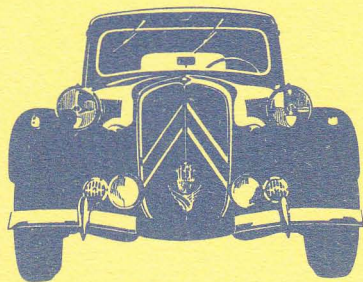


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telefon 052 43 25 17



Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 340.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 8.- +Versand.
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

Organisationsplan 1984/85

Präsident	Vize Präsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli	Andreas Rutishauser	Edda Brunner	Flemming Gubler
Im Kellhof	Altstetterstr. 163	Neuhüslipark 2	Kirchstr. 18
8463 <u>Benken</u>	8040 <u>Zürich</u>	8645 <u>Jona</u>	8810 <u>Horgen</u>
P. 052 43 25 17	P. 01 62 67 95	P. 055 28 38 74	P. 01 725 08 45
G. 01 816 22 06			

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI) Vorstand:	Region 2 (GL, GR, TI, SZ, ZG, AG, ZH) Vorstand:	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW) Vorstand:
Wolfgang Eisenring Stockenstr. 113 9445 <u>Rebstein</u> P. 071 77 29 22	Fritz Anliker Wunderliststr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01 44 53 80	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061 94 84 18
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072 72 26 96	Res Diem Dorfstr. 29 8542 <u>Wiesendangen</u> P. 052 37 22 90	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen</u> P. 065 71 25 86
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071 93 11 75	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> P. 058 37 17 29	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065 42 32 83

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen + Teile	Citroën spez. Werkst.	Garage
Heinz Beier	Armin Frick	Gino Gandin	Christian Heussi
	Dorfstr. 39	Mutschellenstr. 226	Alte Landstrasse
3251 <u>Wengi/Büren</u>	8912 <u>Obfelden</u>	8968 <u>Mutschellen</u>	8865 <u>Bilten</u>
G. 032 84 92 75	G. 01 764 15 95	057 33 80 90	G. 058 37 17 29
Garage + Teile	Rep + Rest Garage	Reparaturen	
Chr. Schelbli	B. Schenk	Citroën Bern AG	
Grenzstr. 7	Güterstr. 129	Freiburgstr. 447	
8580 <u>Amriswil</u>	4053 <u>Basel</u>	3000 <u>Bern</u>	
G. 071 67 45 42	G. 061 35 25 55	G. 031 55 33 11	

Zeitungsredaktion	CTAC-Bibliothek	Archiv / Modelle	Mitgliederwesen
Armin Frick	Res Diem	Andreas Rutishauser	Regula Herzog-Märklin
Zugerstr. 115	Bergstr. 2	Altstetterstr. 163	Ettlingerstr. 1
8810 <u>Horgen</u>	8474 <u>Dinhard</u>	8048 <u>Zürich</u>	4106 <u>Therwil</u>
P. 01 725 10 16	P. 052 38 18 55	P. 01 62 67 95	P. 061 73 78 73

Ende Oktober 1984

Liebe Clubmitglieder,

mit der Generalversammlung vom 8./9. September hat es in der Zusammensetzung des Vorstandes verschiedene Aenderungen gegeben. Armin Frick als Vizepräsident, Max Güttinger, Peter Kohler (Region 1) und Urs Witmer (Region 3) haben Ihren Abschied genommen. Im Namen des Clubs möchte ich den genannten Herren den Dank aussprechen für die grosse Arbeit, die sie in den vergangenen Jahren geleistet haben.

Als Ersatz wurden Andreas Rutishauser (Vizepräsident), Paul Stehrenberger, Wolfgang Eisenring (Region 1) und Hans-Georg Koch (Region 3) gewählt. Selbstverständlich darf sich jedermann, der Interesse daran hat im Club mitzuarbeiten, aktiv beteiligen. Speziell für das Jahr 1986 suchen wir eine ganze Anzahl von Mitgliedern (und Angetraute/-gefreundete), denn wir wollen wieder ein internationales Traction-Avant-Treffen organisieren, ähnlich demjenigen von Zofingen. Arbeitswillige, oder solche, die sich dazu verpflichtet fühlen, melden sich bitte bei einem Vorstandsmitglied.

Ebenfalls an der GV wurde eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages auf Fr. 40.- pro Jahr beschlossen. Der Grund liegt zur Hauptsache in der Teuerung von Druck und Versand der Club-Mitteilungen. Um für die Organisation des internationalen Treffens gewappnet zu sein, wollen wir unsere Reserven nicht antasten.

Auf meinen Aufruf nach einem Uebersetzer haben sich gleich zwei Mitglieder angeboten: René Marchand und Robi Schrott. Herzlichen Dank. Somit werden wir in Zukunft unseren Sendungen ins Ausland eine englische Zusammenfassung beifügen.

Häufig erhalte ich Anfragen von neueren Mitgliedern, die (noch) keine Traction ihr Eigen nennen, ob sie an diesem oder jenem Anlass teilnehmen dürften, oder ob sie einen Beitrag ins Clubheft schreiben dürften. Ich möchte an dieser Stelle einmal betonen, dass alle unsere bezahlenden Mitglieder die gleichen Rechte haben. Natürlich lieben wir es nicht, wenn jemand mit seinem Renault Colt, seinem Opel Golf, Subaru 504 oder seinem Audi CX mitten in unserem Convoy mitfährt, aber diskret am Ende ist jedermann (jederwagen) willkommen. Eine bessere Idee ist freilich, den Organisator eines Treffens anzurufen, um auf diesem Wege eine Sitzgelegenheit in einer Traction zu ergattern.

Wer eine Traction kaufen möchte oder mit der Restaurierung beschäftigt ist, tut gut daran, wenn er sich mit einem erfahrenen Kollegen zusammentut. (Keine Angst, die beissen nicht!) Oft können so Fehlentscheide und Enttäuschungen vermieden werden. Schliesslich will unser Club nicht nur das gesellige Beisammensein, sondern auch die Wagen pflegen.

Erfahrungsgemäss finden Berichte über Arbeiten an unseren Autos immer wieder viel Interesse. - Erfahrungsgemäss finden sich solche Berichte viel zu selten in unseren Club-Heften. Wer also Erfahrungen gesammelt und Problemlösungen gefunden hat, wird gebeten, diese auch weiterzugeben.

Für Sprachgewandte finden sich viele interessante Beiträge in unserem Club-Archiv, das auch schon rege benützt wird. Etwas anders sieht es mit der Bibliothek aus: Gemäss Auskünften von Res Diem wollen die meisten Mitglieder, die ihn anrufen, keine Bücher ausleihen, sondern gleich welche kaufen! Er hat also noch "Kapazitäten" frei...

Das Jubiläums-Jahr der Tractions hat in der Presse seinen Niederschlag gefunden. Nachfolgend eine (unvollständige) Liste der erschienenen Publikationen: Automobil-Revue 2/84, Touring 5/84, Stern 8/84, Auto-Journal 3/84 (franz.) Automobil+Motorrad 4/84 und 10/84, Auto-Exclusiv 10/84 (wurde an die Mitglieder versandt), Das Gelbe Heft 40/84, Markt 11/84.

Von unserem Ex-Präsidenten Otti Schaufelberger soll ich die besten Grüsse übermitteln. Wer mit ihm in Kontakt treten möchte, schreibe an folgende Adresse: E.+O. Schaufelberger, 127 Kingswoodroad, Tauranga, New Zealand.

Als letzte Anlässe in diesem Jahr finden diverse Klaus-Höcks statt. Wer den "Chlaus" nicht fürchtet, ist herzlich dazu eingeladen. Danach neigt sich das Jubiläumsjahr dem Ende entgegen, und es heisst:

Auf ins 1985!

Daniel Oberli

V E R A N S T A L T U N G E N

C T A C	19. Mai 1985	Region 3
	23. Juni	Region 2
	22. Sept.	Region 1 mit Generalversammlung
	Club Citroén Suisse 34/57	Postf. 230 1001 Lausanne
	4./5. mai 1985	rallye mit den clubs: Registre Suisse Alfa-Roméo, Club Suisse Auto Union DKW und M.G. Car Club.

literatur literatur literatur literatur literatur literatur

Im jubiläumsjahr der Traction war natürlich in vielen zeitungem etwas über die Traction und die Firma Citroén zu lesen. Ueber die qualität einiger artikel lässt sich gar nichts sagen - so aussagelos waren sie. Die verfasser hätten vielleicht **besser** etwas über babynahrung oder die problematik der ameisenzucht geschrieben. Der meiner meinung nach mit abstand beste aller artikel über die Traction erschien im "Markt" heft 11 1984, "Interessant und genial Citroén Traction Avant" von Joh. Hübner. Wer schon viel über die Traction wusste weiss **nach** der lektüre dieses artikels noch etwas mehr, und hat keineswegs das gefühl seine zeit vertan zu haben. Wer noch nichts wusste über dieses auto, ausser das es existiert, wird **das ganze** zweimal durchlesen müssen um alle informationen in den grauen zellen zu archivieren. Das heft kostet Sfr. 3.- und kann bei jedem kiosk nachbestellt werden. Bei schwierigkeiten kann man sich auch an den verlag wenden: Markt für klassische Automobile und Motorräder, Postfach 8, D - 6270 Idstein -Wörsdorf.

Personenwagen der 60er Jahre von Roger Gloor. Vom gleichen Autor erschien bereits das Buch "Nachkriegswagen, Personenwagen 1945-1960". Das neue Buch umfasst: Die Automobilindustrie in den 60er Jahren - Epoche der Fusionen - Personenwagenproduktion nach Ländern und Jahren - Firmenportraits - Die technische Entwicklung - Um die PS - Die einzelnen Produktionsländer - Die Marken in alphabetischer Reihenfolge von Abarth bis Zil - Diverse kleine Fabrikate sowie (italienische) Spezialcarrossiers - Preislisten CH/D - Namenregister. 340 Marken und ihre Modelle von 1960 - 1970 aus 30 Ländern mit Stories, technischen Tabellen und über 850 zeitgenössischen Fotos. 408 Seiten, Format 22,5x 29 cm in Schutzkarton. Preis Fr. 78.-, erhältlich in jeder Buchhandlung.

MI

Zivilstandsnachrichten

Folgende eltern erfreuen sich ihres nachwuchses:
Wilma und Chrigel Schelbli, tochter Sascha um 05.00 uhr am 11.8.84.
Madeleine und Peter Jezler, sohn Adrian, Theodor, Karl, am 12.11.84.

GESUCHT WIRD
CITROEN T.A. I 5 / 6

Anlässlich der Feier 50 Jahre Citroën Traction Avant in Lille/Séclin (F) wurde in der Nacht vom 13./14. Oktober ein Traction 15/6 mit holländischen Kontrollschildern entwendet.

Steckbrief: Aussenliegendes Reserverad, Farbe schwarz, Intérieure grün, Bereifung Michelin X 175-400. Kühlergrill aluminiumfarben gespritzt. Kontrollschild (dunkelblauer grund, mit weissen Ziffern) 16·ZM·97, NL (Holland), Chassisnr.: 706'273.

Sollte irgendwo ein verdächtiges, oder bisher unbekanntes Fahrzeug dieses Typs auftauchen oder zum Kauf angeboten werden, so bitten wir Sie, Armin Frick zu benachrichtigen, der nähere Informationen besitzt. Tel.: 01 761 15 95 p. MI



Protokoll

der Vorstandssitzung vom 9.9.1984,
10.00 Uhr, im Gasthof Bären, Vorderthal

Anwesend:

Daniel Eberli, Fritz Anliker, Edda
Brunner, Res Diem, Wolfgang Eisenring,
Max Güttinger, Peter Kohler, Andreas
Rutishauser, Hans Ryf, Kuno Soppelsa

1. Rücktritte, Wahlen

Armin Frick tritt als Vizepräsident, Max Güttinger und Urs Wittmer
treten als Regionalvorstandsmitglieder zurück.
Für das Vizepräsidium werden Röbi Isler und Andreas Rutishauser vor-
geschlagen, für den Vorstand der Region 1 Wolfgang Eisenring, Paul
Stehrenberger und Kurt Sutter, für den Vorstand der Region 3 Hans-
Georg Koch und als Revisoren Jürg Deller, Richard Geiser und Kurt
Sutter.

2. Statutenänderung

Im Statutenentwurf vom 18.5.1984 wird die Amtsdauer auf 1 Jahr verkürzt.

3. Verschiedenes

Werbe- und Verkaufsstände, die nicht vom Club selbst organisiert sind,
werden an Treffen nicht zugelassen.

Inserate von ausländischen Garagisten und Händlern werden in der
Clubzeitung angenommen.

Garagisteninserate werden in der Clubzeitung nicht mehr auf der
ersten Seite beim Organisationsplan, sondern auf einer anderen
Seite separat plaziert, damit sie deutlicher als Inserate erkennbar
sind und nicht mehr den Anschein erwecken, die betreffenden Garagisten
seien offiziell vom Club empfohlen.

Wiesendangen, 13.10.1984

Res Diem

Res Diem

Gierig stuuned de interessant dä 15/6 aa.
Und fragt: Wänn ich wüürd 20 schtei im monet schtottere, wie lang
müesst ich däänn zahle?
Oeppe 75 jahre.
Lässig dänn chann ich mir dää leiste.

1. Jahresrechnung

Die Jahresrechnung ist von Flemming Gubler und Andreas Rutishauser geprüft und in Ordnung befunden worden. Sie wird von der GV abgenommen.

2. Mitgliederbeitrag

Die Mehrheit beschliesst die Erhöhung des Mitgliederbeitrages auf Fr. 40.00 ab 1985.

3. Statutenänderung

Die vom Vorstand vorgeschlagene und erläuterte Statutenänderung wird angenommen.

4. Wahlen

Der Präsident dankt den aus ihren Aemtern zurücktretenden Armin Frick, Max Güttinger, Peter Kohler und Urs Wittmer.
Neu gewählt werden Andreas Rutishauser als Vizepräsident, Wolfgang Eisenring und Paul Stehrenberger in den Vorstand der Region 1 und Hans-Georg Koch in den Vorstand der Region 3. Die übrigen Vorstandsmitglieder werden in Ihren Aemtern bestätigt.
(Die Wahl von zwei Revisoren gerät im allgemeinen Getümmel in Vergessenheit.)

5. Treffen

Die Treffensdaten 1985 werden vom Vorstand beschlossen und im Clubheft publiziert. Nach Anhörung des welschen Clubs wird gegebenenfalls wieder ein internationales Treffen dabei sein.

Wiesendangen, 13.10.1984

Res Diem

Res Diem

Polizist zum Tractionfahrer:"Name bitte."
"Wradichwachtwischtsch Hrzlpschtschrefneschaff."
Der polizist steckt sein notizbuch ein und knurrt:"Isch in ordnig, für dasmal lahn i sie namal laufe."

C L U B R E C H N U N G per 1.9.1984
=====

Mitgliederbeiträge	Fr. 7.949.--	
Vgt. f. Ins., Kleber u. Div.	Fr. 1.964.75	
Zinsertrag Bankkonto SKA	Fr. 146.40	
,		
Druckkosten, Büromat., Tel. u. Div.		Fr. 10.785.70
Kto.- und Posttaxen		Fr. 885.10
Spesen für Treffen		Fr. 660.25
Ausgaben Präsidentenkasse		Fr. 638.40

Fr. 10.060.15	Fr. 12.969.45
=====	=====

Saldo per 20.6.1983	Fr. 11.651.10
Einnahmen	Fr. 10.060.15

	Fr. 21.711.25
Ausgaben	Fr. 12.969.45

Saldo per 1.9.1984	Fr. 8.741.80
	=====

E. Brunner

Postcheckkonto	Fr. 120.55
" Bibliothek	Fr. 100.55
Bankkonto SKA	Fr. 7.866.20
Kasse E. Brunner	Fr. 134.--
" D. Eberli	Fr. 520.50

Fr. 8.741.80	
=====	

Revisorenbericht für das Berichtjahr 1983/84

Nach Pannen mit einer Traction im Anfahrtsweg haben wir bei Edda Brunner die Clubrechnung für das Berichtjahr vom 1.7.1983 bis zum 1.9.1984 geprüft. Die Originalbelege wurden mit den Einträgen in die Rechnung verglichen. Es ergaben sich überall gleiche Totale, so dass die Abrechnung für richtig befunden wurde.

Wir bitten die Generalversammlung, Edda Brunner unter Verdankung der geleisteten Dienste, Décharge zu erteilen.

Wir schlagen der Generalversammlung vor, den Mitgliederbeitrag auf Fr. 40.- zu erhöhen, um die gestiegenen Kosten für Druck, Porti, Telefon etc. aufzufangen.

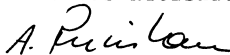
Jona SG, den 5. September 1984

Die Revisoren:

Flemming Gubler



Andreas Rutishauser



C I T R O E N T R A C T I O N A V A N T C L U B

S T A T U T E N

STAND 9. SEPTEMBER 1984

- Art. 1 Unter dem Namen Citroën Traction Avant Club besteht ein Verein im Sinne der Art. 60ff ZGB. Sitz des Vereins ist Zürich.
- Name, Sitz
-
- Art. 2 1)Zweck des Vereins ist die Erhaltung und Pflege der Citroën-modelle "Traction Avant" der Jahrgänge 1934-1957.
- Zweck 2)Es wird ein möglichst originalgetreuer Zustand der Fahrzeuge angestrebt.
- 3)Der Verein hat namentlich folgende Aufgaben:
- Organisation von Treffen und ähnlichen Anlässen
 - Regelmässige Information der Mitglieder durch Herausgabe eines Mitteilungsblattes
 - Aufnahme von Ersatzteillinformationen
 - Führen einer Fachbibliothek und eines Archivs
 - Wahrung der Interessen um die Zulassung der Fahrzeuge im Strassenverkehr
- 4)Soweit nötig arbeitet der Verein mit anderen Institutionen zusammen.
- 5)Der Verein ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

Art. 3
Mitglied-
schaft

- 1) Mitglied des Vereins kann jede natürliche oder juristische Person werden, deren Interessen sich mit dem Vereinszweck decken.
- 2) Die Mitgliedschaft entsteht mit der Bezahlung des Jahresbeitrages oder mit der Annahme eines Amtes.
- 3) Der Jahresbeitrag beträgt Fr. 40.00, die Mahngebühr Fr. 10.00. Inhaber eines Amtes sind vom Beitrag befreit.
- 4) Die Mitgliedschaft erlischt durch Austritt, durch Ausschluss aus wichtigen Gründen oder durch Ablauf der Mahnfrist zur Bezahlung des Mitgliederbeitrages.

Art. 4
Organisation

- 1) Organe des Vereins sind der Vorstand, die Mitgliederversammlung und die Revisoren.
- 2) Der Verein besteht aus drei Regionen, die im Rahmen dieser Statuten selbständig arbeiten.
(Region 1: TG, SH, AR, AI, GR, SG; Region 2: UR, SZ, TI, ZG, GL, AG, ZH; Region 3: BE, LU, SO, BS, BL, OW, NW).

Art. 5
Mitglieder-
versammlung

- 1) Der Mitgliederversammlung stehen folgende Aufgaben zu:
 - Wahlen
 - Genehmigung der Jahresrechnung
 - Festlegung des Terminkalenders
 - Ausschluss von Mitgliedern bei krassem Verstoß gegen die Statuten
- 2) Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit dem einfachen Mehr der anwesenden Mitglieder. Der Auflösungsbeschluss braucht die Zustimmung von 80% der anwesenden Mitglieder.
- 3) Pro Jahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt. Der Vorstand oder 20 Mitglieder können eine ausserordentliche Versammlung einberufen.

Art. 6
Vorstand

- 1) Der Vorstand besteht aus dem Zentralvorstand (Präsident, Vizepräsident, Aktuar, Kassier) und den drei Regionalvorständen.
- 2) Die Amtsdauer beträgt 1 Jahr, Wiederwahl ist unbeschränkt möglich.
- 3) Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf Auslagenersatz.

Art. 7
Auflösung

Bei der Auflösung des Vereins fällt das Vermögen an eine durch die Mitgliederversammlung zu bestimmende schweizerische, der Öffentlichkeit zugängliche, technische Sammlung oder an ein Museum.

Art. 8
Schlussbe-
stimmungen

Die Statuten treten mit ihrer Annahme durch die Mitgliederversammlung vom 27. Juni 1976 in Kraft.

Die Revision der Statuten wurde durch die Mitgliederversammlung vom 23. September 1979 angenommen.

Die revidierten Statuten treten mit ihrer Annahme durch die Mitgliederversammlung vom 9. September 1984 in Kraft.

Der Aktuar:
Flemming Gubler

Der Präsident:
Daniel Eberli

Augenzeugenbericht von der

HOCHZEIT MIT DAMPFTRAKTION UND (BENZIN-) TRACTIONEN

unserer Freunde Brigitte und Paul Stehrenberger

Der Himmel war wolkenverhangen, als wir uns auf den Weg Richtung Roggwil machten. Bald fing's auch an zu regnen, und der Vordermann verspritzte unsere frisch polierte Schnauze. Kein Hochzeitswetter also, schade.

Wir trafen uns beim Bahnhof Roggwil Berg, beschlossen aber, unsere heiratenden Freunde schon bei der Kapelle Ruggisberg zu überraschen. Gesagt, getan, und wir stellten unsere mittlerweile mit Blumen geschmückten Königinnen der Strasse (pardon, die mit 6 Töpfen waren in der Mehrzahl) im Halbkreis vor den Eingang zum Kapellgarten. Gespannt horchten wir auf den Gesang, der herüberklang und sahen zuweilen etwas missmutig zum Petrus hinauf, der etwas unentschlossen am Wetter herumbastelte.

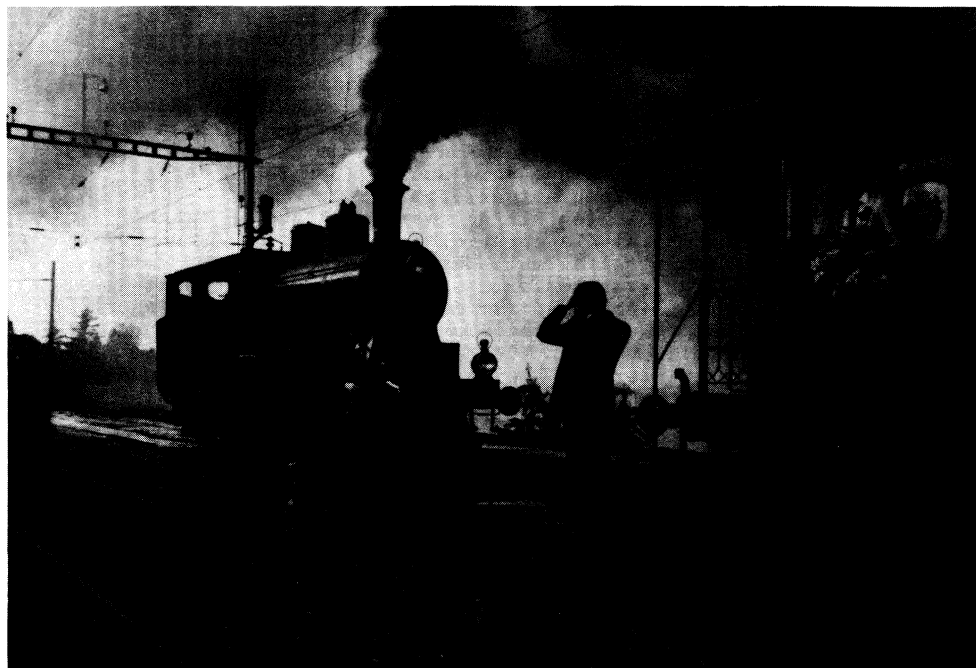
Na also, just als unser schönes Hochzeitspaar durch das Tor ins Freie trat, hatte Petrus das begehrte Einsehen und buddelte ein grosses Loch ins Grau. Klar, dass sich unsere beiden Neuvermählten über unser Aufgebot von Chrom und Lack freuten, und der Bräutigam hatte zeitweise sichtlich Mühe, sich auf seine Braut, seine Gäste und den Fotografen zu konzentrieren, er schielte nämlich ziemlich oft zu den stolzen Schnauzen im Halbkreis herüber!

Und jetzt gings los, der Konvoi, bestehend aus einem alten, tiptop restaurierten Saurer-Postbus, etwa 8 Tractionen und einigen weiteren Fahrzeugen setzte sich in schwungvolle Bewegung. Ich glaube, der Pfarrer hatte seine Zeit etwas überzogen, wir mussten uns jedenfalls beeilen, den wartenden Zug zu erreichen, also drückten wir drauf. Der gute alte Saurer hatte alle Mühe, mitzuhalten. Klar, der hat ja auch noch so'n veraltetes Hinterrad-antrieb. Zuvorderst fuhr die Karosse unserer Neugebackenen, fein säuberlich chauffiert, mit 2 Bouquets und Seidenbändern verziert. Leider begriff einer der Traction-Fahrer trotz seiner 6 Kübeln wieder mal nicht, wie man das mit dem Abblocken des übrigen Verkehrs an Kreuzungen macht, und der Konvoi wurde zeitweise durch neuzeitliche rostige Fremdlinge verwässert. (Der fehlerhafte wurde aber bald fachmännisch aufgeklärt).

Gerade rechtzeitig erreichten wir den wartenden Zug im Bahnhof Tägerwil. Da stand sie, die ehrwürdige Nr. 3 der MThB, Dampf-Traktionsbereit! Ich stellte fest, dass die arme zwar nur zwei Zylinder hatte, dafür traktionierte sie gleich auf 3 Achsen. Im Gegensatz zu unseren Lieblingen ist die hier am besten in Schuss, wenn's gewaltig dampft und raucht! Tat sie auch und zog alsbald unsere lustige Gesellschaft in flotter Fahrt durch die schöne Landschaft. Gleich hinter der Lok war der alte Postwagen, wunderschön mit Blumen geschmückt, mit Eckbalkon, Bar und Gefängniszelle für blinde Passagiere, richtig urgemütlich. Es folgten noch weitere Wagen, die ich nicht sah, da ich an der Belagerung der Bar teilnahm.

Unser Bräutigam vertauschte alsdann seinen Anzug gegen blau-weiss gestreifte Lokführerklamotten und zeigte denen auf der Lok, wie man die alte Tante so richtig in Fahrt bringt. Dadurch erreichten wir rechtzeitig Märwil, wo auf uns im Restaurant ein feiner Imbiss wartete. Bald darauf traten wir den Rückweg an, und in Tägerwil verabschiedeten wir uns von unseren netten Gastgeber.

Liebe Brigitte und Paul, dieser Tag mit Euch war Spitze! Im Namen aller Traction-Teilnehmer nochmals recht herzlichen Dank!

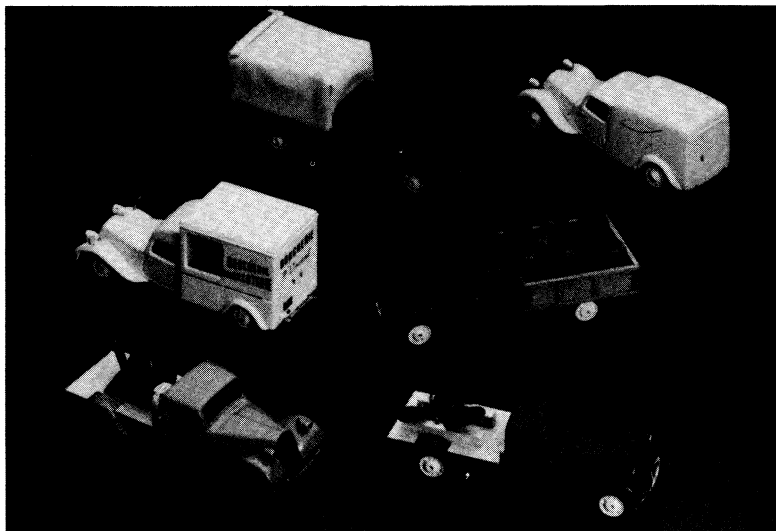


Zum 50-jährigen hat sich ein neuer Hersteller an 1:43 Modelle der Traction gewagt: die italienische Firma IDEA 3. Deren Leiter Marco Bossi hat schon einige Erfahrung im Bau von Modellen. Anlässlich der Genfer Börse im Mai konnte das erste Handmodell besichtigt werden, das einen guten Eindruck machte. Idea 3 bietet die Modelle zu je Fr. 90.- an (Version Jubilée Traction Fr. 95.-). Clubmitglieder erhalten 10% Rabatt bei Bestellung bis 31.12. Da wir mit einer Clubbestellung ev. noch günstiger fahren, erbitte ich die Bestellungen schriftlich bis 20. Dezember.

Folgende Modelle werden angeboten:

- 601 Boucherie P. Vincent
- 602 Pick-up offen (mit echt Holz)
- 603 Camionette 'Service Citroén'
- 604 Camionette 'Jouets Citroén'
- 605 Abschleppwagen 'Wagram' (Frankreich)
- 606 Abschleppwagen 'Van Vliet' (Holland)
- 607 Abschleppwagen 'MLS' (Belgien)
- 608 Plateau 'Docks Dunquerque'
- 609 Camionett 'Jubilée Traction' (sehr limitiert)
- 610 Camionett 'Coca Cola'
- 611 Pick-up geschlossen (mit echt Holz und Stoff)

Bestellungen an: Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163,
8048 Zürich.



schon lange schwirrt mir eine Idee im Kopf herum, und mit einigen von Euch habe ich schon darüber gesprochen. Ich möchte die Sammler von Citroen-Modellautos einander näherbringen. Wie das genau vor sich gehen soll, ob wir einen Verein gründen sollen, oder uns nur lose verbinden wollen, das soll die Diskussion zeigen.

Sicher habt auch Ihr Schwierigkeiten, Modelle von denen Ihr genau wisst, dass sie existieren, zu finden. Vor allem die Kleinserienautos und die älteren, schon vergriffenen Modelle bieten hier fast unüberwindliche Probleme. Oder man weiss gar nicht, dass es bestimmte Modelle schon gibt oder gegeben hat. Wer kennt schon den Type A von Lencina oder den Rosalie IX von RD Marmande?

Hier sehe ich einen wichtigen Punkt unserer Zusammenarbeit: den Austausch von Informationen, das Wissen, was der andere sucht und die Bestellung in grösseren Mengen. Die meisten Hersteller sind bereit, bei Sammelbestellungen einen Preisnachlass zu gewähren.

Nun etwa meine Idee:

-Jeder erstellt eine Fehlliste: d.h. er macht eine Liste derjenigen Modelle, die er sucht (ob es sie im Modell gibt, ist ja nicht so wichtig). Bei vergriffenen Modellen wäre es noch vorteilhaft zu wissen, welchen Zustand man sucht und was man auszugeben bereit ist. -Es wäre wünschenswert, wenn wir uns die Hersteller und Vertreiber untereinander aufteilen könnten, so dass jeder einen 'Hauslieferanten' hätte, bei dem er für die ganze Vereinigung bestellen und bezahlen würde. Es sollte für jeden von uns einen haben, denn es gibt ja genügend. Um nur einige zu nennen: Annecy Miniatures, STL, Jielge, Provence Moulage, Locomotion, Proto, Ceven kit, DM, Idem, Oldies Techni France, MHM etc.

Einige Sammler im Raime Zürich haben mit diesem System schon gute Erfahrungen gemacht. Ueber die Verrechnung im grösseren Rahmen müssten wir uns noch Gedanken machen, da wir ja keine Gewinne erzielen wollen.

Bitte teilt mir auf dem separaten Blatt mit, was Ihr in ungefähr sammelt (das wird dann einmal für die Bestellungen wichtig). Vielleicht haben schon einige Erfahrungen mit Lieferanten gemacht (Positiv oder negativ). Auch hier ist Wissen macht. Möchte einer einen Lieferanten unbedingt behalten, bitte anmerken. Teilt auch bitte mit, welche Modelle Ihr unbedingt wollt, welche weniger (ev. erst nach Absprache) oder ob Ihr ein finanzielles Limit setzen wollt.

Ich lege jedem diesen Brief doppelt bei: vielleicht habt Ihr noch einen Kollegen, der interessiert wäre. Gebt diesen Brief auch weiter, falls Ihr nicht interessiert seid.

Jetzt bin ich auf Reaktionen gespannt. Ich hoffe, mein Briefkasten quillt bald über von Euren Ideen und Antworten

Viele 2-Grüsse

Andreas Rühlmann

Name, Vorname :

Adresse :

PLZ, Ort :

Tel. ev. auch Geschäft:

Mein Sammelgebiet :

Typen: A,B,C,TA,DS,2CV,HY,Dyane,Méhari,Ami,GS,CX,BX,Lastwagen, Busse
etc.

Materialien: Zamak, Blech, Plastik, Polyester, Weissmetall

"Form": Fertigmodelle, Bausätze

Massstab: 1:8, 1:7, 1:10, 1:24/25, 1:32, 1:43, 1:43, 1:72, 1:87, 1:160
s'ist kein Witz: in all diesen Massstäben, und wahrscheinlich
noch einigen mehr gibt es Citroen-Modelle

Schwergewicht auf: Masstäbe oder Typen, nur Grossserienmodelle

Ich bin bereit, für die Vereinigung einen Hersteller/Vertreiber zu
übernehmen. D.H. zu bestellen und ev. im voraus zu bezahlen und
erst nachher von den Mitgliedern Geld zu sehen. Müsste aber noch
genau abgeklärt werden.

Welchen?

Platz für Ideen, Anregungen, Kritik:

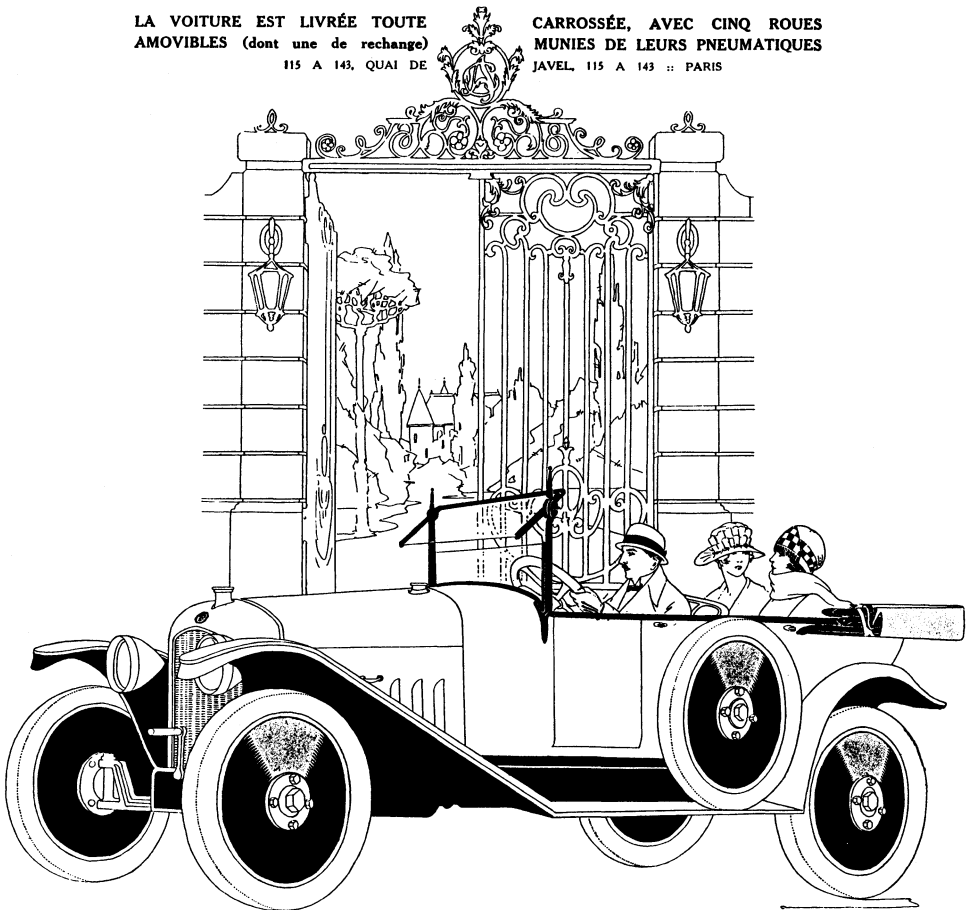
Ordnung muss sein!

Weisse ordner mit untenstehendem bild auf dem deckel, und auf dem rücken "Citroën 1919" sind erhältlich bei: Edda Brunner, Neuhüslipark 2, 8645 Jona. Preis: fr. 7.50 plus versand. Wartezeit im extremfall zwei monate.

LA NOUVELLE
10^{HP} **ANDRÉ CITROËN**
LA PREMIÈRE VOITURE FRANÇAISE
CONSTRUITE EN GRANDE SÉRIE

LA VOITURE EST LIVRÉE TOUTE
AMOVIBLES (dont une de rechange)
115 A 143, QUAI DE

CARROSSÉE, AVEC CINQ ROUES
MUNIES DE LEURS PNEUMATIQUES
JAVEL, 115 A 143 :: PARIS



Mitglieder stellen sich vor

Wolfgang Eisenring, Stockenstrasse 13, 9445 Rebstein SG
Geburtsdatum 14.12.1962, Zivilstand ledig, GSA-Fahrer

Liebe Mitglieder des CTAC,
Sicherlich haben Sie meinen Namen bereits in der Umschlagseite des Mitteilungsblattes gefunden. Dies nehme ich zum Grund, mich bei Ihnen persönlich vorzustellen.
Im Frühjahr 1983 habe ich mit Erfolg meine Lehrzeit als Maschinenzeichner abgeschlossen. Ein halbes Jahr arbeitete ich noch auf dem Beruf und entschloss mich dann, einen Sprachaufenthalt im Ausland einzuschalten. Meine Wahl fiel auf eine Schule in Paris. Von Ende September bis kurz vor Weihnachten 1983 genoss ich das Studentenleben in der Hauptstadt Frankreichs. Ich wohnte in einem kleinen, gemütlichen Hotel im 15. Arrondissement, an der längsten Strasse von Paris, der Rue de Vaugirard mit 400 Hausnummern. Von der Schule aus wurden jeden Freitag Exkursionen organisiert, unter anderem die Autowerke von Peugeot und von Renault. Es waren herrliche drei Monate. Die französische Sprache kann ich sicher nicht perfekt, aber für die Bestellung einer Flasche "Beaujolais" reicht's!
In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete ich von Februar bis Ende April 1984 in den Sekretaristen des Schweizerischen Paraplegiker-Zentrums Basel als Praktikant. Die Tätigkeit in dieser Spezialklinik zeigte mir viele Probleme, Wünsche und Bedürfnisse von Behinderten auf.
Seit Ende April besuche ich einen einjährigen kaufmännischen Grundkurs an einer Handelsschule in St. Gallen. Meinen Wohnsitz habe ich bei meinen Eltern in Rebstein und meinen Wochenaufenthalt in der Stadt St. Gallen. Auf Frühjahr 1985 suche ich einen neuen Wirkungskreis.
In der Freizeit reise ich gerne und beschäftige mich mit und um's Auto. Trotzdem ich Mitglied im CTAC bin, besitze ich leider, aus finanziellen Gründen, noch keine Traction, dafür bereits zwei Original-"Dictionnaire de réparations", Ausgabe 1948 für eine 15/6 und Ausgabe 1952 für eine 4-Zylinder! In meiner Büchersammlung finden sich einige schöne Autobücher, der Schwerpunkt liegt natürlich bei Citroen.
An der Generalversammlung des CTAC in Vorderthal SZ wurde ich am 9. September 1984 in den Vorstand der Region 1 gewählt. Ich hoffe, dass ich die Erwartungen unseres Präsidenten Daniel Eberli und der Mitglieder erfüllen werde.
In der Annahme, Ihnen ein kleines Bild von mir gemacht zu haben, grüsse ich Sie und freue mich schon jetzt auf's nächste Treffen.

Wolfgang Eisenring

Ueberheblichkeit, fahrlässige Täuschung oder Betrug?

Citroën 11 BL 1939

dunkelblau-schwarz, Pilote Rad, ger.
72 000 km, einziger noch im Originalzustand
erhaltener Vorkriegs-Traction der Schweiz,
Fr. 19 000.-. 25-24787(28)

Tel. [REDACTED]

Wer weiss, vielleicht ist dieser Légère wirklich der einzige Traction in der Schweiz, der noch im Originalzustand der Vorkriegszeit erhalten ist. Es fragt sich nur, woher der verkaufswillige Besitzer dies so genau weiss. Er müsste dazu nämlich umfangreiche Recherchen aufgestellt haben, ein vollständiges Verzeichnis aller in der Schweiz befindlicher Vorkriegs-Tractions besitzten, dem entsprechend auch alle Besitzer kennen und auch technisch beneidenswert informiert sein. Es würde sich darum fast lohnen, diesen "Siebesiech" als vollamtliches Clubmitglied zu gewinnen, damit sein perfektes Archiv nach dem Verkauf seines Prunkstückes nicht verstaubt!

Der böse Res



Mit Leim und Säge

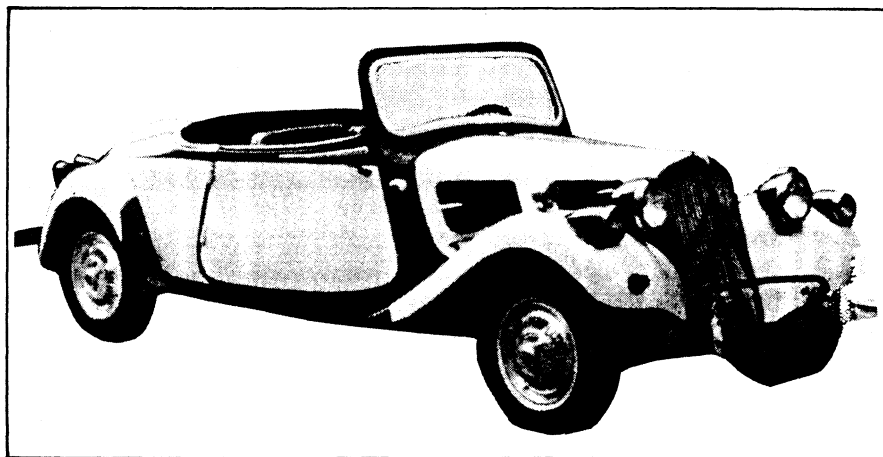
In zwei Jahren sollen die ersten hölzernen Autos produziert werden. Die erste Reise, von Schweden hinunter nach Nairobi, hat der Prototyp eben hinter sich, und keine Strasse, weder Schnee noch Schlamm, weder Sand noch Eis konnten dem hölzernen

Auto etwas antun. «Die grösste Gefahr», erklärte der britische Ingenieur und Erbauer Tony Howarth nach der fünfmonatigen Strapaze, «waren zum Selbstmord entschlossene Rentiere und wildgewordene Kamele.» Gedacht ist das aus westafrikanischem Schiffsholz gebaute Auto für

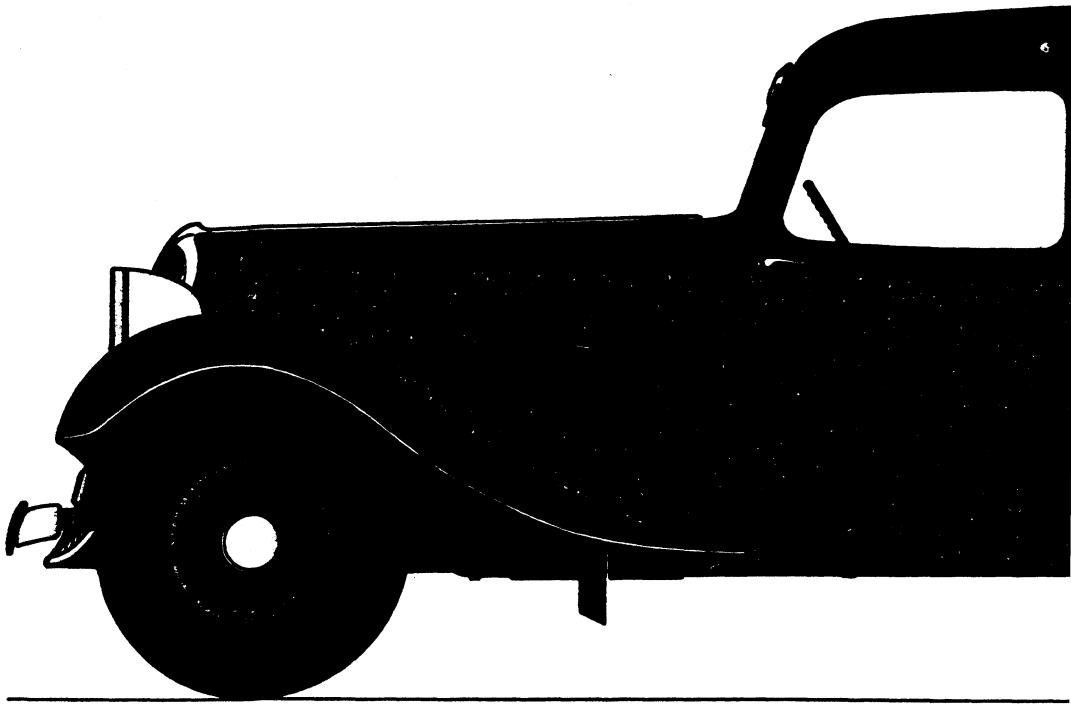
Drittweatländer: Es sieht zwar innen wie eine Küche aus, fährt nur 64 Kilometer pro Stunde, kann aber leicht selbst mit Säge und Leim repariert werden und kostet, mit einem Citroën-Motor ausgerüstet, nur 4000 Franken. Die ersten serienmässig hergestellten Africars werden 1986 auf den Fidschi-Inseln rollen und von dort nach Australien und Neuseeland exportiert werden.

Erschienen in: Weltwoche, 23.8.1984.

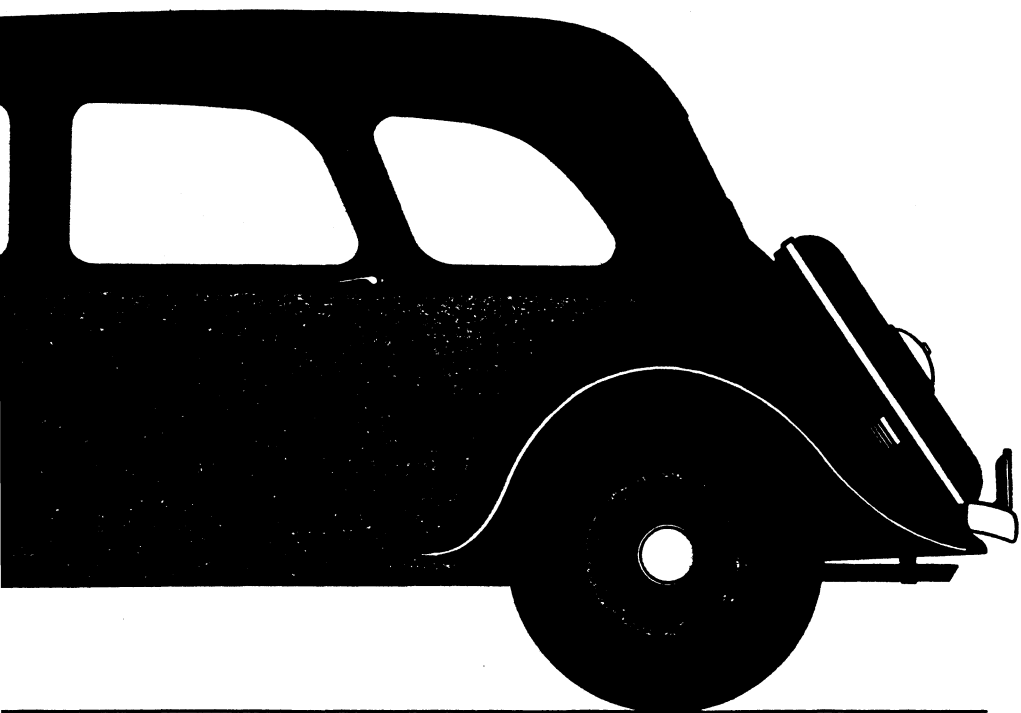
Eingesandt von einer leserin in England.



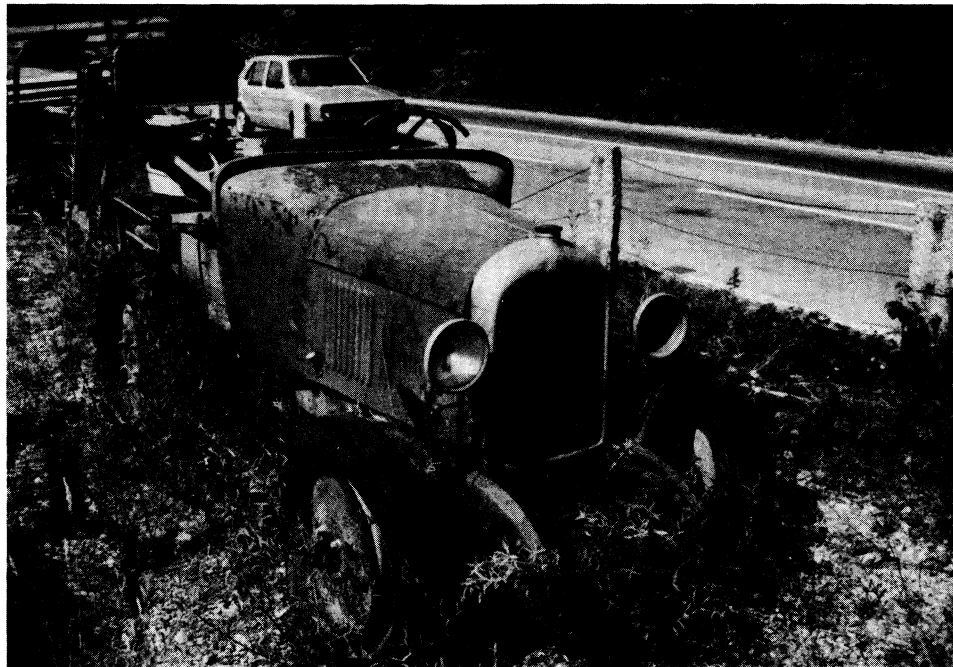
Das einzige Traction cabriolet in Israel. Es handelt sich um ein werkscabriolet, das später mit dem frontscheibenrahmen der limousine versehen wurde, weil die org. rahmen zum durchrosten neigten und die seitlichen stützen auch nicht immer aus bester alu.guss qualität waren. Foto: Hanna und Peter van der Pijl (redaktion HAV-varia).



Citroën. 11 familiale "t"



traction avant", 1934



Citroén autotraktor. Vermutlich handelt es sich um einen Citroén "Müller" Traktor typ A, konstruiert von der garage Hans Müller in Romanshorn während der wirtschaftskrise der dreissigerjahre. Foto: MI, Tessin sommer 1984.



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

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

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

Erhältlich beim CTAC:

- * Ansteckknöpfe "Traction avant" ø 6 cm, stk fr. 3.- + versand.
- * Universaltassen, weiss, mit clubblem, stk fr. 7.50 + versand.

Nur solange vorrat erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 83, 82, 81, 80, 79 u. 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction briefmarken, technischen berichten etc etc. Preis pro no. fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an das postfach zu richten.

.....
 Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

Zu verkaufen: Citroén HY, grau, einfacher innenausbau als camper, kupplung neu, austausch anlasser.
 Preis: Fr. 5000.-, ungeprüft.

Motor und getriebe zu Citroén HY, fr. 500.-. Evt. weitere teile (kühler, anlasser, etc).

Urs Witmer, Schaufelgrabenweg 26, 3033 Wohlen, T. 031 65 88 80 oder 031 82 23 20.

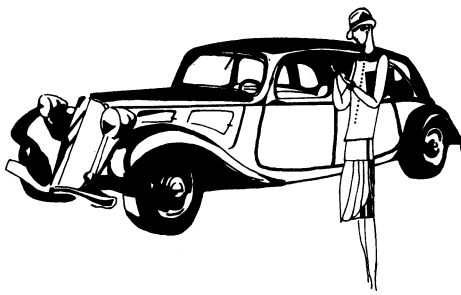
Zu verkaufen: Traction 11B, 1955, geprüft juli 1984, mechanik und carrosserie wie neu. Mit Robri-teilen. Täglich im betrieb. Preis: Fr. 13'700.-. Tel. 021 37 13 76 oder 20 88 52.

Zu verkaufen: Rep.handbuch u. betriebsanl. auf deutsch für légère u. large. Rep.handbuch u. ersatzteilkat. 15/6 auf franz. Ersatzteilkat. légère/large franz. A. Frick, Dorfstr. 39 8912 Obfelden, T. 01/761 15 95.

Zu verkaufen: Ledersitzgarnitur Citroén DS/ID, farbe braun, gut erhalten. T. 01/761 00 55 (P) 042/21 58 58 (G).

Der chefarzt führte den besucher durch die nervenheilanstalt. Als er die tür zu einem grossen saal öffnete, sagte er: "Hier haben wir die leute untergebracht, die an krankhafter autoritis leiden. Es sind an sich harmlose autonarren, die nur noch an autos denken." "Ich sehe aber keinen menschen im saal", bemerkte der besucher erstaunt.

"Das ist um diese zeit immer so", erklärte der chefarzt. "Jetzt liegen sie alle unter den betten und reparieren."



FRICK TRACTION - AVANT A G
REPARATUREN & ERSATZTEILE
Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/761 15 95

Neue auspuffkollektoren für 4 und 6 zylinder.

Stossdämpfer.

Neue obere und untere querlenkerwellen 4 zylinder.

Neue radkappen alle modelle.

Neue radkappenschrauben alle modelle.

Türschwollenreparaturbleche.

Komplette neue türschwollen auf bestellung.

Polyester kotflügel für légère, large oder 15/6 auf bestellung.

Sämtliche gummiteile für den Traction.

Kupplungen und antriebswellen im austausch.

Sämtliche lager für getriebe, vorder- und hinterachse.

Hydraulikflüssigkeit LHS 2 für Citroën ID und DS

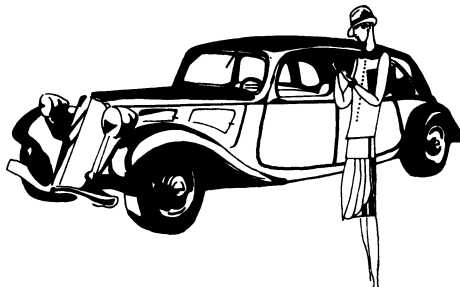
Deutsches reparatur-handbuch für den 15/6 in vorbereitung. Interessenten sollen sich bitte melden.

T R A C T I O N trampiauto für die kleinen und kleingeblienen bis drei jahre.

Spezialwerkzeuge für vorderachse und lenkung.

Getriebe-, vorderachs-, und motorrevision.

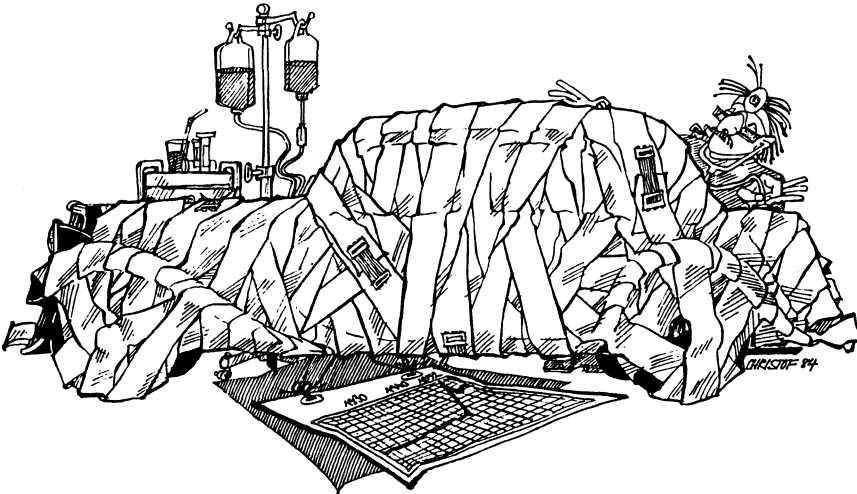
Silentblockrevision, vorder- und hinterachse.



Aus grauer Vorzeit

Man schrieb das Jahr 1952. Die Wirren des Krieges waren vorbei, ebenso die sieben mageren Nachkriegsjahre. Der Optimismus war allerorten wieder erwacht. Europa ging der wirtschaftlichen Blüte entgegen. Mitten in diesen hoffnungsvollen Sonnenschein platzte völlig unerwartet eine grausige Epidemie. Sie schlug ein wie eine Bombe und breitete sich in rasendem Tempo von Frankreich aus über Europa und die halbe zivilisierte Welt. Noch eigenartiger aber als der plötzliche Ausbruch und die unheimliche Verbreitung war das Phänomen, dass diese Krankheit nicht die Menschen, sondern die Autos befiel. Etwas derartiges hatte die Welt noch nicht gesehen. Jedermann rätselte über die pestbeulenartigen Auswüchse, die im Heckbereich altbekannter Autos auftraten. Wo sich noch vor kurzem formvollendet der geschwungene Deckel über das Reserverad ausgebreitet hatte, starrte plötzlich matt, plump und unförmig ein kofferartiges Etwas, jeder Klassik und Eleganz entbehrend. Der Volksmund prägte in Windeseile und bar jeglicher Erklärung den Namen dieser Epidemie: man nannte sie die französische Kofferli-Pest. Wie ernst diese Krankheit war, zeigte sich bald; mit unverminderter Ansteckungskraft verbreitete sie sich über nahezu fünf Jahre hinweg, bis sie im Jahre 1957 langsam verebte. Lange Zeit noch bewegte dieses unerklärliche Rätsel die Bevölkerung und selbst heute, Jahrzehnte danach, kann es einem ahnungslosen Verkehrsteilnehmer geschehen, dass er - halb in Nebel, Rauch und Gestank - einen der letzten Dahinsiehenden jener absonderlichen, kranken Rasse sieht. Dann hilft ihm nur noch das Sprichwort, das schon Napoleon kannte: "Redli sich, wer kann!"

(Auszug aus dem Archiv des Vereins rassenreiner Redli-Fahrer Schweiz) Res



Es war einmal - und es ist erst so kurze Zeit her, dass sich alle ausser ihm noch daran erinnern - ein Geselle, der war glücklich und zufrieden, wenn er dank der Gunst eines nicht genannt werden wollenden Kollegen auf der Rücksitzbank einer "Köfferli-Traction" an die Anlässe des Clubs reisen durfte. In der Regel verhielt er sich dort recht sittsam und friedlich, auch wenn er sich gelegentlich über Zugluft beschwerte (-nicht merkend, dass die Zugluft aus dem eigenen Maul kam...)

Eines Tages bot sich die Gelegenheit für ihn, eine gut erhaltene "Rädli-Traction" zu einem äusserst günstigen Preis zu erwerben - der nicht genannt werden wollende Kollege war ihm dabei sehr behilflich und ermöglichte schliesslich dank gewisser technischer Kenntnisse und handwerklicher Fähigkeiten, dass sich die Räder der "Rädli-Traction" auch aus eigenem Antrieb drehten.

Statt nun dankbar und in guter Freundschaft weiterzuleben, wurde der Geselle hochmütig und aggressiv. Er begann mit Kanonen auf Spatzen, beziehungsweise mit "Rädli" auf "Köfferli" zu schiessen.

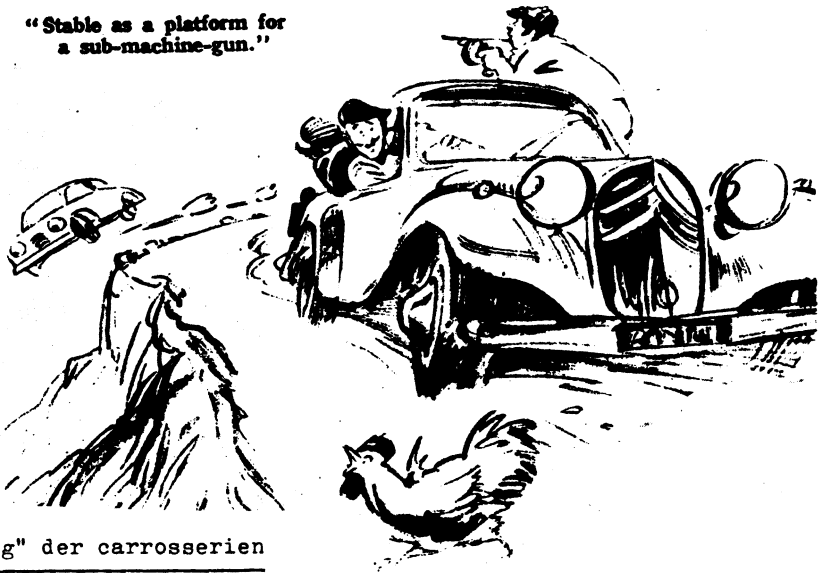
Dass es sich dabei nur um den Neid des Besitz - lies "Köfferli" - losen handeln kann, wird jeder erkennen, der weiss, dass der nicht genannt werden wollende Kollege während der Reise nach England zufrieden und bequem in seiner dafür eingerichteten Traction schlafen konnte, was in einem "Rädli"-Modell schlichtweg unmöglich oder bestenfalls mit einem zerknitternden Ergebnis möglich ist...

(Information an Aussenstehende: Der Club wird NICHT in eine "Köfferli"- und eine "Rädli"-Sektion aufgeteilt!)

Dr. A.C. Traction

D. AC Traction

"Stable as a platform for
a sub-machine-gun."



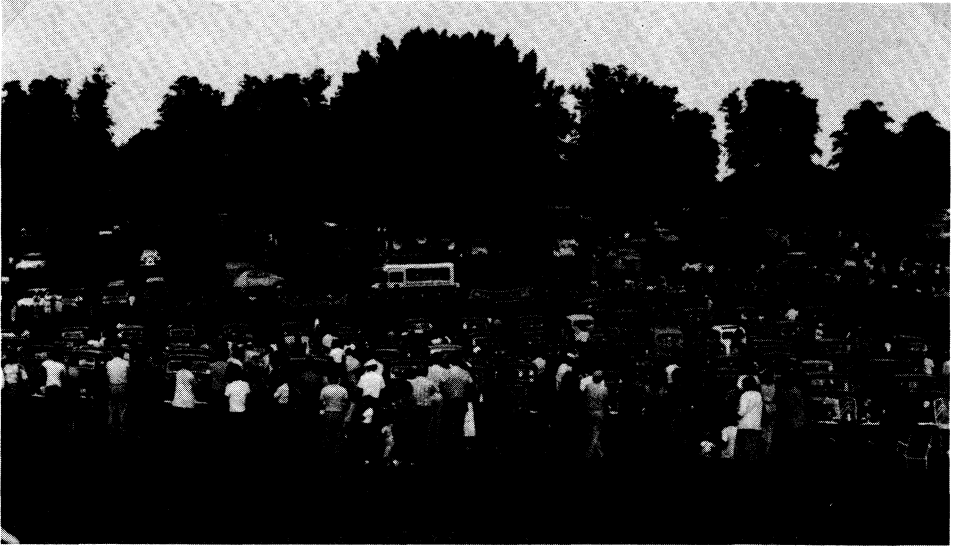
"Krieg" der carrosserien

Um einer eskalation der carrosserie-kontroverse vorzubeugen, möchte die redaktion allen eingefleischten anhängern der varianten légère - large - redli - köfferli - familiale - commerciale - vorkrieg - nachkrieg - 15/6 - cabriolet - coupé - spezialanfertigungen - umbauten - und was noch alles mehr, mitteilen, dass weitere beiträge in dieser richtung nicht mehr veröffentlicht werden.

6. ICCCR in England, 10.-12. aug. 1984

^^

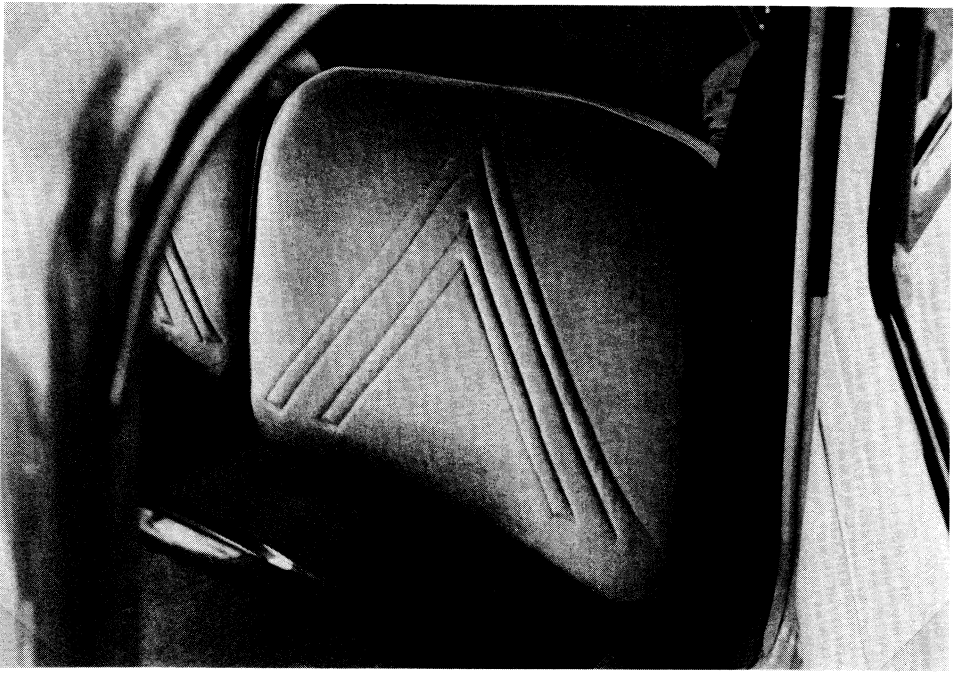
Fotos af



Ziel: 100 Tractions im umzäunten wettbewerbsgelände. Es wurde erreicht.



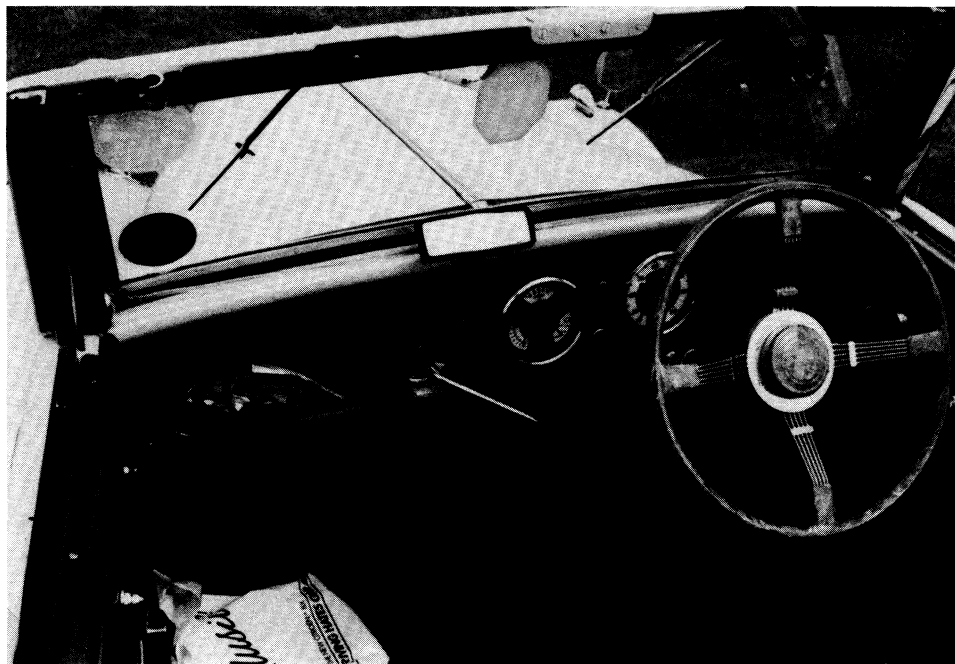
15/6 coupé. Umgebaut aus einem 11er coupé.



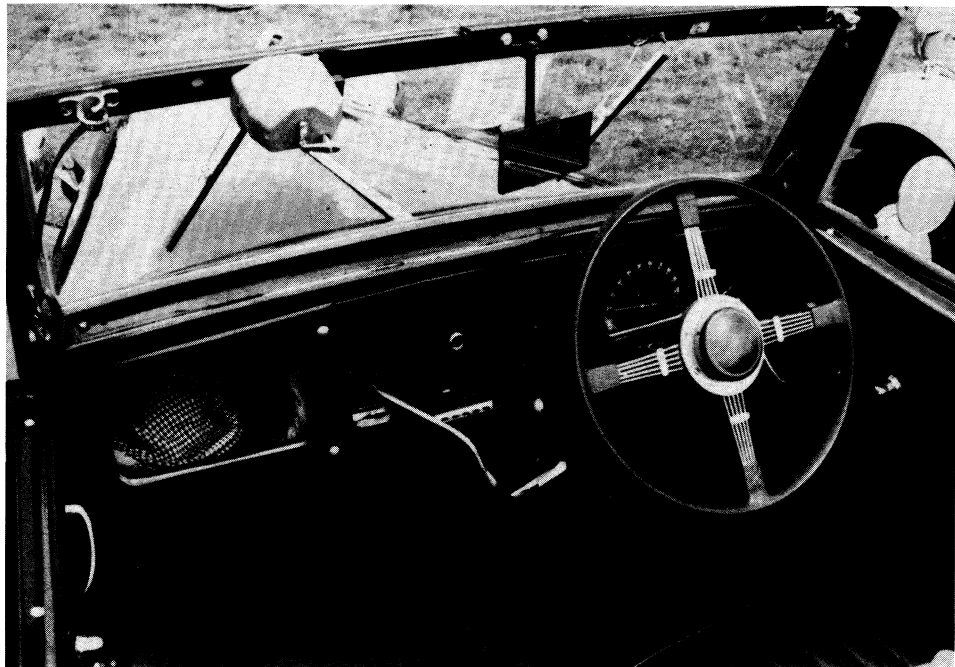
Nicht ganz originaler sitzbezug.

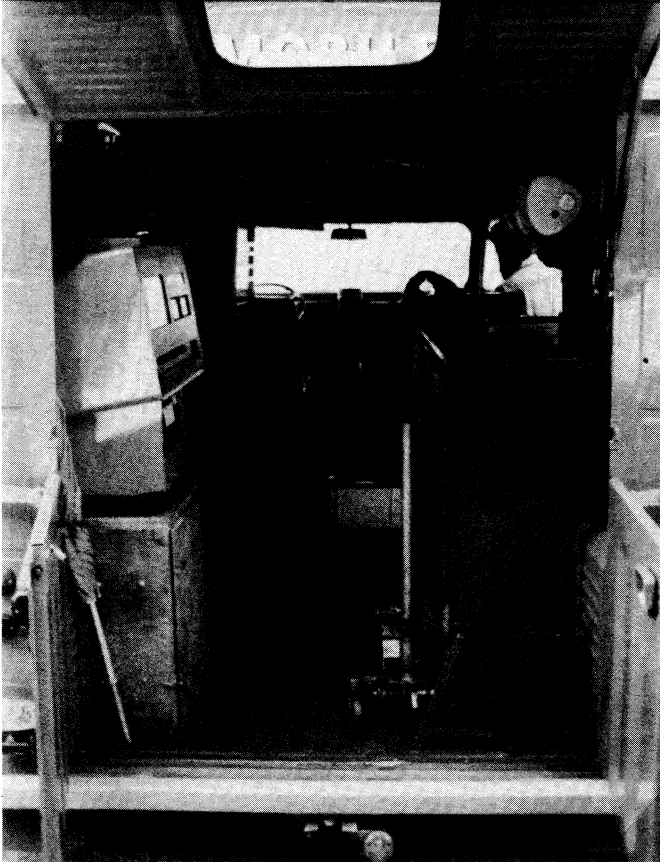
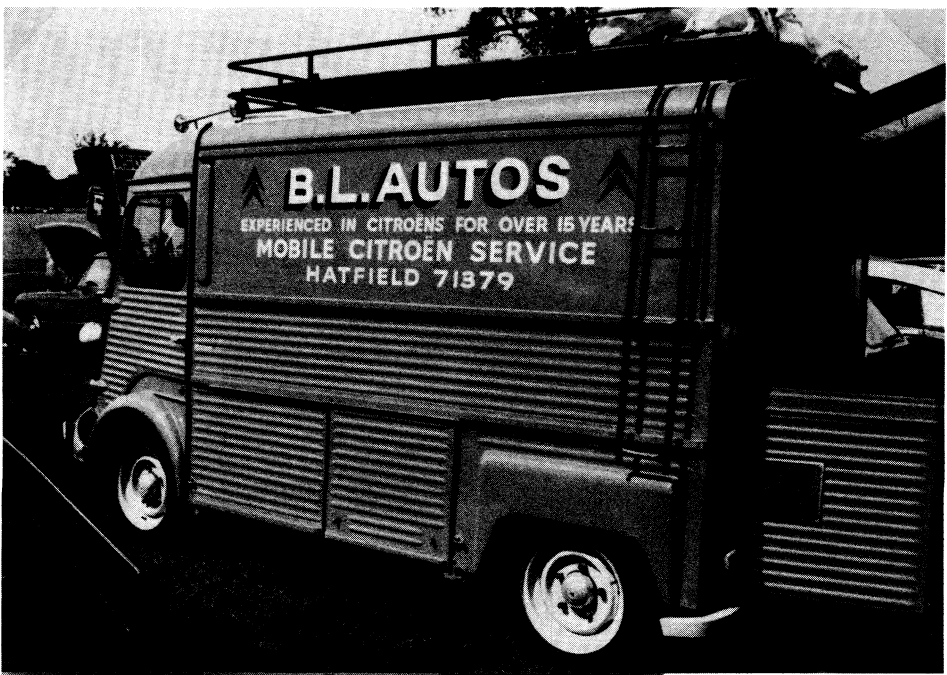


Das maskottchen ist immer dabei.



Armaturenbretter der englischen Traction cabriolets.



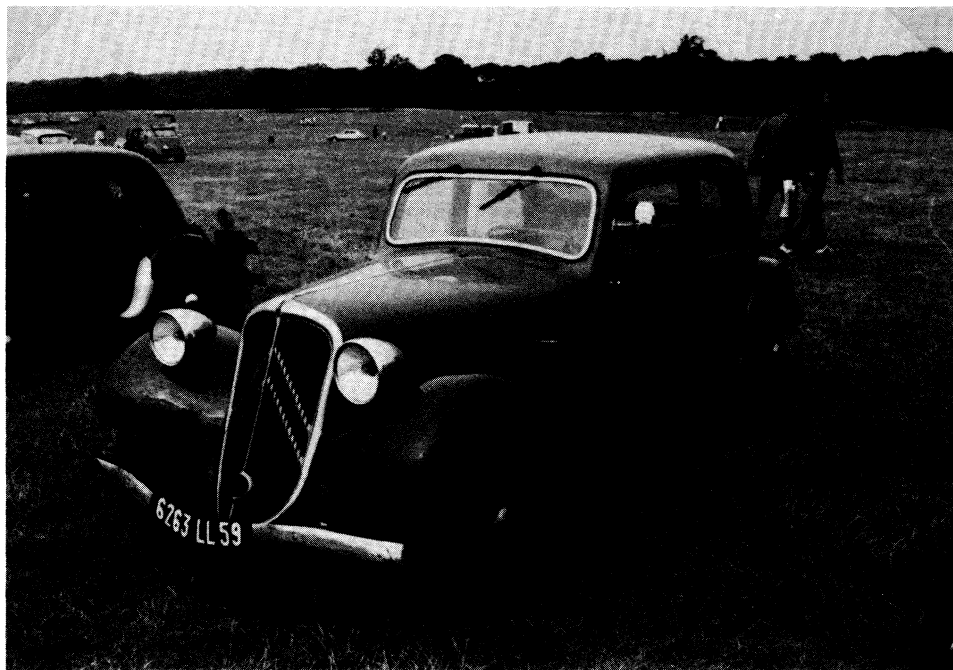


Schrumpfelephant
servicewagen mit
kompletter werk-
statt einrich-
tung.



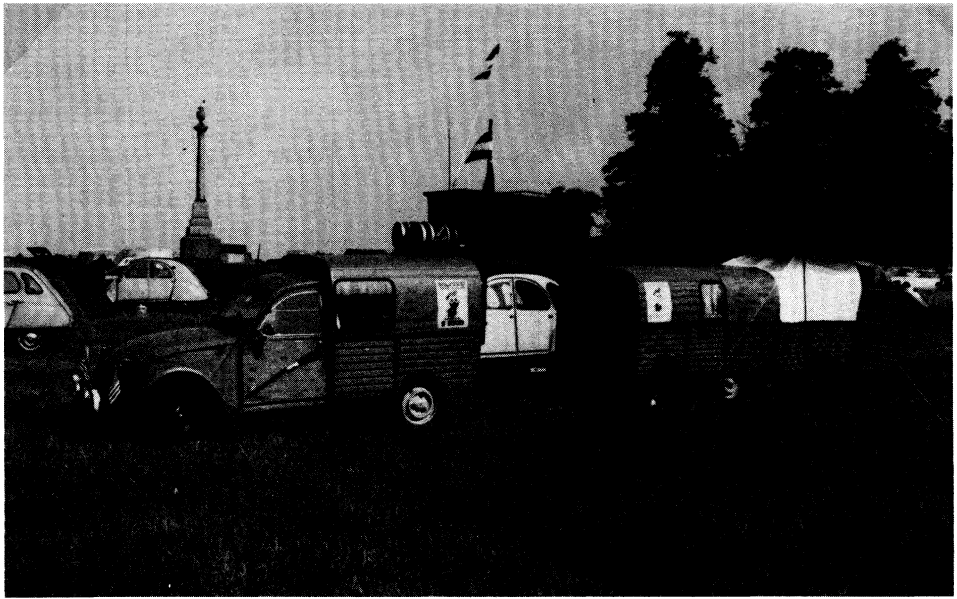
Ein englischer automodellbauer beim intensiven farbstudium von Ueli Brunner's sechszylinder.



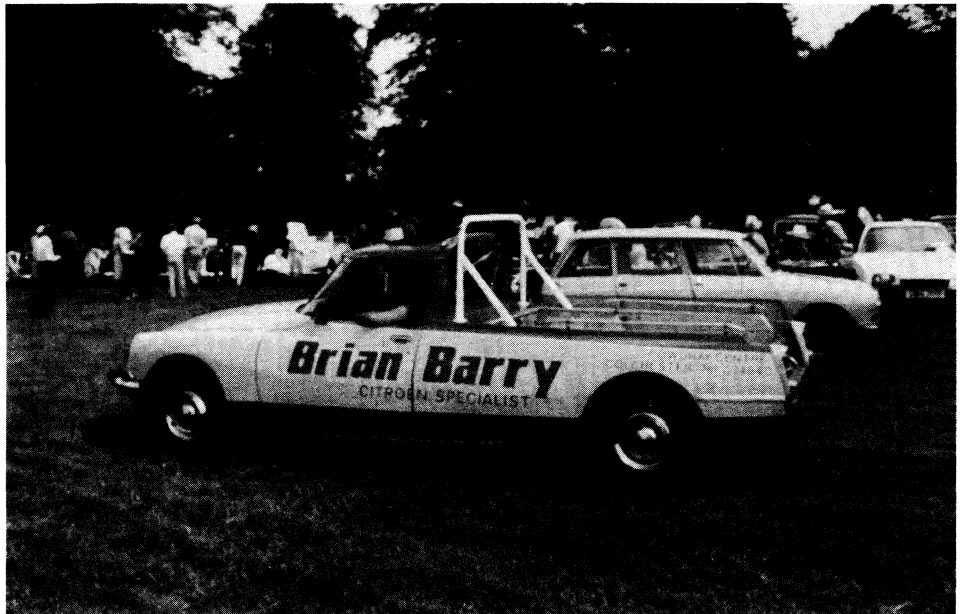


Zwei 7 A von 1934.





2 CV westernstyle wohnwagen; oder wohnkolonne?
Der anhänger besteht aus 2 1/2 camionetten auf-
bauten.



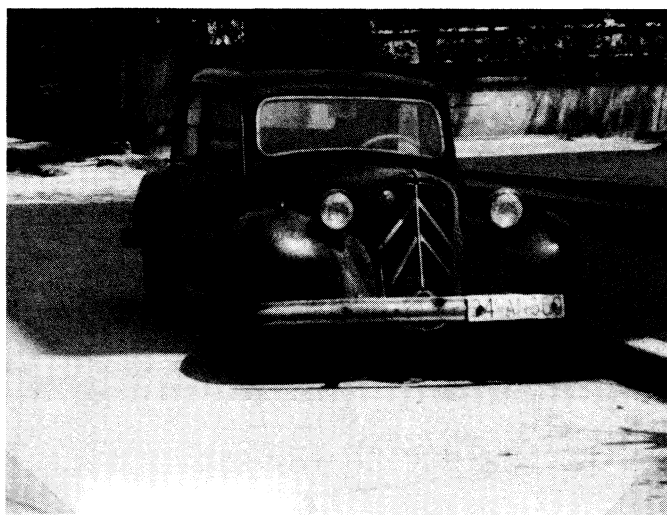
Citroën ID pick-up



Die druckerei
ist nicht
schuld; der
ersatzreifen
hat wirklich
kein profil.

Fortsetzung
folgt. Evt.
mit treffen-
bericht?

^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^^ Citro n 11 BL. Photographiert von
unbekanntem Türkei-reisenden 1984.
Interessant das TCS-schild am k h-
lergrill.



oder wie ich eine 12V Batterie in meinen Traction einbaute.

Leider bin ich nicht "Monsieur 5000 Volt", dennoch ist es mir gelungen, die elektrische Anlage meines Tractions mit 200% Spannung zu versorgen.

Doch nun alles von Anfang an. Seit ich meinen Traction vor 6 Jahren gekauft habe, hat mich der Anlasser am wenigsten überzeugt. Er drehte lahm, wenn er überhaupt drehte, und das Starten des Motors erzeugte regelmässig ein Kribbeln im rechten Fuss, einen Anstieg des Blutdruckes und im Kleinhirn wurde bereits nach den einschlägigsten Flüchen gesucht.

Ich schrieb diese mangelnde Drehfreudigkeit der sehr alten Batterie zu, die im Wagen eingebaut war und ersetzte sie durch eine nagelneue. Der erwartete Erfolg fiel aber mässig bis gering aus. Nach längeren Standperioden sprang der Motor trotz Pumpen mit der Benzinpumpe selten an. Auf der Motorfahrzeugkontrolle konnte ich nach der Prüfung nicht mehr abfahren und musste das Fahrzeug anstossen, prompt war eine Nachvorführung fällig, die mit frisch geladener Batterie knapp erfolgreich verlief.

Das Problem verschlimmerte sich erheblich, als anlässlich einer Motorrevision neue Kolbenringe eingebaut und die Ventile frisch eingeschliffen wurden, damit wieder eine anständige Kompression (6,5:1 nota bene) sowie zusätzliche Reibung durch die gut spannenden Kolbenringe entstand. Der Anlasser hatte keine Kraft mehr, den Motor zu drehen. Ich nahm aber an, dass sich das nach dem Einfahren des revidierten Motors ergeben würde und legte etliche Tausend Kilometer zurück, indem ich immer so parkte, dass der Traction angerollt oder angeschoben werden konnte....., was für ein Anblick....., falls der Motor nicht schon bei den beiden ersten Umdrehungen ansprang. Es kam sogar soweit, dass man mich in Glarus fragte, ob ich das gewesen sei, der in Brig auf dem Bahnhof einen Traction angesch.....hahaha.

Bei kaltem Motor war es eigentlich weniger problematisch als bei warmem Motor. Für Härtefälle hatte ich eine 12V Batterie (in Ermangelung einer 6V) und ein Überbrückungskabel im Kofferraum. Beim Überbrücken entstand zwar praktisch ein partieller Kurzschluss, aber die 6V Batterie im Auto wurde kräftig geladen und, was mich am meisten freute, der Anlasser drehte mühelos. Daraus schloss ich laienhaft, dass 12V der Stoff sein müsse, den mein Anlasser brauche.

Diese Erkenntnis bewog mich, die elektrische Anlage auf 12V umzubauen. Die Sache schien mir einfach: 12V Batterie hinein, alle Birnchen wechseln, 12V Lichtmaschine montieren, fertig. Die Grundlage dazu war gegeben, da die Drähte bei einer 6V Anlage einen grösseren Querschnitt aufweisen als bei einer 12V Elektrik. Obwohl mich verschiedene Leute auf die Unmöglichkeit meines Vorhabens aufmerksam machten, wollte ich alles probieren, denn die Batterieanschlüsse passten und meine folgenden Überlegungen führten mich zu dem Schluss: Es muss gehen!

Die Leistung der einzelnen Verbraucher, z.B. Scheinwerferbirne steigt nach dem Umbau nur wenig an, eine 6V Abblendung braucht etwa 35 Watt, eine 12V braucht 45 Watt. Die Leistung (Watt) berechnet sich aus dem Produkt (Multiplikation) von Spannung und Strom, also Volt mal Ampère. Umgekehrt kann man aus der Leistung und der vorgegebenen Spannung (Volt) den Strom (Ampère) errechnen, der eventuell den Draht erwärmt und die Isolation zum schmoren bringt, indem man die Leistung durch die Spannung dividiert.

Also ein Beispiel: $35 \text{ Watt} / 6 \text{ Volt} = 6 \text{ Ampère}$. Macht man dasselbe bei einer 12V Birne so erhält man: $45 \text{ Watt} / 12 \text{ Volt} = 4 \text{ Ampère}$. Offensichtlich fliesst bei 12V Spannung ein kleinerer Strom, nur ca. 4 Ampère, und damit übertrifft der Querschnitt der eingebauten Leitungen den für 12V benötigten!

Für Perfektionistenseien hier die Gängigsten geforderten Mindestquerschnitte bei 12V angegeben:

	Querschnitt	Durchmesser
gering belastete Leitungen:		
Innenleuchten, Blinker		
Heck- und Seitenleuchten	0,75 mm ²	0,25 mm
mässig belastete Leitungen		
Scheinwerfer, Scheibenwischer		
Nebellampen, Heizungsgebläse	1-1,5 mm ²	0,3-0,5 mm
stark belastete Leitungen		
Lichtmaschine-Batterie,		
Regler, Zigarettenanzünder	4mm ²	1,3 mm
Verbindungskabel Batterie-An-		
lasser und Massekabel oder		
masseband	16 mm ²	5 mm

Doch nun genug Theorie. Das grösste Problem sah ich darin, eine geeignete Lichtmaschine zu finden. Da ich sowieso einen Anpassungsflansch herstellen musste, entschloss ich mich, gerade einen 12V Alternator einzubauen. Das bringt verschiedene Vorteile: Mit einem Alternator ist sicher immer genügend Strom vorhanden. Auch im Leerlauf oder wenn man nachts mit Licht fährt, wird die Batterie noch geladen, was bisher nie der Fall war. Der Alternator ist leichter als ein Dynamo und hat weniger Verschleiss.

Aus einem 3 mm Stahlblech fertigte ich einen entsprechenden Anpassflansch. Da der Keilriemen des Traktions etwa doppelt so breit ist wie die heutigen, musste das Poulie (Keilriemenrad) des Alternators abgeändert werden. Es gibt Alternatoren mit Poulies aus Stahlblech, welche nicht abzuändern sind. Ich verwendete darum einen Typ mit einem Druckguss-Poulie, welches problemlos ausgedreht werden konnte. Der Keilriemenspanner musste ca. 10 cm nach vorn an den Vorbau der Wasserpumpe versetzt und kräftig gekürzt werden. Dieser Umbau erforderte natürlich auch den passenden Regler, der auf die entsprechende Leistung des Alternators abgestimmt war und aus dem selben Abbruchauto stammte.

Während ich nun versuchte alle Birnen am Citroën zu wechseln - was gar nicht so einfach ist, wenn man auch an die Positionslämpchen, die Armaturenbrettbeleuchtung und die Scheinwerferanzeigelampe denkt - tauchten die wirklichen Probleme auf:

A) Der Scheibenwischermotor lässt sich kaum auf 12V umbauen (Ebenso der Ventilatormotor der Heizung), B) der Benzinanzeiger dürfte mit der doppelten Spannung leicht überlastet sein (wenngleich er richtig anzeigen würde), und C) die Uhr am Armaturenbrett wollte ich nicht von vornherein opfern. D) Als viertes Problem tauchte das Blinkerrelais auf, das auch ersetzt werden musste. Die letzte der genannten Schwierigkeiten liess sich am einfachsten lösen. Zufällig kam mir ein Blinkerrelais von einem Austin Mini in die Hände, welches nur zwei Kontakte hat und sich mühelos in die Leitung zum Blinkerschalter einbauen liess, resp. den 6V Blinkgeber ersetzte. Die anderen Probleme trieben mir jedoch die Schweisstropfen auf die Stirne - waren alle meine Ideen vergebens gewesen, ein Fiasko?

Ich dachte schon daran, zusätzlich noch eine 6V Batterie im Kofferraum einzubauen. Weil sich Gleichstrom nicht transformieren lässt, konnte ich einen Transformator vergessen. Ich überlegte, ob man die entsprechenden Aggregate eventuell mit einem Vorwiderstand betreiben könnte; doch die zu erwartende Wärmeentwicklung liess mich davon absehen. In Frage kommen könnte auch noch ein Festspannungsregler auf Halbleiterbasis.

Da kam mir plötzlich eine alte Buschnegermethode in den Sinn. Ich zapfte die Batterie zusätzlich bei 6V an, indem ich in den Pluspol der dritten Zelle ein Loch bohrte und ein elektrisches Kabel mit einer Schraube befestigte und mit

Batteriefett gegen Korrosion, sprich Sulfatation, schützte. Nun hatte ich eine saubere Spannung von 6V und damit versorgte ich Benzinanzeiger, Uhr, Scheibenwischermotor und Ventilator, indem ich die betreffenden Kabel am Ampèremeter auf der Hinterseite des Armaturenbrettes abklemmte und zu einem separaten 6V Stromkreis zusammenschloss. Übrigens das Ampèremeter geht sowohl für 6V wie auch für 12V, da es den Strom anzeigt und dieser ist, wie anfänglich berechnet bei 12V eher geringer.

Der erste Probelauf stand bevor und ich hatte schon den Zündschlüssel in der Hand, als mir die Zündspule durch den Kopf jagte. Man müsste ja auch eine 12V Zündspule einbauen. Gesagt, getan. Dies hat einen weiteren günstigen Effekt auf den Unterbrecher, denn bei höherer Spannung ist der Kontaktstrom geringer, damit weniger Erwärmung und weniger Abnutzung. Der Kondensator konnte belassen werden, da es sich bereits um einen 12V Typ handelte. Verteiler und Kerzenkabel bleiben gleich.

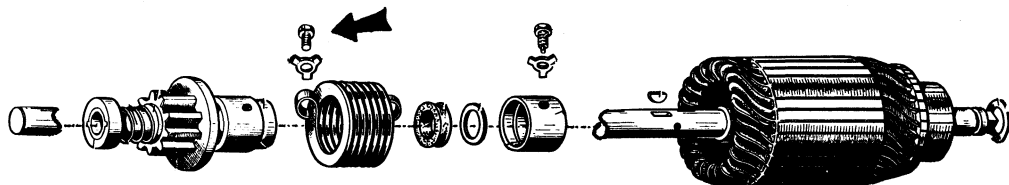
Doch nun zum Probelauf: Batterie anhängen, einsteigen, Choke, Starter undbrrrrrmmmm. Ein fantastischer Start, es läuft, sofort aussteigen und nachsehen ob etwas zu schmoren beginnt. Unsichere Blicke verfolgen die sichtbaren Kabel, die Nasenlöcher sind weit gespreizt: riecht es etwa nach Ohm? Der Probelauf kann erfolgreich abgeschlossen werden und meine Freude verteilt sich langsam bis in die Zehenspitzen. Entspannt lehne ich mich vom Lenkrad in den Schaffellüberzug des Sitzes zurück und während sich die Augen langsam schliessen bemerke ich, dass die Benzinuhr trotz ausgeschalteter Zündung immer noch anzeigt. Sofort bin ich wieder hellwach. Woran kann das liegen? Mit meinen Gedanken ströme ich durch die Drähte und dann dämmert es mir bald, dass der 6V Stromkreis durch das Zündschloss nicht unterbrochen wird. Man muss ein Relais einbauen.

Damit scheint der Umbau endgültig gelungen zu sein.

Es ist wahr, wenn einige Leute behaupten, sie hätten mich seither gesehen, wie ich den Wagen bereits wieder angeschoben habe. Tatsächlich versagte der Anlasser bereits zwei Wochen nach dem Umbau.

Meine Schlimmste Befürchtung, er könnte durchgebrannt sein, bestätigte sich allerdings glücklicherweise nicht, wie sich später beim Zerlegen zeigte.

Eine Schraube der Anlasserwelle (➔) war herausgelottert und verklemmte sich am Gehäuse, so dass der Anlasser blockiert war.



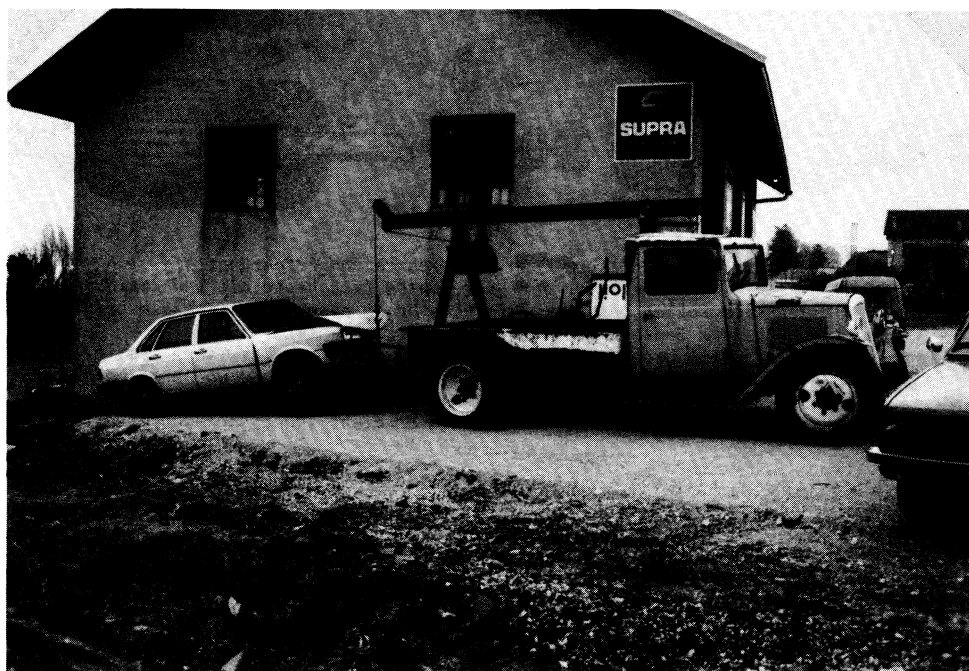
Dennoch machte ich eine bittere wenn auch lehrreiche Erfahrung: Wie sich ebenfalls zeigte, war bei einer der vier Kohlen (ich hätte nie gedacht dass der Anlasser vier Kohlen hat) der Zuleitungsdraht abgerissen, was die Leistungsabnahme bei 6V Bedingungen absolut erklärt.

Ich bereue es jedoch nicht, dass mein Traction jetzt auf 12V läuft. Das Licht ist wesentlich besser, die Batterieladung einwandfrei und es war problemlos, eine moderne Stereoanlage einzubauen. Am Anlasser habe ich aus einleuchtenden Gründen die defekte Kohle nicht ersetzt und er dreht immer noch wunderbar.

Hans Georg Koch



Citro n abschleppfahrzeug. Foto: af, winter 1983, Frankreich.



.....

MITGLIEDER - WERBUNG

.....

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja

Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen

Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten



Herrn
Hans Georg Koch
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.

8810 Horgen

