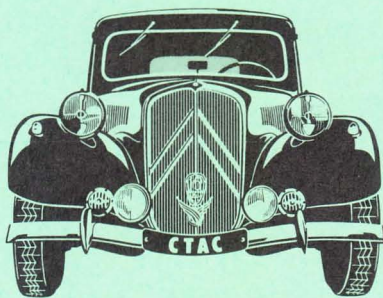


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich  
Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen  
Erscheinungsweise: 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400  
Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen  
©, Nachdruck mit Quellenangabe

---

## Organisationsplan 1992

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassiererin</b>	<b>Aktuar</b>
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

---

## Organisationsgruppen

---

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/4 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P: 031/53 26 44 G: 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 085/5 64 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34  Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/23 32 23	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03  Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63  Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder- verwaltung</b>	<b>Druck und Versand der Clubhefte</b>
Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

---

Revisoren: Flemming Gubler und Udo Kenkel

---

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

---

**Redaktionsschluss Heft 4/Juli 1992: 15. Juli 1992**



## INHALT

Das Wort des Präsidenten	74
Gefunden zum Thema SDHM und Mitgliedsclubs	75
Treffen und Termine	76
SDHM Mitgliedsclubs	77
Frühjahrestreffen vom 17. Mai 1992	78
Der Prozess (5CV - Opel Laubfrosch)	82
Susi und Peti haben geheiratet	86
Gelegenheit für Raschenschlossene	88
Zum 9. ICCCR mit der Bahn	88
Der CTAC gratuliert:	89
Inserate und Kleinanzeigen	93
Wellensalat	98
La Traction en Bande dessinée	104

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

### Reparaturen

Citroën Bern  
Freiburgstr. 447  
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

### Garage und Teile

Christian un Wilma Schelbli  
Wagerswil  
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

### Reparaturen und Teile

Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstr. 39  
8810 Horgen

Tel.: 01/725 90 45

### Garage und Teile

Christian Heussi  
Alte Landstrasse  
8865 Bilten

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

### Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner  
Hauptstr. 82  
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

Änderungen, Reklamationen, etc., bitte schriftlich an die Redaktion

# Das Wort des Präsidenten

Benken, 16. Mai 1992

## Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

bereits ist der Redaktionsschluss für Nr. 3/92 um einen Tag überzogen - Andreas, unser Chefredaktor, wird mir verzeihen... Vor uns liegt das erste Regionaltreffen dieses Jahres, und ich freue mich darauf. Das Programm ist vielversprechend, und so ist auch die Wetterprognose. Schon heute spiegelt sich im Bildschirm meines Computers ein wolkenloser Himmel.

Vor einer Woche, am 9. Mai, sind eine hübsche Gruppe von Tractionisten zusammengekommen, um Susi und Peter Weber nach der Hochzeitsfeier in der Kirche Spalier zu stehen. Über weitere citroënistische Überraschungen, die sie erleben konnten, wird wohl in einem kleinen Beitrag in unserem Clubheft berichtet werden...

Die Ausbeute der Katalysator-Umfrage in Nr. 1/92 war mager. Vielleicht muss hier noch ergänzt werden, dass auch für 7, 9 und 15CV ein Antwortblatt eingeschickt werden konnte (sollte), die Felder "Perfo", "11D" oder "Kopf auf bleifrei umgestellt" müssen nicht unbedingt angekreuzt werden. Zu den Antworten:

Vier 11-er Fahrer würden für Fr. 1500.- und 2500.- sofort einen Kat einbauen.

Vier 11-er Fahrer würden einen Kat einbauen, wenn dies steuerlich berücksichtigt würde.

Zwei 11-er und ein 15-er Fahrer würden nur einen Kat einbauen, wenn sie dazu gezwungen würden.

Und die Übrigen? - Wie auch immer, wir werden das Thema nicht aus den Augen verlieren und weiterhin darüber informieren. Im Augenblick werden wir aber (noch) keine Beschaffungsaktion starten.

Unser Mitgliederverwalter Röbi Isler konnte feststellen, dass erfreulicherweise gegen 90% unserer Mitglieder mehr oder weniger pünktlich den Jahresbeitrag bezahlt haben. Eine recht grosse Anzahl hat dabei die obligatorischen Fr. 60.- noch mit einem freiwilligen Beitrag ergänzt. Dies freut natürlich alle, die für den Club arbeiten und motiviert sie zum Weitermachen, herzlichen Dank.

Leider mussten auch dieses Jahr wieder rund 30 Mitglieder gemahnt werden - mehrere davon sind als regelmässige Säumer bekannt. Für uns unverständlich, denn der Mitgliederverwalter leistet wie alle Vorstandsmitglieder Fronarbeit, so man vom Mitglied erwarten dürfte, dass es nicht noch zusätzlichen Aufwand verursacht. Natürlich besteht bei einem oder zwei gemahnten Mitgliedern die Möglichkeit, dass durch einen Fehler der Bank oder in der Cluborganisation die Mahnung nicht begründet war, weil sich bei der Verbuchung ein Fehler eingeschlichen hat oder weil die Zahlung infolge unleserlicher oder unbekannter Adresse (z.B. über ein Geschäft) nicht zugeordnet werden konnte. Wir hoffen in diesen Fällen auf das Verständnis der Betroffenen und ihre Mithilfe zur Klärung solcher

Probleme. Wer aus dem Club austreten will, ist gebeten, dies schriftlich mitzuteilen, und nicht einfach die Zahlung einzustellen.

Mit den steigenden Temperaturen wird die Oldtimer-Szene wieder aktiver. Der Kalender mit den **Treffen und Terminen** quillt schon beinahe über. Ich möchte hier besonders darauf hinweisen, dass zwischen dem 17. und dem 19. Juli die **Croisière Bleue** (Paris - Athen - Paris mit Tractions) durch die Nord-, und Ost- und Südostschweiz fahren wird. Wer hätte Lust, eine Begleitung oder eine andere Aktivität zu organisieren?

Auch das **9. ICCCR** rückt näher. Anmeldeschluss ist der 15. Juli.

Am **14. Juni** findet das **2. Regionaltreffen** in der Region **West** statt. Ich hoffe, eine möglichst grosse Anzahl von Teilnehmern dort anzutreffen, und wünsche allen einen schönen Sommer.



Daniel Eberli,  
Präsident CTAC

## Gefunden zum Thema SDHM

Anbei ein Auszug (wörtlich zitiert) aus dem Protokoll der Generalversammlung des Renault Floride und Caravelle Clubs vom 20.3.1992. Es zeigt, dass der CTAC nicht der einzige Club im SDHM ist, der mit der Leitung nicht ganz einverstanden ist, und wagt, seine Zweifel auch anzubringen:

### -SDHM:

Der Vorstand ist nicht mehr überzeugt, wie wirkungsvoll der Dachverband ist. Er beantragt deshalb von der Generalversammlung die Kompetenz zu erhalten, die Mitgliedschaft im SDHM je nach Entwicklung kündigen zu können, um ein schnelleres, vorteilhaftes Reagieren zu ermöglichen.

Erik, Jakob und Ruedi von B. haben noch Anregungen wie Neuorganisation Vorstand im SDHM, Alternative zum SDHM, Reaktionen von anderen Clubs.

Antrag des Vorstandes wird einstimmig angenommen.

Jeder möge diese Zeilen auffassen, wie er will. einige von Euch haben Vertreter des Dachverbandes schon in Natura erlebt. Es scheint mir klar, dass ein Verein wie der Dachverband es nicht allen recht machen kann, wenn er Monteverdi-Club, VW-Uralt-Käfer Club, Volvo Amazon Club, CTAC usw. unter einen Hut bringen soll. Seien wir uns eines im Klaren: Das alte Automobil braucht eine starke Lobby, und der SDHM hat den Stein ins Rollen gebracht, dass man sich in der Schweiz darüber Gedanken macht, dass etwas unternommen wird, und nicht nur davon geschwätzt wird.

Andreas Rutishauser



# Treffen und Termine

## CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

14. Juni 1992	Region West
4. - 5. Juli 1992	Region Süd
27. September 1992	Region Nord

## andere Treffen und Daten

20.-21. Juni 1992	Internationales Veteranentreffen in Mulhouse (F)
20. - 21. Juni 1992	Internationales Citroën-Treffen des Citroën Club du Perche, Nogent-le-Rotrou (Frankreich) [bei Depanoto]
26.- 28 Juni 1992	10. Internationales Oldtimerfestival am Nürburgring (D)
27. Juni 1992	OTM Herisau
15. Juli 1992	Anmeldeschluss 9. ICCCR
7.-17. Juli 1992	West Country Tour des CAAR in Grossbritannien
17.-19. Juli 1992	Croisière Bleue; Etappe Strasbourg-Zürich-Verona
15. Juli 1992 - 14. August 1992	Croisière Bleue Paris - Athen - Paris für Traction Avant
31. Juli - 22. August 1992	Tour ins Baltikum, organisiert vom CAAR
21. - 22. August 1992	2° Raid Suisse - Paris/Pantin
21. - 23. August 1992	9. ICCCR Herning Dänemark
6. September 1992	FNA - Treffen
13. September 1992	6. Rassemblement SDHM in Avenches
17.-19. September 1992	Drei-Länderfahrt im Dreiländereck (CH, F, D)
26. - 27. September 1992	Veteranenteilemarkt in Kassel (D)
27. September 1992	6. Rassemblement des SDHM in Avenches
8. - 18. Oktober 1992	Mondial de l'Automobile in Paris
10. - 11. Oktober 1992	Veterama in Mannheim (D)

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

### SPONSOR GESUCHT

### SPONSOR GESUCHT

### SPONSOR GESUCHT

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



# SDHM Mitgliedclubs

1. Registre Suisse Alfa-Romeo	A. Kohler	Case postale 196	1000 Lausanne 12	Chailly	A. Kohler
2. Amazona-Team/Schweiz. Voivo-Club	H. Maurer	Postfach 135	5036 Oberentfelden		
3. Nostalgic American Car Club	H.H. Döbeli	Chilweg 25	8165 Oberweningen		H. Stöckli
4. Bugatti-Ferrari Owners' Club Switzerland	K. Schär	Postfach 1242	4502 Solothurn		K. Schär
5. Cadillac Club of Switzerland	H. Jakob	Steinerstr. 8	9052 Niederteufen		H. Jakob
6. Citroën Traction Avant Club	D. Eberli	Postfach 1066	8058 Zürich-Flughafen		D. Eberli
7. Club Citroën Suisse 34-57		Case postale 327	1001 Lausanne		L.R. Burneus
8. Citroën-DS-Club Schweiz	H. Maas	Wilerstrasse 4	8427 Rorbas		M.Scharowski
9. Gruppe Hist. Sportfahrzeuge GHS	O. Christen	Hauptstrasse 16	4101 Ettingen		O. Christen
10. Jeep-Club Switzerland	P. Zürer	Eichmatt	8143 Stallikon		P. Zürer
11. Maserati-Club CH	Sekretariat	Postfach 435	8401 Winterthur		W. Röögg
12. Interessengemeinschaft (IG) NSU	P. Hadorn	Mattenhof	3044 Säriswil		
13. Club Panhard + Levassor Suisse	Dr. M.Oesterle	Spitalgasse 16	3011 Bern		M. Oesterle
14. NSU Ro-80 Club der Schweiz	Urs Lumpert	Oberseestr. 19	8640 Rapperswil		O. Weiss
15. Studebaker Car Club Switzerland	U. Wellauer	Niedermattstr. 2	8912 Obfelden		
16. VW Uraltkäufer-Club Schweiz	P. Keller	Emma-Horber-Weg 1	3604 Thun		P. Keller
17. Streetcruisers Classic Club	G. Pedretti	Via Gaggiolo 69	6596 Gordola		G. Pedretti
18. Lancia Club Suisse	F. Cavadini	Postfach 60	3000 Bern 16		F. Cavadini
19. Old MG Club	E. Riederer	Im Zelgliacher 2	8908 Hedingen		Th. Hungerbühler
20. MG Car Club Switzerland	G. Belser	Postfach 346	4021 Basel		
21. Oberländer Auto-Freunde	H. Leuenberger	3612 Zelgstrasse 29	3612 Stettisburg		H. Leuenberger
22. Swiss Lotus Team	U. Ruprecht	Schlossgutweg 21	3073 Gümligen	Postfach	D.Aebersold
23. Schw. Mercedes-Benz Veteranenclub	H. Wohlgroth	Freudenbergstr. 107	8044 Zürich		G. Bürgin
24. Club Alfa Romeo Classico	Frau M. Bühler	Stallikerstr. 4	8142 Utikon		Marlies Bühler
25. MG-A Club Schweiz	D. Weber	Haldenstr. 41	8908 Hedingen		
26. Hier Automobiles	D. Ducommun	Ch.de Chenoilleta 1	2013 Colombier		D. Ducommun
27. Mustang American Club of Switzerland		Postfach	8112 Otelfingen		K. Lüthy
28. The Swiss TR-Club	H. Baur	Akelei	6313 Edlibach		H. Baur
29. Club des Voitures et Motos Anciennes	M.C. Favre	Case postale 291	1860 Aigle		
30. Monteverdi Club	R. Wenger	St.Gallerring 40	4055 Basel		R. Wenger
31. Triumph-Stag-Club CH	D: Chr.Gonzenbach	Reuttsstr. 15	9500 Wil		M.Schönenberger
	F: E. Bertruotti	Ruelle de Tavel 2	1815 Clarens		
32. Scimitar-Club of Switzerland	G. Sommer	Alpenweg 19	3138 Uetendorf		Iris Müller
33. Jaguar Drivers' Club Switzerland	U. Schmid	Postfach 446	4503 Solothurn		U. Schmid
34. VW Porsche 914 Club Schweiz	H. Soom	Worbentalstr. 69	3063 Ittigen		
35. Renault Floride + Caravelle Club	K. Haldi	Bollenhofstr. 5	8953 Dietikon		W. Humbel
36. IDEALE DS	E. Feser	Guggenbühl	9223 Halden		
37. Volvo-Sport Club	H. Hürtilmann	Brunngasse 9	8625 Gossau		
38. Topolino Club Zürich	R. Zehnder	Rifferswilerstr. 7	8915 Hausen a.A.		R. Zehnder
39. Lancia Club Romand	A. Cailler	Rte Choulex 14	1253 Vandoeuvres		
40. Freunde Historischer Fahrzeuge	B. Rankwiler	Sarganserstr. 61	7310 Bad Ragaz		B. Rankwiler
41. Renault Heck Club Suisse	B. Vilim	Tiergartenstr. 5	8802 Kilchberg		
42. Friday Night Cruisers	W. Lisser	Postfach	4708 Luterbach		W. Lisser
43. Classic Car Club Rheintal	M. Mäser	Hans Saxerstr. 20	9453 Eichberg		M. Mäser
44. Fiat 500 Club Schweiz	Joh. Jucker jun.	Postfach 68	8173 Neerach		
45. Swiss Gremlin and Pacer Fan Club	A. Gasser	Postfach 233	3063 Ittigen		A. Gasser
46. Alfa Classic Club Schweiz	R.A. Isenring	Blumenstr. 5	8152 Glattbrugg		
47. DKW Owners' Club	W. Steffen	Nägeliweg 3A	8274 Tägerwilen		W. Steffen
48. ACCZ Americ. Car Club Zürichsee	U. Grossmann	Haldenstrasse 63	8708 Männedorf		U. Grossmann
49. Oldtimer Club Saurer	R. Gerber	c/o Adolph Saurer	9320 Arbon		
50. R-R.E.C. Rolls-Royce Enthusiasts' Club	Club for				
51. Rolls Royce and Bentley Owners	W. Steinemann	Alberenberg	9402 Mörschwil		H. Albrecht
52. Alt-Opel I.G.	M. Pusich	Kirchgasse 16	5034 Suhr		M. Pusich
53. Swiss Morris Minor Club	B. Strickler	Wehntalerstr. 50	8165 Oberweningen		H.-U. Gubser
54. Squadra Topolino Bern	F. Buser	Postfach 1367	3601 Thun		F. Buser
55. Jensen Owners' Association of CH	H.P. Wieland	Rebenstr. 13	8360 Eschlikon		H.P. Wieland
56. Duetto Club (Alfa Romeo Spider)	L. Giannachi	Grindelstr. 45	8604 Volketswil		A. Rottmann
57. Jensen Owners' Club of Switzerl.	E. Preiswerk	Halestr. 49	3176 Neuenegg		E. Preiswerk
58. Kaiser Owners' Club Switzerland	A. Birrer	Müsegg 7	8180 Bülach		A. Birrer
59. US-Classical Car Association		P.O. Box 330	8707 Utikon a.See		A. R. Meng
60. Club DS Romand	P. Honegger	Pommeraiè no 15	1008 Prilly		P. Honegger
61. IG US Pearl Owners Switzerland	B. F. Liviero	Überlandstr. 64	8051 Zürich		B.F. Liviero
62. BMC Saloons Club	A. Hostettler	Kasernenstr. 10	8600 Dübendorf		A. Hostettler
63. Cabriole Club Ostschweiz	H.P. Wipf	Rothbach 39	9056 Gais		H.P. Wipf
64. Pontiac Club Bern	H. Bersinger	Postfach 11	9203 Niederwil		H. Bersinger
65. Swiss Sunbeam Tiger Owners	E. Aeschlimann	Engelhaldenstr.75	3012 Bern		E. Aeschlimann
66. Rover Club Schweiz	W. Huber	Hardgutstr. 26	8048 Zürich		W. Huber
	G. Post	Postfach 385	8307 Effretikon		G. Post

# Frühjahrstreffen vom 17. Mai 1992

Was braucht es für ein erfolgreiches Frühjahrstreffen?

Man nehme:

- gute, initiative und ideenreiche Organisatoren
- einen attraktiven ersten Treffpunkt
- daselbst etwas, das nach "Museum" tönt und doch ganz anders ist
- einen Apéro, vorbereitet vor demselben
- einen direkten Draht zu Petrus, von wegen Wetter und so
- jede Menge aufgestellte Leute jeglichen Alters
- ein originelles Lokal für den Zmittag mit ...
- ... einer Spezialität, die man nicht so schnell wieder vergisst

Weiter nehme man von allem genau so viel, wie im Traction-Geheimrezept vorgeschrieben und mische allse so lange, bis eine gelbe Einladungskarte entsteht, die man an die Mitglieder des berühmten Tractionclubs schicken kann. Darauf braucht es eine Prise Geduld, bis der Gelbe Riese seinen Transportauftrag erfüllt hat..

Und was ist das Resultat? 26 Tractionisten melden sich an, und 27 kommen wirklich! Ein tolles Resultat, das die Arbeit der Vorbereitung belohnt.

Ja, und auch wir sind eines der 26 angemeldeten Fahrzeuge, die am betreffenden Sonntagmorgen Sargans fahren. Schön die Geschwindigkeitsvorschriften eingehaltend, lassen wir Kilometer um Kilometer hinter uns.

Plötzlich, in der Nähe der Autobahnausfahrt Bilten, erblicken wir ein zweites Fahrzeug mit dem gleichen Familiennamen, und nach genauerem Hinschauen noch weitere zwei vor uns. Nun sind wir schon zu viert hintereinander, fast wie wenn wir uns abgesprochen hätten. Nicht lange dauert es, nd hinter uns schliessen weitere drei zu uns auf, so dass wir die respektable Zahl von sieben sind, ohne einen Fremden dazwischen.

Zwei der sieben können nicht widerstehen, kurz die Geschwindigkeitsgrenzen und damit die verbleibenden Tractions hinter sich zu lassen (man munkelt, dass ein Légère einem Six habe zeigen müssen, dass mit ihm zu rechnen sei). Jedenfalls kreuzen alle um 10.00 Uhr plus die akademischen 5 Minuten vor dem "Hartmanns Historicum" in Sargans wohlbehalten auf.

Wir, das heisst Trudi und ich, sind zum ersten Mal in diesem Museum, das so ganz anders ist, als Museen sonst so sind. Es ist fast ungläublich, was in diesem relativ kleinen Gebäude alles ausgestellt ist. Liebevoll angeordnet und schön restauriert finden sich da Fahrzeuge und Zubehör aller Art, beginnend mit Kinderdreirädern über uralte Göppl (=Fahrräder), Töffs bis hin zu gesuchten Sammlerstückchen von Autos und dazugehörigen Ersatzteilen. Des weiteren finden sich verschiedenen alte Tanksäulen (wer erinnert sich noch an die handbetriebenen Pumpen?), Vitro#inen mit Zündkerzen, Scheinwerfer und und und.

Auch die vielen jungen und jüngsten Teilnehmer wissen sich zu unterhalten, wovon viele kleine schwarze Füsse (vom barfuss Umhertollen) und viereckige Augen (vom Gameboy-Spielen) zeugen.

Während Jung und Alt sich abwechslungsweise und ungezwungen zwischen Apérotisch, parkierten Tractions und Museum bewegt, schreitet die Zeit unaufhaltsam weiter, so dass der Moment da ist, wo sich alle zur Abfahrt bereitmachen müssen. Die beste aller Ehefrauen (man kennt diesen Spruch von einem meiner letzten Berichte, und auch von Ephraim Kishon) wirft ihren Blick auf ein tadellos restauriertes, blaues Cabriolet und beschliesst, den Besitzer und Fahrer zu überzeugen, dass ihre rote Jacke wunderbar zur blauen Farbe passen würde. So bin ich allein in meiner Traction während der Fahrt nach Feldkirch.

Es ist nich möglich, alle 27 Fahrzeuge zusammenzuhalten. Daher ist es nicht verwunderlich, dass ich in jener abgesprengten Gruppe zu finden bin, die sich kurz verfährt auf der Suche nach Schloss Schattenberg. Meine Navigatorin fehlt mir ganz offensichtlich, und sie ist nicht durch Elektronik zu ersetzen. Armin Frick sammelt aber die Umherirrenden und führt sie sicher den Stutz hinauf zum Schlossperkplatz.



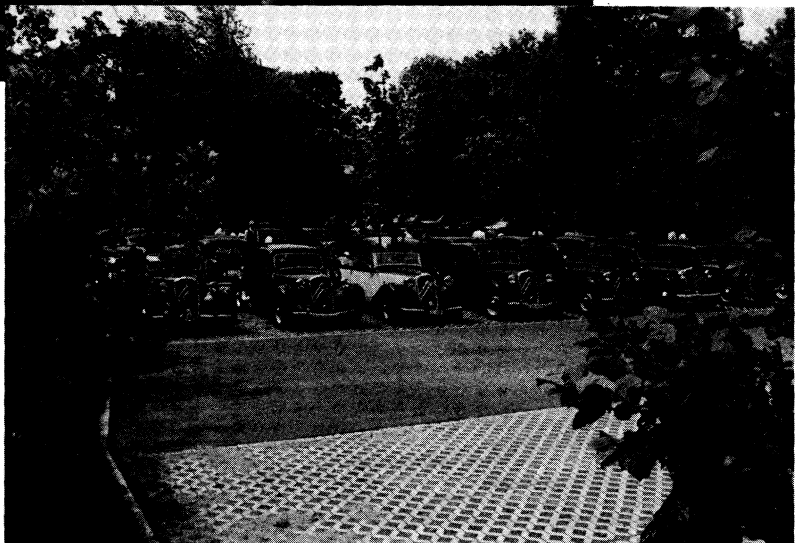
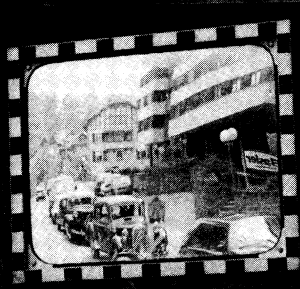
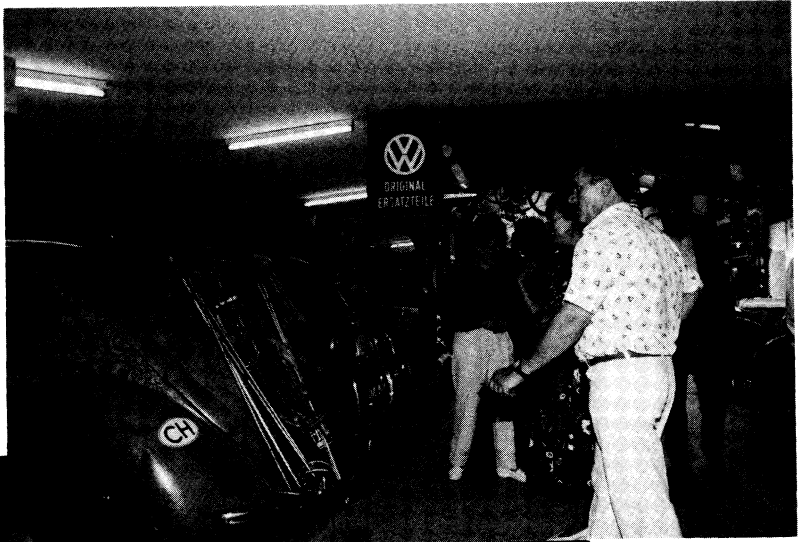
Hier auf Schloss Schattenberg im Burgkeller ist für uns Platz reserviert zum Mittagessen: Viele von uns bestellen die berühmte Spezialität des Hauses, ohne zu wissen, was sie erwartet. Das "Schattenbergschnitzel" entpuppt sich als eine Art Wienerschnitzel mit unerhörten Dimensionen. ein grosser Teller genügt nicht, um das ganze Schnitzel aufzunehmen, links und rechts schaut es noch etwas über den Rand hinaus. Ich bin eigentlich ganz zufrieden mit meinem Salatteller, denn vom Schnitzel hätte ich die Hälfte stehen lassen müssen, so lecker es auch zubereitet worden ist. (Anmerkung der Redaktion: Auch die Getränkekarte barg ihre Überraschungen; bestellten wir doch einen Wein, der sich "Stierenblut" nannte, mit dem Gedanken an Ferruccio Lamborghini's "Sangue di Miura". Was uns aber aufgetischt wurde.... war alkoholisiertes Zuckerwasser.)

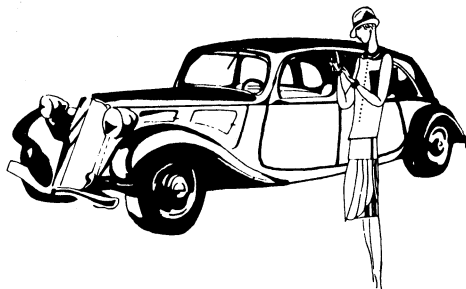
Auch hier geht die Zeit viel zu schnell vorbei mit essen, plaudern, fachsimpeln, Wettbewerbsfragen lösen und Preisen einheimsen. Wir müssen an die Rückfahrt denken, denn es sind doch gut 100 Kilometer zu machen, und zuhause müssen wir unseren Rekruten ein anständiges Nachtessen auf den Tisch stellen, bevor er wieder einrücken muss in die zum Voraus vielgehasste Durchhaltewoche.

Wir verabschieden uns und freuen uns schon wieder auf das nächste Treffen. Vielen Dank Aladar Vladar, Franz Neff und Helfer für den schönen Tag, den ihr organisiert habt.

Jürg Deller







## FRICK TRACTION - AVANT AG

Bergwerkstr. 39

CH - 8810 Horgen

T. 01 - 725 90 45

Reparaturen, revisionen, restaurationen, servicearbeiten.

Citroën Traction Avant 1934-1957, DS/ID19, HY.

Revision von vorderachse, getriebe, motor, lenkung, hinterachse, bremsanlage, elektrick (neuverkabelungen), carrosserie. Gewichtsverteilung einstellen.

Betriebsanleitungen 11CV und 15/6, deutsch.

Reparaturhandbücher 11CV und 15/6, deutsch.

Ersatzteilkataloge 11CV und 15/6, französisch.

Silentblockrevision vorder- und hinterachse 11CV und 15/6.

Vorderradlager 11CV und 15/6.

Radkappen und radkappenschrauben 11CV und 15/6.

Sämtliche gummidichtungen.

Neue und revidierte obere querlenkerwellen.

Neue untere querlenkerwellen.

Neue wasserpumpenwellen.

Neue kipphelwellen 11CV, 11D, 15/6.

### BLEIFREIE ZYLINDERKOEPFER.

Revidierte antriebswellen.

Neue rücklichter und blinker.

Differentialsimmerringe.

Revidierte synchronkörper, auch neue lieferbar.

Vergaserteile und -revision, neue vergaser auf bestellung.

REVISION VACUUMDOSE am zündverteiler, teilweise noch neue am lager.

Sämtliche unterbrechermodelle am lager.

6 volt arbeits- und wechselrelais.

Sämtliche 6 volt lampen lieferbar.

Pneus Michelin X 165-400 R, montieren und auswuchten (alle Traction felgen).

Stosdämpfer für légère, large, commerciale, familiale, 15/6.

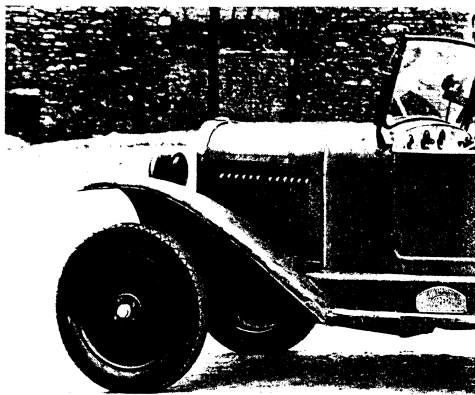
Revidieren von kupplungsdruckplatten. Neue kupplungsscheiben.

Revidieren von kupplungsdrucklagern.

REVISION von LENKRAEDERN.

GROSSES ERSATZTEILLAGER!!  
Neu- und occasionsteile.

Der Citroën 5 HP, besonders in seiner „Trèfle“-Ausführung, ist überall in Europa ein populärer Veteranenwagen. Als nicht minder beliebt gilt der legendäre Laubfrosch aus Rüsselsheim. In der Ähnlichkeit beider Modelle sah Citroën vor fünfzig Jahren keinen Zufall und strengte einen Prozeß gegen Opel an. Marc Muylaert schildert den Verlauf dieser historisch interessanten Auseinandersetzung.



# Der Prozeß

Mit seinem 5 HP, auch Typ C genannt, dessen Prototyp schon 1920 fertig war, schuf André Citroën eine neue Epoche im europäischen Automobilbau. Bis dahin war ein Motorwagen oft genug ein teures, schweres Fahrzeug und meist auch ein Luxusobjekt gewesen, einer wohlhabenden Elite vorbehalten – Citroën war daran gelegen, ein Fahrzeug herzustellen, das einerseits die Vorteile des Cyclecars aufwies, andererseits ein „richtiges“ Automobil sein sollte und sogar ein Nutzfahrzeug sein konnte.

André Citroën ging es darum, einen Kleinwagen mit ausreichender Leistung auf die Räder zu stellen: Das Bild mußte das eines richtigen Autos mit dem entsprechenden Komfortangebot sein – und vor allem durfte der Verkaufspreis nicht zu hoch liegen. Dies waren die Voraussetzungen, um das neue Modell für eine breite Käuferschicht erschwinglich werden zu lassen.

Es war also wichtig, die Gesteungskosten so weit wie möglich einzuschränken, was natürlich neue Produktionsverfahren erforderlich machte. Nach eingehendem Studium der Herstellungsmethoden Henry Fords entschloß sich André Citroën für das Fließband. So wurde der 5 HP zum ersten französischen Automodell, das in echter Großserie gebaut wurde. Im Oktober 1921 stellte man den Typ C auf dem Pariser Automobilsalon vor; die Serienproduktion begann 1922. Bis 1926 verließen genau 80 232 Einheiten das Band.

Der Erfolg André Citroëns konnte der europäischen Konkurrenz nicht gleichgültig sein. Mit seinen neuen Gedanken und Methoden hatte der Franzose neue Wege gebahnt. Einige Hersteller beabsichtigten, in seine Fußstapfen zu treten, auch die Brüder Opel.

Als 1924 das Vertrauen auf politischer wie wirtschaftlicher Ebene dank der Geldstabilisierung durch die Regierung Stresemann in Deutschland zurückgekehrt war, fühlte man bei Opel, daß es an der Zeit war, ein leichtes, robustes, wirtschaftliches Automobil zu schaffen. In Deutschland hatte die Stunde geschlagen für das, was Citroën bereits in Frankreich getan hatte. 1924 erschien der Opel 4/12 PS, das erste – diesmal deutsche – Modell, das in Großserie gebaut wurde. Wegen seiner grünen Farbe wurde das Auto bald „Laubfrosch“ genannt.

Nun hatte sich Opel so sehr von dem Konzept Citroëns beeinflussen lassen, daß der von ihnen gebaute Wagen ein Zwillingssbruder des 5 HP zu sein schien. Die Ähnlichkeit war so groß, daß ein Journalist aus Mannheim, Oberingenieur F. Pelikan, im September 1924 in der Berliner Automobilzeitung schrieb, daß der 4/12 PS ein von Opel unter Citroën-Lizenz gebautes Modell sei. Bei einigen Citroën-Vertretern im Ausland gingen Ersatzteilbestellungen für den „Opel-Citroën-Wagen“ ein. Als Krönung dieses Durcheinanders bot sogar die Mühlbacher Metallfabrik Caden dem Pariser Fabrikanten Stahlfedern für „sein deutsches Modell“ an.

Zu einer Zeit, als die Gott-mit-uns-Franzosen das Ruhrgebiet besetzten und die Parole „L'Allemagne paiera“ (Deutschland muß

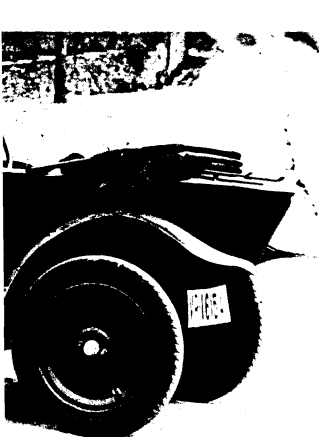
## Opel kontra Citroën

Daten im Vergleich	Opel 4/12 PS	Citroën 5 HP
Motor		Vierzylinder-Reihenmotor mit Thermosyphon-Wasserkühlung
Hubraum	951 ccm	856 ccm
Hub	90 mm	90 mm
Bohrung	58 mm	55 mm
Leistung	12 PS	12 Ch
Nenn Drehzahl	2500 U/min	2100 U/min
Ventilanordnung	stehend	stehend
Nockenwellenantrieb	Zahnräder	Zahnräder
Schmierung	Druckumlauf-Schmierung mit Zahnradpumpe	Tauchschierng.
Zündung	Bosch-Magnetzündler	Batterie-Zündung (später RB-Magnetzündler)
Vergaser	Solex	Solex
Räder	Stahl-Scheibenräder	Stahl-Scheibenräder
Bereifung	700 × 80 715 × 115	700 × 80 715 × 115 (ab 1923)
Größte Länge	3200 mm	3200 mm
Größte Breite	1350 mm	1400 mm
Größte Höhe mit Verdeck	1650 mm	1500 mm
Radstand	2255 mm	1650 mm (ab 1923)
Spurweite	1175 mm	2250 mm
Gesamtgewicht	560 kg	1180 mm 543 kg 590 kg (ab 1923)
Serienfarben	Karosserie: grün Chassis, Räder u. Kotflügel: schwarz	Karosserie: gelb Chassis, Räder u. Kotflügel: schwarz
Höchstgeschwindigkeit	66 km/h	62 km/h

zahlen) hieß, schien es als eine wahre Untat, daß eine deutsche Firma versuchte, sich an wirtschaftlichem Gut Frankreichs zu vergreifen. . . . Opel wurde vor den Kadi zitiert.

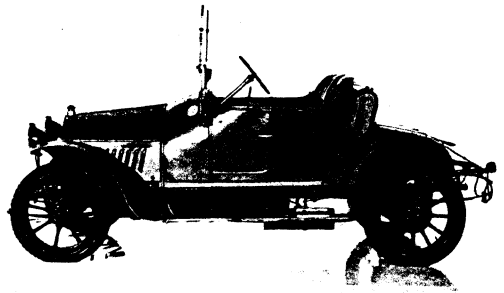
Der Prozeß fand nicht in Frankreich statt, obwohl Citroën seinen Sitz in Paris hatte. Er wurde auch nicht vor dem deutsch-französischen Sondertribunal ausgetragen, das zu jener Zeit die Streitigkeiten auf internationaler Ebene zu schlichten hatte. Der Prozeß fand vor dem Landgericht I zu Berlin statt, das am 14. Mai 1926 sein Urteil fällte.

Für die Firma Citroën stand es fest, daß der 4/12 PS eine Kopie des 5 HP war. Als Beweis hierfür diente Citroën der Ingenieur Hanau, der bei Opel arbeitete und einem Freund, der Citroën-Vertreter war, geschrieben hatte, dieser solle ihm diskret einen Citroën-Wagen zur



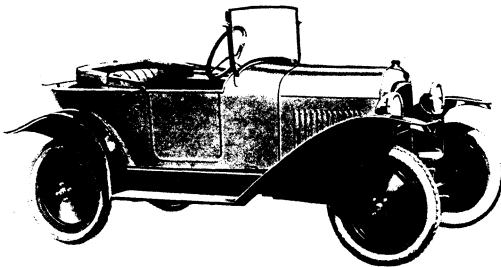
Links der Opel 4/12 PS von 1924/25 mit Trommelscheinwerfern. Unten der Citroën 5 HP (Typ C). Die Ähnlichkeit ist in der Tat frappierend. Darunter Motor und Chassis vom Opel (links) und Citroën (rechts).

Left, the 4/12 PS Opel in its 1924/25 version. Below, the 5 HP Citroën (type C). The resemblance is obvious. Bottom left, engine and chassis of the Opel small car and, the right, of the little Citroën.

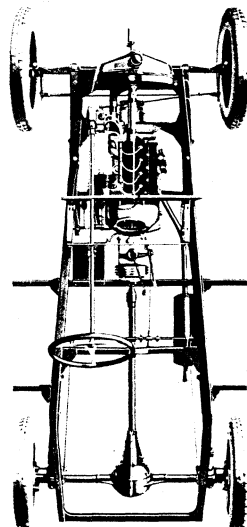
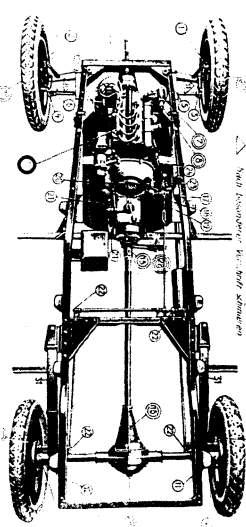
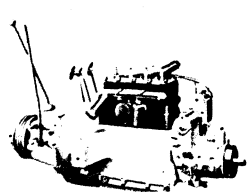
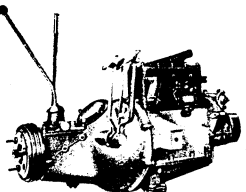


War dieser kleine Vorweltkrieg-I-Opel wirklich der Vorläufer des Laubfrosch? Citroën bestritt dies.

Was this pre-WW-I Opel the true predecessor of the 4/12 PS „leap-frog“? Citroën denied this emphatically.

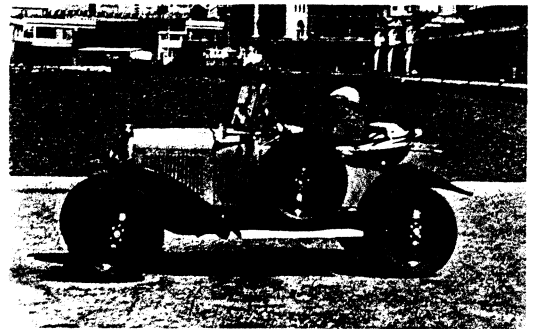
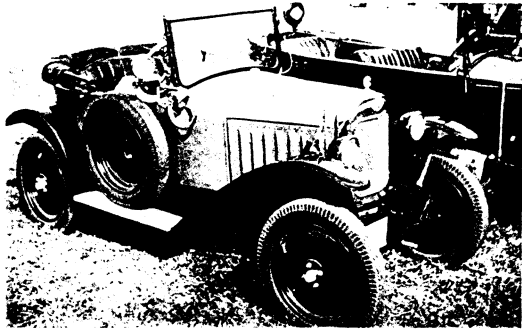


Verfügung stellen. Ferner brachten die Citroën-Anwälte vor, der Eindruck von Chassis und Motor sei bei beiden Autos derselbe; die Unterschiede seien zu unwesentlich, als daß man sie in Betracht ziehen müsse. Bestimmt habe man bei Opel einen 5 HP gründlich zerlegt, um alle Einzelteile kopieren zu können. Die Tatsache, daß die Rüsselsheimer sogar Details übernommen hätten, die Fehlleistungen gewesen seien, beweise zur Genüge ihre Schuld. Die Streben der Hinterachse zum Beispiel habe Citroën schon nach kurzer Produktionszeit nicht mehr verwendet, weil sie unnützlich seien. Beim Laubfrosch hingegen könne man sie in unveränderter Form finden. Zweifellos, so führte man aus, wolle Opel die Käufer irritieren und auf diese Weise sich des guten Rufes der französischen Firma bedienen, um Autos in außereuropäischen Ländern abzusetzen, dort, wo die Kunden mit den feinen Unterschieden der europäischen Automobilfabrikate nicht vertraut seien, sowie in Ländern, wo der Deutschenhaß zur Zeit keinen Absatz zuließe. Aufgrund dessen erhob Citroën (und hier wußten die Anwälte den richtigen Ton anzuschlagen, um ihren Mandanten als ein Unternehmen darzustellen, das in mühe- und kostenreicher Arbeit ein international erfolgreiches Automobil geschaffen habe, das nun skrupellos von der Konkurrenz kopiert werde) „Klage auf Unterlassung des Herstellens, des Feilhaltens, des Inverkehrbringens des Opel-Kleinwagens, auf Auskunftserteilung und auf Leistung des Schadens, der ihr durch die Lieferung des Opel-Kleinwagens bisher entstanden sei oder in den nächsten zwei Jahren noch entstehen werde“.



Die Anwälte der Firma Opel, die Drs. Danziger und Nünninghoff, beteuerten daraufhin zunächst die Ehrlichkeit im Verhalten ihres Mandanten. So könne von Industriespionage keine Rede sein; niemand habe Konstruktionspläne entwendet, und wenn sich Hanau auch über das französische Modell erkundigt habe, dann nur im Rahmen einer allgemeinen Studie über die Konkurrenz. Dann gingen die Opel-Männer von der Verteidigung zum Angriff über: Eine Studie der Konkurrenz sei wohl erlaubt und üblich, habe Citroën nicht auch den Mathis gründlich studiert, bevor der 5 HP gebaut wurde? Denn niemand könne leugnen, daß der Ursprung des Kleinwagens überhaupt bei der Straßburger Firma zu suchen sei, die viel früher als alle anderen ein solches Modell auf den Markt gebracht habe. Im übrigen habe auch Opel schon 1914, also ein paar Jahre vor Citroën, einen Torpedo-Zweitzer gebaut, so daß die Pariser Firma wirklich nicht die erste gewesen sei. Gebe es überhaupt eine Gefahr der Verwechslung zwischen den zwei Autos? Der Laubfrosch sei stärker (Opel wagte es nicht, „besser“ zu sagen!), und die Streben der Hinterachse seien kein Beweis für eine Kopie, sondern vielmehr – da sie notwendig seien – der Beweis der Verschiedenheit der Grundkonzeption; schließlich verhindere die von dem Publikum sehr gut aufgenommene grüne Farbe jede Verwechslung.

Dann ging Opel in der Argumentation noch einen Schritt weiter. Eine Verwechslung sei überhaupt nicht von Vorteil für Opel. Denn ein Auto sei ein ausgesprochener Markenartikel. Viel mehr als eine



Karosserieform werde ein Fabrikat wie Horch, Daimler oder Opel verkauft. Ja, ein Opel, denn keiner dürfe vergessen, daß Opel die drittälteste Automobilfirma in Deutschland sei und daß sie einen guten Ruf genieße. Deshalb sei auch das Markenzeichen der Firma am Kühler des Laubfroschs angebracht worden, wo jeder es sehe. Eine Verwechslung mit der französischen Firma würde auch keinen Vorteil im Ausland bringen, weil Opel einerseits die ältere Firma sei und auf der anderen Seite die Exporte nur vier Prozent der Laubfrosch-Produktion betrügen. Hingegen würde irgendwelche Art der Zusammenarbeit mit einer Firma eines Entente-Staates – und damit rührte Opel an eine zwanzig Jahre alte Wunde – böse Folgen für den Inlandmarkt mit sich bringen. Wer könne glauben, daß der deutsche Käufer ein Lizenzprodukt überhaupt kaufen und damit Gelder ins Ausland bringen würde, die das Vaterland so dringend brauche? Würde er sich ein Automobil zulegen, das einem französischen Typ nachgebaut sei, und somit die Minderwertigkeit des deutschen Erfindergeistes zugeben, während er sich so mannhaft gegen die Besetzung des Ruhrgebiets wehre? Die Vaterlandsliebe verbiete Opel, eine Kopie des 5 HP zu bauen.

Armes Tribunal, das sich über eine Angelegenheit aussprechen mußte, wo Polemik und Chauvinismus einen so breiten Platz einnahmen! Um die erhitzten Köpfe abzukühlen, betonten die Richter gleich am Anfang, daß das Gesetz zwischen Deutschen und Ausländern keinen Unterschied mache. Dieses Prinzip sei fest im Bürgerlichen Gesetzbuch verankert, so daß die deutsche Rechtsprechung der späteren „Forderung des Artikels 274 des Versailler Friedensvertrags, daß Deutschland alle erforderlichen Gesetzgebungsmaßnahmen zu treffen habe, um die Fertigerzeugnisse jeder alliierten Macht gegen jede Art von unlauterem Wettbewerb im Handelsverkehr zu schützen“, schon längst Rechnung getragen habe. Diese letzte Bemerkung schien ein Stich gegen den Versailler Vertrag zu sein und erinnerte unglücklicherweise an andere Äußerungen gegen das „Diktat“. Nach diesem Seitenhieb verschanzten sich die Richter hinter ihren Gesetzbüchern. Es sollte nur das geschriebene Wort gelten.

Nun stellte sich heraus, daß für den 5 HP kein Patent- oder Gebrauchsmusterschutz bestand. Die Konstruktion war daher für den Gemeingebrauch offen. Die Frage, ob Opels Vorgehen ein Verstoß gegen die guten Sitten des anständigen Geschäftsverkehrs sei, wurde wie folgt von den Richtern beantwortet:

Drei Umstände erlauben es, von einem Verstoß gegen die guten Sitten zu sprechen:

- a) „die Nachahmung mit der Absicht oder dem Erfolge der Täuschung des Publikums über die Herkunft der Ware“;
- b) „das Erstreben von Wettbewerbsvorteilen nicht sowohl durch die eigene Leistung, als vielmehr durch Ausnutzung des guten Rufs, den die nachgeahmte fremde Ware infolge der Tüchtigkeit des Wettbewerbers erlangt hat“;
- c) schließlich „die Preisunterbietung durch den Nachahmer“.

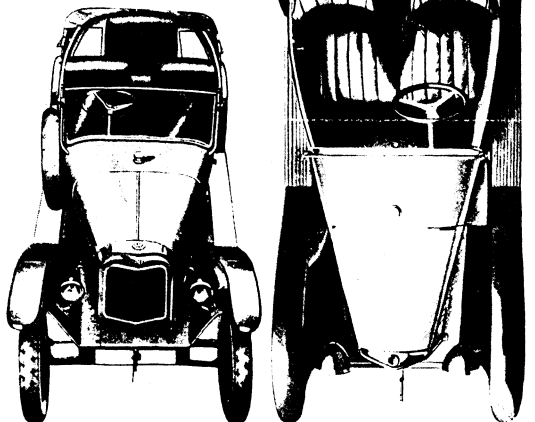
Nun erkannten die Richter, daß keiner dieser drei Aspekte im vorliegenden Fall herangezogen werden konnte.

*Steuerten sie auf Kollisionskurs? Towards a collision? Left an Opel Links ein Opel Laubfrosch, rechts „leapfrog“, right a 5 HP Citroën. ein 5-HP-Citroën.*

- a) Eine Irreführung des Publikums sei ausgeschlossen, weil ein Automobil ein Markenartikel ist und der Name Opel deutlich am Kühler stehe.
- b) Opel sei die ältere Firma und im Ausland gut bekannt. Hingegen sei Citroën in Deutschland so gut wie unbekannt. Außerdem bewirken die Spannungen der Vergangenheit in den deutsch-französischen Beziehungen, daß Opel auf dem Inlandmarkt keinen Vorteil aus der Zusammenarbeit mit Citroën ziehen könne.
- c) Der Preis des Opel-Kleinwagens stünde immer über dem des Citroën-Produktes, und dies auch auf dem deutschen Markt, wo doch dem Faktorenpreis einer ausländischen Ware der Einfuhrzoll hinzuge-rechnet werden müsse. „Selbst wenn der angegriffene Wagen eine getreue Nachahmung des Citroën-Wagens wäre, würde demnach mangels Hinzutritts besonderer Umstände kein Verstoß gegen die guten Sitten vorliegen.“ Es war also nicht einmal nötig zu prüfen, ob es sich tatsächlich um eine Kopie handelte, und die Klage Citroëns wurde abgewiesen.

*In der Trèfle-Version (Kleeblatt) als Dreisitzer stehen die beiden Modelle einander in nichts nach. Rechts der Citroën, links der Opel.*

*There was not much difference in the three-seater version of both cars, called clover-leaf. The Citroën at the right, the Opel left.*



Die Pariser Firma wollte sich nicht mit einem solchen Urteil zufriedengeben und wandte sich an die nächste Instanz. Das Kammergericht entschied ein Jahr später, am 25. Juni 1927. Die Berufungsrichter übernahmen die Argumentation ihrer Kollegen von der ersten Instanz. Sie gingen aber auch noch einen Schritt weiter, indem sie behaupteten, daß von einer Kopie nicht die Rede sein könne. Zunächst hoben sie technische Unterschiede zwischen den beiden Autos hervor. So bei der Motorschmierung: Bei Citroën wird das Öl von einer Drehkolbenpumpe angesaugt und in die Mulden eines Bleches geleitet, aus welchen es von den mit Schöpfkellen versehenen Pleuelstangen geholt wird; bei Opel ist das System anders. Die Zahnradpumpe drückt das Öl durch die durchbohrte Welle. Es ist also eine Druckumlaufschmierung. Auch das Bremssystem sei ganz anders – so mindestens die Richter. Bei Citroën wirkt die Fußbremse auf die Trommel auf der Getriebeabtriebswelle, die Handbremse hingegen auf die Hinderräder. Bei Opel ist es umgekehrt. Ein feiner Unterschied.

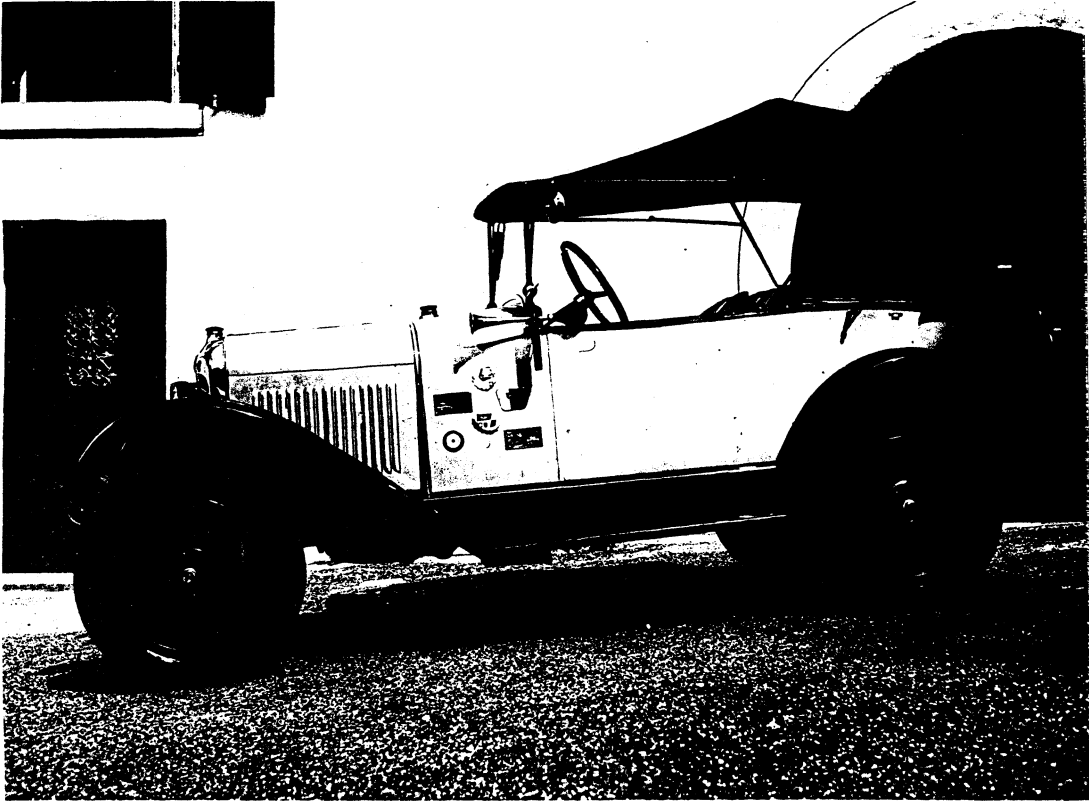
Auch die Verzahnung des Antriebsrads und des Tellerrads im Differential war bei Opel anders als bei Citroën. Was nicht gesagt wurde: daß dies die einzigen durch Patent geschützten Teile waren. Es handelt

anderen. Die Scheinwerfer des Citroën-Wagens waren mit einer Stange verbunden; diese Stütze fehlte beim Laubfrosch, dessen Scheinwerfer übrigens kleiner waren. Darüber hinaus war ihre Befestigung anders gestaltet, ebenso die der Stangen, welche die Windschutzscheibe tragen. Die Motorhaube des 4/12 PS wies eine geringere Zahl von Lüftungslamellen auf. Schließlich fehlte die Kotflügelnahe, die für Citroën charakteristisch war. Für das Gericht war der 4/12 PS also kein sklavischer Nachbau des Citroën-Zweisitzers. Die Berufung der Klägerin mußte zurückgewiesen werden. Die Kosten der Berufungsinstanz wurden Citroën auferlegt.

Nachdem sie in zwei Instanzen erfolglos gewesen war, sah die Pariser Firma ein, daß ein dritter Versuch ebenso scheitern würde. Das

*Ein gut restaurierter 5 HP in seiner Originalfarbgebung, Baujahr 1924, im Besitz des Schweizer Sammlers Marcel Wolgensinger.*

*This perfectly restored 1924 5 HP is painted in its original colour scheme. The car belongs to Swiss collector Marcel Wolgensinger.*



sich um die Winkelverzahnung, die auch zum Citroën-Emblem geworden ist. Ferner waren einige Abmessungen des Chassis und Daten des Motors nicht ganz gleich sowie das Gesamtgewicht des Fahrzeugs, wie die präzise Waage der Justiz feststellte.

Neben diesen „gravierenden“ technischen Unterschieden schlossen nach Ansicht der Richter noch einige äußerliche Details jede Verwechslung aus. Der Kühler des 5 HP war ein Lamellenkühler, während der des 4/12 PS ein Wabenmuster aufwies. Die Kühlerverkleidung des letzteren war niedriger und nicht so stark gewölbt wie die des

Gesetz war auf seiten Opels. Nur eines blieb – mit der größtmöglichen Würde den deutschen Gerichtssaal zu verlassen.

Dennoch hatte die Affäre ein Nachspiel, wenn auch ein spätes. Etwa zehn Jahre nach dem Laubfrosch-Prozeß brachte Opel wieder ein Erfolgsmodell auf den Markt, den Kadett. Und von seinem Design ließ sich eine französische Firma stark beeinflussen, als sie einen neuen Vierzylinder konzipierte. Es war der Juvaquarte von Renault – der Bumerang war nach Rüsselsheim zurückgekehrt.  
*Aus dem Französischen übersetzt vom Verfasser.*



# Susi und Peti haben geheiratet

Zugegeben, der Termin im letzten Clubheft war recht kurzfristig angesagt. So war es nicht verwunderlich, dass sich nicht allzuvieler Tractions (ca. 10 an der Zahl) an diesem warmen Frühlingstag ins malerische Stammertal verirrt. Hier hatten sich nämlich Susanne Loetscher und Peter Weber vorgenommen, am 9. Mai des Jahres 1992, das Ja-Wort zum Ehebund zu geben.

Vor einer malerischen Kapelle versuchten wir die Tractions einermassen präsentabel zu parkieren, was sich angesichts der prekären Platzverhältnisse als ziemlich schwierig herausstellte. Trotzdem war die Überraschung für das Brautpaar und die Hochzeitsgesellschaft gross, als sie all die Oldtimer sahen. Petis C2 wurde auch noch dazugestellt, wie auch Florian Eberlis C2-Trampiauto, und das Hochzeitsgeschenk von Christian Heussi: ein C2 Modell mit Nachbildungen von Susi und Peter.

Nach dem Aperó wurden die Hochzeitsgäste in die Tractions verteilt; das Hochzeitspaar durfte im 15/6 Décapotable Platz nehmen, und diejenigen, die noch keinen Platz gefunden hatten, nahmen in einem schönen Schnauzenpostauto Platz.

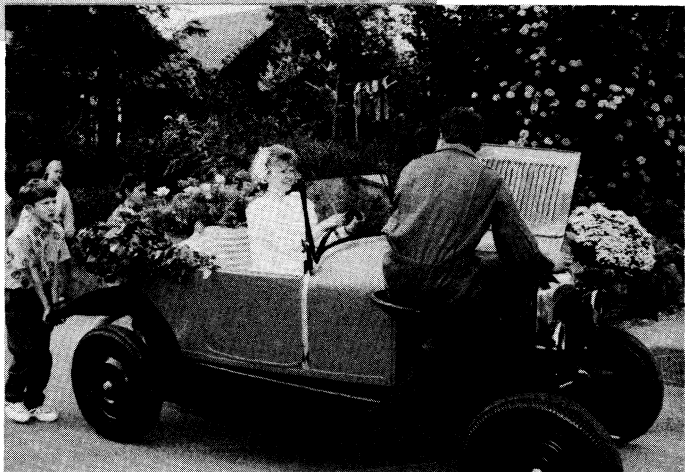
Nach kurzer Reise schon der erste Halt: Da stand doch Petis C2!!! Allerdings nicht gerade im gewohnten Zustand. Jemand schien arg am Elektrischen gebastelt zu haben, waren doch Reflektoren und Scheinwerferbirnen durch profane Kerzen ersetzt worden. Hier waren doch sicher böse Buben am Werk gewesen. Das Brautpaar wurde angewiesen, das Auto umzuparkieren, und zwar hatte sich Susi ans Steuer zu setzen (hoffentlich ist das kein Omen für die Ehe). Leider liess sich der Motor nicht in Gang bringen. Peti, als versierter Mechaniker, stürzte sich ins Übergwändli, und schaute unter der Motorhaube nach, was denn sei. Guter Rat war teuer, denn der C2 hatte gar keinen Motor!!!. Dafür war er mit einer Tretvorrichtung ausgerüstet, die mit dem Getriebe gekoppelt war. Mit Hilfe eines eiligst angebrachten Traktorsitzes konnte nun Peti die Aufgabe des Motors übernehmen, während seine frisch Angetraute im Getriebe wühlte und versuchte, die Karre in der Spur zu halten. Das Manöver gelang unter Belustigung aller Gaffer (sprich Hochzeitsgäste und Tractionisten).

Bald gings weiter nach Andelfingen, wo wir noch zu einem Umtrunk eingeladen waren. Gerüchteweise was zu vernehmen, dass die Arbeitskollegen von Peti (er arbeitet bei Citroën in Winterthur) an seinem Heim ganze Arbeit geleistet hätten: für wenige Tage hatte Ossingen eine Citroën-Vertretung.

Wir wünschen den frisch Vermählten alles Gute auf ihrem weiteren Lebensweg. Vielleicht müssen sie sich bald einen Trèfle zulegen, damit der Nachwuchs auch auf die Treffen mitkann.

Andreas Rutishauser





# Achtung! Gelegenheit! Für Raschentschlossene!

Die am 9. ICCCR in Dänemark Interessierten haben sich zum Teil schon Gedanken gemacht, ob statt hinfahren auch ein Transport mit der Bahn in Frage kommen könnte. Diese Gedanken sind schon recht konkret geworden, und für einige der Mitmachenden könnte ich mir durchaus vorstellen, dass ein solcher Transport in Frage kommen könnte.

Auch ich habe mich umgeschaut, und nach einer Anregung von Andreas Rutishauser habe ich mich bei meinem Arbeitgeber erkundigt, wieviel er für den Transport einer Traction verrechnen müsste.

Meine nur schnell geschätzten, aufgerundeten Masse von Länge 5.0m, Breite 1.8m, Höhe 1.5m ergaben ein Ladevolumen von  $13.5m^3$ , was 2250 kg entspricht, was ca. 3400 Volumenkilogramm ergäbe und mindestens 2 Paletten erfordern würde. Mit Ziel Hamburg, einem Satz von Fr. 1.70/kg und einigen Gebühren käme alles auf rund Fr. 6000.- (pro Weg). Wollte man als Ziel Kopenhagen wählen, müsste ein Satz von Fr. 2.45/kg gewählt werden, was dann eine leichte Erhöhung auf Fr. 8500.- zur Folge hätte, auch pro Weg natürlich.

Und jetzt kommt das Tüpfli auf dem i: Da auf diesen Strecken eher kleinere Flugzeuge eingesetzt werden (DC 9, Fokker), würde die Traction mit Camion befördert.

Also, nichts wie los, die gute Gelegenheit packen und die Traction auf dem schonendsten Weg ans Ziel bringen. Das Angebot ist gültig bis eine Woche nach Erscheinen des CTAC-Heftes. Für weitere Informationen wende man sich an den Unterzeichner des Artikels.

(Nochmals "Achtung!" Wer jetzt meinen Arbeitgeber, die Swissair, deswegen schlechtmachen will, hat die Ironie in meinem kleinen Beitrag nicht ganz verstanden.)

Jürg Deller

## Zum 9. ICCCR mit der Bahn

Es sind Abklärungen gelaufen, wieviel ein Transport der Traction per Bahn in die Nähe von Dänemark kosten würde, Vernünftig erschien als Reiseziel Hamburg. Der Transport einer Traction ab Basel, nach Hamburg, mit Fahrer und einer Begleitperson, die beide in einer Couchette reisen, soll gemäss verlässlichen Quellen, hin und zurück ca. Fr. 680.-- kosten.

Nähere Auskünfte und Reservation an jedem SBB-Schalter.

Andreas Rutishauser



Zur Traversierung der Alpen übergeben Sie Ihr Automobil am besten der Bahn

Pour traverser les Alpes, il est dans votre intérêt de confier votre automobile au chemin de fer

Dovete varcar le Alpi con l'automobile? Affidatelo, sempre che possibile, alla ferrovia. Risparmierete tempo e sarete tranquilli



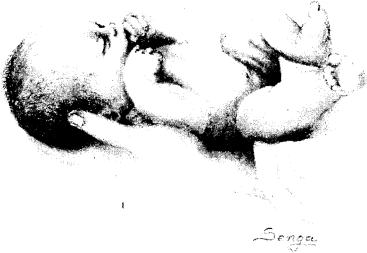
POSTKARTE CARTE POSTALE CARTA POSTALE

*Basel.*

*Basel, Jus. Mont. 2*

*F. Rutishauser*

# Der CTAC gratuliert:



Mit Sorgfalt ist Dein Bett gemacht,  
an alles andere wurde auch gedacht.  
Mit Sehnsucht haben wir gewartet,  
nun bist ins Leben Du gestartet.

*Sebastian* 8. April 1992

2700 g 47 cm

Es freuen sich:

Verena und Walter Rey-Schneider  
Schöneckstrasse 367  
8215 Hallau

z. Zt. Kantonsspital Schaffhausen

## Du sollst nicht!

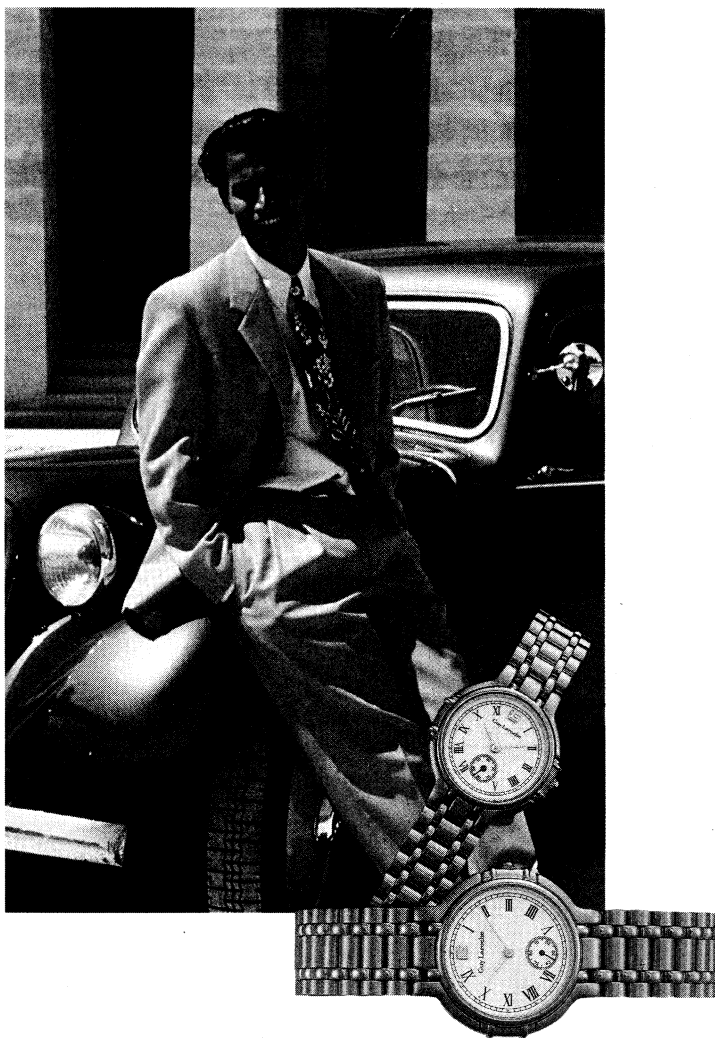
Einige ungewöhnlich gute Ratschläge für Chauffeure in möglichst wenig Worten.

Du sollst nicht rennen.  
Du sollst nicht auf andere Wagen hinauffahren.  
Du sollst nirgends anfahren.  
Du sollst nicht zu spät kommen.  
Du sollst nicht schmutzig sein.  
Du sollst nicht Experimente machen.

Du sollst nicht den Grössenwahn bekommen.  
Du sollst nicht auf dem Wagen rauchen.  
Du sollst auch deinen Wagen nicht rauchen lassen.  
Du sollst nicht sagen, das ist gut genug.  
Du sollst nicht die verkehrte Sorte Oel gebrauchen.  
Du sollst nicht mit halb aufgepumpten Reifen fahren.







# Guy Laroche Paris

Available at leading Watch, Jewellery and Department Stores worldwide.

Also available from Duty Free Stores at Hong Kong, Taipei, Seoul, Bangkok TAT, Singapore, Kuala Lumpur, Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth, Auckland, Honolulu, Guam, Anchorage, Los Angeles, San Francisco and London.



# Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns, sowie private Inserate (nicht im Zusammenhang mit Autos) kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.--. Eine Seite Fr 80.--,  $\frac{1}{2}$  Seite Fr 40.--.

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

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion, Adresse siehe zweite Umschlagseite.

*Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:*

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubemblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

*Erhältlich bei:*

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)
- Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaque  
Preise zwischen Fr 185.-- und Fr 265.-- inclusive Versand in der Schweiz

*Erhältlich bei:*

André Baumann, Emmentalstr. 32, 3414 Oberburg

- Pullover, T-Shirts, Sweat Shirts und Trainer mit aufgedrucktem Club-Emblem  
Bitte Bestellformular verlangen

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Welcher Liebhaber wäre interessiert, meinen 1. Hand Citroën Traction 11 Légère Décapotable 1939

4 Türen, 5 Plätze, schwarz/grau, Pilote Räder zu kaufen?

Das Fahrzeug befindet sich in gepflegtem Originalzustand, die ganze Mechanik (Motor/Getriebe) wurde von einem Fachmann überholt, Karosserie und Lack sehr gut, Neuverkabelung.

Preis Verhandlungssache

Bernhard Bürgin, Jupiterstrasse 7/1977, 3015 Bern,

Tel. G.: 031/69 47 98, P.: 031/941 34 39

zu verkaufen:

Rüstige "REINE DE LA ROUTE" aus der VI. Republik, geboren kurz vor Weihnachten 1949 in Paris, möchte nicht länger in der dunklen Garage dahindösen sondern mit einem neuen Liebhaber seine sechs Zylinder und vier Michelins bewegen und die Zukunft in vollen Vergaser-Zügen geniessen.

Ich bin durch und durch gesund, aussen schwarz und sonnengelb, innen marronbraun, in originalem Zustand, habe keine lockeren Schrauben und keine neumodischen Innereien, ich bin komplett und mit kleinsten Extras aus der Zeit ausgestattet

Wenn Du für mich einen Sonderplatz in Deinem Traction-Herzen und in Deiner Garage frei hast und zu echter, langer CITROËN-Liebe fähig bist, erhältst Du auf Anfrage meinen Lebenslauf mit allen meinen Geheimnissen und einem Farbeföteli.

Du erreichst meinen Alten Gebieter unter der Telefon-Nummer 01/341 40 60.

PS. Wieviel Du als Mitgift in unsere Beziehung einbringen solltest erfährst Du beim ersten Tête à Tête.

zu verkaufen:

Wegen Umbau und Platzmangel  
Citroën Large, Jahrgang 1938, zum Restaurieren

Ueli Disler, 8953 Dietikon, Tel.: G.: 01/741 33 55, P.: 01 740 51 80

zu verkaufen:

3 Räder zu DS Michelin 185 HR 15 XAs Fr. 90.--

1 2CV Motor für Bastler Fr. 50.--

Rolf Anliker, Fliederstrasse 10, 9202 Gossau,

Tel.: G.: 01/488 65 42, P.: 071/85 91 60

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

*Günstig zu verkaufen:*

- 4 Getriebe zum Teil komplett mit Kupplungskorb zu 11CV
- 1 Kupplung mit Schwungrad 11CV
- 2 Motoren 11CV Perfo zerlegt, gereinigt
- 1 Hinterachse 11 BL
- 1 Dachträger guter Zustand für 11BL oder 11N
- 1 Anlasser 6 Volt
- 1 Lichtmaschine 6 Volt
- 1 Satz Bremsstrommeln guter Zustand
- 2 Warmwasserheizungen mit Gebläse 6 Volt bzw. 12 Volt
- 4 Antriebswellen 11BL
- Diverse Felgen 165/400

Felix Blaser, Sonnenrain 13, 4912 Aarwangen, Tel.: 063/22 61 25 oder 032/84 23 40

*zu verkaufen:*

- 1 Skiträger aus der Epoche  
zu Citroën 6 Zyl. Jahrgang 1951  
zur Montage hinten auf dem Reserverad

Robert Dreyfus, 4500 Solthurn, Tel.: 065/23 23 23

*zu verkaufen:*

Citroën 15 Six 1949, schwarz  
Das Fahrzeug ist restauriert und in einem guten und gepflegten Zustand  
Fr. 28'000.--

Robert Isler, Stationsstrasse 78, 8542 Wiesendangen, Tel. abends: 052/37 35 66

*zu verkaufen:*

Komplett revidierte Synchronkörper Getriebe 4-Zylinder im austausch. Bleifreie Zylinderköpfe (die besten westlich der Chinesischen Mauer). Neue Bremsleitungsmuttern. Revidierte Kupplungsdrucklager. Revidierte 4-Zylinder Vorderachsen im Austausch.  
Bentley MK VI, 1948, ab Kontrolle  
Traction 11BL, 1948, sehr guter Lack, kein Rost, Getriebe revidiert,  
nur Fr. 15'127.35

Armin Frick, Bergwerkstasse 39, 8810 Horgen, Tel.: 01/725 90 45

*zu verkaufen:*

Citroën 15/6 1948/49, bordeaux rot  
grösstenteils restauriert, nicht vorgeführt  
Preis nach Absprache

Henri Frei, Bahnhofstrasse 73, 6460 Altorf, Tel.: 044/2 99 95

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

*Zu verkaufen: Teile zu 15/Six*

- 6 Michelin 185 X 400 fabrikneu
- 1 Felge BM ohne Schlitze, sandgestrahlt, spritzverzinkt, roh
- 1 Rad Pilote mit aufgeblasenem Pneu 185 X 400, rot gespritzt, mit Radkapsel Silber (nur als Dekorationsobjekt verwendbar, z. B. Klublokal, Garagenwand)
- 1 Vergaser SOLEX 30 PIAA, teilrevidiert, guter Zustand
- 1 Benzinpumpe SEV, revidiert
- 1 Dichtungssatz Motor DB/DV
- 1 Dichtungssatz Getriebe DB/DV
- 1 Steerrad 3-Speichen Original Jg. 49, schwarz, guter Zustand, mit Kappe
- 1 Hauptbremszylinder neu
- 4 Radbremssyl. vorne, gebraucht, aber ok, mit separaten neuen Gummiteilen
- 2 Gummiteile-Sätze zu Radbremsszylinder hinten
- 2 Stossdämpfer vorne, neu
- 2 Bosch-Heizungen, revidiert, jedoch 12 Volt-Motor
- 2 Scheinwerfer 15CV komplett, nicht revidiert, beulenfrei
- 2 Scheinwerfer 11CV, Messingkörbe mit leichten Beulen, nicht revidiert
- 1 Kardanwelle aussen, zerlegt, mit neuer Mutter, muss revidiert werden
- 2 Vorderradlager, 1x gebraucht, noch gut, 1x defekt, muss erneuert werden

Werkzeug und Diverses: (alles in gutem Zustand):

- 1 Fox-Valley 825 Zündblitzpistole, Induktivabgriff, mit Zündverstell-Messeinrichtung 0-60 Grad Vorzündung, 12 Volt (6 Volt mit sep. Batterie)
- 1 Iskra 02 Autometer Messgerät, 6-Volt tauglich, 0-3.2/10/16/32 Volt, 0-32 Amperes (Shunt), Ohm x1/x10, Drehzahl 0-1600/0-10 000 UpM, Schliesswinkel für 2, 4, 6, 8 Zylinder-Motoren
- 1 Yazaki Schliesswinkel/Drehzahlmesser einfach aber 6-Volt tauglich
- 1 Ladegerät 5 Amp. mit Automatik 6/12 V (Elektron. Spannungsüberwachung)
- 1 Yazaki Kompressionstester 0-20 kg/cm<sup>2</sup> (Manometer-Typ)
- 1 Yazaki Vacuum- und Förderdruckmesser 0-0,5kg/cm<sup>2</sup>/0-750mm Hg (Manometer)
- 1 Moto-Meter Synchro-Test für SU- und Stromberg Vergaser-Synchronisation
- 1 Colortune 500 Verbrennungstester (Glas-Zündkerze und Zubehör)
- 1 Mityvac Hand-Vacuumpumpe (Vacuum-Zündverstellungs-Tester, Bremsen- Entlüfter)
- 2 Spannungswandler 6 auf 12 V für den Betrieb neomodischer Autoradios, etc
- 4 Unterstell-Böcke, davon 2 schwere für die Vorderachse 15/SIX
- 1 Nike Cric Hydraulisch 1 1/2 TON
- 1 Ventildruckschraubzange Hazet (einfache Montage/Demontage der Ventildrücken)
- 1 Kolbenring-Montagemanschette Stahlwille 57-125mm, neu
- 3 Nüsse 36, 38, 41 MM mit Hebel 3/4"
- 1 Bosch-Hochleistungs-Zündspule rot mit Startanhebung und Relais, 12 Volt
- 2 Uher Lichtmaschinen-Regler 6 Volt 35 Amperes
- 1 Rolle Zuendkabel schwarz
- 1 Wanner Junior Fettpresse mit Gelenkrohr

Nichts für das Auto-Hobby, aber auch ziemlich alt und rar:

- 1 Registriertafel NATIONAL (Nickelkasse), ca. 1920
- 1 Weichenlaterne SBB (Doppelkreuzweiche) mit Plattenständer, frisch lackiert
- 2 SINGER Nähmaschinen ohne Tisch
- 1 Kutscherbock (Bank mit Lehne und Peitschenhalter)

Alles zu günstigen Bedingungen. Mehr Details unter Tel. 01/341 40 60



# CITROËNISTES



## zu verkaufen:

Bremstrommeln  
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen  
für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerad

Achsschenkel

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen  
7 / 11 CV

Blechteile:  
Böden, Kotflüglecken, Schweller

Vorderachsen  
für 11B und 11BL

Austausch Motoren und Getriebe  
für 11 CV

Chromteile

Gummiteile

Drosselklappenwellen für Solex 32 Vergaser  
mit Übermass (neu)

Kabelbäume nachgefertigt  
komplett mit Relais

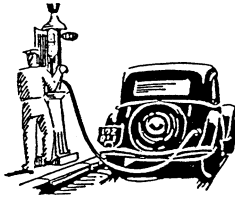
Beleuchtungsteile

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

Lenkräder  
(auch Zubehör à époque)

grosses Ersatzteillager

Restauration ganzer Tractions



Christian Heussi  
alte Landstrasse  
8865 Bilten  
Garage: 8867 Niederurnen

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



# Wellensalat<sup>1</sup>

Antriebswellenwechsel  
Citroën 11CV

Oft kommt es vor, daß Tractions beim Kurvenfahren Knackgeräusche von sich geben. Das liegt in den meisten Fällen an verschlissenen Antriebswellen. Serienmäßig wurde der Traction mit sogenannten Kreuzgelenkwellen ausgerüstet, die aus zwei Teilen bestehen. Zum ersten ist da die Hauptwelle mit dem Konus, der die Bremstrommel aufnimmt und zum zweiten das Schiebestück, das am Getriebe angeschraubt ist. In beiden Wellenteilen verrichten Kreuzgelenke ihren Dienst, die in Nadellager gelagert sind. Und gerade diese Nadellager sind sehr empfindlich gegen Schmutz.

Dreck kann eigentlich nur dann eindringen, wenn die Faltenbälge, die ab Baujahr 1955 serienmäßig waren, Risse haben oder gar nicht mehr vorhanden sind. Natürlich ist ein Erneuern der Faltenbälge eine aufwendige Sache, da hierfür die Antriebswellen ausgebaut werden müssen. Kein Wunder also, daß man diese Arbeit gerne verschoben hat. Sind die Lager aber nun so zermalen, kommt man um einen Austausch der Welle nicht herum.

Zuerst sollte man sich Gedanken darüber machen, welche Wellen man nun einbauen will. Möchte man die herkömmlichen Kreuzgelenkwellen einbauen, werden dort jeweils die Kreuzgelenke und die Nadellager erneuert. Die Hauptwelle hat zwei Kreuzgelenke mit insgesamt acht Nadellagern, das Schiebestück hat ein Gelenk und vier Lager. Die Überholung eines solchen Schiebestückes kann man leicht selbst vornehmen. Anders sieht es da bei der Hauptwelle aus, da man eine spezielle Presse braucht. Ein Überholen ist jedoch nur dann noch sinnvoll, wenn die Augen der Gabeln, in denen die Nadellager sitzen, keinen Verschleiß aufweisen und der Konus auf der die Trommel sitzt, nicht beschädigt ist. Das Überholen der Kreuzgelenkwellen ist in der Regel am preiswertesten, geht aber in den meisten Fällen nur im Austausch. Eine andere Möglichkeit ist der Wechsel auf sogenannte Gleichlaufgelenkwellen. Die Vorteile dieser Wellen liegen darin, das es absolute Neuteile sind, die speziell für den Traction hergestellt werden, da ja der Konus für die Bremstrommel passen muß. Der Hauptvorteil liegt jedoch darin, das die Gelenke selbst aus den Ersatzteilregalen großer Hersteller sind

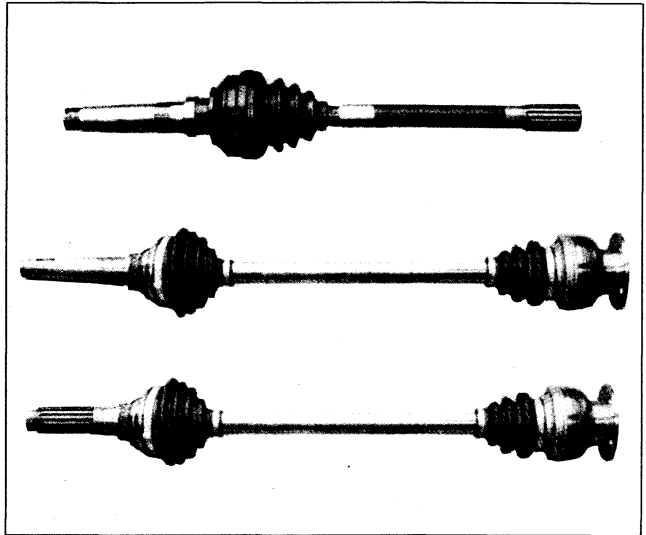


Abb. oben Peacock-Welle für Schiebestück  
Abb. mitte einteilige Welle mit orig. Konus  
Abb. unten einteilige Welle mit Verzahnung

\* aus CVC, dem Mitteilungsblatt des Citroën Veteranen Clubs Deutschland e.V.

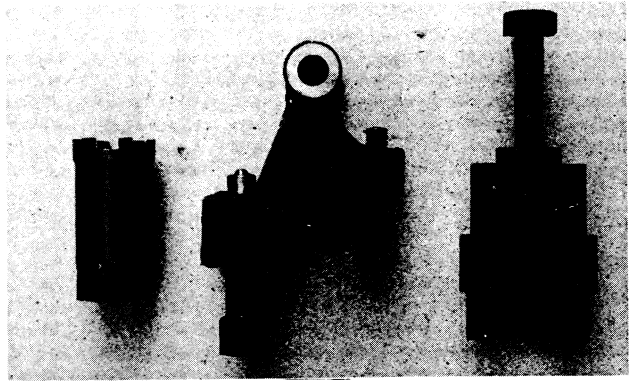
Das Werkzeug für das fachgerechte Wechseln der Antriebswelle ist es erforderlich, das richtige Werkzeug zur Stelle zu haben.

Schraubenschlüssel, Klemmzange und Tupper reichen hier nicht aus. Als erstes brauchen wir eine 38er Nuß (entspricht 1½ Zoll), und einen langen Hebel zum Öffnen der Bremstrommel-Mutter.

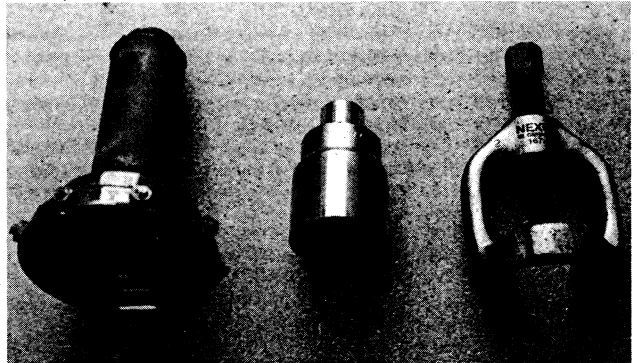
Dann einen Spurstangenabzieher mit 80mm Innenhöhe. Das ist aber dann auch das ganze Universalwerkzeug. Jetzt kommen speziell 11CV Werkzeuge: Abzieher für die Bremstrommel, Auszieher für das äußere Radlager, Schlüssel für die innere Antriebswellenmutter, Abzieher für den unteren Tragarm.

#### Wichtige Teile

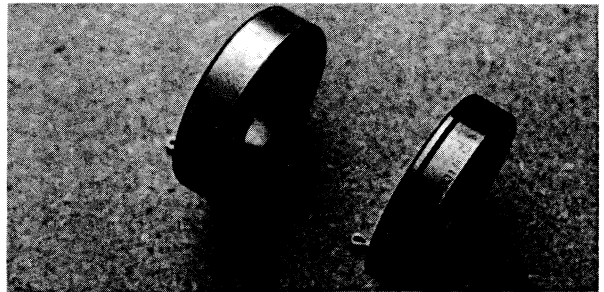
Wenn man die Wellen tauscht, sollte man auch die Kleinteile nicht vergessen. Dazu gehören z.B. neue Keile (Halbmonde) Sicherungsbleche für innere Mutter, Splinte zum Sichern der Muttern, eventuell neue Muttern für innen und außen. Falls die alten Fettkappen verschlissen sind, sollte man auch die ersetzen. Auch sollte man sich vorsichtshalber neue Radlager und Simmerringe bereitlegen. Bei den Radlagern ist darauf zu achten, welche Breite die Lager haben. Innenradlager haben eine Breite von 17mm, wobei



Spezialwerkzeug für den Wellentausch v.l.n.r. Kronenmutterschlüssel, Abzieher unterer Tragarm, Abzieher für Bremstrommel und Radlager



Überwurfmutterschlüssel, 38er Nuß und Spurstangenkopf-Abzieher



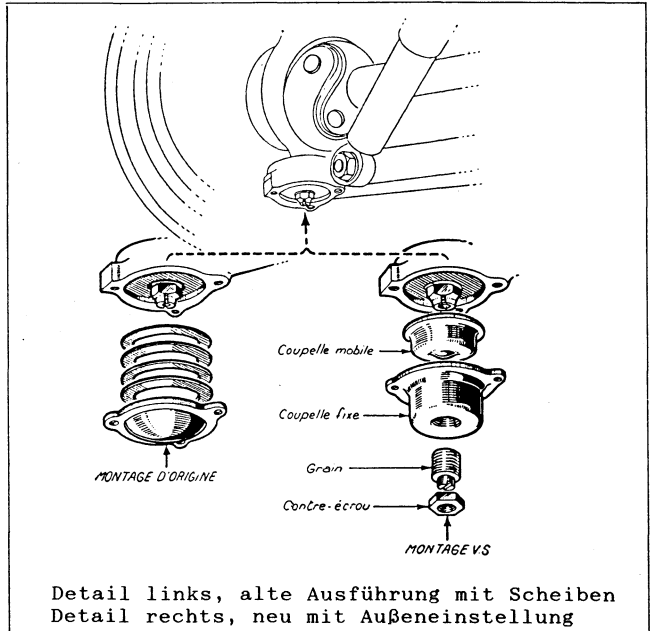
Links: Radlager innen  
Rechts: Radlager außen mit Nut für Abzieher



die Welle nach unten und man kann sie herausziehen. Gehen wir davon aus, daß wieder eine herkömmliche Kreuzgelenkwelle oder Peacock-Welle eingebaut wird, bleibt das Schiebestück an seinem Platz, es sei denn, es muß ebenfalls überholt werden. Beim Einbau einteiliger Wellen wird das Schiebestück nicht mehr benötigt.

#### Zusammenbau

Der Zusammenbau erfolgt praktisch in umgekehrter Reihenfolge. Wird die Wellenversion mit Schiebestück verwendet, muß beim Einstecken in die Verzahnung darauf geachtet werden, daß die Schmiernippel beider Wellenteile in eine Richtung zeigen. Beim Tausch einteiliger Wellen ist das Wurscht, nur am Getriebeanchluss wird man feststellen, daß die vier Bohrungen nicht im Quadrat liegen. Nach dem Einfädeln der Welle in das innere Lager legen wir eine neue Zahnscheibe ein und fummeln die Kronenmutter auf die Welle. Diese Mutter wird später mit 10 mkg angezogen. Dann sollte man bei der unteren Aufhängung weitermachen. Nachdem der Tragzapfen wieder im unteren Tragarm ruht, schieben wir die Aufhängungskugel auf (Keil nicht vergessen) und ziehen die Mutter mit 7 mkg fest. Danach wird mit einem Splint gesichert. Geizkrägen verwenden übrigens immer die alten Splinte. Nach dem Ein-



Detail links, alte Ausführung mit Scheiben  
Detail rechts, neu mit Außeneinstellung

setzen des Mittelringes und der unteren Halbschale wird die Aufhängung wieder verschlossen. Bei Verwendung der neuen Kappen ist die Spieleinstellung recht einfach, da dies von außen mittels einer Konterschraube geschieht. Bei der alten Version mit Unterlegingen in 0,05 und 0,1mm Stärke muß jedesmal die Kappe wieder abgeschraubt werden. Weiter gehts mit dem Befestigen der Welle. Nachdem wir die bereits erwähnte Kronenmutter mit 10 mkg angezogen haben, biegen wir zwei Laschen des Sicherungsringes bei. Jetzt können wir nach dem Einsetzen des Distanzringes den Hohlraum mit Fett füllen und das

äußere Radlager einsetzen. Hier muß die Nut nach außen zeigen. Da das Lager fest auf der Welle sitzt, helfen wir mit einem Rohrstück, das über den Wellenkonus auf den Innenring des Lagers drückt, mit leichten Hammerschlägen nach bis die Nut am Radträger anliegt. Die Überwurfmutter wird nun aufgedreht und mit 15 mkg angezogen. Da auch hierfür eigentlich ein Spezialschlüssel nötig ist, kann man sich auch mit einem Hammer und Meißel helfen. Ich habe mir mit einem ölfilter-schlüssel und einer aufgeschweißten Nuß geholfen. Danach kann das Sicherungsblech, das man drehen und wenden kann wie man will, aufgeschraubt werden.

außen zwei Breiten Verwendung fanden. 17mm breite Lager wurden bis Mitte 1953 eingebaut, danach 19mm breite. Da es heute nur noch Lager der Breite 19mm gibt, muß bei Fahrzeugen bis Baujahr 1953 der Abstandring getauscht oder um zwei Millimeter abgedreht werden. Allerdings gibt es auch Zeitgenossen, die ein 19er Lager gegen ein 17er getauscht haben. Das hat dann zur Folge, daß das ganze Rad samt Welle während der Fahrt zur Seite wandert. Hat der Traktion am unteren Tragarm noch die alten Einstellbüchsen mit dem Scheibensalat, sollte man auch diese gegen die neuere Ausführung austauschen.

Die Schweinearbeit Zum Totlachen ist diese Arbeit keineswegs. Kiloweise vermodertes Fett, Strassendreck und sonstiges kleben an den Klamotten. Man muß, meistens in Ermangelung einer Hebebühne, die Arbeit kniend verrichten, wobei der Kopf ab und zu zwischen Radaufhängung und Kotflügel klemmt.

Als erstes lösen wir die Mutter der Spurstange am Lenkhebel (Splintsicherung) Dann setzen wir den Spurstangenabzieher so an, daß die Druckschraube des Abziehers und die Spurstangenschraube eine Linie ergibt, da sonst das Gewinde beschädigt wird. Danach bocken wir den Wagen hoch und sichern ihn mit Unterstellböcken (Logo). Nach dem Abneh-

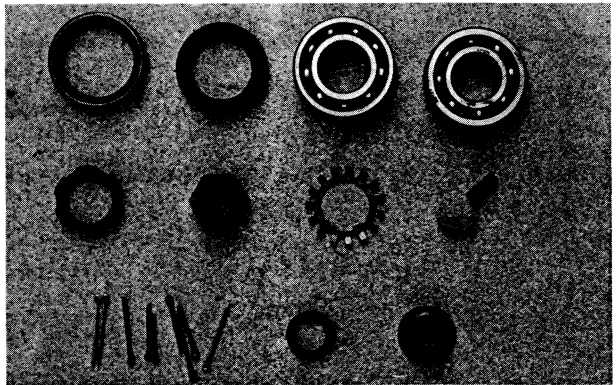
men des Rades öffnen wir mit dem 38er und dem Hebel die Trommelmutter (ebenfalls Splintsicherung). Dabei ist zu beachten, daß Wellen auf der linken Fahrzeugseite Rechtsgewinde und auf der rechten Seite Linksgewinde haben, gelle! Es soll Leute geben, die bei dieser Aktion beinahe ihr Auto auf die Seite geschmissen haben, weil sie bis dato nur Schrauben mit Rechtsgewinde kannten. Danach wird der Bremsstrommelabzieher angesetzt. Meistens löst sich die Trommel mit einem Knall, wie alles, was auf einen Konus sitzt. Da jetzt die Bremsbeläge freiliegen, ist es ratsam, diese mit breitem Kreppband abzukleben, weil man sie sonst andauernd mit den Fingern anlangt. Jetzt wird die Überwurfmutter, die über dem äußeren Radlager liegt und mit einem kleinen Winkelblech gesichert ist, gelöst. Diese Mutter hat auf beiden Fahrzeugseiten Rechtsgewinde. Das jetzt freiliegende Radlager hat eine umlaufende Kerbe, in die der Auszieher eingehakt wird. Nachdem das Lager draußen ist, entfernt man den Abstandring und das Fett, sodaß die innere Wellenmutter sichtbar wird. Diese Mutter ist mit einem Zackenblech gesichert. Nach dem Aufbiegen der Laschen wird die Wellenmutter mittels des speziellen Kronenmutter Schlüssel geöffnet. Manchmal

kommt es jedoch vor, daß diese Mutter sich nicht öffnen läßt. Dann hilft nur noch, daß man die Mutter an einer schmalen Stelle vorsichtig mit einem 3,2mm-Bohrer aufbohrt, sodaß sie die Spannung verliert. Von Heißmachen halte ich nicht viel. Als nächstes lösen wir die Blechhülse, die die Hauptwelle mit dem Schiebestück verbindet. Nun geht es an den unteren Tragarm. Nach dem Lösen der drei Schrauben M7 und dem Entfernen der Kappe fällt der untere Ring der Aushängungskugel heraus. Dann wird der Splint entfernt und die untere Mutter gelöst. Am besten dreht man die Mutter bis zum Gewindeende und läßt sie dort. Falls der Abzieher abrutschen sollte oder vielleicht schief angesetzt ist, kann er den Tragzapfen nicht gleich beschädigen. Beim Ansetzen also unbedingt darauf achten, daß Druckschraube und Tragzapfen wieder eine Linie bilden. Auch hier löst sich der Konus mit einem Knall. Jetzt können wir die Aufhängungskugel und den Zwischenring entfernen und die ganze Aufhängung samt Welle nach oben heben. Dabei rutscht die untere Fettkappe (Gummi oder Leder) ab. Wenn wir nun mit einem Gummihammer vorne auf den Wellenkonus schlagen, löst sich die Welle aus dem inneren Radlager. Drückt man die Aufhängung jetzt weit genug nach oben, knickt

und so schon millionenfach verbaut wurden. Hauptsächlich kommen hier Teile vom Range-Rover oder auch Golf GTI zum Einsatz, die eine hohe Kilometerleistung versprechen. Nun haben sich aber mehrere Wellen-Hersteller diesem Traction-Problem angenommen, was zur Folge hat, daß es eine Vielzahl von neuen Wellen gibt. Als erstes gibt es die Welle von Peacock, die praktisch baugleich mit der alten Kreuzgelenkwelle ist, jedoch ein Gleichlaufgelenk besitzt. Nachteil ist, daß das alte Schiebestück mit Kreuzgelenk weiterverwendet werden muß. Eine weitere Variante stellt die einteilige Welle aus deutscher Fertigung dar, die die Hauptwelle und das Schiebestück in sich vereint. Alle Radlager und die Bremstrommel werden genauso montiert wie bei den herkömmlichen Wellen. Bedingung ist aber immer, daß auch der Konus in der Bremstrommel nicht beschädigt ist. Dies kann zum Beispiel passieren, wenn die Trommelmutter zu lose ist (fehlender Splint) und die Welle sich in der Trommel durchdreht und den Keil abreißt. Eine gut erhaltene Bremstrommel ist heute schwer zu bekommen und dann auch entsprechend teuer. Sollte dies einmal passiert sein, braucht ihr nicht gleich zu weinen. Auch hierfür hat sich ein

ganz Schlauer etwas einfallen lassen. Statt einen glatten Konus haben diese Wellen eine Verzahnung, die in die ebenfalls mit einer Verzahnung versehenen Bremstrommeln passen. Vorteil ist, daß man Bremstrommeln die am Konus beschädigt sind, weiter verwenden kann und für die Wartung der Bremsen später keinen Abzieher mehr braucht. Fassen wir noch einmal die Vor- und Nachteile zusammen:  
 Kreuzgelenkwellen: Preiswerteste Lösung, jedoch schneller Verschleiß.  
 Gleichlaufwelle: Bei zweiteiliger Ausführung mittlere Preislage, Schiebestück an Getriebe bleibt erhalten (Kreuzgelenk) Einteilige Ausführung mit Konus für alte

Bremstrommel, ca. 2200.-DM für beide Seiten. Einteilige Ausführung mit Verzahnung gleicher Preis, jedoch kommen hier noch einmal 350.-DM für den Austausch der Trommeln hinzu, da hier noch die Verzahnung ausgestoßen werden muß. Wellen müssen immer auf beiden Fahrzeugseiten gleicher Bauart sein, das heißt, zweiteilige Kreuzgelenkwellen sollen nicht mit einteiligen Gleichlaufgelenkwellen kombiniert werden. Entscheidend für die Wahl der richtigen Wellen ist eigentlich die Kilometerleistung, die pro Jahr dem Traction abverlangt wird. Bei der Montage der Wellen, ob Kreuzgelenk, Gleichlaufgelenk, ein- oder zweiteilig, fällt auf jeden Fall die gleiche Arbeitszeit an.



Diese Teile sollte man parat haben: Simmeringe innen und außen, Radlager für innen und außen, Kronenmutter, Bremstrommelmutter, Sicherungsblech und Keil (Halbmond). An Splint sollte man nicht sparen und deshalb immer neue verwenden. Eventuell noch neue Blechkappe mit Dichtung für den Spurstangenbolzen.

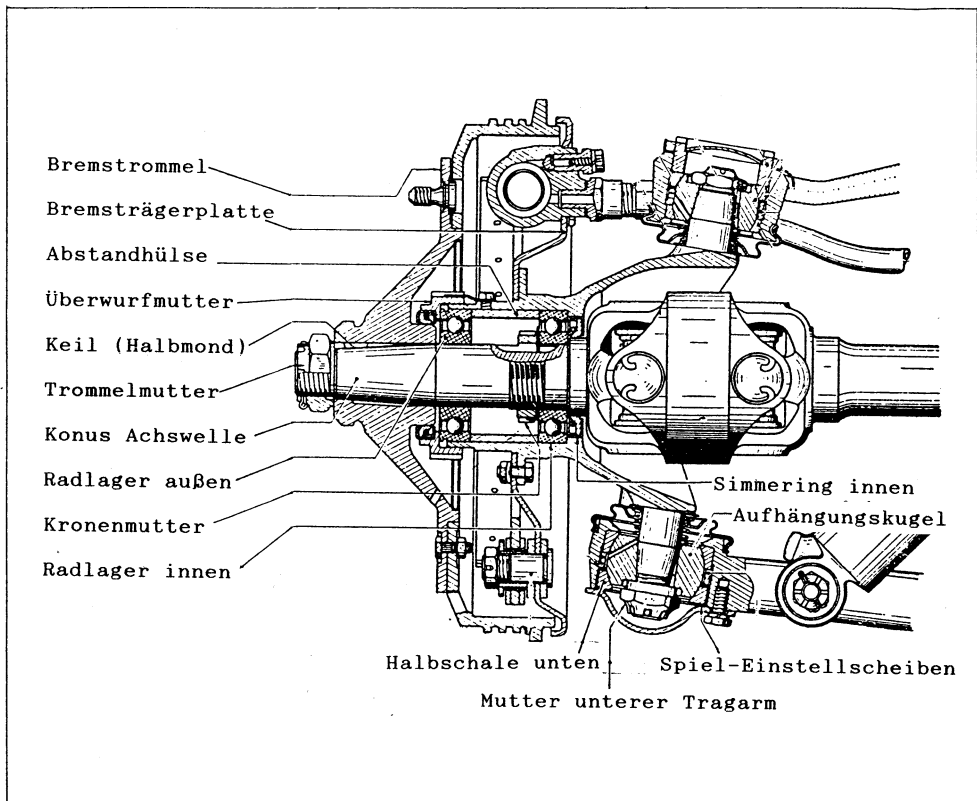
Sind diese Arbeiten abgeschlossen, muß als nächstes der Wellenkonus und der Sitz in der Bremstrommel absolut fettfrei gemacht werden. Am besten eignet sich dazu ein Bremsenreiniger (Breaklean). Der Konus darf niemals gefettet werden, da sonst kein fester Sitz gewährleistet ist und die Welle den inneren Keil abreißt. Die Welle sollte man nun so dre-

hen, daß die Nut nach oben zeigt und man den Keil (Halbmond) einlegen kann. Klebeband von den Bremsbelägen entfernen! Jetzt vorsichtig die Trommel auf-schieben, ohne das der Keil verrutscht. Sollte dies passieren, Trommel wieder entfernen und Keil neu einlegen. Dies kann man von außen gut beobachten. Mutter auf-drehen und mit 30 mkg anziehen und mit n e-

e m Splint sichern. Danach kommt die Spurstange wieder an ihren alten Platz. Diese Mutter wird mit 8 mkg festgezogen, dann eine achte Umdrehung wieder gelöst und ebenfalls mit einem Splint gesichert.

Und nun viel Spaß bei der anderen Fahrzeug-seite.

Helmut Kloos



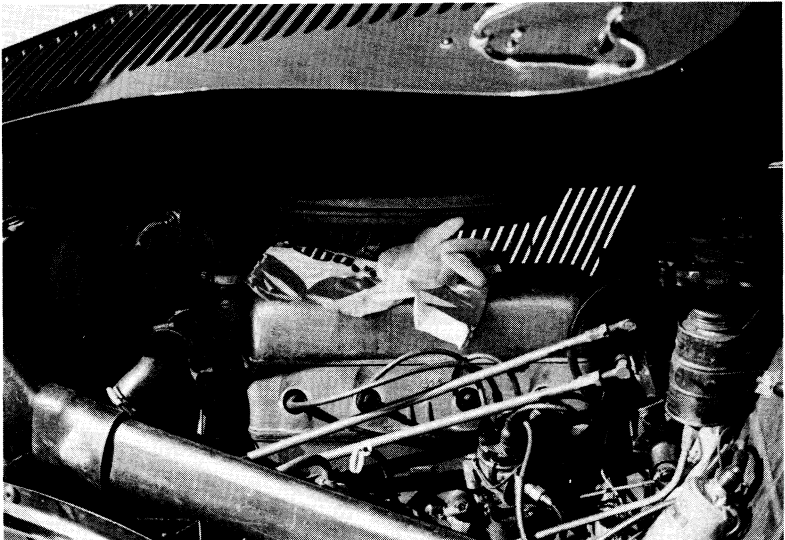


# LA TRACTION EN BD

Im Sommer 1990 erschien auf dem Comic-Markt der zweite Band eines bisher weniger bekannten Künstlers: **ALAIN GARRIGUE**. Auffallend ist sein extravaganter (gegenwärtig populärer) Zeichenstil und seine eher karrikaturartige Darstellung der Figuren.

Die vorliegende Geschichte mit dem Titel "Le destin perdu d'Argentino Diaz" (Verlag Delcourt) spielt im Juli 1935 (!!) in Argentinien. Die Hauptfigur, Alex Russac, ist auf der Suche nach Spuren seines legendären Grossvaters. Seine Nachforschungen lösen in den Bewohnern der Region unerwartete und z.T. recht gewalttätige Reaktionen aus und er muss feststellen, dass die Legende und der Mythos seines Verwandten aus verschiedenen Gründen die Bevölkerung terrorisieren. Der Aufenthalt wird für Alex zum Alptraum. Wiederholt erscheint in den Szenen die Darstellung einer "Traction avant", u.a. auf Menschenjagd und (die Bilder schmerzen!) erleidet auch massiven Materialschaden. Geniesst bei der Betrachtung die recht persönliche Interpretation des Fahrzeugs und seht über die kleineren Ungenauigkeiten hinweg!

Jörg Henauer



*Gesehen anlässlich eines  
GTAC-Treffens!  
R*

LES AVENTURES D'ALEX RUSSAC

# LE DESTIN PERDU D'ARGENTINO DIAZ

ALAIN GARRIGUE





13 heures 10 ...

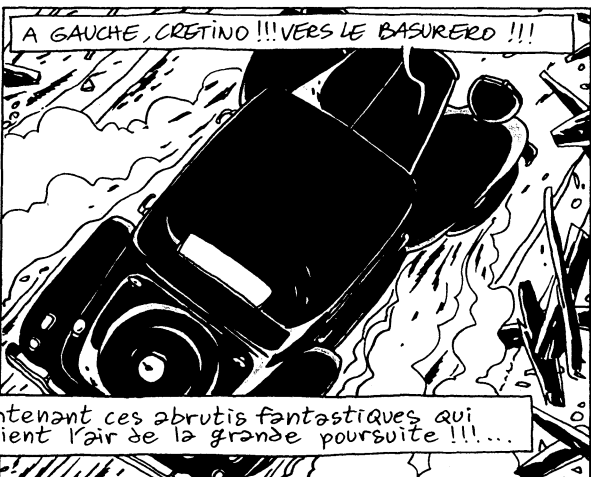
Je commençais à croire que j'étais très doué pour la galopade !!!



la même rengaine ...  
mais sans bandonéon !!!



Teresa, après m'avoir fait sortir de la pension, avait filé, elle aussi, comme un cabri !!



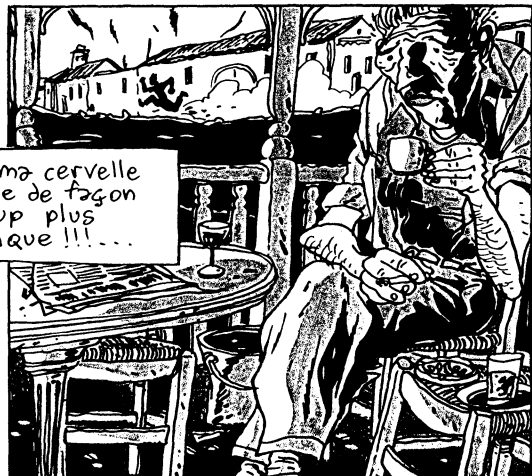
A GAUCHE, CRETINO !!! VERS LE BASURERO !!!

... et maintenant ces abrutis fantastiques qui me jouaient l'air de la grande poursuite !!! ...

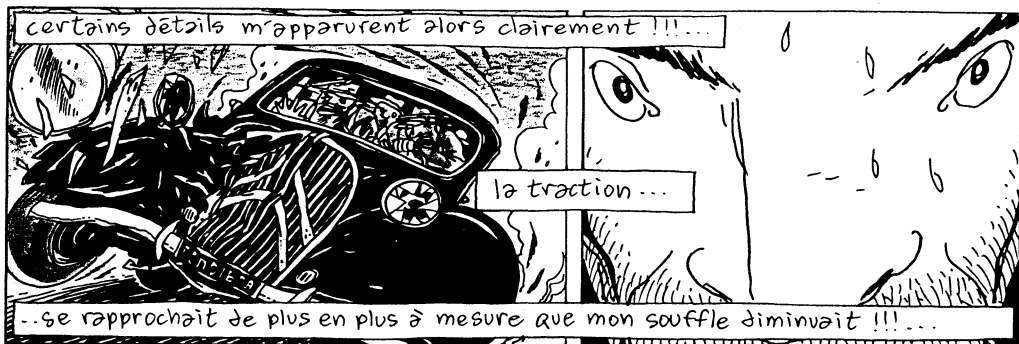


mais quelque chose d'un peu plus clair commençait à se former ...

... dans ma cervelle irriguée de façon beaucoup plus énergique !!! ...



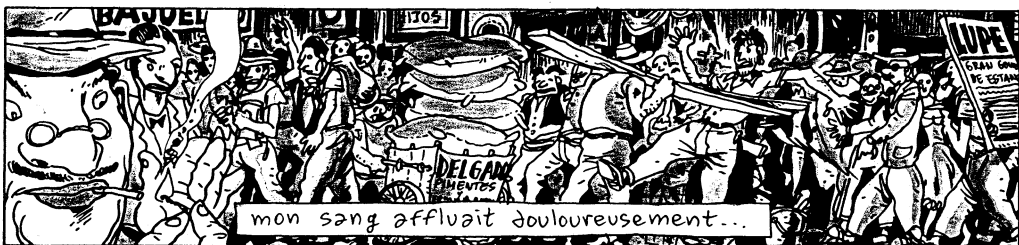




certains détails m'apparurent alors clairement !!!...

la traction...

..se rapprochait de plus en plus à mesure que mon souffle diminuait !!!...



mon sang affluait douloureusement..

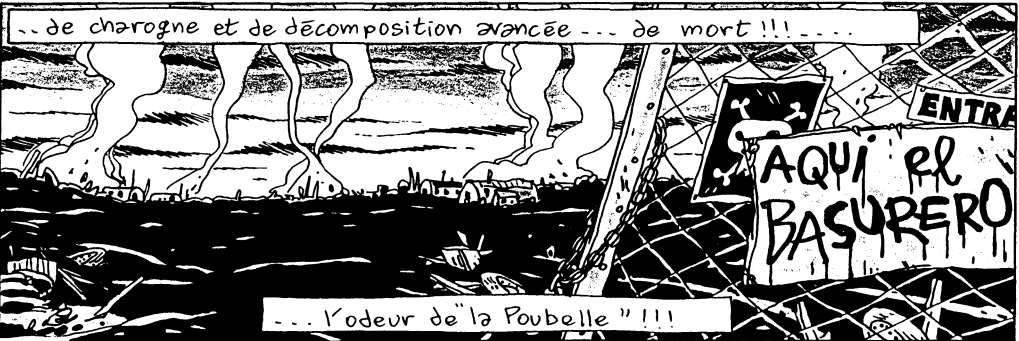


... contre mes tempes!!!

Je pris, par des ruelles, le chemin que j'avais parcouru ...

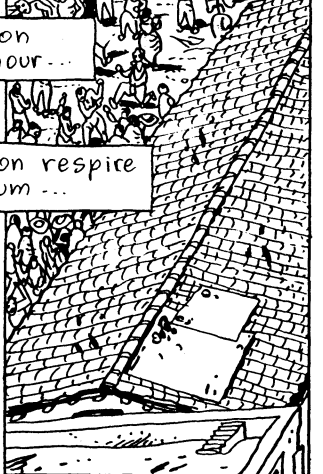


.. la veille en sens inverse !!! une odeur me guidait ... une odeur sale ...



.. de charogne et de décomposition avancée ... de mort !!! .....

... l'odeur de "la Poubelle" !!!



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburstag ..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

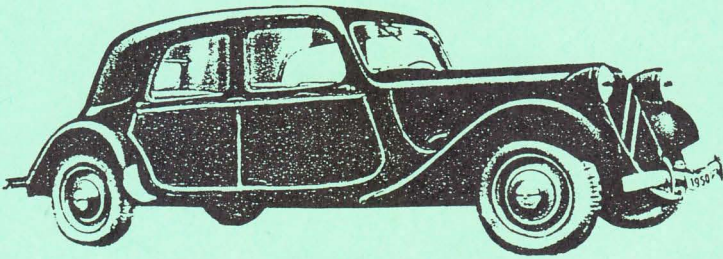
Vorname Partner.....

Adresse .....

Tel (P): ..... / .....

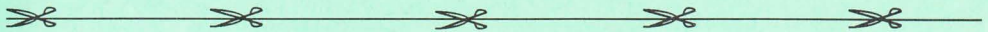
Tel (G): ..... / .....

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



## 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.: 052/43 25 17

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

Name .....

Vorname Partner .....

Adresse .....

Tel (P): ..... / .....

Vorname .....

Geburstag ..... / ..... / .....

PLZ/Ort .....

Tel (G): ..... / .....



**AZB**  
4552 Derendingen

**Adressänderung** melden an:

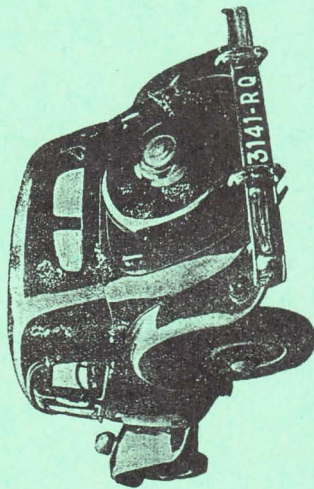
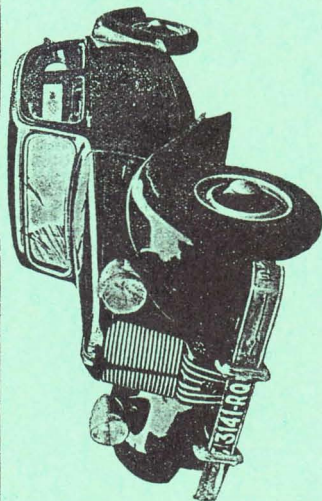
CTAC, Postfach 1066  
CH-8058 Zürich-Flughafen

## RADIATEURS

pour Automobiles, Camions, Tracteurs

## PARE-CHOCS

formant plaque de police avec éclairage  
et indicateurs de direction clignotants



CALANDRES — RÉSERVOIRS

## DENICHÈRE - GILBERT

18, 20, Rue Morel — CLICHY  
PER 27-81