

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

1/2005

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Walter Homberger

J.- C.- Heer-Strasse 25
8635 Oberürnten
P 055 241 21 81
walter.homberger@hombitrading.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Udo Kenkel

Birkenweg 50
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
P 052 315 27 02
Fax 052 213 71 74
jutzosm@bluewin.ch

West

Ernst Mühlheim

Leimbachstrasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.ernst@bluewin.ch

Süd

Koni Fisch

Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23
kfisch@neodress.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
G 01 930 05 54

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
rbm01@bluewin.ch

Hans Ettlin

Grünastrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
G 031 963 66 66

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15

Hans Brunner

Oberseestrasse 56
8640 Rapperswil
P 055 211 13 08
G 055 211 17 77
rep-service@bluewin.ch

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
N 079 466 00 79
videopeti@freesurf.ch

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
G 061 925 02 31
fritz.mueller@abbott.ch

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6
8492 Wila
P 052 354 03 21
G 052 385 41 04
ruedi.burri@tele2.ch

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86



INHALT

Inhalt.....	1
Rodage.....Walter Homberger	2
Neujahrgrüsse	5
Protokoll Generalversammlung 2005	9
Jahresrechnung 2004..... Udo Kenkel	14
Inserate.....	15
ICCCR-Artikel	16
Steuerrad abgebrochen !!.....Caspar Türlér	17
Géniales.. Citroën!.....Walter Homberger	21
Inserate.....	24
Überraschung in Neuseeland	25
Inserate.....	27
Überfall	31
Technik.....Daniel Eberli	35
Inserate.....	40
André Citroën (1)	41
Unfälle und Verbrechen	47
Ausblick	48
Impressum	48

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

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

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

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



RODAGE

Das Wort des (neuen) Präsidenten

Liebe Clubmitglieder

Es ist das erste Mal, dass ich euch an dieser Stelle als neuer Präsident des Citroën Traction Avant Club mit einem Vorwort in unserem «Heftli» begrüßen darf. Das will ich auch jeweils weiterhin unter dem Titel «Rodage» tun, den mein Vorgänger eingeführt hat und der bestens zu unserem Hobby passt.

Ueber meine einstimmige Wahl anlässlich der Generalversammlung vom 30. Januar 2005 in Nottwil habe ich mich sehr gefreut. Ich danke euch für das Vertrauen, das ihr mir damit entgegenbringt.



Auf meine neuen Aufgaben im Club, die dieses Amt mit sich bringt, freue ich mich ebenfalls. Ich weiss zwar, dass es nicht leicht sein wird in die Fussstapfen von Hans Georg Koch zu treten. Da er aber weiterhin im Vorstand als Aktuar und Redaktor seinen guten Rat und sein umfassendes Wissen einbringt, kann eigentlich nichts schief gehen. Zudem kann ich auf die wertvolle Hilfe und aktive Unterstützung aller übrigen Vorstandskameraden zählen. Die grosse Erfahrung und bewährte Mitarbeit unserer regionalen Vorstandsmitglieder ist für mich ein weiterer positiver Aspekt, der mich zuversichtlich stimmt, dass wir auch weiterhin mit attraktiven Ausfahrten und Clubveranstaltungen rechnen können.

Da zur Zeit das Winterwetter nicht gerade zu Fahrten mit unseren Oldtimern einlädt, gehen die Vorbereitungen für die diversen Jahresveranstaltungen 2005 umso zügiger voran. Im Besonderen wird dieses Jahr die Fahrzeug - und Clubpräsentation, anlässlich der Ausstellung A.U.T.O im Verkehrshaus Luzern, vom 18. bis 24. April, unseren Clubterminkalender prägen. Die initiativen Organisatoren der Region Süd haben bereits wichtige Vorarbeiten geleistet und ein überzeugendes Konzept auf die Beine gestellt. Ich bin sicher, dass mit diesem Anlass einem breiteren Publikum viel Interessantes und Wissenswertes über die Traction und unsere damit zusammenhängende Leidenschaft vermittelt werden kann. Schon jetzt danke ich allen Clubmitgliedern, die ihre Fahrzeuge zur Verfügung stellen werden und uns ihre tatkräftige Mitarbeit zugesagt haben.

Sicher werden auch die übrigen, regionalen Ausfahrten im Sommerhalbjahr wiederum auf euer Interesse stossen und euch dazu animieren an der einen

oder anderen, oder gleich an allen, teilzunehmen. Die jeweils in der Vorbereitung engagierten Clubkameraden freuen sich bestimmt über eine rege Teilnahme. Ich jedenfalls werde versuchen möglichst oft dabei zu sein und auch die regelmässig stattfindenden Stammtische in den verschiedenen Regionen hie und da besuchen.

Wenn diese ersten CTAC-Mitteilungen bei euch ins Haus flattern, halte ich mich bereits auf der anderen Seite der Welt auf und versuche dort, dass mir kein Känguru unter die Räder kommt! Ich werde während unserer diesjährigen Reise einige australische Citroën Enthusiasten, die am ICCCR in Interlaken teilgenommen haben, in Melbourne treffen und am Schluss unseres Programms in West Australien am nationalen Citroën-Treffen, genannt Cit-In, dabei sein. Sicher kann ich euch dann im nächsten Heft über meine Erlebnisse dort einiges berichten.

Mir bleibt noch, euch allen ein erfolgreiches Jahr zu wünschen mit möglichst zahlreichen und pannenfreien Traction-, oder auch Propulsion Arrière-Ausfahrten. Ich hoffe, möglichst viele von euch im Laufe dieses Jahres wieder zu treffen.

Euer Walter Homberger (Hombi)
Präsident CTAC



Ein Bild von der Amtsübergabe anlässlich eines Nachtessens am 21.2.2005

TREFFEN UND TERMINE

24. 4. 2005 Treffen Süd, Clubpräsentation im Verkehrshaus Luzern
anlässlich der Ausstellung A.U.T.O.
19. 6. 2005 Treffen Ost
14. 8. 2005 Treffen West (mit Club 34-57)
25. 9. 2005 Treffen Nord

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate:
27.4., 29.6., 24.8. (vorverschoben), 26.10. 2005
Mittwoch Abendfahrt: 6. 7. 2005
Samstag-Grillabend 20. 8. 2005
Jahresschlusshöck 10. 12. 2005
- Zentralschweiz Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat: 30.3.05, 27.4.05,
25.5.05, 29.6.05, 27.7.05, 31.8.05, 28.9.05, 26.10.05
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 2./3. 4. 2005 OTM, Oldtimer und Teilemarkt, Fribourg (www.rais.ch)
24. 4. 2005 Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
24. 4. 2005 Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
5. 5. 2005 Oldtimertreffen aller Marken, Race-Inn, Roggwil
- 14./15. 5. 2005 OiO, Oldtimer in Obwalden (www.o-io.ch)
- 27.-29. 5. 2005 25 Jahre Oberländer Autofreunde, Uetendorf (033 222 54 42)
29. 5. 2005 Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
29. 5. 2005 Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
- 4./5. 6. 2005 Oldtimermarkt Basel (Zeughausareal)
- 18./19. 6 2005 Vehikel-Event Brunnadern (071 377 20 83)
26. 6. 2006 Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
26. 6. 2006 Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
31. 7. 2005 Langenthaler Oldtimertreffen Flugplatz Bleienbach
31. 7. 2005 Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
- 3./4. 9. 2005 OMu, Oldtimer Messe Usnter

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

Redaktionsschluss für Heft 2/2005:

4. 5. 2005



Mit voller Kraft ins neue Jahr!

Ein historisches Foto der Schiffsbauhalle von Escher-Wyss (heute vom Schauspielhaus Zürich genutzt) ziert die Neujahrskarte unseres Vizepräsidenten Rudolf Weber. Sie zeigt den Bau des Dampfschiffs Etzel anno 1934.



Shane Harris schickt uns diese einzigartige Neujahrskarte aus Australien. Sie zeigt die «Glasshouse Mountains» (ca. 100 Meilen nördlich von Brisbane) gesehen durch seinen roten 2CV

NEUJAHRGRÜSSE

Die Aufforderung unseres Clubmitgliedes Marc Oesterle fürs Jahr 2005 mit diesem atemberaubenden Unfallbild eines Citroën C6 von 1931 oder 1932.



Von Guido Soland habe ich das untenstehende Gedicht zum neuen Jahr erhalten. Er hat sicher noch einiges vor im 2005, wie die Foto vermuten lässt.

Es schliesst sich die Tür, von 2004,
 Das Welttreffen war toll,
 mein Citroënhertz ganz einfach voll.
 Mit Wehmut denke ich zurück,
 an den August im Citroënglück.
 Von ganz weit sie sind gekommen,
 nach 4 Tagen wie davongestrommen.
 Doch wechls kann ich davon träumen,
 wie sie Unterlahrens Strassen schäumen.
 Das nächste Jahr wird auch wunderbar
 dann der, die DS feiert 50 Jahr!

GS



OLDTIMER & TEILE MARKT

SCHWEIZ
FRIBOURG



mit P+R



2.+3. APRIL 2005

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00



16. CLUB-SHOW

Alfa Romeo – American Car Racing Team – Austin Morris
Wolseley – Borgward – Honda – IDEALE DS+CX
Land Rover – Lincoln – Mitsu – Mustang – Renault Dauphine
Simca – Studebaker – Triumph – Vespa (VW)

Verbände: **FAM/FAAS/FSVA/SDHM**

JUBILAUMS-ATTRAKTIONEN
Sonntag: Oldtimer-Fahrzeugausstellung
15.00 h Corso durch Fribourg



**Grösste Internationale
Oldtimer-Messe der Schweiz!**

OTM, Telefon 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10
www.oldtimer-teilemarkt.com, E-Mail: ctr@bluewin.ch



NEU!! NEU!!



Oldtimer-Messe Uster (OMU) 2005

(3./4. September 2005 – Samstag/Sonntag)

Ort: Landihalle und Stadthalle Uster ZH
(Autobahnausfahrt Uster West und 5 Minuten vom S-Bahnhof)

Was? Oldtimer-Ausstellung (Autos + Motorräder)
(Verkauf, Präsentation, Handel, Tausch)

Teilemarkt/Messestände (ein Muss für alle Oldie-Freunde!)

Werkzeuge, Maschinen, Geräte, Zubehör

Sonderschau/Club-Präsentationen

Wettbewerb (Frauen-/Kinder-Programm)

"Oldtimer-Beiz"

(Musik am Samstagabend/Sonntags-Frühshoppen)

Oldtimer-Corso (mit externen Fahrzeugen)

(nur bei schönem Wetter!) usw. usw. usw.

Messe-Öffnungszeiten: Samstag, 3. September 2005 von 9 – 18 Uhr
Sonntag, 4. September 2005 von 9 – 17 Uhr

Für Aussteller: frühzeitige Anmeldung empfehlenswert!

Infoline: OK OMU 2005 c/o Presse- + PR-Büro Peyer
Postfach 2250, 8645 Jona SG
Tel. 055 212 84 04 (Büro) – Tel. 055 212 13 45 (Privat)
Fax 055 212 97 74 (Büro) – Natel: 079 246 62 31
E-Mail: peyer.presse@bluewin.ch (Vermerk: OMU 2005)

Da muesch debi si!!

SPONSOREN willkommen!

SPONSOREN willkommen!

PROTOKOLL GENERALVERSAMMLUNG 2005

Sonntag 30. Januar 2005, 10.00 Uhr Paraplegiker-Zentrum Nottwil

Anwesend: 50 stimmberechtigte Mitglieder
Vorsitz: Präsident, Hans Georg Koch
Protokoll: Koni Fisch

Verhandlungen

1. Begrüssung

Um 10.05 Uhr eröffnete unser Präsident die GV, im uns bekannten Multimediaalraum des Paraplegikerzentrum. Nach der Begrüssung der Anwesenden wurden sofort die anliegenden Geschäfte in Angriff genommen. Die Traktandenliste, gemäss frühzeitiger Veröffentlichung im Heft 6/04, wurde von der Versammlung genehmigt und ohne Ergänzung gutgeheissen.

2. Wahl der Stimmenzähler, Wahl des Tagespräsidenten

Gemäss Vorschlag des Präsidenten wurden Georg Wauschkuhn und Marc Oesterle von der Versammlung als Stimmenzähler bestimmt. Zum Tagespräsidenten wurde, wie an der letzten GV, wiederum Ernst Mühlheim vorgeschlagen und gewählt.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Mit einer ausgezeichneten Photopräsentation hat uns Hans Georg Koch die Höhepunkte des letzten Vereinsjahres nochmals in Erinnerung gerufen. Die Vielfalt der gelungenen Veranstaltungen bezeugt ein gut funktionierendes Vereinsleben.

4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 25. 01. 2004

Das durch Koni Fisch verfasste Protokoll wurde im Clubheft 1/04 abgedruckt. Das Schreiben wurde von der Versammlung einstimmig genehmigt und die geleistete Arbeit des Verfassers verdankt.

5. Kassabericht

Udo verliert ohne Anzeichen von Amtsmüdigkeit, jedoch unter sichtlichem Verschleiss, hervorgerufen durch die Revisoren, die Jahresrechnung. Vielen Dank Udo für Dein Durchhaltevermögen. Unser Vertrauen ist Dir noch viele Jahre zugesichert.

Die Jahresrechnung mit Einnahmen von CHF 23'625.60 und Ausgaben von CHF 25'261.50 schliesst mit einem Verlust; halt da stimmt doch etwas nicht? Ach ja!!! – Ausgabenüberschuss von CHF 1'635.90 ab. Das Vereinsvermögen per 31.12.2004 beträgt auf jeden Fall immer noch beachtliche CHF 47'620.43.

Mit Applaus wurde die Rechnung von der Versammlung verabschiedet.

6. Revisorenbericht

Der Revisorenbericht wurde von Flemming Gubler vorgelesen und zur Genehmigung vorgeschlagen. Die genauen Kontrollen der Jahresrechnung durch Udo's Folterknechte (sprich Revisoren) ergaben keine Beanstandungen.

Den Revisorenbericht hat die Versammlung einstimmig abgenommen und dem Kassier Udo Kenkel und dem Vorstand Décharge erteilt.

Als Höhepunkt und Dankeschön für seinen unermüdlichen Einsatz kassierte unser Rechnungsführer von Albi Schorta eine Schraube zum Festigen der Klubfinanzen.

7. Wahlen

Rücktritte:	Präsident	Hans Georg Koch
	Vizepräsident	Walter Homberger
Wahl-Vorschläge:	Präsident	Walter Homberger
	Vizepräsident	Ruedi Weber
	Redaktor / Aktuar	Hans Georg Koch
	Regional-Vorstände	Keine Mutationen

Der Tagespräsident Ernst Mühlheim übernimmt nun die Leitung der Versammlung und waltet seines Amtes.

Die Wahl des neuen Präsidenten ist seine Aufgabe. Der Vorschlag von Walter Homberger hatte keine Gegenkandidatur. Womit eine Kampfwahl hinfällig wurde. Bevor überhaupt eine Abstimmung statt fand, wurde Walter Homberger mit Applaus in sein Amt aufgenommen. Seine Wahl ins Amt des Präsidenten hatte er auch umgehend angenommen und versprochen, fast so gut wie sein Vorgänger Hans Georg Koch den Verein zu führen.

Die anderen vorgeschlagenen Mitglieder werden von der Versammlung gewählt und die bisherigen Regionalvorstände werden mit Applaus bestätigt.

Zum Abschied aus dem Präsidentenamt hatte Udo Kenkel mit einem Rückblick die Ehrung von Hans Georg Koch und seiner Ehefrau Patricia vorgenommen. Mit einer Skulptur in Form von einer Antriebswelle mit Kreuzgelenk eines TA und einer Topfpflanze, welche froh war die Verpackung verlassen zu können, wurde die Zeremonie abgeschlossen.

Koni Fisch ergänzte mit einem Dankeschön, aus der Region Süd, die geleistete Präsidentenarbeit mit einem Paar Nummernschilder zu seinem C7.

Auch der scheidende Präsident wartete mit einem Geschenk an alle Vorstandsmitglieder auf. Eine Sicherheitsweste gehört von nun an in jede TA.

Zu allerletzt hatte auch Dani Eberli noch eine Ehrung, an unseren lang-„imenslang“-jährigen Revisor Flemming Gubler, kund gegeben.

8. Budget 2005

Udo Kenkel verliesst das Budget 2005, mit Einnahmen von SFr. 23'050.- gegenüber Ausgaben von SFr. 24'200.-, vor. Es resultiert ein budgetierter Ausgabenüberschuss (Verlust) von SFr. 1'150.- auf Grund von vorgesehenen Veranstaltungen.

Der Jahresbeitrag wird bei SFr. 70.- belassen.

9. Video „Dünkirchen“ von Ruedi Weber

Mit einem ausführlichen, interessanten und sehr schönen Video von der Reise nach Dünkirchen hat sich unser frisch gewählter Vizepräsident gleich in bester Manier vorgestellt. Als Webmaster ist uns Ruedi Weber bereits seit Jahren bekannt, somit war das Vorstellen eigentlich nur eine Formsache.

10. Mitgliederverwaltung

Ruedi Burri musste sich für diese GV entschuldigen, somit präsentierte uns Hans Georg Koch die aktuellen Zahlen und Statistiken bezüglich Mitglieder und Fahrzeuge. Zur GV haben wir 341 Mitglieder und 311 Fahrzeuge registriert. Für Interessierte kann die Aufteilung jederzeit bei unserem Aktuar eingesehen werden.

11. Bericht des Webmasters

Ruedi Weber verblüffte uns wiederum mit eindrücklichen Zahlen über die Internetaktivitäten. Er schrieb 11 News Letters mit 94 Hinweisen und 39 Artikeln. Es gab auf unserer Home Page www.tractionavant.ch rege Aktivitäten vom In- sowie vom Ausland. Genaue Eckdaten sind wiederum bei unserem Aktuar einsehbar. Ruedi Weber hat auch einige neue Trends für das folgende Vereinsjahr vorgesehen.

- Treffenanmeldungen per E-Mail
- E-Mail-Verkehr zwischen CTAC-Mitgliedern
(wegen Missbrauch, Passwort notwendig, erhältlich bei Ruedi Weber)
- Informationen – Abruf per E-Mail (- dito -)
- Photoversand an Ruedi Weber – nur Einzelbilder
- Werbung im Internet (wird noch geklärt)

Unser Webmaster schliesst seinen Bericht mit der Ankündigung zur Organisation einer Reise nach Wien. Die Beteiligung wäre limitiert, Interessenten melden sich bei Ruedi Weber.

12. Bericht des Clubheftredaktors

Hans Georg Koch berichtet über seine ersten Erfahrungen als Redaktor. Seine Arbeit konnten wir im Jahr 2004 in 5 Heften und einem Sonderheft zum 13. ICCCR auf 362 Seiten begutachten. Unser Redaktor verdankt alle Berichte und Photos die ihn im Verlauf seiner 1. Legislaturzeit erreicht haben. Hans Georg Koch ermuntert uns auch künftig rege an seiner Arbeit teilzunehmen, sodass immer genügend Material zur Verarbeitung für ihn vorliegt.

Die Clubhefte erscheinen jeweils ca. 3 Wochen nach Redaktionsschluss.

13. Treffendaten 2005 / 2006

Diese Daten sind auf Seite 4 in diesem Heft publiziert.

Ein Anlass ist besonders zu erwähnen – CTAC im Verkehrshaus Luzern – vom 18. – 24. April 2005

Dieser Anlass wird von dem Vorstand Region „Süd“ organisiert in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus Luzern.

Das Konzept verspricht verschiedene Aktivitäten durch die Woche. Am Wochenende Samstag und Sonntag ist es ein offizielles Clubtreffen Region „Süd“ mit Apéro und gemeinsamen Mittagessen.

Auch der Vorstand Region „Süd“ braucht für diesen Anlass Helfer, darum haben wir an der GV bereits Listen zirkulieren lassen. Weitere Interessenten melden sich bei einem der Vorstandsmitglieder Region „Süd“.

14. Organisationskomitee „30 Jahre CTAC“

Vom 9. – 11. Juni 2006 feiert der CTAC sein 30 jähriges Jubiläum.

Dieser Anlass wird durch den Vorstand der Region „Süd“ organisiert.

Josef Burri leitet das Organisationskomitee und hat schon sehr viel Vorarbeit geleistet. Mit der Mehrzweckhalle Ruswil wurde ein geeigneter Standort gefunden. Die ganze Infrastruktur ist für diesen Anlass wie zugeschnitten. Josef Burri konnte schon die ersten Verträge zur Absicherung des Zeitpunktes unterschreiben. Der Standort für diesen Anlass wurde deswegen bereits an der letzten Vorstandssitzung im November 2004 beschlossen. Auch hier lassen wir mit verschiedenen Höhepunkten aufwarten. Hans Georg Koch hat mit diversen Bildern die Region mit Umfeld schon mal bekannt gemacht.

15. Varia

Es sind folgende Anträge eingegangen.

- Rücktritt: Der Rücktritt als Co-Webmaster von Caspar Türlér wird der Versammlung bekanntgegeben
- Josef Burri: Antrag Passiv-Mitglieder konnte an der GV nicht behandelt werden. Dieser Antrag hat eine Statutenänderung zur Folge und muss deshalb regulär traktandiert werden.
- Daniel Eberli: Mit Bildern hat Dani seinen beliebten Reparaturkurs schmackhaft gemacht. Es finden 2 Kurse im April 05 statt.
- H.P. Rubitschon: Hans-Peter präsentierte uns nochmals einen Rückblick auf das 13. ICCCR 04 in Interlaken. Er überbrachte den Dank des 13. ICCCR 04 für die geleistete Arbeit an den CTAC. Die Finanzen sind noch nicht ganz bereinigt, geben jedoch zu Optimismus Anlass. Es wird eine DVD und Video über diesen Anlass hergestellt, um die Höhepunkte nochmals und immer wieder erleben

zu können. Daniel Eberli ist in Vorbereitung eines Buches über diesen unvergesslichen Anlass mit all den Citroenalen-Höhepunkten.

- Daniel Eberli: Dani dankte Hans-Peter Rubitschon für seinen Einsatz und die Organisation anlässlich des 13. ICCCR 04.
- Hans Ueli Oehrli: Auch Hans Ueli dankte Hans-Peter Rubitschon für seinen Einsatz zum 13. ICCCR 04 mit treffenden Sprüchen nach seiner humorvollen Art.
- Werner König: Die Oldtimer-Messe Uster 2005 findet am 3./4. Sept. 2005 statt. Werner hat diese Messe kurz vorgestellt. Sein Vorschlag ist den CTAC eventuell zu präsentieren.
- Ruedi Jutz: Die Region Nord organisiert verschiedene Anlässe für alle. Er macht auch auf den Stammtisch aufmerksam. Die Daten sind im Clubheft publiziert.
- Marc Oesterle: Ein aussergewöhnlicher Dampfschifftransport nach Yverdon ist für dieses Jahr vorgesehen. Wer Interesse hat meldet sich bei Marc.

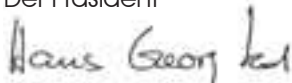
16. Abschluss der GV

Die Sitzung wurde um 13Uhr15 durch den Präsidenten abgeschlossen.

17. Video-Rückblick auf das Clubjahr von Peter Weber

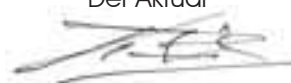
Obwohl Peter Weber sich für diese GV entschuldigen musste hat Hans-Peter Rubitschon eine DVD mitgebracht. Eine Zusammenfassung vom 13. ICCCR in Interlaken wurde den Teilnehmern vorgeführt.

Der Präsident



Hans Georg Koch

Der Aktuar



Koni Fisch

JAHRESRECHNUNG 2004

Ertrag

Mitgliederbeitrag		21,650.00
Gönnerbeiträge		167.25
Inserateerlös		1,050.00
Klubartikelverkauf / div. Erträge		275.00
Zinserlös		483.35
		<hr/>
		23,625.60
		<hr/>

Aufwand

Drucksachen	5,821.05
Spesen	3,600.40
Bücher/Zeitschriften	491.95
Treffenspesen	4,923.00
Treffenspesen/ 13.ICCCR	6,822.50
Dachverband	875.00
übr. Verwaltungsaufwand	2,727.60
	<hr/>
	25,261.50
	<hr/>

Ausgabenüberschuss	-1,635.90
---------------------------	-----------

Bilanz

Aktiven

Bank		48,475.38
Beteiligungen		201.00
Debitoren		1,330.20
		<hr/>
		50,006.58
		<hr/>

Passiven

Kreditoren	2,386.15
	<hr/>
	2,386.15
	<hr/>

Vereinsvermögen am 31.12.2004	47,620.43
--------------------------------------	-----------

Bilanzsumme	50,006.58
--------------------	-----------

Vermögensveränderung

Vereinsvermögen am 31.12.2003	49,256.33
Ausgabenüberschuss 2004	-1,635.90
	<hr/>
Vereinsvermögen am 31.12.2004	47,620.43

Belp, den 31.12.2004

Bei uns steht seit ca. 30 Jahren ein Citroen Schwan mit der Chassis-Nr. 292 962 Das Fahrzeug wurde bei uns total abgelautet und neu aufgebaut vor einigen Jahren. Der Motorblock ist "neu". Leider wurde das Fahrzeug nicht ganz fertig gestellt, die Teile sind aber alle vorhanden.

Wir haben während 28 Jahren Citroen's verkauft, sind aber seit 1996 nicht mehr Citroen Vertreter daher haben wir auch keinen Bezug mehr zu diesem Fahrzeug. Wir haben keine Preisvorstellung, sind offen für ein anständiges Angebot von einem Liebhaber dieser Marke. Unseres Wissens gibt es nicht viele Exemplare dieses Modells. Der Fz Ausweis ist vorhanden, wurde am 9.5.79 annulliert. (1. Iv. 07.77 gebraucht) letzte MFK 07.77

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, kontaktieren Sie uns für weitere Angaben.

Kurt Jäger
Auto-Jäger AG
Hauptstrasse 134
CH-7075 Churwalden
Tel. 081 382 11 06
Fax. 081 382 18 88



13th ICCCR Switzerland, Interlaken, 13.-15.8.2004

Bestellformular – Order form – Bulletin de commande

www.icccr.org/shop_de.html

Sämtliche Artikel tragen das Logo des Anlasses und / oder „13th ICCCR“ – All articles bear the official logo of the event and / or „13th ICCCR“ – Tous les articles portent le logo de l'événement et / ou „13th ICCCR“

Bitte kreuzen Sie die Boxen an – Please tick the boxes – Cochez ici s.v.p.

Artikel Article Article	Farbe, Grösse Colour, Size Couleur, Taille	Stückpreis Price p.p. Prix pièce	Anzahl Quantity Nombre	Total <input type="checkbox"/> CHF <input type="checkbox"/> EUR
T-Shirt Farbdruck colour print imprimé couleur	<input type="checkbox"/> Weiss – white – blanc <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> Schwarz – black – noir <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Rot – red – rouge <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> Gelb – yellow – jaune <input type="checkbox"/> XL	15 EUR 20 CHF		
Sweat-Shirt Farbdruck colour print imprimé couleur	<input type="checkbox"/> Weiss – white – blanc <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> Schwarz – black – noir <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> Rot – red – rouge <input type="checkbox"/> L <input type="checkbox"/> Gelb – yellow – jaune <input type="checkbox"/> XL	35 EUR 50 CHF		
Cap – Mütze Mugnette	<input type="checkbox"/> Weiss – white – blanc (one size) <input type="checkbox"/> Schwarz – black – noir	7 EUR 10 CHF		
Citroën Plurid Modell, 7cm	<input type="checkbox"/> Silber – silver – argent <input type="checkbox"/> Orange – orange – orange <input type="checkbox"/> Hellgrün – pale green – vert clair	2 EUR 3 CHF		
Citroën Plurid Set	3 Plurid Modelle, je 1 pro Farbe 3 Plurid models, 1 colour each 3 modèles Plurid, couleurs assorties	5 EUR 8 CHF		
Taschenmesser – Pocket Knife Couteau de poche	Victronox „Camper“, 13 Funkt. / Tools, rostfrei – stainless steel – anti-rouille, 9cm	16 EUR 25 CHF		
Poster – Affiche A1	84 x 60 cm, Farbdruck – colour print – imp. couleurs	10 EUR 15 CHF		
Poster – Affiche A0	120 x 90 cm, Farbdruck – colour print – imp. couleurs	15 EUR 20 CHF		
Book Book Livre	<input type="checkbox"/> Bin interessiert, bitte kontaktieren Sie mich – I am interested, please contact me – je suis intéressé, veuillez me contacter	<i>Erscheinung und Preis werden bekannt gegeben – Publication and price to be announced</i>		
DVD	Best of 13th ICCCR Interlaken 2004 Film 60 min.	20 EUR 30 CHF		
Video VHS	Best of 13th ICCCR Interlaken 2004 Film 60 min.	20 EUR 30 CHF		
Plaque Rally Badge	Aluminium bedruckt – printed – imprimé 50 x 20 cm	7 EUR 10 CHF		
+ Versand + Delivery + Livraison	<input type="checkbox"/> Schweiz – Switzerland – Suisse <input type="checkbox"/> Ausland – other countries – autres pays	10 CHF 10 EUR		
TOTAL	Incl 7.6% Mwst – VAT – TVA			

Name - Surname - Nom:	Vorname - First Name - Prénom:
Adresse:	PLZ Ort Land – ZIP City Country – NPA Ville Pays:
E-mail:	Fax / Tel:
<input type="checkbox"/> Berner Kantonalbank, Konto Nr. 16.250.197.6.27 (Clearing Nr. 79050, Swift KBBE33322)	<input type="checkbox"/> EC/MC <input type="checkbox"/> Visa Card Nr:
<input type="checkbox"/> Postchèque Konto Nr. 90-774772-4	Verfall – Expiry – Valide à:
Datum, Unterschrift / Date, Signature:	

Versand nach Zahlungseingang – delivery after receipt of payment – livraison après réception du paiement

Ein senden an – send to – envoyer à

Shop 13th ICCCR, Postfach 69, CH-8411 Winterthur, Fax No: +41 (0)52 364 21 62

LENKRAD ABGEBROCHEN !!

Radlos in Interlaken

Oder: vor Immitaten wird gewarnt!

Das 13. ICCCR in Interlaken wird mir persönlich nicht zuletzt dadurch in Erinnerung bleiben, dass ich es mit meiner Traction nur unter unerwartet erschwerten Bedingungen zurück nach Hause schaffte. Wie ihr mir beipflichten werdet sind Räder etwas vom Wichtigsten an einem Auto. Man gibt auch entsprechend Acht auf Reifendruck, Profil etc. - und verschwendet dabei keinen Gedanken auf das sechste Rad am Wagen, das Steuerrad. Wie bei den 5 anderen ist auch hier "gutes Rad" teuer, oder anders gesagt: wo an der Qualität gespart wird geschieht dies auf Kosten der Sicherheit. Doch wer kann das schon von aussen beurteilen?

Leider war ich mir als frisches CTAC-Mitglied am belgischen ICCCR, wo ich beim CTA-Service Holland ein neues, schwarzes Steurrad erstand, noch nicht bewusst, dass es auf dem Markt für Oldtimerteile auch Immitate und schlecht gemacht aber perfekt präsentierte Nachahmungen gibt. Bei einem "unbelasteten" Teil macht das nicht viel aus, z.B. wenn an einer Türfalle die Verchromung allzu früh abblättert. Im Fall eines Steuerrades, das doch einigen Kräften standhalten muss, kann unsolide Machart aber zu ernsthaften Schwierigkeiten führen.

Als Neuling entsorgte ich das graue Original-Steuerrad von 1955, denn es hatte einige unschöne Risse. Zwar war es stabil und hatte Patina, doch das glänzende schwarze Steurrad musste her, nur schon um mein Traction-Cockpit aufzuwerten. Allerdings war es für rund 160 Franken auch nicht etwa ein Dumping-Angebot, aber ich vertraute dem Händler mit seinem grossen Stand und nahm es neben neuen Michelin-Pneus als Trophäe zurück in die Schweiz.

Das schwarze Steurrad hielt sich sechs Jahre ordentlich, bis zum Frühling 2004. Etwas weich fühlte es sich immer schon an, aber ich schenkte dem nie sonder-

liche Beachtung. Vielleicht lag es ja daran, dass nur zwei Speichen vorhanden waren und die Lenkräder durch fehlende motorische Unterstützung generell grösser ausfielen? Diesen Frühling schliesslich bildeten sich auch an diesem zweiten Steuerrad Risse und es liess sich noch etwas mehr biegen.

Als ich dann in Interlaken während der ICCCR-Hektik in einer Kurve das Steurrad recht



forsch herumriss, knackte es plötzlich vor mir. Zum Glück konnte ich ohne Probleme anhalten. Das durfte doch nicht wahr sein?! Es sah ganz so aus, als hinge mein Steuer an der linken Seite bloss noch am Gummiüberzug - rechts war es noch in Ordnung. Seit dem Samstagmorgen fuhr ich deshalb nur noch mit grösster Vorsicht, die linke Hand in der Steurradmitte platziert und die rechte gleich daneben am inneren Ende der noch guten Speiche. So übte ich weniger Kraft auf das Steuer aus, aber grosse Abweichungen von der Geradeauslinie waren nur mit Mühe zu schaffen. Ich machte mir zunächst keine grossen Sorgen, denn an einem ICCCR war doch wohl ein passendes Ersatzteil aufzutreiben!

Leider war das nicht ganz so einfach. Ein Rad des gleichen Typs gab es nicht, und ein uraltes hätte nicht in die Halterung gepasst. Dann gab es noch ein sehr schönes Museumstück, das vielleicht ok gewesen wäre, aber eben viel zu teuer. So ging ich fürs erste leer aus und machte - in Anlehnung an den Filmtitel "schlaflos in Seattle" - nun als "radlos in Interlaken" eine unruhige Nacht durch. Wie sollte ich bloss heil nach Hause kommen mit einer Tonne Traction, die sich nur noch widerwillig steuern liess?



Am Montagmorgen fuhr erst einmal zur Garage von Heinz Gutjahr, der während dem ICCCR den Pannendienst übernommen hatte. Er sei froh, dass der Ansturm vorüber sei, meinte er. Ein 2CV aus Portugal sei ihm besonders in Erinnerung geblieben: er selber hätte sich mit diesem Klappergefährt nicht nach Thun getraut! Ein passendes Traction-Steuerad war bei ihm trotz toll ausgestatteter Werkstatt aber nicht vorrätig. Wir überlegten, ob wir als Notbehelf von einem BX-Steuerad die Schaumschicht wegschneiden und es damit probieren sollten, doch der Erfolg schien ungewiss. Ich rief Albi Schorta an und beschloss, die Fahrt bis zu ihm zu wagen, denn er hatte den richtigen Typ Lenkrad an Lager. André Baumann sah sich die Sache an und applizierte prompt ein breites, gazeverstärktes Montageband, welches er in mehreren Kehren um den Knauf in der Mitte und um die Speichen schlug, so dass die Chose etwas vertrauenswürdig aussah und besser hielt.

Nachdem die wichtigsten Ab- und Aufräumarbeiten auf dem Flugplatz getan waren gestaltete sich die abendliche Fahrt nach Aarwangen relativ unspektakulär, da es auf Autobahnen ja praktisch nur geradeaus geht. Doch Albi brauchte nach der Entfernung des Klebebandes nur einmal kräftig dagegen zu schla-

gen und schon war das Steuerrad ganz hinüber. Das neue ist im Vergleich zum alten stahlhart - es verbiegt sich selbst dann nicht, wenn man auf den Kranz stellt und mit beiden Füßen draufsteht! Zudem verraten zwei kleine, runde "Siegel" (beschriftete Vertiefungen an der Innenseite der einen Speiche), dass man Qualität in der Hand hat. Das ist schön - doch wer weiss wohl, dass man auf solche Merkmale achten kann und soll?



Für den Franzosen Eric Massiet du Biest - der wohl schon vielen Traction-Fans bekannt ist durch seine abenteuerlichen Expeditionen, an denen Horden von "Tracbars" (speziell präpartierten TAs) z.B. durch Australien oder ans Nordkapp brethern - war die Frage nach der Qualität von Traction-Ersatzteilen sozusagen existenziell, betreibt er doch mittlerweile die Organisation dieser Rallies professionell. Er hat

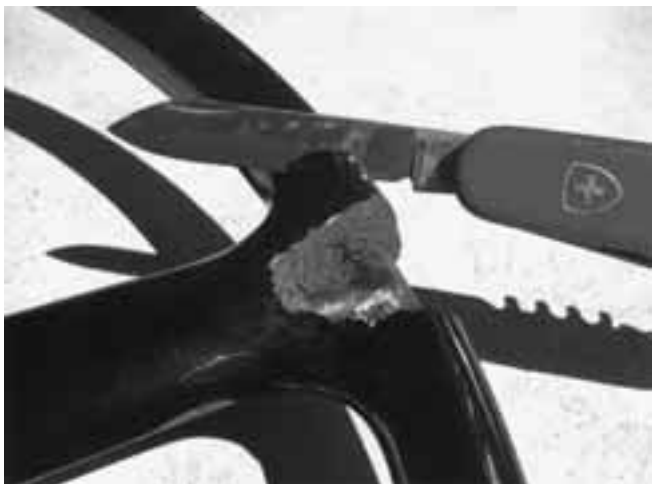
deshalb im Rahmen seiner Aktivitäten rund um die "Guilde Mondiale des Tractionnistes (GMT, siehe www.traction-avant.com) das Gütesiegel "Qualiprod" geschaffen.

Ich muss zugeben, dass ich mir die im Ansatz sicher lobenswerte Sache noch nicht genauer angeschaut habe, doch es ist klar, dass mit diesem Versuch, die Spreu vom Weizen zu trennen, nicht alle glücklich sind. Der Teilehändler Renel zum Beispiel, einer der grossen in Frankreich, beschwerte sich in Interlaken heftig über Massiet's Machenschaften. Gerade im Fall dieser fehlerhaften Steuerräder - offenbar bin ich nicht der einzige Leidtragende - werde sein Name



auf Massiets Websites genannt und ihm so der Ruf ruiniert. Natürlich möchte niemand als Vertreter zweifelhafter oder gar sicherheitsgefährdender Ersatzteile gelten, und ich tue vielleicht auch dem eingangs erwähnten holländischen Grosshändler unrecht, wenn ich ihn hier nenne. Andererseits finde ich, dass ein Händler eine gewisse Verantwortung hat und sich aus ei-

genem Interesse um die Qualität der von ihm angebotenen Teile kümmern sollte. Die Marge war sicher traumhaft - dem Vernehmen nach sollen diese Steuerräder in Indien für ein paar wenige Franken hergestellt worden sein - doch das Risiko für den Ruf des Händlers und natürlich für den Benutzer sind ungleich grösser. Sich bei der GMT anzumelden ist eine Möglichkeit, die andere, sich an versierte Clubkameraden und vertrauenswürdige Spezialisten zu wenden.



Als Beilage einige Bilder des "indischen" Steuerrades. Beim Aufschneiden des Überzugs, was übrigens mit dem Taschenmesser ein Leichtes war, kamen zwei kommune Armierungseisen zum Vorschein, wohl in einem Hinterhof an den Steuerrkranz gelötet. Nur ein Superheld mit "Röntgenblick" hätte das schon beim Kauf bemerkt!

Caspar Türler

GÉNIALES.. CITROËN!

Besuch des Musée Nationale de l'Automobile in Mulhouse/F mit Sonderausstellung «Géniales.. CITROËN!» 15./16. Januar 2005

Durch ein Informationsbulletin unseres Schwesterclubs 34 – 57 habe ich erfahren, dass die welschen Citroënisten bereits im Januar ihre erste Jahresveranstaltung durchführen. Geplant war ein Wochenendausflug nach Mulhouse/F ins Musée Nationale de l'Automobile (Collection Schlumpf) wo noch bis Ende Januar 2005 die Sonderausstellung „Géniales.. CITROËN!“ gezeigt wurde.

Die Teilnehmer aus der Westschweiz fuhrn schon am Samstag ab dem Treffpunkt in Neuenburg gemeinsam über jurassische Nebenstrassen dem Tagesziel Mulhouse entgegen. Dort wurde in einem einfachen Stadthotel übernachtet. Ich fuhr allerdings erst früh am Sonntag Morgen im XM direkt zum Hotel Ibis,



Mulhouse, wo ich noch mit den welschen Teilnehmern das Frühstück einnahm. Dann erfolgte bald der Aufbruch, wollten doch alle schon bei Türöffnung um 10.00 Uhr beim Museum sein. Als sich die kleine Wagenkolonne in Fahrt setzte stellte ich mit Erstaunen fest, dass sich 2 Enthusiasten trotz den winterlichen Temperaturen entschlossen hatten die Fahrt in ihren Traction's unter die Räder zu nehmen!



Pünktlich trafen wir, trotz ein paar unfreiwilliger Umwege durch die noch menschenleere Stadt und über einige nur für Busse vorgesehene Einbahnstrassen, beim Museum ein. Die ca. 30 Personen aus der Schweiz waren an diesem Sonntagmorgen tatsächlich die ersten Gäste, die Einlass begehrten! In der Zwischenzeit hatte sich auch noch Röbi Isler mit 2 Begleitern aus der Deutschschweiz dazu gesellt.

Nach dem Eintritt verteilte sich die Gruppe dann schnell. Jeder ging auf eigene Faust los um die Objekte seiner Begierde aufzusuchen und anzuschauen. Die Präsentation im Museum wurde seit meinem letzten Besuch vor mehr als 10

Jahren ziemlich stark verändert. Obwohl die Fülle der ausgestellten Fahrzeuge immer noch sehr beeindruckt, fand ich die ursprüngliche Anordnung noch überwältigender. Speziell fanden mehrere Teilnehmer, dass es in der Halle mit den schönsten Bugattis sehr dunkel war und diese eigentlich besser ausgeleuchtet sein sollte.



Nach einer Weile trafen wir uns dann aber fast automatisch im Seitentrakt, wo die Spezialausstellung „Géniales...CITROËN!“ untergebracht war. Da waren über 30 Citroën Fahrzeuge von Anbeginn der Produktion bis heute zu bestaunen. Der B2 Autochenille „Scarabée d'Or“ von 1922, ein schöner blauer B10 Conduite Interieure 1925, wie auch ein



C3 Trèfle von 1925 fehlten genauso wenig, wie ein grüner C4 G Roadster 1931 und ein tolles beige-schwarzes C6 E Coupé de Ville 1928. Auch die in Interlaken im Zelt „70 Jahre Traction Avant» gezeigte TA 7A Berline Maquette 1934 und das grüne TA 11B Cabriolet 1939 waren hier vorhanden. Im weiteren waren

auch DS, Ami 6 und die erst 1990 entdeckten Prototypen des 2CV von 1939 zu bestaunen. Neben weiteren Modellen wie GS, SM und CX, machte dann der neue C4 den Abschluss. Die Ausstellungsmacher haben sich viel Mühe gegeben, die einzelnen Typen mit grossen, informativen Texttafeln vorzustellen und viel Wissenswertes über die Marke Citroën zu vermitteln. Der Besuch hat sich auf jeden Fall gelohnt.

Beim gemeinsamen Mittagessen im Museumsrestaurant hatten wir dann nochmals Gelegenheit über das Gesehene zu diskutieren, unsere Fahrzeug-Favoriten bekannt zu geben und das generelle «Rost-und Oel» Gespräch zu pflegen. Kurz



darauf machten sich dann aber die meisten Teilnehmer wieder auf den mehr oder weniger langen Heimweg.

Walter Homberger

Fotos: Hans Georg Koch

*Antiquitäten-Café-Bistro, Lenz bei Lenzerheide
(bekannt für die besten Kuchen und Apfelstrudel)*



*Machen Sie einen Halt, PP vor dem Café. / Besuchen Sie für den Oldtimer-Fahrer mit diesem Inserat. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Brigitte und Max Meier (seit ca. 20 Jahren Mitglied CTAC)*

Das gibt es immer noch!

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

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

Hans Brunner

Reparatur – Service Zürichsee

Tel: 079 | 472 90 91 Fax: 055 | 211 17 78

Der Citroën Traction Avant Club im Verkehrshaus Luzern

vom 18. bis 24. 4. 2005



Im Rahmen der Ausstellung A.U.T.O. gibt das Verkehrshaus Luzern verschiedenen Oldtimerclubs die Möglichkeit, mit einer kleinen Ausstellung auf sich aufmerksam zu machen. Der Citroën Traction Avant Club nimmt die Gelegenheit wahr, sich eine Woche lang mit einigen Autos und viel Information zu präsentieren.

Der Citroën Traction Avant Club präsentiert sich mit einer Ausstellung die sich aus allen gebauten Traction Modellen zusammensetzt, also vom Légère über das Coupé bis zum Commerciale. Daneben werden verschiedene Poster in einem Clubzelt über das Auto und den Club Auskunft geben.

Die Ausstellung wird im Innenhof des Verkehrshauses platziert, unter den beiden Flugzeugen (Coronado und DC 3).

Verschiedene interaktive Ausstellungsobjekte werden die Präsentation interessant gestalten und den Besuchern erlauben auch selbst Hand anzulegen und etwas auszuprobieren.

Für interessierte Besucher führen wir an allen Wochentagen und vor allem am Samstag und Sonntag Passagierfahrten durch, damit auch Uneingeweihte einmal das Vergnügen und das Fahrgefühl in einer Traction geniessen können.

Am Samstag und am Sonntag führen wir jeweils ein Clubtreffen durch (gleiches Programm an beiden Tagen) wobei die Teilnehmer ihre Tractions auch innerhalb des Ausstellungsbereiches parkieren dürfen. Eine einmalige Gelegenheit, so kann man später allen sagen, dass sein Fahrzeug schon im Verkehrshaus der Schweiz ausgestellt gewesen sei.

Über den Club können Eintrittsbillete zu reduziertem Preis bestellt werden. Die Preise sind: Erwachsene Fr. 18.-- statt Fr. 24.--, Kinder Fr. 9.-- statt Fr. 12.--. Diese Tickets sind während der ganzen Ausstellungsdauer vom 25. März bis zum 23. Oktober gültig!

Das Verkehrshaus ist geöffnet:

Montag bis Freitag 08.00 bis 18.00,

Samstag und Sonntag 09.00 bis 18.00

Anmeldetalon

einsenden oder per E-Mail mitteilen
bis 4.4.05 Vielen Dank
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Name:.....

Vorname:.....

ich nehme am Clubtreffen vom Samstag 23. 4. 2005 teil

ich nehme am Clubtreffen vom Sonntag 24. 4. 2005 teil

Ich brauche Eintrittskarten für Erwachsene à Fr. 18.--

Ich brauche Eintrittskarten für Kinder à Fr. 9.--

Mittagessen:

Erwachsene (Anzahl)

Kinder (bis 12 J) (Anzahl)



Programm des Clubtreffens (Samstag und Sonntag gleich)

10.00-11.00 Eintreffen der Teilnehmer
Einfahrt ins Verkehrshaus via Lieferanteneingang
(Wegweiser beachten!)

11.00-12.00 Aperitiv in der Clubausstellung

12.30 Mittagessen

13.30 Freie Besichtigung des Verkehrshauses
Gemütliches Beisammensein auf dem
Ausstellungsgelände

ab 16.00 Individuelle Heimfahrt



Citroën Traction Avant Club
c/o H. G. Koch
Breiten 4
6022 Grosswangen



ÜBERRASCHUNG IN NEUSEELAND

Eine Reise vom 26.12.04 bis 19.01.05 von Milo und Rösli Trachsel

Am Stefanstag, 26.12., mit den ersten Nachrichten des Tsunami im Ohr, flogen wir mit gemischten Gefühlen über Afghanistan, Iran, dem Himalaya entlang Richtung Asien. Ein Kurzaufenthalt in Singapore von 18 Stunden half uns, die Zeit- und Klima-Differenz aufzufangen mit erholsamem Schlaf und einem gemütlichen Bummel durch die charmante, lebendige und multikulturelle Stadt.

Kurz nach Mitternacht wurde unser nächster Flug aufgerufen und nach eindrücklicher Reise über Australiens unendlichen Wüsten samt dem riesigen Ayers Rock in der Mitte landeten wir acht Stunden später in Sydney. Unser erster Spaziergang war natürlich zum Hafen ins pulsierende Zentrum mit dem bekannten Opera House. Ein Höhepunkt an Silvester bot das bombastische Feuerwerk von vier grossen Booten aus und auf der Harbour Bridge (was sogar von SF DRS gezeigt wurde).

Neuseeland erreichten wir nach Mitternacht am 2. Januar, und nach einer kurzen Nacht fuhren wir mit dem Mietauto über den Arthur's Pass nach Franz Josef Glacier, einem Touristenort in der Nähe der Gletscher, welche bis auf 400 m ü.M. fast bis zum Urwald (native forest) reichen. Zehn Autominuten später erreicht man die wilde felsige Meeresküste.....!

Auf kurvigen Strassen fuhren wir während zwölf Tagen durch das grüne, wildromantische Neuseeland mit den unendlichen Weiden (Schafe, Hirsche, Kühe) und den Schneebergen im Hintergrund (bis 3759 m ü. M.). Spektakuläre Aussichten genossen wir über wasserumtoste Klippen und stille Sandbuchten; sogar Seelöwen, Pinguine und Delphine sahen wir. Eindrücklich waren auch die riesigen uralten Baumbestände, die „nicht begradigten“ Flüsse und gigantische Felsformationen.

Unterkunft fanden wir spontan in Motels zu günstigen Preisen. Die Neuseeländer sind unkomplizierte, liebenswerte Leute und das Leben wird geruhsamer angegangen als bei uns.

In Christchurch konnten wir bei Freunden logieren und hörten bei dieser Gelegenheit von „Wigram Classics“, einer zweitägigen Ausstellung alter Militärflugzeuge und Autos im sehenswerten Air Force Museum auf der ehemaligen Airbase. Da mussten wir hin!

Am heissesten Tag unserer Reise (bis 32°) fuhren wir deshalb gespannt zum alten Flugplatz in Wigram/Christchurch. Umrahmt wurde der Anlass von Flugshows, Fallschirmabsprüngen, Helikopterflügen, Simulatoren etc.



Mit von der Partie war zu unserer grossen Ueberraschung Neuseelands Canterbury Citroën Car Club (120 Mitglieder, vertreten durch Nick Williams und John Tancredi) neben Daimler, Rolls Royce, Jaguar, Singer, Morris, Holden und vielen andern. Die rote Fahne mit dem Citroën Emblem war fast ein wenig Heimatluft...! Unser Herz schlug höher, als wir neben DS und BX eine rechtsgesteuerte Traction Avant erblickten im nahezu selben Farbton wie die unsrige. Natürlich ergab sich ein reger Gedankenaustausch und beglückt verabschiedeten wir uns. E-Mails werden uns in Kontakt halten.



Zwei Tage später war es Zeit für den „last call for travelers to Switzerland“.... und nach 28 Stunden Reisezeit landeten wir wohlbehalten in Zürich.



"Traction Avant" CITROËN



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

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

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

Liebe Traction-FreundInnen

Bald ist es wieder so weit...

in Freiburg öffnen die Tore für den Oldtimer-Teilemarkt vom 2. + 3. April.

Auch ich werde wieder vor Ort sein, jedoch nicht wie in all den anderen Jahren als Teilnehmer mit eigenem Stand, sondern als Gast der selbst auf Besuch kommt.

Aufgrund meiner Frühschichtenteilung, die von 06.00 bis 14.00 Uhr dauert, wird es mir nicht möglich sein, am OTM in Freiburg teilzunehmen.

Nichts desto Trotz ist meine Werkstatt in Wangen an der Aare für Traction-Freunde, die bis dahin in Freiburg noch nicht fündig geworden sind, am Samstag ab 14.30 Uhr geöffnet.

Am Sonntagnachmittag werde ich jedoch als Besucher am OTM teilnehmen.

Mit freundlichem Gruss
cta-service
Albi + Vreni Schorta

«Batterie-Ladeerhalter» fast gratis abzugeben!

Seit dem Umbau auf 12V brauche ich dieses Gerät nicht mehr. Statt es einfach zu entsorgen würde ich es lieber einem Clubkameraden schenken, damit es an einem anderen Ort seinen guten Dienst erfüllt. Mit einem Ladeerhaltungsgerät ist eine schwache Batterie ein Ding der Vergangenheit. Es liefert einen kontinuierlichen, geringen Strom, bis die Batterie wieder voll ist und das Gerät automatisch abstellt. Eine praktische, rote Kontrolllampe erlischt sobald die Batterie voll aufgeladen ist. Überladung ist ausgeschlossen. Das Gerät kann bedenkenlos immer dann an die Batterie gehängt werden, wenn die Traktion in der Garage schlummert, egal ob es Wochen oder Monate sind.

Das Ladeerhaltungsgerät ist neuwertig und voll funktionstüchtig. Masse: ca. 10x5x5 cm, 600 Gramm schwer.

Gekauft 2002 für 50 SFr, nun gratis dem ersten Interessenten abzugeben - bloss das Porto von Sfr 6.- muss vom Empfänger bezahlt werden!



Kontakt: C. Türler, Rüschlikon Tel: 01 724 03 03

Videogame: «Car Tycoon»



sich in der Autoindustrie bewähren wollen!

Per Zufall habe ich kürzlich auf dem Bildschirm meines Sohnes ein Strategiespiel entdeckt, bei welchem neben anderen zeitgenössischen Modellen (z. B. Chevrolet Corvette Cabriolet) ganz viele schwarze Tractions herumfahren, zumindest in den Jahren nach 1950. Das Game heisst «Car Tycoon» und wird vertrieben von Fishtank Interactive.

Viel Vergnügen für alle, die
Hans Georg Koch

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



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



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



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

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



Finanzplanung. Für bleibende Werte.

Wie Fraktionisten wissen es: Bleibende Werte wollen gepflegt sein. Deshalb bieten wir als unabhängiger Finanzplaner folgende Dienstleistungen an:

- *Neutrale Zweitmeinung zu Bank- oder Versicherungsangeboten*
 - *Einschätzungshilfe bei Kapitalanlagefragen*
 - *Planung der eigenen Pensionierung*
 - *Kapitalaufbau*

*Thomas C. Jakob, Olten
vide Finanzplaner und dipl. Finanzanalyst FAF
Tel. 062 212 53 52
e-Post: tcj-finance@swilc.ch*

PS: Sonderkonditionen für alle CLIC-Mitglieder und deren Familien.

Einladung

Zum

Service- und Reparatur-Kurs für Tractionistinnen und Tractionisten



Ziel:

- Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction kennenzulernen.
- Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen zu können
- Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen zu können.
- Wagenbesitz ist nicht Voraussetzung, es werden auch Tipps zum Kauf einer Traction abgegeben.

Vorgesehen ist ein Theorieblock im Haus, gefolgt von praktischer Arbeit in der Garage

Datum:

2. April 2005 08³⁰ bis ca. 17³⁰

Genügend Interessenten vorausgesetzt, wird am 16. April nochmals ein Kurs durchgeführt.

Ort:

Benken ZH, (Nähe Rheinfahl)

Kosten:

Fr. 50.- pro Teilnehmer (zuzüglich Mittagessen und Reparaturbroschüre)

Anmeldung:

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldung ist deshalb unbedingt notwendig.

Anmeldefrist: Die Anmeldung muss bis spätestens 15. März erfolgt sein.

An: Daniel Eberli, Im Chellhof 3, CH-8463 Benken. ☎/Fax 052 319 25 17,

E-Mail: eberli@swissonline.ch (Achtung, bei E-Mail erfolgt eine Rückfrage durch den Spam-Filter 0-Spam, die bestätigt werden muss!)

Bitte ausschneiden, kopieren oder ein E-Mail mit gleichem Inhalt senden an



Anmeldung zum Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten 2005

Ich kann teilnehmen am 2. April 16. April

Bitte wenn möglich beide Daten ankreuzen!

Name: Vorname:

Strasse: PLZ: Ort:

Tel.: E-Mail:

Ein Essay von Daniel Eberlistand

Bei der Durchsicht alter Akten ist mir dieser über 25-jährige Bericht in die Hände gekommen, den ich euch nicht vorenthalten möchte.

Ein Überfall im Oktober 1951

„Ich glaube, der 29. Oktober 1951 wird der Banque Nationale von Marseille noch lange als schwarzer Tag in Erinnerung bleiben! Sind noch Fragen?“ René, der als einziger von uns vieren am Tisch stand, schaute sich fragend um. Viel konnte er allerdings nicht sehen, denn die kleine Deckenlampe drang nur ungenügend durch den dichten Rauch, der sich in den letzten beiden Stunden durch unsere Zigarren und Zigaretten in dem kleinen Hinterzimmer gebildet hatte.

Gebannt beobachteten wir einmal mehr das faszinierende Schauspiel, wenn Jean-Pierre, neben René unser cleverster Mann, das Wort ergriff. Regelmässig hing eine Zigarette an seiner linken Unterlippe unverrückbar, als wäre sie festgeschweisst. Wir hatten schon hohe Beträge verwettet, dass sie herunterfalle, aber jedes Mal hatten wir verloren.

„Ich möchte gerne wissen, wer den Wein von heute Abend bezahlt!“ „Wieso, brauchst Du einen Vorschuss?“

„Nein, ich hatte nur gedacht, wir könnten die Rechnung an die Banque Nationale schicken, schliesslich sitzen wir ja ihretwegen hier!“

Wir lachten. Wenig später standen wir auf. René und Jean-Pierre fuhren mit der Légère weg, um die Fahrzeiten zu stoppen, Pierrot und ich mussten die Quinze und die Fourgonette, die wir auf die Farben der Elektrizitätsgesellschaft gespritzt hatten, platzieren. Die Fourgonette stellten wir direkt vor das Gebäude der Elektrizitätsgesellschaft, mit der Quinze fuhren wir weiter bis zum Parc Chanot, wo wir den Sechszylinder auf dem Parkplatz des Musée du vieux Marseille abstellten. Wir waren alleine. Gemächlich wechselten wir die Nummernschilder. Der Wagen trug nun Pariser Immatriculation. Zufrieden schlenderten wir zum Rond-Point du Prado, wo wir auf René und Jean-Pierre warteten.

Es dauerte zwei Gauloise-Längen, bis die Légère mit quietschenden Reifen neben uns zum Stehen kam. Wir setzten uns in den Fond, und Réne chauffierte uns in das kleine Lokal „Chez Roland“ in der Rue du Dragon, wo wir bis nach Mitternacht Billard spielten.

Am anderen Morgen erwachte ich durch das klassische Klicken das entsteht, wenn eine Pistole durchgeladen wird. Vorsichtig hob ich das rechte Augenlid etwas an, um die Situation unbemerkt zu überblicken. Beruhigt stellte ich fest, dass Jean-Pierre daran war, seine Pistole zu reinigen. Ich stand auf und trank einige Schlucke des halbwarmen Kaffees, der noch im Krug auf dem Tisch stand. Pierrot und René waren etwas zum Essen kaufen gegangen, erzählte Jean-Pierre. Während wir die beiden MP's und die vier Pistolen reinigten und luden, plauder-

ten wir etwas. Wir beendeten unsere Vorbereitungen in dem Moment, da René und Pierrot mit vollen Händen ins Zimmer traten. Mit Heiss hunger fielen wir über die Lebensmittel her. Nach dem Essen färbten wir unsere Haare und klebten uns falsche Schnurrbärte unter die Nasen.

Gegen drei Uhr machte ich mich mit Pierrot zu Fuss auf zum Sitz der Elektrizitätsgesellschaft, wo wir die Fourgonette holten. Eine knappe Stunde später parkierten wir beim Dienstingang der Banque Nationale. Wir zogen die Überkleider an, und Pierrot packte die MP's in den Werkzeugkoffer. Danach zogen wir die Handschuhe an und verwischten alle unsere Fingerabdrücke. Schliesslich marschierten wir seelenruhig durch den Dienstingang in die Bank und stiegen in den Keller hinunter. Schon nach wenigen Minuten hatten wir den Sicherungskasten gefunden. Langsam drehte ich die Sicherungen der Alarmanlage heraus. Um halb fünf stiegen wir wieder zur Eingangstüre hinauf, wo wir mit René und Jean-Pierre zusammentrafen. Die Kumpanen traten etwas in den Hintergrund, als ich an der verschlossenen Türe des Dienstinganges anklopfte. Ich wurde durch den Spion beobachtet, dann fragte dumpf eine Stimme, was ich wolle. Ich hielt einen Arbeitsrapport in die Höhe und erklärte, dass ich eine Unterschrift brauche, dass jedoch der Hausmeister abwesend sei. Als die Türe geöffnet wurde, war Pierrot mit zwei Schritten dazwischen, und der erstaunte Bankangestellte schaute in die Mündung einer MP. Sofort zog auch ich die MP, und wir vier drängten in den Bankraum. Pierrot stellte sich in eine Ecke, so dass er das ganze Büro überblicken konnte, und befahl allen Angestellten auf ihren Plätzen zu bleiben.

Wir drei eilten zum Hauptkassier und befahlen ihm den Kassenschrank zu öffnen. Als er zögerte, zog René seine Pistole und entscherte sie. Der Kassier öffnete umgehend den Tresor und packte die Banknotenbündel in die Säcke, die Jean-Pierre mitgebracht hatte. Als er einen Sack knapp voll hatte, war der Kassenschrank bis auf das Münzgeld leer. Darauf forderte René ihn auf den Tresorraum im Keller zu öffnen. Der Kassier erklärte, der Filialleiter besitze den zweiten Schlüssel, worauf René und ich mit ihm in den zweiten Stock zum Büro des Direktors hinaufstiegen. Wenige Minuten später standen wir zu viert im Tresorraum, während Jean-Pierre vor der Türe wartete. Die Schliessfächer liessen wir links liegen, es waren genügend Notenbündel vorhanden, um für jeden einen Sack zu füllen. Schliesslich schlossen wir den Direktor und den Kassier im Tresorraum ein und stiegen wieder zu Pierrot hinauf, der immer noch die Angestellten in Schach hielt. René schaute auf die Uhr. Es war 16.50, der ganze Überfall hatte keine zwanzig Minuten gedauert. Wir waren noch vier Minuten zu früh, in denen wir unruhig hin und hergingen. Die Zeit schien uns endlos, bis schliesslich René das Signal zum Rückzug gab.

Bislang war alles nach Plan verlaufen, aber als wir mit den Säcken auf dem Rücken aus der Bank traten, war ein Flic damit beschäftigt, unserer Traction einen Bussenzettel unter den Scheibenwischer zu klemmen, weil René falsch parkiert hatte. Einen Moment lang geriet unser Haufen in Unordnung, und Pierrot schoss

in der Aufregung eine ganze Salve auf den armen Polizisten. Das Stakkato der MP hallte in der engen Strasse tausendfach wider, während der Mann zusammenbrach. Mit wenigen Sätzen waren wir im Auto, die Geldsäcke auf den Knien. Der Motor sprang sofort an, und mit quietschenden Reifen jagten wir davon. Gerade als wir um die erste Ecke bogen, heulte eine Ladung Flics mit Blaulicht in die Strasse, in der das Gefecht stattgefunden hatte.

Ein leichter Nieselregen hatte eingesetzt, während wir uns in der Bank aufgehalten hatten, und es war schon beinahe dunkel.

Vom Quai des Belges bogen wir in die Canebière ein, im gleichen Augenblick, da die Traction der Flics auf den Quai des Belges heulte. Pierrot und ich beobachteten den Verkehr durch das kleine Heckfenster, aber wir konnten nicht sagen, ob die Polizisten uns noch gesehen hatten.

René zog die Légère in die breite Rue de Rome und beschleunigte.

„Verflucht, wir haben beinahe eine halbe Minute Verspätung!“

Mit über 100 Sachen jagten wir die Rue de Rome hinunter; die Polizei folgte uns immer noch, allerdings lag sie schon rund 600 m zurück.

Bei der Place Castellane mussten wir kurz anhalten und verloren mächtig an Zeit, bevor wir in die Avenue de Toulon einbiegen konnten. Die Flics kamen mit ihrem Blaulicht natürlich problemlos über die Kreuzung, so dass sie nur noch knapp 200 m hinter uns lagen. In der Avenue de Toulon konnten wir unseren Vorsprung wieder ausbauen, indem wir mehrere Wagen teils links, teils rechts überholten. Mit quietschenden Reifen und einem abenteuerlichen Driftwinkel bogen wir in das Boulevard Rabatau ein. Mit dem Heck trieben wir über die Strassenmitte hinaus, und prompt knallte ein entgegenkommender Peugeot 202 dagegen. Scheppernd flog unsere hintere Stossstange auf den Asphalt und der Peugeot blieb mit einem verbeulten Kotflügel stehen.

Wir waren noch 300 m vom Bahnübergang entfernt, als sich die Schranken zu senken begannen. Die drohenden Eisenbalken schienen sich schneller zu senken, als wir uns fortbewegten. René schaltete mit viel Zwischengas zurück und jagte den Wagen über 80 km/h im zweiten Gang. Er hielt den Wagen genau auf die immer kleiner werdende Lücke zwischen den beiden Schranken links und rechts. Wir legten die letzten Meter zurück, und unwillkürlich begann sich jeder zu ducken. Die Gitter der ersten Schranken kratzten mit einem hässlichen Geräusch über das Dach, das zweite Paar erwischten wir voll mit den Fensterpfosten. Es knallte, und das hohe Singen sich verbiegender Bleches mischte sich mit dem Klirren der zerspringenden Frontscheibe. Der Wagen wurde spürbar verzögert, aber wir kamen durch, hinterliessen die Barrieren als bizarre Gebilde verbogenen Rohres und wirrer Drähte. Wir sahen noch, wie die Traction der Flics quergestellt zum Stillstand kam, dann verdeckte die Lokomotive und die nachfolgenden Wagen die Sicht auf das Polizeifahrzeug.

Bis zum Musée du vieux Marseille war es nur noch ein Kilometer. Die Quinze stand noch da, wie wir sie am Vorabend stehen gelassen hatten. Wir hatten einige Mühe, die verklemmten Vordertüren der Légère zu öffnen. In aller Eile luden wir die Waffen und die Säcke um und fuhren mit der Quinze via Avenue

du Prado ins Stadtzentrum zurück, weil wir erwarteten, dass man uns dort am wenigsten suchte. Während der Fahrt entledigten wir uns der falschen Schnurrbärte. - Erwischt wurden wir nie, obwohl die Zeitungen in grosser Aufmachung über den dreisten Millionen-Coup berichteten und die Polizei „baldige Erfolge“ versprach.

Diese Aufzeichnungen, verehrte Leser, stammen aus der Feder eines der Beteiligten. Ich kurierte ihn im Jahre 1961 von einer Schussverletzung, war aber infolge meiner ärztlichen Schweigepflicht gezwungen, die Geschichte für mich zu behalten. Vor 14 Tagen erhielt ich die Todesanzeige der Person, die sich im Bericht mit "ich" bezeichnet. Indem ich die Namen der übrigen Beteiligten änderte, kann ich endlich dieses Stück Zeitgeschichte veröffentlichen.

Dr. A. C. Traction

November 1977

Ihr Dr. A. C. Traction



Einstellungen am Vergaser

von Daniel Eberli

Nach den letzten Arbeiten war ich mit den Leistungen meines Sechszylinders nicht zufrieden. Unsauberer Leerlauf, ein schwarzer Fleck beim Auspuffende, wenn der Wagen einige Sekunden am gleichen Ort im Leerlauf gestanden hatte, bereiteten mir Sorgen, und auch mit der Leistung und der Laufruhe bei höheren Drehzahlen war ich nicht ganz glücklich. Nachdem die Einstellung des Zündzeitpunktes nichts gebracht hatte, entschloss ich mich, einmal den Vergaser einzustellen. – Mit Erfolg, der Motor läuft nun, wie das von einem Sechszylinder erwartet wird.

Ich wollte strikte gemäss Werkstatthandbuch vorgehen. Mein Handbuch für den Six ist auf Französisch, weshalb ich mich entschloss, erst eine Übersetzung zu machen. Da ich denke, dass diese Übersetzung auch Clubkollegen dienen kann, habe ich den nachfolgenden Beitrag geschrieben.

Ergänzend dazu habe ich den Beschrieb der Arbeiten für den 11-er aus dem Werkstatthandbuch in Deutsch abgeschrieben. Allerdings sind die Angaben dürftig. Im Bucheli-Buch wird darüber sogar gar nichts geschrieben. Auch für 11-er Fahrer empfehle ich deshalb zum besseren Verständnis, die Angaben für den Six durchzulesen.

Sowohl beim Vergaser für den 15CV, als auch bei den Fallstromvergäsern für die 11CV lässt sich nur das Gemisch für den Leerlauf progressiv verstellen. Allerdings hat diese Einstellung auch Einfluss auf das Gemisch bei geöffneter Drosselklappe, also beim Fahren. Für weitere Einstellungen müsste man die Düsenzusammenstellung ändern, und davon rate ich dringend ab!

Generell ist zu erwähnen, dass die Einstellungen am Vergaser Fingerspitzengefühl, Geduld und ein gutes Ohr oder einen Drehzahlmesser verlangen, sonst überlässt man diese Arbeit besser dem Fachmann!

Einstellung des Vergasers 15/six

Hinweis: Die Methode zur Einstellung eines Zweikammer-SOLEX-Vergaser ist identisch zu derjenigen eines Einkammervergasers. Hingegen existiert nicht nur ein einzelner Kübel und ein einzelner Starter zur Versorgung der beiden Körper, sondern die Elemente zur Einstellung des Leerlaufs und des normalen Laufs sind doppelt vorhanden.

Der Zweikammer-Fallstrom-Vergaser SOLEX 30 FFIAP ist ausgestattet mit einer mechanischen Einspritzpumpe (pompe de reprise), deren Rolle es ist, eine zusätzliche Menge Benzins im Moment der Beschleunigung zu liefern, um das „Loch“ während des Übergangs vom Leerlauf in den Normalbetrieb zu verhindern.

Er ist ebenfalls ausgestattet mit einem progressiven Choke und einem ergänzenden Reichheitskorrektor, welcher die Aufgabe hat, den Benzinanteil im Gemisch zu reduzieren, wenn die Vergaserklappen (Papillons) weit offen sind.

Die Gemischregulierschrauben wirken auf die Menge des Benzins und nicht auf die Menge der Luft!

Zum Einstellen des Leerlaufes geht man wie folgt vor:

1. Indem man die Leerlaufeinstellschraube (22) bewegt, verstellt man den Leerlauf.
2. Die Gemischregulierschrauben (18) wirken auf den Benzinanteil im Gemisch des Leerlaufes. Die Wirkung dieser Schraube ist von grosser Sensibilität, man muss progressiv und mit viel Sorgfalt vorgehen. Bei stehendem Motor die beiden Schrauben ganz schliessen, dann eine volle Umdrehung herausdrehen. Motor starten und warten, bis er die Betriebstemperatur erreicht hat. Wenn der Motor „galoppiert«, ist die Mischung zu reich, also beide Schrauben gleich weit schliessen, wenn im Gegenteil der Motor hinkt und leicht abstellt, das Gemisch anreichern, in dem man die Schrauben im gleichen Mass herausdreht.

Hinweis: Die Gemischregulierschrauben (18) dürfen nie ganz geschlossen werden.

Einige Hinweise auf eine schlechte Einstellung:

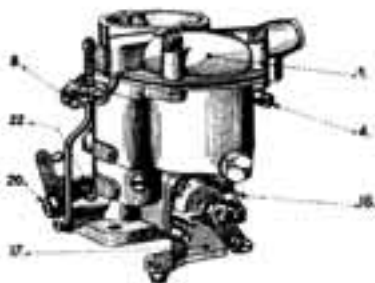
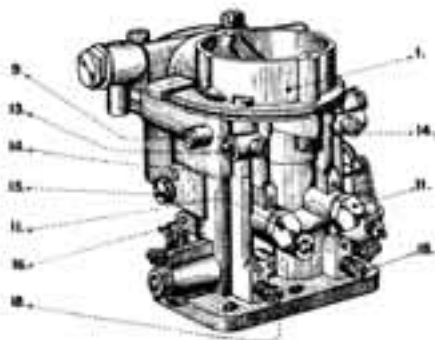
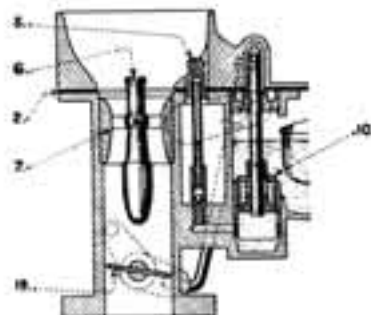
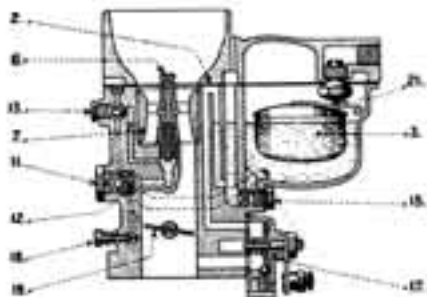
1. Die Tönung der Kerzen ist weiss: Der Motor schiesst zurück, klickt, heizt, zieht nicht, Deformation der Ventile
-> Gemisch zu mager.
2. Die Farbe der Kerzen ist schwarz: Schwarzer Rauch, der Motor galoppiert, wird heiss, ist leistungsschwach
-> Gemisch zu reich.
3. Schlechter Warmstart, Schiessen im Auspuff
-> Leerlauf zu tief
4. Schlechte Gasannahme
-> Einspritzung ungenügend
5. Ungenügende Spitzengeschwindigkeit
-> Falsche Düsen etc.

Einige Tipps:

- Zum Einstellen des Gemisches ist es von Vorteil, den Leerlauf mit Schraube 22 erst etwas zu erhöhen, damit der Motor nicht so schnell abstellt. Nachdem das Gemisch eingestellt ist, soll der Leerlauf wieder reduziert werden.
- Vorausgesetzt, der Wagen ist noch mit dem Originalanlasser mit Seilzug ausgestattet, kann der Motor auch direkt am Anlasser gestartet werden.

Vorher überzeuge man sich allerdings, dass kein Gang eingelegt und die Handbremse angezogen ist, sonst hängt das Prachtstück an der Garagewand, bevor man weiss, was passiert ist!

- Beim Doppelkammervergaser des 15/Six bedient die Kammer, welche näher beim Motor liegt, die 3 Zylinder in der vorderen Hälfte des Motors, die äussere Kammer befüllt die 3 Zylinder in der hinteren Hälfte des Motors. Störungen lassen sich somit lokalisieren, indem man den Leerlauf höher schraubt und dann mit einer isolierten Zange erst den Stecker Nummer 1 abzieht und wieder aufsteckt, danach Nummer 6 abzieht und wieder aufsteckt. Ändert sich die Drehzahl beim Abziehen von Stecker Nummer 1 nicht, ist die Störung in der Kammer näher beim Motor, bringt das Ziehen des Steckers Nummer 6 keine Veränderung, ist der Fehler im aussenliegenden Teil des Vergasers.



SOLEX 30 FFIAP für 15/Six

Einstellungen des Vergasers 11CV

Auch die Einfach-Fallstrom-Vergaser für die (Nachkrieg-) Vierzylinder-Modelle sind mit einer Beschleunigungspumpe (10) ausgestattet, welche bei einer ra-

schen Bewegung des Gasgestänges eine gewisse Menge Benzin im Moment der Beschleunigung in den Ansaugkanal spritzt, um das „Loch“ während des Übergangs vom Leerlauf in den Normalbetrieb zu verhindern.

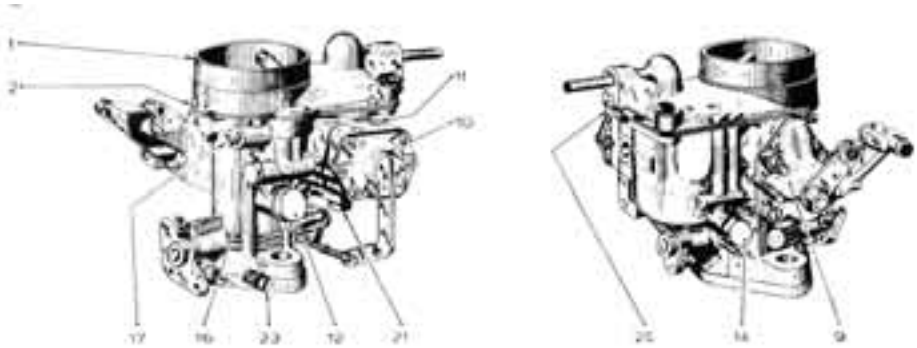
Auch bei den Vergasern für den 11-er wirkt die Gemischregulierschraube auf die Menge des Benzins, nicht auf die Menge der Luft. Mit dem Eindrehen reduziert man also die Benzinmenge, das Gemisch wird magerer, mit dem Herausdrehen erhöht man den Benzinanteil, das Gemisch wird fetter.

(Das Vorgehen gilt sowohl für Solex 32 PBIC, 34 PBIC, als auch für Zenith 32 IN.)

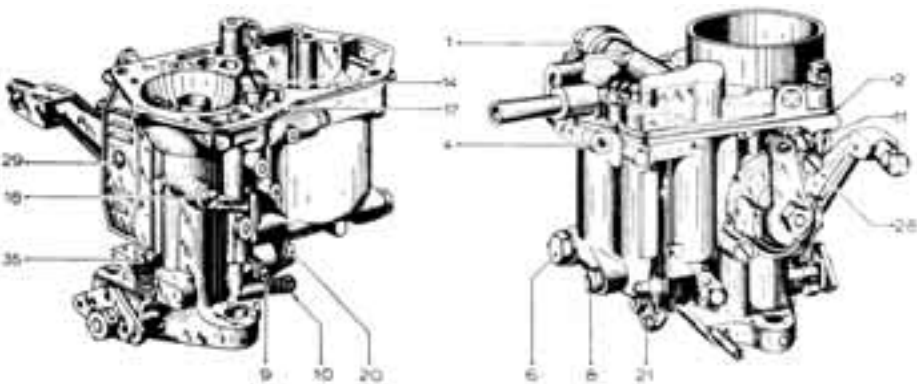
Leerlaufeinstellung:

Der Leerlauf wird bei warmem Motor wie folgt eingestellt:

1. Mit Leerlauf-Einstellschraube (ohne Bezeichnung). Diese verhindert, dass sich die Drosselklappe ganz schliesst.
2. Mit der Leerlaufgemisch-Regulierschraube (23). Bei armem Gemisch steht der Motor still, bei zu reichem Gemisch „hinkt« und russt er.



Solex 32 PBIC für 11 CV



Zenith 32 IN für 11 CV

Hansueli Oerli ist ein aufmerksamer Leser und genauer Beobachter. Er hat mir mit dem untenstehenden Text folgendes Bild geschickt. Was für ein Fund!



Tschau Hans Georg

Beim Lesen des Buches: "Die Flugzeuge der Schweizerischen Fliegertruppe seit 1914" stiess ich auf ein interessantes Détail, welches mir doch als klubheftwürdig erscheint.

Das Buch erschien im Sommer 1974. Verfasst wurde es von Jakob Urech, unter Mitwirkung der Direktion für Abklärung der Militärflugplätze. Urech schrieb zum Thema Dewoitine D-27 III, dass 1930 von diesem Flugzeugtyp 15 Stück beschafft wurden, welche bis 1939 der Truppe sehr gute Dienste geleistet haben. Ab 1939 wurden sie dann weiterhin erfolgreich bei diversen Flugschulen eingesetzt. Zum Schleppfahrzeug selbst schreibt Urech: "Der Citroën konnte 1931 erstmals bei der Truppe erprobt werden. Dies habe sich in jeder Beziehung bewährt. Aber aus unbekanntem Gründen ist es leider bei dieser Einzelausgabe geblieben"

Du siehst lieber Hans Georg, leider wurde diese gute Idee unter den Tisch gewischt und wir werden das Original wohl nie zu Gesicht bekommen. Eines weiss ich aber, auf unserem Flugplatz auf dem Bödeli steht er nicht, denn ich hätte ihn sonst bestimmt schon aufgespürt.

Hansueli Oerli



- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



- Gewindeschleifen
- Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrichtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

Postfach 113
5630 Muri (Schweiz)
Telefon 056 664 44 20
Telefax 056 664 24 23

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch

ANDRÉ CITROËN - TEIL 1

NUR EIN EINFALLSLOSER NACHAHMER ODER EIN RAFFINIERTER UNTERNEHMER?

Unter diesem Titel beginnt hier die erste von mehreren Folgen über das Leben und Werk André Citroëns. Es handelt sich dabei um die Diplomarbeit von Alexander Soland, die er zum erfolgreichen Abschluss seines Studiums der Wirtschaftswissenschaften an Hochschule St. Gallen erarbeitet hat. Mit einer Traction und verschiedenen anderen Citroëns grossgeworden, wundert man sich nicht, dass er dieses Thema gewählt hat. Wir gratulieren Alexander zur (summa cum laude) bestandenen Prüfung und danken, dass wir seine Arbeit in unserem Clubheft publizieren dürfen.

1 Vom Limonenmann zum Automobilhersteller

1.1 Herkunft und Jugendjahre

1.1.1 Ein Familienname wird geboren

Der Name Citroën hat seinen Ursprung bei André's Urgrossvater Roelof (damals noch ohne offiziellen Familiennamen). Dieser verdiente seinen Lebensunterhalt als fahrender Fruchthändler in den Dörfern um Amsterdam in den Niederlanden. Dabei war er auf den Verkauf von exotischen Früchten spezialisiert. Bei einer Volkszählung erhielt Roelof, einem Erlass der französischen Besatzungsmacht folgend, den Nachnamen Limoenman, in Anspielung auf seinen Beruf. André Citroën's Grossvater Barend Limoenman, ein gelernter Juwelier, wollte Netje Rooseboom heiraten, doch ihr Vater machte die Heirat der beiden davon abhängig, dass Barend seinen Nachnamen auf eine gefälligere Version änderte. Als Barend und Netje 1831 heirateten, liess dieser seinen Familiennamen in Citroën umändern, was der holländischen Bezeichnung für Zitrone entspricht.

1.1.2 Der junge Citroën

André-Gustave Citroën [A.C.] wurde am 5. Februar 1878 in Paris geboren. Seine Eltern waren Levie Barend Citroën, der als Diamanthändler tätig war und Masza-Amalia Citroën geborene Kleinmann. Im Jahr 1884 als A.C. sechs Jahre alt war, beging sein Vater, der damals unter den Pariser Diamanthändlern sehr angesehen war, Selbstmord.

Die Gründe für dieses Handeln sind nicht bekannt. Publik ist jedoch die, dass der Tod des Vaters A.C. besonders stark zugesetzt hatte, obschon die Kinder zu jener Zeit zusammen mit ihrer Mutter an der Küste der Normandie in Urlaub waren. Um nach dem Tod ihres Mannes für den Unterhalt der Familie aufkommen zu können, übernahm Masza-Amalia Citroën dessen Geschäfte und zeigte damit ein für die damalige Zeit eher atypisches Verhalten.

Am 1. Oktober 1885 wurde A.C. im Lycée Concorcet eingeschult und machte während dieser Zeit im Gymnasium auch seine erste Begegnung mit Louis Renault, welcher später zu seinem stärksten Konkurrenten werden sollte. Ein Duo, welches sich gegenüber der Konkurrenz aus der Provinz, Marius Berliet und den Brüdern Peugeot, erfolgreich behauptete. 1898 bestand A.C. die Aufnahme-



prüfung zur landesweit angesehenen École Polytechnique. Noch während er die Schule besuchte, verstarb seine Mutter am 25. Mai 1899. Vermutlich auch durch diesen Schicksalsschlag bedingt, belegte A.C. bei den Abschlussprüfungen im Juli 1900 lediglich den 162. Platz von 192 Schulabsolventen, was ihm jegliche Chance auf einen Beamtenposten verwehrte. Diese Stellen galten für die besten Absolventen als garantiert und waren sehr begehrt, weil sie mit viel Prestige und Sicherheit verbunden waren. Jedoch hatte sich bereits im April desselben Jahres eine Zukunftsperspektive für A.C. eröffnet (vgl. Kap. 1.2.1), die seinem eigenständigen Naturell viel besser entsprach. Damit sind wir bereits bei der Unternehmergeschichte von A.C. angelangt, die nun Inhalt der nachfolgenden Ausführungen sein wird.

1.2 Ein wandlungs- und anpassungsfähiger Unternehmer

Die Entwicklung von A.C. als Unternehmer verlief alles andere als gradlinig. Jedoch war es vielleicht gerade sein bemerkenswertes unternehmerisches Gespür, das ihn verschiedene Phasen in unterschiedlichen industriellen Zweigen durchlaufen liess.

A.C. stellte sich schon bald, bedingt durch die politischen und wirtschaftlichen Umstände seiner Zeit, als sehr anpassungsfähiger Unternehmer heraus. Obwohl er sich selbst gerne als Techniker sah, war er doch eher ein begabter Technokrat.

1.2.1 Der Zahnradfabrikant

Im April 1900 besuchte A.C. seine Schwester, welche in Polen verheiratet war. Dort lernte er dank seines Schwagers in Glowno, ca. 100 km südwestlich von Warschau, einen kleinen Industriebetrieb kennen, der auf die Herstellung von winkelverzahnten Zahnradern aus Metall spezialisiert war. Diese wurden damals üblicherweise aus Holz gefertigt. Citroën kannte sich, aufgrund seiner Studien an der École Polytechnique, auf dem Gebiet der Zahnradgetriebe bestens aus, war mit den Problemen der weitverbreiteten waagrechten Verzahnung vertraut und wusste um die Vorteile der Winkelverzahnung. Diese hält nicht nur einer grösseren Belastung stand sondern untersteht auch einer geringeren Abnutzung. Zudem hat sie einen wesentlich ruhigeren Lauf. Damit ist die Winkelverzahnung für die Anforderungen der Industrie bestens geeignet. Einzig die Herstellung erwies sich bis anhin als äusserst aufwendig, aber jener Betrieb hatte ein praktisches Fabrikationsverfahren entdeckt, welches A.C. auf der Stelle erwerben wollte.

Mit der finanziellen Unterstützung eines Bankiers innerhalb seiner Familie gelangte A.C. bereits am Tag darauf in den Besitz dieses Patent.

Bevor Citroën jedoch dieses Recht nutzen konnte, absolvierte er im Jahr 1901, als Leutnant der Artillerie, seinen Militärdienst in Le Mans. Nach Beendigung dessen begann er 1902 mit der erfolgreichen Fabrikation von Zahnradern unter Anwendung des besagten Patent.

Somit bewies A.C. zum ersten Mal sein Gespür für die Nutzung von technischen Innovationen wobei gleichzeitig auch Citroën's unternehmerisches Vorgehen, das er sein ganzes Leben lang praktizieren sollte, erkennbar wurde: „S'il

n'invente pas de technologies révolutionnaires, il sait les flairer avant qu'elles ne le deviennent et se fait un devoir de les porter au firmament de la créativité industrielle." Hinzu kam die ausserordentliche Gabe talentierte Mitmenschen von seinen Ideen zu überzeugen und diese zu Höchstleistungen anzutreiben. Eine Fähigkeit, die auch Henry Ford ausserordentlich auszeichnete. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird deutlich, dass Citroën dieses Vorgehen noch einige Male erfolgreich zur Anwendung brachte.

Seine Anfänge als Zahnrad- und Getriebefabrikant haben dem späteren Automobilproduzenten Citroën nicht nur wichtiges Know-how und eigene Zulieferbetriebe beschert sondern auch das Signet für sein Unternehmen ging auf diese Zeit zurück. Gerade nach dem Ersten Weltkrieg wurde das charakteristische Emblem der Winkelverzahnung mit dem Namen Citroën in Verbindung gebracht und die Marke „Citroën“ war geboren.

1.2.2 Automobilindustrie Phase I: „Automobiles Mors“

Im Jahr 1907 machte A.C. seine ersten Erfahrungen mit der Automobilbranche. Auf Wunsch seines Verwandten Paul Haarbleicher erarbeitet er einen Plan zur Rettung der „Mors-Automobilwerke“. Nach einem ersten Scheitern vor der Aktionärsversammlung, wurde schliesslich ein Jahr später ein neuer Plan angenommen. Im Februar 1908 ernannte die Gesellschaft A.C. zum Generaldirektor von Mors und betraute ihn mit der Umstrukturierung der Firma.

In nur kurzer Zeit gelang es A.C. die Lage des konkursiten Unternehmens zu verbessern, indem er sich auf Neuerungen in den Bereichen Personal, Verkauf und Technik konzentrierte und zahlreiche Änderungen durchsetzte. Bereits als Direktor von Mors verwirklichte A.C. innovative Ideen im Verkaufsbereich, welche er später bei „Citroën“ perfektionierte. In London, Madrid und Buenos Aires liess er Filialen gründen, gab den Auftrag Wegweiser mit dem Namen des Unternehmens aufzustellen und produzierte reichlich illustrierte Verkaufsprospekte. Citroën umgab sich mit einer Mannschaft von hochgradig kompetenten Männern, von denen sich einige zu langjährigen Geschäftspartnern entwickelten, allen voran Georges-Marie Haardt. Auch das war einer der auffälligen Eigenschaften von A.C., er war sich seiner Schwächen ebenso bewusst wie seiner Stärken und erkannte welche Partner ihn mit ihren Kompetenzen und ihrem Wesen aufs Trefflichste ergänzen würden. Citroën's Führungsstil im Gegensatz dazu war autoritär und der „Patron“ soll zuweilen sehr ungeduldig gewesen sein. Insbesondere für die häufig zur Vorsicht mahnenden Ingenieure und deren Rapporte über Fabrikationsschwierigkeiten hatte er nur ein beschränktes Verständnis. Laut Rocherand hätten diese häufig den Ausspruch „Pas d'histoires!“ zu hören bekommen und Rocherand sieht in diesem Gebaren Citroëns ein wesentlicher Grund für die vielen technischen Probleme, mit denen insbesondere die Firma „Citroën“ in ihren Anfängen immer wieder zu kämpfen hatte.

1912 hatte A.C. auf einer Geschäftsreise in die USA, wo er eine Niederlassung seiner Citroën-Getriebewerke gründen wollte, die Werke von Ford, Dodge und Gillette besucht. Diese Fabrikstätten für Automobile und Rasierklingen dienten ihm als Quellen der Inspiration. Während in Europa Automobile in Werkstätten in

Kleinserien von 5 bis 50 Stück gefertigt wurden, hatte man in den USA bereits ab 1907 erkannt, dass andere Produktionsmethoden nötig waren, um erfolgreich tätig sein zu können. Grössere Serien konnten nur dank vereinfachten und beschleunigten Verfahren hergestellt werden. Die Schlüsseltechnologie hierfür war das Fließband. Bedingt durch Streiks der mehreren tausend Angestellten von Mors sowie den Ausbruch des Ersten Weltkrieges, konnte Citroën diese Neuerungen nicht in jener Zeit umsetzen. Seine grosse Ära als Automobilproduzent sollte erst später kommen.

1.2.3 Der Waffenproduzent

Beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges, am 28. Juli 1914, quittierte A.C. seine Anstellung bei Mors und wurde ins 2. Regiment der schweren Artillerie eingezogen. Da sich der Krieg in Frankreich sehr schnell zu einem reinen Stellungskrieg entwickelte und Munitionsmangel herrschte, bemühte sich die Militärspitze vorerst alleine und später gemeinsam mit den dafür geeigneten Industriesparten, die Rüstungsindustrie auszubauen. Louis Renault und Armand Peugeot, die damals führenden Automobilhersteller Europas, gehörten bereits ab 1914 zu jenen privaten Industrieunternehmen, welche im Auftrag des Kriegsministeriums mit der Herstellung von Granaten beauftragt wurden. A.C. stiess ein Jahr später hinzu. Als Artillerieoffizier erkannte A.C. die relativ geringen Produktionskapazitäten der französischen Rüstungsfirmen bzw. die Tatsache, dass diese nicht auf eine derartige Materialschlacht eingestellt waren. Er verfasste ein Dossier zu diesem Problem und bot den Militärs an, eine neue Granaten-Fabrik zu errichten, die täglich 10'000 Granaten erzeugen würde.

Innerhalb weniger Wochen wurde eine Granatenfabrik direkt im Stadtzentrum von Paris, an den Ufern der Seine [Quai de Javel], gebaut, bei der alles am Zeichenbrett geplant worden war: Die Art der Gebäude, die Form der Fabrikation bis hin zur Arbeitgeberhonorierung. A.C. konstruierte eine Fabrikationsstätte nach Mass, wie „Highland Park“ (Detroit), die er 1912 bei Ford gesehen hatte. Im Gegensatz zu seinen Konkurrenten Peugeot und Renault, setzte Citroën auf die Serienfertigung eines einzigen, standardisierten Produktes, die 75 mm Shrapnell-Granate. Die Arbeitsgänge waren nach ihrer Reihenfolge methodisch gegliedert und entsprechend ihrer Art so vielen Maschinen zugeordnet, dass alle Gruppen mit gleicher Geschwindigkeit arbeiteten. Zwischen den Bearbeitungsstationen wurden die Granaten automatisch weiterbefördert. Citroën hatte seine Lektion von Henry Ford und Frederick Taylor gelernt.

Am 15. Juni 1915 war es schliesslich soweit, die Granatenfabrikation in Paris begann. Nur zwei Monate später belief sich die Tagesproduktion bereits auf 1'500 Stück. Ein halbes Jahr später erreichte die Produktion bereits das, für die damaligen Verhältnisse, hochgesteckte Ziel von 10'000 Stück pro Tag. 1917 waren es über 50'000 Granaten jeden Tag.

1.2.4 Automobilindustrie Phase II: „Automobiles Citroën“

Als sich das Ende des Ersten Weltkrieges abzeichnete, stand für Citroën ausser Frage, dass er eine zivile Nutzung des Areals am Seine Ufer finden musste. Da er

bei „Mors“ bereits sehr gute Erfahrungen mit der Automobilwirtschaft gemacht hatte, fiel seine Entscheidung auf die Produktion von Automobilen. Für ihn war klar, dass die Zukunft der Automobilindustrie in Europa nur in der Massenproduktion nach dem amerikanischen Muster liegen konnte. Dank der Waffenproduktion für den französischen Staat hatte Citroën nicht nur die Infrastruktur und das Know-how dazu, dieses Vorhaben umzusetzen, sondern auch die nötigen finanziellen Mittel.

Die Wahl eines geeigneten Automobils stellte keine einfache Aufgabe dar. 1918 fanden verschiedene Zusammenkünfte zwischen Citroën und zahlreichen Ingenieuren statt. Alle wussten, dass Citroën nach einem in grossen Stückzahlen produzierbaren Fahrzeug suchte. Schliesslich beauftragte er den Automobilingenieur Jules Salomon mit der Planung eines billigen, praktischen und nützlichen Automobils. Im Juni 1919 wurde der „Typ A 10 HP“, das erste in Grossserie gebaute europäische Automobil ausgeliefert.

Es war ein vierplätziges offenes Sportmodell [„Torpédo“] mit drei Türen, elektrischem Anlasser, elektrischer Beleuchtung sowie Reserverad. Mit einem Einführungspreis von 7'950 Francs war der „Typ A“ gerade mal halb so teuer wie die Konkurrenzprodukte und der erste Wagen der komplett ausgeliefert wurde. In nur drei Jahren von 1919 bis 1921 wurden über 24'000 Stück verkauft, obwohl der Einführungspreis sukzessive auf 11'000 Francs angehoben werden musste. Zum Vergleich: Im Jahr 1918 zirkulierten auf Frankreichs Strassen ca. 200'000 Automobile. Citroën hatte die Bedürfnisse eines Marktes richtig eingeschätzt, der bis dahin noch gar nicht richtig existierte. In der Folge setzte er mit seinen Produkten zahlreiche Standards fest, mit denen er sich am Markt behaupten konnte und wodurch er zu einem der bedeutendsten Automobilhersteller Europas avancierte.

Doch die zunehmende Spezialisierung in der Industrie und die damit einhergehende Monotonisierung der Arbeit, brachte naturgemäss auch Probleme mit sich. Citroën war sich dieser Gefahr früh bewusst und hatte sie, unter anderem mit Werkbesichtigungen und Filmreportagen über das Werk für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, zu bekämpfen versucht. Dies, und die zahlreichen Bemühungen im sozialen Bereich (vgl. Kap. 3.4), hatte jedoch nicht ausgereicht, um den wachsenden Unmut der Belegschaft zu besänftigen und so sah sich das Unternehmen in den Jahren 1924, 1927 und 1933 mit Konflikten zwischen Unternehmensleitung und Belegschaft konfrontiert, die jeweils in Generalstreiks mündeten und mit Erfolgen sowie Niederlagen für beide Seiten endeten.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise, Anfangs bis Mitte der 30er Jahre, fiel die weltweite Produktion von Citroën-Kraftwagen von 102'891 (1929) auf 48'027 (1932). „Citroën Deutschland“ (zu 100% in Besitz der französischen Mutterfirma) musste sogar einmal die Produktion aufgrund von Absatzproblemen stoppen. Wegen hoher Schulden, einerseits verursacht durch die Weltwirtschaftskrise, aber andererseits auch Folge der etwas übertriebenen Entwicklung eines neuen Wagens und der dafür vorangegangenen kompletten Erneuerung der Fabrikanlagen, waren im Jahr 1934 die finanziellen Probleme nicht mehr abwendbar und A.C. musste am 15. Dezember 1934 den finanziellen Bankrott erklären.

Zu all den finanziellen und unternehmerischen Rückschlägen, stellten sich bei A.C. zusätzlich gesundheitliche Probleme ein und so wurde er am 18. Januar 1935 mit der Diagnose Magenkrebs ins Krankenhaus eingeliefert, das er bis zu seinem Tod nicht mehr verlassen konnte. Im Mai desselben Jahres wurde Citroën noch einmal am Magen operiert, jedoch ist der Krebs bereits zu weit fortgeschritten. Schliesslich starb André-Gustave Citroën am 3. Juli 1935 an den Folgen seiner Krankheit.

Am 31. Juli 1935 wurde ein Vergleich zwischen der Firma „Citroën“ und ihren Gläubigern endgültig angenommen. Das Unternehmen konnte durch die Übernahme der Gebrüder Michelin, den damaligen Hauptgläubigern, weiterbestehen. Um dem internationalen Wettbewerb standhalten zu können, einigten sich 1974 die Unternehmen Michelin und Peugeot über die Zusammenführung dieser beiden Firmen. Durch diese Verbindung entstand der heute noch bestehende PSA-Konzern (Peugeot Société Anonyme), wobei jedoch beide Unternehmen ihre Selbständigkeit hinsichtlich Händlernetz, Modellpolitik und Image behielten. Vor allem bei der Forschung und Entwicklung wollte man zusammenarbeiten.

Fortsetzung im nächsten Heft!

Korrigendum

Der Druckfehlerteufel hat mehr als einmal zugeschlagen, ich möchte mich dafür entschuldigen.

Wichtig erscheint mir aber, dass ich die ISBN-Nummer für das Buch von Ulrich Knaack und Halwart Schrader falsch angegeben habe. Richtig wäre

ISBN 3-00-0136667-3, FGV-Verlag, Postfach 1908, D-38009 Braunschweig

Zu beziehen am billigsten wohl über eine Buchhandlung oder auch via Internet.

In memoriam Manfred Höhener

Fulvio Giordano hat uns folgende Mitteilung zugesandt:

Ich muss euch eine traurige Nachricht übermitteln. Mein langjähriger Freund und euer Klubmitglied, Manfred Höhener, Lustmühle, ist am 24. Dezember 04, verstorben. Ich habe mir gedacht, dass euer Klub dies wissen sollte. Ich habe die Aufgabe übernommen, für das Auto von Manfred einen neuen Besitzer zu finden. Ausschlaggebend ist in erster Linie einen guten neuen Besitzer zu finden, und nicht der Preis. Falls ihr mehr Infos braucht meldet euch bitte bei mir.

Der Vorstand und alle Clubmitglieder werden Manfred in guter Erinnerung behalten. Möge Manfred in eine bessere Welt gewechselt haben.

UNFÄLLE UND VERBRECHEN

Auch hier stellt uns Christoph Platzer zwei Fotos zur Verfügung, die nach der Kollision zwischen einem Renault und einer Traction entstanden sind!



AUSBLICK

Mit Freude schaue ich den nächsten Beiträgen entgegen, die die kommende Saison mit ihren vielfältigen Veranstaltungen bringen wird.

Ein erstes Highlight wird die Präsentation des Traction Avant Clubs im Verkehrshaus in Luzern vom 18.-24. April 2005 sein, die von der Region Süd organisiert wird. Das Clubtreffen, das sowohl am Samstag wie auch am Sonntag veranstaltet wird, gibt allen wieder einmal die Möglichkeit, das Verkehrshaus der Schweiz zu besuchen. Auch eine Gelegenheit, die neue Ausstellung A.U.T.O. anzusehen, wie auch die Spezialausstellung 100 Jahre Autosalon Genf, die gleichzeitig im Verkehrshaus gezeigt wird.

Es grüsst euch euer Redaktor

Hans Georg Koch

IMPRESSUM

Herausgeber: Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Walter Homberger,
J. C. Heerstr. 25, 8635 Oberdürnten

Redaktion: Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

ISSN: 1660-7481

Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

Auflage: 420 Exemplare

Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)

Inserate: Für Clubmitglieder gratis
Kommerzielle Inserate:
1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--

Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe

Hinweise: Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila



Mitglieder-Werbung

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club.
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

Essayez **15**
LA
CITROËN
SIX CYLINDRES

Traction Avant

130 KM A L'HEURE CHRONO
15 LITRES A 80 DE MOYENNE



DEMANDEZ UN ESSAI GRATUIT

