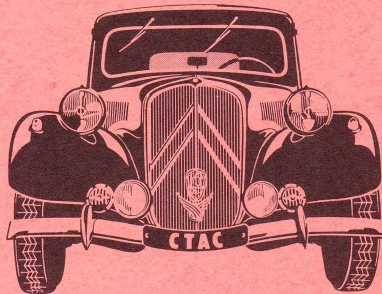


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400  
 Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe  
 Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

## Organisationsplan 1990

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinden	Andreas Rutishauser Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ)
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 045/71 37 80	P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 055/48 65 59

## ORGANISATIONSGRUPPEN

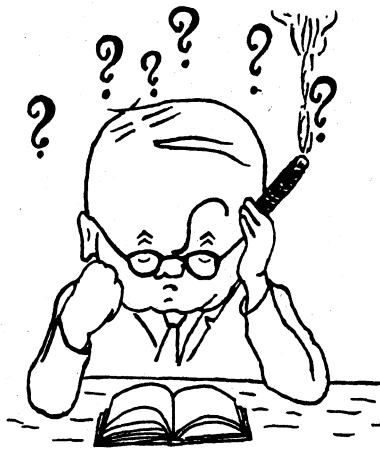
O s t	N o r d	W e s t	S ü d
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P. 031/53 26 44 G. 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 01/784 00 77
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P. 053/61 41 34	Daniel Löhner Schiffлаube 16 3011 Bern P. 031/22 95 71	Lukas Schlumpf Rebusstr. 19 8126 Zumikon P. 01/918 03 86
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P. 052/41 14 68 G. 052/23 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P. 031/42 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Staldenbachstrasse 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P. 055/48 65 59	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P. 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Revisoren: Jürg Deller und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 5/90: 15. Oktober 1990



## I N H A L T

- 110 Rodage
- 111 Treffen und Termine
- 112 Liebling der Unterwelt (hobby 1978)
- 116 Mitglieder stellen sich vor: Koni Fisch
- 118 Post an die Redaktion
- 120 Gruss vom Getriebe
- 122 Regelmässiges Oldtimertreffen
- 124 da Vize hätt züglet
- 125 Info Treffen 7. Oktober
- 127 Anmeldung zum Treffen vom 7. Oktober**
- 129 Inserate und Kleinanzeigen
- 132 Wie komme ich zu einer Traction:  
Bertrand und Alma Nipp
- 135 Bücher und Videos
- 135 Die Redaktion zieht um
- 136 Internationales CTAC Treffen 1991
- 138 Le Bistrot d'André: Jörg Henauer
- 140 Bourgogne '90: Dani Löhner
- 142 La Traction en Bande Dessinée

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroën Bern 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 29 077/93 20 16
Garage und Teile Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T.: 071/67 45 42	Reparaturen und Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel T.: 061/35 25 25	

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion



# RODAGE

Liebe Kameraden,

Die einzige Nachricht aus dem Automobilsektor, die mich während der letzten Wochen aufhorchen liess, war eine Meldung aus dem Hause Citroën, welche besagte, dass die Produktion des 2 CV's jetzt auch in Portugal per Ende Juli eingestellt wurde.

Dieses Auto, heute noch ein lebendes Fossil war bei vielen von uns der Einstieg in die Citroën-Liebe und in die ganz spezielle Auto-Philosophie dieser französischen Marke. Es war damals und bis heute oft das erste und einzig erschwingliche 4-rädrige Fahrzeug auf dem Occasionsmarkt.

Der "deux-lapins", wie mein Vater zu sagen pflegte, war wirklich nicht gerade üppig motorisiert und verlangte einen ganz eigenen flüssigen Fahrstil. Dennoch war er nicht gerade schnell, dafür aber auch weit weniger verkehrsgefährdend als die Sportwagen vieler bereits gut verdienender Kollegen. Das Auto war ein Statussymbol der Studenten und Lebenskünstler.

Neben vielen (rückblickend lebenswürdigen) Mängeln hatte dieser "Regenschirm auf vier Rädern" eben sein ganz besonders, differntes Aussehen, das im weitesten auch an die grosse Schwester, die Traction erinnert. Ich glaube, die meisten liebten de "Döschwo" nur wegen seiner Scheinwerfer und Kotflügel. Das gab dem "Auto" sein Caché und liess es dieses spezielle Image ausstrahlen, das die Besitzer zu geniessen wussten und auch heute noch geniessen.

Ich hoffe, dass dieses Fahrzeug trotzdem noch lange unsere mittlerweile sehr eintönige "Modellvielfalt" im Strassenverkehr prägen wird!

Euer Hans Georg Koch  
Vizepräsident

# Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

7. Oktober 1990 Region Ost **Anmeldung Heftmitte**

## andere Treffen und Daten

22./23. September Extravaganza des Trammuseums Zürich  
Infos bei Guido Hobi, Schulstr. 19, 8307  
Effretikon, 052/32 49 62

29./30. September Veteranenmarkt Kassel

6.-14. Oktober Reise durch die DDR des CAAR  
Infos: W. Steinmetz, Kirchgasse 4  
D-6523 Flörsheim-Dalsheim

Mai 1991 Paris-Nizza organisiert vom CAAR

13.7.- Amsterdam-Moskau-Amsterdam

15.8. 1991 organisiert vom CAAR

September 1991 Weinrundfahrt in Frankreich organisiert  
vom CAAR

30.8.-1.9. 1991 **Int. Treffen des CTAC im Berner Oberland**

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

## **SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT**

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

Citroën 15-Six Traction Avant

# Liebling der Unterwelt

Wenn man ihn sieht,  
denkt man an Verfolgungsjagden  
und Schießereien,  
dabei war er einfach nur bequem  
und schnell.



An einem heißen Augustvormittag des Jahres 1939 – es könnte der 6. gewesen sein – lud die Crème de la Crème der Pariser Unterwelt zu einem kleinen Sekstrübstück. Anlaß dafür gab es genug: Es galt, die Tags zuvor erfolgreich verteidigten Anrechte auf die Einkünfte aus zweifelhaften Geschäften mit noch zweifelhafteren Geschäftspartnern zu feiern – und noch mehr den erfolgreichen Rückzug aus den ebenso zweifelhaften Gegenden, in denen Geschäfte dieser Art getätigt zu werden pflegen.

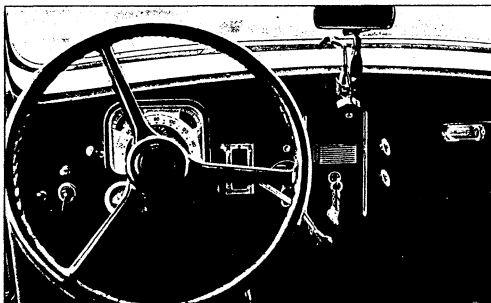
Wesentlich erleichtert wurde dieser Rückzug – man ließ übrigens nur zwei Tote am Verhandlungsort zurück – durch die neueste Errungenschaft des Chefs: durch seinen nagelneuen Citroën 15-Six TrACTION Avant.

Der Chef hatte eben nicht nur bei seinen Geschäften eine glückliche Hand, er wußte auch, wie man so eine glückliche Hand behält – und so wurde auch manches Glas Champagner auf einen Herrn erhoben, dem diese Ehre wahrscheinlich gar nicht so gelegen kam: André Citroën. Er war der Schöpfer dieses 15-Six, und er hatte ihn mit all den Vorzügen ausgestattet, die den Wagen für Jäger und Gejagte so attraktiv machten: eine außergewöhnlich gute Straßenlage, genügend Leistung unter der langgezogenen Motorhaube (mit seinen 77 PS war der 15-Six an die 130 km/h schnell) und so viel Platz im Innenraum, daß sogar Rolls-Royce-Besitzer neidisch wurden.

Aber natürlich waren nicht nur die Gangsterkreise von diesem Fahrzeug angetan: Von den 54 800 Exemplaren, die die Produktionsbänder verließen, soll sogar nur eine Minderheit in die Hände von Verbrechern gefallen sein. Daß dieser Wagen dennoch unter dem Namen "Gangster-Limousine" in die Geschichte eingegangen ist, dafür sorgten unzählige französische Kriminalfilme, in denen sich die Guten und die Bösen im 15-Six gegenseitig jagten. Die überraschende Zahl der Käufer aber waren brave Zeitgenossen,



Genial einfach war die Klimaanlage des Citroën 15-Six: Mit Hilfe eines Kleinsen verchromten Handrades wurde die gesamte Frontscheibe nach vorne hinausgeschoben. Der Fahrtwind hatte nun keine Mühe mehr, die Insassen abzukühlen. Es soll allerdings auch Fahrer gegeben haben, die sommers wie winters die Scheibe geöffnet hatten – der Abhörtung wegen. Die Abdeckscheibe vor dem Seitenfenster war übrigens nur gegen Aufpreis erhältlich. Der Preis dafür: 78 Franc



Das Armaturenbrett war einfach und klar gegliedert: Tachometer, Wassertemperatur- und Benzinstandanzeige hatten dem 15-Six-Fahrer zu genügen. Neben dem Instrumentenbrett die Schaltkulisse des Dreigang-Getriebes und unter dem Rückspiegel das Handrad, mit dem die Frontscheibe aus dem Rahmen herausgehoben werden kann

Bei Betrachtung des Innenraums wird selbst ein Rolls-Royce-Besitzer neidisch!





die einfach von den Leistungen und der Straßenlage begeistert waren.

Citroën begann 1919 mit seiner Automobilproduktion; 1924 gab er dem florierenden Unternehmen seinen Namen, und zu Beginn der 30er Jahre setzte sich bei ihm eine Idee immer fester: der Frontantrieb. André Citroën wollte keine Fahrzeuge mehr mit Heckantrieb bauen. „Habt ihr jemals ein Pferd den Wagen schieben sehen? Ein Pferd zieht!“, so lautete seine Standardantwort auf die Fragen aller Kritiker.

Und so begann er 1931 mit den ersten Entwürfen für einen Frontantriebs-Wagen. 1934 kam das Ergebnis auf den Markt: der Citroën, Typ 7A. Es war ein wirklich revolutionäres Fahrzeug, das mit seiner trittbrettlosen Ganzstahlkarosserie, seinen hydraulischen Bremsen und mit der Drehstabfederung an der Vorderachse seiner Zeit weit voraus war. Die Straßenlage war sensationell; die Kinderkrankheiten wollten aber kein Ende nehmen: Der 7A wurde bereits ein Jahr später vom 11CV abgelöst.

Vier Jahre später erschien dann der 15-Six und wurde sofort zum großen Verkaufsschlager; wenn man heutzutage einen 15-Six fährt, kann man gut verstehen warum: Der Wagen ist ungewöhnlich komfortabel; die Einzelradaufhängung vorne und die Torsionsstabfederung an beiden Achsen sorgen dafür, daß man über die Unebenheiten der Straßen nur so hinweggleitet, dazu trägt natürlich auch der riesige Radstand bei: 309 Zentimeter!

Kein Wunder, daß hier beim Innenraum auch noch von 'Raum' gesprochen werden kann – hier muß man den Hut nicht abnehmen; hier kann man die Beine noch weit von sich strecken. Den Begriff 'Platzangst' wird ein 15-Six-Besitzer wahrscheinlich niemals kennenlernen.

Es wird jedoch nicht nur das Sitzfleisch verwöhnt, auch der Rest des Körpers hat die nötige Hege und Pflege: Der 2,9-Liter-Reihensechszylinder versieht seine Arbeit leise, mit sonorem Schnurren und verfügte bereits bei niedrigen Drehzahlen über so viel Drehmoment, daß dem Fahrer nicht übermäßig viel Schaltarbeit auferlegt wird.

## Daten Citroën 15-Six Traction Avant

**Motor:** Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung×Hub 78×100 mm, Hubraum 2867 ccm, Leistung 57 kW (77 PS) bei 3800 U/min, max. Drehmoment 194 Nm (19,8 mkg) bei 2000 U/min, Verdichtungsgrad 6,3, eine seitliche Nockenwelle, 1 Fallstromvergaser Solex 30 PAAL, elektrische Anlage 6 Volt, 7 Liter Ölinhalt, 12 Liter Kühlwasserinhalt, 70-Liter-Benzintank.

**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Dreigang-Getriebe, 1. Gang unsynchronisiert, 2. und 3. Gang synchronisiert, verschiedene Übersetzungen standen zur Wahl.

**Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Querlen-

kern, hinten Starrachse mit Längslenkern, vorne und hinten Torsionsstabfederung, Teleskop-Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Vierrad-Fußbremse, Gesamtbremsfläche 808 cm<sup>2</sup>, Reifengröße 185×400.

**Abmessungen und Gewichte:** Länge/Breite/Höhe 4760/1800/1560 mm, Radstand 3090 mm, Gewicht 1250 kg, Bodenfreiheit 20 cm, Wendekreis 16,8 m, Kraftstoffverbrauch etwa 15 l/100 km.

**Höchstgeschwindigkeit:** etwa 130 km/h.

**Hersteller:** Société Anonyme Automobiles Citroën, 133, Quai André Citroën, 75747 Paris.

**Bauzeit:** 1939 bis 1956, gebaut wurden 54 800 Stück, Preis 1939: 36 300 Franc.

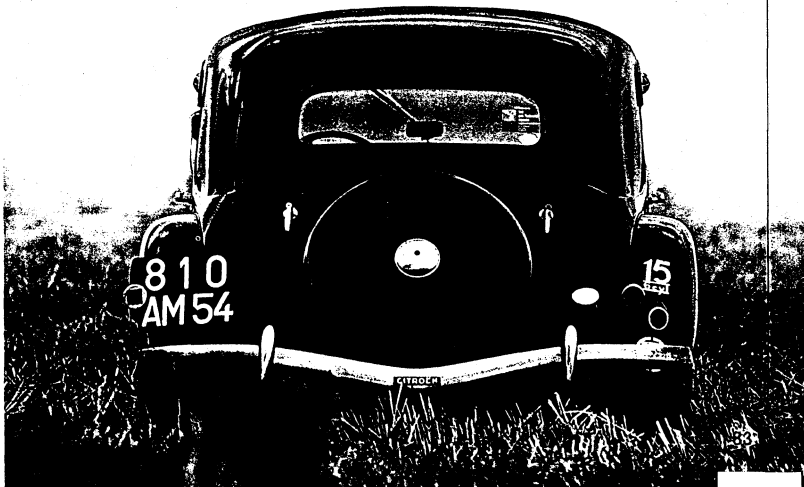
Für den erhöhten Frischluftdurchsatz an heißen Sommertagen hatte sich André Citroën etwas besonders Apartes einfallen lassen: Ein zierliches verchromtes Rädchen, einfach nach links gedreht, schob die Windschutzscheibe nach vorne aus dem Rahmen hinaus und sorgte damit für einen ungehinderten Zutritt des Fahrtwinds. – Wo sind diese einfachen und doch so wirkungsvollen Vorrichtungen bloß geblieben? Eine Spezialität ganz besonderer Art war das 15-Six-Cabrio. Knapp über 2000 Stück wurden davon gebaut. Sie werden in der Zwischenzeit zu Phantasiepreisen gehandelt. Doch auch der 15-Six 'Normale' steigt im Preis wieder kräftig an. Die Zeiten, da man einen auf dem Bauernhof in Frankreich fand, sind leider vorbei.

Text: Jürgen Lewandowski  
Foto: Peter Vann



Der 2,9-Liter-Reihensechszylinder leistet 77 PS, die dem Wagen zu 130 km/h Spitze verhelfen. Der 15-Six war der Liebling aller Mechaniker, da sämtliche Aggregate unter der großen Motorhaube gut zu erreichen waren. So sahen ihn die meisten (unten) – von hinten, denn der 15-Six lag sehr gut; auch Autos mit mehr PS kamen kaum mit

„Haben Sie jemals ein Pferd den Wagen schieben sehen?“



Diamant-Abrihtwerkzeuge  
für Schleifscheiben von  
Produktions-, Präzisions-  
und Werkzeug-Schleifmaschinen

Postfach 220, 5630 Muri (Schweiz)  
Telefon 057 44 44 20  
Telefax 057 44 24 23  
Telex PTT-Zug 868910: NEO DRESS, Zug

An  
CTAC - Redaktion  
Andreas Rutishauser  
Hirtenstallweg 2  
8805 Richterswil

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

5630 Muri (Schweiz),

Mitglieder stellen sich vor

In Heft 1/90 auf Seite 12 hat sich unser Neumitglied (Mitglieder), Familie Kachramanow vorgestellt. Beim Lesen dieses Berichtes habe ich festgestellt, dass mein Auto aus dem selben Hause stammt.

Das hat mich motiviert, die Feder zu ergreifen und uns endlich, nach 2 Jahren im Club, hiermit vorzustellen. Zu unserer Entschuldigung ist zu sagen, dass wir schon an einigen Treffen dabei waren und wir deshalb nicht mehr so unbekannt sind.

Also unser Steckbrief lautet wie folgt:

Koni Fisch	1948
Culotte - 15/6 mit Rad	1949
Dagmar Fisch	1954
Murielle Fisch	1977
Martial Fisch	1980
Cocotte - CX Athena	1982
Negerli - CX 25 Break	1986

Die Geschichte unserer Culotte 15/6 beginnt bei einer Geschäftsreise im Jura. Mit einem holländischen Vetreter auf Kundenbesuch in Saignelégier, wurden wir zum Mittagessen nach Muriaux entführt. Im Verlaufe des kulinarischen Vergnügens erfuhren wir, dass hier ein Oldtimer-Museum entstehen sollte. Mein Vetreter, selber Besitzer mehrerer Oldtimer, war Feuer und Flamme, so dass das geschäftliche Vorhaben ein jähes Ende fand. Die restliche Zeit investierten wir in verschiedenen Scheunen und Garagen, und wurden auch so vom Staunen und Fachsimpeln müde. Unter Plastik versteckt, erblickten bei diesem Rundgang meine schon etwas überforderten Augen eine Traktion, welche leise vor sich hin weinte.

Sofort bekam ich ein weiches Herz und ein zaghaftes nachfragen bei unserem Gastgeber Mr. Frésard, war unumgänglich. Die Antwort katapultierte mich aus den Socken! "Oui, Oui vous pouvez l'avoir". Da Französisch für mich wie eine Muttersprache ist, wurde gleich alles in's Reine gebracht.

Mit gemischten Gefühlen fuhr ich nach Hause, um meiner Familie klar zu machen, dass aus dem geschäftlichen Termin anstatt eines Auftrages, eine Traktion das Rennen gemacht hatte. Die Begeisterung war so gross, dass ich schon 2 Wochen später mit meiner Geliebten erneut in den Jura zu einer Probefahrt reisen musste.

Da es noch einiges zu revidieren gab und es auch noch die Motorfahrzeugkontrolle zu bewältigen galt, mussten wir uns in Geduld üben. Nach 6 Monaten, die für uns eine Ewigkeit dauerten, traf dann mein Geschenk zum 40. Geburtstag endlich ein.

Kaum stand das Auto vor unserer Haustüre, waren wir auch schon beim 1. CTAC-Treffen im Thurgau dabei. Weitere Treffen folgten, weil es immer so schön war und wir über die herzliche Kameradschaft aller Anwesenden so erfreut waren. An dieser Stelle recht herzlichen Dank im Namen meiner ganzen Familie an die Organisatoren dieser Treffen.

Dass es mit unseren Autos immer wieder Ueberraschungen gibt, ist kein unbeschriebenes Blatt. Auch wir blieben davor noch verschont.

Schnell einmal ist uns aufgefallen, dass wir mit unserem 15/6 nie an die Leistungen der 11/4 herankommen und unsere Culotte immer am "brünzeln" (lese Wasser lassen) war, deshalb auch der Name Culotte.

Trotz einiger operativen Eingriffe meinerseits (Einbau eines Thermometers, zweiter Ventilator, Aenderungen am Alternator) sowie eines Club-Garagisten (Geräusche in der Bremse, div. Servicereparaturen) blieb die Leistung unserer alten Dame unter den Erwartungen.

Da dieser Winter zum Frühling wurde, liegt auf der Hand, unsere Culotte braucht Bewegung.

Rarr... Rarr... Rarr, was ist los? Nichts! Das ganze nochmals mit Ueberbrückungskabel - Rarr.. Rarr... puff - eine schwarze Rauchwolke - Sie läuft! Ein Hoffnungsschimmer, jedoch nicht für lange.

Ein Telefon zum Club-Garagisten - Wasser im Oel - Kühlungsprobleme - was tun ?? Na ja, Zylinderkopf abnehmen und dann... und dann, als ich den Hörer auflegte war mir schwarz vor Augen.

Ein Verzweiflungs-Anruf bei unserem Präsi war die Folge. Dani besten Dank für Deine Ratschläge, lies diesen Bericht weiter und Du siehst meine Probleme haben sich aufgelöst.

Auch neuzeitliche Autos brauchen ab und zu einen kosmetischen Aufenthalt beim Fachmann. Von meinem Garagisten auf meine Sorgenfalten angesprochen, schüttete ich mein bekümmertes Herz aus. Ein Lächeln huschte über das Gesicht des Garagisten. " Herr Fisch, bringen Sie das Auto zu mir, mein Vater braucht wieder etwas für sein Hobby." Es stellte sich heraus, er hatte die Lehre auf diesen Autos gemacht und auch jahrelang darauf gearbeitet.

Als ich den Vater kennen lernte wurde mir klar, mein Auto wird eine zweite Geburt erleben.

Nun zur Krankheit:

Der Zylinderkopf wurde abgenommen - die Zylinderkopfdichtung hat überhaupt nicht gepasst, die vorderen und hinteren Kühlkanäle waren zur Hälfte mit der Dichtung überdeckt. Die Kolben 1 und 6 waren durch die Ueberhitzung um ca. 1 mm zusammengeschrumpft, die Folge war zu wenig Leistung. Die Kolben 1 und 2 vorne sind ca. 2 mm über den Motorblock vorgestanden. Dieses Problem wurde auf einfache Weise gelöst, unter die Zylinderkopfdichtung wurde eine zweite Dichtung mit 2 Oeffnungen gelegt, um die fehlenden 2 mm auszugleichen.

Nach diesen Erkenntnissen und mit einem überhitzten Kopf bin ich nach Hause gefahren um zu verdauen. Ich wollte gar nicht mehr wissen was noch kommen mag.

Nach eingehenden Abklärungen wurde mir vom Senior-Garagisten versprochen - Sie bekommen wieder ein perfektes Auto - alle Ersatzteile können wir bekommen, seien Sie unbesorgt.

Kann man unbesorgt sein, wenn ein Bestandteil der Familie krank ist ?? In diesem Falle wurde ich sogar erleichtert. Ich bin zuversichtlich und freue mich auf die Genesung meiner Traction, kann aber den Aerger in Richtung Jura nicht verbergen.

Auf Grund dieses Berichtes soll aber kein Misstrauen gegenüber unseren Club-Garagisten aufkommen, ich bin überzeugt, Sie arbeiten gut und zuverlässig.

Wir freuen uns schon jetzt wieder auf die nächsten Treffen, hoffentlich mit einer spritzigen und kühlen Culotte - bis bald

und guten Start

Familie Fisch

Muri

GÉRARD BINNENDIJK  
Fraumattstrasse 35

4410 L i e s t a l

Liestal, den 23. Juli 1990

Herrn  
Andreas Rutishauser  
Hirtenstallweg 2

8805 R i c h t e r s w i l

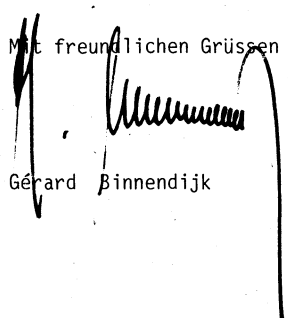
Re.: Citroen - Fotos

Sehr geehrter Herr Rutishauser,

in der Anlage überreiche ich Ihnen zwei Foto-Postkarten, die ich auf einer meiner Reisen in England fand.

Vielleicht finden Sie Ihr Interesse?

Mit freundlichen Grüessen

  
Gérard Binnendijk

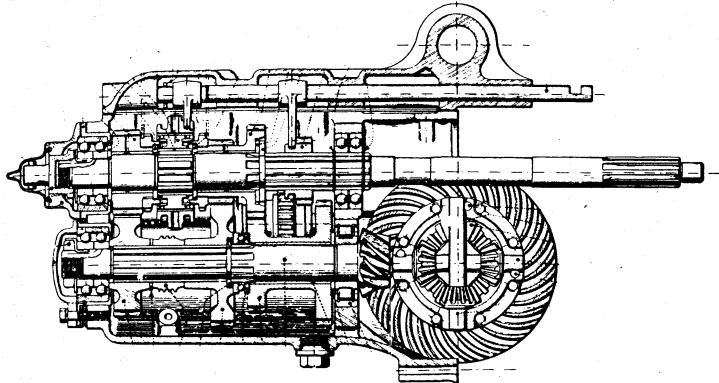
Anlage



# GRUSS VOM GETRIEBE GRUSS VOM GETRIEBE

## GESAMTPLAN DES GETRIEBES

LINROSSCHNITT DURCH DIE MITTE



Anlässlich des vergangenen "Randonnée Alpine" konnte ich feststellen, dass verschiedene Traction-Fahrer mit ihrem Getriebe nicht sehr zümpelich umgehen. Nun ist aber gerade dieser Teil unseres sonst recht robusten Autos recht empfindlich. Zudem gehen Reparaturen meistens sehr ans Portemonnaie. Bevor ich näher auf einige Sünden eingehe, möchte ich kurz die Funktionsweise des Traction-Getriebes skizzieren, so wie ich sie verstehe. Ich bin kein Garagist - ein solcher könnte sicher hier besser Auskunft geben. - Für das allgemeine Verständnis und die Praxis dürfte es genügen.

Die Beschreibung bezieht sich auf das 11-er Getriebe. Dasjenige des 15/six weicht in der Konstruktion davon ab; in der Funktionsweise jedoch - und damit in den Fehlern, die man damit begehen kann - ist es identisch.

Die Beschreibung bezieht sich auf das 11-er Getriebe. Dasjenige des 15/six weicht in der Konstruktion davon ab; in der Funktionsweise jedoch - und damit in den Fehlern, die man damit begehen kann - ist es identisch.

Im oberen Teil des 11-er Getriebes befindet sich die Hauptwelle, die auf der Motorenseite in der Mitnehmerscheibe der Kupplung endet. Am gegenüberliegenden Ende befindet sich der Zapfen für die Anlass-Kurbel. Unterhalb dieser Welle befindet sich die zweite Welle, die auf der einen Seite stumpf im Gehäuse endet, an deren anderem Ende sich jedoch direkt das Pignon (der Antriebskolben für das Tellerrad des Differentials) befindet. Eine dritte, kurze Welle ist in der Mitte und seitlich versetzt angeordnet. Sie trägt das Zwischenrad des Retourganges. Auf diesen Wellen laufen, zum Teil mit Innenverzahnung, die verschiedenen Zahnräder, die, je nachdem, ob sie sich im Eingriff befinden oder nicht, die unterschiedlichen Unterstellungen bilden, um die Kraft und Drehzahl des Motors auf die gewünschte Art auf die Strasse zu bringen. Mit den im Getriebedeckel angebrachten Schaltklauen werden die Zahnräder in Eingriff gebracht, das heisst, vor und zurück geschoben.

Damit die Gänge gewechselt werden können, müssen die entsprechenden Räderpaare synchron drehen. Der 2. und 3. Gang sind synchronisiert, das heisst, auf der Nabe des Kupplungskörpers des entsprechenden Zahnrades sitzt ein elastischer Synchronring, der beim Schalten radial angepresst und durch Reibung von der äusseren Gleitmuffe mitgenommen wird. Dieser Synchronring zieht über einen Sperrkörper die Schaltmuffe in die gleiche Umdrehung; somit wird die Umdrehungsgeschwindigkeit von Schaltmuffe und Kupplungskörper gleich, und das Eingreifen der Innenverzahnung der Schaltmuffe in die Aussenverzahnung des Kupplungskörpers ist gegeben.

Der erste Gang ist nicht synchronisiert. Will man diesen einlegen, muss die Drehgeschwindigkeit durch den Fahrer angeglichen werden. Dies ist am Einfachsten im Stillstand. Ein geübter Fahrer kann dies auch mit Zwischengas und Zwischenkuppeln tun. (Das Gleiche gilt übrigens auch für das Schalten vom 3. in den 2. Gang, wenn die Synchronisation verschlissen ist.) So weit die *Theorie*. Wie aber sieht die *Praxis* aus?

Das Zwischengas-Geben wird heute nicht mehr von allen Fahrern beherrscht, weil es bei den modernen Getrieben nicht mehr nötig ist. Wird also während der Fahrt vom 2. in den 1. Gang geschaltet, müssen die folgenden Schritte in der angegebenen Reihenfolge getan werden:

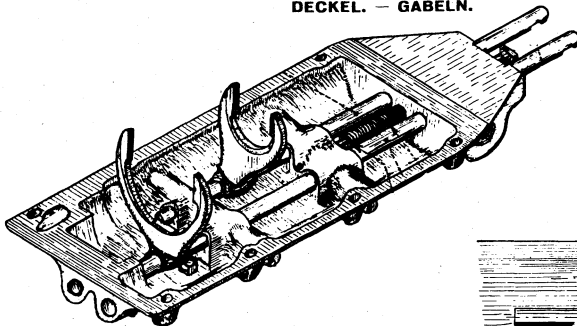
1. Auskuppeln. 2. Schalthebel in 0-Position bringen. 3. Kupplung loslassen
  4. Dosiert Gas geben. 5. Auskuppeln. 6. 1. Gang einlegen 7. Kupplung langsam loslassen und gleichzeitig etwas Gas geben, um die Drehzahl anzupassen.
- Wird die Kupplung nicht in der 0-Position losgelassen, nützt die ganze Zwischengas-gerei nichts, da die Drehzahlerhöhung gar nicht an das Getriebe weitergegeben wird. Mit Übung und Gefühl ist es so möglich, in den ersten Gang zu schalten, ohne dass unangenehme Geräusche ertönen. Im Zweifelsfall hält man jedoch besser an.

Eine weitere Unart des Getriebes (oder des Fahrers...) zeigt sich jeweils vom roten Ampeln: Beim Einlegen des 1. Ganges ertönt ein kratzendes Geräusch. Im Grunde ist dies darauf zurückzuführen, dass im falschen Moment "Zwischengas" gegeben wurde: Das Fahrzeug - und damit die untere Welle des Getriebes - stehen still. Mit dem Schalthebel in der 0-Position und losgelassenem Kupplungspedal dreht sich jedoch die obere Welle im Leerlauf. Die Drehzahldifferenz lässt die Zahnräder kratzen. Abhilfe ist möglich durch kurzes Eindrücken des 2. oder 3. Ganges, so dass diese Synchronringe die Welle abbremsen (bis sie verschlissen sind...) oder den 1. Gang eingelegt lassen und mit durchgedrücktem Kupplungspedal zu warten bis das grüne Licht erscheint - sofern man nicht den Motor ganz abstellen will. - Doch auch da sollte man das Kupplungspedal vor dem Starten drücken, sonst ist man wieder gleich weit wie oben.

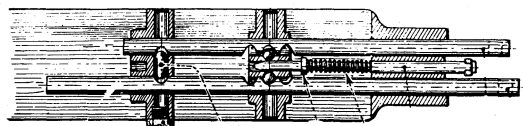
Dass man eine Traction wenn immer möglich nicht anschleppen soll - und wenn, dann nur im 3. Gang und ohne schlagartiges Loslassen der Kupplung, - sollte sich mittlerweile unter Tractionisten herumgesprochen haben. Generell gilt, dass eine Traction viel langsamer und gefühlvoller geschaltet werden will, als ein moderner Wagen. Wenn man sich jeweils beim Schalten die Vorgänge im Getriebe in Erinnerung ruft und die obigen Ratschläge berücksichtigt, wird es das Getriebe mit einem langen Leben danken.

Daniel Eberli

DECKEL. — GABELN.



Verriegelung der Gabelwellen





W. J. und Z. Erni  
Klosterstrasse 9  
5430 Wettingen  
Tel. 056/27 14 61  
Fax 056/27 14 62

Gasthof Sternen Kloster Wettingen

*Präsident  
Citroen , Traction en avant  
Club  
Postfach 1066  
8058 Zürich - Flughafen*

*Oldtimer Apéro im Gasthof Sternen, Sonntag 5. August*

*Sehr geehrter Herr Präsident*

*Jeden ersten Sonntag im Monat treffen sich die  
Oldtimer-Freunde "aller" Marken zum Apéro  
und Plauderstunde des "rostigsten Hobby's"  
im traditionsreichen Gasthof Sternen beim  
Kloster Wettingen.*

*Wir würden uns freuen auch Sie und Ihre Club-  
kollegen bei uns zu begrüßen.*

*Für Fragen steht Ihnen Peter Kohler, Mitglied  
des Schweizer Mercedes-Benz Veteranen Clubs,  
Tel: Schweiz , 056 26 78 40 gerne zur Verfügung.*

*Mit freundlichen Grüßen*

*Walter und Zineb Erni*

*Wettingen im Juli, 1990*

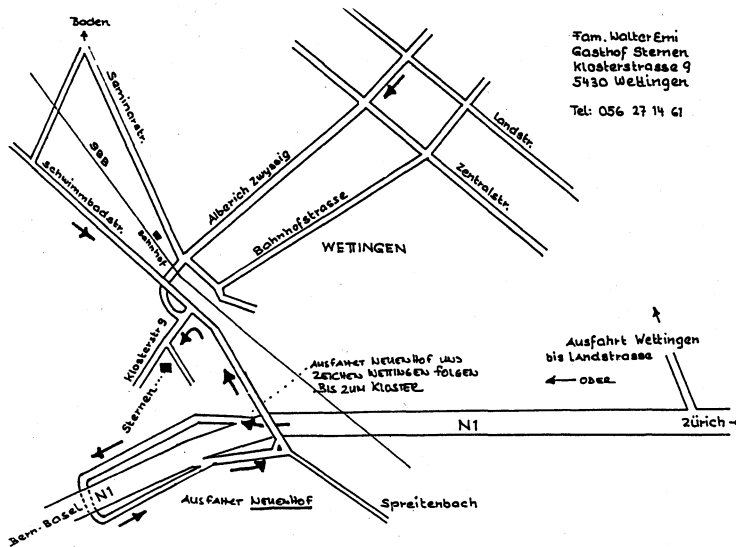




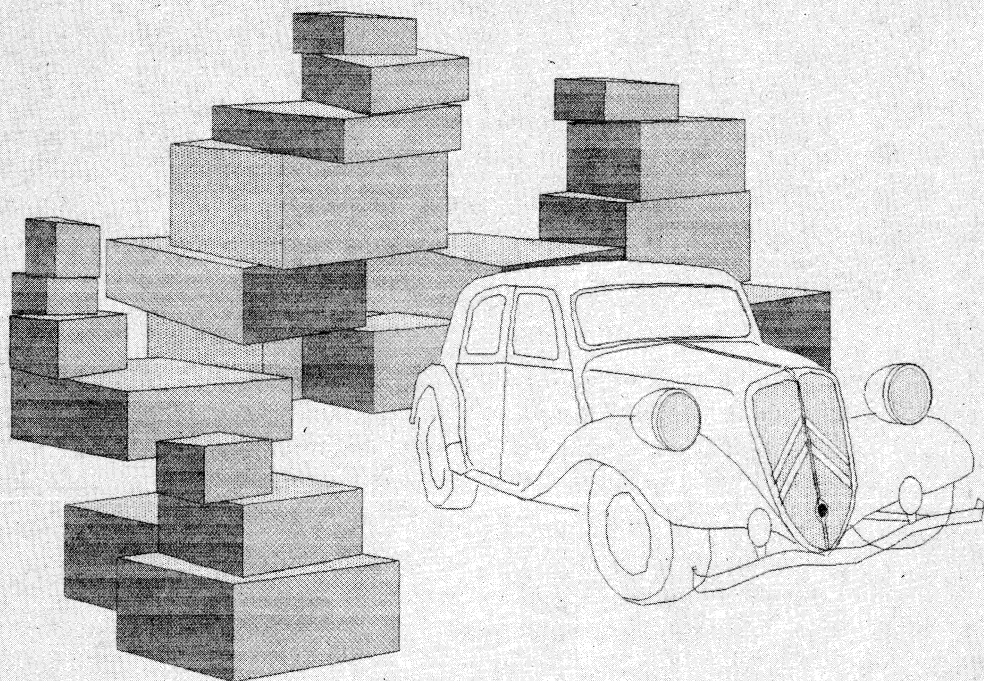
Treffpunkt der Oldtimer im Gasthof Sternen in Wettingen, AG.  
 Jeden ersten Sonntag im Monat, ab 10:00 Uhr, treffen sich  
 die Oldtimer "aller" Marken zum Frühstück, Morgenschoppen,  
 Apéro oder Mittagessen im Gasthof Sternen in Wettingen.

Nächste Treffen

Sonntag, 5. August                      Sonntag, 2. September  
 Sonntag, 7. Oktober                    Sonntag, 4. November  
 Sonntag, 2. Dezember



# Wir haben gezügelt!



unsere neue Adresse:

**Patty und Hans Georg Koch  
Breiten**

**6022 GROSSWANGEN**

**Tel. 045 71 37 80**

# 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:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- \* Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6cm, Stk Fr. 3.- + Versand
- \* Universaltassen, weiss mit Clubemblem, Stk Fr. 7.50 + Versand
- \* Clubkleber mit Clubemblem, 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 Goldplaqué  
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

---

Wer möchte meinen vor 15 Jahren total revidierten schwarzen

## **TRACTION 11BN MOD. 53**

liebevoll übernehmen? Das Fahrzeug ist in gutem Zustand und fahrbereit.

Preisidee: sFr. 12500.--

Interessierte können mich während der Bürozeit unter folgender  
Telephonnummer erreichen: 031/62 59 22

Roger Matthey de l'Endroit  
Thunstrasse 2  
3005 Bern

# Inserate und Kleinanzeigen

## zu verkaufen:

AEL 1949, Rennwagen auf Basis der Traction. Zu 80% durch Peacock Engineering restauriert. Einmaliges Fahrzeug!  
Besonderheiten: DB-Motor, EPAF Auspuff, Solex-Doppelvergaser, Aluminium Chassis und Karrosserie.  
Nähere Auskunft beim Clubpostfach

## zu verkaufen:

Traction 11 B 1952  
45'000 km, schwarz, aus Familienbesitz  
guter Zustand

M. Dorkel  
11, rue de la Tuilerie  
BETVILLIER  
F-57410 Rohrbach les bitche  
Tel.: 0033/87 09 90 87

Der welsche Traction-Club (CCS 34/57) fertigt die Federn der Haubenhalter (Teilenummern 299'763 und 299'764) nach.

Preis pro Stück: 4.80 + Porto

CCS 34/57, Case postale 327, 1001 Lausanne

Zu verkaufen: gummipuffer f. handschuhfachdeckel. Gummipuffer f. untere querlenker vorderachse. Radmuttern f. felgen ab 1934-48. Neue obere querlenkerwellen m. büchsen. Neue Solexvergaser f. 4 u. 6 zyl.motoren. Garagenwagenheber Blackhawk 1,5 t. Pignon/tellerrad 10x31 7C economique, 8x31 11 familiale/commerciale. Stossdämpfer 11 familiale/commerciale/15-6. Viele neu-/occ.teile ab typ 7A 1934 - 1957, motor-/getriebe-/vorderachs-/hinterachsteile, kotflügel, türen, lampen, kofferdeckel etc. Betriebsanl. 7CV limousine/cabriolet. Ersatzteilkat. Traction Avant u. Traction Arriere 1934-36. Rep.handbücher u. ersatzteilkat. T.A. bis 1957. Buch ICCCR Holland sowie England. Stossdämpfer Borgward Isabella hi. 54-61, Triumph Herald hi. 61-62, Willys Jeep vo. 48-54, VW bus vo. & hi. A. Frick, T. 01-761 15 95.

FOR ALL RUST  
LOCKED  
PARTS



**FLICK** SAEING OIL



*flies to the rescue*

also obtainable in the handy 2 1/2 size from all leading garages or direct. We will pay postage.  
Fletcher Miller Ltd., Hyde, Manchester

FM13/F110



**"neo"**  
BATTERY  
CAPACITY  
INDICATOR AND  
AMMETER

Flush fitting in fascia or steering column mounting. Indicates state of charge, graded colour scale shows low, medium & full. 6 and 12V. STEERING COLUMN MODELS 35/- each. FACIA MODEL 30/- each. STEERING COLUMN AMMETER 21/- each.

From Garages, Halfords, or Direct.

NEO ELECTRICAL INDUSTRIES LTD Manchester 7

**Michelin**  
MAPS & GUIDES  
1952 EDITION  
MICHELIN  
GUIDE to  
FRANCE

NOW AVAILABLE  
21/- (Packing and Post 9d.)  
THROUGH YOUR USUAL BOOKSELLER  
Also Regional Guides to France and Maps of France and Continental Countries.  
Price List from Exclusive Distributors.  
**ANGLO-FRENCH PERIODICALS LTD.**  
(Dep. No. 2) 25 VILLIERS STREET, W.C.2.

# 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

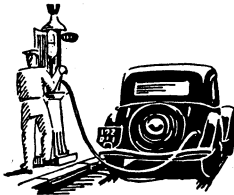
elektronische Relais-/Sicherungskasten  
für versteckten Einbau  
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder  
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

grosses Ersatzteillager

Restauration  
ganzer Tractions



Christian Heussi  
alte Landstrasse  
8865 Bilten (GL)

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



Bertrand und Alma Nipp-Uehlinger  
Steinackerstrasse 61  
4147 Aesch  
Tel. P 061 78 20 23/G 45 52 93

CITROËN TRACTION AVANT CLUB  
POSTFACH 1066  
8058 ZÜRICH FLUGHAFEN

Aesch, 18. Juni 1990

### "Traction-Avant"-Club

SEHR GEEHRTE HERREN,

Es war einmal ein junger Mann, der im Jahre 1963 zusammen mit seinem älteren Kollegen und seinem Bruder in einem Citroen Large zum Sommerurlaub nach Finnland aufbrach. Seit dieser Zeit gehörte seine grosse Liebe diesen schönen und schnittigen alten Autos. In den 70er-Jahren baute er mit viel Geduld aus über tausend Teilen eine verkleinerte Originalausgabe seines Lieblingsautos, das heute noch, geschützt unter einer Glashaube, uns und vielen Besuchern viel Freude bereitet.

Vergangene Pfingsten fuhren wir zu unserem alljährlichen Wochenende ins Burgund. Chambolle-Mussigny: grosses Polizeiaufgebot, Verkehrsstockungen, wir werden angewiesen aufs Trottoir zu fahren und anzuhalten. Nach einigen Minuten Wartezeit kennen wir auch schon den Grund dieser Massnahmen. Dutzende von "Tractions-Avants" schlängeln sich durch die engen Strässchen dieses Weindorfes. Einer schöner als der andere, poliert und herausgeputzt. Kennzeichen aus der Schweiz, Deutschland, Holland und vor allem Frankreich verraten uns deren Herkunft. Wir sind hingerissen und fasziniert. Am liebsten hätten wir unseren Citroen "BX" 16 valve eingetauscht. Nach dieser eindrücklichen Parade war uns nur eines klar: jetzt muss so ein Oldtimer her, nur wie?

Bereits am Pfingstmontag nehmen wir aufgrund eines Inserates im Auto-Motor- und Sport Kontakt mit einem Anbieter auf, der ein schönes Modell samt Ersatzteilen zum Verkauf ausschreibt. Leider steht der Wagen in Holland, nördlich von Eindhoven. Etwas zu weit für eine Besichtigung. Doch das Glück bleibt uns hold. Am Donnerstag, 7. Juni 1990 entdecken wir ein weiteres Angebot in der Automobil-Zeitung: Gut erhaltener Citroen BL 11 zu verkaufen, ab Motorfahrzeugkontrolle Zürich 18.8.1989. Kontaktaufnahme mit dem Besitzer, wir wären die ersten Interessenten und könnten das Auto am kommenden Samstag besichtigen. Bei sintflutartigem Regen fahren wir wie verbart ins "Säuliamt" etwas nervös und mit gemischten Gefühlen. Wie sieht er aus? in welchem Zustand ist er wohl? Dann stehen wir vor ihm. Glänzend, kein Rost, tip-top Interieur, alles Originalzustand. Für mich als Autolaie

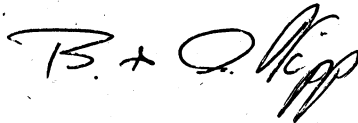
ist der Fall klar, wenn nur mein Mann noch den technischen Zustand als gut beurteilt. Auch Petrus hat eine Einsicht und lässt für eine gute Stunde die Sonne scheinen, sodass wir zu einer Probefahrt aufbrechen. Ein erhebendes Gefühl. Alles läuft rund, mein Mann ist zufrieden. Nach unserer Rückkehr wird bei einem Glas Wein der Kaufvertrag aufgesetzt und unterzeichnet. Leider muss er noch eine Woche dort bleiben, bis alle Formalitäten erledigt sind. Es kommt eine hektische Woche, Versicherungen anpassen, Fahrzeugausweis und Wechselnummern beantragen. Nicht zu vergessen, auch eine zusätzliche Einzelgarage muss gesucht werden. Am Donnerstagnachmittag haben wir alles beisammen. Samstagnachmittag ist Uebergabetermin.

Mit dem Zug und die Wechselschilder unterm Arm fahren wir wiederum ins "Säuliamt", diesmal bei strahlendem Wetter. Der Besitzer erwartet uns bereits am Bahnhof und führt uns in seinem Auto nach Hause. Unser Liebling wird aus der Garage gefahren und die Nummernschilder angebracht. Noch schnell eins, zwei Erinnerungsfotos und gemütlich nach Hause. Doch weit gefehlt! Der Anlasser tut wohl seinen Dienst, an der elektrischen Anlage muss es liegen, diagnostiziert mein Mann. Der eine Dorfgaragist ist nicht zu erreichen, der andere weigert sich an einem Oldtimer eine Reparatur vornehmen. Was tun? Letzte Rettung TCS-Pannendienst. Hoffentlich hat dieser ein Flair für alte Autos. Nach kurzer Wartezeit kommt er angebraust. Ist begeistert und erklärt er wäre auch Besitzer eines Oldtimers. Leider lässt sich der Schaden nicht definitiv beheben, doch ausgestattet mit einer Notüberbrückung und der Versicherung des Mechanikers, dass wir so ausgerüstet ganz sicher unsere Fahrt Richtung Basel antreten könnten, machen wir uns auf den Heimweg. Glücklicherweise nochmals die Dienste der SBB beanspruchen zu müssen. Nach einer flotten Fahrt über Land sind wir tatsächlich gut zu Hause angekommen. Nun wird sich diese Woche unsere Citroen-Vertretung mit den Problem auseinandersetzen. Unsere vorgängigen Erkundung haben ergeben, dass diese einen Spezialisten für TrACTION-Avant beschäftigt und so freuen wir uns bereits auf unsere zukünftigen Ausfahrten mit unserem guten "alten" Stück.

So sind wir also zu "unserem" gekommen. Und nun möchten wir Sie höflich anfragen, wie kommen wir zu unserer Mitgliedschaft im "TrACTION Avant"-Club? Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns die notwendigen Unterlagen zukommen lassen könnten.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen im voraus bestens und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



beiliegend:  
Fotokopie des Originalfahrzeugausweises dat. 3.2.1958

1959

Erneuerung

24. DEZ 1958

Motorfahrzeugkontrolle  
Kant. Motorfz. Luzern

Erneuerungen — Rencouvelements — Rinnovamenti

SCHWEIZERISCHE EIDGENÖSSENSCHAFT  
CONFEDERATION SUISSE  
CONFEDELAZIONE SVIZZERAFAHRZEUGAUSWEIS  
PERMIS DE CIRCULATION  
LICENZA DI CIRCOLAZIONEBundesrat vom 13. März 1932  
über den Motorfahrzeug- und Velocipedverkehr  
L'Assemblée fédérale du 13 mars 1932 sur  
la circulation des véhicules automobiles et des cycles  
Legge federale del 13 marzo 1932 sulla  
circolazione degli autoveicoli e dei velocipediDieser Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt  
und ist jährlich zu erneuern  
Ce permis est établi pour l'année civile  
et doit être renouvelé chaque année  
Questa licenza è rilasciata per la durata dell'anno civile  
e deve essere rinnovata ogni anno

## Neuer Ausweis

Angaben über das Motorfahrzeug  
Indications relatives au véhicule automobile **LU 673**  
Indicazioni concernenti l'autoveicolo

Art des Motorfahrzeugs **Personenwagen**  
Genre du véhicule automobile  
Genere dell'autoveicolo

Betriebsstoff **Benzin**  
Carburant  
Carburante

Hersteller des Fahrzeugchassis **CITROEN** **TS Nr.**  
Constructeur du châssis  
Costruttore del telaio

Herstellungsjahr **1952** Nr. des Chassis **598 822**  
Année de construction  
Anno di costruzione  
n° du châssis

Anzahl der Zylinder **4** Nr. des Motors **AK 11 178**  
Nombre des cylindres  
Numero dei cilindri  
n° du moteur

Zylinderbohrung **78** Kolbenhub **100** Leistung **9,734**  
Alésage  
Course  
Puiss. CV  
Potent. HP

Karosserie Form **Limousine** Farbe **schwarz**  
Carrosserie Form  
Carrozzeria Form  
Couleur

Gesamtwicht des Fahrzeuges **1065** Nutzlast   
Poids du véhicule à vide  
Peso a vuoto del veicolo  
Charge utile  
Carico utile

Zahl der Plätze **4-5** Gesamtgewicht   
Nombre de places  
Numero dei posti  
Poids en pleine charge  
Peso a pieno carico

Anhänger   
Remorque  
Rimorchio

Sitzausstattung **Seltenwagen**  
Siège arrière  
Sediliere  
Carroncinio laterale

Prüfungsdatum **Lu-3.2.58** Expertenbericht Nr.   
Date de l'examen  
Data dell'esame  
Rapport de l'expert, n°  
Rapporto del perito, n.

Kontrollschild Nr. **LU 673**  
Plaque de contrôle n°  
Targa di controllo n.

Gebühr **Fr. 2.50** Steuer **Fr. 242.--**  
Taxe  
Imposta

Halter — Détenteur — Detentore

Name und Vorname **Scherer Kandid**  
Nom et prénom  
Cognome e nome

Beruf **Landw. & Gär.** Ammann  
Profession  
Professione

Strasse **Budligen 1900**  
Rue  
Strada

Wohnort **LUZERN**  
Domicile  
Domicilio

Geburtsdatum **31.3.1901**  
Date de naissance  
Data di nascita

**LUZERN**, den **23.9.58/Sch**  
II

Kant. Motorfahrzeugkontrolle  
Luzern

Unterschrift des Halters  
Signature du détenteur  
Firma del detentore

*M. Scherer*

Versicherung: **WINTERTHUR-3656 018**  
**235/121/61**



## **Bücher und Videos**

Es sind einige neue Bücher über Citroën auf dem Markt erschienen, die ich Euch kurz vorstellen möchte:

### **LA TOUR DU MONDE EN TRACTION**

von Eric, Yann, Luc, Toff und Thierry  
ISBN 2-221-05782-1, Edition R. Laffont, Paris

Sicher habt Ihr schon davon gehört, dass 5 junge Franzosen in den Jahren 1989 und 1990 mit 2 Tractions das Abenteuer wagten, die Welt zu umrunden. In diesem Buch (auf Französisch) schildern sie ihre Erlebnisse während dieser Reise: die Probleme mit den Autos und mit sich selbst, Begegnungen mit Leuten in fremden Kontinenten usw.. Einige Farbfotos dokumentieren die Reise im Bild. Das Buch kostet ca. Ffr. 120.--.

### **8. ICCCR FLEVOHOF HOLLAND**

Endlich ist das Buch zum 8. ICCCR erschienen. Es zeigt das Treffen in vielen Bildern, auch die inzwischen berühmte 22CV Traction. Ein Exemplar ist in der Clubbibliothek und kann ausgeliehen werden.

### **CITROEN XM**

Von diesem schon früher beschriebenen Buch hat die Clubbibliothek ein Exemplar als Geschenk erhalten. Es kann ab sofort ausgeliehen werden.

### **VIDEOFILM VOM PFINGSTTREFFEN IM BURGUND**

Alle, die an diesem Treffen teilgenommen haben, werden bemerkt haben, dass dabei gefilmt wurde. Jetzt ist ein 45-minütiges Video herausgekommen, das bei der Redaktion bestellt werden kann. Preis Ffr 340.-, Termin 31. 10. 1990.

## **Die Redaktion zieht um**

Ab 1. Oktober werde ich zum ersten Mal in meinem Leben, in einen 'fremden' Kanton ziehen, und nicht mehr mit Zürcher Schildern am Auto herumfahren. Die neue Adresse lautet:

Andreas Rutishauser  
Staldenbachstrasse 9a  
8808 Pfäffikon (SZ)  
Tel.: 055/48 65 59

Dank eines Telefonbeantworters könnt ihr mir auch Nachrichten hinterlassen.

# Internationales Treffen

## Interlaken 1991

Den Protokollen der Sitzungen für das Internationale Treffen 1991 von Interlaken dürfen wir entnehmen, dass die Organisation gute Fortschritte macht.

Eine erfreuliche Anzahl von Helfern hat sich zur Verfügung gestellt. Nun suchen wir Sponsoren, Preise für Wettbewerbe, Inserenten etc. etc. Wer zu diesem Thema beitragen oder Adressen nennen kann, aber auch wer sich zusätzlich als Helfer zur Verfügung stellen möchte, setze sich bitte mit einem der untenstehenden Ressort-Leiter in Verbindung:

### OK Interlaken 91

Präsident	Daniel Löhner,	Bern	P. 031 22 95 72,	G. 031 67 69 14
Finanzen	Udo Kenkel,	Bern	P. 031 81 54 61	
PR	Daniel Löhner,	Bern	P. 031 22 95 72,	G. 031 67 69 14
Unterk. & Verpfl.	Erich Michel,	Bönigen	P. 036 22 47 91	
Platzorganisat.	Hansueli Oehrli,	Bönigen	P. 036 22 48 53	
Administration	André Baumann,	Oberburg	P. 034 23 18 78	

Ein Team, das nicht nur erfolgreiche Arbeit, sondern auch Spass und Freude verspricht! Herzlichen Dank für die Bereitschaft, Zeit für einen Clubanlass zu opfern!

*Daniel Celi*

### VORANKÜNDIGUNG FÜR DAS INTERNATIONALE CTAC - TREFFEN 1991

Das Treffen wird vom Freitag bis Sonntag, 30. August - 1. September 1991 in Interlaken durchgeführt. Der ursprünglich ins Auge gefasste Termin vom 27. - 29. September 1991 musste aus organisatorischen Gründen (Reservation des Treffen-Platzes) verschoben werden. Vorläufiges Programm:

- Freitagnachmittag: Ankunft der Teilnehmer;
- Samstag: Teilemarkt, Ausflug, Abendanlass;
- Sonntag: Teilemarkt und Concours d'élégance.

Bern, 29. Juli 1990

*D. Löhner*  
D. Löhner, OK-Präsident

15. Juni 1990

Kurzprotokoll der Organisationssitzung vom Sonntag, 10. Juni 1990,  
Schiffhaube 16, Bern

Anwesend: Hans Ryf, Udo Kenkel, Toni Sigrist, Guido Soland, Toni  
Möckel, Marco Ferroulaz, André Baumann, Erich Michel,  
Hansueli Oehrli, Hanspeter Suter, Daniel Löhner.

1. Ort und Datum des Treffens

Hansueli orientiert vorgängig, dass uns der Flugplatz Interlaken  
sicher ist. Es fehlt nur noch der schriftliche Mietvertrag (wird  
durch Verkehrsverein Interlaken für uns abgeschlossen).

Wenn der Anlass in Interlaken durchgeführt wird, dann kann dies  
wegen der saisonalen Auslastung der Region Interlaken nur im  
Spätsommer geschehen. Es kommt zudem nur eine 2tägige Durchführung  
in Frage, weil der Flugplatz ausschliesslich Samstag/Sonntag für  
solche Zwecke freigegeben wird (mit Einschluss des Freitagabend).

Der Unterzeichnende stellt auch die zweite Durchführungsvariante,  
nämlich das Angebot des Verkehrsvereins Biel, zur Diskussion.

Anschliessend fällt folgender einstimmiger

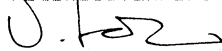
Beschluss:

1. Der Anlass wird in Interlaken durchgeführt.
2. Er findet am Wochenende vom ~~29./30. September~~ 30.8 - 1.9.  
1991 statt (mit Einschluss des Freitagabend  
27. September).

2. Organisation

Es wird auf das beiliegende Organigramm verwiesen, das von den  
Sitzungsteilnehmern einstimmig genehmigt worden ist. Die erste  
Sitzung des Sköpfigen Organisationskommittees (Bereichsleiter)  
findet am 2. Juli 1990 im Rest. Valida in Bönigen statt.

Der Protokollführer:

  
Daniel Löhner

Beilage erwähnt

Geht an: alle Mitorganisatoren + Club-Präsi

# LE BISTROT D'ANDRE

Kleiner Ferientip: Ein Muss für alle Besucher von Paris

Paris ist bekanntlich voller Sehenswürdigkeiten - eine davon für uns natürlich der Quai André Citroën im 15. Arrondissement. Seit Oktober 1989 gibt es dort einen weiteren Anziehungspunkt für uns: Das Bistrot d'André.

Zu finden ist es mit der Linie 8 der Métro (Créteil-Balard); an der Endstation Balard (Ausgang Place Balard), dann links in die Rue Leblanc, 200 m weiter ein Eckhaus: r. St.Charles 232. Es handelt sich um ein gepflegtes (nicht gerade typisch für Paris) Restaurant im Bistrot-Stil. An den Wänden diverse Fotos von Andrés Fahrzeugen. - Betreut wird das Bistrot von der quirligen Laurence und vom diskussionsfreudigen Herbert, zwei sehr sympatischen und offenen jungen Leuten, die letzten Herbst die Idee hatten dieses Restaurant aufzuziehen. Es handle sich im übrigen um ein "geschichtsträchtiges" Haus, zumal es André Citroëns selber gehörte, seine Arbeiter hier logierten und auch gemeinsam gegessen haben. - Vermutlich der guten Küche wegen (!!) wird es gegenwärtig von verschiedensten Leuten besucht, daneben auch von einschlägigen Citroën-Clubs. Von der Küche her werdet ihr sicher nicht enttäuscht, im Gegenteil. Neben einem täglich wechselnden Menu um ca. 15 sFr. (für PariserVerhältnisse eher günstig) sind einige einheimische Spezialitäten erhältlich: Le Confit de Canard 58 F, La Lotte Sauce Armoricaine 54 F etc. Geöffnet ist das Bistrot Montag bis Freitag 12 - 14.30 Uhr/ 19.30 - 22.30 Uhr; Am Samstag nur 19.30 bis 22.30 Uhr. Tel.: 45578914. Laurence und Herbert würden sich sicher freuen, euch zu begrüßen.

Jörg Henauer



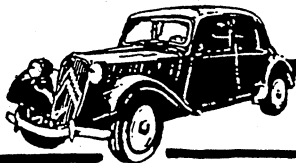
# LE BISTROT D'ANDRÉ

- une formule d'entrée, plat et dessert à 59 F tous les midi (du lundi au vendredi),
- une carte de plats traditionnels à prix modéré.
- un kir gratuit sur présentation de cette annonce
- le sourire de la patronne.

**232 rue Saint Charles  
PARIS XV**

**tél: 45.57.89.14**

(angle rue St-Charles, rue Leblanc)



LE BISTROT D'ANDRÉ

232 rue Saint Charles  
Paris XV  
Tél. 45.57.89.14  
(Métro Balard)



## Einige Eindrücke über das internationale Treffen in Dijon vom 2. - 4. Juni 1990

Rund 170 Tractions - darunter 6 aus unserm Club - versammeln sich am Samstagnachmittag, dem 2. Juni 1990, nach und nach beim Palais des Expositions in Dijon. Nicht alle finden allerdings den Treffen-Platz wie wir - dank Chrigi's Spürnase! - auf Anhieb. Was tut's? Das Glücksgefühl beim Anblick der vielen, in Reih und Glied aufgereihten Tractions entschädigt für alles (auch für die Hinreise bei trübem Wetter und Regen).

Ueber das ganze, dreitägige Treffen hinweg fällt die vorzügliche Platz- und Corso-Organisation auf. Nicht nur stehen an jeder denkbaren Kreuzung die "Flics" bereit, damit die Traction-Kolonnen ungehindert passieren kann. Die Teilnehmer sind zudem in Gruppen zu je ca. 15 Wagen aufgeteilt, gekennzeichnet durch entsprechende farbige Kleber auf der Windschutzscheibe. Das erweist sich beim Abstellen auf den Parkplätzen und bei der Wegfahrt als sehr nützlich.

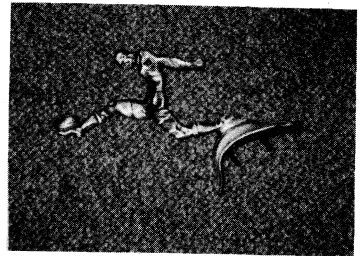
Eindrücklich ist der Corso durch Dijon am Sonntagmorgen, zu Beginn angeführt durch eine Reiterequipe, mit anschliessender Fahrt durch die Route des Vins. Das Stop and Go während der Durchfahrt durch Dijon bringt aber unsere Tractions recht auf Temperatur. Auch dem eben fertig revidierten Motor des Six Décapotable wird es wärmer ums Herz, als Röbi Isler lieb ist.

Das Treffen-Programm ist recht anstrengend. Sowohl am Samstag wie am Sonntag wird es weit nach Mitternacht bis man endlich in die Federn kommt. Das Galadiner am Sonntagabend zieht sich bis gegen 1.30 Uhr in die Länge. Chrigi und ich streichen wie viele andere Gäste um ca. 1 Uhr morgens entkräftet die Segel, obwohl der letzte Dessert-Gang und der Kaffee sind noch nicht serviert sind.

Am Treffen anwesend sind Bernard Citroen (der Sohn von André Citroen) Gustave Kégresse und die vier jungen Franzosen, welche im Januar 1990 von einer Reise um die Welt mit zwei Tractions zurückgekommen sind (Es gibt ein Buch darüber: Le Tour du Monde en Traction. Auch ein Film wurde gedreht.).

Sehr sympathisch ist der Schluss des Treffens: Jede Traction mit ihrer Besatzung wird kurz vorgestellt (Typ, Jahrgang, Besonderheiten) und anschliessend mit einer Flasche Santenay als Wegzehrung verabschiedet.

D. Löhner





# LA TRACTION EN BD

Nur einen kurzen aber ansprechend gezeichneten Auftritt hat der 11-er, wiederum als Polizeifahrzeug, in einer Geschichte, welche im Jahr 1958 in Bruxelles spielt. Im Zentrum der Erzählung steht ein geplanter Anschlag auf das sich im Bau befindliche Atomium und damit die bevorstehende Weltausstellung, gezeichnet im klassischen Comic-Stil.

Die Darstellung des Autos umfasst nur wenige Détails, diese werden aber sehr effektiv zur Charakterisierung des Fahrzeugs genutzt. Andere Fahrzeuge sind in der Art von Frontal- und Seitenrissen abgebildet oder perspektivisch plastisch überzeichnet.

Der Autor, B. de Ville (geb. 1956 in Liège) wurde durch seine Serie "L'inconnu de la Tamise" bekannt; bei unserem Beispiel handelt es sich um den dritten Band: "Atomium 58" (Verlag Récréabull).

Jörg Henauer und Hans Georg Koch







ÉCOUTE, VIEUX... CE N'EST PAS FORT LE MOMENT !

COMMISSAIRE, UN APPEL EN PRIORITÉ... LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR...

COURTOISE... OUI... HEU !... MES RESPECTS, MONSIEUR LE MINISTRE... OUI... QUOI ? JE... OUI... JE M'EN OCCUPE...



POUTREDIU ! ALERTE ! L'ATOMIUM EST MIÉ... TOUT VA SAUTER ! BRANLE-BAS DE COMBAT ! TOUT LE MONDE SUR LE PONT !



CHAVERT, PRÉVEZ LES DÉMIEURS... ÉTABLISSEZ DES BARRAGES AUX DIFFÉRENTS VOIES D'ACCÈS DE L'EXPO... UTE, MOUVIEUX... UTE !

COMMENT VONT-ILS DÉCLENCHER LE PEU D'ARTIFICE ?



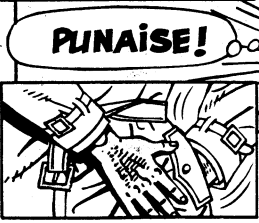
ON DEMANDE MONSIEUR MOUSSELMANS AU SECRETARIAT DU PALAIS 5



JE REPÈTE... ON DEMANDE MONSIEUR MOUSSELMANS AU SECRETARIAT DU PALAIS 5...



PUNAISE !



BRUXELLES... QUELQUES JOURS PLUS TARD...



MAMMIDI! CETTE LANGUE DE BOEUF BRAISÉE!



CELA M'A FAIT DU BIEN DE PRENDRE UN PEU L'AIR... IL SUFFIT QUE JE POUSSÉ LA PORTE DE MON BUREAU POUR RAMASSER LE GRAND PATRON SUR LE RAPEL!



HÉ! QUOI! MON CHER COMMISSAIRE COURTOISE, UN ENNUI?

UN ENNUI! UNE TUÏLE MONUMENTALE, OUI!

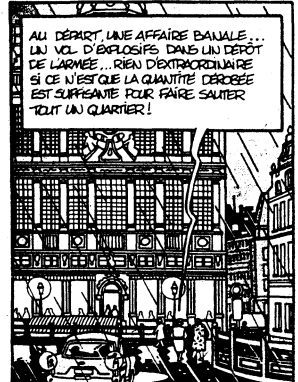


...COMME SI JE N'AVAIS PAS DÉJÀ ASSEZ DE SOUCIS EN TÊTE POUR LE MOMENT, AVEC L'INAUGURATION PROCHAÎNE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE!

BAH! TOUT BAÎNE DANS L'HUILE... LE CAMIER DES CHARGES EST RESPECTÉ ET LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION EST SATISFAIT...



FOUTREDIU! CE N'EST PAS TOUT! VOUS REUNDEZ-VOUS COMPTE CE QUE REPRÉSENTE LA PRÉPARATION ET LA COORDINATION DES FORCES DE POLICE POUR L'INAUGURATION DE L'EXPOSITION... C'EST DANTÉQUE!



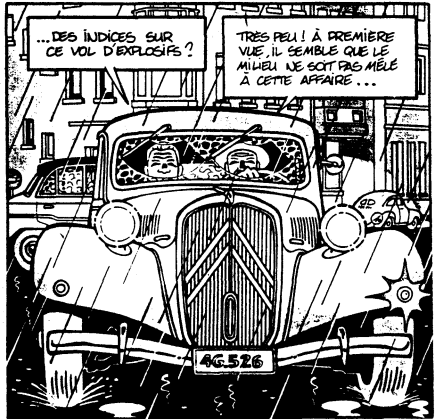
AU DÉPART, UNE AFFAIRE BANALE... UN VOL D'EXPLOSIFS DANS UN DÉPÔT DE L'ARMÉE... RIEN D'EXTRAORDINAIRE SI CE N'EST QUE LA QUANTITÉ DÉCRÉÉE EST SUFFISANTE POUR FAIRE SAUTER TOUT UN QUARTIER!



BAH! TOUT BAÎNE DANS L'HUILE... LE CAMIER DES CHARGES EST RESPECTÉ ET LE COMMISSAIRE GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION EST SATISFAIT...



FOUTU MÔTIER! FOUTU TEMPS! CHIÈRNE DE VIE!



...DES INDICES SUR CE VOL D'EXPLOSIFS?

TRES PEU! À PREMIÈRE VUE, IL SEMBLE QUE LE MIEUX NE SOIT PAS MÊLÉ À CETTE AFFAIRE...



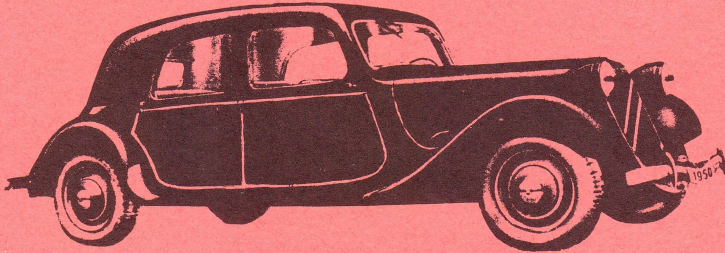
...ET C'EST BIEN CE QUI M'INQUIÈTE!

# CITROEN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## ADRESSAENDERUNG

Name \_\_\_\_\_  
Vorname \_\_\_\_\_ Vorname Lebenspartner \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort \_\_\_\_\_ Adresse \_\_\_\_\_  
Geburstag \_\_. \_\_. \_\_ Tel P: \_\_\_\_\_ Tel G: \_\_\_\_\_  
Gültig ab \_\_\_\_\_ Ort/Datum \_\_\_\_\_

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



\*\*\*\*\*  
\* MITGLIEDER - WERBUNG \*  
\* \*  
\*\*\*\*\*

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

---

## CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Name: ..... Vorname: .....  
Strasse: .....  
PLZ: ..... Wohnort: .....  
Tel.: Privat: ...../..... Geschäft: ...../.....

Koch Hans-Georg  
Breiten

6022 Grosswangen

E

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich

MAINTENANT  
LES

**11** LÉGÈRES  
*Traction Avant*  
**CITROËN**

ATTEIGNENT

**120** KMH



SANS AUGMENTATION  
DE CONSOMMATION...

LES "11" ATTEIGNENT 110 A 115 KMH.