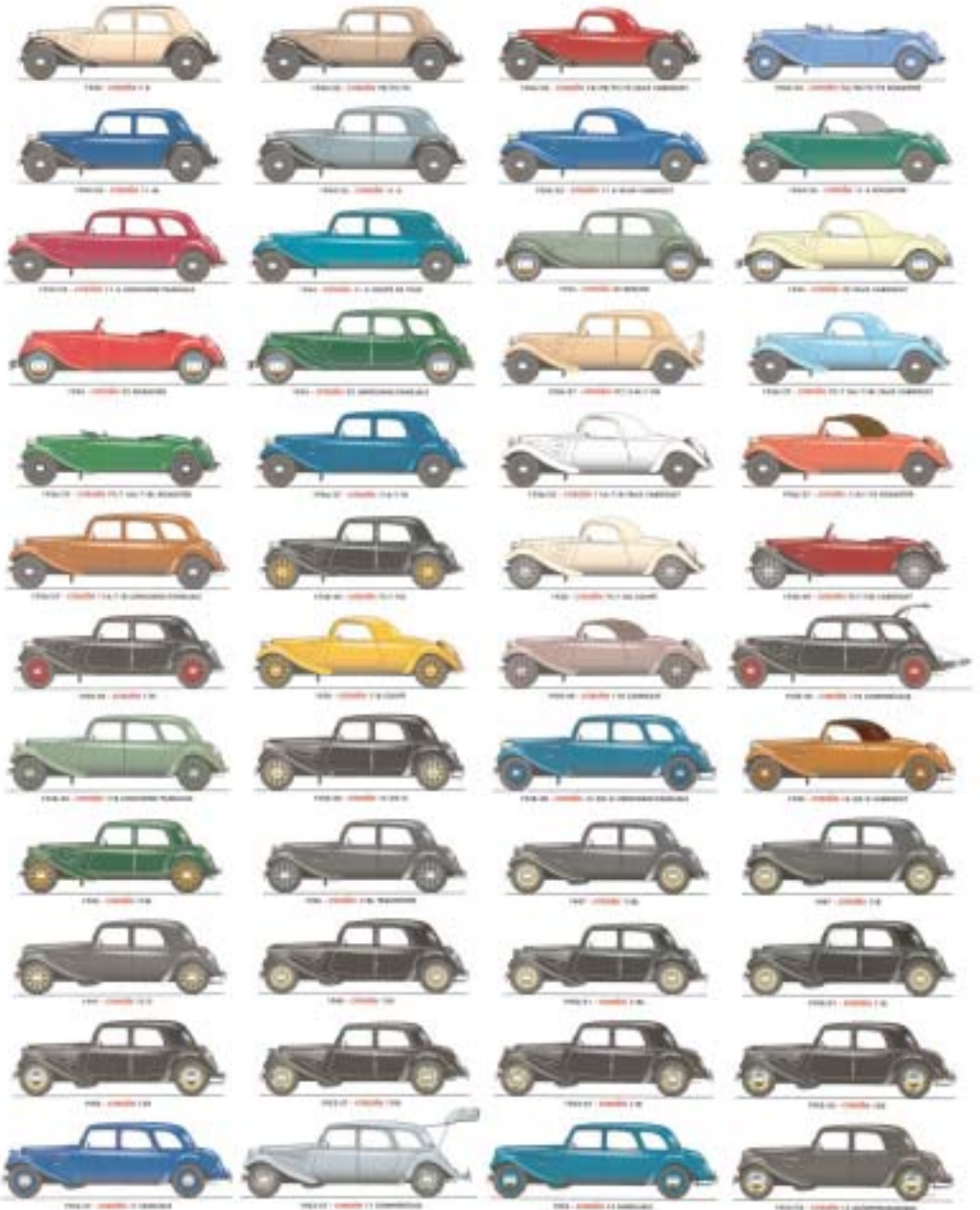


Design by Ch. Scheelbert, Olten, Schweiz



13th ICCCR Switzerland
International Citroën Meeting, Interlaken, August 13-15, 2004

Citroën Traction Avant





Sonderheft
des

Traction Avant Club Schweiz
anlässlich des

13. ICCCR vom 13.-15. August
2004
in Interlaken

INHALT

Inhalt.....	2
Der Citroën Traction Avant Club Hans Georg Koch	3
Inserate	8
Die Traction Avant, ein Meilenstein der Automobil- technikHans Georg Koch, Guido Soland	9
Modelle 7 und 11	10
Inserate	23
Traction Avant Typ 15 / Six	24
Inserate	29
Schweizer Carrosserien Dieter Ackerknecht	30
Inserate	32
Die grosse ICCCR Geschichte	
.... David Convey, Daniel Eberli und Hans Georg Koch	33
Der Weg zum 13. ICCCR Caspar Türlér	58
Ausblick	64
Impressum	64

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62
8854 Galgenen
Tel 055 610 35 70
Fax 055 460 32 22
Natel 079 236 75 11
chrheussi@datacomm.ch
www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen
Tel. 032 682 32 83
Natel 079 250 33 86
www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Glärnerstrasse 24
8805 Richterswil
Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
info@schelbli.com
www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile
Garage Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel 052 365 22 00
Fax 052 366 20 40
garage.ochsner@datacomm.ch

DER CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Können Sie sich vorstellen, dass Ihnen die Passanten an einem Fussgängerstreifen freundlich zulächeln und winken, wenn sie mit einer Traction Avant anhalten? Stört es Sie nicht, wenn sie auf einem Parkplatz spontan auf Ihr Fahrzeug angesprochen werden? Macht es ihnen Freude, beim Fahren mit Ihrem Auto positive Emotionen auszulösen? Dann fahren sie bereits einen Citroën Traction Avant oder sind ein zukünftiges Mitglied unseres Clubs!

Der Club

Der Citroën Traction Avant Club (CTAC) ist ein Verein nach Art. 66ff ZGB, mit dem Zweck der Erhaltung und Pflege der Citroën-Modelle „Traction Avant» der Jahre 1934 - 1957, sowie deren Vorgänger. Das tönt sehr trocken, sind aber die ersten Worte der Statuten, die die Tätigkeiten des Clubs kurz charakterisieren. Dieses Juristendeutsch steht wahrscheinlich in krassem Gegensatz zu der farbigen Gemeinschaft der Mitglieder aus allen Berufsgattungen und Interessensgebieten.

Der Citroën Traction Avant Club wurde 1976 gegründet und hat gegenwärtig 348 Aktivmitglieder, die insgesamt über 500 Autos besitzen und meist auch damit fahren. Wir sind einer der drei grössten Oldtimerclubs in der Schweiz und sind Mitglied der FSV, (Fédération Suisse des Véhicules Anciens).

Damit wir uns regelmässig sehen, werden jedes Jahr vier Treffen von vier Organisationsgruppen in verschiedenen Regionen der Schweiz organisiert. Das ermöglicht es jedem Mitglied, mindestens einmal im Jahr an einer Clubveranstaltung teilzunehmen. Weil die Traction Avant ein Familienauto war, ist sie heute auch ein Oldtimer in dem die ganze Familie Platz findet und darum wird ein Clubtreffen meist auch zum Familienplausch. Neben Veranstaltungen



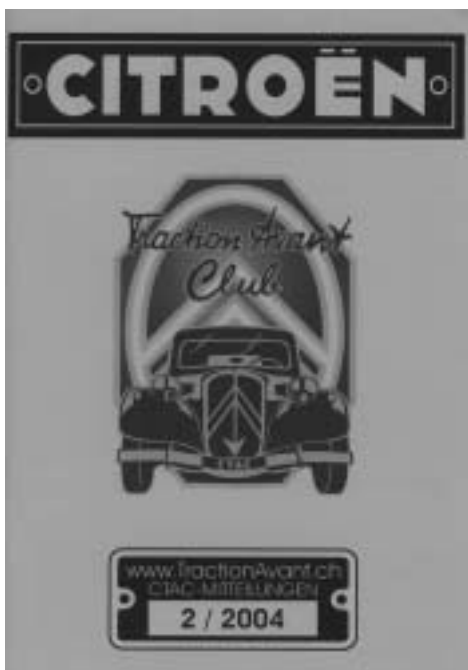
in der Schweiz organisieren wir immer wieder auch Ausfahrten ins nähere Ausland, aber wir fahren auch quer durch Europa zu grossen internationalen Anlässen. Als Markenclub beschäftigen wir uns zwar vorwiegend mit den Tractions, haben aber offene Augen und Ohren



für alles, was sich rund um die Marke Citroën und auf dem Automobilssektor im Allgemeinen tut. Man muss keine Traction Avant besitzen um Mitglied zu werden. Wir empfehlen, sich im Club umzusehen und umzuhören oder zuerst einmal mit einem solchen Auto zu fahren bevor man sich zum Kauf entschliesst. Dadurch wird man sich bewusst, ob der Kauf dieses „Traumautos« später wirklich das absolute Hochgefühl auslöst!

Der Citroën Traction Avant Club gibt jedes Jahr 5 – 6 Ausgaben der Clubzeitschrift heraus, mit welcher die Mitglieder über das aktuelle Clubgeschehen und die geplanten Aktivitäten orientiert werden. Technische Artikel, Berichte über

Restaurationen und Anleitungen zur Selbsthilfe bei Problemen mit der Traction sind hilfreiche Unterstützung für unsere Mitglieder. Obwohl wir uns für alte Zitronen begeistern, lassen wir die Gegenwart nicht an uns vorbeigehen. Der Club unterhält eine Homepage (www.tractionavant.ch), die von enthusiastischen Webmastern unterhalten, beinahe täglich aktualisiert wird und statistisch eine der meistbesuchten Sites der Oldtimer-szene ist. Hier findet man neben Berichten und vielen farbigen Fotos über die durchgeführten Treffen auch eine Galerie in welcher sich Besitzer mit ihren Fahrzeugen präsentieren. Auf der Inserateseite werden immer wieder Tractions angeboten oder gesucht, eine Fundgrube für alle, die noch keine Traction haben.





Der aktuelle Online-Veranstaltungskalender zeigt, was in den nächsten Wochen und Monaten alles organisiert wird und verweist mit Links direkt zu Detailinformationen und den Anmeldeformularen.

Eine Sammlung von ausgewählten Links zu allen unseren Schwesterclubs in der ganzen Welt sowie zu Quellen von Ersatzteilen und anderen wichtigen Zu-

lieferanten oder Links zu den Homepages von Clubmitgliedern oder anderen Citroën-Enthusiasten helfen in der Traction-Welt zu surfen. Man kann hier von Ersatzteillandbüchern der Traction bis zu gewagten Fahrzeugumbauten alles finden.

Informationen über die Cluborganisation, die Präsentation des Vorstandes sowie der Katalog der Clubbibliothek runden das Informationsangebot auf dem Internet ab.

Das Fahrzeug

Die Traction Avant ist heute eine Legende. Ihre Beliebtheit lässt sich an der Wahl unter die ersten 5 im Wettbewerb „Auto des 20. Jahrhunderts« ablesen, und sie ist ein fester Bestandteil der europäischen Geschichte nach 1934.

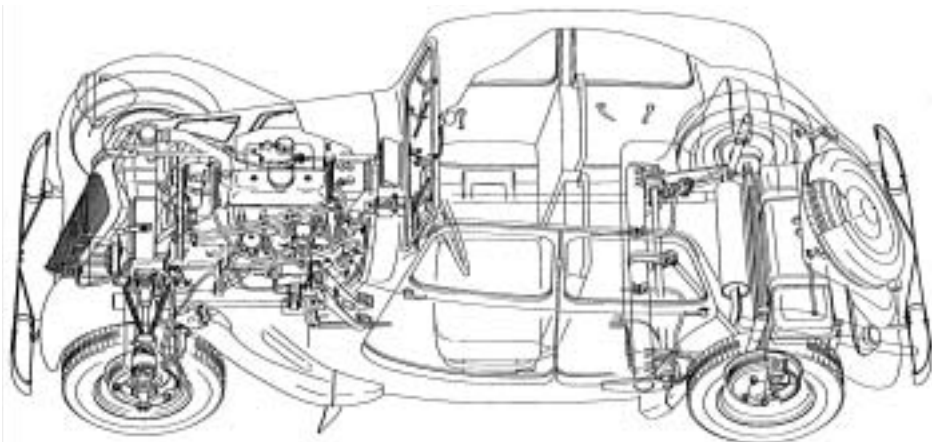
Vier Wegbereitern der automobilen Avantgarde ist es zu verdanken, dass die Traction im April 1934, nach knapp 14 Monaten Entwicklung, auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt werden konnte: André Citroën, der Auftraggeber, André Lefèbvre, der Ingenieur, Flaminio Bertoni, der Designer und Maurice Sainturat, der Motorenkonstrukteur.

Die konzeptionellen Arbeiten zum weltweit ersten Grossserienfahrzeug mit Frontantrieb (daher der Name „Traction Avant“) erfolgten im März 1933. Ab August 1933 rollten die ersten Prototypen, und es wurden intensivste Versuchsfahrten unternommen. Am 19. April 1934 wurde die Traction in Paris den Vertragshändlern vorgestellt, und jeder der 350 Anwesenden konnte eine Traction mit nach Hause nehmen. Am 3. Mai 1934 wurde die erste Traction an einen Kunden ausgeliefert. Das Entwicklungsteam hatte Tag und Nacht gearbeitet und was am meisten zählt, sie waren mit ihren Herzen dabei. Sie schufen ein Kunstwerk, ein damals technisch und optisch avantgardistisches Fahrzeug, und alle Beteiligten, vor allem aber André Citroën, gingen ein hohes persönliches und unternehmerisches Risiko ein, charakteristisch für viele Pioniertaten. Erst aus der heutigen Perspektive, also 70 Jahre später, wird spürbar, welch revolutionäre Konzeption hinter der Traction Avant stand und wie lange es dauerte, bis der Rest der Autohersteller diesen Vorsprung aufgeholt hatte.

Wichtige Konstruktionsmerkmale der Citroën Traction Avant:

- Vorderradantrieb
- selbsttragende Karosserie
- Ganzstahlkonstruktion
- aerodynamische Karosserie
- Einzelradaufhängung
- Torsionsstabfederung
- Zahnstangenlenkung (ab Mai-Juni 1936)
- moderner Motor mit nassen Zylindern und breitem Drehmomentbereich
- hydraulisches Bremssystem
- Radialreifen (Pilote) (von Michelin 1936 erstmals für die Traction konstruiert)

Die Gesamtheit dieser Technik verlieh der Traction Avant einen unerreicht niedrigen Schwerpunkt, eine ausserordentliche Strassenhaltung sowie hohen Fahrkomfort und ermöglichte auch in Kurven hohe Geschwindigkeiten. Dies führte dazu, dass verschiedene Einbrecher und Bankräuber die Traction



anderen Fluchtfahrzeugen vorzogen, weil sie schneller war als die damaligen Polizeifahrzeuge. Diese Tatsache brachte ihr den Übernamen „Gangsterwagen“ ein. Das Problem löste sich, als die Pariser Polizei auch mit Tractions ausgerüstet wurde.

In diesem Jahr feiert die Traction Avant ihren siebzigsten Geburtstag. Aus diesem Grund hat unser Club am 13. ICCCR (International Citroën Car Club Rally) eine Sonderausstellung organisiert und in einem speziellen Zelt präsentiert. Die auf den ersten Blick alle gleich aussehenden Fahrzeuge unterscheiden sich doch in wesentlichen Détails von Jahrgang zu Jahrgang. Der nächste Teil dieses Heftes soll Ihnen in einfacher Weise zeigen, wo diese Unterschiede liegen und wie sie die Produktionsjahre anhand der typischen Differenzen selbst bestimmen können. Dies ist auch hilfreich beim Kauf eines solchen Fahrzeugs, damit lassen sich die Angaben des Verkäufers verifizieren und der Grad der vorhandenen Originalität dokumentieren.

Hans Georg Koch
Präsident CTAC

Clubadresse:

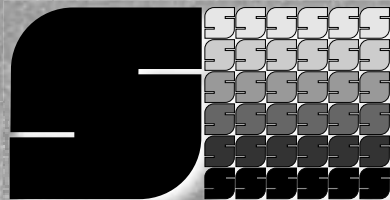
Citroën Traction Avant Club
c/o Hans Georg Koch
Breiten 4
CH-6022 Grosswangen



*Mit uns
sind Sie auf dem
richtigen
Weg!*

**Druckerei
Schürch AG**

Bahnhofstrasse 9
4950 Huttwil
Telefon 062 959 80 70
Telefax 062 959 80 74
schuerchdruck@schuerch-druck.ch
www.schuerch-druck.ch



DIE TRACTION AVANT EIN MEILENSTEIN DER AUTOMOBILTECHNIK

Von Hans Georg Koch und Guido Soland

Unsere Ausstellung führt sie anhand der «Meilensteine» durch die Entwicklung der Traction Avant vom Jahr 1934 zum Jahr 1957. In dieser Zeit hat die Traction Avant ihre Kinderkrankheiten abgelegt und wurde zu einem zuverlässigen Fahrzeug, das von Unternehmern, Angestellten, Handwerkern und Taxifahrern gekauft, geschätzt und gebraucht wurde.

Für unsere Schau haben wir von jedem Modelljahr ein Exemplar aufgetrieben. Weil wir immer ein schwarz lackiertes Fahrzeug ausgewählt haben, sehen alle auf den ersten Blick identisch aus. Es gibt aber eine lange Entwicklung, Verbesserungen und Modellvariationen, die oft auch mitten im Modelljahr vorgenommen wurden. Anhand dieser Details lässt sich ein einzelnes Modell noch datieren, wenn keinerlei Unterlagen mehr vorhanden sind. Es lässt sich auch eruieren, ob ein Fahrzeug aus zwei oder drei verschiedenen Modellen zusammengebaut wurde.

Diese interessanten Merkmale möchten wir Ihnen auf den nächsten Seiten näher bringen, und sie damit animieren, die Ausstellung mit anderen Augen anzusehen.

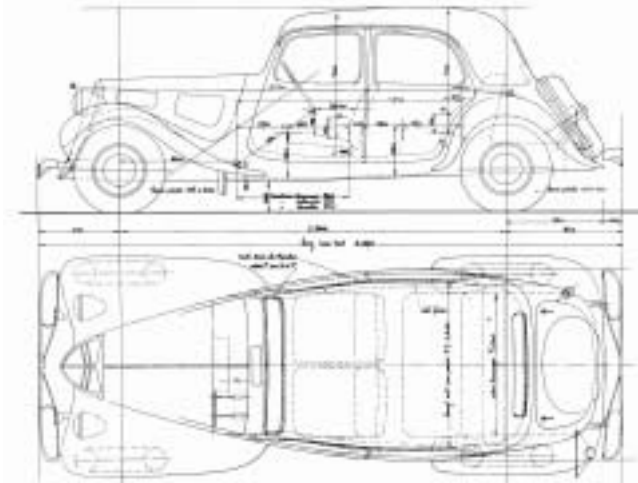


Motor 11 D in einer Traction Avant Typ 11 BL (légère)

Typ	7 A 7 B 7 S 7 C 11 AL (légère) 11 A (normale)
Chassisnummern	000`001 bis 007`000 (7 A) April - Juni 1934 010`001 bis 020`000 und 021`501 bis 030`620 (7 B) (Juni – Oktober) 020`001 bis 021`500 (7 S) Juni bis November 050`001 bis 056`700 (7 C) ab Oktober 1934 350`001 bis 351`500 (11 AL) ab November 1934 100`001 bis 103`300 (11 A) ab September 1934
Anzahl produzierte Fahrzeuge	27958
Modelle	- Berline (Typ 7 und 11) - Cabriolet (Typ 7) - Coupé (Typ 7)
Motor (Bohrung x Hub)	72 x 80 (1302 cm ³ = 7 CV) (Typ 7 A) 78 x 80 (1529 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 B) 72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C) 78 x 100 (1911 cm ³ = 11 CV Typ 7 S, 11 A und AL)
Charakteristika	<ul style="list-style-type: none"> - Kunstlederdach (kein Blech) (Typ 7 Berline bis Oktober) - ab Oktober 1934 Blechdach - Zwei Lüftungsklappen vor der Frontscheibe - oben angeschlagene Scheibenwischer - verchromter Kühlergrill - Chevrons hinter dem Kühlergrill - Hupen auf der Stossstange - Motorhaube mit zwei Lüftungsklappen auf jeder Seite (Lüftungsklappen öffnen gleichläufig) Ab Oktober 1934 (Typ 7 C) Lüftungsklappen öffnen gegenläufig - Kein Kofferraumdeckel vorhanden - keine Zierleisten auf den Türen - zwei Einfüllstutzen für Benzin (je einer links und rechts) - Vollscheibenräder - schmale Kofflügel (ailes fines) - geschwungene Stossstangen ohne Hörnchen - Pullmannsitze - Typ 7 C: Sitze mit Chromrohren über Rückenlehne (sièges tubulaires) - Instrumententafel in der Mitte des Armaturenbrettes, Hintergrund schwarz - Rückspiegel in der Mitte oben - Zwei Handschuhfächer - Ovale Zierscheibe mit der Bezeichnung der Gänge in arabischen Zahlen - Lichtschalter mit zwei L-förmigen Hebeln an der Lenksäule oder in der Mitte des Lenkrades zum drehen. - Hinterachse mit Rohr (essieu tubulaire) mit Torsionsstäben und Reibungsstossdämpfern - Vorderachse mit Lenkgetriebe und Reibungsstossdämpfern - Auspuffkrümmer mit Flansch gegen hinten durch den Chassisträger - Innenausstattung aus Plüsch

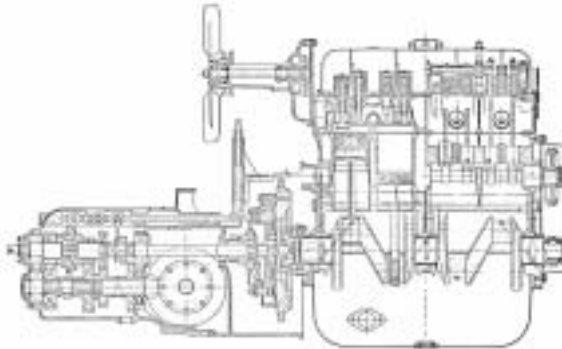
1935

Typ	7 C 11 AL (légère) 11 A (normale)
Chassisnummern	056`701 bis 071`400 (7 C) 351`501 bis 353`400 (11 AL) 103`301 bis 107`400 (11 A)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	18111
Modelle	- Berline (Typ 7 und 11) - Cabriolet (Typ 7 und 11) - Coupé (Typ 11) - Familiale (Typ 11) - Limousine (Typ 11)
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C) 78 x 100 (1911 cm ³ = 11 CV)
Charakteristika	- identisch mit 1934 ab Mai 1935 - Hinterachse mit Kreuzprofil (essieu cruciforme) und - Teleskopstossdämpfer - verstärkte Vorderachse - Sitze mit Chromrohr über der Rückenlehne (sièges tubulaires) auch für Typ 11 Modelle ab September 1935 - Kofferraum von aussen zu öffnen - nur noch ein Benzineinfüllstutzen ab Dezember 1935 - Hupen unter den Kotflügeln, hinter runden Abdeckungen



1936

Typ	7 C 11 AL (légère) 11 A (normale)
Chassisnummern	071`401 bis 093`000 (7 C) 353`401 bis 358`800 (11 AL) 107`401 bis 116`600 (11 A)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	30426
Modelle	- Berline - Cabriolet - Coupé - Familiale - Limousine
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C) 78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1935 - Chevrons aussen auf dem Kühlergrill - Kühlergrill lackiert - geschwungene Stossstangen ohne Hörnchen - verchromte Lampen Ab Mai 1936 - nur eine Lüftungsklappe vor der Windschutzscheibe ab 15. Mai 1936 Zahnstangenlenkung 7 C ab Chassisnummer 080`001 11 AL ab Chassisnummer 356`001 11 A ab Chassisnummer 113`001 - Auspuffkrümmer mit Flansch gegen vorne ab Mai-Juni 1936 - Instrumententafel oberhalb der Lenksäule, schwarzer Hintergrund der Zifferblätter - Tachometerskala bis 130 km/h - Uhr in der Mitte des Armaturenbrettes - Nur noch ein Handschuhfach (links)



Motor und Getriebe einer Traktion
(7 CV, 1934)

1937

Typ	7 C 11 AL (légère) 11 AM (améliorée) 11 A (normale) 11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	93`001 bis 100`000 und 200`001 bis 204`300 (7 C) 358`801 bis 360`000 (11 AL) 360`001 bis 360`315 (11 AM) 116`601 bis 118`000 (11 A) 360`501 bis 386`000 (11 BL) 118`001 bis 127`300 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	46972
Modelle	- Berline - Cabriolet (Roadster) - Coupé - Familiale - Limousine
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C) 78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1936 ab Februar 1937 - die Serie 11 A wird durch die Serie 11 B abgelöst. - Innenausstattung aus Stoff ab 1. Mai 1937 - Serviceöffnung für den Benzintank ab 1. Juni 1937 - für die Hupen keine Öffnungen mehr auf den Kotflügeln - Hupen auf dem Getriebedeckel montiert ab 1. Oktober 1937 - viereckige Pedale bei 11 B ab Chassisnummer 125`150 ab Oktober 1937 - hintere Türe auch bei Familiale und Commerciale asymmetrisch ab 20. Oktober 1937 - keine Uhr mehr auf dem Armaturenbrett, neu in der Instrumententafel - neuer Lichtschalter (nur noch ein Hebel) ab 15. Dezember 1937 - viereckige Pedale bei 11 BL ab Chassisnummer 375`000

1938

Typ	7 C 11 BL (légère) 11 B (normale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	204`301 bis 210`500 (7 C) 386`001 bis 422`400 (11 BL) 127`301 bis 139`200 (11 B) 290`000 bis 291`200 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	55700
Modelle	- Berline - Cabriolet (Roadster) - Coupé - Familiale - Limousine - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C) 78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1937 ab 10. Januar 1938 - breite Kotflügel (vorgesehen für Pilote-Felgen) ab 17. Januar 1938 - Pilote-Felgen (Blechspeichen) 165 x 400 für 7 C ab Chassisnummer 204`801 für 11 BL ab Chassisnummer 386`601 ab 15. April 1938 - Pilote-Felgen 165 x 400 für 11B ab Chassisnummer 127`501 ab 1. März 1938 - Verriegelung der Schaltgabeln über die Kupplung ab 1. April 1938 - Modell Commerciale erscheint ab 1. Juli 1938 - 11 BL Innengarnitur mit abgerundeten Ecken ab 25. November 1938 - Heizung mit Rohr von Kühler in den linken Fussraum

1939

Typ	7 C 7 Eco (economique) 11 BL (légère) 11 B (normale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	210`501 bis 212`000 (7 C) 212`001 bis 218`600 (7 Eco) 422`401 bis 450`000 (11 BL) 139`201 bis 152`350 (11 B) 291`201 bis 292`000 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	49987
Modelle	- Berline - Cabriolet (Roadster) - Coupé - Familiale - Limousine - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C und Eco) 78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1938 ab 20. Januar 1939 - keine Innenverkleidung am Kofferraumdeckel mehr - Chevrons aus Aluminium, nicht mehr lackiert ab 1. Februar 1939 - schallgedämpfte Karosserie - 11 B Innengarnitur mit abgerundeten Ecken Ab 25. Februar 1939 - Typ 7 Eco löst 7 C ab (Modell nur Berline) - Kompression 6,2:1 (1628 cm ³) ab 10. März 1939 - Perfo Motor (Kompression 6,2 .1) ab Chassisnummer 428`601 (11 BL) und 134`001 (11 B) - Leichtere Kurbelwelle - Fallstromvergaser mit langem rohrförmigem Luftfilter - Blende am Schalthebelloch viereckig mit römischen Zahlen - Tachometer mit Skala bis 150 km/h ab 18. Juli 1939 - Lehne der Rückbank mit Haken (statt Scharnieren) befestigt ab 15. November 1939 - Verstärkung des Vorderteils der selbsttragenden Karosserie

1940

Typ	7 Eco 11 BL (légère) 11 B (normale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	218`601 bis 219`800 (7 Eco) 450`001 bis 454`500 (11 BL) 152`351 bis 154`300 (11 B) 292`001 bis 293`500 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	7953
Modelle	- Berline - Cabriolet (Roadster) - Coupé - Familiale - Limousine - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	72x 100 (1628 cm ³ = 9 CV) (Typ 7 C und Eco) 78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1939 keine Modifikationen in diesem Modelljahr

1946

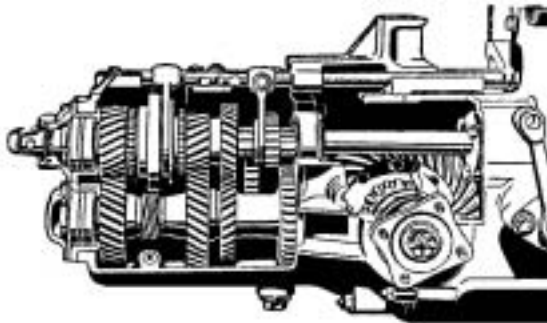
Typ	11 BL (légère)
Chassisnummern	457`600 bis 469`600 (11 BL)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	10932
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1939/1940 - alle Wagen in schwarz ausgeliefert - Lampentöpfe lackiert (anstatt verchromt) - Aluminiumleisten auf den Türschwellen ab Mai 1946 - Motorhaube mit seitlichen Lüftungsschlitzen anstatt Klappen ab 13. November 1946 - BM-Felgen (Vollscheibenrad) (BM = bon marché) - Citroën Schild auf der Stossstange

1947

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	469`601 bis 488`200 (11 BL) 154`771 bis 156`600 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	20430
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1946 ab 14. Januar 1947 - Rückspiegel in der Mitte unten - Kotflüglecken vorne und hinten mit Muscheldesign - Stossstangenhörnchen - Uhr fehlt manchmal auf der Instrumententafel

1948

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	488`201 bis 508`800 (11 BL) 156`601 bis 163`950 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	27516
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1947 - Chromzierleisten an den Türen - Carosseriefarbe auch grau erhältlich (gris fumé foncé) - Kotflüglecken vorne und hinten Waffelmuster



1949

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	508`801 bis 531`500 (11 BL) 163`951 bis 177`700 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	36846
Modelle	- Berlina
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1948 - Carosseriefarbe nur schwarz - Felgen elfenbeinfarbig ab Juli 1949 - Instrumententafel mit weissem Hintergrund ab November 1949 - Pullman Sitze (keine Chromrohre an den Rückenlehnen mehr)

1950

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	531`501 bis 556`200 (11 BL) 177`701 bis 195`500 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	41545
Modelle	- Berlina
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1949 ab Februar 1950 Verdichtung 6,5:1, Zündverstellung (Unterdruck) ab April 1950 - neue Bremsstrommeln (weniger Verzug beim Anziehen der Räder) ab Mai 1950 - Vergaser 32 mm Ø (Zenith 32 INA oder Solex 32 PBIC) - flacher Luffilter parallel zum Motorblock ab September 1950 - schwarzes Lenkrad mit zwei Speichen - verchromte Zierleisten und Chevrons in der Mitte des Armaturenbrettes - Bedienungsknöpfe oval, vernickelt - Wasserpumpe mit Schleifringdichtung

1951

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	556`201 bis 582`200 (11 BL) 195`501 bis 212`100 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	42524
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1950 ab Januar 1951 - neuer, längerer Ölmesstab - Stoff für Innenausstattung mit etwas dunkleren Streifen

1952

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	582`201 bis 612`000 (11 BL) 212`101 bis 236`600 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	52761
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1951 ab April 1952 - höher montierte Pedale - Hauptbremszylinder innerhalb des linken Chassisträgers ab Ende Juni 1952 - keine Uhr mehr - neues Armaturenbrett mit Aschenbecher - neue Fensterrahmen innen - Griff für Windschutzscheibenöffner aus Gummi - Scheibenwischer von unten - neue Innenausstattung aus grauem Stoff - Rückbank etwas nach hinten versetzt - Blinker auf den Kotflügeln - Parklichter oben zwischen den Türen ab Juli 1952 - Felgen mit 4 Schlitzen ab 15. Juli 1952 - Kofferraum, mit Reserverad - Kofferraumscharniere lackiert - gerade Stossstangen vorn und hinten

1953

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale)
Chassisnummern	612`001 bis 636`900 (11 BL) 236`601 bis 270`800 (11 B)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	59100
Modelle	- Berline - Familiale
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1952 ab März 1953 - weichere Motoraufhängung ab September 1953 - Wiederaufnahme des Modells „Familiale“

1954

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale) 11 F (familiale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	636`901 bis 652`800 (11 BL) 270`801 bis 299`999 (11 B) 400`001 bis 403`600 (11 F) (nur 1954 separate Cassisnummern für Familiale) 293`563 bis 295`500 und 300`001 bis 301`000 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	46341
Modelle	- Berline - Familiale - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1953 - Farben gris perlé, bleu d'Islande, schwarz - Kofferraumscharniere verchromt - Tankdeckel verchromt - Scheibenwischerblätter verchromt - Steuerrad grau ab Salon 1954 - Wiederaufnahme des Modells „Commerciale“

1955

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale) 11 F (familiale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	652`801 bis 667`400 (11 BL) 403`601 bis 427`300 (11 B und 11 F) 301`001 bis 304`940 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	42240
Modelle	- Berline - Familiale - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1954 - Farben gris perlé, bleu d'Islande, bleu nuit, gris bruyère, schwarz ab 10. Mai 1955 - Motor 11 D („11 D“ auf dem Zylinderkopf links) - Öleinfüllstutzen gegen vorn (langes Rohr) - Luftfilter flach quer über den Motor ab 15. Juli 1955 - Vergaser Solex 33 PBIC oder Zenith 36 WI - neue Kupplung an Nockenwelle vorn für Achse des Keilriemenantriebs ab Juli 1955 - äussere Kreuzgelenke mit Gummimanschette

1956

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale) 11 F (familiale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	667`401 bis 675`905 (11 BL) 427`301 bis 441`990 (11 B und 11 F) 304`941 bis 307`180 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	25132
Modelle	- Berline - Familiale - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1955 - keine Modifikationen mehr

1957

Typ	11 BL (légère) 11 B (normale) 11 F (familiale) 11 C (commerciale)
Chassisnummern	675`906 bis 677`500 (11 BL) 441`991 bis 444`600 (11 B und 11 F) 307`181 bis 307`860 (11 C)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	4550
Modelle	- Berline - Familiale - Commerciale
Motor (Bohrung x Hub)	78 x 100 (1911 cm ³) (= 11 CV)
Charakteristika	identisch mit 1956 - keine weitere Entwicklung 25. Juli 1957 Ablieferung der letzten TrACTION Avant (familiale) Chassisnummer 444`600



Ablieferung der letzten TrACTION in Paris am 25. Juli 1957
an M. Dufour, Citroën Vertreter in Saint-Malo

"Traction Avant" CITROËN



- Restauration
 - Reparaturen
 - Beratung
 - Wartung
- Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83
Natel: 079/250 33 86
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: schorta-imhof@bluewin.ch
Homepage: www.cta-service.ch

Das gibt es immer noch !

Wir reparieren sämtliche
Kopiergeräte, Drucker, Fax & Schreibmaschinen
vor Ort mit Garantie !

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

Hans Brunner
Reparatur – Service Zürichsee
Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78

TRACTION AVANT Typ 15 / Six

Viele Modifikationen des Modells 15 sind identisch mit den Modifikationen der Modelle 7 und 11, meist wurden sie aber beim 15/six einige Wochen früher eingeführt. Wir beleuchten hier vor allem die spezifischen Modifikationen des Modells 15/six.

1938

Typ	15 Six
Chassisnummern	680`001-680`090
Anzahl produzierte Fahrzeuge	90 (1938 wurden vor allem Kleinserien zu Testzwecken gefertigt und an ausgewählte Kunden abgegeben)
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (rechtsdrehend = G)
Charakteristika	<ul style="list-style-type: none">- Motorhaube ist länger als bei der 11 (normale)- Motorhaube mit Lüftungsschlitzen (von Anfang an)- verchromter Kühlergrill- Pilote-Felgen (Blechspeichen)- stärkere Pneus- Schriftzug 15/6 auf dem Kühlergrill und auf dem rechten hinteren Kotflügel- Handbremse links- luxuriösere Ausführung- Armlehne auf dem Rücksitz- Richtungsanzeiger (Winker) vor 1952- geschwungene Stossstangen

1939

Typ	15 Six
Chassisnummern	680`091-682`000
Anzahl produzierte Fahrzeuge	2309
Modelle	<ul style="list-style-type: none">- Berline- Familiale- Cabriolet
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (rechtsdrehend = G)
Charakteristika	<p>identisch mit 1938</p> <p>Ab Februar 1939</p> <ul style="list-style-type: none">- neues Modell „Familiale“- 7 Cabriolet Karossen werden vorbereitet, 3 werden fertiggestellt- übrige Veränderungen analog Typ 11

1946

Typ	15 Six
Chassisnummern	682`479 bis 682`690
Anzahl produzierte Fahrzeuge	203
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (rechtsdrehend = G)
Charakteristika	identisch mit 1939 ab 13. November 1946 - BM Felgen (Six H) Vollscheibenfelgen) - ein weiteres Cabriolet wird gefertigt - übrige Veränderungen analog Typ 11

1947

Typ	15 Six
Chassisnummern	682`691 bis 682`800
Anzahl produzierte Fahrzeuge	108
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (rechtsdrehend = G)
Charakteristika	identisch mit 1946 ab 30. April 1947 - Motor linksdrehend (15 Six-D) ab Chassisnummer 682`730 - dadurch höherliegendes Loch für die Starterkurbel Ab August 1946 - Scheinwerfer lackiert - Sitze mit Chromrohren über den Rückenlehnen - übrige Veränderungen analog Typ 11

1948

Typ	15 Six
Chassisnummern	682`801 bis 685`500
Anzahl produzierte Fahrzeuge	2731
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1947 ab April 1948 - grosse Raddeckel - übrige Veränderungen analog Typ 11

1949

Typ	15 Six
Chassisnummern	685`501 bis 691`600
Anzahl produzierte Fahrzeuge	6047
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1948 - übrige Veränderungen analog Typ 11

1950

Typ	15 Six
Chassisnummern	691`601 bis 701`600
Anzahl produzierte Fahrzeuge	9400
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1949 Ab Februar 1950 - Kotflüglecken mit Waffelmuster - Pullmansitze ohne Chromrohre - Zweispeichenlenkrad ab Juni 1950 - Lüftungklappen vorne seitlich neben dem Kühler - übrige Veränderungen analog Typ 11

1951

Typ	15 Six
Chassisnummern	701`601 bis 713`000
Anzahl produzierte Fahrzeuge	11752
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1950 - übrige Veränderungen analog Typ 11

1952

Typ	15 Six
Chassisnummern	713`001 bis 721`650
Anzahl produzierte Fahrzeuge	8376
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1951 Ab Juni 1952 - Scheibenwischer unten an der Windschutzscheibe - Kofferraum - Blinker hinten und vorn - neue Armaturentafel - gerade Stossstangen mit Längsrillen - Innenausstattung aus grauem Samt - übrige Veränderungen analog Typ 11

1953

Typ	15 Six
Chassisnummern	721`651 bis 723`710
Anzahl produzierte Fahrzeuge	2388
Modelle	- Berline - Familiale (ab September)
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1952 Ab September - Modell „Familiale“ - übrige Veränderungen analog Typ 11

1954

Typ	15 Six 15 Six H (hydraulique = oléopneumatique)
Chassisnummern	723`711 bis 724`950 (Six) 726`001 bis 727`680 (Six H)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	1104 (Six) 1679 (Six H)
Modelle	- Berline (Six Und Six H) - Familiale (nur Six)
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1953 ab 24. April 1954 - Typ Six H erscheint - hydropneumatische Hinterachsfederung - Hydraulikpumpe und Flüssigkeitsbehälter links am Motor - Vorderachse mit nach vorne stehenden Torsionsstäben - anti-roll-Stabilisator an der Vorderachse - Schrifzug auf dem Kofferraumdeckel (anstatt Kotflügel rechts) - übrige Veränderungen analog Typ 11

1955

Typ	15 Six
Chassisnummern	724`951 bis 725`390 (Six) 727`681 bis 729`062 (Six H)
Anzahl produzierte Fahrzeuge	58 (Six) 1349 (Six H)
Modelle	- Berline
Motor (Bohrung x Hub)	78X100 (2867 cm ³ = 16 CV) (linksdrehend = D)
Charakteristika	identisch mit 1954 am 25. September wird die Serienproduktion des Modells 15 Six aufgegeben. Es werden nur noch einige spezielle Aufträge von Karosseriefirmen gefertigt (52 Stk.). - übrige Veränderungen analog Typ 11

Zugrundeliegende Literatur:

Les Traction Avant, Daniel Puiuboue, Verlag Atlas, 1985, ISBN 2-7312-0409-4

L'Album de la Traction, Jacques Borgé & Nicolas Viasnoff, éditions EPA, 1978, ISBN 2-85120-073-9

La Traction de mon Père, Yves Buffetaut & Antoine Demetz, Verlag ETAI, 1997, ISBN 2-7268-8277-3

Tableau d'origine des Traction Avant, Peter Larson, www.cta.a.se/chassisnr.htm

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- **Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen**
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- **Revisionen und Reparaturen von**
– Motoren
– Getrieben
– Kupplungen
– Elektrik usw.



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen
usw.



LANGENTHALER OLDTIMER TREFFEN 2004

Auf dem Flugplatz Bleienbach bei Langenthal

Freies Treffen für OldtimerfahrerInnen aller Marken
mit Autos und Motorrädern bis Baujahr 1974

Jeweils am letzten Sonntag im Monat!

25. April 30. Mai 27. Juni 25. Juli 29. August 26. September

Ab 10.00 Uhr
bis 14.00 Uhr

Eintreffen der Oldtimer: 100 reservierte Parkplätze
Gemütliches Zusammensein der BesucherInnen oder Zeit für
einen Apéro/Imbiss im Flugplatzrestaurant

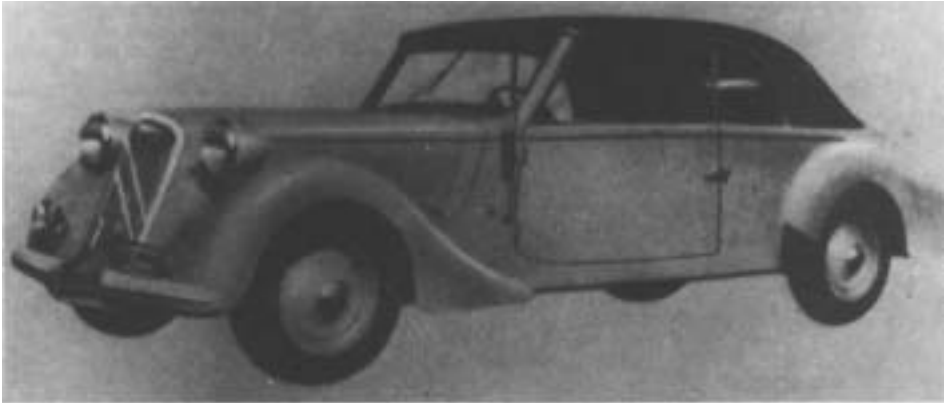
Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen mit Oldtimern
von A wie Adler bis Z wie Zündapp!

Für motorisierte Besucher ohne Oldtimer steht am Flugplatz das Parkhaus der Firma
Daetwyler gratis zur Verfügung.

SCHWEIZER CARROSSERIEN

Von Dieter Ackerknecht

Original Cabriolets und Coupes (mit zwei Innenplätzen) wurden in Frankreich vom Werk selbst auf der Basis der Traction Modelle von 1934 bis nur zum 2. Weltkrieg (1940) gebaut. Es dürfte wohl weniger bekannt sein, dass auch in der Schweiz Spezialkarosserien für den «Traction Avant» angefertigt wurden.



Worblaufen Cabriolet 15 /Six 1949, vier innenplätze, es existieren zwei Versionen der vorderen Kotflügelgestaltung

Carrosserie Worblaufen

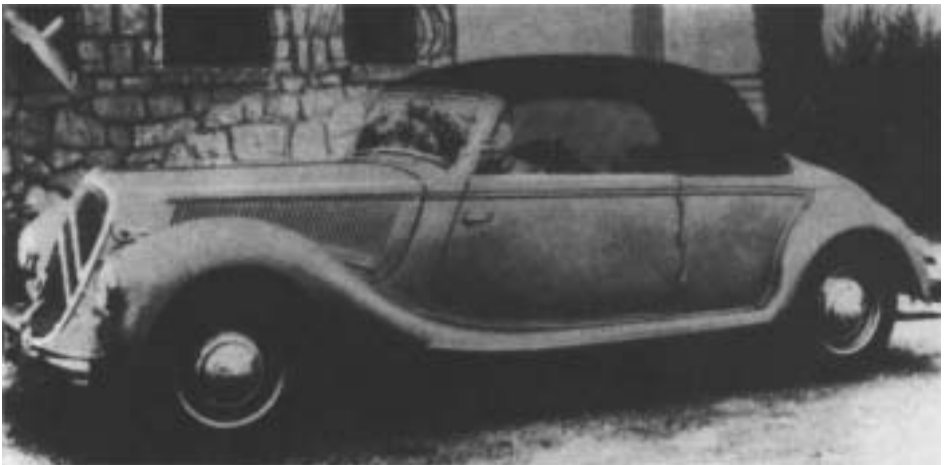
Zu Beginn der fünfziger Jahre schien sich in der Schweiz allgemein eine gewisse Nachfrage nach Cabriolet-Modellen abzuzeichnen. Einige der bekannten und großen Carrossiers begannen somit ausländische Wagen der verschiedensten Marken mit Spezialkarosserien auszurüsten, insbesondere in Cabriolets oder Coupes umzubauen. Man darf nicht vergessen, dass es damals in der Schweiz schon seit geraumer Zeit keine Automobilfirma mehr gab, die Personenwagen herstellte. Nur Lastwagenmarken gab es noch, wie z.B. Saurer, Berna und FBW. Im Jahre 1948 begann «Carrosserie Worblaufen» die ersten Umbauten von Citroen 15/5 Limousinen in Cabriolets. (Allerdings schon vorgängig 1939 ein 11 BL). Am Automobilsalon von 1949 in Genf stellte Herr Fritz Ramseier sein 15/6 Cabriolet mit vier Innenplätzen und vier Scheiben aus. Am Schluss des Salons konnte er schon mehrere Bestellungen verzeichnen. Total hat er 16 Tractions umgestaltet, heute scheinen nur noch 2 Wagen zu existieren.

Carrosserie Langenthal

Als bald begann im Jahre 1950 «Carrosserie Langenthal» gleichfalls Citroen Wagen umzubauen und zwar die Modelle 11 B, 11 BL und 15/6. Herr Fritz Grogg stellte am Salon in Genf 1952 je eine 11 B und eine 11 BL aus. Eine eindrucksvolle Anzahl von Cabriolets wurde verkauft - trotz des doch recht hohen Preises. Die letzten «Langenthaler» dürften die Werkstatt 1952/53 verlassen haben. Genaue Unterlagen sind verloren gegangen, doch insgesamt sind es vielleicht 50 Wagen gewesen, wahrscheinlich fast alle vom Jahrgang 1951. Bis heute konnten 13 «Langenthaler» festgestellt werden - einer davon in Südafrika -, von denen aber nicht alle fahrbereit oder restauriert sind.



Cabriolet Langenthal 11 BL (Légère) 1951. Das Reserverad kann auf dem Verstärkten Kofferraumdeckel angebracht werden.



Cabriolet Langenthal 15/Six, 1952

Carrosserie Beutler

Schliesslich kam die «Carrosserie Beutler» 1953 mit einem einzigen Coupé auf der Basis eines 15/6 heraus. Ein sehr elegantes Fahrzeug, das die Traction kaum wieder erkennen liess. Erst seit wenigen Jahren gilt der Wagen als verschollen.



Coupé Beutler 15/Six, 1953

INSERATE



premio Reifen-Service

Garage König AG
45 Jahre Erfahrung: Renault und Citroën
Reparaturen aller Fahrzeugmarken
Pfäffikerstrasse 18, 8623 Wetzikon ZH
Telefon 01 930 05 54, Telefax 01 930 46 33

Reifen · Bremsen · Stossdämpfer · Auspuff

DIE GROSSE ICCCR GESCHICHTE

Dieses Jahr findet bereits das 13. ICCCR statt. Es lässt sich darum auf eine über 30 jährige Tradition zurücksehen. Ich habe mich deshalb mit einigen Citroënisten und Helfern darangemacht, die bisherige Geschichte noch einmal aufzuarbeiten.

Bei dieser aufwändigen Arbeit haben mich Daniel Eberli vom Citroën Traction Avant Club Schweiz (CTAC), David Conway von der Amicale Citroën Internationale (ACI) und Caspar Türler vom Organisationskomitee des 13. ICCCRs und ebenfalls CTAC Mitglied tatkräftig unterstützt. Eine unverzichtbare Hilfe war auch meine Frau Patricia, die in mühsamer Kleinarbeit unser Fotoarchiv durchstöberte und die entsprechenden Bilder hervorkramte. Allen diesen Leuten, die einen ungebrochenen Enthusiasmus an den Tag legten, sei herzlich gedankt. Weil wir selbst die frühen Treffen nicht besucht haben, hat uns David Conway freundlicherweise seine Berichte zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt.

1. ICCCR POREC, JUGOSLAWIEN

von David Conway, Übersetzung Hans Georg Koch



1973 hörte ich von einem internationalen Citroën Treffen, welches in Porec im damaligen Jugoslawien (heute Kroatien) stattgefunden habe. Vom 29. April bis zum 1. Mai 1972 organisierte der AS Club Jugoslawien dieses Treffen. 107 Citroën Clubs wurden kontaktiert. Gut 700 Fahrzeuge nahmen daran teil, vorwiegend 2 CVs und vor allem aus Deutschland und Österreich, da hier die Reklame für dieses Treffen offenbar besser war als in England.

Ebenfalls erfuhr ich von einem nächsten Treffen, das vom 20. – 25. Juli 1974 in Wien stattfinden würde.

2. ICCCR WIEN, ÖSTERREICH

von David Conway, Übersetzung Hans Georg Koch



An was erinnere ich mich, wenn ich an 1974 denke? Abgesehen von der Freundlichkeit und von dem Gefühl, in etwas ganz besonderes eingestiegen zu sein, gibt es wirklich einige Erinnerungen, die hängen geblieben sind. Es gab ein gefülltes Programm von Veranstaltungen und Joe Judt und ich nahmen an allem teil. Die Hauptmasse der Fahrzeuge waren 2 CVs. Wir waren aber glücklich über die zusätzliche Motorleistung, die unsere DS décapotable produzierte, als wir bei der Schatzsuch-Rally irrtümlich auf der Autobahn in die falsche Richtung fuhren. Nach einem Wendemanöver fuhren wir mit Höchstgeschwindigkeit auf der Gegenfahrbahn wieder zurück und erhielten trotzdem noch den zweiten Preis! Es gab eine Weindegustation im Wienerwald und einen wunderbaren Tag auf der Donau. Kürzlich begegnete ich an einem Citroën Treffen jenem Mädchen/Frau mit welcher ich damals auf dem Schiff Polka getanzt hatte, sie redet auch heute noch davon! Man diskutierte über zukünftige Treffen und wir meldeten uns freiwillig, das nächste ICCCR in England zu organisieren.

3. ICCCR KENILWORTH, ENGLAND

von David Conway, Übersetzung Hans Georg Koch

Bei der nächsten Vorstandssitzung des „Citroën Car Club» berichteten wir, dass in Österreich vereinbart worden sei, dass 1975 ein 2 CV Treffen in Finnland stattfinden würde und dass wir 1976 das nächste ICCCR in England organisieren würden. Der Clubkassier sagte: „Nicht wenn es uns Geld kostet!», Aber alle anderen stimmten zu und es wurde ein kleines Organisationskomitee gegründet. Unsere Erfahrung basierte auf unseren eigenen Clubtreffen und auf dem einen internationalen Treffen, wo wir gewesen waren.

Wir hatten die Idee, das Treffen auf dem National Agricultural Showground in Kenilworth zusammen mit dem alljährlichen Town und Country Festival zu veranstalten. Es war so heiss und trocken, dass wir ankündigen mussten, dass der Ochs am Spiess wegen Brandgefahr nicht gebraten werden könne. (Eigentlich konnten wir niemanden finden, der den Ochsen braten würde). Als Mittelding zwischen Hotel und Camping hatten wir die Unterkünfte der Stallknechte der Viehschau vorgesehen. Der erste Besucher der dorthin verwiesen wurde war von Norwegen. Er kam sehr schnell zurück zum Empfang um uns auszurichten, dass er lieber unter seinem Auto schlafe als in dieser Unterkunft. Wir hatten keine Alternative aber fanden heraus, dass die Universität Unterkunft bieten könnte. Somit war das erste Problem gelöst. Wir hatten ein schönes Programm organisiert, unter anderem auch einen Besuch in Stratford on Avon, aber niemand wollte dorthin gehen. Des weiteren erinnere ich mich an den enormen Papierberg, welcher produziert wurde, (und das in einer Zeit bevor man Textverarbeitungssysteme hatte), an die kleine Beule im GS Break, den uns Citroën ausgeliehen hatte und an den Regen, der in der Nacht vom Sonntag auf den Montag niederging. Die letzte Erinnerung ist der Ausblick aus unserem Wohnwagen, der uns als Büro diente hinaus in den nassen Montagmorgen. Da war noch ein kleines letztes Zelt auf der Wiese. Ein Kopf schaute heraus in den Regen. Dann erschienen zwei Körper, die nur die Unterhosen trugen und alles in das Auto räumten, Kleider, Schlafsäcke usw.. Schliesslich brachen sie das Zelt ab versorgten es in den Kofferraum und sprangen in den Wagen um sich anzuziehen.



Kenilworth Castle

4. ICCCR CHARTRES, FRANKREICH

von David Conway, Übersetzung Hans Georg Koch

Vor dem 4. ICCCR gab es eine denkwürdige Sitzung. In Kenilworth hatten wir eine Zusammenkunft wo man vereinbarte, dass das nächste Meeting in Frankreich stattfinden sollte. Später erhielt ich einen Brief eines Citroën Clubs in Frankreich, welcher schrieb: Wir haben Ihnen vor einiger Zeit geschrieben, dass wir das nächste ICCCR in Frankreich organisieren würden. Leider waren wir in England nicht dabei aber wir stellen fest, dass dort eine Sitzung in irgendeiner unbekanntenen Ecke stattgefunden hat, an dem das ICCCR an einen anderen französischen Club vergeben wurde.» Um einen internationalen Streit zu verhüten, musste ich ein Treffen mit den beiden Clubrepräsentanten in Paris organisieren. Daraufhin wurde ein für beide annehmbares Abkommen geschlossen, obwohl ich nicht viel dazu beitragen konnte, denn der Grossteil der Diskussion lief auf Französisch ab, was ich leider nicht verstand.



Meine lebhafteste Erinnerung an Chartres war, dass es in Frankreich zwei Klassen von Citroënisten zu geben schien. Solche die alte Autos besaßen und solche, die einen Ami 8 hatten, wie ich. Als ich bei der Anmeldung nach einer Erinnerungsmedaille fragte, die an die Teilnehmer verteilt wurde, wurde mir gesagt, dass dies nicht für Ami 8 Fahrer gedacht sei. Am nächsten Tag sass ich bei einigen Ersatzteilen, die ich zum Verkauf anbot als ich per Lautsprecher ausgerufen wurde. Mr. Conway möchte doch zum grossen Zelt kommen. Offenbar wollten M&Mme Bernard Citroën den Engländer kennenlernen, der die Idee der ICCCRs erfunden hatte. Auf diese Weise entstand eine seltene Foto im Buch dieses ICCCRs und

ich erhielt schliesslich doch noch eine Medaille. Die restlichen Erinnerungen beziehen sich auf das Gala-Diner und die beiden abstinenten Schweden, die mich zu meinem Zelt zurückgebracht haben sowie auf ein Problem mit dem Zoll, als ich wieder nach England einreiste.

Das Treffen von Chartres war das 1. ICCCR von Daniel Eberli

15. September 1978: Kurz vor Sonnenuntergang reduzierte ich die Leistung des gemieteten vierplätzigten Sportflugzeuges vom Typ Siai Marchetti 206 und fuhr die Landeklappen aus auf 15 Grad. Am Funk meldete sich niemand, aber da wir uns vorher telefonisch angemeldet hatten, richtete ich die Maschine auch ohne Freigabe auf den Endanflug auf Piste 28 des kleinen Flugplatzes Chartres-Champhol aus.



Die Szenerie, die sich unseren Augen bot, war phantastisch: Gerade voraus vor der glutrot untergehenden Sonne erstreckte sich die gut 800 m lange Piste. Leicht links im Hintergrund war

die Stadt Chartres zu erkennen, wobei die Türme der markanten, berühmten Kathedrale wie zwei Mahnfinger aus dem Häusermeer herausragten. Ebenfalls links, aber in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes, war ein Stadion zu erkennen – und das Gelände zwischen Flugplatz und Stadion war überstellt mit hunderten von Citroën!

Während des Ausschwebens, unmittelbar vor dem Aufsetzen, erkannte ich neben der Piste Armin Frick, der uns mit seinem braun-beigen Large Cabriolet erwartete. Er würde in den nächsten zwei Tagen unser Fahrer und sein Auto unser Transportmittel sein.

So beginnen meine Erinnerungen an mein erstes ICCCR. Erinnerungen, welche sich unauslöschlich in meinem Kopf eingebraunt haben.





5. ICCCR Breda, Niederlande

von David Conway, Übersetzung Hans Georg Koch

Von Breda erinnere ich mich vor allem an den Samstagabend. Es hatte eine Sammlung von fantastischen Niederländischen Swing-Kapellen, die in verschiedenen Räumen des Gebäudes spielten, in welchem das Nachtessen stattfand. An unserem Tisch probierte ein wohlbekannter französischer Citroën-Schriftsteller den Wein und beschwerte sich prompt über dessen Qualität. Unglücklicherweise lehnte der Kellner jede Verantwortung ab, weil der Wein vom Organisationskomitee des ICCCRs geliefert wurde. Der Rest unseres Tisches hatte am Wein nichts auszusetzen und ich denke, unser französischer Kollege war schliesslich ebenfalls zufrieden.



Und Daniel Eberli fügt noch an:

1981 fuhr ich mit Armin Frick nach Frankreich, wo er in der Nähe von Paris ein schönes DS Cabriolet kaufte. Damit fuhren wir an das 5. ICCCR in Breda in Holland. Dass uns die Zöllner beim Grenzübertritt von Frankreich nach Belgien filzten und Armin bei dieser Gelegenheit den hintersten und letzten Hohlraum seines neu gekauften Autos kennenlernen konnte, ist eine lustige, persönliche Anekdote.

Noch heute ergötze ich mich an der Erinnerung an den Commi, dem auf dem Platz vor dem Teilemarkt alle vier Kolben gewechselt wurden.



6. ICCCR KNEBWORTH, ENGLAND

David Convey, Übersetzung Hans Georg Koch



Das 6. ICCCR 1984 in Knebworth House fand wieder in England statt. Das Schloss war eine einzigartige Kulisse um die Fotos mit dem Titel „Mein Auto« zu schiessen. Vor allem erinnere ich mich daran, dass ich am Sonntagabend Fabien Sabatès 1000 £ in bar überreichen durfte, um die anfallenden Kosten für das Buch des Treffens zu decken. Das Organisationskomitee entschied, dass sie nicht in der Lage wären, Clubgelder zu sprechen, es war also privater Initiative überlassen.

Das Buch vom 13. ICCCR in der Schweiz wird von Daniel Eberli erstellt werden! Auch er war bereits in Knebworth dabei und berichtet uns folgendes:

1984 fuhren wir mit einer Gruppe von Gleichgesinnten nach Paris zur Feier "100 Jahre französisches Automobil", wo Res Diem, bis dato 2-CV AK-mit-Anhänger-Fahrer, praktisch vor dem Ausstellungsgebäude seinen 7C kaufte.

Bei diesem Kauf blieb mir besonders der Bremstest in Erinnerung. Ich sass am Steuer des Veteranen und warnte sowohl den auf dem Rücksitz mitfahrenden Res und seine Gabi auf Deutsch, als auch den Verkäufer auf dem Beifahrersitz auf Französisch, dass ich eine Vollbremsung machen wollte. Dann trat ich voll in die Eisen. Der Wagen bremste sauber und geradeaus – und der Verkäufer flog mitsamt dem Beifahrersitz Richtung Frontscheibe. Sein trockener Kommentar: „Ja, die Sitzbefestigung wollte ich schon lange reparieren!“

Danach ging es weiter nach England, ans 6. ICCCR in Knebworth. «Knebelwurf», wie wir despektierlich das wunderschöne Manor-house nannten. Auch da: Ein phantastisches Gelände, unzählige wunderschöne, teils einmalige Autos. Und dann die Heimreise, wo unsere Gruppe durch die Neuerwerbung von Res vergrößert wurde. Bemerkenswert ist, dass - abgesehen vom gefühlvollen Nachziehen des Zylinderkopfs des neuerworbenen 7C - auf der ganzen langen Reise keine unserer Tractions oder der 2CV eine Schwäche zeigte.

Bilder der nächsten Doppelseite:

Englischer Big Six, Französisches Faux-Cabriolet Légère,
Englischer Light 15 zurück von der Reise Paris-Moskau-Paris und
eines von zwei noch bekannten Worblaufen Traction 15-Six Cabriolets
Röbi's Six vor der Silhouette von Knebworth Castle
Warten auf die Fähre in Dover





7. ICCCR LORELEY, DEUTSCHLAND

Von Dani Eberli



Markant die beiden hoch über dem Treffengelände am Kran aufgehängten 2CV. Markant aber auch die heftigen Regenfälle in der Nacht, welche das Gelände in einen Morast verwandelten – und der strahlende Sonnenschein jeweils tagsüber. Zum ersten Mal waren unsere Kinder dabei, welche wir in Ermangelung eines einigermaßen sauberen Plätzchens in unserem Anhänger spielen liessen.

Fotos habe ich von diesem Anlass keine gemacht, dafür ein Video. Eine der besten Szenen zeigt Kurt Sutter am Morgen beim Abledern seines nassen Autos. Dabei ist immer wieder ein schlüpfendes Geräusch zu hören. Dann schwenkt die Kamera um

auf Kurt's Stiefel. Jedes Mal, wenn er einen Fuss hebt, gibt es im Morast einen schmatzenden Laut...

Ich erinnere mich an die Fahrt mit dem Boot auf dem Rhein, wo wir den berühmten Felsen der Lorelei besuchten. Ich dolmetschte dabei zwischen Stephen Le Roux, dem Präsidenten aus Südafrika und Roger Brosselin, einer bekannten Citroën Grösse aus Frankreich. Mit der Zeit wurde dies so anstrengend, dass ich plötzlich den Franzosen auf Englisch und den Südafrikaner auf Französisch ansprach...



Eines der am Meisten fotografierten Autos – zumindest auf dem Zeltplatz – dürfte der HY meines Sohnes Florian gewesen sein. Ich hatte das Fahrzeug zu seinem 1. Geburtstag aus Holz gebaut. Selbst im offiziellen Treffenbuch ist ein Bild davon zu finden...



8. ICCCR FLEVOHOF, NIEDERLANDE

Von Daniel Eberli

Bereits zwei Jahre später das 8. ICCCR in Flevohof, Holland. Statt des Kinderwagens befand sich nun ein 5CV-Tretauto auf dem Anhänger.

Noch heute bekomme ich eine Hühnerhaut, wenn ich daran denke, wie auf dem ganzen Ausstellungsgelände kein einziges Wort gesprochen wurde, als der 22CV mit 8-Zylinder-Blubbern in die Arena rollte. Wohl nie in der Geschichte von Citroën ist ein einziges Auto so oft auf Film gebannt worden, wie dieser Nachbau. Ebenfalls häufig fotografiert wurden unsere Kinder im 5CV-Tretauto.

Zwar hatte ich noch vor der Fahrt nach Holland für revidierte Antriebswellen für meinen Légère gesorgt, doch war offensichtlich eine davon fehlerhaft: Besonders beim Rückwärtsfahren war ein deutlicher Widerstand im Antriebsstrang spürbar. Da ich in Holland einige Bekannte innerhalb der Traction-Szene hatte, quer durch Deutschland aber nur wenig Adressen besass, die mir im Falle einer Panne hätten helfen können, entschloss ich mich noch vor der Heimfahrt, die fehlerhafte Welle auszuwechseln. Dabei kam mir zu Gute, dass ich für Hans Georg Koch einen Satz homokinetischer Légère Wellen von Flevohof mitbringen sollte. Da Hans Georg sie dem Lieferanten bereits bezahlt hatte, kam er – zumindest vorübergehend – in den Genuss eines einmaligen Aktionspreises: Eine Welle zum Preis von zwei! Und mir kamen meine internationalen Kontakte insofern zu gute, als dass ich den Wechsel bei und mit Hilfe von Kor Pothuisen vornehmen konnte, einem Traction-Fahrer, der schon mehrfach an Anlässen in der Schweiz teilgenommen hatte und an dessen Auto ich selbst ebenfalls schon mitgeschraubt hatte.



8. ICCCR
1,2,3 september 1989
FLEVOHOF
flevoland. holland





Tractionade Videokassette oder CD

von Ruedi Weber

“Festival des Tractionades”

Reportage über das Tractiontreffen
vom 12. - 13. Juli 2003 in der Au-
vergne in Zentralfrankreich mit über
500 teilnehmenden Tractionns.
Sprache: Schweizerdeutsch
Kamera und
Videoproduktion: Rudolf Weber



VHS oder DVD - Spielzeit 22 Minuten

Verkauf zum Selbstkostenpreis + Verpackung und Porto SFr. 25.--

Dieses Video wurde an der Generalversammlung am 25. Januar 2004 ur-
aufgeführt!

9. ICCCR HERNING, DÄNEMARK

von Hans Georg Koch



1992 war dies mein erstes ICCCR, an dem ich teilnehmen konnte. Der Veranstaltungsort, Herning, war für mich nur ein Punkt im Atlas, eine Landkarte von Dänemark hatte ich damals noch nicht.

Ich wollte aber unbedingt mit meinem neu erstandenen Cabriolet an dieses Treffen, um die fehlenden Teile einzukaufen. Ich wagte aber nicht, mich für die verschiedenen Wettbewerbe anzumelden.

Ich hatte eine Einkaufsliste vorbereitet, und die anderen anwesenden Clubmitglieder halfen mir, die Teile zu finden. Wir suchten ovale Pedalgummis für den 1934er Jahrgang und die Gummis für die beiden Tankeinfüllstutzen.

Mein Begleiter war Guido Soland, der sich für diesen Event ebenfalls einige Tage Zeit nehmen konnte.

Ich hatte Angst, die weite Anfahrt auf eigener Achse zu unternehmen und deshalb entschieden wir uns, mit dem Autoreisezug vom Badischen Bahnhof in Basel nach Hamburg zu fahren. Diese Idee war wirklich Klasse, denn wir waren gut ausgeruht am anderen Morgen in Hamburg. Das Ausladen der Fahrzeuge war allerdings etwas improvisiert, wir mussten über den Perron zwischen den Fussgängern nach draussen fahren.

Der Empfang auf dem Treffengelände war herzlich und das Treffen war meines Erachtens ausserordentlich gut organisiert. Imposant waren die riesigen Citroën Winkel, unter welchen wir hindurchfahren mussten, um zum Treffen zu gelangen.

Ich war begeistert von einem ausgezeichnet sortierten Ersatzteilemarkt.





Grösstenteils fand der in einer Halle auf dem Treffengelände statt, das eigentlich ein Messegelände war, das für Gewerbeausstellungen diente und der Aussenbereich für Viehschauen genutzt wurde. Während des Treffens war dies der Zeltplatz und die Arena mit Tribüne für die Tiervorführungen wurde für den Concours d'élégance genutzt.

Das Wetter war wie für Dänemark üblich, feucht und regnerisch. Dies tat unserem Interesse an den Ersatzteilen aber keineswegs Abbruch und wir durchforsteten den Markt jeden Tag ausführlich. Ich hatte zum ersten Mal die Idee, dass man eine Traction aus den vorhandenen Neuteilen aufbauen könnte. Bis auf einige wenige Sachen, wie Motorblock oder Getriebegehäuse und grössere Blechteile der Carrosserie war eigentlich alles erhältlich.

Auf jeden Fall war ich glücklich, die notwendigen Teile für mein Cabriolet gefunden zu haben und auch die Pin-Manie veranlasste mich, hier einiges Geld für den damaligen Clubladen liegen zu lassen, denn das Angebot war riesig.



An Autos wurde alles angeboten, vom C3 bis zum amateurhaften Cabrioletumbau aus einer Traction Limousine und vom H-Wagen bis zum SM. Speziell gefiel mir ein Holzaufbau als Wohnmobil auf einem alten Citroën Lastwagenchassis. Sogar ein funktionierender Holzofen zum kochen und heizen war eingebaut. In den regenfreien Stunden durchstreifen wir die grosse Aussenfläche und machten uns ein Bild über den gegenwärtigen Markt.



Speziell Freude machte eine New Orleans Jazz Band, die auf einem Citroën Oldtimerlastwagen auf dem Gelände herumfuhr und die Leute trotz des schlechten Wetters unterhielt.



In Anbetracht der feuchten Witterung hatten wir uns entschlossen, nicht auf dem Campingplatz zu übernachten, obwohl wir das Zelt eigentlich dabei hatten. Einige Kilometer vor Herning hatten wir beim vorbeifahren ein Motel in einem Wald gesehen und so fuhren wir am ersten Abend dahin zurück und nahmen uns dort ein Zimmer. Angenehm war auch das Nachtessen vor dem Cheminée zusammen mit anderen Citroënisten.

Der Concours d'élégance wurde in einer trockenen Stunde in der oben beschriebenen Arena abgehalten. Andreas Rutishauser und Christian Heussi simulierten eine Reifenpanne und pumpten das Rad mit einer Pumpe, die anstatt der Kurbel zum Anlassen ans Getriebe angesteckt werden konnte und so vom Motor (im Leerlauf) angetrieben wurde. Eine grosse Gaudi für das Publikum, die auch entsprechend honoriert wurde.

Christian gewann eine ganze Schachtel Reifendruckprüfer, alle in einem Lederetui, die er beim anschliessenden Nachtessen in einem Restaurant (reserviert von Trudi Deller) in der Stadt Herning an alle anwesenden Schweizer verteilte. Meiner ist immer noch im Handschuhfach!! Wir feierten diesen Erfolg gebühlich, bevor wir uns am Sonntagmorgen wieder auf die Reise Richtung Süden machten.

10. ICCCR CLERMONT-FERRAND, F

Von Hans Georg Koch

Ein ICCCR mitten in Frankreich, das musste ja schon etwas sein!! Ich war begeistert und meldete mich gleich an. Josef Mehri mit seiner Familie liess sich auch überreden, mitzukommen und so starteten wir zwei Tage vor Termin

in Grosswangen, denn wir hatten uns für die doch eher lange Fahrt zwei Tage vorgenommen, da auch alle unsere Kinder mit von der Partie waren. Andreas und Manuela mussten sich in den Schwiegermattersitz zwingen und waren dort aber bei eventuellen Regengüssen nicht geschützt. Hier kam uns der lange Commerciale von Josef zu Gute, im Notfall würde er unsere Kinder im Trockenen mitnehmen.



Die Fahrt verlief interessant mit einigen Zwischenhalten und Besuchen von Sehenswürdigkeiten und kulturellen Attraktionen beidseits der Strasse. In Clermont hatten wir für alle Zimmer im Motel „Le Relais Bleu“ reserviert. Den Kindern gefiel vor allem der Swimmingpool.

Die Anfahrt auf das Treffengelände (Pneu-Testgelände der Firma Michelin) gestaltete sich dann schon etwas schwieriger. Es war zwar gut signalisiert, der Rückstau weitete sich aber bis auf die Autobahn aus. Die Polizei, die den Verkehr regeln wollte, war absolut machtlos und stand achselzuckend herum.

Nachdem wir endlich unsere Schilder und Taschen mit den Unterlagen erhalten hatten, fuhren wir auf das riesige Testgelände der Firma Michelin, wo das Treffen stattfand. Die Fahrzeuge wurden der Teststrecke entlang nach Jahrgängen aufgereiht parkiert. So war für die Besucher der Gang entlang der Strasse wie eine Zeitreise durch 80 Jahre Automobilbau. Dazwischen waren immer wieder Festzelte, Wurstbuden und Getränkestände, auch einige Zelte mit Ersatzteilen. Das ausgezeichnete hochsommerliche Wetter verursachte eine grosse Hitze, Sonnenschutz und viel Flüssigkeit war ein muss.



Ganz besonders hat mir die Ausfahrt „Ballade des cabriolets et des carosseries spéciales“ gefallen, die sich als kultureller Leckerbissen entpuppte. Nach einer Fahrt durch das Land der erloschenen Vulkane landeten wir auf einer Anhöhe mit einem grossen Monument. Hier habe einst die Stadt Aremorica gestanden, die wir aus den Abenteuern von Asterix und Obelix kennen. Die einzige Niederlage, die Cäsar den Galliern zufügen konnte.

Im Restaurant neben dem Monument (ich glaube es stellte Vercingetorix dar), gab es dann ein Mittagessen mit einem regionalen Menu. Vermutlich war es ein mit Kohl gefüllter Kalbsmagen, auf jeden Fall ziemlich fettig und kalorienreich (so wie sich Obelix eben ernährt). Auch mit gutem Willen gelang es mir nicht, den Teller auszuessen.

Am Nachmittag ging es weiter zum Bauernhof von Pierre Boulanger wo wir die drei Prototypen des TPV (très petite voiture), des 2 CV ansehen konnten, wie sie den zweiten Weltkrieg überdauert hatten. In diesem Keller wurde uns auch ein Aperitif spendiert und ich mag mich noch an einen Wettbewerb erinnern, von dem ich immer noch einen Pokal in unserem Wohnzimmer stehen habe.



Auf dem Treffengelände liefen verschiedenste Attraktionen, so z. B. ein 2CV-Zirkus und verschiedene musikalische Veranstaltungen.

In einem Zelt wurden spezielle Citroëns ausgestellt, die heute allesamt im Conservatoire Citroën stehen. Hier sah ich zu ersten Mal in Realität, wie ursprünglich gedacht war, Motor, Getriebe und Vorderachse komplett von der Carosserie zu trennen. Ein Bild das einem aus den ersten Prospekten der Traction von 1934 bekannt vorkommt.

Auf dem Aussengelände sah ich zum ersten Mal ein Halbkettenfahrzeug (Kégresse) in Aktion. Die riesige Staubwolke war nicht zu übersehen und das Tempo, mit welchem sich dieses Fahrzeug im Gelände bewegte war absolut beeindruckend!

Jeden Abend verbrachten wir dann im und um den Swimmingpool im Motel, die verdiente Abkühlung nach diesen heissen und trockenen Tagen.

Die Heimfahrt traten wir vorwiegend über die Autobahnen an. Wir passierten St. Etienne und näherten uns mit guter Reisegeschwindigkeit wieder der Schweiz. Leider brach der Auspuff kurz nach überschreiten der Schweizergrenze wieder ab. Wir hatten ihn in Clermont-Ferrand schon einmal mit einem ausgeliehenen Schweissgerät geschweisst. Zu allem Unheil begann es jetzt auch noch zu regnen und wir mussten das Verdeck hochziehen. Das verstärkte die Geräuschkulisse im Wagen noch zusätzlich und wir erlitten ein wirkliches akustisches Trauma zwischen Neuenburg und Grosswangen. Es dauerte mehr als einen Tag, bis ich die normalen Umgebungsgerausche wieder wahrnahm.



Der neue Auspuff ist schon gekauft!

11. ICCCR CHEVETOGNE, BELGIEN

Im August 1998 fuhren Patricia und ich mit unserem Cabriolet nach Belgien, um am 11. ICCCR teilzunehmen. Wir übernachteten in St. Ingbert bei einem Kollegen und fuhren am nächsten Tag durchs Saarland nach Luxemburg und dann nach Belgien. Es regnete schon vor der Luxemburgischen Grenze und wir kämpften mit der Kondensation im Wagen. Das Cabriolet war keinesfalls dicht, der Regen tropfte uns vom Armaturenbrett in die Schuhe und auf die Jeans. Alles war nass. Mit Spucke versuchten wir die Frontscheibe freizuhalten und uns im unbekanntem Luxemburg und später in Belgien zu orientieren.

Wir bezogen ein Hotel, das sicher 100 Jahre nicht mehr renoviert worden war. Neben der Zimmertür waren die Gesetzestexte zur Beherbergung angeschlagen, vom Belgischen König 1914 erlassen.

Der Regen liess uns nicht mehr los. Alle drei Tage des Treffens waren durchnässt und das Treffengelände versank im Sumpf. Das Treffen war in einem Erholungspark organisiert worden, einem ehemaligen Schlosspark und das Gelände war äusserst weitläufig. Deshalb fuhren ab und zu auch Busse über das ganze Gelände, weil man den ganzen Tag von der Verpflegung zum Eratzteilmarkt und zurück gebraucht hätte.



Am Concours d`élegance fuhr Sabrina Weber mit einem C3 Tretauto vor dem originale Trèfle ihres Vaters und entzückte Zuschauer und Punktrichter.

Der Höhepunkt des Treffens war in meinen Augen das Galadiner in einem riesigen Zelt mit dem Grossteil der Teilnehmer (mehrere tausend Leute). Aufgrund des bodenlosen Geländes trugen die meisten oben ein weisses Hemd Krawatte und eine Schale, unter den Tischen vermisste man jedoch die schönen Hosen und sah vorwiegend Stiefel. Dies tat aber dem Genuss keinen Abbruch. Über 40 Köche waren im seitlich angebauten Küchenzelt an der Arbeit und eine Armee von Serviertöchtern verteilte das Essen, schenkte den Wein ein und räumte das Geschirr ab während der Regen in unverminderter Stärke auf das Dach prasselte.



Ich kann mich nicht erinnern, überhaupt eine Foto gemacht zu haben, alles was was man bei sich hatte war in kürze durchnässt und so ist die Kamera wahrscheinlich im Plastiksack verpackt geblieben. Die Bilder stammen daher von Paul G. Riccardi, <http://www.geocities.com/PicketFence/2535/citroen.html>. Auf der Heimfahrt klarte sich das Wetter etwas auf, je weiter wir nach Süden kamen. Einige hundert Meter vor der Französischen Grenze von Sarreguemines ereilt uns aber der absolute Schicksalsschlag. Eine Pleuelstange verabschiedete sich und verursachte einen Totalschaden des Motors. Allen Anstrengungen zum trotz konnten wir keine Notreparatur bewerkstelligen und mussten unserem Freund und Clubmitglied Sepp Mehri telefonieren. Sechs Stunden später war er mit seinem Autotransportanhänger bei uns und wir konnten das Cabriolet verladen.

12. ICCCR AMHERST, USA

Das letzte ICCCR in der langen Reihe dieser Veranstaltungen fand zum ersten Mal nicht in Europa statt. Dies erforderte einerseits grosse logistische Vorbereitungen für die Teilnehmer aus unserem Erdteil, andererseits war ein Besuch dieses Treffens nur mit erheblichem finanziellem Aufwand zu schaffen. Schliesslich waren wir Schweizer zu dritt, aber mit einem fantastischen Auto, die Erfolgchancen waren also intakt. Ich durfte mich Walter und Marc Homberger anschliessen, die mit ihrem wunderbaren schwarzen 15/Six H (hydropneumatische Hinterachse) nach Amherst gekommen waren. Ich weilte wegen einer Geschäftsreise ohnehin in den USA und konnte so das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden.



Das ganze Treffen spielte sich auf dem Campus der University of Massachusetts (UMass) ab und die Unterkünfte waren kasernenartig in den Studentenhäusern, die während der Semesterferien meistens leer standen. Viele Studenten betreuten allerdings die Infrastruktur des Campus und verdienten sich so einen Teil des Studiums.

Ich besuchte zuerst das Registration Desk, das Anmeldebüro, das unter einem Zelt in der Area 63 aufgebaut war. Hier herrschte freundliche Citroën Atmosphäre, alle Sprachen wurden durcheinander geredet und nachdem man sich entsprechend ausgewiesen hatte, erhielt jeder den Plastiksack mit dem Nummernschild. Ich hatte die Nummer 611 erhalten.

Als erstes besuchte ich die Ausstellung der Firma Citroën im Keller des Hotels in der Mitte des Campus. Vom Conservatoire aus Aulnay wurden einige schöne und rare Stücke nach Amerika gebracht und hier auf einem Parkettboden ausgestellt.

Von dem Typ A 1919 entwickelte sich die Palette über Tractions, 2CV's und ID/DS bis zum SM. Im hinteren Teil waren auch einige amerikanische Umbauten, die für Stockcar- und Eisspeedwayrennen eingesetzt wurden ausgestellt. Die schön präsentierte Ausstellung fand viel Beachtung und wurde gut besucht, da es sich bei Citroën Fahrzeugen in Amerika ja wirklich um Exoten handelt.

Ein paar Schritte nebenan in der Grand Lounge konnte man eine Ausstellung über die Geschichte von Citroën in den USA ansehen. Fotos, Prospekte und viele andere Dokumentation waren an weiss überzogenen Stellwänden aufgehängt und detailliert beschriftet. Leider etwas wenig über das Tractionzeitalter, da die Tractionen nie offiziell in Amerika verkauft wurden.

Auf dem Rasen rund um den Campus Pond, den Teich in der Mitte des Areals, fanden sich jetzt langsam die Citroëns der verschiedenen Typen ein, die von den Marshals auf die entsprechenden Plätze eingewiesen wurden.

Die Tractionen und Vorkriegsmodelle kamen nach rechts, DS und neuere ans linke Ufer des romantischen Feuchtbiotops. Im übrigen war es ausnehmend warm, dauernd um 28-30 Grad.



Ein Eye-Catcher war der schnellste SM der Welt, der entsprechend publikumswirksam einfuhr und abgeladen wurde. Das Fahrzeug wurde auf einem Trailer gebracht, welcher eine selbstkonstruierte Hydraulik aus Citroën Federkugeln besass (inkl. Notstromgruppe) und von einem anderen SM gezogen wurde, der zu einem Sattelzugfahrzeug umgebaut worden war. Allein die

Konstruktion von Zugfahrzeug und Trailer war eine technische Meisterleistung, mit der ganzen Hydraulik, elektrischer Steuerung und Konstruktion der Bremse mit massenträgheits-gesteuertem Bremsventil. Der Trailer konnte für den Abladevorgang bis auf den Boden abgesenkt werden.

Der Hochgeschwindigkeits-SM selbst war bezüglich Technik und Konstruktion eine Augenweide. In typisch amerikanischer Manier und in chromblitzender Ausführung wurde hier etwas zusammengebaut, was man kaum zu träumen wagt. Mit Doppelturbomotor erreichte dieses Fahrzeug auf den amerikanischen Salzseen Geschwindigkeiten über 200 Meilen / Stunde.



In der Familie der Tractions fand Waltis 15 Six hydraulique viel Anerkennung beim Publikum und den eingefleischten Tractionisten. Der Wagen wurde von Mark aufwendig gepflegt und sauber gehalten. Nach einer intensiven Wagenwäsche nach der Überfahrt von New York wurde der ganze Wagen von Hand mit einem Wachs mit Erdbeergeschmack eingerieben und poliert. So strahlte er in einem tiefen schwarz (Nitrolackierung), welches sich deutlich von den Nachbarautos abhob. Mark war jederzeit bereit die sich ansammelnden Staubpartikel mit einem Staubwedel aus Straussenfedern wieder abzuwischen.

Die hydropneumatische Technik, die von Walti in regelmässigen Abständen dem Publikum vorgeführt und in englisch ausführlich erklärt wurde, führte dazu, dass dieses Auto den ganzen Tag von Zuschauern umgeben war und sich zu einem richtigen Publikumsmagneten entwickelte. Dadurch erntete Walti auch entsprechende Punkte bei der Publikumswahl des Concours d'Elegance.

Während Walti am Samstag etwas zum Lunch organisierte kam Michael Cox, der Organisator des Treffens, beim Auto vorbei und teilte mir mit, dass dieses Auto den Concours d'Elegance gewonnen hätte und dass wir das Auto auf den Rasen vors Hotel bringen sollen, damit die Prämierung und Preisverteilung stattfinden könne. Per Natel konnte ich Walti diese freudige Nachricht übermitteln und wir unternahmen den Transfer des Autos. Unter grossem Applaus des zahlreichen Publikums wurden die Preise in den verschiedenen Typenklassen verteilt.



DER WEG ZUM 13. ICCCR INTERLAKEN

Von Caspar Türlér



Die meisten Besucher des 13. Citroën Welttreffens verbinden den Begriff „ICCCR“ wohl mit der letzten kontinentaleuropäischen Austragung 1998 in Belgien. Im Jahr 2002 besuchten bloss hartgesottene Fans das folgende ICCCR in Amherst USA. Doch heute, nur gerade zwei Jahre später, trifft sich die internationale Citroën-Gemeinde zu einem neuerlichen, grossen Fest in Interlaken. Wie kam es dazu? Oder anders gesagt, was musste alles in Bewegung versetzt werden, um das jüngste Welttreffen zu ermöglichen? Diese Rückschau - ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder korrekte Chronologie - soll helfen, die Hintergründe dazu zu verdeutlichen.

Schwierige Ausgangslage und Information

Der Grundstein fürs Schweizer ICCCR wurde 1999 mit der Austragung des nationalen Citroën-Treffens am Pfäffikersee gelegt. Die Mitorganisatoren Peter Keller und Hans-Peter Rubitschon erwogen nach dem Erfolg des Anlasses eine Schweizer Bewerbung für das übernächste Welttreffen und reichten diese bald darauf beim zuständigen Gremium, dem ACI ein. Der ACI (Amicale Citroën Internationale, Dachverband aller Citroën Clubs weltweit), welcher die Schirmherrschaft über das ICCCR ausübt, hatte somit an der Generalversammlung vom Februar 2000 das Schweizerische Projekt auf dem Tisch, und dazu eine weitere Bewerbung aus Griechenland.

Angesichts der damaligen kriegerischen Auseinandersetzungen auf dem Balkan schien es unsicher, ob man in Zukunft Griechenland auf dem Landweg erreichen konnte, und ein Verschiffen der Autos – wie es für das anstehende ICCCR in USA unumgänglich war - wollte man den Teilnehmern nicht noch einmal zumuten.

Die Entscheidung fiel zugunsten der Schweiz, jedoch unter der Bedingung, dass das 13. ICCCR schon 2004 durchgeführt werden würde. Man befürchtete, dass eine achtjährige Durststrecke zwischen den beiden europäischen ICCCR 11 und 13 diesem traditionellen Grossanlass den Schwung und die Präsenz rauben würde. Prompt wurde 2003 in Frankreich das EuroCitro aus der Taufe gehoben, vielleicht ein bisschen als Gegenbewegung oder Pendant zum etablierten ICCCR.

Die „externe Vergabe“ des 12. Welttreffens in den USA (einem Land notabene, in welchem die Marke nie eine offizielle Vertretung hatte) zeigte jedoch, wie stark der Zusammenhalt der Fans weltweit war und ist, denn es kamen verhältnismässig viele Teilnehmer.

Das ICCCR als einzige und seit 30 Jahren etablierte Weltversammlung der Clubs und Fans hatte ein Gastspiel in der Neuen Welt gegeben, um sich kurz darauf von neuem auf dem Heimatkontinent zu präsentieren. Aus Rücksicht auf das Treffen in Amherst wollte man jedoch nicht schon vorher bekannt geben, wo und wann das nächste ICCCR sein würde. Daher rechneten viele Clubs und Fans wieder mit einem Abstand von 3 oder 4 Jahren, also mit 2006 oder 2005. Wir Organisatoren hatten deshalb nicht nur ein grosses Informationsmanko wettzumachen, sondern mussten das Welttreffen auch in verkürzter Frist realisieren.

Aufbauarbeit beim ACI und bei Citroen

Es brauchte viele Sitzungen mit dem ACI und mit Citroën in Paris und Genf, um unser Konzept und das Timing absegnen zu lassen und an die Clubs weltweit zu kommunizieren.

Gerade bei Citroën musste eine Menge Überzeugungsarbeit geleistet werden. Als wir Charles Herval, den Direktor des Conservatoire du Patrimoine Citroën Paris und Zuständigen für die Pflege des historischen Vermächtnisses der Marke erstmals in Genf trafen, wurde alles in Frage gestellt, das ICCCR, der ACI

Erst an der ACI Generalversammlung vom Februar 2002 waren Vertreter des Dachverbandes und der Herstellerfirma gemeinsam an einem Tisch, man suchte gemeinsam nach Lösungen. Der ACI wurde von Citroën als das leitende Gremium der weltweiten Citroën Clubs anerkannt, doch die Strukturen und Statuten wurden erneuert (2 ACI-Delegierte pro Land) und der Vorstand des ACI wurde komplett neu gewählt. Citroën fungiert seither als Beisitzerin. Diese ganze Arbeit lief parallel zur Organisation des Welttreffens und kostete uns viele Ressourcen und eine Menge Zeit.

Gelände- und Partnersuche

Seit den 70er Jahren wird das ICCCR alle 3 oder 4 Jahre wie eine Olympiade an einem anderen Ort, in einem anderen Land durchgeführt. Leider geht durch den jedes Mal kompletten Neuaufbau der Organisation fast das ganze Know-how darüber verloren, wie so ein riesiger Anlass überhaupt zu bewerkstelligen ist. Natürlich sind die Begebenheiten jedes mal wieder anders und von Land zu Land verschieden, doch ein Grundstock an „Event-Management“ bleibt wohl allen Veranstaltungen gemein. In den Büchern über die bisherigen Welttreffen schwingt wenigstens etwas von der Stimmung mit, welche die Teams bei der Durchführung dieses Anlasses jeweils erlebt haben.

Schon früh war uns klar, dass es für eine Handvoll OK-Mitglieder allein (alle mit Vollzeitbeschäftigung und Familie) kaum möglich sein würde, das Welttreffen „hobbymässig“ in Eigenregie zu organisieren. Das Szenario, welches im Buch zum ICCCR in Flevohof überliefert ist (die Organisatoren mussten mehrere Monate frei nehmen und wurden zuhause von zuletzt bis 100 brieflichen

Anmeldungen am Tag überflutet) versuchten wir abzuwenden, indem wir uns von Anfang an nach starken Organisationspartnern umsahen.

Doch zuvor musste erst einmal ein geeigneter Platz gefunden werden! Nicht weniger als 10 Austragungsorte mit dem nötigen Raumangebot und entsprechender Infrastruktur wurden evaluiert: Winterthur, Chur, Buochs, Aarau, Birrfeld, St. Gallen, Dübendorf, Luzern, Frauenfeld und schliesslich Interlaken. Hier wurden wir endlich ernst genommen und hatten von Anfang an mit engagierten Partnern Kontakt und wurden gut betreut. Sowohl Jungfrau World Events (Infrastruktur) als auch Interlaken Congress (Unterkunftsbuchungen) und Interlaken Tourismus (Ausflüge, PR) setzten sich voll für unser hohes Ziel ein.

Flyer und «Roadshow»

Nachdem der Austragungsort feststand begannen wir die Werbetrommel zu rühren soweit es in unseren Kräften stand und mit eigenen Ressourcen realisierbar war. Das OK holte Olivier Sobotkiewicz als Botschafter bei den Clubs und mich zur Erstellung der ICCCR Website mit ins Boot. Nachdem eine erste Version der Site im Dezember 2002 online ging machten wir uns an die Zusammenstellung der verfügbaren Informationen auf einem bebilderten Handzettel. Dieser «Flyer» war anfangs 2003 der wichtigste Träger unserer Werbebotschaft, die im Kern lautete «kommt ins schöne Berner Oberland ans ICCCR!» Der Flyer wurde weltweit an Clubs verschickt, auf zahlreichen Messen verteilt und von Bekannten und Freiwilligen nach und nach in 10 Sprachen übersetzt und online präsentiert.

Der persönliche Besuch von Messen und anderen Oldtimerveranstaltungen ermöglichte es uns, direkt mit Interessierten und ICCCR-Freunden zu sprechen und brachte wichtige Hinweise auf die Wahrnehmung unseres Anlasses. Angesichts der vielen Stationen, auf denen wir 2003 und 2004 präsent waren, kann man recht eigentlich von einer «ICCCR Roadshow» sprechen:

- in Frankreich zwei mal an der Rétromobile Paris sowie an den Tractionnades in Clermont-Ferrand, am Salon Champenois in Reims und am EuroCitro in LeMans
- In den Niederlanden zwei mal an der Citromobile Utrecht
- In Deutschland je einmal an der TechnoClassica Essen, an der Ami Leipzig, am Citrorama Rheinberg und an der RetroClassica Stuttgart
- in Österreich an der Oldtimermesse Tulln
- in Italien am 2CV-Welktreffen in Vinnadio
- und last but not least in der Schweiz vier mal in Interlaken zu Orientierung der Schweizer Clubs sowie am Oldtimer- und Teilemarkt Fribourg

Kleber, Logo, Postkarten

Kurz nach dem Flyer entstand der bekannte, rot-weiße Kleber, den wir seither unter Tausende von Scheibenwischern geklemmt haben. Mit der Bezeichnung der Veranstaltung, dem Datum, der Web-Adresse und dem Doppelwinkel / Schweizerkreuz vereinte er in Kürzestform das Wesentliche.

Obwohl wir selber einige Ideen für das noch fehlende Treffen-Logo hatten merkten wir bald, dass hier die Unterstützung eines Profis gefragt war. Diesen fanden wir in Christof Schelbert, einem Schweizer Künstler und Lehrer, der mit seinen 2CV- und anderen Cartoon-Büchern in der Citroën-Szene für Furore gesorgt hatte. Christof sagte zu und überraschte uns wenig später mit seiner überaus gelungenen Umsetzung mittels überlagerter Silhouetten einiger der bekanntesten Citroën-Typen von A bis C3. Damit war der Startschuss gegeben für die Herstellung von Tausenden von Logo-Postkarten, welche die Flyer und Kleber in idealer Weise ergänzten.

Website und Newsletter

Neben dieser «greifbaren» Werbung fürs ICCCR wurde unsere Website immer wichtiger. Erstmals wurde das Medium Internet dem Welttreffen entsprechend eingesetzt. Das ICCCR hatte nun ein durchgehend dreisprachiges «Fenster zur Welt» das man jederzeit von überall her besuchen konnte. Dank dem freiwilligen Einsatz verschiedener Helfer (Design der Formulare, online-Anmeldung per Kreditkarte mit gesicherter und verschlüsselter Datenübertragung etc.) wurde die traditionelle Einschreibung per Fax und Post sinnvoll und sicher mit einer direkten Anmeldung ab Heimcomputer ergänzt.

Aber auch die Händler, Freiwilligen, Besucher, Sponsoren und viele andere Interessensgruppen fanden «ihre» Information. Und schliesslich konnten die vielen Fans, die sich schon auf das nächste ICCCR freuten mit vielen schönen Bildern von unseren Messebesuchen und regelmässigen „Newsletters“ bei der Stange halten.



Finanzielle Sorgen und 1000 andere Dinge

Die Voranmeldung der Teilnehmer war nicht nur für die Planung sondern auch finanziell sehr wichtig. Es ist unglaublich, wie viel im Vorfeld einer derartigen Grossveranstaltungen abgeklärt, festgelegt, unterschrieben und eben auch überwiesen werden muss – mit anderen Worten: das Geld muss vor dem Treffen fließen!

Bedingt durch die finanziellen Einbussen bei den vorangegangenen Welttreffen fehlte das sonst übliche Startgeld und wir mussten vieles selber bezahlen. Mit Ernst Bosshard konnten wir glücklicherweise einen ausgewiesenen Buchhaltungsexperten gewinnen, der unser Budget professionell abstimmte.

Zur Besprechungen der anstehenden Probleme und Verbindlichkeiten trafen wir uns viele male in Interlaken, über fast 2 Jahre regelmässig an OK-Sitzungen auf dem Flughafen Birrfeld sowie an mehreren Wochenend-Klausuren in der Region Basel und im Tessin. Alle wollten sie informiert und umsorgt sein, die Teilnehmer, Besucher, Clubs, Sponsoren, Händler, Freiwilligen.... Daneben gab es aber auch ein Programmheft zu gestalten, Werbeaufträge hereinzuholen, T-shirts zu bestellen etc. etc...



Countdown zwischen Ungewissheit und Freude

Durch eine möglichst hohe Anzahl von Voranmeldungen versuchten wir, die Teilnehmerprognosen besser steuern zu können. Denn falls sich wie am Eurocitro mehr als die Hälfte der Teilnehmer erst am Treffen selber einschreibt wird eine vernünftige Kalkulation unmöglich – das werden wir aber erst am Treffen selber sehen. Natürlich rechnen wir mit einer Minimal- und einer Maximalvariante und hoffen, dass die tatsächliche Besucherzahl eher bei der letzteren liegt.

Die Zahl Teilnahmezusagen steigen täglich und auch sonst scheint sich alles noch vor dem Treffen einzurenken. Wenn man sieht, was in den kommenden Tagen für ein Aufgebot in Bewegung ist möchte man beinahe in Euphorie ausbrechen. Es arbeiten hunderte von freiwilligen Helfern, Hilfskräften, Ordnungshütern und am 13. ICCCR mit – Ihnen allen danken wir ganz herzlich! Und nun freuen wir uns auf jeden einzelnen und jede einzelne von euch, ob als Teilnehmer oder Besucher, aus Übersee oder aus nächster Nähe. Wir hoffen, gemeinsam mit euch die Früchte von 4 Jahren Arbeit geniessen zu können und wünschen allen Beteiligten viel Spass!



Bienvenue au 13^{ème} ICCCR à Interlaken

AUSBLICK

Das Hauptereignis dieses Clubjahres wird uns im nächsten Heft eingehend beschäftigen. Ich bin dankbar für alle Beiträge, Geschichten, Begebenheiten, Bekanntschaften und Fotos. Alle Unterlagen werden umgehend zurückgeschickt, so dass nichts verloren gehen kann.

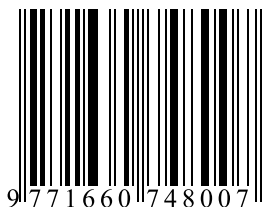
Ich wünsche allen viel Freude und Genugtuung am 13. ICCCR und hoffe, dass alle dieses in der Schweiz einmalige Ereignis erleben und geniessen können.

Den Veranstaltern wünsche ich viel Erfolg und gutes Gelingen.

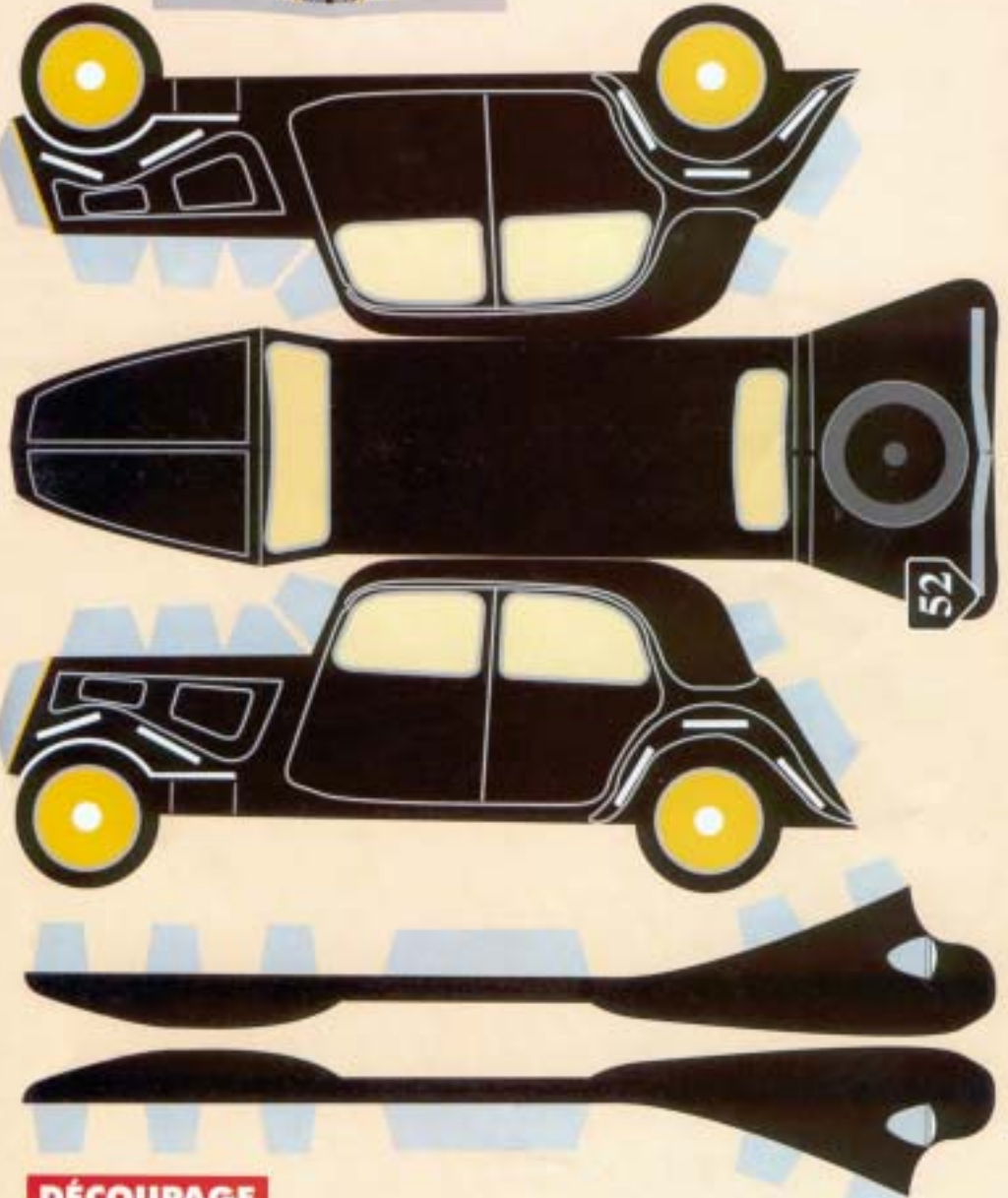
Unser Club hat sich in einem ausserordentlichen Mass und mit einzigartiger Motivation für das ICCCR eingesetzt. Den Verantwortlichen und den vielen ungenannten Helfern, die unsere Clubpräsentation «70 Jahre Traction Avant» möglich machten, danke ich von höchster Warte. es macht Spass mit solchen Kameraden etwas auf die Beine zu stellen, das sich sehen lässt.

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Supervision:	Katharina Feuz, Druckerei Schürch
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



sur les routes
de l'histoire et du rêve



DÉCOUPAGE

