

# Ein alter Citroën wird wieder jung

Jahrelang auf der Suche nach einem attraktiven Oldtimer, kam Hugo Motorsportler, auf den Citroën Traction Avant. Aber es war ein ganz besonderes Modell, das schließlich auftrieb. Für die AMC schrieb er die Geschichte dieses Autos und den Hergang seiner Restaurierung auf.

Ich weiß gar nicht, wen ich alles angerufen hatte, um einen der klassischen „Gangsterwagen“ ausfindig zu machen. Obwohl das Angebot gerade dieser Fahrzeuge so groß schien, fand ich nicht das, was ich suchte. Und dann kam eine Offerte ins Haus geflattert, in welcher etwas von einem 7 C Baujahr 1936 stand. Beigelegt waren zwei Fotos – und die zeigten so etwas wie ein Cabriolet ...

Ich trat nun erst einmal dem Citroën-Veteranen-Club bei und kümmerte mich um Unterlagen zu meinem Fahrzeug. Ich erhielt ein komplettes Werkstatthandbuch für den 11 CV, der in der Technik – mit wenigen Ausnahmen – mit dem 7 C identisch war. Dann legte

er verkauft, der ihn an einen Heizungs- monteur in Besançon weitergab. Dann gelangte der Wagen nach Hannover und von dort in meinen Besitz.



Ein Citroën-Cabrio zu suchen, hatten wir ursprünglich gar nicht erst in Betracht gezogen. Ich wußte, daß diese Modelle zu rar und zu teuer sein würden. Dieser 7 C aber war eine Cabrio-Limousine – und dies schien der Wagen zu sein, den ich mir unbewußt vorgestellt hatte. Ich war Feuer und Flamme.

Bei der Besichtigung des Wagens bekam ich indessen einen gehörigen Schrecken. Auf den Bildern hatte er noch einigermaßen komplett ausgesehen, nun aber stand ich vor einem Schrotthaufen. Alles war demontiert. Etwas wohler wurde mir bei der Versicherung des Verkäufers, es seien noch alle Teile da und daß er zuvor die Absicht gehabt habe, den Citroën selbst herzurichten (was er aus einleuchtenden Gründen dann wohl aufgegeben hatte). Dennoch, meine Gefühle waren so gemischt wie das Novemberwetter.

Nach einigen Tagen kam der Optimismus in mir wieder durch. Ich besorgte mir einen Transportanhänger und holte die Cabrio-Limousine heim. Eigentlich hatte ich von einer mitfühlenden Seele ein paar aufmunternde Worte erwartet, als ich meinen Freunden meine Neuerwerbung präsentierte – aber nichts dergleichen. Die einen lächelten nur mitleidig, die anderen nannten mich glattweg einen Spinner.

ich die Reihenfolge der Restaurierungsarbeiten fest.

Zuerst erfolgte die Demontage aller noch vorhandenen Teile. Das erwies sich als recht schwierig, denn der Zahn der Zeit hatte alles schön zerfressen und böse Spuren hinterlassen. Aus Angst, die Karosserie zu verbeulen, ließ ich sie nicht sandstrahlen, sondern entrostete sie per Hand – eine Heidenarbeit. Aber ich war mir bewußt, daß diese Vorarbeiten für die Qualität der Restaurierung entscheidend sein würden. Das gesamte Fahrzeug einschließlich Kotflügeln und Kofferdeckels, Motorhaube und so weiter wurde bis aufs blanke Metall abgeschliffen. Dabei erwies sich, daß der Aufbau in der Substanz recht gut war, besser, als zunächst angenommen. Lediglich die Bodenbleche mußten neu eingezogen werden – hier war nichts mehr zu retten.

## Von Südfrankreich nach Hannover

Ich hatte in Erfahrung bringen können, daß mein Fahrzeug aus Südfrankreich nach Deutschland gekommen war und einst einem Monsieur Claude Turmeau gehört hatte. Sein Name stand auch auf einem kleinen Messingplättchen auf dem Handschuhkastendeckel. 1980 hatte Claude Turmeau den Citroën bei einem Kilometerstand von nur 37 353 an einen Händ-

Nach der Vorbehandlung der Karosserieteile wurde die erste Grundierung aufgetragen, innen und außen. Danach konnte ich mich der Mechanik zuwenden. Alle defekten Teile – und so viele waren es zum Glück nicht – konnte ich bei Klaus Schäfer in Aurich neu bekommen, sogar zu verhältnismäßig günstigen Preisen. Überhaupt war Klaus Schäfer jederzeit zu Auskünften und Hilfestellungen bereit, ein Service, den ich nur allzugerne in Anspruch nahm!

## Enttäuschung beim ersten Startversuch ...

Nach dem Einbau der Lenkung, der Bremsen und Antriebswellen erhielt ich den in einem Fachbetrieb überholten Motor zurück, der anschließend ins Chassis wanderte. Als dann noch die neu verchromte Kühlermaske eintraf und rasch montiert wurde, legte ich erst einmal eine schöpferische Pause ein – zumindest für 15 Minuten ...

Jetzt ging es an den Einbau der vielen Kleinteile und die Neuverkabelung der elektrischen Anlage. Eine mühselige Detailarbeit, bei der man kein rechtes Vorankommen erkennt. Geduld muß man haben ...

Als ich das erstmal den Zündschlüssel umdrehte und den Anlasser betätigte – tat sich nichts. Welche Enttäuschung! Wir gingen der Sache nach und entdeckten schließlich einen Riß im Vergaserschwim-

mer. Er wurde gelötet, der Vergaser wieder zusammengebaut – dann erfolgte ein neuerlicher Startversuch. Jetzt sprang die Maschine zwar an, stotterte aber, brachte keine Leistung. Es knallte aus dem Auspuff, was das Zeug hielt. Klarer Fall: falsche Steuerzeiten! Also Steuerkette runter, wieder richtig auflegen, neuer Versuch. Jetzt war alles in Ordnung – der Vierzylindermotor lief wie ein Uhrwerk.

mal wurde die Karosserie lackiert und zwischendurch immer wieder naß geschliffen. Diese Arbeiten führte ich selbst durch, erst den Deckauftrag ließ ich bei einem Lackierer vornehmen. Die Acrylschicht wurde zuletzt mit einem Klarlack überzogen. Dennoch war ich enttäuscht,

traterst mit dem Anfügen aller Chromzierleisten, Fenstereinfassungen, Türgriffe ein. Der Wagen sah jetzt endlich wirklich manierlich aus!



Der sonore Ton war Musik in meinen Ohren. Noch lange nicht waren die Arbeiten an meiner Cabrio-Limousine beendet. Zehn-

als der Wagen mit seinen vierzehn Lack-schichten vor mir stand. Ich hatte mir das Ergebnis ganz anders vorgestellt. Aber ich war nur das Opfer einer unter Oldtimerbesitzern bekannten Täuschung: Die Wirkung der tadellos lackierten Karosserie

Die Restaurierung eines solchen Fahrzeugs erfordert schon viel Optimismus. Aber die Substanz des Wagens war besser, als zunächst angenommen. Die Sache lohnte sich!

Restoration of this 1936 Citroën required a lot of courage. Substantially sound, the car proved to be better than one would have thought at first glance ...



## Ein alter Citroën wird wieder jung



Stolz war ich auf die tadellos erhaltenen Scheinwerfer, die neu verchromt worden waren und als Fernlicht-Kontrolle einen kleinen, roten Kopf auf der Oberseite hatten. Anfänglich war ich der Meinung gewesen, daß eine Neuverchromung nicht nötig wäre – ich korrigierte diese Ansicht aber schnell.

### Material nicht rechtzeitig bestellt

Die Innenausstattung des Wagens sowie das Verdeck wurden bei einem Sattler neu angefertigt; auch die Holzrahmen der Sitze und die Federkerne waren zu erneuern. Meine Geduld wurde wieder einmal auf eine harte Probe gestellt, weil ich die Polstermaterialien viel zu spät bestellt hatte – und zwar in England. Letztendlich war alles da, die Arbeiten gingen der Vollendung entgegen. Das hellgraue Verdeck, die hellgrauen Sitze standen dem hell- mit dunkelblau lackierten Wagen ausgezeichnet.

Ein letztes Problem ergab sich mit dem Rahmen der Windschutzscheibe. Vier verschiedene probierte ich aus, ehe alles

### Böse Überraschung bei der Probefahrt

Meine erste Probefahrt machte mich zwar stolz, dennoch hatte ich ein seltsames Gefühl in der Magengegend. Viel zu glatt war die Fahrt durch die Stadt verlaufen – als der Motor plötzlich seinen Dienst versagte. Der Wagen blieb stehen. Ich startete, startete – und sah plötzlich Flammen. Sofort sprang ich aus dem Auto, lief auf die andere Straßenseite zu einer Tankstelle, holte einen Feuerlöscher. Der sich als unbrauchbar erwies, als ich ihn ansetzte – zum Glück aber waren die Flammen schon weniger geworden, verlöschen ganz. Außer ein paar Blasen auf der Motorhaube hatte der Brand keine Spuren hinterlassen. Ich hatte noch einmal Glück gehabt. Seitdem hat ein Feuerlöscher bei mir seinen festen Platz im Wagen!

Was war geschehen? Wieder war der Schwimmer die Ursache des Übels gewesen. Benzin war ausgetreten, hatte sich am heißen

her den Vorzug genossen, mitgenommen zu werden . . .

Die Freude am Oben-Ohne-Fahren können nur wenig Besitzer eines Citroën Traction Avant erleben. Die zweisitzigen Cabriolets sind selten genug, aber eine Cabrio-Limousine mit allen Vorzügen des großen, geschlossenen Wagens und auch denen des offenen Tourers ist noch seltener zu sehen. Dieses Modell war nie offiziell im Citroën-Angebot; man mußte es sich bei Spezialfirmen umbauen lassen. Auf Wunsch arrangierte das auch der Händler für seine Kunden; da aber TA-Cabrio-Limousinen so gut wie nie zu sehen sind, hat man von dieser Möglichkeit früher offenbar nur wenig Gebrauch gemacht.



paßte – es gab da doch größere Unterschiede bei den einzelnen Traction-Avant-Modellen, als ich in meiner Unkenntnis angenommen hatte.



Als Cabrio-Limousine ist der 7 CV ein besonders seltenes Auto. Den Wagen gab es nicht ab Werk, den Umbau nahmen Karosseriefirmen vor.

The sun-roof saloon was never offered by the factory. Citroën garagistes and coach-builders converted production saloons to customers order.

Auspuffrohr entzündet. Der Fehler wurde behoben – und die nächste Probefahrt verlief ohne Zwischenfälle. Mittlerweile habe ich mit meinem Citroën viele tausend Kilometer zurückgelegt und eine Menge Veteranenrallies mitgefahren, zu meinem und zum Vergnügen aller, die bis-