

# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB



SW

# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
 Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 250.  
 Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
 Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

## Organisationsplan 1979

CTAC Präsident Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 Zürich T. 01/ 553811	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reiswil T. 063/ 89346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.6a 8645 Jona T. 055/ 282858	Aktuar Edi Guggenheim Streulistr. 12 8032 Zürich T. 01/ 692264
--	---	--	--

Region 1 (TG,SH,SG,AR,AI,)	Region 2 (GL,GR,TI,SZ,ZG,ZH,AG,)	Region 3 (LU,BE,SO,BS,BL,OW,NW)
<b>Vorstand</b>	<b>Vorstand</b>	<b>Vorstand</b>
Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 Kreuzlingen T. 072/722696	Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/371729	Albert Schorta Löhrstr.2 4552 Derendingen T. 065/423283
Max Güttinger Dorfstr.20 8211 Opfertshofen T. 053/66152	Adrian Pretto Stegstr.3 8820 Wädenswil T. 01/7804017	Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reiswil T. 063/89346
Herbert Richli Hauptstr.132 8251 Unterschlatt T. 053/59123	Robert Rogenmoser Bielstr.4 8307 Tagelswangen T. 01/8365534	Urs Witmer Zinggstr.24 3007 Bern T. 031/450893

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

<b>Garage</b> Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T. 071/ 674542 G	<b>Garage</b> Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/ 371729 P 055/ 781709 G	<b>Garage</b> Max Caironi Hauptstrasse 5024 Küttigen T. 064 242050 G 312766
<b>Ersatzteillager</b> Hansrudolf Soller 9320 Frasnacht T. 071/ 465293 P	<b>Garage</b> Heinz Schütz Rigistr. 36 8712 Stäfa T. 052/327219 P	<b>Div.Ersatzteile</b> Werner Ampert Metzgergasse 21 3400 Burgdorf T. 034/ 224959

## Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 Zürich T. 01/ 553811	Armin Frick Püntstr.2 8810 Horgen T. 01/ 7257318 7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7255344	Edi Guggenheim Streulistr.12 8032 Zürich T. 01/ 692264
--	--	---	---

\*\*\*\*\*  
 Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 31.Oktober 1979

Werte Traction-Freunde,

Wir hoffen, dass Sie einen erholsamen Sommer hatten und die Ferienzeit manche schöne Traction-Fahrt möglich machte.... und natürlich ohne Getriebe-oder andere Schäden!!

Diesmal kann ich meine einleitenden Worte besonders kurz halten - es liegen ausser den üblichen Anliegen (siehe letzte Mitteilungsblätter!) keine besonderen Neuigkeiten vor.

Zürich, im September 1979

*Dieter Kessler*

PS: Der "Club Citroen Suisse 34-57" hat zur Zeit 142 Mitglieder -  
der CTAC : 141 !



Erinnerungen  
ans  
Sommertreffen  
in  
Schaffhausen  
und  
im  
Kesslerloch

Ack



## Sommer-Treffen in Schaffhausen

---

(Organisation:Herr & Frau M.Güttinger, die Red.)

Wären die Bäume am Morgen des 1. Juli 1979 nicht in vollem Blätterkleid dagestanden, hätte niemand vermutet, dass wir schon mitten im Sommer stehen. Umso erfreulicher aber war es zu sehen, dass trotz des regnerischen, kalten Wetters sich der Parkplatz Lindli am Rhein immer mehr und mehr füllte. Nach der üblichen Begrüssung und Fachsimpelei erklang punkt elf Uhr die Start sirene. Ein Konvoi von dreissig "tractions" schlängelte sich durch den schon regen Schaffhauserverkehr hinauf zum Munot, dem Wahrzeichen von Schaffhausen. Mancher Amateurfotograf am Wegrand liess es sich nicht nehmen dieses Schauspiel auf dem Bilde festzuhalten.

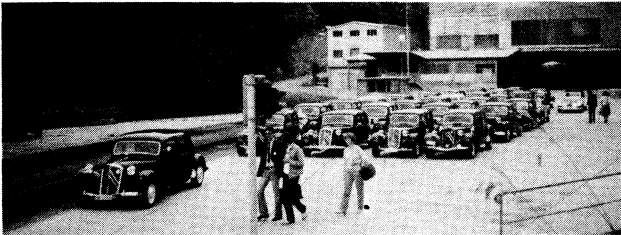
Nach einem kurzen Fussmarsch erreichten wir die imposante mittelalterliche Festung. Auf dem Dach des Munots genossen wir eine herrliche Rundschau. Die knurrenden Mägen schienen der Grund für die Weiterfahrt zu sein. Ueber Büsingen-Dörflingen erreichten wir Thayingen. Im Kesslerloch, einer historischen Lagerstätte der Höhlenbewohner liessen wir uns häuslich nieder. Auf einem riesigen Rost brieten wir die von zu Hause mitgebrachten Wildschweine. Nach einem vom Organisator dieses Treffens spendierten Kaffee verliess die illustre Schar den idyllischen Ort. Der Eine oder Andere war sicher froh ob dieses Aufbruchs, denn wer weiss ob vielleicht nicht doch noch der herrliche Bratduft einen verirrtten Höhlenbewohner aus seinem Versteck gelockt hätte.

Nach einer kurzen Fahrt in Opfertshofen angekommen, begaben wir uns in ein Restaurant, um bei einem gemütlichen Schwatz den Nachmittag ausklingen zu lassen. Während die Einen sich verabschiedeten und nach Hause fuhren, wurden die Andern ins Haus von einer ungenannt sein wollenden Persönlichkeit nach Schaffhausen eingeladen. Bei Wein, Weib und Gesang (vor allem bei Wein) rundeten wir den Sonntag ab.

Im Namen aller die dabei gewesen sind möchte ich an dieser Stelle dem Organisator dieses Treffens noch ein Kränzchen winden, der ausser einer tadellosen Organisation auch noch eine liebevolle Behandlung unserer Oelflecken durch saugfähigen Sand bot.

Der Berichterstatter

Hobi Guido



Ack

\*\*\*\*\*

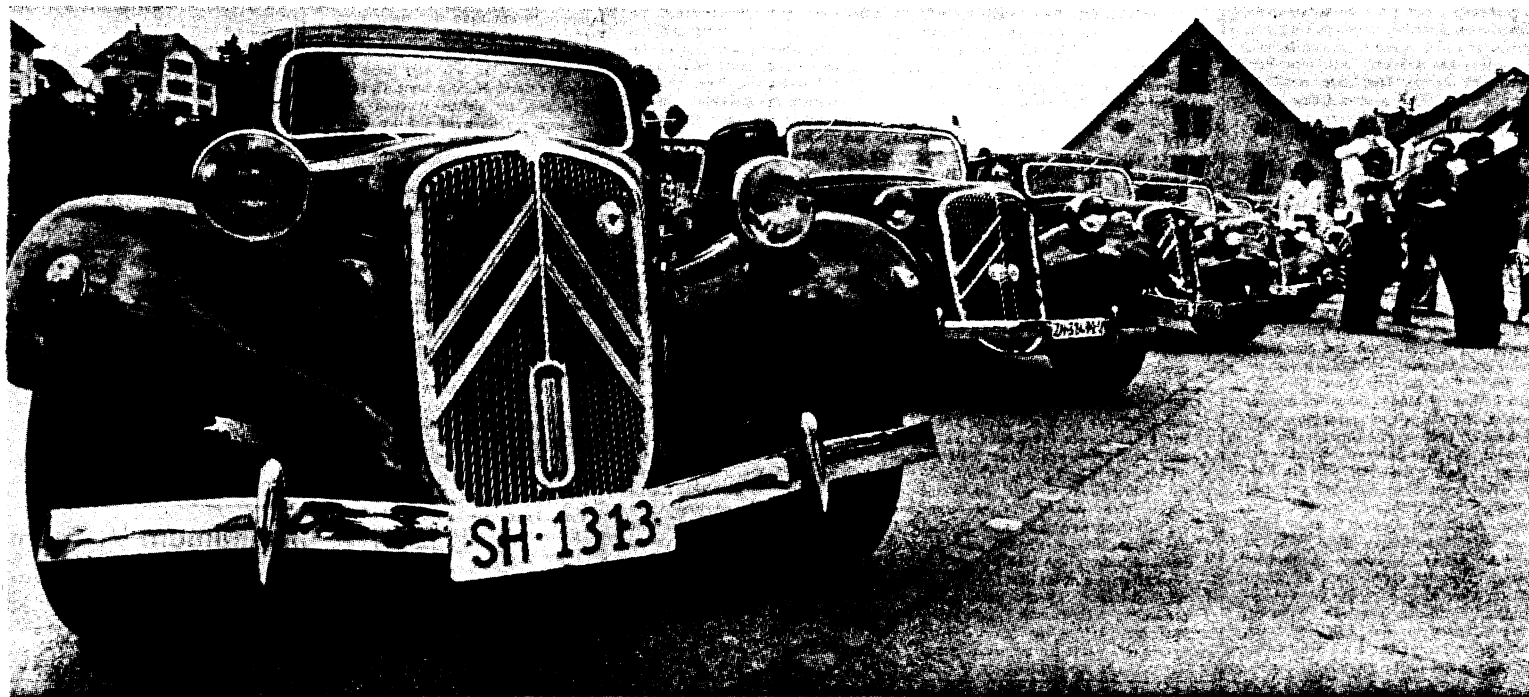
Das Sommertreffen im Spiegel der Presse:  
Aus: "Schaffhauser Nachrichten" vom 2.7.79.

\*\*\*\*\*

## Das Schaffhauser Wochenende in Bildern

### Alte «Zitronen» kamen ins Lindli

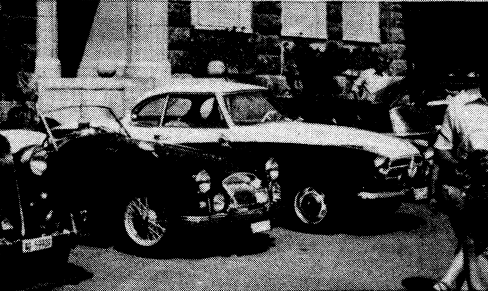
21 Modelle der legendären «Gangsterlimousinen» aus Frankreich trafen sich am gestrigen Morgen im Lindli, um dann eine sonntägliche Ausfahrt zu unternehmen. Die schnittigen Autos (Jahrgang zwischen 1934 und 1957) erreichen noch jetzt eine Geschwindigkeit bis zu 130 Stundenkilometern, mindestens der Typ 15 Six mit seinem 2900-Kubikzentimeter-Sechszylindermotor. Der organisierende «Avant Club» zählt heute rund 120 Mitglieder. An dem gestrigen regionalen Treffen — Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen — fanden sich immerhin fünf Wagen aus unserem Kanton zusammen. Aufnahme: G. Jorlano



## 5. FNA-Treffen in Alpnach am 2.9.1979

Das strahlende Herbstwetter lockte ein Dutzend Tractionisten zu diesem Treffen der Freunde Nostalgischer Autos. Deren Präsident war jedoch nicht allzu erbaut über diesen "Grossaufmarsch", stellt er sich doch vor, dass pro Marke und Modell höchstens zwei guterhaltene Exemplare "delegiert" werden. Jedoch war viel Interessantes zu bestaunen. So das Mini-Auto Rovin, ähnlich dem Rapid im Verkehrshaus in Luzern. Und als Gegensatz wuchtige Amerikaner mit sich überbietenden Heckflossen. Die in Wohnmobile umgewandelten Autobusveteranen waren ebenfalls gut vertreten. Ausser der grossen Festwirtschaft war sonst eigentlich nicht viel los. So pendelte man bereits am frühen Nachmittag wieder gemütlich heimwärts.

F. Gubler



Traction - Clubs  
und Signete .....

Ack

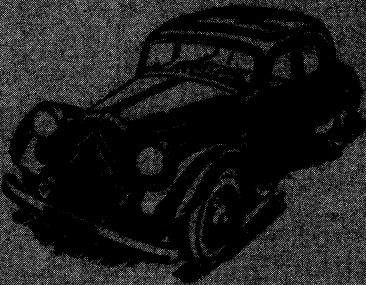
\*\*\*\*\*



Citroën Veteranen - Club Deutschland e.V.



TRACTION AVANT NEDERLAND



Svenska B11-Klubben

I N S E R A T E   U N D   K L E I N I N S E R A T E

**Vorbemerkung:**      Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden !

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt.(Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr.60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr.20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr.10.- erhoben werden.

Inserate und Kleininserate sind an unsere Club-Adresse zu senden.

\*\*\*\*\*

erhältlich : \*C L U B - K L E B E R   C T A C à Fr.1.50 + Versand  
beim CTAC , \*Verkehrshaus Mitteilung S 15 über Citroen 7S  
(solange Vorrat, à Fr.1.-inkl.Versand)  
\*T-Shirts mit Clubzeichen, versch.Grössen,Arten,(Ch.Schelbli)

\*\*\*\*\*

zu verkaufen zum Selbstkostenpreis :

Bestens gepflegter original Citroen 11 BL 1948, schwarz,  
Revisionsbelege für über Fr.7000.- vorhanden.Mit vielen  
Ersatzteilen,Büchern usw. Interessenten tel.ab 17.30 an  
E.Signer, Kohlplatz 631, 9410 Heiden, Tel. 071 913395

sowie : 1 Armeemotorrad Condor A580, zum restaurieren. Fast geschenkt.

Zu verkaufen:

Citroén verkaufsprospekte:

"7 & 11 Citroén a Traction avant", 24 s., 29 abb., alle modelle  
von 1935, text franz.

"Voitures de Tourisme Citroén", 20 s., 31 abb., alle modelle  
1935/36, text franz.

"Traction Avant Citroén", 12 s., 13 abb., alle modelle 1938/39.

Preis pro prospekt fr. 10.-. A. Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen,  
tel. 01/725 73 18 od. 725 10 16.

Umständehalber zu verkaufen:

Citroén Commercial 11 CV, Bj. ca. 1954, Preis ca. Fr. 10'000.-.

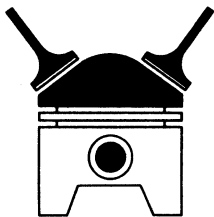
Anfr. an: Peter Vecchi, Tel. 01/55 14 54 (Abends).

Gesucht wird:

**Cabriolet Langenthal.** Offerten an: A. Frick, Püntstr. 2,

8810 Horgen, tel. 01/725 73 18 od. 725 10 16.

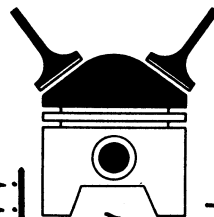




# ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER

RICHTERSWIL

Querstrasse 6  
8805 Richterswil  
Tel. 01 784 25 33



- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG  
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN  
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

NEU!!

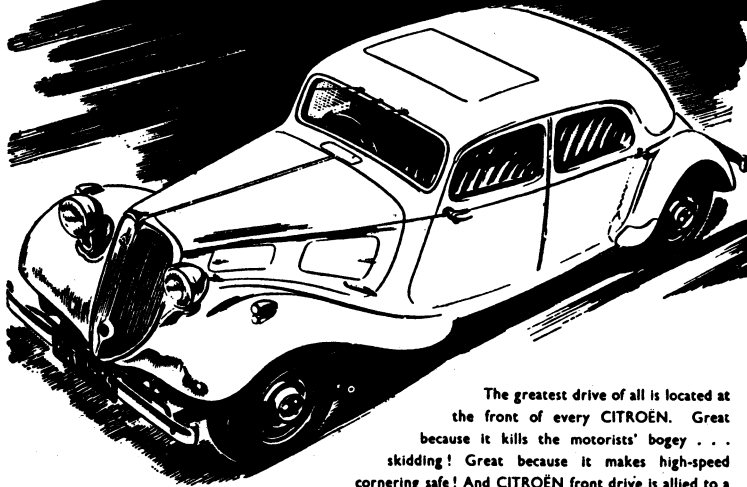
NEU!!

ca. 4000 div. Original-  
kolben für ganz alte,  
ältere Auto und Tröffe,  
auch Nasenkolben  
und versch. Lagerschalen,  
am Lager

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für Verbrennungsmotoren VSPV

# GREAT DRIVE ON ALL FRONTS



The greatest drive of all is located at the front of every CITROËN. Great because it kills the motorists' bogey . . . skidding! Great because it makes high-speed cornering safe! And CITROËN front drive is allied to a lively o.h.v. engine that saves you money . . . because the replaceable cylinder barrels eliminate rebores, reduce oil consumption and improve cooling. There is a one-piece welded steel body to provide the safest and strongest of all designs, with torsion bar springing and independent wheel suspension combining to give the most luxurious riding of our time. Experience it yourself by asking your dealer for a trial run.

★ In 1934 Citroën introduced INTEGRAL ALL-STEEL BODY AND CHASSIS. TORSION BAR SPRINGING. FRONT-WHEEL DRIVE. INDEPENDENT FRONT WHEEL SUSPENSION. REPLACEABLE CYLINDER BARRELS. FACIA-BOARD GEAR-CHANGE. FLOOR DESIGN FREE OF CONTROLS, FOOTWELLS AND TUNNELS.

#### Prices and Models

"Twelve" Saloon . . .	£230
Popular Saloon . . .	£190
Roadster . . .	£265
"Light Fifteen" Saloon . . .	£240
Popular Saloon . . .	£200
Roadster . . .	£275
"Big Fifteen" Saloon . . .	£270
7-seater Saloon . . .	£290

# CITROËN

CITROËN CARS • LTD • SLOUGH • BUCKS

# ROST

\*\*\*\*\*

Keiner spricht darüber. Keiner will es wahrhaben, dass auch sein Wagen rostet. Keiner gibt sein "Wundermittel" preis; - weil keiner sicher ist, ob es sich auch bewähren wird. Es gibt unzählige Methoden, um den Rost zu bekämpfen. Viele davon sind allein ein Gewinn für den Hersteller. Ich möchte das Tabu brechen und meine Methode, die ich als recht erfolgversprechend erachte, hier vorstellen. Die Diskussion ist eröffnet.

## So habe ich es gemacht...

von R. R. Traction

Inspiziert von meinem grossen Bruder, Dr. A. C. Traction, möchte ich mich heute auch einmal an die werthe Leserschaft wenden. Grosse Worte liegen mir nicht, im Gegensatz zu meinem Bruder, vielmehr bin ich ein Mann der Praxis. R. R. steht übrigens nicht etwa für "Rolls-Royce", mein ganzer Name lautet vielmehr Rest-Rep Traction.

Soviel zu meiner Person. Die Geschichte meines Wagens kann ich ebenfalls sehr kurz fassen, haben doch die meisten Leser in irgendeiner Form ähnliche Erfahrungen machen müssen. Zu meinem Citroën 11 BL kam ich durch ein Zeitungsinserat. Ich besichtigte das Fahrzeug - noch vorgeführt - in einer Scheune. Mechanisch fand ich alles in Ordnung, allein die Farbe fand ich abscheulich. Orange und Schwarz, mit einem Karré-Muster auf dem Kühlergrill. Ich schwor mir, so nicht herum zu fahren.

Und daran habe ich mich gehalten. Zwei Tage später hatte ich lauge gekauft, und wenig später war ich daran, die alte Farbe abzulaugen.- Ich sollte ja nicht, was ich damit begonnen hatte ...

Seither sind etwas über vier Jahre vergangen, und ich erkenne allmählich die erste Morgenröte. Unter der Farbe waren nämlich Türschwellen zu Vorschein gekommen, die mit Gips, Zeitungen und Polyester geflickt worden waren. "Wenn man neue Schwellen einsetzen muss," überlegte ich mir, "müssen die Teppiche raus, sonst verbrennen sie."

Kurz, das "Häuschen" wurde bis auf das nackte Blech gestrippt; Irgenwann wurde auch der Motor mit dem Getriebe noch ausgebaut.

Danach stellte sich die Frage, wie ich vorgehen sollte, um jeglichen Rostansatz zu verhindern. Ich war mir bewusst, dass es unzählige Methoden gab, aber da meine Kotflügel und Türen schon ziemlich stark angerostet waren, erachtete ich nicht alle als genügend. Schlussendlich entschloss ich mich dazu alle demontierbaren Teile zu sandstrahlen und zu verzinken. Dabei wurde jeglicher Rost entfernt, doch nahm ich in Kauf, dass es Löcher in die am stärksten verrosteten Teile gab. Diese Löcher wurden teils mit neuen Blechen, teils mit Zinn wieder verschlossen. Das Sandstrahlen allein kostete ca. 350.- Fr. Nun wurden die Teile grundiert und die inneren Seiten sowie alle Fälze gespritzt. Um zu verhindern, dass durch Steinschlag etc. bei den verhältnismässig dünnen Blechen Beulen entstehen können, verstärkte ich diese nun mit Polyester und Glasfasermatten. (Kosten ca. 100 Fr. für Material). Das Arbeiten mit Polyester und Glasfasermatten ist einfach und verlangt kein Technikerstudium. Der Arbeitsaufwand beträgt ca. 2½ Tage. Für Tips und Bezugsquellen stehe ich gerne zu Verfügung.

Die fertigen Teile werden jetzt dann montiert, und dann geht der Wagen zum Maler zwecks Endlackierung.

### Vor- und Nachteile dieses Verfahrens:

Durch das Sandstrahlen wird relativ viel Material mitgenommen. Dafür sind die Teile anschliessend absolut ohne Rost. Spritz-Verzinken ist eines der zuverlässigsten Rostschutzverfahren.

Durch das Verstärken mit Glasfasern und Polyester verspreche ich mir folgende Vorteile:

- Schutz von Farbe und Grundierung vor Steinschlag
- Stabilisierung vor allem der Kotflügel (kein Flattern)
- Schalldämpfende Wirkung, da Polyester und Blech verschiedene Resonanzfrequenzen haben.

Meiner Ansicht nach rechtfertigt dies den relativ hohen Arbeitsaufwand. Die 2½ Tage ver-  
stehen sich für die komplet demontierten Teile.

Wie zuverlässig diese Massnahmen sind, wird der praktische Betrieb und die Zeit zeigen.

Ihr R. R. Traction

D. Eberli, Noterenstrasse 14

8474 Dinhard

052 38 18 05

\*\*\*\*\*  
Garagen verzeichniss

Das in der sommerzeitung angekündigte verzeichniss wird mangels  
informationen\* zu einem späteren zeitpunkt erscheinen.

\*Ueberhaupt keine.

\*\*\*\*\*  
Literatur

Der "Club de la Traction Universelle" (Frankreich) beabsichtigt  
in seiner interessanten clubzeitung "Traction Avant" die wich-  
tigsten artikel in einem anhang ins deutsche zu übersetzen. Die  
zeitung erscheint viermal jährlich, gedruckt auf glanzpapier im  
format A 4. Der preis liegt noch nicht fest, dürfte aber so um  
die 7.- fr. liegen.pro ausgabe. Interessenten wenden sich bitte  
per postkarte an unser postfach.

\*\*\*\*\*  
NEU EINGETROFFEN :

POSTER " Les Tractions " ,

viele Modelle auf farbigem poster,  
format 68x49 cm, gestaltet vom  
"The Tractions Owners Club", GB.  
Mitgliederpreis:Fr.15.-inkl.Vers.,  
sonst Fr.12.-,Nichtmitglieder:  
Fr.18.-/15.-;Bezug beim CTAC,so-  
lange Vorrat !



# Alle sind untauglich

## Test Rostumwandler

Einige Hersteller nehmen den Mund recht voll, wenn sie die Wirkung ihrer Rostumwandler preisen: "Befreit von beliebig starkem Rost" - "Zuverlässige Wirkung" - "Macht aus Rost besten Haftgrund für Lacke". Bei 19 Rostumwandlern machten wir im Test die Probe aufs Exempel. Ergebnis: Alle erwiesen sich als unbrauchbar.

Des Autos grimmigster Feind ist der Rost. Wenn die ersten Rostpusteln aufgebrochen sind, ist es nur noch eine Frage der Zeit, wann das Werk der Zerstörung vollendet ist. Rost frisst unaufhörlich weiter. Wo er einmal angesetzt hat, kommt er von alleine nicht mehr zum Stillstand. Autobesitzer reagieren je nach Temperament unterschiedlich. Die einen resignieren und hoffen, dass sich das Uebel nicht allzu schnell ausbreiten möge, die anderen schreiten zur Tat und scheuen keine Kosten und Mühen, um den Feind zur Strecke zu bringen. An Kampfgefährten fehlt es ihnen nicht: Sogenannte Rostumwandler bieten in geradezu marktschreierischer Art ihre Dienste an. Wenn man den Werbeversprechungen auch nur annähernd glaubt, dann ist Rost kein Problem mehr. Der Umwandler wird mit einem Pinsel aufgetragen, und schon ist der Schaden behoben. Der Rost wird gestoppt, behauptet jedenfalls die Werbung, und verwandelt sich in eine schützende Schicht. Siegeszuversicht erfüllt den Autobesitzer. Nach vollbrachter Tat kann er wieder ruhig schlafen: Dem Rost hat er die Zähne gezogen, so glaubt er.

Doch böse ist sein Erwachen, wenn nach kurzer Zeit der frische Lack aufbricht und neuer Rost zutage tritt. Rostumwandler, das hat unser Test eindeutig ergeben, sind nicht in der Lage, das Weiterrosten zu verhindern. Alle 19 getesteten Mittel haben völlig versagt, so dass wir vom Kauf nur abraten können.

Bei dem Test haben wir uns strikt an die Anweisungen der Hersteller gehalten. Je drei verrostete und drei blanke Bleche wurden genau nach Gebrauchsanleitung mit den Umwandlern bearbeitet. Die blanken Bleche haben wir in die Prüfung einbezogen, weil in der praktischen Anwendung der Rostumwandler in der Regel auch mit blankem Metall in Berührung kommt. Nach der vorgeschriebenen Trockenzeit wurde ein handelsüblicher Autolack aufgetragen. Unter verschiedenen, künstlich erzeugten klimatischen Bedingungen sollte sich dann herausstellen, wie wirksam die rostschützende Behandlung war. Zum Vergleich wurden einige Bleche einige Lacke nicht mit einem Rostumwandler behandelt, sondern vor dem Lackieren nur mit Bleimennige beziehungsweise mit einer handelsüblichen Grundierung bestrichen. Ausserdem wurden zwei als Rostschutzmittel deklarierte Grundierungen, "Rostegal" und "Holts Zinc Plate" in den Test einbezogen.

Das Ergebnis der Prüfung war überraschend eindeutig: Bei allen mit Rostumwandler behandelten Blechen zeigten sich schon nach kurzer Zeit neue Rostschäden. Wesentlich besser war dagegen die Wirkung der Bleimennige und der zinkhaltigen Grundierung "Zinc Plate". Mit diesen Mitteln wurde der Verrostungsprozess deutlich aufgehalten.

Erheblich schlechter, aber noch deutlich besser als die Rostumwandler wirkte die handelsübliche Grundierung ohne Rostschutz. Ja selbst der reine Decklack zeigte günstigere Ergebnisse als ein Teil der Rostumwandler.

Besonders eindrucksvoll war das Prüfergebniss des "Rostschutzsystems Ferosan und Rostosam". Das Grundiermittel "Rostosam" zeigte in der Einzelanwendung eine nahezu zufriedenstellende Wirkung, in Verbindung mit dem rostumwandelnden Bestandteil "Ferosan" war die Wirkung jedoch "mangelhaft". Der Rostumwandler, der in der Einzelanwendung als "sehr mangelhaft" beurteilt wurde, zeigte also einen deutlich verschlechternden Einfluss.

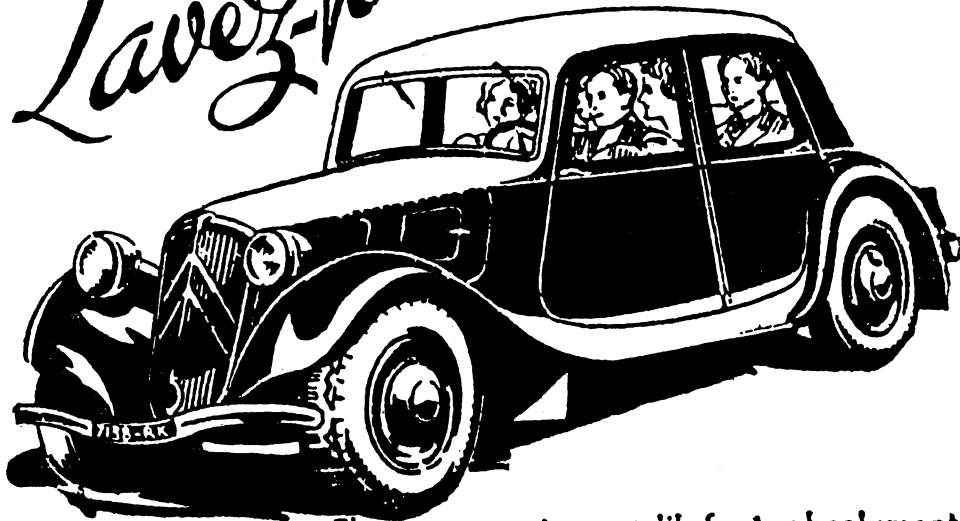
Wir müssen deswegen vor der Verwendung der von uns getesteten Rostumwandler nachdrücklich abraten. Sie verschwenden nicht nur Ihr Geld, sondern riskieren auch, dass die schützende Wirkung von Grund- oder Deckanstrich verringert wird. Genausogut wie einen dieser Rostumwandler könnten Sie ein Cola-Getränk auf den Rost pinseln. Die Wirkung dieses Getränks, auch das haben unsere Prüfer, sozusagen ausserhalb des offiziellen Prüfprogramms, getestet, unterschied sich nicht von der Wirkung der Rostumwandler.

Vernichtender kann ein Test kaum ausfallen. Dabei ist das Prinzip der Rostumwandler zumindest in der Theorie recht einleuchtend. Säuren, bei den meisten Mitteln handelt es sich um Phosphorsäure, bei einigen wenigen um Tannin, sollen den Rost in eine chemisch stabile Substanz verwandeln. Das lässt sich unter labormässigen Bedingungen auch erreichen. In der Praxis scheitert es zumeist an der ungenauen Dosierung. Denn wenn der Prozess gelingen soll, muss die Säure genau auf die Menge des Rostes abgestimmt sein. Trägt man zuwenig auf, bleibt Rost übrig, der weiterfrisst, trägt man zuviel auf, bleibt Säure übrig, die den nachfolgenden Anstrich zerstört. Die Hersteller sind sich dieses Problems durchaus bewusst und empfehlen, den überschüssigen Rostumwandler abzuwaschen. Doch Rost ist ein lockerer, sehr poröser Stoff, der wie ein Schwamm den Rostumwandler festhält. Mit Abwaschen ist hier wenig zu erreichen. Dazu kommt, dass die durch den Umwandlungsprozess gebildete Schicht sehr ungleichmässig ist und kein genügendes Haftvermögen besitzt. Selbst unter günstigen Bedingungen lässt sich der Rost mit einem solchen Mittel kaum unschädlich machen.

Es erscheint deswegen nur zu verständlich, dass in der DIN-Norm für Korrosionsschutz von Stahlbauten Rostumwandler abgelehnt werden. Eindeutig heisst es da: "Die Anwendung sogenannter Rostumwandler ... die chemisch die Korrosionsprodukte des Eisens in stabile Eisenverbindungen umwandeln sollen, ist für Stahlbauten nicht zulässig". (DIN 55 928 Teil 4 Seite 8). Begründet wird diese strikte Ablehnung damit, dass es in der Praxis nicht möglich sei, "ihre Wirkung so zu steuern, dass an jeder Stelle der Oberfläche einerseits alle Korrosionsprodukte nach Art und Menge vollständig umgewandelt werden, andererseits kein Anteil des Mittels zurückbleibt, das schädigend auf die Oberfläche, insbesondere auch in Spalten (z.B. bei Schraub- oder Nietverbindungen), oder auf die nachfolgende Beschichtung einwirkt". Darüber hinaus wird in der DIN-Vorschrift erklärt, dass Rostumwandler nicht in der Lage seien, sogenannte Eisensulfatnester unschädlich zu machen. Die Ansammlung von Eisensulfat vor allem in eisennahen Schichten des Rostes spielt bei der fortschreitenden Rostbildung aber eine wesentliche Rolle.

Es erscheint einigermaßen unverständlich, dass Hersteller noch immer versuchen, mit einem Produkt Geschäfte zu machen, dessen

*Lavez-vous* **ESSAYÉE**

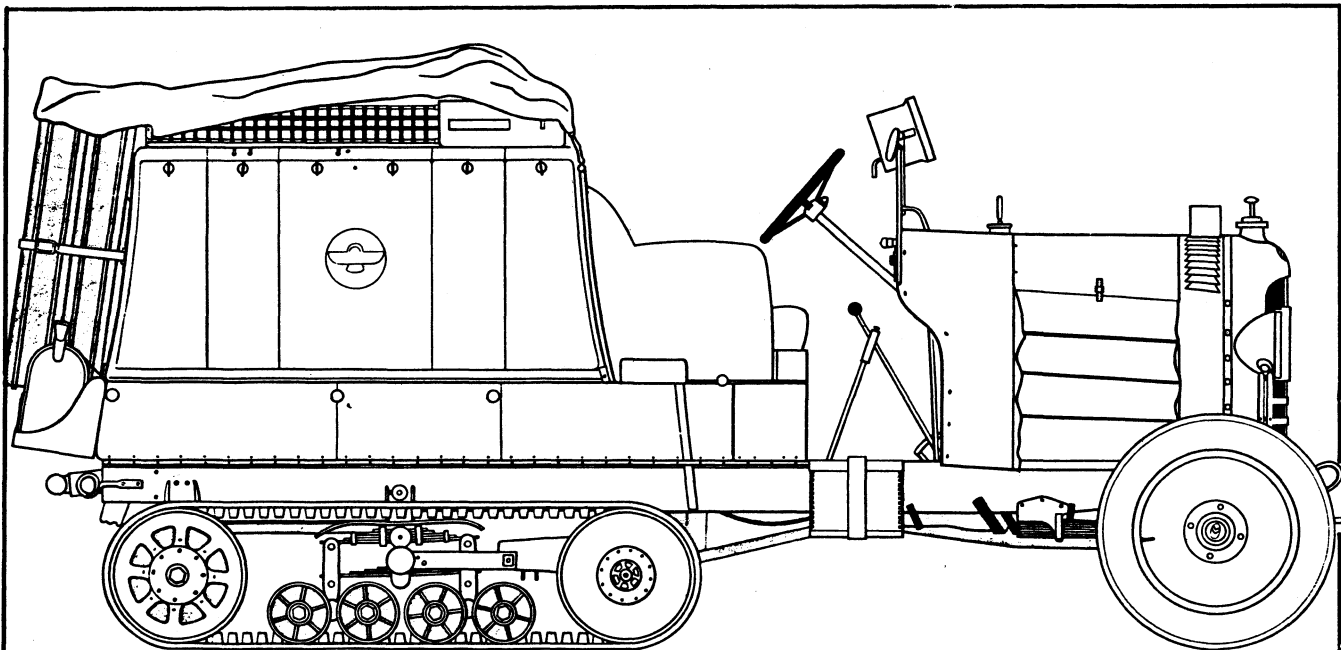


C'est une voiture qu'il faut absolument essayer et qu'il faut conduire.

Les voitures à traction avant sont très **rapides**, très **stables** et très **agréables**; leur tenue de route est remarquable. Avec une traction avant on réalise couramment, **sans danger** et **sans fatigue**, des moyennes de 75 à 80. L'adhérence au sol permet de maintenir cette haute moyenne par mauvais temps, sur route mouillée bombée et sinueuse.

la  
**11**  
légère  
1937

**CITROËNI**



*Citroën - Modell »Croisière Noire« B 2 1924*

Um die Strapazierfähigkeit serienmäßiger Citroën-Aggregate unter Beweis zu stellen, machte sich im Oktober 1924 ein Team von acht Spezialfahrzeugen auf die Reise, die durch teilweise noch unerforschte Gebiete in Afrika führen sollte. Die Expeditionswagen basierten auf dem bewährten Citroën Typ B 2, hatten jedoch Raupenkettchen, weil man glaubte, damit auf den Saharapisten besser voranzukommen. Die »Croisière Noire« (Fahrt durch den Schwarzen Erdteil) dauerte bis zum 25. Juni des folgenden Jahres und geriet in jeder Hinsicht zum Erfolg. Die mitfahrenden Wissenschaftler kamen voll

auf ihre Kosten, die Ingenieure hatten wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der Tropentauglichkeit ihrer Konstruktionen gewonnen, und last not least sorgte die ungewöhnliche Tournee für Schlagzeilen, die der Marke Citroën sicherlich gelegen kamen. Man hatte eine ähnliche Fahrt, nur in wesentlich geringerem Umfang, schon vor zwei Jahren unternommen und war jetzt überzeugt, noch größere Unternehmungen starten zu können: Im März 1931 startete eine neue Citroën-Expedition zur »Croisière Jaune«, einer abenteuerlichen Fahrt durch Asien.



Untauglichkeit allgemein erwiesen ist. Mit Versprechungen, die keines dieser Produkte zu halten vermag, wird dem arglosen Kunden das Geld aus der Tasche gezogen. Bei seinem liebsten Kind, dem Auto, wird der Verbraucher besonders schmerzlich feststellen, dass alle Mühe vergeblich war. Doch auch wer seinen verrosteten Gartenzaun besonders gründlich mit einem Rostumwandler sanieren wollte, wird angesichts der betrüblichen Folgen nicht nur das verlorene Geld, sondern vor allem auch die Arbeit und Mühe beklagen.

Fazit: Die Vorstellung, Rost durch einfaches Ueberpinseln unschädlich zu machen, ist leider nur ein schöner Traum. Nachhaltig lässt sich Rost nur dadurch bekämpfen, dass man ihn restlos entfernt.

Jeder Anstrich auf vorhandenem Rost ist problematisch und wird in der Regel die weitere Rostbildung allenfalls verlangsamen. Um erneuter Rostbildung vorzubeugen, wird auf das blanke Metall dann eine rostschützende Grundierung aufgetragen. Besonders billig und besonders wirkungsvoll ist Bleimennige. Daneben sind auch zinkhaltige Grundierer wie "Zinc Plate" empfehlenswert. Leider kann man sich bei Grundiermitteln, die oft auch unter der englischen Bezeichnung Primer angeboten werden, nicht auf die angegebene rostschützende Wirkung verlassen. Die von uns mitgeprüfte "Rostbindefarbe rostegal" von der Firma Schäfer war beispielsweise in ihrer Wirkung ebenso schlecht wie die Rostumwandler. Deswegen unser Rat: Verlassen Sie sich lieber nicht auf die Versprechungen, die auf der Packung stehen, sondern verwenden Sie die altbewährte Bleimennige oder einen zinkhaltigen Anstrich.

In manchen Fällen ist es nun aber leider nicht möglich, allen Rost zu entfernen: in Winkeln und Spalten und wenn das Blech womöglich schon zu dünn ist. Auch in solchen Fällen sollten Sie nicht zu einem Rostumwandler greifen. Die Gefahr, dass durch dieses Mittel der darauffolgende Anstrich zerstört wird, ist zu gross. Dagegen hat gerade Bleimennige auch auf vorhandenem Rost eine sehr gute rosthemmende Wirkung. Am besten eignet sich hierzu Bleimennige auf Leioel-Basis, weil sie die Fähigkeit hat, tief in den Rost einzudringen und dadurch die für die Rostbildung notwendige Sauerstoff- und Feuchtigkeitzufuhr zu behindern. Darüber hinaus bindet die Bleimennige das im Rost vorhandene Sulfat, wodurch die Korrosionsgeschwindigkeit erheblich gebremst wird.

Es ist keineswegs auszuschliessen, dass eines Tages brauchbare Rostumwandler entwickelt werden. Ob sie sich aber dann mit der recht wirksamen Bleimennige werden messen können, bleibt noch dahingestellt. Bei den von uns getesteten Rostumwandler war eine solche Entwicklung allerdings auch nicht ansatzweise zu erkennen. Deswegen unsere grundsätzliche Warnung: Hände weg von Rostumwandlern. Sie gehen sonst ein hohes und unnötiges Risiko ein.

Geprüfte Rostumwandler	Test-Qualitätsurteil
Bostik, Anti-Rost plus Rostumwandler und Grundierung.	sehr mangelhaft
Bostik, Anti-Rost Rostumwandler	sehr mangelhaft
Ferro-Bet, Rost-Stop/Rostvernichter	sehr mangelhaft
Ferro-Bet, Rost-Stop/Rostbeize	sehr mangelhaft
Ferrosan, Rostumwandler	sehr mangelhaft

## Geprüfte Rostumwandler

## Test-Qualitätsurteil

Jonfit, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Nigrin, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Noverox, Rostumsetzer	sehr mangelhaft
Presto-Stop, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Rostex A, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Sonax, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Sonax, Rostumwandler Ultra KS	sehr mangelhaft
Teroxyd, Rostumwandler	sehr mangelhaft
Texaco, Rost-Stop	sehr mangelhaft
Weyer, Rostvernichter Kurust	sehr mangelhaft
Wiederholt, Kaltentroster	sehr mangelhaft
Ferrosan + Rostosam, Rostschutzsystem 1)	mangelhaft
Rostsiegel 1 und 2, Rostumwandler 2)	mangelhaft
Rostex A + Rostex M, Rostschutz-Kombination	sehr mangelhaft

- 1) Laut Hersteller wird das gleiche Mittel jetzt unter der Bezeichnung "Rostosan" angeboten.
- 2) Laut Anbieter Produkt geändert.

Technische Prüfung

Das Verhalten der Rostumwandler wurde auf walzblanken und auf verrosteten Blechen getestet (Karosseriefeinbleche aus MRRSt 1405 in den Abmessungen 150 mm x 98 mm). Die verrosteten Bleche wurden folgendermassen hergestellt:

Nach dem Entfetten wurden sie zwei Tage einer Salzsprühnebelprüfung gemäss SS DIN 50 021 und anschliessend zwei Runden einer Schwitzwasser-Wechselklima-Prüfung mit schwefeldioxydhaltiger Atmosphäre gemäss DIN 50 018 SFW 0,2 S unterzogen. Anschliessend wurde gleichmässiger Flächenrost durch vierwöchiges Auslegen der Bleche im Freien erzeugt. Die anschliessend durch Entfernen der Rostschicht bestimmte Rostmenge betrug durchschnittlich 130 g/m<sup>2</sup>. Das Aufbringen der einzelnen Testfabrikate auf die verrosteten Bleche erfolgte jeweils nach der Bedienungsanleitung. Zuvor wurde der lose Rost entfernt. Da in der Praxis damit gerechnet werden muss, dass bei der Behandlung von Roststellen blankes Blech mit dem Rostumwandler in Berührung kommt, wurden auch die walzblanken Prüfbleche nach der Bedienungsanleitung wie die verrosteten Bleche behandelt.

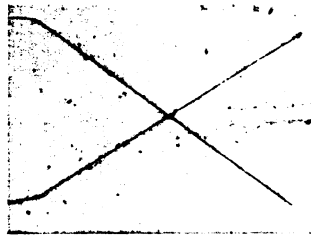
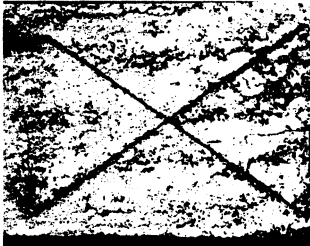
Nach der in der Bedienungsanleitung der einzelnen Produkte angegebenen Mindestablüft- bzw. -trockenzeit wurde im Spritzverfahren ein handelsüblicher Kunstharzlack für Automobile auf die Prüfbleche gebracht (ca. 50 bis 60 µm). Nach der Trocknungszeit wurde auf den Probeblechen (sowohl den verrosteten als auch den walzblanken) die Anstrichfläche künstlich verletzt, dazu ritzten die Prüfer ein ca. 1 mm breites diagonales Kreuz so ein, dass das Grundmaterial freilieg. Anschliessend wurden die Proben folgenden Klimzyklen ausgesetzt: 5 Runden gemäss DIN 50 017 SFW, 2 Tage gemäss SS DIN 50 021, 5 Runden gemäss DIN 50 018 SFW 0,2 S, 2 Tage gemäss SS DIN 50 021. Anschliessend sollten diese Prüfungen mehrmals wiederholt werden. Wegen des völligen Versagens der Prüflinge wurde die Prüfrunde nur

auf drei Zyklen SS DIN 50 021 erweitert.

Es wurden Vergleichsprüfungen mit Bleimennige V 40, mit einer Grundierung und einem Zinkschutzanstrich (Holts Zinc Plate) durchgeführt. Die Vergleichsanstriche erfolgten nach dem in der Lackiertechnik üblichen Verfahren.

Es zeigte sich, dass die Bleimennige und der Zinkschutzanstrich sowohl auf walzblanken als auch auf verrosteten Blechen gute Ergebnisse lieferten und auch die Ergebnisse des Grundierfüllers noch zufriedenstellend waren.

Getestet wurden 19 Rostumwandler. Im Oktober 1978 kauften wir von überregional angebotenen Produkten 10 Packungen jeder Marke.



Zwei Bleche nach dem Test: Beim linken wurde der Rost vor dem Lackieren mit einem Rostumwandler bearbeitet, beim rechten mit Bleimennige.

\*\*\*\*\*

NEU : Abziehaufschriften für Bremsölbehälter und Luftfilter:

Es sind noch einige Abziehaufschriften für Bremsölbehälter und Luftfilter beim CTAC erhältlich. Preis: Fr. 4.- Stück, inkl. Versand

**IMPORTANT**  
**LE BON FONCTIONNEMENT**  
DES FREINS  
**LOCKHEED**

N'EST ASSURÉ QUE PAR  
L'EMPLOI DU VÉRITABLE  
**LIQUIDE SPÉCIAL N° 5**

MADE IN  
FRANCE  
VOUS AUREZ DES  
**ENNUIS GRAVES**  
SI VOUS EMPLOYEZ  
TOUT AUTRE LIQUIDE

SECURITE



NORMAL

NIVEAU



DANGER

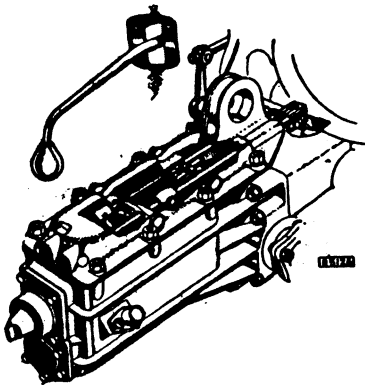
## Automobil Salon Genf 1939

## Citroën

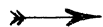
Im allgemeinen neigen Hersteller von Grossserienwagen, zu denen diese französische Firma zählt, eher zu konservativen Konstruktionen, weil Pionierarbeit im Autobau ein grosses Risiko in sich schliesst. Citroën hat sich vor nunmehr fünf Jahren kühn über solche Bedenken hinweggesetzt und eine Konstruktion lanciert, die in ihrer überzeugenden Einfachheit und Fortschrittlichkeit bis auf den heutigen Tag technisch zu den modernsten Wagen zählt.

Vollschwingachser mit Abfederung durch längsliegende Torsionsstäbe und Dämpfung durch hydraulische Teleskopstossdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Bremsen, selbsttragende Karosserie von einfachen, harmonischen Linien mit tiefer Schwerpunktlage, an die vorn der auf die Vorderräder arbeitende, kompakte Motorgetriebeblock angeschraubt ist, das sind kurz zusammengefasst die wichtigsten Merkmale der Citroën-Bauart.

An die Seite der bereits bekannten 4-Zylinder-Modelle "7" von 8,3/38 PS und "11" von 9,7/42 PS, die mit allen nur wünschbaren Karosserietypen zwischen 2 und 8 Plätzen lieferbar sind, ist nun als Clou des Citroënstandes ein 6-Zylinder-Modell "15" von 14,5 Steuer-PS getreten, das der Oeffentlichkeit am letzten Pariser Salon erstmals präsentiert wurde. Sein obengesteuerter Motor ist durch Anfügen von zwei weiteren Zylindern aus dem Antriebsaggregat des Typs "11" herausentwickelt worden und auch alle übrigen Teile lehnen sich weitgehend an die Ausführung der 4-Zylinder-Modelle an. Durch einige neu hinzugekommene Details wird diesem grössten Vertreter der Citroën-Familie jedoch ein wesentlich luxuriöseres Aussehen verliehen. Dazu gesellen sich die für Citroën charakteristische gute Strassenlage der ruhige und lautlose Lauf des für unsere Verhältnisse besonders geeigneten 6-Zylinder-Motors sowie das famose Beschleunigungsvermögen dieses Wagens. Als begrüssenswerte Neuerung sei dem durch Schwimmer betätigtem Oelstandmessgerät ein besonderes Kränzchen gewunden. Es macht die sonst übliche Kontrolle des Oelstandes im Motor vermittels Oelmesstab, wobei leicht Hände und Kleider beschmutzt werden, von nun an überflüssig.

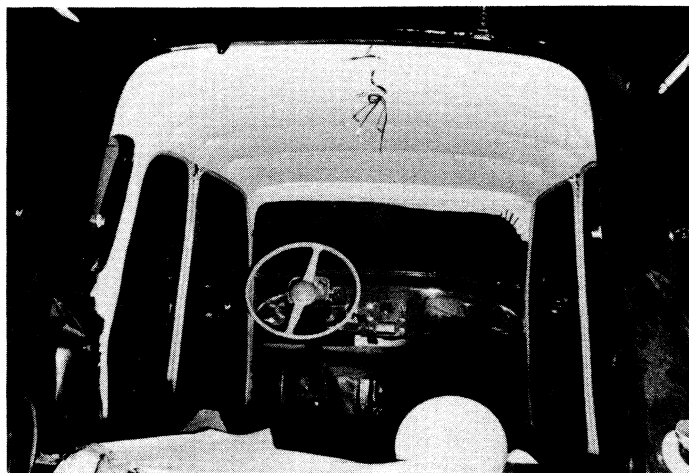
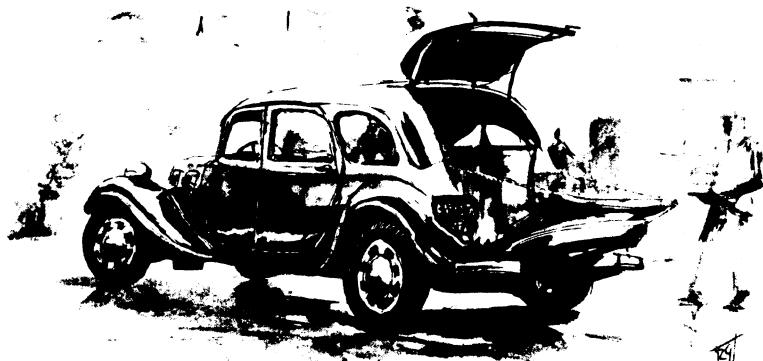


Die neue Verriegelung des Schaltgetriebes von Citroën wird beim Auskuppeln automatisch betätigt, so dass der Schalthebel mit geringerem Kraftaufwand zu bedienen ist.



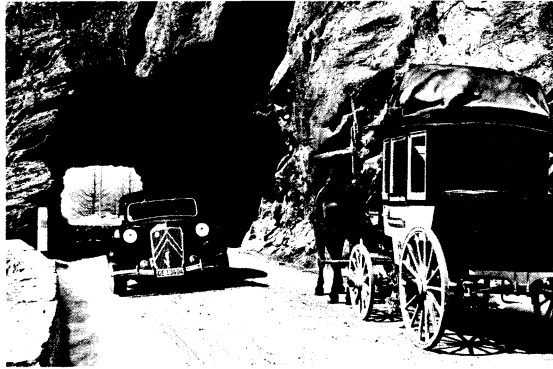
An seinem Lastwagenstand zeigt Citro n, der neuerdings auch den Bau der betriebswirtschaftlichen Dieselmotoren aufgenommen hat, ein 1500-kg-Chassis, ferner ein 9-PS-Diesel-Chassis von 600 kg Tragkraft, einen sauber karosierten 500-kg-Lieferwagen sowie ein sogenanntes Commerciale-Modell. Diese in Frankreich entwickelte Karosserieform kann sowohl als Lieferwagen wie auch als Tourenwagen benützt werden und ist speziell für Detailisten und Kleingewerbler geeignet, die gezwungenerweise einen Lieferwagen halten müssen und am Sonntag nicht auf die Freuden des Automobils verzichten möchten. Die Citro n-Commerciale besitzt als Lieferwagen 500 kg Tragkraft. Als Tourenwagen bietet sie Sitzplätze für 5 Personen.

---

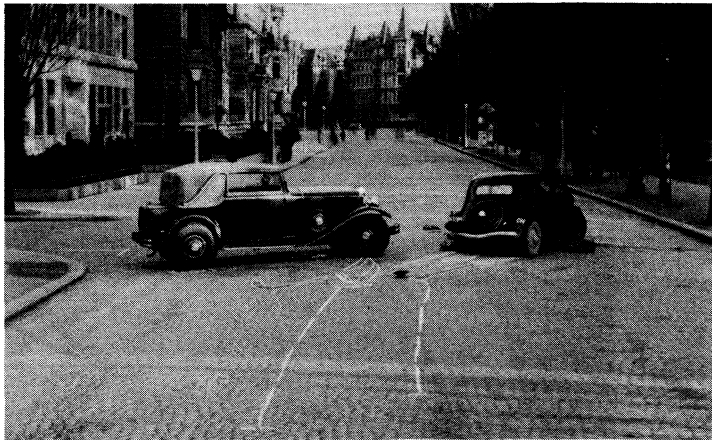


Restaurierung der Commerciale unseres Mitgliedes H.U.Oehrli, Feb.79

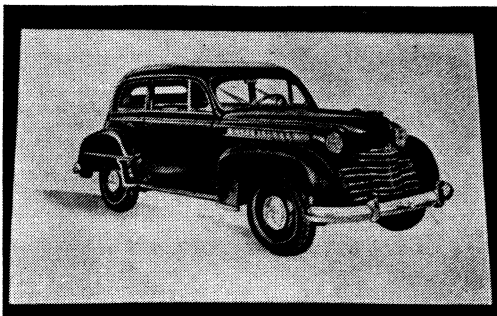
Am Simplonpass :  
Traction und Postkutschenromantik(bis 1954),aus Zeitschrift Schweiz.Verkehrszentrale,(mgt.H.U.Born).



Zürich :  
Verkehrsunfall, Mythenquai, Marsstr., 27.2.1937, Stapo,Erkennungsdienst  
af



\*\*\*\*\*  
**Kunst mit automobiler Hintergrund:**



**Von Rosen- zu Autogemälden**

Früher war der Maler Erhard Erbacher in Worb auf Rosenbilder spezialisiert, jetzt malt er auf Bestellung Autos, vor allem Liebhaber- und Erinnerungsstücke. Als Grundlage können Fotos dienen. Hier ein Opel Olympia (Format 26 x 116 cm); ein solches Gemälde kostet etwa 150 Franken.

# Mitgliederliste

=====

Stand 31.8.1979 (Die Daten über die Tractions werden erst nächstes Jahr wieder veröffentlicht)

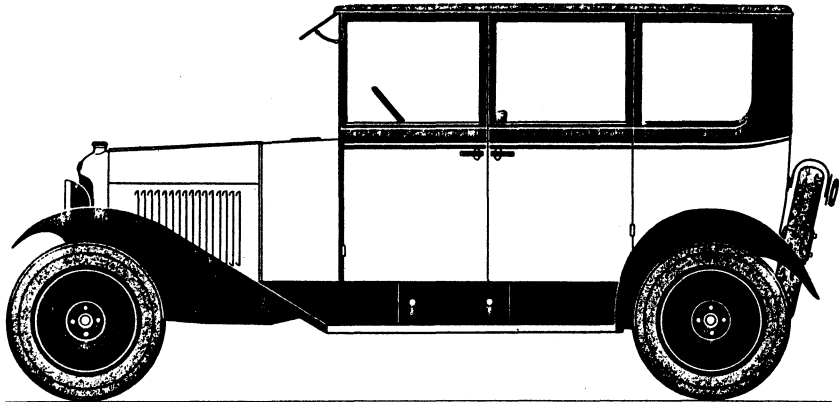
- Ackerknecht Dieter, Witikonstr. 337  
8053 Zürich
- Aegerter Alfred, Hubackerstr. 50  
8105 Regensdorf
- Altherr Ralph, Winterhalde 1432  
9113 Degersheim
- Amport Werner, Metzgergasse 21  
3400 Burgdorf
- Anliker Fritz, Friedhofweg 2  
8600 Dübendorf
- Arn Willy, Schönau 11  
3250 Lyss
- Bachmann E., Bergstr. 7  
8712 Stäfa
- Beier Heinz, Alte Schmiede  
3251 Wengi b. Büren
- Bill Werner, Kilchbergstr. 39  
8134 Adliswil
- Blesi Heinrich, Thon 34  
8762 Schwanden
- Böckli R., Glärnischstr. 22  
8805 Richterswil
- Bohny Peter, Bettingerstr. 261  
4125 Riehen
- Bollag Robert, St. Albanring 193  
4052 Basel
- Bollhalder Hans, Weilig Flams 52  
7310 Bad - Ragaz
- Bolli Otto, Bergstr. 25  
8902 Urdorf
- Born Hans - Ulrich, Brunnenstr. 1  
4912 Aarwangen
- Bräm Jürg, Scheuchzerstr. 58  
8006 Zürich
- Bruder August, Schaffhauserstr. 121  
8057 Zürich
- Brühlmann Stefanie, Pilatusweg 14  
4852 Rothrist
- Brunner Hans, Johannisbergstr. 60  
8645 Jona
- Bucher Theophil, Wydäckerring 69 b  
8047 Zürich
- Bumbacher Walter, Bergstr. 6 A  
8117 Fällanden
- Burckhardt Jean-Pierre, Bahnhofstr. 14  
8942 Oberrieden
- Büttler Peter, Nordringstr. 17  
4563 Gerlafingen
- Caironi Max, Hauptstrasse  
5024 Küttingen
- Citroen (Suisse) S.A., C. Fawer  
1211 Geneve 24, rue des Acacias
- Deller J., Püntgasse 6  
8304 Wallisellen
- Dornier J., Bergstr. 12  
8044 Zürich
- Duvoisin Max, Grubenstr. 11  
6014 Littau
- Eberli Daniel, Noterenstr. 14  
8474 Dinhard
- Eberli Martin  
6286 Altwis
- Etmüller Balz, Nestléstr. 20  
6330 Cham
- Fäh Otto, Eisenwaren  
8854 Siebnen
- Fehr Hans, Alte Landstr. 5  
8802 Kilchberg
- Flückiger Rudolf, Auto Center AG  
4912 Aarwangen
- Frei Beat, Näsplen  
8627 Grüningen
- Freiburghaus Thomas, Aareweg 24  
2557 Studen
- Frick Armin, Püntstr. 2  
8810 Horgen
- Gandin G., Garage  
5642 Mühlau
- Gasser K. & E., Heerenweg 1  
8200 Schaffhausen
- Gautschi Hanspeter, Egg 213  
5728 Gontenschwil
- Gautschi Kurt, Egg 204  
5728 Gontenschwil
- Gehrmann I., Dorfstr. 17  
8700 Küsnacht
- Geiger Fritz, Mühlestrasse  
8479 Gütighausen ZH
- Graf Bruno, Hofwiesenstr. 320  
8050 Zürich
- Graf - Lehnher K., Ringstr. 11 a  
9302 Kronbühl
- Gubler Christian, Sennhüttenstr. 14  
8903 Birmensdorf
- Gubler Flemming, Kirchstr. 18  
8810 Horgen
- Gubler Lennard, Erlenstr. 43  
8832 Wollerau
- Guggenheim Edi, Streulistr. 12  
8032 Zürich
- Günter John P., Mühlental 53  
8200 Schaffhausen
- Güttinger Max, Dorfstr. 20  
8211 Opfertshofen

- Haefliger Eugène, Sihlberg 28  
8002 Zürich
- Haessig Felix, Asylstr. 70  
8032 Zürich
- Hager Peter, Im Neuacher  
8706 Meilen
- Hagmann F.P., Mühlestr. 46 b  
2504 Biel - Mett
- Härri E., Alte Landstr. 188  
8800 Thalwil
- Hess Camille, Tegerfelderstr. 8  
5303 Würenlingen
- Heuberger Paul, Im Winkel 8  
8600 Dübendorf
- Heussi Christian, Federblick  
8865 Bilten
- Heussi Fritz, Meilenerstr. 476  
8132 Egg
- Hobi Guido, Huebstrasse  
9443 Widnau
- Hürlimann Kurt, Wihaldenstr. 22  
8340 Hinwil
- Hürlimann Peter, Churfürstenstr. 17  
9630 Wattwil
- Janczer Peter, Murwiesenstr. 31  
8057 Zürich
- Jetzler St. Peterhofstatt  
8001 Zürich, Schlüssengasse 20
- Jordi Ernst, Dorf  
3458 Dürrenroth
- Jost Fritz, Deitingenstr. 17  
4552 Derendingen
- Kaderli Beat, Jungfraustr. 67  
3800 Interlaken
- Kälin - Sport, Stadelhoferstr. 24  
8001 Zürich
- Käser Peter, Melchnaustr. 134  
4911 Oberstreckholz
- Kaufmann Franz, Thorenbergstr. 28  
6014 Littau
- Kettiger Peter, Säntisstr. 19  
8805 Richterswil
- Keusch Anton, Harriwilstr. 160  
4566 Oekingen
- Kneubühler U., Sandplatte 3  
8488 Turbenthal
- Koepfel Albert, Rickenstr. 14  
9014 St. Gallen
- Kohler Peter, Haselweg 2  
8200 Schaffhausen
- Kramer Roland, Langmattstr. 42  
4563 Gerlafingen
- Lätt Werner jun., Mühle  
4571 Mühledorf
- Leuenberger Friedrich, Talckerstr. 69a  
3604 Thun
- Liebmann James, Im Nüsatz  
8463 Benken ZH
- Mantel Hans, Restaurant Mühlehalden  
8155 Nassenwil ZH
- Marengi Bruno, Bruechstr. 59  
8706 Meilen
- Matthey de l'Endroit R., Thunstr. 2  
3005 Bern
- Maurer Erwin, Säntisstr. 15  
8580 Amriswil
- Meyer Wilhelm, Postweg 81  
4511 Hubersdorf
- Mischler Daniel, Weberstr. 1  
3007 Bern
- Müller Erich, Talackerweg 4  
8155 Oberhasli
- Müller Erich, Stationsstr. 1  
9014 St. Gallen
- Müller Peter  
8545 Rickenbach
- Müller Urs, Bellerivestr. 18  
8008 Zürich
- Müller Walter, Werdstr. 324  
4623 Neuendorf
- Müller Willy, Badachtal  
6244 Ebersecken
- Niedermann C., Villa Eden  
8640 Rapperswil
- Oehrli Hans - Ulrich, Aenderbergstr. 2  
3800 Matten b.J.
- Oesterle Dr. Marc, Spitalgasse 16  
3011 Bern
- Pizzotti Claude, Via al Lido 9  
6962 Viganello
- Pretto Adrian, Stegstr. 3  
8820 Wädenswil
- Rey Walter, General Wille Str. 193  
8706 Feldmeilen
- Richli Herbert, Hauptstr. 132  
8251 Unterschlatt
- Riva Rolando, Via Nosedo 11  
6900 Massagno TI
- Rogenmoser Robert, Büelstr. 4  
8307 Tagelswangen
- Ryf Hans, Jurastr. 11  
4705 Wangen a.d.Aare
- Schaeztle Marc, Nydegasse 15  
3011 Bern
- Schaufelberger Otto, Ettenhauserstr. 38  
8620 Wetzikon
- Schelbli Christian, Grenzstr. 7  
8580 Amriswil
- Schmid Ronald, Römerstr. West 54  
3296 Arch
- Schneider Hugo, Zentralstr. 20 a  
8604 Volketswil
- Schneider Walter, Am Ausserberg 71  
4125 Riehen
- Schorta Albert, Lohrstr. 2  
4552 Derendingen



- Schreiber Rolf, Einsiedlerstr. 42  
8810 Horgen
- Schütz Heinz, Birchstr. 21  
8307 Effretikon
- Signer Ernst, Kohlplatz 631  
9410 Heiden
- Sigrist Markus, Gutenbergstr. 4  
3011 Bern
- Soller Hansrudolf, Konstrasse  
9320 Frasnacht
- Sonderegger T., Karl - Völkerstr. 48  
9435 Heerbrugg
- Soppelsa Kuno, Alpstr. 9  
8280 Kreuzlingen
- Spielmann Toni, Weidliweg 61  
4511 Bahn
- Strausak Theo, Kreuzen 6  
4500 Solothurn
- Strehler Heinrich, 34, chide Caudray  
1012 Renens
- Sutter Kurt, Löwengrube 2  
6014 Littau
- Taschner Margrit, Triemlistr. 118  
8047 Zürich
- Thurnherr Gérard, Niggelerstr. 8  
3007 Bern
- Trefalt Hans Peter  
1813 St. Saphorin
- Vauthier Jean-Michel, Hammerstr. 59  
8032 Zürich
- Vecchi P., Inselhofstr. 3  
8008 Zürich
- Vogel Guido, Achenbergweg 2  
5313 Klingnau
- Wäger Josef, Gürtelstr. 57  
7000 Chur
- Walder Jürg, Städtchen 21  
8730 Uznach
- Weber Alex, Rest. Sonne  
8225 Siblingen
- Wegmann Gustav, Huebwiesenstr. 27  
8954 Geroldswil
- Wehrli R., Zollikerstr. 100  
8702 Zollikon
- Wellauer Koni, Basler Vers.  
8272 Ermatingen
- Wettstein Thomas, Am Bach, Gündisau  
8321 Madetswil
- Wiesmann Joerg, Färblistr. 2  
8752 Wafels
- Willimann Jakob, Schulhausweg 49  
4911 Reisiswil
- Witmer Urs, Zinggstr. 24  
3007 Bern
- Würgler Rudolf, Stadtbachstr. 42 a  
3012 Bern
- Wüstner Otto, Gerbergraben 8  
A 6850 Dornbirn
- Wyssen Christian, Meise  
3711 Ried
- Zbären Peter, Ch. Castelve 4  
1255 Veyrier

\*\*\*\*\*

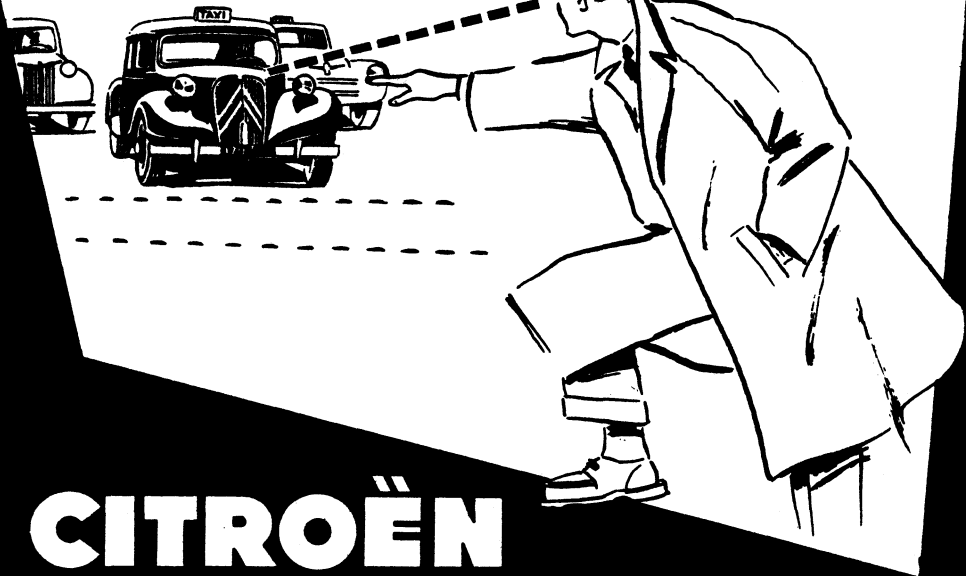


*Citroën. B 10 conduite intérieure "tout acier", 1925*

LE CLIENT DIFFICILE CHOISIT

UN TAXI

11D



CITROËN

*Sécurité d'abord!*

\*\*\*\*\*  
M I T G L I E D E R - W E R B U N G  
\*\*\*\*\*

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung gegeben bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN . TRACTION . AVANT . CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN . TRACTION . AVANT . CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN . TRACTION . AVANT . CLUB

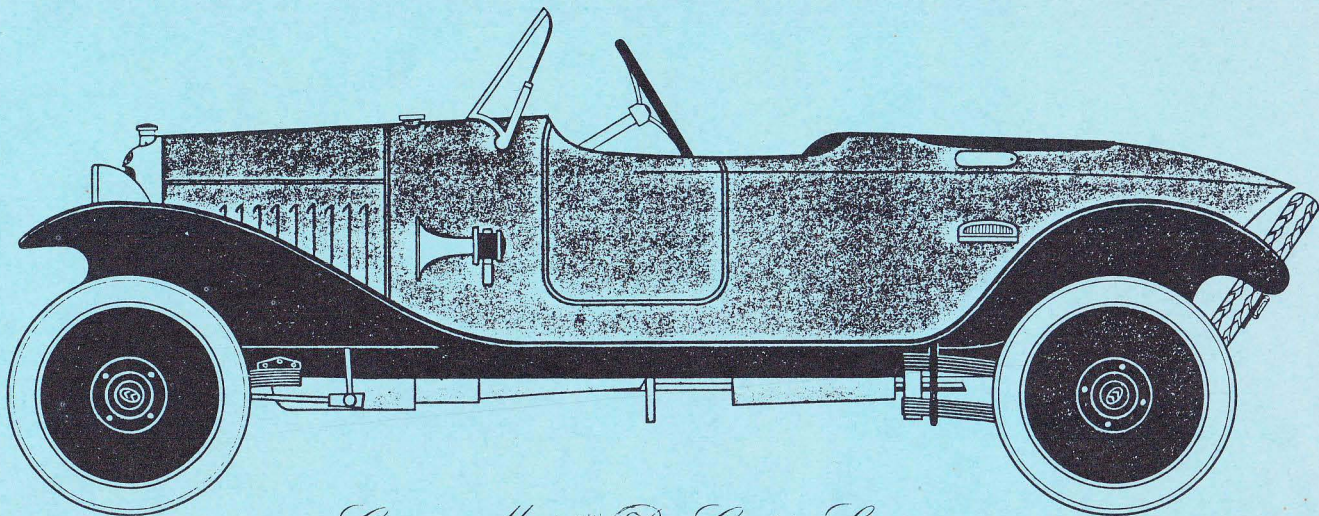
Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....





*Citroën - Modell B2 Caddy Sport 1922*

Der Erfolg der populären A- und B-Modelle veranlaßte Citroën, ab 1922 weitere Karosserie-Varianten anzubieten. So entstanden ein luxuriöses Landaulet, ein Stadt-Coupé, eine Normande (die wir heute als Pickup bezeichnen würden), eine Boulangère als Kleinlieferwagen und, im Jahre 1923, ein spezieller Taxiwagen mit zwei zusätzlichen Klappsitzen. Und dann gab es den Caddy Sport,

eine Variante des offenen Torpedo. Dieser Wagen hatte einen auf 22 PS gesteigerten Motor mit Doppelzündung, gut für immerhin 90 km/h! Das separate Cockpit im Heck mußten die Fondpassagiere über zwei Trittstufen in der Karosserieflanke besteigen. Typisches Merkmal des B2 – wie auch des A – waren übrigens die doppelten Vertellelliptik-Federn an der Hinterachse.