

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

CTAC-Mitteilungen 2 – Mai 2000

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2000, Vorstand

Präsident

Hans-Georg Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Kassier

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Oberau 22
9476 Weite SG
P 081 783 23 89 oder
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

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

West

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Süd

Koni Fisch

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

Werner König

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

Hans-Peter Rubitschon

Sennhof
8354 Hofstetten
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 30
rbm01@bluemail.ch

Christoph Platzer

Sperrstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@magnet.ch

Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
G 01 286 72 50

Vakant

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20

Beat Scheidegger

Haldenstrasse 127
3014 Bern
P 031 331 52 85
G 031 332 51 71
Fax 031 332 90 46

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
Fax 034 445 79 39
ba.design@smile.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Clubartikel

Patty Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 367
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Beisitzer

Hostmaster**Patrik Lichtsteiner**

Cheleweid 7
6026 Rain
P 041 458 13 52
patrik.lichtsteiner@gmx.ch

Korrespondenz Ausland / Übersetzungen**Yolanda König**

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
F 01 930 05 39

Rechnungsrevisoren:

Fleming Gubler, Koni Fisch Ersatz: Walter Homberger

INHALT

Inhalt		1
Treffen und Termine		2-5
Rodage	Hans Georg Koch	6/7
SuperTrackTraction	Marco Perroulaz	8
Treibstoff	Daniel Eberli	9-11
Goldene Jahre des Cabriolets	Hans Georg Koch	12/13
Cabrio Umbau	aus auto illustrierte 8/83 / ba	14-16
Inserate		18-21
CITROËN Nutzfahrzeuge	Hansruedi Zwingli jun.	22/23
Reprint	Dieter Ackerknecht	24
Internet	Patrik Lichtsteiner	25
Katalog Bremsbeläge von 1940	Hansueli Oehrli	26/27
Société Anonyme André Citro�n (3. Teil)	zVg Guido Soland	28

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG

Bergwerkstrasse 39
8810 Horgen
Tel/Fax 01 725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi

Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11

Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta

Spechtweg 5
4552 Derendingen
Tel. 032 682 32 83
Natel 079 250 33 86
<http://www.cta-service.ch>

Garage und Teile
Christian und Vilma Schelbli

Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
Natel 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner

Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel 052 365 22 00

TREFFEN UND TERMINE

CTAC - Clubtreffen

24./25. Juni 2000	Treffen Region Süd
27. August 2000	Region West
1. Oktober 2000	Region Nord
28. Januar 2001	GV 2001 im SPZ Nottwil
2001	25-Jahr-Jubiläum des CTAC

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat <i>25. Mai / 29. Juni / 27. Juli / 31. August / 28. September / 26. Oktober / 30. November</i>
Region Nord	Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
Allgemein	Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

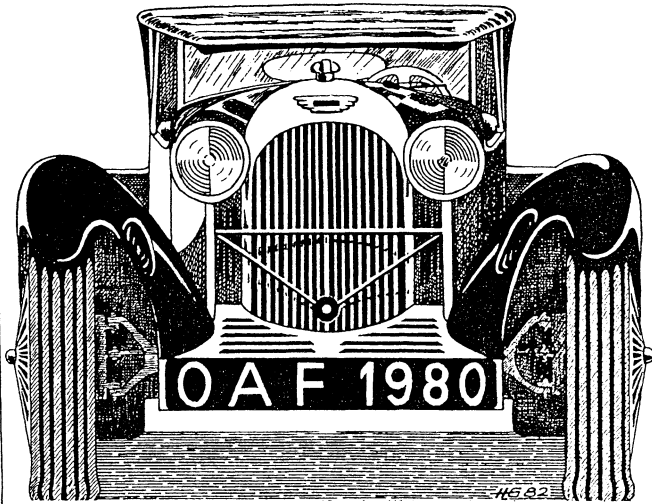
19.-21. Mai 2000	20 Jahr OAF auf dem Expo-Gelände in Thun (Sonderschau Oldtimer-Motorradausstellung, Tramverein Bein und ev. Armeemuseum)
1. – 4. Juni 2000	Jubiläumstreffen 25 Jahre CVC, Rheinlad-Pfalz
3. – 4. Juni 2000	6. Rencontre International, Nogent-le-Rotrou
16. Juni 2000	4. Yongtimertreffen, Oberägeri (ZG) 10.00-17.00 Marken und Typen der 50er, 60er und 70er Jahre
18.-20. August 2000	EuroCitro 2000, Neuilly sur Seine Cedex (F) Für alle die nicht bis zum nächsten Welttreffen warten können !
19.-27. August 2000	Les ami de Citroën d' Autriche, Milleniumstreffen in Tschechien
14. Oktober 2000	Oldtimertreffen Hilzingen (D)
2. Dezember 2000	3. Weihnachts-Oldtimer-Markt, Langenthal

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

Heft 3/2000 erscheint im Juli 2000
Redaktionsschluss: 16. Juni 2000

OBERLÄNDER AUTO-FREUNDE



JUBILÄUMS- AUSSTELLUNG

20 JAHRE OAF
19. - 21. MAI 2000
THUN, EXPO-GELÄNDE

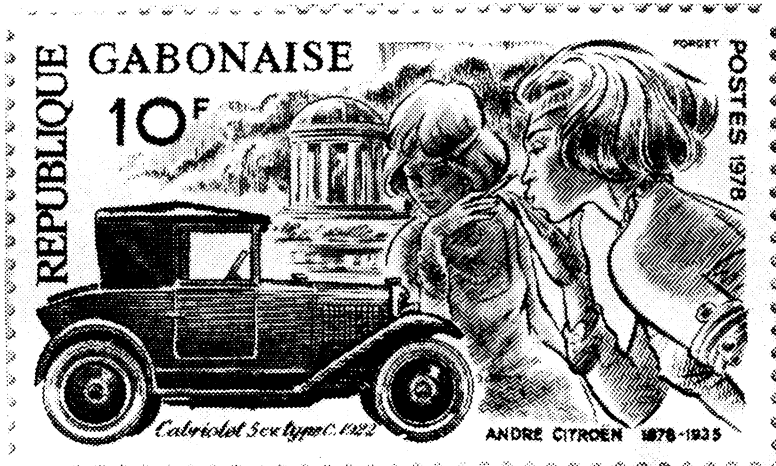
Öffnungszeiten:

Freitag, 19. Mai 15.00 - 21.30
Samstag, 20. Mai 10.00 - 21.30
Sonntag, 21. Mai 10.00 - 18.00

Sonntag 11.00 - 13.00
Jazz - Matinee

Sonderschau Sonntag:
Swiss Car Register
Graber Freunde

Veteranen-Motorräder
Freitag bis Sonntag



EURO CITRO

BP 13 • 92201 NEUILLY SUR SEINE CEDEX • FRANCE

Le Mans (72) les 18, 19 et 20 Août 2000

Bulletin d'inscription

Registration form for the/ Einschreibeformular für die

ECRIRE EN CAPITALES D'IMPRIMERIE- PLEASE FILL IN CAPITAL LETTERS- BLOCKSCHRIFT BITTE

Lire les explications au verso

Read the explanations on the reverse side

Erläuterungen siehe Rückseite

Nom - Name - Name

Prénom - Firstname - Vorname

Adresse - Address - Adresse

.....

.....

Code postal - Postal code - Postleitzahl.....

Ville - City - Stadt.....

Pays - Country - Land.....

☐

Fax

Club (eventuellement - if relevant - ggf).....

.....

Véhicule plus conducteur et passagers :

Vehicle driver and passengers Fahrer Wagen und Mitfahrer

(5 personnes maximum - 5 people maximum - 5 Personen maximum)

Paiement avant / Payment before / Bezahlung vor dem 18/07/2000 : 195 FF / 30 €

Camping* (1 emplacement pour 4 jours / Du jeudi 14 h au lundi 14 h) Gratuit - Free - Frei

(1 place for 4 days from thursday 2 P.M. to monday 2 P.M.)

(1 Platz für 4 Tage von Donnerstag 14 Uhr bis Montag 14 Uhr)

Reservation : cocher la case - tick the box - bitte ankreuzen

Repas de Gala* - Saturday dinner - Galadinner

195 FF / 30 €

Repas de Gala* (enfants < 12 ans / children < 12 year / Kind < 12 jahr) 145 FF / 22 €

TOTAL

*Options / Optionnal / Optionen

Vehicule - Vehicle - Fahrzeug CITROËN

Modèle - Model - Model.....

Année - Year - Jahr.....

Carrosserie - Body - Karrosserie.....

Couleur - Color - Farbe

N° d' immat. - Regist N° - Amlt. Kennzeichen.....

Particularité - Particularity - Merkmal

Le comité d'organisation se réserve le droit de refuser l' accès à tout

véhicule ne répondant pas aux critères d' authenticité voulus.

The organizing committee reserve the right to refuse vehicles

not meeting standards of authenticity.

Das Organisationskomitee behält sich vor, jedem Fahrzeug das nicht den gesetzten Kriterien entspricht den Zugang zu verweigern.

Bulletin à renvoyer avec son règlement exclusivement par chèque libellé en francs français ou en euros à l' ordre de EURO CITRO

Registration forms to be sent along with payment by cheque only made out in french francs or euros to EURO CITRO

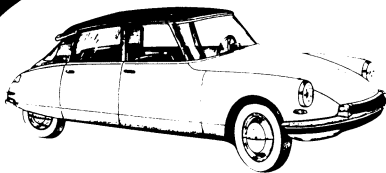
Bitte senden sie Formular und Bezahlung ausschließlich per Verrechnungsscheck EURO CITRO ausgestellt in FF/Euros

Attention: seuls les pré-inscrits et les premiers arrivés non inscrits sont garantis d'avoir une plaque de rallye

Attention : Rallye plaques are only guaranteed to those who have pre-registered and on a first serve basis on the day

Achtung : ein Rallye-Schild kann nur garantiert werden für die eingeschriebenen Personen sowie für die am veranstaltungstag zuerst eingetrenden Personen

CITROËN



6^e RENCONTRE INTERNATIONALE NOGENT-LE-ROTROU 3 et 4 JUIN 2000



Terrain Militaire

Bourse

Citroën Club du Perche - B.P. 161 - 28401 Nogent-le-Rotrou Cedex - France
Association à but non lucratif, régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

INFORMATION AND INSCRIPTION

CITROËN CLUB DU PERCHE
BP 161

28401 NOGENT-LE-ROTROU Cedex France

Organisers of this event : Mr Didier Blin (he can be reached at night on working days on 01.45.40.82.07 ; it's the same number for fax and answering machine).

You can call Mr DEGOUL at night on 01.42.22.74.03
Email: citroen-club-du-perche.d@lemel.fr

PROGRAMME

Saturday, June 3 2000

- | | |
|---------------|--|
| 7 am | - Opening for stallholders at exchange market |
| 8.30 am | - Opening for the public and the participants |
| 10 am to 5 pm | - Food can be bought at the site |
| 3 pm | - Reception of authorities. |
| 6.30 pm | - Excursion by car in the Perche and honour wine |
| 8.30 pm | - Gala dinner (inscription is needed for this) |

Sunday, June 4 2000

- | | |
|---------------|---|
| 8.30 am | - Reception of participants and opening for public. |
| 10.30 am | - Citroën parade in Nogent center |
| 11 am to 3 pm | - Food can be bought at the site |
| 11.30 am | - Honour wine |
| 3.30 pm | - Prize-awarding ceremony |

CITROËN CLUB DU PERCHE
BP 161

6TH INTERNATIONAL CITROËN MEETING

INSCRIPTION FORM

Name :	Christian Name :
Address :	
Postal Code :	City :
Country :	Tel number :
Type of car :	Colour :
Year :	Registration :
If member of a club, which one ? :	

50 FRF ADMISSION FEE PER CAR ; including rally ensign

Is coming to the 6TH international Citroën meeting :

On June 3 On June 4 Both days

Tariff for swap meeting : outside	220FRF
under tent	300FRF (per 3.5 yards)
table hire	50 FRF

Supplier on Saturday evening :

- per person :	160Fr\$.....
-50% reduction for children under 12 :	80 Fr\$.....
- Video for sale for 99 frs (plus 50 frs for p&p)	149 Frs\$.....
- 50 FRF admission fee per car (rally ensign)	50Fr\$.....

Cheques addressed to « CITROËN CLUB DU PERCHE »

This form must be sent before May 18 2000 to :

CITROËN CLUB DU PERCHE
BP 161
28401 NOGENT-LE-ROTROU Cedex FRANCE

I declare that my vehicle is insured for this event and I accept the organisers not to be held responsible for any misfortune.

Done at _____ On _____ 2000
Signature

Rodage

Das Jahr ist bereits zu einem Viertel vorbei, es ist also höchste Zeit, jetzt endlich in den Citroën zu steigen und ein paar Kilometer zu fahren.

Die erste Ausfahrt habe ich dieses Jahr zusammen mit unserem Clubmitglied Josef Mehri bereits am 19. März, dem Josefstag unternommen, absolut ungeplant und unvorbereitet. Es war ein wunderschöner Sonntag und wir trafen uns vor der Pinte in Grosswangen um 10 Uhr morgens. Sepp Mehri schlug vor, zum Mittagessen ins Tessin zu fahren, da an diesem Tag die temporären Wirtschaften, die Grottos, eröffnet würden. Ich verliess mich blind auf seine Wirtschaftsgeografie. Mit seiner Erfahrung als gewohnt guter Esser, wie ich ihn seit langem kenne, dürfte das kaum schief gehen, und wir durften uns auf ein feudales Mittagessen freuen.



Den Traction hatte ich um halb zehn unter den Tüchern hervorgeholt, mit dem Handhebel an der Benzinpumpe Benzin angesaugt, die Batterie wieder angeschlossen und nach kurzem „örgelen“ mit dem Anlasser lief die Maschine auf mindestens drei Zylindern. Der Auspuff erinnerte mich mit deutlich sonorem Sound wieder an das Loch im Topf, das ich im Herbst noch zuschweissen wollte, zu spät um jetzt etwas zu unternehmen. Ich kontrollierte das Kühlerwasser, es fehlten zweieinhalb Liter, das Motorenöl, hier war genügend vorhanden, das Bremsöl, ich konnte den Behälter nicht öffnen, erst nach Einsatz der Wasserpumpenzange zeigte sich auch hier ein akzeptabler Niveaustand. Ich kratzte die Autobahn vignette von Pattys Auto und klebte sie hinter dem Rückspiegel an die Traction. Langsam rollte ich rückwärts aus der Garage, alles o. k.. Wie könnte es bei einem solchen Auto auch anders sein, welches schon 48 Jahre Erfahrung auf Schweizer Strassen hat.

Wir fahren also in gemächlichem Tempo in Richtung Luzern, um die Autobahn in Emmen zu erreichen, Sepp fuhr mit seinem Commerciale und der ganzen Familie in Sonntagskleidern voraus und Patty und ich hielten uns in vorschriftgemässen Abstand dahinter. Der Motor klang vertrauensvoll, lief rund, und die Temperatur hielt sich um die 60° C.

Wir durchquerten den Seelisberg im Tunnel und erfreuten uns erneut an der Aussicht auf den Vierwaldstättersee, als urplötzlich der Motor abstarb, er lief zwar noch im Leerlauf, aber wenn ich Gas geben wollte war der Ofen aus. Ich blinkte auf den Pannestreifen und kam 50 m vor dem nächsten Tunnelportal zum Stillstand. Die schwachen Rücklichter des Commerciale von Familie Mehri verglimmten in den Tiefen des Tunnels und es war plötzlich ganz ruhig.

Patty nahm das Natel und informierte Sepp über die aufgetretene Störung und bat, auf der Gotthardraststätte auf uns zu warten. Dann suchten wir ein Pannendreieck und sicherten die Pannestelle von hinten ab. Ich öffnete die Motorhaube und kontrollierte die Benzinzufuhr. Die Benzinpumpe war voll, keine Luftblasen im Schauglas, der Filter vor dem Vergaser war ebenfalls gefüllt. Ich packte das Werkzeug aus und schraubte mit dem 14er Schlüssel den Düsenträger der Hauptdüse heraus. Das Benzin spritzte zuerst auf alle Seiten und ergoss sich nachher über den heissen Auspuff, wo es verdampfte glücklicherweise ohne sich zu entzünden. Auf dem Knie versuchte ich mit einem Schraubenzieher die Düse aus

dem Düsenträger den ich mit dem Gabelschlüssel festzuhalten versuchte, herauszuschrauben.

Was ich jetzt antraf liess mich die Stirne wirklich kräftig runzeln. Soweit ich das unbekannte Objekt identifizieren konnte, welches die Hauptdüse vollständig verstopft hatte, musste es sich um einen kleinen, der Länge nach halbierten Marienkäfer handeln. Es war aber nur noch das Chitinskelett vorhanden, wahrscheinlich bereits jahrelang in Bleibenzin konserviert. Die Farben hatten sich alle zu einem intensiven Schwarz verwandelt. Ich konnte diesen Fremdkörper mühelos entfernen und blies die Düse mit dem Mund kräftig durch. Bei dieser Gelegenheit verbreitete sich der Benzingeschmack auch in meinem Mund. Eine Sichtkontrolle ergab eine vollständig offene und durchgängige Hauptdüse. 135 Hundertstel Millimeter volles Rohr. Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge. Zweimal das Gaspedal durchtreten und starten, der Motor lief wieder. Werkzeug zusammenpacken und im Kofferraum verstauen. Patty rannte um das Pannendreieck einzuholen und dann rollten wir auf dem Pannestreifen zum Beschleunigen.

Familie Mehri trafen wir auf der Raststätte und der Rest des Sonntags verlief in geruhsamen Bahnen.

Die knusprigen Costinis vom Grill, der Merlot und das ausgezeichnete Dessert liessen uns die Mühen der Anfahrt nach Cama schnell vergessen. Wir genossen die bereits deutlich wärmende Sonne, die durch das Geäst, das noch kein Laub trug auf die Gartenwirtschaft herunterschien.

Einige Clubmitglieder habe ich auch am Oldtimer und Teilemarkt in Bern angetroffen, der sich dieses Jahr in etwas veränderter Form präsentiert hat, da die sonst übliche Zelthalle abgebrochen wurde. Für meinen Geschmack hat die Ausstellung in den neuen Hallen wesentlich gewonnen und die Shows der verschiedenen Clubs haben mir gefallen. Die grössere Distanz zwischen der alten und den neuen Hallen zerschneidet aber den Markt ein wenig.

Die Idee mit der Schaufensterpuppe welche unter dem aufgebockten Auto liegt (mit den Militärschuhen von Udo Kenkel) die wir im letzten Jahr an unserem Stand präsentiert hatten, wurde vom Volvo Amazon Club wieder aufgenommen und noch etwas perfektioniert. Die Puppe lag nicht nur am Boden, sondern es wurde sogar unter dem Auto geschweisst. Ausgezeichnet gemachte Licht- und Klangeffekte liessen den Zuschauer zweimal hinsehen. Dies beweist auch, dass nicht nur unsere Autos zwischendurch einmal geschweisst werden müssen!

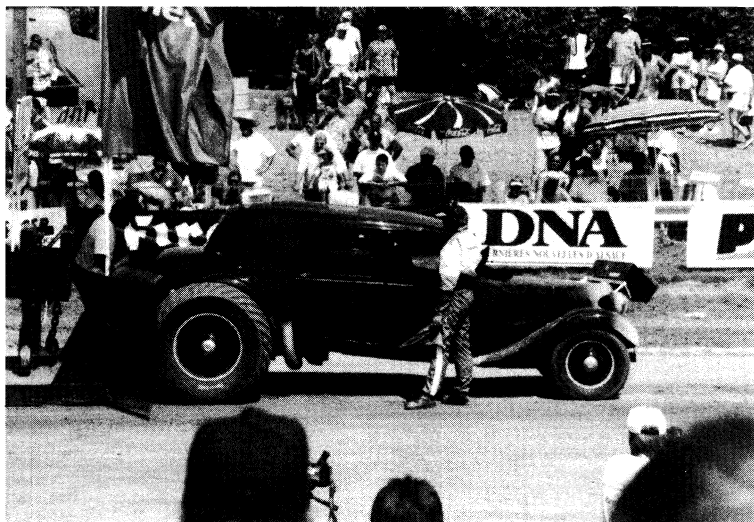
Ich freue mich auf die kommenden Clubaktivitäten dieses Jahres, die schon einiges versprechen. Ich bin sicher, dass wir an den Treffen, wie auch dazwischen wieder des öfters über fachliche und kulinarische Fragen diskutieren werden. Dies bereichert unsere (manchmal krankhaft wirkende) Freizeitbeschäftigung.

Euer Hans Georg Koch
Präsident CTAC



SuperTrackTraction

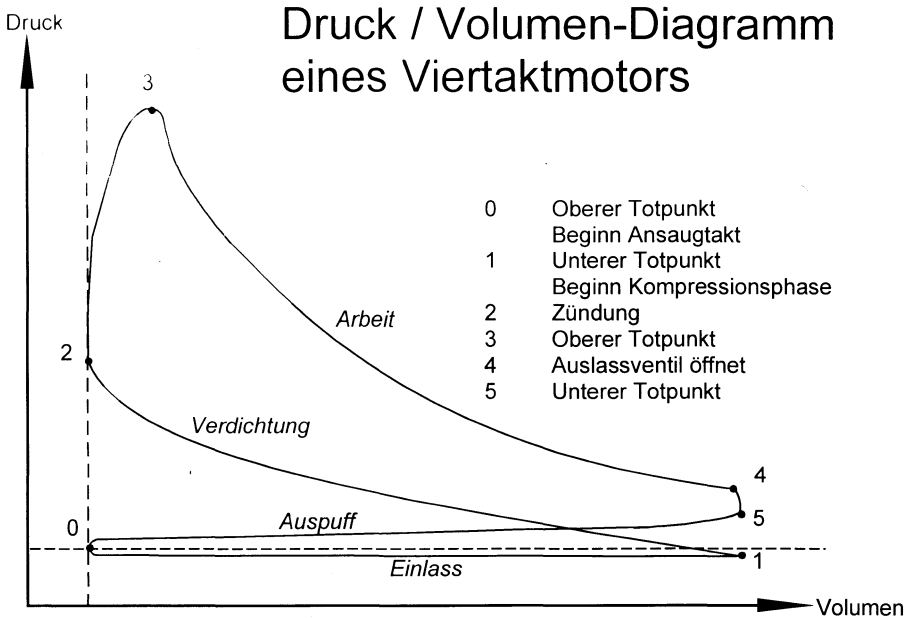
Ein bisschen übermotorisiert ???



Fotos: Höpp, Josef Lampart
Eingesandt von Marco Perroulaz

entweicht in das Kurbelgehäuse. Das Gleiche passiert natürlich auch, wenn die Kolbenringe zu wenig Spannung haben oder Teile ausgebrochen sind.

Bei ungenügender Kompression wird das Benzin-Luftgemisch zu wenig erwärmt, so dass es der Zündfunke nicht zu entzünden vermag. Diese Erwärmung durch Verdichtung (das gleiche Phänomen zeigt sich zum Beispiel auch bei einer Fahrradpumpe...) ist ein wichtiges Element für die Funktion des Ottomotors



Im Zusammenhang mit den Druckverhältnissen steht die Oktanzahl des Benzins. Betrachten wir einen Motor mit höherer Verdichtung als die Traktion, stellen wir fest, dass auch die Oktanzahl höher sein muss. Das braucht noch lange kein Rennmotor zu sein! Ein Renault 4 Motor hat bereits ein Verdichtungsverhältnis von 8 : 1; der heute gebräuchliche 2 Liter-Motor von Citroën / Peugeot hat ein Verdichtungsverhältnis von ca. 10 : 1, wogegen ein moderner Diesel ein Verhältnis von ca. 23 : 1 aufweist.

Bekanntlich ist ein Dieselmotor ein Selbstzünder. Beim 1. Takt wird nur Luft ohne Brennstoff angesogen, beim 2. verdichtet und am Ende der Kompressionsphase wird mit hohem Druck Treibstoff durch eine feine Düse eingespritzt und zerstäubt, so dass er sofort verbrennt.

Dieser Effekt der Selbstzündung ist beim Ottomotor unerwünscht. Da beim Benzinmotor der Brennstoff in der Kompressionsphase bereits in der komprimierten Luft enthalten ist, kann der Zeitpunkt einer Selbstzündung nicht mehr gesteuert werden. Der Motor "klopft", was zu Schäden führen kann. Dies bedeutet, dass der Treibstoff gewisse Kriterien erfüllen muss, damit er sich für einen gegebenen Motor eignet. Andererseits spielt auch das Luft/Brennstoff-Gemisch eine Rolle.

Welche Eigenschaften werden vom Benzin erwartet?

1. Eine richtige Verdampfung bei tiefen Temperaturen, um Kaltstarts zu erleichtern. Trotzdem dürfen keine Dampfblasen (vapor lock) in den Leitungen vor dem Vergaser entstehen. (Letzteres ist gerade bei den Tractions bei kurzen Pausen ein Problem.)
2. Grösstmöglicher Heizwert pro Gewichtseinheit

3. Eine genügend grosse Oktanzahl, um Selbstzündungen zu verhüten.
4. Die Eigenschaft, den Motor nicht zu verrussen.
5. Hoher Reinheitsgrad
6. Möglichst tiefer Gefrierpunkt.

In Mitteleuropa erfüllen heute in der Regel alle Anbieter von Benzin die gestellten Anforderungen. Gelegentlich kann es einmal zu Verschmutzungen oder Wasser im Benzin kommen. Kondenswasser ist übrigens ein Problem, welches der Fahrzeugbesitzer selbst beeinflussen kann. Bei längeren Standzeiten sollte der Tank möglichst voll sein, damit sich an den Wänden kein Schwitzwasser bilden kann. Dieses kann nicht nur die Leistung des Motors ungünstig beeinflussen, sondern es führt vor allem auch zum Durchrosten des Tanks, da es schwerer ist als Benzin und sich am Boden des Tanks sammelt.

Um den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden, wird die Klopfestigkeit des Benzins mit der Oktanzahl angegeben. Heute ist allgemein das Normalbenzin mit 95 Oktan, das Superbenzin mit 98 Oktan und das Flugbenzin mit 100 Oktan im Handel erhältlich.

Bis vor kurzer Zeit wurde erhöhte Klopfestigkeit durch die Beimischung von Bleitetraäthyl erreicht. Vor 1947 gab es kein Blei im Benzin. 1947 bis 1973 waren es maximal 0,63 g pro Liter. Danach wurde der Bleigehalt sukzessive reduziert. Von 1974 bis 1982 waren es noch 0,4 g, danach 0,15 g. 1985 wurde Bleifrei 95 eingeführt, 1991 Bleifrei 98. Seit dem 1. Januar 2000 ist in der Schweiz und in der EU verbleites Benzin verboten.

Neben der Erhöhung der Oktanzahl wirkte das Blei als Verschleisschutz für die Ventilsitze. Das Bleioxid bildete gewissermassen ein Kissen, so dass die Ventile weicher auf den Sitz prallten und zudem besser schlossen, weil kleine Poren ausgeglichen wurden. Dies verhinderte die Heissgas-Korrosion und verminderte den abrasiven Verschleiss.

Da unsere Tractions in der Regel mit Grauguss-Zylinderköpfen ohne gehärtete Ventilsitze ausgestattet sind, sind wir ebenfalls betroffen vom Verbot des verbleiten Benzins.

Wie bereits erwähnt, gab es vor 1947 kein Blei im Benzin. Die Konstruktion des Traction-Motors geht bekanntlich weiter zurück. Allerdings betrachtete man es damals normal, dass man regelmässig den Zylinderkopf entfernen musste, um die Ventile zu reinigen und neu einzuschleifen. Man nannte dies den Motor entrussen. Heute erwartet der Automobilist, dass der Motor über 100'000 oder gar 200'000 Kilometer nie geöffnet werden muss.

Was können wir tun?

- Regelmässig das Ventilspiel kontrollieren.
- Ein Bleiersatz-Additiv verwenden, wie es von verschiedenen Benzinfirmen angeboten wird. (Beispiel: Shell Millenium, Kaliumbasis gelöst in einem Kohlenwasserstoff-Gemisch.) Diese Additive sind in der Regel einfach in der Handhabung. Pro Liter Bleifreibenzin kosten sie zwischen 3 und 5 Rappen. Mit einem solchen Additiv kann die Traction bedenkenlos mit Bleifrei 95 betankt werden.
- Bei der nächsten Motorenrevision gehärtete Ventilsitze einbauen. Danach kann auf das Additiv verzichtet werden.

Gute Fahrt!

Daniel Eberli

Goldene Jahre des Cabriolets

Am 70. Internationalen Automobilsalon in Genf, vom 2.-12. März 2000 hat die AXA Versicherung unter dem Thema *Goldene Jahre des Cabriolets* acht faszinierende Fahrzeuge aus den dreissiger Jahren präsentiert. Eine gelungene Zusammenstellung von einzigartigen Fahrzeugen der damaligen Carrosserieschmieden in Europa, die einen Teil des stilvollen Lebens der Oberschicht vor dem zweiten Weltkrieg widerspiegelt. Im Begleitbuch zu dieser Ausstellung habe ich folgenden Text aus der Einleitung entnommen, welcher erklärt, wie der Ausdruck Cabriolet entstanden ist und verwendet wird.

Welche Lust, offen zu fahren, mit vom Fahrtwind durchwühlten Haaren, das Gesicht frei unter dem wärmenden Sonnenstrahl, die Nase voll von sonst vergessenen Aromen und Gerüchen und als Dach... der Himmel. Offen fahren, das ist Fahrspass pur; kein automobiles Vergnügen lässt sich damit vergleichen. Darum gelten Cabriolets als Inbegriff der Freude am Fahren, als sagenumwobene Objekte des Automobils.

Von Anfang an waren die Cabriolets begehrt, da in kleinerer Zahl angefertigt als die anderen Modelle, entworfen und gebaut durch die berühmten « Couturiers » des Automobils. Sie wurden später die bewunderten historischen Sammlerfahrzeuge, Inbegriff von Exklusivität, Sportlichkeit, Schönheit und Luxus. Gegen Ende der Zwanziger Jahre, als die Limousinen den Cabriolets den Vorrang abliefern, wurde offenen Fahrzeugen ein regelrechter Kult gewidmet. Die Meister der Karosserie, die Binder, Castagna, Farina, Labourdette, Million Guet, Mulliner, Park Ward, Saoutchik, Vanvooren hiessen und andere mehr durften ihren kreativen Möglichkeiten freien Lauf lassen. Die 30er Jahre wurden zum goldenen Zeitalter des Cabriolets, eine Periode, die mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs brutal ihr Ende fand.

Eine neue Interpretation des Gespanns

Die Geburt des mit einem mobilen Verdeck versehenen Automobils, des Cabriolets, dürfte auf den Londoner Autosalon von 1910 zurückgehen, der damals in der Olympiahalle stattfand. Dort stellten unter anderem Solmon & Sons ihren « Special » vor, auf einem 30 PS Napier Fahrwerk basierend, währenddem H.H. Mulliner & Co. sein « Interieur Driving Cabriolet », fussend auf einem 40-50 PS Rolls-Royce Chassis präsentierte.

Die Schöpfung des Begriffs «Cabriolet» wird hingegen vom berühmten französischen Karosserieschneider Jean-Henri Labourdette beansprucht: «Im Jahre 1913 schuf ich ein Fahrzeug mit einem öffnenden Verdeck des Typs Skiff-Torpedo, auf der Basis eines dem Grafen Mordvinoff gehörenden Rolls-Royce. Um diese Neuheit gebührend zu würdigen, suchte ich nach einer ebenfalls neuen Bezeichnung und fiel auf den damals vernachlässigten Begriff Cabriolet», erzählte er später.

Im 17. und 18. Jahrhundert bezog sich der Ausdruck «Cabriolet» auf ein zweirädriges Pferdefuhrwerk mit zwei Plätzen dessen Aufbau, direkt mit der Gabeldeichsel verbunden, im Rhythmus der Pferde « kapriolte ».

Es waren die Zwanziger Jahre, als die funktionelleren und komfortableren Limousinen den offenen Fahrzeugen den Rang abließen, die der Entwicklung des Cabriolets besonders förderlich waren. Dieser Fahrzeugtyp vereinigte gleich drei «Musts» der «Verrückten Zwanziger»: die durch die viel höhere Motorleistung ermöglichte Sportlichkeit, der bei den damals zahlreichen Concours d' Elégance erwartete Stil und der Umstand, dass man damals noch zeigen wollte was man besass! Zur schönen und warmen Jahreszeit war das Cabriolet der ideale Wagen, um sich in Deauville, Biarritz, Baden-Baden oder Cannes zu zeigen - später sollte diese Rolle durch ein damals noch völlig unbekanntes kleines Fischerdörfchen St. Tropez gespielt werden...

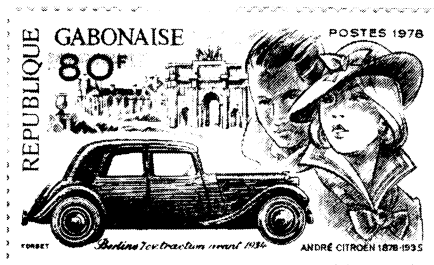
Wie gesagt, der Zweite Weltkrieg machte diese Entwicklung vorübergehend zunichte aber nach Ende der Feindlichkeiten gab der Drang nach Freiheit dem Cabriolet neue Impulse.

Die wunderschönen englischen Jaguars und Austin Healeys, die riesigen Cadillacs und Thunderbirds aus den Vereinigten Staaten, die feingliedrigen Italiener von Ferrari, Alfa und Lancia und die stolzen deutschen Produkte von Mercedes, BMW und Porsche sind noch in frischer Erinnerung. Heute, am Ende der Krise der 90er Jahre, sind die Cabriolets äusserst gefragt, seien es Roadster oder Spider - sie entsprechen dem Wunsch nach Lebensfreude und Vergnügen.

Eine Frage des Vokabulars

Obwohl Jean-Henri Labourdette die Wiederentdeckung des Cabriolets beanspruchte, muss erwähnt werden, dass dieser Begriff je nach Zeitraum und Land andere Konzepte umfasst. Anfangs der 50er Jahre bezeichneten die Amerikaner ein zweitüriges Fahrzeug mit vier Plätzen und einem verschliessbaren Verdeck als «coupe convertible» oder «convertible», was wir Kontinentaleuropäer unter Cabriolet verstehen. Die Engländer hingegen verstehen darunter ein «drophead coupe», ein «offenes Coupé». Was in Grossbritannien als «Cabriolet», ein viertüriges Fahrzeug mit offenem Verdeck gilt, nennen die Amerikaner einen «convertible sedan». Im allgemeinen versteht man unter der Bezeichnung «Cabriolet» Coupés mit einem zu öffnenden Verdeck, welche einem gewissen Komfortanspruch genügen und die ebenfalls einen guten Wetterschutz bieten. Was die Ausdrücke «Roadster» und «Spider» betrifft, so beziehen sie sich auf sportlich harte oder reine Sportfahrzeuge.

Eingesandt von H.G. Koch

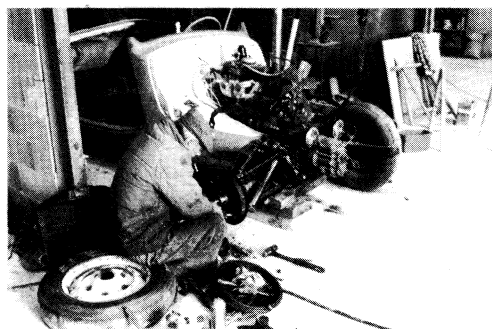


Spätlese

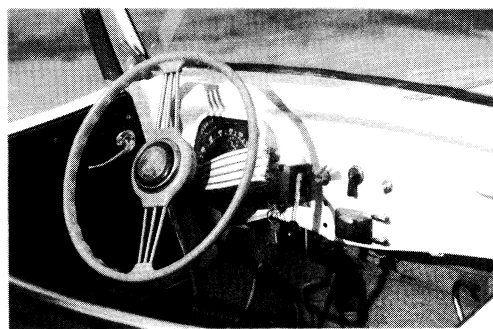
Wie aus einer
Traction-avant-Limousine
ein Cabrio wird

Fanatische «Citröenisten» – so die Bezeichnung für all jene, die sich zu den treuen Anhängern der französischen Marke zählen – müssen in der Regel zweimal hinschauen, bis sie merken, was der Franzose Jean-François Cassoulet aus dem legendären «Traction avant» gemacht hat. Mit viel

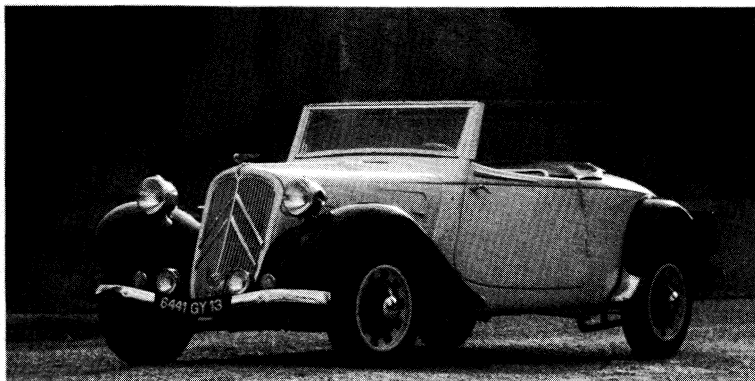
Sinn fürs Detail unterzog er das in aller Welt als «Gangsterlimousine» bekannte Fahrzeug einer gezielten Abmagerungskur, die den legendären Fronttriebler zum schnittigen Cabrio werden liess. Die neue Erscheinung ist jedenfalls bis auf wenige Details gelungen und darf sich durchaus sehen lassen.



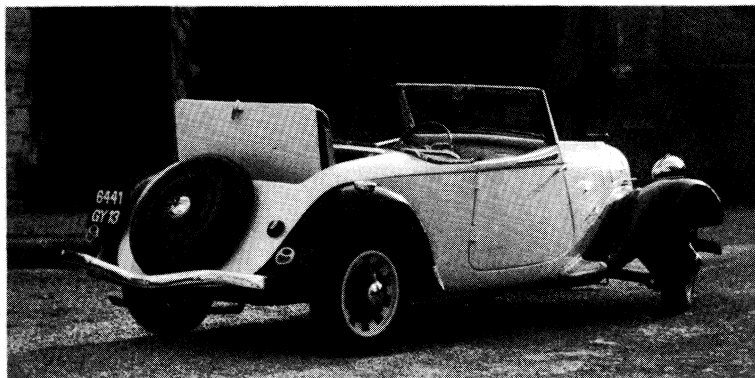
Gelassen: Arbeiter mit Gauloises



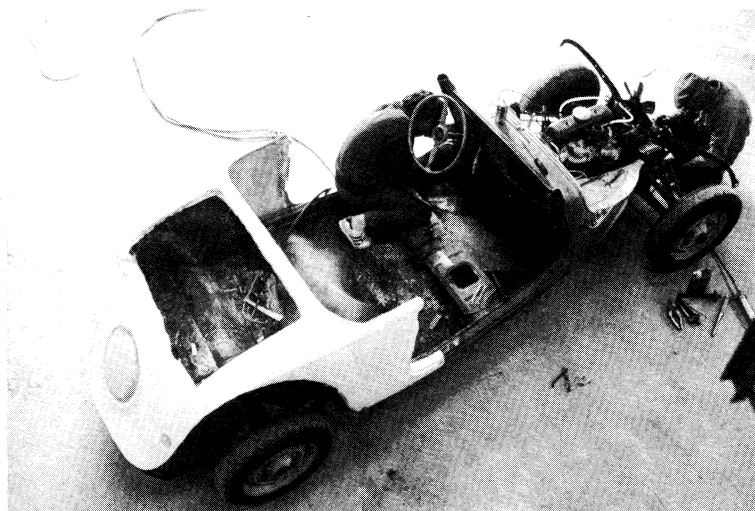
Schlicht: Armaturenbrett mit Kombiinstrument



Elegante Erscheinung: Citroën-Cabriolet



Cabrio-Merkmal: -Schwiegermutter-Sitz-



Aus Kunststoff: neue Heckpartie

Natürlich ist ein Eingriff dieser Art nicht nach jedermanns Geschmack. «Puristen», die jahrelang hinter einer Originalschraube her sind, werden sich wohl weigern, eine solche Freveltat zu akzeptieren. Manch einer wird es jedoch vorziehen, die Fahrt unter freiem Himmel zu geniessen und sich ganz dem Frischluftvergnügen hinzugeben, was schliesslich weit angenehmer ist als Motten, die vom vermoderten Autodach fallen.

Stolze Besitzer eines serienmässigen «Traction-Cabrio» (dieses Auto gab es früher tatsächlich) sind leider dünn gesät, da nur wenige offene «Traction» hergestellt wurden. Man sagte ihnen nämlich nach, dass die eingeschränkte Karosserie-Stabilität die grossen Türen bei groben Unebenheiten und schneller Fahrt aus den Fugen springen liess. So endete denn auch viele «Gangster-Cabrios» frühzeitig auf dem Schrotthaufen.

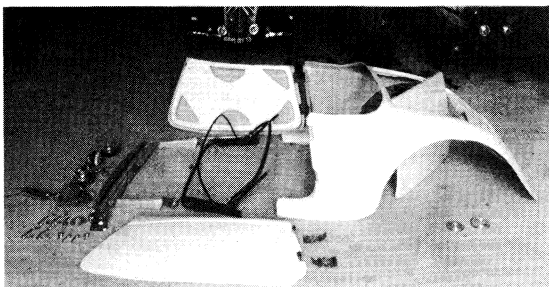
Ausschlaggebend für die heutige «Traction-avant-Cabrio-Welle» war allerdings Jean-François Cassoulet aus dem südfranzösischen Aix-en-Provence. Der Berufstaucher hat sich dort mit einem kleinen Team in einer alten Garage niedergelassen, um den offenen Citroën auferstehen zu lassen. Auslöser für die Idee des Südfranzosen war ein Unfall, der einer Limousine einen unreparablen Dachschaden zufügte. Anfänglich war es nur ein handwerklicher Zeitvertreib, der bald auch wieder aufgegeben wurde, bis er kurz darauf in einem abgelegenen Bauernhof einen recht gut erhaltenen «Traction-avant» entdeckte. Kurz entschlossen machte sich Herr Cassoulet wieder an die Arbeit, und zwar diesmal mit Erfolg. Aus der zerbeulten viertürigen Limousine entstand ein ausserordentlich gefälliges Cabriolet.



Genussvoll: Fahrt im offenen «Traction-avant»

Erfolgreich: Cassoulet-Team (links unten)

Erschwinglich: Kunststoff-Bausatz (unten)



Gefragte Cabrio-Version

Da dieses Erstlingswerk auch prompt die Nachfrage nach dem offenen Citroën wieder ansteigen liess, beschloss man spontan die Herstellung einer kleinen Serie, bei der sich die Auflage natürlich nach dem Eingang der Bestellungen richtete. Während der Produktion wurde dann an manchen Details gefeilt und verbessert, so dass man von Fahrzeug zu Fahrzeug einen höheren Reifegrad erreichte.

Das elegant geformte Cabrio mit hinterem «Schwiegemutter-Sitz», das inzwischen auch im Baukasten-System erhältlich ist, entsteht wie folgt: Mit einer Säge werden Dach, Türen und Kofferraum entfernt, bis nur noch Fragmente vom Original übrig bleiben. Danach wird die Heckpartie des Frontrieblers mit Hilfe diverser Verstrebungen ver-

stärkt. Das Fahrwerk muss sich einer Entrostung unterziehen und wird anschliessend sandgestrahlt. Nun kann mit der Anpassung des Karosserie-Kits begonnen werden: Das Cabrio-Hinterenteil aus Polyester kann montiert werden, die angepassten Türen und die hinteren Notsitze werden eingesetzt und die Kotflügel angeschraubt. Zehn Tage soll die Montage dauern, wobei für den Rohbau rund 80 Arbeitsstunden kalkuliert werden. Zu guter Letzt erfolgt dann noch die Ganz-Lackierung.

Leichter als das Original

Der Nachbau des offenen Citroën wartet gegenüber dem Original-Modell mit einigen Vorzügen auf. So bringt die Replika rund 180 kg weniger auf die Waage, was in mancherlei Beziehung von Vorteil ist: Der Motor fühlt sich kraftvoller

an, der Verbrauch reduziert sich, die Bremsen sind standfester, und auch die früheren Chassis-Probleme mit den flatternden Türen gehören der Vergangenheit an. Um letzteres zu beweisen, wagte Cassoulet bei Drehaufnahmen des französischen Fernsehens eine eindrückliche Demonstration. Er liess die geöffnete Gangsterlimousine mit derartiger Vehemenz über einen Bahnübergang fliegen, dass die Zuschauer das Schlimmste befürchten mussten. Doch die Landung verlief ohne Bruch, und selbst der mitgeführte Kameramann überstand die Flugeinlage schadlos.

Erschwingliches Vergnügen

Erfreulich an Monsieur Cassoulets Replika sind schliesslich auch die Preise. Der Kit kostet 18000 Francs (ca. 5000 Franken), die Montage soll sich auf 10000 Francs

(2800 Franken) belaufen. Sollte man nicht in der glücklichen Lage sein, einen «Traction-avant» zu besitzen, so kann Jean-François Cassoulet ohne weiteres auch ein geeignetes Basis-Modell liefern. Mit einer Generalüberholung aller mechanischen und elektrischen Teile kommt das Cabrio dann auf rund 60000 Francs (ca. 17000 Franken) zu stehen.

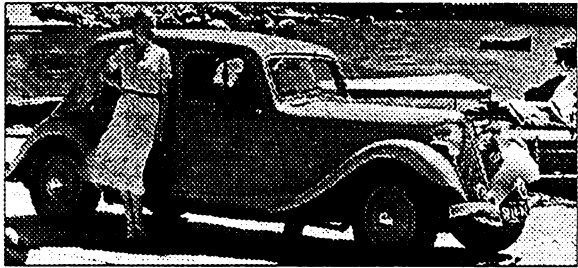
Auf die Arbeit des Südfranzosen wurden eines Tages auch die Citroën-Bosse am Quai de Javel aufmerksam, die nach dem Anblick der originalgetreuen Replika kurzerhand einen gleichlautenden Auftrag an Franco Sbarro rückgängig machten. Meister Cassoulet scheint jedenfalls auf den Geschmack gekommen zu sein. Demnächst will er sich auch der Serie 19 und 21 von Citroën widmen. Schliesslich sind die Cabrios von Chapron fast genauso selten geworden. ■





CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



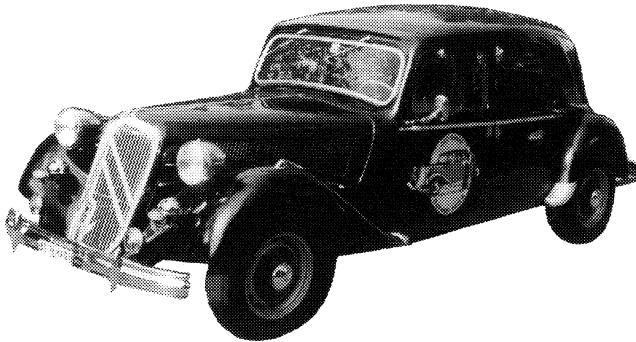
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

INSERATE

Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen
T/F 01-725 90 45



Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile

Unsere Inserate-Preise:

Private-Inserate von Clubmitgliedern:

- Gratis innerhalb Rubrik INSERATE

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern:

- 1/1 Seite Fr. 100.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 50.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 25.-/Ausgabe

Gewerbliche Inserate von Aussenstehenden

- 1/1 Seite Fr. 120.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 60.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 30.-/Ausgabe

Rabatt: wenn ein Inserat für 6 Ausgaben plaziert wird gewähren wir einen Rabatt in der Höhe der Inseratkosten einer Ausgabe (also nur 5 Inserate bezahlen und 6 mal veröffentlichen)

INSERATE

Zu verkaufen :

2 Scheinwerfer zu ID (ungebraucht)
3 Kurbelwellen zu Traction (Modell ?)
Türen (11 Commerciale 1938)
Kofflügel vorne rechts (11 Commerciale 1938)
Kofflügel vorne rechts und links (Version 1952 - 57)
Türe vorne links (Version 1952 - 57)
Stossstange vorne und hinten (-07/52)
Reserveradabdeckung (rund)
Motorhaube, Kühlergrill, Motoren, Getriebe

Rolf Anliker, Frobergstrasse 1, 8162 Steinmaur
Tel. G: 01 27 88 542 / P 01 854 03 29

Zu verkaufen:

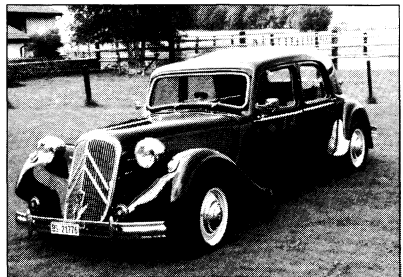
Traction Avant 11 BL leger, Jg 1951.
Farbe schwarz, ab MFK. Letzte Restauration 1984.
Preisvorstellung: 13'500.-

Jürg Balmer
Hirschweg 12
3604 Thun
Tf 033 222 32 55
juerg.balmer@bzs.admin.ch

Zu verkaufen:

Citroën 15/6 Jg 1953
Vollständig restauriert, dunkelbraun
Vorderachse neu, Bremsbeläge vorne neu
Bremszylinder vorne neu
Mit vielen Ersatzteilen
wie zB Ersatzmotor, Ersatzkühler, Scheinwerfer etc.
Preis Fr 28'000.-
Ein schönes und sehr gepflegtes Fahrzeug

Dr. W. Schneider-Sallmann
Bahnhofstrasse 52
4125 Riehen
061 641 14 87



Zu verkaufen:

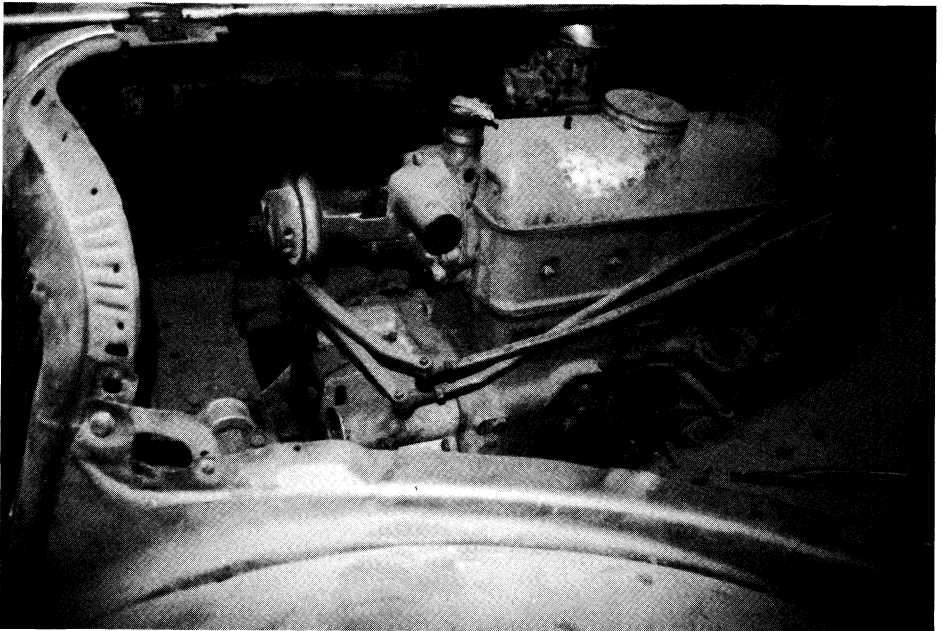
Art: Citroen Liebhaber
Citroen GS Pallas 1977 Beige met.
89000km nicht MFk
Verkaufspreis Fr. 9000

Philippe Savary
G 022 308 03 48
P 022 740 25 09

Zu verkaufen:

Citroën Traction Avant 11 B Large Jg 1952
Farbe: Schwarz-Elfenbein
6800 km
In sehr gutem Zustand, ganzes Fahrzeug restauriert

Erwin Ammann
Brähsstrasse 72
8003 Zürich
01 491 86 55 ab 18.00h



CITROËN Nutzfahrzeuge

Eingesandt von Hansruedi Zwingli jun.

CITROËN

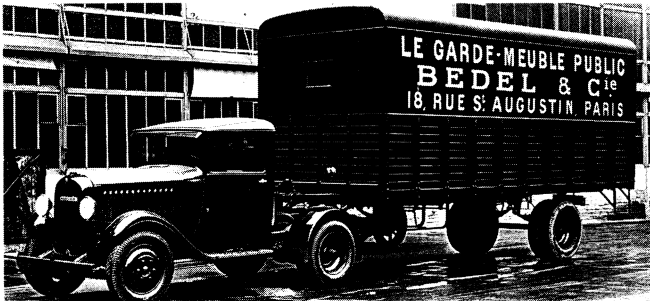
S.A. André Citroën, Paris 1919-1968

Citroën S.A., Paris 1968-1974

Automobiles Citroën, Peugeot S.A., Neuilly, Seine 1975-

Citroën, 1919 gegründet und von 1935 bis 1974 in Michelin-Besitz, stellte ab 1921 leichte, ab 1931 auch mittelschwere Nutzfahrzeuge bis 3 t her. In den dreißiger Jahren fand die Citroën-Lastwagenfertigung hauptsächlich in der Kölner Tochtergesellschaft statt, einschließlich der Halbkettenfahr-

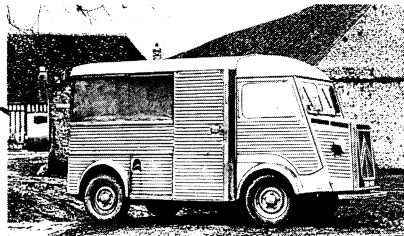
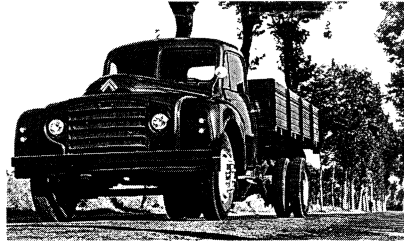
zeuge für unwegsames Gelände. Der erste Diesel (Ricardo-Lizenz) erschien 1937. Der Sechszylinder Typ 45, gebaut ab 1934, sowie der Nachfolger Typ 55 (1953 bis 1967) waren einst in Frankreich sehr verbreitet, wie auch der universell einsetzbare Typ H mit Frontantrieb große Popularität genoss. Ab 1961 gab es die neuen Modellreihen 350, 600



Links: Citroën Luchmaschine (Sechszylinder T32) von 1934; später teilweise mit Dieselmotor geliefert.

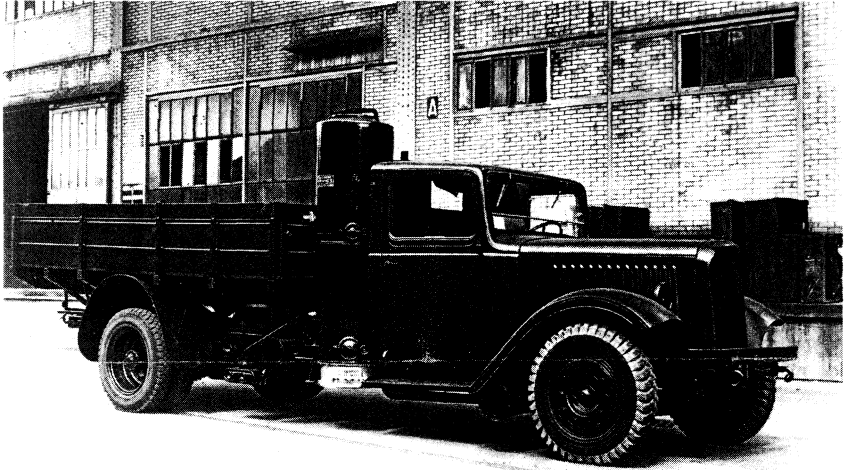
Unten: Citroën T55 von 1953; Nachfolger des Typ 45 Vorkrieg.

und 700, 1974 gefolgt von den 3,5-Tonnern C-30 und C-35, gemeinsam mit Fiat (s. d.) entwickelt. Der ebenfalls mit Fiat gebaute C-25 (1 bis 1,5 t) wird seit 1981 in Val di Sangro, Italien, hergestellt.



Citroën HY, ein französischer Klassiker!

CITROEN



Oben: Citroën S5 GAZOGENE von 1940. Unten: Citroën HY mit Spezialaufbau von 1962.



REPRINT

Aus CTAC-Heft 3/78

B A S T E L E C K E

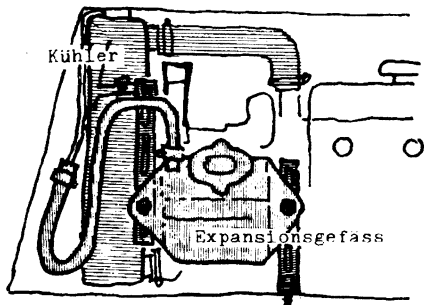
Einbau eines Kühlwasser-Expansionsgefäßes in den "11 BL" (légère) (2. Teil)

Aehnlich dem Vorschlag von Armin Frick (siehe letztes Heft), lässt sich ein solches Gefäß in einen Légère einbauen. Allerdings muss ein anderes, kleineres Gefäß verwendet werden. Zum Beispiel eignet sich das von "Leyland", das in die Mini, 1300 etc. eingebaut ist. Beim 11BL bringt man es ohne weiteres auf der linken Kühlerseite unter (vom Fahrer aus gesehen). Auf dieser Seite stört die Hitze des Auspuffrohres nicht. Das Expansionsgefäß wird auf der einen Seite mit einem Schlitzisenband an der bestehenden Schraube am Kühler (bzw. an der Lasche des Kühlergitters) aufgehängt und auf der anderen Seite mit einem unten abgewinkelten Schlitzisenband abgestützt, das unter eine bestehende Karrosserieschraube befestigt, bzw geklemmt wird. Beide Schlitzisenbänder sind leicht abzuwinkeln, damit das Einführrohrchen des E.g. senkrecht zu stehen kommt und der E.g. deckel gut bedient werden kann. (Kühler und E.g. nie in heissem Zustand öffnen !) Nunmehr kann der Schlauch zwischen Kühler und E.g. angebracht werden. Er lässt sich gut am Ueberlaufröhrchen des Kühlers mit einer Bride befestigen und unten vor dem Kühler über dem Getriebe durchführen und schliesslich in einer Schleife von oben her am E.g. mit einer Bride anbringen. Der Kühler ist vollständig und das E.g. ca. einen Drittel mit Kühlflüssigkeit oder einem Frostschutz-Wasser-Gemisch zu füllen.

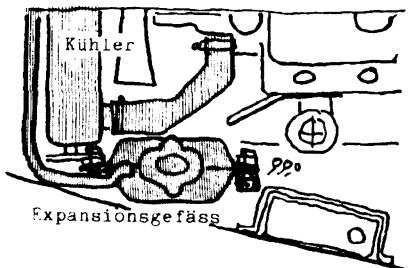
- Material :
- 1 Expansionsgefäß "Leyland", Grösse ca. 24x15 cm
 - 1 starker Gummischlauch, ϕ ca. 6 mm, Länge 90 cm
 - 2 Briden, ϕ ca 1,5 cm
 - 2 Schlitzisenbänder, verz., 25/3 mm, 20, bzw 24 cm lang (vom Sanitär oder Elektriker), Schrauben und Muttern.

Seitenansicht

D. Ackerknecht



Aufsicht



INTERNET

Hoi zäme, ich hoffe ihr habt die Festtage gut überstanden

Hier einige News.

Euer Echo zur Idee einer Bildergalerie unserer Clubmitglieder auf dem Internet hielt sich in Grenzen. Bis jetzt erhielt ich drei Bilder. Dazu möchte ich nochmals die wichtigsten Informationen zusammenfassen.

- Schickt uns die Negative oder die Photos
- Es besteht die Möglichkeit mehrere Bilder zu veröffentlichen. Ihr könnt auch eine kleine Geschichte (seit wann Eigentümer, wann zuletzt restauriert, Chassisnummer, ec.) dazu schreiben. Zu den Bildern brauchen wir die genaue Bezeichnung des Modells, und den Jahrgang. Falls jemand seinen Namen und Wohnort veröffentlichen will, können wir dies natürlich tun.
- Photos oder Negative gut mit eurem Namen kennzeichnen

Nun noch eine Änderung im Ablauf des Postweges. Rudolf Weber hat sich angeboten uns im Internetauftritt zu unterstützen und wird die Realisierung der Bildergalerie übernehmen. Er besitzt seine Traction seit 1972 und ist seit zwei Jahren Mitglied in unserem Club. Beruflich beschäftigt er sich mit der Gestaltung von elektronischen Lehrmittel.

Bitte schickt nun eure Bilder an die untenstehende Adresse.

Weber Rudolf
Tagelswangerstr. 11
8307 Effretikon ZH
E-Mail: weberr@dial.eunet.ch

An der Vorstandssitzung vom 18. Februar wurde beschlossen eine eigene Domäne für unsere Site zu mieten. Die neue Adresse lautet nun <http://www.TractionAvant.ch>. Normalerweise wird die ganze Adresse klein geschrieben, die Grossbuchstaben bewirken nun aber eine Trennung der beiden Wörter. Die Internetbrowser verzeihen uns diesen Trick und führen die Besucher fehlerfrei zu unserer Seite.

Unsere Homepage im neuen Verzeichnis gleicht noch einer Baustelle. Als Kontaktperson für unsere Besucher ist noch immer Dani Eberli namentlich auf jeder Seite erwähnt. Da wir nun eine eigene Domäne besitzen wird dieser Link durch eine Art pseudonym ersetzt. Wir ersetzen „Dani Eberli“ mit praesident@tractionavant.ch. Bei der nächsten Neuwahl des Präsidenten muss nur noch ein einziger Eintrag gewechselt werden. Dies gilt zum Beispiel auch für webmaster@tractionavant.ch.

Die Internetstatuten mussten erweitert werden. Bis anhin war nicht definiert wie in der Seite „Links“ die neuen Links unsere Mitglieder in die Liste eingefügt wurden. Neu wird diese Liste alphabetisch geführt. Somit sollte sich niemand mehr benachteiligt fühlen.

Für Anregungen wendet euch bitte an mich.

Mit 52'(nicht fahrbereiten) rädli Grüssen

P. Lichtsteiner

neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu neu

Internet: www.TractionAvant.ch

Patrik Lichtsteiner

Chelewald 7
6026 Rain

Andreas Rutishauser

Zehntenstrasse 23
8800 Thalwil

Caspar Türler

Schlossstrasse 26
8803 Rüschlikon

Weber Rudolf

Tagelswangerstr. 11
8307 Effretikon

P 041 458 13 52
patrik.lichtsteiner@gmx.ch

P/Fax 01 722 16 29
traction@traction.ch

P 01 724 03 03
caspar.tuerler@swx.com

P 052 347 01 71
weberr@dial.eunet.ch

KATALOG CATALOGUE

No. 401

1940



ABTEILUNG 1

BREMSBELÄGE
BREMSSÄTZE

ABTEILUNG 2

KUPPLUNGSBELÄGE
NIETEN

(dritte Umschlagseite)



SECTION 1

GARNITURES DE FREINS
JEUX DE SEGMENTS DE FREINS

SECTION 2

GARNITURES D'EMBRAYAGES
RIVETS

(troisième page de l'enveloppe)

J.J. Derendinger

BREMSEN / KUPPLUNGEN / DICHTUNGEN
FREINS / EMBRAYAGES / JOINTS

ZÜRICH, Stauffacherquai 18/20, Telephon 71177/78

BERNE, Belpstrasse 16, Téléphone 25920

Typenbezeichnung	Marke und Typenbezeichnung	Brems-System	Verwendung für Vorderrad Hinterrad Hand- Rad	Masse in mm Trommelbreit. Nennhöhe Nennbreite	Anzahl Segmente Nennhöhe Nennbreite	Bremssatz Nr. oder Länge in Meter Nennhöhe Nennbreite	Empfohlenes Material Material Trommelbreit.
— Citroën							
Personenwagen							
1931/39	7.9 CV, Tract. Avant 11 CV - Légère (ab 1937)	I	V&H	269x35x4,8	8	3406 D	SR/WM
1937/39	11 CV, Tract. Avant Normale	I	V&H	{ 318x35x4,8 269x35x4,8 }	{ 4 4 }	3405 D	SR/WM
1934/37	11 CV, Traction Avant	I	V&H	318x35x4,8	8	3404 D	SR/WM
1932-36	10 A - 11 CV, Tract. Ar. P-31 15 A - 15 AL, 15 CV, P-36	B	V&H	{ 250x51x4,8 359x51x4,8 }	{ 4 4 }	3403 D	{kurzer Backen WM /langer Backen SR
1935/32	10 AL - Légère	B	V&H	{ 208x38x4,8 300x38x4,8 }	{ 4 4 }	3402 D	{kurzer Backen WM /langer Backen SR
1935/32	8 CV, P35, 4 Cyl.						HC
1936	9 CV, Traction AR	Getr.	H	500x45x4	1	0,50	
1932/31	C4IX, C4G ab Juli 1931 C6G, ab Juli 1931	B Getr.	V&H Hand	250x45x4,8 492x45x4	8 1	3401 D 0,50	WM/SR HC
1931/29	C6, C6F, C6E, 14 CV teilweise nur C6	E Getr.	V&H Hand	315x38x4,8 492x45x4	8 1	2,55 0,50	SRW oder WM HC
	oder	Getr.	Hand	441x63x4,8	1	0,45	HC
1931/29	C4, C4F, C4E, 10 CV teilweise nur C4	E Getr.	V&H Hand	250x32x4,8 492x45x4	8 1	2,00 0,50	SRW oder WM HC
	oder	Getr.	Hand	441x63x4,8	1	0,45	HC
1929/27	B 14, B 15, 10 CV	E	V&H	275x32x4,8	8	2,20	SRW oder WM
1926/25	B 12, 10 CV	E Getr.	V&H Hand	220x45x4,8 260x38x4,8	8 2	1,80 0,55	SRW oder WM SRW
1925	B 12, 10 CV	E Getr.	H Hand	260x38x4,8 260x38x4,8	4 2	1,05 0,55	SRW SRW
1925/23	B2, 10 CV	E Getr.	H Hand	175x38x4,8 175x38x4,8	4 2	0,70 0,35	SRW SRW
1925/23	»C«, 5 CV	E Getr.	H Hand	142x38x4,8 142x38x4,8	4 2	0,60 0,30	SRW SRW
Citroën-Lastwagen							
1936/38	»23«, 1500 kg	B	V	{ 250x51x4,8 359x51x4,8 386x51x4,8 }	{ 2 2 4 }	1,25	{kurzer Backen WM /langer Backen SR
		B	H			1,55	WM/SR
1934/33	Camions, Type 29-2900 kg	B B	V H	386x63x4,8 438x80x6,35	4 4	1,55 1,75	WM/SR SR
1934/33	Camions, T. 45-4500 kg	B B	V H	438x80x6,35 438x100x6,35	4 4	1,75 1,75	SR SR
1933/32	Camionnette, C4G 1200 kg	B B	V H	362x45x4,8 386x51x4,8	4 4	1,45 1,55	WM/SR SR
1939/32	C6F, Cam. 1800 kg C6G, Cam. 2000 kg	B B Getr.	V H Hand	386x51x4,8 442x51x6,35 625x51x4	4 4 1	1,55 1,80 0,65	WM/SR SRW HC
1933/32	C6G1, verstärkt Camionnette 2000 kg	B B Getr.	V H Hand	386x60x4,8 442x60x6,35 625x51x4	4 4 1	1,55 1,80 0,65	WM/SR SRW HC
1932/31	Camionnette 1000 kg	B	V&H	362x45x4,8	8	2,90	WM/SR
1931/29	Camionnette 10CV, C4	E Getr.	V&H Hand	362x45x6 441x63x4,8	8 1	2,90 0,45	SRW HC

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

3. Folge: Die werbewirksamen Nebenbeschäftigungen André Citroëns, Vergangenes und heute Alltägliches.

Anfangs der zwanziger Jahre stellte Citroën die Produktion auf ein neues Modell mit einem anderen Chassis um, obwohl er noch hunderte von Chassis des alten Modelles an Lager hatte, die aus finanziellen Gründen verwertet werden mussten. Wie oft, verstand es Citroën auch diesmal, das Notwendige mit dem Nützlichen zu verbinden und einen Werbeerfolg zu erzielen. Er liess spezielle Carosserien auf die alten Chassis montieren und gründete die Société Anonyme des Taxis Citroën, die in Paris bald gegen tausend Taxis betrieb und ihre Tätigkeit auch auf die anderen Städte Frankreichs ausdehnte.

Nachdem Citroën mit der Herstellung von Cars und Lastwagen begonnen hatte, veranstaltete er regelmässige Fahrten von der Place de la Concorde zu seinen Fabriken, wo das Publikum die Produktion besichtigen konnte. Zur Zeit des Autosalons setzte er seine Cars auch ein, um die Leute vom Land nach Paris und an seinen Stand zu holen. 1931 wurde die Société des Transports Citroën gegründet, die innert drei Jahren ein Netz von 167 Buslinien in ganz Frankreich aufbaute und damit die ungenügenden Eisenbahnverbindungen ersetzte.

Taxi und Busbetrieb waren für Citroën in erster Linie Werbung. Die Betriebe arbeiteten defizitär und wurden liquidiert, nachdem die Brüder Michelin das Ruder übernommen hatten.

Ein anderes Projekt ähnlicher Art wurde nach langen Vorbereitungen und hohen Kosten im letzten Moment gestoppt: Die Transportgesellschaft CITRACIT, mit der Citroën nach der erfolgreichen erstmaligen Durchquerung der Sahara und der Croisière Noire touristische Wüstenfahrten veranstalten wollte. Hotels als Stützpunkte waren bereits errichtet und die Fahrzeuge standen bereit, als das Vorhaben Mitte der zwanziger Jahre aus nicht mehr klar erkennbaren Gründen aufgegeben wurde. Ebenfalls in den Anfangsjahren schon begann Citroën Spielzeugautos herzustellen. Bei diesen Jouets Citroën handelte es

sich um die ersten masstabgetreuen Modell- und Trampautos. Die Kinder sollten genauso wie die Erwachsenen ihren eigenen Citroën haben - vor allem dann, wenn ihre Eltern noch keinen besaßen und die Werbewirkung somit am grössten war.

Eine weitere grossartige Werbeidee Citroëns war, erstmals in Paris und den übrigen Städten Frankreichs Signalisationstafeln und Wegweiser für den Strassenverkehr aufstellen zu lassen, was heute selbstverständlich, damals aber sensationell war. Natürlich waren alle Tafeln mit den Doppelwinkeln versehen und gelten heute als begehrte Sammlerstücke.

Citroën nutzte auch die verworrene Tarif-situation der Versicherungsgesellschaften aus und gründete eine eigene Gesellschaft, die Citroënfahrzeuge zu tieferen Prämien versicherte.

1931 kaufte Citroën von der Regierung das ehemalige Botschaftsgebäude 'Europe' und baute es in den gigantischen 'PALAIS D'EXPOSITION' um, in dem er mehrere hundert Wagen gleichzeitig ausstellen konnte. Der Kunde sollte jede mögliche Farbkombination, jede Detailabweichung sehen und mit anderen vergleichen können. Nach dem anfänglichen Grossandrang flaute das Interesse der Bevölkerung allerdings stark ab und ausser im eingebauten Kino, wo Citroën-Filme zu sehen waren, gab es nie mehr die von André Citroën erhoffte zirkulierende Menschenmenge. Trotzdem war der Palais d'Exposition aber ein grossartiges und wirkungsvolles Verkaufslokal.

Obwohl Citroën immer bemüht war, Autos in den unteren Preisschichten für die grosse Masse der Bevölkerung zu bauen, gab es dennoch Leute, die sich keinen Wagen leisten konnten. Für diese führte Citroën - wiederum als Erster - die Ratenzahlung ein. Wegen des grossen administrativen Aufwandes wurde sie jedoch kaum wirklich in Anspruch genommen - ausser von Leuten, die sich die Barzahlung ohne weiteres hätten leisten können, aber Gefallen an der neuen Art fanden. Dennoch brachte auch dieses Angebot natürlich eine erhebliche Werbung, die sich auf den Verkauf insgesamt auswirkte.

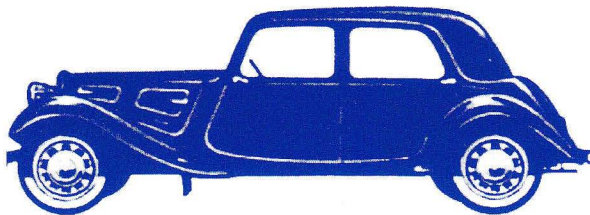
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name
Vorname Vorname Partner
Adresse PLZ / Ort
Geburtstag Tel Privat
Gültig ab: Tel Geschäft
Fahrzeug Typ/Jg: EMail

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



Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet etc. und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung überreicht bzw. Unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

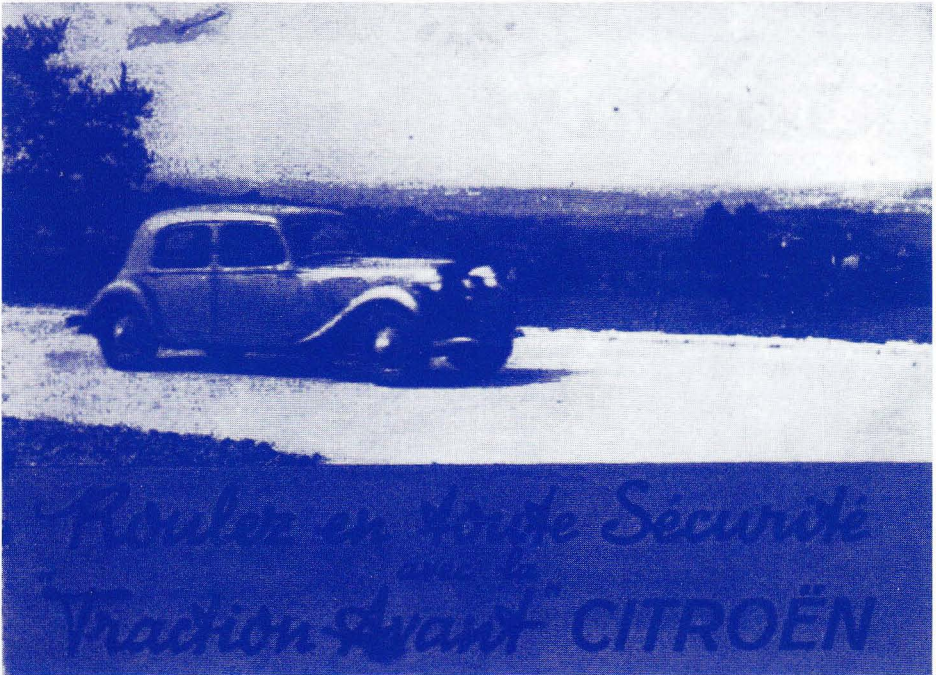
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse PLZ / Ort
Tel Privat Tel Geschäft
Bemerkungen

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen Tel.

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



IMPRESSUM

Herausgeber: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen
Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage: 420 Exemplare
Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe
