

CITROËN



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2003

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2003, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

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
Feldstrasse 6
8890 Flurms
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

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

Werner König

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Christoph Platzer

Sperstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@balcab.ch

Walter Homberger

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Hans Eftlin

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

Josef Burri

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

Redaktion

André Baumann

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Sekretariat

Patricia Koch

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

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet

Caspar Türler

Schloss-Strasse 26
8803 Rüschlikon
P 01 724 03 03
G 01 229 22 43
caspar.tuerler@swx.com

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 28 50
weber.rudolf@weber-gubser.ch

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86

Übersetzungen Korrespondenz Ausland

Yolanda König

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

Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage Hans Georg Koch	4/5
Treffen Region West vom 27. April	6-8
Sprachkurs C. Türler / D. Eberli	9-11
Deutsch-Bonnet DB2 „Le Mans“	12
Inserate	13/14
Internet	15
Der Besuch der alten Dame	16-18
OTM Bern	19-22
Der Ottomotor wurde nicht von Otto erfunden	23
Gewichtsverteilung der Traction einstellen	24-27
Citroën News	28

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11
www.retrogarage.ch

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

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

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

TREFFEN UND TERMINE

22. Juni 2003 CTAC Treffen Region Süd (Anmeldung in Heftmitte)
14. September 2003 CTAC Treffen Region Ost
19. Oktober 2003 CTAC Treffen Region Nord
15. November 2003 CTAC Vorstandssitzung
25. Januar 2004 CTAC Generalversammlung 2004
25. April 2004 CTAC Treffen Region Ost
20. Juni 2004 CTAC Treffen Region Nord
- 12.-16. August 2004 13. ICCCR in Interlaken (CH)
26. September 2004 Region Süd

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
29. Mai, 26. Juni, 31. Juli, 28. August, 25. September, 30.
Oktober, 27. November
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr (Tel. 052 346 12 94)
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
(25. Juni, 27. August, 29. Oktober)
Jahresschlusshöck 13. Dezember 2003
- Allgemein ACC Stammtisch
Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr
jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

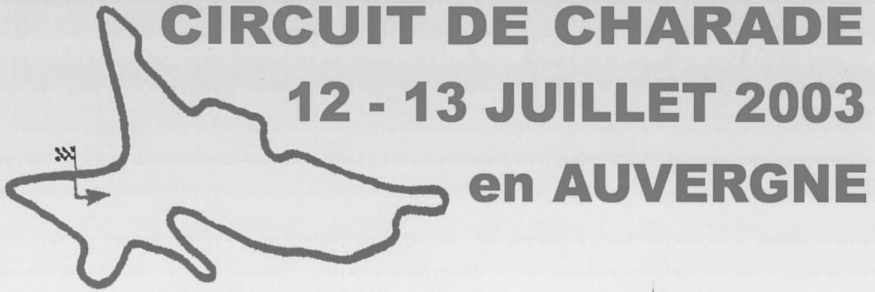
Weitere Treffen und Daten

- 20.-22. Juni 2003 20 Jahre BOCC (Belgische Oude Citroën Club) in Xhoris, in den
Belgischen Ardennen (<http://go.to/bocc>)
28. Juni - 5. Juli 2003 Swiss Mountain Rally 2003 – (Alpenfahrt) Interlaken und Gstaad
(<http://www.alpenfahrt2003.ch/>)
- 12./13. Juli 2003 „TRACTIONNADES“, premier Festival International de la Traction
Avant. Traction-Treffen auf einem Rennplatz in der Auvergne (F)
weiter Infos auch unter <http://www.traction-avant.com/FITA/>
27. Juli - 2. August 03 12. Randonnée Alpine, Club Citroën 34-57 Suisse
!!!!!!! aktuelle Daten auch immer auf www.tractionavant.ch !!!!!!!!

Redaktionsschluss für Heft 3/2003: 30. Juni 2003

LES TRACTIONADES

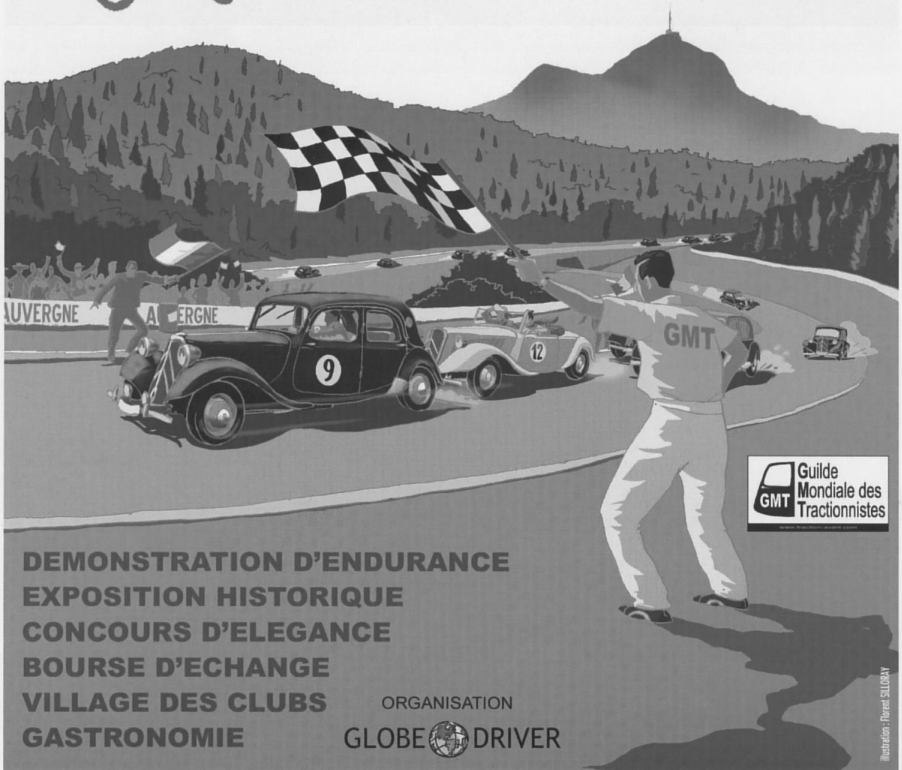
1er Festival International de la Traction Avant



CIRCUIT DE CHARADE

12 - 13 JUILLET 2003

en AUVERGNE



 **Guilde
Mondiale des
Tractionnistes**

**DEMONSTRATION D'ENDURANCE
EXPOSITION HISTORIQUE
CONCOURS D'ELEGANCE
BOURSE D'ECHANGE
VILLAGE DES CLUBS
GASTRONOMIE**

ORGANISATION
GLOBE  DRIVER

Illustration: Pierre SILLON

ave de l'AUTO

**RETRO
VISEUR**


CONSEIL GENERAL

**CIRCUITS DE L'AUTO
CHARADE**


Auto Collection.org

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Am 29. 4. 2003 wurde ich Opfer einer äusserst seltsamen Begebenheit. Wie üblich fuhr ich mit meiner Traction nach 12.00 Uhr zum Mittagessen mit meiner Liebsten nach Hause. Wie üblich, nicht gerade langsam, denn normalerweise habe ich ab ca. 11.00 Uhr fühlbar Hunger. Ich erreichte Grosswangen problemlos und bis dahin war alles noch völlig normal. Bei der Rückfahrt an den Arbeitsplatz nach dem Essen, beschlich mich leise die Angst, dass sich die Lenkung nicht mehr ganz so anfühlte wie ich es seit Jahren gewohnt war. Bei der Fahrt geradeaus konnte ich nicht direkt etwas aussetzen aber in den Kurven, links wie rechts kam das Steuerrad ziemlich auffällig ins Schwabbeln, so dass ich schon ziemlich beunruhigt war. Ich überlegte, was das denn jetzt wohl neues sein könnte an einem Auto, mit dem ich schon mehr als 100'000 km gefahren bin und erinnerte mich, dass ich vor zehn Tagen die Vorderräder demontiert hatte um die Bremsen einzustellen. Waren wohl die Radmutter nicht satt angezogen?? In der nächsten Kurve wurden die Symptome eher noch stärker und ich entschloss mich anzuhalten und der Sache auf den Grund zu gehen. Es beruhigte mich vorübergehend, dass sämtliche Radmutter satt angezogen waren und ich überprüfte noch das Radlagerspiel indem ich an den Vorderrädern horizontal und vertikal wackelte. Ausser einem leisen Knirschen in der Aufhängung, das ich meiner nachlässigen Art der Schmierung zuschrieb war alles unauffällig. Ich stieg wieder ein und fuhr los, bergab und um die nächste Kurve.



Einige Sekunden später knickte die Traction vorne links ein und krachte auf die Strasse. Ich versuchte, sie geradeaus auf Kurs zu halten und mit der Bremse zum Stehen zu bringen. Aber das Bremspedal liess sich widerstandslos bis auf den Boden durchtreten. Ich hielt die Luft an und wahrscheinlich setzte

auch das Herz für einige Schläge aus. Bei aufkeimender Panik, das Fahrzeug nicht mehr bremsen zu können, riss ich verzweifelt die Handbremse hoch, womit ich eines der Hinterräder zum Blockieren brachte. Da sich das Ganze in einer Bergabpartie ereignete, dauerte es (für mich mindestens) eine Ewigkeit bis der kreischende Lärm aufhörte und das Auto zum Stillstand kam.

Beim Aussteigen konnte ich wieder einatmen und musste etwas verwundert feststellen, dass an der Traction das linke Vorderrad fehlte. Erstaunlicherweise nicht nur das Rad, sondern auch die Bremstrommel war weg. Die 32 mm dicke Achse der Antriebswelle war glatt durchgebrochen.

Zwei Freileitungsmonteur, die mit ihren Steigeisen auf einer Stromstange arbeiteten schauten verwundert zu mir herunter und ein Anwohner, der mit seiner Familie im Garten

sass, beschrieb mir den Vorfall aus seiner Sicht mit einem Funkenregen, den die auf dem Asphalt schleifende Vorderachse über fast 80 Meter verursacht hatte.

Nachdem das Rad weggebrochen war, schliff die Vorderachse zuerst auf dem Bremsschild. Dieses wurde um etwa 3 cm gekürzt, bis das untere Achsschenkelgelenk aufsetzte und die Einstellschraube voll flach abgewetzt wurde. Jetzt hatte auch das Spurstangengendstück Bodenkontakt und der Rand mit dem Sicherungssplint der Pfanne war auch weg.

Drei Kids die in der Nähe am Spielen waren, brachten das Rad zurück, das sich ziemlich weit weg verselbständigt hatte.

Bei diesem Befund bestellte ich per Natel die rettenden Engel der Garage Mehri in Grosswangen. Herr Huber kam mit dem Tieflader, einem Wagenheber und einem Besen.

Die Vorderachse war so tief am Boden, dass es unmöglich war, einen Wagenheber darunter zu kriegen, um die Traction auf irgendeine Weise bewegen und aufladen zu können. Wir mussten sie erst an der Stossstange anheben, damit wir den Wagenheber unterstellen konnten und dann das Ganze mit der Seilwinde rückwärts auf den Transporter schleifen.

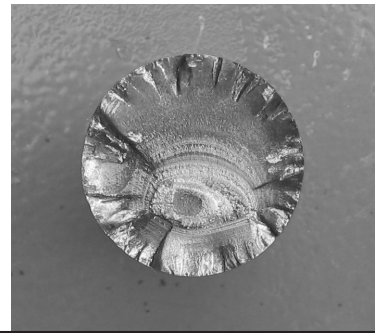
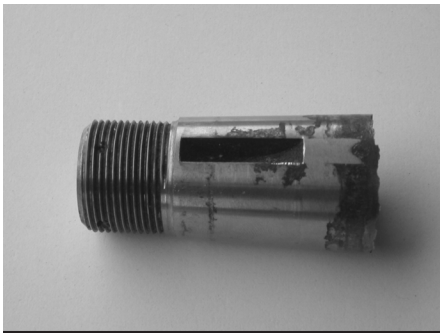
Ich hatte unglaubliches Glück, dass bei einem solchen Vorfall niemand verletzt wurde, dass das Rad nicht auch noch den Kotflügel mitgerissen hat oder sich unters Fahrzeug geklemmt hat, dass ich keine Kollision mit einem anderen Auto gehabt habe und auch nicht rechts neben der Strasse in den Bach gefahren bin.

Noch völlig im Dunkeln ist für mich die Ursache des Bruches. Das Bruchbild zeigt verschiedene Stadien der Ermüdung und schliesslich den Gewaltbruch in der Mitte. (rauhe Stelle in der Mitte). Interessant wäre aber zu wissen, wieso es überhaupt dazu gekommen ist. Vielleicht kennt jemand die Lösung!

Euer



Hans Georg Koch
Präsident CTAC



Treffen Region West vom 27. April 2003

Endlich einmal ein Treffen, bei dem ich nicht früh aufzustehen brauchte ! Nach Huttwil ist es nur ein Katzensprung, und daher fuhren wir erst um 09.00h los. Der Wetterbericht hatte ursprünglich nichts Gutes verheissen, aber dennoch lachte die Sonne zwischen den Wolken hervor. Grund genug, das Dach zu öffnen, und das Cabrio-Feeling zu geniessen. Der aufmerksame Leser fragt sich jetzt, ob ich meinem Légi über die Wintermonate mit dem Büchsenöffner zuleibe gerückt bin, aber dem ist nicht so. Leider hatte unsere Traction die Fahrzeugprüfung in Bern nicht ganz bestanden (Ölspuren unter dem Motor, der Experte sah so was zum ersten Mal...), und so durfte uns unser Döschwo zum Treffen begleiten.

In Huttwil angekommen, war der Dorfkern bereits von vielen Tractions besiedelt, schlussendlich waren es über 25 Autos, die den Weg nach Huttwil fanden. Bei Kaffee und Gipfeli bereiteten wir uns auf die anstehende Fahrt durchs Emmental vor. Kurz vor der Abfahrt bescherte uns Walti Homberger noch eine eindrückliche Demonstration eines „fliegenden Radwechsels“ mit seinem Six-H. Nachdem alle Räder wieder dran waren startete die Kolonne



Richtung Fritzenfluh. Wir rasten mit unserer Ente voraus, um auf der Passhöhe ein paar Fotos der Tractions zu machen. Unterwegs stiess Dani Eberli aus dem Auspuff seine Six undefinierbare weisse Rauchzeichen aus, was ihn zu einem Halt zwang. Mein Angebot, den Six mit unserem 2CV abzuschleppen (immerhin wären wir dann ein Zylinder- Citroën gewesen) schlug Dani aus. So fuhren wir auf einer leicht abgekürzten Strecke durch das herrliche Emmental nach Burgdorf, wo wir schliesslich vor allen anderen beim Kornhausmuseum

eintrafen. Die Teilnehmer hatten die Wahl, das urchige Volkskundemuseum oder das neu eröffnete Gertsch Museum zu besuchen. Wir hatten uns für Gertsch entschieden, und die gebotene Führung durch das Museum zeigte mir, dass ich richtig gewählt hatte. Die Bilder waren mir zwar aus Publikationen bekannt, aber die Hintergründe und die gewählte Maltechnik erklärt zu bekommen, war sehr beeindruckend ! Nicht einmal meine beiden Söhne hatten Langeweile !



Nach der Führung, traf man sich beim Parkplatz und die Fahrt in den Lochbach nach Oberburg ging los. Auch hier begnügten wir uns nicht mit den üblichen langweiligen Hauptstrassen sondern fuhren über Schleichwege via Heimiswil zum Ziel. Nachdem im Restaurant schlussendlich alle einen Sitzplatz gefunden hatten, ging es los mit den bekannten Rostgesprächen. Zwischen Bouillon, Braten und Frits wurden manche Anekdoten und Ratschläge weitergegeben. Bei immer noch herrlichem Frühlingswetter tratten wir

gegen 16.00h die Rückreise an, motiviert dazu, unsere Traction so schnell wie möglich wieder einzulösen.

Herzlichen Dank an Hans Ettl, Christoph Platzer und Ernst Mühlheim für die Organisation des abwechslungsreichen und interessanten Ausflugs.

André, Joël und Cédric Baumann





Ankunft in Huttwil

„Fliegender“ Radwechsel bei einem Six-H



Auf der Fritzenfluh



Traction oder Propulsion ?

Folgende Meldung erreicht den Präsidenten via Homepage:

In Ihrem Web-Formular wurden folgende Daten eingegeben:

```
>
> Feedback01Name: Schumacher
> 02Vorname: Claude
> Email: claude.schumacher@bluewin.ch
> 08Feedback: Lieber Praesident, die Angabe unter
Galerie"traction arriere" ist nicht franzoesich, es heisst
„propulsion“
>
> Aber schoener website!!!
> Danke.
> SUBMIT: Abschicken
>
> Mit freundlichen Gruessen
```

Worauf dieser sofort um Hilfe bat:

Hallo Freunde!

Ist das wirklich eine Tatsache??

Gruss und schönen Sonntag (mit CTAC-Treffen)

Hans Georg

Glücklicherweise sind gewisse sprachgewandte Internauten ständig online !

----- Original Message -----

From: Türler Caspar <Caspar.Tuerler@swx.com>

To: Hans Georg Koch <hansgeorg.koch@centralnet.ch>

Cc: <eberlid@swissonline.ch>; <rudolf@weber-gubser.ch>;

<ba.design@smile.ch>

Sent: Monday, April 28, 2003 5:25 PM

Subject: RE: Propulsion vs. Traction

Lieber Hans Georg,

beim nochmaligen Durchsehen meiner Antwort wird mir klar, dass diese Grundsatzdiskussion den Stoff für einen richtigen Heft-Artikel hergäbe! Was meinst Du?

Linguistisch-spitzfindig gesehen hat Claude wohl recht.

Traction kommt von lat. trahere = ziehen, und propulsion von propulsio = vorwärtstrieb/bewegung. Im wörtlichen Sinn wäre eine Traction Arrière also ein Auto, das hinten oder nach rückwärts „gezogen“ wird, also nicht eigentlich eine sinnvolle Konstruktion, um „vorwärts zu kommen“.

So gesehen ist auch die Genauigkeit des Ausdrucks „Traction Avant“ fraglich; oder anders gesagt, es kommt auf den Betrachtungsstandpunkt an. Bei einem Ochsenpflug kann man sicher davon

reden, dass einer vorne zieht und etwas hintendran mitzerrt, aber wie sieht's beim Selbstbeweger = Automobil aus?

Die Idee, dass der Motor die Karosserie zieht ist sicher einleuchtend solange der Motor vorne liegt und der Antrieb über die Vorderäder erfolgt. Warum soll der Motor nicht aber dasselbe tun, wenn der Antrieb über die Hinterräder erfolgt, also „Traction Arrière“ ?? Und sprechen wir im Falle eines Mittel- oder Kofferraummotors mit Vorderradantrieb immer noch von Traction oder eher von Propulsion?

Letztlich wird das Auto ja nicht von den Rädern angetrieben, sondern vom Motor. Die Räder dienen nur als Mittel zum Zweck, und der ist immer gleich, nämlich die Bewegung im Motor auf das ganze Auto umzusetzen. Natürlich wissen wir als Vorderrad-Gläubige, dass es eine Rolle spielt, ob die Kraft als Schub von hinten (Karette) oder aber als Zug von vorne (Ochsengespann) auftritt.

Genauso gut kann man bei Hinter- als auch Vorderradantriebe von Propulsion, d.h. Vorwärtstreiben sprechen. Der deutsche Ausdruck „Antrieb“ ist da neutraler, geht aber auch in Richtung „Propulsion“: eine Herde wird von hinten getrieben, die Schafe werden selten von vorne gezogen...

Einer meiner Lieblingsaphorismen stammt von Francis Picabia, einem französischen Dadaist und Surrealist (1879-1953), der gesagt hat: „Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung ändern kann“.

Es gibt also immer viele Betrachtungswinkel, wenn man Alternativen zulässt.

Doch um beim Thema zu bleiben:

Ich wage mal kühn, die These aufzustellen, dass der Ausdruck „Traction Avant“ für den allgemeinen französischen Sprachgebrauch der Dreissigerjahre im Zusammenhang mit Autos eine Neufindung der Citroën Strategen war (oder aber, der Volksmund wurde zu Werbezwecken gebraucht). Wie wir alle wissen, waren unsere TAs die ersten Autos, welche den Frontantrieb für die Massen erschwinglich machten - wiewohl die 1934er „7“ war nicht das erste Serien(?)Auto mit Frontantrieb war. Der Clou bei der ganzen Geschichte aber ist, dass der generische Ausdruck „Traction Avant“ für eine ganze Generation mit Citroën-Autos gleichgesetzt wurde. Genau wie beim Phänomen Hoover = „der Staubsauger“, to xerox = „kopieren“. Es gibt wohl nur noch wenige andere Fälle, in welchen der Markenname oder die Produktbezeichnung im Volksmund gleichbedeutend mit einer Tätigkeit oder einer ganzen Produktpalette wurde. Ein besseres Marketing als der Übergang einer Marke in

den allgemeinen Sprachgebrauch kann man sich gar nicht vorstellen. Bloss: Wie geschah das wirklich? Das würde ich gerne herausfinden - meine schlummernde Historikerseele meldet sich ;-)

Interessant ist auch, dass Citroën 20 Jahre praktisch keine andern Personenwagen als „Traction Avants“ gebaut wurden. Wie ist es zu erklären, dass dieses Markenzeichen 20 Jahre Bestand hatte? Noch verrückter ist das Ganze, wenn man bedenkt, dass zur Zeit der Lancierung die TA etwas ganz anderes als der Rest der Autos darstellte. Wie brachte man die Massen zur Akzeptanz des Ungewöhnlichen? Noch dazu in einer mehrfachen Krise: 1) Wirtschaftskrise, 2) Krise bei Citroën (Patron gestorben, Übernahme durch Michelin, Verkaufseinbruch nach schneller Expansion, Schwierigkeit, das Tempo zu halten und nicht wieder unterzugehen...)

Das Thema wäre sicher eine Weiterverfolgung wert. Ich melde mich wieder...

mit bestem Sächsilüüte-Gruss
Caspar

...ja, aber, ist die Frage jetzt beantwortet, frage ich mich und schon kommt das nächste Mail...

Hoi zäme,
nette Diskussion, welche sicher ihren Niederschlag im Heftli und auf der Home-page finden sollte. Claude Schumacher hat sicher recht mit seinem Hinweis. Anfänglich benutzte auch ich die Bezeichnung „Propulsion arrière“. Da jedoch leider nicht alle Leute des Französischs genug mächtig sind, um das Wort Propulsion zu kennen, habe ich mich - eigentlich wider Willen - (auch) zum „Traction Arrière“ bekehren lassen. Ich habe jedoch volles Verständnis dafür, das dies einem „Francophonen“ aufstösst.

Vielleicht wäre diese Diskussion jedoch eine Gelegenheit, unseren Lesern etwas Französisch-Unterricht angedeihen zu lassen... Wie auch immer, ob avant oder arrière: Hauptsache es mobilt auto!

Herzlich
Dani

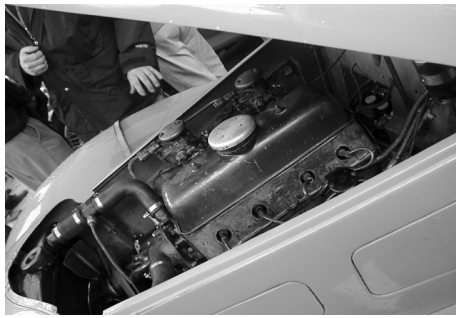
Fortsetzung folgt... hoffentlich !

RENNSPORT

Deutsch-Bonnet DB2 „Le Mans“

Während der Wagenabnahme fürs diesjährige Klausenrennen hatte ich Gelegenheit, ein sehr seltsames Gefährt zu photographieren: Den Deutsch-Bonnet DB2 von 1937/38. Die überaus schnittige Form dieses Alu-Boliden fasziniert jeden Zuschauer und was kommt hervor, wenn man die Motorhaube öffnet? Ein Traction Avant 11 Perfo Motor! Beim näheren Hinsehen bemerkt der Kenner auch die typischen Pneus und staunt ob der Doppelvergaseranlage. Nach Angaben von Christian Heussi, der den Wagen persönlich gefahren hat, wiegt er nur gerade 600 Kg. Er wurde in der kleinen Rennschmiede von Charles Deutsch und René Bonnet angefertigt. Letzterer war Citoën Konzessionär in Champigny, und mit seinen Partner verwendete er Teile der TA für dieses Sportauto, unter anderem den exzellenten 1.9 Liter-Motor. Im selben Geist wie Darl'mat mit Peugeot zusammenarbeitete, kreierten sie den DB2, der über 160km/h schnell war und in Monthléry innert einer Stunde 157 Km zurücklegte. Am Klausenrennen wurde Walter Grell aus Magden damit Sechster in der Kategorie 2L-Sportwagen 1931-38. Dies lag allerdings nur an der Differenz der beiden Läufe, nicht an der fehlenden Geschwindigkeit!

Caspar Türlér



"Traction Avant" CITROËN



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

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

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



RETROGARAGE

- Aufbereitung von historischen Rallye-Fahrzeugen
- inkl. Rallye-Instrumenten



**Ihr Spezialist für
französische Oldtimer!**



- Revisionen und Reparaturen von
 - 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 Telefax 055 610 35 70, Natel 079 236 75 11
www.retrogarage.ch



Zu verkaufen

Teilelager Citroën 11B, 11BL:

- Je ein Satz Türen
- Houssen mit Kofferraumdeckel
- Kofflügel vorne und hinten
- Kühlergrill 11BL
- Motorhaube mit Lüftungklappen zu Vorkriegslegère
- Scheibenrahmen mit Frontscheiben
- Lampentöpfe
- Kühler
- Lichtmaschinen 6V
- Motorenteile und Blöcke
- Bremsstrommelsatz
- Hinterachsen 11BL

Alle Teile sind in gutem Zustand original und nicht verbastelt. Karosserieteile haben alle Gebrauchsspuren sind aber in einwandfreiem Zustand. Der Posten kann einzeln oder en bloc übernommen werden und ist günstig zu erwerben.

Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Direct +41 32 384 23 40
Mobile +41 79 457 35 33

Zu verkaufen

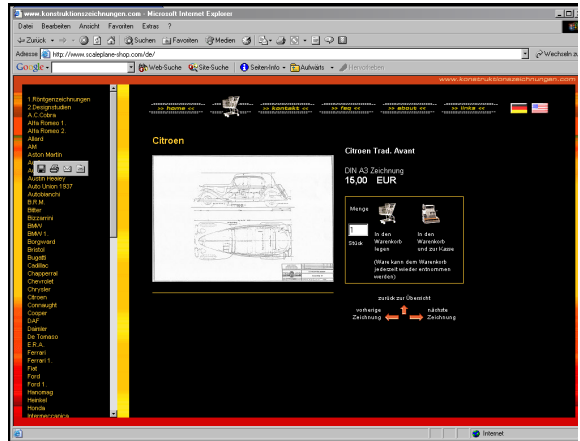
11BL Légère Jahrgang 1952
veterananfahrzeug, original restauriert
Optisch und technisch einwandfrei
Null Rost, da nur bei trockenem Wetter gefahren
original restauriert bei Armin Frick

Fr. 21'500.- (3 Monate Garantie)

Werner Stähli
8045 zürich
Tel 01462 38 13 oder 076 399 43 33
e-mail: theflyingoepi@hotmail.com

www.scaleplane-shop.com/de/

Hier findet man Konstruktionszeichnungen von den meisten Automobilen. Auch unsere Marke ist stark vertreten. Ein Schnittplan unserer traction ist für 15 Euro erhältlich.



http://www.auto-graphisme.com/

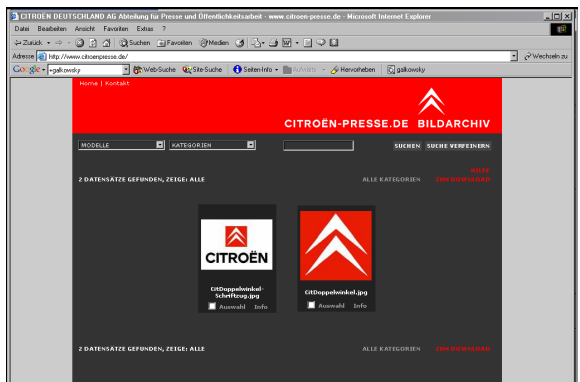
Jean-Jacques de Galkowsky von Auto-Graphisme gestaltet Autoposters. Er hat ein Poster (60x80cm) mit allen Typen unserer Traction gestaltet, welches auf der Homepage bestellt werden kann. Weitere Posters für die DS und den 2CV sind geplant.



48 autos conçues chez Citroën de 1934 à 1957, en 1 poster couleurs, vernis, 60 X 80 cm

www.citroenpresse.de

Endlich sind die presseberichte und Bildarchive von Citroën auch in deutscher Sprache und vor allem öffentlich zugänglich. Wer sich also die neuesten Bilder der aktuellen Fahrzeuge und deren Infos downloaden will, ist auf dieser Seite richtig.



MITGLIEDER

Der Besuch der alten Dame

Oder wie Jarek Stepien aus Polen zu seiner Traktion kam

Eine wahre Bildergeschichte aus dem Leben einer Traktion von D. Eberli



Hans Kaempfs 11BL wird vom Golf einer älteren Dame in der Autoeinstellhalle um 50 cm verschoben und hinter einem Betonpfeiler eingeklemmt



Die Stossstange ist eine Ziehharmonika, der Kofferraum arg verkleinert, die hinteren Türen klemmen. Da die Dame auf ihrer Fahrt auch das halbgeöffnete Garagetor mitgenommen hatte, wurde noch ein anderer Wagen beschädigt...



Wegfahren ist nicht mehr möglich!

Vorne rechts wird das Auto durch den Werkzeugrolli beschädigt.



Die Versicherung stellt fest: Totalschaden!
Hans Kaempff lässt sich den Betrag aus-
zahlen und schenkt Jarek Stepien aus
Polen das Wrack.



Am 14. Februar 2003 wird das Auto
angehoben, auf Rollen gestellt und
dann seitwärts hinter dem Betonpfeiler
hervorgezogen. - Der Rest wird mit dem
Besen entsorgt...





Befreit! Trotz des grossen Schadens ist Jarek stolz auf sein Auto, auch wenn der Motor nicht läuft.



„Zwischenlager“ in Ossingen. Das Verkehrsschild dient als Ankerpunkt für den Seilzug.



Auf den Bildern sieht der Wagen aus wie neu!

Citroën Traction Avant Club gewinnt den 1. Preis mit dem originellsten Clubstand

Unsere Anstrengungen haben sich gelohnt! Am 30. März 2003 um 14.00 Uhr durfte unser Vizepräsident und Organisator des Auftritts des CTAC am 28. Oldtimer und Teilemarkt in Fribourg den 1. Preis in Empfang nehmen. Es gab eine Flasche Veuve Cliquot-Ponsardin mit einem Zinnteller und 500.- Fr. in bar. Herzlichen Dank den Spendern und OTM-Organisatoren, Christine und Theo Reis.



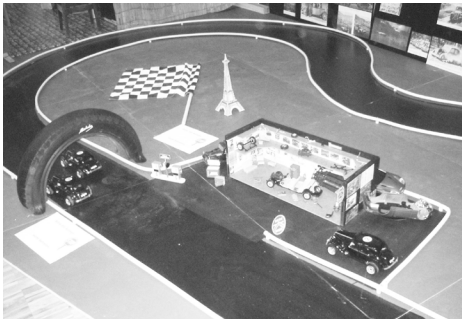
Dieses hervorragende Abschneiden in der Bewertung ist das Resultat einer motivierten und konstruktiven Zusammenarbeit auf allen Ebenen unter der Leitung von Udo Kenkel und einer kleinen, kompetenten und schlagkräftigen Truppe. Mit schlaun Ideen und effizienten Vorarbeiten war es möglich, die drei Wagenladungen Material zu einem attraktiven Stand zusammenzusetzen und sowohl die Zuschauer, die anderen Clubs und die Organisatoren zu begeistern. Vielen Dank an alle, die hier genannt werden oder ungenannt mitgeholfen haben.



Udo führte die Mann(+Frau)schaft mit zwei Sitzungen zur Vorbereitung und einer Sonderschicht am Freitag zum Erfolg. Der Winzer und Architekt Men Andy hatte uns seine Idee bereits im November an der Vorstandssitzung mit einem Modell präsentiert und sie inzwischen mehrfach überarbeitet und ausgebaut. Mit seiner Frau Dominique brachte er kostbare Accessoires aus seiner umfangreichen Samm-

lung: Fässer, Flaschen, Körbe, Ständen und eine ganze Reihe Rebstöcke, die wir vorübergehend auf unserem Stand pflanzten. Ebenfalls lieferte er das Mobiliar, Tische aus Fassböden und die Stühle dazu. Guido und Ursula Soland griffen in Ihren Dekorfundus und lieferten die Rebenranken mit Blättern aus Plastik, ebenfalls besorgten sie den Dekostoff für die Rückwand und die Plastikfolie zum Überziehen der Bodenplatten. Ernst Mühlheim lieferte die 24 gerahmten Kalenderbilder, die den ganzen Stand ausschmückten und war eine kraftstrotzende Hilfe beim Auf- und Abbau. Hans Ettlin stellte die Pergola her, modular konstruiert und in der Stiftung Bächtelen in Wabern minutiös vorbereitet, so dass sie mit wenigen Handgriffen und Schrauben zusammengesetzt und später

wieder demontiert werden konnte. Durchdacht bis zu den gegossenen Betonfüssen für die Tragkonstruktion passte alles zentimetergenau zusammen. Seine grosse Erfahrung vom Bau erleichterte uns die Konstruktion unseres Clubstandes wesentlich. Auch die von Guido vorbereiteten und mit Folie überzogenen 44 Bodenplatten liessen sich problemlos verlegen. Kathrin Kenkel war für Mineralwasser und Kaffeemaschine zuständig. Gut gerüstet, hatte sie auch sofort eine Ersatzmaschine zur Hand, als die erstere den Geist aufgab. Men Andry stiftete uns ausgezeichneten Ligerzer Weiss- und Rotwein, den man direkt am Fass zapfen konnte. Patty Koch unterstützte uns bei Transportaufgaben und beim Auf- und Abbau indem sie die Plastikpflanzen entwirrte und möglichst „echt“ an die Pergola band, zusammen mit der Partybeleuchtung. Die Frauen waren jederzeit auch mit Besen und Lappen unterwegs um alles in einem blitzsauberen Zustand zu bringen. Das absichtlich staubige Auto durfte allerdings nicht berührt werden. Ein Dank auch an Josef und Marianne Mehri, die uns ihren raren „Commerciale“ zur Verfügung gestellt haben.



Die Traction-Autorennbahn für die Kids entstand in der Einstellhalle von Men Andry und wurde von seinen Buben getestet, bevor sie zerlegt und am Stand neu aufgebaute wurde, eine Attraktion für alle Jungen und junggebliebenen. Die Batterien wurden nach heftigen Rennen so heiss, dass wir sie zum Kühlen ausbauen mussten um Schäden am (schmelzenden) Plastikboden der Autos zu vermeiden. Die vielen leuchtenden Kinderaugen bestätigten unser Anliegen, die nächste Genera-

tion für das Oldtimerhobby zu begeistern!

Schliesslich war es meine Aufgabe, alle administrativen Aufgaben zu erledigen, Bewilligungen einzuholen, Strom zu bestellen, Standnachbarn zu informieren und sämtliche Poster, Banner und andere Drucksachen zu erstellen und mitzubringen und die Parkkarten, Eintrittskarten und Namenskarten zu verteilen.

Die glücklichen Gesichter auf der letzten Foto, die wir vor der Heimfahrt gemacht haben zeigen, dass sich dieser Einsatz für uns und für den Citroën Traction Avant Club gelohnt hat. Unser Auftritt ist vom Publikum stark beachtet worden. Aus unzähligen spontanen Reaktionen haben wir entnommen, dass wir den richtigen Weg gefunden und in vielen Köpfen ein Engramm „Traction Avant“ eingebrannt haben.

Euer
Hans Georg Koch
Präsident



Fotos H.G. Koch / A. Baumann

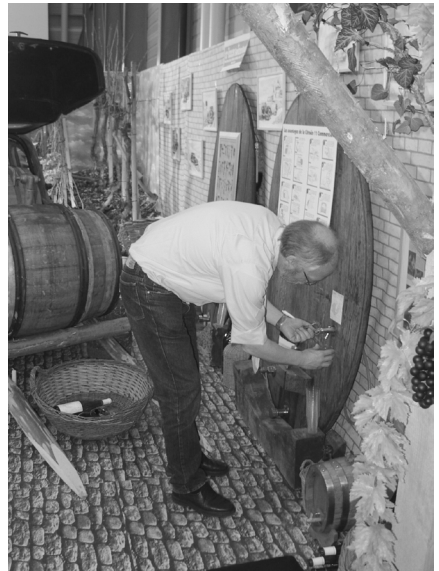
Gut besuchter OTM im
Forum Fribourg



Die Traction-Rennbahn
fand nicht nur bei den
kleinen Anklang



Beim CTAC werden Sie vom
Chef persönlich bedien !



Panorama des siegreichen
CTAC-Clubstands





Der Ottomotor wurde nicht von Otto erfunden

In unserer Clubzeitung 4/2002 erschien ein Bericht, welcher den Begriff Ottomotor verwendet. Vor allem im deutschen Sprachraum will man nicht wahrhaben, dass Otto nicht der Erfinder des Viertaktbenzinmotors ist.

Nach dem Buch: Ein Jahrhundert Automobil
von Robert de la Rive Box und Felix R. Paturi
geschah im vorletzten Jahrhundert folgendes:

- 1860 Der in Belgien geborene und in Frankreich tätige Zündkerzen-Erfinder Lenoir baut 2-Takt-Gasmotoren mit Batterie-Spulen-Zündung
- 1862 Der französische Techniker B. Rochas lässt den Viertakt-Gasmotor patentieren
- 1876 Der Deutsche N.A. Otto erwirbt von Lenoir einen 2-Takt-Gasmotor und erfindet das Viertaktprinzip erneut für Stationärmaschinen (14 Jahre nach Rochas)
- 1886 Das Patent für Ottos Viertaktprinzip wird als nichtig erklärt, weil Rochas dieses bereits vor 24 Jahren publiziert hatte

Der Ottomotor müsste eigentlich Rochasmotor heissen. Trotzdem hält sich der Begriff Ottomotor im deutschsprachigen Raum hartnäckig für den Viertaktbenzinmotor. Sogar Citroën benützt für den CX in der deutschen Bedienungsanleitung den Begriff Ottomotor.

Eingesandt von KuGa



Rotkreuzfahrerinnen kommen in die Aspirantenschule: Vor dem Aufbruche nach dem Standorte. Eine lange Reihe Rotkreuzwagen stand an einem schönen Morgen in Reih und Glied am Straßenrande einer schweizerischen Stadt, um die sich unsere Rotkreuzfahrerinnen emsig bemühten. Die jungen Frauen waren alle freudig bewegt, galt es doch, in einer vierwöchigen Aspirantenschule Zeugnis abzulegen von dem, was man bisher gelernt hatte und sich auf einen höheren Rang vorzubereiten. Pünktlich setzte sich die Kolonne der mit Frauen «bemannten» Automobile in Bewegung
VI B 4440

aus Schweizer
illustrierte 10.8.1940
z/vg C. Türlér

Eine einfache Art, die Gewichtsverteilung der Traction einzustellen

Ein Artikel von Ian McDermott

erschienen in: FRONT DRIVE, Australia's Magazine for Classic Citroën Owners and Enthusiasts, Dec 02/Jan 03, Vol 26, No 5, Seite 8-9

Reproduktion mit Erlaubnis des Autors, Übersetzung: Hans Georg Koch

Wenn man an der Vorderachse der Traction neue Silentblöcke einbaut, müssen die Torsionsstäbe wieder so eingestellt werden, dass eine korrekte Gewichtsverteilung resultiert. Das Reparaturhandbuch sagt dazu fettgedruckt: „Die Gewichtsverteilung auf jedem Rad spielt eine grosse Rolle für die Strassenlage, die Bremswirkung und die Reifenabnutzung“. Im Weiteren wird gesagt: „Die Gewichtsverteilung ist wichtiger als die Bodenfreiheit“. Der Unterschied der Gewichtsverteilung sollte nicht mehr als 30 kg zwischen linker und rechter Seite betragen. (steht wirklich auf Seite 128 der deutschen Ausgabe von 1951)

Das Handbuch beschreibt die Ausführung mit einem Set von Waagen (Spezialwerkzeug No. 2310-T). Wo findet man aber eine Waage, die einem solchen Gewicht standhält, wenn ein Vorderrad mit ungefähr 300 kg des gesamten Gewichtes des Autos belastet ist? Als ich meine Traction restaurierte, redete ich mir ein, dass dies alles viel zu aufwändig sei und dass es allein mit der (relativ einfachen) Einstellung des Bodenabstandes auch gehen müsste. Aber dann las ich den folgenden Tipp auf der CTA Website: „Wir haben festgestellt, dass viele Traction eine schlecht eingestellte Gewichtsverteilung auf die Räder haben. Wenn wir das in unserer Werkstatt messen, stellen wir oft Differenzen von 100 – 200 kg pro Rad fest. Wenn man die Bodenfreiheit des Wagens einstellt, muss man gleichzeitig die Gewichtsverteilung aller vier Räder prüfen. Wenn die Gewichtsverteilung stark abweicht, steht das Auto nur noch auf zwei sich diagonal gegenüberliegenden Rädern. Dies führt zu einer unstabilen Strassenlage und das Handling ist nicht mehr so wie es sein sollte. Die Effizienz der Bremsen nimmt ab und das Auto tendiert zum ausbrechen, vor allem auf unbefestigten Strassen. Auch die Reifen werden unnötig stark abgenutzt. Das Auto fährt sich insgesamt ziemlich unsicher. Eine korrekte Gewichtsverteilung und Einstellung der Bodenfreiheit kann nur von einer professionellen Traction-Garage mit den richtigen Werkzeugen und auf einem absolut flachen Boden gemacht werden. Nach einer Restauration oder nach Arbeiten an Vorder- und Hinterachse müssen diese Einstellungen gemäss dem Werkstatthandbuch vorgenommen werden.«

Diese eindringlichen Warnungen erfordern ganz klar eine bessere Lösung als blosser Zufall. Darum entwickelte sich in meinem Hirn Stück für Stück eine einfache Alternative zur Methode die das Handbuch beschreibt.

Man benötigt dazu folgende Dinge:

- Eine Personenwaage, diese misst üblicherweise bis ca. 120 kg.
- Ein Brett, etwa 2,5 m lang mit entsprechendem Querschnitt um das Gewicht eines Rades sicher tragen zu können. (ich verwendete ein Fichtenholzbrett 240 x 60 mm)
- Ein Stück Wasserrohr als Drehpunkt auf der einen Seite des Brettes
- Ein Stück Holz zum Unterlegen des anderen Rades derselben Achse damit beide Räder auf gleicher Höhe sind und der Wagen gerade steht.

- Einige kleine Unterlagehölzer zum Ausgleichen
- Ein Messband (Rollmeter)
- Ein Senkblei

Nachdem alle Reifen auf gleichen Druck geprüft wurden, muss zuerst die Bodenfreiheit eingestellt werden:

11 BL: vorn 275mm +5/-0mm, hinten 264mm +10/-0mm

11 B: vorn 275mm +5/-0mm, hinten 274mm +10/-0mm

Vorne wird der Abstand zwischen der Achse des Torsionsstabes und dem Boden, hinten vom Unterteil des Karosseriebodens zum Boden gemessen.

Es kann manchmal schwierig werden, diese Höhen exakt zu messen – der Wagen sollte jedes Mal etwas geschaukelt werden und kann sich je nachdem verschieden setzen.

Danach wird die Traction auf das Brett (und die gegenseitige Unterlage) gehoben, wie auf der Abbildung. Als Ausgangspunkt sollten die Räder etwa im ersten Viertel zwischen dem Drehpunkt und der Waage zu stehen kommen. Jetzt wird die Distanz vom Drehpunkt bis zum Fusspunkt der Radachse sorgfältig mit dem Senkblei und dem Messband vermessen (Distanz B). Das Gewicht, das die Waage anzeigt, wird aufgeschrieben. Ebenfalls werden die Längen A und C genau gemessen. Mit diesen Angaben kann das Gewicht, mit dem das Rad auf das Brett drückt, errechnet werden.

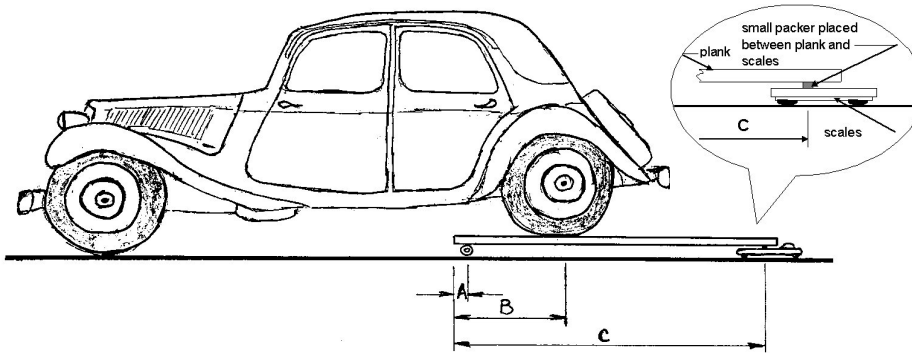
Als Test rollte ich den Wagen auf dem Brett etwas hin und her und habe an drei verschiedenen Orten gemessen. Die Berechnungen zeigten erfreulicherweise nur wenige Kilogramm Abweichung, die Methode funktioniert also!

Nach dem Wägen aller Räder in gleicher Weise, zeigte sich, dass meine Traction gerade ausserhalb der 30 kg Grenze sowohl an der Vorder- wie auch an der Hinterachse lag. Also musste ich den Wagen aufbocken, die Torsionsstäbe etwas verstellen, die Bodenfreiheit kontrollieren und dann wieder wägen. Nach einigem Einstellen differierten die Gewichte an der Vorderachse noch 10 kg und 25 kg an der Hinterachse. Die Bodenfreiheit war immer noch in den geforderten Grenzen. Ich vermute, ich hätte mir merken sollen, wie viel eine halbe Umdrehung einer Einstellschraube ausmacht, aber das habe ich vergessen. Ich kann aber sagen, eine halbe Umdrehung kann schon darüber entscheiden, ob man sich innerhalb der Toleranz befindet oder nicht.

Idealerweise kämen der Drehpunkt und die Waage genau an den äussersten Punkt des Brettes zu liegen. (das würde die Berechnungen wesentlich vereinfachen) Auf jeden Fall war es fürs erste einfacher, diese Punkte etwas nach innen zu verlagern und dies dafür in der Berechnung zu berücksichtigen.

Macht dieser Aufwand für eine korrekte Gewichtsverteilung wirklich einen Unterschied in den Fahreigenschaften der Traction? Andere Einstellungen sind sicher auch wichtig aber heute kann ich sagen, dass der Wagen gerade dasteht, auf ebener Strasse geradeaus fährt, sauber durch die Kurven zieht und beim Bremsen nicht ausbricht.

Ist diese Methode wirklich genau? Es ist wahrscheinlich wichtiger, dass die Methode reproduzierbar ist als absolute Genauigkeit zu erreichen. Beim Zusammenzählen der Gewichte der vier einzelnen Räder bin ich auf 1050 kg gekommen, was dem wirklichen Gewicht der Traction ziemlich genau entspricht.



Wenn:

P = Gewicht des Brettes

S = Angezeigtes Gewicht an der Waage

L = Länge des Brettes

A = Distanz vom Ende des Brettes bis zur Achse des Drehpunktes

B = Distanz vom Ende des Brettes bis zum Zentrum der Hinterachse

C = Distanz vom Ende des Brettes bis zum Auflagepunkt auf der Waage

Dann ist:

$$\text{Radgewicht} = \frac{\left[\frac{A}{2} \right] \left[\frac{A}{L} \right] P + (C - A) S - \left[\frac{L - A}{2} \right] \left[\frac{L - A}{L} \right] P}{B - A}$$

Auf den ersten Blick sieht dieser Ausdruck etwas kompliziert und unübersichtlich aus. Bei näherem Betrachten zeigt sich aber, dass diese Formel die belastenden und entlastenden Momente bezogen auf den Drehpunkt (wo das Rohrstück unterlegt ist) darstellt. Die Vorzeichen zeigen an, was zusätzlich belastet und daher vom Gewicht abgezogen werden muss und was entlastet, folglich dazugezählt wird.

$$\left[\frac{A}{2} \right] \left[\frac{A}{L} \right] P$$

Dieser Term steht für das überhängende Stück A, das die Waage entlastet.

$$\left[\frac{L - A}{2} \right] \left[\frac{L - A}{L} \right] P$$

Dieser Term steht für das Gewicht des anderen Teils des Brettes (L-A), das auf die Waage drückt.

(C – A) S

Ist die Waage, die am Ende des Brettes nach oben drückt.

Dies alles wird durch den Nenner B-A ins Verhältnis der Hebelwirkungen zwischen Auflagepunkt des Rades und Auflagepunkt der Waage gesetzt.

Wenn der Drehpunkt wie oben beschrieben ans Ende des Brettes verschoben wird, wird $A = 0$

und damit vereinfacht sich die Formel wesentlich:
$$\text{Radgewicht} = \frac{CS - P \frac{L}{2}}{B}$$

Viel Vergnügen beim Wägen und Rechnen!!

Corrigendum

Flaminio Bertoni's Entwurf für den Panhard 24

Bernard Vermeylen, der Präsident der Amicale Panhard de Belgique hat mich darauf aufmerksam gemacht, dass das Carosseriedesign des Panhard 24 dem Chefdesigner von Panhard, Louis Bionier zuzuschreiben sei und nicht von Flaminio Bertoni stammt, wie auf Seite 28 unseres Sonderheftes irrtümlich erwähnt. Der konkurrenzierende Entwurf Bertoni's sei erst entstanden nachdem die Linien der Carosserie durch Bionier bereits definitiv gezeichnet waren.

Interessant für mich ist, an diesem Beispiel zu sehen, durch welche Hände unser Clubheft geht, und mit welcher Aufmerksamkeit es gelesen wird.

Hans Georg Koch



Rallye-Sport:

Grosse Erfolge für Citroën im Rallyesport. In der ersten Saison in der Citroën mit dem Xsara die gesamte WRC bestreitet, können schon die ersten Erfolge verbucht werden. Der historische Dreifachsieg an der Rallye Monte Carlo, den 5./7. und 9. Plätzen in Schweden sowie dem Sieg in der Türkei, dem 4. Platz an der Neuseeland-Rallye folgte ein zweiter Platz in Argentinien. Citroën (52 pt) belegt dadurch hinter Peugeot (65 pt) den zweiten Platz in der Gesamtwertung vor Ford (29 pt). Wie früher Traction, DS und SM zeigt Citroën Zuverlässigkeit auch unter den härtesten Bedingungen.

Verkaufserfolge für PSA auch im 1. Quartal 2003

Trotz der rückläufigen Märkte konnte PSA Peugeot Citroën entgegen den meisten anderen Herstellern Einnahmen und Verkäufe weiter verbessern. Der Absatz nahm weltweit 1.7% auf 823'800 Fahrzeuge zu. Citroën erzielte mit einem Verkaufsanstieg von 15.9% auf 364'500 Einheiten ein ganz besonders markantes Ergebnis.

Grosserfolg auch für den neuen Citroën C3 Pluriel

Die Presse aus allen Ländern ist voll des Lobes für den innovativen und wohl flexibelsten Neuling auf den Strassen. Bereits werden wieder Vergleiche zum Traction, 2CV und DS gemacht und die alten, innovativsten Citroën-Zeiten heraufbeschworen. Beispiel gefällig? Hier ein Auszug aus einem Testbericht in Auto Bild (D):

Schon jetzt sind mehr Interessenten registriert, als Pluriel bis Jahresende verkauft werden (5770 Stück). Was jetzt folgt, ist klar wie Klobbrühe: Wartezeiten, Aufpreise, Fanclubs und ein Kultstatus wie Käfer, Twingo und MX-5. Citroën sollte die Produktion (75.000 pro Jahr) schnell hochfahren. Denn der Pluriel ist luftiger als ein Micra, günstiger als ein Polo, geräumiger als ein 206 CC, charmanter als ein Fiesta und vielseitiger als alle zusammen. Glückwunsch, Citroën. Und: danke.

Produktion des Renault Avantage eingestellt

Weniger Glück mit seinen Neuwagen hat zur Zeit Renault. Wie auto.t-online.de und diverse weitere Medien meldeten, wurde die Produktion des Grossraum-Coupés Renault Avantage am Mittwoch (26.2.) wegen "des kommerziellen Misserfolgs des Modells" eingestellt. Sollten ursprünglich 80 Autos pro Tag hergestellt werden, waren es zuletzt nur 20, was nicht rentabel zu produzieren war. Damit bewahrheiteten sich die Voraussagen vieler Fachleute, die das Design als zu ausgefallen bzw. gewöhnungsbedürftig ansahen. Und alle, die in den Chor derer einstimmten, dass Renault damit und mit dem VelSatis die **Nachfolge von Citroën** antreten würden, werden jetzt sicher nachdenklich. Mal sehen, wie sich der VelSatis (derzeit werden nur 80 von 250 möglichen gefertigt) und der Megane verkaufen; dann wird man sehen, wie sich solche Design-Experimente auswirken werden.

Conservatoire

Wie der ACC meldet, soll gemäss Aussage von Charles herval, Leiter der Traditionsabteilung und des Conservatoire in Aulnay, das Conservatoire schon bald besuchbar sein. Allerdings nur für angemeldete Kleingruppen. Die allgemeine Öffentlichkeit wird sich mit dem neuen Showraum an der Champs Elysées begnügen müssen. Sollte seitens der Mitglieder des CTAC Interesse vorhanden sein, das Conservatoire mal zu besuchen, wäre ich gerne bereit die nötigen Abklärungen und Anfragen zu starten. Meldet Euch!

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name
Vorname Vorname Partner
Adresse PLZ / Ort
Geburstag 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

22-23-24 Août 2003

Euro Citroë 2003

Circuit du Mans Le plus grand rassemblement Citroëniste

Bourse d'échange • concours d'élégance • Dîner de gala
Record du nombre de véhicules • Animations musicales
Camping gratuit pour les participants (dont un spécial "famille")
Les 20 ans de la Visa Chrono • Musée spécial "Séries limitées"
Démonstration de 2CV Cross



Renseignements :
**Amicale des
Clubs Citroën**
BP 13
92201 Neuilly sur Seine Cedex
France

Retrouvez toutes les informations sur :

www.eurocitro.org

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 nur mit Quellenangabe