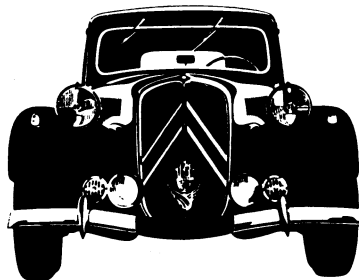


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 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

O s t	N o r d	W e s t	S ü d
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf P. 061/901 84 18	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	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
	Manfred 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

Redaktionsschluss Heft 1/89: 15. Januar 1989



I N H A L T

178	Das Wort des Präsidenten
179	Treffen und Termine
180	Kleine Geschichte der Traction; Fortsetzung
184	HSI: Die Geschichte mit dem Zündfunken
185	Die Nicht-Versicherungsecke
187	Weihnacht / Neujahr
188	Des beaux cadeaux
189	Der CTAC gratuliert
190	Mysteriöses TA-Cabriolet
195	Anmeldetalon GV vom 29.1.1989
198	Inserate und Kleinanzeigen
200	Sugus und Traction
204	Citroën 11 (Traction Avant)
206	Treffen der Gruppe West vom 2. Oktober 1988
208	Presse-Echo zum Treffen vom 2. Oktober 1988
210	La Traction en Bande Dessinée
212	C&A sind umgezogen (samt Köfferli)

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Anfang November 1988

Liebe Clubmitglieder,

das letzte Clubheft, Nr. 5/88, war meiner Ansicht nach eines der besten, wenn nicht gar das beste, das unser Club je herausgebracht hat. Dies ist nicht zuletzt - aber nicht ausschliesslich - das Verdienst unseres Redaktors. Nicht ausschliesslich deshalb, weil eine Vielzahl von Clubmitgliedern dazu beigetragen haben, so dass ein vielseitiges und interessantes Heft entstehen konnte. Dies ist der beste Beweis, dass durch die Mitarbeit jedes einzelnen Mitgliedes unsere Clubmitteilungen attraktiver werden. Ich möchte deshalb DICH persönlich ermuntern, ebenfalls etwas beizusteuern.

Im Zentrum dieser Nummer ist die Einladung und der Anmeldetalon für die Generalversammlung finden. Ich hoffe auf eine rege Teilnahme und bitte um rechtzeitige Anmeldung, um Schwierigkeiten bei der Organisation zu vermeiden.

Ursprünglich war geplant worden, für die Frauen und Kinder ein Alternativprogramm aufzustellen, doch musste dieser Plan fallen gelassen werden, da im Winter weder Flughafenrundfahrten noch Feuerwehr- oder Werft-Besichtigungen durchgeführt werden. So bleibt nur die Möglichkeit, während der GV den Flughafen und die Flugzeuge auf eigene Faust anzuschauen.

Weihnachten steht vor der Tür. Warum nicht den Partner mit einer Traction-Uhr, einem Buch oder einem der anderen Artikel aus unserem "Club-shop" überraschen?

Eine unangenehme Ueberraschung hingegen ist mir neulich zugetragen worden: Die Listenpreise für die "Finken" unserer Tractions sind erneut angehoben worden: 165x400 von 265.- auf 370.-, 185x400 von 618.- auf 637.-!
- Früher hatte man Weisswandreifen, heute werden die Pneus vergoldet...

Ob in diesem Jahr in den Regionen "Chlaushöcks" organisiert werden, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Vorstandsmitglieder sind verständlicherweise zurückhaltend geworden, nachdem im vergangenen Jahr Minusrekorde an Teilnehmern gefeiert werden mussten...

Trotzdem wünsche ich allen Mitgliedern alles Gute für die Festtage und das neue Jahr.

Daniel Beer

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

29. Januar 1989 Generalversammlung

Die Daten der Treffen für 1989 werden an der GV bekanntgegeben.

andere Treffen und Daten

28.4.-1. Mai	1989	Mille Miglia 1989 (I)
4.-8. Mai	1989	50 Jahre Rosengart Supertraction Auskunft: Rhône-Alpes Club Rosengart C. Monnet, chemin des Rameaux St-Alban-de-Roche, F-38300 Bourgin-Jallieu
20.+21. Mai	1989	Oldtimer- und Teilemarkt in der Bea-Halle in Bern
27. Mai	1989	Oldtimer-Treffen Burg Hohenzollern D-7457 Bisingen. Das Treffen ist gratis Anmeldetalons bei der Redaktion
24. Juni	1989	Oldtimer- und Teilemarkt im Sportzentrum Herisau 9-17 Uhr
21.-25. Juni	1989	20 Jahre Oldtimer Club Bern
21. Oktober		Oldtimer- und Teilemarkt in der Züspa- Halle Zürich, 9-16 Uhr

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



Geschichte der Traction Avant

Die 11 Légère

Es mag erstaunen (wenn man die ersten Folgen dieser kleinen Geschichte nicht gelesen hat), dass die erste 11-er Traction eine 7-er gewesen ist. Es handelt sich um das Modell 7 S, das in einer limitierten Auflage von 1500 Exemplaren gebaut wurde. Man hatte bei Citroën bald einmal gemerkt, dass mit der Leistung der 7 CV nicht die Bedürfnisse der ganzen Kundschaft abgedeckt werden konnten. Viele wollten mehr Leistung (das ist ja heute immer noch gleich, denken wir nur an all die GSI, GTI etc.). Im Juni 1934 wurde dieser Typ lanciert. Frage: warum baut man einen 11-er und nennt ihn 7? Schon damals war die Werbung mitbestimmend. Da hatte man eine riesige Werbekampagne aufgezogen (sagt der Name Lecot etwas?), die Traction Avant als 7 CV zu lancieren, da konnte man doch nicht eine Traction als 11 CV vorstellen. Man muss sich natürlich bewusst sein, dass im Jahre 1934 noch heckgetriebene Fahrzeuge im Angebot von Citroën figurierten: das Modell Rosalie 8, 10 und 15. Also hätte doch eine 11 CV nur Verwirrung gestiftet.

Zurück zum Modell 7 S: Im Unterschied zu den 7 A und 7 B hatte es natürlich einen stärkeren Motor (46 PS im Vergleich zu den 32 und 35 der kleineren Modelle). Leider unterliess man es, die Antriebseinheit und das Chassis der doch um einen Viertel gestiegenen Kraft anzupassen. Kundenreklamationen waren deshalb vorprogrammiert. Im Unterschied zu den 7 A und 7 B erhielten die 7 S grössere Pneus der Dimension 150X40 und (ausser den allersersten) ein Blechdach.

Zurück zu den richtigen 11 CV, die auch so hiessen. Schon im August 1934 wurde die 11 'Normale' den Händlern vorgestellt, im September, kurz vor dem Pariser Autosalon auch der Presse. Am Salon selbst wurde die 11AL präsentiert. Die Typenbezeichnung ist rasch erklärt: '11' bezeichnet die fiskalische (steuerliche) Grösse des motoers in Frankreich, 'A' ist die Serie und das 'L' schliesslich unterscheidet die Légère von allen schwereren Tractions. Schon von Anfang an hatten alle 11 CV das Blechdach. Nach nur wenigen hundert Exemplaren spendierte Citroën einen Satz grösserer Bremsstrommeln mit 6 Befestigungsschrauben. Irgendwie musste der Fahrer dieses starken Fahrzeuges die Bewegungsenergie ja auch wieder in Wärme umsetzen können. Im Interieur zeigte die 11 Légère, dass sie modellmässig besser als die 7 CV war: sie erhielt Veloursstoffe anstelle der gewöhnlichen Wollstoffe. Die Farben waren dieselben wie bei den 7CV, dazu konnte noch eine horizontale Aufteilung in Höhe der Gürtellinie gewünscht werden.

1935

Die Entwicklung folgt ziemlich genau der der 7 CV. Die Hinterachse erhält Kreuzform (wie bis zum Produktionsende), vorne werden Teleskopstossdämpfer eingebaut (bis jetzt Friktionsdämpfer). Wie bei der 7 CV wird zum Salon 1935 der von aussen zugängliche Kofferraum vorgestellt. Vielleicht ist die abgebildete Preisliste noch ganz interessant in dieser Beziehung: gleichzeitig wurden Modelle mit und ohne zu öffnendem Kofferraum verkauft. Waren die Modelle ohne Kofferraum 'Haldenmodelle', oder wurden beide Arten nebeneinander produziert? 1935 wurden nur etwa 2200 Einheiten der 11 Légère hergestellt.

1936

Wieder etwa die selben Änderungen wie bei der 7 CV. Ab 15. Mai 1936 erhalten die 11-er die neue Lenkung (à crémaillère), die bis 1957 beibehalten wird. Im Juni wandert das Armaturenbrett hinter das Lenkrad, dadurch gibt es auch

nur noch eine Lüftungsklappe vor der Windschutzscheibe und nur noch ein Handschuhfach. 1936 wurden doppelt so viele Légères produziert wie 1935.

1937

Zu Beginn des Jahres 1937 wurden die 11 AL in 11 BL umbenannt. Gleichzeitig erhielten alle Tractionmodelle Bremstrommeln und Felgen für fünf Befestigungsschrauben. Im Juni verschwinden die Hupenverzierungen in den Kotflügeln, denn die Hupen finden ihren definitiven Standort auf dem Getriebe. Im Oktober 1936 wird das neue 'Commodo' eingeführt. Das ist dieses Stöckchen, das unter dem Steuerrad rechts hervorschaut und mit dem man Allerlei anstellen kann (Licht und Hupe). Im Dezember 1936 erhält die Légère Bremstrommeln aus Guss, die sich nicht mehr verziehen (Da habe ich aber auch schon anderes gehört; Anm. d. Red.). Das Jahr 1937 bringt den grossen Durchbruch für die Légère: 25'500 Einheiten werden produziert und auch verkauft. Das mag auch einen Grund darin haben, dass die 7CV und die 11 Légère zum selben Preis verkauft werden (23'800 FFr). Wer kauft denn schon ein schwächeres Auto, wenn er für das gleiche Geld auch ein stärkeres bekommt. Die Unterschiede in der Steuer werden nicht so gross gewesen sein.

1938

Das Jahr 1938 bringt als grösste Änderung die Einführung der Pilote-Räder. Siehe auch die genaueren Ausführungen über Farben, Felgenreissen den Modellen zuordnen etc. bei der 7 CV. Im März bekommt das Getriebe eine Verriegelung (Retourgangsperr) und auf den Winter (November) gibt es für die Neuwagen eine 'Heizung'.

1939

Die markanteste Änderung von 1939 ist die Einführung des 'Performance'-Motors im März. Der alte Horizontalvergaser muss einem Fallstromvergaser weichen, der Zylinderkopf wird verbessert, die Pleuel werden erleichtert, die Ventile verkürzt und die Kompression erhöht. Diese Massnahmen erlauben 10% bessere Fahrleistungen bei gleichem Verbrauch. Ungefähr 27'700 Einheiten werden hergestellt.

1940

Die 11 Légère wird unverändert gebaut, allerdings wegen des Krieges mit sehr verminderter Kadenz (ca. 4'500 Einheiten).

1941

1941 werden nur noch etwa 2'000 Leschis gebaut. Interessant ein Auszug aus der Preisliste: ohne Pneu 31'975 F, mit vier Pneu 34'771 F. Reservepneu scheint damals Luxus gewesen zu sein (oder wurde er schlicht geklaut?). Es müssen jedenfalls auf dem Pneu-sektor ähnliche Verhältnisse geherrscht haben wie heute.

1942-1944

1942 wurden noch ganze 4 Traction gebaut: 3 Légère, 1 Familiare; für 1943 und 1944 wird keine Produktion ausgewiesen.

1945

Endlich kommen wir langsam in Zeiten, wo wir zuhause sind. Allerdings erscheinen die Légères von 1945 (Normales wurden keine gebaut) aus heutiger Sicht nicht sehr erstrebenswert. Sie wurden zum grossen Teil aus Vorkriegs-

beständen zusammgebaut. Weil es an Materialien fehlte, konnte man auf den Finish nicht soviel Wert legen. Die Farbe (ausschliesslich etwas ähnliches wie grau) glänzte nicht so, wie wir das heute gerne hätten, die Türverkleidungen waren der nackte Karton. Äusserlich sahen sie den Vorkriegsmodellen zum verwechseln ähnlich: es ist also möglich, dass eine Traktion von 1945 noch die Klappenhaube hat, keine Hörnchen an den Stossstangen, Piloteräder und keine Verzierungen an den Kotflügeln. Aber man möge den Verfasser bitte nicht darauf behaften: in den frühen Nachkriegsjahren war alles möglich. Trotz Montage aus Vorkriegsbeständen gibt es ein sicheres Merkmal, das alle Nachkriegstractions von den Vorkriegsmodellen unterscheidet: die berühmte Sicke um die Heckscheibe, die nur die Vorkriegstractions haben. Auch 1945 war man noch gut bedient, wenn man zuhause ein Pneulager der Grösse 165x400 hatte: die Preisdifferenz betrug circa 10'000 F; allerdings war im tieferen Preis die Felge für das Reserverad nicht enthalten und für die 120'125 F des höheren Preises erhielt man das Reserverad bereift.

1946

Anscheinend ging es mit der Wirtschaft und der Kaufkraft der Kunden 1946 bergauf: in diesem Jahr wurden schon wieder mehr als 11'000 Légères produziert. Folgende Änderungen hielten Einzug: im Mai wurde die Motorhaube mit den Schlitten eingeführt, bald darauf die Pilotefelgen durch solche des Typs BM (bon marché, sie waren auch einiges billiger herzustellen) ersetzt. Schliesslich erhielten die Stossstangen ihre 'Baguettes' (wörtlich: Brote) und die Türen ihre Zierschienen aus Aluminium. Vielleicht war der ganze Zierrat auch ein Ausgleich dafür, dass seit 1945 bei den Scheinwerfern nur noch der Ring verchromt war. Der grösste Teil der Produktion von 1946 wurde exportiert.

1947

Kaum Änderungen für das Jahr 1947: der Rückspiegel 'wanderte' von oberhalb der Frontscheibe (wo er kaum etwas nützte, da man nur 10 Meter Strasse hinter dem Auto sah) nach unten und wurde mit derselben Schraube befestigt wie der Schraubgriff zu Öffnen der Scheibe. Im August/September erhielten auch die 11-er die bis anhin der 15/6 vorbehaltenen 'Sabots d'ailes'. Das sind diese Aluminiumzierstücke an den Kotflügeln. Kann jemand dem armen Redakteur erklären zu was die gut sind? Bis jetzt hatte ich das Gefühl, das seien Wasserrückfangbehälter, um dem so geliebten Rost noch eine Hilfe zu geben. Wieder stieg die Produktion um die Hälfte.

1948

Endlich schienen auch die Farbproduzenten wieder Boden unter den Füssen zu haben: sie konnten Citroën mit einem echten 'Schwarz' beliefern, das dann auch ab sofort den Tractions zugute kam. Ansonsten keine Änderungen zu den Vorjahren. Kleine Anmerkung: Citroën baute zu dieser Zeit 35% der in Frankreich produzierten Fahrzeuge mit der Traktion, einigen Nutzfahrzeugen, der 2CV wurde erst im Oktober 1948 eingeführt.

1949

Bis auf die Montage der 'Pullman'-Sitze, die bisher ausschliesslich in der 15/6 zur Verwendung kamen keine Änderungen. Von 1949 an wurden immer mehr Tractions nur grundiert exportiert, da viele Ausländer ihre Traktion gerne in einer anderen Farbe als Schwarz hatten. Wenn ihr also Euer Auto einmal bis aufs blech abschleifen müsst, und ihr entdeckt nichts anderes als die nicht schwarze Deckfarbe und die Grundierung, so kann das durchaus 'original' sein.

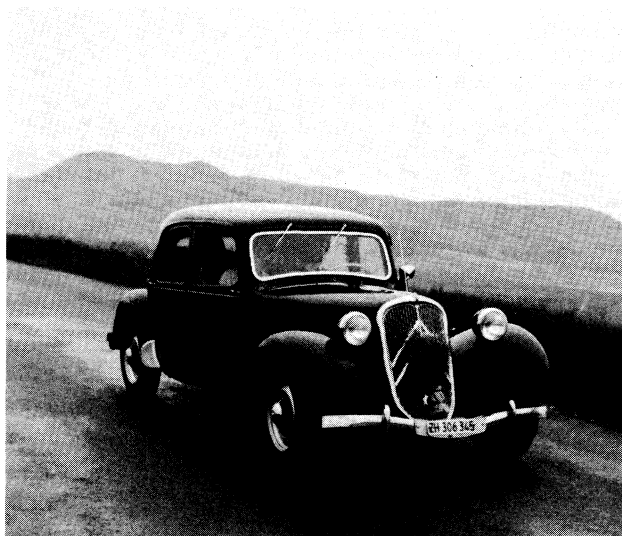
Fortsetzung folgt

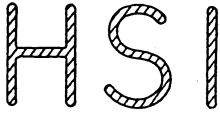
LA BERLINE "II LÉGÈRE"

convient aux déplacements rapides en toute sécurité.

Agréable à conduire par ses réactions vives et précises dans le démarrage, la montée d'une côte, le virage, le ralenti, l'arrêt...

Son moteur est justement réputé: 120 km heure. C'est le 90 de moyenne sans effort.





DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

Es gibt wohl nichts Unangenehmeres für einen Tractionisten (und nicht nur für einen Tractionisten!) als nachts auf einer Autobahn oder auf einer vielbefahrenen Landstrasse eine Panne zu erleiden. Die vorbeirasenden Autos machen einen Lärm, dass man kaum eine Chance hat, die Ursache der Störung mit dem Gehör zu lokalisieren, und meistens regnet es dazu noch in Strömen. Das Wasser durchnässt nicht nur das erbarmenswerte Opfer, das im Sonntagshemd den Kopf unter die geöffnete Motorhaube steckt, sondern es ergiesst sich auch auf die Teile, bei denen man die Panne vermutet, sei dies die Zündspule, der Zündverteiler, der geöffnete Vergaser oder der abgedeckte Zylinderkopf...

Es gibt jedoch tatsächlich Pannen, deren Lokalisierung durch die Dunkelheit erleichtert wird!

DIE GESCHICHTE MIT DEM ZÜNDFUNKEN

Sie liegt schon Jahre zurück, als meine eigene Traction noch in Einzelteilen zerlegt umherlag. Ich war mit der Traction meines Vaters (einer grünen 48-er Légère) an einem Treffen in der Westschweiz gewesen. Es hatte sich um ein herrliches Ereignis gehandelt, und ich fuhr gutgelaunt auf der Autobahn heimwärts. In der Gegend von Baden setzte ich frohgemut zum Ueberholen eines vor mir fahrenden "Tschinggenrucksacks" (Fiat 500) an, als - ungefähr auf gleicher Höhe mit diesem - Vaters Traction plötzlich an Leistung verlor. Mit langem Gesicht musste ich den "Gegner" ziehen lassen. Ich fuhr rechts auf den Pannestreifen und liess den Wagen unmittelbar vor einer Autobahn-Ueberführung ausrollen, wo ein schwaches Licht der oberen Strassenlampe die Szene leicht erhellte. Es konnte sich kaum um eine grössere Sache handeln, da es, wie eingangs erwähnt, *nicht regnete*...

Ich liess den Motor im Leerlauf drehen - etwas holperig, wie mir schien - und öffnete die Motorhaube. In der gleichen Situation wäre es auch für einen technischen Laien kein Problem gewesen, die Fehlerquelle zu finden: Vom Hochspannungskontakt der Zündspule sprang ein Funke über nahezu zwei Zentimeter zum Zündkabel, das herausgerutscht war. Dieser Funke war in der Dunkelheit sofort zu sehen.

Listigerweise (dazu gratuliere ich mir heute noch!) stellte ich den Motor ab, bevor ich das Zündkabel anfasste und in den Kontakt zurücksteckte. Schliesslich hatte ich schon früher die Erfahrung gemacht, wie unangenehm die Hochspannung der Zündung zwickt...

Ich schloss die Motorhaube, startete den Motor und nahm die Verfolgung des kleinen Fiats auf. Noch vor Zürich zog ich stolz erhobenen Hauptes an ihm vorbei...

Was diese Story mit HSI zu tun hat? Ganz einfach: Wer einen Fehler an der Zündanlage vermutet, ist nicht schlecht beraten, wenn er im Dunkeln danach sucht. Zur Improvisation bei Tageslicht kann unter Umständen auch eine Woll-

decke dienen. Sonst kann man oft stundenlang nach der Fehlerquelle suchen!

Wer die verschiedenen Beiträge über kleine Pannen an meinem Auto gelesen hat, könnte leicht auf den Gedanken kommen, dass eine Traction im Allgemeinen und meine im Besonderen ein höchst unzuverlässiges Transportmittel ist. Obwohl ich eingestehen muss, dass mein modernes Alltagsauto auf 100'000 Kilometer weniger Störungen hatte, muss ich darauf hinweisen, dass ich, seit ich das Auto zum ersten Mal für mich zugelassen habe, noch jedesmal aus eigener Kraft bis zu mir nach Hause gelangte. Und schliesslich muss man bedenken, dass sich diese Geschichten über zig Tausend Kilometer und mehr als 10 Jahre verteilen. So hatten wir zum Beispiel weder auf der Fahrt nach Paris noch nach England 1984 die kleinste Panne zu beklagen. Natürlich kann mit einer seriösen Restauration und einer guten Wartung vorgebeugt werden. Ein kleines Risiko bleibt immer. Gerade dabei lohnt es sich, wenn man sich in die Materie einarbeitet und sein Auto kennenlernt. Schliesslich sind es die *kleinen Störungen*, die man *selbst* beheben kann.

Nun hoffe ich, dass ich auf der einen Seite die Aengstlichen ermuntert habe, mit ihrem Auto grössere Reisen zu unternehmen, da ja grosse Panne bekanntlich sehr selten sind, und auf der anderen Seite einige Mitglieder animiert habe, *ihre* Geschichten ebenfalls zu erzählen. Man kann auch aus den Erfahrungen der Anderen profitieren.

Wenn man jeweils an den Treffen an den Wirtshaustischen die Ohren spitzt, kann man jede Menge dieser Stories hören. Warum schreibt sie niemand auf oder spricht sie wenigstens für Andreas auf Band?

Daniel Eberli

Die Nicht-Versicherungsecke

Viele Arten, sich und die geliebte Traction gegen etwaige Unbilden zu versichern wurden bis jetzt im Clubheft diskutiert. Aber von einer Variante habe ich bis jetzt noch nichts gelesen:

Das Risiko selbst zu tragen

und sich gewissermassen selbst zu versichern! Seit meinem Traction-Kauf im Burgund anno 1975 war das Auto "nur" obligatorisch haftpflichtversichert.

Eine mittlere Vollkaskoversicherung kostet um die Fr. 1000.- pro Jahr. Mit 5% Zins angelegt ergibt das als "Selbstversicherer" mit Zinseszinsen nach 15 Jahren die erkleckliche Summe von rund Fr. 20'000.-- an gesparten Vollkaskoprämien.

"Holz aaglanget" fuhr ich bald 15 Jahre unfallfrei und würde bei einem selbstverursachten Totalschaden für 20 Mille gewiss eine schöne Ersatz-Traction finden. Dabei besteht ja noch die Chance, dass der "andere" schuldig ist, und somit seine Haftpflicht zahlen muss.

Ich muss vielleicht noch anmerken, dass ich im Winter, wo ein erhöhtes Unfallrisiko besteht, aus Salzfrassgründen nicht fahre.

Flemming Gubler

Rheinpark

Einkaufszentrum St. Margrethen

Weihnachts-Vorfreude

Gibt es etwas Schöneres, als liebenswerten Menschen eine Freude zu bereiten? Jetzt kommt wieder die beglückende Zeit, in der Sie mit verständnisvoll ausgesuchten Aufmerksamkeiten Verwandten, Freunden und Bekannten Ihre Liebe und Wertschätzung zeigen können. Aber auch die Zeit, in der mancher lange gehegte Wunsch strahlende Wirklichkeit wird.

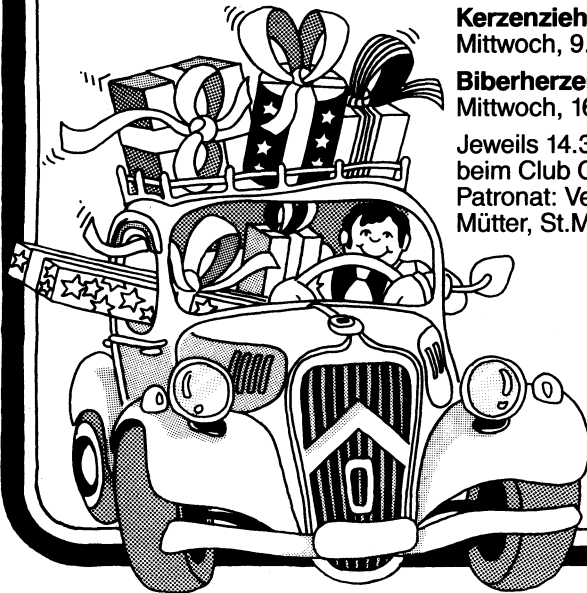
Im Rheinpark erfüllt sich der Traum vom Schenken.

Weihnachts-Überraschung für Kinder:

Kerzenziehen
Mittwoch, 9. Dezember

Biberherzen verzieren
Mittwoch, 16. Dezember

Jeweils 14.30 — 17.00 Uhr
beim Club Corner.
Patronat: Verein junger Mütter, St. Margrethen



KIOSK

ROMANTICA
Geschenkboutique

Schnellphoto AG

mini bazar

BALLY AROLA
Qualitäts-Schuhe

BERNINA
nähtcenter
Handarbeiten

BELDONA
Elegante Wäsche
Bäder + Freizeitmode

apotheke drogerie
Rogenmoser

Auto Shop

ex libris
Platten Apparate
Bücher

MISTER MINT

PORE SHOP
FRANK CARL WEBER

DIVERSIVUM

Maro
Kleider - Accessoires
Perlen

itto Papeterie
Bürobedarf
Geschenkartikel

karina
Ladestop

Cv
Club & Travel

café Canapé

mode weber

mini zoo
Fisch- +
Klientenhandlung

MIGROS MMM

glazza
Café

Dipl. Ing.
Fust

SPORTS
Coffeur
Damen + Herren

Neugut-
Gaststätten AG

Edelweiss
Restaurants

schuhe rechteiner

HASLBECK
 OPTIK

spateneder
Lebensmittel
Weine + Spirituosen

TEX PRESS
Kleiderpflege

Radio
Hollenstein

Voyages
Hotelplan
Reisen

Bothercare

Mittel Pfister

Maro
Dagesschick

Weihnacht/Neujahr

Wie Ihr schon aus nebenstehendem Bild, das der Redaktion freundlicherweise von Paul Stehrenberger zur Verfügung gestellt wurde, entnehmen könnt, stehen schon bald wieder Weihnachten und Neujahr vor der Tür. Zeit also, an ein Geschenk zu denken. Liebe Tractionistinnen und Tractionisten, legt doch dieses Heft Eurem Partner unauffällig hin, sollte sie/er noch nicht wissen, wie sie/er Euch zu Weihnachten überraschen soll. Denn es folgen einige Geschenkvorschläge.

Wie wärs mit einer Traction-Uhr? Preise und Bestelladresse sind der Rubrik 'Inserate und Kleinanzeigen' zu entnehmen.

Oder etwa ein schlaues Buch? Vielleicht liegt bei Eurem Leibmechaniker ein Nachdruck einer Reparaturanleitung zum Verkauf bereit.

In letzter Zeit sind einige interessante Bücher zum Thema Citroën erschienen (es stand in der Clubzeitung, aber leider sind die Bestellfristen abgelaufen).

Vor kurzem habe ich von einem dekorativen Modell einer Traction (es soll ein Coupé sein) aus Holz gehört. Es soll etwa 40 cm lang sein. Der Preis dürfte den üblichen Rahmen etwas sprengen, aber Weihnachten ist nur einmal im Jahr. Interessierte könnten es einmal bei Möbel Pfister versuchen, dort habe ich schon andere Autos desselben Herstellers gesehen.

Bleibt für mich, die Bilanz des Jahres 1988 zu ziehen, und den Ausblick auf 1989 zu wagen. Ich glaube behaupten zu können, dass vor allem durch Eure Mitarbeit unser Clubheft den Standard, den Armin Frick gesetzt hat, halten können. Das soll jetzt aber beileibe nicht heissen, dass Ihr Euch auf die faule Haut legen sollt, was Beiträge betrifft. Denn nur wenn Ihr mitmacht, bleibt die Mischung gut. Es hat mich gefreut, dass sich auf meinen Aufruf zu Übersetzungsarbeit, zwei Clubmitglieder bereit erklärt haben, auf diese Weise ihr Schärflein beizutragen. Hier nochmals mein Dank an Guido und Sepp. Wagt sich vielleicht noch jemand an Englischübersetzungen? Ich sage nicht nein, und ein anderes Clubmitglied wird entlastet. Wir hatten schöne Treffen dieses Jahr. Bei keinem (an denen ich dabei war) hat es am Ziel geregnet, und ich erinnere mich gerne, mit alten Freunden geplaudert zu haben, und neue Freunde kennengelernt zu haben. Enttäuschend waren der Regen am Corso in Bern (aber dafür kann der Veranstalter nichts) und die zu vielen Autos in Avenches (hier hat der DSMHA Abhilfe versprochen).

Was bringt 1989? Citroën baut seit 70 Jahren Automobile. 1919 kam der Typ A heraus. Mir ist noch nicht bekannt, ob jemand zu diesem Anlass ein Treffen veranstaltet. Fühlt sich vielleicht Herr Fehr angesprochen, eine kleine Geburtstagsfeier eines Autos aus seiner Sammlung zu veranstalten? Im September dann ein Grossanlass für alle Citroën-Fanatiker und solche, die es noch werden wollen: das VIII. ICCCR steht an. Alle, die schon einmal bei einem solchen Anlass dabei waren, erinnern sich begeistert daran. Nächstes Jahr ist unser Schwester-Club TAN für die Organisation verantwortlich. Gefeierte wird auch der 25-jährige Geburtstag des holländischen Traction-Clubs und 60 Jahre Citroën in den Niederlanden. Vielleicht eine Anregung, wo man die Herbstferien verbringen könnte?

AR

Geschenke

Uhrenbestellungen ans Clubpostfach

Holzmodellbestellungen an:

Le Citronnier
Postfach 5603
8411 Winterthur

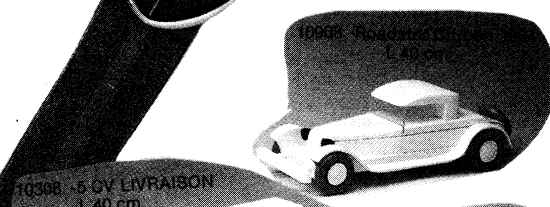
Achtung: die angegebenen Preise
sind Subskriptionspreise
gültig bis 31.12.1988

2CV	230.00
2CV	29.00
5CV Camionnette	130.00
5CV Camionnette	180.00
5CV tréfle	29.00
5CV tréfle 1925	155.00
5CV tréfle 1925	155.00
C4 F "Pompiers"	270.00
DS	29.00
DS Cabriolet geschlossen/capote	195.00
DS Cabriolet geschlossen/capote	195.00
Rosalie Roadster 1934	145.00
Rosalie Roadster 1934	190.00
Traction Faux Cabriolet	330.00
Traction Faux Cabriolet	330.00

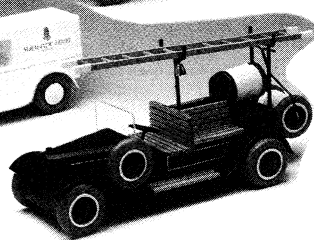


10207
Tréfle - L 30 cm
modèle 1925

11006 - Roadster deca - L 40 cm
modèle 1934



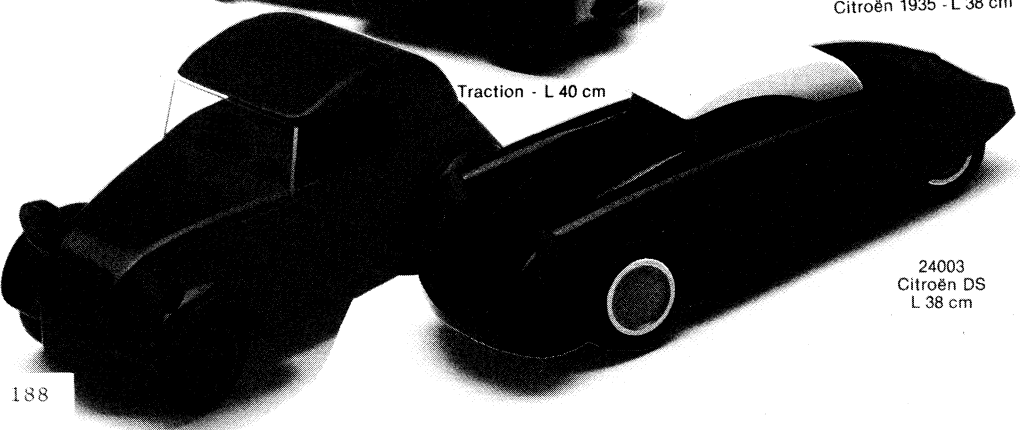
10306 - 5 CV LIVRAISON
L 40 cm



10606 -Pompier C4F
Citroën 1935 - L 38 cm



Traction - L 40 cm



24003
Citroën DS
L 38 cm

**Der CTAC
gratuliert**



VO HÜT A...

...isch däa Platz
für mich reserviert

ich heisse

F A B I A N

und bin am 20. September 1988
uf d'Wält choo (49 cm, 3,04 kg)

mir fröid öis und sind sehr
sehr glücklich

Gaby und Jürg Schiltknecht

Schürenstrasse 11, 8903 Birmensdorf

Mysteriöses Traction-Cabriolet

Da bekomme ich doch kürzlich (unaufgefordert) von einem journalistisch tätigen Clubmitglied, das natürlich auch eine Traction besitzt, und immer mit einem Fotoapparat bewaffnet herumläuft drei Photos einer Traction mit einem kleinen Text dazu, die ich Euch nicht vorenthalten möchte. Die Photos seht Ihr auf der gegenüberliegenden Seite (wenigstens 2 davon, die dritte zeigt das Interieur mit einem Radio und einem Zuhörenkrad, aber sonst typisch Traction bis auf die Instrumente, die von einem Modell um 1951 stammen).

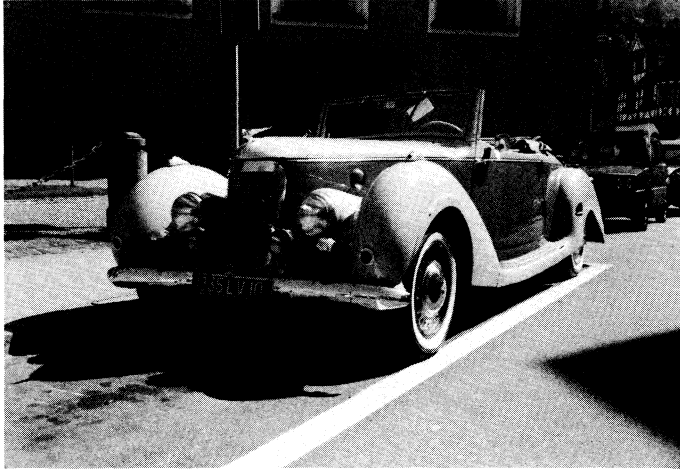
Hier auch noch auszugsweise der Begleitbrief von Peter Rüegg:

"Dass sich die Traction mit ihren geschwungenen Formen für die zahlreichen Carrossier-Firmen der 40er und 50er Jahre geradezu als 'Tuning-Objekt' anbot, verdeutlicht das jüngst in Winterthur entdeckte Beispiel. Die Kühlerfigur lässt auf eine recht seltene 'Splendilux'-Version der 'Tôlerie Automobile et Industrielle' in Boulogne-Sur-Seine schliessen. Weitere Splendilux-Spezialausführungen sind in den Büchern 'Traction Avant' (Olivier de Serres, Seiten 293 und 294) sowie 'Toutes les Citroën' (René Bellu, Seiten 222 und 223) nachzuschlagen."

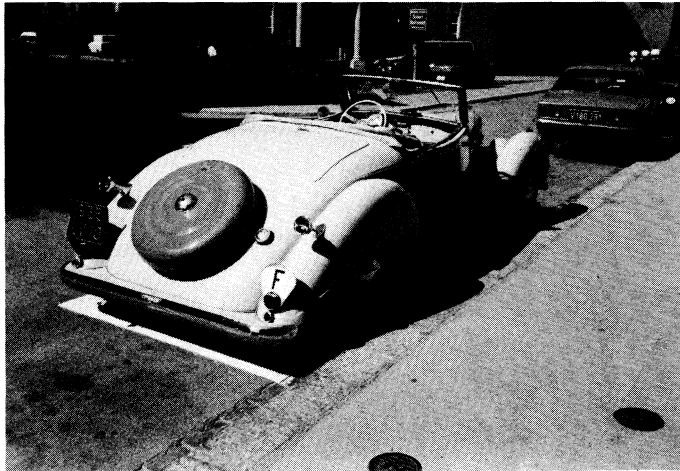
Nun begann für mich die Sucherei. Denn ungeprüft wollte ich Euch die Bilder doch nicht vorstellen. Und ich bin auch fündig geworden, allerdings nicht im positiven Sinn. Die Kühlerfigur ist ein Zubehörteil, das heute wieder nachgefertigt, an fast jedem Teilemarkt erhältlich ist. Es stammt nicht von Splendilux, vielleicht kann uns jemand den ursprünglichen Hersteller verraten? Gegen Splendilux spricht auch der Kühlergrill. Dieser stammt eindeutig von E.T. (Emile Tonneline in Courbevoie). Diese Firma stellte auch ganze Karrosserieumbauten für die Traction her, aber die Form der Kotflügel war anders als beim hier abgebildeten Modell. Bei den E.T.s waren die Scheinwerfer tiefer unten angebracht, für Splendilux stimmt die Höhe der Scheinwerfer etwa, aber die Form der Kotflügel war wieder anders. Ich muss zugeben, ich bin mit meinem Traction-Latein am Ende; die Literatur hat auch nicht weitergeholfen. Vielleicht weiss ein Kenner aus der Leserschaft weiter. Gerne würde ich auf diesen Seiten das Rätsel der mysteriösen Traction lösen. (Noch ein kurzer Tip an alle, die jetzt gleich in ihren Unterlagen zu wühlen beginnen: das abgebildete Auto hat nicht eine Motorhaube à la Traction, so zum Aufklappen auf beiden Seiten, sondern eine Alligatorhaube, also zum vorne Öffnen.)

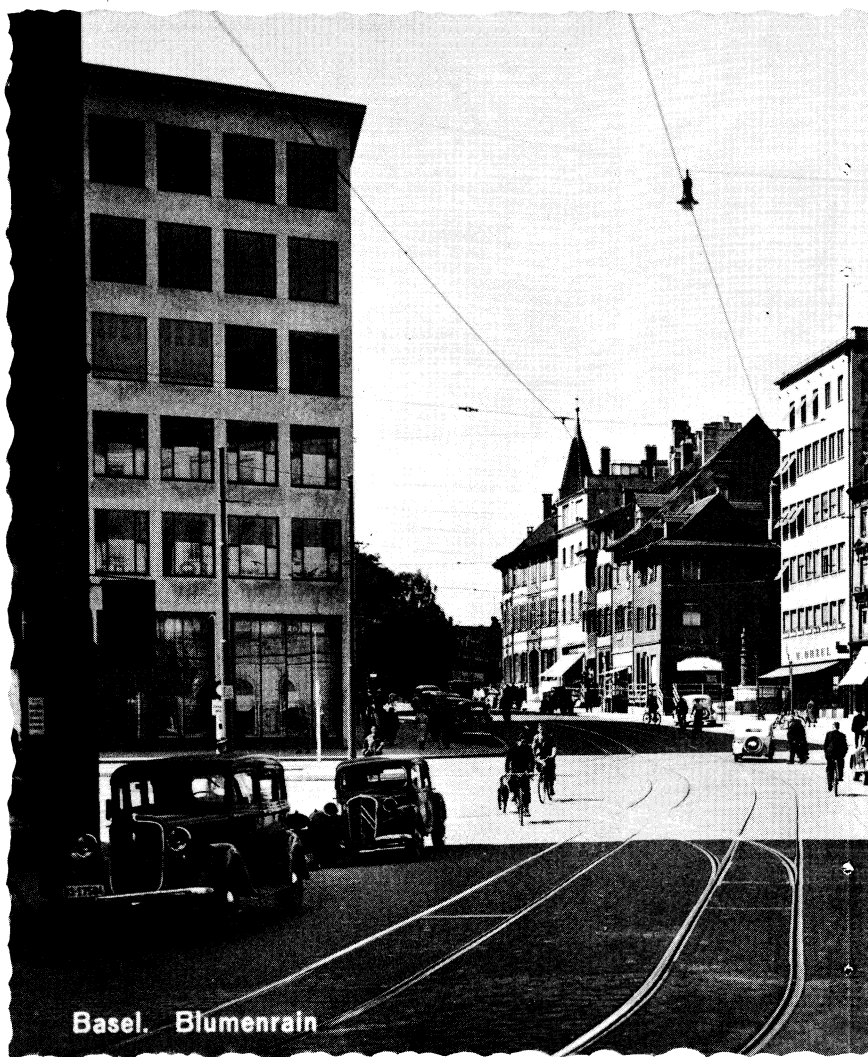
Die meisten Umbauten an der Traction betrafen in der Zeit die abschraubbaren Teile. Das heisst die lieben Bastler und Kleinserienhersteller liessen zum Glück das Monocoque Monocoque bleiben und verschönerten (sollte man bei gewissen eher beschönigend sagen 'veränderten') die äussere Erscheinung der Traction nur durch andere Kotflügel (vorne eventuell mit eingebauten Scheinwerfern), einen anderen Kühlergrill, vielleicht einen neuen Kofferdeckel und meistens anders geformten Stossstangen. die Ergebnisse waren zum Teil verblüffend, bei manchen Umbauten ist die Traction nur noch schwierig zu erkennen. Ob der Umbau auch praktisch etwas nützte sei dahingestellt. Auf jeden Fall hatte der stolze Besitzer ein Auto, das ihm nicht jeden Tag auf der Strasse entgegenkam. Ist das vielleicht nicht auch ein Grund, warum wir heute eine Traction fahren. Fürs gleich Geld könnten wir uns doch einen super ausgerüsteten GTI-Turbo-4WD-ABS-GSI-16V leisten. Aber eben, Herr/Frau Nachbar hat auch einen. Und darum werden an die GTI-Turbo-4WD-ABS-GSI-16V-Autos noch Garfields, Kotflügelverbreiterungen, Spoiler, Surfbretter im Winter etc. gehängt. Damit sich **mein** Auto von dem des Nachbarn unterscheidet (man findets auch besser auf dem Parkplatz des Einkaufszentrums).

AR



Das mysteriöse, von Peter Rüegg entdeckte Traktion Cabriolet





Basel. Blumenrain



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.-. Dauerinserten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen. Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion. Adresse siehe 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:
Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

Traction-Modelle im Massstab 1/43
Das ideale Weihnachtsgeschenk

22CV Cabriolet offen, Hersteller HECO (F) Preis sfr. 75.-
22CV Familiale, Hersteller HECO (F) Preis sfr. 75.--
Rosalie VII (Traction Coupé ohne Kotflügel, Rekordwagen von YACCO), Hersteller Techni-France Preis sfr. 70.--

Bestellungen an:
Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163, 8048 Zürich

Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

Zeitschriften: Automobil- und Motorradchronik
alle Hefte 1979-1985

Traction-Teile: 1 Anlasser
2 Nebellampen mit Befestigungsbügel für
Stossstangenmontage
1 Tachosaite

Fritz Anliker
Furtbachweg 62
8304 Wallisellen
Tel.: 01/830 69 14

Zu verkaufen:

Citroën Traction Avant 1946 oder 1949
ab MFK Juli 1987

VP: sfr. 15'000.--

Anfragen oder Besichtigung bei:

Franz Schädler
Auring 55
FL-9490 Vaduz
Tel.G.: 075/5 14 44 Tel. P.: 075/2 53 51

zu verkaufen:

Citroën DS Kombi ID 20F
Baujahr 5/75, 72 KW
TÜV/ASU neu
Lenkradschaltung

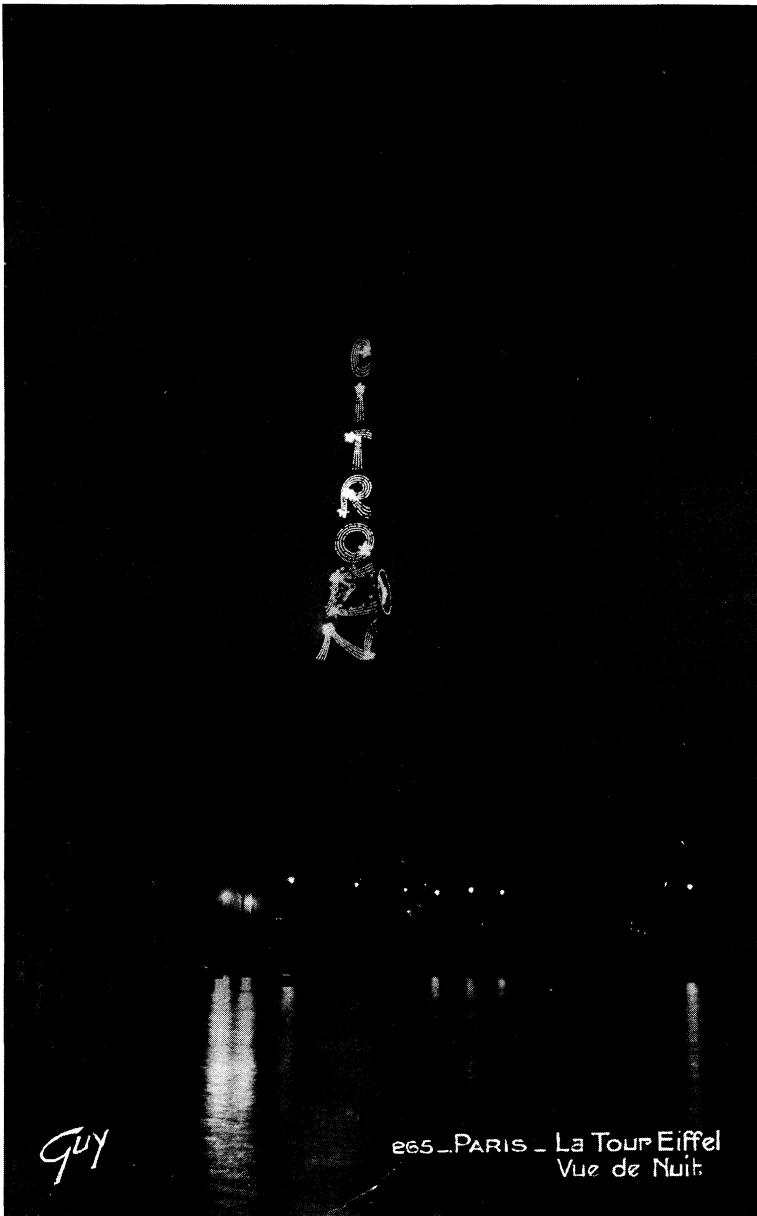
Falls jemand Interesse hat, soll er mir doch ein Preisangebot zusenden.

Andreas Springer
An der Breite 21
D-7990 Friedrichshafen

Zu verkaufen:

1 Originalprospekt Citroën 10HP, für Citroën Genf
ca. 1925, farbig Preisidee sfr 50.--
1 Originalprospekt Citroën C4G & C6G (MFP)
ca. 1932, AC 2079 Preisidee sfr. 70.--

Andreas Rutishauser, Altstetterstrasse 163, 8048 Zürich



Original-Postkarte mit freundlicher Genehmigung von Walter Rey

SUGUS und Traction

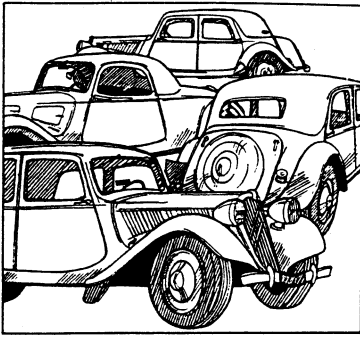
Vor einiger Zeit schon hat mich unser hochverehrter Präsident darauf aufmerksam gemacht, dass auf den Sugus-Papierli, den blauen in denen die Zitronen-Sugus eingepackt sind, das Wort CITROEN steht. Als Beilage erhielt ich ein Exemplar eines solchen Papiers, leider ohne Inhalt. Es stellte sich natürlich die Frage, was Citroën mit Sugus zu tun hat. Den meisten von Euch dürften die für die damalige Zeit ungewöhnlichen Werbemethoden von André Citroën in den 20-er und 30-er Jahren nicht unbekannt sein. Ich möchte nur kurz die Beleuchtung des Eiffelturmes, die Jouets Citroën und die ersten Flugzeuge, die in den Himmel schrieben erwähnen.

Doch zurück zu den Sugus-Papierli. Neben CITROEN sind noch folgende Wörter aufgedruckt: SUGUS, SUCHARD, ZITRONE, CITRON und LEMON. Eigentlich liegt der Schluss nahe, dass CITROEN in irgendeiner Weltsprache, oder in der Sprache eines Landes, in dem Sugus gut verkauft werden, Zitrone heissen dürfte. Also werden die weitgereisten und sprachgewandten Kollegen angefragt. Irgendwo im Hinterkopf spukt noch die Idee herum, dass André Citroën oder zumindest seine Vorfahren ursprünglich polnischer Herkunft sei. Aber das Wissen meiner Freunde brachte mich nicht weiter. Sollte die Automobilfirma Citroën also doch die Finger im Spiel haben. André Citroën selig soll einmal gesagt haben: "Die ersten Worte, die ein Kind sprechen soll, müssen 'Mama, Papa und Citroën' sein!" Da liegt doch der Verdacht nahe, dass die Werbeabteilung von Citroën sich durchs Hintertürchen bei Sugus eingeschlichen hat, und jetzt, da keine Jouets Citroën, keine Trottinets mit Citroën-Emblem mehr hergestellt werden, auf diesem Weg die Jungsten unserer Gesellschaft auf den famosen Namen aufmerksam machen will.

Nun, um meine Zweifel zu beseitigen, und auch um mein Wissen zu erweitern, schrieb ich einen Brief an das Mutterhaus von Sugus, die Firma Suchard, oder sollte es heute besser heissen Jacobs-Suchard, mit der Bitte, mir weiterzuhelfen. Natürlich hoffte ich dabei insgeheim, auch noch zu einem anständigen Gratis-Musterli Sugus zu kommen.

Eines abends läutete das Telefon. Am anderen Ende des Drahtes begrüsst mich André Bébié, der obwohl nicht Mitglied im CTAC (er ist bei der welschen Konkurrenz) manchmal als Gast bei unseren Anlässen dabei ist. Erkennbar an Pérèt und Pfeife, aber nicht mit Guido Soland verwechseln, der hat noch mehr typische Merkmale. Scheinheilig erkundigte sich André, wie's mir und vor allem der Traction so gehe. Bereitwillig gab ich Auskunft. Aber bald kam er auf den eigentlichen Sinn seines Anrufes zu sprechen: der gestresste Mann wollte sich nämlich davor drücken, mir einen Antwortbrief zu schreiben. Was ich auch nicht gewusst hatte: André arbeitet beim Sugus-Hersteller, und mein Brief war ihm aufs Pult geflattert. Und er erhoffte sich, das Problem mit einem Telefon vom Hals zu schaffen. Sag's doch schnell per Telefon! Er klärte mich darüber auf, dass CITROEN auf (lest es doch im Brief von André) ZITRONE heisse. Es hat auch André einigen Aufwand gekostet, um das herauszufinden. Nach einigen Bemühungen konnte ich André dazu überreden, mir das Ganze in einem Brief darzulegen, damit wieder eine Seite im Heftli gefüllt ist (mit dieser Story und meinem Fragebrief sind es sogar drei Seiten).

Es gibt Leute in den ganz vergifteten Tractionistenkreisen, die sind immer auf der Jagd nach der famosen 8-Zylinder-Traction. Gerade jetzt geht wieder das Gerücht um, Olivier de Serres oder Fabien Sabatès stehe kurz vor der Entdeckung in irgendeinem französischen Provinznest. Ich muss mich da mit weniger Spektakulärem begnügen. Aber auch herauszufinden, dass wir nicht abschätzig von unseren geliebten Tractions sprechen, wenn wir sie 'Zitrone' nennen, da sie ja in einer (sogar westeuropäischen) Sprache, wirklich so heissen, freut mich sehr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB SCHWEIZ

Andreas Rutishauser, Altstetterstr. 163, 8048 Zürich, Tel. 01 62 67 95

Chocolats Suchard
Dept. "SUGUS"

2000 Neuchâtel

- Redaktion
- Archiv
- Modelle
- Bibliothek
- Inserat

Zürich, 12. Juli 1988

Sehr geehrte Herren

Beim Genuss der letzten Packung 'SUGUS' habe ich festgestellt, dass Sie die Geschmacksrichtung in verschiedenen Sprachen auf die Einwickelpapiere aufdrucken. Insbesondere bei den Zitronen-'SUGUS' ist mir aufgefallen, dass 'CITROEN' auf dem blauen Papier steht. Es ist mir nicht bekannt, dass 'Zitrone' in einer Sprache 'Citroën' heisst. Haben Sie vielleicht mit meiner Lieblingsautomarke (eben Citroën) einen Werbevertrag?

Ich hoffe gerne, dass Sie mir bei meinem (kleinen) Problem weiterhelfen können und verbleibe

Mit freundlichen Grüssen

(A. Rutishauser)



Beilage: 1 Einwickelpapier 'SUGUS' Zitronenaroma

Die "Antwort" von Suchard

Auf dieser Seite sollte etwas ganz anderes stehen, als der Bericht, den Ihr jetzt lest. Eigentlich ist mir seit mehr als vier Monaten eine Antwort der Firma Jacobs-Suchard versprochen worden, die aber leider bis heute (Mitte November 1988) den Weg bis in meinen Briefkasten noch nicht gefunden hat. Sollte sie wider Erwarten noch nachgeliefert werden (ich werde dem zuständigen Sachbearbeiter, dessen Name hier nicht genannt werden soll, aber zwei Seiten weiter vorne nachzulesen ist, eine Kopie dieser CTAC-Clubmitteilungen zukommen lassen), werde ich Euch dieses Schreiben sicher nicht vorenthalten. Vielleicht hilft eine Boykott der Produkte der besagten Firma durch die Mitglieder des CTAC, die Antwort zu beschleunigen.

Was in der Antwort stehen sollte, ist in einem Satz gesagt: Das Wort CITROEN auf den blauen Sugus-Papierli bedeutet

Zitrone auf Flämisch

Es hat also nichts mit Citroën zu tun. Aber zumindest ist wieder eine Unsicherheit aus der Welt geschafft.

Von Olivier de Serres/Fabien Sabates keine Neuigkeiten betreffend die 8-Zylinder Traction. Ihnen ist also noch weniger Erfolg beschieden als mir. Oder wollen sie ihren Erfolg etwa verheimlichen, damit ihnen niemand die Bude einrennt, da alle das achte Weltwunder besichtigen wollen. Vielleicht gehört gerade das zu den 'Angefressenen' unter uns; dass sie etwas suchen, das andere noch nicht haben, und dadurch auf etwas ganz Unerwartetes stossen. Da hat mir Armin einmal eine ganz lustige Geschichte erzählt. Mit seiner Lebensgefährtin besuchte er den Flohmarkt in Paris, der ja bekanntermassen riesige Dimensionen hat. Auf der Suche nach nichts Bestimmtem, solange es unter dem Doppelwinkel steht, schlenderten sie durch die Strassen von Paris. Leicht geregnet hat's auch, da es Morgen war und Herbst, war auch die Temperatur nicht unbedingt dazu angetan sich wohlzufühlen. Der Magen hatte das frühe Croissant schon verdaut und knurrte nach fester Nahrung. Unschlüssig standen die beiden (zufällig in der Nähe eine Mülltonne) und berieten die nächsten Schritte. Da fielen Armins Blicke zu Boden und blieben an einem grossen Stück Papier hängen. Bei genauerem Hinsehen handelte es sich um eine technische Zeichnung. Noch genauer wurde jetzt untersucht, denn alles, was mit Technik zu tun hat fesselt Armin. Es handelte sich um die Konstruktionszeichnung eines Radlagers. Und zwar nicht irgendeines Radlagers. In der rechten unteren Ecke war die Nummer der Zeichnung, das Datum und die Firma angegeben. Beim Blick auf den Namen der Firma war der Tag für Armin gerettet, handelte es sich doch um Citroën.

«Obersee Nachrichten» 13. November 1986



Citroën 11 (Traction Avant)

Das Auto für Polizisten,
Regierungschefs und
Banditen

Es sei von Anfang an gesagt, dass die «ON» und der Autor dieses Artikels es nie wagen würden, mit irgendwelcher Fachzeitschrift für Automobil zu konkurrieren, sondern vielmehr die Gedanken eines Autofans im wahrsten Sinne des Wortes – der Unterzeichnete liebt einfach Autos, ob alt oder neu, ob Oldtimer, Klassiker oder hochmoderne Autos – weiterzugeben.

Jedes Auto hat nämlich für seinen Fahrer etwas zu bieten, sei es Komfort, Leistungen, moderne Technologie, einfach gesagt irgendwelche Freude, dieses Auto zu besitzen oder zu fahren.

Am 3. März 1934 wird das Modell «7 CV», genannt Traction Avant, einem

staunenden Publikum vorgestellt. Dies ist kein Auto mehr in dieser Zeit, es ist eine einzige kühne, in Stahlblech gekleidete Provokation. Alles, aber wirklich alles an ihm ist neu, und wie sich bald zeigt, richtungweisend im Automobilbau:

Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Torsionsstabfederung, selbsttragende Karosserie, hydraulische Bremsen und vieles anderes mehr ... Er wurde über 700 000mal gebaut. Er wird heute noch zu Hunderten gefahren und geliebt. Erst 1955 wurde er von Citroën DS 19 abgelöst (trotzdem wurde er noch bis Juli 1957 auf Kundenwünsche hin hergestellt).

Der Citroën, angefangen beim 4-Zylinder Typ 7 PS bis zum berühmten 6-Zylinder-Modell 15 PS war seinerzeit auf den Parkplätzen vor den Toren des Palais Bourbon, ebenso vertreten wie auf

den Parkplätzen der Polizei am Quai des Orfèvres in Paris. Für Diebe und Gauner war der Citroën das bevorzugte Fortbewegungsmittel: Viele berühmte Banden mit Citroën-Traction sind in die Geschichte eingegangen.

Und nun eine kleine Probefahrt:

Respektvoll setze ich mich hinter das Steuerrad. Die Sitze sind mit Stoff überzogen, breit und sehr komfortabel. Kontaktschlüssel, Anlasser und schon brummt der Motor. Wenn ich ihn höre, erinnere ich mich an meine Kindheit. Mein Vater besass einen solchen Wagen ... Sonntagsausfahrten mit Picknick, Ferienreisen, die ersten Entdeckungen, alles wird in mir neu geweckt.

Sehr sorgfältig lege ich den Rückwärtsgang ein. Der Schalthebel befindet sich in der Mitte des Armaturenbrettes, auch das neu damals, und nie oder selten kopiert.

Ich habe etwas Mühe, dieses Automobil aus der Garage herauszufahren, weil das Heckfenster sehr klein ist. Ausserdem sehe ich die breiten Kotflügel kaum.

Draussen, probiere ich den Blinker, Lichthebel und Hupe, damit ich das beim Fahren schon etwas gewöhnt bin. Und nun geht es los:

Erster Gang, Zwischengas, zweiter Gang; erstaunlicherweise «zieht» der Traction schon bei niedriger Tourenzahl recht gut, dritter Gang, das Auto flitzt recht schnell, und ich muss aufpassen, nicht die erlaubte Geschwindigkeit zu überschreiten. Der Motor läuft gut, und das Brummen erinnert mich an einen singenden Tenor.

Die ersten Kurven kommen, ... fleissig schalte ich zurück, selbstverständlich mit Zwischengas, was sich für so ein Fahrzeug gehört. Mitten in der Kurve gebe ich wieder Gas, packe das grosse Lenkrad mit fester Hand und drehe langsam. Trotz schmalen Pneus, übrigens «Michelin» (sind seit Jahren beliebt bei Citroën), spüre ich eine geradezu phantastische Bodenhaltung. Ich begreife jetzt, warum Polizisten und Banditen dieses Auto bevorzugten. Eine Aufholjagd würde mich begeistern, heute noch ...

aber bitte «Respekt vor Gefährt ist geboten», und ich fahre diesen Klassiker «anständig».

Eine kurze Pause benütze ich, um den Motor bei Tageslicht anzuschauen. Sein Blick bezaubert mich, keine Elektronik, kein Chi-Chi – alles ist funktionell, sauber und zudem gut zugänglich.

Ich bin jetzt wieder abgefahren und benütze die Autobahn. Jeder, der mich überholt, ich fahre zirka 90 bis 100 km/h, wirft ein Blick auf mein Auto. Ich winke den Vorbeifahrenden mit Stolz, wie wenn dieses Auto mir gehören würde.

Nach der Autobahn fahre ich bergan. Im zweiten Gang, sogar im dritten Gang zieht mich der Traction mit Freude hinauf. Bergab wird's problematischer. Servobremse in der heutigen Bauart ist inexistent, und ich muss heftig «Drücken», damit dieses Auto (wiegt über eine Tonne) abgebremst werden kann.

Alles funktioniert bestens.

Dem Obersee entlang fahre ich zurück, und ich werde mich noch lange an diese tolle, bequeme Limousine erinnern.

Ich bin weder Polizist noch Bandit, aber ich würde mich sehr freuen, ein solches Auto zu besitzen.

Ich danke den Besitzern dieses Autos, die übrigens anonym bleiben möchten, dass ich mit diesem Citroën fahren durfte und hoffe, dass die «ON»-Leser an diesem kleinen Bericht auch ihren Spass hatten.

Pierre Manini

Der Citroën, den wir heute vorstellen, ist ein

Citroën 11 B.

Jahrgang: 1953

Leergewicht: 1190

+ Last: 450

Gesamtgewicht: 1600

Hubraum: 1910 cm³

Zylinder: 4

Plätze: 5/2 vorne

Treffen vom 2. Oktober 1988

Das Westtreffen vom 2. Oktober 1988 führte die vielen Teilnehmer bis nach Mülhausen ins Schlumpf-Museum. (Anmerkung der Redaktion: heute heisst das Museum: Musée National de l'Automobile, aber dem Autor dieses Berichts sei verziehen, es wäre doch zu schön, wenn es sein Museum wäre...). Schon auf dem Weg zum Besammlungsplatz in Pratteln traf ich nach Baden auf der Autobahn auf eine 5er-Gruppe Tractions, der ich mich dankbar anschloss, denn so lief (bzw. fuhr) ich keine Gefahr, mich im grossen Schweizerländli zu verirren (auf der Rückfahrt hatte ich da ein Spürchen weniger Glück...).

Nachdem wir auf dem Besammlungsplatz ein bisschen nach links und nach rechts gepländerlet hatten, drückte Hans-Georg Koch allen Fahrern einen Stadtplan von Basel und einen Auszug der Strassenkarte in die Hand und erklärte die genaue Route bis zum Restaurant und von dort bis nach Mulhouse, damit jeder sicher den Weg finden würde. Dieses Problem hatte ich aber glücklicherweise nicht, denn ich liess meine Ente auf dem Parkplatz stehen und durfte in einem "ganz richtigen" Auto (ich meine, ein Döschwo ist doch auch schon immerhin...! (und eine Commerciale in Restauration erst recht (die Red.)) mit Kurt und Lisbeth Sutter mitfahren. Schlussendlich fuhren aber alle Wagen im Konvoi, was ein Augenschmaus erster Klasse war, nicht nur für uns, sondern auch für viele uns kreuzende Autos und Leute am Strassenrand, die uns freudig zuwinkten. Dank der Superorganisation hatten wir am Zoll keine Schwierigkeiten, was mir recht war, denn ich hatte weder Pass noch Identitätskarte bei mir...

Im nahe an der Grenze gelegenen Restaurant wurden wir bereits von Claudia und André und ihrem Döschwo erwartet, auf dessen Gepäckträger ein demonstrativ und für niemanden zu übersehendes Kofferchen montiert war... etwa das Beauty-Case?? Anm. der Red.: Die Vorgeschichte ist in Heft 5/88, Treffenbericht vom Tessin nachzulesen.

Das Menu war für jeden eine wunderbare Gelegenheit zu überprüfen, ob sein Gaumen tatsächlich etwas gegen Sauerkraut hat, oder ob diese Abneigung nur ein Geschöpf seiner jahrealten, nie mehr überprüften Einbildung sei. Bei der riesigen Portion Fleisch (zwei verschiedene Wurstsorten, Speck und Schinken- nicht nach Wahl! Von allem für jeden!) wäre wohl mancher Wirt bei uns erblasst und hätte die 1x1-Tabelle gezückt, um zu schauen, was denn da noch herausschaue.

Nach dem Essen wechselte ich in die Traction von Fritz Anliker über, und weiter gings nach Mulhouse, wo wir im Hof des Museums unsere Autos abstellen durften (die Leute wussten plötzlich nicht mehr, ob sie das Museum besuchen, oder unsere Autos bestaunen sollten). Wir jedenfalls wussten, dass wir ins Museum gehen wollten, was sich auch wirklich gelohnt hat. Es ist wahnsinnig imposant, dieses Museum mit seinen unzähligen alten Autos (ein Grossteil davon Bugattis) und seinen Hunderten von alten Pariser Strassenlampen, die eine illustre Atmosphäre verbreiten. Sehr eindrücklich war auch die riesige Orgel beim Eingang, die sogar ein paar Stücke zum Besten gab.

Nach dem Museumsbesuch hiess es dann für die meisten wieder Abschied nehmen von Frankreich und die Rückreise antreten. Für mich diesmal mit Patty Koch und Jungmannschaft. Auf einer "wilden Verfolgungsjagd" durch Mulhouse ging es nochmals um alles. Verfolgt wurde nämlich die strassenkundige Spitze des Konvois (Hans-Georg fuhr im Wagen von Hans Fuchs an der Spitze). Aber auch dies schafften wir (kein Wunder mit Patty am Steuer!(was immer das heissen mag! die Red.)) und gelangten so sicher und unversehrt nach Hause.

Ganz herzlichen Dank den Organisatoren für das flotte Treffen, und auch nochmals ein Danke an alle, mit denen ich mitfahren konnte.

Lukas Schlumpf



Tractions in Mulhouse. Fotos von Ulrich Strebel



Herbstausfahrt der Citroën-Oldtimer-Freunde



Citroëns – so weit das Auge reicht. Die Freude gilt auch dem Detail.

Fotos Peter Armbruster

«Gangsterlimousinen» im Baselbiet unterwegs

Nicht zu einer Gangsterparty oder einem zwielifichtigen Rendezvous trafen sich gestern morgen rund 25 Fahrer mit ihren Citroëns «Traction Avant» auf dem Parkplatz der Firma Buss AG in Pratteln. Der Grund für dieses Augenspektakel war die Herbstausfahrt des «Citroën Traction Avant Club der Schweiz» durchs Baselbiet nach Neuwiller und Mulhouse im Elsass. Die Limousinen der Jahrgänge 1934 bis 1957 bestechen durch ihre gediegene Eleganz und die klassische Formschönheit. Ob Lampengehäuse oder Instrumentenanzeige: Das meiste war perfekt gepflegt und gestylt. So manch älterem Semester dürften diese Oldtimer noch ein Begriff sein. Das Gastspiel war jedoch nur von kurzer Dauer. Nach rund einer Stunde Treffhalt ging's weiter ins Elsass. Der Parkplatz leerte sich zusehends und mit ihm der Hauch der «guten alten Zeit».

Fotos Roth

BaZ. Der «Citroën Traction Avant Club Schweiz» führte gestern Sonntag seine Herbstausfahrt durch. Vom Parkplatz der Firma Buss AG (Pratteln) aus ging es vorerst durch das Baselbiet und dann über das Zollamt Allschwil II nach Neuwiller. Anschliessend begaben sich die Teilnehmer ins «Musée de l'Automobile» nach Mulhouse. Rund 25 Fahrzeuge des Typs Citroën «Traction Avant» waren unterwegs, alle in den Jahrgängen zwischen 1934 und 1957. Diese «Gangsterlimousinen» werden von den Mitgliedern und ihren Familienangehörigen liebevoll gepflegt und erhalten.

Der Club unterstützt diese Tätigkeiten, berät die Mitglieder bei Repa-

raturen oder Ersatzteilproblemen und organisiert viermal jährlich ein Treffen zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch und gegenseitigen Kennenlernen. Gegenwärtig besteht er aus rund 350 Mitgliedern, die alle den «Familienoldtimer» ins Herz geschlossen haben. Fünfmal jährlich erscheint eine Clubzeitung mit allen wichtigen Informationen rund um die Autos, Anleitungen für kleinere Reparaturen, Bezugsquellen für Teile aller Art, Hintergrundinformationen, Literatur und Verkaufsangebote ganzer Autos. Der Club führt eine eigene Bibliothek und hält weltweite Kontakte mit anderen Citroën-Vereinigungen.

Basellandschaftliche
baZ Zeitung

Basler Zeitung

Montag, 3. Oktober 1988



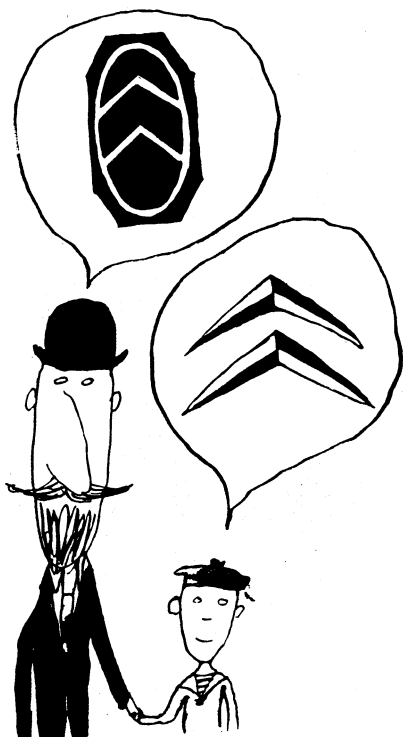
LA TRACTION EN BD

Nachdem wir im letzten Heft den Zeichner André Franquin in seinen frühen Schaffensperioden kennengelernt haben, folgt heute eine aktuellere Arbeit aus dem Jahre 1982.

Der Comic ist erschienen als <Gaston No. 14> im Dupuis Verlag Paris, ISBN 2-8001-0966-6.

Der Traction wird deutlich karikiert bei trotzdem gut erhaltener Detailtreue. Beachte die Länge des Wagens, die Radkappen, die heruntergezogene Gürtellinie und die viel zu grossen Fenster. Der Citroën spielt keine Hauptrolle mehr, er ist normaler Verkehrsteilnehmer geworden. Etwas veraltet und leicht ins lächerliche gezogen wird er auch an den Rand des Bildes gedrängt. Die Zeiten als Gangster- oder Polizeiauto sind offensichtlich vorbei, auch ist die klassische Gangstergeschichte aktuelleren Themen wie Tier- und Umweltschutz gewichen.

Jörg Henauer, Alcide Blasutto, Eric Feigenwinter, Hans Georg Koch



Auto-Liebhaber

Eine Luxuslimousine, die mit enormer Geschwindigkeit über die Autobahn rast, wird von einem Streifenwagen gestoppt.

»Ich gratuliere«, ruft der Polizist, »Sie haben 1000 Mark gewonnen, weil Sie der tausendste Autofahrer sind, der diesen neuen Autobahnabschnitt benutzt. Haben Sie eine Ahnung, was Sie mit dem Geld machen werden?«

»Ich werde Fahrstunden nehmen, um endlich meinen Führerschein zu machen«, antwortet der Fahrer.

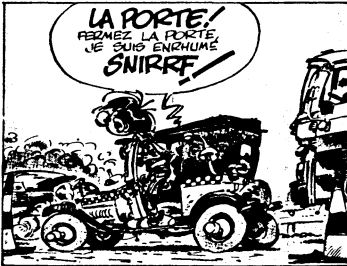
»Hören Sie nicht auf ihn«, mischt sich die Ehefrau ein, »er ist völlig betrunken.«

Bevor der Polizist sich von dem Schock erholt hat, keift aus dem Fond des Autos eine brüchige Stimme. Es ist der schwerhörige Großvater der Familie: »Ich habe euch ja gleich gesagt, daß wir mit einem gestohlenen Auto nicht weit kommen werden.«

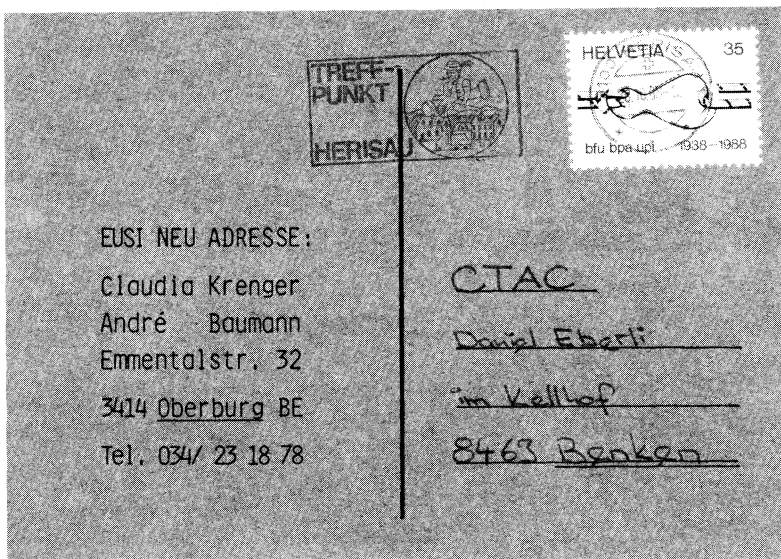
»Diese Fußgänger«, stöhnt sie, »daß die immer mitten auf der Straße laufen müssen!«

»Sei vernünftig, Liebling«, antwortet er, »und fahr' endlich vom Bürgersteig runter.«

stern



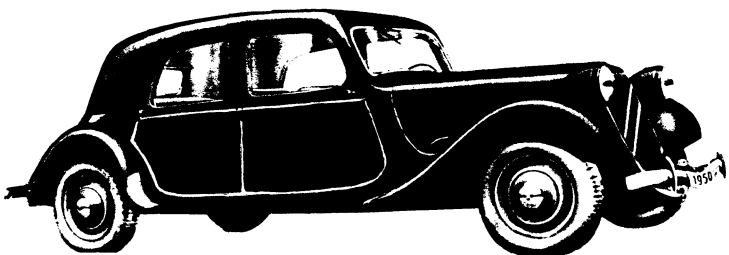
C & A sind umgezogen



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 - W E R B U N G *
*

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

4402 Frenkendorf

A. Z.

4552 Derendingen

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

sur votre Citroën

faites poser un...

