

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2005

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

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

Vizepräsident

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

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 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
Singisenstrasse 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

Hans Ettlín

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

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

Edgar Stocker

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

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

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

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86



INHALT

Rodage	Walter Homberger	2
Inserate		4
Inserate		6
50 Jahre DS (Déesse)	www.autosieger.de	7
Treffen Region West mit Club 34–57 ...	Hans Ettlín, Fritz Müller	11
Inserate		12
Inserate		16
Aufgegabelt		19
Ein Augenschein in Paris	Hans Georg Koch	24
Ventile beim Citroën C4	Daniel Eberli	27
André Citroën – Teil 4	Alexander Soland	31
Hinterachse beim AC4	Daniel Eberli	36
Unfälle und Verbrechen	Christoph Platzer	39
Impressum		40

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Glernerstrasse 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



RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Wenn Ihr diese CTAC-Mitteilungen in den Händen hält, ist die vierte und letzte Club-Ausfahrt dieses Jahres, organisiert durch die Region Nord, bereits Vergangenheit. Die tieferen Temperaturen und die Morgennebel in den Niederungen erinnern uns daran, dass nun bald wieder unsere diesjährige Oldtimer-Saison langsam zu Ende geht. Wir können allerdings mit Freude und auch etwas Stolz auf vier erfolgreiche und von den Verantwortlichen gut organisierte Treffen zurückblicken.



Nach der guten Zusammenarbeit mit unseren Westschweizer Freunden vom Club 34-57, anlässlich der tollen Traction-Ausstellung am ICCCR 2004 in Interlaken, fand dieses Jahr erstmals wieder eine gemeinsame Ausfahrt statt. Unserem Regionalvorstand West ist es mit Unterstützung von Clubmitgliedern aus der Romandie gelungen in der unmittelbaren Gegend der Sprachgrenze, sozusagen auf dem, respektive im „Röschtigraben«, ein gutbesuchtes Treffen durchzuführen. Nach einem trockenen Start in Murten hat uns dann allerdings das Wetterglück verlassen und während der Rundfahrt begann es wie aus Kübeln zu regnen. Das tat aber der guten Stimmung, die sich während des ausgiebigen Apéros in einem Weinkeller entwickelte, keinen Abbruch. Einen ausführlichen Bericht dieser gemeinsamen Veranstaltung haben Hans Ettl und Fritz Müller für diese News-Ausgabe zusammengestellt.

Für die CTAC-Ausfahrt der Region Nord in Schaffhausen und im deutschen Grenzgebiet am 25. September, haben sich bis zum Zeitpunkt als ich diese Zeilen zu Papier brachte, eine Rekordanzahl von 46 Fahrzeuge mit über 110 Teilnehmern und Teilnehmerinnen angemeldet! Es scheint fast, dass viele Clubmitglieder noch ein weiteres Mal mit ihrer Traction ausfahren möchten, bevor diese dann in den Winterschlaf versetzt wird! Selbstverständlich ist es höchst erfreulich, wenn unsere Treffen mit einer immer grösseren Anzahl von Teilnehmern durchgeführt werden können. Allerdings werden die Organisatoren auch entsprechend stark gefordert und die in der Vergangenheit angesetzten Budgets müssen eventuell etwas angepasst werden.

In der zweiten Oktober-Woche bricht noch eine kleine Kolonne von 10 Tractions für eine Reise nach Wien auf. Auf Anregung und in enger Zusammenarbeit mit unseren beiden österreichischen Clubmitglieder, die die Organisation und Routenwahl in unserem östlichen Nachbarland vorbereitet haben, hat unser Vizepräsident Ruedi Weber ein attraktives Reise-Programm koordiniert. Nach einem

Kurzaufenthalt in Salzburg führt die Strecke dann der Donau entlang ins Waldviertel und endet in Wien. Die Rückfahrt ist aus Zeitgründen mit dem Autozug der österreichischen Bundesbahn direkt von Wien nach Feldkirch vorgesehen. Bestimmt werden alle Teilnehmer mit vielfältigen Eindrücken und vielen angenehmen Erinnerungen nach Hause zurückkehren. Zu hoffen ist, dass ihnen während dieser Woche Petrus wohlgesinnt ist und die Citroën Oldtimer ohne grössere Pannen über die Strecke kommen.

Dass unsere gutgepflegten Fahrzeuge immer wieder für grosse Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit sorgen, wissen wir eigentlich zur Genüge. Kurt Sutter, unser langjähriges Mitglied hat nun aber mit seiner Traction sogar die Aufmerksamkeit einer Zeitungsredaktorin der Obersee Nachrichten geweckt. Sie beschreibt in einem halbseitigen Artikel mit grossem Farbfoto wie Kurt 1972 zu seiner Tractionliebe fand. In vielen Einzelheiten stellt die Journalistin das Fahrzeug und seinen Besitzer vor. Schade eigentlich, dass am Schluss der Hinweis fehlt, über welche Adresse sich Interessenten bei unserem Club anmelden können!!

Unsere zahlreichen Aktivitäten, die Ausstellung im Verkehrshaus Luzern, unsere Webpage, sowie die Werbebemühungen einiger Aktivmitglieder haben dieses Jahr tatsächlich zu einer sehr erfreulichen Reaktion betreffend Neumitglieder geführt. Ich konnte zum Teil wöchentlich mir zugesandte Anmeldeformulare an unseren Mitgliederverwalter Ruedi Burri zur Weiterbearbeitung schicken. Eine ganz spezielle Anmeldung habe ich im letzten August von Ralph Lehman aus Nidau erhalten. Auf das Couvert mit seiner vollständig ausgefüllten Anmeldung zum Clubbeitritt hat er mit gekonnten Strichen die Front einer Traction gezeichnet! Ich habe mich sehr darüber gefreut und möchte Euch sein kleines Werk nicht vorenthalten.

Nun wünsche ich Euch einige geruhige Momente um diese Club-Mitteilungen in Ruhe durchzulesen und noch möglichst viele sonnige Herbsttage für spontane Ausfahrten mit der Traction oder Propulsion Arrière.

Euer Walter Homberger (Hombi)
Präsident CTAC

W. Homberger



*Antiquitäten-Café-Bistro, Lenz bei Lenzerheide
(bekannt für die besten Kuchen und Apfelstrudel)*



Machen Sie einen Halt, PP vor dem Café. / Sonder-Fahrt für den Oldtimer-Fahrer mit diesem Inserat. Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Brigitte und Max Meier (seit ca. 20 Jahren Mitglied CTAC)

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**

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

29. 1. 2006	Generalversammlung, SPZ Nottwil
30. 4. 2006	Region West
9.-11. 6. 2006	30 Jahre CTAC, Jubiläumstreffen in Ruswil, LU
20. 8. 2006	Region Nord
24. 9. 2006	Region Ost
28. 1. 2007	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	Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, 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

4. 12. 2005	Oldtimer und Teilemarkt Roggwil
4. 12. 2005	Oldtimer und Teilemarkt Langenthal

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

Redaktionsschluss für Heft 5/2005:

19.11.2005



"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

Neu im Sortiment und ab Lager lieferbar:

123ignition.nl



für Citroën Traction-Avant
(4 und 6 Zyl), Citroën HY,
DS und ID und 2 CV

mit und ohne Unterdruck-
anschluss, Zündkabelan-
schlüsse nach oben oder
zur Seite

Preise:

TA 4-Zyl, HY, DS, ID ohne
Unterdruck Fr. 381.--

TA 4-Zyl, HY, DS, ID mit Un-
terdruck Fr. 432.--

TA 6 Zyl. Fr. 463.--

50 JAHRE DS (DÉESSE)

Am 06. Oktober 1955 fand auf dem Pariser Salon die Premiere des Citroën DS statt. Es war eines der spektakulärsten Debüts der Automobilgeschichte.

Die «Göttin», wie sie nach der französisch «déesse» ausgesprochenen Modellbezeichnung genannt wurde (hervorgegangen aus dem internen Entwicklungsnamen «Projet D»), setzte Maßstäbe in Technik und Design. Von ihr sagte der deutsche Schriftsteller Alexander Spoerl: «Dies ist nicht das Auto von morgen. Es ist von heute. Die anderen sind von gestern.»



Generationen von Ingenieuren und Designern der ganzen Autoindustrie setzten sich mit diesem Monument des Stils und der technischen Innovation auseinander. Einige Hersteller entwickelten zum Beispiel ellig Luftfedern, um der Hydropneumatik der DS etwas entgegensetzen zu können. Die Hydropneumatik gibt es immer noch, die Luftfedern verschwanden meist wieder und sind mittlerweile bei Luxuswagen wieder in Mode - so wie das Kurvenlicht, das die DS schon 1968 hatte... Nach fast zwanzig Jah-

ren und mehr als 1,4 Millionen gebauten Exemplaren trat die «Göttin» ab, ohne dass sie wirklich veraltet gewesen wäre.

Wir sind stolz darauf, dieses einzigartige Automobil in unserer «Ahnenreihe» zu haben.

Zum Jubiläum der DS treffen sich Fahrer, Fans und etwa 1.600 bereits gemeldete Fahrzeuge der Baureihen DS und ID vom 06. bis 09. Oktober in Paris. Höhepunkt ist ein einmaliger Autokorso mit 1.000 Citroën DS auf den Champs-Élysées am Sonntag, den 9. Oktober.

Weitere Informationen unter <http://www.ds jubile2005.org>

Zwei Ausstellungen in Paris

Wer schon einmal zum DS-Treffen in Paris ist, findet dort auch mehrere Ausstellungen zum selben Thema.

In der «Cité des Sciences» läuft auf 600 Quadratmetern bis zum 31. Oktober eine Ausstellung, die das große Wissenschafts- und Technikmuseum gemeinsam mit Automobiles Citroën gestaltet hat. Acht Fahrzeuge illustrieren die Entwicklungsgeschichte der «Göttin» unter den Aspekten des Design, der Technik, des Publikumserfolges und der Sportaktivitäten. Technische Zeichnungen, Designmodelle, Fotos und Filme ergänzen die Ausstellung.

Künstler und Intellektuelle waren unter den ersten und unter den treuesten Anhängern des großen Citroën stets besonders stark vertreten. So erstaunt es nicht, dass die größte Kunstmesse Frankreichs, die Foire Internationale d'Art Contemporain (FIAC) vom 06. bis 10. Oktober in den Messehallen an der Porte de Versailles ebenfalls der DS ihre Reverenz erweist. «La DS est une oeuvre d'art» – die DS ist ein Kunstwerk – lautet der Titel der Ausstellung, die die Qualitäten des Wagens als rollende Skulptur beleuchtet. Schließlich war der Gestalter Flaminio Bertoni im Hauptberuf Bildhauer, und eine internationale Jury wählte 1999 in London die DS zum «Besten Designobjekt der Welt des 20. Jahrhunderts.»

Weitere Informationen, für alle, die gerne erst einmal einen Vorgeschmack hätten:

http://www.dsjubile2005.org/expo_villettefr.php (Cité des Sciences et de l'Industrie de la Villette)

http://www.dsjubile2005.org/expofr_fiac.php (Porte de Versailles, FIAC)

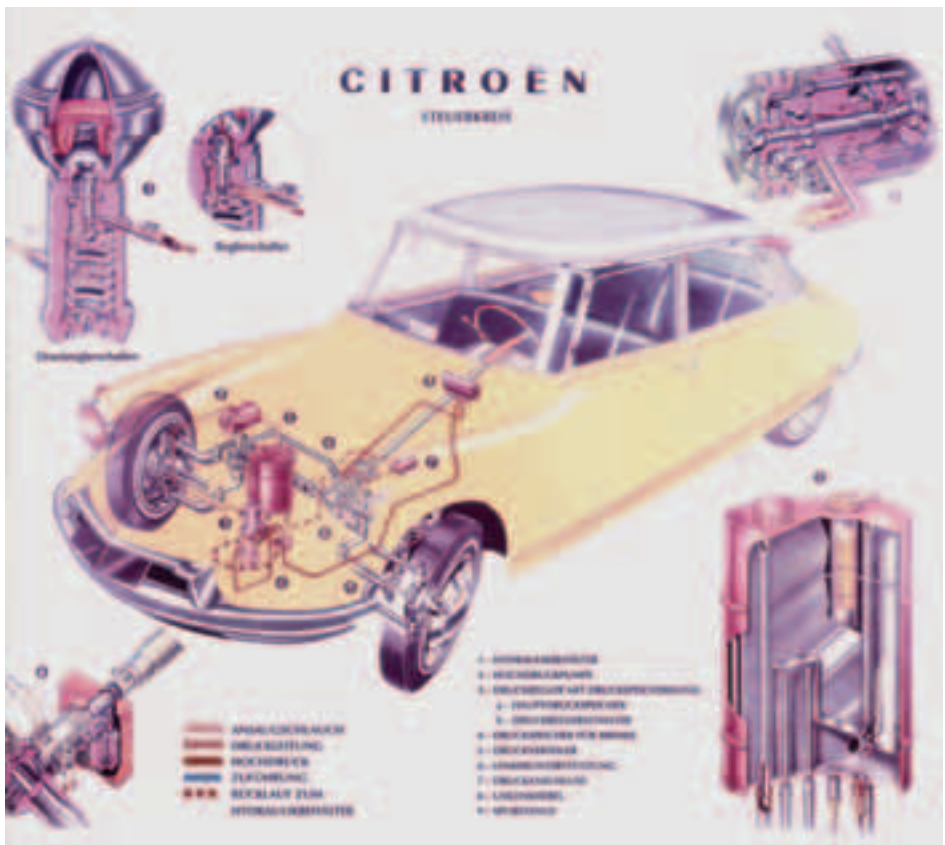
http://www.dsjubile2005.org/expofr_sqy.php

DS Geschichte

Von 1938 bis 1950, auf der von André Lefebvre (dem Vater des Traction und des 2 CV) konzipierten Basis, entwickelt erste Flaminio Bertoni erste Entwürfe für den Nachfolger der Traction.

Das Lastenheft ließ sich auf den Nenner bringen: Geschwindigkeit, Komfort, Sicherheit. Um dieses Ziel zu erreichen, führte das Ingenieur-Team unter André Lefebvre, dem Leiter des Projektes zu dem insbesondere Designer Flaminio Bertoni, Motorenmann Maurice Sainturat und Hydraulikexperte Paul Mages gehörten, Neuerungen auf allen Gebieten ein: So besteht das Chassis aus einem stabilen Unterbau als Träger des Rahmens, an dem die Karosserieelemente befestigt sind.





Diese bestanden zur Gewichtsersparnis aus neuen Materialien wie Alu-Legierungen und Kunststoffen, das Dach ist beispielsweise aus Fiberglas. Die Karosserie besitzt großzügige Fensterflächen und schafft Sichtverhältnisse, wie man sie bis anhin in einem Automobil nicht kannte.

Die Aerodynamik bekam einen besonderen Stellenwert: vollverkleidete Kotflügel, heruntergezogene Motorhaube, geneigte und stark gewölbte Frontscheibe, Stummelheck, verkleidete Hinterräder bis hin zur Verkleidung des Fahrzeugbodens, um die Auftriebskräfte auszugleichen. Der Luftwiderstandsbeiwert ist der beste für einen Serienwagen seiner Zeit: $C_w = 0,38$.

Die eigentliche Revolution des DS 19 bestand jedoch in seiner zentralen Hochdruckhydraulik und den von ihr gesteuerten lebenswichtigen Funktionen: hydro-pneumatische Aufhängung mit Trimmkorrektoren vorn und hinten und konstanter Bodenfreiheit bei jeder Last, der Druck zwischen Gas und Flüssigkeit ersetzt die Metallfedern der klassischen Aufhängungen.

Die zentrale Hydraulik unterstützt auch den Lenkservo, indem sie eine direktere Unterersetzung und ein schnelleres Ansprechen des Fahrzeuges erlaubte. Ersetzt durch eine halbautomatische Schaltvorrichtung verschwand das Kupplungspedal. Die Gangwahl bestimmte ein direkt hinter dem Lenkrad, im Armaturenbrett

integrierter und im Sichtbereich befindlicher Schalthebel, der das Ein- und Auskuppeln und natürlich auch das Schalten steuerte.

Hydraulisch funktionierte auch die Zweikreisbremse, deren Bremskraftverteilung sich je nach Beladung des Fahrzeuges, entsprechend des Sphärendrucks der hinteren Radaufhängung vorne oder hinten verstärkte.

Der DS war der erste Großserienwagen mit Scheibenbremsen. Eine Einrichtung, die sich an allen Wagen der Ober- und Mittelklasse durchsetzte. Viele Teile – so auch das Wagendach – bestanden aus Kunststoff, die Karosserieform mit dem CW-Wert 0,38 und den aero-dynamischen Linien ließ den Wagen auch zwei Jahrzehnte später noch zur Avantgarde zählen. Alexander Spoerl schrieb begeistert: «Das ist das Auto von heute. Die anderen sind von gestern!»

«La Déesse» die Göttin wurde der Citroën DS19 genannt. Über die Technik der Schwenkscheinwerfer werden gerade heute wieder Parallelen gezogen.

DS Modellpflege - Die Verwandlungen der Göttin – Zeittafel

1955: Vorstellung 05. Oktober auf dem Pariser Salon.

1956: Pariser Salon: Vorstellung ID 19 mit mechanischem Getriebe.

1957: Im Mai: Einführung ID 19 Normal mit 63 PS und ID 19 Luxus mit 66 PS.

1958: DS Prestige (mit Trennscheibe zum Chauffeur) und ID 19 Break.

1959: Aluminium-Lufteinlässe in Grillform auf den vorderen Kotflügeln. 12 Volt Lichtanlage bei allen Modellen.

1960: ID und DS Cabriolet

1961: Stärkerer Motor mit 83 PS, neues Armaturenbrett. Alle Stoßstangen nun aus Inox.

1962: Frontverkleidung noch aerodynamischer geformt und ohne Lufteinlässe auf den Kotflügel, Front-Stoßfänger-Spitzen aus Kautschuk.

1964: Oktober: DS 19 Pallas

1965: DS 21 mit 109 PS und DS 19 mit 90 PS. Automatische Höhenverstellung der Scheinwerfer um die verschiedenen Lastsituationen auszugleichen. Neue Frontverkleidung mit Leitblech und verbreiterem Lufteinlass. Michelin Reifen XAS

1966: Mineralische Flüssigkeit im Hydrauliksystem, LHM genannt

1967: Neue Karosseriefront mit vier integrierten Scheinwerfern, davon können die zwei Fernscheinwerfer sich in Lenkrichtung mitbewegen.

1968: Vorstellung DS 20 und ID 20

1969: Der DS 21 mit Einspritzelektronik. Armaturenbrett mit drei runden Instrumenten. Der D Super ersetzt den ID 20, der D Spécial den ID 19.

1970: Serienmäßig mechanisches 5-Ganggetriebe am DS 21.

1971: Stärkerer Motor am DS 20. Borg-Warner Automatikgetriebe auf Wunsch am DS 21.

1972: Der DS 23 mit Vergaser (124 PS) und elektronische Einspritzung (141 PS). Anstieg des Hubraums der ID.

1974: Herstellstop des DS und ID. Die Gesamt-Produktion (inklusive ausländischer Werke) umfasst 1.456.115.

Quelle: <http://www.autosieger.de/article7415.html>

TREFFEN REGION WEST MIT CLUB 34-57



Murten, das mittelalterliche Zähringerstädtchen lag noch im Morgenschlaf und erholte sich vom Städtlifest der vergangenen Nacht. Derweil draussen vor dem Berntor Drehörgelklänge in die Morgenstille ertönten. Zu den nostalgischen Melodien aus Verena Jakobs Instrument trafen brummelnd die ersten Wagen (die mit den grossen Winkeln auf dem Grill) ein. Man fühlt sich fast zurückversetzt in die 40er oder 50er Jahre. Der Wirt vom «Berntor» hat inzwischen die Kaffeemaschine angeworfen und versorgt die – zum Teil schon weitgereisten – Gäste.



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.



Finanzplanung. Für bleibende Werte.

*Wir Traditionsstreuen wissen es: Bleibende Werte werden gepflegt sein.
Deshalb bieten ich als unabhängiger Finanzplaner folgende Dienstleistungen an:*

- *Neutrale Zwischenmeinung zu Bank- oder Versicherungsangeboten*
 - *Forschungshilfe in Kapitalanlagefragen*
 - *Planung der eigenen Pensionierung*
 - *Kapitalerwerb*

*Thomas U. Jakob, OBER
einer Finanzplaner und dipl. Finanzanalyst LIA
Tel. 062 212 33 52
e-Post: tcr-finance@smile.ch*

PS: Sonderkonditionen für alle CTAC-Mitglieder und deren Familien



Die Parkplätze, welche uns die Ortspolizisten freundlicherweise ermöglicht haben, beginnen sich zu füllen; schliesslich stehen gut zwei Dutzend gepflegte Citroën-Gebrauchtwagen vor Murtens Tor. Man grüsst sich, kennt sich, freut sich (Citroën fahren am Morgen, vertreibt Kummer und Sorgen).

Einige Hundebesitzer, die mit ihren Liebsten Gassi gehen und ein paar Japaner, die auf die Weiterreise warten (Schweiz in drei Tagen) schauen verwundert aus kleinen Äuglein.

Es wird Zeit zum Aufbruch und der kleine Morgenspuk ist zu Ende. Die Fahrt geht zuerst zur Berner Exklave Münchenwiler, wel-



che durch ihr Schloss und als Tagungsort bekannt ist. Kurz ausserhalb des Dorfes bekommt Ernst's Wagen zuwenig Most und die Karawane gerät kurz ins Stocken. Handy sei dank geht's aber gleich weiter gegen Gurmels und dann dem Schifensee entlang. Dieser macht seinem Namen auch prompt Ehre, indem es hier tatsächlich zu «schiffen» beginnt.

Über Feld und Wald, auf und ab, an Bauernhöfen mit Kühen, Sauen und Geissen vorbei kommen wir nach Barberêche (Herrn Deiss nicht begegnet – ehrlich gesagt, auch nicht lange gesucht). Stattdessen einen Blick auf die Berner Alpen und das mittelalterliche Kirchlein geworfen. Der Regen wird stärker. Wir steuern Avenches zu und nehmen dann Kurs auf Salavaux. Entlang dem Murtensee und Rebbergen, durch Winzerdörfer und an versteckten Villen vorbei erreichen wir Nant. Hier empfängt uns Petrus mit einem tollen «Gutsch» aus der Giesskanne. Das tut der Stimmung aber keinen Abbruch und Renaud Burnier's feine Tropfen aus dem Keller und der Gâteau Vully sorgen noch für ein Übriges.



Während einer kurzen Regenpause geht's einen Parkplatz (oder einen Kilometer) weiter ins «De la Gare» in Sugiez. Die Beiz platzt aus allen Nähten – wir rutschen zusammen und mit fritierten Fischen aus dem Murtensee geniessen wir auch hier einheimische Kost. Mit austauschen von Erlebnissen und Anekdoten verging die Zeit einmal mehr viel zu rasch und schon bald wurde es Zeit zum Aufbruch. Mit Erinnerungen an einen ereignisreichen Tag nehmen wir die Heimfahrt unter die Räder.

Allen Teilnehmern – einige mussten recht früh aus den Federn – möchte ich herzlich danken speziell unsern Freunden aus der Romandie. Ein dickes Merci auch an Jacques Bovey, Fritz Müller und Ernst Mühlheim, die mit ihrer spontanen Unterstützung zum guten Gelingen beigetragen haben.

Alors: au revoir und auf ein andermal!

Text: Hans Ettlín, Fotos: Fritz Müller



- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



- Gewindeschleifen
- Zahnradschleifen

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

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

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

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





Frau Eichmann möchte diese gut gepflegte Tractor (11BL) verkaufen. Sie schreibt uns dazu: Ueber die Geschichte weiss ich sehr wenig, ausser, dass sich mein Mann immer intensiv mit dem Auto beschäftigt hatte. Die Preisvorstellung beläuft sich auf Fr. 17'000.--. Das Auto ist in einem guten Zustand und kann ohne Weiteres gefahren werden, z Zt. ist er noch vorgeführt. Farbe: schwarz, Veteranenfahrzeug, Chassisnummer: 550 715, 1. Inverkehrssetzung: 01.50

zu verkaufen

Ich denke, für Interessenten würde sich eine Besichtigung lohnen.
Kontakt:

Frau Andrea Eichmann
Immobilien-Treuhand
Büelhofstrasse 11
8185 Winkel
Telefon +41 44 860 92 15
Fax +41 44 860 21 73
Mobile +41 79 416 92 68
E-Mail: andrea@eichmann-immotreuhand.ch





Zehn ungeliebte Kilometer Flumserbergstrasse: für die einen Staats-, für die anderen Gemeindestrasse

Foto:

Schon vor 50 Jahren frequentiert wie eine Staatsstrasse: Die Strasse nach Tanzenboden im Jahr 1957. Bild pd

Hans Bollhalder schreibt uns dazu:

Liebe Kochs

Es gab schon vor Euch Tractionisten auf dem Flumserberg (Denn Flumserberg war in den letzten 13 Jahren unser bevorzugtes Skigebiet, übrigens auch das von Jürg und Trudi Deller und Ruedi und Silvia Jutz! (Anm. d. Red.)). Gut brauche ich die Zeitungen nicht nur zum Lesen sondern auch als Unterlage, die ich oft auch noch «überfliege».

Bei unserem Treffen in Einsiedeln konnte ich leider nur vorbereiten, die Ausführung musste ich Hans und Werni überlassen. Wir hatten an der Schule eine Zirkusprojektwoche mit dem Circolino Pipistrello. Am Sonntag war Vorstellung und Zeltabbruch.

Mit herzlichen Grüssen Hans Bollhalder

UNTER UNS

Das aktuelle ON-Porträt: Kurt Sutter, Innendekorateur/Sattler, Schmerikon

Zwei grosse Lieben des Lebens

Kurt Sutter wird schon seit über drei Jahrzehnten von zwei grossen Lieben durch sein Leben begleitet. Zum einen von Ehefrau Lisbeth (50), die er Mitte der 70er-Jahre kennen gelernt und 1977 als damals 24-Jähriger geheiratet hat. Und zum anderen von einem besonderen Auto, einem Citroën Traction Avant Jahrgang 1947, den er sich Ende seiner Lehre zum Innendekorateur/Sattler 1972 gekauft hat. Der 52-jährige Schmerikon erinnert sich gut: «Er hat 2000 Franken gekostet, das war damals viel Geld für ein Auto. Und er war in einem trossigen Zustand!» Sutter schraubte seinen Citroën auseinander, baute ihn dann heraus und konnte ihn zweiinhalb Jahre später endlich vorführen und fahren. Auch die Innenausstattung fertigte Sutter komplett selber an, als Innendekorateur und Sattler besitzt er das nötige Fiar fürs Schöne.

Dass es für Sutter unbedingt dieses spezielle Auto sein musste, hat eine spezielle Vorgeschichte: Noch an der Schmerikoner Hauptstrasse wohnt, besass ein Nachbar seiner Eltern, die dort bereits ein Wollenbedarf-Geschäft führten, einen solchen alten Citroën. «Ich war damals etwa fünf Jahre alt, und mir gefiel dieser Wagen einfach besonders gut.» Zehn Jahre später, beim Besuch eines Bergsteigers, fuhr Kurt Sutter wieder ein solcher Citroën über den Weg – als Zugwagen für eines der Bergsteiger. «Das hat mich beeindruckt», erinnert sich der Schmerikon. Und das in einer Zeit, in der er seine ersten beträchtlichen Führversuche unternahm.

In diesen Jahren begann die eigentliche Leidenschaft für Oldtimer, obwohl Sutters Citroën damals noch nicht unbedingt dazu zählte. Aber heute ist es ein Klassiker, der mit 56 PS, 1900 cm³ und drei Gängen sogar 125 Stundenkilometer fährt. Der Innendekorateur kennt seinen Wagen in- und auswendig, schließlich begleitet er ihn schon seit 33 Jahren, in denen sich unvergessliche Erinnerungen angesammelt haben. So haben Kurt und seine Frau Lisbeth ihre Hochzeitreise



Seit 33 Jahren besitzt Kurt Sutter aus Schmerikon diesen Klassiker, einen Citroën Traction Avant.

Foto: Nicole Vandelbruck

mit dem Citroën nach Südfriessch und unternehmen oder fahren schon nach Holland – immer ohne Probleme», betont Sutter. Gäbe es mal solche, könnte er die meisten selbst beheben. «Die technischen Kenntnisse habe ich mir selbst beigebracht. Das geht gut, wenn man schwarze Hände nicht scheut», lacht Sutter, der jedes Geräusch und Rauschen seines Autos deuten kann. «Dieser Wagen ist mir in all den Jahren einfach aus Herz gewachsen.» Sutter kommt sich auch in dessen Geschichte aus und weiss zu erzählen, dass der Citroën Traction Avant in der Nachkriegszeit in Frankreich als Gangsterlimousine berühmt war und sich die Polizei auch mit solchen Autos ausrüsten musste, um sich nicht abhängen zu lassen.

Seit der Gründung des Citroën Traction Avant Clubs (CATC) der Schweiz 1976 ist der Vater von Tochter Nina (13) Mitglied und war auch mal im Vorstand tätig. An die jährlichen vier CATC-Treffen führt Sutter immer mit der Familie. Manchoral ist er zusätzlich an anderen Oldtimer-Treffen präsent, wie zum Beispiel am letzten Sonntag, 18. September, im Hasenrick (9 bis 17 Uhr). Jedoch schafft er es erst gegen Nachmittag, da am Morgen noch ein Auftritt mit dem Mäherdieser ansteht. Für dieses Hobby bleibt Sutter neben seinem Wollenbedarf-Geschäft in Schmerikon, der Familie und seiner Oldtimerleidenschaft auch noch Zeit.

■ Nicole Vandelbruck



Altes System Schon seit 1950 war die Stereokamera im Einsatz.

KAPO

Seit 1950 benutzte die Aargauer Kantonspolizei für die Unfalltatbestandaufnahme eine analoge Stereofotogrammetrie. Weil Kodak die verwendeten Fotoplatten nicht mehr herstellt, wurde ein neues System nötig.

Dieses Bild hat mir Koni Fisch geschickt, weil er am linken Bildrand eine Traction entdeckt hat, die offenbar am Unfall beteiligt war. Wirklich sehr gut beobachtet!



VOITURES ANCIENNES

M. Baumgartner avec son C4 de 1930 a fait l'éloge de N. Raymond



Max Baumgartner, fier propriétaire d'une C4 de 1930, a rendu hommage à un autre passionné, Noël Raymond de Châteaurenaud.

Le pari tenu par René Ponard et Michel Pillard a encore connu un succès avec 50 splendides châssis au rendez-vous mensuel.

Une belle foule a pu admirer dimanche matin les voitures anciennes exposées place de la libération. Une des stars était la Citroën C4 amenée par Max Baumgartner, sujet helvétique et louhannais d'adoption. Il a avoué qu'il ne serait jamais arrivé à la restaurer sans l'aide de Noël Raymond de

Châteaurenaud, aussi connu sous le sobriquet de « docteur cambouis ». Ce dernier a fait son apprentissage sur une C4 et le premier véhicule à franchir les portes de son garage – il avait alors 30 ans – était... un camion C4 ! Max a pris le virus des voitures anciennes à sa retraite. Ingénieur en électronique, il a avoué : « C'était tout le contraire de ma vie professionnelle. J'étais comme un gamin et Noël était mon maître d'apprentissage ».

Tim

Von unserem Mitglied Max Baumgartner habe ich den nebenstehenden Artikel erhalten. Er schreibt dazu:
Saliü Hans Georg,
Noch ein kleiner Auszug aus der französischen Tagespresse. Halt eben nur das Wichtigste. Leider wurde nicht vermerkt dass ich CTAC-Mitglied bin, oder ist das selbstverständlich?

Mit tractionellen Grüßen Max

Mit Traction Avant wies Citroën den Weg

Seit den Dreissigerjahren baut Citroën Autos mit Frontantrieb. Von 1934 bis 1957 baute der französische Automobilhersteller Citroën die legendären Traction Avant in den Ausführungen Légère und Large mit Vier- und Sechszylindermotoren, die uns aus den französischen Kriminalfilmen der Fünfzigerjahre in bester Erinnerung geblieben sind. Gestern trafen mehr als 40 Besitzer von Traction-Avant-Modellen, die im Traction Avant Club Schweiz, Region Nord, organisiert sind, mit Freunden eines deutschen Veteranen-Clubs auf dem Herrenacker in Schaffhausen zu einem Freundschaftstreffen zusammen. Da wurden die verschiedenen herausgeputzten Modelle, darunter auch einige von Schaffhauser Besitzern, begutachtet und diskutiert. Organisiert wurde das Treffen von Hans Peter Rubitschon vom Regionalvorstand CTAC Nord, der sich erfreut darüber zeigte, dass die Autos auf dem Herrenacker vor schöner Kulisse aufgestellt werden durften. Nach einem Kaffee im extra geöffneten Theaterrestaurant begaben sich die Veteranenfahrer auf eine anderthalbstündige Führung durch die Altstadt, die auf dem Munot endete. Anschliessend verabschiedete sich der Pulk von Schaffhausen und fuhr auf der deutschen Seite rheinaufwärts nach Stein am Rhein, wo die Veranstaltung nach dem Mittagessen aufgelöst wurde.

Citroën und der zur Auto Union gehörende deutsche Hersteller DKW waren in den Dreissigerjahren die Ersten, die Autos mit damals revolutionärem Frontantrieb bauten. Sie waren damit ihrer Konkurrenz weit voraus, denn der Frontantrieb trat seinen Siegeszug bei den europäischen und japanischen Herstellern erst in den Siebzigerjahren an. Im Traction Avant Club Schweiz sind etwa 400 begeisterte Citroën-Fahrerinnen und -Fahrer organisiert, die sich ihr Hobby einiges kosten lassen. Denn nur durch perfekte technische Betreuung lassen sich diese Fahrzeuge in Betrieb halten. Ersatzteile tauschen die Clubmitglieder wo immer möglich untereinander aus. Es gibt aber, so informierte uns Hans Peter Rubitschon, neben grossen Ersatzteillbörsen in Frankreich auch spezialisierte Betriebe, die Citroën-Teile nach den Originalplänen nachbauen.

(W. B.)

Dieser Artikel hat auf einem ganz neuen Weg zu mir gefunden. Die Suchmaschine Google bietet einen dauernden Überwachungsservice «Google Alerts» an, bei welchem ich verschiedene Stichworte als Suchbegriffe eingegeben habe, die für eine permanente Überwachung des Internets auf etwaige neue Publikationen, in welchem diese Ausdrücke vorkommen, benutzt werden.

Meistens erscheinen dabei nur Hinweise auf die Erfolge der französischen Rallye Truppe von Citroën oder Hinweise auf Unfälle in Hintertupfingen oder Kleinfeld-Hinterwald, an welchem ein Citroën beteiligt gewesen sein soll. Ich war nicht schlecht überrascht, dass es nicht lange gedauert hat, bis dieser Artikel aus der Onlineausgabe der Schaffhauser Nachrichten aufgetaucht ist. Ich möchte ihn daher den Lesern aus der übrigen Traction-Welt nicht vorenthalten!

EIN AUGENSCHWEIFEN IN PARIS

Bei meinem kürzlichen Aufenthalt in Paris hatte ich die Gelegenheit, an der Avenue des Champs Elysées den Fortschritt des Baus der dortigen Citroën Niederlassung zu beobachten.



Schon von weitem fiel mir zwischen den Alleebäumen die das ganze Trottoir überspannende Bauleitungsbarracke und Teile des Installationsplatzes auf, die aussen mit rotem Tuch überspannt war und mit einem grossen weissen Citroën Schriftzug bedruckt war. Alle Rallye-Weltmeister der letzten Jahre waren abgebildet, wie auch der aktuelle Citroën Xsara WRC. Der Fussgängerstrom (im August vorwiegend Touristen und nur wenige Pariser Bürger) wurde in zwei Durchlässen kanalisiert und unter diesem provisorischen Gebäude durchgeführt.

Hinter der Abschränkung blickte man in eine tiefe Baugrube, die sich in der Lücke der Häuserzeile links des Trottoirs auftat. Darin stand ein gelber Kran, der höher auftrafte als die benachbarten Gebäude.

In den Fussgängerpassagen waren die Pläne und einige Zeichnungen und Fotos von Modellen des künftigen Gebäudes mit Citroën Modellen aufgehängt. Vor allem die

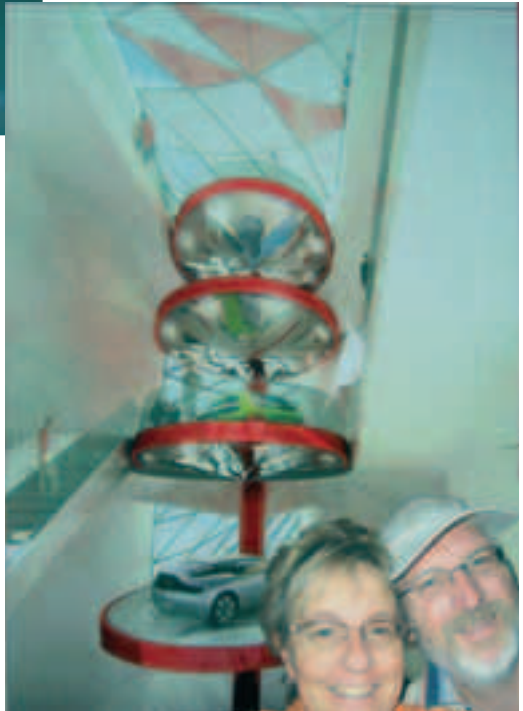


Konstruktionszeichnung der Glasfassade mit integriertem Citroën-Doppelwinkel beeindruckte mich, der Plan war sehr schwierig zu verstehen. Die Fassade beschreibt eine dreidimensionale Kurve im Raum. Sie schwingt sich von der Vorderseite des Hauses auf, wo sie oben nahtlos ins Dach übergeht und sich von dort gleich in die hintere Fassade fortsetzt. So wie ich den Plan verstanden habe ist es eine Stahlkonstruktion, vorwiegend aus dreieckigen (wahrscheinlich teils farbigen) Glasflächen. Ich bin wirklich gespannt, wie das schliesslich herauskommt und wie sich das Gebäude in die anderen in dieser Häuserzeile stehenden Gebäude einpasst. Eine Abbildung mit den benachbarten Häusern wird leider nicht gezeigt.

Das Innere des Hauses ist offen gestaltet, die verschiedenen Ebenen berühren die Glasfassade nicht. Sie werden

zur Präsentation der verschiedenen Modelle genutzt. Der Besucher wird sich über Treppen und Lifts von einer zur anderen Ebene fortbewegen können und sowohl ins Interieur wie auch zur Avenue des Champs Elysées einen freien Blick nach draussen geniessen und auf das rege Treiben auf der Strasse hinunterblicken können.

Der zweite Teil des Ausfluges endete am Quai André Citroën, am Seineufer, wo früher einmal die Fabrikhallen standen, in denen unsere Tractions montiert wurden. Seit einigen Jahren ist ja bekanntlich davon nichts mehr zu sehen, den





Etwas schwierig zu fotografieren aber das Bild zeigt deutlich, dass sich Citroën auch im neuen Gebäude seiner Tradition bewusst ist!

man hat hier einen Park mit moderner Gartenarchitektur und verschiedenen Teichen, Wasserbecken und Springbrunnen angelegt. An diesem schönen August-Tag war der Park von vielen Leuten bevölkert. Auf dem zentralen grossen Rasen war ein Ballon installiert, wie der Hiflyer im Verkehrshaus, der alle Viertelstunde einmal aufstieg und aus dem sich eine etwas andere Perspektive auf die französische Metropole bot als vom Eiffelturm, von der Tour Montparnasse oder von der Treppe vor der Eglise du Sacré Coeur. Die Westseite des Parks wird vom Verwaltungsgebäude der Firma Eutelsat dominiert, das mit seiner hellblau verspiegelten Glasfassade einen Teil des Parks widerspiegelt. Die Kinder hatten Ihre Freude an einem Springbrunnen, der mich ganz an den Bundesplatz mahnte und einige Teile der Parkanlage zeigten einen fernöstlichen Touch. Leider erinnert nur das Schild am Eingang des Parks an das, was hier früher einmal stand. Heute kann man sich kaum vorstellen, an der Geburtsstätte des genialsten und avantgardistischsten Autos der Welt zu sein.



Patricia und Hans Georg Koch

3. Teil: Zusammenbau

von Daniel Eberli

In den ersten beiden Teilen meines Berichtes über das Einschleifen der Ventile bei meinem 76-jährigen Citroën C4 habe ich über die Demontage des Zylinderkopfes, den Ausbau der Ventile, das Schleifen der Sitze und Führungen und den Wiedereinbau der Ventile berichtet. Zu jenem Zeitpunkt schien es eine Frage von Tagen, bis der Motor wieder zusammengebaut und eingestellt war. Nun, das Schicksal oder die eigene Ungeschicklichkeit machten mir einen Strich durch die Rechnung und warfen mir meine Pläne über den Haufen: Am letzten Februartag geriet ich mit dem rechten Mittelfinger beim Brennholzfräsen in das Sägeblatt und musste anschliessend operiert werden. – Dank Glück und der Geschicklichkeit der Chirurgen hält sich heute, knapp 3 Monate später, der Schaden in Grenzen. Verständlich, dass ich mit der eingebundenen Hand nicht an meinem Auto arbeiten konnte.

Mit den Frühlingstagen wuchs der Wunsch, mit dem Veteranen wieder fahren zu können. Eine Zylinderkopfdichtung hatte ich schon lange auf Vorrat eingekauft, die Dichtung für den Ventildeckel, die bei der Demontage gelitten hatte, konnte ich aus einer geeigneten Gummimatte selbst ausschneiden. Bei der genaueren Kontrolle des Auspuffkollektors musste ich allerdings zur Kenntnis nehmen, dass dieser einen Riss hatte. Um ihn schweissen zu lassen, musste ich ihn abbauen. Die Dichtungen zwischen dem Motorblock und den zusammengebauten Auspuff- und Ansaugkollektoren war nicht mehr zu verwenden, so dass ich in Frankreich einen Dichtungssatz bestellte.

Den gerissenen Kollektor brachte ich zur Firma Käppeli in Neftenbach, welche spezialisiert ist auf schwierige Schweissarbeiten. – Ich glaube, die könnten sogar einen Teebeutel zuschweissen! Nach zwei Tagen konnte ich das reparierte Stück wieder abholen. Mein Nachbar ist Töffreak und gut eingerichteter Allrounder. Er bot mir an, die Fläche zum Anschluss des Auspuffrohres zu planen. Ich war sehr froh darüber, denn ich besitze weder eine Planfräse, noch die nötige Erfahrung, eine solche einzusetzen.

Bevor ich Kollektorbatterie montierte, stellte ich das Ventilspiel auf die Sollwerte (Einlass: 0.20 mm, Auslass 0.25 mm) ein, weil ich so mehr Platz zur Verfügung hatte.

Die Montage des Zylinderkopfes und der Kollektoren war kein Problem. Ich achtete darauf, dass die Zylinderkopfdichtung richtig auf dem Motorblock zu liegen kam, denn zur gleichmässigeren Kühlung hat diese im hinteren Teil des Motors grössere Schlitz für die Wasserzirkulation, als im vorderen. Die Dichtung zwischen den Kollektoren strich ich beidseitig mit Dichtungsmasse ein, wobei ich für den Auspuffbereich eine temperaturresistente Silikonmasse (Permabond Silikat, feuerfest bis 1500° C, erhältlich beim Jumbo etc.) verwendete und bei der Ansaugseite Terosin Atmosit (Feststoffdichtung, aus der Tube, erhältlich im Fach-

geschäft wie Hostettler oder Derendinger) eine Masse, welche elastisch bleibt. Zum Festhalten des Zylinderkopfs hatte ich im Zentrum eine grosse Schraube in ein vorhandenes Gewinde eingeschraubt. Damit liess sich der Kopf leichter platzieren. Ein grösseres Problem war es, das richtige Drehmoment für die Zylinderkopfschrauben herauszufinden. Zum Glück habe ich eine recht gut dotierte Dokumentation, so dass ich schliesslich die entsprechenden Werte fand: 2,5 – 3 mkg beim ersten Anzug, 6 mkg beim zweiten, ausgeführt am kalten Motor. Mich erstaunte der Wert 6 mkg, werden doch bei der Traction trotz höherer Motorleistung nur 5 mkg angegeben.

Als ich den zweiten Durchgang begann, hatte ich irgendwie ein mulmiges Gefühl. Ich hatte die Schrauben leicht eingefettet, den Drehmomentschlüssel auf 6 mkg eingestellt und zog die erste Schraube langsam fest. Plötzlich fühlte sich die Bewegung weicher an. – Meine Erfahrung sagte mir, dass etwas nicht stimmte. Vorsichtig, um den Bolzen nicht abzureissen, löste ich die Mutter wieder etwas. Dann schraubte ich eine zweite Mutter (Kontermutter) auf den Bolzen, zog sie gegen die erste fest und konnte dann den Bolzen gefühlvoll heraus-



schrauben. Ein Vergleich mit der Masslehre meines Gewindeschneider-Satzes zeigt deutlich, dass der Bolzen verstreckt war. Nur wenig hätte gefehlt, und ich hätte ihn abgerissen. Phu, gerade noch mal gut gegangen! Aus einer langen Schraube fertigte ich einen neuen Bolzen und machte mit meiner Arbeit weiter. Allerdings beschränkte ich das Drehmoment auf 5 mkg...

Den Zündverteiler, der beim C4 in der Mitte des Zylinderkopfes steht, hatte ich bei der Demontage mitsamt der Grundplatte ausgebaut. Somit war es einfach, ihn wieder in die richtige Position zu bringen. Etwas schwieriger war es, die Zündkabel, welche sich in der Länge nur wenig unterscheiden, zu identifizieren. Schliesslich stellte ich fest, dass die Kabelanschlüsse auf dem Verteilerdeckel nummeriert sind.

Den Vergaser montierte ich mit selbstgefertigten Dichtungen aus «Reinzoloid» Dichtungspapier, welche ich beidseitig noch mit elastischer Dichtungsmasse einstrich.

Nachdem die Wasserschläuche angeschlossen waren, füllte ich entmineralisiertes Wasser aus dem Trocknungsgerät in den Kühler. Dann wechselte ich das Motorenöl, welches mit Petrol und Schmutz von der Reinigung und vom Schleifen der Ventilführungen und Sitze verunreinigt war. Nach einem letzten prüfenden Blick öffnete ich den Benzinhahn.

Es ist immer wieder ein spannender Moment, nach einer grösseren Reparatur den Motor zu starten. – Wird er gleich anspringen, oder gibt es noch ein Problem? Hatte ich vielleicht etwas vergessen?

Durch gelegentliches Nachladen der Batterie während des Winters hatte ich dafür gesorgt, dass der Anlasser genügend Strom zur Verfügung hatte. Er drehte sich auch sofort und griff zuverlässig ein – doch der Motor sprang nicht an. Ich war wenig überrascht, hatte ich doch selbst dafür gesorgt, dass die Brennräume verölt waren. Ich demontierte die Kerzen, reinigte sie und setzte sie wieder ein. Keine Stottern, nicht mal eine Fehlzündung. – Nach einigen Minuten fand ich es befremdend, und ich zog einen Kerzenstecker ab und legte ihn so auf den Motorblock, dass meiner Meinung nach der Zündfunke überspringen musste. Diesmal drehte ich den Motor von Hand – und hörte deutlich den Zündfunken. Daran lag's also nicht! Der Vergaser lief inzwischen allerdings auch über, Benzin musste also vorhanden sein. Also?

Vielleicht der Zündzeitpunkt? Ich baute die Kerze des 1. Zylinders aus und konnte durch das Kerzenloch knapp den Kolben sehen, wenn er im Bereich des oberen Todpunktes war. Ich demontierte die Kappe des Zündverteilers – der Rotorfinger zeigte in die Richtung des 1. Zylinders. Selbst wenn der Zündzeitpunkt nicht ideal gewesen wäre – für eine Zündung (gegebenenfalls gegen die Drehrichtung!) hätte es auf alle Fälle reichen müssen. Was konnte ich noch probieren? Ich holte ein Kabel, welches mir erlaubte, den Anlassermotor drehen zu lassen, ohne auf den Knopf im Innern des Wagens drücken zu müssen. Dann drückte ich mit dem Finger auf das offene Kerzenloch, während der Motor drehte. Der Druck gegen meinen Daumen liess kein Zweifel offen über die Kompressionsphase! Nur: Der Rotorfinger des Verteilers stand genau gegenüber und zeigte auf den Zylinder Nummer vier! So gemein: Da hatte einer den Zündverteiler verkehrt herum montiert und dann einfach die Kabel umgesteckt! In Windeseile baute ich die Zündkerze wieder ein, steckte die Kabel um und versuchte es erneut! Etwas unwillig sprang der Motor an, spitzte und stotterte – aber er lief! Nach und nach lief er sauberer, so dass ich aus der Garage fuhr.

Meine Gattin Agi, welche zur Zeit an Krücken geht, kletterte ins Auto, und wir starteten zu einer Probefahrt, während welcher der Motor mit zunehmender Temperatur immer besser lief.

Wieder zu Hause, stellte ich «Fréderik» zufrieden in die Garage zurück. Natürlich braucht er noch etwas «Zuwendung». Etwas „Finetuneing« ist gefragt, dazu muss ich die Bremsen sauber einstellen, die ich nach den Arbeiten an der Hinterachse (siehe separaten Beitrag) nur «ungefähr» eingestellt hatte. Dann will

ich den Zündverteiler drehen, so dass die Beschriftung für die Zündkabel wieder stimmt. Aber ich hatte endlich mal wieder mit dem Wagen fahren können. Nach diesem Erfolgserlebnis freue ich mich auf die restlichen Arbeiten.

Nachtrag:

Das schöne Sommerwetter der vergangenen Tage hat mich motiviert, mein Auto feiner abzustimmen. Ich habe festgestellt, dass ich den Zündverteiler nicht drehen kann, weil sonst die Stauerbüchse, welche der Schmierung der Achse des Verteilers dient, am Verstellmechanismus ansteht. Dafür habe ich den Vergaser neu eingestellt. Offensichtlich hat sich dank der besseren Abdichtung die Gemischzusammensetzung geändert. Dann habe ich Kühlerdichtungsmittel in den Kühlkreislauf eingefüllt, da an verschiedenen Stellen beim Motor und bei der Wasserpumpe Kühflüssigkeit austrat. Nun springt der Motor sofort an, läuft schön rund und zieht erfreulich, so dass es viel Spass macht, zu fahren.



Citroën AC 4 des Autors mit revidierten Ventilen!

ANDRÉ CITROËN - TEIL 4

von Alexander Soland

4 Erfolg der Doppelwinkel

4.1 Der Unternehmerstil André Citroën's

André Citroën war weniger ein genialer Konstrukteur oder Erfinder, wie einige andere Automobilpioniere zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Er verstand es vielmehr zukunftsweisende bzw. erfolgversprechende Technologien und Entwicklungen zu erkennen und diese entsprechend zu nutzen und zu vermarkten. Ein weiteres Talent von A.C war, die richtigen Personen mit entsprechendem Know-how oder Organisationstalent für sein Unternehmen anzuwerben und diesen für zukunftsweisende Entwicklungen den entsprechenden Spielraum im Unternehmen zu gewähren. Wenige Autoren der Geschichte Citroën's nennen auch dessen Unverständnis für die Belange der Ingenieure betreffend Kinderkrankheiten von technischen Neuerungen. Diese Ungeduld war aber auch ein wesentlicher Grund, der zum Konkurs des Unternehmens «Citroën» beigetragen hatte.

Nach seinen Anfängen in der metallverarbeitenden Industrie, konnte er den Ersten Weltkrieg und den daraus resultierenden Munitionsmangel zu seinen Gunsten nutzen, indem er für den französischen Staat Granaten in hoher Stückzahl herstellte. Die damit erzielten Gewinne ermöglichten Citroën nach dem Krieg an der aufstrebenden Automobilproduktion teilzunehmen und zur Motorisierung Europas beizutragen. Bis in die frühen 30er Jahre waren es weniger die von Citroën hergestellten Automobile, welche für Aufsehen sorgten, sondern deren Preis, Ausstattung und die Einzigartigkeit der Werbung, welche «Citroën» zu grosser Bekanntheit in der Öffentlichkeit verhalfen. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten sprachen vor allem die Produktionsmethoden in den Fabriken des Unternehmens für die Marke «Citroën». Hierfür nutzte A.C. die Erfahrungen welche Ford mit der Fließbandmontage und hoher Spezialisierung im Autobau machte und übertrug diese auf europäische Verhältnisse.

4.2 Der Wegbereiter André Citroën

A.C. war aber auch ein Unternehmer, der das Risiko suchte. Mit seiner raschen Auffassungsgabe, dem zumeist kritischen Urteilsvermögen und der kreativen Vorstellungskraft konnte er fremde Elemente miteinander kombinieren und neue Lösungen entwickeln. Er hatte ein Gespür für revolutionäre Innovationen, verstand es die notwendigen Lizenzen dafür zu bekommen und scheute nicht das Risiko als erster eine Idee sofort in die Tat umzusetzen. Wie kaum einem anderem Automobilproduzenten seiner Zeit gelang es Citroën, diese technischen und prozessualen Leistungen seiner Firma publikums- und verkaufswirksam umzusetzen. A.C. nahm oftmals eine Vorreiterrolle in Europa war. Er verhalf neuen Arbeitsmethoden zum Durchbruch und liess viele, oft nur im Prototypenstadi-

um verwendete, technische Neuerungen im Automobilbau in die Grossserienproduktion einfließen, wodurch er in wenigen Jahren zum grössten Autoproduzenten Frankreichs und schliesslich Europas aufsteigen konnte. Dabei half ihm seine ausserordentliche Überzeugungskraft, Andere für seine Ideen zu gewinnen. Ungeachtet ihres Berufes oder ihrer Anforderungen, Citroën überzeugte Bankiers für die Finanzierung, Ingenieure für eine ungewöhnliche und rasche Verwirklichung einer Innovation, die Vertreter für den Verkauf ungewohnter Produkte und schliesslich die Kunden seine Automobile zu kaufen. Er setzte Meilensteine im Vertrieb, der Werbung und der Technik und hat somit wesentlich die Charaktere einer Branche mitgestaltet, die damals noch in den Kinderschuhen stand. A.C. hat viel dafür getan, die Nutzung des Automobils so praktikabel wie möglich zu machen und ist dabei auch nicht vor der Verwendung von Fremdlösungen zurück geschreckt.

Mit seinem Schaffensdrang hat er zahlreiche Regeln und Grenzen der damaligen Epoche durchbrochen. Schon Louis Renault, der Gründer der Renault Werke formulierte über Citroën folgende Aussage: «Citroën, nous fait beaucoup de bien. Il nous empêche de nous endormir.» Dieses vielleicht etwas übertriebene Anklammern an die moderne Technik, verbunden mit hohen Investitionen in die Fabrikanlagen und Technologien, sowie die nach Europa übergreifende Weltwirtschaftskrise führten schliesslich zum finanziellen Ruin des Unternehmens im Jahr 1934, worauf dieses in die Hände neuer Mehrheitseigentümer gelangte. Die verspätete Einführung des Typs «Traction Avant» und der anfänglich schleppende Verkauf desselben, bedeuteten schlussendlich den langsamen aber unausweichlichen finanziellen Niedergang des Unternehmens. Zwei Jahre vor seinem Tod, hatte sich der Ikarus des Automobilbaus zu nahe an die Sonne gewagt. Citroën hatte wenig Verständnis für die, seiner Ansicht nach, übertriebene Kostenkontrolle und Gewinnziele seiner Kapitalgeber. Mehr als diese wollte er vorangehen, erfinden, verändern und schaffen. In diesem Zusammenhang soll er einmal gesagt haben, dass wenn eine Idee gut ist, der Preis ohne Bedeutung sei. Auf die Frage nach dem grössten Fehler seines Vaters antwortete der älteste Sohn A.C.'s, Bernard Citroën, in einem Interview: «La grande erreur de mon père fut de détruire et de reconstruire son usine pour produire 1'000 voitures par jour en pleine crise européenne, ce qui lui coûta les yeux de la tête. L'autre grave erreur fut d'avoir munie la Traction d'une boîte automatique, mais ça ne fonctionnait pas. Il a perdu beaucoup de temps et cela a retardé la sortie de la voiture.» A.C. war in der Schuldenfalle gefangen und bis zu seinem Tod 1935 versuchte er das Unvermeidliche abzuwenden, indem er Banken, Staat und Händler um Kredit ersuchte, jedoch ohne Erfolg.

Trotz dieses schwerwiegenden Misserfolges A.C.'s während seiner letzten Lebensjahre muss er auch heute noch als herausragender Unternehmer der Automobilindustrie genannt werden. Kreatives Vorstellungsvermögen in Kombination mit seinem beeindruckenden Organisationstalent und der vielfach bewiesenen Sozialkompetenz machten A.C. zu einem gewiffen Unternehmer und Wegbe-

reiter wesentlicher Entwicklungen die heute unter dem Begriff Marketing erfasst werden. André-Gustave Citroën hat wesentlich zur Demokratisierung des Automobils innerhalb Europas beigetragen und gehört damit zu den grossen Pionieren der Automobilbranche.

5 Anhang

Für den Leser seien hier nochmals die wichtigsten Stationen des Lebens von André Citroën in chronologischer Reihenfolge aufgeführt. Wer sich noch vertiefter für die Geschichte Citroën's interessiert, dem seien besonders die Werke von Rocherand (1979) «L'histoire d'André Citroën» und Sabatès/Schweitzer (1980) «Les Chevrons de la Gloire» empfohlen. Im Anschluss an die Chronik finden sich noch verschiedene Bilddokumente zu einigen Themen dieser Arbeit.

5.1 Chronik

Die Chronik wurde in gekürzter Fassung dem Buch «André Citroën» von J. Wolgensinger (1991), S. 260–264 entnommen.

1878: 5. Februar, Geburt von André Gustave Citroën in der Rue Laffitte 44, Paris.

1884: 14. September, Tod des Vaters.

1898: A.C. besteht die Aufnahmeprüfung zur École Polytechnique.

1899: 25. Mai, Tod der Mutter.

1900: April, während einer Polenreise erwirbt A.C. ein Patent für eine Verzahnungsmaschine, um Verzahnungen in Form von Doppelwinkeln herzustellen. Juli, Citroën verlässt die École Polytechnique.

1901: Militärdienst in der Artillerie, in Le Mans.

1902: Eröffnung einer Getriebe Werkstatt.

1908: A.C. übernimmt die Leitung der Automobiles Mors.

1912: Erste Reise in die USA.

1914: 27. Mai, Heirat mit Giordina Bingen. Die drei Brüder werden eingezogen. Bernard Citroën fällt in Argonne.

1915: Citroën baut eine Granatenfabrik am Quai de Javel (Paris). Geburt von Jacqueline, der ersten Tochter von Citroën.

1917: Geburt von Bernard, dem zweiten Kind.

1919: In Javel wird der Typ A gebaut, das erste in Grossserienproduktion hergestellte europäische Automobil, das am 4. Juli dem Publikum vorgestellt wird. Geburt von Maxime, dem dritten Kind.

1920: Citroën führt die Austauschreparatur und die ersten Werbekarawanen ein.

1921: Ausbau des Vertriebsnetzes (ca. 300 Vertragshändler, Einrichtung von beinahe 1'000 Ersatzteillagern überall in Frankreich).

1923: 7. Januar, Ankunft der Sahara-Expedition in Timbuktu.

1924: Geburt des vierten Kindes, Solange. Zweite USA-Reise. Gründung von Tochtergesellschaften in Italien, Belgien, der Schweiz, Spanien und Dänemark.

1925: 4. Juni, am Eiffelturm leuchtet der Name Citroën in feurigen Buchstaben auf, zur Eröffnung der internationalen Kunstgewerbeausstellung. Das Vertriebsnetz zählt jetzt 500 Vertretungen im In- und Ausland. Tod der kleinen Solange.

1927: A.C. gibt eine erhebliche Preissenkung bekannt und steigert die Produktion. Streik der Belegschaft. 21. Mai Empfang von Lindbergh und kurz darauf von Henry Ford in Javel. A.C. zahlt seiner Belegschaft als erster französischer Industrieller ein dreizehntes Monatsgehalt.

1928: Die «Citroën-Seite» erscheint monatlich auf den letzten Seiten der 100 grössten französischen Tageszeitungen. Gesamtauflage: 15 Millionen Exemplare.

1929: Einführung der einjährigen Garantie und der kostenlosen Überholung nach dem Einfahren.

1931: Start zur gelben Kreuzfahrt. Die Pamir-Gruppe verlässt Beirut, die China-Gruppe Peking. Eine Werbekarawane mit 35 Fahrzeugen startet zu einer 20'000 km langen Rundreise durch Mitteleuropa.

1932: Einführung des «schwebenden» Motors für den C4 und den C6.

1933: Umbau des Werks Javel (Paris).

1934: Nach einer plötzlichen Kreditsperre durch die Banque de France kann eine am 28. Februar fällige Rückzahlung nicht geleistet werden. Ein Aufruf an das Händlernetz ermöglicht die Aufbringung des Fehlbetrages. Citroën bittet Michelin, ihn bei der Durchführung von Sparmassnahmen zu unterstützen. 18. April offizielle Vorstellung des Modells «7 Traction Avant». Oktober, der Traction ist



die Sensation des Automobilsalons. 15. Dezember, die Firma Citroën erklärt den Konkurs. 21. Dezember, Einsetzung eines Abwicklungsausschusses.

1935: Januar, Wiederaufnahme der Arbeit in den Werken nach Schliessung für die Inventur. 18. Januar, A.C. wird in die Klinik eingeliefert. 21. Juni, Entwurf eines Vergleiches zwischen der Firma Citroën und ihren Gläubigern. Dieser Vergleich wird am 31. Juli endgültig angenommen. 3. Juli, Tod von André-Gustave Citroën.



HINTERACHSE BEIM AC4

von Daniel Eberli

Im vergangenen Sommer habe ich die vorderen Bremsen meines C4 mit neuen Belägen versehen, worüber ich mit dem Beitrag «Ersatz der Bremsbeläge beim AC4» berichtet habe. Schon kurz nach dem Kauf des Wagens hatte ich bei einer Kontrolle festgestellt, dass ich auch mit den Belägen der hinteren Bremsen nicht mehr lange gefahren werden konnte. Zwar waren sie noch dick genug, aber lose Nieten und zum Teil abgerissene Endstücke liessen es ratsam erscheinen, auch diese zu ersetzen.



Von der Konstruktion her sind die hinteren Bremsen praktisch identisch zu den vorderen, das heisst, Betätigung über Seilzüge, wobei die Bremskraft durch die Unterdruck-Servohilfe System «Westinghouse» verstärkt wird. Die Handbremse wirkt im Gegensatz zur Traction nicht auf die hinteren Trommeln, sondern mit einer Aussenbandbremse auf die Kardanwelle.

Für Arbeiten im Bereich der Hinterachse ist beim C4 «Heavy Metal» gefragt: Grosse Muttern verlangen nach grossem Werkzeug. Da man es jedoch mit einem Personenwagen zu tun hat, und nicht mit einem Traktor oder einem Lastwagen, so braucht es für einmal kein teures Qualitätswerkzeug. Am Teilemarkt in Fribourg hatte ich mir für relativ wenig Geld einen grossen Rätchensatz angeschafft, der mir nun gute Dienste leistete.



Nach dem Aufbocken des Wagens und der Demontage der hinteren Räder klemmte ich einen Pneuheber zwischen zwei Radbolzen, um zu verhindern, dass sich das Rad dreht. Wichtig ist, dass das Fahrzeug sicher steht. Dann löste ich die Zentralmutter. Es ist auch möglich, durch die Öffnung in der Mitte der Felge erst die Zentralmutter zu lösen und erst nachher das Rad zu demontieren. Die Sicherungsbleche lassen sich jedoch leichter zurückklopfen, wenn mehr Platz zur Verfügung steht.

Ich weise darauf hin, dass die Zentrmutter wie auch die Radschrauben auf der linken Fahrzeugseite mit einem Linksgewinde ausgestattet sind. Wenn man dies nicht weiss, bringt man die Mutter nie auf...

Dann gelangte der massive Abzieher zum Einsatz, der an den Schrauben zieht. Einmal mehr muss ich darauf hinweisen, dass solches Gerät für die Bremsen der Traction nicht verwendet werden darf, weil man sonst die Trommeln zerstört. Zur Schonung des Abziehers ölte ich die Spindel ein. Dann spannte ich den Abzieher kräftig an. Ich entfernte die Rätsche, hielt ein Hartholzstück gegen den Sechskant-Kopf der Spindel und tat mit einem grossen Hammer einen gezielten Schlag dagegen. Auf der einen Seite genügte dies bereits, um die Trommel ganz zu lösen, auf der anderen konnte ich danach den Abzieher nochmals spannen und das Prozedere wiederholen. Beim zweiten Mal war auch diese Trommel lose und konnte abgezogen werden.



Auf dem nebenstehenden Bild ist gut zu sehen, wie der obere Bremsbelag im Bereich der hinteren Nieten ausgebrochen ist. In der Mitte der Trommel erkennt man einen Blechtrichter, welcher verhindert, dass auslaufendes Hinterachsöl auf die Reibfläche der Trommel und von dort auf die Beläge gelangt.

Tatsächlich musste ich feststellen, dass entlang der Welle erheblich Öl austrat, und ich entschloss mich, diese Stelle zu sanieren. Dazu demonitierte ich zuerst sämtliche Bremsstelle.

Dann löste ich die sechs Schrauben der Kappe, in welcher das Radlager sass. Mit

einem abgewinkelten Schraubenzieher gelang es mir, sie danach zu lösen und mit samt der Halbwelle nach aussen abzuziehen.

Nach der Reinigung stellte ich fest, dass die Radlager erhebliche Schläge aufwiesen und dementsprechend rasselten. Mein Nachbar hat eine Presse, die uns das Zerlegen der Halbwelle vereinfachte.

Glücklicherweise hat er auch einen Katalog eines Lagerherstellers, und wir stellten bald fest, dass die Radlager Standardmass haben und problemlos ersetzt werden können. Sogar die Nummer des alten Lagers, welches die





«Double Chevrons» eingeschlagen hatte, stimmte mit «moderner» Ware überein. Ich entschloss mich für ein beidseitig abgedichtetes und dauergeschmiertes Lager, denn die Abdichtung verhindert gleichzeitig, dass Differentialöl nach aussen austreten kann.

Ich war erstaunt, wie günstig die neuen Lager zu bekommen waren – und wie leicht der Wechsel vonstatten ging.

Natürlich reinigte ich alle Teile, insbesondere

auch die Bremsplatte, damit die neuen Beläge sauber blieben. Aus Reinzoloid Dichtungspapier schnitt ich neue Dichtungen für die Kappe mit dem Radlager und bestrich diese vor der Montage mit einer elastischen Feststoffdichtung aus der Tube, Teroson Atmosit.

Dann schob ich die Achshälften wieder in das Rohr der Hinterachse und zog die Schrauben fest. Durch eine Unaufmerksamkeit verklebte ich auf der einen Seite einen Distanzring und verbog ihn, so dass ich die Halbachse nochmals herausziehen und den Ring erst richten musste.

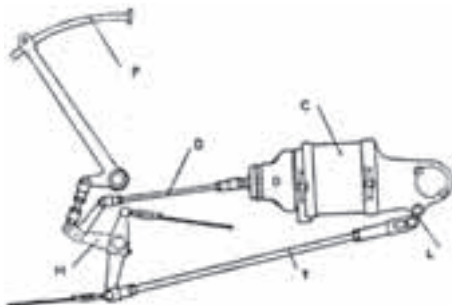
Ich fettete die Drehpunkte der Bremsbacken sowie der Exzenter mit einem zähen Spezialfett, wie ich dies bereits bei meinem Artikel über die vorderen Bremsen des C4 beschrieben habe.

Dann setzte ich die Bremsbacken ein. Bevor ich die Bremstrommeln montierte, entfettete ich sorgfältig den Konus. Auf der linken Fahrzeugseite musste ich daran denken, dass die zentrale Mutter, welche die Trommel festhält, ein Linksgewinde aufweist.

Die Seillängen der Seilzugbremsen stellte ich mal provisorisch so ein, dass die Trommel ganz leicht streifte.



Steuerung des Bremsservos beim Citroën B14



Beim Betätigen des Bremspedals (P) wird über die Verbindungsstange D das Steuerventil im Servokübel (C) geöffnet, worauf mit dem durch das Ansaugen des Motors entstandenen Unterdruck die Bremskraft verstärkt über die Verbindungsstange L auf die Bremsseile übertragen wird. Sollte kein Unterdruck vorhanden sein, werden die Bremsen trotzdem per Hebel M betätigt, nur braucht es dazu etwas mehr Kraft.

Fortsetzung Seite 40

UNFÄLLE UND VERBRECHEN



Christoph Platzer stellt uns hier eine weitere rare Foto einer auf dem Dach liegenden Traction aus den fünfziger Jahren zur Verfügung.

Der seitliche Abhang der etwas erhöht verlaufenden Strasse ist diesem Fahrer zum Verhängnis geworden und hat zu dieser Unfallsituation mit halber Rolle geführt. In Australien wo die Strassen von beidseitigen Gräben gesäumt sind beobachtet man diesen Unfallmechanismus häufig. Auch die breiten Stosstangen eines Sechszylinders haben in diesem Fall wenig geholfen. Sie lassen aber darauf schliessen, dass der Besitzer von seinem Auto mehr erwartete (auch bezüglich Geschwindigkeit) als diese Légère zu bieten hatte!

Trotzdem erstaunt, dass die Fahrgastzelle relativ stabil dem Überschlag standgehalten hat, wie es auch die Werbung von Citroën schon 1935 versprochen hat. Der etwas verduzte Betrachter der Situation (ich nehme an, es ist nicht der Fahrer des Wagens) staunt entweder über den Schaden oder bewundert die stabile Konstruktion der Traction. Hoffentlich wurde niemand durch die im Fahrgastraum herumfliegende Rücksitzbank verletzt, die man durch das Fenster der hinteren Tür sieht.

Nun brauchte ich nur noch die Räder zu montieren und den Wagen wieder abzustellen. Nach einer ersten Probefahrt stellte ich sorgfältig die Seillängen aller Radbremsen ein und korrigierte anschliessend die Längen des Gestänges des Bremsservos. Interessanterweise half mir dabei das Buch «Les Archives du Collectionneur» für Citroën B14 mehr, als dasjenige für das Nachfolgemodell C4 und C6 vom gleichen Verlag, weil es viel detaillierter ist.

Was die Servohilfe an meinem Auto betrifft, so denke ich, dass eine Revision angesagt ist. Diese nach meiner Einschätzung recht umfangreiche Arbeit werde ich jedoch erst in den Wintermonaten in Angriff nehmen.

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.–)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.– 1/2 Seite SFr. 50.–
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

ADRE SSÄ NDE RUNG

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 Oldtimemarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

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

ESSAYEZ

LA
15
SIX
CYLINDRES

100 de moyenne
sans imprudence
sans appréhension

Traction Avant
CITROËN

