

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

CTAC-Mitteilungen 1 – Februar 2001

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2001, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

Präsident

Hans-Georg Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insei.ch

Kassier

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insei.ch

Aktuar

André Baumann

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Oberau 22
9476 Weite SG
P 081 783 23 89 oder
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

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
G 031 324 51 46
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Süd

Koni Fisch

Singenstrasse 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
r.koenig@freesurf.ch

Hans-Peter Rubitschon

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

Christoph Platzer

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

Walter Homberger

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

Alti Huserstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20
videopeti@freesurf.ch

Hans Eftlin

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

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Sekretariat

Patricia Koch

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

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet

Caspar Türlér

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

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 34 73
weber.rudolf@swissonline.ch

Deko

Guido Soland

Schaubweg 10
6205 Eich
P 041 460 24 86

Übersetzungen Korrespondenz Ausland

Yolanda König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
F 01 930 05 39
r.koenig@freesurf.ch

Rechnungsrevisoren:

Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

INHALT

Inhalt	1
Treffen und Termine	2
Einladung Reparaturkurs Daniel Eberli	3
Rodage Hans Georg Koch	4
Frutigen 2001	5
Protokoll GV vom 28. Januar 2001	André Baumann 6/7
Jahresrechnung 2000 und Budget 2001	Udo Kenkel 8/9
Die leuchtende Idee	Udo Kenkel 10/11
Chlaushöck in Adlike	C. Schelbli 12
Leidenschaft und Schmerz (2. Teil)	Giorgio Bertoli 13-17
Das Verkehrsschild als Werbeträger	aus Double Chevron 18/19
Inserate	20/21
Clubmitglieder stellen sich vor	Rudolf Jutz 22/23
Tractions im Comic	Caspar Türlér 24-26
Beiträge CTAC Mitteilungen 2000	André Baumann 27
Société Anonyme André Citroën (5. Teil)	zVg Guido Soland 28

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11

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

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
E-Mail ch.schelbli@bluewin.ch

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Gunterhausen
Tel 052 365 22 00

TREFFEN UND TERMINE

CTAC - Clubtreffen

22. April 2001 CTAC Treffen Region Nord
- 2./3. Juni 2001 Internationales CITROEN TRACTION AVANT Treffen zum 25-Jahr-Jubiläum des CTAC in Frutigen**
(Anmeldung in Heftmitte)
19. August 2001 CTAC Treffen Region Süd
16. September 2001 CTAC Treffen Region Ost
27. Januar 2002 CTAC GV 2002, Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Autobahnraststätte Kempfthal, Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Allgemein Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

- 24./25. März 2001 **Oldtimer & Teilemarkt "OTM"** in Fribourg
Grösste internationale Oldtimermesse der Schweiz
Samstag 9.00-18.00, Sonntag 9.00-17.00
Achtung: der OTM ist nach **Fribourg** umgezogen!
Die Zufahrt zum neuen OTM-Standort "Forum Fribourg" ist ab der
Autobahnausfahrt Fribourg Nord beschildert.
- 11./14./15. April 2001 „Die Göttin von 67“, Kinofilm mit der DS in einer Hauptrolle,
Sondervorführungen für uns CITROENisten im Kino Rex, Pfäffikon,
organisiert von H.R. Büchi. (s. auch Flyer in Heftmitte)

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

Heft 2/2001 erscheint Mitte April 2001
Redaktionsschluss: 2. April 2001

Einladung

Service- und Reparatur-Kurs für Tractionistinnen und Tractionisten



Ziel:

- Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction kennenzulernen.
- Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen zu können
- Entscheidung finden, ob weitergefahren werden kann oder sofort eine Reparatur durchgeführt werden muss.
- Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen zu können.

Themen:

- Wie funktioniert ein Auto, wie funktioniert die Traction
- Einstellen von Zündung und Ventilen
- Tips, Pannendiagnose, Werkzeug etc.

Vormittags: Theorieblock im Haus, Nachmittags: Praxis in der Garage

Ganztageskurs in Benken ZH (Nähe Rheinfahl), Fr. 40,

Reparaturbroschüre à Fr. 10.- und Mittagessen nicht eingeschlossen

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Bitte Anmeldung bis spätestens 25. März 2001 senden an:

Daniel Eberli, Im Chellhof 3, 8463 Benken

Tel./Fax 052 319 25 17, E-Mail: eberlid@swissonline.ch



Ich interessiere mich für eine Teilnahme am Reparaturkurs.

Ich kann voraussichtlich teilnehmen am Samstag

31. März 2001 7. April 2001 [Zutreffende(s) ankreuzen

Name: Vorname:

Strasse: PLZ: Ort:

Tel.: FAX: E-Mail:

Rodage

Liebe Clubmitglieder

Bereits ist das erste Jahr meiner Präsidentschaft vorbei und ich darf Euch mitteilen, dass wir es zusammen erfolgreich erlebt haben. Ich habe gespürt, dass auf allen Seiten Wille und Motivation vorhanden ist, für den Club etwas zu tun. Ich spüre, dass der Club funktioniert und dass ich nur zu lenken und zu koordinieren habe. Das ist ein schönes Gefühl und eine Aufgabe, die ich gerne übernehme.



Das neue Jahr hat bereits mit einer unerwarteten Überraschung begonnen. An der Generalversammlung vom 28.1.2001 in Nottwil konnten wir eine Rekordteilnehmerzahl registrieren. An der Sitzung nahmen 49 stimmberechtigte Mitglieder teil. Zum Mittagessen waren wir dann 72 Personen, das heisst, dass etwa die Hälfte der Anwesenden ihre Frauen und Kinder mitgebracht haben. Dies spricht auch für das wachsende Interesse der Mitglieder an den Clubaktivitäten, vielleicht für das schöne fast schon traditionelle Video aus dem Clubleben von Peter Weber, vielleicht auch für das ausgezeichnete Menu, das speziell für den Traction Club zusammengestellt und serviert wurde. Das Citroën Mousse Légère zum Dessert glitt wirklich sanft durch die Kehle und die Traction-spezifische Dekoration erfreute das Auge. Es scheint, dass sich die Generalversammlung zu einem beliebten Anlass entwickelt, wo man nachher beim Essen gemütlich wieder die ersten Pläne für die kommende Saison schmieden kann. Ich habe an meinem Tisch von geplanten Treffen gehört, die in Kürze die Realisationsstufe erreichen. Gefreut haben mich die zahlreichen positiven Feedbacks, die ich diese Woche per e-Mail erhalten habe. dies zeigt mir die Verbundenheit der Mitglieder.

Die Spannung des laufenden Jahres zieht langsam an. Die Organisation des Internationalen Treffens zum 25 Jahr Jubiläum des Citroën Traction Avant Clubs laufen auf Hochtouren. Das Organisationskomitee in Frutigen bereitet einen Anlass vor, welcher unserem Club gut anstehen wird und welcher jedem Citroën Fanatiker in guter Erinnerung bleiben wird. Ich konnte mich selbst von der ausgezeichneten Arbeit von Ernst Mülheim als OK-Präsident und seinen Helfern überzeugen als ich als Zuschauer an der letzten OK-Sitzung teilnahm.

Ich freue mich auf die kommende Saison und bin überzeugt, dass es der Mehrzahl der Mitglieder auch so geht. Das Clubprogramm ist geplant, zusammengestellt und bietet uns wieder viele Stunden Freude an unserem Hobby, einige Stunden in der Werkstatt (unvermeidlich!) und viele Stunden der Kameradschaft und des gemütlichen Zusammenseins.

In diesem Sinne grüsse ich Euch alle

Euer Hans Georg Koch
Präsident CTAC

A handwritten signature in black ink that reads "Hans Georg Koch". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

INTERNATIONALES

CITROËN

Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Pfingsten, Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Frutigen

Traction-Avant Treffen

1., 2. und 3. Juni 2001
in **Frutigen/BE**

**25 Jahre
CTAC**



Pfingsten 2001



Protokoll der Generalversammlung des CTAC vom 28. Januar 2001

Sonntag 28. Januar 2001, 10.00 h, Paraplegikerzentrum Nottwil

Anwesend: 49 stimmberechtigte Mitglieder

Vorsitz: Präsident, Hans Georg Koch

Protokoll: André Baumann

Verhandlungen

1. Begrüssung

Der Präsident Hans Georg Koch begrüsst die Anwesenden. Die Traktandenliste und Einladung wurde mit dem Heft 5/00 statutengemäss rechtzeitig versandt.

2. Wahl der Stimmzähler

Als Stimmzähler werden Beat Scheidegger und Georg Wauschkuhn einstimmig gewählt. Anwesend sind 49 Stimmberechtigte. Als Tagespräsident wird Udo Kenkel gewählt.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Hans Georg Koch macht einen Rückblick auf sein 1. Jahr als Präsident. Nebst motivierten Mitgliedern konnte er ebenfalls auf die tatkräftige Unterstützung des Vorstands zählen. Er richtet seinen Dank an den Vorstand und die Mitglieder. Anschliessend zeigt er Bilder seiner Australienreise und Ausschnitte aus Anfragen von Citroën-Begeisterten aus dem Internet. Als Höhepunkt im vergangenen Jahr bezeichnet er das Treffen mit Herrn Leonardo Bertoni anlässlich der Filmaufnahmen für den Film des TSI und die diversen Citroën-Kontakte die er während seiner Australienreise machen durfte. Allen Vorstandsmitgliedern wird ein Geschenk in Form eines Nachdrucks der Betriebsanleitung übergeben.

4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 30.1.2000

Das Protokoll der GV war im Heft 1/2000 abgedruckt. Es wird genehmigt und beim Verfasser André Baumann verdankt.

5. Kassabericht

Auch Udo Kenkels 6. Abschluss ist wiederum positiv ausgefallen. Es resultiert ein von Fr. Gewinn 10'127.15. Das Vereinsvermögen per 31.12.2000 beläuft sich auf Fr.44'557.04

6. Revisorenbericht

Flemming Gubler liest den Revisorenbericht vor und empfiehlt die Jahresrechnung zur Annahme. *Die Jahresrechnung wird einstimmig angenommen und dem Vorstand decharge erteilt.*

7. Statutenänderung

Neu: Artikel 1, 2. Satz: Sitz des Vereins ist am Wohnort des Präsidenten. (vorher: Zürich)

Der Antrag des Vorstandes wird einstimmig angenommen.

Aufgrund der neuen Nummerierung des ZGB muss der Bezug auf Art. 60 ff (= Vereinsrecht) (anstatt 66 ff) gesetzt werden. Auch der Jahresbeitrag, der in den Statuten noch mit Fr. 60.- erwähnt ist muss angepasst werden. Der Vorstand wird zu Händen der kommenden GV einen Vorschlag für weitere nötige Statutenänderung ausarbeiten.

Daniel Eberli erklärt, dass die Höhe des Jahresbeitrags in den Statuten festgehalten sein muss, damit die Mitglieder nur bis zur Höhe des Jahresbeitrages belangt werden können.

8. Budget 2000

Udo Kenkel stellt das Budget für das Jahr 2001 vor. Der Jahresbeitrag wird auf Fr. 70.- festgesetzt. Aufgrund der Defizitgarantie für das Jubiläumstreffen wird ein Aufwandüberschuss von Fr. 21'000.- budgetiert.

Das Budget wird einstimmig angenommen.

9. Wahlen

Leider wurde anlässlich der letzten GV versäumt, dem langjährigen und verdienten Clubpräsidenten Daniel Eberli die Ehrenmitgliedschaft zu verleihen. Präsident und Vorstand entschuldigen sich dafür.

Daniel Eberli wird einstimmig zum Ehrenmitglied gewählt

Region West: Ersatz für Beat Scheidegger neu Hans Ettliln, Region Ost neu: Hans Brunner.

Beide werden einstimmig gewählt

Verschiedene Personen, die für den Club arbeiten werden als **Mitglieder für besondere Funktionen** (da in den Statuten keine Beisitzer vorgesehen sind) zur Wahl in den Vorstand vorgeschlagen und somit vom Mitgliederbeitrag befreit.

- Fremdsprachige Korrespondenz **Yolanda König,**
- Internetteam **Caspar Tuerler + Ruedi Weber**
- Artistic Director **Guido Soland,**
- Sekretariat **Patty Koch**

Patrik Lichtsteiner hat sich aus dem Internetteam zurückgezogen, steht aber für andere Funktionen gerne zur Verfügung.

Der Vorstand inklusive die Mitglieder für besondere Funktionen werden einstimmig gewählt.

Der Tagespräsident Udo Kenkel schlägt Hans Georg Koch für ein weiteres Jahr als Präsidenten vor.

Hans Georg Koch wird für ein weiteres Jahr als Präsident bestätigt.

10. Bericht über die Homepage des CTAC

Die Homepage hat im vergangenen Jahr einige Ergänzungen und Aktualisierungen erfahren. Ruedi Weber und Caspar Türler stellen die Homepage in einem Überblick vor.

11. 25 Jahre CTAC, Frutigen

Ernst Mühlheim stellt den Veranstaltungsort sowie den Stand der Arbeiten vor. Es werden Helfer gesucht für Mithilfe vor, während und nach dem Treffen.

12. Treffendaten 2000

- 22. April 2001 Region Nord
- 1./2./3. Juni 2001 Jubiläumstreffen 25 Jahre CTAC
- 19. August 2001 Region Süd
- 16. September 2001 Region Ost (Bettag)
- 27. Januar 2002 GV 2002, Nottwil

13. Clubheft

André Baumann zeigt eine Zusammenstellung der Beiträge des letzten Jahres. Er bedankt sich für die aktive Mitarbeit seitens der Mitglieder. Gerne erwartet er Technische Beiträge zur Veröffentlichung.

14. Varia

- Hans Georg Koch stellt die Clubchronik für Jubiläumstreffen kurz vor.
- Dani Löhner organisiert Ende Mai eine Ausfahrt mit Behinderten. Er braucht dazu ca. 8 Fahrzeuge
- Auf Anfrage erklärt Hans Georg Koch, dass der Clubartikel-Laden nicht mehr geführt wird, da er seit seiner Einführung immer defizitär war. Interessenten, welche die Arbeit übernehmen möchten können sich gerne bei ihm melden.

15. Abschluss der GV

Schluss der Generalversammlung: 12.00h

Anschliessend an die GV zeigt Peter Weber ein Video eines Club-Treffens.

Der Präsident:
Hans Georg Koch

Hans Georg Koch

Der Sekretär:
André Baumann

A. B.

JAHRESRECHNUNG 2000

Ertrag

Mitgliederbeitrag		21815.00
Spenden		1070.95
Inserateerlös		720.00
Klubartikelverkauf / div. Erträge		2306.00
Zinserlös		459.35
Div. Erträge		0.00
		<u>26371.30</u>

Aufwand

Drucksachen	4997.60
Spesen	2616.20
Bücher/Zeitschriften	143.75
Treffenspesen	3541.70
Dachverband	812.50
übr. Verwaltungsaufwand	4132.40
	<u>16244.15</u>

Einnahmenüberschuss	<u>10'127.15</u>
---------------------	------------------

Bilanz

Aktiven

Postcheck		1192.69
Bank		42477.30
Beteiligungen		1.00
Debitoren		886.05
Trans. Aktiven		0.00
		<u>44557.04</u>

Passiven

Kreditoren	0.00
Trans. Passiven	2980.00
	<u>2980.00</u>

Vereinsvermögen am 31.12.2000	41577.04
-------------------------------	----------

Bilanzsumme	<u>44557.04</u>	<u>44557.04</u>
-------------	-----------------	-----------------

Vermögensveränderung

Vereinsvermögen am 31.12.1999	31449.89
Einnahmenüberschuss 2000	10127.15
Vereinsvermögen am 31.12.2000	<u>41577.04</u>

Belp, 31.12.2000

BUDGET 2001Ertrag

Mitgliederbeitrag	300 x Fr. 70,00	21000.00
Spenden		500.00
Inserateerlös		500.00
Zinserlös		400.00
		<hr/>
		22400.00

Aufwand

Drucksachen	6 Hefte x Fr. 1'500,00	9000.00
Spesen		3500.00
Bücher/Zeitschriften		200.00
Treffenspesen	3 X 800,00	2400.00
25 Jahre CTAC und Frutigen (Max.)		25000.00
Dachverband		800.00
übr. Verwaltungsaufwand		<hr/>
		2600.00
		43500.00

Ausgabenüberschuss**21'100.00**

Die leuchtende Idee.....?

Sonntag, 2. Advent, zwei Kerzlein brennt.

Das war's . Mir kam wirklich am zweiten Adventssonntag eine leuchtende Idee.

Von einem sehr lieben Citroen-Freund hatte ich noch zwei tolle Cibie Scheinwerfer „auf Lager“ Meine Katrin behauptet zwar, dass dieses Lager ihre Nachttische seien.

OK, ich gebe zu das Lager befindet sich tatsächlich dort, wo per Zufall unsere Ehebetten rumstehen. Aber in dem Lager ruht noch mehr wertvolles was eindeutig nach Citroen aussieht. Also Kompromiss: Lagerndes Schlafzimmer.

Mensch, man muss doch das wertvolle Zeugs trocken und griffbereit lagern, oder ?

Die Scheinwerferreflektoren waren also etwas angelauten, matt, aber nicht rostig. Gilb, soll's ja geben. Die Scheinwerferringe auch: etwas belegt, matt, aber nicht rostig. Die Scheinwerfergläser auch: etwas gilbig, wie die Gläser vom Nachbar.

Und dann kam mir wirklich die leuchtende Idee: was mach ich mit dem ganzen Gilb, Belag und Schmutz ? Als erstes demontierte ich alles in seine Einzelteile. Klammern, Spangen, Ringe, Gläser und die Reflektoren. OK, so weit - so gut.

Dann der Griff in den Küchenschrank. Die Zauberformel heißt:

SILVER FOEM von HAGERTY

Waschen-abspülen-abtrocknen...Glänzend. Alles klar, oder ?

Hinten drauf steht noch: GLÄNZT WÄHREND ES WÄSCHT. Hagerty Silver Foam ist schnell und einfach anzuwenden, da es in einem einzigen Arbeitsgang wäscht und poliert. Der Anlauf wird weggespült und hinterläßt Silber, Hände und Abtrocknungstücher fleckenlos sauber. Na ja, das Letztere stimmt nur bedingt. Aber Katrin hat mir versprochen, dass sie das mit den Abtrocknungstüchern wieder hinkriegt. Also das Ganze funktioniert so: Das kleine mitgelieferte Schwämmchen anfeuchten und dann etwas von dieser Wundersalbe aus der Dose auf den Schwamm und schön den Reflektor von innen bestreichen. Das Zeug schäumt leicht und der Vorgang geht gut von der Hand. Plötzlich sind eben diese Hände etwas schwarz und man sollte den kleinen Schwamm mit warmen Wasser ausspülen, geht auch sehr gut und der kleine Kerl ist wirklich wieder weiss. Vorgang nochmals wiederholen. Nicht zu üppig auftragen, nutzt nicht viel, lieber zwei- oder dreimal durchführen. Dann das Ganze unter warmen Wasser gut abspülen und zum Trocknen legen. Das Scheinwerferglas auf ein nasses Spültuch ablegen (verhindert die Rutschgefahr) Mit handelsüblichen Spülmittel gut Reinigen, abspülen und Trocknen. Schön aufpassen, dass einem die Sache nicht entgleitet. Denn ersten sehen geklebte Gläser doof aus und sind schwer zu ersetzen. Bei Muttis Gläsern ist das nicht so tragisch: Sechserpack aus der IKEA ist kein Problem.

Wenn ich nicht dauernd im Wasser gewesen wäre, hätte man gesehen, dass ich auch feuchte nde bekommen habe. Jetzt der Scheinwerferring. Das Zeug heißt:

POLYPLUS Spezialreiniger für Chromstahl.

Alles praktische Mittel aus dem Küchenbudget und belastet das Oldtimerkonto nicht. Mit dem, für geübte Küchenbullen bekannten blauen Schwamm, den für die Edelstahlpfannen, reibt man diese effiziente Salbe schön in und um den Ring herum ein, abspülen und trocken.

Das Ganze wird bei Scheinwerfer Nummer zwei mit der entsprechenden Routine wiederholt. Ergebnis: erste Sahne. Glanz in der Hütte und im Scheinwerfer. Ja und noch ein

kleiner Tipp für die Männer, die Küche wird natürlich mindestens in den Zustand versetzt, in welcher ihr sie vorgefunden habt. Sonst ist beim nächsten Mal Ende lustig. Verstehen wir doch alle, oder ?

Der Zusammenbau ist reine Formsache. Anschließend könnt Ihr mit den Schweinwerfern um die Wette strahlen.

Fogerty Silver Foam ist erhältlich in der Drogerie und kostet Fr. 7,80.

Polyplus gibt's in der Migros und an der Kasse sind Fr. 2,60 fällig.

Schwämme und anderes sponsort die Citroen begeisterte Ehefrau gratis zu dieser Aktion.

Fragen ? Tel. 031-819 54 61 oder E-Mail: udo.kenkel@insel.ch

Mit tractionistischen Grüssen aus der Küche.

Udo Kenkel



Chlaushöck in Adlike

Dezember 2000

Es ganzes Grüpli vo ca. 50 Persone isch wieder emol zäme ghocked. Schöni dekorierti Tisch sind presentiert worde. En Pizzajoli isch als Ueberaschig erschienä, wo dä Znacht richtig schmackhaft gmacht hät. Zum Ganzä drahäre isch zum spüele Wie und Mineral serviert wordä. Zum feinä, gschbändäte Dessär häts heissä Kaffi gä. Das ganzi isch vom Hans-Peter und em Ruedi sinä Buebä serviert wordä. De Peter Weber hät sini altä Vidios usgrabä, die wieder mol lustig gsi sind zum luäge. Es isch nid selbverständli, das es so freiwilligi Helfer zu verfüegig hät. Mir danked allne wo für de glungeni Abig öbis bietreit hend, vor allem em Ruedi Lutz, em Hans-Peter Rubitschon und em Peter Weber. Mir wünsched allne e guets Neus und bis wieder imene Johr.

C.S



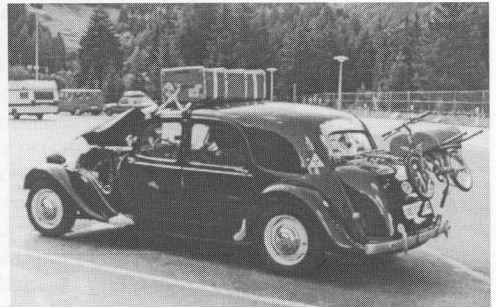
An der Raststätte vor dem Gotthard Tunnel machten wir eine längere Pause und liessen den Traktion ordentlich abkühlen. Der Resten war Routine und gegen Abend waren wir wieder in Kaiserstuhl. Die Ferien waren vorbei, aber der Traktion wurde jede Woche mindestens zweimal regelmässig benutzt, auch im tiefsten Winter. (Warme Kleidung war allerdings unabdingbare Voraussetzung).

Ab und zu gab es kleinere Reparaturen die aber sehr im Rahmen eines alten Fahrzeuges lagen und somit keinen grösseren Ärger verursachten. Mehr Ärger verursachte mir das Wissen um den maroden Zustand der Carosserie. Ich musste immer damit rechnen, dass es irgendwann einmal auseinander brechen würde.

Immer wieder schaute ich mir das Auto an, malte mir aus wie es aussehen könnte, zeichnete Entwürfe für mögliche Lackierungen mit verschiedenen Farbkombinationen, aber gleichzeitig kamen mir immer wieder die wenig aufmunternden Kommentare des Italienschen Spenglers in den Sinn. So hinundhergerissen verging der Winter und der darauffolgende Frühling. Während dieser Zeit fuhr mich das Auto jede Woche mindestens zweimal zur Arbeit und zurück. In der Zwischenzeit hatte ich mir von einem Schweizer Carosseriespengler eine Offerte machen lassen. Ich bekam Atemnot als ich die Liste der notwendigen Eingriffe und deren Kosten bekam. Die Offerte lag bei Fr. 18.000.-, exklusiv mögliche Zusatzaufwendungen, die erst nach Demontage und Entfernung vom Lack sich offenbaren würden. Ich rechnete ein wenig. In der Zwischenzeit hatte ich für die Anschaffung, für die Reparaturen und die Services in 1 1/2 Jahren stolze Fr.30.000.- ausgegeben. Dass heisst ziemlich genau Fr.1.666.- im Monat waren für den Traktion draufgegangen. Nun, das Auto lief eigentlich prima, mein Einkommen zu jenem Zeitpunkt war nicht schlecht, also beschloss ich allen Warnungen zum Trotz im Sommer 97 wieder nach Italien zu fahren und das Auto den Herrn Venuti in Rive D'Arcano (UD) zur Kur zu bringen. Als er mich sah, war er nicht sehr erfreut.

Er sagte, dass er nicht mehr damit gerechnet habe und überhaupt gelte es immer noch, was er mir schon vor einem Jahr gesagt habe. Ihn so demotiviert zu erleben, hat mich nicht gerade ermuntert aber ich blieb bei meinem Entschluss und fragte wieviel er als Vorschuss für seine Sicherheit brauche. Er rümpfte die Nase, ging in sich und nach einer Weile sagte er: «komme morgen wieder, ich muss noch mit meinem Bruder reden. Er ist der Spezialist für aussichtslose Fälle». Am nächsten Tag war ich wieder da und sein Bruder auch. Beide machten eine ziemlich ernste Miene und baten mich ins Büro. Der Venuti Chef fing an Geschichten zu erzählen über alte Autos die sie restauriert hatten und dokumentierte alles mit umfangreichem Fotomaterial. Es war eindrücklich was da für Schrotthaufen zu altem Glanz zurückverwandelt wurden; aber ich glaubte Ihnen ja schon, wozu also diese Show?

Nach langem hin und her, verstand ich allmählich wo das Problem lag! Mit sämtlichen Besitzern der restaurierten Oldtimers (alles Italiener) hatten sie Krach bekommen als es ums Zahlen ging. Sie hatten sich also geschworen nie mehr Restaurationen von Oldtimer anzunehmen. Dies weil Ihre Erfahrung gezeigt hatte, dass kein Kunde im Stande ist zu verste-

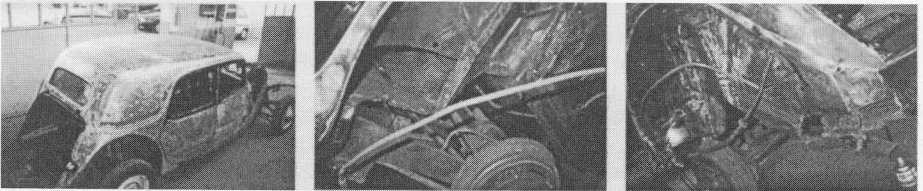


hen, dass man bei einer Restauration von Oldtimer immer mit Überraschungen rechnen muss und dass es ganz schön aufwendig und teuer zu stehen kommen kann wenn man es fachmännisch machen will, und sie würden nur fachmännisch und seriös arbeiten !

Nach langem diskutieren, kamen wir zu einer Einigung.

Ich würde 5 Mio. Lire als Vorschuss bezahlen und sie würden mal anfangen die Kiste auseinander zu nehmen und alles schon säuberlich fotografisch zu dokumentieren. Falls es Überraschungen gäbe, würden Sie mir die Fotos schicken und warten bis ich wieder im Lande wäre um das weitere vorgehen zu besprechen. Mit dieser Vereinbarung kam ich in die Schweiz zurück.

Zu Weihnachten war ich wieder vor Ort. Mein Auto lag da , in Teile zerlegt und bis zum blanken Metall abgeschmirgelt. Nun war es klar! Es war höchste Zeit gewesen. Der Rost hatte überall sein Unwesen getrieben, aber mit viel Fleiss und neuem Blech war es noch zu retten.



Die Venutis spengleren noch einige Zeit daran herum und vor der Grundierung wurde ich nochmals zur Besichtigung eingeladen. Es war Ostern und es war eindrücklich. Ich bin nicht vom Fach, aber alle Teile waren wieder intakt. Kaum zu glauben, dass zuvor alle Türen , die Kotflügel und die unteren Partien nur noch aus dünnen Rostlöcher bestanden hatten. Die Venutis hatten das Auto einer gründlichen Kur unterzogen und nun war es bereit , um nach meinen Vorstellungen neu lackiert zu werden.

Beim Fachmann in der Schweiz hatte ich mir für teures Geld alle möglichen Gummiteile , Fensterdichtungen und Beschläge besorgt und den Herren Venuti nach Italien geschickt zusammen mit dem Citroën Katalog «des pièces détachées» für die Modelle von 1934 bis 1957.

Mein Cousin der Uhrenmacher ist, hatte sich in der Zwischenzeit mit der Restauration des»Tableau lumineux Jaeger« beschäftigt. Es wurde Frühherbst bis ich das Auto tatsächlich abholen durfte. Ich war mächtig stolz und fuhr aus lauter Freude direkt nach Udine in die Stadt hinein. Während den ersten Kilometer lief alles reibungslos und ich dachte in einem Traum zu leben. Das Auto glänzte wie neu und der modernde Geruch des Innenraumes von früher, war einem feinen Geruch von Werkstatt- Essenzen gewichen. Es war Samstag Abend und die Stadt wimmelte noch von Einkaufsbummlern und Österreichischen Touristen.

An einer Ampel stellte der Motor plötzlich ab und das Publikum rundherum reagierte mit sichtbarer Schadenfreude auf meine Versuche, die Kiste wieder in Schwung zu bringen.

Ein eskalierendes Hup-und-Hornkonzert verstärkte die peinliche Situation und erste Anzeichen von Panik schlichen sich bei mir langsam ein. Was mache ich falsch, dachte ich mir?

Ein älterer Passant deutete mir zu, dass das Licht noch brennen würde ... ich solle es doch mal ausschalten. Nach langem, schmerzhaft- keuchendem und immer schwächer werdendem Husten, sprang das Ding unerwartet wieder an und ich machte mich so schnell wie möglich aus dem Staub. Ich für zum Haus meines Vaters wo ich immer zu Gast bin wenn ich nach Italien fahre und versuchte das Geschehne zu vergessen.

Am nächsten Morgen war die Rückfahrt in die Schweiz geplant. Ich hatte alles schön gepackt und im Auto verstauf. Meine Verwandten standen alle herum um sich zu verabschieden, um nostalgisch zu winken und um Alles Gute zu wünschen und Grüsse an diesem und jenem zu bestellen...aber das Auto tat keinen Wank. Nicht mal ein scheues Hus-

ten war zu vernehmen. «TAK»...»TAK»...»TAK»... waren die einzige Lebens, resp. Todeszeichen die man wahrnehmen konnte beim drücken des Anlasserknopfes. Das Licht funktionierte auch nicht. Ich ging davon aus, dass die Batterie etwas schwach auf der Brust sei und konnte tatsächlich durch Überbrückung mit einem 12V Fahrzeug das Triebwerk meiner Traktion wieder in Gang setzen.

Wir fuhren los in der Hoffnung, dass sich die Batterie mit der Zeit wieder erholen würde und machten keinen Stop bis nach Venedig.

Als wir anhielten und den Motor abstellten, kriegten wir einen leichten Knopf im Magen. Würde nun das Ding überhaupt wieder anspringen? Wir beschlossen zuerst einen Kaffee zu geniessen und liessen das Auto ruhen. Nach dem wundervoll aromatischen Espresso sassen wir also wieder in Auto und guckten uns sorgenvoll an. Ich steckte den Zündschlüssel und versuchte zuerst einmal das Licht anzumachen. Im Schaufenster des vor uns liegenden Kaffees erschien das gelbe Licht der Scheinwerfer langsam und ziemlich schwach. Ich schaltete sofort aus und wir dachten, dass wir ohne Hilfe nicht mehr starten würden. Dennoch machte ich einen Versuch und zu unserem Erstaunen sprang die Kiste beim ersten Mal an.

Wir fuhren wieder los im Bewusstsein, dass Etwas mit dem Strom definitiv nicht stimmte. Zuversicht und Mut waren in dieser Situation die einzige Alternative und so gelangten wir spät am Abend nach Mendrisio, wo wir bei Freunden einen Zwischenhalt machten. Am nächsten Morgen, es war noch dunkel, starteten wir erneut und fuhren immer wenn kein Gegenverkehr war, ohne Licht. Der Gedanke im Gotthard Tunnel ohne Batteriestrom stecken zu bleiben war sehr unangenehm. Wie immer ging alles gut, aber je näher wir auf Kaiserstuhl zu kamen, desto mehr neue beunruhigende mechanische Geräusche waren zu vernehmen.

In der Zwischenzeit hatte ich Herr Armin Frick kennengelernt und weil seine Werkstatt einiges näher war als die vom anderen Fachmann, beschloss ich das Auto zur Kontrolle vorbeizubringen. Offenbar hatte er das Auto kommen gehört, und lief mit einem Stethoskop um den Hals mir entgegen. Nach einigen Minuten wusste ich zum X-ten Mal wieder wieviel Tausend Franken ich hinzublättern hatte. Ich fing wieder an zu rechnen. In der Zwischenzeit waren es rund Fr.45.000.- gewesen. Weitere 10- bis 12 standen mir noch bevor.

Das Auto sah jetzt so toll aus und ich hatte so viel gute Arbeit und Geld in die Karosserie gesteckt, dass es eine Schande gewesen wäre damit nicht herumkurven zu dürfen. Mit Resignation und innerer Wut stimmte ich der Reparatur zu.

Herr Frick machte mir eine detaillierte schriftliche Bestandaufnahme nachdem er den Motor und einige andere Teile auseinander genommen hatte und lud mich ein den Schadenbestand zu besichtigen. Ich konnte es nicht fassen, dass nun die ganze Arbeit, die der andere Fachmann nur zwei Jahre zuvor gemacht hatte wieder von vorne beginnen musste. Der Zylinderkopf sah wie ein Schlachtfeld aus. Ventile, Ventilsitze, Ventilführungen, Federn und was sonst noch da ist sahen uralt aus. Die Kurbelwelle hatte keinerlei Längsspiel und das Schwungrad war so weit hinten, dass es an der Oelaluwanne streifte. Die Zündkerzen waren falsch, der Temperaturfühler war nach dem Kühler montiert statt vor dem Kühler, sodass die Anzeige nicht stimmen konnte.

Es gab noch viele andere Details, die mich nachdenklich stimmten. Ich sah mir nochmals die Rechnung an. Irgend etwas konnte nicht stimmen. Ich konnte und kann es heute immer noch nicht glauben, dass neue Ventile in so kurzer Zeit derart alt aussehen können. Aber ich bin nicht vom Fach und kann nicht fachmännisch argumentieren. Es bleibt ein mulmiges Gefühl.

Mitte November war das Auto wieder flott und ich konnte es anlässlich einer Jubiläumsfeier zu Ehren einer uralten Primarlehrerin mit viel Freude aller Beteiligten zum Einsatz bringen. An schönen Wintertagen fuhr ich ab und zu zur Arbeit und es machte echt Spass jetzt wo alles funktionierte und dazu noch so schön aussah.

Vor einer Reise nach Frankreich im Frühjahr 99 liess ich eine andere Dynamo montieren um mehr Strom laden zu können. Diese wurde aber offenbar nicht ganz fachgerecht mon-

fert und kurz vor Ancy löste sich das Teil während der Fahrt auf der Autobahn. Auch diesmal hatte ich Glück. Ich fand alle Teile unversehrt ausser der vordersten Mutter zur Fixierung. Mit meiner kleinen Tochter fest an der Hand, machte ich mich auf dem Pannestreifen zu Fuss auf um Hilfe zu holen.

Nach etwa 100 m fand meine Tochter am Boden auf dem Pannestreifen zwischen allerlei herumliegenden Kleinteilen eine zwar ziemlich verrostete aber perfekt passende Mutter. Mit diesem Teil konnten wir die Dynamo fixieren und ungestört die Reise bis zur Heimkehr noch einige Tage problemlos fortsetzen.

Nach einiger Zeit waren die Reifen fällig und später auch die Revision vom Benzintank der nicht mehr ganz abdichtete, so dass im Passagiererraum nach einer Völltanking die Luft unerträglich benzinschwanger war.

In der Zwischenzeit hatte ich von einem Kollegen, der Feinmechaniker ist, eine Spezialhalterung im Motorraum anbringen lassen, wo ich eine Akkustation von EINHELL platziert habe.

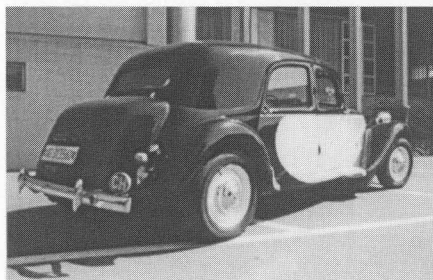
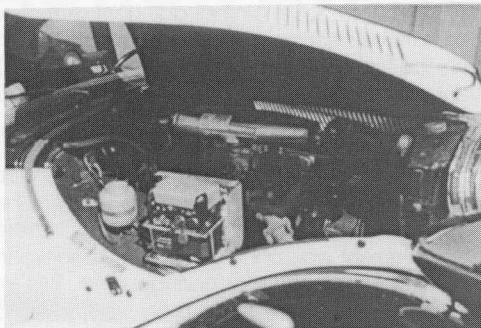
Mit diesem 12 V Strom kann ich eine Radio-CD Anlage betreiben ohne den Traction eigenen 6V Strom Kreis zu belasten. Je nach Aussentemperatur und Einsatz der Anlage (ob nur Radio oder vermehrt CD Betrieb) kann eine Ladung für eine ganze Woche reichen, bei einer Fahrzeit von ca. 2-3 Std. täglich.

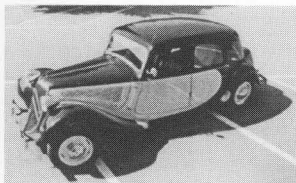
Da ich zwei solche Stationen besitze, ist eine immer voll geladen und einsatzbereit, so dass die Funktion der Anlage immer gewährleistet ist. Eines morgens im Sommer 2000 auf dem Weg zur Arbeit im gemächlichen innerorts 50Km/H Tempo, ertönte urplötzlich neben den vergeistigten Klängen der Chormusik der Abtissin Hildegard von Bingen ein gewaltiges Rumpeln und Reiben aus dem Motorraum und das Auto verlor an Geschwindigkeit und war nicht mehr fahrbar. Diesmal war es das Getriebe.

Ich rechnete nochmals: in der Zwischenzeit war ich auf Fr. 60.000.- gekommen, d.h. rund Fr. 15.000.- im Jahr. Für das Getriebe mussten weitere Fr 4.500.- her.

Nun war aber endgültig Schluss. Ich fing an diese Kiste und alle ,die damit zu tun gehabt hatten richtig zu hassen. Nach kurzer Zeit musste ich aber meine Gefühle revidieren. Die Leute, die daran herungemacht hatten, hatten mich ja immer gewarnt... ich war also selber Schuld...wie immer.

So! Jetzt habe ich also in 4 1/2 Jahren fast Fr. 65.000.- ausgegeben (d.h. ca. Fr. 1200.-- im Monat) und ziemlich alles ersetzt und geflickt was man an diesem Auto überhaupt flicken oder ersetzen kann. Das Auto ist jetzt im besten Zustand seit dem Baujahr im 1956.





Nur... ich habe keine Lust mehr und Ich kann es mir auch nicht mehr leisten so viel Zeit und Geld für ein Auto aufzuwenden, auch wenn es ein Traction ist. Es hat zwar sehr viel Spass gemacht... zwischendurch, aber nun ist der Augenblick gekommen, wo ich aus rationaler Sicht zugeben muss, dass es für mich nicht mehr weiter geht. Ich verkaufe das schöne Ding.

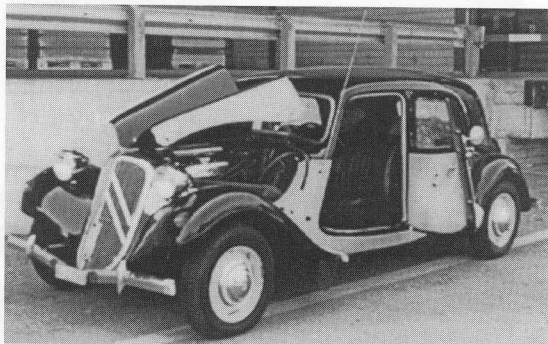
Derjenige oder Diejenige, welche das Auto kaufen, werden genau das tun, was ich damals hätte tun sollen, nämlich ein bereits restauriertes Fahrzeug kaufen. Der Vorteil liegt auf der Hand! Eins muss aber jedem klar sein: ein Oldtimer bleibt ein Oldtimer und Kosten wird er immer verursachen.

Es wird nicht mehr eine durchschnittliche, monatliche Belastung von einer 3-Zimmerwohnung sein... aber garantiert ein paar Hunderter im Monat. Aber auch nicht jedermann soll es bekommen können. Dafür habe ich zuviel Liebe, Zeit und Geld in das Auto gesteckt. Ich kann die Bedingungen auch nicht klar benennen. Ich weiss nur, dass ich intuitiv die richtige Person erkennen werde. Der Preis ist noch offen... Ich hoffe bald auf Interessenten zu stossen.

Grüsse Giorgio .

Giorgio Bertoli
Hauptgasse 34
5466 Kaiserstuhl.

01 858 14 26
E-mail: giorgioblesan@yahoo.it



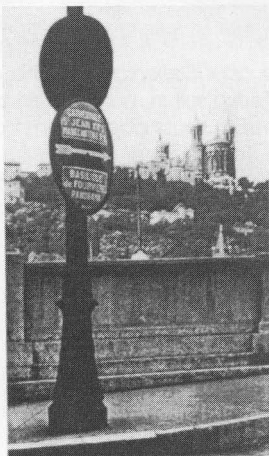
GEGENDARSTELLUNG

Die Touring Garage AG, Wehntalerstrasse 25, 8165 Oberweningen legt Wert auf folgende Gegendarstellung, die wir hier veröffentlichen, weil wir mit dem Bericht keinerlei geschäftsschädigende Absichten verfolgt haben und obwohl in einer Clubzeitschrift kein rechtlicher Anspruch darauf besteht.

- 1. Der besagte Citroën Traction Avant ist am 6.10.1995 nicht bei der Touring Garage gekauft worden, sondern bei einem ihrer Kunden*
- 2. Der Preis habe 11'500 Fr. betragen.*
- 3. Giorgio Bertoli habe das Fahrzeug „ab Platz“ gekauft, wohl wissend, dass es sich um ein unrestauriertes Fahrzeug handelt. Er habe das Fahrzeug besichtigt und probefahren können.
Der Traction Avant sei ihm anschliessend per Lastwagen gratis nach Rümlang gebracht worden.*
- 4. Die Touring Garage erachtet es als unfair in unserer Clubzeitschrift zu erfahren, dass Giorgio Bertoli bei ihr einen Schrotthaufen gekauft habe*



Wenn Verkehrsschilder sprechen könnten, würden sie uns die Geschichte eines genialen Industriellen und PR-Naturalents erzählen. Anfang der 20er Jahre beschloss André Citroën, überall in Frankreich Tausende von Schildern aufzustellen.



Das

Verkehrsschild

als Werbeträger



“Das Schild soll unserem Doppelwinkel ähneln: blauer Hintergrund, gelbe Doppelwinkel und Schrift.” Das von Citroën erstellte Pflichtenheft war sehr präzise.



Es gab eine Zeit, wo Verkehrsschilder nichts Alltägliches waren. Mors, De Dion und Michelin hatten sich bereits an ihrer Aufstellung versucht, doch ohne großen Erfolg. 1922 trat unerwartet André Citroën auf den Plan. Ob Größenwahn oder ausgeprägter Geschäftssinn - der Gründer des Doppelwinkels kam auf den Gedanken, zehntausende Schilder auf den französischen Landstraßen zu verteilen. Aber nicht irgendwelche Schilder, denn neben Hinweisen zu Verkehrssicherheit und Entfernungen verwiesen sie alle auf dasselbe Ziel: Die Bekanntheit der Marke.





Das Citroën-Logo auf jedem Schild war die wohl größte Werbekampagne in der Geschichte der Marke. "Diese Werbung", so hieß es damals aus der Werkserleitung Javel, "fordert die Bekanntheit unserer Marke durch den Dienst am Autofahrer und das ständige Erneuern der den Autofahrer jedes Mal angesetz ist, wenn er den Kopf hebt, um den richtigen Weg zu suchen". Deutlicher geht es nicht!

Schilder in Großserie

1925 zierten 65.000 Citroën Wegweiser das Land, der 100.000ste wurde ein Jahr später an das kleine Dorf Lucey in Savoyen überreicht. Die Gesamtzahl der auf Pfählen und Hauswänden befestigten Verkehrsschilder belief sich in ganz Frankreich und den französischen Kolonien auf 160.000. Die Mobilisierung der Truppen entsprach der Herausforderung. So gab es eine eigene Abteilung für die Bestellung und Herstellung, den Versand und die Wartung der Citroën-Schilder. Mehrere Teams fuhren sogar die Straßen ab, um abgenutzte Wegweiser zu ersetzen. Bei der Konstruktion der Schilder ging Citroën mit dem selben Ernst zu Werke wie bei der Herstellung seiner

Automobile. So schrieb das Pflichtenheft vor: "Kleine Schilder aus stabilem Tafelzinnblech, leicht gewölbt für optimale Sichtbarkeit, umgeben von einem flachen, 2 cm breiten Rand, um ein Verbiegen beim Anziehen der Befestigungsschrauben zu vermeiden".

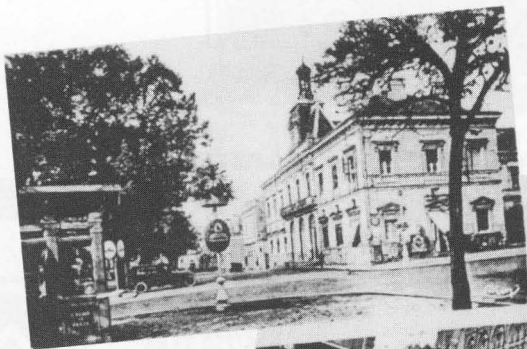
Werbung mit öffentlichem Nutzen

Auch die Anbringung der Schilder war genau geregelt. Das Ziel war in erster Linie, die beste Platzierung zu erreichen, besonders an Hauswänden, und das mit der wohlwollenden Zustimmung der Behörden. "Ein Hausbesitzer", konnte man in den damaligen Empfehlungen an

das Vertriebsnetz lesen, "wird die Anbringung eines Schildes kaum ablehnen, wenn er von den für die Beschilderung zuständigen Gemeindevorstern um Erlaubnis ersucht wird. Unsere Händler hingegen bekommen schon über eine Abfuhr, da die Anfrage nach einer Werbestrategie aussieht." Die Initiative von Citroën fand so großen Anklang bei den Behörden, dass ein ministerielles Rundschreiben vom 2. April 1930 auf ihren öffentlichen Nutzen hinwies. Doch obwohl die Erfahrung sehr stark zur Bekanntheit der Marke beitrug, war sie nicht von Dauer. Zum einen, weil sie sehr kostspielig war, vor allem in der Wartung. Zum anderen, weil ein Gesetz die Größe des Namenszugs des Sponsors auf 10 % der Gesamtlänge beschränkte. Und schließlich, weil Touring-Clubs begannen, ihre eigenen Schilder zu errichten, die bald zur Vorschritt wurden. Doch Citroën hatte noch eine Vielzahl anderer Werbetenden auf Lager. ☒



Javel, 1925. Citroën-Wegweiser an den Häusern.



Zu Beginn der 20er Jahre erfand Citroën das "Verkehrsschild als Werbeträger".



INSERATE

(s. auch unter <http://www.tractionavant.ch/ctacinserate.html>)

Zu verkaufen:

Da ich Platz brauche für meinen Traumwagen den C4 Fourgon verkaufe ich meinen **Citroen Traction Avant 11 BL**, schwarz, ab MFK 05.00, Inv.1949, Topzustand Innen + Aussen, Veteranenfahrzeug, Vorbesitzer bek., Fr. 33'500.-, 7% Rabatt für Clubmitglieder.
Christian Bolliger
Tel. B: 01/284.35.72 oder 079/624.44.88

Zu verkaufen:

CITROËN 11 BN 1956
Stammnummer: 006.419.094 Fahrgestell: 437670
Erste Inverkehrsetzung: 10.1956 Letzte Vorführung: 30.4.1999 (AG)
Farbe schwarz/beige, Optisch und mechanisch einwandfrei, Alltagstauglich !
Specials: Zusätzliche 12V Removable-Akkustation für Radio/CD

Besichtigung und Probefahrt (nur ausgewiesene TracsionistInnen) in Oerlikon/Leutschenbach oder in Kaiserstuhl (AG) nach Tel. Vereinbarung
Giorgio Bertoli
Tel.: 01 306 50 10 (G) oder 01 858 14 26 oder e-mail: giorgioblesan@yahoo.it

"Traction Avant" CITROËN



- *Restauration*
- *Reparaturen*
- *Beratung*
- *Wartung*

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

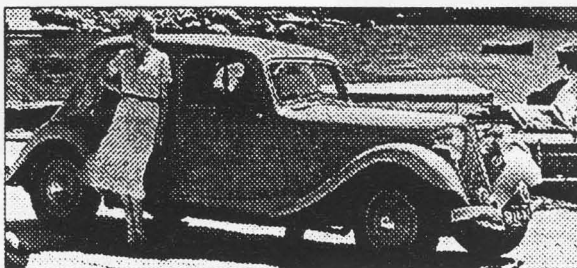
Telefon: 032/682 32 83
Natel: 079/250 33 86
Fax: 032/682 07 26

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



CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

Ein Clubmitglied stellt sich vor

CTAC = Citroën Large, 11 BL, Jg. 1955 = Hobby und Erholung
OSM = Orthopädie-Schuhmacher-Meister = Beruf-Arbeit-Unternehmung

Was ist daran gemeinsam?

Hobby und Beruf = viel Einfühlungsvermögen und Fingerspitzengefühl in allen Belangen im Umgang mit Patienten und auch mit meinem "alten" Auto.....

Ruedi, Sylvia und Benjamin Jutz, Neftenbach



Bankstrasse 12, 8400 Winterthur
(im Hause: City am Stadtgarten, 3. Stock)
Tel: 052 / 212 89 87, Fax: 052 / 213 71 74
Internet: www.jutz-osm.ch E-Mail: jutzosm@bluewin.ch

Seit 1982 betreibe ich ein eigenes Fach-Geschäft für Orthopädie-Schuhtechnische Arbeiten und Hilfsmittel nach Mass. Das Atelier befindet sich im Hause: *City am Stadtgarten, 3. Stock (Manor/Coop)* Bankstrasse 12, 8400 Winterthur.



(im Hause: City am Stadtgarten, 3. Stock)



Rudolf Jutz OSM bei der Fussberatung

Der Orthopädie-Schuhmacher "OSM" ist ein Handwerksberuf mit traditionsreicher Vergangenheit. Schuhe gab es schon Jahrtausende vor unserer Zeitrechnung und es wird sie immer geben. Ein Viertel aller Knochen des menschlichen Skeletts –*genau deren 52*– befinden sich in beiden Füßen. Sie tragen den ganzen Körper und wollen anatomisch richtig gekleidet und gestützt werden. Dies macht deutlich, wie der Orthopädie-Schuhmacher mit seinen Erzeugnissen entscheidend zum Wohlbefinden des Menschen beiträgt.

Meine Berufslaufbahn begann mit der Schuhmacherlehre. Nach der Lehrzeit arbeitete ich in diversen Orthopädie-Atelierbetrieben. Dabei eignete ich mir das nötige Rüstzeug für die technische Fussorthopädie an.

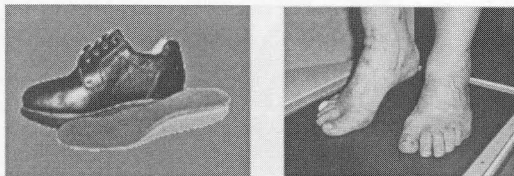
Berufsbegleitend absolvierte ich die Ausbildung zum eidg. dipl. Orthopädie-Schuhmachermeister an der Schweizerischen Fachschule des SSOMV (*Verband Fuss & Schuh*) in Bern/Oey-Diemtigen/Frutigen. Zusätzlich absolvierte ich die Handelsschule und die Schweiz. Unternehmerschulung SIU.

Viele Jahre habe ich als Fachlehrer an der Schweiz. Fachschule des SSOMV für Schuhmacher und Orthopädie-Schuhmacher unterrichtet.

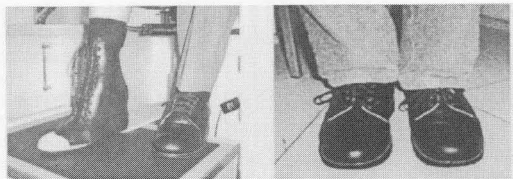
High-Tech bestimmt heute auch den Alltag des OSM. Der mit elektronischen Sensoren ermittelte Fussabdruck, die Laufanalyse mit Druckverteilungsmessung, sowie ein CAD-System gehören zur Ausrüstung des Ateliers wie auch andere moderne Maschinen. Deren Einsatz ermöglicht es dem OSM die Bearbeitung, Verformung und Herstellung von orth. Hilfsmitteln im Bereich der unteren Extremitäten auszuführen. (*Füsse/Unterschenke*)

Der Orthopädie-Betrieb ist somit topeingerichtet für die Herstellung von:

- ⇨ **Fussbettungen und orth. Einlagen** für Sport, Freizeit und Beruf
- ⇨ **Orthopädische Serienschuhe mit Fussbettungen und Schuhzurichtungen**
- ⇨ **Statische Anpassungsarbeiten an Schuhen** bei Beinlängenausgleich (*nach Krankheit oder Unfall*), Stellungskorrektur und Abrollhilfe (*bei Gelenksveränderungen*) sowie Pufferabsätze und Dämpfungen (*z.Bsp. nach Hüftoperation oder Rückenbeschwerden*)
- Orth. Orthesen und Innenschuhe** für Behinderungen wie extreme Beinlängendifferenzen, Lähmungen ect..



Orth. Serienschuh mit Fussbettung **Lähmungsfuss re. mit BVK**



Verkürzungs-Orthese re.

Schuhversorgung mit Orthese

Mein Ziel ist, dass sich die Kunden trotz ihres Leidens möglichst unbeschwert und frei bewegen können.

Mit der Auswahl und Kombination der richtigen Materialien werden die individuellen Ansprüche der Patienten berücksichtigt und der Erfolg der Versorgung gewährleistet.

Der Dialog mit dem Arzt, genaue Fachkenntnisse der Anatomie und der Biomechanik, verbunden mit handwerklichem Geschick und fachlichem Know-How erlauben in jedem Falle eine bestmögliche Versorgung.

Sinn für Gestaltung, Mode und Formen runden die kompetente und bedürfnisorientierte Beratung durch den Spezialisten ab.

Das Rudolf Jutz-Team: R. Jutz, Inhaber, 1 gel. Schuhmacherin, 2 gel. Schuhmachern, 1 Schuhmacherlehrling im 3. Lehrjahr und eine Sachbearbeiterin.

Seit Mai 1999 ist mein Betrieb zertifiziert nach den ISO-Normen:



Die Leistungen des OSM werden von der IV/SUVA und Privatversicherungen anerkannt. Einzelne Leistungen müssen von den Patienten direkt bezahlt werden. Die Verrechnung erfolgt nach OSM-Tarif (*Medizinal-Tarif*)

Wünschen Sie eine kompetente Fuss-Beratung?

Bitte vereinbaren Sie einen Besprechungstermin, wir sind da für Sie. Das erklärte Ziel ist, Ihnen zu neuem Wohlbefinden und beschwerdefreier, unabhängiger und leistungsfähiger Mobilität in Beruf, Freizeit und Sport zu verhelfen.

Das Rudolf Jutz-Team freut sich, Sie in unserem Atelier bedienen zu dürfen.

17.10.2000/RJ

Tractions im Comic: 120, Rue de la Gare

Die Vorlage: Leo Malet

Der 1909 geborene Malet war eine der schillerndsten Figuren der französischen Trivialliteratur. Zwischen 1941 und 1972 verfasste er über 80 Romane, aber auch Filmscripts, Chansons und Gedichte. Mit dem Privatdetektiven Nestor Burma schuf er seinen wichtigsten Protagonisten, der u.a. in der berühmten Reihe „les nouveaux mystères de Paris“ in 15 Pariser Arrondissements je einen abgeschlossenen Fall löst.

Im 1943 entstandenen, teils an die Biographie des Autors angelehnten Kriminalroman „120, Rue de la Gare“ ist Nestor Burma zum ersten Mal die Hauptfigur. Die Erzählung beginnt im „Stalag XB“, in dem 1940-41 auch Malet sass, da er von den vorrückenden Deutschen für einen Soldaten in Zivil gehalten worden war. Wegen gesundheitlicher Gründe wieder entlassen, mausert sich der junge Burma in Paris zum Detektiven, der es mit den kaltblütigsten Verbrechern aufnimmt.

Die Umsetzung: Jacques Tardi

Gut 40 Jahre später nahm sich der für seinen markanten und doch leichten Strich bekannte, französische Zeichner Tardi der Comicsversion dieses Roman Policier an. Wie die Vorlage selber ist auch die Adaption voller Verwirrfaktoren, Doppelbödigkeiten, Traumsequenzen, Bildzitate und Spielereien.

Sowohl Traction- als auch Krimliebhaber kommen bei diesem spannenden und stilecht bebilderten Thriller voll auf die Rechnung. Die Handlung spielt zum grossen Teil im besetzten Paris. Der Regen peitscht durch die Avenüen, die Pflastersteine glänzen, und es ist, als wäre es immer Nacht. Aus dem stilechtem Dekor fallen dem Enthusiasten natürlich vor allem die damals zirkulierenden Automodelle der Marken Renault, Peugeot, Hotchkiss und Citroën auf. Die vielen akuraten Details, z.B. das Innenleben einer damaligen Traction Avant oder die wegen der Verdunkelung bis auf Schlitz verdeckten Scheinwerfer zeugen von der genauen Recherche des Zeichners. Mallet über Tardi: „Dieser Typ ist völlig irre. Einmal hat er halb Paris zu Fuss durchquert, nur um den Weg einer Person im Roman nachzuvollziehen. Wir bilden ein komisches Team: Tardi ist etwa so pedantisch wie ich zerstreut!“ Die 184 Seiten lange Story ist bei der Edition Moderne in zwei Bänden erschienen.

Caspar Türler



Und sonst, gib's was Neues, Kommissar?



... Was COLOMER betrifft, habe ich die Schwarzmarktspur aufgegeben... Ihr Mitarbeiter als Opfer einer Rache von Gangstern, die amerikanische Zigaretten schmuggeln!

Da taten sie gut daran.



Kurz nach Ihrem Besuch heute morgen hat eine gewichtige Persönlichkeit Lyons, die von einer Reise zurückkehrte, sich uns zur Verfügung gestellt...



... Vor einigen Monaten hat er COLOMER mit einem delikaten Fall beauftragt, den dieser brillant gelöst hat.



Die neuntausend Francs, die wir bei ihm gefunden haben, wären sein Honorar. Er hätte viel verlangt, damit er eine eigene Detektei aufmachen könnte.

So?



Tja... das alles sagt uns noch nicht, wie dieses Rätsel in COLOMER's Hände gefallen ist und warum er es abgeschrieben hat ... Wieso hat er erkannt, wie wichtig diese Adresse ist? Warum hat er die Verbindung zu EIFFELTURM-10 gemacht? Und warum ist dieser seinen Folterern entkommen? ... Hmm? ...

Juni '40... da war einiges los in La Ferté-Combaettes. Die Deutschen waren nicht mehr weit. Die Typen, die JO's Füße grillierten, mussten riskieren, von den Fritz geschnappt zu werden, zudem fanden sie es zu riskant, eine Leiche im Haus zurückzulassen. Sie hatten wohl auch bemerkt, dass JO hinüber war... und liessen ihn im Wald zurück, wo ihn die Soldaten vom 6ten Genieregiment fanden...



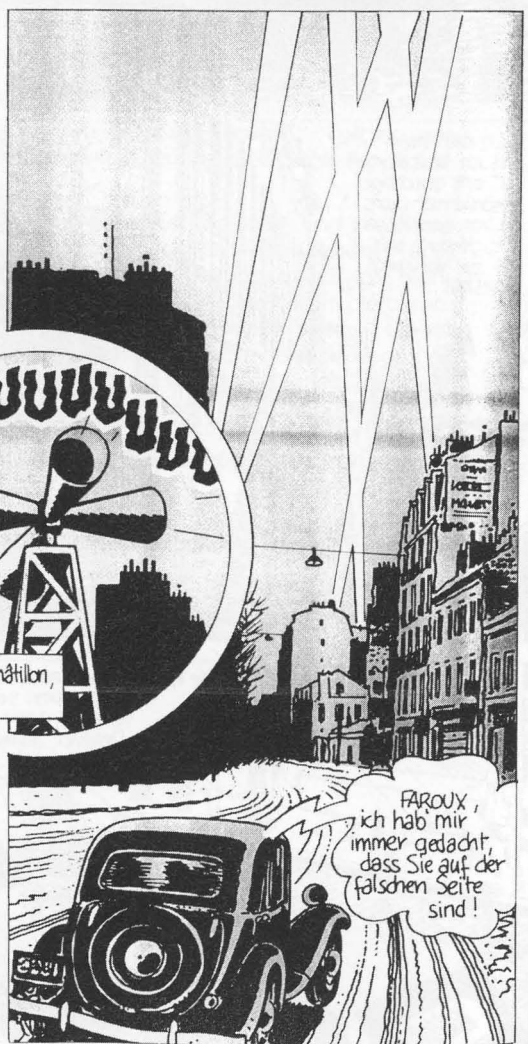
21 Uhr. Die Verdunklung war total.



Kaum waren wir an der Porte de Châtillon, heulten die Sirenen los.



Ein Alarm! ... Scheisse, schon wieder die Roastbeefs, die uns bombardiert ... Gehn mir langsam auf die Nerven!



FAROUX, ich hab mir immer gedacht, dass Sie auf der falschen Seite sind!

Redaktionelle Beiträge CTAC Mitteilungen

Total 5 Clubhefte mit 146 Seiten

2000	20 Autoren (davon Vorstand: 6)	88.75 Beitragsseiten	63 davon Text
1999	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	66.50 Beitragsseiten	46.75 davon Text
1998	19 Autoren (davon Vorstand: 5)	54.25 Beitragsseiten	40.50 davon Text
1997	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	86.50 Beitragsseiten	
1996	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	105.00 Beitragsseiten	62.25 davon Text
1995	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	90.00 Beitragsseiten	58.50 davon Text
1994	22 Autoren (davon Vorstand: 6)	76.00 Beitragsseiten	44.50 davon Text

Autor (en) ingesandt/ überarbeitet		Beitrag	Seiten	davon Text	Heft Nr.	Vorstand
Hans Georg Koch	Rodage		1	1	1/00	x
Daniel Eberli	Liebes Clubmitglied, liebe Leser		1	0,5	1/00	
Jürg Deller	GV-Betrachtungen		2	2	1/00	
Udo Kenkel	Erste Ausfahrt im neune Jahrtausend		3	2	1/00	x
Jörg Hennauer	Comic		3	1	1/00	
Guido Soland	SA Citroen 2.Teil		1	1	1/00	
Guido Soland	ICCR Boston, Autoverkauf		0.75	0.75	1/00	
Peter Waser	Rétromobile Paris		3	1	1/00	
André Baumann	Auto des Jahrhunderts		0.5	0.5	1/00	x
Hans Georg Koch	Rodage		2	2	2/00	x
Marco Perroulaz	SuperTrackTraction		1	0	2/00	
Daniel Eberli	Treibstoff		3	3	2/00	
Hans Georg Koch	Goldene Jahre des Cabriolets		2	2	2/00	x
André Baumann	Spätlese		3	1	2/00	x
H.R. Zwingli jun.	CITROEN Nutzfahrzeuge		2	0.25	2/00	
D. Ackerknecht	Reprint Heft 3/78		1	1	2/00	
Patrik Lichtsteiner	Internet		1	1	2/00	x
H.U. Oehri	Katalog Derendinger		2	1	2/00	
Guido Soland	SA Citroen 3.Teil		1	1	2/00	
Hans Georg Koch	Rodage		4	3	3/00	x
Caspar Türlér	Kiwi At-Tractions		2	1.5	3/00	
Hans Georg Koch	Flugboote		3	1	3/00	x
Hans Georg Koch	Begegnung mit Bertoni		3	2.5	3/00	x
Daniel Eberli	Reprint Heft 1/84		1	0.75	3/00	
Guido Soland	SA Citroen 4.Teil		1	1	3/00	
Hans Georg Koch	Rodage		4	3	4/00	x
W. + Y. König	Milleniumstreffen		1	1	4/00	x
Udo Kenkel	Treffen Süd		4	3	4/00	x
Daniel Eberli	Die Benzinpumpe		3	3	4/00	
Hans Georg Koch	Bericht Coop-Zeitung		2	1.5	4/00	x
Yoland König	Pressemittellung in D		3	3	4/00	
Guido Soland	SA Citroen 5.Teil		1	1	4/00	
Hans Georg Koch	Rodage		2	1	5/00	x
Guido Soland	Bertoni		1.5	1	5/00	
André Baumann	Citroen Umsatz		0.5	0.5	5/00	x
Daniel Löhner	Treffen Süd		2	1	5/00	x
Rudolf Weber	Treffen Nord		2	1	5/00	
H.R. Zwingli jun.	2. April Oberzwl		1	0.5	5/00	
Giorgio Bertoli	Leidenschaft und Schmerz 1. Teil		4	3	5/00	
Daniel Flury	Offener Brief, Cartier		3	1	5/00	
André Baumann	Frutigen 2001		2	1.75	5/00	x
Caspar Türlér	Traction à vent		4.5	4	5/00	
Guido Soland	SA Citroen 6.Teil		1	1	5/00	
TOTAL			88.75	63		

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

7. Folge: Citroëns Ausweitung seit der Mitte der Fünfziger Jahren, die Zusammenarbeit mit europäischen Konkurrenzfirmen.

1934 ging Citroën in die Hand der Gebrüder MICHELIN über, welche die Firma auf dem alten Erfolgskurs weiterführten und insbesondere auch Fahrzeuge wie den Döschwo oder den DS herstellten, die auch André Citroën alle Ehre getan hätten. Die Herrschaft von Michelin dauerte bis zum Beginn der grossen Rezession 1974, als Citroën eine Milliarde Francs Verlust machte. Das bewog François Michelin dazu, die Firma nach vierzig Jahren grossen Erfolgs an den französischen Konkurrenten PEUGEOT zu verkaufen. Doch bereits vor diesem Verkauf, war Citroën in Produktion und Vertrieb nicht mehr ganz eigenständig. Schon 1955 begann die erste Zusammenarbeit zwischen Citroën und PANHARD, der ältesten französischen Autofabrik. Der AK wurde im Panhard-Werk in Ivry montiert. 1956 erfolgte der teilweise Zusammenschluss der Verkaufsorganisationen von Citroën und Panhard und 1965 schliesslich übernahm Citroën den Konkurrenten ganz, stellte jedoch bereits zwei Jahre darauf die Panhard-Produktion ein, womit sich Citroën den Zorn der Panhard-Anhänger bis auf ewige Zeiten sicherte. 1964 kam ein Vertrag zwischen Citroën und NSU in Deutschland zustande. Die beiden Autoproduzenten gründeten im saarländischen Altförweiler die Firma SOCIETE D'ETUDE COMOBIL, die später in COMOTOR umbenannt wurde. Zweck der neuen Firma war die Weiterentwicklung und Herstellung eines Motors nach dem System des bei NSU arbeitenden Ingenieurs Felix WANKEL. NSU hatte zwar bereits 1967 den RO 80 als erstes Fahrzeug mit Wankelmotor herausgebracht, hatte aber nicht die nötigen Mittel für die Weiterentwicklung. 1969 kam der erste Citroën mit einem Einscheiben-Wankelmotor auf den Markt, der M35, der bis 1971 in nur 267 Exemplaren gebaut und ausschliesslich an besonders ausgewählte Kunden verkauft wurde. Diese Kunden übten die Funktion von externen Testfahrern aus, eine Werbeidee, die an die Zeiten von André Citroën erinnert. Die Citroën-Vertreter hatten vom Werk die strikte Anweisung, die M35-Fahrer bevorzugt zu behandeln. 1974 erschien eine Serie von etwa 900 GS Birtor mit Zweischeiben-Wankelmotor. Dieser Motor sollte die

Basis für die Antriebseinheit des neuen CX sein, der in Entwicklung war und in Kürze den DS ablösen sollte. Die überraschende Rezession machte diesem Vorhaben jedoch ein jähes Ende. Einerseits war der Wankelmotor noch nicht sparsam genug, andererseits war die Zeit nicht gerade günstig, um sich auf Experimente einzulassen. Der CX erschien deshalb mit einem wohl ziemlich eilig entwickelten konventionellen Vierzylinder-Motor. 1967 stieg Citroën mit der Übernahme der Firma BERLIET auch ins Lastwagengeschäft ein. 1968 erwarb Fiat 15% des Aktienkapitals von Citroën, was dazu führte, dass Citroën den Vertrieb von AUTOBIANCHI in Frankreich übernahm und 1969 die marode italienische Sportwagenschmiede MASERATI kaufte. Erster und einziger Spross dieser Ehe war der Citroën-Maserati SM, eine typische Citroën-Carosserie mit einem Maserati-Motor. Die Rezession machte jedoch auch diesem teuersten aller bisherigen Citroën den Garaus. Citroën sah sich 1975 gezwungen, Maserati wieder zu verkaufen. Interessant ist die Tatsache, dass Maserati mehr als ein Jahrzehnt darauf von CHRYSLER übernommen wurde und jetzt einen sportlichen Chrysler-Maserati herstellt, also indirekt einen Nachkommen des SM. 1975 übernahm PEUGEOT 90% des Aktienkapitals von Citroën. Nach 56 Jahren erfolgreicher Existenz verlor die traditionsreiche Marke ihre Eigenständigkeit. Im Zug dieser Übernahme stellte der französische Staat, dem der Konkurrent RENAULT seit Kriegsende gehört, die Bedingung, dass BERLIET an RENAULT verkauft werde. Mit den bereits zuvor und kurz darauf erfolgten Verkäufen nahm auch die Zusammenarbeit von Citroën mit den verschiedenen europäischen Konkurrenten eine ganz neue Richtung. Als Teil der PSA-Gruppe (Peugeot Société Anonyme) steht Citroën seit einem guten Jahrzehnt zusammen mit Peugeot und Talbot unter einheitlicher Leitung. Auch diese Heirat blieb nicht kinderlos. Der Citroën LN erschien als Zwillingbruder des Peugeot 105 und verschiedene Motoren tun ihren Dienst in Modellen beider Marken. Wieweit dieser bedauerliche Verlust an Eigenständigkeit im Erscheinungsbild Citroëns wirtschaftlich notwendig war, lässt sich von Aussenstehenden wohl kaum sagen.

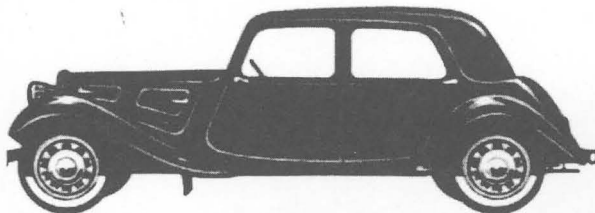
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

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

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



Mitglieder-Werbung

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

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

Name Vorname
Adresse PLZ / Ort
Tel Privat Tel Geschäft
Bemerkungen

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

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



IMPRESSUM

Herausgeber:

CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

Druck:

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

Erscheinungsweise:

Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

Auflage:

420 Exemplare

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen

Copyright:

© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe