

◦ CITROËN ◦



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

3/2013

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 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@sunrise.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
mroth@emea.att.com

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
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

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 044 930 05 39
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlin

Bleikenmattstrasse 7
3122 Kehrsatz
P 031 961 37 53
hansettlin@bluewin.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Peter Weber

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

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Buswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@bluewin.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 544 21 15
um.steiner@buttisholz.net

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

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

Bankverbindung

Raiffeisenbank Gürbe

3665 Wattenwil
IBAN: CH51 8009 8000 0046 6168 3
BIC: RAIFCH22
BC: 80098

Rechnungsrevisoren: Fleming Gubler, Ernst Mühlheim, Wädi Schmid

Inhalt	1
Rodage Fritz Müller	2
Treffen und Termine	4
QR-CodesHans Georg Koch	5
Tour de Corse 2013Hans Georg Koch	6
Inserate	8
Inserate	10
Inserate	16
Inserate	20
Die Traction Avant, ein Glücksspiel Per Åhlström	21
Inserate	22
Inserate	26
Inserate	32
Treffen Süd vom 23. 6. 2013Franz Wermelinger	33
Schnell mit der Traction unterwegs Hans Peter Rubitschon	39
Ausblick	40
Impressum	40

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

Frick Traction Avant AG
Garage und Ersatzteile
Glernerstrasse 24
8805 Richterswil
Tel/Fax 044 784 58 58
Natel 076 379 11 22

c-motion Garage GmbH
Fahrzeuge und Ersatzteile,
Service und Reparaturen
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 36
www.c-motion.ch

Citroën Traction Avant Service
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
blaser.felix@gmail.com

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

Oldtimer Werkstatt
Service und kleine Reparaturen
Daniel Eberli, Im Chellhof 3
8463 Benken ZH
Tel 052 319 25 17
Natel 079 417 44 21
eberlid@swissonline.ch
www.oldtimer-taxi.ch



RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Im letzten Vorwort konnte ich die Leidensgeschichte mit dem Klopfen in meinem Motor nicht abschliessend beschreiben, da ich zum damaligen Zeitpunkt noch nicht wusste, was da in der Region Motor und Getriebe so hämmert. Den frisch eingebauten Motor wieder ausbauen war Fleissarbeit und es dauerte auch nicht lange, bis der Antriebsstrang wieder ausgebaut war. Während dieser Demontage kam mir in den Sinn, dass ich vor Jahren eine nicht originale Schraube zur Befestigung des Schwungrades montieren musste, da eine Schraube defekt war. War es vielleicht möglich, dass diese Schraube an der Versteifung des Kurbelwellenlagers streift? Bald war das Getriebe abgeflanscht und die Kupplungsscheibe entfernt. Aber was sehe ich denn da? Auf dem Kupplungsaggregat hat sich eine Feder etwa 20 Grad quergestellt. Konnte das die Ursache des Geräusches sein?

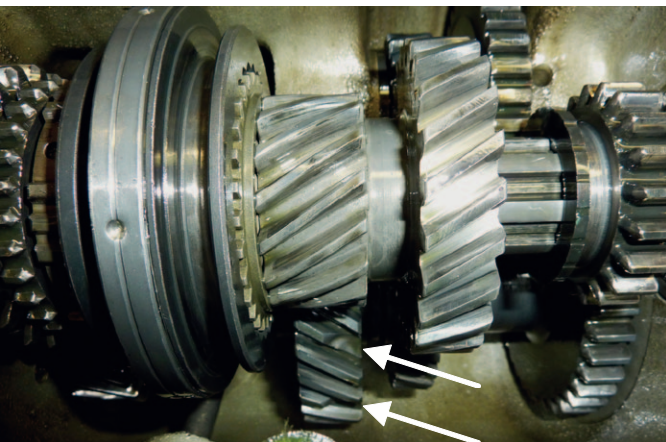
Das Nachmessen der Freiräume ergab jedoch, dass es fast unmöglich ist, dass diese Feder auch bei höherer Tourenzahl irgendwo anstossen könnte. Die Demontage ging also weiter, das Schwungrad wurde abgeschraubt. Auch hier waren keine entsprechenden Spuren zu sehen, die einen Krach erzeugt hätten. Nun war guter Rat gefragt. In die totalen Verunsicherung verfallen, kaufte ich ein neues Kupplungsaggregat. Nach der Montage des Schwungrades und dem Aufbau der Kupplung kam ich auf die Idee, nur den Motor mit dem Allernötigsten einzubauen und einen kurzen Probelauf zu machen. In einer halben Stunde konnte gestartet werden und – oh Wunder – der Motor schnurrte friedlich und ohne Nebengeräusche vor sich hin! Das war doch schon was! Sofort begutachteten wir das Getriebe, welches rein äusserlich aber nicht grosse Rückschlüsse zulässt. Immerhin fiel auf, dass die Hauptwelle seitlich etwa 0,5 mm Spiel aufwies. Ein Telefon mit Alois Peter, dem Getriebespezialisten aus Thierachern bestätigte, dass dieses Spiel unter 0,1 mm sein sollte. Am nächsten Tag wurde eine Fahrt nach Thierachern zu Alois geplant. Bereits nach einer kurzen Begutachtung des Wellenspiels war klar, dass an diesem Getriebe nicht mehr alles im Lot sein konnte. Die Fühlerlehre brachte es an den Tag: Die Welle war nicht mehr ganz gerade, was die Ursache für das nicht mehr spielfreie Doppellager sei. Nun kam aber der Hammer:

„Wenn Du (damit war ich gemeint) denkst, dass dies die Ursache für das metallische Hämmern sei, muss ich dich leider enttäuschen!“ Und das alles 3 Wochen vor der Korsika-Rundreise! Das Getriebe blieb bei Alois, er meinte, dass er es in einer Nachtschicht revidieren werde. Leider sei mit dem Wechsel des Doppellagers der komplette Ausbau des Getriebes notwendig. Auf der Heim-



fahrt ins Baselbiet überlegte ich mir die Alternativen für Korsika. War dies der richtige Zeitpunkt, um den relativ Unerfahrenen, weil neu restaurierten Lärge zu aktivieren? So langsam wurde die Zeit eng...

3 Tage später kam das erlösende Mail von Alois: Bei der grossen Zerlegung sei er auf den losen Synchronring des 2. Ganges gestossen, sowie auf 2 Ausbrüche beim mittleren Zahnrad der Pignon-Welle. Ob dies alles jedoch für die schrägen



Töne aus dem Motorraum verantwortlich sei, konnte Alois nicht bestätigen.

Am Wochenende wurde das Getriebe mit dem Motor verschraubt und unter der Mithilfe von Alois in den Wagen eingebaut. Der Probelauf war die Erlösung: Wunderbar rund lief der Motor und keine un schönen Geräusche waren zu hören! Die Einstellarbeiten waren bald bewerkstelligt und der Probefahrt stand nichts mehr im Wege. Was ich auf der ersten Fahrt nach der Re-

vision der Kupplung und des Getriebes erlebte, war schon toll: Der so samtige Ton des Motors und das weiche Schalten in allen Gängen des sehr leisen Getriebes war wie Musik in meinen Ohren!

Im nächsten Heft werde ich Euch im Teil 3 beschreiben, wie sich Motor und Getriebe auf der Inselrundfahrt bewährt haben. Soviel im Voraus: Die ersten Probleme gab es schon vor dem Gotthard-Tunnel!

Am Sonntag 23. Juni war der grosse Tag der Region Süd. Die Tractionisten-Familie war vom Vorstand in die Zentralschweiz nach Oberarth eingeladen. Leider zeigte sich das Wetter nicht von der günstigsten Seite. Der Scheibenwischermotor war wieder einmal gefordert. Bereits vor 9 Uhr war eine stattliche Anzahl von Tractions bei der Destilliererie Fassbind angekommen. Die gute Stimmung zeigte, dass die Tractionisten ein wetterfestes Völklein ist. Die Organisatoren konnten eine grosse Anzahl Teilnehmer begrüßen, sodass die Führung durch den Betrieb in 2 Gruppen erfolgen musste. Die Mitarbeiterin der Firma konnte mit den speziellen Geschichten rund um die Schnäpse und „Geiste“ uns in den Bann ziehen. In der anschliessenden Degustation konnten die verschiedenen Wässerchen verglichen werden, immer mit dem einen Auge auf den Alkohol-Pegel schiehend...

Das Mittagessen direkt am See war absolute Spitzenklasse: Das Essen wurde so rasch serviert, dass man miteinander essen konnte. Da stimmte wirklich alles: Die Qualität und Vielfalt der Gemüse, das zarte Fleisch und die freundliche Bedienung – das ist nicht mehr zu toppen!!! Bei den Organisatoren möchte ich mich herzlich bedanken für die Vorbereitungen zum Anlass. Wir haben viel Interessantes an diesem Sonntag-Morgen gehört und wiederum einen unvergesslichen Tag im Kreise der Tractionisten erlebt.

Liebe Grüsse aus dem Baselbiet und habet Sorg im Ränke

Fritz Müller



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

10. 8. 2013 Grillplausch Region Nord
18. 8. 2013 Region Ost, Einladung mit Programm beiliegend
oder im Internet --->
25. 8. 2013 Traction Arrière Treffen
29. 9. 2013 Region West
26. 1. 2014 Generalversammlung



Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

11. 8. 2013 Oldtimertreffen Aarberg, [www. oldtimer-aarberg.ch](http://www.oldtimer-aarberg.ch)
7. 9. 2013 GP Safenwil, www.oldtimergrandprix.ch
14. 9. 2013 No-Limit-Auktion, Oldtimergalerie Toffen
[www. Oldtimergalerie.ch](http://www.Oldtimergalerie.ch)
27. - 29. 9. 2013 Klausenrennen, www.klausenrennen.ch
27. 10. 2013 Oldtimermesse St. Gallen
www.oldtimermesse.ch

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



Redaktionsschluss für Heft 4/2013:

9. 8. 2013

QR-CODES

Seit einiger Zeit habt ihr sicher die verschiedenen schachbrettähnlichen quadratischen zweidimensionalen Strichcodes in unserem Clubheft bemerkt, die sogenannten QR-Codes. QR steht dabei für Quick Response, was so viel wie „unmittelbare Antwort“ bedeutet. Erfunden hat sie leider nicht Citroën sondern Toyota (1994) aber sie funktionieren auch für den Citroën Traction Avant Club! Als Beispiel stehen zwei solche QR-Codes auf der gegenüberliegenden Seite.

Wir verwenden diese QR-Codes um auf weitere Informationen zum Lesen und Studieren im Internet hinzuweisen oder z. B. um auf den Veranstaltungskalender auf unserer Homepage zuzugreifen. Der QR-Code erspart euch das Abtippen der Links aus dem Clubheft. Ein QR-Code kann maximal 4296 alphanumerische Zeichen (Buchstaben und Zahlen) enthalten. Meistens bleibt es aber bei 30-100. Die QR-Codes können mit der Kamera eines Smartphones gelesen werden, sofern eine (gratis) App zum Lesen von Barcodes auf dem Smartphone installiert ist (z. B. Scan). Das Smartphone zeigt dann die entsprechende Webseite, Text, Foto oder Video auf seinem Bildschirm, sofern es mit dem Internet verbunden ist. Andernfalls speichert es die Webadresse und kann das Resultat zeigen, wenn es wieder Verbindung mit einem WLAN hat. Bei einem QR-Code welcher Text oder eine elektronische Visitenkarte (vCard) enthält, geht es auch ohne WLAN.

Grafik: <http://de.wikipedia.org/wiki/QR-Code>



Für mich ist der kleine Bildschirm des Smartphones aufgrund meiner Alterssichtigkeit schlecht lesbar, darum habe ich eine andere App gewählt (iCody), welche die Information des gelesenen QR-Codes über WLAN an meinen Laptop oder PC überträgt und am grossen Bildschirm auf meinem Pult anzeigt. Das bringt mir wesentlich bessere Lesbarkeit und mehr Komfort. Ich kann jetzt wie gewohnt mit der Maus weiterblättern oder die Links weiterverfolgen.

Der grösste Nachteil der Decodierung QR-Codes besteht darin, dass meist eine WLAN-Verbindung vorhanden sein muss, um die Inhalte der QR-Codes umzusetzen. Man könnte darum einen Link auch durch eine sogenannte „Short URL“ (=Alias URL, =Kurzlink) ersetzen, damit man pro Link nur noch 20 bis 25 Charaktere (=Tastaturanschläge) eingeben müsste. Ich finde die Lösung mit den QR-Codes jedoch eleganter und resistent gegenüber Tippfehlern. Ich bin halt eine technische Spielernatur!

Die QR-Codes in unserem Clubheft sind mehrfach getestet und sollten nicht auf Webseiten mit „schädlicher“ Software verweisen. Wir haben bereits aus unseren ersten Versuchen gelernt.

Hans Georg Koch, 15.4.2013



TOUR DE CORSE 2013

Einmal rund um Korsika!



An der von Fritz Müller ausgeschrieben und organisierten Reise einmal rund um Korsika (im Uhrzeigersinn) nahmen 11 Teams mit anfänglich 11 Tractions teil. Leider blieb gleich zu Beginn das „Fröschli“ von Wädi und Änneli auf der Raststätte Bellinzona Süd mit Getriebeschaden stehen. Das Auto musste per Abschleppwagen nach Hause spediert werden. Der Spassfaktor des Toyota Ersatzwagens, den sie vom ACS erhielten, war deutlich kleiner. Die Traction von Aldo und Vreni wollte beim Start an ihrem Wohnort im Piemont nicht mehr richtig laufen, weil zwei Ventile offen stehen blieben und der Motor so nicht mehr vernünftig laufen konnte. Das einzige Fahrzeug, das ihnen noch zur Verfügung stand, war ein Quadbike. So hatten wir meistens zwei behelmte Clubkameraden in Lederkombis im Rückspiegel.

Die vorgesehene Fähre lag in der Werft, als wir aufs Hafengelände fuhren und es wurde an den Scharnieren des aufklappbaren Buges geschweisst. Vielleicht musste das sog. Antlantischloss repariert werden, das damals die Estonia zum Sinken brachte. So mussten wir auf einen Ersatz warten, der eine Stunde später bereit stand. Die „Corsica Victoria“ nahm uns dann über Nacht in einer gemütlichen Fahrt nach Bastia. Den Schlaf in den Kojen hatten wir uns redlich verdient.



Die vorgesehene Fähre lag in der Werft, als wir aufs Hafengelände fuhren und es wurde an den Scharnieren des aufklappbaren Buges geschweisst. Vielleicht musste das sog. Antlantischloss repariert werden, das damals die Estonia zum Sinken brachte. So mussten wir auf einen Ersatz warten, der eine Stunde später bereit stand. Die „Corsica Victoria“ nahm uns dann über Nacht in einer gemütlichen Fahrt nach Bastia. Den Schlaf in den Kojen hatten wir uns redlich verdient.



Tag 1, 1.6.2013

Am Morgen blickten wir aus dem Kajütenfenster schon auf die „Illa de Beauté“, wie sich Korsika auch nennt. Nach dem Ausladen der Autos in Bastia machten wir uns auf den Weg Richtung nördlichstem Punkt der Insel. Dabei überholten wir einen anderen Oldtimerclub, welcher mit Autos verschiedenster Marken auf der gleichen Route unterwegs war. In Macinaggio beobachteten wir, dass sich verschiedene Rallyeteams auf dem Parkplatz einen Serviceposten eingerichtet hatten. Was sollte das bedeuten?

Am Morgen blickten wir aus dem Kajütenfenster schon auf die „Illa de Beauté“, wie sich Korsika auch nennt. Nach dem Ausladen der Autos in Bastia machten wir uns auf den Weg Richtung nördlichstem Punkt der Insel. Dabei überholten wir einen anderen Oldtimerclub, welcher mit Autos verschiedenster Marken auf der gleichen Route unterwegs war. In Macinaggio beobachteten wir, dass sich verschiedene Rallyeteams auf dem Parkplatz einen Serviceposten eingerichtet hatten. Was sollte das bedeuten?



Fritz erkundigte sich, bei der lokalen Polizei, ob eine Fahrt über den Col St. Nicolas möglich sei. Die Antwort: „Ja, sonst müssten wir das doch wissen“, stellte sich später als falsch heraus, denn der Pass war für eine Wertungsprüfung gesperrt. Gleich ging es uns auch am Col de St. Lucie. Hier

bemerkte ein Feuerwehrmann, der den Verkehr regelte: C'est la Corse!

Es blieb uns nichts anderes übrig als auf der östlichen Küstenstrasse zurück nach Bastia zu fahren, in Gegenrichtung der Rallyefahrzeuge, die uns jetzt auf einer Überführungsetappe in einem Affenzahn entgegenkamen.

Weiter gegen Süden fahrend fanden wir uns zum Mittagessen am Etang de Diane in einem schwimmenden Restaurant bei Crevetten, Moules und Austern wieder zusammen. Ein wirklicher Genuss, der uns für die schlechten Erfahrungen des Morgens entschädigte.



Am Nachmittag

bezogen wir das Hotel Atrachjata in Aléria und besuchten dann das lokale Museum im Fort Matra, etwas oberhalb des Ortes. Frau Richter erklärte uns viel über die wechselhafte Geschichte Korsikas und zeigte uns die Artefakte aus griechischer, römischer und karthagischer Zeit. Wir besuchten anschliessend die römischen Ruinen ausserhalb des Ortes und lernten auch etwas über Maulbeeren und Pinienkerne.



Tag 2, 2.6.2013

Am Morgen schäkerten wir noch ein bisschen mit den beiden Damen vom Empfang des Hotels und konnten sie zu einer kleinen Oldtimerfahrt durch das Dorf einladen. Dann fuhr der Tross eine kurze Strecke zur Domaine Mavela. Im Laden dieser alten Destilliererei gab es alles zu kaufen, was Korsika an Landesprodukten anzubieten hatte. Ein grosser Teil beanspruchte der Wein und andere Alkoholika. Es gab aber auch vom Salz bis zur Konfitüre und vom Trockenfleisch über Würste bis zur Postkarte alles was man sich vorstellen konnte.



Die weitere Fahrt führte uns der Küste entlang bis nach Solenzara, wo wir die Abzweigung rechts auf die Strasse zum Col de Bavella nahmen.

Die weitere Fahrt führte uns der Küste entlang bis nach Solenzara, wo wir die Abzweigung rechts auf die Strasse zum Col de Bavella nahmen.



OldtimerKulturreisen

entdecken und geniessen Schweiz

49 Reisen
April bis Oktober
2013
2 / 3 / 5 Tage

Kleine Gruppen bis
15 Oldtimer- und
Youngtimerautos

Attraktive Klassiker
zum Mieten

Sieben Regionen

- Graubünden
- Zentrale Alpen
- Ostschweiz
- Nordschweiz
- Zentralschweiz
- Drei-Seen-Region
- Westschweiz

Historische Hotels
Regionale Küche
Spektakuläre Pässe
und reizvolle Land-
strassen

Geschichte - Kultur -
Natur



Partnerin:



www.oldtimer-kulturreisen.ch

Zuerst musste jedoch der Col de Larone passiert werden, bevor unsere Wagenkolonne auf dem Bavellapass anhalten konnte. Wir genossen die Aussicht auf die andere Seite der Insel. Der Halt auf dem für die Feuerwehr reservierten Parkplatz dauerte nur kurz, dann fuhren wir weiter hinunter nach Zonza. Fritz hatte das Restaurant du



Sanglier in der Mitte des Dorfes reserviert, das auch wirklich Wildschwein auf der Menükarte hatte. Der Hunger war noch nicht so gross, trotzdem musste ich das Wildschwein vertilgen. Das gibt es ja nicht so oft.



Am Stausee von L'Ospedale machten wir einen kurzen Zwischen-



halt und nachher ging es auf der kurvigen Strasse bergab nach Porto Vecchio. Unser Hotel Costa Salina mit seinem Swimmingpool stellte nach dieser Pässefahrt allen Komfort zur Verfügung und

Wädi zahlte allen ein Bier, die sich ins kalte Wasser wagten. Am Abend bummelten wir durch die Altstadt auf dem Hügel und genossen dann Austern und andere Meeresfrüchte im Restaurant U Molu, direkt am Hafen vis a vis der grossen Yachten.



Tag 3, 3. 6. 2013

Die nächste Etappe war nur kurz, 28 km bis nach Bonifacio. Die faszinierende Stadt hoch auf den Kalkfelsen beeindruckt mich immer wieder. Fürs Hotel war es noch etwas zu früh, darum zu Fuss zurück zum Hafen. Fritz handelte mit einem Schiffer einen Spezialpreis für eine Rundfahrt rund um Bonifacio aus und schon waren wir zur Mittagszeit unterwegs auf dem Meer. Durch den Hafen hinaus und



OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch

- Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.



Neu in Läuelfingen

An Ihrer Traction erledigen wir im Baselbiet Service und kleinere mechanische oder elektrische Reparaturen. Fritz Müller Termine Tel. 079 435 96 36



der Küste entlang zu einer Grotte, aus der man ein Stück Himmel in Form des Umrisses von Korsika sehen konnte. Dann auf die andere Seite von wo man die überhängend gebaute Stadt von unten sah. Später genossen wir einen Coupe an der Hafenpromenade und stiegen dann wieder hinauf zur Stadt. Die Aussicht von unserem Zimmer im Hotel Santa Theresa zeigte unsere Tractions im Vordergrund und hinten sah man den Leuchtturm auf dem Capo Pertusato, dem südlichsten Zipfel von Korsika. Am Horizont zeigte sich schon Sardinien. Zum Nachtessen trafen wir uns alle im Restaurant „U Fragnu“ wo heute à la Carte gegessen wurde. Ein kurzer Fussmarsch zurück zum Hotel und schon waren wir im Bett.



Tag 4, 4.6.2013

Von Bonifacio ging es heute auf der N196 wieder nach Norden, diesmal aber der Westküste entlang. Nach dem Albitrana Pass durchfuhren wir das Städtchen Sartène im Corso um dann bei einem schönen Café unterhalb von Sartène einen Halt einzulegen. Nachdem alle schön parkiert hatten stellten wir fest, dass das Café heute Morgen geschlossen war. Der Hauptharst fuhr jetzt nach Filitosa um die prähistorischen Menhire und Gebäude anzusehen, während wir jetzt ganz alleine die D155 entlang der Küste genossen. Ein Halt beim Aussichtspunkt an der Bocca di Canicciu brachte uns spontan in Kontakt mit einem französischen Ehepaar das dort picknickte. Wir wurden sofort zu einem Glas Wein einge-

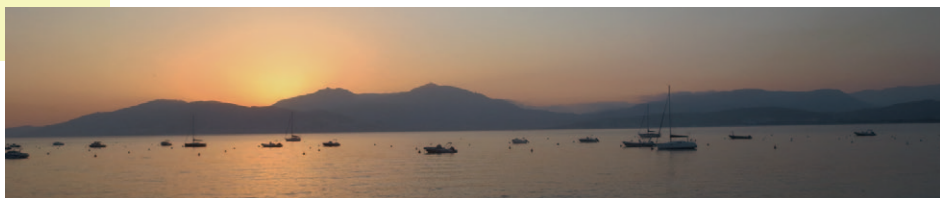


laden und die Diskussion um unser Auto war kaum mehr abzubrechen. Bei Portigliolo erreichten wir wieder das Meer und fuhren dem Ziel in Porticcio entgegen. Vorher genossen wir am Strand auf der Terrasse des Voile d'Argent eine Pause bei einem Kaffee und einem Erdbeerförtchen.

Das Hotel U Paradisu erwartete uns bereits und binnen zweier Minuten hatten wir unser Zimmer im zweiten Stock bezogen. Die Hotelterrasse füllte sich langsam mit allen, die nach und nach zum Aperitif eintrafen.



Bei Heiri Lustenberger mussten wir heute einen komplett verstopften Benzinfilter wechseln, damit auch diese Traction wieder fit für die nächste Etappe war. Fritz hatte das Nachtessen bereits bestellt. Zur Auswahl waren Fisch oder Osso Bucco auf einer handgeschriebenen und mit Filzstift kolorierten Menuekarte.



Tag 5, 5. 6. 2013

Nach einem gemütlichen Morgenessen im Hotel „U Paradisu“ wollten wir Ajaccio, die Hauptstadt Korsikas kennenlernen. Eine kurze Fahrt rund um den Flugplatz und durch den Hafen führte uns durch die Avenue de Paris unter einer riesigen Krone hindurch ins Parkhaus „Diamant“. Über eine Treppe kamen wir zu einem Ausgang auf der „Place Charles de Gaulle“ direkt vor dem Denkmal des berühmtesten Bürgers Ajaccios, Napoleon Bonaparte. Er ist dort als Reiter dargestellt, umgeben von seinen vier Brü-



dern, Joseph, Lucien, Louis und Jérôme. Angesichts der 3,5 Millionen getöteten Soldaten, die seine Kriege als Feldherr und Diktator Frankreichs gefordert haben, hinterlässt dieses Denkmal einen etwas schalen Beigeschmack. Man erinnere sich an unseren Besuch des Schlachtfeldes von Waterloo letztes Jahr.

Wir schlenderten über den Lebensmittelmarkt auf der „Place Foch“, bis ein gelber Doppelstock-



Cabrioletbus vorbeifuhr. Das brachte uns auf die Idee, Ajaccio mit einer Busrundfahrt auf dem Sonnendeck eines solchen Busses zu erkunden. Damit gewannen wir in etwas mehr als einer Stunde einen Überblick vom Hafen bis zu den sanguinarischen Inseln und über die Zitadelle wieder zum Ausgangspunkt zurück.

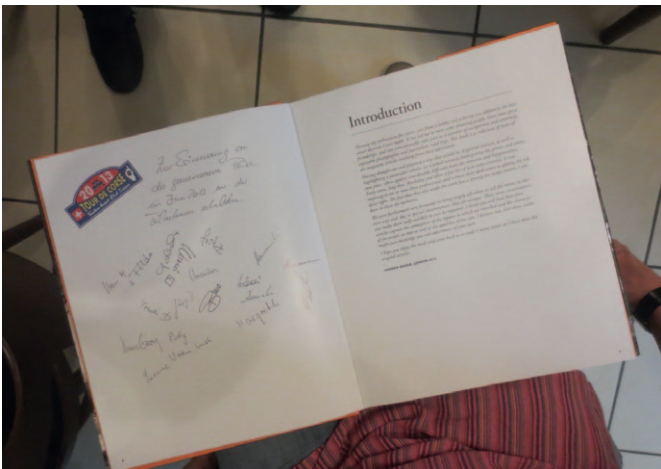
Anschliessend bummelten wir durch die Rue Cardinal Fesch mit vielen Läden und Restaurants. Im „Le 58“ genossen wir die grosse Palette an Sandwiches und Getränken, für jeden Geschmack und jeden Hunger war etwas dabei. Fritz versuchte einen Körperbeherrschungspantomimen zu kitzeln, der in Sacktuch gekleidet auf dem Trottoir sass und musste erschreckt einen Satz zurückspringen um der gekonnten Reaktion des Künstlers zu entgehen. Zurück im Parkhaus fanden wir



noch einige Tractions mehr als vorher, inzwischen war auch der Club „La Traction Méditerranéenne“ eingetroffen, der ebenfalls auf einer Korsikarundfahrt war. Wir verliessen die Stadt auf der D81 über den Listincone-Pass Richtung Cargèse. Der Stadtverkehr riss unsere Kolonne auseinander. Ausnahmsweise fuhren wir darum ganz alleine gemäss genau illustriertem Roadbook und genossen die Gegend. An der „Punta Vida“ halten wir an und schauen auf den Golfe de la Lisica hinunter. Hier holten

uns Werner und Marlies ein. Über Sagone erreichten wir kurze Zeit später Cargèse und damit unser Hotel „Ta Kladia“ direkt am Strand.

Beim Nachtessen konnten wir unserem unermüdeten Reiseleiter und Präsidenten Fritz als Dank das ganz neu erschienene Citroën Buch „An Omelette and Three Glasses of Wine“ überreichen, zusammen mit „Three Bottles of Wine“ und einer gelben Warnweste auf welcher alle Reiseteilnehmer unterschrieben hatten. Der Untertitel des Buches lautet „En Route with Citroëns“ und das passt ausgezeichnet zu dieser professionell organisierten und einwandfrei geleiteten Korsikarundfahrt.



Tag 6, 6.6.2013

Von unserem ausgedehnten Apartmenthotelkomplex Ta Kladia am Strand starteten wir in Richtung der „Calanche“. Dies ist die Gegend der bizarren und sehr eindrücklichen Felsformationen, die im Laufe des Tages je nach Einfall des Sonnenlichtes ihre Farbe ändern. Wir hielten beim Restaurant „Les Roches bleues“, von



dessen Terrasse man eine ausgezeichnete Aussicht genießt. An diesem Morgen waren die Felsen aber eher rot getönt. Gleichzeitig veranstalteten wir ein kleines Verkehrschaos, da hier auf der engen Strasse auch mehrere Touristenbusse und Wohnmobile anhalten bzw. kreuzen wollten. Als die Situation nach einer halben Stunde zu eskalieren drohte, machten wir uns schnell aus dem Staub.

Die Hafenstadt Porto bot Gelegenheit für einen nächsten Halt. Wir fuhren zuerst zum Campingplatz und zum neu angelegten Hafen für Sportboote am Strand. Über eine Fussgängerbrücke konnte man auch die andere Seite erreichen und von dort stiegen wir auf den Genueserturm in der Mitte der Hafeneinfahrt. Im ersten Stock gab es eine Ausstellung zur Geschichte und Funktion dieser Türme von denen ca. 150 rund um die Insel gebaut wurden, um das Territorium zu verteidigen. Heute existieren noch etwa 150. Von der obersten Etage genießt man einen

wunderbaren Ausblick auf den Hafen und die Stadt Porto.

Von dort oben sahen wir, wie der französische Club „La Traction Méditerranée“ ebenfalls in den Sporthafen einfuhr und sich zum Picknick einrichtete.

Natürlich gab es bei unserer Rückkehr vom Turm ein warmes Hallo wie unter Tractionisten üblich und wir wurden spontan zu einem Glas Wein eingeladen. Es gelang mir ein einzigartiges Foto zu schliessen, weil ein Cabriolet in gleichem Farbton Schnauze an Schnauze mit dem unseren parkiert war, Bruder und Schwester!! Rallyeschilder, Clubhefte und Adressen wurden ausgetauscht und unser Roadbook wurde ehrlich bestaunt.



Zurück in der Stadt Porto trafen wir Fritz und Trudi im Restaurant „U Mulinu“ zu einem feinen Mittagessen mit ausgezeichnete Bedienung.

Die weitere Fahrt ging über den Col de la Croix und Col de Palmarella hinunter nach Galeria, wo sich alle wieder im Hotel Filosorma zusammenfanden. Änneli beobachtete auf ihrem Spaziergang einige Delphine, die sich in der Bucht tummelten.

Fritz schenkte dem Barkeeper eine unserer Rallyetafeln, welcher dieser umgehend mit dem Akkuschrauber oben an der Bar befestigte. Das Nachtessen bestand aus einer Paella, die wir alle an einem langen Tisch genossen, es gab keine anderen Restaurants in diesem Ort.



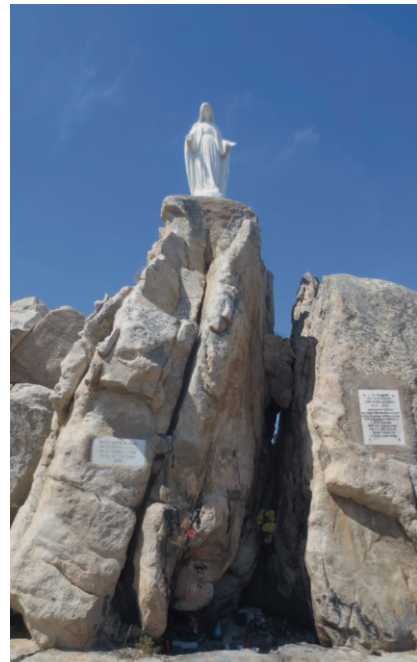
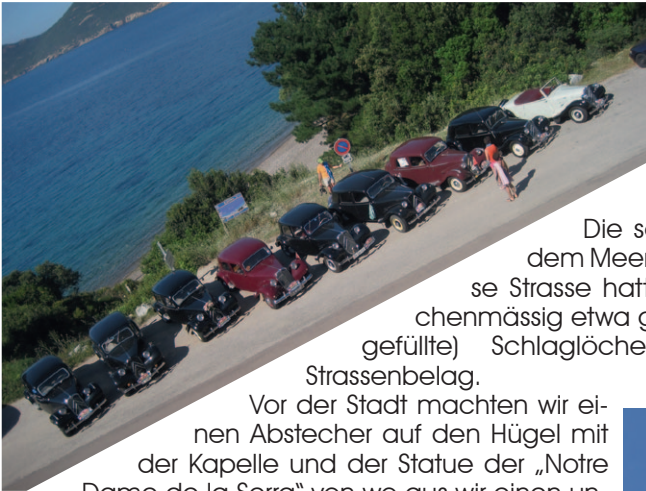
Tag 7, 7. 6. 2013

Die schmale D81B führte uns dem Meer entlang nach Calvi. Diese Strasse hatte am Anfang aber flächenmässig etwa gleich viele (zum Teil aufgefüllte) Schlaglöcher wie ursprünglichen

Strassenbelag.

Vor der Stadt machten wir einen Abstecher auf den Hügel mit der Kapelle und der Statue der „Notre Dame de la Serra“ von wo aus wir einen unglaublichen Ausblick über die Stadt und die Bucht von Calvi genossen. In Calvi hatten wir danach etwas Probleme, genügend Parkplätze für alle Autos zu finden. Schliesslich gelang es am Hafen die Mehrzahl unterzubringen, wobei wir später noch dutzende leerer Parkplätze sahen.

Wir benutzten die Gelegenheit durch den Hafen zu flanieren und auf die Zitadelle zu steigen, während sich die Anderen in den Hafencafés niederliessen. Auch über die Mauern dieser massiven Festung aus



INSERTATE

www.isoproq.ch

isoproQ



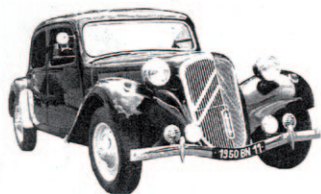
Restaurierungs Material

Thermo- und Akustik Isolierung im Auto

Oldtimer Reifen

Peter Debrunner
Spiseeggstrasse 35
Postfach 25
9030 Abtwil
Fax 071 279 15 26
src.oldtimerreifen@gmx.net

The *Classic* SRC



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern

Wangenstrasse 82
3018 Bern-Bümpliz
Tel. 031 992 58 49

MWST-Nr. 762 344



Das Automuseum

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung
möglich.

dem Mittelalter zeigte sich eine fantastische Aussicht auf den Hafen und die Stadt. Touristen schlenderten durch die schmalen Gässchen. Wir umrundeten die Kirche in der Mitte und kamen dann am Denkmal von Christoph Columbus vorbei, der in Calvi geboren sein soll (lässt sich aber nicht sicher nachweisen).

Am Nachmittag reisten wir zügig in nordöstlicher Richtung weiter auf der N197 von Calvi über L'Île Rousse nach St. Florent. Das Hotel Tettola etwas ausserhalb war einfach zu finden und unsere Terrasse war gerade über dem Pool. Wir genossen die Entspannung im kühlen Nass, während das Meer mit deutlich unter 20° C eigentlich nicht zum Bade einlud. Der Strand bestand aus runden Kieselsteinen in verschiedensten Güssen und Farben.

Am Abend fuhren wir zurück in die Stadt fürs Nachtessen in einem der vielen Restaurants in der Altstadt und am Hafen. In dieser lauen Nacht klingt unserer Reise rund um Korsika langsam aus.



Tag 8, 8.6.2013

Alle Koffer sind wieder gepackt und verladen. Das nächste Ziel war der Col de Teghime, der Übergang zwischen St. Florent und Bastia. Im zweiten Weltkrieg

hat hier eine Schlacht zwischen der französischen Afrika-Armee und den italienischen Besatzungstruppen stattgefunden. Noch jetzt steht eine Artilleriekannonen neben dem Denkmal das an die 49 gefallenen marokkanischen „Goumiers“ erinnert, Opfer der Schlacht vom 3. Oktober 1943. Korsika war danach das erste französische Departement, das von der Besatzungsmacht befreit war.

Als wir wieder zum Auto zurück kamen, war dieses gerade vom „Bulgarian Chess Team“ erobert worden. Die jugendlichen Schachspieler hatten eine Affiche mit ihrem Namen an die Windschutzscheibe geklebt und waren eifrig dabei, sich neben und im Auto zu fotografieren, Begeisterung auf bulgarisch!



Wir erhielten das Cabriolet wieder zurück und fuhren auf der Ostseite des Passes hinunter nach Bastia in den Fährhafen. Unsere Kameraden besuchten zuerst noch eine Töpferei in St. Florent und stiessen etwas später auch zu uns. Die Einweiser für die Fähre hatten uns eine separate Wartespur zur Verfügung gestellt, so dass wir wieder alle miteinander verladen konnten.



Mit der Schnellfähre „Mega Express Two“ ging es jetzt in viereinhalb Stunden (45km/h) zurück nach Savona und von hier zügig Richtung Schweiz. Wir durchquerten die Poebene und vorbei an Mailand kamen wir über den Zoll von Chiasso wieder ins Heimatland. Nach dem Monte Ceneri Tunnel begann es zu regnen, was denn sonst in der Schweiz? Es waren noch vier Kilometer bis zum Hotel Cereda in Sementina, darum hielten wir tapfer durch. Anneli hatte uns bereits das Nachtessen reserviert und so konnten wir auch noch nach 22 Uhr eine Pizza geniessen.

Tag 9, 9.6.2013

Beim Morgenessen schüttete es in Strömen. Die Tour de Suisse deren Etappe in Quinto starten sollte konnte wegen Schnee nicht über den Nufenen fahren und musste verladen werden.

Nach einer herzlichen Verabschiedung aller Teilnehmer vor dem Hotel, machten wir uns bei starkem Niederschlag auf den Heimweg Richtung Luzern. Damit endete eine tolle Reise mit Clubkameraden, die sicher noch lange in Erinnerung bleiben wird. Die ausgezeichnete Vorbereitung und Durchführung dieser Expedition durch Fritz und Trudy Müller liess uns die letzten Tage ganz sorglos geniessen. Es hat immer alles super geklappt. Vielen Dank.



Hans Georg Koch 20.6.2013



Foto: Bruo Meier



Foto: H. R. Lüscher



Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch

DIE TRACTION AVANT, EIN GLÜCKSSPIEL

Wie die amerikanische Firma Budd Citroën zur Avantgarde der europäischen Automobilindustrie machte (Teil 2)

Von Per Åhlström, März 2013, aus dem Englischen übersetzt von H. G. Koch

Als die Börse in den USA 1929 zusammenbrach, entzündete sie eine globale Wirtschaftskrise. Frankreich war anfänglich nicht stark betroffen, Citroën aber schon. Die Massnahmen, die die französische Regierung veranlasste, um eine Rezession abzuwenden, trafen das Geschäftsmodell von Citroën ins Herz, weil die Firma von amerikanischen Lizenzen und Teilelieferanten abhängig war. Citroën musste sich radikal umstellen, um das Geschäft zu retten. Was bisher ein Wettbewerbsvorteil war – die Beziehungen zu amerikanischer Technologie und Zulieferern – hatte sich in einen effektiven Nachteil verwandelt.

André Citroën sandte sofort seinen Vizedirektor, Georges-Marie Haardt in die USA um die Verträge neu auszuhandeln und alle Möglichkeiten auszuloten, die Kosten für Material und Bestandteile zu senken. Haardts Tour zu den amerikanischen Zulieferern von Citroën, von denen Budd der wichtigste war, war zweifellos äusserst wichtig für die weitere Entwicklung der Firma.

Das Ziel der französischen Regierung war, mit erhöhten Importzöllen ausländische Waren durch einheimische zu ersetzen. Aber das war für Citroën völlig unmöglich. Die französische Stahlindustrie war immer noch nicht in der Lage, kaltgewalzten Stahl, der für die Herstellung der Karosserien mit den amerikanischen Maschinen in den Citroën Fabriken gebraucht wurde, herzustellen. Auch konnte die französische Industrie nicht genügend grosse Bleche herstellen, wie sie Citroën benötigte. Als Alternative versuchte man alle möglichen Wege zu finden, das Gewicht der Fahrzeuge zu reduzieren und damit auch die Menge des importierten Stahls und die importierten Bestandteile zu beschränken.

Gewichtsreduktion hat oberste Priorität

André Citroën forderte von Haardt sich auf alle Möglichkeiten zu konzentrieren, die eine Ersparnis an Gewicht und den Materialaufwand der Citroën Modellpalette bringen würden.

Budd hatte Haardt 1930 verschiedene neue gewichtssparende Entwicklungen zu zeigen. Eine, für die 1929 ein Patent beantragt wurde, war die „Monopiece“ Technik, die es möglich machte, eine ganze Fahrzeugseite in einem Stück zu pressen. Damit konnte das Pressen mehrerer kleiner Stücke vermieden werden. Die Produktion wurde vereinfacht, weil weniger Pressvorgänge notwendig waren und nicht zuletzt gab es eine deutliche Reduktion des Gewichtes der Karosserie. Weil die (französische) Stahlindustrie immer noch nicht in der Lage war, genügend grosse Bleche zu produzieren, die für die Monopiece Technik notwendig waren, hatte sich Budd eine Methode ausgedacht, jeweils zwei Bleche elektrisch zusammenzuschweissen, so dass die Schweissnaht etwas dicker war als das Blech. Nach dem Verputzen wurde die Naht auf die Dicke des Bleches geschmiedet und die Oberfläche gereinigt um Unregelmässigkeiten bei der folgenden Pressung zu vermeiden.

Blaser

Citroën Traction Avant

Service

- » Jährlicher Unterhalt
- » Mechanik und Elektrik
- » MFK
- » Teil- und Komplettlackierungen
- » Chromteile erneuern
- » Interieur restaurieren
- » Motor- und Getrieberevisionen
- » Komplettrestauration
- » Beratung

Felix Blaser, Lyss

T: 032 384 23 40

N: 079 179 64 60

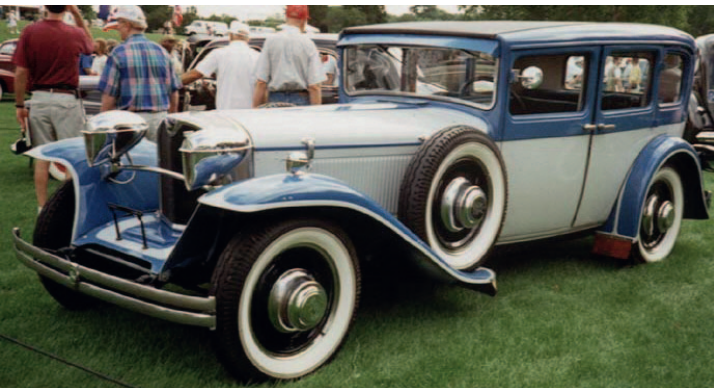
E: blaser.felix@gmail.com



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerei.ch

Als Haardt Budd besuchte, war der Ruxton fertiggestellt und das Design wurde als sehr erfolgversprechend beurteilt. Die Gewichtersparnis durch den Frontantrieb und damit das Wegfallen des Antriebsstranges zur Hinterachse war offensichtlich. Das Fahrzeug war ausserdem sehr niedrig gebaut, was weitere Möglichkeiten der Gewichtsreduktion an der Karosserie aufzeichnete. Zudem war Ledwinka 1930 daran, einen anderen frontgetriebenen Prototypen zu entwickeln, der eine selbsttragender Karosserie basierend auf den Patenten von Henninger und Ledwinka besass und in Monopiece Technik gebaut war.



Vorderradgetriebener Ruxton von 1929, tiefliegend und bereits ohne Trittbretter.

http://www.fomcc.de/fordsetzung/04_1/ambibudd.htm

Hersteller an den von Budd entwickelten Technologien zu gewinnen.

Dieses Auto wurde André Citroën gezeigt, als er ein Jahr später, im Herbst 1931 Budd besuchte. Es wäre jedoch überraschend, wenn nicht Haardt und Ledwinka schon 1930 darüber diskutiert hätten. Schliesslich hatte Budd keinen Grund, die Arbeit an diesem Auto vor Citroën zu verbergen. Diese Prototypen wurden gebaut, um das Interesse der Automobil-

Alle Teile vorhanden

Es muss auch angenommen werden, dass Haardt 1930 auf die neue Tiefzieh-Technik aufmerksam wurde, die Ledwinka und sein Team entwickelten. Das Patent dafür wurde im März 1931 beantragt und es eröffneten sich ganz neue Möglichkeiten für Designer von Blechprodukten. Das Patent mit dem trostlosen Titel "Methode zur Herstellung von elastischen Metallpressungen" änderte nicht nur die Form der Autos grundlegend sondern stellte die Autoindustrie auf den Kopf. Die Blech-Tiefzieh-Technik hatte dramatische Folgen für verschiedenste Industrien.

Das Patent beschreibt die Herstellung von Karosserien in mehreren Schritten: Wie man Blech kalt walzen kann, um Streckspannungen zu vermeiden. Wie es danach erneut kalt gewalzt wird, ohne die Dicke zu verändern, um Unregelmässigkeiten der Oberfläche zu eliminieren und damit Rissbildung zu verhindern. Wie es zu Karosserieteilen gepresst wird, die nachher zur ganzen Karosserie zusammengeschweisst werden. Wie die Karosserie anschliessend gereinigt und lackiert wird und schliesslich wie die lackierte Karosserie in einem Ofen getrocknet werden kann, wobei die Wärmebehandlung des Metalls (zur Reduktion von Spannungen) und die Trocknung der Farbe in einem Vorgang erledigt werden können. Auch heute noch werden Autokarosserien genau nach diesem Schema gebaut.

Die wunderschöne Karosserieform der Traction hätte nicht ohne die Erfindung der Tiefzieh-Technik in Blech gepresst werden können!

Als Haardt nach Paris zurückkam musste das Bureau d'Études das Gewicht der aktuell produzierten Modelle während den nächsten 12-18 Monaten um mindestens 100 kg reduzieren. Sie wurden angewiesen das Maximum aus Budds „Monopiece“ Technik herauszuholen und anschliessend neue Wege zu finden, die künftigen Citroën Modelle noch leichter zu machen.

Diese Anordnung musste auch dem Entwicklungsbüro in Detroit gegeben worden sein und könnte eine mögliche Erklärung für ein rätselhaftes Foto eines Autos von 1934 sein, das gemäss Vermerk auf dem Umschlag ein Citroën sein soll, jedoch überhaupt keine Ähnlichkeit mit irgendeinem bekannten Citroën Modell hat.

Weil die Archive sowohl von Citroën wie auch von Budd grosse Lücken aufweisen – die Budd Archive wurden grösstenteils zerstört, als Thyssen die Firma 1976 kaufte und die Citroën Archive litten unter den Bombenangriffen während des zweiten Weltkriegs – ist es bis heute unmöglich gewesen eine lückenlose Kette der Ereignisse der Entwicklung der Traction Avant zu dokumentieren. Es scheint aber wahrscheinlich, dass die Entscheidung, ein grundlegend neues Modell zu entwickeln gefasst wurde, als Georges-Marie Haardt 1930 aus den USA zurückkehrte.

Zu dieser Zeit verfügte er über alle Designelemente, die die Traction Avant beinhaltete und die Firma Citroën war gezwungen Produktionsmethoden einzusetzen, die durch effiziente Verwendung des Materials geprägt waren. Die logische Lösung unter diesen Umständen war, ein Auto mit selbsttragender Karosserie und Frontantrieb zu entwickeln, exakt in der Art und Weise wie der Prototyp, den Joseph Ledwinka in der Budd-Entwicklungsabteilung baute.

Keine Zeit für Höflichkeitsbesuche

Man kann annehmen, dass Verhandlungen bezüglich des neuen Citroën Modells und der für die Produktion benötigten Maschinen in dem Jahr zwischen Georges-Maire Haardts Rückkehr von Philadelphia und André Citroëns Besuch ein Jahr später fortgeführt wurden. Es ist wahrscheinlich kein Zufall, dass eine grössere Delegation der führenden Ingenieure von Budd die französische Fabrik 1930 besuchte. Es kann angenommen werden, dass sie kamen, um ihre französischen Partner im Detail über die neu entwickelte Technik zu informieren und das Wissen mitbrachten, das in die Entwicklung des neuen Autos einfließen musste. Sie zeigten auf, welche Ausrüstung notwendig sein würde, um ein Auto mit selbsttragender Karosserie und Vorderradantrieb zu bauen.

Interessant ist, dass André Citroën nur zwei Besuche bei seinem wichtigsten Partner, Edward Gowan Budd, in Philadelphia machte. Er kam erstmals 1923, ein Jahr nachdem er sich entschlossen hatte, die Ganzstahlkarosserie-Technik von Budd einzuführen. Dazumal wurde der wichtigste Vertrag in der Firmengeschichte Citroëns unterzeichnet. Nach der Rückkehr nach Paris begann er eine fieberhafte Tätigkeit für das neue Modell zu entwickeln und die Fertigungsstrasse mit neuen Maschinen einzurichten.

Der zweite Besuch bei Budd wurde als Höflichkeitsbesuch gewertet. Der Besuch erfolgte ein Jahr nachdem sich Citroën zu einer radikalen Gewichtsreduktion seiner Fahrzeuge entschlossen hatte. Als er nach seinem „Höflichkeitsbesuch“ zurückkam, begann er einen noch tiefer greifenden und intensiveren Prozess

um ein neues Auto zu entwickeln. Die Fabrik am Quai de Javel wurde umgebaut um die Herstellung dieses neuen Wagens zu ermöglichen und dafür einen völlig neuen Maschinenpark zu installieren. Wirklich – mit einer Firma in einer finanziellen Krise, konnte sich André Citroën nicht erlauben, Zeit für „Höflichkeitsbesuche“ zu verschwenden.

Ein unvermeidbares Glücksspiel

Die ganze Fabrik neu einzurichten und gleichzeitig ein grundlegend neues Auto zu entwickeln und zu bauen wurde von manchen als ausserordentliches Risiko angesehen. Ein Neubau der Fabrik und deren Ausrüstung mit neuen Maschinen ohne nicht mindestens den groben Umriss des neuen Autoprojektes zu kennen, wäre ausgesprochen unklug gewesen. André Citroën war aber nicht dumm.

Er nahm ein sehr gut kalkuliertes und notwendiges Risiko in Kauf. Er wusste, dass es finanziell nicht möglich sein würde, weiterhin die aktuellen Modelle zu produzieren. Er wusste, dass ein neues Modell in konventionellem Stil keine Gewichts- und Materialersparnis bringen würde, die für eine profitable Produktion notwendig wären. Er wusste auch, dass die französische Industrie nicht in der Lage sein würde, die Qualität der benötigten Materialien zu gewährleisten.

Es war André Citroën klar, dass der Bau dieses neuen Autos mit all den notwendigen Investitionen für die Entwicklung und die Produktion ein gewaltiges Risiko darstellte. Aber es gab seiner Firma auch die Möglichkeit zu überleben. Dieses Risiko nicht einzugehen, würde direkt in den unabwendbaren Bankrott führen. Er hatte nur die Wahl zwischen einem grossen und einem etwas kleineren Risiko. Er konnte entscheiden zwischen kompletter Katastrophe und der Möglichkeit zu überleben.

Ich bin überzeugt, dass André Citroën bereits zu diesem Zeitpunkt die Dimensionen des Projektes des neuen Autos genau kannte, welche Pressen benötigt würden, welche Bearbeitungsmaschinen angeschafft werden müssten, wie der Produktionsablauf sein würde etc. als er 1931/32 mit dem Umbau seiner Firma begann. Mit Sicherheit kannte er aber die Details des Designs der Traction Avant noch nicht.

Ein historischer Vertrag

Ich bin sicher, dass der Besuch bei Budd kein Höflichkeitsbesuch war. Es war ein wichtiger und historischer Anlass, bei dem Budd und Citroën in einer persönlichen Sitzung die letzten Details des Vertrages für die Budd Technologie und die Budd Maschinen schmiedeten, die schliesslich die Produktion der Traction Avant möglich machten und zu guter Letzt die Dokumente feierlich unterzeichneten. Weil die Citroën Archive durch den Krieg zerstört wurden und das neue Management der Firma Budd seine Ignoranz und Geringschätzung gegenüber der grossen Geschichte der Firma Budd demonstrierte, indem es die Firmenarchive 1976 zerstören liess, wird dieses wichtige Dokument wahrscheinlich nie mehr gefunden werden. Darum können meine Schlussfolgerungen, mindestens gegenwärtig, nie vollständig bewiesen werden. Man wird aber Mühe haben, andere Erklärungen für das Verhalten André Citroëns zu finden.

Die Entscheidung, die Traction Avant zu bauen, setzte die Ingenieure in den Entwicklungsbüros enorm unter Druck. Ich denke, es gibt keine Zweifel, dass die Entwicklungsabteilungen in Paris und Detroit vom Direktor der Firma die gleichen Vorgaben erhielten: „Entwicklung eines Autos, das das Beste aus der Leichtbau-

A vintage black and white photograph of a classic car parked in a Parisian street. In the background, the Eiffel Tower is visible, along with people in period clothing and a sign that reads 'MUSEUM'. The image is overlaid with text.

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

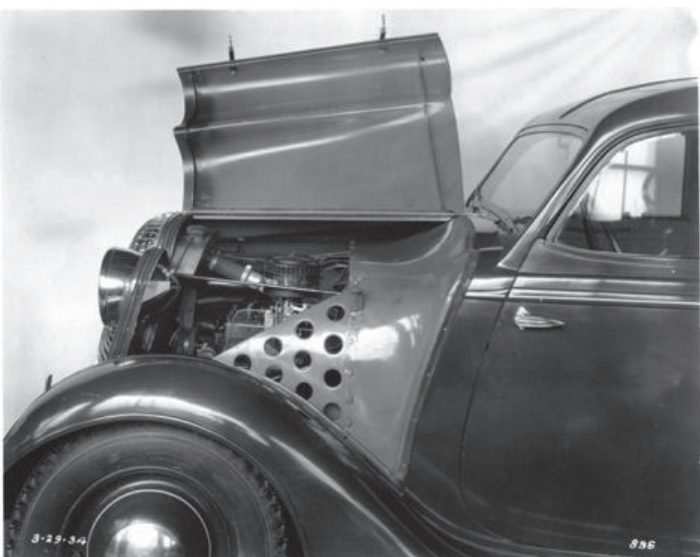
Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch



Josef Ledwinka (im schwarzen Kittel) in der Zeichnungsabteilung der Budd Company, Huntington Park Plant, Philadelphia, 1916

Technik von Budd herausholt“. Möglicherweise wurden auch Vorgaben zu den Dimensionen und den Kosten gemacht, aber offensichtlich wurde nicht vorgeschrieben, ob es ein front- oder heckgetriebenes Fahrzeug sein sollte, denn die Diskussion über die Vor- und Nachteile des Frontantriebs waren noch im Gange, als André Lefèbvre, „der Vater der Traction Avant“ im März 1933 ins Bureau d'Études eintrat.

Im Hagley Museum in Wilmington, Delaware, wo die Reste des Budd-Archives aufbewahrt werden, gibt es ein Couvert, das mit Citroën angeschrieben ist. Es enthält Fotos eines sehr ungewöhnlichen Prototyps. Die Bilder sind vom 29. März 1934 datiert, dem Datum an welchem die Traction Avant den Händlern in Frankreich vorgestellt wurde. Das Auto hat aber keinerlei Ähnlichkeit mit irgend einem bekannten Citroën Modell. Es wurde offensichtlich gebaut, um die strengen Gewichtslimiten einzuhalten und günstig vermarktet zu werden. Es hat einen kleinen Motor und Hinterradantrieb. Auffallend ist seine Form, die dem Chrysler Airflow gleicht, der ebenfalls eine selbsttragende Karosserie hatte und zur gleichen Zeit auf den Markt kam.



Das rätselhafte Foto das mit «Citroën» beschriftet und vom 29. März 1934 datiert ist, möglicherweise aus dem Design Studio von Detroit.

Wenn dies eine Alternative für das in Frankreich entwickelte Modell gewesen wäre, sollten Citroën Liebhaber und die ganze Automobilindustrie äusserst glücklich sein, dass sich Citroën für das Modell entschied das unter der Ägide von André Lefèbvre entwickelt wurde, die Traction Avant.

CTAC-MITTEILUNGEN 3/2013

Die einzige glaubhafte Erklärung die ich finden kann, abgesehen von einem falsch beschrifteten Couvert, ist, dass dieses Auto von den Citroën Designern in Detroit konstruiert wurde und von Budd für sein Archiv fotografisch dokumentiert wurde. (Es gibt auch noch einige Bilder von Tonmodellen mit demselben Datum). Die Ähnlichkeit mit dem Airflow könnte ein Hinweis sein, dass das Citroën Design Studio in Detroit für dieses Auto verantwortlich war, denn es pflegte enge Beziehungen zur Firma Chrysler.



See your **CHRYSLER DEALER**

Ein Artikel in Special-Interest AuTos, Nr. 9, Jan-Mar 1972 konzentriert sich auf die formalen Ähnlichkeiten zwischen der Citroën Traction Avant und den entsprechenden Ford Modellen. Das wäre ja keine Überraschung, weil Citroën die gleichen Zulieferer hatte wie Ford. Es ist vorstellbar, dass die Motorhaubengriffe von Ford und Citroën vom gleichen Hersteller geliefert wurden und dass sich Citroën- und Budd-Ingenieure bei ihren Gesprächen und Besuchen darüber unterhielten, für welche neuen Maschinen sich andere Automobilhersteller interessierten und welche sie schliesslich bestellten, ähnlich wie sich heute noch neue Ideen in verschiedenen Industrien ausbreiten.

Jedermann braucht eine Budd-Lizenz

Die Budd Mfg. Co. war ab Mitte der Zwanzigerjahre bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges ein Hauptlieferant für Patente und Teile für fast jeden Autohersteller in der Welt. 1930 konnte kein Auto hergestellt werden ohne eine Lizenz oder eine Werkzeugmaschine von Budd. Die Automobilindustrie auf der ganzen Welt war von Budd abhängig. Dies widerspiegelt sich in der langen Liste der Lizenznehmer: Alle grossen amerikanischen Firmen, Citroën, Renault, Peugeot, Fiat, Volvo, Toyota eine komplette Aufzählung aller Firmen, die serienmässig Autos herstellten.

Darum wusste Budd sehr genau, wie die zukünftigen Modelle der grossen Hersteller aussehen würden und hatte Kanäle, diese Information hintenherum den Citroën Designern zuzuspielen. Die Annahme mancher Leute, die Traction Avant sei eine Art Kopie des 1934er Fords, könnte daher einen gewissen Wahrheitsgehalt haben, weil der 1934er Ford eine vergrösserte Version des englischen Fords von 1932 darstellt. Flaminio Bertoni musste also nur die damaligen Automagazine durchblättern, um den gegenwärtigen Stand des Automobildesigns zu beobachten und sich davon inspirieren lassen, seine persönliche und sehr erfolgreiche Interpretation des Designrends der Dreissigerjahre zu entwerfen.

Auch wenn Budd das Konzept, die notwendige Technik und die Werkzeugmaschinen lieferte, ist ausser Zweifel, dass das Design der Traction Avant ein Werk der Ingenieure des Bureau d'Études unter der Führung von André Lefèbvre darstellt. Er begann vermutlich mit seiner Vorstellung eines kleinen frontgetriebenen Wagens auf Papier oder in seinem Kopf. Er hatte aber sicher nicht Kenntnis aller Möglichkeiten und Grenzen der neuesten Entwicklungen die Budd für dieses neue Auto zur Verfügung stellte. Es muss eine enge Zusammenarbeit gegeben haben zwischen den Designern in Paris und den Karosserie-Ingenieuren von Budd in Philadelphia die während des gesamten Entstehungsprozesses andauerte. Es wäre sonst sehr schwierig (vielleicht nicht unmöglich) gewesen, das endgültige Design so schnell auszuarbeiten, wie das Gijsbert-Paul Berk in seinem Buch „André Lefèbvre“ beschreibt.

Im Artikel in Special-Interest AuTos von 1972 wurde Russel Leidy, der Produktionsleiter von Budd in Philadelphia (und Ehemann von Joseph Ledwinkas Tochter) gefragt, wer für das Design der Traction Avant verantwortlich gewesen sei. Seine Antwort war klar: Die Franzosen machten das Styling und das Interieur.

Als führender Experte für die Konstruktion der Werkzeuge für neue Automodelle wurde er auch gefragt, wie lange es gedauert habe, die Werkzeuge für die Produktion der Traction Avant herzustellen. Leidy schätzte, dass es 5-6 Monate gebraucht hatte, um von den ersten Zeichnungen bis zur Herstellung brauch-

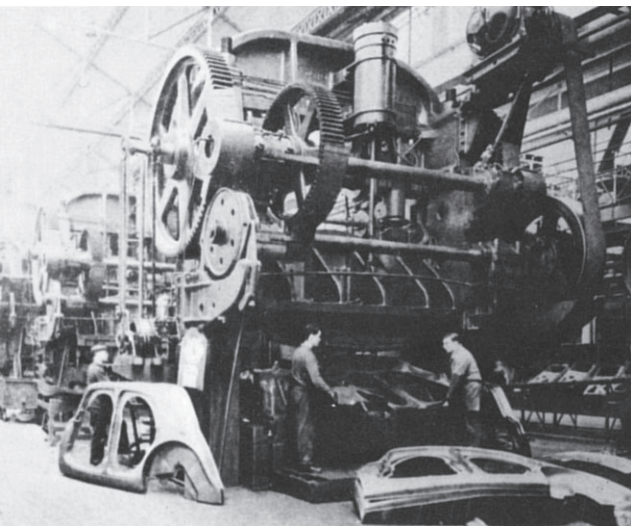
barer Pressungen zu kommen. Die Werkzeuge selbst konnten in 3-4 Monaten hergestellt werden aber es dauerte weitere Monate, um alle Falten aus den Grosspressungen herauszuarbeiten, die für die Traction Avant notwendig waren.

Rekordzeit bis zur Produktion

Dies macht Beschreibungen glaubwürdig, wie die letzten Details des Designs und die Herstellung der Werkzeuge im Herbst 1933 ausgearbeitet wurden, basierend auf der engen Zusammenarbeit von Citroën Karosserie-Ingenieur Raoul Cuinet, seinem Assistenten Pierre Franchiset und der Firma Budd. Cuinet und Franchiset gingen Anfang November 1933 mit den Zeichnungen, die sie von Bertoni Design angefertigt hatten, nach Philadelphia um die Ingenieurarbeiten abzuschliessen und mit der Herstellung der Werkzeuge zu beginnen.

Zuerst mussten alle Zeichnungen vom metrischen System auf Inches umgerechnet werden, damit die amerikanischen Ingenieure etwas damit anfangen konnten. Die Budd-Techniker nahmen eine grosse Zahl von Modifikationen an den Citroën Zeichnungen vor, reduzierten die Anzahl der Teile und arbeiteten Methoden aus, um den Abfall zu reduzieren, z. B. indem sie die ausgeschnittenen Bleche der Türen und Fenster wiederverwendeten, um daraus kleinere Teile herzustellen. Es war eine enorme Aufgabe, die in sehr kurzer Zeit erledigt wurde. Die sogenannten „Kellering“ Modelle, dreidimensionale Holzformen, die als Vorlagen für die Herstellung der Presswerkzeuge gebraucht wurden, konnten bereits 3 Wochen nach der Ankunft von Cuinet und Franchiset in Philadelphia abgenommen werden. Der Arbeitsplan war sehr gedrängt, Cuinet und Franchiset arbeiteten 12 Stunden pro Tag. Jede Nacht schickten sie ein Telegramm nach Paris, in welchem sie die als notwendig erachteten Änderungen berichteten. Die sechs Stunden Zeitverschiebung erlaubten den Ingenieuren in Paris die Änderungswünsche zu beurteilen und neue Lösungen vorzuschlagen, die sie Cuinet und Franchiset zurückschickten, so dass diese bei Arbeitsbeginn in Philadelphia die Vorschläge aus Frankreich einfließen lassen konnten.

Cuinet ging nach 3 Wochen zurück nach Frankreich, während Franchiset die Herstellung der Presswerkzeuge in Amerika weiter überwachte.



Gemäss Franchiset war das erste Set von Presswerkzeugen im Februar 1934 fertig. Teile für 100 Tractions wurden in Philadelphia gepresst und nach Frankreich gesandt, um im Frühling 1934 hundert Vorserienmodelle zu bauen. Diese 100 Prototypen wurden für abschliessende Testfahrten und als Demonstrationsfahrzeuge für die Citroën Händler benutzt. Budd lieferte die Werkzeuge zeitgerecht nach Paris. Sie wurden in der neuen Fabrik am Quai de Javel installiert, bevor alle Testfahrten abgeschlossen waren und nachdem

Alles rund ums Auto!

- Neuwagen-Verkauf
- Oldtimer-Spezialist
- Top-Finanzierungskonditionen
- Service und Reparaturen aller Automarken
- Abgastest (auch für Dieselfahrzeuge)
- MFK Bereitstellung/Vorführung
- Klimaanlage-Unterhalt
- Karosserie
- Frontscheiben Austausch/Reperatur
- Motorrevisionen
- Einlagerung von Reifen und Rädern
- Ersatzfahrzeuge
- Abschlepp-Service
- Versicherungs-Schäden
- Feriencheck

Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb, darum haben wir für all Ihre Anliegen offene Ohren.

die Vorstellung des neuen Modells bereits stattgefunden hatte. Die Demonstrationsfahrzeuge waren bereits an die Händler verteilt und der Verkauf hatte vor der definitiven Einrichtung der Produktionswerkzeuge begonnen. Es ist daher nicht verwunderlich, dass das Produkt, das Citroën seinen Kunden lieferte, weit abseits der Perfektion lag. Die drohende finanzielle Krise seiner Firma zwang André Citroën zu einer vorzeitigen Lancierung seines neuen Modells.



PIONEERS IN BETTER TRANSPORTATION

Budd

Die letzten Worte über die Entstehung und Entwicklung der Traktion Avant müssen noch geschrieben werden. Es scheint aber sehr wahrscheinlich, dass der Entwicklungsprozess viel früher angefangen hat als gemeinhin angenommen wird und dass das Endprodukt ein Resultat des Teamworks und dem beidseitigen Einsatz sowohl der Edward G. Budd Mfg. Co. in Philadelphia und dem Bureau d'Études von Citroën in Paris war. Es war einerseits das Genie eines Edward G. Budd und Joseph Ledwinka und andererseits von André Lefèbvre und Flaminio Bertoni bei Citroën, das die Entstehung der Traktion Avant möglich machte und ein Auto hervorbrachte, das Jahrzehnte später zur Norm für modernes Autodesign wurde.

Quellenangaben:

- The Hagley Museum, Wilmington Delaware: The Budd Collection
- The Budgette 1930, 1931 and 1937
- "The All-Steel World of Edward Budd" by Stan Grayson, Automobile Quarterly, Vol. 16, No. 4.
- "Citroën, Peugeot, Renault et les Autres, soixante ans de stratégies" by Jean-Louis Loubet, Le Monde Éditions, Paris 1995.
- "Histoire de l'Automobile Française," by Jean-Louis Loubet, Éditions du Seuil, 2001.
- "Two Look-Alikes, Ford and Citroën" by Michael Lamm, Special-Interest AuTos, Jan-Mar, 1972.
- "André Lefèbvre and the cars he created for Voisin and Citroën," by Gijsbert-Paul Berk, Veloce Publishing.
- www.coachbuilt.com, March 2012.
- US Patent Office Digital Archives, March 2012.
- "Half-Hour History of Unit Bodies," by Jan Norbye, SIA no 18, 1973

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

Grosses Ersatzteillager
Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde
Lamellenkupplungen für 15-Six
Vorführen von Veteranenfahrzeugen
Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus



TREFFEN SÜD VOM 23. 6. 2013



Die diesjährige Ausfahrt der Region Süd vom Sonntag, 23. Juni 2013, führte die Tractionisten an einen eher ungewöhnlichen Ort, nämlich zur Destilliererei Fassbind in Oberarth, wo harte Wässerchen gebrannt werden. 26 geputzte und teilweise geschmückte Traction Avant (ausser jener von Beat Jost, dieser wäscht seinen TA nie) mit insgesamt 58 Fahrer/Innen und Beifahrer/Innen folgten der Einladung. Trotz der eher trüben Witterung genossen die Tractionisten die abwechslungsreiche Route am Fusse der Rigi, entlang des Vierwaldstätter- und Zugersees. So erstaunte es nicht, dass bereits bei der Begrüssung durch Edgar Stocker und CTAC-Präsident Fritz Müller im originellen Brenner-Stübli der Fassbind AG beim traditionellen Kaffee und Gipfeli bereits überaus gute Stimmung herrschte.



Um 10.00 Uhr starteten wir in zwei Gruppen zu einer sehr interessanten und aufschlussreichen Betriebsbesichtigung. Sarah und Silvia wussten uns nicht nur über die Firmengeschichte sehr Interessantes zu erzählen, sondern verrieten den gespannten Zuhörern auch die verschiedenen Techniken und Brennmethoden.





So haben wir erfahren, dass im Jahre 1846 Gottfried Fassbind I in Oberarth, der Nachfahre eines holländischen Küfers, welcher im 13. Jahrhundert in die Schweiz eingewandert war, die «Alte Urschwyzzer Brennerei» gründete und welche somit die älteste gewerbliche Brennerei der Schweiz ist. Als erfolgreicher Unternehmer sind nicht nur innovative und neue Kreationen gefragt, sondern die Vermarktung und rationelle, kostengünstige Produktion steht ebenso im Vordergrund. So entschied sich in den 20er-Jahren des letzten Jahrhunderts der Sohn des Gründers, Gottfried II, mit einem Brennzug nach Ungarn und die damalige Tschechoslowakei zu fahren und die Früchte vor Ort zu brennen.



In den Monaten September bis Mai verarbeiten heute die Brennmeister der Fassbind AG sieben verschiedene Fruchtsorten zum weit über die Landesgren-

zen hinaus begehrten Edelbrand. Spezialitäten reifen anschliessend über Monate und Jahre in Eichen- oder sogenannten Eigenholzfässern. Dass Edelbrände nicht nur Genussmittel sind, sondern, dass der Chrüter Schälle Bur, welcher aus 24 verschiedenen Kräutern und Gewürzen hergestellt wird, auch bei Seitenstechen und Liebeskummer wirkt, wusste Sarah aus eigener Erfahrung zu berichten. Die Spezialität Schwyzer Honigchrüter wird sogar mit Waldhonig und Melissen verfeinert.



Foto: Regula Huwyler

Nach der interessanten Betriebsführung stand das gesamte Fassbind-Sortiment, vom Kirsch bis Vieille Poire, vom währschaften Pflümli bis zum Brut de Fût Pomme, zur freien Degustation zur Verfügung. Oder etwa lieber ein Fassbind Cream Liqueurs?







Gestärkt mit den edlen Destillaten der Brennerei Fassbind starteten die Traktionisten zu einer kurzen Weiterfahrt zum Seerestaurant Schlüssel in Immensee. Trotz etwas kühler Witterung genossen wir im lauschigen Gartenrestaurant, direkt am Ufer des Zugersee, das meisterhaft zubereitete Piccata oder das vegetarische Pastelli und ein auserlesenes Dessert. Dem Organisationsteam Hans Herzog, Urs Steiner, Edgar und Vreni Stocker danken wir für die perfekte Planung und Begleitung der Clubausfahrt ganz herzlich.

Franz Wermelinger, 30. 6. 2013,

Fotos: Regula Huwyler, H. G. Koch



SCHNELL MIT DER TRACTION UNTERWEGS



Noele und Mario Illien führen mit einer leicht modifizierten Traction Avant (Nr. 46) die Rally Peking Paris 2013. Noele ist die Tochter von Mario und dieser ist uns allen wiederum als der Motorenflüsterer aus dem Bündnerland bekannt.

Sie beendeten die Rally auf Platz 14 in der Klasse «pre 1975 model cars».

Noele schrieb während der 33 Etappen über 12247 km einen lesenswerten Blog, illustriert mit vielen eindrücklichen grossformatigen Bildern, der Eindrücke dieser langen Reise wiedergibt. Sie berichtet über diverse Pannen, und wie diese in der Einsamkeit der Steppe gelöst werden konnten, von undichten Benzintanks, ausgeleierten Stossdämpfern und gebrochenem Schaltgestänge.

<http://peking2paris2013.wordpress.com/>

Vielen Dank an H.P. Rubitschon für den Tipp!



AUSBLICK

Es ist einfach unglaublich, wie weit die Designer der Traction bereits 1934 in die Zukunft gedacht haben. Die Väter der Traction, André Citroën, Flaminio Bertoni und André Lefèbvre haben bereits 1934 mit dem Scharnier im Handschuhfach eine Halterung für das iPhone eingebaut. Kein anderer Autohersteller hat sich so weit vorgewagt und wirklich visionär an die technische Entwicklung unserer Gesellschaft gedacht.

Wir können uns glücklich schätzen, dass wir heute noch solche Autos besitzen, die von wirklichen Genies entwickelt wurden und den heutigen Modellen in nichts nachstehen. Die Wahl des Platzes für das iPhone, das in diesem Moment als Navigationsgerät eingesetzt wird, ist ideal für den Beifahrer und Kartenleser und unterstützt die Teamarbeit im Cockpit, vor allem wenn es manchmal hektisch zugeht und die Interpretation der Strassenkarte im grossen Masstab schwierig wird.

Ich wünsche allen schöne und erholsame Sommerferien mit der Traction, die doch immer wieder Emotionen auslöst und unerwartete Kontakte mit vielen netten Leuten ermöglicht.



Es grüsst Euch Euer Hans Georg 

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepflingen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



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

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

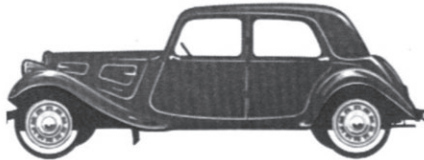
Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: 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 Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

LA COMMERCIALE 11 CV

500^{kg}
de charge utile



CITROËN

