


[Home](#)
[Ueber uns](#)
[Treffen](#)
[Inserate](#)
[Galerie](#)
[Berichte](#)
[Links](#)
[Clubheft](#)
[Infos](#)
[Feedback](#)

Berichte

Traction Kaufberatung

Autor: Daniel Eberli

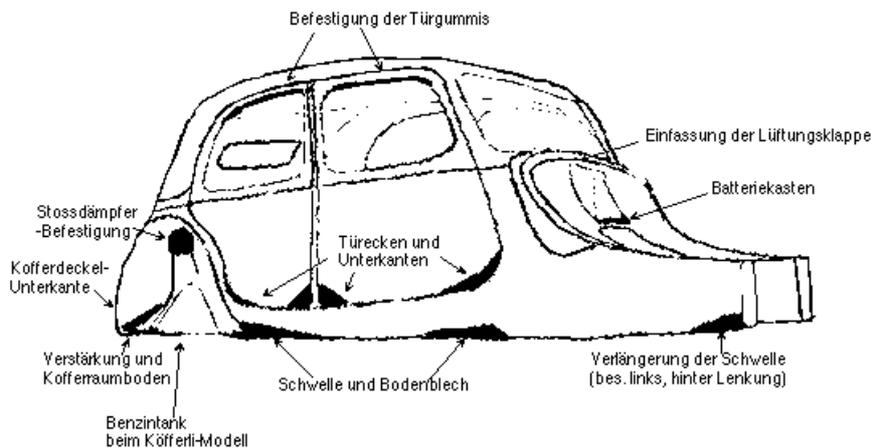
Der nachfolgende Beitrag ist an diejenigen Mitglieder gerichtet, die noch nicht Besitzer einer Traction sind, die sich aber mit dem Gedanken tragen, eine zu kaufen.



- Wenn immer möglich sollte man ein erfahrenes Club-Mitglied mitnehmen (Garagist, guter Bastler, oder sonstiger Kenner der "Traction".)
- Wagen dieser Art findet man noch recht häufig. Praktisch alle mechanischen Teile sind bei Clubs oder Spezialisten erhältlich. Da die Restauration eines Wagens schlussendlich nur eine Frage der Finanzen ist, ist Vorsicht in jedem Falle angebracht, da "Schwarten" leider nicht selten sind. Technisches Verständnis, Handgeschick und der Wille, etwas selber zu machen, sind unbedingt von Nöten, da sonst die **Kosten ins Unermessliche** steigen können.
- Informieren Sie sich gründlich, bevor Sie überhaupt ein Kaufobjekt anschauen: Viele Wagen werden als "Légère" angeboten, weil diese Wagen vom Volksmund so genannt werden. An Club-Treffen kann man sich im Massstab 1:1 von den Unterschieden der Modelle überzeugen. Versuchen Sie, vor dem Kauf einen Wagen des gleichen Jahrganges im Originalzustand anzusehen, um allfällige Veränderungen erkennen zu können. Achten Sie auf die bekannten Roststellen (siehe **Skizze**). Zusätzlich zu den eingezeichneten Positionen ist Rost üblich an den Kotflügelkanten, unter den Alu-Abdeckungen der Kotflügel sowie am Heckabschlussblech. Abtasten mit der Hand (Temperaturunterschiede) oder mit einem kleinen Magneten können oft Stellen mit Polyester, Gips, Beton oder was sonst noch zur "Reparatur" verwendet werden kann, anzeigen. Unrestaurierte Wagen kommen schlussendlich oft billiger als zusammengeklebte Neulackierungen, da sie weniger verbergen. Achten Sie auf das Spiel der Vorderradaufhängung. (Wagen aufbocken) Übermässiges Spiel in Lenkung, Achsschenkel und Trapezen können Sie bis 3000.- kosten. Kreuzgelenke und Getriebe sind eine weitere Schwachstelle. Achten Sie auf Klappergeräusche (besonders in engen Kurven) und Singen. Die Welle an der die Kurbel angesetzt wird, sollte kein Spiel haben. Falls Sie den Wagen importieren wollen, müssen Sie, mit Zoll und Mwst von ca. 1200.- bis 1500.- Fr. rechnen.

- Allgemein kann wohl gesagt werden, dass Reparaturen an der Mechanik sich weniger auf das Porte-Monnaie auswirken, als eine rostige Karosserie. Manch einer ist fähig, etwas an seinem Auto herumschrauben, aber perfekt ein neues Blech einzuschweissen ist nicht jedermanns Sache.

Problemstellen in Bezug auf Rost:



Die einzelnen Typen:

Vorkriegswagen (ohne 15-er) haben eine Motorhaube mit zwei Klappen und an der Einfassung des Heckfensters aussen eine feine Rille eingekantet. Wagen vor September 1952 haben das Reserverad aussen aufgesetzt und die Scheibenwischer über der Windschutzscheibe montiert (= Rädli-Modell). Wagen nach 1952 haben den grossen Kofferdeckel und Scheibenwischer von unten.

- 7 (1303 cm³), 9 (1628 cm³) (nur Vorkrieg und in der Karosserie des "Légère") sind lahm, aber rar.
- 11 (1911 cm³) sind rassistiger und sowohl als "Légère", als auch als "Large", "Familiale" und "Commerciale" zu finden. Sie sind billiger im Unterhalt und im Verbrauch als die 6-Zylinder, dafür auch weniger "besonders".
- 15 (2867ccm), die 6-Zylinder-Modelle, sind teurer im Unterhalt und in Sachen Ersatzteilen. Nicht zu Unrecht tragen sie jedoch den Namen "La Reine de la Route".
- 11BL ("Legere) sind, wie der Name sagt, leichter, schmaler, schneller und, wie ich finde, hübscher.
- 11B ("Large", auch als 11N "Normale") sind schwer, träge, plump. Dafür ist durch die grössere Breite der Motor leichter zugänglich und somit reparaturfreundlicher. Sie bieten einen ca. 12cm breiteren und 20cm längeren Innenraum als die "Légère"-Modelle.
- "Familiale" und "Commerciale" sind gleich breit wie die "Large" und 15/six-Modelle, aber mit noch grösserem Radstand. Dementsprechend sind sie noch schwerer und träger, dafür bieten sie ein unerschöpfliches Platzangebot. (Mit "Strapontins", den Klappsitzen, sind sie für bis zu 8 Personen zugelassen.) 6-Zylinder-Familiales wurden nur sehr wenige gebaut, 6-Zylinder-Commerciales keine.
- Vorkriegs-Commerciales haben eine zweigeteilte Heckklappe. Sie sind rar und meistens zusammengeritten (Überlastung während des Krieges). Nach dem Krieg wurden erst ab 1952 (Kofferli-Modell) wieder Familiales und Commerciales gebaut.
- Cabrios und Coupés sogenannte Faux-Cabriolets (von Citroën oder anderen Karosseriefirmen gebaut) sind rar und teuer. Cabrios sind häufig verrostet (undichte Dächer). Dafür sind gute Cabrios und Coupés eine echte Kapitalanlage.
- Fahrzeuge aus englischer Produktion (von Slough) sind rechtsgelenkt. Sie besitzen zum Teil Holzarmaturen und Lederpolster. Viele sind mit einem Stahlschiebedach ausgerüstet. Im Gegensatz zu ihren französischen Geschwistern verfügen sie über 12-Volt-Lichtanlagen. Selbstverständlich sind sie rechtsgelenkt. Schon am 1939 (6-Zylinder) sind die Scheibenwischer unten montiert.

Ich hoffe, dass ich mit den obigen Angaben niemanden erschreckt habe. Leider unterschätzt man die Arbeit und die Kosten meistens. Trotzdem ist es auch heute noch möglich, für weniger als Fr. 10'000.- ein passables, und für Fr. 15'000.- bis 18'000.- ein gutes und schönes Auto zu bekommen. 15/six werden ca. Fr. 3'000.- bis 5'000.- höher gehandelt. Auch wenn die Nachfrage und damit verbunden der Preis zur Zeit leicht im Steigen begriffen ist, können diese Autos nur in Ausnahmefällen als Kapitalanlage betrachtet werden. Diverse Nebenkosten (Garagemiete, Werkzeug, Versicherungen, Autobahnvignette und Verzinsung) dürfen nicht vergessen werden. Wer über keine praktischen Hände verfügt, sollte wenigstens über ein dickes Bankkonto verfügen. Fehlt beides, besteht die Gefahr, dass der Wagen nach kurzer Zeit verleidet.

Allen Unkenrufen zum Trotz:

Die Wagen sind geeignet für lange Fahrten, für Ferienreisen etc. Im Allgemeinen sind sie zuverlässig und, was besonders wichtig ist: Sie sind durchaus im heutigen Verkehr zu gebrauchen; man ist damit kein Verkehrshindernis. In Sachen Strassenlage und Fahrkomfort brauchen sie den Vergleich mit modernen Autos nicht zu scheuen. Es macht grossen Spass, damit herumzufahren. Spass macht es auch, an ihnen herumzubasteln falls dies nicht im strömenden Regen stattfinden muss...

Daniel Eberli
(Juli 85 und April 98)

Die Vorkriegsmodelle 1934-1941					
Légère		Large			
				11, 11 B	

Bezeichnung	7 A	7 B	7 C	7 Sport 11 Légère	11 Normale 11 Large	15-Six	22
Zylinder	4	4	4	4	4	6	8
Bohrung/Hub (mm)	72 x 80	78 x 80	72 x 100	78 x 100	78 x 100	78 x 100	78 x 100
Hubraum (ccm)	1303	1529	1628	1911	1911	2867	3822
Steuer-PS	7	9	9	11	11	16	22
PS / Rpm	32/3200	35/3200	36/3800	46/3800	46/3800	77/3800	100/3800
Bauzeit	April - Mai 34	Juni 34 - Aug. 35	Dez. 34 - Jun. 41	ab Jun. 34	ab Okt. 34	ab Jun. 38	1934/35
Anzahl (circa)	7'000	20'620	78'350	87'450	58'000	2'420	nur ca. 12 Prototypen

	schmale Karosserie				breite Karosserie			
	Légère				Large			
	7 A	7 B	7 C	11 Légère	11 Normale	11 Familiale Commerciale	15/Six	15/Six Familiale
Radstand: cm	291	291	291	291	309	327	309	327
Spur v. bis Dez. 37: cm	134	134	134	134	146	146		
Spur v. ab Jan. 38: cm			137	137	149	149	149	149
Spur h. bis Dez. 37: cm	132	132	133	133	145	145		
Spur h. ab Jan. 38: cm			135	135	147	147	149	149
Gewicht: kg	900	1025	1025	1060	1100	1170	1325	1380
Länge bis Juli 52: cm	445	445	445	445	465	485	476	496
Länge ab Juli 52: cm				443	463	483	473	493
Breite bis Dez. 37: cm	164	164	164	164	176	176		
Breite ab Jan. 38: cm			167	167	179	179	179	179
Höhe: cm	152	152	152	152	154	158	156	156
Verbrauch: L/100km	9.0	9.0	9.5	10.0	11.0	12.0	13.0	14.0
Spitze: km/h	95	100	100	110- 125	105- 120	105	130- 140	130

Deine Anregung nimmt [der Präsident des CTAC](#) gerne entgegen

© 1997-2001: Citroën Traction Avant Club (Schweiz)
zuletzt geändert am: 23. Januar 2001