

# ° CITROËN °



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC - MITTEILUNGEN

1/2015

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Fritz Müller**

Rebenweg 2  
4442 Diepflingen  
P 061 981 36 92  
N 079 435 96 36  
frederico.mueller@sunrise.ch

### Vizepräsident

**Rudolf Weber**

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 079 402 22 85  
rudolf@weber-gubser.ch

### Kassier

**Walter Schmid**

In Lampitzäckern 54  
8305 Dietlikon  
P 044 833 59 28  
N 079 772 95 28  
w.schmid@glattnet.ch

### Aktuar

**Hans Georg Koch**

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

## Regionale Organisationsgruppen

### Ost

**Markus Roth**

am Landsberg 5  
8330 Pfäffikon  
P 044 950 08 64  
mroth@emea.att.com

**Werner König**

Blumengasse 18  
8331 Auslikon  
P 043 497 79 54  
N 079 569 04 72  
wernerkoenig@gmx.ch

**Hans Bollhalder**

Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80  
bo-sto@gmx.ch

### Nord

**Rudolf Jutz**

Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 079 636 65 65  
Fax 052 213 71 74  
jutz-osm@gmx.ch

**Hans-Peter Rubitschon**

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
h.p.rubitschon@gmx.ch

**Peter Weber**

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

### West

**Ernst Mühlheim**

Leimbachgasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

**Felix Blaser**

Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
P 032 384 23 40  
N 079 179 64 60  
ctas.blaser@gmail.com

**Roland Ledermann**

Bielstrasse 31  
3292 Busswil  
P 032 384 14 60  
r.m.ledermann@bluewin.ch

### Süd

**Edgar Stocker**

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

**Hans Herzog**

Gasthaus Post  
6130 Willisau  
P/G 041 970 25 06  
gastro.post@bluewin.ch

**Urs Steiner**

Guglern 51  
6018 Buttisholz  
P 041 544 21 15  
um.steiner@buttisholz.net

### Redaktion

**Hans Georg Koch**

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

### Mitglieder- verwaltung

**David Stahel**

Hinterdorfstrasse 33  
8412 Hünikon  
P 052 222 63 43  
G 079 666 40 46  
stahel@pop.agri.ch

### Archiv Technische Auskünfte

**Walter Rey**

Schöneckstrasse 23  
8215 Hallau  
P 052 681 41 29  
w.rey@gmx.ch

### Internet



[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)

### Bibliothek

**Josef Burri**

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84  
N 079 623 36 15  
j.p.burri@bluewin.ch

### Internet

**Rudolf Weber**

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 044 332 88 50  
rudolf@weber-gubser.ch

### Bankverbindung

**Raiffeisenbank Gürbe**

3665 Wattenwil  
IBAN: CH51 8009 8000 0046 6168 3  
BIC: RAIFCH22  
BC: 80098

## Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Ernst Mühlheim, Franz Wermelinger

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Inhalt</b> .....                                 | <b>1</b>  |
| <b>Rodage</b> .....                                 | <b>2</b>  |
| <b>Treffen und Termine</b> .....                    | <b>4</b>  |
| <b>Neu in der Bibliothek</b> .....                  | <b>11</b> |
| <b>Die beste Armee der Welt fährt Citroën</b> ..... | <b>12</b> |
| <b>Citroën bei der Schweizer Flugwaffe</b> .....    | <b>13</b> |
| <b>Winterfreuden um 1930</b> .....                  | <b>14</b> |
| <b>Klugscheissereien</b> .....                      | <b>19</b> |
| <b>Generalversammlung vom 25.1.2015</b> .....       | <b>21</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>22</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>24</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>30</b> |
| <b>90 Jahre Citroën Suisse</b> .....                | <b>31</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>32</b> |
| <b>La Ferté Vidame</b> .....                        | <b>36</b> |
| <b>In Memoriam Trudy Deller</b> .....               | <b>38</b> |
| <b>St. Nikolaus - Tour de Suisse</b> .....          | <b>39</b> |
| <b>Clubtreffen vom 28.4.2015</b> .....              | <b>41</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>42</b> |
| <b>Technikseminar FSVA</b> .....                    | <b>43</b> |
| <b>Inserate</b> .....                               | <b>46</b> |
| <b>Der X-Faktor</b> .....                           | <b>47</b> |
| <b>Ausblick</b> .....                               | <b>48</b> |
| <b>Impressum</b> .....                              | <b>48</b> |

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage Christian Heussi  
Fahrzeuge und grosses Ersatzteillager  
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

Frick Traction Avant AG  
Garage und Ersatzteile  
Glarnerstrasse 24  
8805 Richterswil  
Tel/Fax 044 784 58 58  
Natel 076 379 11 22

c-motion Garage GmbH  
Fahrzeuge und Ersatzteile,  
Service und Reparaturen  
Höhenweg 3  
8564 Wagerswil  
Tel 071 657 24 36  
www.c-motion.ch

CTAS  
Felix Blaser  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
Tel 032 384 23 40  
Natel 079 179 64 60  
ctas.blaser@gmail.com

Garage Ochsner  
Garage und Ersatzteile  
St. Gallerstrasse 13  
8353 Elgg  
Tel 052 365 22 00  
Fax 052 366 20 40  
www.garage-ochsner.ch

Oldtimer Werkstatt  
Service und Reparaturen  
Daniel Eberli, Im Chellhof 3  
8463 Benken ZH  
Tel 052 319 25 17  
Natel 079 417 44 21  
eberlid@swissonline.ch  
www.oldtimer-taxi.ch



# RODAGE

## Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Mitten in der Grippesaison war der Termin für unsere GV 2014 in Nottwil. Trotz einigen Abmeldungen brachten wir es auf die stattliche Anzahl von 95 Teilnehmern. Das ist für einen Sonntagmorgen doch eine sehr respektable Zahl! Allen Frühaufstehern möchte ich an dieser Stelle nochmals herzlich danken für ihre aktive Teilnahme am Clubgeschehen und den Erkrankten wünsche ich auf diesem Weg gute Genesung.

An der GV konnte ich erstmals unsere neue Autoplakette und den neuen Kleber als Muster vorlegen. Die Teilnehmer waren derart begeistert, dass mehr als 120 Plaketten sowie 250 Kleber bestellt wurden. Einige Mitglieder werden sich nun fragen, wie kam es überhaupt zu diesen Mustern der Plakette und des Klebers?



Anlässlich der GV 2013 fragte Daniel Eberli an, ob im Vorstand eine neue Auflage eines Klebers diskutiert werde. Da dies noch nicht der Fall war, wurde dies als Pendenz aufgenommen und an verschiedenen Besprechungen diskutiert. Da heute die Form von unserem Signet konturengenau ausgeschnitten werden kann, sah man durchaus die Möglichkeit, einen neuen, attraktiven Kleber für den CTAC entwickeln zu können. An solchen Diskussionen werden natürlich auch weitere Möglichkeiten

ausgeleuchtet. Es entstand die Idee, unser schönes Clublogo auch als emaillierte, farbige Plakette am Kühlergrill anzubringen. Nach der Bereinigung des Layouts, wurden bei verschiedenen Herstellern Offerten angefordert und schliesslich wurden von einer Firma in Zürich je 4 Muster von der Plakette und des Aufklebers hergestellt. Diese Prototypen konnte ich nun an der GV 2014 vorlegen, was die oben genannten Bestellungen auslöste.

Die beiden Artikel können zu einem günstigen Preis abgegeben werden: Plakette in Metall Fr. 20.- und Kleber Fr. 2.- je Stück.

Unterdessen sind verschiedene Aktivitäten in dieser Hinsicht gelaufen:

1. Unser Webmaster hat auf der Frontseite der Homepage diese beiden Artikel angepriesen mit einem Bestellformular, wie das bei Anmeldungen von Treffen üblich ist. Bereits EINE Stunde nach Freischaltung (um Mitternacht) ist die erste Bestellung aus AUSTRALIEN eingetroffen. Da ich wusste, wie teuer das Porto für Pakete nach Australien ist, kam mir folgende Idee: Unsere Tochter Jacqueline wohnt in Melbourne und war Ende Januar bei uns in den Ferien. Die Lieferung für Mr. Maze wurde aus je 2 Mustern der Plakette und des Klebers zusammengestellt und in einem kleinen Päckli der Tochter im Handgepäck mitgegeben. Dem Fan aus Australien wurden unsere Bankkoordinaten mitgeteilt, worauf er umgehend den Preis inklusive Portopauschale für die Schweiz



auf unser Konto überwiesen hat. Daraufhin gab ich per Mail das o.k. an Jacqueline. Sie brachte die Sendung in Australien umgehend zur Post und das Päckli wurde für umgerechnet SFr. 5.30 über die letzten 1710 km innerhalb des Landes transportiert. Das verrückte an der ganzen Geschichte ist, dass dieser Herr Allen Maze in Australien vier Wochen vor uns im Besitze der neuesten CTAC-Plaketten und Kleber ist!

2. Überwältigt von der grossen Zahl der Bestellungen, musste nach einer geeigneten Verpackung gesucht werden. Bei einer Firma für professionelle Verpackungen wurde ich fündig und bestellte dort eine kleine Stülpschachtel, worin maximal 4 Plaketten verschickt werden können



3. Um nicht allzu sehr vom Arbeitsaufwand für die Versendung überrascht zu werden, begann ich mit dem Ausdruck der Rechnungen und der Vorbereitung der Schachteln, welche jede Einzelne gefaltet und adressiert werden musste.

Wenn nun jemand von Euch keine Möglichkeit hat, diese Artikel übers Internet anzufordern, darf er das bei mir auch telefonisch bestellen auf Tel. 079 435 96 36.

Hier noch der Link auf unsere HP in den Shop, wo man weitere Plaketten und Kleber bestellen kann: <http://www.tractionavant.ch/Shop/Shop.php>

Ich freue mich auf die erste Ausfahrt, welche vom Vorstand der Region Ost organisiert wird. Ich hoffe, dass bis zu diesem Zeitpunkt Eure Autos eine Erneuerung von Motorenöl, Fett etc. bekommen haben und freue mich, Euch an der ersten Ausfahrt begrüßen zu können!

Mit tractionistischen Grüßen  
Fritz Müller



Einige können`s auch im tiefsten Winter nicht lassen!

Unser Präsident testet seine Traction im Schneegestöber und schickt dem Redaktor dann auch noch eine Postkarte dieses Experiments!



# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 26.4.2015 Region Ost
- 28.6.2015 Region West
- 1.7.2015 Abendausfahrt Nord
- 8.8.2015 Grillplausch Nord
- 16.8.2015 Region Nord
- 27.9.2015 Region Süd
- 28.11.2015 Jahresschlusshöck Region Nord, Gundetswil
- 2.12.2015 Santichlaus in Willisau
- 5.12.2015 Chlouser-Abend Region West, Hornusserhütte Belp
- 31.1.2016 Generalversammlung, GZI Forschungsinstitut, Nottwil

## Stammtische

- Region West Neu: Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern  
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94  
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06  
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr  
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

- 20.-22.3.2015 Veterama Hockenheimring ([www.veterama.de](http://www.veterama.de))
- 21.+22.3.2015 Oldtimer und Teilemarkt Fribourg ([www.oldtimer-teilemarkt.com](http://www.oldtimer-teilemarkt.com))
- 15.-19.4.2015 Technoclassica Essen ([www.siha.de](http://www.siha.de))
- 25.4.-26.4.2015 Bourse d'Echanges Souzlmatt
- 9.-10.5.2015 Auto-Moto-Classic Basel im Panthéon Basel, Muttenz
- 24.5.2015 5ème Bourse de Muespach
- 12.6.-14.6.2015 Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen
- 19.-20.9.2015 34ème Bourse d'Echanges Lipsheim
- 9.-11.10 2015 Veterama Mannheim

## Redaktionsschluss für Heft 2/2015:

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:  
[www.tractionavant.ch/ctaTreffen.php](http://www.tractionavant.ch/ctaTreffen.php) dank Ruedi Weber!



# CLASSIC MILITARY VEHICLE

Oktober 2014

Übersetzt und überarbeitet von Daniel Eberli

## LOST IN FRANCE - VERLOREN IN FRANKREICH



Als die deutsche Wehrmacht während des zweiten Weltkriegs auf ihrem Weg durch Frankreich Esswaren, Wein und militärische Güter plünderte, muss eine ihrer wertvollsten Beutestücke wohl die Citroën Kégresse gewesen sein. Ian Cushway erzählt die Geschichte dieses erstaunlichen, mit Gummi-Raupen ausgestatteten Fahrzeuges.

Als Zar Nikolaus II verlangte, dass ein Fahrzeug entwickelt werden sollte, das bei allen Geschwindigkeiten durch tiefen Schnee, über Eis oder Strassen mit leicht gepresstem Schnee fahren konnte - ein Fahrzeug, das die Strasse ohne zu verlangsamen verlassen konnte - kam der französische Ingenieur Adolphe Kégresse auf eine neuartige Lösung. Er ersetzte die Hinterräder durch ein endloses Spursystem, mit einem flexiblen Gummiband. Das war im Jahre 1906, und er war damals im zarten Alter von 27 Jahren. Sieben Jahre später, als Kégresse glaubte, dass er das System perfektioniert habe, beantragte er ein Patent in seinem Heimatland Frankreich. Dann aber verdarb die bolschewistische Revolution seine Pläne, und er musste aus Russland fliehen.

Das Konzept der Halbkettenfahrzeuge war jedoch nicht gerade neu. Die Holt Manufacturing Company (aus der später Caterpillar hervorging) hatte mit der Idee im Jahr 1913 gespielt, und Lombard und andere hatten von 1916 an Halbkettenmaschinen produziert. Doch die Art des Franzosen, die Dinge anzugehen, war insgesamt raffinierter und ausge-



feilter und bot eine einzigartige Kombination aus Leistung, Fahrkomfort und Zuverlässigkeit. Darüber hinaus, im Gegensatz zu den Raupenketten, riss sein Gummiband nicht die Oberfläche der Strasse auf - und dies erhöhte unweigerlich die Vielseitigkeit und Nützlichkeit.

## Besser durch kluges Design



Die Citroën Kégresse (hier Typ P17) war enorm vielseitig sowohl auf als auch abseits der Strasse.

Das Kluge an der Kégresse Konstruktion ist, dass es ein einzigartiges flexibles Raupen-Design verwendet mit einer richtigen Aufhängung, um das Gewicht des Fahrzeugs zu stützen.

Das hintere Fahrgestell selbst besteht aus drei Untereinheiten, nämlich der Gummikette mit vier Stützrädern, die Aufhängung mit der einstellbaren (spannbaren) Leerlaufscheibe und der Antriebsachse mit den Antriebsriemenscheiben oder Zahnkränzen.

Die erste Art von Fahrgestell des Typ P2 war ausgestattet mit einer Raupe, die mittels Reibung durch die hinteren Scheiben angetrieben wurden, welche direkt auf einer festen Zweigang-Hinterachse montiert waren. Am vorderen Teil des Fahrgestells war ein freilaufendes, geteiltes Rad mit dem gleichen Durchmesser wie die Antriebscheibe angebracht. Das vordere Ende des Fahrschemels war auf- und abwärts frei beweglich und konnte sich so der Kontur des Bodens oder der Strasse anpassen. Die Gummiraupe selbst lief auf vier kleinen, eng gekoppelten Rädern, die auf einem Hilfs-

Das P17 Modell wurde zwischen 1929 und 1934 gebaut. Ca. 1700 Fahrzeuge dieses Typs wurden an die französische Armee geliefert.



rahmen angebracht waren, der auf einem federnden Arm befestigt war. In älteren Versionen waren sowohl die Antriebsscheibe als auch das mitdrehende Führungsrad durch die Raupe mit dem Boden in Kontakt und halfen damit, das Gewicht des Fahrzeugs zu stützen.

Am P7 mit der verbesserten Konstruktion war das vordere Kettenrad der Antriebsrolle mit Stahlzähnen ausgestattet und Gummiblöcken auf der Innenseite der Raupe, so dass eine Verzahnung stattfand im Gegensatz zur Kraftübertragung mittels Reibung. Das Fahrgestell wurde jetzt um die vordere Achse geschwenkt. Diese Konstruktion wiederum wurde durch die P7-bis ersetzt, welche von 1927 an in Produktion ging und bis in die späten dreissiger Jahre unverändert übernommen wurde.

Kommen wir zurück zu der Geschichte: Der junge Adolphe Kégresse kam zurück nach Frankreich und beeindruckte den Industriellen André Citroën mit seinem revolutionären neuen Design: Er erklärte sich bereit, der Firma Citroën die alleinigen Rechte an dem System zu geben, so dass die Produktion beginnen konnte. Bei der Citroën Fabrik Levallois in einem Pariser Vorort wurde im Jahr 1921 ein Kégresse Fahrgestell an einem Standard-Citroën 10CV B2 Auto montiert und als Citroën Kégresse P2 bezeichnet. Es machte eine erfolgreiche Besteigung des Col de Lautaret und anschliessend überquerte es den Mont Genève Pass.

Später in diesem Jahr reisten drei solche Modelle, von denen eines einen 3,5 Tonnen schweren Wohnwagen mit allen Dingen zu schleppen hatte, unter militärischer Aufsicht von Paris nach Arcachon. Im Februar 1922 wurde das Fahrzeug im Schnee der Französisch Alpen und in den Pyrenäen weiter auf Herz und Nieren geprüft. Formale Studien fanden auch in den Schneefeldern von Schweden und Norwegen statt.

Im Winter des Jahres 1922 bis 1923 machte eine Karawane von fünf P2s eine epische 22-Tage-2000-Meilen-Reise von Touggourt in Algerien nach Timbuktu und beanspruchte damit den Rekord für die erste Sahara Durchquerung mit Motorwagen. Die Geschichte wurde vor kurzem im Buch «Crossing the Sand», das von der Tochter des Expeditionsführers geschrieben wurde, erzählt.

Es wurde immer deutlicher, dass die P2 im Sand ebenso zu Hause war wie im Schnee, und im Jahre 1923 und 1924 wurden Citroën Kégresse Autos in archäologischen Expeditionen in der ägyptischen und libyschen Wüste verwendet. Zur gleichen Zeit unternahm ein Konvoi von P2s eine 12500 Meilen lange Trans-Afrika-Reise, um in 18 Monaten von Algier nach Mombasa zu reisen.

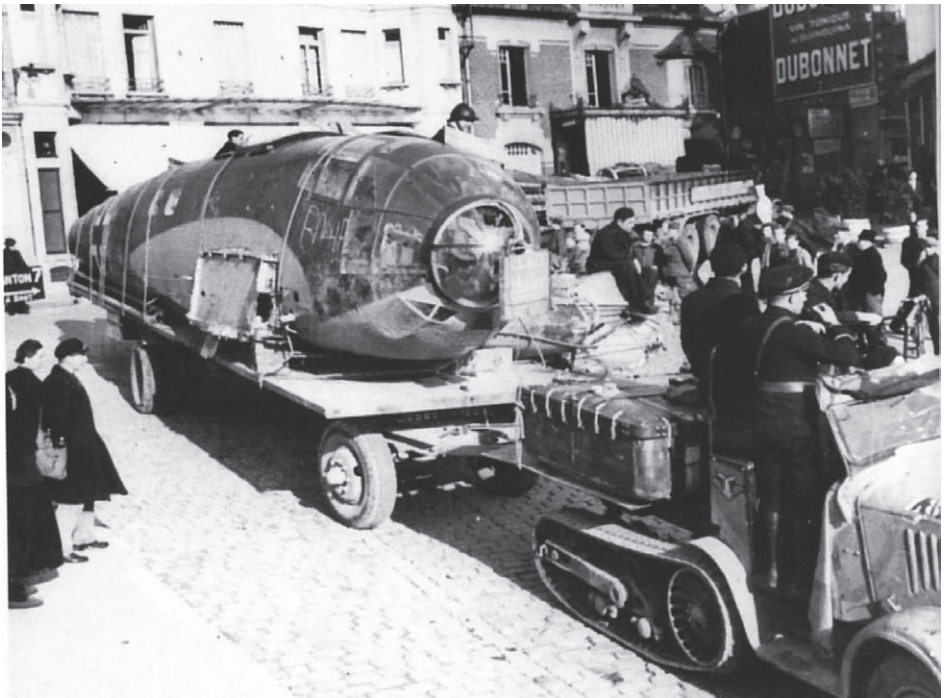
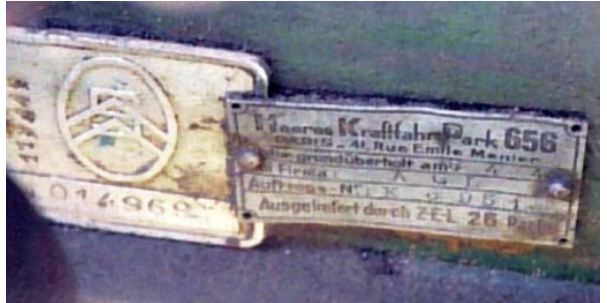
### **Militärische Aufgaben**

Während militärischen Fahrzeugversuchen bei Satory, südwestlich von Paris im Jahre 1923, 1924 und 1925, war die Citroën - Kégresse das einzige Fahrzeug seiner Klasse, das von der Regierung ausgezeichnet wurde. In der Folge wurden Kégresse-ausgestattete Fahrzeuge von der Französisch Armee in einer Vielzahl von Ausführungen bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges verwendet, als Feldwagen, Panzerwagen, Traktoren, Lafetten für Flugabwehrkanonen, Kavallerie-Fahrzeuge und Fahrzeuge für Telefoningenieure. Natürlich war es bis zum Einsatz der Französischen Armee im Jahr 1939 schon ein «altes» Fahrzeug. Es wird vermutet, dass irgendwo in der Grössenordnung von 1700 Fahrzeugen des Typs P17 von Citroën geliefert worden waren.

Dies verhinderte nicht, dass die eindringenden deutschen Streitkräfte sie als vielleicht wertvollste Beute betrachteten und die Besatzungssoldaten sie rasch in ihre Dienste nahmen.

Berühmt ist der Vorschlag von Major Alfred Becker von der 21. Panzerdivision, die in der Nähe von Caen stationiert war, die französischen Fahrzeuge in leichte gepanzerte Mannschaftswagen umzuwandeln, um den Mangel an Halbkettenfahrzeugen zu kompensieren. Das Fahrzeug auf den Farbbildern hier ist ein echter Überlebender aus dieser Zeit. Seine genaue Kriegsgeschichte ist nicht bekannt, doch gibt es einige faszinierende Beweise, die Stück für Stück helfen, die Puzzle-Teile aus der Vergangenheit zusammen zu fügen. Vielleicht das Offensichtlichste ist der etwas unpassend sandfarbene Ersatzkraftstofftank, der von den Deutschen hinzugefügt wurde. Bei genauerem Hinsehen entdeckt man auch ein Hinweisschild am Motorblock mit Angaben des deutschen Ingenieurs, der für den Unterhalt des Fahrzeugs verantwortlich war.

Ach, Überlebende sind so selten – einen echten zu sehen, ist schon aufregend genug. Die Tatsache, dass dieser heute noch auf einer täglichen Basis eingesetzt wird, macht die Geschichte noch spannender.



Citroën Kégresse P26A oder AM, mit einem Sechszylinder-Motor von 2650 ccm. Das Foto wurde eindeutig in Frankreich aufgenommen und der Rumpf ist von einer deutschen Heinkel He111H, ein schwerer Bomber, der im Jahr 1935 eingeführt und auf allen europäischen Schlachtfeldern verwendet wurde. Obwohl der P26 1932 eingeführt wurde, ist das Foto wohl nach dem Krieg entstanden. (Foto: Warehouse-Collection)

## Citroën Kégresse Modell-Geschichte

- Modell K1 (1921-24) - Basierend auf dem Typ 10HP B2, war der K1 das erste kommerziell hergestellte Modell. Erste speziell ausgerüstete Fahrzeuge waren im Einsatz für die ersten Sahara-Expeditionen im Jahre 1922.
- Typ P4T (1924-25) – Nur geringe Unterschiede zu den K1. Einfach zu erkennen durch den flachen Kühler mit 9 separaten Elementen.
- Typ P6 (1924-25) – Wurde nie kommerziell vertrieben, aber konstruiert für die Citracit Gesellschaft zum Querrennen der Sahara. Ausgestattet mit einem 2,8 Liter 4-Zylinder-Motor von Mors. Nur eine Handvoll P6 wurden hergestellt.
- Typ P2T (1924-25) – Ein weiteres Citracit Fahrzeug, ausgestattet mit einem Anhänger, aber mit einem positiven Antriebsschienensystem, einem Feature, das ansonsten erst bei späteren Modellen erscheinen würde.
- Typ P7T (1925-1927) – Eine Evolution des P4T, wobei das Kégresse-System um 180 Grad gewendet wurde und die Antriebskraft auf die vorderen Scheiben statt auf die hinteren wirkte. Resultierend aus dieser Konstruktion wurde die Hinterachse mit dem Differential – und damit das Gewicht – nach vorne verlagert und die Antriebswelle war kürzer. Der Motor stammt vom B12.
- Typ P7-bis (1927-28) Lötete ein neu gestaltetes Kégresse-System ein mit neuen Riemen. Diese waren nun mit Metallplatten ausgestattet und Gummikissen auf der Aussenseite, sowie mit drei Reihen von Gummiblöcken auf der Innenseite. Die mittlere Reihe hielt das Band an den Rädern und Rollen zentralisiert, während diejenigen an den Rändern den Eingriff mit dem Antriebsrad sicherstellten. Ansonsten identisch mit der P7T.
- Typ P10 (1928-29) - Galt als die erste Ausführung der zweiten Generation von Kégresse von Citroën. Basierte hauptsächlich auf den Citroën C4 und wurde später zum P17 entwickelt. Der Typ P10 verfügte über einen 1536 ccm Motor und viele weitere Teile der B14/B15 Lastwagen. Gleiches Kégresse-System wie die P7-bis, aber mit einer fünften Rolle, um die Spurführung zu unterstützen.
- Typ P17 (1929-34) – Optisch nur geringe Veränderungen gegenüber der letzten P10, jedoch nunmehr auch mit dem 1628 ccm Motor des C4. Ausserdem war die Hinterachse (einschliesslich der vorderen Riemenscheiben) nun auf einem flexiblen Hilfsrahmen montiert, so dass sie sich vertikal bewegen konnte. Die P17A und B wurden auf dem Lastwagen-Chassis B15 auf gebaut, während die späteren P17C von 1932 mit dem noch grösseren 1767 ccm Motor des C4G ausgestattet sind. Der P17 bekam ungefähr zum gleichen Zeitpunkt auch ein überarbeitetes Chassis mit einem flacheren Profil gegen das Heck. Die P17D und P17E folgten mit geringfügigen Änderungen.
- Typ P15N (1928-34) – Ein Modell besonders gezeichnet für den Einsatz im Schnee (N für „Neige“). Es hatte breitere Raupen mit zwei Rollen oberhalb der Waage. Zur Standard-Ausrüstung gehörten demontierbare Skis und ein Blech an der Front, um das Einsinken im weichen Schnee zu verhindern. Der Motor war ein 6-Zylinder mit 2442 ccm.
- Typ P19 (1928-35) – Der 6-Zylinder-Bruder zum P17, mit einer Reisegeschwindigkeit von 40 km/h. Der B19B von 1931 war 11 cm breiter und etwas schwerer.
- Typ P20R (1936) – Ähnlich dem P19, aber mit einem 2650 ccm Sechszylindermotor.
- Typ P14 (1930-40) - Schwerlast-Zugmaschine auf einem solideren Chassis, mit einem Gesamtgewicht von fast 3 Tonnen. Die Zugrollen hatten 11 Speichen, im Vergleich zu



8 auf dem P19. Ein P14 diente als Funk-Fahrzeug für die Pamir Gruppe der Croisière-Jaune.

- Typ P26 (1932-36) - Basierend auf dem C6 mit einem Sechszylindermotor von 2650 ccm und Viergang-Getriebe. Der Typ 26 wurde als transformierbares Fahrzeug angeboten, mit der Möglichkeit, die Raupen durch Räder zu ersetzen.
- Typ P107 (1932-1936) - Eine schwere Zugmaschine für das Schleppen oder Ziehen. Der P107 hatte einen leistungsfähigen 4-Zylinder Motor von 3454 ccm mit einer Spitzengeschwindigkeit von 46 km/h. Wurde von der Armee verwendet und hatte die höchste Produktionszahl: 3276 Stück wurden gebaut.
- Typ P21 (1931-36) - Ein Modell, das durch die Croisière Jaune Expedition berühmt wurde. Es verfügte über ein Raupensystem ähnlich dem des P26, der sein Debüt erst einige Jahre später hatte.
- Typ P112 (1936) Ein experimenteller, einmaliger Hybrid basierend auf dem T45 Lastwagen. Bizarrrerweise ausgestattet sowohl mit Raupen, als auch mit konventionelle Hinterrädern.
- Typ P16 (1928-29) – Ein mit einem Panhard Motor ausgestatteter Panzerwagen, gebaut durch die Französische Firma Schneider & Cie. Raupenantrieb identisch mit dem P17.
- Typ P28 (1931-32) – Ein gepanzerter Wagen mit 6-Zylinder Motor und einem Antrieb wie beim P26. 50 Stück wurden durch die französische Armee verwendet und 1933 wurden drei nach Uruguay verkauft.
- Typ P104 (1934) – Ein weiteres gepanzertes Fahrzeug mit einem 6-Zylinder Motor und dem Raupensystem des P28.
- Typ P103 (1935) – Prototyp eines gepanzerten Vehikels mit Raupen und ohne Räder.



Die grosse Rolle an der Fahrzeugfront war montiert, um dem Fahrzeug das Überqueren von Gräben zu ermöglichen.

Vielen Dank an Philip McKinstry, der diesen interessanten Artikel entdeckt hat.

## La Traction Avant Citroën sous l'uniforme

Fleming Gubler hat mich auf ein neues Buch von Bertrand de Lamotte und François Vauvillier aufmerksam gemacht, das die Geschichte der Traction Avant im zweiten Weltkrieg dokumentiert. Eigentlich ist es eine Bildersammlung und der Text besteht praktisch nur aus den ausführlichen Bildlegenden. Die schwarz-weißen Fotos zeigen ausnahmslos Tractions im Einsatz bei der Armee.

In den Legenden werden die Jahrgänge Autos aufgrund der sichtbaren Details bestimmt. Die Ausrüstung, verschiedene häufige und seltenen Accessoires werden beschrieben. Aufgrund des Kontrollschildes (welches im Text jeweils speziell hervorgehoben wird) und verschiedener aufgemalter Embleme und dem Tarnanstrich wird erklärt, wer gerade im Besitz dieses Fahrzeuges ist, Armee, Requisitionsfahrzeug, Wehrmacht, F.F.I. (Forces Françaises de l'Interieur) oder wieder eine Zivilperson.

Das Buch (Format etwas grösser als A4) ist gebunden, hat 138 Seiten mit zahllosen Fotos und detaillierten Bildbeschreibungen und -erklärungen in französischer Sprache. Es ist in verschiedene Kapitel gegliedert: Vor dem Krieg, die Eroberung Frankreichs, unter Deutscher Besatzung, Tractions in Tunesien und bei der Résistance, der Sieg über Deutschland, nach dem Krieg, etc..

Es ist 2013 im Verlag Histoire & Collections - Paris erschienen.

ISBN:978-2-35250-265-4, Preis: SFr. 60.--.



Ab sofort auch in unserer Bibliothek ausleihbar !!

# DIE BESTE ARMEE DER WELT FÄHRT CITROËN



Dieser Beitrag stammt von Flemming Gubler. Seine Werft durfte der eidg. Zollverwaltung vier neue Boote für die Grenzwaache liefern. Die Beschaffung der Boote erfolgte durch Armasuisse in Bern. Anlässlich der amtl. Abnahme des 4. Bootes stand dieser Citroën vor seiner Firma.



Eigentlich nicht verwunderlich, denn das untenstehende Bild zeigt eine Traction von damals in Schweizer Uniform.

Es handelt sich wahrscheinlich um eine 11 BL aus dem Modelljahr 1947 (Pilote Felgen (ab Nov 46), Innenrückspiegel unten (Jan 47), Kotflügelschutz Typ «Coquille», Zierleiste auf den Türen, in Wagenfarbe lackierte Scheinwerfergehäuse, lackiertes Kühlergitter mit Chevrons aus Alu, grosse Kotschutzlappen diagonal montiert. Sitzlehnen mit Chromrohren (alles ab März 47). Vielen Dank Flemming.





# CITROËN BEI DER SCHWEIZER FLUGWAFFE

Das Untenstehende Bild hat unser Bibliothekar, Josef Burri, beim durchstöbern von Schweizer Militärliteratur gefunden. Es stammt aus dem neu erschienenen Buch «Menschen Maschinen Missionen», Geschichten vom Militärflugplatz Dübendorf 1914 - 2014. Das reich illustrierte Buch deckt die ganze Geschichte des Flugfeldes ab, welches sowohl militärisch wie auch zivil genutzt wurde und immer noch wird. Fotorotar, Copyright Schweizer Luftwaffe, ISBN 978-3-033-04653-5.



Ein Citroën Kégresse Halbkettenfahrzeug zieht hier eine Dewoitine D.27 III



Daniel Eberli schreibt zu diesem Bild: Die Schweizer Armee hatte 66 Dewoitines D.27 im Einsatz, und zwar zwischen 1928 und 1944 (Peter Brotschi, „Gebrochene Flügel“). Die abgebildete 220 (später J-220) ist eine D.27 III R, welche am 2.2.32 in Dienst gestellt wurde, Ausmusterung am 16.12.44.

Bei der Kégresse handelt es sich - identifizierbar am ovalen Instrumententräger - um ein Modell der ersten Serie, gebaut zwischen Oktober 1928 und September 1929. Gemäss «Toutes les Citroën» wurden ab Mai 1929 Motorhauben mit mehr Schlitzen verbaut, so dass sich das «Geburtsdatum» auf die Zeit zwischen Oktober 1928 und Mai 1929 einschränken lässt. (Sofern nicht aus mehreren Fahrzeugen Teile verwendet wurden...)

Es handelt sich um die «Schnee-Ausführung», womit die Typenbezeichnung lauten müsste C6 P15 N, wobei das für diese Version typische gebogene Blech als Schneeabweiser unter und vor dem Kühler fehlt.

Der Frontscheibenrahmen ist insofern interessant, als dass dieser Typ normalerweise für Fahrzeuge mit festen Türen, welche mit Seitenfenstern ausgestattet sind, verwendet wurden. (Berline, Coupé de Ville, Coupé Landalet, Cabriolet, Lastwagen mit fester Kabine etc.). Bei Fahrzeugen ohne Türen oder ohne «feste» Seitenscheiben wie das Torpédo oder dem Roadster wurde eine Frontscheibenbefestigung verwendet, die links und rechts nur einfache, fast Rohr-ähnliche Pfosten aufwies und die viel feiner waren. Es handelt sich beim Schleppfahrzeug mit grosser Wahrscheinlichkeit um ein Vehikel, das so von Citroën bezogen wurde und nicht um eine eventuell umgebaute Kégresse der Schweizer Post.

# WINTERFREUDEN UM 1930

von Daniel Eberli

In den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts begann der Siegeszug des Wintersports. Allerdings war es damals üblich, dass der vergnüglichen Schussfahrt ins Tal ein beschwerlicher Aufstieg voran ging.

Extremer als heute zeigte sich damals die Kluft zwischen arm und reich. Die weniger Betuchten – und das war die grosse Mehrheit – trugen ihre Ausrüstung zu Fuss auf den nächsten Hügel. Eine Mittelschicht hatte zwar richtige Skis und Stöcke. Mit Fellen (meistens von Seehunden) an den Brettern machten sie sich an den Aufstieg.

Und die gehobene Klasse? Diese bediente sich einer Kégresse von Citroën! Diese Fahrzeuge wurden nicht nur für das verwendet, was man heute „ÖV“ nennt, sondern von den ganz Reichen auch für das private Vergnügen.

In Österreich betrieb die Post eine ganze Flotte von Citroën Kégresen mit 6-Zylinder-Motoren, um die Feriengäste von der Bahnstation Langen am Arlberg nach Stuben, Zürs und Lech zu brin-



gen. Auf der Postkarte von St. Christoph am Arlberg sieht man vier Kégresen, und ich habe eine in meinem Fundus, bei dem sogar 10 dieser Vehikel auflieniert sind. Dies beweist, dass am Arlberg schon früh eine grosse Zahl von Wintergästen anreiste.

Dass auch diese Fahrzeuge gelegentlich an Grenzen stiessen, zeigt das Bild mit dem tief im Schnee versunkenen Citroën aus Zürs. Dass das Fahrzeug die Aufschrift „Deutsche Post“ trägt, be-

weist, dass es nach dem Anschluss von Österreich an das Deutsche Reich (1938) gemacht wurde.

Auch in der Schweiz gab es zwei Kégresse-Postautos. Diese dienten jedoch weniger dem reinen Tourismus, sondern man sicherte sich damit im Winter die Verbindung von Zernez im Engadin in das Münstertal.



Besonders interessant sind die nachfolgenden Bilder, zeigen sie doch prominente Leute beim Wintersport.



Der dick eingemummte Mann ist André Citroën auf einer B14 Kégresse, ca. 1927-28.

Darunter steht André Citroën vor zwei geschlossenen C6 Kégresse. Diese Aufnahme wurde im März 1933 in St. Moritz geschossen.

Mit dabei war auch Charlie Chaplin, und man hat den Eindruck, dass André Citroën die düstere Zukunft entweder noch nicht erkannt hatte, oder aber verdrängte...



Fotos: Archiv Daniel Eberli



Familie Chaplin und Familie Citroën in St. Moritz, Winter 1933



Freudentaumel: Die „Traction Avant“ war das Lieblingsauto der Résistance



> HISTORIE



# PARTISANEN UND GANOVEN

Zum 80. Geburtstag ein Rückblick auf das bewegte Leben der alten Dame „Traction Avant“





In Deckung: ein Kämpfer der FFI bei der Befreiung von Paris



Spannender Kriminalfilm: Jean Gabin fährt Citroën



Gang des Tractions Avant: Jacques Villeret und Jacques Dutronc im Film „Der Gute und die Bösen“ von Claude Lelouch (1976)

Frühsommer 1944, vor 70 Jahren. Immer mehr Städte und Gemeinden versinken im Freudentaumel, als Frankreich nach und nach von der Naziherrschaft befreit wird. Neben den Panzern und Jeeps der Alliierten rollen auch schwarze Limousinen mit dem Citroën-Doppelwinkel auf dem Kühlergrill über die Straßen. Diese „Tractions Avant“ waren das bevorzugte Transportmittel der Widerstandskämpfer der Résistance, auf ihren Kotflügeln prangten die aufgemalten Buchstaben FFI, das Kürzel für „Forces françaises de l'intérieur“.

Der legendäre Fronttriebler – einer der ersten seiner Art – steht in Frankreich wie kein anderes Auto für die Wirren der wechselvollen Kriegs- und Nachkriegszeit: Als die „Traction Avant“ im Jahr 1934 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, schlug gerade die Weltwirtschaftskrise mit voller Wucht im Land ein. Unter der deutschen Besatzung nutzen Gestapo und Wehrmacht beschlagnahmte Fahrzeuge oft als Dienstwagen. Nach dem Krieg entdeckten dann zwielichtige Gestalten der Pariser Unterwelt die „Traction Avant“ für sich. Besonders der ab 1938 gebaute 15 CV galt mit seinem 57 kW/78 PS-starken Sechszylindermotor als perfektes Fluchtfahrzeug. Der Ganove und einstige Kollaborateur Pierre Loutré, genannt „Pierrot Le Fou“, war als berüchtigter Anführer der „Gang des Tractions Avant“



Sonnenseite des Lebens: Der 15 CV galt als ideale Reise-limousine




**Hollywoodstar:**  
Indiana Jones fährt  
den Bösewichten auf  
und davon

**Großer Erfolg:**  
Riesenandrang auf  
dem Messestand  
von Citroën



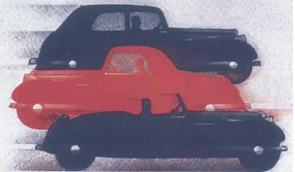
der Staatsfeind Nummer eins, bis er sich 1946 auf der Rückbank seines Wagens nach einem Raubüberfall blindlings selbst in den Bauch schoss und kurz darauf verstarb. Loutrel hatte versucht, seinen Revolver im volltrunkenen Zustand nachzuladen.

Es sind Geschichten wie diese, die den Mythos der „Traction Avant“ begründet haben. In den Fünfziger- und Sechzigerjahren wurde der Wagen in zahlreichen Filmen zum Gangsterauto stilisiert, zum Beispiel im Klassiker „Die Nacht bricht an“ mit Jean Gabin und Lino Ventura in den Hauptrollen. Selbst Steven Spielberg wurde auf den Wagen aufmerksam: So entkommen Harrison Ford und Sean Connery in „Indiana Jones und der letzte Kreuzzug“ mit einem Traction-Cabriolet der Verfolgung eines deutschen Jagdfliegers.

Die „Traction Avant“ war das letzte Modell, dessen Entwicklung noch vom Firmengründer André Citroën in Auftrag gegeben wurde. Die elegante Karosserie entstand unter der Federführung des italienischen Designers Flaminio Bertoni, der später mit dem 2CV und der DS weitere Ikonen erschaffen sollte. Doch es war nicht nur das markante Aussehen, das die „Traction Avant“ zu einem der größten Erfolge der Automobilgeschichte machte: Die hydraulischen Bremsen, die selbsttragende Karosserie, die vordere Einzelradaufhängung und vor allem der ausgereifte Frontantrieb waren technische Meilensteine, die bis heute als richtungweisend gelten. Die „Traction Avant“ war pure Avantgarde, ihrer Zeit so weit voraus, dass sie ganze 23 Jahre lang bei Citroën in Produktion blieb. 

**7** 4 CYL.      **11** 4 CYL.      **22** 8 CYL.

**Viele Versionen:**  
Die „Traction  
Avant“ gab es als  
Limousine, Coupé  
und Cabriolet



**CITROËN**  
TRACTION AVANT



Von Wolfgang Blaube, der sich nach seiner Schraubergeschichte rund um die Restauration eines blauen Porsche 911 jetzt regelmässig mit «Klugscheissereien» beschäftigt. Meistens sehr amüsant, so auch dieser Artikel aus Oldtimer Markt 5/2014

## »Citroën wird ‚Sitröng‘ ausgesprochen«




Erst mit seiner Schulpflicht kam das Trema: André Citroën (1878 bis 1935)



Achtung, höchste Klugscheißer-Warnstufe!: Hier können sprachlich bewanderte Besserwisser vor breitem Publikum punkten. Zumal die meisten den berühmten Namen falsch aussprechen dürften – sogar mancher Ureinwohner der *Grande Nation*, der mit der bemühten Frankophonisierung eines ursprünglich niederländischen Begriffs überfordert ist.

Die Etymologie in Kurzform: Des Autobauers Urgroßvater war ein Amsterdamer Zitrusfrüchtehändler, der mit der Einführung der Familiennamen zu Herrn *Limoenman* wurde. Dessen Sohn fand *Citroen* (sprich: „Sitrunn“) charmanter und benannte sich entsprechend um. Wiederum dessen Enkel André erhielt bei seiner Einschulung in Paris das Trema (Doppelpunkt) über dem E, was anzeigt, dass der Buchstabe (wie beim Namen *Piëch*) separat gesprochen sein will. Dumm nur, dass das Trema-E bei Citroën direkt neben dem O wohnt, wodurch der deutsche Schnellleser gern ein Ö wahrnimmt. Und den teutonischen Gewohnheitsumlaut auch noch mit dem frankophon-nasalen N abrundet: *Sitröng*... sanft entschwebend wie die Endung des Wortes *Dijon* etwa. Und damit genauso falsch wie *Zitröhn*, *Sietroheng* oder *Tsittrünk*. Wie sich Monsieur André und die nach ihm benannte Automarke denn nun korrekt sprechen? Mit scharfem S, Betonung auf der ersten wie dritten Silbe – und ohne Nasenlaut: „Ssitro-enn“. Ganz einfach. Sofern man's denn weiß. Und das Publikum einem glaubt...




Im Herzen der Schweiz  
 Gönnen Sie  
 Ihrem   
 eine Pause,  
 die auch Sie  
 verwöhnt...


SEMINARHOTEL  
 SEMPACHERSEE

Telefon 041 939 23 23  
 6207 Nottwil  
 info@dasseminarhotel.ch

WWW.DASSEMINARHOTEL.CH

DAS RESTAURANT!  
 DIE BAR!  
 DIE MARKT-«WIRTSCHAFT»!  
 BANKETTRESTAURANT «AURORA»  
 MIT GROSSER DACHTERRASSE  
 140  kostenlos  
 150 HOTELZIMMER  
 36 SEMINARRÄUME  
 SPORTANLAGE  
 7 TAGE GEÖFFNET  
 WIRELESS-LAN kostenlos



 Ein Unternehmen der Schweizer Paraplegiker-Stiftung

# GENERALVERSAMMLUNG VOM 25.1.2015

Protokoll der Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs  
vom 25. 1. 2015 im Auditorium 1 des GZI Forschungszentrums Nottwil

## Traktandenliste:

1. Begrüssung, Entschuldigungen
2. Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten
3. Genehmigung des Protokolls der GV 2013 vom 26. Jan. 2014
4. Jahresbericht des Präsidenten / Rückblick 2014
5. Kassabericht 2014
6. Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes
7. Budget 2015
8. Wahlen
9. Vorschlag Teilnahmen an Ausstellungen 2015
10. Bericht des Mitgliederverwalters
11. Bericht des Webmasters
12. Bericht des Clubheftredaktors
13. Treffendaten 2015/2016
14. Diverses
15. Abschluss der GV - Mittagessen

Beginn der Sitzung 09.40 Uhr, ab 08.30 wurden Kaffee und Gipfeli oder Brötli serviert

## 1. Begrüssung, Entschuldigungen, Genehmigung der Traktandenliste

Unser Präsident, Fritz Müller, eröffnet die Sitzung und begrüsst die Teilnehmer. Angemeldet haben sich 94 Personen (inkl. Begleitpersonen), 18 Mitglieder haben sich entschuldigt.

Die Anwesenden erheben sich im Andenken an Trudy Deller, welche am 16. 12. 2014 an einer unheilbaren Krankheit verstarb. Trudy war von 1994 bis 1997 Revisorin des CTAC.

Die Traktandenliste wird ohne Änderungsantrag genehmigt.

## 2. Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten

Der Präsident schiebt die Wahl der Stimmzähler auf, da keine Kampfwahlen bevorstehen. Ebenfalls werden vorerst keine Stimmzähler bestimmt. Gemäss Anmeldeungsliste sind 61 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Als Tagespräsident wird Aldo Martinazzo einstimmig gewählt.

## 3. Jahresbericht des Präsidenten

Fritz Müller präsentiert eine abwechslungsreiche Show mit Bildern verschiedener Mitglieder und Videos von Peter Weber, die alle Ereignisse des vergangenen Clubjahres nochmals aufgreift. Die anwesenden Mitglieder und Begleitpersonen sind sichtlich erfreut und die Erinnerungen an die vielen ausgezeichneten Anlässe erregen Aufmerksamkeit. Die Präsentation dauert genau eine Stunde!

Der Jahresbericht wird mit grossem Applaus genehmigt.



# INSERTATE

**Akustik**  
Nr. 25 17 02



**Isolation**  
Nr. 10 25 15



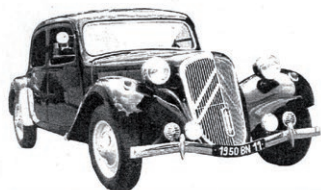
[info@isoproq.ch](mailto:info@isoproq.ch)

**Tel: 071-279 1512**

**Thermo**  
Nr. 30 16 05



# Restaurierungen - Material



## **GARAGE KLEEFELD**

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern

Wangenstrasse 82  
3018 Bern-Bümpliz  
Tel. 031 992 58 49  
MWST-Nr. 762 344



**Das Automuseum**

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung  
möglich.

#### 4. Genehmigung des Protokolls der GV 2013 vom 26. Jan. 2014

Das Protokoll wurde im Clubheft 1/2014 publiziert. Es werden keine Änderungsanträge gefordert. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt. Fritz verdankt die Arbeit des Aktuars.

#### 5. Kassabericht 2014

Unser neuer Kassier, Wädi Schmid präsentiert die Jahresrechnung 2014 des Clubs. Auf der Einnahmenseite sind vor allem die Mitgliederbeiträge, die Inserate und die Gönnerbeiträge von Mitgliedern, die mehr Jahresbeitrag einzahlen als gefordert. Mit Zinserträgen kann bei der momentanen wirtschaftlichen Lage nicht gerechnet werden. Bei den Ausgaben ist der grösste Posten das Clubheft und dessen Versand mit der Post, dann die Kosten der Clubtreffen.

Für die roten Zahlen sind die Mehrausgaben für den Clubstand verantwortlich, das Rohmaterial war teurer als geplant (Fr. 6772.00) und die grafische Gestaltung kostete ebenfalls mehr (Fr. 2207.80). Dazu kamen die Betriebskosten am OTM in Fribourg (Restauration) von Fr. 852.35. Dies führte (trotz dem Guthaben für den Clubstand aus der Rechnung 2013) zu Gesamtkosten von Fr. 8074.95

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| <b>Einnahmen:</b>      |                 |
| Mitgliederbeiträge     | 28880.00        |
| Gönnerbeiträge         | 82.07           |
| Inserate               | 4100.00         |
| Zinserträge            | 76.00           |
| <b>Total Einnahmen</b> | <b>33138.07</b> |

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| <b>Ausgaben:</b>           |                 |
| Clubheft                   | 16227.35        |
| Porti, Spesen              | 2165.30         |
| Clubtreffen                | 5537.40         |
| Ausstellungen              | 8074.95         |
| Verbände                   | 1443.50         |
| Fachliteratur              | 229.90          |
| Verwaltungsaufwand         | 5069.30         |
| <b>Total Ausgaben</b>      | <b>38747.70</b> |
| <b>Ausgabenüberschuss:</b> | <b>5609.63</b>  |

Die Bilanz zeigt, dass der Club jetzt etwas weniger Vermögen hat. Wädi meint, es gehen dem Club aber trotzdem noch gut, Fr. 27000.- bleiben auf der hohen Kante. Fritz Müller weist darauf hin, dass wir jetzt dafür über einen Clubstand verfügen, der mit seinem äusserst variablen Konzept an vielen Anlässen eingesetzt werden kann.

|                     |                     |                      |
|---------------------|---------------------|----------------------|
| <b>Bilanz:</b>      | <b>1. Jan. 2014</b> | <b>31. Dez. 2014</b> |
| Flüssige Mittel     | 35715.04            | 24691.31             |
| Guthaben VST        | 73.00               | 2.10                 |
| Ausstehende Erträge | 850.00              | 2925.00              |



## Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger  
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09  
gastro.post@bluewin.ch, [www.gasthauspostwillisau.ch](http://www.gasthauspostwillisau.ch)

|                    |                 |                 |
|--------------------|-----------------|-----------------|
| Total Aktiven      | 36648.04        | 27618.41        |
| Offene Rechnungen  | 3500.00         | 0.00            |
| Vorausbez. Erträge | 90.00           | 180.00          |
| Vereinskapital     | 33048.04        | 27438.41        |
| Verlust            |                 | 5609.63         |
| <b>Bilanzsumme</b> | <b>35648.04</b> | <b>27618.41</b> |

## 6. Revisorenbericht

Der Revisorenbericht vom 18. Jan. 2015 wird von Fleming Gubler verlesen.

Die Revisoren bestätigen eine korrekte Rechnungsführung und empfehlen der Versammlung, die Rechnung zu genehmigen.

Die Rechnung wird einstimmig genehmigt und der Kassier wird einstimmig entlastet. Fritz verdankt die Arbeit unseres Kassiers Wädi Schmid.

### Entlastung des Vorstandes

Der Vorstand wird durch die anwesenden Mitglieder einstimmig entlastet. Damit ist das Clubjahr 2014 abgeschlossen.

## 7. Budget

Wädi präsentiert das Budget 2015. Er geht von gleich vielen Mitgliedern aus und plant einen Einnahmenüberschuss von Fr. 50.--. Er setzt auf Einnahmen durch Inserate von Fr. 2500.--

In den Ausgaben fürs Clubheft erscheint ein Heft mehr, damit ab jetzt die fünf Hefte jeweils im laufenden Clubjahr abgerechnet werden können. Dies ist eine einmalige Mehrausgabe. Die Portokosten bleiben gleich, der Betrieb des Clubstandes wird mit Fr. 1000.-- veranschlagt. Fachliteratur bleibt gleich und der Verwaltungsaufwand wird gekürzt.

### Einnahmen:

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| Mitgliederbeiträge     | 29000.00        |
| Gönnerbeiträge         | 100.00          |
| Inserate               | 2500.00         |
| Zinserträge            | 50.00           |
| <b>Total Einnahmen</b> | <b>31650.00</b> |

### Ausgaben:

|                             |                 |
|-----------------------------|-----------------|
| Clubheft (5+1 Ausgaben)     | 16500.00        |
| Porti, Spesen               | 2500.00         |
| Clubtreffen                 | 6000.00         |
| Dachverband                 | 1400.00         |
| Fachliteratur               | 200.00          |
| Verwaltungsaufwand          | 4000.00         |
| <b>Total Ausgaben</b>       | <b>31600.00</b> |
| <b>Einnahmenüberschuss:</b> | <b>+50.00</b>   |

## 8. Wahlen:

Dieses Jahr gibt es keine Demissionen, darum keine Wahlen.

Aldo Martinazzo tritt als Tagespräsident in Aktion und führt die Bestätigung des Vorstandes durch. Dieser wird in globo einstimmig bestätigt.

Ebenfalls wird Fritz Müller einstimmig und mit grossem Applaus als Präsident des CTAC bestätigt.

## 9. Vorschlag Teilnahme an Ausstellungen 2015

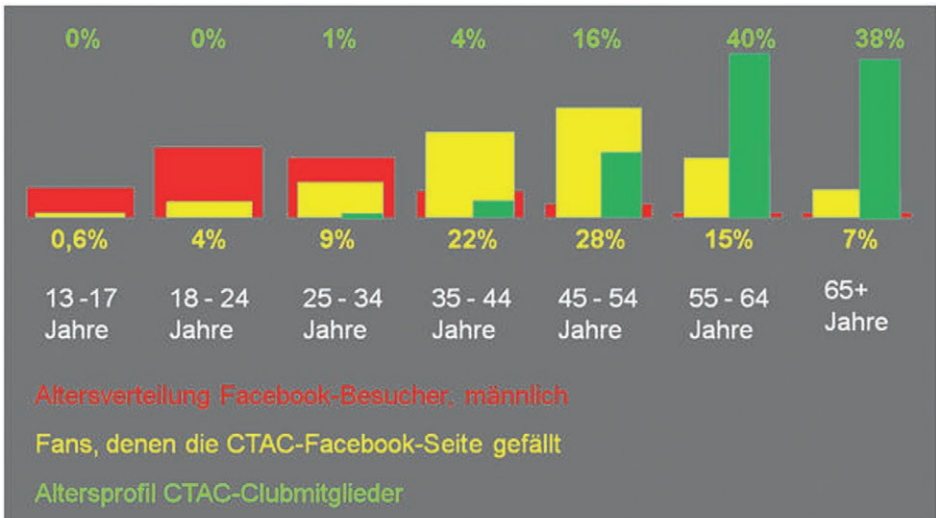
Fritz Müller stellt verschiedene Möglichkeiten vor: Regiomesse in Lörrach, Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen und Oldtimermesse St. Gallen. Als kleine aber feine Veranstaltung soll dieses Jahr die Oldtimermesse in St Gallen zum Zuge kommen. Es herrscht generelles Einverständnis.

## 10. Bericht des Mitgliederverwalters:

David Stahel kann über 17 neue Mitglieder berichten. Andererseits sind 14 Mitglieder ausgetreten. Der Club hat darum einen Zuwachs von 3 Mitgliedern auf total 337. Die Austritte werden vor allem aus Altersgründen erklärt, kein Fahrausweis mehr, Auto verkauft etc. Die neuen Besitzer kommen aber häufig als Neumitglieder zum Club. Das Durchschnittsalter unserer Clubmitglieder liegt bei 62 Jahren, (es hat also noch Luft gegen unten). (Altersverteilung der Mitglieder = grüne Balken in der untenstehenden Grafik).

## 11. Bericht des Webmasters

Ruedi Weber berichtet, dass im letzten Jahr 6 Newsletters mit 118 Beiträgen erschienen sind. Unsere Homepage betreiben wir seit 16 Jahren und seit 3 Jahren sind wir auf Facebook präsent, bisher gab es dort 24 Postings. Ruedi zeigt dann eine interessante Grafik:



Man sieht hier in rot die Altersverteilung der männlichen Facebook-Benutzer (hat nichts

mit unserer Seite zu tun). Männliche Besucher unserer Facebook-Seite, also Leute die sich für Traction Avant interessieren, entstammen dem mittleren Alterssegment 35-54 Jahre (gelbe Balken) und die Besitzer der Tractions (= unsere Clubmitglieder (grün)) gehören der Altersklasse 55+ an. Es wäre schön, wenn sich die grüne Verteilung in Richtung der gelben bewegen würde.

Als Neuheit auf der Homepage kann man jetzt sein Inserat selbst veröffentlichen. Ruedi gibt eine kurze Anleitung.

Alle Clubhefte sind inzwischen elektronisch archiviert und stehen auf unserer Homepage zur Verfügung. Dani Löhner, Dölph Gabriel und Fleming Gubler haben alle 952 Artikel aus 112 Heften indexiert, so dass man einzelne Artikel nach Stichworten aber auch nach Autoren, Titel oder Themenkategorien suchen kann. Ruedi erklärt das Vorgehen an einem Beispiel.

Markus Stöckli hat 185 Dokumente aus dem Archiv von Walti Rey eingescannt.

Die fleissigen Freiwilligen erhalten je eine Flasche Wein. Wir suchen noch jemanden, der auch diese Dokumente indexiert.

## 12. Bericht des Clubheftredaktors

2014 konnten 5 Hefte mit insgesamt 240 Seiten herausgegeben werden.

2015 sind ebenfalls 5 Hefte geplant.

Die Ausschreibungen für die Treffen erscheinen neu nur noch im Clubheft, es gibt keine Anmeldeformulare mehr im Couvert. Die Anmeldung erfolgt ausschliesslich online auf unserer Homepage. Damit können wir pro Ausgabe zwischen Fr. 180.- und Fr. 250.- einsparen. Für Mitglieder ohne Computer wird jeweils eine Telefonnummer für eine mündliche Anmeldung publiziert. Der Redaktionsschluss der Hefte wurde auf die Ausschreibungen der Treffen abgestimmt.

Redaktionsschluss der Hefte fürs 2015 ist:

|                    |  |
|--------------------|--|
| Heft 1: 21.3.2015  | mit Ausschreibung für Treffen Ost vom 26. April 2015     |
| Heft 2: 17.5.2015  | mit Ausschreibung für Treffen West vom 28. Juni 2015     |
| Heft 3: 5.7.2015   | mit Ausschreibung für Treffen Nord vom 16. August 2015   |
| Heft 4: 15.8.2015  | mit Ausschreibung für Treffen Süd vom 27. September 2015 |
| Heft 5: 28.11.2015 | mit Einladung für die GV vom 31. 1. 2016                 |

## 13. Treffendaten

Alle für 2015 geplanten Treffen werden durch Fritz Müller kurz vorgestellt.

|             |                    |                                     |
|-------------|--------------------|-------------------------------------|
| Region Ost  | 26. April 2015     | Versuchsstollen Hagerbach, Walensee |
| Region West | 28. Juni 2015      | Gewürzmühle Cuenin, Diemtigen       |
| Region Nord | 16. August 2015    | Biotronik AG, Bülach                |
| Region Süd  | 27. September 2015 | Landessender Beromünster            |

Weitere geplante Aktivitäten:

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| Region Nord: Mittwochsausfahrt: | 1.07.2015     |
| Grillabend:                     | ev. 8.08.2015 |
| Jahresschlusshöck:              | 28.11.2015    |
| Region West Samschtagsfährtli:  | ev. 4.07.2015 |

|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| Chlousehöck:            | 5.12.2015      |
| Region Süd Chlausehock: | 2.12.2015      |
| Hecktrieblertreffen:    | ev. 23.08.2015 |

Clubhöcks finden wie gewohnt in Illnau und Willisau statt. Für die Region West findet der Höck ab März im Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, in 3007 Bern statt.

## 14. Varia

### Südtirol 2015

Fritz Müller wirbt nochmals für die Ferienreise ins Südtirol. Es sind noch wenige Plätze frei.

### Reparaturkurse

Daniel Eberli freut sich über eine grosse Nachfrage nach Fortgeschrittenenkursen in denen man auch lernt, den Motor und das Getriebe auszubauen. Der Kurs wird dieses Jahr doppelt ev. sogar dreifach geführt. Anmeldung via Internet.

### Reportagen von Clubtreffen

Die Schreiber der Berichte der Clubtreffen (1 für Internet und 1 für Clubheft) erhalten als Abgeltung für ihre Arbeit einen Gutschein für das Mittagessen am Treffen.

**Fusion der Oldtimer-Dachverbände** (CTAC ist Mitglied des FSVA) (Der FSVA ist Mitglied der FIVA und damit der FIA und ist berechtigt, die FIVA-Pässe auszustellen) (Der FSVA hat 12000 Mitglieder)

Fritz Müller orientiert über die Entwicklung der Fusion der beiden Schweizer Oldtimer-Dachverbände: Einige Vorstandsmitglieder des FSVA versuchten ohne Auftrag der Delegiertenversammlung hinterrücks einen neuen Dachverband (FSVH) zu gründen. Die Statuten lagen vor, alle Vorstandsposten waren bereits besetzt.

Gegen dieses Vorgehen wehrten sich 20 Mitgliederclubs des FSVA, darunter auch der CTAC und gründeten das Komitee „Pro FSVA“ und verlangten eine ausserordentliche Delegiertenversammlung.

An dieser Versammlung wurde die GV des FSVA verschoben (wegen Nichteinhalten der Antragsfrist) und es wurde vereinbart, dass nur ein einziger Dachverband angestrebt werden soll. Der Auftrag dazu kann nur durch die Delegiertenversammlung gegeben werden.

Die Fusion von FSVA und den „SWISS-OLDTIMERS“ ist an mehreren Sitzungen eingeleitet worden.

Der richtige Weg scheint jetzt eingeschlagen zu sein. Deshalb distanziert sich der CTAC vom laufenden Gerichtsverfahren von „Pro FSVA“.

### Clubplakette, Clubkleber

Fritz Müller präsentiert den Prototyp der neuen Clubplakette und des genau gleich gestalteten neuen Clubklebers. Die Plakette kostet Fr. 20.-, der Kleber Fr. 2.-. Eine Liste zur Bestellung wird aufgelegt.



## ACI Schweiz

H. P. Rubitschon überbringt als Präsident des ACI Suisse die Grüsse des Verbandes, der sich um alle Citroën Clubs in der Schweiz kümmert. Auf unserer Homepage findet sich ein Link auf die Homepage des ACI Suisse. Der ACI war 2014 am OTM in Fribourg präsent, wie auch an der Oldtimermesse St. Gallen.

Der ACI hat im vergangenen Jahr wesentlich an der Organisation und am Gelingen von 90 Jahre Citroën Suisse in Interlaken mitgearbeitet.

## Pantheon Basel

Hans Berchtold dankt für die Mithilfe des CTAC an der Gestaltung der Citroën-Ausstellung im Pantheon Basel. Hans hat selbst grosse Arbeit geleistet und die Verbindung zu unserem Club gehalten. Die Citroën-Ausstellung war die am drittbesten besuchte von allen bisherigen 14 Ausstellungen.

Nach einer kurzen Zusammenfassung schliesst Fritz Müller die Sitzung um 12.01 Uhr.

Alle Vorstandsmitglieder erhalten einen Werkzeugkasten mit einem rostigen Kugellager (aus Schokolade). Der Vizepräsident überreicht Fritz dafür ebenfalls ein Präsent. Wir danken Fritz für seinen unermüdlichen Einsatz zum Wohle des Clubs. Anschliessend Mittagessen im Restaurant Aurora.

Für das Protokoll: 26.1.2015, Hans Georg Koch  
Aktuar CTAC





**THOMAS GILG**

[www.gilg-schreinerei.ch](http://www.gilg-schreinerei.ch)

*Oldtimeratelier*

OLDTIMER SERVICE  
& RESTAURATIONEN

Felix Blaser  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
079 179 64 60  
[ctas.blaser@gmail.com](mailto:ctas.blaser@gmail.com)  
[www.oldtimeratelier.ch](http://www.oldtimeratelier.ch)

- Jährlicher Unterhalt
- Mechanik und Elektrik
- MFK
- Teil- und Komplettlackierungen
- Chromteile erneuern
- Interieur restaurieren
- Motor- und Getrieberevisionen
- Komplettrestauration
- Beratung

 TRACTION AVANT

 STUDEBAKER

 PACKARD



# 90 JAHRE CITROËN SUISSE

Im Rundbrief des André Citroën Clubs ist ein reich bebildeter Artikel über das Treffen zum 90-jährigen Jubiläum von Citroën Suisse in Interlaken erschienen. Einige Autos unserer Clubmitglieder sind darin auf Fotos verewigt. Der Text stammt von der Citroën Suisse Webseite und kann über den QR-Code nachgelesen werden.



Auch in der Zeitschrift «Octane» vom Januar 2015 ist ein Bericht über diese Veranstaltung erschienen. Das Heft wurde mir von Fritz Müller zugeschoben. Roman sein zukünftiger Schwiegersohn hat es ihm beim letzten Besuch aufs Kopfkissen gelegt, ohne zu wissen, dass die rechtsgelenkte Traction von Fritz an prominenter Stelle im Heft erscheint. Grosse Überraschung für Fritz am Abend und für Roman am nächsten Morgen!

## ZÜNDUNG // EVENTS



90 AUTOS FÜR 90 JAHRE CITROËN SCHWEIZ

4. OKTOBER  
Jungfrau Park,  
Interlaken

## Zitrone – Chapeau!

*Schon fünf Jahre nach der Firmengründung eröffnete André Citroën eine Niederlassung in der Rue du Mont-Blanc in Genf*

**Ziemlich exakt** in der Mitte der Schweiz – in Interlaken am Brienzensee – also für alle gut erreichbar, bekam Citroën zum 95. Geburtstag ein überraschendes und umso liebevoller gestaltetes Geschenk.

Die Verantwortlichen von Citroën Schweiz erinnern, dass am 24. September 1924 André Citroën eigens angereist war, um in einer Prachtstraße von Genf die Einweihung der ersten Citroën-Filiale in dem Land zu feiern – mit einem Bankett im Hotel Bergues, 16 Gänge mit

Nachtisch und Käse. Auch die Filiale am See war üppig: mehrere Stockwerke, Werkstätten, Buchhaltung – und für alle ein hydraulischer Aufzug.

Für das Schweizer Fest zum Neunzigsten kümmerte sich insbesondere der ACI (Amicale Citroën Suisse) darum, dass schon in aller Frühe die Klassiker, Veteranen, Preziosen und Enten einlaufen. An die 12.000 Oldtimer, sagen Club und Niederlassung, müssten von den über 500.000 Citroën noch fahrtüchtig sein.

Zur Feier kamen – nicht nur zum Fototermin für 90, penibel nach Jahrgängen aufgereiht – Sammler und Besitzer von Chapron-Cabrios, zwei 5HP Torpedo Type C2, ein 1932er Rosalie und natürlich die Überklassiker (Traction Avant, 2CV, DS) in allen Variationen; darunter ein 2CV Sahara mit Allradantrieb und zwei Motoren, aber auch der Citroën GS Bitor mit Wankelmotor.

Die Parade der Top 90 bewegte sich dann durchs Stadtzentrum zum Kursaal, wo alles mit Jazz ausklang.

**VIERZIG CITROËN-CLUBS**  
... sind allein in der Schweiz aktiv;  
90 Modelle für 90 Jahre zu finden,  
war da nicht mehr so kompliziert



A vintage black car is parked in a Parisian setting with the Eiffel Tower in the background. Several figures in red and white costumes are visible around the car.

Damen-, Herren,- und Bébémode  
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche  
alles zum Nähen und Stricken  
Tag- und Nachtwäsche

## Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



## Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen  
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46  
stockermode@regio.com.ch



### CTA - Garage

Techn. Vorführung, Service,  
mechanische und  
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen  
Termine Tel. 079 435 96 36





# 90 years of Citroën in Switzerland

PHILIP MCKINSTRY

PHOTOS:  
PETER WEBER,  
PATRICIA KOCH



Twelve years ago, I met Hans Georg Koch on a train in the USA following ICCCR 2002. When I took up the invitation to visit the Koch family home near Lucerne, I had the privilege of driving Hans Georg's 1934 Traction Avant cabriolet as well as his workhorse 1953 TA. In subsequent visits I came to absorb the Citroën Club culture that prevails in the Koch household resulting in my progressive acquisition of a C5, a Pluriel, TA, and 2cv. I had an invite to participate, as passenger, in the Citroën Traction Avant Club's first outing of this season in Jura canton and in their last outing in Zurich. Then, as an unexpected bonus, I received an invitation from my Swiss club friends...

On 4th October, Citroën enthusiasts celebrated 90 years of the marque's presence in Switzerland with a fabulous assembly of 90 Citroëns, one to represent each year of motoring in this beautiful land of lakes, mountains, green meadows and forests. With sponsorship from dealers and Citroën Amicale Suisse, the umbrella body for all Citroën Clubs in Switzerland coordinated members from French speaking and German speaking clubs, with all proceedings conducted in both languages. Dressing-up was part of the fun with outfits ranging from "period" to country, or formal with flower power, gangster and everything in between.





The 90 cars were arrayed in rank and file with Swiss precision in Jungfrau Park, Interlaken, beginning with rear wheel drive Torpedo C2s from 1924 and progressing rank-by-rank with C4s, including pickup and taxi variants, a Rosalie, then Traction Avants in many variants featuring superb cabriolets, Légère and Normale of 11CV, 15CV and Hydraulique and even a Slough Light 15. In the next ranks, Deux Chevaux came in many colours and variants with a rare Sahara and a Fourgonnette towing a "sleeper". There were a couple of Méharis in vivid colours with crews in even more vivid outfits, a Dyane or two, and an Ami. Many superb examples of the ID

and DS from 1955 onwards, including an Henri Chapron cabriolet, were arrayed ahead of five SMs – some willing to display their complex engine bay. In complete contrast there were three H-vans in one rank, alongside a rare GS Birotor and other examples of GS, with eight CXs in various degrees of luxury and tune. The more modern examples of the brand included BX, XM, Xantia, Pluriel, C6, the new breed of DS, and even the new C4 Cactus.



After a buffet lunch in a splendid glass corridor, the rally-plated Citroëns set off under sunny skies for a circuit of the Lake of Brienz, on scenic winding roads at first, followed by an extensive main road tunnel on the south side, then a tour through the attractive Bernese villages on the north side, returning again to line up in single file for the formal parade.

With the resort town of Interlaken brought to a halt, the Grand Parade "90 autos für 90 jahre" progressed down the main street past the Hotel Victoria, where Walter Homberger maintained a multilingual commentary as the cars with waving occupants passed among the waving tourists.

The Kursaal Garden Casino was the designated viewing place for the general public, with the lightweight 2cvs on the green lawns and Tractions on the paved walkways. The organisers even provided neat cardboard drip mats, mindful of what is needed in the garage at home. With bonnets open here and there and owners eager to explain the technicalities of their vehicles, many visitors who came to view the Alpine scene may have learned about the fittings on a 1929 Taxi landaulet or looked in wonder at the mechanical layout in a DS23 or SM.



Drivers could listen to live music by a three piece band or retire to the theatre foyer to view "Autopolis", that superb movie of a bygone industrial age, where iron ingots went in at one end of Quai de Javel, and Traction Avants were driven out at the other end.

Some Citroënists changed from motoring attire to 1920s evening wear for the champagne reception followed by a superb evening meal and award ceremony in the magnificent wooden concert hall where Swiss precision was maintained by the servers. After the speeches, the 90th birthday cake was paraded, and enjoyed by all.



It was a memorable occasion, and this man from County Down is a lucky man to be treated like a prince by such wonderful Swiss friends.



10

> TECHNIK



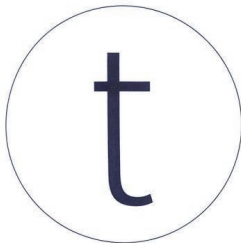
812 HEKTAR  
NUR FÜR  
AUTOTESTS

## BÄUME DER ERKENNTNIS

*Tief im Wald: ein exklusiver Blick hinter die Kulissen des Top-Secret-Testzentrums von Citroën*



*Streng geheim: neue Automodelle in der Werkstatt*

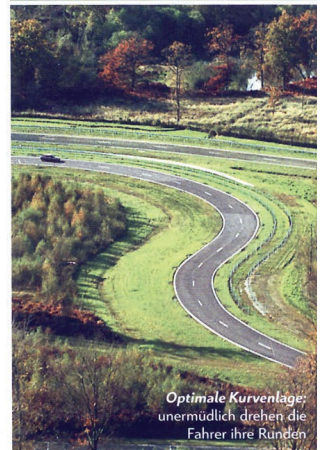


Teststrecken ziehen Erbkönig-Jäger so magisch an wie das Licht den Falter. Für Schnappschüsse geheimer Automodelle winken fürstliche Honorare. Deshalb verlegen Hersteller die Erprobungsfahrten ihrer neuesten Kreationen gerne an ferne Orte, bis hin zum Polarkreis oder in die Wüsten Namibias. Auch Citroën Fahrzeuge absolvieren ihre Testkilometer im Ausland, doch die meisten Runden drehen sie

in heimischen Gefilden, denn die Marke verfügt seit 1934 über eines der größten Testgelände Europas, mitten im Nirgendwo des ländlichen Frankreichs.

Kurz vor seinem Tod erwarb der Firmengründer André Citroën das riesige Landgut des Schlosses La Ferté-Vidame, etwa 120 Kilometer westlich von Paris gelegen. Warum westlich? Damit die Testpiloten die Sonne immer im Rücken haben: mit der morgendlichen Dämmerung vom Werk in Paris zu La Ferté-Vidame – abends zurück, der Nacht entgegen. So lässt sich das Tageslicht besser ausnutzen, und die Fahrer werden nicht von der Sonne geblendet. Der Automobilpionier Citroën gilt nicht umsonst als Genie.

Das Gelände von La Ferté-Vidame hat sich seit den Vorkriegsjahren äußerlich nur wenig verändert. Mit seinen 812 Hektar ist das bewaldete Stück Land größer als 1000 Fußballfelder. Umgeben von einer zwölf Kilo-



*Optimale Kurvenlage: unermüdet drehen die Fahrer ihre Runden*



**Historisch:** Das Landgut von La Ferté-Vidame ist 400 Jahre alt



**Rund 200 Mitarbeiter sind Tag für Tag am Werk:** Neben Ingenieuren, Mechanikern und Testfahrern arbeiten auch Förster, Landschaftspfleger und sogar ein Jagdhüter auf dem riesigen Areal von La Ferté-Vidame



meter langen und 2,5 Meter hohen Mauer, ist es das größte umfriedete Privatgrundstück Frankreichs. Zwischen den Wäldern und Weihern schlängeln sich rund 40 Kilometer Pisten, die alle nur erdenklichen Straßenverhältnisse simulieren, vom Schotterweg bis zum Supermarktparkplatz. Es gibt sogar ein sechs Kilometer langes Autobahnteilstück.

Standortleiter Jean-Loup Guillaume ist für den reibungslosen Betrieb des riesigen Areals verantwortlich. Er kann mit beeindruckenden Zahlen aufwarten: „Unsere Testfahrer haben im Jahr 2013 rund 3,8 Millionen Testkilometer zurückgelegt. Drei Teams von 40 Fahrern wechseln sich die Woche über ab. Im Schnitt spult jeder der 120 Fahrer pro Achtstundenschicht rund 350 Kilometer herunter“, sagt der joviale Franzose, der seit 35 Jahren für den Citroën Mutterkonzern PSA tätig ist. „Die subjektive Wahrnehmung der Testfahrer ist für uns sehr wichtig, denn nicht alle Parameter lassen sich mit Sensoren erfassen“, erklärt Guillaume. Folglich sind die Mitarbeiter von La Ferté-Vidame sehr bunt gemischt: Junge,

Ältere, Akademiker und Arbeiter ... Jeder ist als Testfahrer geeignet, denn ihre Ergebnisse sollen so repräsentativ wie möglich sein: „Nur unsere Frauenquote könnte höher liegen. Wir arbeiten daran“, verrät Guillaume.

In La Ferté-Vidame werden vornehmlich Lärmchecks; Fahrwerksproben und Windkanalanalysen durchgeführt. Dabei landen nicht nur Citroëns unter die Lupe der Ingenieure. Auch Peugeot schickt seine Fahrzeuge in das konzerninterne Waldlabor. Selbst Konkurrenzmodelle aus Deutschland oder Japan werden hier auf Herz und Nieren geprüft. „Das ist für uns Auftrag und Ansporn zugleich“ sagt der Chef des Testzentrums.

Doch ist der Ort abgelegen genug, um Erbkönig-Jäger abzuhalten? Kann Citroën in La Ferté-Vidame ihre Autos wirklich ungestört

testen? „Wir sind hier seit 80 Jahren präsent. Die Einwohner der Region sind unsere besten Verbündeten. Wenn Fremde mit Kameras aufkreuzen, warnen uns die Einheimischen. Oft rufen sie gleich bei der Gendarmerie an“, freut sich Guillaume. Diese Schützenhilfe hätte André Citroën sicher gefallen. ▲



**11** Im September versammeln sich über 1000 Traction Avant in La Ferté-Vidame – Oldtimerfans feiern den 80. Geburtstag der legendären Limousine ▶

# IN MEMORIAM TRUDY DELLER




Am 16. Dezember 2014, drei Tage nach ihrem 70. Geburtstag, ist Trudy Deller nach einem langen Leidensweg von uns gegangen. Wir kondolieren Jürg Deller und der ganzen Familie aus tiefstem Herzen.

Trudy haben wir an der Seite von Jürg, ihrem Ehemann als spontane, kreative und aufgestellte, aktiv mitwirkende Clubkameradin erlebt. Sie war schon bei der Organisation des Clubtreffens in Winterthur 1986 beteiligt. Jürg war zu diesem Zeitpunkt Revisor des Clubs. Ab 1994 amtierte Trudy Deller selbst als Revisorin im CTAC (bis 1997).

Bewusst erinnere ich mich an Trudy, als wir 1992 nach einem verregneten Tag am 9. ICCCR in Herning (Dänemark) ziemlich nass ein Restaurant aufsuchten, wo Trudy einen Tisch für die Schweizer Tractionisten reserviert hatte. Mit uns hatte sie offenbar nicht gerechnet und schaute in unseren nassen Kleidern musternd von oben bis unten an. Dann hatte sie doch ein Herz für uns und organisierte zusammen mit dem Wirt einen grösseren Tisch, wo schliesslich auch die nicht geplanten Schweizer Platz fanden.

Trudy erlebte ich immer als überlegte, positiv und konstruktiv denkende Kameradin, die uns auf vielen Reisen mit dem Traction Club im In- und Ausland begleitete. Im Clubarchiv finden sich auch viele Treffenberichte von ihr und auch Reportagen von Treffen des welchen Clubs 34-57 an denen sie zusammen mit Jürg teilgenommen hat, wie auch von Reisen nach Australien und Neuseeland.

Trotz ihrer langwierigen und leider unheilbaren Krankheit fand sie noch Zeit, regelmässig einen Behindertentransportbus zu fahren und damit brachte sie auch etliche Male einen Klienten von Zürich nach Nottwil wo wir uns dann ausserplanmässig trafen.

Trudy bleibt uns als treue Clubkameradin in Erinnerung. Unsere Gedanken sind mit ihr, ihrem Ehemann Jürg und den beiden Söhnen. 





# ST. NIKOLAUS - TOUR DE SUISSE

In den letzten Novembertagen des vergangenen Jahres machten wir uns wieder auf eine Tour durch die Schweiz, allerdings diesmal nicht im Traction sondern in einem Wagen mit Sitzheizung und Klimaanlage, der kalten Witterung entsprechend.

Es begann mit einem sehr gut besuchten Jahresschlusshöck der Region Nord am 29.11. in Gundetswil, wo wir in den Genuss der ungekürzten Videos von Peter Weber kamen.



Die Spaghetti mit verschiedenen Saucen, die die Küchenmannschaft servierte, waren ausgezeichnet.

Das anschliessende Dessertbuffet das von den Ehefrauen der Nord-Miglieder gesponsert wurde, liess keine Wünsche offen und unterstützte die kameradschaftliche, vorweihnächtliche Stimmung. Vielen Dank den Organisatoren der Region Nord!

Am 3.12. fand in Willisau der traditionelle Chlaushöck der Zentralschweizer Tractionisten statt. Erfreulicherweise trafen sich Clubmitglieder aus allen 4 Regionen zum Fondue im Gasthaus Post, das von der Region Süd organisiert wurde. Vielen Dank!



Da es diesmal nicht schneite, war die An- und Heimfahrt für alle problemlos als in den vorangegangenen Jahren.



Zum krönenden Abschluss der Rundreise kam es dann am 6.12. in der Region West. Daniel Flury hatte das Schiff MS Bielersee mit Kapitän Olivier Perrot gemietet, mit welchem wir in der Nacht eine Rundfahrt auf dem Bielersee unternahmen. Die Stimmung war heiter und gemütlich und die Orientierung nicht komplett zur verlieren, beobachteten wir mit der Navi-App auf dem Handy, wohin uns unser Kapitän bringen würde.

Als wir bei der Petersinsel ganz nahe ans Ufer kamen, mussten wir annehmen, dass das Schiff demnächst auf Grund laufen würde. Die Kommandos an Deck beruhigten uns aber, es war ein Anlegemanöver im Gange.

Nach einem kurzen Spaziergang über die Insel (Restaurant war geschlossen) fanden wir uns wieder an der Wärme im Salon zusammen und genossen den Rest des weissen Weines aus Eigenanbau des Kapitäns.

«Käpt'n Oli» wurde nach Weihnachten berühmt durch seine Fernsehauftritte bei «SRF bi de Lüt». Vielen Dank an Dani Flury und den Vorstand der Region West für dieses gelungene St. Nikolausfest.

Text: Hans Georg Koch, Fotos: Udo Kenkel



<http://www.kaeptnoli.ch>





# CLUBTREFFEN VOM 26.4.2015

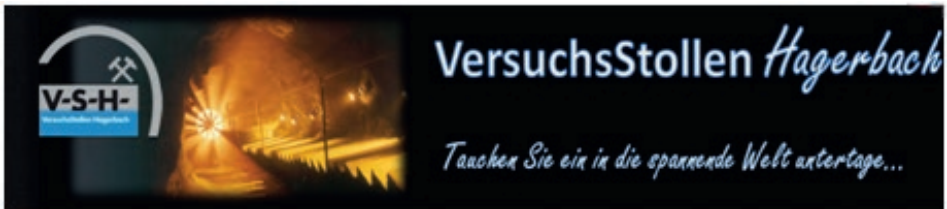
Dieses Jahr startet die Region Ost mit einem Ausflug in die Gegend Walensee, Sargans.

Wir treffen uns ab 09.00 Uhr zu Kaffee und Gipfeli im Lofthotel (alte Spinnerei) in Murg am Walensee.

47°6'45''N, 9°13'02''O



Anschliessend geht es in gemeinsamer Fahrt weiter zum Versuchsstollen Hagerbach bei Flums. Dort geniessen wir eine Führung durch verschiedene Stollen, Testanlagen und Versuchslabors.



Danach Weiterfahrt zum Parkhotel in Wangs bei Sargans zum Mittagessen. Gemütliches Zusammensein und Plaudern.

Anmeldung und nähere Informationen auf unserer Homepage oder aber telefonisch bei:

Markus Roth 079 352 3346  
Werner König 079 569 0472  
Hans Bollhalder 078 741 0556

Link zur Anmeldung auf der Homepage: -->



<http://www.tractionavant.ch/Anlaesse/2015/Ostausflug/Einladung.php>



# Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren  
auch Ihren Citroën



**Retrogarage**  
Christian Heussi  
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen  
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22  
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch  
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

**Grosses Ersatzteillager**  
Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde  
Lamellenkupplungen für 15-Six  
Vorführen von Veteranenfahrzeugen  
Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus



von Ruedi Müller, Ramersberg

Der erste Oldtimer Anlass in einem neuen Jahr ist jeweils der sogenannte Techniktag der FSVA, der Fédération Suisse des Véhicules Anciens, am zweiten Samstag im Januar. Dazu sind die Inspektoren der Clubs eingeladen, die einem der beiden Schweizer Dachverbänden, FSVA und SwissOldtimers angehören. Inspektoren werden die Spezialisten genannt, die innerhalb eines Clubs für die Prüfung der Fahrzeuge und Kontrolle der Anträge für die FIVA Identity Card zuständig sind. Dieser Ausweis definiert ein historisches Vehikel nach Klassen. Der FIVA ID Karte liegt der sogenannte „Technical Code“ zugrunde. Die aktuelle Version ist der „Technical Code 2010“. In den letzten Jahren wurde dieser Code von der multinationalen FIVA Technical Commission, 20 Mitglieder aus 11 Ländern, umfassend überarbeitet und liegt jetzt als „Technical Code 2015“ vor. 2015 bleibt jedoch der Code 2010 relevant, da noch Hilfsmittel für zB. die Inspektoren erarbeitet werden, Hard- und Software für den Druck der neuen FIVA ID Karte beschafft werden müssen etc. Dies alles wird voraussichtlich an der FIVA Generalversammlung im Herbst 2015 in Krakau bereit sein.



[www.fiva.org/site/en/publications/category/24-fiva-technical-code-2010](http://www.fiva.org/site/en/publications/category/24-fiva-technical-code-2010)

Der FSVA Techniktag fand 2015 am 10. Januar im Martinhaus der Berufsfachschule BBB (BerufsbildungBaden) statt. Der neue „Technical Code 2015“ stiess auf ein sehr reges Interesse. Etwa 140 Teilnehmende, darunter 17 Medienvertreter, waren angemeldet und kamen auch. Da der Winter eine Pause machte und einen Frühlingstag einschob, reisten viele mit dem Oldtimer an. Normalerweise lernen die Inspektoren an Oldtimern, die extra nach Baden transportiert werden, auf was sie achten müssen, um einen korrekten Antrag für eine FIVA Identity Card zu erstellen. Dieses Jahr legte Felix Aschwanden, FSVA Vorstand, Leiter Technik und Vizepräsident der FIVA Technical Commission, den Fokus jedoch voll auf den „Technical Code 2015“.

In einer zweiteiligen Präsentation führte er die ZuhörerInnen in den „FIVA Technical Code 2015“ ein. Parallel lief das Ganze, geleitet von Gilles van Mesdag, Sekretär der FSVA Technikkommission in einem anderen Raum auf Französisch.

Relevant für Oldtimer BesitzerInnen:

Der Technical Code 2010 bleibt bis auf Weiteres gültig. Die Definition eines historischen Fahrzeugs ebenfalls.

Die neue FIVA Identity Card wird auch eine eindeutige FIVA Registriernummer enthalten. Damit soll erreicht werden, dass mehrere Oldtimer mit der gleichen Identifikation eindeutig erfasst werden können. Viel mehr Wert wird auf die Geschichte eines Oldtimers gelegt. Neben Besitzerwechseln sollten Restaurierungen, Reparaturen, Modifikationen und auch besuchte Anlässe dokumentiert und bei der FIVA abgelegt werden. „Es gibt zu Oldtimern Geschichten und Märchen,“ meinte zB. Felix Aschwanden und zeigte ein Bild eines Trams, auf dem in grossen Lettern stand: „Ich bin auch ein Schiff.“ Alle lachten und so kam diese Botschaft sehr gut rüber. Alle wussten, was gemeint ist.

Modifikationen sind alle Abweichungen von dem Zustand, in dem das Fahrzeug vom Hersteller / Erbauer ausgeliefert wurde. Folgende Kategorien werden unterschieden: „Modifikationen in Period“, normal 15 Jahre, zB. während besonderen geschichtlichen Ereignissen sind auch längere Zeitperioden möglich, zB. 2ter Weltkrieg. Diese Modifikationen müssen dokumentiert sein. „Modifikationen Period Type“, spätere Änderungen, aber im Stil der Zeit, zB. ein Spoiler. „Modifikation Non-Period Type“, z.B. eine Servolenkung.

„Wesentliche Modifikationen“ werden in zwei Untergruppen eingeteilt:

a) Chassis, Rahmen oder die selbsttragende Karosserie in erheblichem Masse modifiziert zB. verkürzt, verschmälert, Radstand geändert, verstärkt etc. wird das Baujahr auf den Zeitpunkt geändert, an dem das Fahrzeug fertiggestellt wurde. Die umbauende Person oder juristische Einheit wird als Hersteller, Erbauer herangezogen.

b) Chassis, Rahmen oder die selbsttragende Karosserie nicht in erheblichem Masse modifiziert aber drei oder mehr der folgenden Komponenten geändert wurden: Motor, Getriebe, Vorderradaufhängung, Achse, Lenkung; Hinterradaufhängung, Achse; Karosserie gilt das Fahrzeug als neu. Klassierung durch die FIVA wie im Abschnitt oben. Das heisst andersrum: max. zwei Änderungen in den aufgeführten Kategorien sind erlaubt. Was die FIVA nicht unterstützt: Individuelle Kreationen (nicht historisch); Aufbau von Street Rods, Customs oder Specials mit alten Teilen und nach alten Herstellmethoden; Tribute Cars; Umbauten von normalen Standard-Modellen in bekannte oder seltene (Renn-) Fahrzeuge; Modernisierungen von historischen Fahrzeugen; Scheiben- statt Trommelbremsen, neue Motoren und moderne Antriebsstränge etc. Replicas mit falschem Baujahr, neu gebaute «Bugatti», Plastic-Cobras etc.

Auch im neuen Code werden die Baujahr-Klassen für Veranstaltungen wie bisher beibehalten: Klasse A: Baujahre bis 31.12.1904; Klasse B: Baujahre von 01.01.1905 bis 31.12.1918; Klasse C: Baujahre von 01.01.1919 bis 31.12.1930; Klasse D: Baujahre von 01.01.1931 bis 31.12.1945; Klasse E: Baujahre von 01.01.1946 bis 31.12.1970; Klasse F: Baujahre von 01.01.1971 bis FIVA Altersgrenze.

Die übrigen zwei weiteren Präsentationen umfassten dann Inspektoren spezifische Themen: Abläufe, Dokumentation und Administratives.

## **Fahrzeugrestaurator**

Vor dem Hauptteil stiess auch die Präsentation der IgFS, Verband IG Fahrzeugrestauratoren Schweiz, auf ein reges Interesse. 2009 entstand aus der FSVA heraus die Idee, in der Schweiz einen Fachverband und Inhalte für ein neues Berufsbild «Fahrzeugrestauratorin / Fahrzeugrestaurator» zu schaffen. Diesem ambitionösen Ziel ist die IgFS einen grossen Schritt näher gekommen. Die wichtigsten Verbände der Autobranche: AGVS, Auto Gewerbe Verband Schweiz und der VSCL, Schweizerischer Carrossierverband, sind an Bord. Christian Ackermann, Präsident der IgFS, Rudolf Siegrist, Koordination Schulbildung und unser Gastgeber, sowie Beat Schmid, Leiter und Koordinator der «Arbeitsgruppe IG- Fahrzeugrestaurator» standen gemeinsam mit Vertretern des AGVS, Olivier Mäder und dem VSCL, Diana Schlup, auf der Bühne. Ein Gönnerverein, der die beträchtlichen Initialkosten abdeckt, ist auch operativ. Mit ersten Kursen wird in Kürze gestartet.



## FIVA Worldrallye 2015 in der Schweiz

Nach 25 Jahren, vom Samstag 27. Juni bis Samstag 4. Juli 2015, findet in der Schweiz wieder mal die FIVA Worldrallye statt. Nach dem Mittagessen präsentierte Ruedi Wenger, Vizepräsident des Organisationskomitees, diesen Anlass, der die Schweiz in der FIVA Welt von ihrer besten Seite zeigen soll.

Um 14:30 wurden die Teilnehmenden um viele Eindrücke reicher ins Wochenende entlassen.



Die Delegation des Traction Avant Clubs hört mit gespitzten Ohren zu!  
V.l.n.r.: Hans Georg Koch, Peter Weber, Walti Rey, Fritz Müller und Ruedi Weber.





## OLDTIMER WERKSTATT

**Daniel Eberli**

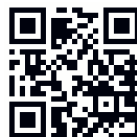
**Im Chellhof 3**

**8463 Benken ZH**

**Tel. 052 319 25 17**

Mail: [eberlid@swissonline.ch](mailto:eberlid@swissonline.ch)

[www.oldtimer-taxi.ch](http://www.oldtimer-taxi.ch)



- Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.

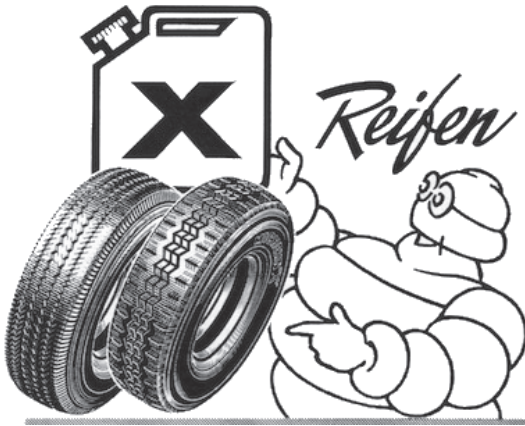


Dies ist ein Bild der Torte, die unser langjähriger Kassier und Hüter der Clubfinanzen, Udo Kenkel, von seinen Arbeitskollegen im Insepspital Bern zu seiner Pensionierung erhalten hat. Auch der Traction Avant Club gratuliert natürlich zum Abschluss einer grossen und erfolgreichen beruflichen Karriere.

Udo wird sich jetzt umso mehr seiner Frau Kathrin, seiner Familie und seinen Grosskindern widmen können!

# DER X-FAKTOR

oder  
der Berühmteste Reifen der Welt



Von Bruno von Rotz,  
[www.zwischengas.ch](http://www.zwischengas.ch)



Liest man ältere Automagazine, dann fällt immer wieder auf, dass der Michelin X als Reifen damals eine Sonderstellung einnahm. Man traute ihm eine bessere Strassenhaltung und deutlich bessere Traktionsfähigkeit zu als den übrigen damaligen Reifen.

Der Michelin X kam ursprünglich 1949 in den Handel und er war der erste Reifen mit Radialkarkasse, ein Konstruktionsprinzip, das Michelin 1946 patentieren liess. Mit dieser Bauweise definierte der französische Reifenhersteller einen neuen Industriestandard. Entwickelt wurde der Reifen eigentlich für die neuen französischen Frontantriebsautos, also den 2 CV und die Traction Avant. Später profitierten aber auch viele andere Fahrzeuge vom relativ teuren Pneu. Er blieb somit nicht den französischen Fahrzeugen vorbehalten.

In der Werbung strichen die Michelin-Marketingleute auch gerne den positiven Effekt auf den Benzinverbrauch hinaus:

Zitat: In der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich wurden Vergleichsversuche auf PKW-Fahrzeugen unter der Kontrolle von Diplom-Ingenieuren der Technischen Hochschule Karlsruhe bzw. des Automobilclubs Frankreich durchgeführt.

**In allen Fällen brachte der MICHELIN»X»-Reifen eine bedeutende Kraftstoffersparnis»**

Einige Beispiele:

| Fahrzeug      | Datum             | Strecke<br>(Autobahn und Bundesstrasse) | Gefahrte km<br>mit normalen<br>Textiltreifen | Gefahrte km<br>mit MICHELIN X<br>Reifen (Stahl-<br>wellgürtel) | Kraftstoff-<br>ersparnis durch<br>MICHELIN X<br>Reifen |
|---------------|-------------------|---|--|--|--|
| FORD TAUNUS   | 15. u. 16. 2. 61  | Karlsruhe-Ulm                           | 682,3  | 724,8  | 0,46 Ltr.  |
| MERCEDES 190b | 25. u. 26. 1. 61  | Le Mans-St. Brieuc<br>(Frankreich)      | 490,1  | 532,6  | 1,0 Ltr.   |
| OPEL REKORD   | 15. u. 16. 12. 60 | Siegen-Eindhoven<br>(Holland)           | 562,2  | 608,8  | 0,65 Ltr.  |
| VW EXPORT     | 16. u. 17. 3. 61  | Karlsruhe-Bad Nauheim                   | 593,2  | 638,5  | 0,6 Ltr.   |

MICHELIN REIFENWERKE AG - KARLSRUHE I/B

# AUSBLICK

Dieses Heft ist jetzt rückblickend wirklich ein bisschen martialisch geworden, bezüglich Inhalt und Bebilderung. Die eingereichten Beiträge und Artikel haben es zufällig so gewollt, eigentlich hat es auch zusammengepasst. Die Jahre des Zweiten Weltkriegs werden momentan von den Historikern aufgearbeitet, weil viele Archive zugänglich werden und interessante zuvor geheime Details an den Tag kommen. Dies zeichnet sich auch in den Neuerscheinungen auf dem Buchmarkt ab.

Die kommende Saison wartet auf uns mit vielen geplanten und ungeplanten Ereignissen. Wie wir an der Generalversammlung gesehen haben (siehe Protokoll in diesem Heft), dürfen wir uns wieder auf vier ausserordentlich spannende Clubtreffen freuen, die für alle etwas zu bieten haben, sei es Tunnelbautechnik, Gastronomie, Medizintechnik oder Kunst. Ebenfalls freue ich mich auf die Clubreise ins Südtirol, die uns eine Nachbarregion unseres Landes und deren Kultur näher bringen soll. Die zahlreichen Anmeldungen zeigen die steigende Nachfrage nach solchen Veranstaltungen.

Ich wünsche allen aktiv teilnehmenden und auch den eher passiven Clubmitgliedern viel Freude, Kameradschaft und gegenseitige Unterstützung in der bevorstehenden Saison. Hoffentlich treffen wir einen Grossteil bereits am Clubtreffen vom 26.4.2015.

Es grüsst Euch Euer Aktuar und Redaktor

Hans Georg Koch



## IMPRESSUM

|                    |   |
|--------------------|---|
| Herausgeber:       | Citroën Traction Avant Club Schweiz<br>c/o Fritz Müller<br>Rebenweg 2, 4442 Diepflingen                     |
| Redaktion:         | Hans Georg Koch,<br>Breiten 4, 6022 Grosswangen   |
| Druck:             | Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil  |
| ISSN:              | 1660-7481   |
| Erscheinungsweise: | Fünf Ausgaben pro Jahr  |
| Auflage:           | 450 Exemplare   |
| Einzelpreis:       | SFr. 10.--  |
| Abonnement:        | Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)  |
| Inserate:          | Für Clubmitglieder gratis<br>Kommerzielle Inserate:<br>1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe |



Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle  
Angaben ohne Gewähr.



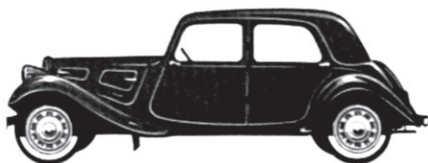


# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name: .....  
Vorname: ..... Vorname Partner: .....  
Adresse: ..... PLZ / Ort: .....  
Geburtstag: ..... Tel Privat: .....  
Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: David Stahel, Hinterdorfstrasse 33, 8412 Hünikon



---

## 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 Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

