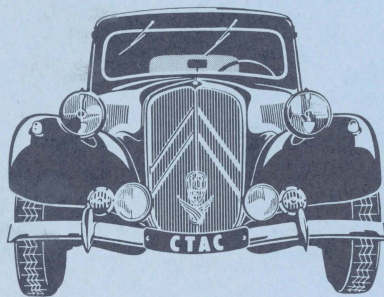


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW



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

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

Organisationsplan 1989

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinden	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 061/901 84 18	P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 25 69

ORGANISATIONSGRUPPEN

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Daniel Löhner Schiffлаube 16 3011 Bern P. 031/22 95 72	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Lukas Schlumpf Neubrunnen 3342 Wernetshausen P. 01/937 51 09
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75		Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitsungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Hirtenstallweg 2 8805 Richterswil P. 01/784 59 76	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P.071/42 11 97	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser



## I N H A L T

110	Das Wort des Präsidenten
111	Termine und Treffen
112	Vollkasko der HELVETIA Versicherungen
114	Ein Tag im Leben des....
115	Traction beim Schweizer Militär
116	OTM Bern 20.+21. Mai 1989
118	Kleine Geschichte der Traction Avant (Forts.)
124	Rabatt, Rabatt !!!
125	Antwortkarte Helvetia-Versicherungen
<b>127</b>	<b>Anmeldetalon Treffen 30.9.1989</b>
129	Informationen zum Treffen vom 30.9.89
131	Inserate und Kleinanzeigen
134	Hochzeit Claudia + André 8.7.1989
135	Mitgliederwesen
136	La Traction en Bande dessinée
140	Treffen der Region West 18.6.1989
142	Betrifft: Bremsentips im Heft 3/89
144	Der CTAC gratuliert

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

# Das Wort des Präsidenten

Zürich, Mitte Juli 1989

Liebe Clubmitglieder,

am 18. Juni konnte bei schönstem Wetter das Treffen der Region West durchgeführt werden. Ueber 30 Autos, darunter viele, die erstmals dabei waren, trafen sich zu Pic-nic und Dampfbahnfahrt. Unzählige Fotografien sind geknipst worden, so dass sich die Teilnehmer noch lange an diesen schönen Tag erinnern werden.

Am 8. Juli, anlässlich des Hochzeitsfestes von Claudia und André Baumann, fanden sich 10 Tractions und ein 5CV zum Spalierstehen ein. Die Ueberraschung ist uns gelungen: Herzlichen Dank an alle, die mitgemacht haben.

Die Anmeldungen zum 2-tägigen Treffen vom 26./27. August sind bereits verschickt worden. Allfällige Nachzügler sollten sich sofort telefonisch bei Paul Stehreiberger melden! Auch dies verspricht ein interessantes Treffen zu werden. Besonders der Besuch des Automuseums dürfte ein Leckerbissen darstellen, ist doch der Besitzer Fritz B. Busch einer der bekanntesten Motor-Journalisten der Gegenwart, der nicht nur über ein ausgezeichnetes Fachwissen verfügt, sondern auch viel Gefühl in seine Berichte bringt.

Das 8. ICCCR in Flevohof (Holland) rückt näher. Auch da sollten inzwischen die letzten Anmeldungen zur Post getragen worden sein. Wer teilnimmt, ist gebeten, sich mit mir oder meiner Frau Agi in Verbindung zu setzen, damit Leute, die zur gleichen Zeit reisen, zusammen gebracht werden können.

Am 24. September findet in Avenches das Treffen des Dachverbandes statt. Da möglicherweise das nächste Heft zu spät für eine Anmeldung herauskommt, bitte ich allfällige Interessenten, sich bei mir zu melden.

Die Informationen zum Treffen der Region Süd des CTAC vom 1. Oktober sind in dieser Nummer zu finden. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme.

In Sachen Versicherungen ist einiges ins Rollen gekommen! Auf Grund einer Initiative eines unserer Mitglieder bin ich zweimal mit Vertretern der "Helvetia" zusammengesessen. Vorausgesetzt, dass sich ein grosser Teil der Mitglieder beteiligt, kann uns ein Angebot für eine Vollkasko (ausschliesslich für Veteranen) gemacht werden, das preislich nur wenig über einer Teilkasko zu stehen kommt. In der Heftmitte ist eine Karte zu finden, mit der die Interessenten eruiert werden sollen. - Je höher die Anzahl der Beteiligten, desto tiefer die Prämie! Genauere Details folgen, wenn die Anzahl der möglichen Versicherungsnehmer bekannt ist. Uebrigens: Kürzlich ist wieder irgendwo eine Traction geklaut worden!

In meinem Beitrag "Bremsen" in der letzten Nummer ist ein verwirrender Fehler passiert. Ein aufmerksamer Leser hat darauf reagiert; die Korrespondenz dazu ist weiter hinten in dieser Nummer zu finden.

Auch auf einen anderen Beitrag haben erfreulich viele Leser reagiert: Alle haben mir zu "Mit 'nem Teelöffel Zucker" beigepflichtet.

- Es ist ein Aufsteller, wenn man hin und wieder feststellen kann, dass unser Clubheft eben doch aufmerksam gelesen wird. Ich möchte hiermit unsere Mitglieder (wieder einmal) ermutigen, ebenfalls etwas zu schreiben: Die Arbeiten werden mit Anerkennung gelesen!

In der Hoffnung auf einen pannenfreien Sommer verbleibe ich

Mit tractionellen Grüssen



Daniel Eberli

# Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

- 26./27. August 1989 Region Ost  
30. September 1989 Region Süd **Anmeldetalon in diesem Heft**

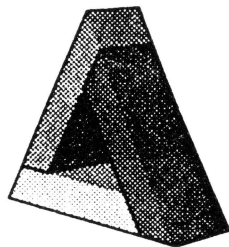
## andere Treffen und Daten

- 6.-29. August 1989 Bicentennial Rally in Aordamerika  
W. Steinmetz, Kirchgasse 4, D-6523  
Flörsheim, Tel.: 0041/6243/8956
12. August 1989 Treffen des DS Clubs Ostschweiz
- 18.-20. August 1989 Int. Oldtimer Rallye bei Maribor (YU)  
Auskunft beim Clubpostfach
20. August 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
20. August 1989 Treffen des DS Clubs Ostschweiz
- 26./27. August 1989 Teilemarkt Festhalle Payerne  
Vintage Collector's Market, CP 50  
1530 Payerne
- 1.2.3. September 1989 8. ICCCR in Flevehof (NL)  
nähere Informationen folgen
- 8.-10. September 1989 Coupe Gordon Bennet (D)  
AvD, Postfach 710153, D-6000 Frankfurt 71
- 17.-30. September 1989 Rallye des Vendages  
Auskunft bei W. Steinmetz
24. September 1989 4. Rassemblement DSMHA in Avenches
- 30.9.-1.10. 1989 Saisonschlusstreffen SM-Club Deutschland  
Abraham-Lincoln-Str. 11, D-6200 Wiesbaden
- 7.+8. Oktober 1989 Veterama Mannheim (D)
- 13.-15. Oktober 1989 6. Herbsttr. Citroën Vet Club Kolmenhof  
7743 Furtwangen. Info bei: Rupalla  
Deutz-Mülheimerstr. 146a, 5000 Köln Mülhei
- 13.-15. Oktober 1989 Citroën Maserati treffen in Hannover,  
Kentner, Petristr 1, D-3000 Hannover
- 14./15. Oktober 1989 Treffen des Citroën DS Clubs
21. Oktober 1989 Oldtimer- und Teilemarkt in der Züspa-  
Halle Zürich, 9-16 Uhr
- 18./19. November 1989 1. Int. Oldtimer-Ausstellung D-Freiburg  
Messehallen

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

Zum **Treffen des DSMHA vom 24. September 1989** werden dieses Jahr keine Anmeldetalons versandt. Es hat für alle Teilnehmer genügend Platz. Das Debakel vom letzten Jahr soll nicht mehr stattfinden. Für die teilnehmenden Fahrzeuge konnte in Avenches genügend Platz gefunden werden. Wir würden uns freuen, wenn die Beteiligung aus den Reihen des CTAC gross wäre.

# HELVETIA VERSICHERUNGEN



Ein gutes Gefühl



**Generalagentur  
René Gubler**

St.-Galler-Strasse 10  
8401 Winterthur

Telefon 052 22 42 21

# NEU - DIE CLUB-POLICE

Wie schon unser Präsident, Daniel Eberli in seinem Vorwort erwähnt hat, können wir Ihnen etwas ganz Neues präsentieren!

- Nur EINE POLICE für den ganzen Club
- Jedes Mitglied kann darin SEINEN TRACTION versichern
- Und zwar gegen VOLLKASKO

## Ihre Vorteile:

- Ihre bisherige Auto-Versicherung bleibt weiterhin bestehen.
- Also: **Kein Umschreiben** der Fahrzeugpapiere; keine unnötigen Umtriebe und Mehrkosten.
- Die Traction werden nur gegen Vollkasko versichert; **wir übernehmen die Schätzungskosten.**
- **Keine Vertreterbesuche**; wir erledigen alles auf dem Postweg. Sie sparen Zeit!

Wenn die Mehrheit der Mitglieder seinen Traction in der Club-Police versichert, können wir Ihnen eine Top-Offerte unterbreiten. Sie sollen profitieren und jährlich einige hundert Franken einsparen!

Sie sind interessiert? - Dann schicken Sie uns noch heute die Antwortkarte (in der Mitte des Heftes heraustrennen) zurück.

Bei genügend Interessenten kommen wir auf Sie zurück und unterbreiten Ihnen die versprochene Offerte.

Versichern auch Sie Ihren Traction in der  
C l u b - P o l i c e !!!

# EIN TAG IM LEBEN DES ...

... Daniel Eberli

oder: Die andere Seite der Medaille.

AG F.FLUGSICHERUNG

EBERLI DANIEL  
43005303426

CH

825 FZ3115

NOV 22,53



Um 0540 holt mich der Radiowecker so leise aus dem Schlaf, dass meine Frau nichts davon bemerkt und weiterschläft. Ich stehe auf und mache mir mein Frühstück, bevor ich mit dem Auto nach Kloten fahre, wo ich kurz vor 7 Uhr eintreffe. Heute ist meine Aufgabe die Koordination zwischen militärischen Schiessen und der Fliegerrei. Zu meinen Arbeitsgeräten gehört das Telefon, der Computer und der Zeichenstift. Dazwischen muss ich einer Kollegin mit weniger Erfahrung noch Erklärungen abgeben.

Nach halb zehn finde ich Zeit für einen Kaffee. Danach muss ich mich sputen, damit ich meine Arbeit erledigen kann, denn um 1300 verlasse ich meinen Arbeitsplatz, in dem ich Zeit kompensiere, die ich für geleistete Nachtdienste gutgeschrieben bekam.

Vor dem Operation-Center, meinem Arbeitsplatz, treffe ich mich mit drei Herren einer Versicherung, sowie mit Herrn Baumgartner, dem unabhängigen Versicherungs-Experten, der die vorteilhaften Verträge für unsere Clubmitglieder ausarbeitet. Wir setzen uns in eines der Flughafens-Restaurants und versuchen während des Essens noch bessere Bedingungen auszuhandeln. Um 1515 sind wir fertig, und ich mache mich auf den Heimweg, nicht ohne vorher das Dach meines Wagens geöffnet zu haben, denn es ist sonnig und warm.

Kurz nach 1600 komme ich zu Hause an. Ich begrüsse meine Familie, und lasse mir von Agi die "Heimnachrichten" erzählen, während ich 5 Minuten in der Zeitung blättere. Anschliessend steige ich in die Ueberkleider, denn Agi's Auto steht schon seit Tagen auf den Böcken, weil ich die Bremsen überholen muss. Um 1745 ruft mir Florian zum Nachtessen. Um 1825 muss ich wieder aus dem Haus. Ich fahre bei meinen Eltern vorbei, um die Autogen-Schweissanlage zu holen, die ich brauche, um die festsitzenden Exzenter der Bremsen zu wärmen. Anschliessend fahre ich weiter zu Röbi Isler, da ich mit ihm versuchen will, die Adressliste unseres Clubs in Ordnung zu bringen. Wir finden eine chaotische Datenbank im Computer und wühlen uns bis nach 2300 durch die verschiedensten Listen und Adressänderungen. Irgendwann dazwischen rase ich wie gestört aus dem Haus um das Dach zu schliessen, denn es hat zu regnen begonnen. Auf dem Heimweg bin ich froh, dass ich eine Tankstelle finde, der meine Euro-Cheque-Karte genehm ist, denn mein Tank ist Knochentrocken. Um 2330 bin ich zu Hause, wo ich mich 10 Minuten später ins Schlafzimmer schleiche. Meine Gattin registriert mit verschlafenen Augen meine Anknuff. Ich sehe in meiner Agenda nach, wie ich morgen arbeite. Ich muss von 6 bis 1130 und von 2100 bis am anderen Morgen um 6 Uhr arbeiten. Beim Richten des Weckradios stelle ich fest, dass ich einmal mehr keine 5 Stunden im Bett sein kann. Mit dem Gedanken, dass ich irgendwann am kommenden Tag diesen Beitrag in irgendeine Maschine hacken will, schlafe ich ein.

Kein ganz gewöhnlicher, aber auch kein ungewöhnlicher Tag ist zu Ende.

Was dieser Beitrag soll? Schliesslich bin ich - den Kollegen sei Dank - nicht der einzige, der für den Club seine Zeit opfert! Ich will mich deswegen auch nicht beklagen. Ich möchte nur einmal meiner Familie danken für das Verständnis, das sie mir entgegenbringt.



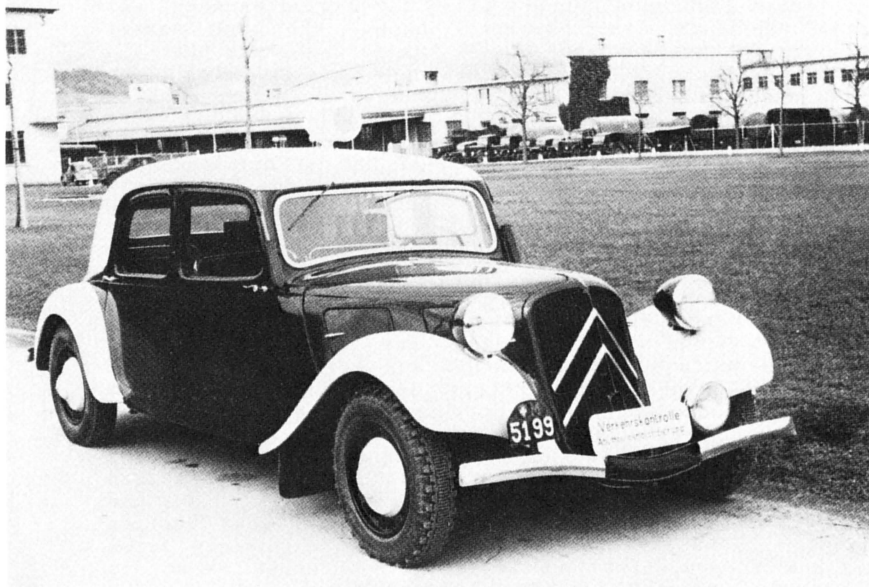
Der unmittelbare Anstoss jedoch ist in jenen Informationen zu suchen, die ich mit Röbi dem Computer entnommen habe. Ca. 25% aller Telefonnummern dürften falsch sein, weil sich die Mitglieder bei Adressänderungen nicht die Mühe nehmen, dies zu melden. Was mich aber wütend gemacht hat, ist die Tatsache, das jeder 4te oder 5te (so genau haben wir dies zu nächtlicher Stunde nicht mehr gezählt!) seinen Mitgliederbeitrag nicht bezahlt hat!

Im Vorwort habe ich mich lobend geäussert, wie gut unser Clubheft gelesen wird! Offensichtlich habe ich mich dabei getäuscht, denn im Heft Nr. 1/89 war der Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag zu finden! Sollte jemand dieses Heft nicht erhalten haben – und das ist beim damaligen Zustand der Datenbank durchaus möglich – soll er sich bitte bei mir melden. Und wer den Einzahlungsschein heute noch in seinem 1/89 findet, soll sich mit roten Ohren eilends auf die Post machen.

Es nützt nichts, wenn sich ein paar Gestörte vor dem Computer die Nächte um die Ohren schlagen: Ein Club kann nur funktionieren, wenn auch die Mitglieder wenigstens das Minimum beitragen. Und das ist in diesem Fall eben die Bezahlung des Mitgliederbeitrages. Wer aber aus unserem Club austreten will, der ist gebeten, dies doch mitzuteilen, damit wir nicht noch zusätzliche Arbeit haben.

Ein leicht frustrierter

Rösi



Auffällig bemalter  
Patrouillenwagen  
der Militärischen  
Verkehrskontrolle:  
Citroën 11B, 1946

Aus: Motorisierung der Schweizer Armee, von Jo Wiedmer  
erschienen im Fachpresse Verlag, Goldach, ISBN 3-85738-024-1

## OTM Bern 20.+21. Mai 1989

Zum zweiten Male in Bern, zum zweiten Male an zwei Tagen fand der grösste Oldtimer- und Teilemarkt der Schweiz statt. Dieses Mal hatte sogar Petrus ein Einsehen und liess bei warmen Temperaturen die Sonne scheinen.

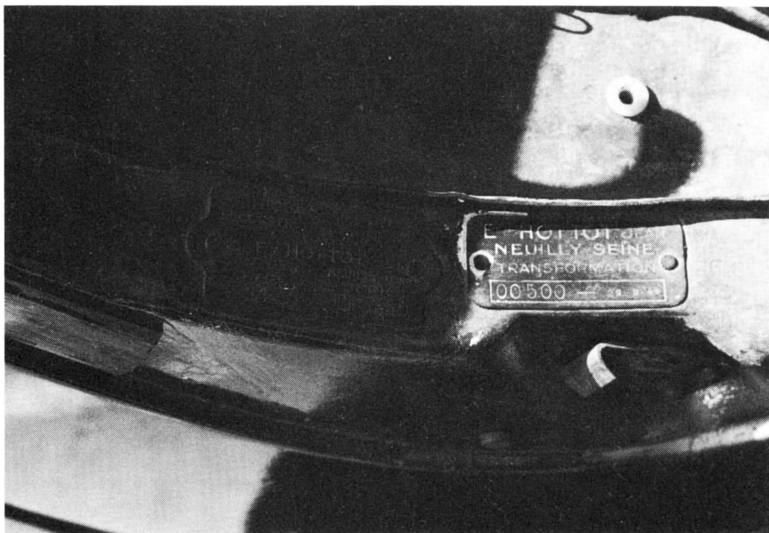
Auch für Citroën-Liebhaber war gesorgt, standen doch mindestens zwei Tractions (ein 15/6 und eine Commerciale), ein C3 und ein C4 zum Verkauf. Der Anbieter der 15/6 hatte auch noch einige andere Tractions zum Verkauf (siehe auch Inserat aus dem 'Bund' in dieser Ausgabe).

Neben ganzen Autos konnte man sich auch mit Teilen eindecken. Vom CTAC konnte ich die beiden Chrigel (Heussi und Schelbli) an ihren Ständen begrüssen. Sie hatten beide ein gutes Sortiment an Verschleissteilen parat. An verschiedenen anderen Ständen konnte man sich ebenfalls mit Teilen eindecken. So zum Beispiel mit den Zierleisten für Cabriolettüren zu einem Preis, den ich gar nicht zu nennen wage. Für diejenigen, deren Auto immer problemlos läuft, die aber trotzdem etwas mit Doppelwinkel einkaufen wollten, gab es auch Möglichkeiten: Walti Rey bot an einem Stand Blechtafeln von Citroën und verwandten Marken zum Verkauf, an anderen Ständen konnte man sich aber auch mit Literatur, Verkaufsprospekten, oder Modellen eindecken. Nicht zu vergessen, die Möglichkeit, sich in Sachen 'Nicht-Doppelwinkel' weiterzubilden, indem man sich überall ein wenig umseh.

Dabei machte ich eine interessante Entdeckung: Auf meinem obligaten Spaziergang über den Parkplatz, um zu sehen, was da so herumsteht. Neben (oder fast unter) einem bordeauxroten Auto, das unverkennbar die Form einer Traktion hatte, traf ich unsere Freunde aus dem Berner Oberland. Sie diskutierten gerade über den Zustand, Jahrgang etc. des Autos. Natürlich konnte ich mich nicht zurückhalten und mischte mich ein. Bald schien uns klar, dass es sich um eine Légère des Jahrgangs 1938/9 handeln musste. Die Passform einiger Karosserieteile und die Schwellen schienen uns suspekt. Durch die geöffnete hintere rechte Motorhaubenklappe wollte ich auf dem Typenschild nachsehen, um was für ein Modell es sich denn wirklich handle. Aber da war kein Citroënschild zu entdecken: vielmehr war da etwas von einer Transformation einer voiture Citroën zu lesen, und das Datum lautete auf September 1940 (Das Foto wird nachgeliefert, sobald entwickelt und soweit brauchbar). In keinem meiner vielen Bücher habe ich von so etwas bisher gelesen. Meine Interpretation: jemand hat sich darauf spezialisiert, während des Krieges, aus Restbeständen des Citroënwerkes, Tractions aufzubauen und zum Verkehr zuzulassen. Kann jemand, vielleicht der Besitzer des Fahrzeuges (Berne Nummer, soweit ich mich recht erinnere) zur Klärung beitragen?

Für den Sonntag liessen sich die Organisatoren etwas neues einfallen: Oldtimerbesitzer wurden eingeladen, mit Besuchern des OTM eine kleine Rundfahrt zu machen. Ich glaube, die Idee fand regen Anklang, sowohl bei den Fahrgästen, wie auch bei den Chauffeuren. Löblich zu bemerken: eine der ganz, ganz wenigen Veranstaltungen, wo wir nichts bezahlen müssen, um unsere Autos einem Publikum vorzustellen; im Gegenteil, es wurde sogar ein Apero spendiert, und als kleines Dankeschön bekam jeder, der mitgemacht hat, ein kleines Präsent. Sicher sind die Zeiten nicht mehr fern, wo wir für das Vorführen unserer Autos entschädigt werden.

Andreas Rutishauser




★ ★ ★

**EUROPA** CALDARO

- 3 sale per matrimoni banchetti...
- Auto d'epoca per servizi matrimoniali

**E per fare tardi la nostra taverna privata** (capienza 120 persone)



Per  
prenotazioni  
tel. 963370

Eingesandt von Herta und Ueli Brunner



**Grosser Verkauf von  
Kollektions-Wagen**  
(über 20 Modelle)

**26. und 27. Mai 1989**

**Garage du Vieux-Chêne, Tafersstrasse, 1700 Freiburg**  
(200 m vom Automobilbüro)

17-89158/2605

Eingesandt von Guido Soland

## **Kleine Geschichte der Traction Avant: Fortsetzung**

### **1950**

In diesem Jahr wurde die Légère in einigen Punkten verändert. Zuerst muss ich mich aber entschuldigen: die 'Pullman-Sitze', von denen ich geschrieben hatte, sie seien ab Modelljahr 1949 eingebaut worden, kamen erst fürs Modelljahr 1950, ab November 1949 zum Zuge. Bis im März 1950 waren sie mit grauem Wollstoff bezogen, danach wurde ein dunkelgrauer gestreifter Bezug verwendet. Im Februar wurde das Verdichtungsverhältnis auf 6,5:1 erhöht und die bekannte manuelle Zündverstellung vom Armaturenbrett aus wurde lanciert. Der Motor erhielt im selben Jahr einen neuen Vergaser: es wurden entweder Solex 32 PBIC oder Zenith 32 INA eingebaut. Auch erhielten die Wagen neue Luftfilter der Marken Vokes oder Miofiltre. Im Frühjahr 1950 legte ein Streik die Produktion der Michelin B.M. Felgen lahm. Citroën sah sich gezwungen von März bis Mai Belgische Lambert-Nivelles Felgen zu verwenden. Sie sind an den 14 ovalen Löchern erkennbar.

Im Herbst 1950 kam das 2-speichige Lenkrad zum Einbau. Gleichzeitig wurde noch einige Kosmetik mit dem Armaturenbrett getrieben: verchromte Zierstreifen und ein Citroënzeichen zierten bis Mitte 1952 den Platz zwischen dem Schalthebel und dem Handschuhfach.

Es wurden in diesem Jahr etwa 24'700 Légères gebaut. Der Preis betrug am 1. Juli (inklusive 5 Pneu) FFr 424'000.

### **1951**

In diesem Jahr nur einige wenige Änderungen: ein neuer, flexibler Ölmesstab kam zum Einbau und der Interieurstoff wurde noch dunkler (der musste jetzt ja fast schwarz sein).

Gebaut wurde ca. 26'000 Légères; der Preis betrug am 16. April 1951 FFr 487'100.--.

### **1952**

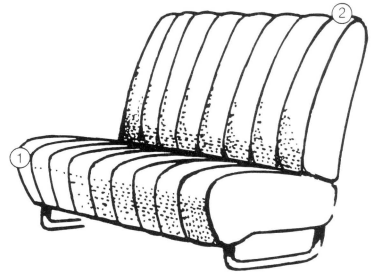
In diesem Jahr stehen uns einige Änderungen bevor, unter anderem die von aussen am besten erkennbare: der neue Kofferraumdeckel, der ein grösseres Volumen umschliesst. Aber alles von Anfang an.

Citroën kam immer mehr in Kritik der Öffentlichkeit, in der Mittel- und Oberklasse ein veraltetes Fahrzeug anzubieten. Man bedenke: das Konzept der Traction ging auf das Jahr 1934 zurück und war im Jahr 1952 schon 18 Jahre alt. In Sachen Fahrsicherheit war die Traction den Konkurrenten immer noch ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen. Schauen wir uns einmal ein wenig bei der Konkurrenz um: Peugeot stellt 1949 das Modell 203 vor, eine zwar konventionelle Konstruktion, aber mit integrierten Kotflügeln und Scheinwerfern. Auch war der Kofferraum ohne Verrenkungen zugänglich. Mit weniger Hubraum und Leistung erreichte der Peugeot 203 annähernd die Leistungen der 11-er Traction. Renault lancierte im November 1950 die 2-Liter Frégate, ebenfalls ein modernes Fahrzeug, das in der Werbung sogar als "la 11CV moderne" apostrophiert wurde. Simca stellte 1951 ebenfalls ein neues Modell vor: die Aronde. Auch dieses Auto machte einen modernen Eindruck. Citroën war also unter Zugzwang, etwas für die Modernisierung zu tun. Es bestanden Pläne, die "Karosserieanhängsel" neu zu zeichnen; d.h. das Monocoque so zu lassen, wie es war, aber Kotflügel, Motorhaube und Kofferraum mit einem

## TRACTION INTERIEURS

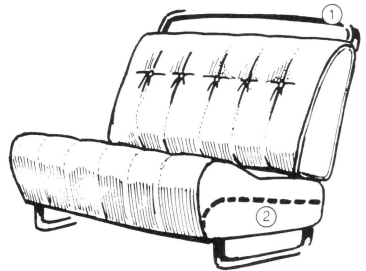
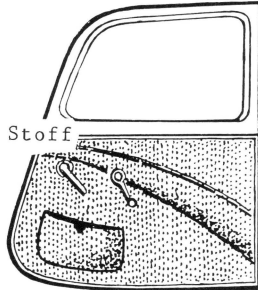
### 1. Version 1934-1935

- 1) Sitzbank oder Einzelsitze mit geripptem Stoff
- 2) keine Stange



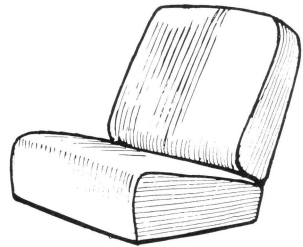
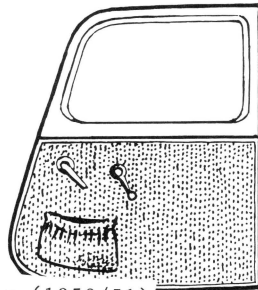
### 2. Version 1936-1938

- bunter Stoff  
Bank oder Einzelsitze  
bunter oder gestreifter Stoff
- 1) Stange verchromt
  - 2) dünne Sitze ab 1938



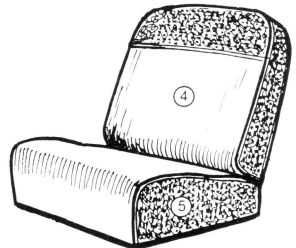
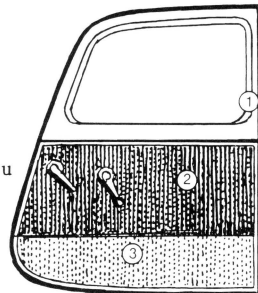
### 3. Version 1939-1951

- brauner Stoff (-1945)  
grauer Stoff (-1951)  
Pullmansitze in 2-Ton grau (1950/51)



### 4. Version (1952-1957)

- 1) Fensterrahmen hellgrau
- 2) graugestreifter Stoff
- 3) hellgrauges Kunstleder
- 4) hellgrauer Stoff
- 5) graues Kunstleder



neuen Design zu versehen. Im Hintergrund entwickelte man aber schon an der DS, und so wollte man ins alte Modell nicht mehr allzu viel investieren, was schliesslich übrigblieb, war ein neuer Kofferraum.

Im April kam eine neue, erhöhte Pedalerie zum Einbau. Der Hauptbremszylinder kam unter einen Deckel im linken Joch.

Im Juni erfolgte wieder einmal eine Änderung des Armaturenbretts: die Chromstreifen verschwanden, dafür gab es einen Aschenbecher (oder kleinen Papierkorb für Zeltlipapier oder ähnliches) und die Kurbel für den Handtrieb des linken Scheibenwischers. Womit wir schon beim nächsten wären: die Scheibenwischer wurden neu unter der Frontscheibe angebracht. Auch gab es erstmals bei den französischen Modellen serienmässig Blinker und Positionslichter an der Mittelsäule der Karosserie. Das vordere Nummernschild war nicht mehr gebogen, sondern gerade. Die Frontscheibe erhielt im Innenraum einen neuen, grauen Rahmen, der auch die Anzeigeeinstrumente umfasste. Dafür fiel die Uhr aus dem Programm. Das Dessin der Sitzbezugsstoffe und der Türverkleidung änderte ebenfalls: Die Sitze erhielten Streifen aus grauem Kunststoff, ebenfalls die Türverkleidungen. All dies erfolgte noch bevor der grosse Koffer eingeführt wurde. Bitte behaftet mich nicht auf die genauen Monate: die Änderungen folgten nach und nach. Wichtig zum merken ist folgendes: es gibt 'Rädlimodelle', die serienmässig die Scheibenwischer unten haben; aber es gibt keine 'Köfferlimodelle', die serienmässig die Scheibenwischer oben haben. Im CTAC gibt es zwar eine 11CV Normale mit eben diesen Attributen, aber ich stelle mir vor, dass dieses Auto einmal einen Unfall mit Beschädigung des Hecks hatte. Der schlaue Karrossier baute dann Reparaturbleche des Köfferlimodells ein und schon entstand diese Rarität.

Am 15. Juli kam dann endlich der neue Kofferraumdeckel zum Zug. Die Scharniere waren noch schwarz (d.h. Wagenfarbe). Das Reserverad, bis anhin aussen auf dem Deckel, wanderte aufrecht stehend an den äusseren linken Rand des vergrösserten Kofferraums und verhinderte so den guten Zugang. Auf dem Kofferraumdeckel fand jetzt auch noch das Nummernschild Platz (lange Ausführung) und eine Beleuchtung über dem Schild (Beleuchtung, nicht Griff!). Die Stossstangen wurden vorne und hinten gerade ausgeführt. Ebenfalls kamen neue Räder zum Einbau, die an 4 länglichen Schlitzen erkennbar sind. Immer noch im Juli änderten die inneren Fensterverkleidungen, die dem Windschutzscheibenrahmen angepasst wurden. Die Türverkleidungen waren nicht mehr spitz in die Fensterrundungen gezogen, sondern schlossen horizontal ab, da die Fensterverkleidungen gerade abschlossen und viel weiter in die Tür hinabreichten.

Produktion 1952: ca. 29'600 Légères. Preis am 16. Juli: FFr 629'230.--.

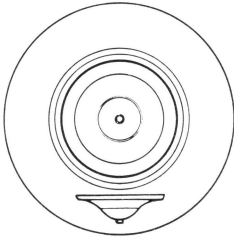
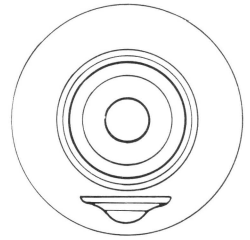
## 1953

Keine Änderungen, ausser, dass der Motor ein wenig weicher aufgehängt wurde, nun 4000 U/min drehte und ein wenig mehr Leistung brachte. Mit dem Werbespruch "Une ligne sobre et classique ne se démode pas..." (Eine saubere und klassische Linie wird nie unmodern), versuchte man den modernen Karosserien der Konkurrenz Paroli zu bieten.

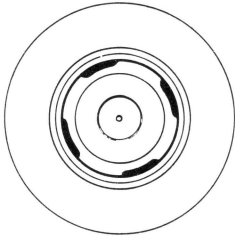
Gebaute Stückzahl: ca. 25'000. Der Preis blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert (FFr 629'230).

DIE RÄDER IM LAUFE DER ZEIT  
(soweit nicht schon vorgestellt)

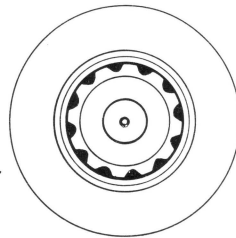
1934-1937 Radkappen nicht verschraubt



1946-1953 B.M. Räder ohne Schlitzte



1953-1957 B.M. Räder mit vier Schlitzten



Das belgische Rad, das während  
des Streiks montiert wurde



## 1954

Optisch brachte das Jahr 1954 eine wichtige Neuerung: Citroën kam vom Prinzip, das Henry Ford mit seinem Model T eingeführt hatte (you can have any colour as long it is black, zu Deutsch: Sie können den Wagen in jeder Farbe haben, solange sie schwarz ist), ab, und offerierte zusätzlich perlgrau und isländisch blau. Verschiedene Teile wurden in Chrom ausgeführt und verliehen der Traction so zu mehr Glanz: die Scharniere des Kofferdekels, der Tankdeckel und die Scheibenwischerhalter.

Ungefähr 15'900 Légères wurden in diesem Jahr gebaut, zu immer noch unverändertem Preis von FFr 629'230.--.

## 1955

Die angebotene Farbpalette wird nochmals bunter: neu kommen ein nachtblau und ein bruyèregrau dazu.

Technisch eine grössere Veränderung: im Mai wurde der 11D Motor eingeführt, erkennbar an der Bezeichnung auf dem Motorblock. Der Öleinfüllstutzen wanderte nach vorne, da der Luftfilter jetzt quer zur Fahrtrichtung eingebaut wurde. Die Verdichtung stieg auf 6,8:1 und die Leistung auf 60 PS. Um dies zu erreichen wurden die Nockenwelle, die Kipphebel samt ihren Achsen und die Ventile geändert. Die Kurbelwelle, die Pleuel und die Kolben wurden verstärkt.

Im Juli kamen neue Vergasertypen zum Einbau: entweder Solex 33 PBIC oder Zenith 36 WL. Die Antriebswellen, bzw. die Kardangelenke wurden durch einen Gummibalg geschützt.

Es wurden noch ca. 14'800 Légères gebaut. Interessanterweise kamen die Käufer in den Genuss einer Preisreduktion. Am 1. August kostete die Légère in Frankreich FFr 623'000.--.

## 1956

Keine Änderungen mehr, ausser einem happigen Preisaufschlag: am 9. Januar 1956 musste man für eine Légère FFr 637'000.-- bezahlen. Die Produktion der DS 19 war aufgenommen, und so sanken auch die Produktionszahlen in den Keller. Noch ca. 8'500 Légères verliessen die Werkshallen.

## 1957

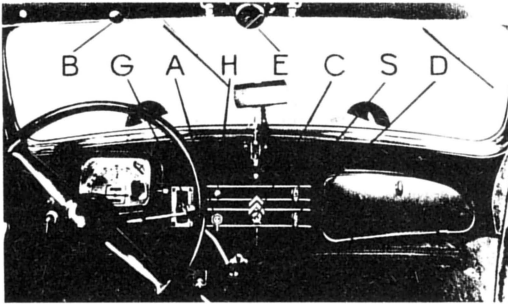
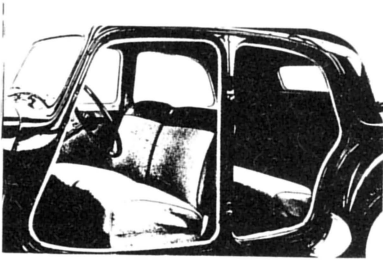
Im Juli verliess die letzte Traction das Werk. Bis dahin wurden noch ca. 1'500 Légères gebaut, die am 9. Mai FFr 647'500.-- kosteten.

Dies ist das Ende des ersten Teils. In den nächsten Fortsetzungen wollen wir uns die Geschichte der anderen 11CV Vierzylindermodelle anschauen, bevor die 15/6 in Angriff genommen wird.

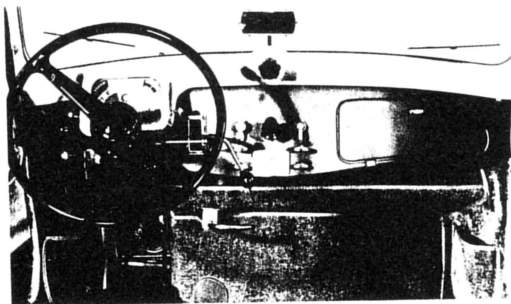
Fortsetzung folgt



Interieur einer Légère 1953/54



Armaturenbrett von 1950 mit crèmefarbenem Instrument und den Chevrons in der mitte. A) Zündverstellung B) manueller Scheibenwischer C) Zündschlüssel D) Anlasser E) Scheibenwischerschalter S) Choke G) Lichtschalter H) Helligkeit der Instrumente



Armaturenbrett von 1953: in der Mitte der manuelle Scheibenwischer und der Aschenbecher. Man beachte, dass die Handbremse im Gegensatz zu früheren Modellen näher beim Fahrer ist. Die Einfassung von Windschutzscheibe/Armaturenbrett ist neu.

# **Rabatt, Rabatt !!!**

Eine nicht ganz ernsthafte Untersuchung zum Thema Rabatt...

## **RABATT IN UND FÜR JEDEN FALL....**

Über das Rabattgebaren der Automobilfirmen haben wir an dieser Stelle schon ausführlich berichtet. Besonders vom Neuwagen-Rabatt und auch vom Flotten-Rabatt. Wer nun denkt, das Thema Rabatt sei damit erschöpft, hat sich getäuscht. Denn ein Kunde will in jedem Fall Rabatt - auch wenn er nicht unbedingt eine Fahrzeugflotte besitzt, oder sich einen Neuwagen anschaffen will. Kein Problem, wenn er etwas Dreistigkeit, Überzeugungskraft oder auch nur Phantasie besitzt. Ein Händler hat uns eine von der Automobilindustrie streng unter Verschluss gehaltene Liste zugespielt....

Aus diesem Papier geht hervor, dass jedermann für jedes Fahrzeug Anspruch auf Rabatt erheben kann, sofern er die korrekte Rabatt-Bezeichnung kennt und einen Händler findet, der etwas von Rabatt (wollte sagen Spass) versteht....

## **Vom Treue- zum Jubiläums-Rabatt**

Wenn beim Kauf eines Neuwagens das alte Fahrzeug eingetauscht wird, kann der Kunde entweder auf einem Neuwagen- oder Eintausch-Rabatt bestehen. Handelt es sich um ein völlig neues Automodell (z.B. einen Citroën XM), kann der Kunde auch einen Einführungs-Rabatt geltend machen. Bei der Anschaffung eines Gebrauchtwagens spricht man selbstverständlich von einem Occasions-Rabatt. Zahlen Sie das Auto bar, lassen Sie sich einen Barzahlungs-Rabatt geben. Stottern Sie Ihre Neuanschaffung ab, verlangen Sie logischerweise den Stotter- oder Abzahlungs-Rabatt. Erwerben Sie Ihr Auto während einer Automobil-Ausstellung, so bestehen Sie auf dem Ausstellungs-Rabatt. Wenn die Firma (oder auch Sie selbst) ein Jubiläum feiert, machen Sie den Verkäufer ganz klar auf den Jubiläums-Rabatt aufmerksam. Sind Sie ein treuer Kunde der Garage, verlangen Sie wahlweise den Kunden- oder Treue-Rabatt.

## **AHV-Rabatt bis Spezial-Rabatt**

Gehören Sie der älteren Generation an, können Sie sich glücklich schätzen. Denn dann können Sie Ihren Anspruch auf einen AHV-Rabatt geltend machen. Gehört Ihre Neuanschaffung eine 'älteren' Generation an, ist aber neu, verlangen Sie den Halden-Rabatt. Leiden Sie an einem Gebrechen, macht sich dies wenigstens in der Rabatt-Politik bezahlt. Sie verlangen ganz einfach den Behinderter- oder Invaliden-Rabatt. Sonder-Rabatt erhalten selbstverständlich auch verschiedene Berufsgruppen. Nämlich den Beamten-Rabatt, den Vertreter- oder Aussendienst-Rabatt, den Handwerker-Rabatt, den Journalisten-Rabatt oder ganz einfach den Branchen-Rabatt. Können Sie sich bis jetzt in keine dieser Rabattstufen eingliedern, so bestehen Sie auf dem Spezial-Rabatt. Hilft dies immer noch nichts, bleibt Ihnen als letzte Rettung noch der Ausnahme-Rabatt. Lassen Sie nichts unversucht: möglicherweise lassen sich diese Rabatte auch kombinieren! Stellen Sie sich vor, was das für einen Garage-treuen Beamten im AHV-Alter bedeuten würde, wenn er während eine Jubiläums-Automobil-Ausstellung ein neues Automodell bar bezahlen würde....

Peter Rüegg

\*\*\*\*\*

## Einladung zum Treffen Nord Samstag 30. September 1989

\*\*\*\*\*

Das letzte Treffen im Jahre 1989 findet nicht am Sonntag sondern am **Samstag** statt.

Dieses Treffen steht unter dem Motto:

"erstens kommt es anders und zweites als man denkt"

Wir haben beschlossen, die Katze nicht aus dem Sack zu lassen, denn es ist für Euch sicher auch einmal etwas anderes, wenn ihr nur die Fixpunkte kennt.

Ein guter **Tractionist** ist flexibel und lässt sich gerne überraschen. Das Programm lässt viel Spielraum zu und auch Kinder werden ihren Spass haben.

Das Tenue schreiben wir nicht vor, wir erwarten jedoch "Traction zeitgemässe Kleidung" (1934 - 1957). Wie Ihr aus dem Programmablauf ersehen könnt, ist der Tag in 2 Teile gegliedert. Es steht Euch frei, nur an einem oder an beiden Programmteilen teilzunehmen.

Wir hoffen auf eine rege Beteiligung, und eine Schmierung unterwegs wird nicht nötig sein, da die Ausfahrt unter 1000 Kilometer ist.

# Programm Treffen Süd, Samstag 30. September 1989

---

## Treffpunkt 1:

10.00 - 11.00 Eintreffen der Fahrzeuge in  
Günteswil, Rest. Sternen  
(Plan folgt)

11.00 - 12.45 Brunch

## Treffpunkt 2:

12.45 Abfahrt ins Grüne

17.15 Eintreffen Restaurant Bruderhaus  
in Winterthur

17.20 - 18.00 Tierpark/ Kinderspielplatz/ Aus-  
sichtsturm/ Waldspaziergang

18.00 Aperitiv

## Treffpunkt 3:

18.30 Nachtessen und geselliges  
Beisammensein

\*\*\*\*\*

Für Auskünfte und Rückfragen stehen Euch

Kurt + Lisbeth Sutter  
Bahnhofstr. 4, 8716 Schmerikon  
Tel. 055/ 86.15.23

gerne zur Verfügung.

# Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-.

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 2. Umschlagseite.

---

## ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

---

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten  
verfasst

---

## **Immer noch gibt es die neuen CLUBPULLIS**

bei

André Baumann, Emmentalstr. 32, 3414 Oberburg

Die Pullis wurden im Heft 3/89 mit Foto vorgestellt. Es gibt sie in verschiedenen Farben, mit Aufdruck auch in diversen Farben. Es handelt sich um erfahrungsgemäss erstklassige Qualität. Eine Geschenkidee zu Geburts- oder Namenstag, Hochzeitstag, Weihnachten, Ostern, Pfingsten, oder aus Liebe zur geliebten T...  
Preis: lumpige Fr. 40.-- inkl. 2 Jahre Garantie.

# Inserate und Kleinanzeigen

---

zu kaufen gesucht

1 Paar schmale hintere Kotflügel

für Traktion 7, 11AL oder 11BL bis 10.1.38 in restaurierbarem Zustand. Tausch möglich gegen ein Paar breitere für 11BL ab 11.1.38, neu restauriert, schwarz.

Ferner zu kaufen gesucht trockene

Garage / Einstellraum

für 1 bis 3 Autos, Raum Bern.

Max Bürki, Wiesenstr. 32, 3014 Bern  
Tel. 031 42 10 04 über Mittag oder abends.

---

zu verkaufen:

Citroën DS, 1966

hervorragender Zustand  
Standort Frankreich  
viele Ersatzteile  
(Motor, Getriebe,  
Karosserieteile,  
Räder)

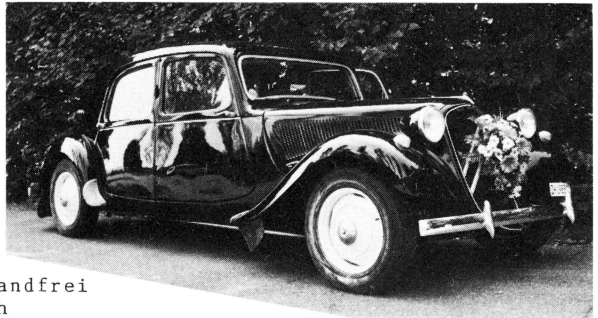
Ernest Soltner  
2 Bld Alfred Wallach  
F-68000 Mulhouse  
Tel.: (Frankreich) 89 54 46 40



---

Mangels Zeit muss ich mich trennen von meinem

CITROEN 11BN  
Jahrgang 01/53  
Farbe schwarz  
alles original  
sehr gepflegt  
mechanisch und optisch einwandfrei  
4 neue Michelin X zusätzlich



Statt Gewinn zu realisieren, möchte ich, dass das Fahrzeug in gute Hände kommt und weiterhin gepflegt wird. Ich bin auch bereit, einen Anteil zinslos zu finanzieren.

Preis und Besichtigung nach Vereinbarung.

Albert Jeckelmann  
Allmendstrasse 1  
8142 Uitikon-Waldegg  
Tel. P.: 01/491 35 71 (am besten abends oder Samstag/Sonntag)

---

# CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln  
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen  
für 11B / 11BL / 15CV

Achsschenkel

Antriebswellen  
für 11B / 11BL / 15CV

Vorderachsen  
für  
11B und 11BL

Austausch-Motoren  
und  
Austausch-Getriebe  
für  
11 CV

Chromteile

Gummiteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

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

Lenkräder  
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

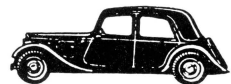
grosses Ersatzteillager

Restauration  
ganzer Tractions



Christian Heussi  
alte Landstrasse  
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29



## HOCHZEIT CLAUDIA + ANDRE BAUMANN

8. JULI 1989

---

Ein strahlend schöner Tag schien es zu werden, als sich die Hochzeitsgesellschaft um 11.00 Uhr in Tufertschwil zum Brunch traf. Draussen auf dem Parkplatz standen neben unserem Oldie-Postauto nicht wie erwartet 5 Tractions, sondern deren 10 und als i-Tüpfchen ein knallgelber 5 CV ! Mein ohnehin schon rasender Puls steigerte sich bei diesem Anblick bis in den "roten Bereich". Bei den Hochzeitsgästen verbreitete sich grosses Staunen, als sie sogar in diese auf Hochglanz polierten Autos einsteigen durften. Bei einigen wurden wohl Erinnerungen an alte Zeiten wach...

Nachdem sich alle reichlich gepflegt hatten, fuhren wir los nach Gossau. Allen voran Peter mit seinem Tréfle. Er legte solch ein Tempo vor, dass der alte Saurer ihn erst kurz vor der Kappelle wieder einholen konnte. (Von wegen Verkehrshindernis!)

In Gossau angekommen, mussten die Fahrzeuge etwas abseits der Kappelle abgestellt werden, da sich diese in einem Innenhof befindet, welcher nur über einige Stufen durch einen ziemlich engen Durchgang erreicht werden kann. Aber was wären unsere Tractionfahrer ohne ihre Improvisationskunst! Hatten sie doch während unserer Abwesenheit rasch eine provisorische Rampe, mit Brettern von einer nahen Baustelle, gebaut. Als wir dann als frisch getrautes Paar aus der Kappelle traten, empfingen uns, auf diesem angeblich nicht befahrbaren Innenhof, 11 Citroën's mit einem riesigen Hupkonzert.

Ein fast unbeschreibliches Gefühl ! (Etwa so, wie wenn Weihnachten, Ostern, Geburtstag und ein Sechser im Lotto auf einen Tag fallen würden.) Wir liessen uns die Stimmung auch nicht verderben, als es wenig später leicht zu regnen anfang. Nach ca. 100'000 Fotos und einem Aperitif, fuhren wir dann Richtung Degersheim, um dort einen Zwischenhalt bei Retonio's Zaubermuseum zu machen. Viel zu schnell verging die Zeit und wir fuhren zurück nach Tufertschwil, wo wir uns von unseren Begleiter und Begleiterinnen verabschieden mussten.

All jenen Clubkollegen und -kolleginnen, welche uns an unserem schönsten Tag begleitet haben, möchten wir nochmals unseren aller ♥-lichsten Dank aussprechen (Auch in Namen der anderen Gäste, die "än riesä Plausch gha händ".).

Claudia + André



# Mitgliederwesen

Liebe Tractiönler

Du bist erstaunt dass Deine Adresse wieder, nicht mehr, immernoch nicht oder immernoch stimmt? Wie dem auch ist, sei froh, dass Du überhaupt ein Heft erhalten hast, ich habe nämlich die Adressverwaltung übernommen!

Die Kartei habe ich neu aufgebaut (dBase IV) und alle Deine Daten, soweit möglich überprüft. Die Adressen prüfte ich mit Deiner Zahlungen des Jahresbeitrages. Dennoch sind leider einige Unstimmigkeiten übriggeblieben, die ich nur mit Deiner Hilfe (Meldung an mich) lösen kann.

Die Bank ist noch nicht in der Lage die Umlaute (ä,ö,ü) und andere Spezialzeichen auszudrucken. Wir können das jetzt; wenn Du also Dein Name in Zukunft richtig geschrieben haben willst, so melde mir das bitte (Postkarte genügt).

Zur Kartei gehört auch die Kontrolle über die eingegangenen Jahresbeiträge. Das sieht folgendermassen aus (Stand 9. Juli 89):

- Eingeschriebene Mitglieder	331
- Nichtzahlende (z.B. Ämter)	19
- Beitragspflichtige	312
- Ausstehende Jahresbeiträge	96
Das sind rund 31% säumige Mitglieder !	

Der Kasse fehlt also 4800.-Fr. die lästigerweise mit Mahnungen eingetrieben werden müssen.


Die Kartei beherbergt auch Daten von unseren Wagen. Ich möchte sie mit folgenden Daten füttern: Typ, Jahrgang, Farbe, Besonderheiten (damit ist z.B. ein Cabriolet gemeint, nicht ein Köfferchen!), Bereitschaft zu gelegentlichen Hochzeitsfahrten und Bemerkungen. Alle neuen Mitglieder erhalten mit der Anmeldung ein vorgedrucktes Formular. Wer sich in dieser Kartei verewigen möchte muss mir schreiben. Ich kann nicht jedem Mitglied nachspringen, dazu fehlt auch mir die Zeit.

Die Kartei steht übrigens jedem Mitglied zur Verfügung und kann mit einem frankiertem Rückantwort-Couvert bezogen werden. Zudem wird sie einmal im Jahr veröffentlicht. Das nächste Mal im kommenden Herbst.

IR

Röbi Isler  
Stationsstr. 78  
8542 Wiesendangen

AVIS DE RECHERCHE  
CITROËN Traction 11 BL, multi-plate,  
volée le 26 mai 1989, immatriculée  
430 AK 45, gris, sans toit, sans  
Mecanique, moteur n° de série  
528009, n° moteur ID 19F 197324,  
n° carrosserie 92833, signes particu-  
liers principaux immatriculés 1935,  
1935, 1935, 1935, 1935, 1935, 1935,  
(lignes verticales noires), phares chro-  
més, 4 roues rayons Rohregel, sièges  
(tubulaires av.) entourés de tissu,  
cristal de la lunette arrière, 2 phar-  
res longue portée Marchal 632, deux  
feux de recul Châti, très nombreux  
accessoires Robi (plaques, pots  
à eau, etc.), 2000 km, 1989, Paris-  
Montreal-New Orleans, à l'av.,  
"Orléans New Orleans" et "Paris-  
Moscou-Paris" à l'arrière, compo-  
sants de la carrosserie, 1989, 1989,  
lire. Tél. (1) 48 99 17 79 (avec  
répondeur).



Vielleicht doch ein Grund, eine Kaskoversicherung abzuschliessen



---

# LA TRACTION EN BD

---

Das hier vorliegende Bilderbeispiel stammt aus der Feder des farbenblinden Zeichners FRANÇOIS WALTHÉRY, geb. 1946. Im Original handelt es sich jedoch gleichwohl um einen Farbband.

Nach Mitarbeit an einigen Jugend-Comics begann Wathéry 1970 an seiner Serie über die Abenteuer der hübschen Stewardess "Nata(s)cha" (zu welcher auch eine erotische Parodie existiert! - Titel und Verlag beim Autor erhältlich) welche bis heute ca 8 Folgen umfasst (leider sind noch nicht alle auf deutsch erhältlich). Die vorliegende Bildsequenz stammt aus einer speziellen Serie "Jugendsünden" einiger bekannter Zeichner.

Jacky und Célestin zwei Detektive werden von einem Oberst eingesetzt um einen vermuteten Spion in einer Militärbasis zu entlarven. Die beiden Hauptfiguren verfolgen einen verdächtigen Soldaten "la bricole", frei übersetzt "der Bastler". Dieser flüchtet in einem geklauten Fahrzeug bekannter Marke und Typs, das sich durch solche Aktionen den Übernamen Gangsterwagen eingehandelt hat. Die Fahrt durch die Nacht endet nach einem Reifenplatzer an einem Baum und der Wagen wird ein Raub der Flammen. Beim Betrachten des Titelbildes spürt man fast die strahlende Glut, die von dem explodierenden Wrack ausgeht. Eine Restauration erübrigt sich!

Wie die Darstellung der Frauen mit etwas überproportioniert langen Beinen, grossem Busen und engen Jupes ist auch der Citroën leicht karikiert, die runden Formen der Kotflügel sind übertrieben gezeichnet. Daneben entsprechen Details wie Innenrückspiegel oder Motorhaubenränder und Griffe nicht immer der Realität. Der Wagen behält aber seinen Charakter und ist natürlich eindeutig zu erkennen.

Jacky et Célestin sur la piste du scorpion, (c) 1985 by Walthéry and Editions Jean Dupuis, ISSN 0771-9167, I.S.B.N. 2-8001-1166-6

Jörg Henauer und Hans Georg Koch

COLLECTION PÉCHÉS DE JEUNESSE

Walthéry

22

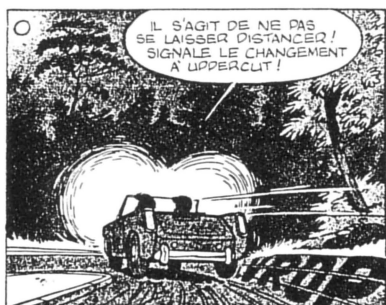
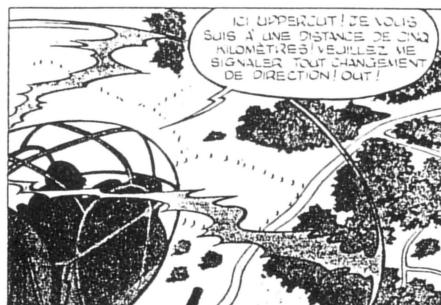
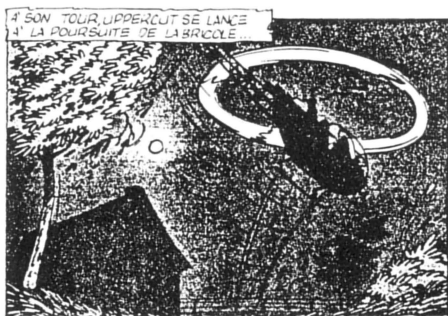
# SUR LA PISTE DU RACKETEUR

SCÉNARIO GOS ET PEYO



DUPUIS

F. Walthéry 84



B.P.S.  
F. WOODKIN  
168



## Treffen Region West 18.6.89

Bei strahlendem Wetter trafen nach und nach ca. 30 Stück von den gewissen Limousinen mit dem sonoren Ton und den langgeschwungenen vorderen Kotflügeln beim Pneu-Fahrni in Niederwangen ein. Darunter auch Christian Schelbli mit einem blauen 15 Six H, der aus dem Thurgau herangebraust war. Gutinformierten Kreisen zufolge soll er zeitweise gut 140 Sachen draufgehabt haben. Da soll noch einer etwas von langsamen alten Mühlen sagen...Erfreulicherweise hatten auch zwei Hinterrädler den Weg in die Westschweiz gefunden, nämlich derselbe gelbe C 2, der auch schon in Zürich dabei war und ein schöner C 4.

Von Niederwangen führen wir gemeinsam auf Nebenstrassen nach Laupen, wo uns auf dem Schulhausplatz die Familie von Walter Schütz zum Apéro erwartete. Ich musste es wieder konstatieren: Es macht doch einfach Spass in einer Kolonne von Tractions gemächlich über Land zu fahren. Bei mir löst das jedenfalls immer ein besonderes Glücksgefühl aus.

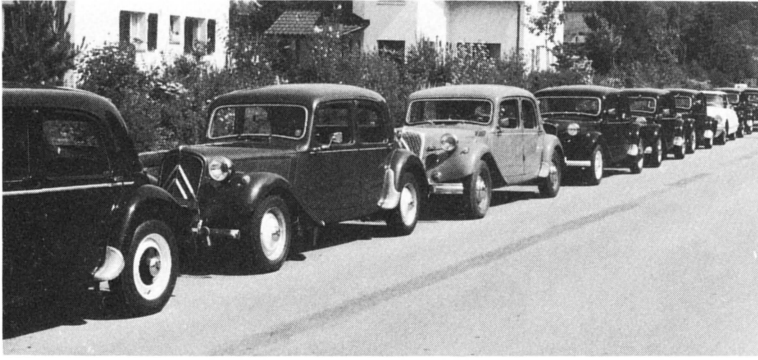
Beim Schloss von Laupen (seit ganz kurzem fertig restauriert) fand das Picknick statt. Ein grosses Grillfeuer wartete bereits auf die Ausflügler, nachdem sie den Schlossberg erklimmen hatten (mit dem Wagen, wie sich's gehört). Bald entwickelte sich ein fröhliches Getriebe von essen, trinken, grillierenden und plaudernden Tractionisten samt Familien. Albert Schorta überraschte den Schreibenden, der an der Zusammenstellung des Wettbewerbs mitgewirkt hatte, mit der Frage, ob die 500 bereits im Jahre 1953 als Vorserie produzierten 15 Six H bei der Gesamtproduktion auch zu zählen seien? Er weiss offensichtlich mehr als das Buch, aus dem ich die Frage entnommen hatte.

Der Nachmittag gehörte einer ca. 2stündigen Dampfbahnfahrt von Laupen via Neuenegg nach Flamatt und zurück. Auch dieses Mal gelang es uns, wie schon beim internationalen Treffen von Winterthur im Jahre 1986, das Bahnbord durch Funkenwurf kurzfristig zum Brennen zu bringen. Das gehört also schon bald zur Tradition. Oder ist das etwa eine Standard-Show-Einlage der schweizerischen Dampfbahnvereine, die darin gipfelt, dass der Brand aus dem Wasserreservoir der Lokomotive kunstgerecht gelöscht wird??

Wie immer verging die Zeit allzu rasch, und bereits gegen 16 Uhr ging es ans Abschiednehmen. Aber das nächste Treffen ist ja schon bald da. Ich freue mich schon jetzt darauf.

Bern, im Juli 1989

Dani Löhner



Senfetalbahn (SEB)  
Dampf-Bahn-Bern (DBB)

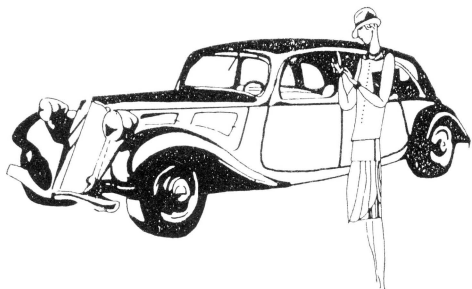


Extrazugs- bzw.  
Sonderzugsbillet  
gültig im  
Dampf-Sonderzug  
vom **18. Juni 1989**

№ 01585



# Bremsentips



Reparaturen, revisionen und ersatzteile.  
Citroën légère, large, 15/6, DS u. ID 19.

Frick Traction-Avant AG  
Dorfstr. 39  
CH-8912 Obfelden  
Telefon 01-761 15 95

Obfelden, 29. mai 1989

Daniel Eberli  
CTAC  
Postf. 1066  
8058 Zürich-Flughafen

Betrifft: Bremsentips (bremszylinderkolben) cz 3/89 s. 106/107.

Werter Dani,

anbei eine kopie aus der cz 4/85 zur orientierung.

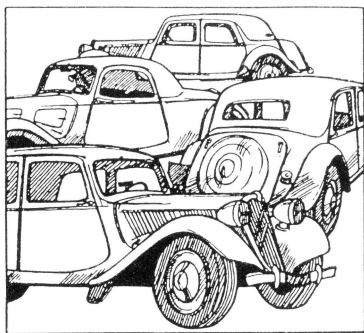
Dazu möchte ich anmerken das:

- bis dato sich kein Tractionbesitzer zur prophylaktischen inspektion der hinteren bremszylinder gemeldet hat.  
Ausnahme: Einer fuhr vor als es nicht nur auf der uhr eine minute vor zwölf war. Die hinteren bremszylinderkolben hatten sich zu seinem glück nur verklemmt. Als er dies sah, wunderte er sich, warum der erfahrene Tractionist der seinen Traction kontrollierte (gem. seiner aussage bremsstromeln demontiert) nicht gemerkt hat dass die falschen kolben montiert sind.
- noch niemand bremszylinderkolben bestellt hat.
- ich schon bei etlichen Tractions, die wegen etwas anderem bei mir waren, bei der kontrolle der hinteren bremsen (im negativfall kostenlos) die zylinderkolben ersetzen musste.
- der von dir schon öfter erwähnte lieferant auf anfrage hin kein interesse für die richtigen kolben zeigte.
- das kein einziger ausländischer ersatzteil-lieferant dieses teil anbietet.
- es mich interessieren würde, ob du das (oder jemand anders) mit den aufgedoppelten bremsbacken (belägen) ausprobiert hast (was meines erachtens ein biertischschlag ist und niemals in einer clubzeitung verbreitet werden dürfte) und die beläge bis auf die minimal stärke von lmm bei geklebten belägen abgenutzt hast.

Mit freundlichem gruss

Armin





Daniel Eberli, im Kellhof, 8463 Benken, Tel. 052 43 25 17

Herrn  
Armin Frick  
Zugerstr. 115  
8810 Horgen

Zürich, 31. Mai 1989

Hoi Armin,

vielen Dank für Deine Reaktion betreffend Bremsentips im letzten Clubheft, sowie für Deinen Hinweis auf Deinen Beitrag in Nummer 4/85. Deine Erfahrungen bestätigen, dass die Bremsen an unseren Autos oft vernachlässigt werden. Vielleicht sind sich die Tractionfahrer einfach nicht mehr bewusst, dass auch ein Auto, das viel steht, Wartung benötigt. Ich muss mich in dieser Beziehung selbst an der Nase nehmen: Ich hatte mir bereits im letzten Herbst vorgenommen, die Bremsflüssigkeit auszutauschen, es dann aber auf der Prioritätenliste immer wieder zurückgestellt, bis es in diesem Frühjahr eben zu spät war und bereits Schäden festzustellen waren. Immerhin habe ich die Sache dann vor der ersten Fahrt in Ordnung gebracht.

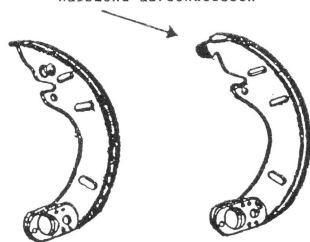
Was den "Tip" mit den aufgedoppelten Bremsbelägen betrifft, so muss ich Dir, so wie es zu verstehen ist, Recht geben: Die Idee ist so absurd, dass sie mir auch nie gekommen wäre. Selbstverständlich können die Beläge nicht aufgedoppelt werden. Würden sie dann auf die Minimalstärke abgefahren, würden die Kolben ja auch wieder herausfallen. Zudem glaube ich kaum, dass man mit doppelten Belägen - wegen der eingeschränkten Einstellmöglichkeit unten - überhaupt die Trommeln montieren könnte.

Mein Vorschlag, der übrigens getestet ist, zielte darauf ab, die andere Seite, das heisst: die Auflagefläche zum Kolben, aufzuschweissen, bis die Differenz ausgeglichen ist. Die beiliegende Skizze soll dies verdeutlichen.

Natürlich ist der Austausch der Kolben besser. Ich habe diese Lösung gefunden, als ich im Jahre 1982 noch nicht wusste, dass die Originalkolben noch erhältlich sind. Und ich habe es, ehrlich gesagt, auch wieder vergessen, sonst hätte ich im Beitrag darauf hingewiesen.

Trotzdem hoffe ich, dass es mir gelungen ist, die Aufmerksamkeit der Leser vermehrt auf ihre Bremsen zu richten. Schliesslich hängt einiges davon ab. Leider werden auch diesbezügliche Beiträge aus unserem Archiv (wo auch der von Dir erwähnte zu finden ist) kaum verlangt.

Halbmond aufschweissen



Mit freundlichen Grüssen

*Daniel Eberli*

P.S. Du wirst sicher einverstanden sein, wenn unsere Korrespondenz im Clubheft veröffentlicht wird.

AM 28. MÄRZ 1989  
ISCH DÄ

FLORENTIN JONAS

UF D'WÄLT CHO

MIR HÄND GROSSI  
FRÖID

**Der CTAC gratuliert**

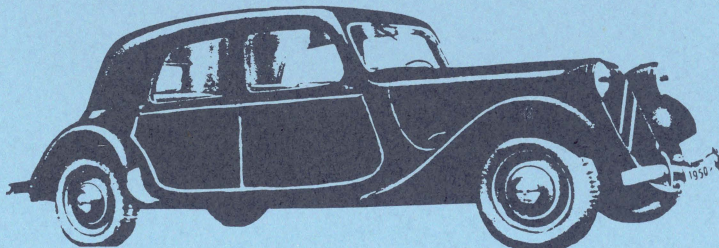
VERENA, JAMES UND LUKAS  
LIEBMANN-FÄSSLER  
FELSENHOFSTRASSE 5  
8340 HINWIL



Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

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



\*\*\*\*\*  
\*  
\* 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: . . . . .  
Adresse: . . . . .  
Tel. P.: . . . . . G.: . . . . . Ich besitze einen  
Traction: Ja O Nein O Typ: . . . . . Baujahr: . . . . . Farbe: . . . . .  
Chassisno: . . . . . Besonderheiten: . . . . .

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich

QUELLE QUE SOIT LA ROUTE

*roulez sur du velours!*

*Supprime les coups de raquettes aux places arrières*

faites monter

JEEP

805 12

CITROËN TRACTION AV.

**L'AMORTISSEUR à RELAXATION**

**"DE CARBON"**

DANS TOUS LES BONS GARAGES - F. ALLINQUANT, Constr. - 6, Rue OLIER - PARIS XV.

A black and white advertisement for a shock absorber. The central image shows a car driving on a roll of carpet, with the text 'roulez sur du velours!' written on the carpet. To the right, a shock absorber is shown vertically. The text 'Supprime les coups de raquettes aux places arrières' is written in a cursive font. The car has 'JEEP' and '805 12' on it. The shock absorber has 'CITROËN TRACTION AV.' on it. The main headline is 'L'AMORTISSEUR à RELAXATION "DE CARBON"'. At the bottom, it says 'DANS TOUS LES BONS GARAGES - F. ALLINQUANT, Constr. - 6, Rue OLIER - PARIS XV.'. There are decorative floral elements in the corners.