

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2008

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

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

Vizepräsident

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

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

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

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
G 079 569 04 72

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlín

Grünaustrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
hans.ettlin@switzerland.net

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
e.herzog@starnet.ch

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

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

Urs Steiner

Rothenring 23
6015 Reussbühl
P 041 268 81 15
urs.steiner@gvl.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

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



INHALT	1
RODAGEWALTER HOMBERGER	2
TREFFEN UND TERMINE	4
OTM IMPRESSIONEN HANS GEORG KOCH	5
INSERATE	6
2CV8 HANS GEORG KOCH	9
INSERATE	10
TREFFEN NORD, 27.4.2008 PATTY & HANS GEORG KOCH	12
INSERATE	14
INSERATE	16
INSERATE	18
INSERATE	20
MOTORDIAGNOSE	26
REPARATURKURS KAY GOERKE	28
FUNDSACHEN JÜRG DELLER	31
AUSBLICK HANS GEORG KOCH	32
IMPRESSUM	32

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

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

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

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

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Bereits sind wir schon mitten in unserer Oldtimer-Saison!! Die fast sommerlichen Temperaturen Ende April und Anfangs Mai haben Euch bestimmt mit dem Oldie schon mehrfach auf eine Ausfahrt gelockt. Ich persönlich wurde vom ungewöhnlich frühen idealen Wetter etwas überrascht, denn meine Traction ist leider noch nicht marschbereit und steht noch in ihrem Baumwoll-Pyjama in der Garage. Doch wird es bestimmt nächstens eine Gelegenheit geben, das bis jetzt Versäumte nachzuholen und zur ersten Runde im 2008 zu starten.



Ein wichtiger Frühlingsanlass für die Schweizer Oldtimerszene, der OTM in Fribourg, hat auch dieses Jahr wieder eine Vielzahl von CTAC Mitgliedern ange lockt. Anlässlich meines Besuches am Samstag, nach einem stärkenden Zwischenhalt in Albis Garage in Wangen, wurde ich bereits am OTM-Eingang von einer fröhlichen Gruppe bekannter Gesichter begrüsst. Leider blieb mir dann für den eigentlichen OTM nur noch wenig Zeit zur Verfügung, denn an diesem Nachmittag waren gleich zwei Versammlungstermine angesagt.

Als erstes nahm ich am Apéro und an der 17. Delegiertenversammlung unseres Dachverbandes FSVA teil. Dort waren nach dem Jahresbericht des neuen Präsidenten einige interessante Details zu vernehmen. So wurde bekannt, dass die Schweizerischen Strassenverkehrsämter einen Vorschlag zur Änderung des Veteranenstatus präsentiert hatten. Sie wollten zukünftig den Status erst ab 40 Jahren oder einem festen Datum in den 60iger Jahren gewähren. Auch wurde die Absicht des Kantons Bern erwähnt, der für Fahrzeuge mit über 20 Jahren einen 30%igen Zuschlag auf der Verkehrssteuer erheben wollte. Wie es nun aber scheint, sind alle diese Ideen vorerst vom Tisch und auch für 2009 sind keine Änderungen der derzeitigen Praxis vorgesehen. In diesen Angelegenheiten sind wir tatsächlich auf einen starken und einflussreichen Dachverband angewiesen, der sich wirkungsvoll für die Interessen aller Oldtimer Freunde einsetzt.

Anschliessend stand die Teilnahme an der 3. Generalversammlung des ACI Schweiz auf meinem Programm. Unser Mitglied Hans Peter Rubitschon, als ACI Schweiz Präsident, führte zügig durch die Traktandenliste. Zudem konnte er auch einige erwähnenswerte Informationen abgeben. Zurzeit sind dem ACI weltweit 37 Länder mit 55'000 Mitgliedern angeschlossen. Die Zusammenarbeit mit dem Hauptsitz der Marke in Paris ist recht positiv und die Erkenntnis über die Wichtigkeit der Citroën Oldtimer Szene wächst. Das Citroën Conservatoire bei Paris kann nun auch von Clubs nach Voranmeldung besucht werden. Für die inter-

nationalen Grossveranstaltungen, die von der ACI vorgeschlagen und von Citroën akzeptiert sind, richtet die Firma jeweils eine Gesamtunterstützung von Euro 80'000.- aus. Bereits ist, neben dem 14. ICCCR in Rom, für 2009 die Veranstaltung „75 Jahre Traktion“ in Arras in Nordfrankreich festgelegt worden. Für 2010 und 2011 sind noch keine Events fixiert, hingegen liegt bereits ein Vorschlag für ein 15. ICCCR in Yorkshire/England auf dem Tisch.

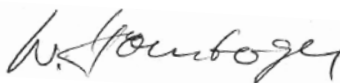
Am ersten CTAC Treffen Ende April konnte ich dann trotz meinem noch im Winterschlaf sich befindenden Fahrzeug teilnehmen. Unser Vizepräsident Ruedi Weber, begeisterter Cabrio-Fahrer, hat mir spontan seine 11er Limousine zur Verfügung gestellt. So konnte ich mit 90 anderen Teilnehmern vom tollen Treffen-Programm der Region Nord profitieren. Es war eine Pracht die präzise ausgerichtete Armada von gegen 40 Tractions und einigen Hinterrädlern und DS auf dem Cargo-Areal des Flughafens Kloten zu bewundern. Nach der interessanten Besichtigung der Werkstätten und Hangare der SR-Technics führte die anschließende Fahrt auf Nebenstrassen und über unzählige „Höger“ durch unbekannte Gegenden des Tössstals direkt (oder eben auch nicht!!) zum Mittagessen im Restaurant „Zum scharfen Schütz“. Ein äusserst gelungener Saison-Start mit grossartiger Beteiligung und einmalig schönem Wetter ist den Organisatoren der Region Nord gelungen! Für alle die nicht dabei sein konnten hat Hans Georg Koch in dieser Heftli-Ausgabe einen umfangreichen und detaillierten Bericht dieses Treffens verfasst.

Ich hoffe, dass auch Ende Juni, am CTAC-Treffen der Region Ost im Raume Zürichsee und Zürcher Oberland, wiederum viele Mitglieder mitmachen. Das entsprechende Programm mit der Einladung und dem Anmeldebogen habt Ihr bereits mit dem letzten Heftli bekommen.

Alle 2008 Treffen-Daten und Ausfahrten sind zusammengefasst und übersichtlich auf dem ebenfalls mit dem Heftli Nr.1 verschickten „Gelben Blatt“ aufgeführt. Vielen Dank dem engagierten Produzenten der Region Nord! Diese Auflistung hat bestimmt ihren Platz auf dem häuslichen Pinboard verdient! Besser wäre es allerdings noch, gleich alle Daten in der persönlichen Agenda einzutragen!

So freue ich mich nun auf weitere interessante Ausfahrten und Treffen während dieser Saison und hoffe, dass wir auch weiterhin unser Hobby mit Freuden und in so toller Kameradschaft geniessen können.

Euer Präsident
Walter Homberger



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 22. 6. 2008 Hecktriebler Picknick (siehe Anmeldung Heft 1/2008)
- 29. 6. 2008 Region Ost
- 2. 7. 2008 Mittwochabendfahrt Region Nord
- 12. 7. 2008 Grillabend Region Nord
- 23. 8. 2008 Region West
- 21. 9. 2008 Region Süd
- 25. 1. 2009 Generalversammlung GZI-Forschungszentrum Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (31.1., 28.2., 27.3., 24.4., 29.5., 26.6., 31.7., 28.8., 25.9., 30.10., 27.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (27.2., 30.4., 25.6., 27.8., 29.10.) Jahres Schlusshöck 6.12.08
- Zentralschweiz Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 15. - 18. 8. 2008 ICCCR Rom, Vallelunga (www.ICCCR2008.it)
- 29. - 31. 8. 2008 70 Jahre 15/6, Seclin
- 13.+14. 9. 2008 4. OMU (www.oldimermesse.ch)
- 26.10.2008 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse.ch)

- 10. - 12. 7. 2009 75 Jahre Traction Avant, Arras

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

Redaktionsschluss für Heft 3/2008:

21.6.2008

OTM IMPRESSIONEN

Am 29. März 2008 fand zum 33. Mal der Oldtimer und Teilemarkt statt. Dieses Jahr sogar mit einer Rekordbeteiligung von über 20'000 Besuchern an beiden Tagen. Andreas und ich waren am Samstag im Forum Fribourg und mit uns einige andere Clubmitglieder, die wir bei unserem Bummel durch die Ausstellung antrafen. Hier Guido Kammermann mit Hans-Ueli Oehrli.



Für die Tractionisten gab es einerseits den Stand von Christian Heussi, der recht gut besucht war. Ich durfte das offene unsynchronisierte 4-Gang Renngetriebe im normalen Gehäuse studieren, ein kleines Wunderwerk der Technik. Daneben erstaunte mich auch die Konstruktion der Doppel-Weber-Querstrom-Vergaser, bei denen der



eine jeweils durch eine Platte verschlossen war, so dass pro Doppelvergaser nur einer wirklich arbeitete. Trotzdem ist ein erheblicher Leistungsgewinn zu erwarten und zudem sieht das am Motor doch ziemlich imposant aus. (Peter Schlapfer, Hanspeter Rubitschon und Christian Heussi)

In der Ausstellung wo komplette Autos verkauft wurden, standen immerhin zwei Tractions. Ein weisser 11 Normale mit schwarzem Kunstlederinterieur, VW-Blinkern und Standheizung sowie einigen doch eher ungewohnten Abänderungen, wie das Radio mitten im Armaturenbrett. Dadurch musste der Scheibenwischer-

Gasthaus Post

Leuenplatz 3
61330 Willisau



Familie Herzog
freut sich auf Ihren Besuch



Wer Gemütlichkeit und gediegene Atmosphäre schätzt, liegt bei uns richtig.

Das Hotel Post bietet 20 Betten, davon 2 Familienzimmer.

Alle Zimmer mit TV, Etageendusche und WC.

Informieren Sie sich über unsere Pauschalangebote!

Alle Räumlichkeiten im Parterre sind rollstuhlgängig.



Gemessen sie ihr Fest oder Ihren Anlass in unseren stimmungsvollen Saal!



Komfortable Zimmer



Gemütliche Ambiance



Gernie holen wir Sie mit unseren Oldtimer ab



tor mit Gestänge in den Motorraum verpflanzt werden.

Einige Schritte weiter ein 11 Familiäre, schwarz und äusserlich mit kleinen Markeln. Dieses Fahrzeug habe ich aber nicht so genau angesehen.

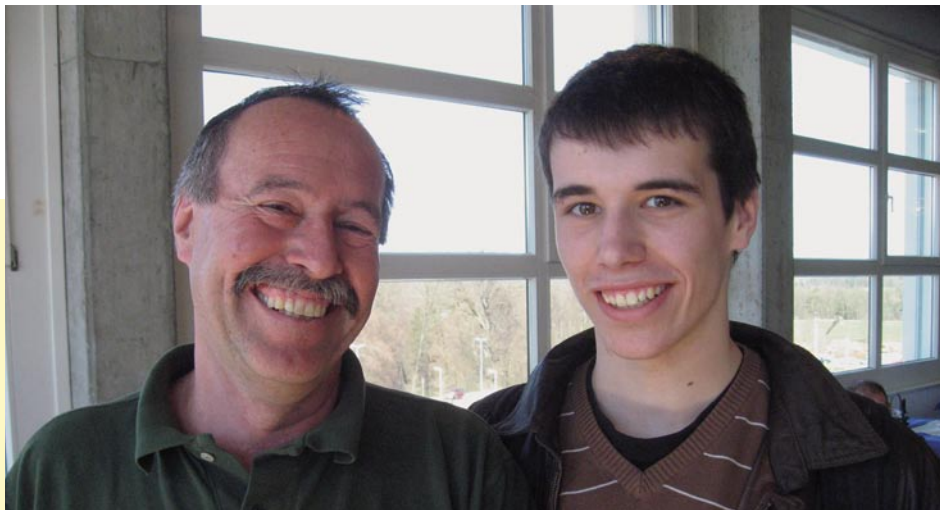
In der übernächsten Gasse kamen wir dann zum Verkaufstand von Walti Rey, der seine unglaubliche Emailleschildersammlung zum Kauf anbot. Hier führten wir eine längere Diskussion über die nötige Härte (oder Weichheit) der Gummis für die Motoraufhängung.



Mit aufkommendem Hungergefühl wanderten wir vor die Halle zum Bratwurststand und der heisse Tipp von Fritz Müller ermöglichte uns, die Warteschlange abzukürzen und uns im Zelt von der Bedienung unsere Würste direkt vom Grill zu besorgen. An der Sonne sassen wir auf einer Treppenstufe, bis auch Walter Homberger und Ruedi Jutz vorbeikamen und sich eine kleine CTAC Gruppe mit Alois Peter, Erich Michel und Hansruedi Oehli bildete, während wir Nussgipfel und Kaffee genossen.

Trudi Müller hat den Fund ihres Lebens gemacht, einen Champagnerkübel mit einigen silbernen Zierlöffeln und weiteren Raritäten, die ausgezeichnet zur Müllerschen Einrichtung passen sollen. (H.G. Koch, Trudi Müller, Ruedi Jutz, Fritz Müller, Andreas Koch, Hans-Peter Rubitschon)





Nachdem wir auch Men Andry mit seinem Sohn Dano angetroffen hatten tätigten wir noch unsere Einkäufe, einen genialen Nager zum Blechschneiden und ein Werkzeugset zum Bördeln der Enden der Bremsleitungen.



Jetzt mussten wir wieder zurück zum Michelin Lagerhaus an der Route Jo Siffert in Givisiez, wo wir unser Auto parkiert hatten. Die Friburger Verkehrsbetriebe setzten dazu einen alten Saurer Langschnauzenbus von 1953 ein, wie wir beim Mittagessen beobachtet hatten. Wir warteten darum bis dieser Bus zwischen den neuen Gelenkbussen auftauchte und genossen eine Oldtimerfahrt zum Park and Ride Parkplatz.



Der krönende Abschluss war dann das Bier und eine weitere Bratwurst vom Gasgrill in Albis Garage in Wangen an der Aare.

Hans Georg Koch 

Probefahrt mit dem stärksten 2CV der Welt

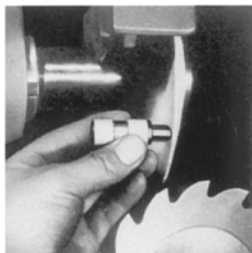
Andreas Leuenberger hat am letzten Mittwoch (7.5.08) den Besitzer des stärksten Döschwos der Welt, Hannes Flückiger, an unseren Clubhock mitgebracht. Diese beiden sind mit dieser Höllenmaschine vorgefahren, was gleich einen Auflauf der anwesenden Enthusiasten hervorrief.



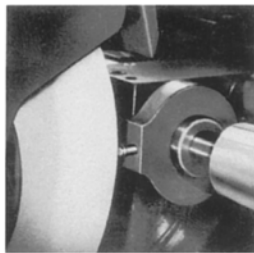
Nach dem Nachtessen durften wir die ausführliche Dokumentation der Konstruktion und Entstehung dieses weltweit einmaligen Fahrzeuges studieren. Hannes hat alles genauestens fotografiert und in einem Bundesordner präsentiert.

Wenn das Auto schon vor dem Gasthaus Post stand, liess ich es mir nicht nehmen, damit auch eine Probefahrt zu machen. Die knallrote Ente hat ihren seitlichen Aspekt vollständig erhalten, nur von hinten oder vorne erscheint sie voluminöser, es wurden etwa 20 cm in der Breite eingesetzt, was auch breitere Front- und Heckscheiben erforderte und das Faltdach ist ebenfalls eine Spezialanfertigung. Die Türen öffnen, wie gewöhnlich bei einem 2CV dann nimmt man aber in Schalensitzen mit Hosenträgergurten platz. Es gibt nur noch zwei Sitze im Fahrzeug und der Fahrer sitzt vor einem kleinen Rennsteuerrad.

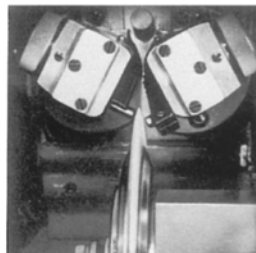
Der Start des Motors lässt schon böses erahnen, das dumpf grollende Blubbern des V8 im Leerlauf geht bei jedem Gasstoss in ein aggressives Fauchen über. Durch die Fussgängerzone von Willisau (Tempo 30) läuft die Maschine mit Standgas im ersten Gang des Dreigang-Automatik-Getriebes und erst gegen das Ortssende kann man auf 60 km beschleunigen. Noch ist die Betriebstemperatur



– Handabrachten



– Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



– Gewindeschleifen
– Zahnradschleifen

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

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

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

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



nicht erreicht, wir fahren nach Daiwil, Richtung Menznau. Bei der Spanplattenfabrik kehren wir um. Das Fahrzeug zeigt sich erstaunlich wendig, servounterstützte sehr direkte Lenkung. Es liegt aber wie ein Brett auf der Strasse, die Breitreifen hinten und vorne tun das ihre zur Strassenlage.

Mit erreichter Betriebstemperatur kann jetzt der 2CV auf der Geraden zurück nach Daiwil einmal voll ausgefahren werden. Gasfuss ganz nach unten, die 8 Zylinder beginnen zu brüllen und der Hinterradantrieb gibt dem Gefährten einen kräftigen Kick vorwärts, entfesselte 285 PS asu 5, 7 Liter Hubraum! Während das Auto mit sanften Lenkkorrekturen auf der Strasse gehalten werden muss, klettert der Tachometer über die 160 km Marke. Noch hatten wir uns gemütlich unterhalten, jetzt herrscht ohrenbetäubender Lärm, Türen und Faltdach flattern. Vor uns die 60er Tafel von Daiwil im Scheinwerferlicht, darum schnell auf die Servobremse und schön hängt man in den Gurten – Deceleration, das Gegenteil von Beschleunigung. Dieser 2CV ist auf einem verkürzten Chassis eines Buick Skylark aufgebaut, darum die

ungebändigte Power. Hannes Flückiger und ich rollen wieder friedlich durch die 30er Zone zum Gasthaus Post und stellen den so harmlos aussehenden Döschwo wieder vor dem Gasthaus Post ab. Die Parkplätze sind für diese Breite von Auto zwar etwas schmal, wir nehmen darum den äussersten rechts, hier ist genügend Platz zum Aussteigen.



Vielen Dank für dieses einmalige Erlebnis.

Hans Georg Koch



TREFFEN NORD, 27.4.2008

von Patty und Hans Georg Koch



Foto: Rosemarie Rüegegger

Die Region Nord wartet für das erste Treffen im Jahr 2008 mit (ausnahmsweise) wunderbarem Wetter und einem äusserst attraktiven Programm auf. Wir werden die SR Technics auf dem Flughafen Kloten besichtigen, die Organisatoren, Hanspeter Rubitschon, Wädi Schmid und Ruedi Jutz haben eine Führung für die Teilnehmer organisiert. Bereits um 09.00 Uhr trifft man sich auf dem Parkplatz des Frachthofes West, wo es genügend Parkplätze für die zahlreichen Teilnehmer hat. Es ist eine rekordverdächtige Veranstaltung, 83 Clubmitglieder und deren Angehörige haben sich angemeldet und auf dem Parkplatz stehen schliesslich 39 Fahrzeuge! Hanspeter führt genaue Kontrolle und zieht das Geld für die Verpflegung ein und Brigitte klebt jedem Teilnehmer ein Namensschild mit Clublogo! auf, wirklich hilfreich bei vielen neuen Gesichtern.

Ein Marsch quer durch Terminal 1 und 2 führt uns zur Cafébar „Helvetia“, wo



alle einen Kaffee und einen Gipfel erhalten. Noch während wir gemütlich miteinander Plaudern, erscheinen die Spezialisten der SR Technics und nehmen uns mit, zwei Stockwerke höher und durch die Sicherheitskontrolle auf die Zuschauerterrasse. Am hinteren Ende geht es die Treppe hinunter zum Bus, der uns Quer über das Flugfeld zum Betriebsgebäude der SR Technics bringt.

SR Technics



Nach einem herzlichen Willkommensgruss informiert uns eine Multimediashow über diese Firma und ihre Tätigkeitsgebiete. (Flugzeugwartung, Komponentenwartung, Antriebswartung und technische Ausbildung). SR Technics bietet ihren Kunden ein komplettservice für deren Flugzeuge.

Unsere Führungspersonen, Eugen Galliker, ehemaliges Clubmitglied und Chef der Truppe, Hans Rudolf Brunner, René Blaettler, Emil Maag und Etienne Hallauer übernehmen je etwa gleich grosse Gruppen zur Führung auf verschiedenen Pfaden durch das riesige Betriebsgelände. Ich bin mit der Gruppe von Herrn Maag unterwegs. Wir besuchen zuerst die Werkstatt in welcher die Fahrwerke überholt werden. Er erklärt uns die Entwicklung der Radbremsen von einer DC10-30 zu einer MD 11 wo mittels Kohlefaser-Verbund-Bremsscheiben pro Rad 139kg Gewicht eingespart werden konnte.



In der Werft II, die 1958-1960 gebaut wurde, können wir Arbeiten an einem Triebwerk eines Jumbolinos beobachten, ansonsten ist hier alles leer.

An einem Querschnitt durch einen Flügel eines Coronados erklärt uns Herr Maag wie die

"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



123ignition.nl





verschiedenen Klappen angebaut und angelenkt sind, wir können auch sehen wie dieser Flügel direkt mit Kerosen gefüllt wurde.

Nachher kamen wir zur neuesten und grössten Flugzeughalle für die Grossraumflugzeuge (B747) (gebaut 1970-76), Grundfläche 120 mal 120 m mit einem Dach, das am Boden zusammengebaut wurde und anschliessend mittels hydraulischer Pressen auf die vier mintgrünen Betonsäulen gehoben wurde, die sich in der Nähe der vier Ecken befinden.



In dieser Halle werden gegenwärtig zwei zugekaufte Airbus A340 Flugzeuge überholt und auf Swiss Standard umgerüstet. Sie sollen später auf dem erweiterten Streckennetz der Swiss (China) eingesetzt werden. Ein Flugzeug steht schon neu lackiert und aufgebockt da, das zweite, ist schon ziemlich farblos, eine ex Air Canada Maschine die gerade zerlegt wird. Das Fahrwerk steht zum Austausch bereit.



GILG Schreinerei

**Küchen • Schränke • Türen
Reparaturen • Granit • Glas**

Thomas Gilg

Info@gilg-schreinerei.ch
www.gilg-schreinerei.ch



Blumenastr. 1 + 3
Tel. 052 222 39 50
Fax 052 222 17 39
8400 Winterthur





Über das Vorfeld der Hangars kommen wir wieder zurück zur Werft II, dann zur Lackiererei, wo man das eingestellte Flugzeug vor lauter Gestellen kaum mehr



sieht. Herr Maag kann uns hier an den am Boden stehenden Triebwerkverkleidungen den Mechanismus der Schubumkehr dieser Triebwerke zeigen. Durch einen „Gitterrost“ auf der Seite wird die sonst nach hinten ausströmende Luft seitlich nach vorn umgelenkt und das Flugzeug kann damit nach der Landung für maximal 8 Sekunden bremsen um die Radbremsen zu entlasten.

Durch einen Gang kommen wir jetzt in die Halle wo die Triebwerkrevisionen durchgeführt werden. Unterwegs können wir noch eine aufgeschnittene Brennkammer mit doppelreih-



A vintage black car is parked on a cobblestone street in Paris. In the background, there are several women in red dresses and hats, and the Eiffel Tower is visible. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

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

**Top Mode
Top Beratung**

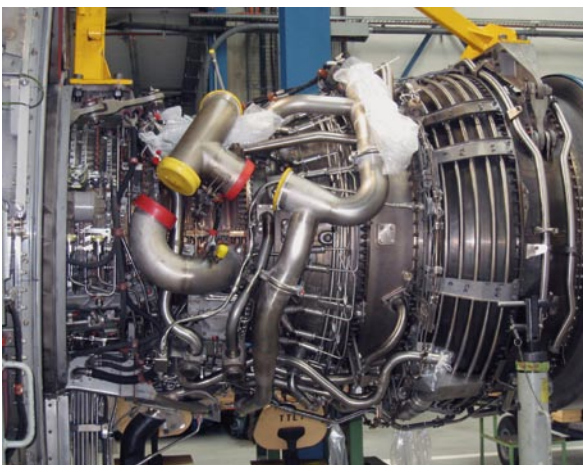
10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

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





iger Einspritzung (zur Verbesserung der NOx-Werte) betrachten. Diese wurde eigens auf Wunsch der Swissair entwickelt, um die Abgaswerte des Triebwerks den Umweltansprüchen anzupassen. Vorbei an Kisten mit neuen Triebwerkschaufeln (Preis pro Stück rund 35'000 Fr.) erreichen wir den Raum, wo die Triebwerke alle auf eigenen kleinen Montagestrassen an



der Decke hängen. Jedes ist angeschrieben mit der Besitzergesellschaft und dem genauen Typ des Triebwerks. Diese äusserst komplexen Motoren können in verschiedenen Stadien der Demontage oder des Zusammenbaus betrachtet werden. Wir erfahren viel über den Umgang mit der thermischen Ausdehnung und der notwendigen Kühlung der verschiedenen Teile des Triebwerks, damit die Toleranzen und die Leistungsab-

gabe eingehalten werden können. Vor allem begeistern mich hier die äusserst genau gearbeiteten komplizierten Teile wie Naben für Schaufelräder oder Kompressorstufen.

SR Technics hat sogar eine eigene Druckerei, denn von jeder Revision muss genau Buch geführt werden. Jeder Arbeitsschritt muss genau nachgewiesen wer-

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



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



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



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

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



**Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie**

Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70

den können. Die dabei anfallenden Dokumente füllen mehrere Bundesordner und werden alle intern gedruckt. Es wird philosophiert, dass bei einer zukünftigen archäologischen Ausgrabung einmal festgestellt würde, dass hier eine riesige Druckerei gestanden habe, sogar mit einer eigenen Airline.

Der weitere Rundgang führt uns in den so genannten Bogenhangar (Baujahr

1950), der heute unter Heimatschutz steht. Er heisst so, weil sich das Dach in einem schönen Bogen über die Halle schwingt. Von der Grösse her bietet er einer B-747 Platz. Es müssen aber für das Seitenleitwerk spezielle Türen bis zum Giebel geöffnet werden damit das Flugzeug einfahren kann.



In einer Ecke des Hangars befindet sich ein Taubenschlag mit Brieftauben, die von einem Mitarbeiter der SR Technics betreut werden. Die Tauben dürfen frei herumfliegen und ziehen dadurch die wilden Tauben auf dem Flugplatz an. Wenn diese in den Taubenschlag hineinkommen werden sie aussortiert und in einen neuen Lebensraum, weit entfernt vom Flugplatz gebracht. So können sie für den Flugverkehr nicht mehr gefährlich werden.

Unter dem Vordach haben wir verschiedene Nistkästen beobachtet. Diese hat man absichtlich platziert, damit die Singvögel darin nisten und nicht in der Halle ihre Nester bauen und ihren ätzenden Kot auf die Flugzeuge absetzen, denn diese haben aus gewichtsgründen nur eine äusserst dünne Farbschicht.

In einer anderen Ecke steht ein kleines rotes Flugzeug und wir erfahren, dass diese Comte AC 4 das älteste noch vorhandene Flugzeug der Swissair darstellt,

es gehörte schon bei der Gründung der Swissair (1931) zur Flotte und es ist das älteste konstant eingelöste Flugzeug der Welt. Gegenwärtig ist der Sternmotor in Revision. Die Mitarbeiter der SR-Technics





müssen sich bei jedem Managementwechsel wieder für dieses Flugzeug wehren, da es immer zuoberst auf der Sparliste steht und dann jeweils verkauft werden soll.

Durch das grosse Tor kommen wir wieder auf den Tarmac und dort steht eine bereits revdierte Airbus A-340-313, bei der nach Angaben unseres Führers noch die Innenausstattung fehlt, da die Sitze noch nicht geliefert wurden. Äusserlich sieht dieses neu lackierte Flugzeug bis auf die noch fehlenden Lufteinlassringe an den Triebwerken ziemlich komplett aus.

Auf der anderen Seite des Platzes stehen die Schalldämpfer für die Triebwerkstests, die hier durchgeführt werden. Je nach Flugzeugtyp sind die Anordnungen der Schalldämpfer verschieden, zwei, drei oder vier Rohre.



Der Bus kommt uns wieder abholen. Zwei Gruppen sind bereits hier, die anderen drei werden weiter aussen bei der Werft III eingesammelt und zusammen geht es wieder zurück zum Treppenhaus, das uns auf die Zuschauerterrasse bringt.



Mit einem Gruppenbild wird dieser einzigartige Besuch abgeschlossen. Wir laden unsere Führungspersonen für die Fahrt durchs Hinterland und zum Mitta-

gessen ein und marschieren wieder zum Frachthof West, wo unsere Autos parkiert sind.



Hanspeter Rubitschon verteilt die Routenbeschreibung, (2 A4 Seiten), liebevoll mit eigenen „Chinesen“ verziert, wie bei einer Rally. Über Berg und Tal finden wir bis nach Tänikon zwischen Guntershausen und Aadorf wo es im ehemaligen





Zisterzienserinnen-Kloster, das heute die Forschungsanstalt Agroscope beherbergt, das wohlverdiente Mittagessen gibt. Da wir etwas später dran sind als geplant, müssen wir die Bedienung unterstützen, was aber durch einige multitalentierte Mitglieder übernommen wird. Binnen weniger Minuten haben alle die Suppe auf dem Tisch und mit dem Salat klappt es ebenso.

Der Koch meint es gut mit uns. Nicht nur gesunde Portionen, nein auch die Rahmschnitzel sind sauber in Form des Tractions ausgeschnitten und gebraten. Bravo! Mit einer Apfelcreme zum Dessert geht der Nachmittag zu Ende. Vielen Dank an die Organisatoren, der Region Nord, die wieder ein sensationelles Programm auf die Beine gestellt haben, wir kommen gerne wieder einmal.



1969



Hallo, wer spricht denn da?
Autotelefone waren in ihrer Anfangsphase alles andere als handlich, dafür äusserst elegant und ein Luxus für ganz wenige.

Das sieht aber schick aus, mein liebes Fräulein. Telefonieren im Auto war damals schliesslich auch ein ausgesprochen Luxus. Bereits in den Fünfzigern sind erste Autos mit Telefonen ausgestattet worden. Doch bis in die Sechziger waren diese Geräte etwa so teuer wie die grossen Wagen, in die sie eingebaut wurden. Und wogen bis zu 40 Kilo-

gramm. Erst 1972 gelang es der Firma Ericsson, das Gewicht von Autotelefonen auf unter zehn Kilogramm zu reduzieren. Doch nach wie vor war der Apparat fest mit dem Auto verbunden. Eines der ersten portablen Geräte mit Tragegriff brachte Nokia 1982 auf den Markt. Dies war revolutionär – obwohl das «Mobiltelefon» immer noch so gross war wie ein Benzinkarner. JU

Wer erinnert sich noch an das «Natel A», das Telefonverbindungen über analogen Kurzwellenfunk ermöglichte. Die Schweiz war in drei Zonen eingeteilt (A, B und C), die auf dem Bedienfeld vorgewählt werden mussten. Wahl der Nummer mittels Wählscheibe. Für den mit Radoröhren bestückten Sender/Empfänger musste eine zweite Batterie ins Auto eingebaut werden.

Gefunden von Manuela Koch in der Zeitschrift Strom Dezember 2007.

MOTORDIAGNOSE

Motordiagnose durch Unterdruckmessung

Ich habe kürzlich in meiner kleinen Sammlung alter autotechnischer Dokumente eine Anleitung zur Motordiagnose durch Unterdruckmessung gefunden. Die Herkunft ist mir nicht bekannt, es dürfte sich um eine verbreitete Messpraxis der 50er und 60er Jahre aus England und den USA handeln. Vielleicht interessiert sich ja der eine oder andere technisch versierte Tractionist für diese Methode, die mit relativ wenig Aufwand auch unterwegs umsetzbar ist und schnell eine ungefähre Zustandsdiagnose eines Motors ermöglicht. Folgende Probleme können damit erkannt werden: richtige Leerlaufgemischeinstellung, Drosselklappenspiel, richtige Hauptdüse, undichte Ventile, hängen gebliebene Ventile, falsches Ventilspiel, schwache Ventildfedern, richtiger Zündzeitpunkt. Daneben kann auch ein undichter Ansaugtrakt, abgenutzte Kolbenringe, unregelmässige Zündung und ein verstopfter Auspuff eruiert werden. Nicht zuletzt dient das Gerät auch zur Prüfung des Ansaug- und Förderdruckes der Benzinpumpe.

Bei der Einstellung des Leerlaufgemisches habe ich selber immer wieder gute Resultate erzielen können. Aber auch die provisorische Einstellung des Zündzeitpunktes funktioniert recht gut. Allerdings, falls mehr als ein Fehler an einem Motor gleichzeitig auftritt, wird die Deutung der Anzeige wesentlich schwieriger.



Vakuum-Testgeräte gibt es immer noch im Auto-Zubehörhandel, s. Bild. Der Anschluss erfolgt bei allen Tractions am Benzin-Überlaufführchen am Ansaugkrümmer, das vorher auf guten Durchgang geprüft werden sollte. Der Anschluss am Vakuum-Zündverstellungsröhrchen am Vergaser (11er Motor) funktioniert hingegen naturgemäss nicht korrekt. Beim 15/Six muss nach und nach mit beiden Einstell-Schrauben eine Optimierung gefunden werden, nicht ganz so einfach, klappt aber auch gut wenn Ohr und Gefühl mitarbeiten. Hier muss man noch bedenken, dass die beiden Ansaugrohre im Vergaserfuss (Ausgleichskanal) miteinander verbunden sind.

Für die Benzinpumpentests benötigt man einen passenden Adapter, ein kurzes Röhrchen mit Verschraubung. Da sollte meiner Erfahrung nach der Förderdruck etwa 0.12 bis 0.15 kg/cm² und der max. Ansaug-Unterdruck etwa 25mm Hg sein. Vielleicht gibt es diesbezüglich genauere Daten??

Für die Umrechnung des Unterdrucks in andere Messgrössen als Inch Hg (Zoll Quecksilbersäule) für andere Messgeräteskalen gelten folgende Faktoren:

Wert x 25,4 = mm Hg / x 33.86 = mBar / x 0.035 = kg/cm²

Für genaue Messungen ist pro 100 m ü. Meer 1/3 Zoll abzuziehen, für Zürich (400m ü.M.) also z.B. 1 1/3 Zoll oder 0,03 kg/cm²

Ich verwende ein Messgerät aus den USA, das dank grosser Skala mit farbigen Segmenten recht praktisch ist. Model ATP-2097, Best. Nr. 30.120.0001, zum (stolzen) Preis von Fr. 83.-, bei Baumgartner AG, www.baumgartnerag.ch. Im Internet findet man jedoch dasselbe Gerät günstiger, die Importspesen können das aber u. U. wieder ausgleichen.

Ergänzungen, Kommentare, Fragen, Korrekturen zu diesem Beitrag bitte an: yule@hispeed.ch.

**4. Oldtimer & Youngtimer
Messe Uster**

OMU

13./14 September 2008

**Was? Teilemarkt, Autos+Motos,
Oldtimer-Ausstellung,
Wo? Landihalle Stadthalle**

A.53 Uster West

Samstag 09 – 18.00

Sonntag 09 – 17.00

Mit Oldtimer-Corso

OMU 2008 Meier Ruedi

Steinstrasse 21..8630 Rüti (ZH)

Tel / Fax 055 240 81 73

oldruedi@hispeed.ch

www.oldtimermesse.ch

REPARATURKURS

Bericht vom Traction-Reparaturkurs für Anfänger, April 2008

Donnerstag Nachmittag, der Blick zum Himmel zeigt dunkle Wolken über der Kurpfalz, aber zum Glück keinen Regen. Nicht gerade das Prachtwetter für eine Ausfahrt mit einem knapp 56 Jahre alten Auto, zumal im Schwarzwald sogar noch Schnee liegen soll... Aber nun gilt es: Morgen früh soll in Benken bei

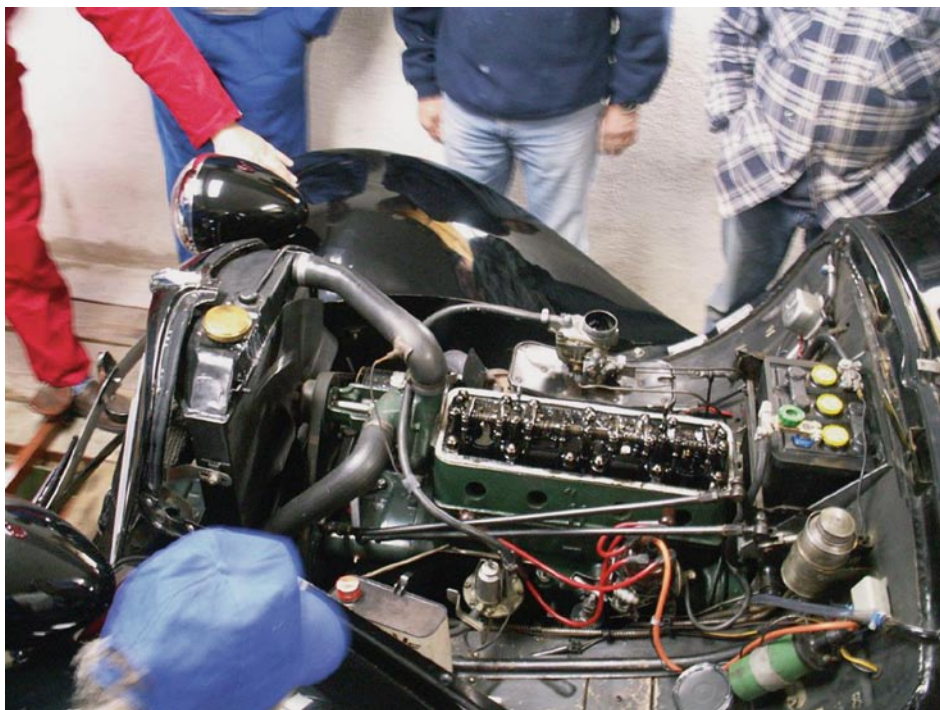


Schaffhausen der nächste Reparaturkurs für Anfänger beginnen, und zwischen Heidelberg und dem Ziel liegen gute 320 km. Und siehe da, knappe 5 Stunden später nach vielen Kurven im Schwarzwald und einem kleinen Stück auf der Autobahn rollen wir dann auch wohlbehalten wenn auch nicht gerade mit den wärmsten Füßen im Chellhof bei Agi und Daniel Eberli ein. Voller Bewunderung dürfen wir unser Quartier im klassischen Stil der 30-er Jahre beziehen. Welch wundervolle Idee, welche Liebe zum Detail ! Könnte man stillvoller wohnen ? Ich glaube es kaum.

Nach einem wärmendem Abendessen sitzen wir dann noch gemütlich mit Agi und Daniel bei einem Gläschen Rotwein zusammen und lernen uns kennen, bevor wir uns (mein Sohn Niklas, 18 Jahre und meine Wenigkeit) in unsere historischen Betten kuscheln. Nach erholsamen Schlaf und einem üppigen Frühstück geht's dann endlich richtig zur Sache.

9 wissbegierige Tractionisten aus der Schweiz und Deutschland hängen dann förmlich an Daniels Lippen, der es schafft einen kompletten Tag mit Theorie über unse-





re auch so geliebten Fahrzeuge so anschaulich und logisch zu füllen, dass es uns auch nicht eine Minute langweilig wird. Von den Prinzipien des Motors bis zu Feinheiten der Wartung und Einwinterung spannt er einen Bogen, der neben der Elektrik, der Benzinzufuhr, dem Getriebe, den Ventilen, der Zündung und Karosserie alle Fragen berührt, die man eigentlich immer schon mal stellen wollte, sie aber nie anzusprechen traute. Die gekonnte Mischung aus fundiertem Wissen und einem schier unendlichen Erfahrungsschatz in Kombination mit einer PC-gestützten Präsentation und vielen plastischen Anschauungsobjekten lassen die Zeit viel zu schnell vorübergehen. Nur unterbrochen von einem hervorragenden Mittagessen ist der Abend schnell erreicht. In gemütlicher Runde klingt auch dieser Tag im Wohnzimmer der Eberlis aus. Der Samstag steht



dann ganz im Lichte der praktischen Anwendung des soeben theoretisch Erlernten. Nacheinander werden alle anwesenden 11-er in der Garage unter die Lupe und sachkundigen Hände von Daniel und vielleicht etwas weniger sachkundigen Hände der Kursteilnehmer genommen. Wertvolle und individuelle Kommentare zu den Motoren, die Möglichkeit für jeden unter Aufsicht die Ventile einzustellen, die spannende Fehlersuche bei einem Wagen mit Leistungsverlust und natürlich die Beseitigung desselben (des Fehlers natürlich, nicht des Wagens..) lassen partout keine Langeweile aufkommen. Und immer wieder die vielen kleinen praktischen Tipps und Tricks, die das Schrauben so unendlich erleichtern können... Könnte man sie doch alle behalten und zum richtigen Zeitpunkt von der internen Festplatte wieder abrufen...Aber was sicher hängen bleibt ist die Logik, mit der Daniel viele Dinge erklären kann. So kann man sich die meisten Tatsachen doch wieder problemlos ins Gedächtnis rufen. Dass auch dieser Tag natürlich auch viel zu kurz war, bedarf wohl kaum einer Erwähnung...



Wie gerne würden wir Daniel mal eine ganze Woche über die Schulter sehen, aber der Sonntag war der (völlig problemlosen) Rückfahrt gewidmet, die uns über Tübingen wieder nach Schwetzingen führte, diesmal leider mit etwas mehr Regen und einem ganz dezenten Klingeln im Motorraum... (aber das gehört jetzt wirklich nicht hierher).

Was der Kurs bei mir persönlich bewirkt hat, ist dass ich die Scheu vor der Materie verloren habe, an einem historischen Fahrzeug mehr als nur Benzin, Öl und Wasser nachzufüllen. Ich werde sicher nicht mit einer kompletten Motorrevision nächste Woche beginnen, aber die „To do“ Liste wird irgendwie immer länger, und ich freue mich drauf diese nach und nach abzuarbeiten.

Abschließen möchte ich diesen Bericht mit einem Dank an die anderen Teilnehmer für die tolle Atmosphäre, die Hilfsbereitschaft und den Verzicht auf allzu viel Schwyzerdytsch. Und natürlich an unsere unermüdlichen Gastgeber Agi und Daniel Eberli.

Ein Kurs, der eigentlich zur Pflicht für jeden Tractionisten gemacht werden sollte.

Kay Goerke, Schwetzingen

FUNDSACHEN

Lieber Hans Georg,

Da ist mir doch gestern ganz unerwartet ein alter Original-Fahrzeugausweis von einem Männerriege-Kollegen geschenkt worden. Wäre ja nichts besonderes, wenn der Ausweis nicht schon so alt und das betreffende Auto nicht ein Citroën wäre. Schön finde ich unter anderem, dass speziell auf die „Innensteuerung“ hingewiesen wird und dass man, so man denn interessiert daran war, den Hubraum selber ausrechnen musste. Das Auto gehörte dem Vater meines Kollegen, es war sein erstes, das er nach vier Jahren verkaufte. Von da weg hatte er nie mehr ein eigenes Auto.

Liebe Grüsse

Jürg Deller

Verkehrsbescheinigung wird für das Jahr **1927** erneuert.
 Gebühr Fr. **1.00**
 den **27. Jan. 1927** 19
 Stempel und Unterschrift der Behörde:

Schwarz

Verkehrsbescheinigung wird für das Jahr **1928** erneuert.
 Gebühr Fr. **1.25**
 den **2. April 1928** 19
 Stempel und Unterschrift der Behörde:

Schwarz

Verkehrsbescheinigung wird für das Jahr **1929** erneuert.
 Gebühr Fr. **1.50**
 den **3.0. März 1929** 19
 Stempel und Unterschrift der Behörde:

Schwarz

Verkehrsbescheinigung wird für das Jahr **1930** erneuert.
 Gebühr Fr. **1.75**
 den **2.4. April 1930** 19
 Stempel und Unterschrift der Behörde:

Schwarz

Schweizerische Eidgenossenschaft.
 Kanton Zürich

Verkehrsbewilligung
 für
Motorwagen oder Motorfahrzeug.

Konkordat vom 7. April 1914.
 Art. 5.

Die Verkehrsbewilligung wird jeweilen für das laufende Kalenderjahr erteilt und ist jährlich zu erneuern. Sie wird auf einem einheitlichen, durch das eidgenössische Departement der Polizei festzusetzenden Formular ausgestellt und hat für das ganze Gebiet der Konkordatskantone Gültigkeit; Bewilligung und Wagen können jederzeit von der zuständigen kantonalen Behörde kontrolliert werden.

Diese Bewilligung ist mit der Veranmerkung des Motorwagens übertragbar; doch muss die Eintragung des Namens des Inhabers von der zuständigen Behörde des Wohnkantons des neuen Eigentümers bekräftigt werden.

Der Automobilhaber ist verpflichtet, jeden Wechsel im Besitze eines Automotils innerhalb einer Frist von 8 Tagen der zuständigen Behörde anzuzeigen.

Für die Erneuerung dieses Ausweises ist ein neues Foto der Person und die Schmelze bei der kantonalen Motorfahrzeugkontrolle zu deponieren.

Angaben über das Fahrzeug.

Art des Fahrzeuges: **Personen-Automobil**
 (Wagen, Dreirad u. s. w.)
 Firma des Herstellers: **Citroen, Paris**
 Herstellungsjahr: **1924 Typ B**
 Fahrgestell No. **48063** Motor No. **B 398 X**
 (Chassis)
 Anzahl der Zylinder: **4**
 Zylinder-Durchmesser: **68** mm Kolbenhub: **100** mm
 Motorstärke in P.S.: **10** St.-P.S.: **7.5**
 Gewicht des vollst. ausgerüsteten Wagens: **985** kg

Tragkraft { Personen: **4**
 Kilogramm: **-**

Aufbauten (Karosserie) { Form: **geschl. Limousine, Innensteuerung**
 Farbe: **rotbraun & schwarz**

(Für Motorräder:) ^{Mit} über Anhängenagen z. Verkehr zugelassen.
 Datum der Prüfung: **10. Novbr. 1926**
 Expertenbericht No. **41574**

Besitzer des Fahrzeuges.

Name und Vorname: **Keller, Hans**
 Beruf: **Sekundarlehrer**
 Wohnort: **Wallisellen**
 Geburtsdatum: **1891, August 14.**
 Heimort: **Marthalen, Kt. Zürich**

Kontrollschild No. **725 M**

Unterschrift des Besitzers: **Keller**
 Stempel und Unterschrift der Behörde:
 Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Zürich

Schwarz

Ertelung der Verkehrsbewilligung
 für das beschriebene Fahrzeug.

Gebühr Fr. **47.50 1/4 T**
 den **10. Nov. 1926** 19

Stempel und Unterschrift der Behörde:

Schwarz

B. R. Z. 0225. - VIII. 26. - 5990.

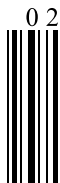
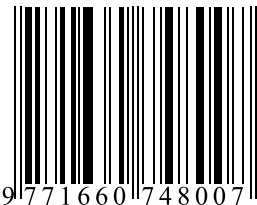
Die schönen Tage über Pflingsten haben dazu geführt, dass sogar die letzten Oldtimer wieder aus den hintersten Ecken der Scheunen geholt wurden, wo sie bisher eingemottet waren. Wo man sich aufhielt, immer wieder Kollegen, gleichgesinnte anderer Marken, die mit uns Freude am alten Blech zeigen.

Die Feriensaison naht mit Riesenschritten und damit bald auch unsere Fahrt nach Rom ans ICCCR und zurück. Wir freuen uns auf dieses Abenteuer. Jürg Deller hat in Vorschau auf die Ferien bereits ein Foto von einem Citroën Tuk-tuk aus Chiang Mai (Thailand) eingeschickt. Quasi globalisierter Citroën Enthusiasmus. Ob es sich dabei wirklich um einen Citroën handelt wird in Thailand nicht so ernst genommen.



IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

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

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

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

Stop!
*mais en
souplesse*



avec
**Brakeblok
Ducettier**

Freinage progressif
et silencieux

La garniture de frein de haute sécurité

The illustration shows a large, curved brake pad with a textured friction surface. To its right, a car is shown in motion, with a triangular warning sign above it containing a vertical bar, indicating a hazard or stop. The background is a light, textured grey.

