

# ° CITROËN °



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC - MITTEILUNGEN

4/2020

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Edgar Stocker**

Bahnhofstrasse 2  
6102 Malters  
P 041 497 11 36  
N 079 382 06 76  
stockermode@regicom.ch

### Vizepräsident

**Rudolf Weber**

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
N 079 402 22 85  
rudolf@weber-gubser.ch

### Kassier

**Walter Schmid**

In Lampitzäckern 54  
8305 Dietlikon  
P 044 833 59 28  
N 079 772 95 28  
w.schmid@glattnet.ch

### Aktuar

**Hans Georg Koch**

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

## Regionale Organisationsgruppen

### Ost

**Markus Roth**

am Landsberg 5  
8330 Pfäffikon  
P 044 950 08 64  
N 079 352 33 46  
markroth@windowlive.com

**Werner König**

Blumengasse 18  
8331 Auslikon  
P 043 497 79 54  
N 079 569 04 72  
wernerkoenig@gmx.ch

**Hans Bollhalder**

Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80  
bo-sto@gmx.ch

### Nord

**Rudolf Jutz**

Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 052 315 27 02  
N 079 636 65 65  
jutz-osm@gmx.ch

**Hans Peter Rubitschon**

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

### West

**Ernst Mühlheim**

Leimbachgasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

**Roland Ledermann**

Bielstrasse 31  
3292 Busswil  
P 032 384 14 60  
N 079 435 30 73  
r.m.ledermann@outlook.com

**Christian Jung**

Brüggliäcker 13  
5619 Büttikon  
P 056 610 43 67  
N 079 818 81 68  
christfreg@bluewin.ch

### Süd

**Urs Steiner**

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

**Hans Herzog**

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

**Franz Wermelinger**

Chrüzmatte 3  
6133 Hergiswil b. Willisau  
P 041 979 16 35  
N 079 281 21 54  
franz.wermelinger@zapp.ch

### Redaktion

**Hans Georg Koch**

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

### Mitgliederverwaltung

**Roland M. Ledermann**

Bielstrasse 31  
3292 Busswil  
P 032 384 14 60  
N 079 435 30 73  
r.m.ledermann@outlook.com

### Internet



[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)

### Bibliothek

**Daniel Löhner**

Huebacherweg 15  
4460 Gelterkinden  
P 061 981 15 46  
gaston1950@hotmail.com

### Internet

**Jimmy Kohler**

Weidstrasse 6  
6343 Rotkreuz  
jjmart@gmx.ch

### Bankverbindung

**Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters**

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9  
PC-Konto 61-206981-9  
BIC POFICHBEXXX  
BC (BLZ) 9000

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Rodage</b> .....	<b>2</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>New IT (Information Technology)</b> .....	<b>5</b>
<b>Ausfahrt West, 23.08.2020</b> .....	<b>9</b>
<b>Bremsbacken und Bremsbeläge Teil 2</b> .....	<b>19</b>
<b>Hecktrieblerausfahrt 25.6.2020</b> .....	<b>26</b>
<b>Jacques Hinstin, im Schatten von André Citroën</b> .....	<b>29</b>
<b>Grillplausch 8.8.2020</b> .....	<b>36</b>
<b>Unglücksfälle und Verbrechen</b> .....	<b>39</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>40</b>

---

## Technikexperten und FIVA-Pässe

### Fritz Müller

Rebenweg 2  
4442 Diepflingen  
P 061 9813692  
N 079 435 96 36  
frederico.mueller@sunrise .ch

### Walter Rey

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

## Rechnungsrevisoren

### Ernst Mühlheim

Leimbachgasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

### Flemming Gubler

Erlenstrasse 43  
8832 Wollerau  
P 044 786 10 19  
N 079 283 36 66  
flemming.gubler@bluewin.ch

### Franz Wermelinger

Chrüzmatte 3  
6133 Hergiswil b. Willisau  
P 041 979 15 35  
N 079 281 21 54  
franz.wermelinger@zapp.ch



# RODAGE



Nachdem die Massnahmen betreffend Corona etwas gelockert wurden, konnten und können nun doch einige Events, wenn auch in einem speziellen Rahmen, durchgeführt werden. Unser Mitglied Ruedi Müller organisierte beispielsweise vom 24. Juli bis am 2. August in Sarnen ein Autokino. Jeden Abend wurde ein anderer Film gezeigt. Vreni und ich entschieden uns für den Film „Good Will Hunting“ welchen wir am Montag 27. Juli aus der ersten Reihe, des 55 Auto fassenden Parkplatz, genossen. Da die Tonübertragung per Autoradio (alternativ Transistorradio) stattfand entschieden wir uns für den C6 anstelle des Tractions. Auch die doch eher kleine und ziemlich senkrechte Frontscheibe des Tractions sprach schlussendlich für den C6.



Auch der Grillplausch der Region Nord konnte durchgeführt werden. Gemäss Rückmeldung der Organisatoren war diese Veranstaltung gut besucht. Für die anschliessende Ausfahrt mussten die Teilnehmer sogar auf zwei Gruppen aufgeteilt werden.

Am 23. August fand das Treffen welches durch die Region West organisiert wurde statt. Nach dem obligaten Kaffee und Gipfeli starteten wir die Besichtigung des Schlosses Wildegg. Zwei Mägde erzählten uns während dem Rundgang spannende und auch

lustige Anekdoten zum Leben von früher. Im Anschluss an die Führung führen wir entlang des Hallwilersees nach Büttikon. In einer Waldhütte wurden wir mit einem ausgiebigen Apéro empfangen. Der Grill wies bereits eine schöne Glut auf, so dass das mitgebrachte Fleisch direkt auf den Rost gelegt werden konnte. Als Beilage stand ein von den Frauen vorbereitetes, reichhaltiges Salatbuffet bereit. Recht herzlichen Dank dem Team der Region West, Gabi und Christian Jung, Marianne und Roland Ledermann, Maria und Ernst Mühlheim für den ausgezeichnet organisierten Anlass.

Im Hintergrund beschäftigt uns aktuell der Softwarewechsel für die gesamte Clubadministration, welche auch einen neuen Internetauftritt beinhaltet. Das ganze Team, bestehend aus Hochstrasser Urs, Koch Hans Georg, Kohler Jimmy, Ledermann Roland, Roth Markus, Schmid Walter und mir traf sich am 27. Juli zu einer Schulung bei Fairgate in Effretikon. Nach sehr viel Theorie zur Software heisst es nun das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Die Datenübernahme gestaltet sich jedoch schwieriger als gedacht. Unser Kassier Walter Schmid hat nun schon unzählige Stunden und halbe Nächte damit zugebracht Daten zu bereinigen. So dass danach die auf die neue Datenbankstruktur angepassten Daten ins neue Programm eingespeist werden können. Fast tagtäglich tauschte sich das Team per Mail oder WhatsApp über Probleme und deren mögliche Lösung aus. Auch Tipps und Tricks wurden so untereinander geteilt.

Nach der Einführung wird die Betreuung der verschiedenen Sparten unter den Mitgliedern des Projektteams aufgeteilt. Eine Person des Teams wird im Vorstand als Webmaster Einsitz nehmen. Aktuell fehlt dem Club noch eine Person, welche den Newsletter übernehmen würde. Gesucht wird eine Person welche Zeit hat im Internet nach interessanten Berichten zu suchen und diese anschliessend über den Newsletter mit den restlichen Clubmitgliedern zu teilen. Angesprochene Personen dürfen sich gerne bei mir melden.

Nach erfolgreicher Migration der Daten und Beendigung der Testphase wird jedes Clubmitglied eine Mail mit den Zugangsdaten erhalten. Bis zu diesem Zeitpunkt bitten wir jedoch um Geduld und Verständnis, wenn einmal nicht alles einwandfrei funktioniert.

Obwohl der Herbst nun vor der Tür steht, ist das Tractionjahr noch lange nicht vorbei. Es stehen noch einige kleinere und grössere Events wie bspw. das Treffen Nord in Arbon an. Auch die alljährlichen Höcks zum Jahresabschluss werden sofern es Corona erlaubt wieder stattfinden. Für die jeweiligen Events kann man sich über die neu gestaltete Webseite [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch) anmelden. Sollte das aus einem Grund nicht möglich sein, so ist auch eine telefonische Anmeldung möglich.

Ich hoffe euch zahlreich bei einem der nächsten Events begrüssen zu dürfen.

Euer Präsident, Edgar Stocker



# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 28.11.2020 Jahresschlusshöck Nord  
2.12.2020 Santichlausfeier Zentralschweiz (Gasthaus Post Willisau)  
5.12.2020 Chlouserhöck West  
10.12.2020 Jahresschlusshöck Nordwest (Rössli Eiken)  
31.1.2021 Generalversammlung (Aula SPZ, Nottwil)  
27.7.-1.8.2021 2CV Welttreffen in Delémont ([www.2cv2021.ch](http://www.2cv2021.ch))



**Anmeldungen bitte alle über unsere Homepage:  
[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch) (Es geht jetzt auch via Smartphone!)**

## Stammtische

- Region West Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern  
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94  
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Nordwestschweiz Restaurant «Zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr  
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06  
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr  
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

- 18.-20.9.2020 Bourse Auto Moto Retro en Alsace, Strassbourg-Hoerdet (F)  
19.-20.9.2020 Citro-Classica, Twente Enschede (NL) ([www.citro-classica.nl](http://www.citro-classica.nl))  
9.-11.10.2020 Veterama Mannheim  
24.-25.10.2020 33e Salon Champenois du véhicule de collection, Reims (F)  
([www.2ce-salons-reeims.com](http://www.2ce-salons-reeims.com))  
7.-11.4.2021 Techno Classica, Essen  
5.-7.2.2021 21. Retro Classics Stuttgart ([www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de))  
1.-2.5.2021 Citroexpo, Gorinchem (NL) ([www.citroexpo.nl](http://www.citroexpo.nl))

## Redaktionsschluss für Heft 5/2020: 22.11.2020

Sämtliche Termine und Anmeldungen findet ihr auch immer auf  
unserer Homepage: [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)



Von Walter (Wädi) Schmid, 27.8.2020

## Unsere neue Webseite

Der optische Auftritt wurde nach einer Idee von Jimmy Kohler konzipiert. Sein Vorschlag zielt darauf ab, alle innerhalb eines Teilbereichs anwählbaren Seiten in der gleichen Grundstruktur zu präsentieren. Jimmy hat sich bereit erklärt, auf Zusehen hin auch als „Webmaster“ zu agieren, ihm gehört ein besonderer Dank! Es hat sich in der Zwischenzeit bewährt, dass bei akuten Problemen innerhalb des New-IT Teams nach einer Lösung gesucht wird (learning by doing). Als „technische Unterstützung“ im Hintergrund wird uns Urs Hochstrasser mit seinem Fachwissen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Die neue CTAC Homepage ist unverändert unter [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch) aufrufbar. Auf der angezeigten Eingangsseite befinden sich im obersten Bildabschnitt die einzelnen Reiter (z.Zt. 9), die zu den Teilbereichen führen:

- **Galerie (zuständig: Roland Ledermann)**

Darunter werden im Endausbau die Teilbereiche Fahrzeuge, Besitzer und Dia-Show zu sehen sein. Pro Fahrzeug können in einer ersten Phase die technischen Angaben und max. 5 Bilder präsentiert werden (sofern diese Daten vom Besitzer eingefüllt wurden).

- **Berichte (zuständig: Jimmy Kohler / Hans Georg Koch)**

Dieser Bereich wird sich nach der herkömmlichen Struktur richten (Historisch, technisch, Erlebnis & Treffen und Gesamtverzeichnis). Alle diese Berichte (ca. 3'000!!) müssen aus Kapazitätsgründen ausgelagert werden, da fairgate die Funktionalitäten (indizierte Suche und Verschlagwortung) nicht anbieten kann. Wir sind mit fairgate an der Erarbeitung einer definitiven Lösung.

Für das Archiv (Clubhefte 1976-2019 und unsere Video-Sammlung) wird sich vorerst Hans Georg Koch kümmern.

- **Inserate (zuständig: Markus Roth)**

Die aktuell aufgeschalteten Inserate werden mittels einer Übergangslösung von fairgate angezeigt. fairgate hat versprochen, hierzu noch ein umfassendes Modul zu liefern.

- **Anlässe (zuständig: die organisierenden Personen/Regionalvorstände)**

Nach etwelchen Anfangsschwierigkeiten sollten die bevorstehenden Anlässe ohne Probleme bebuchbar sein. Rückmeldungen an die Angemeldeten sollten nun funktionieren. fairgate hat „noch dieses Jahr“ die Freischaltung eines umfassenden Event-Moduls angekündigt.

- **Links (Zuständigkeit noch offen)**

Link-Sammlung der für uns relevanten Club-Garagen und interessanten Dienstleister.

- **Bibliothek (zuständig: Daniel Löhner)**

Ein Teilbereich an Büchern ist bereits freigeschaltet und kann gebucht werden (mittels E-Mail an den Bibliothekar).



**FRT Auto** GmbH

**Adrian Fritschi**

**FRT Auto GmbH**

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

**Ob Sie an ihrem  
Traction Avant oder sonst einem  
exklusiven Fahrzeug einen Service,  
eine Reparatur oder  
eine Restauration benötigen,  
ihr Oldtimer-Spezialist ist für  
Sie da und berät Sie gerne!**





Die letzten drei Teilbereiche (Mitglieder / Forum / Club) bedürfen evtl. noch der Restrukturierung, da u.U. datenschutzrechtliche Gründe das Verschieben von einzelnen Untermenüs in den Teilbereich Club (CTAC Intranet) nötig machen:

- **Mitglieder** (Zuständig: Roland Ledermann)
- **Forum** (Zuständigkeit: noch offen)
- **Club** (Zuständigkeit: Jimmy Kohler)

Unter dem Reiter „Club“ wird sich der Intranet-Bereich des CTAC befinden, d.h. hier werden Seiten angezeigt, die nur Mitgliedern zugänglich sind, die als registrierte fairgate-Kontakte das erstmalige Login durchgeführt haben. Wie das durchgeführt wird, wird zu einem späteren Zeitpunkt jedem persönlich mitgeteilt werden.



## Verwaltung

Dank der ausgeklügelten Datenstruktur des alten Systems haperte es bei der Migration der Mitglieder- und Fahrzeug-Daten zu fairgate etwas. Viele Datenrecords mussten händisch überprüft und nachdefiniert werden.

Bei fairgate wird grundsätzlich jede erfasste Person, bzw. jedes erfasste Fahrzeug als einzelner Kontakt geführt.

- An diesen Kontakt können nun Partner(in) als Haushalt verbunden werden, was letztendlich die Korrespondenz etwas vereinfachen wird.
- Unsere Fahrzeuge werden aus technischen Gründen z.Zt. als Firmenkontakt definiert und so mit dem Kontakt (Besitzer = aktives Mitglied) verbunden.
- Eine Knacknuss stellen z.Zt. noch die reinen Heftempfänger (Clubs, Archive, Einzel-

# INSERAT



## OLDTIMER WERKSTATT

**Daniel Eberli**

**Im Chellhof 3**

**8463 Benken ZH**

**Tel. 052 319 25 17**

Mail: [eberlid@swissonline.ch](mailto:eberlid@swissonline.ch)

[www.oldtimer-taxi.ch](http://www.oldtimer-taxi.ch)



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

bezüger, etc.) dar, da diese ja nicht als eigentliche Mitglieder gelten.

- Das Gleiche gilt ebenfalls für die eingetragenen Newsletter-Empfänger.

fairgate bietet Benutzerrechte über max. 25 Stufen(!) an. Sobald wir auf diesem Gebiet die datenschutzrechtliche Problematik im Griff haben, können die Mitgliederdaten (im Intranet-Bereich) für alle Mitglieder/Partner wieder freigegeben werden.

- Sicher werden sich einige Mitglieder wundern oder sogar ärgern, wieso geht das nicht ... /haben die nicht / könnten die doch oder das kann doch nicht so schwer sein...

- Sicher hätte zu Beginn einiges optimaler laufen können (die Involvierten haben das ja schon zum x-ten Mal gemacht?!), - aber - das New-IT Team besteht (von Ausnahmen abgesehen) aus Mitgliedern, die z.T. noch im Arbeitsprozess stehen und noch ein Familienleben und dazu noch eine Garage mit einem oder mehreren Problemfällen haben, etc. pp.

Das New IT-Team bittet darum um Nachsicht, wenn es für Aussenstehende nicht so schnell wie erhofft vorwärts gehen sollte. Wie hat Hans Georg Koch aus dem Nähkästchen geplaudert: das elektronische Patienten-Dossier (EPD) ist nach 15 Jahren immer noch in Entwicklung....

Wir schaffen das!

# AUSFAHRT WEST, 23.08.2020

Auftakt dieser Ausfahrt war der Treffpunkt im Hotel zu den drei Sternen in Brunegg, wo man sich bei Kaffee und Gipfeli herzlich begrüßte und bereits rege austauschte. Bei aufgelockerter Bewölkung und höchst angenehmen Temperaturen bewegte sich der Tross von 23 Tractions schon bald zum wenige Minuten entfernten Schloss Wildegg.



Zu Fuss erreichten wir das auf einem Felsen thronende Schloss vom Gutshofparkplatz aus in Kürze. Der geschichtliche Hintergrund dieser herrschaftlichen Anlage wurde uns von einer Museumsführerin aus Sicht einer Magd kompetent, spannend und charmant mit Bezug zum damaligen Leben vermittelt.



Sie führte uns von den Pferdestallungen bis zum Estrich, von wo aus ein Blick über die dazugehörigen Ländereien zu geniessen war. Einblick bekamen wir auch in verschiedene Wohnräume, Schlafgemächer, in Küche und Festsaal.



Lebendig wurde uns das damalige Leben auf dem Schloss mit praktischen Gegenständen vor Augen geführt. Beispielsweise wurde uns der mechanische Grilldrehspieß am offenen Feuer in der Küche demonstriert. Dieser kann durch Drehen an einer Kurbel aufgezogen werden. Er dreht sich dann, bis das antreibende Steingewicht am unteren Ende ansteht. Anschliessend muss weiteres Betätigen der Handkurbel erfolgen, bis das Bratgut durchgegart ist.



Erbaut wurde das Schloss Wildegg in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts von den Habsburgern. Nach der Eroberung des Gebietes durch Bern wurde das Anwesen von der Familie von Effinger Ende des 15. Jahrhunderts übernommen und blieb über 11 Generationen bis 1912 in ihrem Besitz. Julie von Effinger, die letzte Bewohnerin, vermachte das Anwesen der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Seit 2011 gehört die Anlage dem Kanton Aargau.

Seit 2011 gehört die Anlage dem Kanton Aargau.



Ritter Marco und seine Rüstung!



Vorderladergewehre und Degen in der Waffenkammer.



Ein Steinschloss zur Zündung des Schiesspulvers. Hier fehlt jedoch der Feuerstein im Hahn.



Meissener-Porzellan, das kostbarste was es damals gab. Das Geschirr wurde sogar von der Hausherrin selbst abgewaschen, da man nicht wollte, dass die Mägde etwas zerschlagen!



Viele Räume sind noch original möbliert und widerspiegeln das Leben der Familie von Effinger im 18. und 19. Jahrhundert.

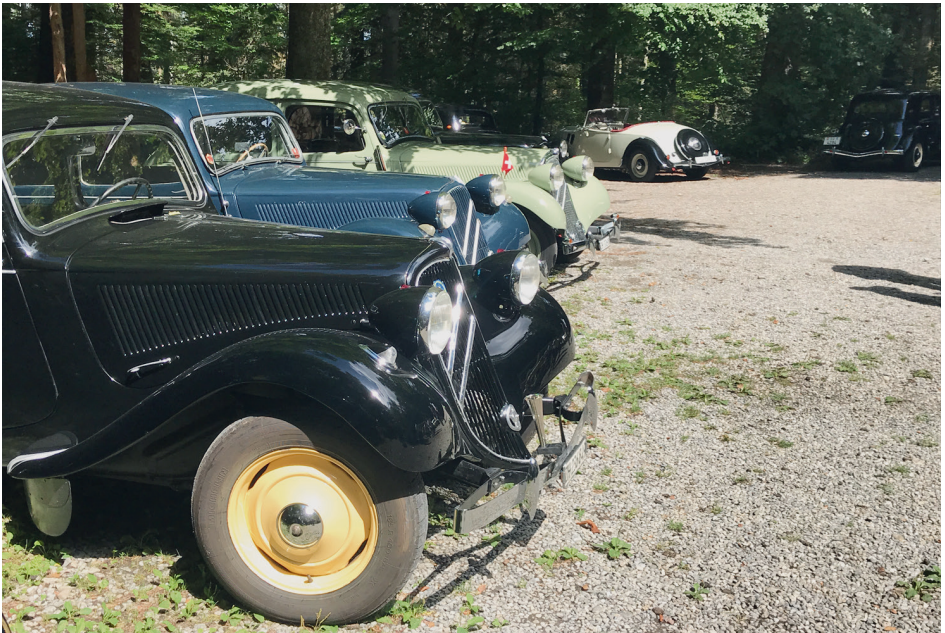


Das Raucherzimmer (Fumoir) mit vielen Jagdtrophäen

Es blieb uns noch genügend Zeit um in der dazugehörigen Gartenanlage zu flanieren und einen Eindruck vom Pro-Specia-Rara-Garten zu erhalten.



Um die Mittagszeit setzte sich der Traction-Tross erneut in Bewegung. Die Fahrt führte uns durch die Bilderbuchregion Seetal. Über Lenzburg, Seengen, dem Hallwilersee entlang nach Beinwil am See, Aesch, Fahrwangen erreichten wir die Waldhütte Bütikon. Nach kritischen Wegstücken mit Kreuzungen und Lichtsignalanlagen haben die hervorragenden Organisatoren Christian, Ernst und Roland jeweils einen Sammelpunkt eingelegt, sodass sich die lange Traktionschlange wieder zusammenschliessen konnte und schlussendlich in voller Zahl das Ziel erreichte.



# heller

Garage Gettnau seit 1955



Heller Garage AG, Dorfstrasse 76, 6142 Gettnau

041 970 28 88







In und um die Waldhütte waren während unseres Schlossbesuches und der Ausfahrt die fleissigen Feen Gaby, Maria und Marianne am Werk. Dank des wunderbaren Wetters konnte der ganze Vorplatz genutzt werden. Alles war festlich hergerichtet, der nötige Abstand beim Tischen wurde eingehalten und Salatbuffet, Getränkebar, sowie Grill mit glühenden Holzkohlen standen bereit. Zur Freude aller 46 Teilnehmenden wurde uns zum Empfang ein Apéro mit feinen Schinkengipfeli, Wurstwegggen und kühlem Weisswein gereicht.





RESTAURANT

**W**erde  
ista

## Hotel & Bildungszentrum Matt

SEMINARHOTEL | RESIDENZ

[www.bzmatt.ch](http://www.bzmatt.ch)



Sofort kam Stimmung auf und munteres Plaudern unter den Tractionistinnen und Tractionisten entfaltete sich. Nach und nach legte jeder sein Fleisch oder seine Wurst auf den Grill, liess sich von der vielfältigen Salatauswahl schöpfen, bediente sich beim Brotkorb und schon bald sassen alle am Essen. Nach Kurzspaziergängen rund um die parkierten Tractions und intensiven Gesprächen wurde auch schon bald das Dessertbuffet eröffnet. Es liess keine Wünsche offen. Wieder hatten die Feen gewirkt und leckere Vanille- und Zitronencreme zubereitet, sowie wunderbare Aprikosen- und Zwetschgenkuchen, Brownies und Haslikuchen gebacken. Natürlich hatten die Organisatoren auch Kaffeemaschinen, passende Kapseln und eine ganze Schnapsbar angeschleppt, es fehlte einfach an nichts!



Edgar, der Präsident hielt eine kurze Rede und bedankte sich im Namen aller bei den Organisatoren für den rundum gelungen Anlass. Seine Worte wurden durch vehementes Applaudieren der Teilnehmenden unterstützt. Verhältnismässig spät wurde der Heimweg individuell unter die Räder genommen.

Roland und Christine Stöckli, 24.8.2020

## Gasthaus Post Willisau

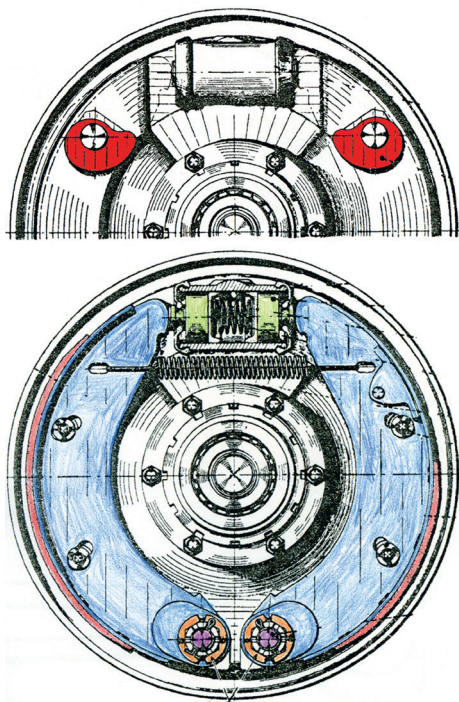


Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger  
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09  
gastro.post@bluewin.ch, [www.gasthauspostwillisau.ch](http://www.gasthauspostwillisau.ch)

# BREMSBACKEN UND BREMSBELÄGE TEIL 2

## Bremsen nachstellen

Auf dem Bremsschild sind zwei drehbare schneckenförmige Einstellnocken montiert (rot). Mit einem geeigneten Schraubenschlüssel (SW 17) können diese an einem Sechskant auf der Hinterseite des Bremsschildes bewegt werden, so dass die Bremsbacken nach aussen gestellt werden können. Die Rückzugfeder zieht sie wieder nach innen, wenn man die Nocken auf die andere Seite dreht. Der Trick besteht darin, eine Position zu finden, an der die Beläge die Trommel nicht (oder kaum) berühren, wenn sie von Hand gedreht wird.



Es ist sehr wichtig, dass man die Einstellnocken immer gegen „12 Uhr“ (gegen oben) dreht, wenn man die Bremssegmente nachstellen möchten und umgekehrt, wenn sie zu satt sind. Wenn man die schneckenförmigen Einstellnocken ansieht, versteht man, warum dies so ist. Leider kommt es häufig vor, dass die Einstellnocken falsch herum gedreht werden, d.h. „gegen 6 Uhr“ (gegen unten). So herum ist es fast unmöglich, das Lüftspiel genau einzustellen.

## Spezialwerkzeug

Das Zentrieren der Bremssegmente erfordert Spezialwerkzeuge: eine sogenannte Bremslehre und einen Spezialschlüssel zum Drehen der Exzenterbuchsen. Es gibt zwei Varianten von Bremslehren (eigentlich sogar drei Varianten): eine für die Vorderrad-

bremsen der Vierzylinder-Traction und eine für die Hinterradbremse. Für die Vorderbremsen der Sechszylinder Traction gibt es dann noch eine separate Bremslehre. Die hinteren Bremsen der „normalen“ Six sind die gleichen wie die der 11 N. Die 15-Six H hat dann nochmals eine andere Konstruktion -wofür die erforderliche Bremslehre leider nirgendwo verfügbar ist.

Die korrekte Zentrierung der Bremsbacken ist nicht schwierig, aber es ist eine Geduldsarbeit, für die man ein Gefühl entwickeln muss. Man muss sich dafür Zeit lassen, denn es zahlt sich definitiv aus, wenn das Fahrzeug gut und gleichmässig bremsst. Natürlich muss sorgfältig gearbeitet werden. Am Ende muss alles ordentlich gesichert sein (mit Splinten), sobald man die richtige Einstellung gefunden hat.

## Eine Traction hat ganz gute Bremsen!

Richtig eingestellte und gut funktionierende Bremsen sind wichtig, da sind sich alle einig. Natürlich können die Bremsen einer Traction nicht mit denen eines modernen Autos verglichen werden, aber das heisst nicht, dass sie schlecht oder defekt sind. Die erreichbare Bremsverzögerung entspricht dem Standard des RDW ( $3,8 \text{ m/s}^2$ ), der für Fahrzeuge aus der Epoche der Traction und sogar noch lange danach gegolten hat. (RDW = Rijksdienst voor het Wegverkeer = die Niederländische Zulassungsbehörde)

## Vorausschauender Fahrstil

Beim Fahren mit der Traction müssen wir einige Einschränkungen berücksichtigen, die durch das altmodische System der Trommelbremsen bedingt sind. Servounterstützte (Scheiben-) Bremsen greifen aggressiver bei weniger Pedaldruck. Die Zeitspanne zwischen dem Loslassen des Gaspedals und dem Greifen der Bremsen der Traction dauert um den Bruchteil einer Sekunde länger. Das bedeutet: Mehr Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und einen vorausschauenden Fahrstil.

## In den Bergen

Beim Fahren in den Bergen müssen wir berücksichtigen, dass die Trommelbremsen der Traction die erzeugte Wärme schlechter ableiten als moderne Scheibenbremsen und dass deshalb das Bremsfading schneller auftreten kann (Bremsfading = Abnahme der Bremskraft aufgrund überhitzter Bremsbeläge). Es gibt aber Fahrtechniken, mit denen dieses Phänomen so weit wie möglich verhindert werden kann. Wer vor 50 oder mehr Jahren Autofahren gelernt hat, erinnert sich vielleicht noch daran! Einfach erklärt: Mit einer Traction fahren wir normalerweise im 2. Gang bergab und lassen das Auto hauptsächlich durch den Motor bremsen. Wenn es schneller wird, bremsen wir kräftig auf eine niedrigere Geschwindigkeit als für diese Bergabfahrt eigentlich erforderlich wäre. Dann lassen wir das Bremspedal los und lassen die Bremswirkung des Motors wieder wirken. Dies gibt den Bremsen die Möglichkeit sich abzukühlen während die Geschwindigkeit des Autos wieder langsam zunimmt. Man wiederholt diesen Vorgang bis die Bergabfahrt beendet ist. Was man nicht tun sollte, ist die ganze Zeit nur ein Bisschen zu bremsen, um die Geschwindigkeit bergab zu kontrollieren. Dann werden die Bremsen buchstäblich glühend heiss und das Bremsfading kann auftreten. Dies müssen wir um jeden Preis verhindern.

## Tipps zum korrekten Einstellen der Bremsen

Man soll immer die erforderlichen Spezialwerkzeuge verwenden. Diese können bei Bedarf vom Club ausgeliehen werden.

Bremssegmente zentrieren:

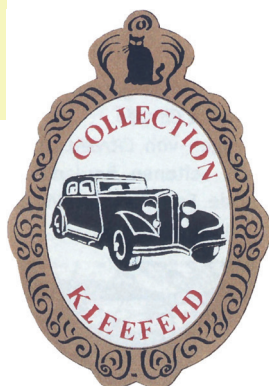
1. Bremslehre auf das Innenmass der Bremstrommel einstellen. Bremslehre ins Loch der Trommel stecken und den Fühler soweit nach aussen stellen, dass er die Trommel leicht berührt, aber nirgendwo blockiert. Klemmschraube des Fühlers fest anziehen (der Fühler darf sich danach nicht mehr bewegen).
2. Bremslehre auf den Achsstummel aufsetzen und sicherstellen, dass sie gerade steht und sich frei drehen kann.
3. Das zu zentrierende Bremssegment mit dem Einstellnocken am Sechskant (SW 17) nach aussen bewegen (Schlüssel gegen 12 Uhr drehen! (nach oben)), bis der Bremsbelag beinahe den Fühler berührt.
4. Eine dünne Fühlerlehre (0,15 bis 0,25 mm) zwischen Fühler und Bremsbelag stecken und die Bremslehre langsam mit der Fühlerlehre entlang der Oberfläche des Bremsbelags drehen.
5. Die Exzenter-Buchse am Drehpunkt der Bremsbacke mit dem entsprechenden Schlüssel so einstellen, dass sich der Fühler der Bremslehre mit der daruntergelegten Fühlerlehre ohne Klemmen über die ganze Oberfläche des Belags bewegen kann (aber auch nicht zu locker!). Die Bremsbacke gegebenenfalls auch am Einstellnocken nochmals leicht nach innen oder aussen einstellen. Ziel ist es den Abstand zwischen der Bremslehre (mit der unterlegten Fühlerlehre) und dem Belag überall gleichmässig einzustellen. Dies stellt sicher, dass der Belag beim Bremsen die Trommel über seine gesamte Länge gleichmässig berührt. Man muss sich dafür genügend Zeit nehmen!
6. Die Exzenter-Buchse darf jetzt nicht mehr verstellt werden, während man die Kronenmutter der Drehachse der Bremsbacken (Ringschlüssel 21) festzieht. Nach dem Anziehen der Kronenmutter die Einstellung erneut mit der Bremslehre und Fühlerlehre überprüfen. Wenn immer noch alles passt, muss die Kronenmutter mit einem Splint gesichert werden.
7. Dann die Schritte 3 bis 6 für die zweite Bremsbacke wiederholen.
8. Die beiden Bremsbacken am oberen schneckenförmigen Einstellnocken wieder zurückstellen (17 er Schlüssel Richtung 6 Uhr drehen), bevor die Trommel montiert wird. Dies verhindert ein Festklemmen der Trommel auf den neuen Bremsbelägen während der Montage.

Bilder auf der nächsten Seite!



## TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,  
Ausstellung von FIVA-Pässen,  
Service  
Fritz Müller  
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden  
Termine Tel. 079 435 96 36



## COLLECTION KLEEFELD

Das Automuseum im oberen Sensebezirk  
1716 Brünisried FR

## GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroën Modelle  
in der Region Bern

Wangenstrasse 82, 3018 Bern-Bümplitz  
Tel. 031 992 58 49



## TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,  
Ausstellung von FIVA-Pässen,  
Service  
Fritz Müller  
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden  
Termine Tel. 079 435 96 36





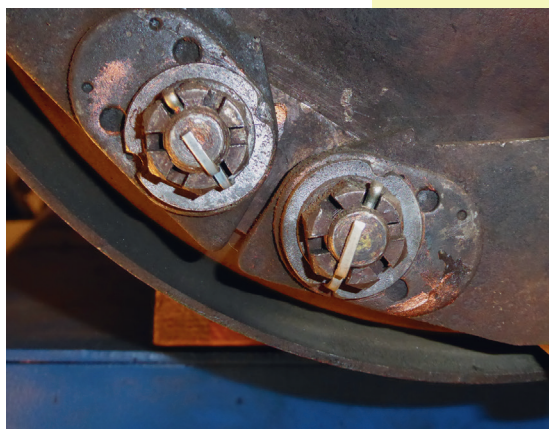
Innenmasse der Trommel abnehmen.



Fühlerlehre (0,20mm) zwischen Bremslehre und Bremsbelag einlegen.



Bremslehre entlang des Bremsbelags bewegen



Kontermuttern mit Splinten gesichert

## Lüftspiel (Bremsspiel) einstellen

1. Das Auto (vorne oder hinten) auf Böcke stellen (unter den Querlenkern!) und die Räder abnehmen
2. Die Sechskante der Einstellnocken auf der Rückseite des Bremsschilds „gängig“ machen. Wenn nötig, mit etwas Kriechöl nachhelfen. Sie sollten mit mittlerem Kraftaufwand gedreht werden können.
3. Zum Drehen der Einstellnocken vorzugsweise einen 17er Sechskant-Ringschlüssel (anstelle eines zwölfkantigen) oder einen Sechskant-Steckschlüssel der Größe 17 verwenden. Dies verhindert das Abrutschen des Schlüssels und das Beschädigen des Sechskants am Einstellnocken.



## HYDRAULISCHE BREMSEN

### Orig. amerikanische LOCKHEED- Bremsflüssigkeit

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit, (handelsüblich „blanc“ Qualität benannt)**

hergestellt von den amerik. Erfindern und Erzeugern der patent. hydraulischen LOCKHEED-Bremsen, ist die Bremsflüssigkeit, welche bei allen, in unseren Gegenden vorkommenden Kälte- und Hitzegraden vollkommen betriebssicher bleibt.

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit**

ist infolge der erprobten Zusammensetzung ausgezeichnet schmierfähig, um das leichte Arbeiten der Kolben in Haupt- und Radbremszylindern zu erreichen.

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit**

enthält im Vergleich zur Qualität **LOCKHEED-STANDARD** statt Alkohol das selbst bei großer Bremswärme beständigere **Diacetone**, daher Auftreten von Gasblasen und Versagen der Bremse ausgeschlossen.

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit**

ist daher bei vielen tausenden Personen- und Lastwagen etc. **serienmäßig** verwendet.

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit**

wird in Kannen und Drums lt. Abbildung mit ca. 1 L, 4 L u. 19 L Inhalt geliefert.

**LOCKHEED „Special 5“ Bremsflüssigkeit**

kann daher für alle Fahrzeuge mit hydraulischen Bremsen als **beste** Bremsflüssigkeit empfohlen werden.

4. Um die Bremssegmente nach aussen (= näher an die Trommel) einzustellen, beide Einstellschrauben in Richtung „12 Uhr“ drehen (nach oben), und umgekehrt um die Bremsbacken zu lösen (= von der Trommel weg).
5. Beide Bremsbacken abwechselnd so einstellen, dass die Trommel von Hand gedreht werden kann. Ein Leichtes Schleifen darf hörbar sein, wenn die Trommel über die Beläge reibt. Die Trommel sollte beim Drehen nicht wesentlich durch die Beläge gebremst werden (es sollte irgendwo mehr als ein leichter Widerstand zu spüren sein).
6. Die Einstellung der Bremsen sollte von ein und derselben Person links und rechts (oder an allen vier Bremsen) vorgenommen werden. Auf diese Weise erreicht man am ehesten eine gleichmässige Einstellung.
7. Die Räder wieder montieren und die Radmuttern mit einem Drehmoment von 90 Nm festziehen (vorzugsweise mit einem Drehmomentschlüssel).

### Bremseffekt prüfen

Nach dem Einstellen der Bremsen immer die Bremswirkung auf einem nicht befahrenen Strassenabschnitt testen. Wenn neue Bremsbeläge eingebaut wurden, kann das Fahrzeug anfänglich zur Seite ziehen. Mehrmals hintereinander kräftig bremsen und prüfen, ob die Bremsen danach gleichmässiger wirken. Wenn sich die Bremszylinder frei bewegen können, die Trommeln und Beläge nicht fettig sind und die Einstellung sorgfältig vorgenommen wurde, beginnt das Auto nach einigen zehn Kilometern gleichmässig zu bremsen.

Text und Fotos: Karel Beukema toe Water, März 2020

Deutsche Übersetzung: Hans Georg Koch, Traction Avant Club Schweiz

Verlangen Sie nur  
Original  
**„LOCKHEED“**  
Bremsflüssigkeit  
und  
Ersatzteile

Vor Verwendung  
ungeeigneter  
**Bremsflüssigkeit**  
wird gewarnt!

**Ersatzteilliste auf Wunsch!**

<b>PREISE.</b> verzollt, ab Lager Wien, inkl. Kanne- oder Drums, in ö. S.		<b>Special 5 (blau)</b>	<b>Standard (rot)</b>
LOCKHEED	BREMSFLÜSSIGKEIT in Kannen à ca. 1 L (1 Quart = 0,95 L)	<b>13.-</b>	<b>12.-</b>
LOCKHEED	BREMSFLÜSSIGKEIT „ „ à ca. 4 L (1 Gallone = 3,8 L)	<b>48.-</b>	—
LOCKHEED	BREMSFLÜSSIGKEIT „ „ Drums à ca. 19 L (5 Gallonen = 19 L)	<b>210.-</b>	—

Für leichtere Fahrzeuge mit hydraulischen Bremsen und bei günstigen Betriebsbedingungen kann statt  
**LOCKHEED „Special 5“ (blaue Bremsflüssigkeit)**  
**LOCKHEED „Standard“ Bremsflüssigkeit**  
 auch „rote Bremsflüssigkeit“ handelsüblich benannt, Verwendung finden.



# HECKTRIEBLERAUSFAHRT 25.6.2020

## Die Oldtimer-Szene erwacht aus dem Corona-Schlaf

Am Samstag, 27. Juni, trafen sich in Dinhard 10 Vorkriegs-Oldtimer zu einem gemütlichen Ausflug.

Ältestes Fahrzeug war ein Citroën B2 von 1922, jüngstes Auto war ein Austin 7 von 1934. Neben diesen eher bescheidenen Veteranen fuhren auch luxuriösere Fahrzeuge mit wie ein Hupmobil S Sedan oder ein Citroën C6 Sedan, beide von 1930 und mit 6-Zylin-

der-Motoren. Die Gruppe fuhr in gemächlichem Tempo vorwiegend über schmale, verkehrsarme Strassen via Thurthal nach Frauenfeld und weiter zum Endziel Hagenbachstr. 6 in Dussnang. Dort besuchten die Teilnehmer die Wankel-Sammlung von Kurt Hofstetter.

Nicht nur die interessante Führung durch die aussergewöhnliche Samm-

lung von Fahrzeugen und Geräten mit Kreiskolbenmotoren nach dem Prinzip von Felix Wankel (\* 1902 † 1988) sowie die technischen Informationen begeisterten die Teilnehmer, ebenso wichtig waren Speis und Trank sowie kameradschaftliches Beisammensein und Fachsimpeln.

Die anschliessende Heimfahrt gestaltete sich individuell. Passanten am

Strassenrand und Insassen anderer Fahrzeuge zeigten mit fröhlichem Winken und strahlenden Gesichtern ihre Freude an den Oldtimern, waren doch in den Zeiten des Lockdown nur selten klassische Autos auf der Strasse zu sehen.

**Daniel Eberli,  
Benken**



Andelfinger Zeitung, 3.7.2020

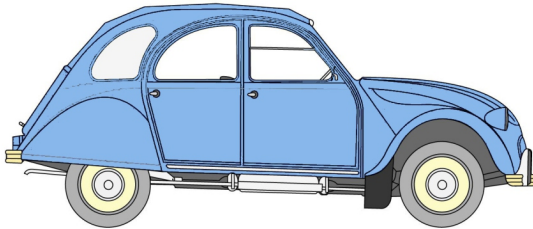


## ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65  
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55  
Fax 044 802 80 56

[www.traction-avant.ch](http://www.traction-avant.ch)  
[www.doeschwo-shop.ch](http://www.doeschwo-shop.ch)  
[walder@2cv-ersatzteile.ch](mailto:walder@2cv-ersatzteile.ch)

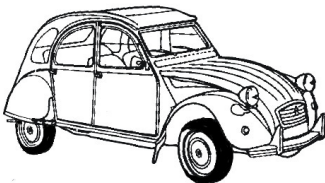


## 40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

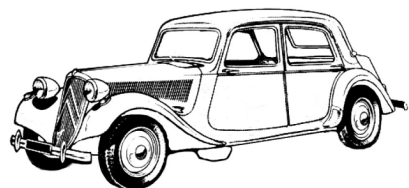
Plus de 8500 articles en stock  
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour  
Auch Teile für

2 CV



Traction



# JACQUES HINSTIN IM SCHATTEN VON ANDRÉ CITROËN

Von **Malcolm Bobbitt**, aus der Zeitschrift Citroënian, Seite 14 ff, Juli 2020

Bereits in jungen Jahren hatte André Citroën ein Auge fürs Geschäft, eine Fähigkeit, die er von seinen Vorfahren geerbt hatte und mit diesem Talent entwickelte er sich zu einem effizienten Kommunikator und gefeiertem Selbstdarsteller.

Diese Qualitäten zeigten sich schon während seiner Schulzeit, zunächst am Lycée Condorcet und später an der École Polytechnique, wo er nicht nur langdauernde Freundschaften schloss, sondern auch sein technisches Know-how perfektionierte und seine kaufmännische Ader pflegte.

André Citroëns Freundschaft mit Jacques Hinstin begann im Lycée Condorcet und setzte sich über die Zeit nach der École Polytechnique und dem französischen Wehrdienst hinaus fort. In dieser Zeit wurde Jacques Hinstin auch Teilhaber an der Zahnradfabrik von André Citroën.

Die Herstellung von Zahnradern unter Verwendung einer „Fischgrat“-Konfiguration der Zähne (deren Design zum «Double-Chevron»-Logo führte) anstelle der bekannten einfachen Geradverzahnung wurde ab 1900 entwickelt, nachdem André Citroën seine Schwester besucht hatte, welche damals in Polen lebte. Als er seinen Schwager auf einer Geschäftsreise zu einem kleinen Ingenieurbüro zwischen Warschau und Lodz begleitete, beobachtete er, wie aus Holz geschnitzte winkerverzahnnte Zahnrad-Rohlinge (Matrizen) in Eisen gegossen wurden. Citroën begriff sofort, dass eine solche Verzahnungskonfiguration eine weit höhere Effizienz lieferte, als die des einfachen (geradverzahnnten) Typs, insbesondere, wenn sie bei Anwendungen für die Schwerindustrie verwendet würden. Er erkannte aber auch, dass die Herstellung der Fischgrat-Verzahnung besonders komplex war, weshalb dieses System bisher kaum kommerzialisiert worden war.

Citroën beschloss, die Lizenzrechte für die Herstellung der Zahnräder mit Chevron-Muster (Winkelverzahnung) zu erwerben. Er reiste damit zurück nach Paris, wo er nach Abschluss seiner Wehrpflicht eine Firma zur Produktion dieser Zahnräder gründete. Ein Anruf bei Jacques Hinstin, dessen Eltern ein grosses Ingenieurbüro in Paris besaßen, führte dazu, dass ihm Fabrikationsräume in Essones (einem Vorort von Paris) zugesichert wurden. Die Freundschaft mit Jacques Hinstin und dazu seine eigenen beeindruckenden technischen Fähigkeiten bildeten die Basis zur Gründung der Getriebefirma, die als «Citroën, Hinstin & Cie» ins Handelsregister eingetragen wurde.

Léon Jacques Hinstin (er benutzte Léon nie als seinen Vornamen) wurde am 10. Mai 1873 in der Île de France (Grossraum Paris) als Sohn von Charles Edmond und Ida Hinstin geboren und war fünf Jahre älter als André Citroën. Er beschäftigte sich bereits vor André Citroën mit der Herstellung von Automobilen. Hinstin war bereits seit der Gründung an der Automobilfirma Sizaire et Naudin beteiligt. Dies ermöglichte ihm, dass 500 Motoren an den jungen Autobauer André Citroën geliefert werden konnten.

Vor dem Ersten Weltkrieg war Hinstin der Pariser Vertreter für Gregoire Automobile, ein Unternehmen, das 1904 gegründet wurde und dessen Ursprünge bis 1899 zurückverfolgt werden können. «Automobiles Gregoire» hat nichts mit Jean Albert Gregoire (geb. 1899) zu tun. Letzterer war für seine Arbeiten als Pionier des Frontantriebs bekannt und beeinflusste Panhard nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Entwicklung des Dyna Kleinwagens.

Vor dem Ersten Weltkrieg wurden Gregoire Autos für ihre Qualität und ihres sportlichen Stils und Aussehens hoch geschätzt und zogen damit eine wohlhabende Kundschaft an. 1920 kehrte Gregoire, damals im Besitz der Forges et Ateliers de la Fournaise (die den auf dem britischen Markt als Gregoire-Campbell verkauften 17CV «Bignan» montierten) mit einem 15-PS-Auto ins Geschäft zurück, bevor die Firma einen 1.098-cm<sup>3</sup>-Kleinwagen entwickelte, dessen Konstruktion Jacques Hinstin anvertraut wurde. Obwohl das Auto in Frankreich als Gregoire verkauft wurde, war es in Grossbritannien als «Little Greg» oder als «Gamage» erhältlich, weil es von Gamages, einem Kaufhaus in London-Holborn, angeboten wurde.



Bild 1: Das Auto ist ein Hinstin Erzeugnis, wahrscheinlich aus den frühen 1920er Jahren, aber wann und wo das Foto aufgenommen wurde, ist nicht überliefert. Der Anlass scheint ein motorsportliches Ereignis zu sein, und der Fahrer und seine Beifahrerin haben die Hüte ausgetauscht, zu seinem Ärger und ihrer Freude. (Quelle: Wheelspin Automedia)



Hinstins Erfahrung beim Bau des Gregoire veranlasste ihn, leichte Autos unter seinem eigenen Namen herzustellen oder vielmehr aus zugekauften Komponenten zusammenzubauen. Das erste davon basierte auf dem Design des Gregoire-Kleinwagens und wurde durch einen proprietären 1,1-Liter-Vierzylindermotor mit zweifach gelagerter Kurbelwelle angetrieben, der von C.I.M.E. und Ruby (Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosion) stammte. Nach dem Ersten Weltkrieg waren Kleinwagen - und Cyclecars (Autos mit Fahrradrädern) - in Frankreich und Grossbritannien sehr beliebt. In Frankreich gab es eine Reihe von Konstrukteuren in den Pariser Vororten, Asnières, Courbevoie und Levallois. Letztes wurde übrigens als „automobiler Vorort“ bekannt, da hier eine grosse Anzahl von Kleinst-Autoherstellern beheimatet waren, von denen viele nur kurze Zeit überlebten. Jacques Hinstin, der sein Geschäft als «S.A. des Ets. Jacques Hinstin» eintragen liess, hatte seinen Sitz jedoch im Nordosten Frankreichs in den Ardennen bei Maubeuge, nur wenige Kilometer von der belgischen Grenze entfernt. Hinstin kaufte nicht nur die Motoren ein, leichte Chassis wurden von Paquis oder Arbel bezogen, Malicet et Blin lieferten die Getriebe, von Perrot wurden die Bremsen verwendet, während Lemaltre et Gerrard die Achsen lieferten. Als Hinstin beschloss, die Produktion auszuweiten, verfügte er aber nicht über die nötigen Ressourcen, um dies zu realisieren. Darum beauftragte er die S.U.P. (Société des Usines du Paquis) mit Sitz in Cons-la-Granville, die Fahrzeuge in seinem Auftrag zu bauen.

Die Société des Usines du Paquis wurde um 1905 gegründet, obwohl sie erst 1908 offiziell eingetragen wurde. Betrieben von der Familie Hainon, entwickelte sich S.U.P. schnell zu einer führenden Unternehmung in der Automobilindustrie, die Fahrgestellrahmen und andere Komponenten an einige der bekannten Automobilhersteller wie Delaunay-Belleville, Peugeot und Lorraine-Dietrich lieferte und in einem Werk in Asnières zusätzlich Motoren für das Unternehmen Le Zèbre baute. Die Verbindung zu Le Zèbre entstand, indem Jules Salomon, der den Le Zèbre entwarf, massgeblich am Entwurf von André Citroëns Typ A von 1919 beteiligt war. Nach einer Auseinandersetzung entschied Albert Hainon schliesslich, dass S.U.P. komplette Autos produzieren sollte, unter den Namen «S.U.P.» und «Guilick». Die Fabrik des letzteren befand sich in der Nähe der Hinstin-Werke in Maubeuge.

Von S.U.P. bestellte Jacques Hinstin 700 Autos, eine scheinbar recht optimistische Anzahl, die sich jedoch bemerkenswert schnell verkaufte. Ihre 1.098 ccm Vierzylindermotoren gaben dem Auto eine ansprechende Leistung und verhalfen ihm zu einigen Erfolgen bei Motorsportveranstaltungen in Le Mans und anderswo. Der Verkauf dieser Autos zog sich bis Anfang 1924 weiter, danach wechselten eine Reihe von S.U.P. Mitarbeitern zu Hinstin nach Maubeuge, um einen neuen, noch sportlicheren Hinstin zu produzieren. Dieses Auto war wesentlich grösser und schwerer als der S.U.P., verfügte über ein tiefergelegtes Chassis und eine Sportkarosserie mit spitzem Heck (Bootsheck). Das Unternehmen scheint jedoch nur von kurzer Dauer gewesen zu sein. Die Produktion wurde 1928 eingestellt.

Jacques Hinstin beeinflusste Automobiles Citroën nach 1919 wesentlich, indem er André Citroën mit Adolphe Kégresse bekannt machte. Jacques Hinstin und Adolphe Kégresse übernahmen 1920 den Aufbau der Abteilung „Halbkettenfahrzeuge“ am Quai de Javel. Zusätzlich zu dieser Abteilung betrieben Adolphe Kégresse und Jacques Hinstin in ruhiger Lage an der Rue Balard in Paris eine Maschinenwerkstatt.

## Oldtimeratelier

### OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

Oldtimeratelier GmbH  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
079 179 64 60  
info@oldtimeratelier.ch  
www.oldtimeratelier.ch

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD

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

dickesdesign.ch  
visuelle Kommunikation

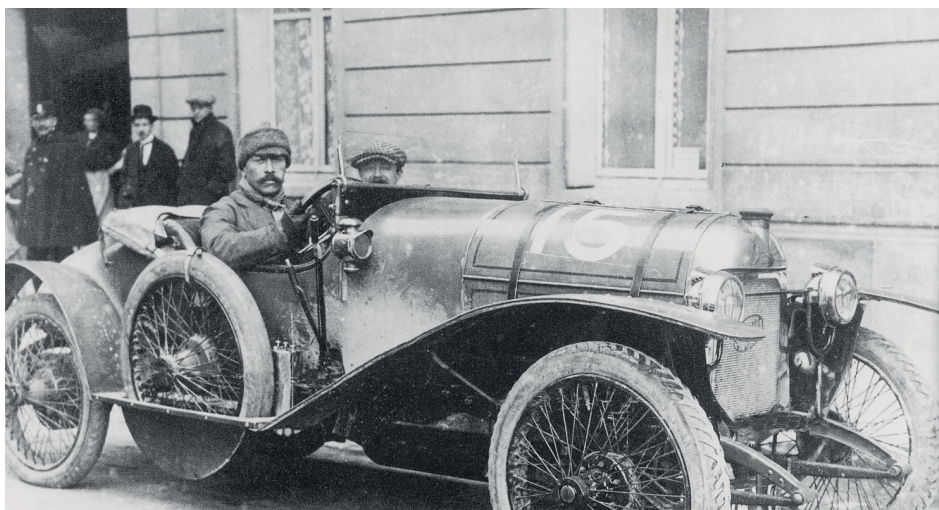


Bild 2: Bevor Jacques Hinstin seine eigenen Autos entwarf und baute, war er der Pariser Agent für Gregoire. Eines der von ihm verkauften Modelle ist der hier abgebildete Sportwagen. Jacques Hinstin sitzt am Steuer und sein Passagier ist der Journalist Maurice Penaud. (Sammlung Malcolm Bobbitt)



Bild 3: Ein Prototyp Hinstin-Kégresse-Citroën mit Jacques Hinstin am Steuer. (Quelle: Wouter Jansen)

In beiden Werkstätten stand die Entwicklung der Kégresse-Geländewagen von Citroën im Mittelpunkt. Die Fahrzeuge wurden für den Einsatz in landwirtschaftlichen und industriellen Anwendungen ausgerüstet und bei den mittlerweile legendären Expeditionen (Raids) durch die Sahara, durch Afrika und für die Überquerung des Himalayas eingesetzt. Hinstins Arbeit mit Kégresse, bei der die Kégresse-Hinstin-Halbkettenfahrzeuge auch für militärische Zwecke getestet wurden, war massgeblich für die Perfektionierung der Kettenführung an der Hinterachse verantwortlich. Da Hinstin Kégresse bei der Entwicklung einer elastischen Raupe für Autos unterstützte, erwiesen sich die Citroën-Kégresse-Halbkettenfahrzeuge als äusserst erfolgreich. Letztendlich wurden Citroën-Kégresse-Fahrzeuge in Levallois in der ehemaligen Fahrradfabrik Adolphe Clement zusammengebaut, die André Citroën in den 1920er Jahren erwarb, um seine Produktionsstätten zu erweitern. Zusätzlich zum Kégresse-System, das bei Citroën eingesetzt wurde, haben es auch eine Reihe von anderen Herstellern lizenziert, darunter Alfa Romeo, Burford, Crossley, FN, Renault, Schneider und Unic.

John Bolster (24.5.1910 - 13.1.1984), die britische Autorität für französische Autos, disqualifizierte die Marke Hinstin. Er behauptete sie sei praktisch nicht wahrgenommen worden. Wenn er die späteren Modelle erwähnte, die Hinstin in seinen eigenen Fabriken gebaut hatte, bezeichnete er sie unfreundlich als billig und schlecht.

Bolsters Ignoranz ist überraschend, war doch Jacques Hinstin ein hochgelobter und begabter Ingenieur und hatte viel mehr als nur Erfahrung in der Konstruktion und dem Bau von Zahnrädern und Kraftfahrzeugen. Jacques Hinstins technisches Fachwissen,

## Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren  
auch Ihren Citroën



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

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





Bild 4: Eine Hauptrolle für den Hinstin-Kégresse-Citroën in den frühen 1920er Jahren bei Dreharbeiten zum Film «La Terreur». Jacques Hinstin war auf dem Set anwesend und ist rechts neben der Schauspielerin Pearl White (mit der Hand am Lenkrad) zu sehen. (Sammlung Malcolm Bobbitt)

sein breites Engagement in der französischen Automobilindustrie und nicht zuletzt seine Arbeiten mit André Citroën verdienen höchste Anerkennung.

Jacques Hinstin war mit Lina, geborene Piccard aus La Chaux-de-Fonds verheiratet (eine Schweizerin!), die am 18. Mai 1880 geboren wurde und am 13.7.1984 im Alter von 104 Jahren starb. Sie hatten drei Kinder, Adrienne, Charles und Jacqueline. Jacques Hinstin starb 1937 im Alter von 63 Jahren.

Die Direktorin des Filmfestivals von Locarno, Lili Hinstin, ist eine Urenkelin von Jacques Hinstin (Anm. des Übersetzers).

Nachtrag des Autors: Fotos von Jacques Hinstin sind schwer zu beschaffen. Das hier gezeigte Bild (Nr. 1) des Hinstin Autos ist das einzige, das ich finden konnte.



Mit freundlicher Genehmigung durch Malcolm Bobbitt  
deutsche Übersetzung: Hans Georg Koch, 4.8.2020



# GRILLPLAUSCH 8.8.2020

Am Samstag 8. August 2020 um 15.00h war Treffpunkt beim Kreisel in Ohringen, nördlich von Winterthur zum Grillplausch der CTAC Region Nord.



19 Fahrzeuge und 40 CTAC Mitglieder trafen sich auf dem Parkplatz. Nach kurzer Begrüssung und Instruktion über die bevorstehende Ausfahrt, wurden die Motoren gestartet und es ging auf die fast anderthalbstündige Ausfahrt, rund um Winterthur. Da wir ein Oldtimerclub sind, ist die Ausfahrt mit den tollen Fahrzeugen ein sehr wichtiger Bestandteil.

Nach dem Start führte die Route über Nebenstrassen nach Neftenbach und weiter Richtung Pfungen. Im alten Ortsteil ging es weiter links durch das Rumstal, das südlich von Winterthur liegt, nach Winterthur-Dättneu.



Danach rechts weiter auf der Zürcherstrasse nach Kempthal. Am Ortsausgang links den Berg hinauf Richtung Ottikon und durch Ettenhausen mit sehr schöner Aussicht nach Kyburg. Kurz vor dem Schloss Kyburg, links die Strasse hinunter ins Tösstal und über die alte Holzbrücke nach Winterthur Sennhof und von da weiter nach Kollbrunn. Kurz nach dem Bahnhof wurde der erste Halt eingelegt, um die Motoren etwas abzukühlen und zu entlasten.

Die Ausfahrt ging weiter durch das Heitertal nach Waltenstein und am Ortsanfang, rechts weiter zum zweiten Bergpreis, nach Unterschlatt und Oberschlatt. Dann weiter Richtung Hofstetten nach Elgg.

In Elgg durchquerten wir das Landstädtchen und die Route führte weiter über sehr kleine Nebenwege nach Schneitberg und hinunter nach Oberschneit. Danach weiter nach Gerlikon und Niederwil bis nach Altikon. Da nochmals über einen kleinen Berg nach Dinhard bis zuletzt nach Rickenbach, dem Wohnort von Peter und Silvana Müller. Eine sehr schöne Ausfahrt, durch malerische Orte, interessanten Landschaften, westlich, südlich, östlich und zuletzt nördlich von Winterthur.



Am Ortseingang organisierte Peter mit seinem Nachbarn einen ausgezeichneten Parkplatz. All unsere Fahrzeuge konnten schön parkiert und aufgestellt werden. Viele Besucher hielten an und nutzten die Gelegenheit um die schönen Oldtimer zu fotografieren. Vier Fahrzeuge durften direkt vor Peter's Garage parkieren.

Peter und Silvana haben uns Ihren Garten zur Verfügung gestellt und sehr einladend mit Tischen und Bänken eingerichtet.

Silvana und ihre Helfer haben während unserer Ausfahrt eine wunderbare Glut im Cheminée und in der Feuerschale hingezaubert, damit wir unsere mitgebrachten Grillsauchen grillieren konnten.

Dank einigen mitgebrachten Desserts und offeriertem Kaffee wurde der Grillabend perfekt ergänzt.



Angeregte Gespräche und ein warmer Sommerabend haben den sehr schönen Anlass der CTAC Region Nord wieder zu etwas besonderem gemacht. Seit Jahren findet der Grillplausch jeweils an einem anderen Ort statt. Bereits zum zweiten Mal waren die Müllers unsere Gastgeber.



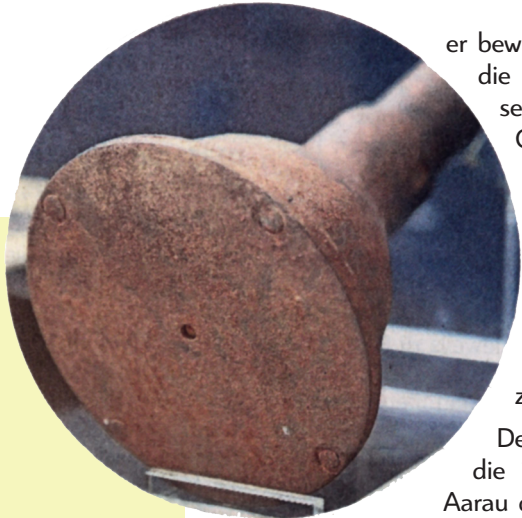
Ein herzliches Dankeschön an Peter und Silvana Müller sowie den Helfern und den Dessertspendern für den sehr schönen Grillplausch.

Hans Peter Rubitschon, 30.8.2020









er bewusstlos ist. Die beiden werfen das Opfer auf die Rückbank. Der Täter setzt sich ans Steuer, seine Geliebte mit dem Wagenheber neben das Opfer, um dieses bei jeder Regung erneut zu schlagen. Irgendwie gelingt es dem Verletzten, auszusteigen. Er kommt nicht weit. Der Täter schlägt ihn erneut nieder, schleppt ihn ins Auto zurück, fährt bis zur Reussbrücke zwischen Mülligen und Birmenstorf und wirft ihn in die Reuss. Vorher hat ihm die Geliebte die 4000 Franken, mit denen er das Auto bezahlen wollte, entwendet.

Der Raubmord von Baden ist einer der Fälle, die im Museum der Kantonspolizei Aargau in Aarau dokumentiert werden. Die beschauliche Ausstellung ist nicht öffentlich, wird aber im Rahmen von Führungen gezeigt. Die Ausstellungsstücke würden auf grosses Interesse stossen, sagt Kapo-Sprecher Bernhard Graser, der für das Museum verantwortlich ist. „Leider gibt es viel mehr Anfragen von Interessierten, als wir Kapazitäten haben.“

Aus „Schweiz am Wochenende vom 16.2.2019, Seite 34.

Text: Noemi Lea Landolt, Foto: Chris Iseli

Gefunden und eingesandt von unserem Mitglied Thomas C. Jakob

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Edgar Stocker Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 100.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



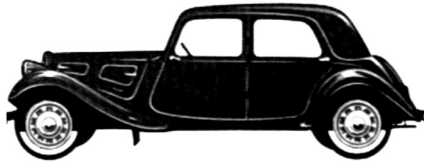
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung:

Name: .....  
Vorname: ..... Vorname Partner: .....  
Adresse: ..... PLZ / Ort: .....  
Geburtstag: ..... Tel Privat: .....  
Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: Roland Ledermann, Bielstrasse 3, 3292 Busswil



---

## Mitglied werden:

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

Name: ..... Vorname: .....  
Adresse: ..... PLZ / Ort: .....  
Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....  
Bemerkungen: .....

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied                   | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet              |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft                       | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung     | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : .....        |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen                 | .....  |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich.                     |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Edgar Stocker, Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters

7

Traction Avant  
Citroën

11

11 LÉGÈRE

