

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

1/2017

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
N 079 352 33 46
markroth@windowslive.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 052 315 27 02
N 079 636 65 65
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
video.peti@sunrise.ch

West

Ernst Mühlheim

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

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@outlook.com

Christian Imobersteg

Grellingerstrasse 13 A
4202 Duggingen
P 061 821 16 02
N 079 322 19 25
christian.imobersteg@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

Roland M. Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Daniel Löhner

Huebacherweg 15
4460 Gelterkinden
P 061 981 15 46
gaston1950@hotmail.com

Internet

Rudolf Weber

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

Bankverbindung

Citroën Traction Avant Club, 4442 Diepflingen

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9
Konto 61-206981-9
BIC POFICHBEXXX
BC (BLZ) 9000

Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	5
Jahresschlusshöck Nord	6
Santichalus Zentralschweiz	7
Chlouser West 3.12.2016	11
Das automatische Getriebe der Traction	15
Buchbesprechung	21
Generalversammlung vom 29.1.2017	23
100 Jahre Citroën, 19.-21. Juli 2019	33
CTAC Treffen Nord, 30.3.2017	35
Wer hat`s erfunden?	37
Citroën inspired by you	40
Als die Autos Ski fahren lernten	43
Industriegeschichte	47
Treberwurstessen, 4.3.2017	48
Drittes Bremslicht	52
Impressum	52

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
Glernerstrasse 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

Oldtimeratelier
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
www.oldtimeratelier.ch

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,

Heute war ein wundervoller Tag, richtig warm! Es war so schön, dass man leicht hätte vergessen können, dass es ja erst Mitte Februar ist. Mit einer Aussen-temperatur von 13 Grad gingen die Gedanken spezielle Wege: Sollte heute die erste Oldiefahrt gemacht werden oder gibt es im Garten etwas Dringendes zu tun oder...

Der Garten gewann und so wurde ein Versuchsaufbau gemacht, der mich schon seit einiger Zeit beschäftigt: Beim Treppenaufgang werde ich in etwa 3 – 4 Wochen 3 kleinere rechteckige Blumenbeete von unterschiedlicher Höhe aufmauern. Im untersten der Beete

wird ein kleines Becken mit Umwälzpumpe platziert. Diese Pumpe wird über einen Schlauch an eine Eidechse, welche auf dem höchsten der Beete sitzt, angeschlossen. Von dort spritzt diese Eidechse zurück in das untere Becken. Das wäre ja alles nichts weltbewegendes, wenn ich gewusst hätte, ob diese Gartenteichpumpe einen derartigen Widerstand überwinden kann, denn die Austrittsöffnung beim Eidechslis ist nur etwa 3 mm im Durchmesser. Da diese Eidechse antik ist (Kunstguss in Bronze) und meine Frau Trudy seit Jahrzehnten immer wieder den Wunsch hatte, diese Echse Wasser speien zu lassen, musste ein entsprechender Versuchsaufbau gemacht werden: Die zu überwindende Höhe der Pumpe beträgt ca. 1 Meter und die Weite des speienden Wasserstrahls soll etwa 70 cm, einen halben Meter

unterhalb der Echse sein. Das Resultat ist nicht gerade berauschend: Die geforderten Werte schafft die Pumpe gerade so knapp. Somit werde ich wenn es wärmer wird, diese Versuchsanordnung in die definitive Umgebung einsetzen.

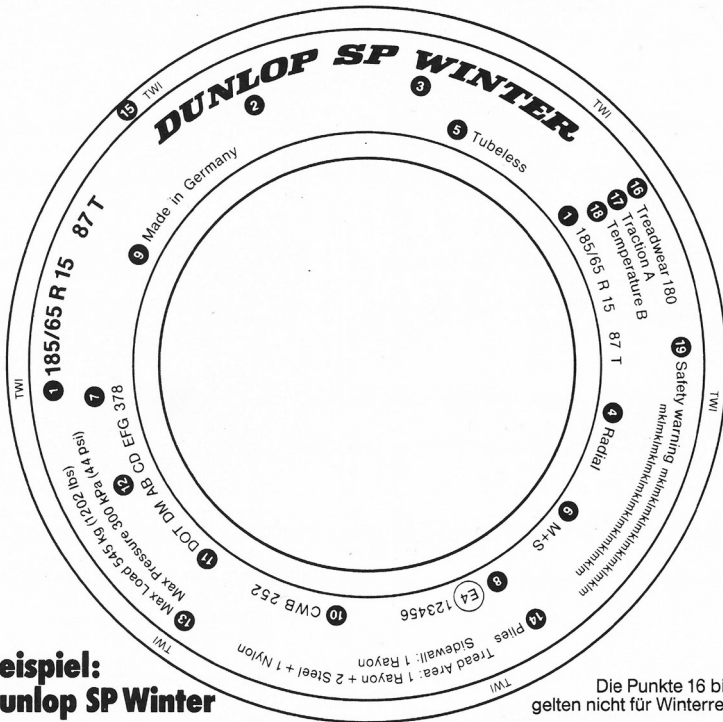
Genug der nautischen Spiele! Euch interessiert sicher viel mehr, was so alles läuft hinter den Kulissen im CTAC. Soeben hatte ich ein Telefonat mit Herrn Link, welcher für die Swiss Classic World in Luzern verantwortlich ist. Er freut sich, dass unser Club an dieser Ausstellung teilnimmt und wird uns demnächst den geplanten Ort für unseren Stand auf einem Plan übermitteln. Diese Ausstellung findet am 27. und 28. Mai 2017 auf der Luzerner Allmend statt. Unsere Kollegen von der Region SÜD (Zentralschweiz) werden sicher auf unsere Hilfe angewiesen sein. Der Aufbau wird am Freitag Nachmittag erfolgen und der Abbau ist direkt nach der Ausstellung am Sonntag Abend geplant. Bitte meldet Eure Hilfe bei einem der 3 Regionalvorstände an, vielen Dank!



Bis zu dieser Ausstellung im Mai, haben wir noch genügend Zeit, unsere Oldies auf die kommende Saison vorzubereiten: Alle Flüssigkeitsstände kontrollieren gehört bei den Tractionisten natürlich zum eigentlichen Standart-Repertoire. Ausserdem sollten die Pneus mal wieder angesehen werden:

- Haben diese weniger als 2 mm Profil ?
- Gibt es feine Haarrisse in der Seitenwand
- Sind die Pneus älter als 10 Jahre ?

Genormte und gesetzliche Seitenwand-Kennzeichnung für PKW-Reifen



Beispiel: Dunlop SP Winter

Die Punkte 16 bis 19 gelten nicht für Winterreifen.

Für Europa gültig

- Größenbezeichnung (185/65 R 15 87 T)
185 = Reifennennbreite in mm
65 = Verhältnis von Reifen-Querschnittshöhe zu Reifenbreite in Prozent
R = Radial-Bauweise
15 = Felgendurchmesser-Bezeichnung in Zoll
87 = Tragfähigkeits-Kennzahl (Load Index) für 545 kg
T = Geschwindigkeits-Symbol für maximal 190 km/h
- Hersteller (Handelsname)
- Profilbezeichnung
- Radial-Bauweise (Radialer Fadennverlauf in der Karkasse)
- Kennzeichnung für schlauchlose Reifen
- Hinweis für die besondere Eignung für den Wintereinsatz
- Herstelldatum, hier 37, Produktionswoche 1988
- E-Nummer = Genehmigungszeichen. Reifen erfüllt die europäischen Richtlinien von ECE-R30.
- Herstellungsland (in Deutschland hergestellt)
- Interner Profildcode von Dunlop

Für Nord-Amerika zusätzlich erforderlich

- DOT-Zeichen. Der Reifen erfüllt die Richtlinien der amerikanischen Verkehrsbehörden (Department of Transportation).
- DOT-Code. Identifizierungs-Nummer für Herstellwerk, Reifengröße und Reifenausführung
- Angaben der für Nordamerika gültigen maximal zulässigen Last und des dort zulässigen maximalen Luftdruckes.
- Anzahl und Material der Lagen in der Laufflächenmitte und in der Seitenwand.
- Hinweis für die Position der 6 Abnutzungsanzeiger (Tread Wear Indicator). Höhe 1,6 mm.
- Relative Lebenserwartung (Abriebfestigkeit) bezogen auf einen US-spezifischen Standardtest. 180 = 180 %.
- Bewertung des Naßbremsvermögens (A, B oder C) nach US-spezifischem Test.
- Bewertung der Temperaturfestigkeit bei höheren Geschwindigkeiten (A, B, oder C) nach US-spezifischem Test.
- Safety Warning. Sicherheits-Hinweise für Gebrauch und Montage des Reifens.

Falls eine der Fragen mit „Ja“ beantwortet werden muss, sind VOR der Saison neue Reifen angesagt. Das macht sich denn auch mit einem deutlich besseren Fahrverhalten der Traktion bezahlt. Wenn alle Reifen noch in Ordnung sind, muss noch der Luftdruck nach der Winterpause eingestellt werden. Leider wird bei diesen Arbeiten oft das Reserverad vergessen. Wo aber kann man das Herstellungsdatum auf den Reifen ablesen und was sind da noch für weitere Zahlen auf den Reifen vermerkt?

Von Erwin Herzog habe ich aus dem Reifensbuch von H.P. Backfisch und D. Heinz die entsprechende Seite mit diesen Informationen eingescannt. Ich hoffe, dass dies eine Hilfe ist, bei der Bestimmung der Pneus. In dem Buch hat es viele Diagramme und Erklärungen zu den Laufeigenschaften und Herstellungsverfahren der Reifen.

Das Buch könnte man sich sicher mal bei Erwin in Sissach ausleihen, genau die richtige Lektüre für einen Regen-Sonntag!

Schon bald wird die erste Ausfahrt anstehen: Am 30. April werden wir das Dampf-museum im Sulzer-Areal in Winterthur besichtigen können. Die Vorbereitungen dazu laufen auf Hochtouren und die Ausschreibung im Internet und Clubheft sind bereits erledigt. Aber was fehlt noch?

Richtig! Eure Anmeldung zu dieser schönen Ausfahrt!

Ich freue mich, Euch am 30. April in Winterthur zu sehen und lasse Euch aus dem Baselbiet herzlich grüssen!

Euer Präsident Fritz Müller

INSERAT



**Bischofberger's
und die Kreuz-Crew**

Geöffnet DI - SA
Hotel ganze Woche

062 398 03 33
www.kreuz.ch

Lustvoll tafeln und feiern nach Mass



Wir arrangieren, organisieren,
kochen und servieren Bankette und Caterings
von 2 bis 200 Gästen

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 30.4.2017 Region Nord Dampfzentrum Winterthur
- 27.-28.5.2017 Swiss Classic World Luzern, mit CTAC Clubstand
(www.swissclassicworld.ch)
- 25. 6.2017 Region Ost, Oldtimertreffen Schwägälp
- 11.8.2017 Region Süd, Paketzentrum Härkingen
- 24.9.2017 Region West, Blech Müller, Münchenstein
- 17.11.2017 Vorstandssitzung
- 28.1.2018 Generalversammlung, GZI Nottwil
- 3.3.2018 Treberwurstessen im Bärelloch, Ligerz

Stammtische

- Region West 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
- Nordwestschweiz Restaurant «zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- 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

- bis 16.4.2017 Zagato Swiss im Pantheon MuttENZ (www.pantheonbasel.ch)
- 25.-26.3.2017 OTM Fribourg
- 22.-23.4.2017 Oldtimer-Teilemarkt Souzlmatt (Elsass)
- 31.3.-2.4.2017 Veterama Hockenheimring
- 6.-9.4.2017 Techno Classica, Essen (www.technoclassica.de)
- 6.-7.5.2017 Technorama, Ulm (technorama.de)
- 7.5.2017 Oldtimer Sunday Mornig, Zug (www.osmt.ch)
- 3.-4.6.2017 OiO Oldtimer in Obwalden, Sarnen (www.o-io.ch)
- 9.-11.6.2017 Classic Car Tage Adelboden (www.adelboden.ch/de/s/classic-car-tage)
- 11.6.2017 Wald rollt, Wald (ZH) (www.waldrollt.ch)

Redaktionsschluss für Heft 2/2017: 5.5.2017

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:
www.tractionavant.ch/ctacTreffen.php dank Ruedi Weber!



JAHRESSCHLUSSHÖCK NORD

Wieder einmal durften wir am 26.11.2016 im gemütlichen und schön dekorierten Gemeindesaal von Gundetswil zu Gast sein. Blaue Tischtücher, gelbe Servietten und an jedem Platz ein Säcklein Traction Weihnachtsgutzi aus der Küche der Familie Jutz. Vielen Dank. Weil erfahrungsgemäss ein super Nachtessen zu erwarten ist und auch mit der Rückschau auf die verschiedenen Anlässe des CTAC nicht gespart wird, kamen zahlreiche Mitglieder aus der Region Nord aber auch aus Ost, Süd und West. Das Nachtessen war natürlich wieder einmal der Hammer. Es gab Metzgete à Discretion und wir waren auch alle miteinander nicht im Stande, alles auszuessen. Vor allem wusste man schon nicht, wo man am Buffet beginnen sollte. Manche versuchten es mit Sauerkraut, Schinkli und Kartoffeln, während sich die anderen auf die Blut- und Leberwürste stürzten. Beide Durchgänge waren äusserst gluschtig und schmeckten ausgezeichnet.

Dazu gab es passenden weissen oder roten Wein und natürlich auch alle nicht alkoholischen Getränke.

Das Dessertbuffet wurde wiederum von den Damen der Region Nord bestritten. Wer nach den zwei Hauptgängen noch etwas essen mochte, war auch hier im Dilemma, welchen Kuchen, Fruchtsalat oder Crème er jetzt wählen sollte.

Die einzelnen Gänge wurden von den Videoeinspielungen von Peter Weber voneinander getrennt. Er hat sich wieder eine grosse Mühe gemacht, mit den modernsten, GPS gesteuerten Drohnen und in hochauflösender Videotechnik das Clubgeschehen in der Schweiz und bis nach Holland zu dokumentieren. Der Applaus war ihm sicher.



Vielen Dank an die Organisatoren der Region Nord, Ruedi Jutz, Hanspeter Rubitschon und Peter Weber mit ihren Kindern, Frauen und zugewandten Orten als Helfer. Das war ein schönes Jahresschlussfest.

Hans Georg Koch, 9.2.2017 

SANTICHALUS ZENTRALSCHWEIZ

Im Restaurant Post in Willisau trafen sich die Mitglieder aus allen Regionen zum Sanitchlaushöck am 7.12.2016. Man sah dies schon an den Nummernschilder der Autos auf dem Parkplatz draussen. Unser Wirte-Ehepaar Edith und Hans Herzog hatten wieder ein fantastisches Fondue Chinoise vorbereitet was sicher auch zu der regen Teilnahme geführt hat. Der Speisesaal war auf jeden Fall dicht gefüllt.

Wir ganz sicher nicht zu kurz, denn nach dem Nachservice und dem Dessert wurde nicht einmal die Tischdekoration angeknabbert!



Die Gemütlichkeit bei Bier und Wein setzte sich auch in den Gesprächen und Diskussionen über das vergangene Jahr fort. Es wurde über die Revisionsarbeiten während der Wintermonate diskutiert und man freute sich natürlich auf das abwechslungsreiche Programm der kommenden Saison mit Gleichgesinnten im Club.

Wir schätzen es immer wieder, dass wir bei Edith und Hans gut aufgehoben sind und die Anlässe in unserem Stammlokal einen festen Platz gefunden haben. Vielen Dank an die beiden, wir freuen uns auf die vielen Abende im 2017.

Text und Fotos: Hans Georg Koch, 10.2.2017 







FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

FRT Auto GmbH

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

**Ob Sie an ihrer
Traction Avant oder sonst einem
exklusiven Fahrzeug einen Service,
eine Reparatur oder
eine Restauration benötigen,
ihr Oldtimer-Spezialist ist für
Sie da und berät Sie gerne!**



CHLOUSER WEST 3.12.2016

Zusammen mit Hans Ettlín und Margrith Käser bilden wir eine Fahrgemeinschaft und steuern Frutigen entgegen. Um 16 Uhr treffen wir Maria und Ernst Mühlheim in der schönen, modernen Garagewerkstatt von Adrian und Thomas Fritschi. Sie stellen uns die Räumlichkeiten freundlichweise zur Verfügung. Vielen herzlichen Dank! Tische und Bänke sind bereits aufgestellt. Maria und Ernst haben alles sorgfältig eingekauft. Gemeinsam decken und dekorieren wir die Tische. Farblich natürlich fein abgestimmt, mit Nüssli, Mandarinen, Schöggeli und Teelichter zaubern wir eine vorweihnächtliche Stimmung.



Die Racletteöfeli sind nicht elektrisch. Nein es sind lange Metallformen mit Réchaudkerzen. Auf ein Pfänneli treffen immer exakt 3 Kerzli und wir sind alle überrascht, wie schnell und cremig der Käse schmilzt. Aber halt, schön der Reihe nach. Eintreffen der Gäste zwischen 17:30 und 18:00 Uhr. Ernst begrüsst alle Anwesenden und heisst uns herzlich willkommen. Auch im Namen der

Gastrechtfamilie Fritschi. Herzlichen Dank, dass wir hier sein dürfen. Ernst erklärt kurz den Ablauf des Abends. Wir dürfen uns an den Apérotischen bedienen. Familie Fritschi offeriert alle Getränke des Abends! Weisswein, Fruchtsaft und Mineral.





Dafür ein riesengrosses MERCI. Als DAN-KESCHÖN erscheint das Inserat von Garage Fritschi einmal gratis im Clubheft. Maria hat superfeine Apéroschnecken gebacken. Mmh-so fein. Dazu dürfen wir uns mit Chips und Knabberstengeli bedienen. Der Steh-péro ist immer eine schöne Gelegenheit den Platz zu wechseln und so haben wir Gelegenheit, mit allen Anwesenden zu plaudern. Fritz Müller begrüsst ebenfalls alle Gäste herzlich. ACHTUNG, aufgepasst! Exklusiv-Modeschau! Jacken mit Traction-Aufdruck gekonnt vorgeführt von unseren Modellen in den Grössen - S M L XL - dürfen wir schon einmal bewundern. Nähere Angaben folgen zu einem späteren Zeitpunkt.





Mit einem gluschtigen Salatteller dürfen wir uns an die stimmungsvoll gedeckten Tische setzen. Aus einer überaus reichhaltigen und wunderschön angerichteten Käseauswahl, mit Fähnli angeschrieben, dürfen sich alle herzhaft bedienen. An Beilagen alles was Herz und Mund begehren - dazu Gschweltli und feine Züpfе von Therese Fritschi - der Racletteplausch ist garantiert! Im

Anschluss an den Hauptgang findet für alle Interessierten ein Rundgang durch die grosszügigen Räumlichkeiten statt. Ich bin nicht dabei gewesen. Jedoch nach den Reaktionen der Teilnehmenden und der Dauer des Rundgangs schliesse ich, dass sich die Besichtigung mehr als GELOHNT hat! Erneut ist der Tisch reichhaltig zum Dessert gedeckt. Die Kaffeemaschine ist einsatzbereit, köstlicher Fruchtsalat, Schogimousse, Orangen- und Zitronencreme und verschiedene Kuchen - verführend und herrlich. Herzlichen Dank an alle fleissigen Helfer und Helferinnen, Bäcker und Bäckerinnen, insbesondere an Maria und Ernst, die uns reich verwöhnt und den Chlousehöck organisiert haben, an die Gastgeber, an alle die in irgendeiner Form zum gemütlichen Anlass beigetragen haben und an die Clubkasse für den Zustupf. Wenn es gemütlich ist, wird es gewöhnlich spät. Gegen Mitternacht verabschieden wir uns. Hoffentlich sind alle gut nach Hause gekommen.



Unseren Wunsch für eine besinnliche Festzeit formulieren wir mit den Worten von Jimi Hendrix. «Wenn die Macht der Liebe die Liebe zur Macht überwindet; erst dann wird es Frieden geben.»

Roland und Marianne Ledermann, 11.12.2016





OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

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.



Grosser Applaus für Adrian und Thomas Fritschi

DAS AUTOMATISCHE GETRIEBE DER TRACTION

Dies ist der zweite Teil meines Berichtes über Dimitri Sensaud de Lavaud, bei dem ich mich auf das Buch von Alain Cerf stütze und dazu auch noch selbst einige Recherchen angestellt habe. Es geht hier im Speziellen um das geplante automatische Getriebe für die Traction Avant.

In der bekannten (von Citroën geprägten) Literatur wird Sensaud de Lavaud dafür verantwortlich gemacht, dass das geplante automatische Getriebe nicht zum Funktionieren kam und nicht zeitgerecht für die Traction verfügbar war. Man sagt ihm auch nach, er habe aus der Krankheit von André Citroën Kapital geschlagen, ihn manipuliert und ausgenutzt. So jedenfalls die Geschichtsschreibung aus Sicht von Citroën, die wir in den Büchern von Bernard Citroën (*La Conjuración de Javel*), Fabien Sabatès (*Les Chevrons de la Gloire*) oder Jaques Wolgensinger (*André Citroën*) finden.

Wie es wirklich war, lässt sich nicht mehr rekonstruieren, da die Archive von Citroën im zweiten Weltkrieg zerstört wurden. Alain Cerf hat aber die Archive der Société de Construction des Batignolles (SCB) ausgewertet und einige äusserst interessante Tatsachen gefunden, die ein etwas anderes Licht auf die Entwicklung des automatischen Getriebes der Traction werfen.

Dimitri Sensaud de Lavaud besitzt verschiedene Patente für ein automatisches Getriebe. In der Société de Construction des Batignolles findet er eine Firma, die an der Vermarktung seiner Erfindungen interessiert ist. Es handelt sich um eine traditionsreiche französische Firma, die sich vor allem auf Eisenbahnbau (in Frankreich und seinen Kolonien) und Tiefbau (Tunnels, Brücken, Häfen) spezialisiert hat. Sie war sogar beim Bau der Furka-Oberalp Bahn (Brig – Gletsch, 1911 bis 1914) beteiligt. Die SCB baute auch Bahninfrastruktur in Indochina und so verwundert es eigentlich nicht, dass die bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebauten Lokomotiven der Furkabahn später in Vietnam zum Einsatz kamen (alles Meterspur, Zahnradbahn).

Die SCB konstruierte auch schon eine erste Tunnelbohrmaschine, mit welcher man 1885 einen Tunnel unter dem Ärmelkanal hindurch bauen wollte. Später war sie auch in der Rüstungsindustrie tätig (Bau der Maginot-Linie im 1. Weltkrieg und des Atlantikwalls von Hitler im 2. Weltkrieg (das wurde ihr später von den Alliierten sehr übelgenommen)).

Übrigens Les Batignolles war früher ein Dorf im Norden von Paris, das 1860 durch Napoleon eingemeindet wurde.

Bereits am 28. Juni 1922 wurde ein Vertrag zwischen Dimitri Sensaud de Lavaud und der SCB unterzeichnet in welchem es um die exklusiven Rechte der Auswertung der Patente für die Konstruktion eines mechanischen automatischen Getriebes für Autos ging. Sensaud de Lavaud würde 50% des realisierten Gewinnes erhalten. (Quelle: Anne Burnel, *La Société de Construction des Batignolles de 1914 à 1939* (Edition Droz, Genève, 1995)).

Man versuchte seine Erfindung an die Fahrrad und Motorfahrradfabrik von Peugeot und 1923 auch an die SA Aeroplanes Voisin für deren Autos zu vermarkten.

Es stellte sich aber heraus, dass das Getriebe nur bis zu einer Tourenzahl von ca.

2000 U/min gut funktionierte und darüber hinaus nicht mehr, weshalb sich die hochdrehenden Motoren von Voisin nicht für diese Art von Getriebe eigneten. Es war nicht möglich, die volle Motorenleistung zu nutzen. Das Projekt generierte einen Verlust von 5'000'000 FFr. und wurde schliesslich gestoppt.

Man konzentrierte sich in der Folge auf das von Sensaud de Lavaud erfundene Sicherheits-Differenzial (mittels Freilauf des einen oder anderen Rades in der Kurve). Dafür interessierte sich jetzt auch die Firma Citroën SA. (Vertrag vom 4.5.1928). Licorne, Delahaye, Amilcar, Rosengart und Voisin experimentierten ebenfalls mit diesem System und es wurde sogar in Renault-Panzern eingebaut. Leider habe ich bis jetzt aber noch keines dieser Differentiale in Realität gesehen.

1932 überarbeitete Sensaud de Lavaud sein automatisches Getriebe und erfand eine hydraulische Kraftübertragung (Patent vom 23.4.1932). Nach dem Millionenverlust, war die SCB jetzt vorsichtiger und stellte Bedingungen an Sensaud de Lavaud. 75% des Gewinns mussten an die Gesellschaft zurückfliessen, auch zur Deckung der früheren Verluste.

Die André Citroën SA nahm eine Unterlizenz für die exklusive Vermarktung in Frankreich. Es gelang aber der SCB nicht, das System auch in den USA und Kanada zu vermarkten. So blieb Citroën der einzige Kunde mit dem das System weiterentwickelt wurde. Und sogar nach der Übernahme von Citroën durch Michelin 1935 wurden die Entwicklungsarbeiten noch einige Zeit fortgesetzt.

Die hydraulische Kupplung existierte schon seit der Jahrhundertwende, die Erfindung von Sensaud de Lavaud war hingegen der Einbau eines freilaufenden Leitrades zwischen Pumpenrad und Turbinenrad. Diese Einheit wurde „La Turbine“ genannt.

Die Turbine wurde mit dem „Relais“ gekoppelt, einem Planetengetriebe, das elektromagnetisch geschaltet werden konnte und von der Firma Cotal hergestellt und geliefert wurde.

1932 konnte André Citroën mit einer 6-Zylinder Rosalie fahren, in welche eine solche Kombination von Turbine und Relais eingebaut war. Er war von den weichen Schaltvorgängen hingerissen und fasste die Ausrüstung eines Teils seiner Produktion ins Auge. Er bewahrte jedoch kühlen Kopf und überlegte sich die Sache ein ganzes Jahr, bevor er Ende 1933 einen Vertrag mit der Société de Construction des Batignolles abschloss. Von Anfang an war aber die Entwicklungsabteilung der Firma Citroën an der Rue du Théâtre gegen das automatische Getriebe, sie boykottierten es vielleicht sogar.

Aus den Archiven der SCB kann man erfahren, dass bereits Ende 1932 umfangreiche Versuchsfahrten unternommen wurden. Am 29. Dezember wird über einen nicht richtig funktionierenden Rückwärtsgang berichtet (nach 1400 km). Am 17. März 1933 wird ein Fahrzeug an einen Ingenieur von Citroën (M. d'Alincourt) übergeben zwecks Probefahrten mit André Citroën. Es wird auch diskutiert, das elektromagnetische Getriebe durch ein mechanisches zu ersetzen. Dazu wird wieder Sensaud de Lavaud angefragt, der diesen Auftrag eher widerwillig annimmt. Citroën hinterlegt das Patent am 20. November 1933. Das Auto wird auch von Vater und Sohn Peugeot getestet, von Ingenieuren der Firma Unic (Lastwagen), von General Garnier von der Artillerie und alle waren offenbar begeistert. Die Versuchsfahrten wurden während mindestens 3 Jahren weitergeführt, was man in einem Fahrtenkontrollheft sehen

kann, in welchem pro Jahr über 400 Testfahrten aufgezeichnet sind. Ein Drittel davon wurde mit einem C4 gemacht. Einige Fahrten wurden von Sensaud de Lavaud selbst unternommen, andere von Armand Citroën einem Cousin von André.

Am 15. Mai berichtet M. d'Alincourt, dass er mit zwei Rosalie (6-Zylinder) 1860 km gefahren sei. Dabei wurde auch der Mont-Ventoux (1912 m ü. M.) erklommen. Ein Auto war mit dem elektromagnetischen Getriebe ausgerüstet, das andere mit einem mechanischen Schaltgetriebe. M. d'Alincourt fasst zusammen: Die Funktion der „Turbine“ ist erreicht, ebenfalls die Funktion des „Relais“. Zahlreiche Probleme gebe es noch mit der Montage und der Einstellung des Getriebes. Es ist also keinesfalls die Rede vom überhitzten Drehmomentwandlern und überkochenden Getrieben. Am 3. August 1933 erneuter Versuch am Mont-Ventoux mit zwei verschiedenen Differentialübersetzungen bei 45° Aussentemperatur. Danach fuhren sie in 6'30" auf den Puy de Dôme. „Aucune température anormale de la transmission n'a été constatée“ Am 13. Juni wird eine Turbine in einen Panhard (23 CV) eingebaut, als Getriebe nahm Panhard eine Eigenkonstruktion. Hotchkiss interessiert sich für die Versuche und auch Peugeot und Voisin sahen sich die Sache an. Voisin will ein Getriebe entwickeln bei dem auch der Rückwärtsgang elektrisch geschaltet wird.

All diese Versuche wurden unternommen, bevor André Citroën am 17. November 1933 einen Exklusivvertrag für die Turbine (nicht für das Relais!!) für die ganze Welt mit der SCB abschloss. Citroën wollte das Cotal Getriebe nicht einkaufen und setzte auf ein mechanisch geschaltetes Getriebe. Sensaud de Lavaud schlägt sogar vor, komplett auf ein Schaltgetriebe zu verzichten und alles mit der Turbine, dem Drehmomentwandler zu machen. Es bliebe nur ein Schalthebel für den Vorwärts- und Rückwärtsgang. Daher wahrscheinlich auch der äusserst kurze und gerade Schalthebel der ersten Tractions, ähnlich einem elektrischen Schalter.

Charles Rocherand schreibt in seinem Buch (L'histoire d'André Citroën) dass die Turbine zwischen 0-40 km/h als Reduktionsaggregat aktiv gewesen sei und das Getriebe bei höherer Geschwindigkeit automatisch in einen direkten Gang geschaltet habe (also quasi die Turbine überbrückend). Das würde mich eigentlich nicht wundern, denn im dritten Gang kann man mit einer Traction fast immer fahren, wenn sie einmal rollt. Ob der Traction Motor in diesem Drehzahlbereich aber genügend Drehmoment entwickelt ist für mich fraglich.

Noch bleiben 4 Monate bis zur Vorstellung der Traction Avant. Das Bureau d'Etudes sieht sich aber ausserstande die Turbine auf eine 7 CV zu montieren. Bis Ende 1933 werden zwei automatische Getriebe für die Traction Avant geliefert und im Tagebuch der Strassentests findet man nur einen einzigen Versuch mit einer 7CV Traction am 8. August 1935 und verschiedene Versuchsfahrten mit einer 11 CV Traction zwischen Januar und April 1935, also erst ein Jahr nach dem Erscheinen der Traction Avant. Die Katastrophe vom März 1934, wo man sich schnellstens an die Entwicklung eines mechanischen Getriebes für die Traction machen musste, kann aufgrund dieser Unterlagen nicht nachvollzogen werden. Auch ist nicht nachvollziehbar warum 5 (fünf!) Tractions an der Montée du Petit Clamart ihren Geist (oder ihr automatisches Getriebe) in Rauch aufgegeben haben sollen?

Es scheint eher, dass sich André Lefebvre entschlossen hat, der Sache ein brüskes Ende zu setzen, indem er bewusst eine Katastrophe inszenierte. Damit konnte er sich

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

auf die dringenderen Probleme und Kinderkrankheiten der Traction konzentrieren, denn die Traction sollte ja die finanzielle Rettung der Firma Citroën werden. Es gibt auch Dokumente, die zeigen, dass kein gutes Verhältnis zwischen dem Bureau d'Études und der SCB bestand, dass die SCB nicht immer die nötige Unterstützung bzw. die notwendigen Teile erhalten konnte um die automatischen Getriebe zu produzieren. Es kam oft zu Verzögerungen. Bei der SCB begann man hingegen mit der Entwicklung eines Getriebes für die 22 CV. Gemäss den vorliegenden Unterlagen der SCB stand bis zum Salon Automobile am 4. Oktober 1934 nur eine einzige Traction 11 CV mit automatischem Getriebe zur Verfügung. Die Sache schien langsam aus dem Ruder zu laufen, Citroën wusste nicht mehr wann und wie viele automatische Getriebe in Auftrag gegeben wurden und für welche Typen (7, 11 oder 22). Am Salon wurde jedenfalls kein automatisches Getriebe gezeigt.



Dieses Bild vom Februar oder März 1934 stellt eine absolute Rarität dar, denn es zeigt eine Traction mit nur zwei Pedalen, einem Gaspedal und einem Bremspedal. Das Kupplungspedal fehlt! Es muss also doch Tractions mit automatischem Getriebe gegeben haben. Am Armaturenbrett sieht man zwei Flügelschalter. Der eine (links vom Tachometer) ist für das Licht (Arrêt-Ville-Route) und darin steckt auch der Zündschlüssel. Der andere (rechts vom Tacho), wo eigentlich der Schalthebel sein müsste, dient wahrscheinlich zum Schalten des elektromagnetischen Getriebes (Relais). Von der elektrischen Belastbarkeit aus gesehen, würde sich der Schalter jedenfalls eignen.

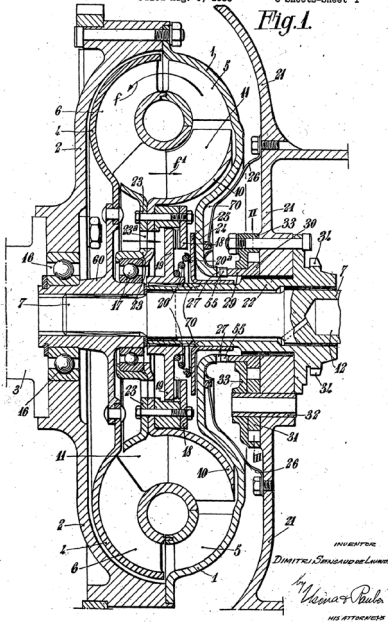
Quelle: J. Borgé et N. Viasnoff: L'Album de la Traction, Seite 12-13, e.p.a. 1978

Anfang 1935 musste Citroën seine Bilanz deponieren und die Familie Michelin übernahm die Geschicke der Firma. André Citroën starb am 2.7.1935.

Was ist schliesslich aus dieser Entwicklung geworden? Michelin und die SCB machten noch Versuche mit einer „Micheline“, einem Eisenbahn-Triebwagen mit Benzinmotor. Hier wurde eine Turbine an einem Hispano-Suiza Motor (200 PS) getestet, was leider nicht zur vollen Zufriedenheit von Marcel Michelin ausfiel, da der Triebwagen nicht kräftig genug beschleunigte.


March 17, 1936.

D. S. DE LAVAUD
HYDRAULIC TRANSMISSION
Filed Aug. 3, 1933
6 Sheets-Sheet 1

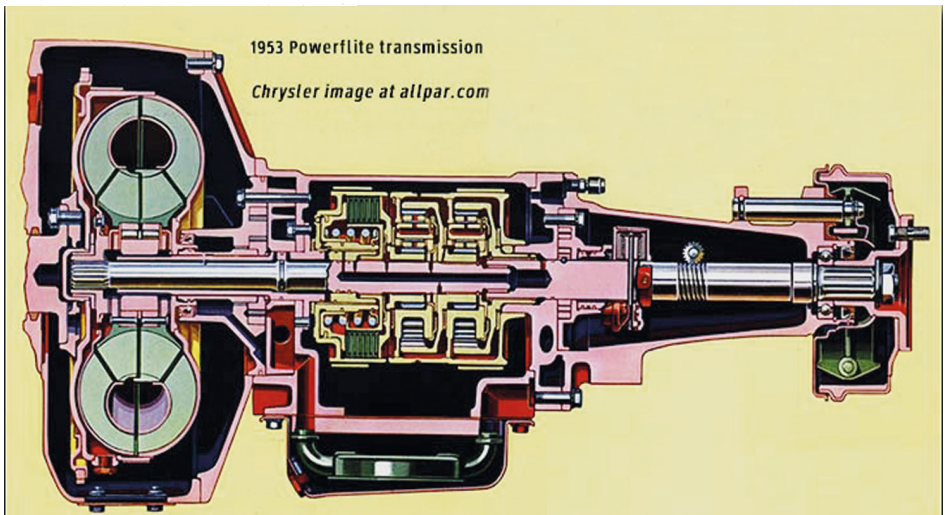


André Dubonnet (von Aperitif Dubonnet) ein Ingenieur und Rennfahrer konstruierte verschiedene Fahrzeuge mit den automatischen Getrieben von Sensaud de Lavaud. 1936 reiste er mit einem so ausgerüsteten Ford nach Detroit in die USA und demonstrierte dort die Vorteile eines automatischen Getriebes. Die Ingenieure waren weniger voreingenommen und liessen sich von der Technik überzeugen. Die Firma BorgWarner übernahm die Technik und entwickelte die „Ford-o-Matic“, mit welcher die amerikanischen Wagen ab 1939 serienmässig ausgestattet wurden.

Die Turbine war also keine so schlechte Idee.

Hans Georg Koch, 10.2.2017 

Der Drehmomentwandler (Turbine) auf dem untenstehenden Bild von Chrysler entspricht der Patentzeichnung von Sensaud de Lavaud von 1936 links. Man erkennt im unteren Bild auch die Planetengetriebe im Getriebekasten.



BUCHBESPRECHUNG



Am ICCCR in Holland am Stand der „Robris“ (www.robri.de) habe ich einen Krimi für Citroën-Oldtimer-Freunde gefunden: Ein Bestatter und das Enten Testament von Reiner M. Sowa

Für mich ist es das erste Buch, das ich von Reiner M. Sowa gelesen habe – aber bestimmt nicht das letzte!

Ähnlich wie in der erfolgreichen Schweizer Fernsehserie mit Mike Müller als Bestatter Luc Conrad interessiert sich der Bestatter Ulrich Schwarz für die Todesursache der Leichen, mit denen er es zu tun hat. Dabei trägt er zur Lösung dieses undurchsichtigen Mordfalles bei, ohne dass dabei die Polizei als dumm oder überheblich dargestellt wird.

Die Anzahl der namentlich erwähnten Personen bleibt in diesem Buch auch für weniger konzentrierte

Leser übersichtlich. Dennoch ist der Ausgang der Geschichte bis zur letzten Zeile spannend, was auch daran liegt, dass Reiner M. Sowa es versteht, unterschiedliche Stories in einer Geschichte zu vereinen.

Der „Bergische Kriminalroman“ spielt im „Bergischen Land“, einer Region in Nordrhein-Westfalen, die sich im Westen von Deutschland ungefähr in der Mitte des Dreiecks zwischen Wuppertal, Düsseldorf und Leverkusen befindet.

Am Anfang des „süffig“ zu lesenden Hardcover-Buches mit rund 260 Seiten wird der Zahnarzt Doktor Wagner mit einem Kopfschuss in seinem Citroën 2CV gefunden, der neben einer weiteren Ente in seiner Garage steht. Der Bestatter Ulrich Schwarz, der die Praxis des Zahnarztes aufsuchen will, wird kurz darauf angeschossen. Daraus entwickelt sich eine spannende Geschichte, die sich genauso gut um Traktions, wie um Enten drehen könnte.

Reiner M. Sowa zeichnet die Charaktere in seinem Buch gekonnt und mit grossem Einfühlungsvermögen. Es ist offensichtlich, dass er im Enten-Milieu recherchiert hat und dass er über grosse Sachkenntnis verfügt. So ist am Ende des Romans auf drei Seiten die Historie des Citroën 2CV aufgelistet. Seine Citroën-Affinität ist auch auf seiner Webseite <http://www.sowa.de/> ersichtlich.

Mir persönlich hat dieser Roman viel Spass gemacht, und ich könnte mir gut vorstellen, dass sich eine ähnliche Geschichte um die raren Faux-Cabriolet Traktions konstruieren liesse. Ich kann das Buch sowohl echten „Leseratten“, als auch „Gelegenheitslesern“ bestens empfehlen. Es wird vom Heider-Verlag vertrieben unter der ISBN-Nummer 978-3-87314-448-4 und ist – wie erwähnt – bei www.robri.de, bei Amazon oder jeder guten Buchhandlung erhältlich.

Daniel Eberli, 24.10.2016

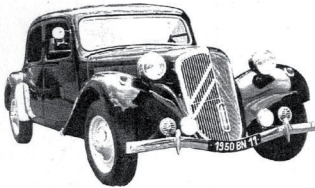


TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läfelfingen
Termine Tel. 079 435 96 36



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.



TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läfelfingen
Termine Tel. 079 435 96 36

GENERALVERSAMMLUNG VOM 29.1.2017

Protokoll der Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs
vom 29. 1. 2017 im Auditorium 1 des GZI Forschungszentrums Nottwil

Traktandenliste:

1. Begrüssung, Entschuldigungen
2. Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten
3. Genehmigung des Protokolls der GV vom 31. Jan. 2016
4. Jahresbericht des Präsidenten / Rückblick 2016
5. Kassabericht 2016
6. Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes
7. Budget 2017
8. Wahlen (Bibliothekar, Mitgliederverwalter)
9. Vorschlag Teilnahmen an Ausstellungen 2017
10. Bericht des Mitgliederverwalters
11. Bericht des Webmasters
12. Bericht des Clubheftredaktors
13. Treffendaten 2017/2018
14. Diverses
15. Abschluss der GV - Mittagessen

Beginn der Sitzung 09.35 Uhr, ab 08.45 wurden Kaffee und Gipfeli oder Brötli serviert.

- 1. Begrüssung, Entschuldigungen, Genehmigung der Traktandenliste** (Fritz Müller)
Der Präsident, Fritz Müller, eröffnet die Sitzung und begrüsst die Teilnehmer. Angemeldet haben sich 94 Mitglieder und Partner/innen. 16 Mitglieder haben sich entschuldigt.
Eine Entschuldigung wird speziell erwähnt: HP Rubitschon ist seit dem Clubauftritt in Winterthur (12. November 2016) gesundheitlich schwer angeschlagen. Wir wünschen im gute Besserung.
Es liegen keine Anträge für die Änderung der Traktandenliste vor, sie wird genehmigt.
- 2. Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten** (Fritz Müller)
Kaspar Ess und Anita Meyer werden als Stimmzähler gewählt.
70 stimmberechtigte Mitglieder sind anwesend. Das absolute Mehr beträgt 36 Stimmen.
Für die Wahlen wird Udo Kenkel einstimmig zum Tagespräsidenten erkoren.
- 3. Genehmigung des Protokolls der GV 2015 vom 31. Jan. 2016** (H. G. Koch)
Das Protokoll wurde im Clubheft 1/2016 publiziert. Das Protokoll wird mit Applaus genehmigt. Fritz verdankt die Arbeit des Aktuars.

4. Jahresbericht des Präsidenten (Fritz Müller)

Fritz Müller lässt alle 11 verschiedenen Clubanlässe in Bildern revuepassieren. Er hat akribisch von allen Events Bilder gesammelt. Leider gibt es ein Hardwareproblem beim Abspielen gewisser Videos, so dass wir nicht in den Genuss aller Videoreportagen kommen. Der Jahresbericht wird trotzdem mit grossem Applaus genehmigt.

5. Kassabericht 2016 (Wädi Schmid)

Der Kassier, Wädi Schmid, dankt allen für die pünktliche Bezahlung des Mitgliederbeitrages. Er dankt auch allen, die den Clubbeitrag aufgerundet haben. Der Club hat dem Organisationskomitee des Jubiläumstreffens Fr. 10'000.- zur Verfügung gestellt. Das OK hat damit ausgezeichnet gewirtschaftet und sogar einen kleinen Ertrag generieren können.

Clubrechnung 2016 (in Fr.)

Einnahmen	2016	Budget 2016
Mitgliederbeiträge	29'603.19	30'000.00
Spenden, Gönnerbeiträge	172.10	100.00
Clubheft (Inserate)	2'875.00	2'500.00
Jubiläum 40 Jahre CTAC	6'590.00	0.00
Clubartikel (Verkauf)	1'208.00	1'000.00
Zinsertrag	17.65	25.00
Total Einnahmen	40'465.94	31'650.00

Auf der Ausgabenseite ergibt sich eine Differenz von über Fr. 4000.- beim Clubheft, weil keine Spezialausgabe für das Jubiläumstreffen gedruckt werden musste.

Dafür betragen Verwaltungskosten aber etwas mehr als budgetiert.

Insgesamt ergibt sich dadurch ein Defizit von Fr. 4888.-, budgetiert gewesen wäre ein Defizit von Fr. 8'875.-.

Ausgaben	2016	Budget 2016
Clubheft (Druck)	10'751.60	15'000.00
Clubheft (Porto)	2'026.80	2'500.00
Clubanlässe	5'842.80	6'500.00
Jubiläum 40 Jahre CTAC	15'925.38	10'000.00
Clubartikel (Aufwand)	735.75	100.00
Ausstellung (Mobiliar)	1'990.35	2'000.00
Ausstellung (Betrieb)	1'324.25	1'000.00
Verbände	1'324.00	1'200.00
Fachliteratur	235.90	200.00
Verwaltung	5'176.60	4'000.00
Total Ausgaben	45'354.43	42'500.00

Abweichungen vom Budget

Erträge: Inserate	+375.00
Verkauf Clubartikel	+208.00
Aufwand: Clubheft (5 Ausgaben)	-4'721.00
Clubtreffen	-657.00
Jubiläum	-664.00
Aufwand Clubartikel	+635.00
Ausstellungen (Betrieb, Durchführung)	+345.00
übriger Verwaltungsaufwand	+1'176.00

Erfolgsrechnung	2016	Budget 2016
Total Einnahmen	40'465.94	33'625.00
Total Ausgaben	45'345.43	42'500.00
Ausgabenüberschuss	-4888.49	-8875.00

Bilanz	01. Jan. 2016	31. Dez. 2016
Flüssige Mittel	26'519.55	24'038.21
Forderungen	2'840.00	2'965.00
Total Aktiven	29'359.55	27'003.21

Offene Rechnungen	1'290.58	3'727.10
Vorausbezahlte Erträge	95.63	
Vereinskapital	28'068.97	23'180.48
Total Passiven	29'359.55	27'003.21

Insgesamt ist der Verlust nur halb so gross wie budgetiert. Der Club steht nach wie vor finanziell gut da. Für die Clubanlässe wurde weniger ausgegeben (nur drei), weil das Jubiläumstreffen in der Rechnung separat ausgewiesen wird.

6. Revisorenbericht (Flemming Gubler)

Im Namen der Revisoren verliert Flemming Gubler den Revisorenbericht. Die Jahresrechnung wurde am 22.1.2017 kontrolliert. Sie schliesst mit einem Mehraufwand von Fr. 4'888.49 Fr. Das Vereinskapi tal beträgt demnach noch Fr. 23'180.48.

Die Rechnungsführung entspricht den statutarischen Vorschriften. Die Revisoren empfehlen der Generalversammlung die Rechnung zu genehmigen und dem Kassier Décharge zu erteilen.

Die Jahresrechnung wird einstimmig genehmigt, der Kassier wird einstimmig entlastet.

Der Präsident spricht Wädi seinen Dank aus und es gibt grossen Applaus für den Kassier.



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerel.ch

Oldtimeratelier

OLDTIMER SERVICE
& RESTAURATIONEN

Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com
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

didresdesign.ch
visuelle kommunikation

Entlastung des Vorstandes

Der Vorstand wird durch die anwesenden Mitglieder einstimmig entlastet. Damit ist das Clubjahr 2016 abgeschlossen.

7. Budget 2017 (Wädi Schmid)

Der Kassier budgetiert ein normales Jahr ohne grössere Abweichungen:

- Mitgliederbeitrag Einnahmen werden wieder ca. Fr. 30'000 betragen.
- Clubheft und Ausfahrten werden durchschnittlich budgetiert.
- Der Verwaltungsaufwand wird etwas höher angesetzt.
- Die Rechnung würde damit ca. Fr. 1000.- im Plus schliessen.

Budget 2017

Einnahmen

Mitgliederbeiträge	29'500.00
Spenden, Gönnerbeiträge	100.00
Clubheft (Inserate)	2'500.00
Clubartikel	500.00
Zinserträge	5.00
Total	32'605.00

Ausgaben

Clubheft (Druck)	12'000.00
Clubheft (Porto Versand)	2'500.00
Clubtreffen (CTAC Beitrag)	7'800.00
Clubartikel	100.00
Ausstellungsmaterial	100.00
Ausstellung (Durchführung, Betrieb)	2'000.00
Verbände	1'400.00
Fachliteratur	200.00
Übriger Verwaltungsaufwand	5'000.00
Total	31'600.00

Erfolgsrechnung

Total Einnahmen	32'605.00
Total Ausgaben	31'600.00
Einnahmenüberschuss	1'005.00

8. Wahlen: (Udo Kenkel, Tagespräsident)

Der Mitgliederverwalter David Stahel und der Bibliothekar Josef Burri treten von ihren Ämtern zurück und werden von Fritz Müller mit dem Dank für ihre langjährigen Verdienste verabschiedet. Beide erhalten als Geschenk einen Panettone.

Für die Wahlen tritt jetzt Udo Kenkel als Tagespräsident in Aktion

Als neuer Bibliothekar wird Daniel Löhner vorgeschlagen und einstimmig gewählt.

Als neuer Mitgliederverwalter wird Roland Ledermann vorgeschlagen. Auch er wird einstimmig gewählt.

Alle Regionalvorstände werden einstimmig bestätigt.

Der Zentralvorstand wird in toto einstimmig bestätigt.

Und schliesslich wird auch noch Fritz Müller als Präsident einstimmig wiedergewählt. Er wird sich den Herausforderungen seines 7. Jahres der Präsidentschaft stellen.

Udo präsentiert das neue Organigramm des CTAC.



Fritz bedankt sich für die Arbeit des Tagespräsidenten und für seine Wiederwahl. Er gibt aber klar bekannt, dass es seine letzte Amtszeit sein wird und dass neue Interessenten fürs Präsidentenamt gesucht werden. Er wird die Präsidentschaft Ende 2017 niederlegen.

9. Vorschlag Teilnahme an Ausstellungen 2017 (Fritz Müller)

Verschiedene Vorschläge wurden im Vorstand diskutiert. Schliesslich wurde entschieden, an der Swiss Classic World in Luzern teilzunehmen. Die Grösse des Messestandes ist etwa ähnlich wie Lörrach oder Winterthur. Fritz zählt auf die Mithilfe der Mitglieder der Region Süd bei der Standbetreuung

10. Bericht des Mitgliederverwalters: (David Stahel)

Die Mitgliederentwicklung im 2016 war erfolgreich. Zurückzuführen ist dies auf

die Präsenz des Clubs auf verschiedenen Messen.

Austritte gab es entweder altershalber (Fahrausweis) oder das Auto wurde verkauft bzw. aus gesundheitlichen Gründen. Es gab 21 Eintritte und 16 Austritte. Mitgliederbestand per Ende 2016: 342 Mitglieder.

Altersstruktur des Clubs: Durchschnittsalter war 2015: 62 Jahre, neu 63 Jahre.

11. Bericht des Webmasters (Ruedi Weber)

Die Clubhefte des Jahrgangs 2015 sind jetzt im Internet zugänglich.

Ebenfalls wurde das „Walti Rey Archiv“ indiziert. Dies ist eine wesentliche Erweiterung des technischen Archives. Ab sofort sind insgesamt 2761 Artikel im Archiv. Von 11 Anlässen im 2016 wurden 20 Berichte geschrieben. Am meisten hat Udo Kenkel geschrieben (8 Berichte). Er erhält dafür eine Flasche Wein.

Via Facebook wird jeder Beitrag durchschnittlich von 548 Lesern gelesen. Am meisten gelesen wurde der Beitrag „Traction Camping“ von Thomas Neeser.

Die meisten Personen finden über das Internet oder durch persönliche Kontakte zum CTAC.



Ruedi hat eine Datenbank für das clubeigene Material im Internet aufgeschaltet, wo man jederzeit sehen kann, wer was wo gelagert hat.

Ebenfalls wurde das Organisationsreglement des CTAC angepasst. Die Version 2 ist ab sofort aufgeschaltet. Die Anpassungen betreffen:

- Clubbeiträge bei Anlässen (Anlassart, Anzahl Teilnehmer etc.)
- Vertreter der Regionalvorstände im Zentralvorstand
- Inkasso durch Kassier (statt durch Mitgliederverwalter) gemäss neuem Procedere
- Anlass-Journal
- Inserate-Kosten
- Grossanlässe / Clubstand

12. Bericht des Clubheftredaktors (Hans Georg Koch)

Die 5 Clubhefte des Jahrgangs 2016 umfassen 184 Seiten.

Redaktionsschluss der Clubhefte im 2017 ist:

Heft 1: Redaktionsschluss 10.3.2017

Ausschreibung für Treffen Nord vom 30. April 2017

Heft 2: Redaktionsschluss 05.5.2017

Ausschreibung für Treffen Ost vom 25. Juni 2017

Heft 3: Redaktionsschluss 23.6.2017

Ausschreibung für Treffen Süd vom 11. August 2017

Heft 4: Redaktionsschluss 04.8.2017

Ausschreibung für Treffen West vom 24. September 2017

Heft 5: Redaktionsschluss 24.11.2017

GV – Einladung für 28. Januar 2018

13. Treffendaten 2017 (Fritz Müller)

30.4.2017 Region Nord: Besuch des Dampfzentrums in Winterthur.

27.-28.5.2017 Swiss Classic World Luzern mit Clubstand CTAC

25.6.2017 Region Ost: Der CTAC ist als Gastclub am 12. Internationalen Oldtimertreffen auf der Schwägalp eingeladen. Deshalb Termintausch mit Region Süd.

11.8.2017 Region Süd: Besuch des Postpaket-Verteilzentrums Härkingen. Dieses ist nur am Freitag möglich, da am Wochenende nicht in Betrieb.

24.9.2017 Region West: Besuch der Firma Blech Müller, Münchenstein, die Fässer herstellt. Fahrt über den Passwang zum Mittagessen nach Wiedlisbach, dann Stadtführung in Solothurn.

18.11.2017 Vorstandssitzung

28.1.2018 Generalversammlung

Weitere geplante Aktivitäten:

Nord: Mittwochabendausfahrt 5.7.2017

Grillplausch; 5.8.2017

Jahresschlusshöck 2.12.2017

West: Samstagfährtli 26.8.2017

Chlaushöck 9.12.2017

Süd: Chlaushöck 6.12.2017

Hecktrieblerltreffen 9.7.2017

Stammtische:

Region West: Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Bern
Jeden letzten Donnerstag im Monat

Nordwestschweiz: Restaurant Rössli, Eiken
Jeden zweiten Donnerstag im Monat

Region Nord: Restaurant Löwen, Illnau
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate

Zentralschweiz: Gasthaus Post, Willisau
Jeden ersten Mittwoch im Monat

14. Varia

Reparaturkurse: (Daniel Eberli)

Dani Eberli plant auch dieses Jahr wieder eine Reihe von technischen Kursen für Tractionisten: Nichtschrauberkurs 1 Tag, Basiskurs 2.5 Tage (Ventileinstellen etc.), Fortgeschrittenenkurs (Autoelektrik für den Hausgebrauch) 1 Tag.

Details unter: www.tractionavant.ch/Garagen/Daniel_Eberli/RepKurse.php

Gottardo Classic 2017: (Hans Georg Koch)

Am 10. Juni 2017 wird der grösste Veteranenfahrzeugevent der Schweiz auf dem Flugplatz von Ambri-Piotta geplant. Aktivitäten à la Carte, die Mitglieder des CTAC sind herzlich eingeladen.

Der SHVF plant die Präsentation verschiedener Clubs in einer übergeordneten Zeitschrift. Eine Anfrage bezüglich des CTAC ist beim Präsidenten eingegangen.

Autoversicherungen: (Fritz Müller)

Verhandlungen mit Versicherungen sind abgeschlossen!

Vergleichbarkeit sehr schwierig aufgrund verschiedenster Kontextfaktoren.

Die Zürich Versicherung gibt beim Vermerk „Zürich - Vereinbarung mit CTAC“ 15 % Rabatt auf den Rechnungsbetrag des Oldies.

Clubartikel (Fritz Müller)

Neben der bereits vorhandenen Kravatte und dem Foulard gibt es neu auch eine bestickte Velours-Jacke zum Preis von Fr. 80.-.



Jürg Deller schenkt dem Vorstand eine Kiste Wein mit Schraubenschlüssel auf der Etikette („Le vin du garagiste“) und dankt damit den Vorständen für Ihre Arbeit. Fritz Müller bedankt sich für die nette Geste mit dem „Schrauberwein“, die ihm im Herzen wohltut.



Wädi Schmid überreicht dem Präsidenten im Namen des Vorstands ein kleines Geschenk als Dank für seine Arbeit. Alle Vorstandsmitglieder erhalten von Fritz Müller einen Panettone.

Ruedi Weber wird die Links zu den einzelnen Videos im nächsten Newsletter mitteilen.


Schluss der Sitzung um 11:25 Uhr.

Anschliessend Mittagessen im Restaurant Aurora.

Für das Protokoll:

5.2.2017, Hans Georg Koch, Aktuar CTAC 



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


UMBAU
 Nach dem Umbau erscheint
 unser Haus im Frühsommer
 2017 in neuem Glanz.

WWW.DASSEMINARHOTEL.CH

SEMINARHOTEL
 SEMPACHERSEE



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

 Ein Unternehmen der Schweizer Paraplegiker-Stiftung

100 JAHRE CITROËN, 19.-21. JULI 2019

Das offizielle Datum und der Ort für die 100-Jahr-Feier der Marke Citroën wurde festgelegt! Sie findet vom 19. bis 21. Juli 2019 auf dem Michelin Versuchszentrum in Ladoux, Frankreich statt. Geplant wird das bisher grösste Treffen von Citroën Fahrzeugen.

Viele Citroënisten ist das Gelände noch vom 10. ICCCR 1995 bekannt, wo sich damals Tausende von Enthusiasten trafen.

Das „Michelin Centre de Technologies“ von Ladoux wurde 1965 gegründet und liegt nur 10 km vom Michelin Hauptquartier in Clermont-Ferrand entfernt, im Herzen Frankreichs. Das Gelände ist 450 Hektaren gross und umfasst 20 Teststrecken für das Studium der Bodenhaftung auf trockener und nasser Fahrbahn, für Handling-Tests und für Lärmmessungen.

Die Teststrecken haben eine Länge von insgesamt 45 km.

Der Event wird von der Amicale Citroën und von DS France organisiert und wird von Automobiles Citroën und L’Aventure Peugeot Citroën DS unterstützt.

ACI
AMICALE
CITROËN
INTERNATIONALE



MICHELIN

Kickoff Video:
„100 Years of Citroën“

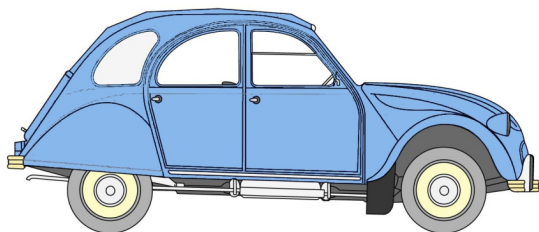


ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

www.traction-avant.ch
www.doeschwo-shop.ch
walder@2cv-ersatzteile.ch

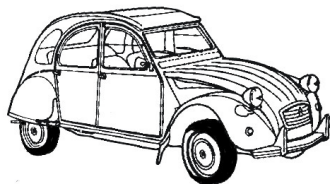


40 Jahre Ersatzteile aus besten Hand

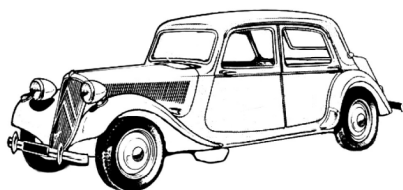
Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour
Auch Teile für

2 CV



Traction



Dampfzentrum Winterthur

Sulzerareal, Lagerplatz 27, Halle 181, 8400 Winterthur

Programm: Eintreffen der CTAC Mitglieder, 09.00-09.30



direkt beim Dampfzentrum
Kaffee/Gipfeli vom CTAC offeriert

Dampfzentrum-Führung in 2-3 Gruppen 09.30-11.00

Ausfahrt: Ausfahrt ca. 45-60 Min. rund um Winterthur 11.45-12.45
zum Restaurant „zur Kreuzstrasse“ 8457 Humlikon

Mittagessen:

Menü 1, CHF 35.—

Schweinschnetzeltes, Pilzsauce, Gemüse und Nudeln
Nachservice Pommes

Dessert Coupe Dänemark

Menü 2, CHF 25.—

Gemüseteller (Vegi)

Dessert Coupe Dänemark

Menükosten werden bei Kaffee/Gipfeli eingezogen

Getränkekosten: Einzelinkasso im Restaurant



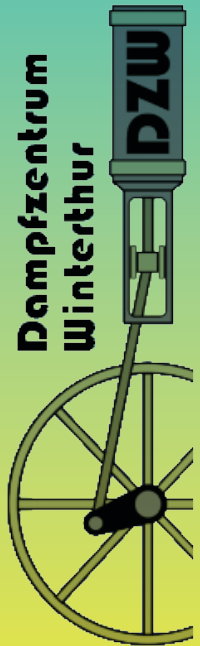
Heimreise: Individuelle Heimreise

Anmeldung: via Internet
www.tractionavant.ch

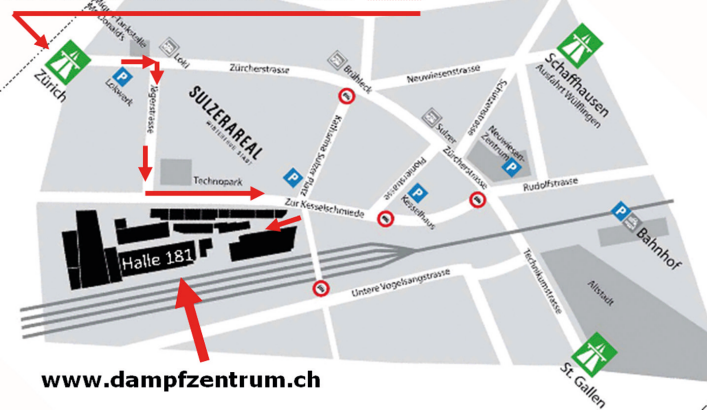
Anmeldeschluss: 20. April 2017

Organisation: Hans Peter Rubitschon
Peter Weber
Ruedi Jutz

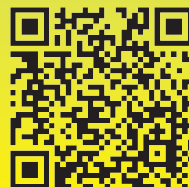
Notfall-Tel-Nr.: 079 636 65 65 (Ruedi Jutz)



Autobahnausfahrt Winterthur-Töss



www.dampfzentrum.ch



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



WER HAT `S ERFUNDEN?

WHAT PEOPLE DO FOR MONEY



SOME JOINT VENTURES

M1

MANIFESTA

11.6. - 18.9.2016 ZÜRICH, SCHWEIZ
WWW.MANIFESTA11.ORG



Begonnen hat alles damit, das Ruedi Weber eine Assoziation hatte, als er das Plakat der Ausstellung „Manifesta“ in Zürich vor die Augen bekam. Haben die nicht einfach die Citroën-Schrift abgekupfert.

Er schrieb mir per e-Mail: *Dass Citroën seiner Zeit meilenweit voraus ist, wissen wir Citroën Aficionados. Trotzdem hier ein weiterer Beweis. Die Manifesta kommt bekanntlich dieses Jahr nach Zürich. Und wo haben diese Kunstkulturisten die Buchstaben ihres Plakates plagiert?*

Offenbar wird nicht damit gerechnet, dass sich noch jemand an die ehemalige Citroën Schrift erinnert. Darum kann man die jetzt neu auflegen.

Ich frage mich allerdings, ob es sich vielleicht nicht um eine damals von Citroën adoptierte oder gekaufte Schrift handelt. Da wäre doch etwas Forschung nötig!

Ich konnte es nicht lassen. Um herauszufinden, welche Schriftart das sein könnte, habe ich alle zentralen Schriftblöcke der Manifesta Webseite gespeichert und nachher auf der Webseite „identifont.com“ in vielen Schritten die entsprechenden Charakteristika der Schrift eingegeben.

Daraufhin erhält man eine Liste mit möglichen Schriften, die passen könnten. Die dritte auf der Liste war dann „Phosphate Inline“. Sie passte am besten.

Manchmal wird die Schrift auch Phosphor Inline genannt. André Citroën hatte ja schon immer Freude an Leuchtschriften!! Diese Schrift war später Vorbild für die

Phosphate Inline

Schriftart „Futura“ von Paul Renner, die wir heute noch besser kennen.

ABCDEFGHIJKKL

Kurse 2017



Seit fast 30 Jahren führe ich in Benken ZH Service- und Reparaturkurse für Tractionisten durch. Auch Frauen sind herzlich willkommen. Vorkenntnisse werden nicht vorausgesetzt. Die vor einigen Jahren eingeführten Fortgeschrittenenkurse sowie die Kurse auf Englisch erfreuen sich ebenfalls grosser Beliebtheit, was besonders an der Kombination von Theorie und Praxis – mit vielen „handgreiflichen“ Demonstrationsteilen – liegen dürfte.

Der wachsenden Erfahrung und den Wünschen der bisherigen Teilnehmer folgend, werden die Basiskurse erstmals 2½ Tage dauern. Man kann sowohl mit, als auch ohne eigenes Auto teilnehmen. Berichte über Kurse früherer Jahre findet man auf der CTAC-Webseite in der Archivsuche http://www.tractionavant.ch/db/Archiv_abfrage.php unter dem Stichwort „kurs“ sowie zum Beispiel im Clubheft 3/2015.

Auch 2017 gibt es einen Kurs, der sich besonders empfiehlt für Traction-Fahrerinnen und Fahrer, die **nicht** daran interessiert sind, selbst zu schrauben. Für sie geht es darum, zu erfahren, welche Arbeiten man machen lassen soll, wie ein Fahrzeug zu überwintern ist, wie man sich bei einem Radwechsel helfen kann oder wie sich nötigenfalls das Fahrzeug abschleppen lässt. Auf einer kurzen Fahrt wird ein schonender Fahrstil erklärt.

Für Fortgeschrittene biete ich biete einen „Elektrikkurs an, den man – je nach Wunsch und Möglichkeit – einzeln oder in Verbindung mit einem Kurs zum Motorenaus- und –einbau besuchen kann. **Als „Schulungsobjekte“ suche ich noch Vierzylinder-Modelle, bei denen der Motorenausbau z.B. zwecks Kupplungswechsel nötig ist. Für Details bitte ich um direkte Kontaktnahme mit mir.**

Bei mehrtägigen Kursen ist am Abend eines Kurstages ein Besuch in einem Benkemer Weinkeller möglich.

Daniel Eberli

Nachmittag 16. bis Abend 18. März Donnerstag/Samstag	Service- und Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction in Theorie und Praxis kennen lernen. 🔧 Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen können. 🔧 Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen können. 🔧 Tractionbesitz ist nicht Voraussetzung, es werden auch Tipps zum Kauf abgegeben. Kurskosten: CHF 240.- Maximale Anzahl Teilnehmer: 8	
25. März Samstag	Kurs für Fahrerinnen und Fahrer ohne Schrauber-Ambitionen <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Wie funktioniert eine Traction? 🔧 Kritische Punkte beim Betrieb und beim Überwintern 🔧 Welche Wartungsarbeiten soll man wohin in Auftrag geben? 🔧 Praktischer Teil: Radwechseln, Befestigen des Abschleppseils und eine kurze Fahrt Kurskosten: CHF 150.- Maximale Anzahl Teilnehmer: 6	
Nachmittag 30. März bis Abend 1. April Donnerstag/Samstag	Service- und Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Programm und Kosten wie am 16.-18. März 	
4. Mai Donnerstag Auffahrt	Fortgeschrittenenkurs „Autoelektrik für den Hausgebrauch“ <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Basiswissen 🔧 Der Kabelbaum der Traction, Tipps zum Selbstbau eines Kabelbaumes 🔧 Fehlersuche, Basteltipps etc. Kurskosten: CHF 150.- Maximale Anzahl Teilnehmer: 5	Kombipreis: CHF 380.-
5./6. Mai Freitag/Samstag	Fortgeschrittenenkurs zum Thema Motorenaus- und Wiedereinbau <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Wir bauen an einer 4-Zylinder-Traction den Motor aus und wieder ein. Theorie und Praxis. Kosten: CHF 250.- - Max. Teilnehmer: 5 	
Thursday Afternoon May 11 till Saturday Evening May 13	Maintenance and repair course for Tractionists (Course language: English) <ul style="list-style-type: none"> 🔧 See: http://www.tractionavant.ch/Garagen/Daniel_Eberli/Invitation2017E_Nov.pdf 🔧 Course costs: CHF 240.- Max number of participants: 8 	
25. Mai Donnerstag	Fortgeschrittenenkurs „Autoelektrik für den Hausgebrauch“ <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Programm und Kosten wie am 4. Mai 	Kombi CHF 380.-
26./27. Mai	Fortgeschrittenenkurs zum Thema Motorenaus- und Wiedereinbau <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Programm und Kosten wie 5./6. Mai 	
Nachmittag 15. bis Abend 17. Juni Donnerstag/Samstag	Service- und Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Programm und Kosten wie am 16.-18. März 	
Samstag 24. Juni	Fortgeschrittenenkurs „Autoelektrik für den Hausgebrauch“ <ul style="list-style-type: none"> 🔧 Programm und Kosten wie am 4. Mai 	

Da die Platzzahl beschränkt ist, ist eine frühzeitige Anmeldung empfohlen. Wer an einem Kurse teilnehmen möchte und vom Datum her nicht gebunden ist, wird gebeten, sich für alle in Frage kommenden Daten anzumelden, damit die Teilnehmer möglichst gleichmässig auf die Kurse verteilt werden können. Den Anmeldetalon findet man auf dem Internet unter <http://www.tractionavant.ch/Anlaesse/2017/RepKurse/repkurse17.php>. Wer keinen Internet-Anschluss hat, kann sich per Post, Fax oder Telefon direkt bei mir anmelden.

Daniel Eberli, Im Chellhof 3, CH-8463 Benken. ☎/Fax XX41 (0) 52 319 25 17

E-Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch

Die Phosphate Schriftfamilie wurde von Jakob Erbar gezeichnet.



Jakob Erbar

Diese Schriftarten wurden von Jakob Erbar vor allem für die Werbung kreiert und man findet sie mit ihren fetten Buchstaben in den Dreissigerjahren auf vielen Plakaten.

Ich möchte immer noch herausfinden, ob sich Jakob Erbar und André Citroën gekannt haben. Die Verbindung zwischen den beiden fehlt mir noch, vom Jahrgang her müsste es jedoch passen. Ich denke, dass mit Erbar eine geschäftliche oder möglicherweise auch eine familiäre Verbindung bestanden haben könnte. Erbar kommt auch in Wikipedia vor. Allerdings fehlt dort die Angabe der Schriftart Phosphate.

Ruedi meinte dazu: *André Citroën hätte diese Schrift erfunden, war natürlich nur ein Scherz. Es ist eine klassische Art Déco Schrift. Google mal Art Déco - typeface und wähle dann Bilder. Hier tut sich ein ganzes Universum an Schriften aus dieser Zeit auf – worunter auch diese von Citroën speziell gewählte Schrift auftaucht. Art Déco hat mir als Stil schon immer gefallen – Höhepunkt ist natürlich das Chrysler Building in New York - aber auch die Türfallen an unserer Traction sind stark durch diesen Stil geprägt und natürlich die zeitgenössischen Plakate, die nicht nur im Stil sondern eben auch mit ihrer Schrift typische Vertreter dieser damaligen Stilrichtung sind.*

Hat jemand von unseren Lesern eine gute Idee oder spezielles Wissen??

Phosphor inline by Jakob Erbar

CITROËN



Hans Georg Koch 29.5.2016



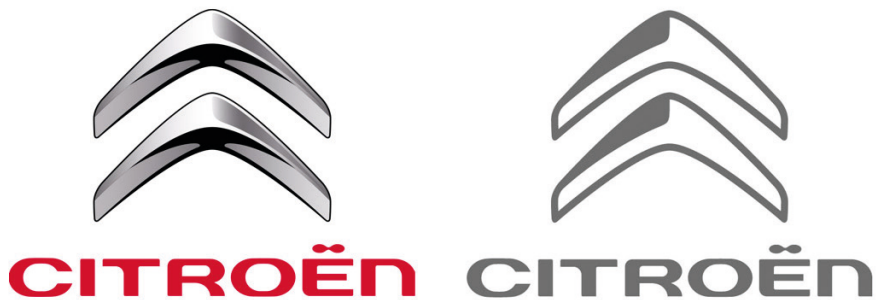
CITROËN INSPIRED BY YOU

Neue Soundsignatur und neues Markenlogo ab 21. Oktober 2016
www.designtagebuch.de, 30.10.2016

Der französische Automobilhersteller Citroën vollzieht derzeit einen Markenrelaunch. Sieben Jahre nach Einführung eines chromfarbenen Markenlogos wird der charakteristische Doppelwinkel nun wieder flach.

Der Zeitpunkt für die Einführung des neuen Markendesigns überrascht. Denn auf dem zu Ende gegangenen Autosalon in Paris präsentierte sich Citroën noch im bekannten Look mit glänzendem Logo. In der Regel lancieren Automobilhersteller Veränderungen am Erscheinungsbild ihrer Marken vorzugsweise auf Autoshow, auch um den Premieren ihrer Automodelle dadurch zu noch mehr Aufmerksamkeit zu verhelfen. Nicht so Citroën.

Anlässlich des Starts einer neuen Kampagne werden zentrale Elemente innerhalb des Markenauftritts umgestellt, ohne dass dies bislang seitens des Autobauers besonders thematisiert worden wäre, was ebenfalls ungewöhnlich ist. Der neue Markenclaim von Citroën lautet nunmehr „Inspired by you“. Der ebenfalls vor sieben Jahren eingeführte Claim „Créative Technologie“ hat damit ausgedient. Ebenso wird der seit gut einem Jahr ausschließlich in Deutschland verwendete Claim „Le Caractère“ aus der Markenkommunikation verschwinden.



Citroën Logo – vorher und nachher

Der Citroën-Schriftzug bleibt in seiner Form erhalten, ändert allerdings seine Farbe. Die bislang rote Wortmarke ist nun auf weißem Hintergrund in grau dargestellt. Das Markenzeichen, der markante Doppelwinkel, wurde im gleichen Grauton angelegt und kommt fortan ohne jegliche Verläufe aus. Zumindest innerhalb des Markenlogos legt Citroën damit seine primäre Hausfarbe Rot ab.

Zum Ursprung des Citroën-Logos: Begründer André Citroën hatte sich vor Eintritt in die Automobilbranche mit der Herstellung von Zahnrädern beschäftigt. Im Mittelpunkt des einstigen Unternehmens standen Räder mit sogenannter Winkelverzahnung. Bereits das allererste Firmensignet ist daran angelehnt.

Nicht nur das Markenlogo und der Claim sind neu, auch die Soundsignatur von Citroën hat sich geändert. Zwar spricht auch weiterhin eine Frau den Markennamen, nunmehr ist dieser jedoch untermalt von einer Keyboard-Klangfolge sowie zwei gehauchten „Uuu...uuu“.

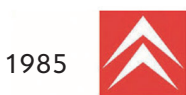
Kommentar

Erst Mini, dann Audi und nun Citroën – die Anziehungskraft, die Flat Design auf automobile Marken (und ihre Macher) ausübt, wird immer größer. Es scheint nur eine Frage der Zeit, bis wir wieder ein flaches VW-Emblem und einen minimalistischen Mercedes-Stern sehen werden.

Die Hausfarbe Rot aus dem Logo zu werfen, kann man als Zäsur bezeichnen. Immerhin war diese seit drei Jahrzehnten zentrales Element des Corporate Designs von Citroën. Die schnelllebige Medienwelt verlangt nach dynamischen und variablen Marken. Citroën hat nun ein solch flexibles Markenlogo, das sich, wahlweise als Negativversion in weiß, nahezu auf jedwedem farbigen Untergrund abbilden lässt. Der Preis für die größere Flexibilität sind schwindende Eigenständigkeit und Wiedererkennbarkeit.

Die Binnenform des Doppelwinkels wirft zudem Fragen auf. Offen gesagt erschließen sich mir die linksseitigen, keilförmigen Flächen nicht. Ein Schattenwurf, eine Wulst, eine Sicke? Plastizität vermitteln die grauen Binnenflächen jedenfalls nur mit viel Phantasie. Neigt man etwa den Kopf um etwa 45 Grad nach rechts, wirken die Winkel nunmehr wie Heckleuchten. Eine klare, saubere Outline hätte es auch getan, oder eben eine vollflächige Darstellung der Winkel.

Auch bei der Soundsignatur wäre weniger mehr gewesen. Ein seltsames Klanggebilde ist das. Gegenseitig sich überlagernde Tonspuren vermitteln den Eindruck, als seien drei oder vier Ideen in dieser Sound-Farce verarbeitet worden.



CITROËN

CITROËN

CITROËN

BELGIAN CHOCOLATE

CLASSIC

WHEELS

BELGIAN CHOCOLATE



Bitter Sweet 50%
BELGIAN CHOCOLATE

cocoa 50%

wt. 100g e
3.5oz

Classic Wheels Belgian Chocolate, die Verpackung einer Süßigkeit mit Traction Avant. Was für eine Verführung!! von Daniel Flury

ALS DIE AUTOS SKI FAHREN LERNTEN

Schneemobile - Autofahrten durch Alpentäler und über Bergpässe sich heute, dank eines perfekten Strassennetzes und Winterdienstes, ein Ganzjahresvergnügen. Dem war, zumal im Bündnerland, nicht immer so, und das hat zudem eine gesamteuropäisch einmalige Vorgeschichte: zuerst knallhartes Autoverbot, später automobile Weltsensation!

von Heini Hofmann, Wissenschaftspublizist

in: Hauseigentümer, Nr. 3, 15. Februar 2017, Seite 29.

Daniel Flury hat diesen Artikel entdeckt und an die Redaktion eingesandt. Vielen Dank.

Diese azyklische Geschichtsepisode eines weltweit einmaligen Fahrverbots für den „pustenden, tutenden und stinkenden Hohn“ namens Automobil – von den einen als mutige Demonstration einer Willensnation belobigt, von den anderen als hinterwäldlerischer Schildbürgerstreich apostrophiert - dauerte ganze 25 Jahre, um dann plötzlich dem puren Gegenteil Platz zu machen: Ski fahrende Autos! Mit diesen schneetüchtigen Raupenfahrzeugen wurden wie Bilddokumente bezeugen, bei schwierigsten winterlichen Strassenverhältnissen länderübergreifende Winterrallyes von einem Gourmettempel zum andern Belle-Epoque-Hotel inszeniert. Doch der Reihe nach!

Kuriosum Bündner Autoverbot

Seinen ersten Auftritt in der Schweiz hatte das Automobil an der Landesausstellung von 1896 in Genf - also mit einem Jahrzehnt Verzögerung zum übrigen Europa. Doch während in der übrigen Welt das Auto seinen Siegeszug kontinuierlich beschleunigte, wurden im Bündnerland, also ausgerechnet in einer Hochburg der Belle-Epoque-Hotellerie, im 20. Jahrhundert die Weichen anders gestellt. Der Eisenbahn zeigte man die grüne Kelle, dem Auto dagegen die rote Karte, es wurde zur «machina non grata». Das mochte auch damit zusammenhängen, dass - anders als andernorts - die Bündner durch ihr Stimmabgabe am Entscheidungsprozess direkt teilhaben konnten. So hat sich denn, ganz im Gegensatz zur Bahnpolitik, die Bündner Automobilpolitik nicht nur zu einem paneuropäischen Sonderfall, sondern nachgerade zu einem anachronistischen Kuriosum der Automobilgeschichte schlechthin entwickelt.

Hauptinitiant - das Engadin

Es resultiert eine erstaunliche, rückblickend kaum mehr zu verstehende Situation: Ausgerechnet in jenem Kanton, den ein Schulbub im Aufsatz charakterisiert mit «Die Bündner ernähren sich von Touristen», gab es keine Automobile, weil Autofahren im ganzen Bündnerland aufgrund eines Beschlusses des Kleinen Rates seit 1900 schlichtweg verboten war. Dabei lieferte das Engadin scheinbar den Tropfen, der das Fass überlaufen liess, denn in der Botschaft an den Grossen Rat wird das kleinräthliche Verbot wie folgt begründet: «Seine Entstehung verdankt das Verbot von 1900 wirklicher Gefährdung und arger Belästigung des Strassenverkehrs im Engadin durch fremde Automobilbesitzer.»

Ganze zehn Abstimmungen

Die einen freut diese „friedliche Oase“ während sich die anderen über solch „mittelalterliche Grenzsperrung“ ärgerten. So gab es denn immer wieder groteske Bilder: Zum

Beispiel durfte ein Graf aus Carrara, Besitzer der Marmorbrüche mit seiner Nobelkarosse nur bis Castesegna fahren. Ab dort zogen die Pferde das Auto hinauf. Auch Karl August Lingner, der Odolkönig und Retter von Schloss Tarasp musste, um mit seinem Auto im Schlosspark spazierenfahren zu können, dieses per Pferdezug von der Landesgrenze hinaufbefördern. Ein volles Vierteljahrhundert sollte es dauern, bis sich dies - nach sage und schreibe zehn (!) Volksabstimmungen - erst 1925 änderte.

Die Ära der Raupenautos

Nach dem Fall des Bündner Autoverbots war es nun am Automobil selber, Graubünden zu erobern. Doch die Bündner Passstrassen als naturgegebene Nord-Süd-Verbindung über die Alpenbarriere stellten an die Benzinkarossen, zumal in schneereichen Wintern, ganz spezielle Anforderungen. Das veranlasste findige Automobilkonstrukteure, diesem Handicap durch einen so einfachen wie genialen Trick zu begegnen. Sie verpassten den Automobilen Gleit- und Raupenhilfen. Dies führte zur spassigen Situation, dass die Autos, als sie im Bündnerland endlich zugelassen waren, gleich Ski fahren lernten.

Eine geniale Erfindung

Eine ganz besondere Konstruktion tauchte jetzt vor den Nobelhotels im Engadin auf: Wintertaugliche Stahlrosse mit Raupenantrieb hinten und Skiern unter den Vorderrädern. Automobilfabrikant André Citroën führte die ersten Prototypen höchst persönlich in St. Moritz vor. Mit solchen Skimobilen wurde nun auch die Anreise über den verschneiten Julierpass komfortabler. Und es wurden bereits in den 1930er-Jahren sogar Winterrallyes möglich, wie eine Bildstrecke von der italienisch-schweizerischen Grenze in Müstair via Hotel Schweizerhof in Sta. Maria zu Badrutt's Palace Hotel in St. Moritz zeigt.

Eine lange Vorgeschichte

Der Raupenantrieb ist allerdings viel älter als die schneetauglichen Autochenilles, wie André Citroën seine Schneeautos nannte. Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts kamen - aufgrund einer englischen Erfindung - in Amerika schwere Raupengeräte (Caterpillars) zum Einsatz. Nachteil war deren beschränkte Geschwindigkeit. Für Baumaschinen waren sie geeignet, nicht aber für militärische und touristische Zwecke. Entscheidend waren dann die Tüfteleien des französischen Ingenieurs Adolphe Kégresse (1879-1943) am Hof des russischen Zaren Nikolaus II, zuerst mit Kamelleder, dann mit Gummibändern. So gab es im Fuhrpark des Zaren verschiedene geländegängige und sogar - mit Kufen unter den Vorderrädern - schneetaugliche Fahrzeuge. Später bediente sich auch Lenin der neuen Technik mit einem Rolls Royce mit Raupenantrieb, Baujahr 1915.

Führend war Citroën

Wegen der Revolution kehrte Adolphe Kégresse wieder nach Frankreich zurück, arbeitete für André Citroën und leitete das neue Werk für Raupenfahrzeuge, die man dann später oft schlicht Kégressen nannte. Neben zivilen Modellen wurden auch ungepanzerte und gepanzerte Militärversionen hergestellt. Ab 1928 wurden die Typenreihen B2, B10 und B14 durch die leistungsstärkeren Baureihen C4 und C6 ersetzt. Zivil kamen die Autochenilles für öffentliche Transporte in den Bergen (Post), Feuer-



Kégresse Postauto am Ofenpass oberhalb Tschierw mit Blick auf den Ortler



Zwei Autochenilles vor dem Kulm Hotel. Mit ihnen wurde nun auch die Anreise über den verschneiten Julierpass komfortabler.



Skitouristen, darunter Prinz Umberto von Italien (dritter von links) machen sich in St. Moritz bereit für eine Fahrt mit einer Kégresse (am rechten Bildrand).

wehren und Ambulanzen, Land- und Forstwirtschaft sowie zum Treideln (Schleppen von Schiffen) zum Einsatz. Vor allem aber nutzten diese Raupenautos dann auch der Tourismus und der aufkommende Winter- und Freizeitsport, für Schneefahrten im Gelände und über Pässe, fürs Schleppen von Skifahrern und Schlitten, aber auch für Strandfahrten und Jagdexpeditionen.

Heute fast vergessen

Bald kamen auch Nachahmerprodukte auf den Markt, von White (USA) und von Hanomag (D), bei letzterem sogar als Motorrad, dem Ketten-Krad (Ketten-Kraftrad). Bei Citroën läutete schliesslich ein Konkurs (1934) das Ende der Raupenautos ein. Neue Allradfahrzeuge wie Jeep und Landrover waren sparsamer im Verbrauch und schneller. Die Landwirtschaft ihrerseits wechselte zum Traktor. Eines ist sicher: Das Engadin und St. Moritz mit ihren Nobelhotelikonen spielten damals als Werbeplattform für die Autochenilles eine wichtige Rolle. Wer weiss, vielleicht müsste man dies an einem nächsten Winterrallye wieder mal in Erinnerung rufen, mit einer in der Streckenplanung eingebauten Raupenauto-Demo. Gleichzeitig könnte man sich auch an das weltweit einmalige Bündner Automobilverbot zurückerinnern, indem auf einem anderen Streckenabschnitt (Nebenstrasse oder Flugpiste Samedan) die Autos wieder von Pferden gezogen werden müssten. Wetten, dass diese Nostalgie-Einlagen zum Hit würden!

Bilder: Biblioteca Jaura, Valchava und Badrutt's Palace Hotel, St. Moritz

Kölns erster Automobilhersteller feiert das 90. Firmenjubiläum

von Tobias Christ, Kölner Stadt-Anzeiger, 2.3.2017



André Citroën (mit rechter Hand in der Tasche) besucht das Poller Werk.

Foto: Archiv Immo Mikloweit

Mit Sicherheit wird am Freitag 3.3.2017 auch über den möglichen Zusammenschluss des PSA-Konzerns mit Opel diskutiert, dem aktuell äußerst heißen Eisen in der Automobilbranche. Aber eigentlich steht der Festakt in Gremberghoven unter der Überschrift „90 Jahre Citroën in Deutschland.“ 250 geladene Gäste werden in der Deutschland-Zentrale der französischen Automarke an der Edmund-Rumpler-Straße auf den Geburtstag anstoßen – in Gegenwart einiger Citroën-Modelle aus der Vergangenheit natürlich.

Heute gehört Citroën zusammen mit Peugeot und der Marke DS Automobiles zur PSA-Gruppe. Damals, Mitte Februar 1927, ließ Firmen-Patriarch André Citroën unter der Nummer 6379 die „Citroën-Automobil Aktiengesellschaft“ in das Kölner Handelsregister eintragen. Es war der Startschuss für eine enge Partnerschaft zwischen der Stadt am Rhein und dem französischen Automobil-Hersteller, die bis heute andauert. Schon wenige Wochen später begann am Poller Holzweg die Montage von Automobilen. Es war die erste Fließband-Produktion von Autos in Köln, denn Ford existierte noch nicht.

Aus Köln kamen bis 1935 insgesamt 18'710 Citroën-Fahrzeuge von den Typen B14, C4, C6, der Rosalie-Reihe und auch dem äußerst fortschrittlichen Traction Avant, der sich offenbar sehr gut als Fluchtwagen eignete und deshalb auch Gangster-Limousine genannt wurde. Zudem wurden Nutzfahrzeuge und Busse gebaut.

Von Paris nach Poll

Auf Köln fiel die Wahl der Franzosen wegen der vielen gut ausgebildeten Fachkräfte in der Region, der guten Anbindung und dem großen Angebot an Automobil-Zulieferer.

ren. Aber das oberste Ziel war es, die hohen Einfuhrzölle für montierte Importgüter in Deutschland zu umgehen. In Kisten wurden deshalb Einzelteile von Paris nach Poll transportiert, wo sie dann zusammengesetzt wurden. Bis zu 500 Mitarbeiter montierten in ehemaligen Hallen des Rheinwerks Köln-Poll, einer Waggon- und Maschinenfabrik, die Fahrzeuge, die in Deutschland wegen ihrer technischen Überlegenheit und den günstigen Preisen sehr geschätzt waren.



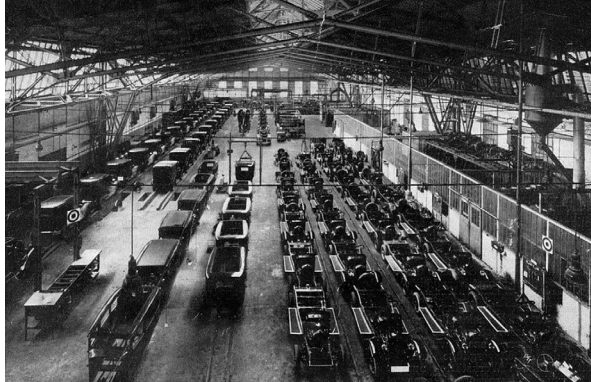
Foto: Citroën

Der Automobil-Produzent mit dem Doppelwinkel im Markenlogo verstand es immer gut, mit spektakulären Aktionen auf sich aufmerksam zu machen. In Frankreich schrieb man den Namenszug mit Glühbirnen auf den Eiffelturm, in Köln wurde die Hohenzollernbrücke Ende der 1920er Jahre unübersehbar mit Citroën-Logos überzogen. 1934 besuchte André Citroën persönlich das Poller Werk. Anlass war der Produktionsstart für den Traction Avant vom Typ 7.

Immerhin rund 2000 Exemplare wurden davon in Köln gebaut, genannt auch „Der Poller“. Aber im Dezember 1935 war es vorbei mit Kölns erster automobilen Fließband-Fertigung: Auch wenn mit der Zeit immer mehr deutsche Teile verbaut wurden, verschlechterten sich die Bedingungen für ausländische Unternehmen unter dem Nazi-Regime enorm. Citroën gab sein Werk in Poll auf, auch wegen finanzieller Schwierigkeiten des Pariser Stammwerks.

Bis zu 650 Mitarbeiter arbeiteten bei Citroën Deutschland

Nach dem Krieg blieb Citroën Köln weiter verbunden. Das Netz der Händler – immerhin 30 in Deutschland zu jener Zeit – wurde ab 1950 von der Sülzburgstraße 195 aus betreut. „Das waren nur sieben Mann am Anfang“, sagt Immo Mikloweit,



B14 Produktion in Köln-Poll: Citroën rühmt sich als jenes Unternehmen, das 1919 in Europa die Fließbandarbeit einführte, damals noch im Stammland Frankreich. In Deutschland begann die Produktion 1927.

Foto: Citroën



Foto: Immo Mikloweit

→ Film: Autolegenden: André Citroën (43'26")

Automobil-Historiker und ehemaliger Citroën-Pressesprecher. 1959 zog die Deutschland-Zentrale nach Porz-Westhoven, wo mit den Jahren immer bessere Zulassungszahlen vermeldet werden konnten. Auch die Mitarbeiterzahl stieg – in den besten Jahren auf rund 650.

In Westhoven befand sich nicht nur die Verwaltung, sondern auch der Kundendienst und eine Grosswerkstatt. Auf dem Firmengelände wurden die Neufahrzeuge aus Brüssel und Paris zentral gesammelt, um sie dann auf die deutschen Händler zu verteilen. „Da standen zeitweilig 1000 bis 2000 Autos“, sagt Immo Mikloweit – der als „Ente“ geliebte 2 CV oder der berühmte DS, auch „Göttin“ genannt.

Marketing und Vertrieb werden seit 2013 von Gremberghoven aus gesteuert. Für PSA arbeiten dort heute rund 250 Menschen. Sie werden am Freitag zusammen mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker und Henri Jacques Citroën, dem Enkel von Firmengründer André Citroën, den 90. Geburtstag von Citroën Deutschland feiern.

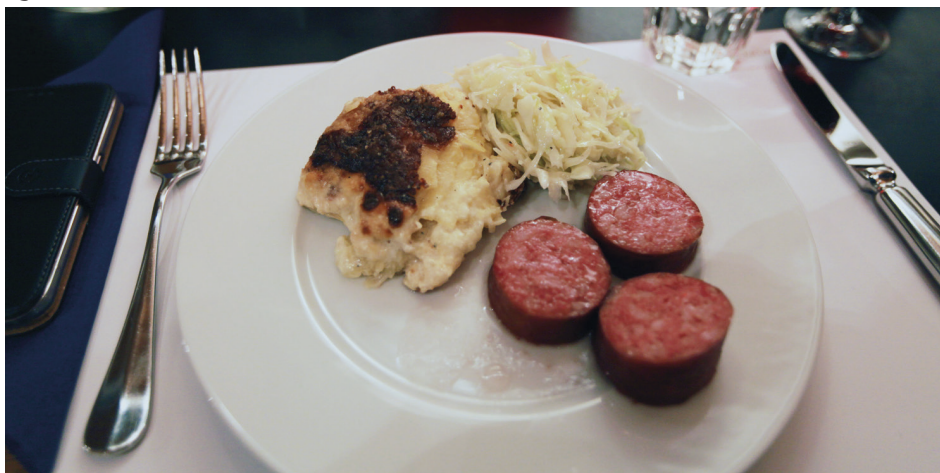
Quelle: <http://www.ksta.de/25947666> ©2017



TREBERWURSTESSEN LIGERZ, 4.3.2017



Dieser traditionelle Anlass ist rund um den Bielersee Kult. Auch der CTAC besucht alljährlich diese Region. Wir waren am 4. März Schernelz bei Dominique Andry zum Apéro eingeladen. Von den Damen Lis Herren und Marianne Ledermann wurden feine Gebäcke hergestellt und lustvoll «verputzt». Ein Glas Weisswein vom Rebgut «Festy» hat Dominique spendiert. Ein grosses Dankeschön an diese drei Damen. Nach dem genussvollen Apéro fuhren wir ins Dorf Ligerz in das «Baereloch» dem gemütlichen Keller von unseren Gastgeber Daniel und Anna Rhyner. www.baereloch-ligerz.ch



Daniel Rhyner besorgt die Würste und lässt sie im benachbarten Brennhusli vom Dampf des Marc-Schnaps garen. Als Beilage gab es köstlichen Kartoffelgratin und gehobelten weissen Chabissalat. Mit einem süffigen Tropfen Rotwein vom Bielersee ist die Delikatesse komplett. Traditionell ist auch das Dessert, Glace Kugeln mit im Marc eingelegten Weinbeeren erfreuen die Herzen der Schleckmäuler. Ein unterhaltsamer Abend mit netten Kolleginnen und Kollegen vom CTAC ging

allmählich zu Ende. Eine stimmungsvolle Fahrt entlang dem Bielersee mit den lichtglänzenden Dörfern setzte diesem schönen Tag für die Heimreise die Krone auf. Wir freuen uns bereits auf das nächste Jahr. Für alle Frühbucher noch das Datum zum Reservieren: 03. März 2018

Mit tractionistischen Grüßen

Udo Kenkel, 6.3.2017



DRITTES BREMSLICHT

Walti Rey hat für seine Traction ein drittes Bremslicht nach einem Vorbild „à l'époque“ gebastelt. Es sitzt im Raddeckel des Reserverades. Ein alte Idee neu realisiert, super!



Für alle, die auch gerne ein solch „antikes“ Bremslicht auf ihren Reserveraddeckel montieren möchten, nimmt Walti gerne Bestellungen entgegen. Die Montage ist einfach und auch der elektrische Anschluss lässt sich an den Schraubklemmen linksseitig unter der Heckablage einfach bewerkstelligen.

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepfingen
Redaktion:	Hans Georg Koch, 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 Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



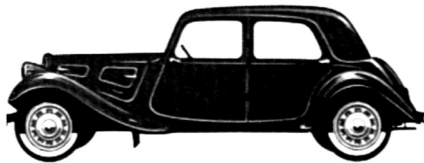
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

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



Mitglied werden:

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

Name: Vorname:
Adresse: PLZ / Ort:
Tel. Privat: Tel. Geschäft:
Bemerkungen:

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen | |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich. |

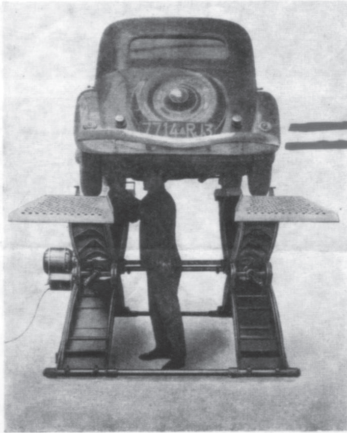
Bitte einsenden an: CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2, 4442 Diepflingen

L'ELEVATEUR

BREVETÉ FRANCE & ÉTRANGER



LICENCE HENRI MARTIN



**SÉCURITÉ
INTÉGRALE
AUTOMATIQUE.
DEPLAÇABLE**

SIVICO

Société à responsabilité limitée
au capital de 150.000 francs

6, Rue Camille-Desmoulins
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Registre du Commerce Seine 259.065 B
Téléph. : PEREIRE 21-89



91771660748007