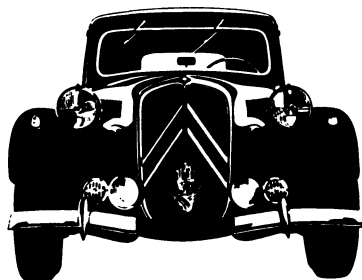


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Organisationsplan 1988

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

ORGANISATIONSGRUPPEN

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Tüfenastr. 11 9100 Herisau P. 071/51 69 52	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf P. 061/901 84 18	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 St. Gallen P. 071/25 86 69	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	Max Fred Schumacher Cité Ouest B2 1196 Gland P. 022/64 12 62	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 Zürich P. 01/62 67 95	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P. 071/42 11 97	G. 075/6 25 69	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser



I N H A L T

142	Das Wort des Präsidenten
143	Treffen und Termine
144	CTAC-Treffen im Tessin (27./28. August 1988)
148	Neues aus der Möbelbranche
148	Bücher: Le Grand Livre Citroën
150	50 Jahre 15/6 in Le Touquet
152	La Traction en Bande Dessinée
154	Die Versicherungsecke
155	Nachwuchs: Der CTAC gratuliert
157	Provisorische Traktandenliste GV
157	Aktion Auspufftöpfe
158	Statutenentwurf zuhanden der GV
160	Wer macht was fürs Heftli?
162	Restauration eines TA-Cabriolets
166	Traction Arrière und Verschönerung einer Traction
168	Inserate und Kleinanzeigen
170	Mitglieder stellen sich vor: C.+M. Vögeli
171	Ersatzteile aus Fremdfahrzeugen
172	HSI: Die Geschichte mit den Bremstrommeln
173	HSI: Die Geschichte mit einem anderen Wasserschlauch
175	Buchbesprechungen
176	Bricolage Française

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Anfang September 1988

Liebe Clubmitglieder,

Das Herbsttreffen im Tessin gehört der Vergangenheit an. Wer nicht dabei war, hat etwas verpasst. Bei gutem Wetter und bester Stimmung wurde geschertzt, diskutiert (über Koffer [vergessene...] und Köfferli...), gefahren, spaziert, getrunken, gegessen und gefaulenzt. Obwohl am Anfang des Samstagabends Männer mit weissen Hemden und ohne Bart mehr gefragt waren als gegen Mitternacht, haben, soweit es mich als Präsidenten etwas angeht, schlussendlich doch alle in den Betten und Schlafsäcken (wenn auch nicht unbedingt in den entsprechenden Pyjamas!) geschlafen, in die sie hineingehörten...

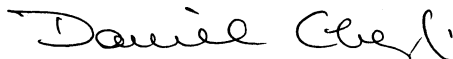
Einziger Wehmutstropfen für mich persönlich: Aus technischen Gründen musste ich die Traktion zu Hause lassen (davon an anderer Stelle). Obwohl es etwas frustrierend war, zu sehen, dass die Zuschauer nur die Autos der anderen bewunderten, bereue ich nicht, dass ich trotzdem am Treffen teilgenommen habe. Herzlichen Dank an die Organisatoren der Region Süd, Christian Bolliger und Kurt Sutter, sowie ihren Gattinnen Edith und Lisbeth.

In dieser Nummer ist bereits eine Vor-Traktanden-Liste für die GV vom 29. Januar 1989 zu finden. Wer Anmerkungen zu den genannten Themen oder Anträge für weitere hat, ist gebeten, diese schriftlich oder mündlich an mich zu richten. Zum Traktandum "Wahlen" ist zu bemerken, dass wir nach wie vor Kandidaten für Regionalvorstände suchen. Die Arbeitslast für einen Regionalvorstand ist ~~nicht~~ sehr gross, und sie beschränkt sich auf eine begrenzte Zeitspanne, dann nämlich, wenn ein Treffen zu organisieren ist. Selbstverständlich wird es begrüsst, wenn ein Vorstandsmitglied hin und wieder etwas für die Club-Zeitung liefert, aber dies ist ja schliesslich auch für "gewöhnliche" Mitglieder nicht verboten...

André Baumann arbeitet an der Produktion von T-Shirts und Sweat-Shirts mit Tractions und Club-Signet. Die Ware, die in bester Qualität (Garantie !) geliefert wird, sollte ca. bis Weihnachten in verschiedenen Grössen und Farben erhältlich sein.

In der Hoffnung auf ein Wiedersehen am Treffen vom 4. Oktober (Region West) verbleibe ich

Mit tractionellen Grüssen



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

29: Januar 1989 Generalversammlung

andere Treffen und Daten

1./2. Oktober 1988 10 Jahre ICCCR in Chartes (F)
28.4.-1.5. 1989 Mille Miglia 1989 (I)
21.-25. Juni 1989 20 Jahre Oldtimer Club Bern

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

Ü B E R S E T Z E R G E S U C H T

Wie vielleicht einige von Euch wissen, leistet sich der CTAC den Luxus, den Mitgliedern und befreundeten Clubs, die der deutschen Zunge nicht mächtig sind (den Franzosen zum Beispiel), die Club-Mitteilungen mit einer summarischen englischen Übersetzung zu liefern. Der Umfang einer solchen Übersetzung bewegt sich im Rahmen von 2 bis 4 A4-Seiten.

Im Moment haben wir leider fast niemanden, der die Übersetzungarbeit macht. Der Arbeitsaufwand beträgt pro Heftli (unter Zuhilfenahme eines Dictionnaires für die technischen Ausdrücke) etwa 4 Stunden. Allerdings sollte die Übersetzung innerhalb von 2 Wochen nach Redaktionsschluss stehen, und an Albi Schorta gesandt werden.

Mein Vorschlag: Sechs Clubmitglieder, die ein wenig Englisch können, eine Schreibmaschine oder eine Textverarbeitung haben, reissen sich am Riemen und übernehmen für ein Heft im Jahr die verdienstvolle Aufgabe eines Übersetzers. Vielleicht lässt sich sogar die Sekretärin für diese Arbeit einspannen. Geld lässt sich leider nicht verdienen, aber die Spesen und der Dank des Vorstandes und des Redaktors sind den Betreffenden sicher. Nähere Auskunft über wie und was gibt es gratis und franko bei:

Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich
Tel.: 01/62 67 95

2-tägiges Treffen des CTAC im

Samstag, 27.8.1988

Trotz starkem Regen nehmen einige mutige CTAC-Mitglieder die lange Reise ins Tessin in Angriff. Sie sollten nicht enttäuscht werden; kaum haben wir den San Bernadino hinter uns, lacht uns die Sonne entgegen. Auf dem vereinbarten Treffpunkt beim MMM San Antonio (den fast alle auf Anhieb fanden) wurden dann auch fleissig die Regenmäntel gegen Shorts und T-Shirts ausgetauscht. Nach dem Mittagessen fuhr man dann zum gemeinsamen Ausflugsziel, nach Gordevio.

Von dort starteten wir eine Ausfahrt ins wunderschöne Bavonatal, mit seinen typischen Tessiner-Dörfchen. Auch die kleinen Gartenrestaurants fanden bei den sommerlichen Temperaturen grossen Anklang. Gegen 1700 h wurden Hotels und Zeltplatz bezogen. Man begann sich für das Nachtessen vorzubereiten. Zu jenem Zeitpunkt bereute ich zum ersten Mal, dass wir keine "Köfferli-Traction" dabei hatten. Unser Koffer, so stellten wir mit Schrecken fest, befand sich nicht wie angenommen irgendwo im Auto, sondern stand immer noch zuhause! Mit einer "Köfferli-Traction" hätten wir wenigstens einen Koffer dabei gehabt. Die Schadenfreude unserer Kollegen war natürlich gross. Unser Retter in der Not war Lisbeth, dank ihrem Vorrat an Tüchli und Waschlappen, konnte sie uns je eines borgen. Sogar Jeans für Claudia hatte sie dabei!

Endlich fuhren wir in ein nahegelegenes Grotto zum wohlverdienten Abendessen. Wir hatten zwei Menues zur Auswahl; Risotto oder Polenta (im Tractionisten Jargon auch "Polizia" oder "Kügeli" genannt). Es war eine herrliche Stimmung und die letzten gingen erst nach Hause, als das Licht gelöscht wurde...

Sonntag, 28.8.1988

Trotz strahlender Sonne entschieden sich nur wenige für das organisierte Programm (Schiffahrt mit anschliessendem Marktbesuch in Italien). Die meisten Mitglieder bevorzugten das "Faulenzer"-Programm und trafen sich beim gemeinsamen Frühstück im Freien wieder.

Später schauten sich die Einen im Dörfchen Cordevio um, während die Anderen bereits nach Ascona fuhren. Dort fand man sich im Laufe des Nachmittags wieder, um voneinander Abschied zu nehmen. Viel zu schnell war das Wochenende und so auch das Clubtreffen wieder vorbei. Der grosse Einsatz der Organisatoren und das Wetter machten es zu einem Volltreffer.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die zum Gelingen dieses Treffens beigetragen haben, im Namen von uns und allen Teilnehmern.

Auf Wiedersehen in Mulhouse.

André und Claudia

NB: Auf dem Heimweg haben wir uns einer kleinen Gruppe angeschlossen, welche den Weg über die Tremola wagten. Der Umweg hat sich gelohnt!

Tessin, 27./28. August 1988

Dieses Jahr führte uns das zweitägige Treffen zu ersten Mal in ein fremdsprachiges Gebiet (als guter Zürcher komme ich mich zwar in der Region Basel auch fast als fremdsprachig vor), zum ersten Mal über den Alpenkamm ins Tessin. Schon zuvor galt meine Aufmerksamkeit dem Wetterbericht. Anfangs Woche sah es noch gut aus, aber am Tag, als es darauf ankam, regnete es. Auch am ersten Treffpunkt, der Autobahnraststätte Glarnerland, zeigte sich Petrus noch nicht freundlicher. Dafür begrüßten wir die ersten Traktionisten und unseren Präsidenten, der sich kaum schämte, mit einer Reisschüssel (immerhin mit 4x4 uns CTAC-Kleber) vorzufahren. Zu seiner Entschuldigung: er wollte eventuellen Pannen der Tractionfahrer gleich vorbeugen, hatte den gesamten HSI-Koffer plus Batterieladegerät und jenen Ersatzteilen dabei. Ein ausgiebiges Frühstück entschädigte uns schon fast für das Wetter. Auf der Autobahn gings weiter Richtung Chur und San Bernardino. Auf halber Höhe wieder ein Halt, wo meine Zündung mit fachkräftiger Hilfe nachgestellt wurde. Die Traction zog am Berg kaum. Nachher wars dann gut. Merci Chrigel und Danl. Eine freudige Überraschung erwartete uns in Sufers: Aus einer ganz anderen Ecke der Schweiz hatte ein Clubmitglied aus Scuol samt Familie den Weg unter die Tractionräder genommen, um am Treffen dabei zu sein. Danke Jachen auch für die spendierte Runde im Grotto. So an die zehn Tractions machten sich dann Richtung San Bernardino auf. Es hatte aufgehört zu regnen und ich wurde das Gefühl nicht los, bald könnte die Sonne scheinen. Es war keine Abmachung getroffen worden bezüglich der Route, nur der nächste Treffpunkt im Tessin stand fest. Auf der San Bernardino Passhöhe liess sich dann doch ein Foto mit mehreren Tractions machen. Und auf der anderen Seite bergab, da rollte es fast von selbst. Der Rest der Gruppe zog es vor, den Weg durch den abgasgeschwängerten Tunnel zu wählen. Sie waren aber auch schneller am Futternapf.

Im Tessin wurde in einem grossen Einkaufszentrum verpflegt. Wir trafen auch noch mehr Kollegen, die nicht denselben Weg gekommen waren. Auch ein Tessiner Clubmitglied war anwesend, leider ohne Traction, da er auf ein wichtiges Ersatzteil wartet. Hier wäre auch für diejenigen, die die Koffer zuhause vergessen hatten, die letzte Gelegenheit gewesen, die nötigen Klamotten einzukaufen. Aber eben, dort wusste man es ja noch nicht. Hier möchte ich ein kleines Inserat einfügen:

zu Tauschen:

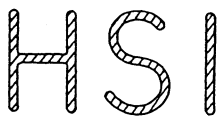
Vorkriegs-Légère in Restauration
gegen

Köfferli-Large in gutem Zustand

wegen Familienzuwachs und damit der Koffer nie mehr vergessen geht
Offerten unter Chiffre AC an die Redaktion.

Im Konvoi gings dann bei herrlichem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen ins Maggiala, erst einmal auf den Zeltplatz. Bald trafen sich die meisten wieder zu einer Ausfahrt ins malerische Val Bavona. Unter kundiger Leitung von Lisbeth und Kurt Sutter besichtigten wir auch zwei Tessiner Dörfer. Wenn man die gesehen hat, mag man die Geschichten über das Aussterben der Tessiner Landkultur kaum glauben. Oder sollen die schönen Häuser alle deutsch(schweizer) Ferienresidenzen sein? Sogar zu einem gemütlichen Trunk reichte die Zeit noch. Allerdings war Selbstbedienung angesagt, da die Wirtin über kein Personal verfügte und von 20 Tractionisten überfordert war. Nur allzusehr mussten wir wieder ins Tal aufbrechen.

Zelt aufstellen oder Zimmerbezug war angesagt. Christian Bolliger wollte uns vorwarnen betreffend des Hotels, aber keiner von uns hatte ja in einem Viersternhotel gebucht. Wir trafen auch keine einzige Wanze an, sondern saubere Zimmer. Ein bisschen frischgemacht kamen wir noch rechtzeitig zum Apero. Bald meldete sich auch der Magen mit unüberhörbarem Knurren. Also brachen wir auf zu Speis und Trank in ein nahegelegenes Grotto, wo alle am langen Tisch einen Platz fanden. Tessiner Spezialitäten standen auf dem Menüplan, und alle die nicht



DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

DIE GESCHICHTE MIT DEN BREMSTROMMELN

Am 7. August dieses Jahres fand in Siblingen das von einem Citroën-Garagisten organisierte "Rendez-vous Citroën" statt. Zur Abwechslung waren für einmal nicht nur Tractions zu sehen, sondern auch C2, HY's, DSse und Döschwoos, darunter einige herrliche Derivate. Ich hatte frei, deshalb beschloss ich, mit Familie und Traction teilzunehmen; schliesslich war es nicht weit ins schöne Klettgau. Nachdem alle Fahrzeuge gebührend bewundert worden waren, fand ein kleiner Concours d'élégance statt. Anschliessend bummelte man gemütlich per Auto durch die schöne Landschaft, um in Schleithelm in einer gemütlichen Gartenbeiz das Mittagessen einzunehmen und Citroën zu schwatzen.

Bereits auf der Fahrt nach Schleithelm hörte ich ein leises Geräusch von meinem linken Vorderrad. Was war das? Antriebswelle? Radlager? Bremse?

Die Fahrt über den Hügel nach Neunkirch war nicht dazu angetan, die Situation zu verbessern: Das Geräusch verstärkte sich. Es klang beinahe so, als ob die Trommel an der Bremsplatte streifen würde. Interessanterweise wurde es beim Bremsen eher leiser...

Nun, ich kam ohne weitere Probleme nach Hause, wo ich den Wagen erst einmal in der Garage abstellte.

Da ich (wieder einmal) mit einem Umbau im Haus beschäftigt war, dauerte es 14 Tage, bis ich den Wagen aufbockte und das linke Vorderrad demontierte. Sogleich wurde mir klar, was los war:

Schon als ich meine Traction gekauft hatte, war zwischen Bremstrommel und Antriebswelle ein feines Blech eingeklemmt gewesen, weil das Loch in der Bremstrommel zu sehr ausgeweitet war. Seit dem letzten Herbst war ich im Besitz eines Paares guter Bremstrommeln und Antriebswellen, aber ich war nie dazugekommen, das Gebastel zu sanieren. Auch jetzt, wenige Tage vor dem Treffen im Tessin, fehlte mir die Zeit für eine seriöse Reparatur.

Was tun? Ich wollte nicht eine Alpenüberquerung wagen mit einer Antriebswelle, die nicht über den Konus, sondern nur über den Keil antrieb. Was konnte ich improvisieren, damit ich heil ins Tessin und zurück kam? Kurz entschlossen packte ich das Zelt und die übrigen Utensilien ins Alltagsauto und fuhr mit Agi damit ins Tessin. Die Traction blieb daheim auf den Böcken. Das Treffen war so "lässig", dass ich meinen Entschluss keine Sekunde bereute, zumal ich bei den übrigen Teilnehmern auf Verständnis stiess.

Fazit: Es gibt Situationen, bei denen die Vernunft stärker sein muss, als die Bereitschaft zur Improvisation. Besser, als mit einer nicht fahrtüchtigen Traction an ein Treffen zu kommen - oder deswegen fernzubleiben - ist es, mit einem anderen Auto teilzunehmen. Vielleicht weiss der Organisator eines Treffens sogar noch einen freien Platz in einer Traction. Man braucht ihn nur anzurufen...

Daniel Cseri

mitgekommen sind, sind selber schuld, denn was es gab, sei hier nicht verraten. In den Pausen gab es genug Gelegenheit seine Tischnachbarn kennenzulernen und es wurde auch nicht (nur) über Autos und Motoren gesprochen.

Nach einem letzten Gutenachttrunk ab in die Heia, damit man am morgen auch ja frisch war, falls man schon um 08.15 bereitstehen wollte zum Ausflug an den Mercato von Cannobio. Ich muss gestehen, vergebens Lire gewechselt zu haben, denn an einem Sonntag so früh aus den Federn, das schaffte ich einfach nicht. Also trafen wir uns mit dem Rest der Siebenschläfer zu einem Plauderstündchen am Zeltplatz. Ein kleiner Ausflug nach Ascona war angesagt. Keine Parkplätze an der frischen Luft, viel Volk, das gesehen werden will. Die Läden geschlossen von wegen Sonntag, so wurden wir nicht einmal unser Geld los; denn schon wieder in eine Beiz hocken, das behagte uns nicht.

So packte uns bald das Heimweh, da es ja auch noch zwei Kater zu verpflegen galt (im fernen Zürich). Die Qual der Routenwahl: San Bernardino oder Gotthard. Oder gar, falls es gar arg staut als Variante Lukmanier. Oder falls das Wetter in den Bergen wunderschön sein sollte, Gotthard und Oberalp? Wir entschlossen uns, erst einmal Richtung Gotthard zu fahren. Bald hatten Claudia und André in ihrem schnellen AX genug davon, hinter uns her zu tuckern; sie zogen zügig davon. Immerhin hielten uns Agi und Dani die Stange, wobei ich den Verdacht nicht los wurde, dass Agi nicht alles mitbekam (Zzzzz). In Airole verliessen wir die Autobahn und mussten uns konzentrieren, dass wir nicht auf die Schnellstrasse kamen. Die alte Passstrasse mit Tremola war angesagt. Es ist kaum zu glauben, wie langsam die modernen Autos mit 2,8 Litermotoren, x Zylindern unter der Haube und Deutschen Kennzeichen fahren können. Fast hätte ich noch in den ersten Gang schalten müssen. Ein Riesenaufsteller in der Tremola: da standen doch Anita und Sepp mit einer Videokamera und bannten unsere keuchende Traction auf Film. In Hospenthal ein letzter Halt, wo wir uns von allen verabschiedeten. Anita und Sepp sahen wir noch schnell in Flüelen, wo sie eine Rotlichtphase vor uns durchkamen, von weitem. Nach so vielen Kilometern in zwei Tagen waren wir froh heil zuhause anzukommen. Übrigens: Muskelkater hat sich trotz intensiver Kurbele in den Pässen keiner eingestellt. Danke an Edith, Lisbeth, Christian und Kurt für die Organisation des Treffens. So schnell werden wir es nicht vergessen.

AR



Neues aus der Möbelbranche

Jetzt ist doch Citroën auch noch in die Möbelproduktion eingestiegen. Damit sind natürlich nicht die bequemen Sitzgruppen in den heutigen Citroëns gemeint, sondern der Quai André Citroën hat einen Weg gefunden, die noch tonnenweise herumstehenden Rohkarossen für Tractions zu verwerten. (Wie den meisten bekannt sein dürfte, wurden die überzähligen Rohkarosserien für die SM verschrottet.)

Ganz grosse Tractionanhänger können sich seit kurzem ein ganz besonderes Möbelstück erstehen. Ein aus einer Originalkarosserie geschnittenes Viertel lässt der Möbelkünstler mit Hilfe von Spiegeln als eine ganze Traction erscheinen.

Der Motorraum ist als Bar ausgebaut und hinter der sich normal öffnenden Fahrtüre verbirgt sich anstelle des Sitzes eine TV/Videorecorder-Einheit. Über andere Raumeinteilungen kann mit dem Möbelhaus sicher diskutiert werden.

Zu besichtigen (und natürlich auch zu kaufen) ist diese Indoor-Traction im neueröffneten "Wohnland" (Mobitair) in Dübendorf bei Zürich.

Der Preis beträgt etwas mehr als lächerliche 19'000.-.

Beitrag mit freundlicher Genehmigung von: Fritz Anliker

Le Grand Livre Citroen

Ein neues grosses Buch über Citroën (natürlich wieder auf Französisch) ist erschienen. Der Anlass dazu im nächsten Jahr: Citroën feiert den 70. Geburtstag. Übrigens findet 1989 auch das VIII. ICCCR statt, in Holland.

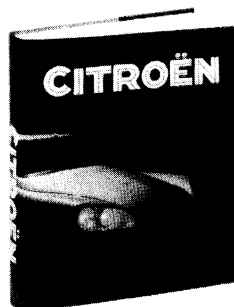
Der Autor, Olivier de Serres, dürfte vielen bekannt sein von dem 'Grand Livre de la Taction Avant'. Sein neues Werk heisst: LE GRAND LIVRE CITROEN. Es behandelt ausführlich alle von 1919 bis heute gebauten Modelle, also ein Überblick vom Typ A bis zum AX. Ein Abschnitt ist den Nutzfahrzeugen und den Autochenilles gewidmet.

In 500 Seiten mit mehr als 700 Fotos (farbig und schwarzweiss) führt uns der Autor durch die Geschichte von Citroën. Viele Fotos sind bisher noch nie veröffentlicht worden, sie stammen meistens aus den Archiven von Citroën selbst.

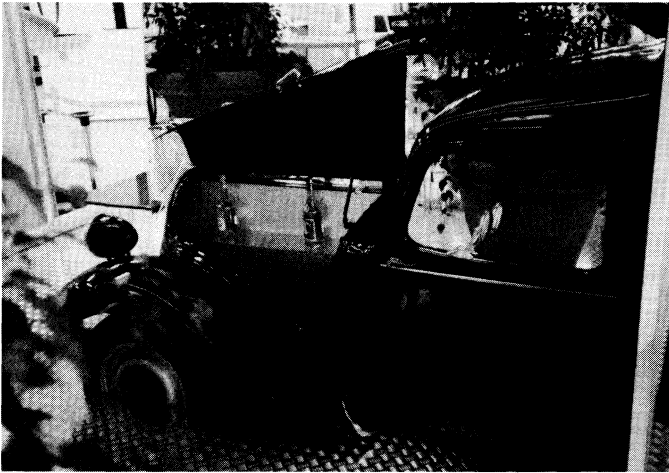
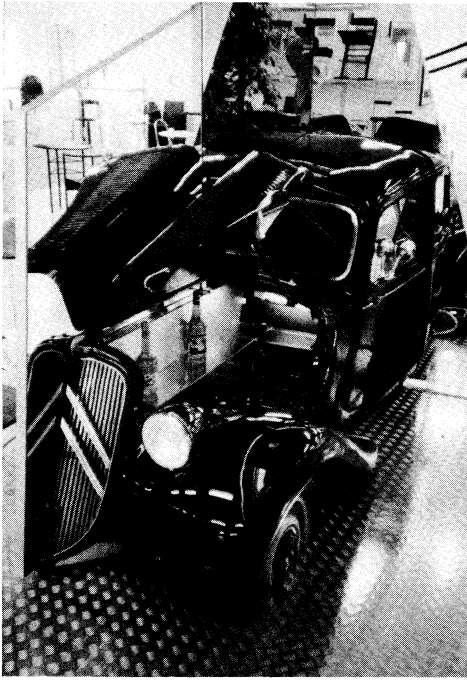
Dieses Buch ist für jeden Fanatiker von Citroën ein **MUSS**. Daher habe ich auch vorgesehen, eine Sammelbestellung aufzugeben. Der normale Preis in Frankreich beträgt FFr 490.-- (ca. 125 sfr). Ich hoffe jedoch, das Buch billiger anbieten zu können.

Bestellungen bitte bis 31. Oktober 1988 an:

Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich
Tel.: 01/62 67 95



Le Grand Livre
Citroën



50 Jahre 15/6 in Le Touquet

Bis heute ist noch kein Bericht über den 50-jährigen Geburtstag der 'Reine de la route' bei der Redaktion eingetroffen. Sind unsere Six-Fahrer alle so pleite von den teuren Ersatzteilen und den Benzinrechnungen, dass sie nicht zu diesem Ereignis fahren konnten, oder können sie nur fahren und schrauben, aber nicht schreiben? Jedenfalls ist der nachfolgende Bericht aus 'La vie de l'Auto'.

Die 15/six, oder vielmehr die unsterbliche 15/six, feierte am 11. und 12. Juni 1988 den 50. Geburtstag in Le Touquet. Ungefähr 500 Traktionisten nahmen am Anlass teil und Jean Roger, der dabei war, berichtet uns von seinen Reiseeindrücken.

Aus allen Windrichtungen kamen die 'Königinnen' (Reines) an dieses internationale Treffen. In Tat und Wahrheit ist die Tractionitis nicht nur in Frankreich eine verbreitete Krankheit; auch in England, Belgien, Dänemark, Holland und der Schweiz sind die Menschen von diesem empfehlenswerten Virus befallen. Es ist wahr, nicht jedes Jahr kann man einen 50-jährigen Geburtstag feiern, darum musste dies auch ein spezielles Fest sein! Die 'Amicale Citroën' hat es daher auf sich genommen, die Ideen der verschiedenen Clubs zu koordinieren und den Anlass zu organisieren.

Seit Samstag hatte die Stadtverwaltung den Parkplatz am Strand den Citroënisten zur Verfügung gestellt; eine Umgebung, die sehr schnell von schwarz und Chrom bedeckt war, Berlines, Familiales, die nach zum Teil sehr langen Reisen ihre sechs Zylinder abkühlen liessen, um am Folgetag noch besser schnurren zu können.

Trotzdem, die Mutigsten liessen es sich nicht nehmen, am Nachmittag noch an einer touristischen Rallye in der Gegend von Le Touquet teilzunehmen; sehr zur Freude der Bevölkerung, die vom typischen Motorengeräusch angezogen wurde, das sie nicht mehr oft hört. Aber die Leute erinnern sich immer noch daran.

"Da, schau mal Sohnemann, so ein Auto hatte mein Papa als ich so alt war wie Du heute!"

Während des Abends, nachdem man sich beim Rathaus getroffen hatte, stellte Olivier de Serres sein neues Buch vor, das ausschliesslich die 15/6 behandelt.

Am Sonntag, schon beim Morgengrauen, stellten die Vergifteten schon ihre Ersatzteile auf den Ständen des gedeckten Marktes aus in der Hoffnung auf eine grosse Börse. Kühler, Felgen Dokumentation... Eigentlich alles, oder fast wenigstens, um seine Traction zu perfektionieren. Während dieser Zeit kamen immer noch neue Teilnehmer an.

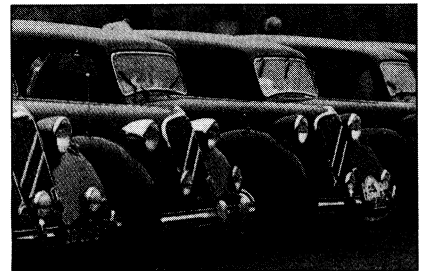
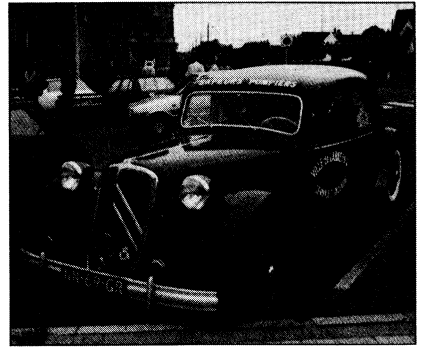
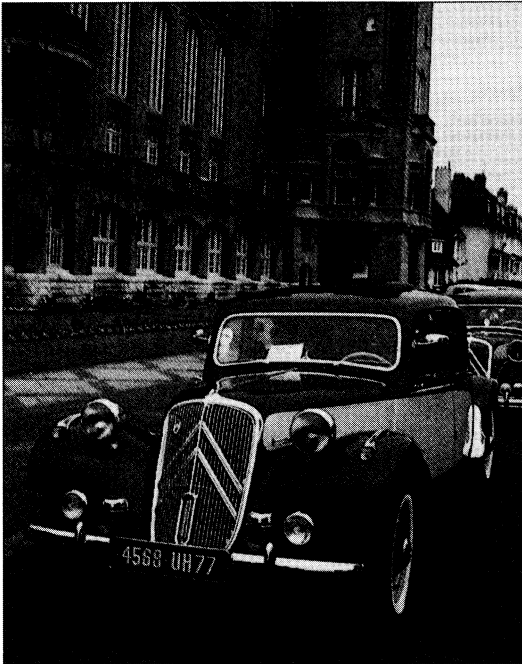
Am Nachmittag füllte sich der Pferdesportplatz von Le Touquet mit Tractions. Bald sah man aber die Autos nicht mehr, weil das Publikum so zahlreich aufmarschiert war; 7 CV Berlines oder Coupés, 11-er, seien es nun 'Légères', 'Normale' oder 'Familiales'. Betreffend die 15-er, Staren dieses Treffens, so sah man sie aus allen Epochen. Die Frühesten mit linksdrehendem Motor, oder die Modelle ab 1950 mit rechtsdrehendem Motor, mit normaler oder hydropneumatischer Aufhängung. Aber auch unter diesen Raritäten gab es noch die Crème de la Crème, die von den Besitzern aber doch öfters an Treffen ausgeführt werden. Es handelt sich um ein 11-er Cabriolet, das 1938 von Renard et Bec karossiert wurde (dieses Auto war auch an der Loreley zu sehen. Anm. der Red.) und um ein anderes Cabriolet, diesmal auf 15/six-Basis, das von der Schweizer Karrosseriefirma Worblaufen eingekleidet wurde (Es war in Winterthur 1986 zu sehen. Anm. der Red.). Die direkten Nachkommen der Traction, die ID und DS, als Berline oder

Cabriolet, hatten auch ihren Platz, wie auch Fahrzeuge anderer Marken, die der 15/six die Referenz erwiesen.

Und unter allen diesen Autos hatte die Jury sich für das schönste zu entscheiden... Die Wahl fiel auf eine 15/six mit hydropneumatischer Hinterachse aus der Gegend von Tours.

Ein lebender Mythos

Als Ministerwagen oder Gangsterlimousine, wie es die Tradition will, die Traction ist zu einem Art Mythos geworden. Er lebt in den Herzen der Besitzer dieser Autos wie auch in denen der Zuschauer. Und ganz sicher ist die Tractiontis ein Virus, der nicht auszurotten ist. Also sehen wir uns am Hundertjährigen wieder.



Sixen in Le Touquet



LA TRACTION EN BD

Dies ist ein Versuch einiger unentwegter Tractionisten, die Traction auch von einer anderen Seite zu beleuchten. Wir haben uns einige Comics = BD (Bandes dessinées) vorgenommen und möchten euch Beispiele der zeichnerischen Darstellung und Verwendung unseres Lieblingsgefährts vorstellen.

In lockerer Folge werden wir verschiedene Comicautoren und Darstellungsarten mit Beispielen zusammenschlüsseln. Gerne nehmen wir auch konstruktive Kritik bzw. neue Anregungen oder Ideen entgegen und möchten alle interessierten zur aktiven Mitarbeit auffordern.

Das Material wurde freundlicherweise durch den Sammler und Tractionisten Jörg Henauer zur Verfügung gestellt und ist in reichlichem Masse vorhanden.

Als erstes Beispiel wählten wir André Franquin, eine Kurzgeschichte "SCHMUGGEL". Erschienen ist der Comic als Band <Spirou im Wilden Westen und andere Abenteuer> im Carlsen Verlag. Die Erstauflage stammt aus den frühen Fünfzigerjahren.

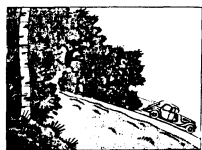
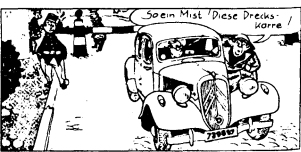
André Franquin wurde 1924 in Brüssel geboren und profilierte sich vor allem durch seine Geschichten um Spirou und Fantasia und den Marsupilami (nur für Eingeweihte (keine Automarke)) sowie der Serie Gaston (ein Beispiel dazu folgt später). Franquin ist auch bekannt für seinen schwarzen Humor.

In der vorgestellten Geschichte wird der Traction als Schmuggelfahrzeug verwendet, somit ziemlich realitätsnah. Leider überlebt er nur genau 17 Bilder, bis er sich an einem Baumstamm in seine Einzelteile auflöst.

Die Darstellung durch den Zeichner ist detailgetreu, sogar Türschliesskeile oder die Prismen auf den Scheinwerfertöpfen werden wiedergegeben. Die Genauigkeit mit welcher die Inneneinrichtung gezeichnet wird, spricht für eine fundierte Kenntnis des Fahrzeuges und entsprechende Recherchen.

Viel Spass. Jörg Henauer, Alcide Blasutto, Eric Feigenwinter und Hans Georg Koch.

SCHMUGGEL



Die Versicherungsecke

Schäden durch unbekannte oder nichtversicherte Fahrzeuge

Wer bezahlt ? Unbekannte und nichtversicherte Autofahrer verursachen in der Schweiz Schäden, die jährlich in der Grössenordnung von 3 Mio. Franken liegen. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) lässt den durch ein unbekanntes oder unversichertes Fahrzeug Geschädigten nicht ohne Versicherungsschutz. Damit die Finanzierung solcher Schäden sichergestellt werden kann, enthalten die MF-Haftpflichtprämien einen Zuschlag von 0,3% (1988). Die Schadendeckung nach Artikel 76 SVG erstreckt sich auf Personen- und seit 1981 auch auf Sachschäden. Dabei wird jedoch nur der Schaden vergütet, für den der Geschädigte nicht andersweitig Ersatz beanspruchen kann (Bsp. eigene Kasko). Nicht angerechnet werden die Leistungen aus den privaten Lebensversicherungen sowie Kapitalabfindungen aus Taggeldleistungen der privaten Unfallversicherungen. Der Geschädigte hat gegenüber der geschäftsführenden Gesellschaft "Zürich-Versicherung" ein direktes Forderungsrecht: Er muss sich bei einem Unfall mit einem nicht versicherten Fahrzeug also nicht an dessen Lenker halten, sondern kann seine Forderungen direkt bei der "Zürich" geltend machen.

Vorgehen im Schadenfall: Der Geschädigte muss im Schadenfall für angemessene Spurensicherung sorgen, die Namen und Adressen von Zeugen aufnehmen und die Polizei rufen (Tatbestandesaufnahme). Der Schadenfall ist der Zürich-Versicherung unverzüglich zu melden. Die Personenschäden werden voll übernommen. Bei Sachschäden verursacht durch unbekannte Fahrzeuge wird ein Selbstbehalt von Fr. 1000.-- abgezogen. Sachschäden, die durch unbekannte Personen (Vandalen) verursacht werden, und Schäden als Folge von Strolchenfahrten sind nicht gedeckt (nach SVG 76).

Bo.

Zuschrift eines Versicherten an seine Versicherung

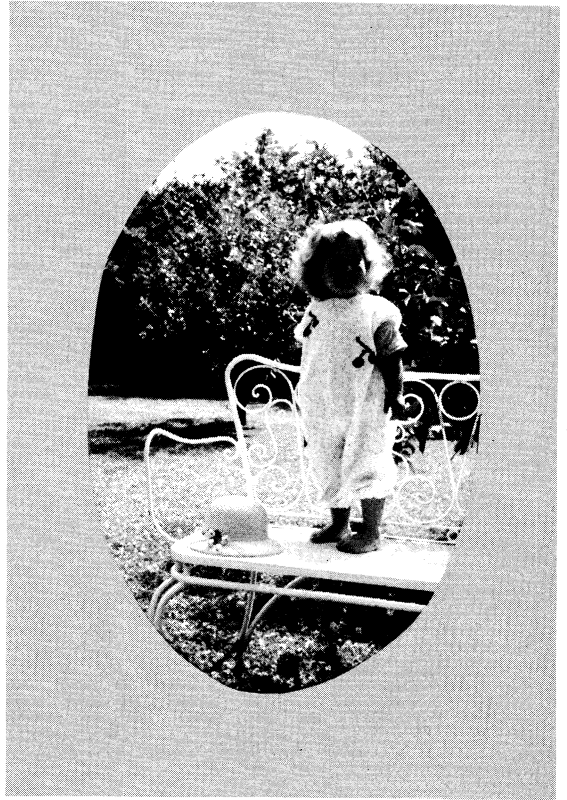
Er kam von links, ich von rechts und wollte links abbiegen. Ich fuhr weiter, als ich sah, dass er mich gesehen hatte. Unglücklicherweise gab er auch Gas, denn er hatte nicht gesehen, dass ich gesehen hatte, dass er mich gesehen hatte.

Der CTAC gratulliert

Hurra, ich hab ein
Schwesterchen bekommen!

Isabella Nina

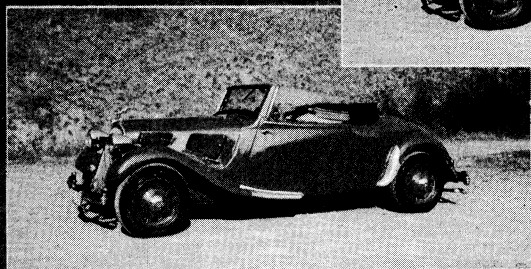
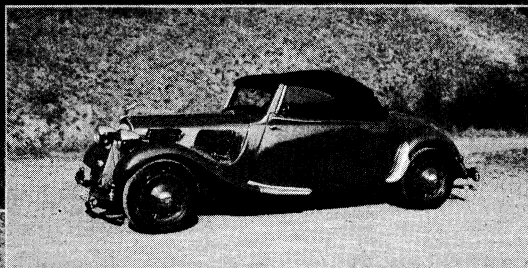
1. September 1988



Es freuen sich riesig:
Annelies und Franz Neff-Vogt
mit Sarah
Unterfeld 606 D
9495 Triesen

Der CTAC beglückwünscht Annelies und Franz zum Tractionisten-
Nachwuchs

Ob offen oder geschlossen:
Nach aufwendiger Restaurierung
(... fast hätten wir aufgegeben.)
ist der Traction wieder ein komfortabler
und zuverlässiger Reisewagen.



**Restauration eines
Traction Cabriolets**



 **Rat & Tat**

Rouge ordinaire

Restauration am Beispiel:
Citroën 11 CV Legère Cabriolet von 1936.

Von Claus Riemann (Text und Fotos) >



Restauration Traction Cabriolet

Dieser Bericht über die Restauration eines Citroën Traction Avant 11CV Légère Cabriolets von 1936 erschien in der November-Ausgabe 1986 der Zeitschrift Motor Klassik. Es ist ein Beispiel wie man ein seltenes Auto restaurieren kann, der Kommentar der Redaktion folgt im Anschluss an den Bericht.

Frankreich - das ist das Land des Rotweins, des Camemberts und des Citroën Traction Avant 11 CV, hierzulande oft Gangsterwagen genannt. Diese legendären Autos wurden 1934 einem staunenden Publikum vorgestellt. In den Jahren danach musste die Traction noch einige Änderungen über sich ergehen lassen, bis alle Kinderkrankheiten kuriert waren.

Hubraum und Leistung wurden heraufgesetzt, die Reibungsdämpfer durch Öldruckstossdämpfer ersetzt. Die Schneckenrollenlenkung musste einer exakteren (? Amn. d. Red.) Zahnstangenlenkung weichen, die Bremstrommeln wurden grösser und die Reifen breiter. Bis 1956 ist der 11 CV, der zuletzt 1911 ccm und 56 PS hatte, 759'111 mal vom Fließband gerollt.

Über die Entwicklungsgeschichte und die revolutionäre Technik des 11 CV ist anlässlich seines 50jährigen Geburtstages hinlänglich berichtet worden. Weitaus weniger bekannt ist, dass von den Bändern am Quai de Javel in Paris, der Produktionsstätte des Citroën, auch Cabriolet- und Coupé-Versionen liefen. Falsch ist die Annahme, dass diese zweitürigen Ausführungen ein Werk des bekannten Carrossiers Henri Chapron seien, der später für Citroën die DS-Cabriolets und Coupés baute. Tatsächlich stammen diese Karosserien aus der Feder von Jean Daninos, der seit 1928 bei Citroën zahlreiche Sonderkarosserien entworfen hatte. Später gründete Daninos Facel-Vega.

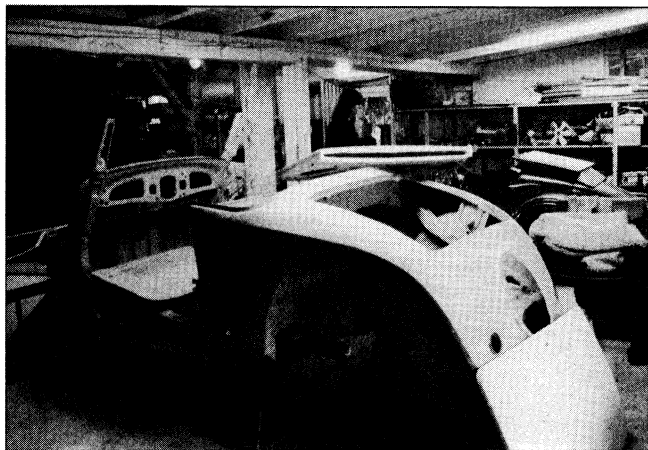
Das Cabriolet, das ab 1934 fest im Lieferprogramm war und somit die gleichen Veränderungen mitmachte wie die Limousine, wurde jedoch nur bis 1939 gebaut. In diesen fünf Jahren stellte Citroën nur gerade 4327 dieser offenen Wagen in zwei Karosserievarianten her. Wählen konnte der Interessent zwischen der sogenannten Légère- und der längeren und breiteren Normale-Ausführung. Der Preis betrug 1935 für das Légère-Cabriolet 23'500 Francs, die Limousine kostete im Vergleich dazu 21'000 Francs. Obwohl Citroën damit ein preiswertes, sportliches Cabriolet anbot, fand sich dafür nur ein begrenzter Käuferkreis. Soweit heute bekannt ist, sind noch circa 400 Exemplare erhalten.

Von solch einem Cabriolet träumen wohl nicht nur Traction-Fahrer, und es gehört eine Portion Glück (und/oder Geld Amn. d. Red.) dazu, ein verkäufliches Exemplar zu finden. Man denkt da vielleicht an einen verfallenen Schuppen irgendwo in Frankreich, aber wie so oft liegt das Glück direkt vor der Haustür.

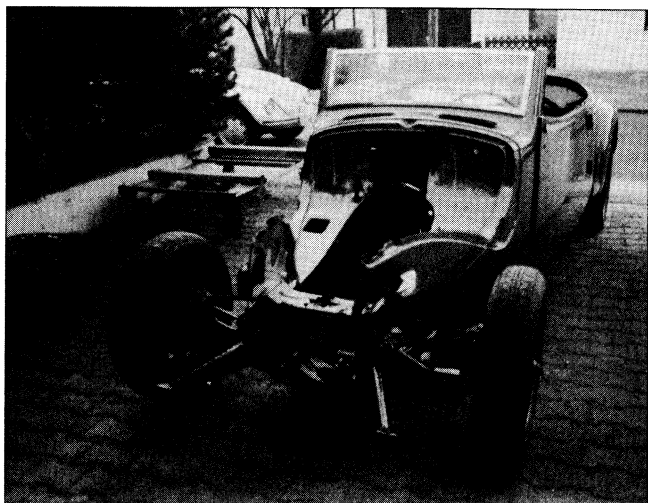
Den entscheidenden Tip bekamen mein Bruder und ich an einer Tankstelle, bei der wir unsere 11 CV Limousine des Baujahres 1956 volltankten. In einer Scheune, etwa fünf Kilometer entfernt, stünde auch so ein Wagen, nur ohne Dach. Und weil wir nichts anbrennen lassen wollten, sind wir gleich mal hingefahren. Der Besitzer der Scheune war gerade am Schrauben. Zwischen Citroën Rosalie, Rosengart Roadster, Peugeot 201 und einigen anderen stand tatsächlich ein halb zerlegtes 11 CV Légère Cabriolet - ein Traum - zum Greifen nahe, doch es war leider unverkäuflich.

Etwa ein Jahr später stand es dann doch in unserer Garage. Der Restaurierungsaufwand war dem Besitzer zu umfangreich. Hätten wir zu diesem Zeitpunkt gewusst, was uns der Wagen an Geld und Nerven kosten würde, wären wir wohl doch etwas bläss um die Nase geworden.

In der darauffolgenden Zeit zerlegten wir den Wagen komplett. Unser Werkzeugbestand erwies sich als unzureichend und musste permanent ergänzt werden. Die Zeiten, in der ein Schraubenzieher wahlweise als solcher oder als Meissel erhalten musste, waren endgültig vorbei. Apropos Schraubenzieher - den konnte man mühelos bis zum Anschlag in den Schwellen verschwinden lassen, dabei sahen sie von aussen doch so vielversprechend gut aus. Die Türen waren auch nicht viel besser, und so kam erst einmal eine Menge Frust auf.



Nach dem Sandstrahlen: Unzählige Rostlöcher kamen zum Vorschein



Das Schönste: Einbau der frischen Teile. Neue Innenschwellen waren nötig (oben)

Dies ist meist der Zeitpunkt, an dem Hobbyrestaurierer aufgeben: Vor einem steht ein Wrack mit einigen hundert Kilo Ölverdrehten, rostigen und verbogenen Teilen drumherum. Wir stellten fest, das im Grunde genommen alle Teile aufgearbeitet, ersetzt oder nachgefertigt werden müssen. Jetzt sollte eigentlich die bekannte Annonce aufgegeben werden: "11 CV Cabrio, zerlegt, unrestauriert, wegen Zeitmangel günstig zu verkaufen". Nach einiger Bedenkzeit beschlossen wir, doch Nägel mit Köpfen zu machen.

Die Karrosserie und die meisten Anbauteile kamen zum Sandstrahlen. Eine renommierte Firma sollte diese Arbeit, die viel Erfahrung und noch mehr Sorgfalt erfordert, übernehmen. Zurück kam eine Wellblechkarrosserie. Die Türen, Hauben und Seitenflächen waren eindeutig mit zu hohem Druck bestrahlt worden, die Spannung des Blechs war weg. Wie uns der Firmenchef später erzählte, muss das wohl auf die Kappe eines nicht ganz nüchternen Meisters gegangen sein, der allerdings heute nicht mehr dort arbeitet. Eine andere Karrosserie, die wir einige Zeit später zur Bearbeitung hingaben, ist perfekt restauriert worden.

Die verzogenen Türen wurden dann bei dem alteingesessenen Karrosseriebaubetrieb Schwarz in Ludwigsburg wieder instandgesetzt. Der Junior-Chef dort hat sich viel mit den 11 CV-Modellen beschäftigt und hat eine sichere Hand für solche Arbeiten. Eine teure Erfahrung: grosse Blechflächen wie an Türen und Hauben nie oder nur mit äusserster Vorsicht strahlen.

Nun kamen umfangreiche Arbeiten auf uns zu. Mittels Winkelschleifer, Blechschere und Schneidbrenner trennten wir die maroden Bleche heraus und fertigten neue Schwellen und Bodenbleche, die dann mit Schutzgas wieder eingeschweisst wurden. Es empfiehlt sich auf jeden Fall vor Arbeiten an einem Cabriolet, in den Fahrgastraum provisorisch eine Verstärkung in Kreuzform oder Ähnlichem einzuschweissen. Am besten eignet sich dafür Vierkantrohr. Dieser Hilfsrahmen verhindert, dass sich die Karrosserie bei Arbeiten an Schwellen oder am Boden verzieht. Es ist schon oft vorgekommen, dass ohne solche Vorsorge später bei den Montage keine Tür oder Haube mehr passte. Der Boden des 11 CV ist im Original vollkommen glatt (aber nur beim Cabrio. Anm. d. Red.). Zur Verstärkung und zur Vermeidung von Springbeulen haben wir Winkelprofile aufgeschweisst. Eine grosse Anzahl nachträglich gebohrter, nicht originaler Löcher im Armaturenbrett und im Motorraum mussten wieder verschlossen werden. Die Kotflügel, Hauben und Türen wurden auf Risse untersucht und an gefährdeten Stellen verstärkt.

Nach Abschluss aller Schweißarbeiten haben wir die Karrosserie und die Anbauteile wieder zu der Sandstrahlfirma gebracht. Um in Zukunft nie mehr Probleme mit dem Rost zu haben, wurden die Teile dort spritzverzinkt. Im Gegensatz zum Tauchverzinken können sich die Bleche dabei nicht verziehen. Der in einer Flamme geschmolzene Zinkdraht wird mit Hilfe von Druckluft oder Inertgas in flüssigem Zustand auf das Metall aufgetragen, auf dem das Zink sofort erkalte und eine rund ein Zehntel Millimeter dicke Schicht bildet. Die verzinkten Teile müssen anschliessend mit einer Spezialgrundierung behandelt werden. Es empfiehlt sich eine Beratung durch einen Fachmann, der das richtige Lacksystem vom Füller über Grundierung bis zum Lack zusammenstellen kann.

Die Blechfalze versiegelten wir mit Owatrol-Kriechöl, um unzugängliche Rostansätze zu passivieren, genügend Vorsorge für die Zukunft.

Schier endlos erschien uns das Verzinnen der Schweissnähte, das Spachteln und Schleifen. Nach dem Füllern wurde eine Probelackierung in Schwarz vorgenommen. Den Lack haben wir dann mit Hilfe eines Karrosseriehobels abgeschliffen und konnten nun jede Unebenheit deutlich, quasi schwarz (Lack) auf weiss (Füller), sehen. Den Decklack hat die Karrosserie in einer Lackiererei bekommen. Als Farbe wählten wir ein Bordeaux-Rot, in dem die Traction Cabriolets lieferbar waren.

Als die Karrosserie und die Anbauteile in der Garage standen, waren all die vorangegangenen Nerverelen vergessen. Sämtliche Hohlräume wurden mit einem Konservierungswachs versiegelt. Jetzt konnte die Knarre umgeschaltet werden, und es ging ans Zusammenbauen. Fast zwei Jahre waren bis dahin vergangen. In diesem Zeitraum hatten wir ebenfalls die gesamte Technik überholt. Die Instandsetzung von Motor, Getriebe, der Achse, den Bremsen und der Lenkung stellte uns vor keine grösseren Probleme, da die verschlissenen Teile bei den einschlägigen Ersatzteilhändlern erhältlich waren.

Schwieriger wurde es, für das verblichene Tachoblatt des Zentralinstruments Ersatz zu bekommen. Eine Bekannte aus der Grafikbranche hat es reproduziert und aufgedruckt. Auch mussten wir bis hinter Paris fahren, um einen neuen Windschutzscheibenrahmen zu bekommen - der alte war hoffnungslos verrostet und ist uns bei der Demontage förmlich unter den Händen zerbröselte. Die gesamte Elektrik ist erneuert worden, die Kabel mit Textilband umwickelt, so kommt es dem Original recht nah. Die Anschlüsse sind alle gelötet, moderne Quetschverbinder in poppigen Farben haben bei einem Oldtimer unserer Meinung nach nichts zu suchen. Die ehemals grünen Lederpolster färbten wir schwarz, das Verdeck wurde von einem Autosattler neu gefertigt.

Jetzt war jeder Handgriff ein sichtbarer Erfolg, und dann konnte es endlich losgehen: Die erste Probefahrt verlief problemlos, die Bremsen allerdings liessen zu wünschen übrig. Nach langem Suchen stellte sich als Ursache folgendes heraus: Die Paarung der neuen, von einem Bremsdienst aufgeklebten Bremsbeläge mit den Trommeln erwies sich als ungeeignet. Die harten Beläge wurden durch weichere ersetzt, und das Problem war gelöst.

Sodann ging's zum TÜV, und dort wollte der Prüfer nicht glauben, das ein 50 Jahre altes Auto keinen Rost hat. Dafür entdeckte er, das die vorgeschriebene Sonnenblende fehlte. Und dann fragte doch einer, ob das der erste Lack sei... Obwohl wir viel lernen mussten, sind wir mit dem Ergebnis unserer Arbeit durchaus zufrieden. Wir haben mit dem Wagen jetzt rund 25'000 Kilometer zurückgelegt, er hat sich in den drei Jahren nach der Restaurierung als absolut zuverlässig erwiesen. Eine gute Strassenlage und die dicken Lederpolster ermöglichen ermüdungsfreies Fahren, auch Strecken von Stuttgart nach Paris sind am Stück zu machen. Im nächsten Sommer steht eine weitere Tour de France in Begleitung eines schwarzen Traktion-Coupés, welches auf seine Fertigstellung wartet, ins Haus. Rotwein, Camembert und eben der 11 CV lassen uns nicht los.

Kommentar des Redaktors (AR):

Ich finde es schön, dass ein Traktion-Cabriolet mehr der Nachwelt erhalten wurde. Nicht ganz einverstanden bin ich mit dem **wie** der Restauration. Wenn man das Auto schon bis auf die letzte Schraube zerlegt, hätte man es doch auch einigermassen original wiederherrichten können:

-Der Autor gibt für das Fahrzeug Jahrgang 1936 an. Warum ist es dann mit Pilotefelgen ausgerüstet, die doch erst 1938 montiert wurden? Warum ist der Wagen mit verchromtem Grill und verchromten Hupenzierringen ausgerüstet, das gab's bei den Vierzylindermodellen nur 1935. Warum ist der Griff der vorderen Haubeclappe hinten montiert, typisch für Winter 1934?

-Ich frage mich überhaupt, ob der Jahrgang stimmt. Betrachtet man sich die Fotos der sandgestrahlten Karrosserie, kann man feststellen, dass 2 Tankeinfüllstützen vorhanden sind, ein Merkmal des Jahres 1934.

-Ein Auto mit dem Zentralinstrument hat im Normalfall die Kugelumlauflenkung. Auf dem Bild der gespritzten Rohkarosse ist zu erkennen, dass die Zahnstangenlenkung eingebaut ist. Auch weist das linke Stehblech noch die Aussparung für das Lenkgetriebe auf.

Es ist nicht der Neid des Besitzlosen, der aus mir spricht, obwohl natürlich auch ich gerne ein Cabriolet hätte. Vielmehr habe ich schon sehr viele Tractions gesehen, die mir irgendwie verbastelt vorkamen. Das geht noch an bei einer Limousine, von der es mehr als ein Dutzend an jedem Treffen zu besichtigen gibt. Ich spreche auch nicht von den Tractions, die schon vor 15 Jahren restauriert wurden, als noch nicht so viele (oder gar keine) nachgefertigten Teile auf dem Markt waren. Auch war damals die Geschichte der Traktion noch nicht so gut dokumentiert. Hauptsache war doch dannzumal, dass man das Auto vorführen konnte und es auch auf der Strasse bewegen konnte. Aber heute hat sich die Lage doch etwas geändert und ich sehe die Aufgabe eines, der sich an die Restauration eines Oldtimers wagt, doch eher darin, zu versuchen, ein Kulturgut zu erhalten.

Baumann André + Claudia
Tüfenastr. 11
9100 Herisau

Herisau, 29. Juli 1988

Herrn
Daniel Eberli
Im Kellhof

8463 Benken

Betrifft: Traction Arrière im CTAC

Hoi Dani

Wie du weisst, gehen Claudia und ich nach dem Motto "Hauptsach än Citroën". Wir würden es daher begrünnen, wenn sich einige ältere Citroëns unserem Club angliedern würden. Aus Erfahrung beim ACC stören diese älteren Fahrzeuge (5 CV, Rosalie) bei einem Corso oder einer Ausfahrt nicht gross, da das Tempo sowieso nie Ferrarische-Dimensionen annimmt. Auch werden die Traction-Arrière Fahrer wohl kaum je in grosser Zahl vertreten sein. Diese Autos sind doch seltener als unsere TA's.

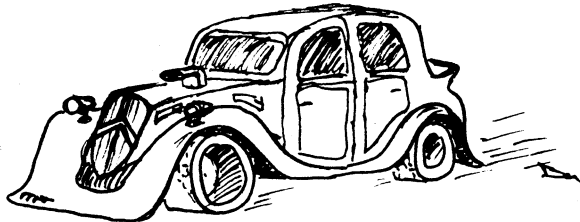
Wir glauben, dass das Clubleben durch einige Neuzuzügler sicher positiv beeinflusst würde.

So, und nun noch zu einem anderen Thema:

Vielen Dank für Deinen Verbreiterungs-Tip im letzten Heftli. Claudia und ich haben uns sofort daran gemacht die Kotflügel unseres "Légis" zu bearbeiten. Uns schwebt auch vor, "ihm" mit Front- und Heckspoilern, Seitenschürzen, tiefergelegtem Fahrwerk, Superbreitreifen etc. noch mehr Bodenhaltung zu geben (siehe Skizze). Falls Du noch weitere Ideen auf Lager hast, wie wir unseren Oscar (=Légi, aber darüber ein anderes Mal) den Wolf und Popel GSI, TISX Turbofullinjectionoverdrive-Strassenallerlei ähnlich machen können, sind wir dankbare Abnehmer.

♠ Gruss C+A

*Claudia
Bucher*



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

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



Claudia + André Baumann
Tüfenastr. 11

9100 Herisau

Zürich, 25. August 1988

Hoi zäme!

Herzlichen Dank für Eueren netten Brief mit der Stellungnahme zur Frage: "Aeltere Citroën im Club". Ich nehme Euere Meinung gerne zur Kenntnis, hinzuzufügen gibt es da nichts.

Da Ihr mich jedoch im zweiten Teil des Briefes nach Tips zur Vermodernisierung Eueres Legis fragt, komme ich nicht umhin, Euch eine herbe Enttäuschung zu bereiten:

Möglich, dass Ihr auf dem rechten Weg seid, aber ganz offensichtlich noch nicht annähernd weit genug: Unsere Ramona hat mit Ihrem noch nicht ganz zweijährigen fachmännischen Auge die dem Brief beiliegende Skizze *auf Anhieb* als "Taxio" identifiziert! Es tut mir leid, Euch diesen Frust bereiten zu müssen: Auf Euch wartet noch viel Arbeit!

Ganz bestimmt müsste man die Front-Partie noch umarbeiten (ich denke da an ein Scheinwerferband mit integrierter Light-show), die Front-Scheibe etwas um die Ecken ziehen und den Grill in die Breite drücken. Vielleicht wäre ein Vieh-Räumer à-la Colt Sivas (oder war das Ben Hur?) noch eine Möglichkeit, um den urigen Touch etwas zu unterstreichen. In diesem Falle dürfte aber auch die Seilwinde und das obligate 4WD-Schild am Heck (erhältlich im MMM) nicht fehlen. Aber versteht mich richtig: Ich will Euch nicht entmutigen! Ihr werdet es bestimmt schaffen! Und wenn Ihr mit der Karrosserie "durch" seid, müsst Ihr Euch natürlich auch noch unter der Kühlerhaube etwas umtun. - Max Güttinger würde in diesem Falle bestimmt sagen: Mit einigen Relais könnt Ihr schon viel erreichen! -

Bis zum nächsten Mal!

Euer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dani'. The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-. Dauerinserenten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen. Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion. Adresse siehe 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

Blumentöpfe (grosse Aschenbecher?) in Form eines Deux Chevaux Material Porzellan, Farbe schwarz oder weiss

Folgende Varianten:

schwarz oder weiss in der Kurve liegend

schwarz gerade fahrend

Preis: Fr. 16.-- + Porto

Bestellungen an:

die Redaktion (siehe 2. Umschlagseite links unten oder Bericht:

Wer macht was

Inserate und Kleinanzeigen

Man glaubt es kaum : MANN IN NOT !!

Vermisse Raum und Zeit (wer nicht Anm. der Red.)

NADINE, meine 57er Traction, soll im Frühjahr 1989 geprüft werden
Mir fehlt aber sowohl die Zeit und eine entsprechende Räumlichkeit, als auch die nötige Zeit.

Gibt es im CTAC einen Liebhaber, der über beides verfügt und sich gegen Entgelt um Nadine kümmern möchte?

Der Auftrag umfasst Autosattler- und Carrosserie-Arbeiten. Die Sitzgruppe soll durch einen Fachmann erneuert werden.

Bitte melden bei: Marco Perroulaz
Brugerastrasse 14, 3186 Düringen
Tel. 037/43 15 91 (Eltern, ab 19 Uhr)

Zu verkaufen:

Malle SPEED (Kofferraumvergrößerung für Rädlitraction)
passt an alle Rädli-Limousinen ohne grosse Änderungsarbeiten

POUR LA TRACTION AV. CITROEN

Preis: Fr. 150.--

Ueli Brunner
Reinhold Frei-Str. 17
8049 Zürich
Tel.: 01 341 44 66



la malle arrière, qui permet de doubler la capacité du coffre sans transformation coûteuse

SPEED

zu verkaufen:

Citroën 2CV mit 9PS Motor zum Ausschlichten oder neu Aufbauen (viel Rost). Separat ein 12 PS Motor mit Fliehkraftkupplung. Beides billig ab Platz (Grenchen)

F. Studer
Däderizstr. 103-107
2540 Grenchen

Tel.: 065/52 18 72
Bitte auf Telefonbeantworter sprechen, da oft abwesend

Mitglieder stellen sich vor:

Wie kommt man zu einem TA?

Das ist eine sehr gute Frage, welche uns immer wieder gestellt wird. Sind wir eine spezielle Art von Menschen? Wir glauben nicht, denn bis vor vier Jahren war uns dieses Fahrzeug noch praktisch unbekannt. Nun, wie sind wir zu einem TA gekommen?

Nach einem mehrjährigen nebenberuflichen Studium und unserer Hochzeit im Oktober 1984 wollten meine Frau und ich etwas "von der Stange reissen". Buggy's, Superseven und dergleichen standen zur Diskussion. Stundenlang wurde diskutiert und verschiedene Objekte besichtigt.

Eines Tages fand ich bei einem meiner Arbeitskollegen Ausschnitte aus der Zeitschrift "MARKT" über den TA. Bei einer anschliessenden Diskussion erzählte er mir von seinem unrestaurierten TA, welcher vor seinem Haus dahinrostete. Noch am gleichen Tag besichtigten meine Frau und ich dieses Fahrzeug. Da ging es uns wie manchem TA-Fahrer und Fahrerinnen; Die wuchtigen Kotflügel, die frei stehenden Lampen und der ganze Charme des TA überwältigten uns von Anfang an. Der Besitzer wollte sich nur ungern von diesem Fahrzeug trennen, doch seine Frau wollte diesen "Rosthaufen" nicht mehr vor ihrem Haus stehen haben. Schwere Herzens trennte er sich von seinem TA. Kurz vor Weihnachten 1984 wurde der TA von mir und meinem Schwiegervater in unsere Garage überführt.

Nun stand er da und musste erst einmal von allen Seiten begutachtet und fotografiert werden. Langsam wurden die Motorhaube, die Türen und der Kofferraumdeckel entfernt. Zuerst demontierten wir den ganzen Innenraum. Sämtliche Teile wurden zuerst gründlich gereinigt, sorgsam beschriftet und anschliessend in unserem Keller eingelagert. Das gleiche Schicksal ereilte schliesslich das ganze Fahrzeug, bis nur noch die rohe Carosserie da stand. Diese wurde teilweise sandgestrahlt um den Rost auch in den hintersten Ecken zu entfernen. Die eingelagerten Teile bearbeiteten wir nach und nach, so dass diese einbaufertig bereitlagen. Meine Frau nahm sich während dieser Zeit den Sattlerarbeiten für den Innenraum an. Der Carosserie und den Blechteilen schenkten wir besondere Beachtung. Die alten Teerschichten und die Antidrönmatten mussten mit viel Mühe entfernt werden. Am meisten machte uns der eingetrocknete Teer im Innenraum zu schaffen. Nur mit viel Mühe und Not konnten wir diesen Teer entfernen. Die alte Farbe entfernten wir total und bauten eine komplett neue Lackierung auf. Früher war der Wagen grau und ist nun neu nachblau.

Nachdem "Malermeister Wüst aus Schmierikon" seine Arbeit erledigt hatte, begannen wir mit der Montage der restaurierten Teile. Zuerst versahen wir die Rohcarosserie mit den beiden Achsen als nächstes fand der Motor mit dem Getriebe wieder seinen alten Platz. Hier wurden Zylinderkopf und Ölwanne entfernt. Das Erste wurde einem Fachmann zur Überarbeitung übergeben. Den ganzen Motor reinigten wir sehr sorgfältig. Die Wasserpumpe und die Benzinpumpe wurden total überholt. Leider unterliessen wir es die Kupplung und die Steuerkette der Nockenwelle zu erneuern, was einige Zeit

später mit sehr viel Mühe nachgeholt werden musste. Neue Pneus und die Ersatzteile waren kein Problem, da man bekanntlich aus den CTAC-Mitteilungen wertvolle Adressen entnehmen kann.

Das Vorführen bei der MFK im Mai 1986 ging bis auf den nicht vorhandenen Typenschein sehr gut über die Bühne. Mit der Motorfahrzeugver-(un)-sicherung hatten wir unsere liebe Mühe und Not wie es vielleicht schon mancher in unserem Club erlebt hatte.

Nach dem amtlichen Segen durften wir also unseren "Large" offiziell im Strassenverkehr einsetzen. Seither haben wir einige lustige Fahrten hinter uns. Erwähnt werden muss jene Entführung der Braut eines Schützenkollegen mit echten automatischen Waffen aus den 40er und 50er Jahren. Das Staunen der Anwesenden und der Leute am Strassenrand werden wir nicht so schnell vergessen. Viel friedlicher ging es bei einigen anderen Einsätzen an Hochzeiten zu, wo diese Fahrzeuge immer wieder bestaunt werden.

Leider müssen wir uns in nächster Zeit von unserem TA trennen, da wir beabsichtigen ein Eigenheim zu kaufen.

Zum Abschluss möchten wir allen Mut zusprechen, welche vor oder in der Restaurationsphase ihres TA stehen. Dieses Fahrzeug ist keine Hexerei. Mit sauberer Arbeit und Wille ist bei diesem Typ von Auto sehr viel zu erreichen. Ein selbst restauriertes Auto macht eben doppelt soviel Freude beim Fahren wie ein anderes.

C.+M.Vögeli, Wilerstrasse 3, 9242 Oberuzwil

Tips für Ersatzteile aus Fremdfahrzeugen

Solltest Du für Deinen Citroën CX keine seitlichen Blinkleuchten mehr bekommen, so passen diejenigen des Alfa Romeo Bertone Coupés wunderbar. Der umgekehrte Fall dürfte eher vorkommen.

Folgende Teile passen für die Traktion:

-Scheinwerfereinsätze der DAF LKW (Baujahr circa 1965) der Marke Cibie, oder die des Peugeot J7 Lieferwagens (Ducellier)

-Nach geringer Abänderung der Scheibenwischemotor der ersten Renault 4 CV. Leider gibt meine Quelle nicht an, ob der Motor für die obenliegenden, untenliegenden oder beide Varianten Scheibenwischer geht.

-Das Wischergestänge des Simca Aronde (gleiche Anmerkung wie oben, hier dem Gefühl nach eher für die neueren Scheibenwischer)

-Der Bremslichtschalter des Ami 6 oder 8

-einige Lenkungsstelle des HY

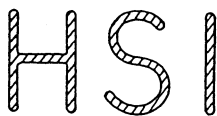
-die Zündanlage des HY

-Wer braucht Wischerblätter für seine ID/DS oder den Mehari?

Bosch bietet Ersatz unter der Bestellnummer 0555.

Es passen auch die Wischerblätter des Jaguar/Daimler Mark II, Mini ab '73, Peugeot 403 ('60-'67), Renault 4 (ab '70) und des Triumph Spitfire ('65-'70)

-Die Zeituhr der Citroën DS ist mit der des Peugeot 304 identisch.



DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

DIE GESCHICHTE MIT DEN BREMSTROMMELN

Am 7. August dieses Jahres fand in Siblingen das von einem Citroën-Garagisten organisierte "Rendez-vous Citroën" statt. Zur Abwechslung waren für einmal nicht nur Tractions zu sehen, sondern auch C2, HY's, DSse und Döschwoos, darunter einige herrliche Derivate. Ich hatte frei, deshalb beschloss ich, mit Familie und Traction teilzunehmen; schliesslich war es nicht weit ins schöne Klettgau. Nachdem alle Fahrzeuge gebührend bewundert worden waren, fand ein kleiner Concours d'élégance statt. Anschliessend bummelte man gemütlich per Auto durch die schöne Landschaft, um in Schleithelm in einer gemütlichen Gartenbeiz das Mittagessen einzunehmen und Citroën zu schwatzen.

Bereits auf der Fahrt nach Schleithelm hörte ich ein leises Geräusch von meinem linken Vorderrad. Was war das? Antriebswelle? Radlager? Bremse?

Die Fahrt über den Hügel nach Neunkirch war nicht dazu angetan, die Situation zu verbessern: Das Geräusch verstärkte sich. Es klang beinahe so, als ob die Trommel an der Bremsplatte streifen würde. Interessanterweise wurde es beim Bremsen eher leiser...

Nun, ich kam ohne weitere Probleme nach Hause, wo ich den Wagen erst einmal in der Garage abstellte.

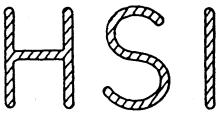
Da ich (wieder einmal) mit einem Umbau im Haus beschäftigt war, dauerte es 14 Tage, bis ich den Wagen aufbockte und das linke Vorderrad demontierte. Sogleich wurde mir klar, was los war:

Schon als ich meine Traction gekauft hatte, war zwischen Bremstrommel und Antriebswelle ein feines Blech eingeklemmt gewesen, weil das Loch in der Bremstrommel zu sehr ausgeweitet war. Seit dem letzten Herbst war ich im Besitz eines Paares guter Bremstrommeln und Antriebswellen, aber ich war nie dazugekommen, das Gebastel zu sanieren. Auch jetzt, wenige Tage vor dem Treffen im Tessin, fehlte mir die Zeit für eine seriöse Reparatur.

Was tun? Ich wollte nicht eine Alpenüberquerung wagen mit einer Antriebswelle, die nicht über den Konus, sondern nur über den Keil antrieb. Was konnte ich improvisieren, damit ich heil ins Tessin und zurück kam? Kurz entschlossen packte ich das Zelt und die übrigen Utensilien ins Alltagsauto und fuhr mit Agi damit ins Tessin. Die Traction blieb daheim auf den Böcken. Das Treffen war so "lässig", dass ich meinen Entschluss keine Sekunde bereute, zumal ich bei den übrigen Teilnehmern auf Verständnis stiess.

Fazit: Es gibt Situationen, bei denen die Vernunft stärker sein muss, als die Bereitschaft zur Improvisation. Besser, als mit einer nicht fahrtüchtigen Traction an ein Treffen zu kommen - oder deswegen fernzubleiben - ist es, mit einem anderen Auto teilzunehmen. Vielleicht weiss der Organisator eines Treffens sogar noch einen freien Platz in einer Traction. Man braucht ihn nur anzurufen...

Daniel Cserh.



DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

Im letzten Heft habe ich kurz geschildert, dass Fredi bei der Anfahrt für das Korso in Bern Schwierigkeiten hatte. Inzwischen hat er mir sein Problem geschildert, wie er vor Ort Abhilfe geschafft hat, und wie er das Problem hoffentlich endgültig beseitigt hat.

Irgendwann im letzten Winter hat Fredi den Zylinderkopf seiner Traction revidiert. Und weil er Nägel mit Köpfen machen wollte, ersetzte er auch gleich das Wasserrohr im Kopf. Die Wasserpumpe wurde gleich mit revidiert, so dass nun im Wasserkreislauf eigentlich alles seinen geordneten Gang nehmen sollte.

Aber weit gefehlt. Bei Vollgas (z.B. auf der Autobahn) stiess die Traction geplagte Geräusche von sich. So in der Art von einem kleinen hellen Glöckchen, das irgendwo unter der Motorhaube versteckt war. Also ein bisschen vom Gas, und alles war wieder gut, bis man wieder Vollgas gab. So musste Fredi doch einmal geschelt unter die Motorhaube gucken. Natürlich war das besagte Glöckchen nicht zu entdecken, dafür stellte Fredi fest, dass sich sein Kühler nach hinten gebogen hatte und das Lüfterrad nun am Kühler streifte. Das machte den verwirrenden Glockenton aus. Seltsamerweise entwickelte die Traction auch grossen Wasserdurst. Nach jeder schnellen Fahrt lechzte sie nach Wasser. Aber sie kochte nicht. Nirgends war Dampf zu sehen. Bis zu jener fast verhängnisvollen Fahrt nach Bern. Da gingen die Glöckchen nicht mehr weg, so sehr Fredi auch Tempo wegnahm. Zum Glück war eine Autobahnbrücke in der Nähe, wo die Traction einen Unterstand fand. Es regnete nämlich ziemlich an jenem Tag. Aber wo ums Himmels Willen mitten auf der Autobahn Wasser auftreiben, das die Traction zum weiterkommen so dringend benötigt hätte? Guter Rat war teuer, und so wie Fredi das Problem gelöst hat, möchte ich es niemandem empfehlen. Der entdeckte nämlich 'ennet' der Autobahn einen Bauernhof. Dort holte er unter zweimaligem Überqueren beider Fahrbahnen einen Eimer voll Wasser, den er seiner Traction spendierte. Wie weit die Liebe zur Traction geht... So erreichte auch Fredi sein Ziel Bern. Da ja gleichzeitig der OTM stattfand, liess er sich unter Schilderung oben erwähnter Symptome von Fachleuten der Oldtimerei Rat geben. Bis auf Christian Schelbli konnte niemand die Traction-Krankheit analysieren. Christian gab folgenden Rat: "Lass mal den Motor laufen, gib Vollgas und beobachte einmal die Wasserschläuche, die zum und vom Kühler wegführen". Gesagt getan. Folgende Beobachtung liess Fredi staunen: Der untere Wasserschlauch, der vom Kühler zum Motorblock führt, zog sich unter Vollast zusammen, und verschloss so den Weg des Wassers vom Kühler zum Motor. Der obere Schlauch, der das warme (heisse) Wasser vom Zylinderkopf zum Kühler führt, blieb normal. Ja, was passiert dann? Von oben kommt immer mehr Wasser, das nach unten nicht mehr abfliessen kann. Aber keine Bange, das Wasser findet einen Weg, nur nicht den gewünschten. Es läuft nämlich durch den Überlauf des Kühlers ab. So ist zu erklären, das an Fredis Auto kein Dampf zu sehen war, die Traction aber doch Wasser verlor.

Bei näherer Inspektion des Wasserschlauches stellte Fredi fest, dass er nur aus Gummi bestand. Er hat mir erklärt, dass er ihn neu gekauft habe, allerdings nicht von wem. Ich glaube nicht, dass es einer unserer Clubgaragisten war. Zur Not behalf sich Fredi mit folgendem Trick: er umwickelte den Schlauch mit Isolierband, um ihm mehr Stärke zu geben. Zuhause angekommen konstruierte er sich eine Spirale aus wirklich starkem Draht, die er über den Schlauch schob. Jetzt kann sich der Schlauch nicht mehr verformen, da er durch den Draht in seiner Form gehalten wird. Gleichzeitig konstruierte sich Fredi auch noch eine Expansionsgefäss; seither ist Wasserverlust an der Traction für ihn kein Thema mehr.

Die Moral von der Geschichte: Lass Dir **nie** einen Wasserschlauch andrehen, der nicht gewebeverstärkt ist.
AR



1st INTERNATIONAL RALLY

«FROM THE ALPS TO THE URALS»

August 1988 - July 1989

On the ancient roads of Central Europe: more than 8.600 km., two prestigious international marathon rallies combined in a fascinating competition.

PROGRAM 1988

August 26	9.00 a.m.	Paris-Aosta (road section) departure for french teams including british cars from London
August 27	9.30 a.m.	Aosta-Milan/Rome-Milan (road sections)
August 28	9.00	Milan-Salzburg
August 29	12.30 a.m.	Salzburg-Prague
August 30	12.30 p.m.	Prague-Poznan
August 31	12.30 p.m.	Poznan-Warsaw
September 1	9.00 a.m.	Warsaw-Minsk (Moscow time)
September 2	8.00 a.m.	Minsk-Moskow
September 5	9.00 a.m.	Moscow-Novgorod
September 6	10.00 a.m.	Novgorod-Leningrad
September 7	10.00 a.m.	Leningrad-Tallinn
September 8	9.00 a.m.	Tallinn-Riga
September 10		Departure from Riga

SPECIAL STAGES

Five special stages will be disputed on the race circuits of Salzburg, Poznan, Riga and at Prague and Moscow which will be valid in the final classification

ADMISSION OF VEHICLES

Group A - B - C - D
Tourism Category, GT Category, GTS Category, Sport Category built before 31/12/71.

ASSISTANCE

A mobile technical service with vehicle transporter, specialised mechanics and a special insurance guarantee the immediate recovery of autos that break down and its drivers. Otherwise the team return home of the auto along the rally route on specially equipped support vehicle as Moscow or Riga.

Anmeldungsschluss abgelaufen

ENTRANCE APPLICATIONS		INFORMATION	
Name/Surname		
Address		
Vehicle	Year
Individual entrance 2.800.000 lire to		
ORGANIZZ VIA PRIV.		RADUNI CLASSIC CARS OPEN	
		CHI, 9 - 20136 MILANO - ITALY	
		361072/8326096/8391093	



Buchbesprechungen

LA 15 CV CITROEN

In diesem hübschen, kleinen Büchlein, das gerade richtig zum fünfzigsten Geburtstag der Sechszylinder Traction erschienen ist, erzählt Josée Lapeyrère von ihren Erinnerungen an die Traction in einer angenehmen Weise. Sie lässt die offiziellen Präsentationen, die Fahrten über kleine Nebenstrassen Frankreichs und andere schöne Erinnerungen wiederauferstehen. Der Text ist flüssig geschrieben. Er wird ergänzt durch technische Angaben, die vom Spezialisten der Geschichte des Quai de Javel, Olivier de Serres (Autor des 'Grand Livre de la Traction'), zusammengetragen wurden. Marina Faust hat die schwarzweissen Fotos gemacht, die das Buch illustrieren.

Der Preis beträgt in Frankreich 150 FFr (ca sfr 40.--). Wer an einer Sammelbestellung interessiert ist, möge sich bis 31.10.1988 bei der Redaktion melden.



CITROËN

Endlich wieder einmal ein Citroën-Buch auf Deutsch. Der Autor bürgt für Sachkenntnis, ist es doch niemand anders als Otto Meyer-Spelbrink, einigen von Euch sicher bekannt als Kommentator am Loreley-Treffen letztes Jahr. Das Büchlein behandelt alle Citroën-Modelle vom Typ A bis zum AX. Vom Umfang her kann es nicht allzusehr in die Tiefe gehen, gibt aber doch einen Überblick, was die Werkhallen alles verlassen hat. Es ist grosszügig illustriert, allerdings sind die Fotos zum grossen Teil schon in anderen Büchern veröffentlicht. Kostenpunkt: um sfr 20.--. Bestellungen bis Ende Oktober an die Redaktion.

TOUTES LES CITROËN

Soeben erhalte ich die Mitteilung, dass ein Citroën Standardwerk, das lange Zeit vegriffen war, in einer überarbeiteten Neuauflage wieder erhältlich ist. Nachgetragen sind die neueren Jahrgänge. Allerdings nicht mehr so schön farbig illustriert wie früher, sondern von den neuen Modellen sind nur noch Fotos abgedruckt. Aber das erfreulichste: Der Preis ist gesenkt worden. Kostete das Buch früher bis 200.--, so soll es jetzt weniger als 100.-- kosten. Bestellungen bis Ende Oktober an die Redaktion.

CITROËN 2CV: Halwart Schrader veröffentlicht ein Buch über den 2CV, hauptsächlich Prospektreproduktionen, ähnlich dem schon veröffentlichten über die DS. Deutsch geschrieben.

Bricolage Francaise

"Bricolage française" oder die Sache mit dem abgeschrägten Blinker-automaten

Schon seit längerer Zeit ärgerte es mich, dass der Blinker an meiner Traction mehr ein Flackerer als ein richtiger Blinker war. Zudem war das Blinksignal so schwach, dass es von andern Verkehrsteilnehmern auch schon übersehen worden war. Also nicht nur ein Schönheitsfehler, sondern auch ein Sicherheitsrisiko.

So kaufte ich denn nach anfänglichem Zögern beim diesjährigen Oldtimer-Teilemarkt in Bern einen neuen Blinkerautomaten für 80 Franken. Originalverpackt.

Vergangenen Sonntag machte ich mich an den Einbau. Erst einmal musste ich feststellen, dass der alte Automat ohne Masseanschluss ausgekommen war. Wie funktioniert denn das mit Bakelitgehäuse und so? Na ja. Beim Einsetzen des neuen Blinkerautomaten ins Armaturenbrett produzierte ich natürlich einen hübschen Funkenregen. Also Batterie abhängen, bzw. mittels des bei meiner Traction unter dem Armaturenbrett eingebauten Schalters abschalten.

Als alles praktisch fertig war, merkte ich, dass das neue Blinkergehäuse etwa 1-2cm zu hoch war und mit dem Zündschloss kollidierte. Alles Würgen und Drücken brachte mir nur eine Beschädigung des fragilen Kunststoffgewindes ein, mittels dessen der Apparat am Armaturenbrett befestigt werden soll.

Frage: Wie gopferdammi haben sie's denn mit dem Originalblinker gemacht, der war doch gleich gross? Griff in den Pavac-Sack und heraus mit dem schon weggeworfenen alten Blinker. Des Rätsels Lösung: Man hatte das Gehäuse des Blinkerautomaten einfach an der oberen linken Ecke abgeschrägt. So passte das Ding zwar, aber durch das Abschrägen war ein grosses Loch entstanden, das die Innereien des Blinkergehäuses mitsamt dem Blinkerrelais herzlos dem eindringenden Wasser und dem Staub preisgab. Etwas weiter oben ist ja die bewusste Klappe, die bei mir in den Linkskurven tropft. Erstaunlicherweise hat der Blinker trotz dieser einfallsreichen Lösung schätzungsweise 35 Jahre funktioniert.

Ich habe dann das Problem trotzdem nicht auf die gleiche Weise mit Schleifscheibe und Feile gelöst. Das war mir doch etwas zu brutal. Statt dessen vergrösserte ich das Loch zum Durchstecken des Blinkerschalters im Armaturenbrett so, dass das Blinkergehäuse schliesslich Platz hatte und der Blinkerschalter nicht horizontal nach links sondern wie sich's gehört vertikal nach unten zeigte. Das war meinem Vorgänger offensichtlich zu mühsam gewesen. Was soll's, es hatte ja trotzdem funktioniert.

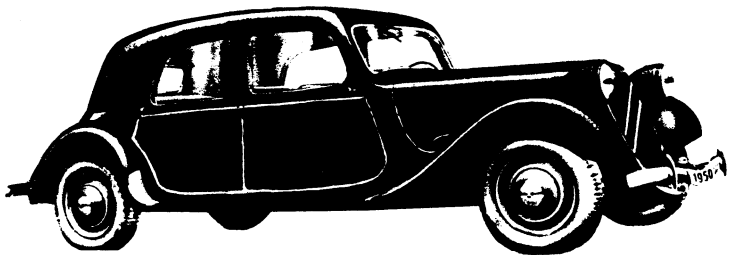
Bern, 9. Juni 1988

Dani Löhner

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

NAME: VORNAME:
STRASSE: TEL.: . . . /
PLZ / ORT:
FAHRZEUGTYP: JAHRGANG: FARBE:
CHASSIS-NO.: KONTROLLSCHILD: /
EINGELÖST/FAHRBAR: JA 0 NEIN 0 BESONDERHEITEN:
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE:
GÜLTIG AB: ORT/DATUM:



* MITGLIEDER - WERBUNG *

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Name: Vorname:
Adresse:
Tel. P.: G.: Ich besitze einen
Traction: Ja 0 Nein 0 Typ: Baujahr: Farbe:
Chassisno: Besonderheiten:

Hr. Dr.
Koch Hans Georg + Patty
Steinlerweg 15

A. Z.

4552 Derendingen

4402 Frenkendorf

Adressänderung melden an:

AG, Postfach 1066

CH-8058 Zürich



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

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



GENERALVERSAMMLUNG DES CTAC VOM 29. JANUAR 1989

PROVISORISCHE TRAKTANDENLISTE

Begrüssung / Jahresbericht
Wahl der Stimmenzähler
Genehmigung des Protokolls der GV 1987 (siehe Clubheft 4/87)
Kassabericht 1987/88 und Anhörung der Revisoren
Erweiterung des Clubs für Citroën aus der Zeit vor der Traction
Aenderung der Statuten
Wahlen
Bericht über die Dienstleistungen des CTAC
Treffendaten 1989
Verschiedenes
Abschluss der GV

Der Präsident

Daniel Cseri



AUSPUFF-TÖPFE FÜR TRACTION

Die Aktion Chromstahl-Töpfe für Traction ist gut angelaufen. Dank gutem Bestellungseingang konnte der Basis-Preis für den 11-er-Topf mit Endrohr von Fr. 520.- auf Fr. 390.- gesenkt werden.

Der 15-er Topf konnte von einem Basispreis von Fr. 840.- auf Fr. 672.- ab-gesenkt werden. Für einen weiteren Rabatt zum Preis von 630.- fehlen noch 5 Bestellungen. Es dürfte sich somit lohnen, etwas früher als unbedingt nötig - das heisst: sofort! - zu bestellen, um in den Genuss des tieferen Preises zu kommen.

Die Auslieferungen werden beginnen, sobald von allen Prototypen, die ge-testet worden sind, entsprechende Erfahrungen vorliegen.
Bestellungen bitte an die *Redaktion*.

Statutenentwurf zur Vorlage

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

S T A T U T E N

STAND 29. JANUAR 1989

Art. 1
Name, Sitz

Unter dem Namen 'Citroën Traction Avant Club' besteht ein Verein im Sinne der Art. 60ff ZGB. Sitz des Vereins ist Zürich

Art. 2
Zweck

1) Zweck des Vereins ist die Erhaltung und Pflege der Citroën-Modelle 'Traction Avant' der Jahrgänge 1934 bis 1957.

2) Es wird ein möglichst originalgetreuer Zustand der Fahrzeuge angestrebt.

3) Der Verein hat namentlich folgende Aufgaben:

- Organisation von Treffen und ähnlichen Anlässen.
- Regelmässige Information der Mitglieder durch Herausgabe eines Mitteilungsblattes (mindestens 4 Mal im Jahr).
- Aufnahme von Ersatzteilinformationen.
- Führen einer Fachbibliothek und eines Archivs.
- Wahrung der Interessen um die Zulassung der Fahrzeuge im Strassenverkehr.

4) Soweit nötig arbeitet der Verein mit anderen Institutionen zusammen.

5) Der Verein ist politisch und konfessionell neutral.

Art. 3
Mitgliedschaft

1) Mitglied des Vereins kann jede natürliche oder juristische Person werden, deren Interessen sich mit dem Vereinszweck decken.

2) Die Mitgliedschaft entsteht mit der Bezahlung des Mitgliederbeitrages oder mit der Annahme eines Amtes.

3) Der Jahresbeitrag beträgt Fr. 40.--, die Mahngebühr Fr. 10.--. Inhaber eines Amtes und Ehrenmitglieder sind vom Beitrag befreit.

4) Die Mitgliedschaft erlischt durch Austritt, durch Ausschluss aus wichtigen Gründen oder durch Ablauf der Mahnfrist zur Bezahlung des Mitgliederbeitrages.

Art. 4
Organisation

1) Organe des Vereins sind der Vorstand, die Mitgliederversammlung und die Revisoren.

2) Der Verein besteht aus vier regionalen Organisationsgruppen.

Art. 5
Mitgliederversammlung

1) Der Mitgliederversammlung stehen folgende Aufgaben zu:

- Wahlen
- Genehmigung der Jahresrechnung
- Ausschluss von Mitgliedern bei krassem Verstoß gegen die Statuten.

an die GV vom 29.1.1989

- Ernennung von Ehrenmitgliedern

2) Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit einfachem Mehr der anwesenden Mitglieder. Der Auflösungsbeschluss braucht die Zustimmung von 80% der anwesenden Mitglieder.

3) Pro Jahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt. Der Vorstand oder 20 Mitglieder können eine ausserordentliche Versammlung einberufen.

Art. 6 Vorstand

1) Der Vorstand besteht aus dem Zentralvorstand (Präsident, Vizepräsident, Aktuar und Kassier) und vier regionalen Organisationsgruppen.

2) Die Amtsdauer beträgt ein Jahr, Wiederwahl ist unbeschränkt möglich.

3) Die Vorstandsmitglieder haben Anspruch auf Auslagenersatz, sowie Befreiung vom Mitgliederbeitrag.

4) Der Vorstand kann Mitglieder mit besonderen Aufgaben vom Mitgliederbeitrag befreien.

5) Der Vorstand legt die Daten und die dafür verantwortlichen regionalen Organisationsgruppen der Treffen fest.

Art. 7 Auflösung

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

Art. 8 Schlussbestimmungen

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

Die Revision der Statuten wurde durch die Mitgliederversammlungen vom 23. September 1979 und vom 9. September 1984 angenommen.

Die revidierten Statuten treten mit ihrer Annahme durch die Mitgliederversammlung vom 29. Januar 1989 in Kraft.

Der Aktuar:
Felix Gähler

Der Präsident:
Daniel Eberli

CTAC-Heftli: wer macht was?

Es ist schon öfter vorgekommen (eigentlich erstaunlich, bei dem Posteingang der aus der Mitgliedschaft für das Heftli kommt), dass Beiträge von Clubmitgliedern erst nach einigen Umwegen den Weg in die Redaktion gefunden haben. Hier folgt jetzt eine kleine Anleitung, wie in dieser Beziehung Leerläufe vermieden werden können.

Alles was im Heftli veröffentlicht werden soll, sollte an die Redaktion gesandt werden. Die Adresse ist eigentlich unten links auf der zweiten Seite jedes Hefts abgedruckt. Für diejenigen, die des Blätterns nicht mächtig sind, hier die Adresse:

Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich

Falls also irgendwo geschrieben steht: Bestellungen an die Redaktion, so ist obige Adresse gemeint und keine andere. Unser lieber Präsident, der das Clubpostfach leert, ist schon genug belastet. Man sollte versuchen, dieses Amt ein wenig zu entlasten.

Albert Schorta hat schon auch etwas mit dem Heft zu tun. Er druckt es nämlich und freundlicherweise übernimmt er den Versand. Mit der Gestaltung und dem Schreiben hat er nichts zu tun. Bitte auch allfällige Kleinanzeigen an die Redaktionsadresse. Danke. Solltet ihr Euch durch einen Artikel, der nicht oder mit 'AR' gezeichnet ist, herausgefordert fühlen, eine Erwiderung zu schreiben, so ist das sehr willkommen. Damit Ihr wisst, wer den betreffenden Artikel verbochen hat: es war der Redaktor. Name und Adresse siehe oben.

Mit Erstaunen habe ich festgestellt, dass ich nun schon ein Jahr für die Clubmitteilungen des CTAC verantwortlich bin. Es ist nun schon das sechste Heft, das Ihr von mir in den Händen habt. Grund für mich, eine kleine Zwischenbilanz zu ziehen.

Ich habe noch nicht alle Pläne verwirklichen können, die ich wollte. So ist zum Beispiel noch kein Artikel über die Konkurrenten von Citroën erschienen. Aber zum mindesten einer ist in Vorbereitung, einige warten noch darauf, übersetzt zu werden. Hat übrigens jemand Lust, französische Artikel in lesbares Deutsch zu übersetzen? Falls ja, möge sich die (der) Betreffende bei mir melden; Material habe ich genug.

Was mich sehr freut, ist die reibungslose Zusammenarbeit mit den Vorstandsmitgliedern und Albi Schorta. So war es uns in diesem Jahr möglich, alle Anmeldungen zu unseren Treffen termingerecht im Heftli zu verschicken, was ein wenig die Mehrkosten für den Druck des Heftes (zwei Ausgaben mehr pro Jahr) dämpft.

Ich hoffe, in Zukunft noch mehr Artikel von unseren Mitgliedern (ja, auch von Dir!!) veröffentlichen zu können. Geschichten um Eure Autos habt Ihr ja sicher genug erlebt, um damit ganze Bücher zu füllen. Oder vielleicht wart Ihr mit der Traction an einem Treffen, das nicht vom CTAC veranstaltet wurde. Schreibt doch ein paar Zeilen und legt ein Föteli dazu.

Ich hoffe, Euch noch viele interessante Ausgaben der Clubmitteilungen zu machen.

Andreas