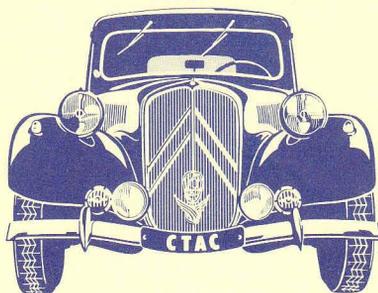


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



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

Organisationsplan 1994

Präsident	Vizepräsident	Kassierer	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P: 031/819 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Aladar von Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 081/785 24 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/ 61 41 34	Dietmar Jucknischke Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P: 031/971 26 44	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
	Hans-Peter Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/722 16 29	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: Trudi Deller und Flemming Gubler

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 5/November 1994: 30. September 1994



INHALT

Das Wort des Präsidenten.....	110
Treffen und Termine	111
Schmunzecke	111
Thema Dachverband / Wechselnummer	112
Traction als Werbeträger	115
Pic-Nic Treffen aus MM Sicht.....	116
Traction Avant beim Schweizer Militär.....	120
Manufacto Citroën Modelle	122
Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?	124
CTAC Archiv-Liste.....	125
Besser verbunden mit Telecom	126
CTAC Bibliothek.....	129
Inserate und Kleinanzeigen.....	130
Ausfahrt nach Puebla.....	134
Traction Avant en Bande Dessinée	138
Abschied.....	144

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

Garage und Ersatzteile

Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen

Tel./Fax: 01/725 90 45

Garage und Teile

Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Tel. + Fax: 058/21 35 70
077/93 20 16

Garage und Teile

Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

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

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Wer Ende August mein Vorwort gelesen hat, kann sich nur gewundert haben. Da war von Sauwetter und Tractions mit Schwimmhäuten die Rede. Dabei hatten wir noch selten einen so schönen Sommer. Ein Blick auf das Datum in der Überschrift brachte die Erklärung. Der 11. Juni war ein Tag von vielen in einem total verregneten Juni. Der schöne Sommer kam erst später. Andreas Rutishausers Domizilwechsel war der Grund, dass zwischen dem Tippen des Vorwortes und dem Erscheinen der Clubzeitung so viel Zeit vergehen konnte.

Der Sommer war so heiss, dass ich nach dem wunderschönen Treffen am Lauerzersee und der Fahrt nach Morschach zusammen mit dem Morris Minor Club - herzlichen Dank übrigens den Organisatoren und der Familie Tobler - beschloss, einen Elektrolüfter zur zusätzlichen Kühlung meiner Traction einzubauen: Bei der Nachhause-Fahrt über die Ibergerregg war der Zeiger meines Fernthermometers über längere Zeit weit im roten Bereich, was mir ebenfalls "warm" machte.

Der Sommer war sogar so heiss, dass ich trotz Schiebedach selten mit der Traction fuhr, sondern meinen offenen Geländewagen vorzog, was eben doch deutlich mehr Kühlung brachte.

Nun ist bereits September; für mich immer die schönste Zeit zum Traction fahren. Die Lust am Cabrio lässt nach, häufig ist es dazu bereits zu kühl. Dafür gibt es doch in dieser Jahreszeit nichts schöneres, als am frühen Morgen der Sonne entgegen zu fahren, wenn noch ein leichter Morgennebel über der Strasse liegt. Der Wagen scheint zu schweben, und der Blick gleitet über die Motorhaube und über den Oberteil der Scheinwerfer, verliert sich rasch im Dunst. Ein Gefühl der Unwirklichkeit, aber auch eine gewisse Ruhe überkommt mich dann.

So war es auch heute morgen früh um halb sieben. Als dann noch "Sentimental Journey" am Autoradio lief, war die Welt wenigstens vorübergehend in Ordnung. (In der *Originalversion*, nicht mit dem deutschen Text, wie wir ihn als Jugendliche jeweils sangen: "Stell Dir vor, wir ässen eine Leiche ..."). Ist es Sentimentalität, die uns die Fahrt in der Traction zum Vergnügen werden lässt? (Und wenn ja, ist etwas Schlechtes daran?) Darüber könnte man wohl längere Zeit philosophieren. Leider sind "Gefühle" in der heutigen Zeit nicht mehr "modern". Mag sein, dass wir Veteranenliebhaber deshalb als Nostalgiker betrachtet werden.

Wie dem auch sei, ich geniesse diese Jahreszeit mit den sanften Farbtönen, den kühlen Vormittagen und den warmen Nachmittagen und freue mich bereits jetzt auf das Herbsttreffen, das uns ins Elsass führt. Bis zum Erscheinen dieser Zeilen dürfte es allerdings bereits der Vergangenheit angehören. Mehr darüber im nächsten Heft.

Hoffentlich macht sich bereits jetzt jemand Gedanken über die Organisation eines Chlauhöcks. Nach den Erfahrungen, welche die Region West mit ihren regelmässigen Zusammenkünften gemacht hat, dürfte der Erfolg garantiert sein. Adressen für die Einladungen sind bei Röbi Isler erhältlich.

Mit den besten Wünschen für einen schönen Herbst mit pannen- und unfallfreien Ausfahrten



Daniel Eberli.

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

andere Treffen und Daten

3. Dezember 1994

Oldtimer Teile und Fahrzeug-Markt Zürich
Züspa-Hallen 9-16 Uhr

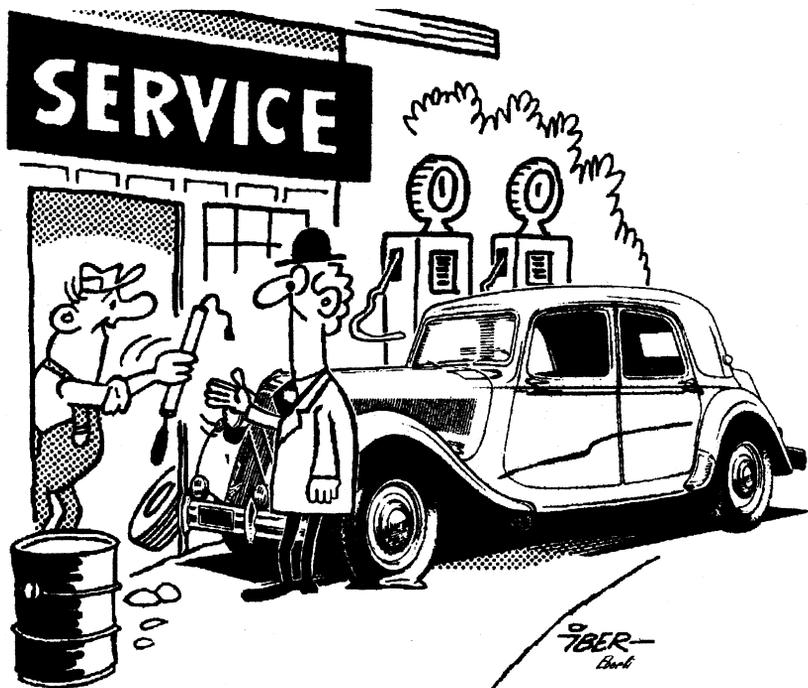
23.-29. Juli 1995

Randonnée Alpine

18.-20. August 1995

10. ICCCR, F-Clermont-Ferrand

Schmunzelecke



"Natürlich bekommen Sie die Luft umsonst, mein Herr ...!"



SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Époque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associaziun Svizra da Vehichels Historic

Club-Info

Club-Info

Club-Info

Club-Info

Club-Info

Sammelnummern für historische Motorfahrzeuge

Geschätzte Mitglieder des SDHM/ASVE

Der Dachverband hat einen wichtigen Teilerfolg für die Einführung von Sammelnummern erzielt. Wie Sie dem beiliegenden Schreiben des EJPD entnehmen können, hat der SDHM/ASVE einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung geleistet.

Da die Weisung vom 30. Juni 1994 verschiedene Interpretationsmöglichkeiten erlaubt, haben wir uns bei den zuständigen Behörden bereits über die exakte Handhabung erkundigt. Diese sieht wie folgt aus:

Das Sammlerschild gilt nur für Fahrzeuge, die folgende Bedingungen erfüllen:

- **Das Fahrzeug muss älter sein als 30 Jahre**
- Es darf nicht regelmässig in Betrieb stehen (ca. 2000 - 3000 km/Jahr)
- Das Fahrzeug muss der ursprünglichen Ausführung entsprechen
- Es muss optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sein

Wieviele Fahrzeuge pro Nummernschild zugelassen werden, obliegt den einzelnen Kantonen. Die Weisung des EJPD ist seit dem 30. Juni 1994 in Kraft, wobei diejenigen Kantone, die noch keine Sammelnummern für Veteranenfahrzeuge anbieten, ca. zwei Monate zur Umstellung benötigen. Der SDHM/ASVE wird im Herbst eine Umfrage durchführen, welche Kantone wieviele Fahrzeuge akzeptieren.

Für alle **Motorfahrzeuge, die jünger sind als 30 Jahre** gilt die bisherige Regelung. Es besteht also beispielsweise keine Möglichkeit, zusätzlich zu den bestehenden zwei Fahrzeugen, weitere, über 30-jährige unter dem gleichen Wechselschild zu betreiben.

Der Dachverband bemüht sich bekanntlich um die Altersgrenze von 20 Jahren. Insbesondere auch um der jüngeren Liebhabergeneration, für die bereits ein 20-jähriges Auto alt und sammelenswert ist, eine Chance zu geben, von dieser Erleichterung zu profitieren und einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, sich für deren Erhaltung einzusetzen. Der SDHM/ASVE will den Nachweis erbringen, dass seine 8500 Mitglieder einen hohen Prozentsatz gepflegter, 20 - 30 jähriger Fahrzeuge betreiben. Unterstützen Sie unsere Aktivitäten, indem Sie den beiliegenden Fragebogen bis spätestens 30. September 1994 an unsere Geschäftsstelle retournieren.

Besten Dank im voraus, schöne Ferien und herzliche Grüsse

Helmut A. Hohenberger
Präsident SDHM

Beilagen

Juli 1994



EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

V. 5.604.2

Bern, den 30. Juni 1994

An die
für den Strassenverkehr
zuständigen Direktionen
der Kantone

Zulassung von Veteranenfahrzeugen unter Wechsel-Kontrollschildern

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Am 31. Juli 1994 endet die Übergangsfrist zur Erfüllung der neuen, strengeren Erteilungsvoraussetzungen für Händlerschilder. Sie werden dazu führen, dass viele Halter ihre Veteranenfahrzeuge nicht mehr mit Händlerschildern verwenden können, weil sie die neuen Anforderungen nicht erfüllen. Die Halter von Veteranenfahrzeugen würden deshalb gezwungen, im Einzelfall für die Verwendung der Fahrzeuge Tagesschilder zu lösen, was sowohl für die Zulassungsbehörde als auch für die Halter administrativ aufwendig wäre, oder die Fahrzeuge unter mehreren Wechsel-Kontrollschildern zuzulassen, was den Haltern zusätzliche Kosten verursachen würde. Daher verlangen die Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (IKSt) und die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (VSA) sowie auch der Schweizerische Dachverband für historische Motorfahrzeuge (SDHM) eine Sonderregelung.

Solche Zulassungserleichterungen lassen sich durchaus begründen, da die Halter einigen zeitlichen und finanziellen Aufwand investieren, um diese Fahrzeuge zu pflegen und als Zeitzeugnisse zu erhalten. Dies geschieht auch im Interesse der Öffentlichkeit, wie der Publikumsandrang bei Veteranenvorfürungen zeigt.

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) ist deshalb bereit, in Abweichung von Artikel 13 Absatz 2 der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31), mehr als zwei Fahrzeuge pro Kontrollschildnummer zuzulassen. Negative Auswirkungen auf die Ver-

kehrssicherheit und die Umwelt sind nicht zu befürchten, da die Fahrzeuge weiterhin alle sechs Jahre amtlich geprüft werden müssen. Der Begriff "Veteranenfahrzeug" entspricht nämlich demjenigen der Weisungen des EJPD vom 12. Oktober 1992 betreffend Nachprüfungsfristen der Veteranenfahrzeuge. Danach gelten Motorwagen und Motorräder als Veteranenfahrzeuge, wenn sie weder gewerbmässig noch regelmässig verwendet werden, der ursprünglichen Ausführung entsprechen, optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sind und ihre erste Inverkehrsetzung mehr als 30 Jahre zurückliegt.

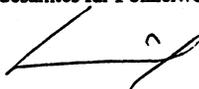
Damit erlassen wir gestützt auf Artikel 76a VVV folgende

Weisung:

1. Ein Wechselschild oder Wechselschilderpaar kann in Abweichung von Artikel 13 Absatz 2 VVV für mehr als zwei Veteranenfahrzeuge erteilt werden.
2. Als Veteranenfahrzeuge gelten Fahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung mindestens 30 Jahre zurückliegt und die folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - die Fahrzeuge dürfen nicht gewerbmässig verwendet werden,
 - nicht regelmässig in Betrieb stehen (ca. 2000 - 3000 km/Jahr),
 - sie müssen der ursprünglichen Ausführung entsprechen und
 - optisch und technisch in einwandfreiem Zustand sein.
3. Diese Weisung tritt sofort in Kraft.

Wir versichern Sie, Frau Regierungsrätin, Herr Regierungsrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDGENÖSSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT
i.A. der Direktor ad interim
des Bundesamtes für Polizeiwesen



P. Schmid, Vizedirektor

Geht auch an die interessierten Bundesstellen, Verbände und Organisationen

Traction als Werbeträger

Im Rheinpark ticken keine Parkuhren

Rheinpark

Einkaufszentrum St. Margrethen

11.30-13.30
Ankunft
Inizio

14.30
Parkieren erlaubt bis
Inizio parcheggio ore

1500
Gratis-Parkplätze

RHEINPARK

**Richterswil~
Ihr Dorf
mit
Herz**

Pic-Nic Treffen aus MM Sicht

3. Juli 1994 - ein Tag, der in Erinnerung bleibt!

Am Morgen macht sich die ganze Familie auf den Weg. Unser Minor hat die Nacht in der kühlen Garage verbracht. Es verspricht, ein heisser Tag zu werden. Deshalb geniessen wir die morgendliche Fahrt zu sechst in der kleinen gekühlten "Büchse" doppelt.

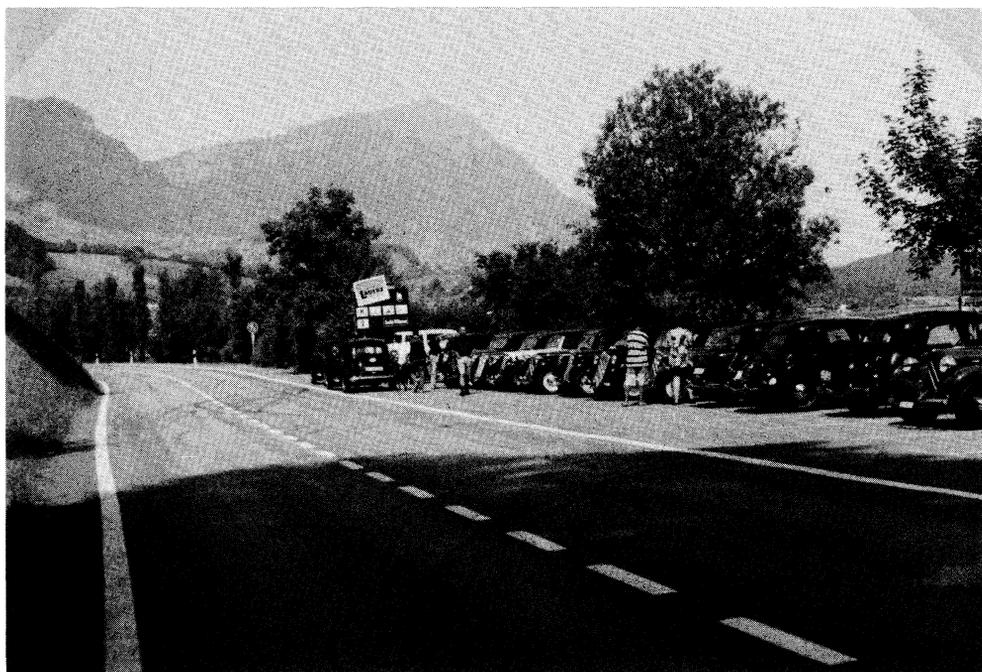
Über die Wasserfluh, den Ricken und den Rapperswiler Dammben gelangen wir gemütlich nach Biberbrugg. Welche Überraschung erwartet uns dort:

Eine Riesenschildkröte alter Citroëns, wie mich dünkt!
Und ein Wurm von fünf Minors!

Natürlich sind wir die letzten. Jetzt geht's los, in drei Staffeln (weil es im ganzen über dreissig Oldtimer sind) dem Bauerzensee entgegen.

Der Aperitif auf der kleinen wunderschönen Insel ist ein Genuss. Denn jetzt wird es ernsthaft warm!

Gegen Mittag steigen wir wieder in die heissen Autos. Wie werden jetzt die Cabriolet-Besitzer beneidet, heimlich, oder ganz offen!



Nach der spannenden Fahrt nach Brunnen und der Axenshasse entlang endet das gut organisierte Treffen des „CTAC Region Süd“ in einem wunderschönen Waldpark mit Blick auf den Diernwaldstättersee. Morschach heisst das Ziel. Alle geniessen in kleinen Gruppen das Mittagessen, den Schatten, die Ruhepause und vor allem die Kühle im Wald.



Michael und Thomas haben noch den Elan, mit Beat's Wunderladen für den Morris Minor Club Geschäfte zu machen.



Am Nachmittag brechen wir zur Heimreise auf.
In einem Morris-Quartett machen wir noch einen
Abstecher an und vor allem in den Aegerisee.

Dort trennen sich unsere Wege; und gespannt,
ob die Benzinpumpe durchhält, nehmen wir
den Rest des Heimweges ins Appenzellerland
unter die Räder.

Eva Gossweiler

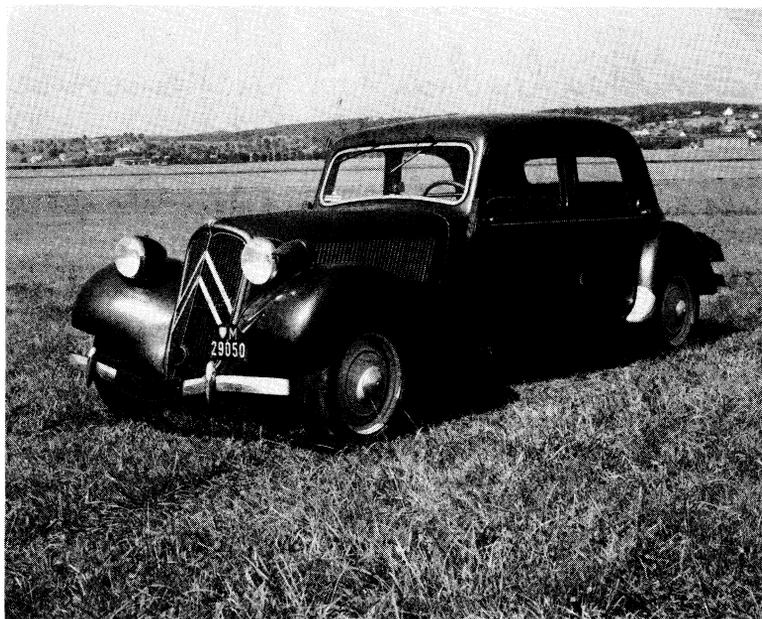
Traction Avant beim Schweizer Militär

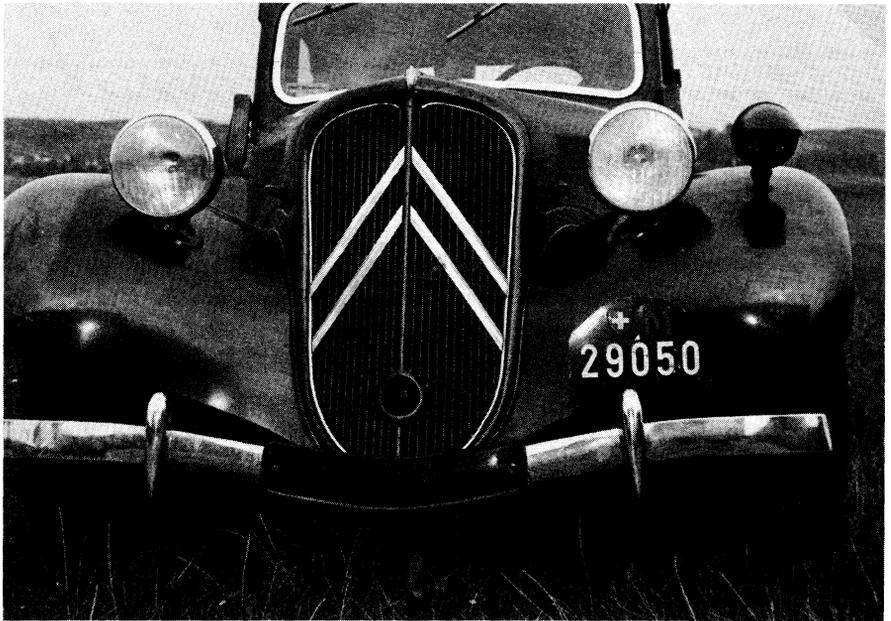
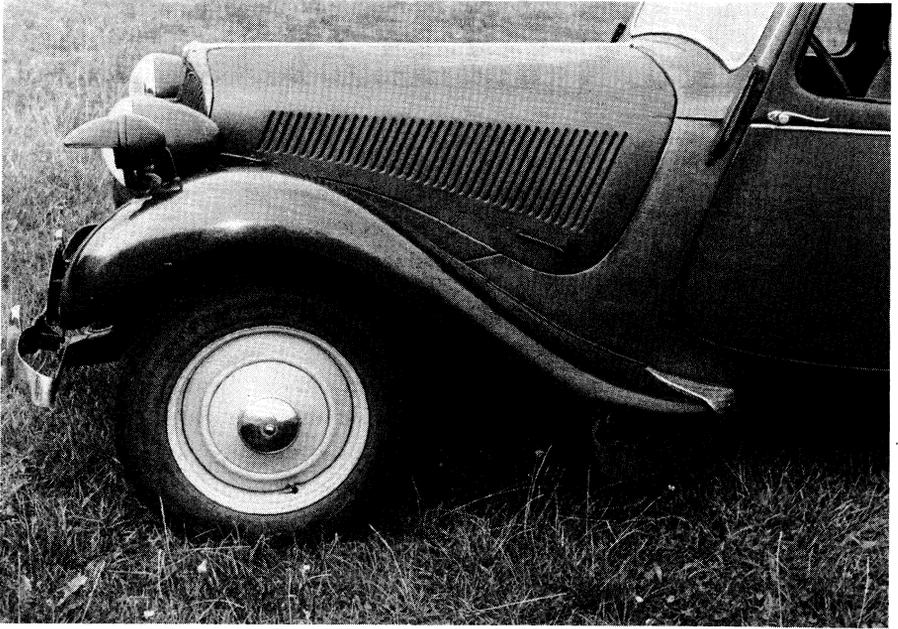
Schon einmal berichtete ich über die 'herausragende' Rolle der Citroën Traction Avant beim Schweizer Militär. Damals war die Quelle ein Buch über die Fahrzeuge, die bei der Armee im Einsatz waren. Die 2 dort abgebildeten Tractions (es handelte sich aller Wahrscheinlichkeit nach um Verkriegaautos (11B)) waren bei der Militärpolizei (MP) in Thun im Einsatz, daher auch ihre auffällige schwarz/weisse Farbgebung.

Heute möchte ich Euch ein Fahrzeug vorstellen, das bei den Luftstreitkräften im Versuchseinsatz war. Die Aufnahmen wurden aller Wahrscheinlichkeit auf dem Flugplatz Dübendorf gemacht (das Schild auf der rechten Seite der Frontscheibe heisst 'DMP Dübendorf').

Man erkennt am Auto die typischen Merkmale der offiziell à l'époque in die Schweiz eingeführten Tractions: die Scintilla-Winker an der A-Säule und das Maschendrahtgitter hinter dem Kühlergrill. Das abgebildete Auto (eine 11BL) dürfte circa Baujahr 1949 sein. Es ist noch nicht mit Michelin X Reifen ausgerüstet, sondern mit Michelin Pilotes der Grösse 165x400. Es zeigt einige Spezialitäten: den Tarnscheinwerfer auf dem linken vorderen Kotflügel, sowie den verkehrt herum montierten Nummernschildhalter hinten. Was innen geändert wurde, ist mir nicht bekannt. Was aus dem Wagen wurde, oder ob er heute noch existiert, ist mir nicht bekannt. Vielleicht weiss einer unserer Leser mehr.

Andreas Rutishauser





MANUFACTO

deutschsprachiger Repräsentant

V. CHRISTIAN MANZ

Apartado 3

E-28400 COLLADO-VILLALBA (MADRID)

Tel/Fax: 0034/1/857.44.88

Die dekorativen Automodelle des spanischen Künstlers Federico Rico bestehen aus Pappmache, hart und fest wie Stein. Weiterhin werden eine Mischung aus Mehl und Wasser als Klebstoff und ungiftige Plastfarben für die Feinarbeit verwendet.

Federico Rico, schon als Kind Hersteller von Masken und Figuren, gründete in Alicante sein eigenes kleines Unternehmen 'Artesania ManuFacto', ein eingetragener Handwerksbetrieb, versehen mit der Qualitätsgarantie. Er stellt nicht nur verschiedene Liebhaberfahrzeuge her, sondern auch Flugzeuge, Schiffe, Tiere, Masken und Figuren. Die Automodelle im Massstab 1:7,4 (50-70cm lang) erfreuen sich dank ihrer liebevollen Handwerksarbeit und ihr Originaltreue immer grössere Beliebtheit unter den Sammlern.

Der Kunde kann sich sein Modell individuell gestalten lassen was Farbe, Kennzeichen und eine eventuelle kleine Aufschrift betreffen. Es gibt weiterhin die Möglichkeit, ein im Katalog nicht aufgeführtes Modell kreieren zu lassen: dazu müsste eine Sammelbestellung aufgegeben werden, um Aufwand, Kosten und Endpreis in ein annehmbares Verhältnis zu bekommen.

Die Herstellung der Modelle geschieht rein manuell. Zuerst wird eine Form aus Lehm modelliert, auf die zahlreiche Lagen Pappmache geklebt werden. Danach wird die Form abgenommen und die Kleinarbeit kann beginnen. Das Resultat ist verblüffend, federico kann als wahrer Meister seiner Kunst angesehen werden.

Die Modelle eignen sich durch ihre Grösse ideal als dekoratives Ausstellungsstück, zum Verschenken oder einfach zum Sammeln. Dank einer Nummerierung der Modelle wird eine Exklusivität garantiert, die seinesgleichen sucht.

PREISLISTE 1994

<u>Ref:</u>	<u>Modell:</u>	<u>Preis (Peseten)</u>
MASSSTAB 1 : 7,4		
C13	Cadillac Eldorado Biarritz	35.000.-
C19	Citroen 2 CV 1950	32.000.-
C22	Citroen 2 CV Sahara	40.000.-
C 9	Citroen 15 CV Traction Avant	19.000
C20	Citroen 15 CV Taxi	28.000.-
C17	Citroen DS 19	20.000.-
C14	Lamborghini Countach	20.000.-
C15	Mercedes-Benz SSK 1927	63.000.-
C21	Morgan Three-Wheeler	28.000.-
C16	Volkswagen Käfer 1954	18.000.-

BEMERKUNGEN:

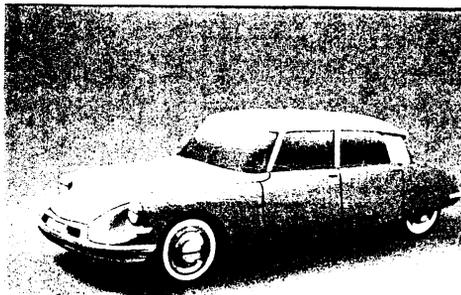
Alle diese Fahrzeuge werden nummeriert und können ohne Aufpreis individualisiert werden (Farbe, Kennzeichen und/oder kleine Aufschrift.

Die Citroen 2 CV-Modelle und der Morgan Three-Wheeler werden mit Federung an den freien Rädern ausgerüstet.

Der Mercedes-Benz SSK besteht aus sieben einzeln hergestellten Teilen, die erst am Ende zusammengesetzt werden. Die Räder lassen sich drehen.



C 9



62

C 17

63

LIEFERBEDINGUNGEN:

LIEFERZEIT ZWISCHEN 20 UND 30 TAGEN JE NACH STOCK UND POSTWEG

IN DEN ANGEgebenEN PREISEN IST DER TRANSPORT PER POST AUF NORMALEM WEGE, GUT VERPACKT, INBEGRIFFEN

LIEFERUNG NUR NACH VORAUSZAHLUNG PER BANKÜBERWEISUNG, POSTGIRO ODER EUROSHECK

V. CHRISTIAN MANZ

Tel/Fax: 0034/1/857.44.88

APARTADO 3

E-28400 COLIADO-VILLALBA (Madrid)

Neue Modelle in Vorbereitung: Renault 4CV, Seat/Fiat 600

Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?

Die Berichte im **Archiv** können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Dieser Service ist für **Mitglieder** des CTAC bis auf die Bestellung (Porto, Briefpapier und Umschlag) **gratis**. **Nichtmitglieder** haben zusätzlich pro Seite 20 Rappen und 80 Rappen für das Rückporto zu bezahlen. Der Betrag ist der Bestellung in Briefmarken beizulegen, oder auf das Postcheckkonto des CTAC zu überweisen. Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle auf einmal). Es werden Fotokopien versandt (häufig standen uns auch nur Kopien, manchmal nicht bester Qualität, zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen; z.B.: Kopien von Originaldokumenten, Betriebsanleitungen, Testberichte etc..

Die **Bücher der Bibliothek** können bei der Redaktion zur **Ansicht** bestellt werden (maximal 2 aufs Mal). Die Verleihdauer beträgt 4 Wochen. Bis auf das Rückporto und die Bestellung ist dieser Service für **Mitglieder gratis**. An Nichtmitglieder werden keine Bücher ausgeliehen. Bitte versucht die Bücher in dem Zustand zu retournieren, in dem Ihr sie erhalten habt. Die Meinung ist nicht, dass die Traction mit Hilfe eines Buches aus der Bibliothek restauriert wird. Gerne könnt Ihr die Bücher fotokopieren (macht mich nicht für eventuelle urheberrechtliche Folgen haftbar!) und mit den Kopien arbeiten. Verlorengegangene Bücher sind der Bibliothek zu ersetzen, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Der CTAC hat verschiedene Publikationen abonniert, oder erhält einiges im Tausch für unser Clubheft. Meistens werden diese Hefte nur vom Präsidenten (an dessen Adresse sie gelangen) und vom Vize gelesen, und nachher werden sie im Keller des Redaktors und Archivars abgelegt. Wer daran interessiert ist, einige der Publikationen zu lesen, möge mir das mitteilen. Nach einem Jahr wandern die nicht Citroën-spezifischen Publikationen ins Altpapier, da ich keine grossen Lagermöglichkeiten habe. Folgende Publikationen lagern im Archiv:

MARKT für klassische Automobile und Motorräder (monatlich)
MOTOR KLASSIK (monatlich)
VETERAN (Clubzeitung des deutschen Traction-Clubs, 2-monatlich)
ACC-Nachrichten (Clubzeitung des André Citroën Clubs, Deutschland, 2-monatlich)
CCS 34-57 (Club Zeitung unserer welschen Freunde, vierteljährlich)
FRONTDRIVE (Clubzeitung des australischen Citroën Clubs)
CITROËN NEWS (Club Zeitung des südafrikanischen Citroën Clubs)
FLOATING POWER (Club Zeitung des Traction Owner Clubs GB)
TRAKSJON (Club Zeitung des Traksjon Avant Nederland, 10 Mal jährlich)
B11 BLADET (Club Zeitung des Schwedischen Traction Clubs)
TRACTION (Clubzeitung des dänischen Citroën Clubs)
Clubzeitung des norwegischen Citroën Clubs
BOCC (Mitteilungen des Belgische Ouwde Citroën Clubs)
Mitteilungen des SM Clubs Schweiz
Mitteilungen des DS Clubs Ostschweiz
LE DOUBLE CHEVRON (Mitteilungen von Citroën?)
Club Zeitung des Fiat Topolino Clubs Schweiz
Club Zeitung des Renault Heck Clubs Schweiz
Club Zeitung des Renault Floride/Caravelle Clubs Schweiz
OCI (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Innerschweiz)
OCB (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Bern)
Die Motorpeife (Mitteilungen des Schweizer Motor Veteranen Clubs)
Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Club Villach, A)

Dazu kommen noch sporadisch Citroën und andere autobezogene Publikationen in Heftform, die mir erhaltenswert erscheinen.

Andreas Rutishauser, Archivar, Bibliothekar etc..

CTAC ARCHIV - LISTE

Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

- 1.1 Reklame: Évolution d'une silhouette (1)
- 1.2. Reklame: La 7CV Citroën (Berline)(1)
- 1.3. Reklame: La 7CV Traction Avant (Berline, Cabriolet, Coupé)(1)
- 1.4. Reklame: ROBR1-Teile für Nachkriegs Traction Avant (1)
- 1.5. Reklame: Accessoires GM (1)
- 1.6. Reklame: Décapotable et malle A.E.A.T. (1)
- 1.7. Reklame: Cardan Villard (1)
- 1.8. Reklame: 1934 Citroën (GB-Slough)(1)
- 1.9. Reklame: Citroën safety (1)
- 1.10. Reklame: Citroën GB, 1953

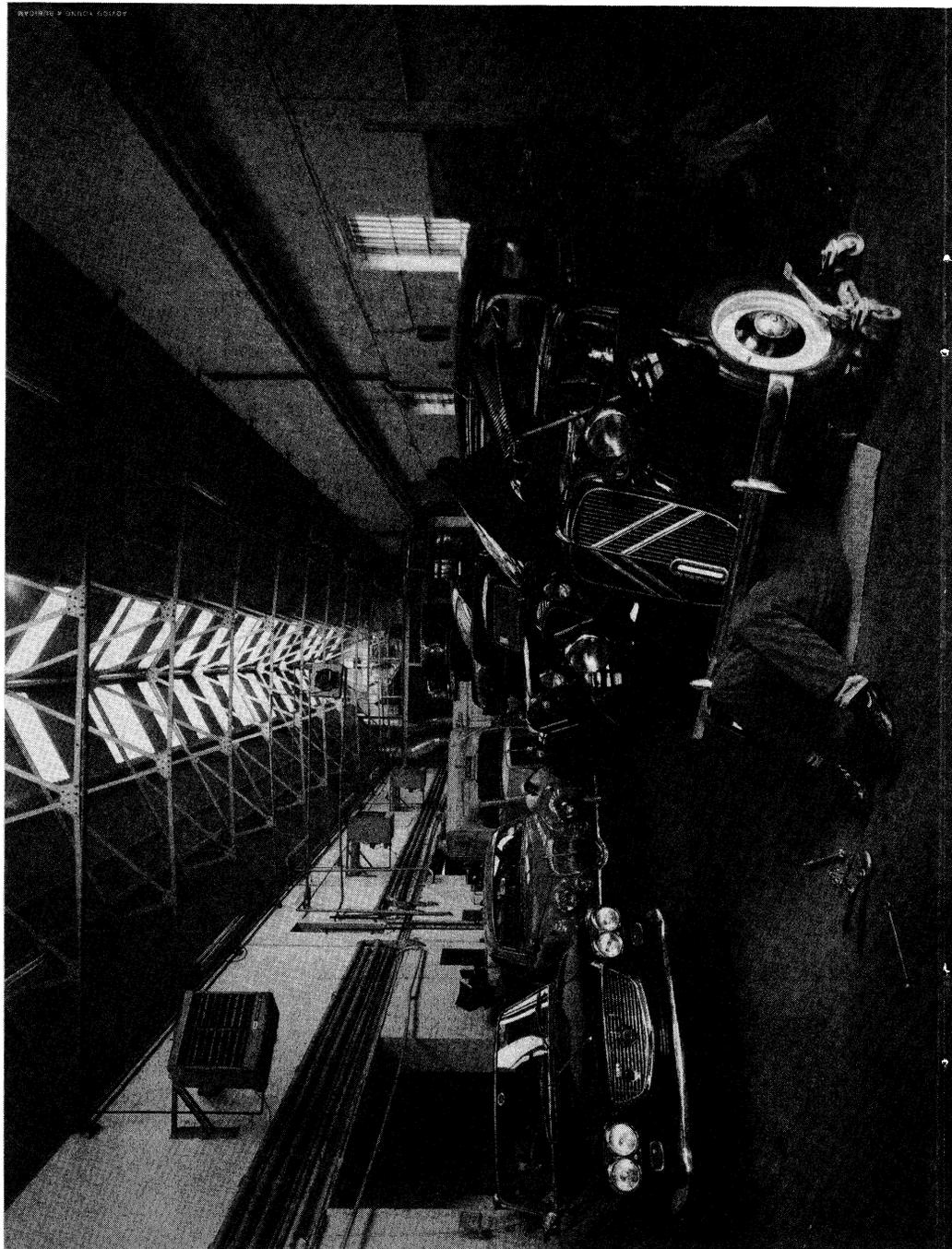
- 2.1. Verkehrshaus der Schweiz: Beschrieb Traction 7S des VH (D,2)
- 2.2. 2 Berichte aus auto exclusiv über CTAC und Paris-Moscou-Paris
- 2.3. The Motor 1935: Beschreibung der GB-TA-Modelle (E,2)
- 2.4. Pneudrucke für Citroën-Modelle (ohne Michelin X) (1)
- 2.5. Bild der einzigen 22CV, die heute noch fährt (2x11CV-Front)(1)
- 2.6. Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
- 2.7. Les Cabriolets Citroën (F, 2)
- 2.8. Bericht über die 2 Kinder-TA-Cabrios für das GB-Königshaus (S, B11, 1)
- 2.9. 2 Spezialitäten: Décapotable und Marius Renard (S, B11, 1)
- 2.10. 11CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/9 (E, TOC, 1)
- 2.11. 11CV Légère Fourgon (S, B11, 1)
- 2.12. Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13. Putting the best wheels foremost (GB-Test 11BL, 1947) (E, 5)
- 2.14. 1954., La Grève des taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15. Verschiedene Spezial-TA's (S, B11, 2)
- 2.16. Tabelle zur Unterscheidung der französischen TA's nach Jahrgängen (F, 1)
- 2.17. Des couleurs qui ont fait couler beaucoup d'encre (Bericht über die Werksfarben) (F, 6)
- 2.18. Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F, 2)
- 2.19. Comment les reconnaître? (Bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-1953) (F, CCS 34-57, 3)
- 2.20. Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21. Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22. 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23. The peoples queen (15/6 story) (E, 3)
- 2.24. Ask those who had one (Anekdoten und Produktionszahlen 15/6) (E, 3)
- 2.25. A truly excellent motor car (GB-Test 1952, 15/6) (E,2)
- 2.26. Avantgarde (15/6 Story) (D, CVC, 6)
- 2.27. La 15/6H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28. 2 Fotos vom Worblaufen-Cabriolet (S, B11, 1)
- 2.29. 15/6 Cabriolet: Modell-Umbauanleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und immer noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30. Geschichte der Traction Avant (D, Markt 11/84, 9) sehr guter Bericht
- 2.31. Schweizer Traction Avant Cabriolet Karosserien (D, Markt, 2)
- 2.32. La 11 Diesel, vous connaissez? (F, 34-57, 1)
- 2.33.
- 2.34.

Unterhalt, Reparaturen und Restauration TRACTION AVANT

- 3.1. Solex Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
- 3.2. Überholung Ducellier Lichtmaschine (D, CVC, 3)
- 3.3. La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)
- 3.4. Einstellung der Bremsen (F, 2)
- 3.5. Hydraulische Lockheed Bremsen 1953 (F, 2)
- 3.6. Referenznummern für Lockheed Bremsen für TA 7, 9, 11, 15, und 2CV, P45, PUD, (F, CCF, 1)
- 3.7. Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
- 3.8. Beleuchtete Prismen an den Scheinwerfern (D, CVC, 1)
- 3.9. Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
- 3.10. Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schössern (E, 2)
- 3.11. Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12. Aufhängung richten, bebildert (E, 3)
- 3.13. Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)

Besser verbunden mit Telecom

REPORTAGE PONTONOV 6/2007



*"Wenn mich heute jemand sucht,
muss er sich nicht mehr merken, welche
Hose ich anhabe."*

In einer grossen

Autowerkstatt macht sich eine moderne
TeilnehmerVermittlungsAnlage (TVA)
mit genug internen und externen Leitun-
gen sehr nützlich.

Da können nämlich gleichzeitig Werk-
stattchef und Buchhalter (intern) die Rech-
nungen besprechen, Verkäufer und Käufer
(extern) um Rabatte feilschen und der
Service-Kunde direkt mit dem Mechaniker
unterm Auto verbunden werden, der sein
schnurloses Telefon leichter halten kann als

den Termin.

Man bezieht TVAs beim Marktführer
TELECOM PTT, der das grösste Know-how
und die grösste Auswahl hat, von der Klein-
anlage bis zum Gross-System. Wir analy-
sieren Ihren Bedarf, beraten Sie, installieren
Ihre Anlage - und haben das flächendeck-
ende 24-Stunden-Servicenetzt der Schweiz.

Wenn's um kompetente Beratung
geht: Fragen Sie nach dem TVA-Spezia-
listen unter Telefon 113. Oder bei Ihrem
Fachhändler **TELECOM PTT**.

PTT

Ihre beste Verbindung. **TELECOM**

- 3.14. Auswechselln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15. Auswechselln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16. Einbau eines ID-Motors samt 4-Gang-Getriebe in eine TA (E, TOC, 3)
- 3.17. Novorex und Metallozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18. Austauschbare Teile TA-HY-ID (Teilenummern) (2)
- 3.19. Quer- und Längsschnitt 4-Zylinder-Motor TA, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zylinderkopf (© KuGa) (10)
- 3.20. 11CV-Zahnstangenlenkung mir Schmiernippeln (© KuGa) (1)
- 3.21.
- 3.22.

Berichte über andere Citroën Autos

- 4.1. Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
- 4.2. Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
- 4.3. La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
- 4.4. The Citroën B2: mit Restaurationsbericht B2 Cabriolet (E, 5)
- 4.5. Les usines Citroën: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
- 4.6. Citroën autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
- 4.7. Citroën Type C, 5CV (F, CCF, 3)
- 4.8. Les Citroën C4 (D, Intraction, 3)
- 4.9. Les Jouets Citroën (E, TOC, 1)
- 4.10. Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11. La 2CV: Bericht über den Prototyp von 1939 (E, 2)
- 4.12. The 2CV: australischer Testbericht 1956 (E, 3)
- 4.13. DS19: Hans Herrmann testet (D, hobby?, 3)
- 4.14. DS, birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15. M35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16. Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17. Alles über Citroën, Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18. Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, hobby?, 1)
- 4.19. Citroën D-Modelle: Tips für den Occasionenkauf (D, ams, 1)
- 4.20. Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21. verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22. Test DS19 (D, Motor Rundschau 16/63, 2)
- 4.23. Test DS19 (D, ams 1963, 6)
- 4.24. Test DS21 Pallas (D, Motor Rundschau 22/65, 2)
- 4.25. 85'000 km mit ID19 Break (D, Motor Rundschau 14+15/67, 10)
- 4.26. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/67, 7)
- 4.27. Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/65, 3)
- 4.29. Citroën in Deutschland (D, Immo Mikloweit, 4)
- 4.30.
- 4.31.
- 4.32.
- 4.33.
- 4.34. Im Döschwo auf Formel-1 Kurs (D, Das Beste, 4)
- 4.35. Döschwo 2 PS-1 Philosophie (D, Gelbes Heft, 8)
- 4.36. Deuche (F, ?, 8)
- 3.37. 2CV, (D, TAM, 8)
- 4.38. XM: Pressemappe, gestiftet von Citroën (D)

Abkürzungen:

- D: deutsch
- F: französisch
- E: englisch
- S: schwedisch
- CCF: Citroën Club France
- 34-57: Citroën Club Suisse 34-57
- B11: Svenska B11 Klubben
- TOC: Traction Owner Club
- CBAC: Club Belge des Anciennes Citroën
- CVC: Citroën Veteranen Club
- TU: Traction Universelle
- Zahl: Anzahl Seiten des Berichts

BIBLIOTHEKS - VERZEICHNIS

- | | | | |
|---|----|-------------------------|--|
| C | 1 | René Bellu | Toutes les Citroën |
| C | 2 | Pierre Dumont | Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 1 |
| C | 3 | Pierre Dumont | Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 2 |
| C | 4 | Pierre Dumont | Toute l'histoire: Citroën |
| C | 5 | Fabien Sabatès | Les chevrons de la gloire |
| C | 6 | Jean Graton | Les grands Événements de Citroën |
| C | 7 | Hans-O. Meyer-Spelbrink | Citroën Personenwagen |
| C | 8 | Jean-Pierre Dauliac | Les grandes marques: Citroën |
| C | 9 | R.+W. Jansen | Citroën op Javel |
| C | 10 | Jacques Wolgensinger | André Citroën |
| C | 11 | Takashi Hagino | What's DS? |
| R | 1 | Citroën | Dictionnaire de réparations: TA 4 cylindres |
| R | 2 | Citroën | Cataloge des pièces détachés: TA 7 et 11 CV |
| R | 3 | Citroën | Dictionnaire de réparations: voiture H |
| R | 4 | Citroën | Notice d'entretien 15/6 1949 |
| R | 5 | Citroën | Notice d'entretien 15/6 1954 |
| R | 6 | Citroën | Notice d'entretien tous modèles 11 CV à moteur 11D |
| R | 7 | Citroën | Notice d'entretien TA 7 et 9 CV |
| R | 8 | Citroën | Dictionnaire de réparations: DS 19 1957 |
| R | 9 | Citroën | Reparatur-Handbuch: TA 4-Zylinder deutsch |
| R | 10 | Citroën | Dictionnaire de réparations: carrosserie TA |
| R | 11 | Citroën | Dictionnaire de réparations: TA 15/6 1948 |
| R | 12 | Bucheli | Reparatur-Anleitung 11/15CV |
| R | 13 | RTA | Citroën DS 19 1955-1962 |
| R | 14 | Auto-Rétro | Pièces détachés et accessoires |
| V | 1 | Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1983 |
| V | 2 | Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1984 |
| V | 3 | Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1985 |
| V | 4 | Fabien Sabatès | Almanach du Citroëniste 1986 |
| V | 5 | Étienne Christian | 4. ICCCR Chartres 1978 |
| V | 6 | Étienne Christian | 5. ICCCR Breda 1981 |
| V | 7 | Fabien Sabatès | 6. ICCCR Knebworth, 1984 |
| V | 8 | Kloos/Meyer-Spelbrink | 7. ICCCR Loreley 1987 |
| V | 9 | Div. Autoren | 8. ICCCR Flevohof, 1989 |
| V | 10 | | 9. ICCCR Herning (folgt) |
| V | 14 | Weill/Chaigné | L'histoire des Jouets Citroën |
| V | 15 | Hans Müller | Die Tragödie André Citroën |
| V | 16 | Rob de la Rive Box | Historic Car Racing 1981 |
| V | 17 | Fabien Sabatès | La Croisière Jaune |
| V | 18 | Coll. Auto Archives | Citroën, La Rosalie, 1932-1938 |
| V | 19 | Rainer Simons | Geschichte der Automobile mit Frontantrieb |
| V | 20 | Citroën Deutschland | Kreativität im Automobilbau |
| V | 21 | RP Citroën Paris | 2CV évolution technique |
| V | 22 | RP Citroën Paris | Ici commence l'aventure |
| V | 23 | RP Citroën Paris | Raid Afrique, 1973 |
| T | 1 | Gilbert Deflez | Le Gang des Traction Avant |
| T | 2 | Borgé/Viasnoff | L'Album de la Traction |
| T | 3 | Citroën | 50 Jahre Traction Avant |
| T | 4 | Brookland Books | Citroën Traction Avant 1934-1957 |
| T | 5 | Auto Loisir | Tout sur la Traction |
| T | 6 | Olivier de Serres | Le Grand Livre de la Traction Avant |
| T | 7 | Fabien Sabatès | Les Fabuleuses Tractions |
| T | 8 | Fabien Sabatès | Der klassische Citroën |
| T | 9 | Coll. Auto Archives | Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1934-1939 |
| T | 10 | Coll. Auto Archives | Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1945-1957 |
| T | 11 | Daniel Puiboube | Les Traction Avant |
| T | 12 | Borgé/Viasnoff | La Traction Avant - un roman d'amour |
| T | 13 | Auto Exclusiv | Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984 |
| T | 14 | Das gelbe Heft | Bericht über Tractions (des CTAC) |
| T | 15 | Olivier de Serres | Toute l'histoire: Traction Avant |
| T | 16 | J. Lapeyrère | La 15/6 Citroën |

Inserate und Kleinanzeigen

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

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

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

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

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

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr -.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Lieber Tractionbesitzer

Lege diese Seite offen auf das Nachttischli Deiner Liebsten.
Wer weiss, vielleicht schenkt sie Dir diesen wunderschönen

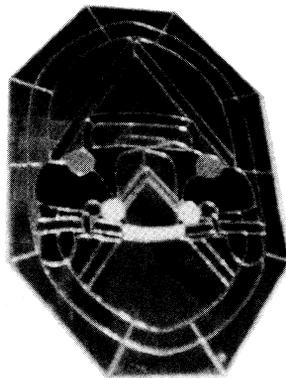
Tiffany - Tractionspiegel

bei nächster Gelegenheit. (Fr. 980.-)

Persönliche Ausführung nach Wunsch.
Liefertermin nach Absprache.

Hoffentlich klappts!

Christine Geiser - Zollinger
Claridenstr. 13
8630 Rüti
055 31 28 94



Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

1995 2CV COLOUR CALENDAR

12 stunning colour photographs with a year planner.

Available with club logo and text at top 210x35mm.
Minimum order 20 units

Further information and enquiries:
PHOTOS

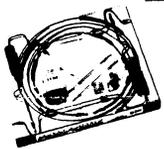
45 Boundary Rd, Newbury, Berks
RG14 5RR, UK

Tel: (0635) 35290
International: 44-635-35290

ARMAGONE

◆ CUPRO - NICKEL BRAKE PIPES ◆

CORROSION RESISTANT • READY TO FIT • GUARANTEED



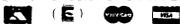
- ◆ Complete boxed sets of ready-made brake pipes for A series vehicles.
- ◆ Ready-made single pipes (any vehicle)
- ◆ Tubing • tube nuts & connectors • fluid seals (LHM&LHS)
- ◆ Mail order service • Trade enquiries welcome.

For Details Contact:



**THE DUCK
STOPS
HERE!**

BONAPART Telephone 0244 335324
Fax 0244 332129
PO Box 404 Chester CH3 7TA England.



D. C. MODELS

For more than 20 years, we have supplied
Citroen models & books,
+ boutique items
to collectors & Clubs.

We have around 1500 different Citroen models and
more than 150 books and manuals in English,
French and German in our
Mail Order List No.20 which is due in October

To help with costs of printing and postage, please
send US\$2.00, FF10.00, BF50.00, Aus\$3.00,
DM3.00, NLG3.00, or Eurocheque for £1.00
We give discounts to Club Shops & Traders.

write now to:

D. C. Models, 152, Barkham Road, WOKINGHAM,
Berks. RG11 2RP G.B.

AMICALE CITROËN INTERNATIONAL

152, Barkham Road, WOKINGHAM, Berks. RG11 2RP G.B.
Tel/Fax 0734 783633

**DO YOU HAVE A PRODUCT OR OFFER A SERVICE
THAT WOULD BE OF INTEREST TO CITROËN
OWNERS IN OTHER COUNTRIES?**

YES? - Good! Read on..

Do you know that you can now advertise to nearly 200
Citroen Clubs all round the world for a nominal cost. Every 4 months
a Newsletter is sent out to Citroen Car Clubs with a calendar of
meetings and rallies and information concerning spare parts etc.

This Newsletter costs about £200.00 for each issue and
has been financed by voluntary donations from a few Clubs.
In order to help with the finances and to make your business known,
we will now accept advertisements.

The costs are as follows:

Insert (21cm.x14.7cm.) £60.00 per issue - you provide 200 copies
£75.00 per issue - we will arrange printing.

1/2 page (14.7 x 10.5) £40.00 per issue.

1/4 page (10.5 x 7.3cm) £25.00 per issue.

All copy to be 'Camera Ready' - all we do is photocopy.

Payment with order - eurocheques in Sterling to C.D.Conway.

(Amicale Citroen International does not have a U.K. bank account).

Copy due 15th March, 15th July, 15th December,

We look forward to your copy for our next edition.

We need your help.

Many Thanks, David Conway



Am besten zu jemandem der die spezialwerkzeuge, ersatzteile und notwendige erfahrung hat!



Wo soll ich nur mit meiner Traction hin?





CITROËNISTES



Mein Angebot: Interessiert?

Chromteile

Gummitteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

elektronische Relais-/Sicherungskasten

für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang
(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

neue Kupplungen für 4-Zylinder

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

grosses Ersatzteillager



Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Traction



Tel. und Fax: 058/21 35 70
Natel: 077/93 20 16

Ausfahrt nach Puebla

Schreibt da doch unser lieber Präsident Daniel Eberli, wir Mitglieder sollten doch Berichte schreiben, um unser CTAC Mitteilungsorgan zu füllen; da dachte ich, dass mein Bericht über eine Ausfahrt nach Puebla, mit einem 15-Six, Jahrgang 1954, Euch interessieren mag.

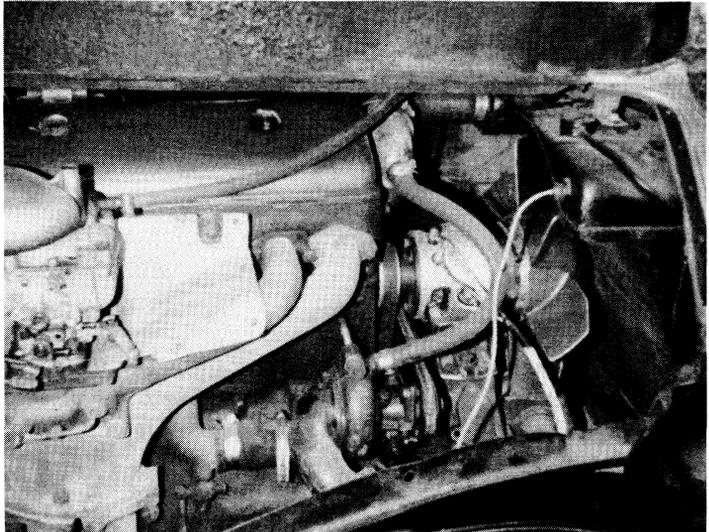
Ich darf wohl erwähnen, dass ich vor über 30 Jahren meine Zelte hier aufgeschlagen habe und vor einigen Jahren meine neu aufgeflamnte Liebe zur Traction durch eine Mitgliedschaft beim CTAC erneuerte. Ich lese mit Freude die Freuden und Leiden der Tractionistes und erinnere mich der Zeiten, wo ich selber eine 11BL Légère, Jahrgang 1950, besass, die ich dann meinem Bruder überliess, als ich nach Mexico kam. Er hat sie dann anno 66 kaputtgefahren, d.h. er kam nach einer Autofahrt nach Frankreich nur noch mit beiden Nummernschildern nach Hause. (Er hat dann im Laufe der Jahre noch etliche Autos kaputtgefahren, aber das ist eine andere Geschichte.)

Kurz noch zur Geschichte der Traction in Mexico:

Es kamen einige wenige hier ins Land, und es bestehen sicher nicht mehr als ein halbes Dutzend oder ein Dutzend, die noch fahrtüchtig sind.

Mein Freund Bernardo Caire, ein Mexikaner, hier geboren, gleich alt wie ich, erbt diese 15/Six von seinem Onkel aus Barcelonnette, den französischen Alpen, der ihn importierte. Der Wagen hat bis heute ungefähr total 120'000km, ist in gutem Zustand, alles soweit original, Farbe schwarz, Michelin X-Pneus, keinen Thermostat, dafür einen riesigen Luftfilter mit Öl, welches den Dreck aufnimmt und jeweils ausgewechselt werden muss. Dann hat er auch keine Heizung. (Wird eigentlich hier wenig gebraucht ...)

Nun hatte er die Idee, die 6-Volt-Anlage auf 12 Volt umzubauen, da man heute hier keine 6-Volt-Batterien mehr kriegt, und der Daniel Eberli hat mir dabei mit guten Ratschlägen geholfen; seine wunderschönen technischen Zeichnungen habe ich entsprechend übersetzt und meinem Freund gegeben: Er hat eine Lichtmaschine von einem "Käfer" genommen und vor die Wasserpumpe montiert, und siehe da: Es ging. Sein Sohn hat dann noch einige Transistoren angebracht, er muss noch die Blinkanlage umbauen, aber die Anlage marschierte.



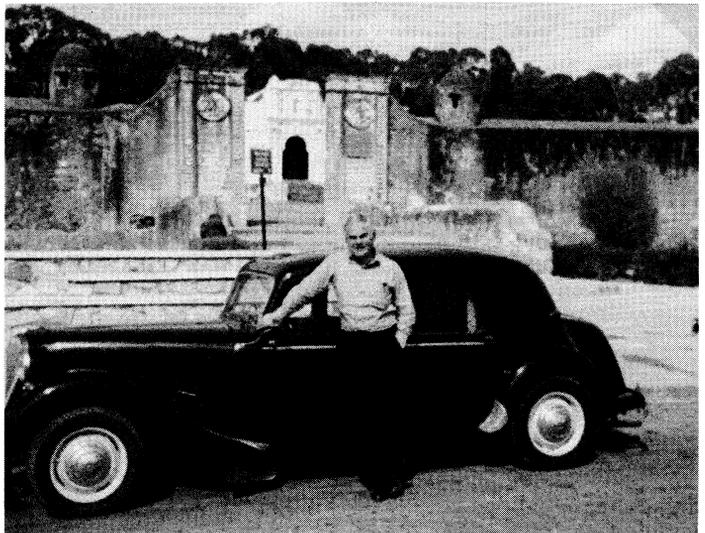
So machte ich Bernardo den Vorschlag, doch mal von der Stadt Mexico nach Puebla zu fahren. Es besteht seit über 30 Jahren eine Autobahn nach Puebla, neben der alten Autostrasse. Bernardo zog es vor, über die Autobahn zu fahren. Puebla liegt 120 km östlich von Mexico-City, auf der Strecke nach Veracruz, Hafenstadt am Golf von Mexico. (Mexico-City, hier: Mexico D.F. (distrito federal) genannt, liegt bekanntlich auf 2250 Meter über Meer, der Scheitelpunkt der Autobahn liegt auf 3050 Meter.)

Also fuhren wir los. Bernardo merkte erfreut, dass der Motor viel besser zog als früher, was er in der besseren Verbrennung des Treibstoffs im Motor zu sehen glaubte. Wir konnten die Bergfahrt im dritten Gang absolvieren, wo er früher teilweise in den 2. Gang zurückschalten musste. - Er hat ein Thermometer eingebaut, das ziemlich genau die Temperatur markiert. Diese ging wohl bis 93 Grad, aber nicht weiter.

Für mich war interessant, nach 28 Jahren wieder mal am Steuer einer Traction zu sitzen. Ich hatte keine Schwierigkeiten, nur musste ich mit den beiden Rückspiegeln aufpassen: der innere ging noch, aber der linke Aussenspiegel war sehr dunkel, und, da die Blinkanlage nicht funktionierte, konnten wir auf der Autobahn keine Zeichen geben beim Überholen. Wer weiss, wie in Lateinamerika gefahren wird, dem ist bekannt, dass hier nicht immer die Richtungsänderung angezeigt wird. Also war es weiter kein Problem, aber bei einem Überholmanöver hatte ich auf einmal eine Ford auf der Seite, den ich wahrscheinlich nicht sah. Er hätte eigentlich hupen können, aber wahrscheinlich war er mehr an unserem alten Wagen interessiert und nahm uns nicht übel, von wegen dem fehlenden Blinken.

Probleme gab es nur beim Bremsen: Ein Schütteln (das ich damals bei meiner Traction auch hatte) mit den Vorderrädern, also musste man vorsichtig bremsen, aber wir fuhren ja vorsichtiger als normal. (Ich sehe jetzt schon, wie der Dani mir sofort einen Brief schreibt, und erklärt, wie man das Schütteln beim Bremsen wegstreift. Noch etwas, Dani: Wie kann man die Räder auswuchten? Der Bernardo erklärt, dass man das hier mit den vorhandenen Apparaten nicht bewerkstelligen kann.)

Noch etwas: Wenn man gewohnt ist, mit Wagen die fahren, die 4 oder 5 Gänge haben, will man immer wieder vom 3. in den 4. Gang schalten bei der Traction, oder nicht? Man hört das Klappern der Ventile. Man sitzt sehr bequem, und die Klimaanlage funktioniert auch (Hochschrauben der Frontscheibe), nur bringt das ein entsprechendes Geräusch des Fahrtwindes. Und dazu der Geruch des Wagens. Ich behaupte, dass die Tractionen alle einen Geruch haben; ein Gemisch aus verbranntem Öl, Polster und Schweiss, den neue Autos nicht haben. Überhaupt, Amerikanerwagen haben



auch einen bestimmten Geruch, auch eine Mischung aus Motor, Plastik, Klimaanlage usw. Noch etwas: Heute kommen einem die Michelin X-Pneus schmal vor, verglichen mit den neuen, breiten Reifen, welche alle neuen Autos heute besitzen.

In Puebla besuchte ich einen Kunden von mir, dann fuhren wir zu einem anderen Kunden von Bernardo, dann gingen wir Mittagessen ins Hotel Lastra, am Berg gelegen, wo die beiden Festungen Loreto und Guadalupe von vergangenen Zeiten sprechen. Wir machten ein paar Photos und fuhren wieder zurück nach Mexico. - Unterwegs überholte uns ein Mercedes 500-er mit Diplomatenschildern. Man winkte uns zu und lächelte, und Bernardo meinte: Die denken: "Sieh mal diese zwei alten Kerle fahren mit einem alten Auto." Ich fühle mich zwar noch nicht sehr alt, aber ich habe weisse Haare, und der Bernardo einen braunen Bart mit weissen Haaren, also liegt schon etwas daran.

Bernardo war erfreut: Es war die erste Ausfahrt mit der Traction nach 2 Jahren nur Stadtfahrt, und ein Erfolg. Er muss nur noch den Keilriemen satter ziehen, die restliche elektrische Anlage auf 12 Volt umbauen, und dann können wir weitere Fahrten machen.

Nun, meine lieben Tractionistes, müsst Ihr wissen, dass seit über 2 Jahren alle neugebauten Autos hier mit Katalysator ausgerüstet von der Fabrik kommen. U.a. auch der VW Sedan mit seinem 1600-er Motor, Benzineinspritzung. Er wird nur noch hier hergestellt, läuft sauschnell, nur hinkt meiner Meinung nach das Getriebe hintendrein, d.h. es sollte besser übersetzt sein.

2 mal im Jahr müssen wir alle unsere Autos vorführen, das heisst, der CO²-Gehalt wird geprüft. Also kann (theoretisch) keiner mehr mit einer blauen Fahne aus dem Auspuff herumfahren. Freund Bernardo hatte leider noch eine blaue Fahne und musste sein Abziehbildchen, das man dann auf der hinteren Scheibe aufkleben muss, "erkaufen".

Dazu kommt noch, dass alle Autos an einem bestimmten Wochentag nicht fahren dürfen, je nach Nummernschildern. Die Stadtverwaltung hat dies beschlossen, um der Umweltverschmutzung entgegenzusteuern. So sollen 20 Prozent der Autos weniger herumfahren. Fazit? Wer kann, kauft sich einen Zweitwagen, um nicht an einem Tag auf das Fahren verzichten zu müssen ...

Alltäglich? Ja, aber ich habe die Fahrt genossen, und mein Freund auch. - Eines ist sicher: An diesem Tage war unsere 15/Six sicher die einzige Traction Avant, die in dieser Stadt zirkulierte, die heute rund 3,5 Millionen Fahrzeuge hat, eine der grössten Städte der Welt (leider) ist, und noch viele andere Probleme aufweist. Aber eben: Wir wohnen und arbeiten hier, und der Mensch gewöhnt sich an alles.

Wir alle, die Fanatiker der Traction sind, bewundern doch immer wieder die zeitlos elegante Linie dieses Autos. Wieviele hat es in den 50 Jahren gegeben, seit die Traction zum ersten Mal fuhr, und wie viele sind sang und klanglos verschwunden. Niemand erinnert sich an sie. Aber die Traction ist so etwas wie die Mistinguette oder die Josefina Baker; - einfach faszinierend ...

Übrigens, mein Freund Bernardo ist ein Auto-Fanatiker. Er liebt alte Autos und hat, verteilt auf sein Haus und seine Firmen, folgende Autos stehen:

- 1 Panhard Dina, Jahrgang 1958, gelb, komplett
- 1 gleicher, aber demontiert, zum restaurieren
- 1 Lancia Aurelia
- 1 Delage D8 120, 1937
- 1 Alfa Romeo 6C 2500, 1947

Er sprach davon, dass einer seiner Freunde einen 11 Légère als Schrotthaufen in seiner Garage liegen hat. Ich möchte ihn mal sehen. Vor ein paar Wochen gab es hier an einem Sonntag eine Parade alter Autos, da war auch ein Légère dabei, aber mit Chrysler Motor und Gangschaltung am Boden. "Nicht gerade Stubenrein", würde man sagen.

Item, ich hoffe, mit Bernardo bei nächster Gelegenheit mal nach Cuernavaca zu fahren. Sind ca. 60 km, auf dem Wege nach Acapulco, wobei man wählen kann, auf der alten Strasse oder auf der Autobahn zu fahren. Die alte Strasse hat viele Kurven, da kommt ja die Traction gut voran.

On verra.

Louis Krähenbühl



Traction Avant en Bande Dessinée

Ein bisher unbekannter Zeichner, ein extravaganter Zeichenstil, ein vorgegebener Zeitabschnitt: "Esprit Solard im Irrenhaus" / Rothacker / Alpha Comic Verlag 1994)

Marseille 1943. Polizeiinspektor SOLARD möchte sich am liebsten aus allem heraushalten (Mafia, Nazi, französischer Untergrund) doch die dramatischen Ereignisse bringen ihn ins Zentrum des grossen Krieges, der im Begriff ist, ganz Europa ins Verderben zu stürzen.

Dem Zeichner Thilo Rothacker (geboren 1967, Studium in Stuttgart, lebt und arbeitet in Paris) gelang es, schon vor Erscheinen des Bandes international Aufsehen zu erregen, die Geburt eines Comic-Klassikers.

Unser Fahrzeug taucht im Verlauf der fesselnden Geschichte immer wieder auf, bei "Bösen und Guten"; wird jedoch recht frei gezeichnet und Details dürfen nicht allzu genau untersucht werden. - Im abgedruckten Ausschnitt ist eine Verfolgungsfahrt mit fatalem Ausgang dargestellt. Empfindliche Gemüter sollten nicht an den Darstellungen von Gewalt hängen bleiben!

PS: Eine Nebenrolle spielt ein Mitglied des englischen Geheimdienstes, ein gewisser Harry Lime. Frage an die Film-freaks: in welchem berühmten Streifen spielt dieser Mann eine Hauptrolle? Antwort mit Name des Komponisten der Filmmusik an die Redaktion!

Jörg Henauer



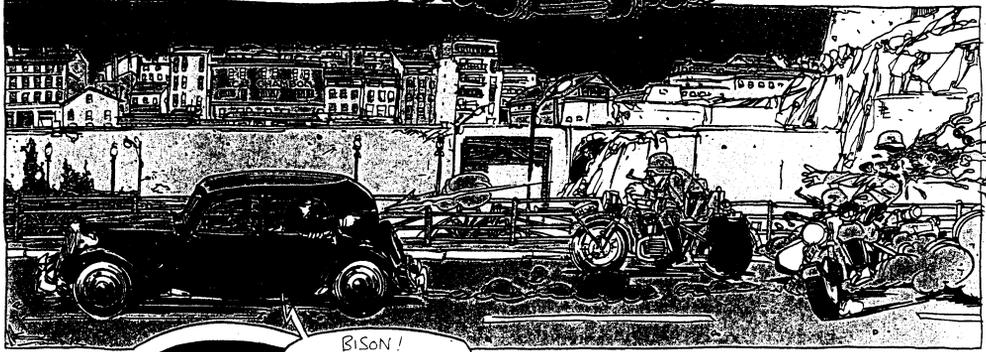


SIND DIE VERRÜCKT? HINTERHER!



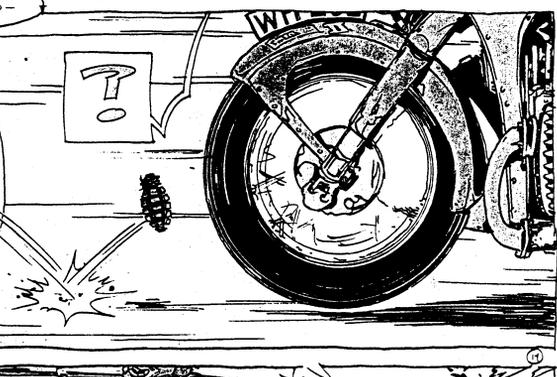
SIE VERFOLGEN UNS! VERDAMMTER MIST!!!

SCHNELL!



BISON! GIB MIR DIE HANDGRANATE!

MESSEURS, HÖREN SIE, ICH ÄH... <HIPS>



WOW!



DAS WÄR'S!
NOCH EINE ECKE UND
WIR SIND DA!
DALLI!!!

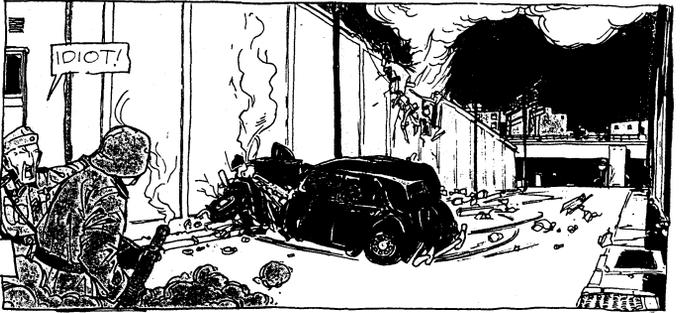


!?

VERRÄT! DEUTSCHE!
DREH SOFORT UM! SCHNELL!!!



DER CITRÖEN VERSUCHT
ZU FLIEHEN! FEUER!



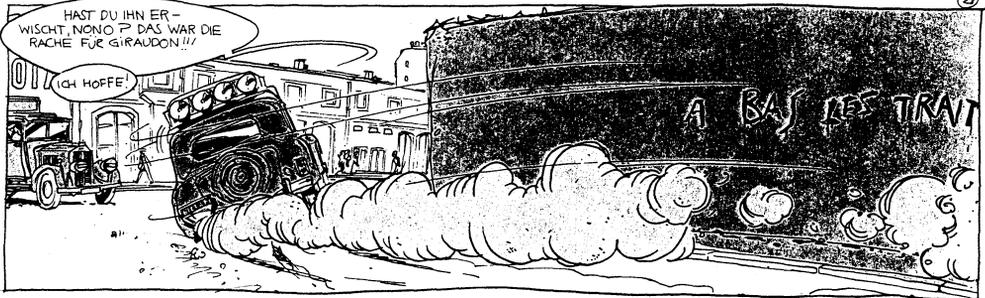
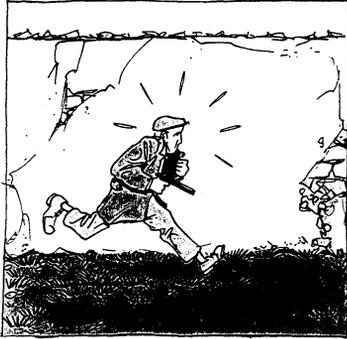
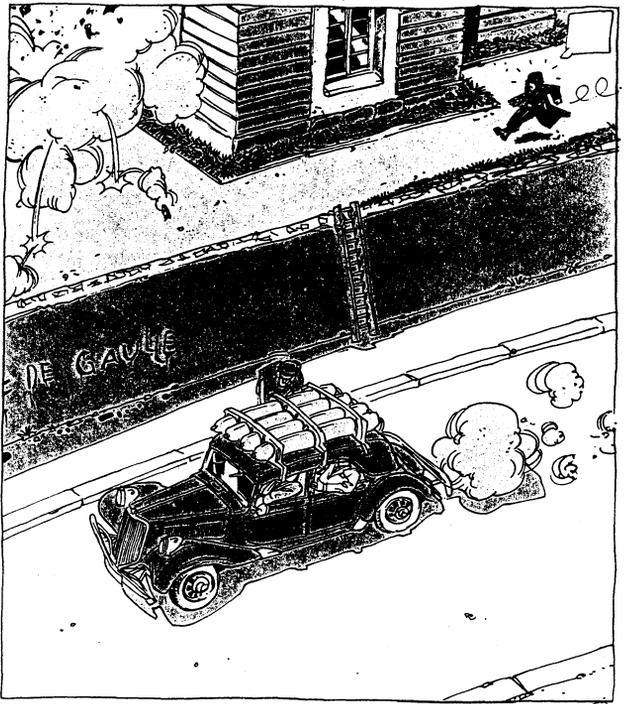
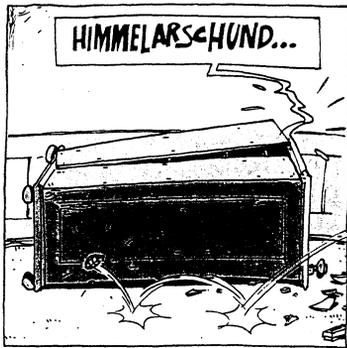
IDIOT!

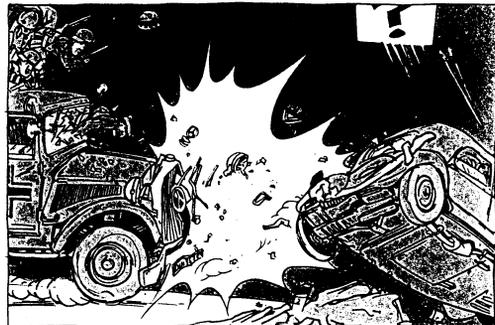
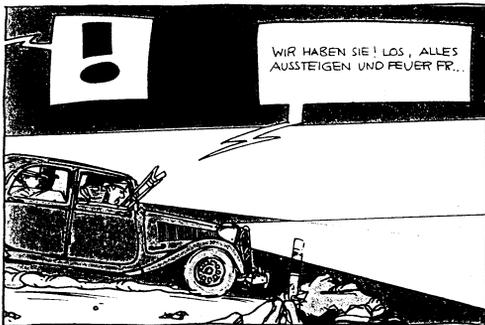
JAWOLL!

WÄHREND ICH IM ZUSTAND DER VOLLTRUN-
KENHEIT, DEN SCHWERSTEN AUTOUNFALL
MEINES LEBENS HATTE, TAUCHTE HARRY
LIME AUS DEN FLUTEN VOR MARSEILLE AUF,
UM DEM CHAOS EINE NEUE FACETTE HIN-
ZUZUFÜGEN! ICH KANNTE IHN DAMALS
NATÜRLICH NOCH NICHT...

KLEINE FAHRT VORAUSS,
DREI STRICH BACKBOARD! WIR
HABEN WENIG ZEIT UM AUF
DAS BOOT ZU WARTEN, LIME!
ES IST VOLLMOND!

HABEN SIE DEN
GRAF VON MONTE GARIST
GELESEN? DA LINKS IST
DAS CHATEAU D'IF! FAMOS!
GERISSEN DER JUNGE, WIE
CAPT'N?





Abschied

Liebe Clubmitglieder

So wie auf dem Foto zu sehen ist, reiste meine Traction vor 5 Jahren in ihre erste Garage in der Schweiz ein. Zerlegt und in Kartons verpackt musste sie einige Zeit warten bis ich beruflich und privat in der Schweiz Fuss gefasst habe und mich der Arbeit in der Garage widmen konnte. Einige Wechsel der Garage hat das Auto seitdem schon erlebt. Gewechselt haben währenddessen aber auch die meisten rostigen Teile, die Rostlöcher und verschlissenen Teile. So konnte ich nach und nach einige Karton leeren, d.h. die revidierten Teile wurden montiert. So steht meine Traction bereits wieder auf eigenen Beinen und viele Teile warten auf ihre Montage. Obwohl es noch genügend Arbeit gibt, sehe ich aber bereits das Licht am Horizont (ist dieses Licht vielleicht das Scheinwerferlicht einer Traction ?)

Vorteilhaft ist, dass meine Traction an Kompaktheit und eigener Mobilität gewonnen hat, denn ihr steht schon wieder eine Reise bevor. Da ich wieder nach Deutschland gehen werde, wird demnächst neben der Wohnung auch die Garage geräumt. Nicht ganz freiwillig trete ich diesen nächsten Umzug an, denn meine Aufenthaltserlaubnis wird nicht verlängert. So breche ich bereits im Oktober nach "Europa" auf.

So verabschiede ich mich hier von allen, die mich kennen gelernt haben, aber nicht ohne gesagt zu haben, dass ich mich im Club sehr wohl gefühlt habe. Die familiäre Atmosphäre und die Gemütlichkeit bei den Clubaktivitäten an denen ich teilgenommen habe, war sehr schön. Dem Club bleibe ich treu, dem Regionalvorstand West kann ich in Zukunft leider nicht mehr angehören. Ich hoffe viele von Euch bei einem zukünftigen Treffen, an dem ich irgendwann einmal mit eigener Traction vorfahren werde, wiederzusehen und verbleibe bis dahin mit lieben Grüssen.

September '94

Dietmar Jucknischke



CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:

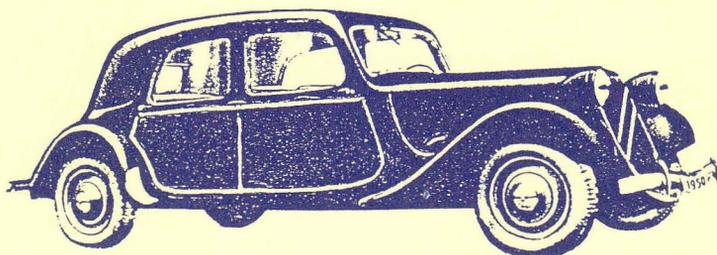
Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

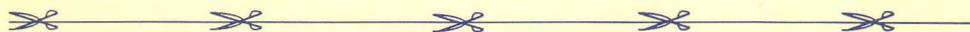
Tel (G): /

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



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/43 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name

Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Vorname

Geburtstag / /

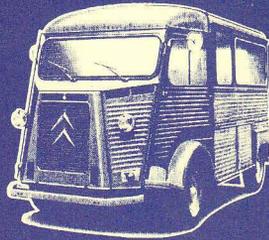
PLZ/Ort

Tel (G): /

AZB
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

Adressänderung melden an:
CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen



Vor vielen Jahren
erfand Citroën den Vorläufer des Monospace...

Heute stellt Citroën den Evasion vor:
die Grossraum-Limousine
für alle, die Spass an Freiheit haben.

Ab sofort können Sie ihn probefahren:
Nehmen Sie sich
die Freiheit bei Ihrem Citroën-Vertreter.

Citroën. Mehr als Sie erwarten.

CITROËN



Evasion