

CITROËN



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2003

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2003, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

Präsident

Hans-Georg Koch
Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

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

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flurns
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

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

Werner König

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Christoph Platzer

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

Walter Homberger

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Hans Eftlin

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

Josef Burri

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

Redaktion

André Baumann

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Sekretariat

Patricia Koch

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

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet

Caspar Türlér

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

Rudolf Weber

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

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86

Übersetzungen Korrespondenz Ausland

Yolanda König

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

Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage Hans Georg Koch	4/5
Feedback	6
Inserate	8/9
Internet André Baumann	10
Treffenbericht ??? ???	11
Pannenbericht Daniel Eberli	12-14
6 Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 2) Daniel Eberli	15-18
Citroën-Architektur André Baumann	20/21
6 Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 3) Daniel Eberli	22-24
Aus vergangener Zeit André Baumann	25-28

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

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

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

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

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

TREFFEN UND TERMINE

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

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat 25. September, 30. Oktober, 27. November
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr (Tel. 052 346 12 94) jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (29. Oktober) Jahresschlusshöck 13. Dezember 2003
Zentralschweiz	Neu: Stammtisch Zentralschweiz Der Stammtisch trifft sich im Restaurant zur Post in Willisau ca. 19.00-19.30 Uhr bei unserem Clubmitglied Hans Herzog Leuenplatz 3, 6130 Willisau 041 970 25 06 Auskunft: H.G. Koch (praesident@tractionavant.ch)
Allgemein	ACC Stammtisch Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

2. November 2003	OTM Zürich
------------------	------------

!!!!!!! aktuelle Daten auch immer auf www.tractionavant.ch !!!!!!!!

Redaktionsschluss für Heft 5/2003:

1. Nov. 2003

DIE CROISIÈRE JAUNE IN MULHOUSE

Auf Initiative der Société de Géographie und mit Unterstützung von Automobiles Citroën veranstaltet das Musée National de l'Automobile in Mulhouse vom 29. April bis zum 5. Oktober 2003 eine Ausstellung



über das unglaubliche Abenteuer der Croisière Jaune, eine der Glanzleistungen der Automobilgeschichte des 20. Jahrhunderts.

100

ANS
YEARS
ANNI
JAHRE



Bertoni

under construction - en preparation - in Bearbeitung - in preparazione

FLAMINIO BERTONI * 10.01.1903 † 07.02.1964

15.05.2003 - 01.06.2003 : EXPOSITION - ANTONY (92) / PARIS

Liebe Clubmitglieder

Traction sans frontières, die Welt der Tractionisten kennt keine Grenzen. Gestern Abend hatte ich die Freude und die Ehre, Ted Cross, den Past-Präsidenten des CCOCA (Citroën Car Owners Club of Australia) (www.citroenclassic.org.au) in Zürich am Flughafen abzuholen. Ted Cross und seine Frau Helen haben ihre Ferien dieses Jahr in Schottland, England und Irland verbracht und haben sich zu einem Abstecher nach Grosswangen entschlossen, um mich in der Schweiz zu besuchen.



Neben der intensiven Fachsimpelei haben wir uns für die nächste Woche ein kulturelles und historisches Programm vorgenommen. Ich werde versuchen, den Freunden von Downunder die kleine Schweiz etwas näher zu bringen. Den ersten Tag haben wir im Mittelalter verbracht und die Städtchen Sursee und Sempach besucht. Dann haben wir auch nach das Schlachtfeld und die Schlachtkapelle oberhalb Sempach angesehen, wo die Schweizer Anno 1386 die Österreicher unter König Leopold besiegt haben. Vorgesehen sind weitere Ausflüge nach Luzern, Basel, Bern und an den Genfersee. Leider können Ted und Helen nicht länger bei uns zu bleiben, so dass eine Teilnahme an einem unserer nächsten Treffen möglich wäre. Die Weiterreise nach Paris (mit dem TGV) und dann mit dem Flugzeug wieder auf die südliche Halbkugel ist bereits geplant und lässt keinen weiteren Aufschub zu.

Freundlicherweise hat sich Ted deshalb bereit erklärt, einige Worte an die Schweizer Tractionisten zu richten, die hier im Folgenden abgedruckt sind:

Greetings to all of my fellow Citroenists in Switzerland.

For the last few years since Hans Georg visited Australia he has been encouraging me to visit your wonderful country again.

Finally a date was set and my wife Helen and I eagerly set off for a visit to United Kingdom and on to sunny Switzerland and the exceptionally warm friendship of the Koch family.

I have been driving Traction Citroens for about 20 years and my favourite vehicle is a Slough built (right hand drive) Big 6 sedan which has silver metallic paintwork and red leather interior which is common for English built Citroens.

The good thing about being a Citroen enthusiast is the fact that no matter where you are in the world or what nationality you are the common bond of enjoying our wonderful Citroens overrides all barriers and we can all appreciate our cars together.

Also, no matter where you go in the world you only need to make contact with a sister club and immediately friendships will unfold.

Hans Georg and I have already been cruising in his 11BL and soon we will tour in his magnificent 1934 Cabriolet (the worlds oldest known model in existance as far as I

understand) For this special trip my best dream will come true for me. I have brought my deceased father's WW2 leather flying helmet along from Australia just for this special moment.

I encourage you all to meet other Citroenists from other areas and spread the bond of friendship far and wide.

Ted and Helen Cross
Australia
und

Hans Georg Koch

Hans Georg Koch
Präsident CTAC



FEEDBACK

Es gab noch weitere Rückmeldungen zum Achsbruch von Hans Georg Koch :

Dr. med. dent. MARC OESTERLE
Choumontweg 20
3095 SPIEGEL bei Bern
Tel. 031 / 972 01 73

Radnabenbruch beim CITROËN 11-BL - Ursache? ACTAC-Mitteilungen 2/2003 Seiten 4 und 5

Unserem Präsidenten Hans-Georg Koch brach am 29. April 2003 praktisch ohne Vorankündigung die Radnabe des linken Vorderrades an seinem CITROËN 11-BL - warum?

Vorderradnabe CITROËN 11

Von den Kreuzgelenken her kommend führt die Antriebswelle direkt durch die Radnabe hindurch und trägt an ihrem Ende 'unabgestützt' Bremsstrommel und das Rad. Dadurch ergeben sich auf die Welle enorme Torsions- (Antrieb) und abhebelnde Kippkräfte (Radführung).

Der Schwachpunkt dieser "Fehlkonstruktion" liegt in der Antriebswelle, die zum Antrieb und zur Radführung herangezogen wird.

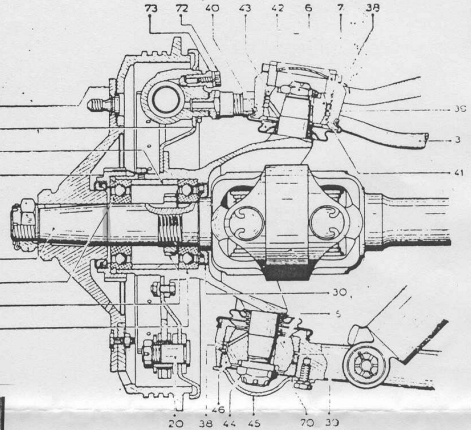
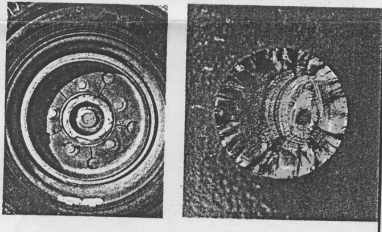


Fig. 17. -- Coupe d'un moyeu avant et d'un pivot.

Vorderradnabe des CITROËN 15-six

Von den Kreuzgelenken her kommend führt die Antriebswelle mit Längsnuten direkt in die Radnabe - die Antriebswelle dient nur dem Antrieb, sie hat keinerlei tragende Funktionen wie beim CITROËN 11.

(der PANHARD 24 - und auch die Vorgängermodelle PL-17, DYNA Z weisen eine ganz ähnliche Konstruktion auf. - Die ersten DYNA X jedoch waren ähnlich dem CITROËN 11 konstruiert... und die Prototypen haben öfters ihre Vorderräder verloren (!)-

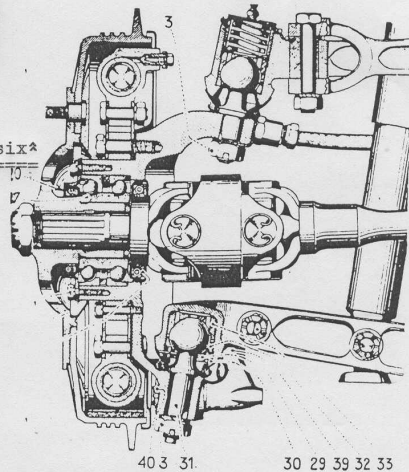


Fig. 14. -- Coupe par l'axe du pivot.

Rare Carbone



MINERVA

Présente :

LA CROISIÈRE JAUNE

**EXPÉDITION CITROËN CENTRE-ASIE
3^e MISSION G.M. HAARDT-AUDOUIN - DUBREUIL**



"Traction Avant" CITROËN



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

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

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

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



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



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



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**
– 4-Gang-Getriebe
– Lamellenkupplung
– Differentialverstärkungen
usw.



Retrogarage

Christian Heussi
Kantonsstrasse 62
CH-8854 Galgenen
Tel. +41 55 610 35 70
Fax +41 55 460 32 22
www.retrogarage.ch

Gesucht

Hättest Du Lust, das CTAC-Clubleben aktiv mitzugestalten ?
Per 1. Januar 2004 suchen wir einen neuen

Redaktor (m oder w)

für unser Clubheft.



Das Clubheft existiert in der Vorlage als Adobe In-Design Dokument. Der Datenaustausch mit der Druckerei geschieht mittels Daten-CD als pdf oder Grafik-Datei. Da die meisten Beiträge und Fotos per E-Mail eintreffen, solltest Du den Computer und die nötigen Programme beherrschen und etwas Enthusiasmus in Sachen Traction sollte auch vorhanden sein. Der Zeitaufwand beläuft sich auf etwa 12-20 Stunden pro Clubheft.

Als Entschädigung ist Dir der Dank aller Leser des Clubheftes in der ganzen Welt sicher!

Bewerbungen richtest Du bitte an den Clubpräsidenten, weitere Auskünfte gibt Dir gerne der jetzige Redaktor A. Baumann (ba.design@smile.ch oder 034 445 79 00)

Das gibt es immer noch !

Wir reparieren sämtliche
Kopiergeräte, Drucker, Fax & Schreibmaschinen
vor Ort mit Garantie !

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

Hans Brunner

Reparatur – Service Zürichsee

Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78

INTERNET

www.anciennesdefrance.com

Noch eine Site mit hunderten von Annonce, viele davon mit Fotos !

Anciennes de France
ANNONCES GRATUITES POUR LES VEHICULES ANCIENS OU DE COLLECTION

Publicité

Anciennes de France

Ventes véhicules Citroën (125 réponses)
- Classer les annonces par Date, Modèle, km, Prix, Cste -

DATE	PHOTO	MODELE	KM	PRIX	PAYS
03.09.2003		Citroën Cx Palas berline beige de 1972 NEW	67 000 km		FR-67
02.09.2003		Citroën 2cv Ad berline grise de 1967 NEW	110 000 km	3 300 € 21 647 F	FR-77
01.09.2003		Citroën Traction coupé noyau / beige de 1935 NEW	85 000 km	46 000 € 300 000 F	FR-70

www.retro-collection.com

Französische Zeitschriften, Sonderheft und aktuelle Magazine, Viele davon zum Thema... CITROËN.

Rétro Collection

Cliquez sur le logo pour entrer sur le site !

RÉTRO COLLECTION SPÉCIAL CITROËN N°1
Ce numéro comporte 2 couvertures différentes à choisir par le lecteur à sa libre convenance.

DEUXIÈME N°1
2CV Sakau 404 - 1900
Pr. 5 Euro

RÉTRO COLLECTION MORS SERIE N°3

RÉTRO COLLECTION N°18
SM Mésaulé Citroën - 1971
Pr. 3 Euro

CITROËN N°1
Ce numéro comporte 2 couvertures différentes à choisir par le lecteur à sa libre convenance.

DEUXIÈME N°2
En vente actuellement chez votre marchand de journaux habituel !

RÉTRO 200 N°4

RÉTRO COLLECTION N°42
En vente actuellement chez votre marchand de journaux habituel !

www.forum2cv.com/ 2cvsimu/2cvsimu.htm

Ein Genuss den ich keinem von Euch vorenthalten möchte: eine virtuelle Fahrt im 2CV, mit Ton etc.. Wer also mal seine Traction gerade nicht zur Hand hat...

2CV SIMULATOR

2CV SIMULATOR
Simulation de conduite en 2CV sur PC
Par Christian

Qu'en est-il du 2CV simulator ?

ENGLISH VERSION HERE

VOS COMMENTAIRES
(10/09/2003)

News 7 Juin 2003
Bonjour, des nouvelles qui mériteraient de pas être considérées comme des rumeurs, mais qui ne le sont pas pour d'être sur ce site. Elles sont en fait vraies. Elles ont été reprises après tout par la presse spécialisée. Ça va être intéressant de savoir si elles se confirment. Elles ont été reprises par le site de la presse spécialisée. Elles ont été reprises par le site de la presse spécialisée. Elles ont été reprises par le site de la presse spécialisée.



Treffenbericht

Ja, auch ich würde hier gerne einen Bericht über die verschiedenen Traction- und Citroëntreffen der letzten Monate lesen. Leider ist aber seit Monaten kein solcher Bericht mehr im Briefkasten des Redaktors gelandet. Aus zuverlässigen Quellen weiss ich aber, dass verschiedenste Clubmitglieder z.B. an der Tractionade, am ACC-Treffen, an CTAC Treffen, am Grillplausch und und und... teilgenommen haben.

Glücklicherweise gibt es noch Clubmitglieder, welche trotz Dauerreparaturen und Pannen bereit sind, Ihre Erfahrungen und Erlebnisse weiterzugeben und damit den anderen Lesern erstens ein Vergnügen zu bereiten, zweitens ihnen wertvolle Tipps im Umgang mit unseren Autos zu geben und drittens, dem Redaktor Stoff für die leeren, weissen Seiten zu liefern !

Falls es seitens der Clubmitglieder weiter so still bleibt, schlage ich vor, dass wir uns ähnlich dem Schweizer Fernsehen DRS zukünftig damit begnügen, nostalgische Treffenbericht aus früheren Jahren zu wiederholen !

A vous, das Clubheft lebt von Euren Beiträgen!

André Baumann, Redaktor



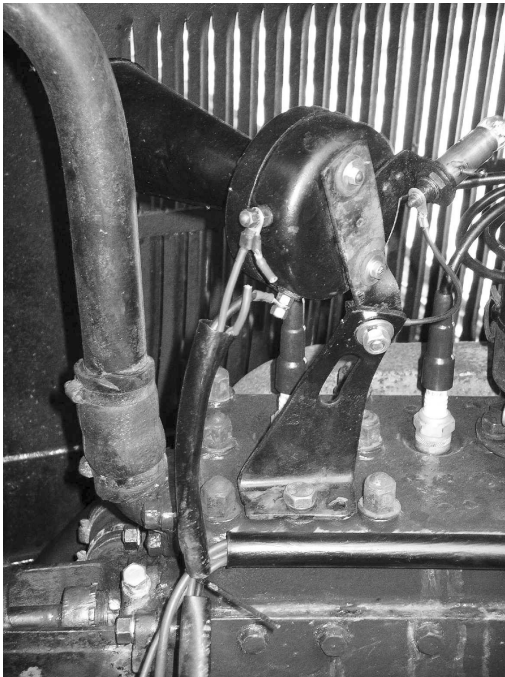
PANNENBERICHT

Der Kabelbrand

Am Samstag 2. August lud uns ein lieber Kollege zu seinem Hochzeitsfest ein. Wir wollten ihn gerne überraschen und organisierten zusammen mit dem Brautführer, dass wir seine Braut und ihren Vater im bald 75-jährigen AC4 zur Kirche führen konnten.



Trotz des heissen Tages zeigte «Frédéric» keine Schwächen, sondern brachte Agi und mich problemlos nach Seuzach. Erfreut nahm die Braut mit ihrem Vater hinten Platz, und in gemütlicher Fahrt (damit die Frisur nicht zerzaust wurde) fuhren wir nach Warth in der Nähe der Kartause Ittingen. Alles klappte wie am Schnürchen. Braut und Brautvater versteckten sich hinter einem Baum, damit der Bräutigam, welcher in einem Londoner Doppelstöcker anreiste, sie nicht zu früh zu sehen bekam. Es war eine Freude, seinen Gesichtsausdruck zu beobachten, als die hübsche Braut in die Kirche geführt wurde.



Während der üblichen Photo-Session wollte ich den AC4 wenden, damit er für die Weiterfahrt bereitstand. (Punkt 1 des Kurses für angehende Rolls-Royce - Fahrer: Fahre nie mit Fahrgästen im Auto rückwärts!).

Ich startete also den alten Citroën. Während ich erst einige Meter vorwärts bergab und dann rückwärts bergauf in einen günstigen Wendepunkt fuhr, nahm ich ein merkwürdig schnarrendes Geräusch wahr. Praktisch gleichzeitig stieg mir ein übler Geruch in die Nase. Konnte es sein, dass mich ausgerechnet jetzt die Kupplung im Stich liess?

Ich musste wegen des schlechten Lenkeinschlages zweimal zurücksetzen, bis ich vorwärts den Berg hinauf wieder zur meinem Standplatz fahren konnte. Noch bevor ich diesen erreicht hatte – und ausserhalb des Blickwinkels des Hochzeitspaares – gab ich auf,

weil der Gestank unerträglich geworden war. Ich stellte den Motor ab und beobachtete gleichzeitig, wie schwarzer Rauch unter der Kühlerhaube und aus dem Fussraum meines Autos aufstieg.

Das Ausschalten der Zündung zeigte keinen Einfluss auf die Intensität des Rauches. Einer der Hochzeitsgäste beobachtete den Rauch und rief nach einem Feuerlöscher. Ich realisierte, dass die Ursache nicht bei der Kupplung liegen konnte, sondern dass es sich um einen Elektrobrand handeln musste. Mit einem raschen Griff nach dem Hauptschalter, den ich in den ersten Tagen nach dem Kauf meines Veteranen installiert hatte, trennte ich das Bordnetz von der Batterie. Sofort liess der Qualm nach. Ich stieg aus und öffnete die Motorhaube. Da bei meinem AC4 mit Ausnahme der beiden Hupen alle Stromverbraucher über das Zündschloss geschaltet sind, konnte das Problem eigentlich nur dort liegen. Und richtig: das Kabel, welches zur Hupe, die auf dem Zylinderkopf montiert ist, führt, war total verschmort.

Beim AC4 – wie übrigens bei vielen Autos – ist die Hupe direkt am «Plus» angeschlossen, während der «Minus» zum Knopf im Lenkrad und von dort an die Masse geführt ist. Dieses Schema hat den Vorteil, dass lediglich pro Hupe ein Kabel in die Mitte des Lenkrades geführt werden muss. Der grosse Nachteil zeigt sich, wenn, wie in meinem Fall, keine Sicherungen dazwischen geschaltet sind. Dann fliesst bei einem Kurzschluss der Strom ungehemmt, was katastrophale Folgen haben kann.

Ich klemmte das verschmorte Kabel beidseitig ab und schaltete erst den Hauptschalter, dann die Zündung ein. Es kam zu keiner weiteren Rauchentwicklung mehr. Ich konnte den Motor starten, und ausser den beiden Hupen, welche ich mit meiner Aktion stillgelegt hatte, funktionierte alles normal. – Schwein gehabt!
Zwar hielt sich der Brandgeruch hartnäckig, aber «Frédèrik» leistete zuverlässig und zum Vergnügen des Hochzeitpaares (und zu meiner Beruhigung...) seine Dienste.

Am Montag schaute ich mir die Sache näher an und stellte folgende Schäden fest:

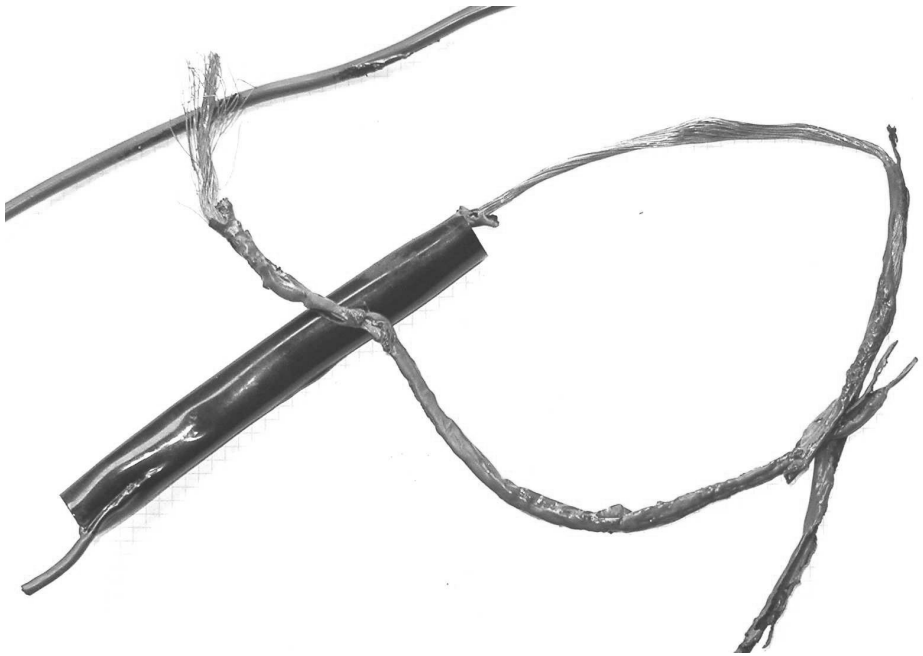
- Ungenügende Isolation der Hupe auf dem Motorblock. Dies hatte zum Kurzschluss geführt.
- Plus-Kabel vom Regler zur Hupe total verschmort. Isolation teilweise mit anderen Kabeln verschweisst, darunter beide Verbindungen von der Lichtmaschine zum Regler.
- Isolation des Kabels vom Regler zum Ampèremeter teilweise verschweisst mit der Isolation des Kabels vom Anlasserschalter zum Ampèremeter. Da dieses Kabel sehr dick (6 mm²) ist, lässt sich erahnen, welch hoher Strom geflossen sein muss. – Nach meinen Schätzungen über 100 Ampères!
- Reglerkontakte verschweisst.

Es dauerte ungefähr 4½ Stunden, bis ich den Schaden repariert hatte. Ich verlegte dabei gegen 10 Meter neue Kabel und baute bei dieser Gelegenheit gleich einige Sicherungen ein. Den Reglerkontakt konnte ich lösen und mit einer Feile glätten.

Fazit: Der Entscheid, gleich am Anfang einen Hauptschalter einzubauen, war weise und hat grossen Schaden verhindert. Das Abklemmen der Batterie hätte viel Zeit in Anspruch genommen, liegt sie doch beim AC4 unter dem Bodenbrett der Kabine, und das Werkzeug ist unter der vorderen Sitzbank verstaut. In dieser Zeit hätte sich das Feuer offen ausbrechen und sich ausbreiten können. Ein Feuerlöscher hätte wohl wenig genützt, so lange der Stromfluss nicht unterbrochen war.

Ich rate deshalb dringend jedem Oldtimer-Besitzer, einen Hauptschalter oder Sicherungen in seinen Wagen einzubauen. – Am Besten sogar beides!

Daniel Eberli



Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 2)

Die Dampfmaschine

Fortsetzung aus Heft 3/2003

Als ich meinen Artikel „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher“ begann, war meine Absicht, allfällige Traction-Besitzer zu ermutigen, selbst etwas mehr Hand an ihr Auto zu legen. Auf keinen Fall wollte ich einen Fortsetzungsroman schreiben. Inzwischen könnte ich den Titel schon beinahe umbenennen in „Die unendliche Geschichte“... Doch gehen wir die Sache der Reihe nach an:

In der Zeit nach dem Besuch der Cheernagelbüüni (☞ Bericht „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher – Fortsetzung“) hatte ich meinen Six mehrmals zur Arbeit genommen, um einige Kilometer zu machen. Am 26. April, rund 450 Kilometer nach der Revision, wechselte ich das Motorenöl, zog die Zylinderkopfschrauben nach und kontrollierte das Ventilspiel.

Am 27. April fuhr ich mit meiner Frau und meiner Tochter zum Treffen der Region West. Während über einer Stunde rollten wir mit etwa 100 bis 110 km/h über die Autobahn. Der Öldruck sank mit steigender Öltemperatur ab auf 2.3 Bar und stabilisierte sich dort. Nach der Autobahn, bei tieferen Drehzahlen, war er etwas niedrig, stieg dann aber mit dem leichten Abkühlen des Öls wieder auf einen akzeptablen Wert.

Nach dem Begrüssungskaffee fahren wir im Konvoy durch wunderschöne Hügellandschaften. – Für meinen Six vielleicht eine Spur zu verhalten. Plötzlich, interessanterweise bei einer Talfahrt, rieche ich Frostschutz und sehe eine weisse Wolke aus meinem Auspuff kommen. Ich gebe kurz Gas, die Wolke intensiviert sich – und verschwindet. Der Fahrer hinter mir drückt auf die Hupe (war wohl nicht als Nebelhorn gedacht!), und ich halte an. Ein Blick unter die Haube zeigt keine Abnormitäten. Also bleibt nichts übrig, als weiter zu fahren.

Noch mehrfach zeigt sich das Phänomen – immer im Schiebebetrieb.

Beim Mittagessen diskutiere ich das Problem mit versierten Clubkameraden. Es scheint offensichtlich, dass die Zylinderkopf-Dichtung nicht hält. Albert Schorta ist der Meinung, ich können den Zylinderkopf-Schrauben durchaus ein höheres Drehmoment zumuten, als die in den Reparaturbüchern vorgeschriebenen 5 mkg.

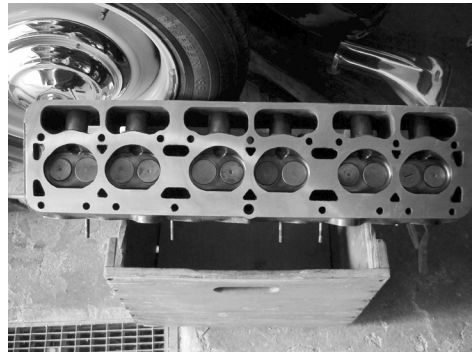
Wieder zu Hause, zog ich den Zylinderkopf – im warmen Zustand – mit 6 mkg nach, voller Angst, ich könnte einen der Bolzen abreißen. Nun, zum Glück passierte nichts. Nachdem der Wagen einige Tage gestanden hatte, öffnete ich die Ölablass-Schraube und liess ca. 3 DL Wasser ab, bis reines Öl kam.

Am 7. Mai fuhr ich mit dem Six ins Appenzellerland für einen Zugüberfall. Dieser wäre eine Geschichte für sich, weil ein vorbeifahrender VW-Bus-Fahrer verzweifelt versuchen wollte, unseren Wagen vom Gleis der Appenzellerbahn zu schieben. Im hügeligen Gelände spürte ich, dass beim Auto etwas nicht in Ordnung war. Bei einem kurzen Halt mit laufendem Motor bildete sich unter dem Auspuff-Endrohr ein nasser Fleck. Zudem zeigte die Batterie Mühe, den warmen Motor zu starten. Auf der nächtlichen Fahrt nach Hause lief der Motor deutlich unrund. Unnötig festzuhalten, dass meine Stimmung im Keller war. Ich stellte den Six in die dunkelste Ecke meiner Garage. (Dies ist recht schwierig zu bewerkstelligen, denn irgend ein Ende des grossen Teils ragt immer ins Licht!) Dann kümmerte ich mich um meinen AC4, wo ich die Bremsen überprüfen und

einstellen musste, denn ich hatte für den 9. Mai einen Vorführ-Termin. Es war Balsam für meine gequälte Seele, als ich den 1929-er Veteranen ohne Probleme durch die Prüfung brachte.

Am 12. Mai hatte ich frei. Ich benützte den Tag, um den Zylinderkopf des Six nochmals herunter zu nehmen. Tatsächlich zeigte die Kopfdichtung zwischen dem 3. und dem 4. Zylinder verräterische Spuren. Zudem war das Kerzenbild sehr uneinheitlich. Interessanter- - oder merkwüdigerweise - waren die Kerzen der Zylinder 3 und 4 noch diejenigen, mit der „gesündesten“ Zeichnung.

Ich brachte den Kopf dem Zylinderschleifer, um seinen Rat einzuholen. Er äusserte sich überzeugt, dass der Kopf keine Risse



aufweist, wollte ihn aber nochmals genau inspizieren. Zwei Tage später holte ich das Teil wieder ab. Er hatte die Ventilführungen überprüft und dabei festgestellt, dass drei Ventile leicht in den Führungen angefressen hatten. Eine Erklärung dafür hatte er nicht. Normalerweise komme dies vor, wenn die Führungen zu knapp waren, aber da mein Kopf bereits zwei Jahre gelaufen war, war es für ihn ein Rätsel. Einzige Möglichkeit, die er sich denken könne, sei, dass die Ventile zu heiss bekommen hätten, vielleicht bedingt durch falsche Luft. Dies leuchtete mir ein, und ich konnte mir vorstellen, dass der schlechte Zustand meines Auspuff-Sammelrohres insofern dazu beigetragen haben könnte, als dass dadurch möglicherweise der Ansaugflansch nicht ganz plan am Zylinderkopf auflag. Der Zylinderschleifer hat dann die Ventilführungen und Hälse poliert und den Kopf nochmals ganz leicht plangeschliffen.

Da ich in der Zwischenzeit ein neues Auspuff-Sammelrohr bekommen hatte, war ich besonders sorgfältig beim Ausrichten von Ansaug- und Auspuff-Kollektor. Dazwischen – zum Ausgleichen und gleichzeitig zur Isolation – legte ich eine dünne Asbestplatte ein, die ich noch in meinem Fundus fand und zurechtschneiden konnte. Die Montage des Zylinderkopfs erforderte einige Kopfarbeit, denn mir war klar, dass er – besonders zusammen mit den montierten Sammelrohren – zu schwer war, als dass ich ihn alleine hätte einbauen können. Ich hätte das Gleichgewicht verloren und der Zylinderkopf wäre wohl auf den Kotflügel gekippt. Mein gepeinigtes Kreuz brauche ich wohl gar nicht extra zu erwähnen.

Der Six stand ja „verkehrt-herum“ in der Garage, so dass der Kofferraum unter dem T-Träger, an dem die Laufkatze mit dem Flaschenzug hing, zu stehen kam. Da ich jedoch im oberen Stock nochmals eine Laufkatze mit Kran zur Verfügung hatte, brauchte ich nur den Deckel in der Garagendecke zu öffnen. Dann aber hing der Zylinderkopf nicht genau über dem Motor, sondern seitlich versetzt. Die Bedienung des Krans war jedoch im oberen Stock, und da ich nicht gleichzeitig oben den Kran steuern und unten den Kopf genau plazieren konnte, hatte ich da ein Problem. Ich löste es, indem ich mit einem Spannsatz seitlich einen Zug ausübte. Dann konnte ich den Zylinderkopf bis knapp über dem Motorblock absenken. Der Kopf hing seinerseits ebenfalls mit Spannsatz am



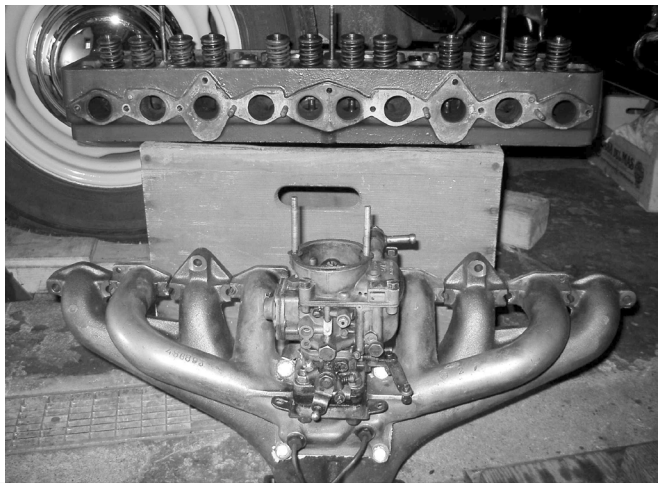
Kranhaken, und die letzten Zentimeter konnte ich nun langsam die Spannsets lösen.

Mit einer neuen Zylinderkopfdichtung modernerer Bauart, als die herkömmlichen Kupfer-Asbest-Dichtungen ausgestattet, zog ich die Bolzen in mehreren Schritten mit 6 mkg an. Dann aber lief mir die Zeit davon, und ich musste meine Arbeit unterbrechen.

Zwei Tage später goss ich grosszügig Öl über die Kipphebel und Ventile, dann zog ich am Starterknopf. Dass der Motor nicht gleich ansprang, war in Ordnung und durchaus beabsichtigt. So konnte die Ölpumpe ihrer Funktion nachkommen, bevor der Motor zu arbeiten hatte. Dass er dann aber auch nach längeren Versuchen nicht ansprang, beruhigte mich nicht gerade. Ein oder zweimal kam es zu einer Zündung, doch richtig

anspringen wollte er nicht. Schnell fand ich heraus, dass ein Zündfunke vorhanden war. Deshalb öffnete ich den Vergaser, wo ich feststellte, dass der Schwimmer verklemmt war. – Nichts ungewöhnliches eigentlich, wenn man bedenkt, dass ich ihn auf dem Ansaugflansch montiert und diesen dann mehrfach umgedreht hatte.

Danach sprang der Motor an, wenn auch unwillig. Mit wenig Gas fuhr ich aus der Garage, ins Nachbardorf und wieder zurück. Dank des eingebauten Thermostates genügte dies, um den Block auf Betriebstemperatur zu bringen. Ich zog den Zylinderkopf nun im warmen Zustand mit 6 mkg an und stellte die Ventile neu ein. Als danach die Maschine wieder nicht mehr starten wollte, hatte ich die Nase voll. Zum Glück ist es nicht meine Art, Werkzeug durch die Garage zu schmeissen, sonst wäre meine Werkzeugwand mittlerweile vermutlich leer! Ich wusch die Hände fuhr mit meiner Frau Agi zur Citroën Winterthur Nord, wo der C3 Pluriel präsentiert wurde – im AC4, der sofort und problemlos ansprang...



Immerhin, etwas Gutes hatte die ganze Geschichte trotzdem: Ich hatte dank der nochmaligen Zerlegung festgestellt, dass in meiner Reparaturbroschüre beim 6-Zylinder ein Fehler in der Reihenfolge der Ventile ist:

Die Ventile beim Six sind wie folgt montiert: A – E – E – A – E – A – A – E – A – E – E – A.

(A = Auslass, E = Einlass.

Wird es unserem geplagten Traction-Besitzer gelingen, sein Auto mit eigener Motorenkraft aus der Garage zu fahren? Oder wird sich demnächst ein Inserat für einen günstigen Six-Familiale finden? Verpassen Sie nicht den nächsten Teil dieses Fortsetzungsberichtes, wenn es wieder heisst: „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher...“

Daniel Eberli

Fortsetzung folgt !!!

LE DÉCAPOTABLE " A. E. A. T. "

Transformez votre traction avant Citroën
en **CABRIOLET DÉCAPOTABLE**



Adressez-vous au spécialiste innovateur
de cette transformation les **Anciens**
Établissements ANSART et TESSEIRE
41, Rue Ibry, **NEUILLY-s.-Seine** - Mail. 97-08

Jahresschlusshöck Region Nord

Wann: Samstag 13. Dezember 2003

Ort: Autohaus CITROËN NORD

A4 Winterthur-Schaffhausen

8450 Andelfingen

Zeit: ab 18.30 Uhr Apèro

ab 19.30h Nachtessen „Schweinsbraten mit Risotto“

Wir haben die fliegende Küche für euch bestellt,
Kosten pro Person Fr. 29.-- inkl. Unkostenbeitrag
Getränke exklusive

Dessertbuffet / Kaffee

Rückblick 2003

Gemütlicher Hock

Oel- und Rostgespräche

Anmeldung bis spätestens 5. Dezember 2003 an:

Ruedi Jutz

Aspacherstrasse 38

8413 Neftenbach

Fax 052/ 213 71 74,

Natel 079/ 636 65 65

E-Mail jutzosm@bluewin.ch

wir/ich beteiligen uns am Dessertbuffet und bringen mit:

Kuchen Torte Fruchtsalat Crème

Name:

Vorname:

Adresse:

Anzahl Personen:

Wir freuen uns auf einen schönen Abend und grüssen euch herzlich.

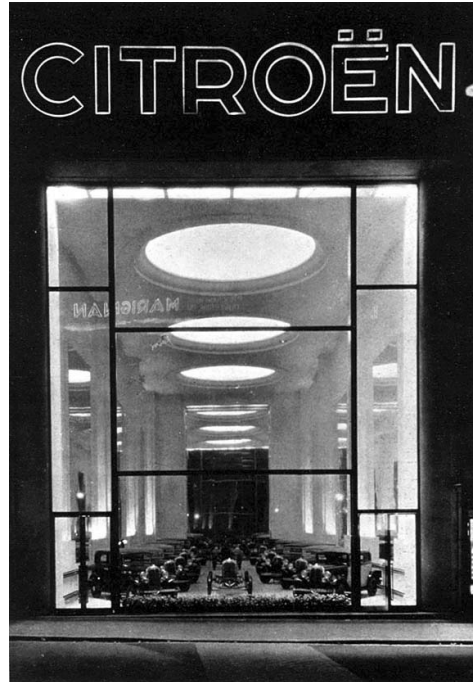
Region Nord, Hans-Peter Rubitschon, Peter Weber, Ruedi Jutz.

ARCHITEKTUR

Kommunikation durch Architektur; der Citroën-Stil in der Welt

Architekt Maurice-Jacques Ravazé unterstützt von Wybo und Lagrange lenkte den integrierten Dienst Architektur bei Citroën. Er beriet die Koncessionäre in funktioneller Konzeption ihrer Garagen und trug dazu bei, die Identität der Marke zu verstärken, der Kunde muss dort die ganze Modernität und den „esprit, innovation“ von Citroën fühlen (Empfangsräume, Fassaden, Nachtbeleuchtung.)

Der Citroën-Stil manifestierte sich durch grosse Bauten in ganz Paris (Citroën-Pavillon an der „Exposition coloniale“ von 1931, den Garagen Marbeuf und Champs-Élysées) oder in der Provinz (Lyon, die André Citroën am Eröffnungston im Jahre 1932 als „schönste Garagen der Welt“ bezeichnete, Toulouse, Strassburg, Bordeaux) und in der Welt (Saigon, Sydney usw.).



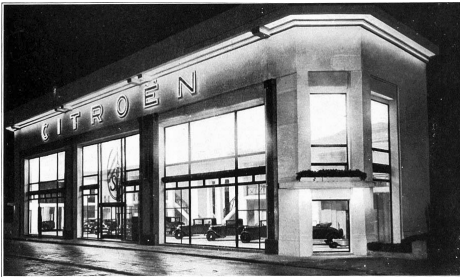
Palais des Expositions Citroën. Un côté du grand hall, vu de l'escalier central

Der am 31. September 1931 eröffnete Palais des Expositions Citroën (Place de l'Europe), vereinigte auf 15.000 m² einen Ausstellungsraum für 300 Fahrzeuge, eine Servicestation, ein Kino, das die ethnografischen Filme der Reisen nach Afrika und China und kleine technische Filme zeigte, einen Ausstellungsraum für alle zurückgebrachten Gegenstände der drei Expeditionen, einen Teesalon, einen Verkaufsstand für Spielzeug und einen Zeitungskiosk.

Die im Jahre 1926 gebaute Garage Barville umfasst acht Stockwerke Garagboxen, ein Schwimmbad, drei Tennisspielflächen, einen Golfplatz, alles auf sechzehn Niveaus einschliesslich einer monumentalen Zugangsrampe.

Im Jahre 1932 war für die Filiale in Brüssel „eine Citroën-Stadt“ geplant noch eindrücklicher als das „Palais des Expositions“ von Paris.

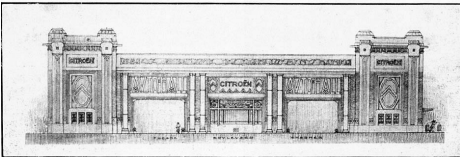
Zusammengestellt von A. Baumann



Cannes



Sydney



Vue de la façade (actuellement en construction) de l'établissement de nos Agents de Saïgon



Le Pavillon CITROËN

La Pénétration Coloniale par l'Automobile

Notre Pavillon, complètement terminé et entièrement aménagé, fut inauguré avant l'ouverture officielle de l'Exposition par le Maréchal Lyautey, qui félicita vivement M. André Citroën.



Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher (Teil 3)

Alles Luft oder was ?

Nach der letzten Folge der Fortsetzungsgeschichte „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher“ wurde die Frage aufgeworfen, ob die zickige 15/Six Familie jemals aus eigener Kraft wieder die Garage verlassen würde. Nun, auch ich begann mittlerweile zu (ver-)zweifeln.

Die letzte Folge hatte ja damit geendet, dass ich die Garage fluchtartig verlassen hatte. Natürlich hatte ich nicht erwartet, dass damit mein Auto von Geisterhand repariert würde. Ich brauchte die Pause, um meine Nerven zu erholen und die müde 6-Volt-Batterie aufzuladen.

Am nächsten Tag sprang der Motor dann widerwillig an, aber der Reihensechszylinder lief wie ein schlecht eingestellter 11-er.

Angefangen hatte dies auf der Heimfahrt vom letzten Zugüberfall. Zu meiner Enttäuschung hatte sich daran mit dem Austausch der Zylinderkopf-Dichtung nichts gebesert. (Siehe „Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher – Folge 3.“)

So machte ich mich denn auf die Suche nach der Ursache des Problems. Zuerst steckte ich einen Kerzenstecker um auf eine neue Zündkerze, welche ich neben dem Motor an Masse legte, und stellte so fest, dass zumindest auf dieser Kerze ein Zündfunke vorhanden war. Danach steckte ich den Stecker wieder zurück und startete – wenn auch mit Mühe – den Motor. Damit er nicht immer gleich wieder abstellte, wenn ich meine Versuche machte, drehte ich den Leerlauf an der Leerlauf-Einstellschraube höher.

Als nächstes zog ich – mit einer isolierten Zange, damit ich keinen elektrischen Schlag verpasst bekam – den Stecker der Kerze Nummer 1 ab. Ich konnte hören, wie der Funke vom Kerzenstecker auf Masse sprang, und es war deutlich zu hören und zu spüren, dass der Motor an Drehzahl verlor und (noch) unrunder lief. – Eindeutig, hier wurde gearbeitet! So steckte ich den Stecker wieder zurück auf die Kerze und wiederholte den Vorgang bei Nummer 2. Der Motor reagierte identisch. Also weiter mit Nummer 3. Bei Nummer 3 war zwar zu hören, wie der Funke sprang, aber ein Drehzahl-Abfall war nicht festzustellen. Somit war für mich klar, dass Nummer 3 schon vorher nicht gearbeitet hatte.

Die Nummer 4, 5 und 6 reagierten gleich wie Nummer 1 und 2. Da beim zweigeteilten Six-Vergaser eine Kammer jeweils drei Zylinder versorgt, konnte der Fehler nicht beim Vergaser liegen. Somit war eindeutig: Der Fehler musste an der Zündung liegen. Zuversichtlich stellte ich den Motor ab und wechselte die Zündkerze Nummer 3 – um kurz darauf frustriert festzustellen, dass sich gar nichts geändert hatte. Mein Nachbar äusserte die Meinung, er hätte einmal eine ganze Schachtel „fauler“ Zündkerzen gehabt, sicher sei ich auch so ein Pechvogel. Um sicher zu gehen, vertauschte ich die Kerzen Nummer 3 und 4 und wiederholte den Test von vorn. Nun hätte eigentlich Nummer 4 keinen Drehzahl-Abfall aufweisen sollen – hätte, es war aber weiterhin die Nummer 3...

Ich vermutete das Zündkabel und ersetzte es. – Ohne Erfolg. Wenn ich die Zündkerze mit dem Zündkabel Nummer 3 ausserhalb des Motors an Masse legte, konnte ich einen Zündfunken sehen. – Vielleicht war er ja etwas schwach, um das Gemisch zu zünden. Ich tauschte die Zündspule aus gegen eine andere (alte, da ich keine neue zur Verfügung hatte). – Keine Änderung! Ich tauschte den Kondensator aus, stellte den Unterbrecher-Abstand neu ein. – Kein Unterschied! Mein Nachbar gab mir einen „Super Elektronik-Spray“, mit dem ich die Verteilerkappe einsprühete. Tatsächlich sprang der Motor danach leichter an – aber er lief weiterhin nur auf 5 Zylindern.

Inzwischen knirschte es unter meinen Schuhen, denn die Zacken fielen mir reihenweise aus der Krone. Schliesslich hatte ich mal grossspurig erklärt, ich bringe jeden Motor zum Laufen, der keinen mechanischen Defekt aufwies.

Um sicher zu gehen, dass kein mechanischer Defekt vorhanden war, überprüfte ich die Kompression. – Der Zeiger meines Instruments kam bei allen Zylindern praktisch auf den gleichen Wert.

Dann öffnete die Ventilabdeckung, aber auch hier schien sowohl optisch wie akustisch alles in Ordnung. Dann hörte den laufenden Motor mit einem Stethoskop ab, konnte aber keine Unregelmässigkeiten ausmachen. Also: Kein mechanischer Defekt!

Ich habe vor einiger Zeit einmal zwei gläserne Zündkerzen gekauft, mit denen sich die Farbe der Flamme während des Arbeitstaktes betrachten liess. Auch dies half mir nicht weiter, da bei Nummer 3 gar keine Flamme zu beobachten war.

Ich suchte telefonischen Rat bei verschiedenen Kollegen, doch diese zeigten sich genau so ratlos über meine Berichte, wie ich selbst. Für mich kamen eigentlich nur noch zwei Ursachen in Frage: Entweder lag der Fehler am Verteilerkopf, oder wirklich auf der Ansaugseite am Anschluss Nummer 3. – War es möglich, dass ich dort eine Handvoll Putzfäden oder einen Lappen vergessen hatte? Eigentlich nicht, aber inzwischen schien mir auch das Unmögliche möglich. – Ich vermutete allerdings, dass sich ein solcher Fehler auf die Kompression ausgewirkt hätte und somit bei der Messung hätte feststellen lassen...

Albert Schorta hatte weder einen Deckel für meinen Zündverteiler noch einen ganzen Verteiler für einen Six am Lager, so dass ich dies nicht testen konnte. Allerdings sah meiner noch so gut aus, dass ich Mühe hatte, an einen Defekt an diesem Teil zu glauben. So allmählich stresste die Angelegenheit. Ich hatte bereits viele Stunden in die Fehlersuche investiert und war kaum einen Schritt weiter gekommen. – Und für den Sonntag 8. April hatte ich mich verpflichtet, für einen 50-sten Geburtstag zu fahren. Am Freitagmorgen 6. April eine neue Idee – und eine Spur: Auf das Versprühen von Öl aussen in den Bereich der Dichtungen des Ansaugkollektors reagierte der Motor ganz deutlich mit einer Drehzahlsteigerung.

Damit war schlagartig klar: Bedingt durch das Ansaugen von falscher Luft war das Gemisch zu mager für eine Zündung. Mit dem Öl wurde das Leck kurzfristig gedichtet, womit das Gemisch eine zündfähige Zusammensetzung erhielt. – Das Nachziehen der Schrauben brachte keine Besserung.

Freitagabend und Samstagmorgen waren meine Frau und ich ausser Haus, so dass ich mich erst am Samstagmittag wieder um mein Auto kümmern konnte.

Nachdem ich das Ansaugsammelrohr losgeschraubt hatte, sah ich das Übel: Beim Zylinder Nummer 3 war ein Auge und ein Stück des Rohres abgebrochen. Was tun innerhalb der verfügbaren Zeit? Der Dorfschmied, der eine geschickte Hand im Schweißen hat, war ausser Haus. Schliesslich erreichte ich ihn auf dem Handy. Er erklärte, er sei ca. 17⁰⁰ Uhr zu Hause und würde sich ausnahmsweise das Problem mal ansehen.



Kurz nach 17⁰⁰ kam dann der erlösende Anruf, dass ich vorbeikommen könne. – Als der Schmied den porösen Aluminiumguss sah, winkte er ab. Er getraue sich nicht, daran zu schweissen. Die Gefahr, dass nachher alles noch viel schlimmer sei, war ihm zu gross. Was sollte ich tun? Kleben? Ausser Araldit hatte ich keinen geeigneten Klebstoff im Haus. Da kam meiner Frau die rettende Idee, ich könnte Peter Müller fragen, der seinen Six zerlegt hat. Peter war zu Hause und hatte nichts dagegen, mir das Teil auszuleihen. Am Samstagabend um halb elf löschte ich das Licht in der Garage. Mein Six war zwar fertig montiert, doch da ich für den Auspuffkollektor einen hitzeresistenten Silikonkleber verwendet hatte, der erst hart werden musste, hatte ich darauf verzichtet, den Motor zu starten...

Am Sonntagmorgen um 8 Uhr startete ich den Motor – und er lief auf allen Zylindern. Ich schlich mich mit dem Auto aus dem Dorf und stellte an einem Waldrand das Leerlaufgemisch und die Leerlaufdrehzahl ein. Dann füllte ich den Tank und war gut 10 Minuten zu früh am Treffpunkt mit dem Geburtstagskind.

Irgendwie muss ich hier noch anfügen, dass „eigentlich“ noch ein DS-Fahrer engagiert gewesen wäre. Dieser tauchte aber nicht am Treffpunkt auf, sondern sagte erst auf Anfrage am Telefon, er hätte sich verschlafen – und rund zwei Stunden später, seine DS laufe nur auf zwei Zylindern, und er komme gar nicht... – Kein grösseres Problem, so füllte sich halt mein Six mit 8 Personen! - Die Fahrgäste waren begeistert, und meine Familie schaffte das Mehrgewicht problemlos!

Noch erträgt meine Diva etwas Zuwendung, etwas „Fine-tuneing“. Der neue Auspufftopf macht mehr Lärm, als mir lieb ist, aber bis heute bin ich nicht dazu gekommen, um festzustellen, warum. Den Kollektor habe ich zu einem Schweiss-Spezialisten gebracht. Aber mein Auto läuft auf allen Zylindern, und das ist die Hauptsache!

Daniel Eberli

NEUERSCHEINUNGEN



Die legendäre Citroën-Expedition ins Reich der Mitte war ein menschliches und mechanisches Abenteuer, an dessen Vorbereitung und Durchführung rund hundert Mitarbeiter mehrere Jahre lang gearbeitet haben. Dieser Bildband ist weder ein Roman noch eine Erzählung sondern das persönliche Zeugnis all derer, die Tag für Tag ihr Leben für dieses Abenteuer aufs Spiel gesetzt haben.

Croisière jaune, Chroniques 1929-1933,
Eric Deschamps, ETAI, 2003.

Ein frischer Blick auf Citroën und seine Geschichte, präsentiert von einer neuen Zeitschrift für Autoliebhaber.

CitraPassion, Nr. 2 Juni-Juli 2003



AUS VERGANGENER ZEIT

An einer Broccant in Frankreich fand ich einen Stapel alter Hefte des Touring Club de France. Eines der Hefte, datiert vom Juni 1939, also kurz nach der Erstzulassung meiner Traction, konnte ich für 50 Cents erwerben. Ich stellte fest, dass sich schon damals die Zeitschriften hauptsächlich mit Werbung finanzierten! Glücklicherweise betrifft ein Grossteil dieser Werbung unsere Traction. All die Möglichkeiten unsere Traction zu „verschönern“ und verbessern möchte ich Euch nicht vorenthalten...

A. Baumann



LES NOUVEAUTÉS TOURISTIQUES

ÉVITEZ LE VOL DE VOTRE VOITURE.

ROTO-BLOC a été créé pour cela. Grâce à ses 990 combinaisons, interchangeable, sans lecture et sans clé, il est rigoureusement inviolable.



Voici un schéma de la pose simple et rapide de ROTO-BLOC: à gauche le boîtier électrique, à droite la serrure scellée.

Demandez le nouveau « Contacteur-Alarme » pour toutes voitures, ou le « Spécial-Citroën T. A. » en indiquant type 1938 ou 1939.
Chez votre fournisseur ou à Sté REMEX, 26, rue de la Pépinière, Paris. Laboré 32-20.

CITROENISTES.

Profitez des avantages de votre carrosserie aérodynamique et n'encombrez plus votre voiture de bagages disgracieux, grâce à l'allongement de malle amovible. (Ne coûte que 385 fr.)



Demandez notice aux Établ. DUPRÉ et PERRIN, 15, rue Louis-Blanc, Levallois (Seine). Perire 40-12.

POUR LES BICYCLETTES, TANDEMS ET VÉLO-MOTEURS.

Avec le printemps, pour les premiers week-ends les cyclistes ont pris la route et déjà préparent les grandes randonnées des vacances. Un seul point noir, la fatigue aux poignets.



HOUDAILLE, le grand spécialiste de la suspension, vient d'apporter à cela une solution complète. Appliquant au guidon sa merveilleuse articulation HL (brevetée S. G. D. G.), HOUDAILLE a réussi à supprimer les vibrations transmises habituellement au poignet du cycliste.

Le guidon élastique HL (breveté S. G. D. G.) donne une sensation de confort absolument stupéfiante; en un mot « il nivelle la route ».

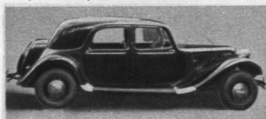
En vente chez tous les agents du cycle.

LE CHROME RENOVE TOUT.

Les pare-chocs de votre voiture sont-ils rouillés ? Les casseroles de votre cuisine sont-elles oxydées ? Les pièces de votre bateau sont-elles rongées ? Le canon de votre fusil de chasse est-il piqué ? Le vibreurquin de votre voiture est-il usé ? Confiez toutes ces pièces au CHROMAGE INDUSTRIEL ET ARTISTIQUE, qui vous les rendra à l'état de neuf et inusables.
C.I.A., 5, r. de Lille, Neuilly-s.-Seine. Mail. 51-40.

RENDEMENT, ÉCONOMIE, CONFORT.

La vieille formule de SPEED : « Tout pour le rendement », justifiée par ses culasses, avances variables, ressorts de soupapes et montages en doubles carburateurs, est doublée maintenant d'une nouvelle : « Tout pour le confort ».



SPEED vous conseille de demander toute la documentation concernant ses nouveautés adaptables aux voitures Citroën. Vous y verrez :

1° La malle AR, doublant la capacité du coffre et permettant le transport des clients;
2° Les marchepieds en caoutchouc et coquille d'aluminium, protégeant complètement la carrosserie et donnant un chic inégalable à la voiture;

3° La suspension idéale par modification au point d'attache des amortisseurs, doublant leur efficacité (système adopté sur la nouvelle 15 CV, 6 cylindres).
De suite, écrivez à SPEED, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20*). (Roq. 07-07 et 92-48.)

VOTRE VOITURE PEUT RENDERE MIEUX !

Le bon fonctionnement d'un moteur, ses départs, ses reprises, sa consommation, son rendement, dépendent pour une large part des bougies qui l'équipent et de leur réglage. C'est là une chose qu'ignorent trop d'automobilistes qui pourraient tirer un bien meilleur parti de leur voiture en dépensant moins !

Desirant combler cette lacune, les BOUGIES A. C. viennent d'éditionner une remarquable brochure documentaire abondamment illustrée intitulée :

« DOUZE CONSEILS D'ALLUMAGE »
Ce véritable guide ayant sa place dans toute voiture présente d'une façon claire et pratique tout ce qu'il faut savoir sur les bougies, leur choix et leur entretien. Envoi gratuit sur demande à BOUGIEA. C., 151, av. du P^e Wilson, Puteaux (Seine).

POUR LA SANTÉ.

Que de souffrances proviennent des chaussures à talon, disent les plus grands podologues !

Si vous voulez bien vous porter, adoptez la chaussure « Sioux » sans talon, en peau de porc.

En exclusivité : A LA PEAU DE PORC, 2 bis, rue Caumartin, Paris.
Et succursales : 67, faubourg Saint-Honoré, et 240 bis, boul. Saint-Germain, Paris.
Pour tous les sports : yachting, pêche, chasse, etc.
Vestes et Shorts en peccari véritable.
10 % de réduction aux membres du T. C. F.

SANS AUCUNE DÉPENSE...

Passer toute une journée au grand air et manger comme chez soi.



La mallette-table « MARVEL » offre toutes ces joies, car elle renferme dans un encombrement très réduit, tout un mobilier, ainsi que tous les ustensiles nécessaires pour un repas copieux.
Brochure illustrée gratis, sur demande.
Éts Marvel, 122, av. Philippe-Auguste, Paris.

NE PARTEZ PAS EN VACANCES...

...sans avoir monté sur votre voiture les phares MATHA à commande automatique pour l'éclairage des virages et bas-côtés, contre le brouillard.



Demandez la notice aux Exclusivités HEMY, 37, Boulevard Malesherbes, Paris (8^e). Anj. 29-17.

UN ENJOUEUR DE CALANDRE ADAPTABLE AUX CITROËN T. A.

D'une présentation luxueuse et d'un dessin parfait, se monte sans modification ni perçage sur la calandre existante.

Prix pour 6 CV et 11 CV légère..... 600 fr.
Pour 15 CV normale. 650 fr.
Pour 15 CV 6 cyl. . . 750 fr.
Demandez notice aux Spécialités C. D., 219, rue de Courcelles, Paris (17^e). Éto. 23-84.

Expédition franco contre mandat ou chèque postal. 2178-02.

CHASSEZ L'AIR CHAUD...

Conducteurs de Ford, Peugeot, Simca, adoptez le « VOLET INTÉGRAL » qui chasse l'air chaud et laisse pénétrer doucement l'air frais, grâce à son système de rotation complète.

Se monte aussi sur Citroën. Demandez la notice sur la gamme complète des volets défectueux D. P. pour toutes voitures chez DUPRÉ et PERRIN, 15, rue Louis-Blanc, Levallois (Seine). Per. 40-12. Remise aux membres du T. C. F. Pose gratuite en 10 minutes.



NE PARTEZ JAMAIS EN EXCURSION SANS...

Eau des Carmes BOYER

LES NOUVEAUTES TOURISTIQUES (suite)

" AUGMENTEZ VOTRE CONFORT, SUPPRIMEZ LES COURANTS D'AIR, ECONOMISEZ 35% de combustible "

Avec les véritables joints métalliques SUPERHERMIT, vous supprimez radicalement les courants d'air, les déperditions de chaleur, les infil-



trations de pluie, de suie, de poussière et le bruit. SUPERHERMIT est invisible et s'adapte à toutes fenêtres et portes bois ou métal. Dix ans de garantie.

Demandez la documentation (3 fr. SUPERHERMIT, 79-81, faub. Poissonnière, Paris.

ÉVITEZ L'EMBOÎTEMENT

ET RESTEZ JEUNE.

Voici une étonnante machine qui est en train de bouleverser les habitudes des habitants des deux continents. Tout le monde était parfaitement convaincu de l'absolue nécessité de l'exercice qui, seul,

permet de garder un corps svelte et souple, et une caractéristique de plus, jamais se d'allure, même sans peser la comme ailleurs, provoquer une petite révolution. Avec

ADAMS-TRAINER, l'appareil d'exercices à haut rendement, vous obtiendrez en un quart d'heure d'un passe-temps agréable, des résultats surprenants. Silencieux, léger, pliable instantanément, réglable à volonté, c'est l'appareil de famille par excellence.

Renseignez-vous de suite en demandant la brochure aux Éts ADAMS, 3, quai de Retz, à Lyon (serv. 15).

Dépot à Paris : Éts HARDING, 4, rue Duphot.

SUPPRIMEZ L'EAU CALCAIRE...

... *ennemie de votre santé* qui, employée pour la cuisine, cause et aggrave Rhumatisme, Arthrite, Maladies de foie, de reins, Intestins, etc. (Regardez le taritre dans vos casseroles).

Abîmant et desséchant la peau et les cheveux si employée pour la toilette.

Abîmant, usant le linge, entraînant les chaudières, canalisations, etc...

Contrariant tout travail, entraînant des dépenses inutiles. Un adoucisseur d'eau TETTBRÖ « coûte moins que rien ».

brochure gratuite sur demande.

« TETTBRÖ », Service 18, 216, rue de Rivoli, Paris.

UN NOUVEL EMPLOI, DES MÉTAUX LÉGERS.

Les nouveaux bagages en alliage d'aluminium, fabriqués par TUBAUTO, légers, inaltérables, imperméables, très élégants, conviennent spécialement pour galeries d'autos et porte-bagages A.R.

Trois ou quatre mallettes posées sur la GALERIE TUBAUTO en tube d'acier, donnent le maximum de capacité pour le minimum de poids; cette galerie s'adapte sur toutes voitures de série.

Les malles et valises en alliage léger sont également indiquées pour l'avion et le chemin de fer; elles sont précieuses aux colonies.

Demandez le catalogue « bagages » à la Société TUBAUTO, 135, rue Anatole-France, à Levallois-Perret (Seine). Métro Pont de Levallois.

BATONS-NOUS DE RENTRER...

et cependant vous commencez à peine à goûter la douceur d'une belle soirée d'été! Non vraiment, ne rentrez pas, une journée trop tôt terminée est à moitié gâchée, hâtez-vous plutôt de camper.

Mais pour choisir un matériel de qualité il vous faut le catalogue le plus complet, le mieux présenté et le mieux illustré de la saison. Demandez-le à la Manufacture H. PEYRON, 4, rue des Mariniers, Paris (14^e). Tél. Vaug. 54-52, en vous référant au T. C. F. et il vous sera adressé gratuitement, par retour.

POUR LE CAMPING AUTOMOBILE.

Emporter avec soi, en plus d'une tente spacieuse qui défie tous les temps, tout le nécessaire pour le coucher, la toilette et les repas, voilà le problème qu'a résolu

Marcel Pépin qui étudie et expérimente lui-même tous les détails. Il a ainsi constitué un remarquable matériel, léger (à peine

50 kilos) et cependant très solide et largement suffisant. Allez le visiter, 136, bd St-Germain, ou demandez le catalogue T. 39. (Danton 09-05)

LE RÉCHAUD CAMPING

TITO LANDI N° 302...

En cuivre nickelé et aluminium. D'un allumage instantané, il fonctionne à l'essence d'auto et permet l'ébullition d'un litre d'eau en 7 minutes



Présenté dans une popote aluminium (diamètre 0 cm. 20), formant casserole et poêle, d'un poids très réduit, il est indispensable pour le camping et le voyage.

Prix : 105 francs. Conditions habituelles aux membres du T. C. F.

Notice gratuite. Établissements TITO LANDI, 38, boulevard Henri-IV, Paris.

MOUSTIQUAIRE DE POCHE.

Avec le LION MOSQUITO, vous dormirez à l'abri complet des moustiques, sans vaporisation, sans moustiquaire, même fenêtres grandes ouvertes.

LION MOSQUITO, petite boîte magique (11x5) coûte 15 francs pour 12 nuits. Envoi par retour par les Distributeurs exclusifs: F. CACHET et Cie, Rayon B, 3, rue de la Bourse, Saint-Etienne (Loire). Compte CCP Lyon 335-11. Tél.: 40-35.



UN BON SAC DE COUCHAGE

en duvet vif garanti, dimension 180x70 cm., fermeture automatique de 0,90, vous est offert par LURIA SPORT au prix exceptionnel de 150 fr.

Tente canadienne, long. 1,85, Larg. 1,40, haut. 1 m 10, murs de 0 m. 15, livrée

complète avec double toit mâts et piquets 220 fr. Supplément de 50 francs pour tapis de sol cousu ou non.

LURIA SPORT, 2, bd Raspail, Paris 7^e. Lit 38-10 Remise de 10% au T. C. F. (duvet excepté.)

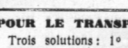


POUR BIEN CAMPER...

UNE TENTE « PHÉBÉ ».

Vous n'éprouverez les joies très saines du camping que grâce à un matériel sérieux. Procurez-vous une tente « PHÉBÉ » vous serez amplement satisfait.

Vente exclusive en gros. Ets. F. BOUTIN, 69, av. Ledru-Rollin, Paris (12^e). Did. 01-86.



POUR LE TRANSPORT DES BAGAGES.

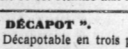
Trois solutions: 1° le porte-bagages NERVA,

licence O. L. D., spécial pour le toit, se fixe instantanément par quatre crochets métal pris dans le jeu des portes; 2° le porte-bagages arrière HÉRCULE, robuste, pratique, élastique;

3° la galerie amovible, légère, robuste

et élégante; elle se monte comme le porte-bagages Nerva, ne laisse aucune trace sur la carrosserie.

G. OLLIVIER, 27-29, rue Rivoy, Levallois-Perret (Seine). Per. 01-69. Remise aux membres du T. C. F.



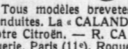
" DÉCAPOT ".

Décapotable en trois parties, manœuvre simple et facile.

Toit ouvrant, souple.

Toit ouvrant, rigide, coulissant. Fonctionne avec manivelle et crémallière.

Tous modèles brevets adaptables à toutes les conduites. La « CALANDRE SPORT » transformera votre Citroën. — R. CAILLAT, 15, rue de Lavacquerie, Paris (11^e). Roquette 24-14.



LES NOUVEAUTES TOURISTIQUES (suite et fin)

COMMENT ÉLIMINER LE TARTRE ET LA ROUILLE DU RADIATEUR.

L'eau de votre radiateur a-t-elle tendance à chauffer... et même à bouillir?... Êtes-vous obligé de faire de fréquents appoints d'eau? Attention, c'est plus grave que vous ne le pensez : votre moteur chauffe, les tubulures du radiateur et les chemises d'eau des cylindres sont obstruées par des dépôts de rouille, de tartre et de résidus de graisse; la circulation de l'eau de refroidissement se trouve considérablement diminuée.



Allez de suite chez votre garagiste; demandez-lui un rinçage avec *Vacoradil* fabriqué par les producteurs de Mobiloil. Vous serez frappé de l'efficacité de ce produit qui, sans attaquer le métal, dissout totalement rouille et tartre.

Mais, dites-vous, la nouvelle eau mise dans le radiateur ne formera-t-elle pas de nouveaux dépôts?... Non, si vous la neutralisez avec *Vacoradil* grâce auquel vous n'aurez désormais plus la moindre trace de tartre et de rouille.

Si votre garagiste est dépourvu de ces deux produits, écrivez à Mobiloil, 46, rue de Courcelles, Paris (8^e).

POUR VOTRE SÉCURITÉ.

Les indicateurs de direction toutes marques, encastrés dans la carrosserie, se posent sur toutes voitures sans risque de détérioration, grâce à une cisaille spéciale à triple tranchant. Ets LENOAN Electricité Automobile, 62, rue Bayen, Paris (17^e). Gal. 70-03.

« PHANTOM II » EST EN TÊTE...

Dès le départ, la folle ruée des chevaux a déjoué les pronostics; tout au long du parcours, la course se joue, ardente et passionnée.



Pour en saisir toutes les finesses, pour en vivre toutes les péripéties, il vous faut une jumelle L. B B T KRAUSS, les grands spécialistes de l'optique scientifique, présentent leurs créations « Course ».

Pour les courses, B B T KRAUSS vous recommande :

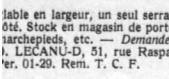
La « MILLI 312 » 8x30, jumelle de luxe extra légère.

Les « NIKAL 321 » 6x25 ou 8x27 la nouveauté 90 ou la « NIKOS 311 », la série classique et de classe.

Demandez à votre opticien la luxueuse plaquette : « Un Rêve réalisé », histoire de l'optique à travers les âges, ou réclamez-la à B B T KRAUSS, 82, rue Jurlat, Paris.

LES GALERIES DE TOIT O. L. D.

Seuls la galerie amovible brevetée O. L. D. transporte vos bagages en toute sécurité. S'adapte sur toutes voitures. Réglable en largeur, un seul serrage central de chaque côté. Stock en magasin de porte-canoës, porte-vélos, rarchapièdes, etc. — Demander notice à aux Ets. L. LECANU-D, 51, rue Raspail, Levallois (Seine), tél. 01-20. Rem. T. C. F.



VISITEZ L'EXPOSITION TUBAUTO.

Touristes et campeurs qui réclament un matériel à toute épreuve : allez voir les nouveaux modèles TUBAUTO : pour le camping et le plique-nique



Mobilier KAP. Table spacieuse. Fauteluis solides et confortables. repliables sous forme de valise mais assez élégants pour s'utiliser même chez soi.

La valise KAP est le vade mecum de l'automobiliste. La fameuse mallette *Kiss-ply* est garnie d'un matériel complet et perfectionné, pour l'agréable repas en plein air de 2,4 ou 6 personnes autour d'une table solide et bien servie...

Aussi commode pour le moindre plique-nique que pour le camping.

Modèles à tous prix. Il est toujours préférable d'acheter chez le fabricant. Voyez l'Exposition permanente à l'Usine TUBAUTO à Levallois, 135, rue Anatole-France, à 15 minutes de l'Opéra, par métro. Station Pont de Levallois, ou demandez le nouveau catalogue. Visitez cette exposition sans tarder.

DU NOUVEAU POUR LES CAMPEURS.



Remorque couchette pour 2 personnes, surbaissée, aérodynamique, très légère, 200 kgs, stabilité parfaite, confortable, absolument hermétique.

Demandez détails à LA REMORQUE INDUSTRIELLE, 69, bd Gallieni, Issy-les-Moulineaux (Seine). Tél. Michelet 39-60.

SACHEZ « AMORTIR » VOTRE VOITURE.

Il ne s'agit pas d'amortisseurs, mais de l'amortissement du prix d'achat de votre voiture.

Après quelques 30 à 50.000 km, vous remplacez le moteur « flanche », vous consommez de l'huile; c'est la « grosse réparation » qui vous met dans l'alternative soit de faire des frais importants, soit de changer votre voiture. — Si votre moteur avait pu tenir encore six mois ou un an avant de s'« ovaliser », ou plus simplement de s'« user », vous rendez-vous compte de combien l'amortissement mensuel de votre voiture serait diminué ?

Un graissage sans défaillance peut vous garantir cette « durée supplémentaire ». Ce graissage sans défaillance implique l'indolition régulière, à l'huile, d'AUTO-KOLLAG, graphite colloïdal naturel pur. Le film protecteur d'AUTO-KOLLAG qui recouvre toutes les surfaces métalliques et qui — à l'arrêt — ne se tombe « pas avec l'huile, évite toute cause d'usure prématurée.

Documentation et bidon pour graphitage complet contre 20 francs. Ets WEHRUM, 1 ter, rue Mornay, Paris C⁸. postal Paris 205-337.

PLUS DE MAINS NOIRES...

Le cambouis le plus tenace s'efface comme par enchantement en 2 minutes avec le savon-pâte ARMA, garanti sans inconvénient aucun pour la peau.

De loin, moins cher et meilleur que le savon noir. Boîte de 300 gr. contre 3 fr. en timbres aux Ets. ARMANDON, 143, boul. Flammariou, Marseille.



PEUT-ON ENCORE APPELER

« NOUVEAUTÉ »... un produit tel que le « FORCYL », qui en un an, a renoué des milliers de moteurs fatigués, et s'est acquis pareille notoriété?



Les plus sceptiques eux-mêmes, qui l'ont essayé, ont dû convenir que la formule FORCYL est vraiment curieuse et donne « des résultats » indiscutables.

M. CHIUQUAND de Condé-sur-Noireau (Calvados) s'exprime ainsi :

« Pour le prix que ça coûte on peut toujours essayer... et c'est ce que je « fis. Il s'agit en l'espèce d'une vieille PEUGEOT, « 6 cyl., 11 CV. 1928 ayant fait un service considérable, et dont l'estimation des frais de révision inusable, vu le peu de valeur commerciale de la voiture. « Le résultat obtenu par FORCYL est tout simplement merveilleux, et aujourd'hui je ne veux plus « me séparer de ma vieille PEUGEOT qui est « jeune, etc... etc... »

Avec 60 fr., sans immobilisation, sans réparation, vous avez 12.000 km. de plus grâce à FORCYL.

Envoi contre remboursement et envoi gratuit sur demande à Ch. GEOFFROY-CHATEAU, 37, bd Malesherbes, Paris. Tél. Anjou 29-17.

LE VOLET « AÉRATER DEVIATOR »

donnera le confort à votre conduite intérieure en permettant une « AÉRATION TOTALE » sans courir d'air tout en protégeant les places AR.



Il modernise et enveloppe votre carrosserie par son encadrement chrome qui s'encastre sans défaire l'habitacle dans la portière. L'élasticité est parfaite et la pose très rapide sans dégâts, se fait pour toutes voitures.

LE VOLET CHROME avec glace de sécurité, 175 francs.

Etablissement A. FARNIER, 13, rue J.-B.-Charcot, Courbevoie. Déf. 18-48. Remise et pose gratuite aux membres du T. C. F.

TRÈS CONFORTABLE.

Ce coussin pneumatique recouvert d'une housse, se gonfle à la pression favorable. Pour l'auto, le malade et la maison, il se fait à partir de 80 fr. sans housse. Remise 10 % au T. C. F. Tarif sur demande aux Ets. DURAND, 178, bd Perrière, Paris.

LA DÉCAPOTABLE.



Propriétaires de tractions avant, Peugeot, Renault, Simca, adressez-vous à la « DÉCAPOTABLE », spécialiste pour décapotage de voitures, avec « Système licence C.B. ». Solidité, acoustique et étanchéité garanties.

LA « DÉCAPOTABLE », 29, avenue de Châtillon, Paris-14^e. Téléphone : Vaugrard 82-61.

FERMEZ VOS PORTIÈRES.

C'est la première sécurité pour éviter le vol de votre voiture.

Si vous avez perdu vos clés, adressez-vous à votre garagiste ou au distributeur officiel :

GRAPPIN-ANNAT, 18, rue Glis, Levallois (Seine). Tél. Perière 32-56 et 32-37.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

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

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

Mitglieder-Werbung

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



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

Name Vorname
Adresse PLZ / Ort
Tel Privat Tel Geschäft
Bemerkungen

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



IMPRESSUM

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