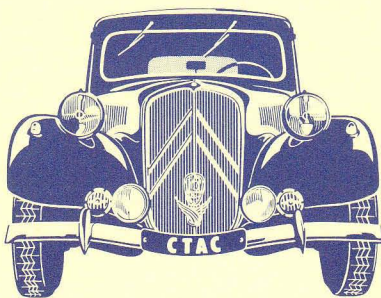


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich  
Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen  
Erscheinungsweise: 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400  
Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen  
©, Nachdruck mit Quellenangabe

---

## Organisationsplan 1994

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassierer</b>	<b>Aktuar</b>
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P: 031/81 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/... ..

---

## Organisationsgruppen

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
Aladar von Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 081/785 24 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/ 61 41 34	Dietmar Jucknischke Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P: 031/971 26 44	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
	Hans-Peter Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62	Daniel Löhler Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder- verwaltung</b>	<b>Druck und Versand der Clubhefte</b>
Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/... ..	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

---

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

---

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

---

**Redaktionsschluss Heft 3/Juli 1994: 15. Juni 1994**



## INHALT

Das Wort des Präsidenten.....	38
Treffen und Termine.....	40
Züglete der Redaktion.....	41
Thema Dachverband.....	41
Vom gleichen Virus befallen.....	42
Monte Carlo Challenge Rallye 1994, 12. - 19. Februar.....	44
Neue Club-Kleber.....	49
Austausch der Kupplung am Citroën 11BL, eingesandt von Udo Kenkel.....	50
<i>Einladung zum Treffen vom 5. Juni 1994.....</i>	<i>53</i>
<i>Programm des Treffens vom 5. Juni 1994.....</i>	<i>54</i>
<i>Anmeldung zum Treffen vom 5. Juni 1994.....</i>	<i>55</i>
Inserate und Kleinanzeigen.....	57
75 Jahre Citroën, 60 Jahre Traktion Avant, Dani Eberli.....	62
Schmunzelecke, eingesandt von Otti Schaufelberger.....	66
Dampf - Traktion, eingesandt von Guido Soland.....	67
Impressionen vom OTM Bern 26./27.3. 1994.....	68
GV vom 30. Januar 1994 in Nottwil, H.G. Koch und Jürg Henauer.....	70
Traktion im Fernen Osten, eingesandt von Ch. Tinner.....	72

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

### Reparaturen

Citroën Bern  
Freiburgstr. 447  
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

### Garage und Ersatzteile

Frick Traktion Avant AG  
Bergwerkstr. 39  
8810 Horgen

Tel./Fax: 01/725 90 45

### Garage und Teile

Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Tel. + Fax: 058/21 35 70  
077/93 20 16

### Garage und Teile

Christian und Wilma Schelbli  
Wagerswil  
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

### Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner  
Hauptstr. 82  
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

Änderungen, Reklamationen, etc., bitte schriftlich an die Redaktion

## Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Montagmorgen - der Berner Oldtimer & Teilemarkt ist vorüber. Spuren davon zeigen sich in meiner "Zu erledigen" -Ablage.

Die Vorbereitungen dazu sind mir vorgekommen wie ein gigantisches Puzzle. Von den verschiedensten Leuten wurden Teile zurechtgesägt und geschliffen. Eine Zeitlang schien das Hauptausstellungsobjekt - Röbi Islers 15/six Décapotable AEAT - in Frage gestellt, als Röbi mir aus den Vereinigten Staaten anrief und mir mitteilte, dass es ihm nicht möglich sei, das Auto am Freitag nach Bern zu bringen - zumal es nicht eingelöst war. Dank seiner Grosszügigkeit, auch jemand anders mit seinem Schmuckstück fahren zu lassen und einer beispielhaften Aktion von Röbi's Frau Susi und seinem Freund Mägi Hochreutener konnte der Wagen schliesslich rechtzeitig eingelöst und aus dem Winterschlaf geweckt werden. Alles schien OK, bis die Frage nach einer Vollkasko-Versicherung auftauchte. Im Falle eines Totalschadens hätte der Fahrer Peter Weber seine gesamte umfangreiche Videoausrüstung verscherbeln müssen, um Röbi wenigstens finanziell trösten zu können. Eine einstündige Telefonaktion am Donnerstagnachmittag, bei der ich bis in die Chefetagen der "Winterthur"-Versicherung verbunden wurde, brachte die Zusicherung, dass mir der Vertrag am Freitagmorgen per FAX übermittelt werde.

Ebenfalls am Donnerstagnachmittag hatte ich meinen Anhänger mit Florian's Tretauto zu Peter Weber gebracht, damit er diesen am Freitag mit nach Winterthur bringen konnte. Ich selbst hatte am Freitag Frühschicht, und die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft sieht es nicht gerne, wenn jemand die Barriere beim Parkhaus mit einem Anhänger demontiert.

Der Freitagmorgen erwies sich als recht hektisch. Um halb fünf hatte ich mich aus dem Schlafzimmer geschlichen, nach einem kurzen Frühstück mein Köfferchen ergriffen und war darauf mit der Traction losgefahren. Nach einer Viertelstunde Fahrt kam mir in den Sinn, dass ich Donnerstag zwar das Ladegerät von der Batterie wieder entfernt, aber die Deckelchen nicht mehr zugeschraubt hatte. Nun, sie waren noch alle da, und die Batterie aussen trocken (wahrscheinlich innen auch, denn ich hatte bei der "Entwinterung" meiner Traction aus Zeitmangel so ziemlich alle Regeln missachtet...).

In der Bude lief der Betrieb am Rande des Chaos', denn ein Frühdienst fehlte, und für den kommenden Nachtdienst galt es, einen Ersatz zu organisieren. In der grössten Hektik kam per FAX noch der Versicherungsantrag, doch ich fand, Fr. 300.- aus der Clubkasse sei doch ein Bisschen viel, für drei Tage Vollkasko. Eine Rückfrage bei Peter ergab, dass seine Privathaftpflichtversicherung Schäden an fremden Motorfahrzeugen zu 90% deckt. Da eine Überschlagsrechnung ergab, dass die verbleibende Summe notfalls aus der Clubkasse gedeckt werden konnte, entschied ich, dass das Risiko tragbar war. Also: Übungsabbruch unter Zuhilfenahme der Infrastruktur meines Arbeitgebers. Der Betrieb begann sich einigermassen zu normalisieren, als Ueli Strebel erschien und mir eine schöne Litho im Stile von Toulouse-Lotrèc zum Geburtstag der Traction überreichte<sup>1</sup>. Ein kurzes Gespräch mit dem Künstler Hans Fitze - angelehnt an das DS-Cabrio von Ueli, und zurück an die Arbeit. - Ein weiteres Teilchen zum Puzzle fand seinen Platz.

<sup>1</sup> Die Lithographie, die in einer Auflage von 120 Exemplaren herausgegeben wird, kann für Fr. 280.- bei Ueli Strebel bezogen werden ☎ P 01 371 78 39 ☎ G 01 840 16 94.

Nach dem "Feierabend" am frühen Nachmittag Fahrt nach Winterthur. Peter Weber steht bereit, der Anhänger ist auch da. Bei der "Mietauto" von Hochreitensers steht Röbi's Auto. Es steht gut: der Anlasser will nicht eingreifen. Nach fünf Metern schieben springt es an und beginnt beruhigend sechs-Zylinder-mässig zu blubbern. Tank auffüllen und los. Bange Minuten dann auf der Autobahn: Ich fahre voraus - und der Six taucht nicht in meinen Rückspiegeln auf! Unzählige Schreckensszenarien spielen sich vor meinem geistigen Auge ab, während ich häufiger in die Rückspiegel, als die Strasse vor mir überwache. Aber ausser dem Kühler des Tretautos kann ich nichts entdecken, was nach Citroën-Veteran aussieht. Vor dem Gubrist-Tunnel fahre ich deshalb auf einen Parkplatz, aber kaum bin ich ausgestiegen, kommt auch schon der grüne Sechszylinder daher. Peter zeigte sich überrascht, dass meine Traktion mit dem Anhänger so schnell unterwegs ist. Schönes Wetter übrigens, ich fahre mit geöffnetem Schiebedach.

In Bern sind Guido Soland, Hans-Georg Koch, Jörg Henauer und weitere Helfer bereits fleissig an der Arbeit. Nach und nach fallen die weiteren Teile des Puzzles zusammen - und: sie passen! Am Abend zeigt sich unser Stand äusserst präsentabel. Wir können zufrieden sein.

Am Samstagmorgen sind die Vertreter des Clubs 34/57, die als Gäste ebenfalls an unserem Stand sind, hocheifrig über den Stand. Kurz einen Kaffee zusammen, dann kommen bereits die ersten "Kunden". Während der ganzen zwei Tage führen wir eine Vielzahl von interessanten Gesprächen, sei es mit Clubmitgliedern, die man schon lange nicht mehr gesehen hat, sei es mit anderen Citroën-Fans oder mit "gewöhnlichen" OTM-Besuchern. Am Stand neben uns war zum Beispiel der Velo-Club, der eine Vielzahl von interessanten Objekten zeigte; unter anderem ein Fahrrad mit Seitenwagen ...

Übereinstimmend mit den Vertretern des Clubs 34/57 konnten wir feststellen, dass der "Röschtigraben" nicht existiert, wurde doch an unserem Stand Französisch und Deutsch durcheinander parliert. Während wir am OTM die Hauptarbeit geleistet haben, zählen wir für Avenches mehr auf die Romands. Die Zusammenarbeit war äusserst positiv.

Am Sonntagabend nach Schluss des OTM's räumten wir unseren Stand. Nach einer guten Stunde war kaum mehr etwas zu sehen. Für mich bleibt eine Vielzahl von guten Erinnerungen. Die Teile des Puzzles hatten hervorragend zusammengepasst. Nur ganz wenige waren überzählig. Ich möchte an dieser Stelle allen Helfern, die zum guten Gelingen beigetragen haben, ganz herzlich danken. Namentlich möchte ich aber die folgenden Clubmitglieder erwähnen:

Guido Soland, der mit seinem Fachwissen als Dekorateur, seinem Fundus und seiner Arbeit massgeblich zum Erfolg beigetragen hat;

Hans-Georg und Patty Koch, die - obwohl beruflich immer bis zum "Anschlag" und darüber hinaus belastet - einen aussergewöhnlichen Einsatz gezeigt haben;

Jörg Henauer, der ebenfalls viel von seiner Freizeit geopfert hat;

Röbi Isler, der sein rares, schönes Auto in fremde Hände gegeben hat, was keineswegs selbstverständlich ist, und

Peter Weber, der sorgfältig damit umgegangen und den Wagen heil wieder nach Winterthur gebracht hat.

Es ist ein schönes Gefühl, wenn ein Puzzle aus so vielen Teilen von so vielen Leuten perfekt zu einem fertigen Bild zusammengefügt wird!

Herzlichen Dank für die Mithilfe!

*Daniel Eberli*

Daniel Eberli

# Treffen und Termine

## CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

5. Juni 1994	Treffen Region Ost Anmeldung in diesem Heft
3. Juli 1994	Treffen Region Süd
1./2. Oktober 1994	Treffen Region West

## andere Treffen und Daten

14./15. Mai 1994	Rassemblement Traction in F-Caen 50 Jahre Landung in der Normandie
14.-28. Mai 1994	1. Türkei-Rallye für Oldtimer Raid International, 3A Rue Guillaume Kroll L-1882 Luxembourg Gasperich
4./5. Juni 1994	Auto-Expo in F-Seclin
5. Juni 1994	Sortie Jura des CCS 34-57
11.-12. Juni 1994	4ème Rencontre Internationale Citroën (ID/DS) Citroën Club du Perche B.P. 161, F-28401 Nogent-le-Trou
18./19. Juni 1994	15 <sup>ème</sup> Concentration Internationale de véhicules d'époque en Alsace Auskunft beim Clubpostfach
21.-26. Juni 1994	25 Jahre Oldtimer Club Bern
29.-31. Juli 1994	Golden Oldies in D-Wettenberg
13. Juli-15. August 1994	Raid Vancouver-San Francisco (USA) für 2CV
3. September 1994	Marché Folklorique à Moudon, Treffen des CCS 34-57
10./11. September 1994	Hommage à Citroën in der Nähe von F-Lyon
25. September 1994	Rassemblement SDHM in Avenches Gastmarke Citroën
17. September 1994	7. Herisauer Oldtimer- und Teilemarkt Sportzenrum, 9-17 Uhr
3. Dezember 1994	Oldtimer Teile und Fahrzeug-Markt Zürich Züspa-Hallen 9-16 Uhr
23.-29. Juli 1995	Randonnée Alpine
18.-20. August 1995	10. ICCCR, F-Clermont-Ferrand

# Züglete der Redaktion

Sicher denkt Ihr jetzt: schon wieder! Anscheinend ist Zügeln billiger als Zinsen. Ich kann Euch versichern: Zügeln ist nicht billig, und schon gar nicht billiger als Miete zahlen. Nach einem längeren Aufenthalt als Zürcher in Basel (keine Witze bitte, auch als überzeugter Zürcher muss ich zugeben, dass mir das Völkchen in Basel einiges sympathischer ist als die ein wenig sturen und überheblichen Zürcher) komme ich wieder an den Zürichsee. Bis jetzt habe ich es noch nicht geschafft, an die Goldküste zu kommen, aber auch die Pfnüselküste gefällt mir gut.

Zuerst bleibe ich aber noch bis circa Mitte Mai 1994 in Basel. Die Telefonnummer ändert allerdings ab 23. April: 061/381 24 27

Die Adresse ab 1. Juni 1994:  
Andreas Rutishauser  
Zehntenstrasse 23  
8800 Thalwil

Die Telefonnummer ist mir noch nicht bekannt, wird aber an dieser Stelle sobald als möglich nachgeliefert.

## Thema Dachverband

### Die Entwicklung seit der Generalversammlung 1994

Die Ziele, welche sich die "rebellierenden" Clubs bezüglich des Zentralvorstandes des SDHM gesetzt haben sind zu einem grossen Teil - aber eben nur zum Teil - erreicht worden:

Der Zentralpräsident Bichsel und der Sekretär Strebel haben zu Protokoll gegeben, dass sie nur noch ein Jahr im Amt zu verbleiben gedenken.

Der Rest der Deutschschweizer Vorstandsmitglieder setzt sich inzwischen aus Vertretern der "rebellierenden" Clubs zusammen.

Das erklärte Ziel ist nach wie vor der Zusammenschluss mit der **Fédération Suisse des Véhicules Anciens FSVA**, welches in zwei bis drei Jahren erreicht werden soll. Vorbeugend wegen der Kündigungsfrist von 6 Monaten - und um unseren Forderungen Nachdruck zu verleihen - wird der CTAC auf Ende Juni seinen Austritt aus dem SDHM bekanntgeben. Dieser Austritt wird zurückgezogen oder sistiert, wenn Herr Bichsel wirklich aus dem Zentralvorstand ausscheidet. Andernfalls beantragt der CTAC die Aufnahme beim FSVA ohne Rücksicht auf den SDHM.

Mit diesem Vorgehen möchten wir die neuen Vorstandsmitglieder aus den "rebellierenden" Clubs unterstützen und ihnen den Rücken stärken.

Daniel Eberli

# Vom gleichen Virus befallen

Vor einem Jahr ungefähr haben Citroens vom CTAC einen wunderbaren Rahmen zu unserem Segelflugzeug - Tauffest abgegeben. Um Euch zu ermuntern, auch unter dem Jahr, ohne besonderen Anlass also, den Flugplatz Schänis als Ziel zu wählen, hier ein paar Angaben:

## Der Flugplatz Schänis

Er liegt an der Kantonsstrasse Uznach - Kaltbrunn - Schänis, Autobahnausfahrt Bilten. Er besteht seit 1964 und ist ein reiner Segelflugplatz. Eine Segelflugschule und drei Segelfluggruppen sind beheimatet. Er liegt in der Linthebene und hat neben dem Hangar und der Werkstatt ein Restaurant, das vom März bis November durchgehend geöffnet ist. Dieses wird von Fussgängern, Reitern und Velofahrer gerne zum Ziele genommen, weil man von der Gartenwirtschaft aus den Flugbetrieb aus nächster Nähe beobachten kann. Zudem hat es einen grossen Kinderspielplatz. Flugbetrieb ist eigentlich immer bei schönem Wetter. An den Wochenenden herrscht sogar Hochbetrieb. Mit einem grossen Feuerwerk wird der 1. August begangen, zu dem nicht nur Gemeindebürger willkommen sind. Dieses Jahr findet vom 5. - 7. Mai ein Treffen von mehreren Oldtimerflugzeugen in Schänis statt.

## Der Oldtimerclub Schänis

Als anfangs der Achtzigerjahre die letzten Holzflugzeuge von den Kunststoffseglern verdrängt wurden, gründeten Mitglieder der Segelfluggruppe Lägern den Oldtimerclub. Inzwischen besitzen wir 6 Flugzeuge, alles Holzkonstruktionen. Drei davon sind restauriert und flugtüchtig. 25 Mitglieder sind aktiv und über 100 Gönner aus der ganzen Schweiz erleichtern uns finanziell die Aufgaben.

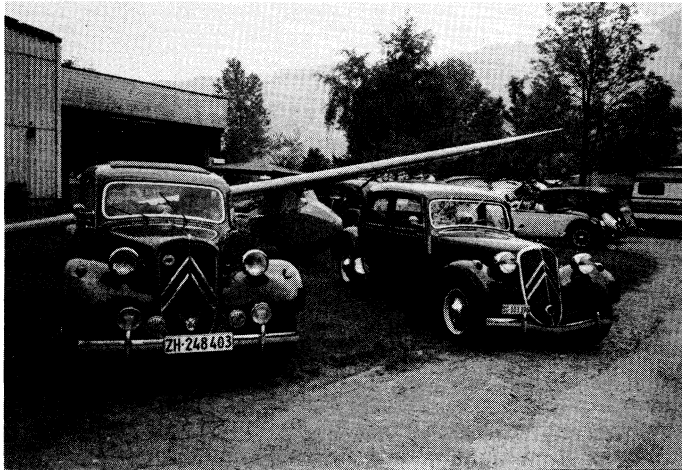
## Die Gemeinsamkeiten von CTAC und OCS

Gemeinsam ist natürlich der Gedanke, altes zu erhalten und zu fahren resp. fliegen. Beides braucht Fachwissen, Geduld und Ausdauer, also etwas nur für "Angefressene". Ähnlich sind auch die Sorgen und Probleme. Bei nur 25 Mitgliedern ist die Arbeitslast noch auf viel weniger Schultern verteilt, als beim viel grösseren CTAC. Auch politisch sind die Probleme ähnlich. Auch bei uns gibt es Gegner, die am liebsten alles verbieten und verschrotten würden. Ich bin mir bewusst, als Tractionist und als Segelflieger einer Minderheit anzugehören. Aber gehören nicht alle irgenwann einer Minderheit an? Nur wenn ich jederzeit auch anderen Minderheiten, zB. Hundehaltern, Jägern, Töfffahrern usw. gegenüber Toleranz übe, dann glaube ich, dass auch wir als Minderheit Toleranz erwarten dürfen.

Ich hoffe, dass ich Euch gluschtig machen konnte und freue mich, die eine oder andere Traction einmal auf dem Flugplatz begrüssen zu können.

Richi Geiser, Tractionist und Pilot





# Monte Carlo Challenge Rallye 1994

## 12. - 19. Februar

Schon einmal von der **Monte Carlo Rallye** gehört? Ja? Ist das nicht die verrückte **Rallye**, mit Startplätzen überall in Europa, die dann über verschneite und vereiste Bergpässe in Frankreich nach Monte Carlo führt?

Aber war auch bekannt, dass drei Wochen nach der modernen **Rallye** eine gleichartige folgt, aber dann nur für ältere Autos, in verschiedenen Klassen, ganz alte bis Jahrgang 1949, eine Hauptklasse bis 1962 nach Hubraum eingeteilt, und eine für Autos bis 1968.

Wir hatten nie davon gehört, bis Christian nach dem Klausenrennen gefragt wurde, warum er nicht einmal diese **Monte Carlo Challenge Rallye** fahren wolle. Er hätte ja ein super Auto und Fahren könne er ja auch nicht schlecht, wichtig wäre nur ein Navigator und alles wäre geregelt. So meldeten wir uns zuversichtlich im November beim Englischen Veranstalter an. In der zweiten Dezemberwoche bekamen wir dann Bericht, dass unsere Anmeldung gelte, falls die Rennleitung bis zum 31. Dezember folgende Unterlagen erhalten hätte:

*Anmeldeformular, Passfotos, Bezahlung und Wagenpass.*

Im Weihnachtsrummel noch schnell zum Fotograf, das Geld in Pfund überweisen und dann das Problem, wie kommen wir so schnell an einen Wagenpass? Alle eventuell in Frage kommenden Verantwortlichen in den Weihnachtsferien, oder sonst nicht erreichbar. Nach vielen Telefonaten fand Christian Herrn Babuschka, der bereit war, am 27. Dezember die technische Wagenabnahme vorzunehmen, Herr Möсли stellte den Wagenpass aus, und so konnte auch der rechtzeitig durchgefaxt werden. Unsere Anmeldung wurde bestätigt, und dann begann die "richtige" Arbeit.

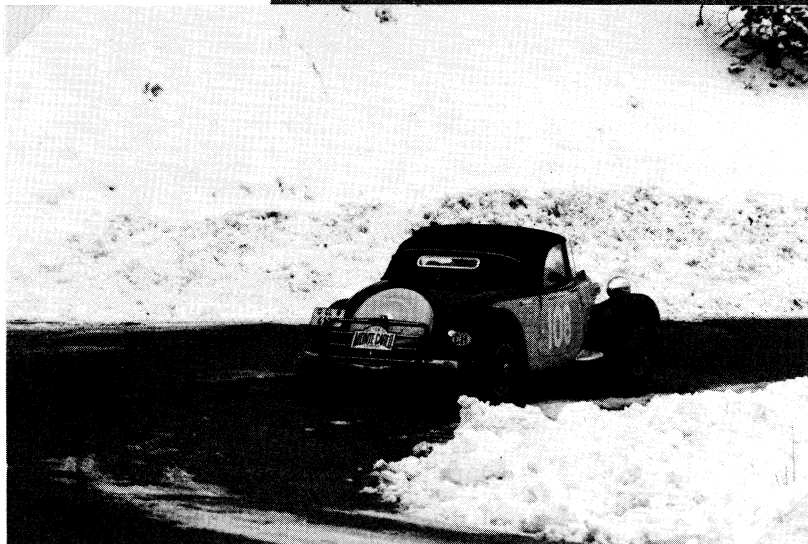
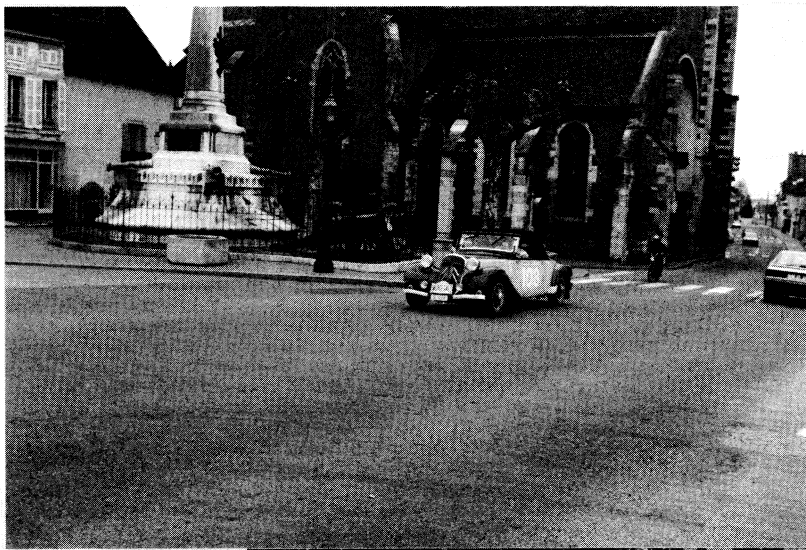
*Für Christian galt es, das Auto vorzubereiten: Winterreifen in der richtigen Grösse finden, Schneeketten dazu, Reservebatterie, extra Beleuchtung war auch zulässig, Scheibenwaschanlage, Heizung, eine veränderte Lenkgeometrie, Aufhängungsteile ändern, Fahrzeug höher stellen, alte Kleidung im Stil der Zeit war auch Vorschrift, Testfahrten und vieles mehr.*

*Für mich die Aufgabe, alle einkommende Post aus England zu übersetzen, die erforderlichen Strassenkarten zu besorgen und die Routen einzuzeichnen.*

Viel Rat und Hilfe bekamen wir von Bernhard Brägger und Hans Ruedi Aebi, die die **Rallye** letztes Jahr fuhren. Zuerst wollten wir die allgemeine Klasse fahren, entschlossen uns dann aber, da diese Autos doch 20 bis 30 Jahre jünger waren, uns doch nur für die pre-49 einzuschreiben, die dann auch eine etwas einfachere Route hatte, um das Auto zu schonen. Die neuen Unterlagen kamen, Hotelreservierungen waren erledigt, unser Citroën konnte sich im Paraplegikerzentrum Nottwil von allen Arbeiten und Neueinstellungen "erholen". Sonst hätte Christian sicher noch weiter an ihm "gebestelt".

Und dann: am 10. Februar gings gut vorbereitet, das Auto mit den Startnummern 108 und Rallyeschildern versehen, los. Wir hatten beschlossen, von den Startplätzen Oslo, York, San Sebastian und Noordwijk den letzteren zu wählen, damit auch meine Kinder das Auto, uns und den Start sehen konnten. Am Freitag noch letzte Einkäufe in Holland, am Samstag ging es bei herrlichem Wetter los, Freunde und Kinder im Schlepptau, zur Wagenabnahme nach Noordwijk. Nach allen Formalitäten gab es noch einen Empfang von Touristenbüro und Bürgermeister, danach früh ins Bett.

Am nächsten Morgen, Sonntag 13. Februar erfolgte dann, mit vielen Zuschauern, in Minutenabständen der Start für alle 56 aus Noordwijk startenden Autos. Inzwischen schneite es bei eisigem Wind vom Meer. Daher entschlossen wir uns, bei der ersten Zeitkontrolle im Süden Hollands, das Verdeck zu schliessen. Sonst verlief die ganze erste Etappe von 676,5 km bis Baden-Baden gut, ausser ein paar Behinderungen durch Fasnachtsumzüge (in Deutschland heisst das Fasching) vor der Zeitkontrolle am Nürburgring und zeitweise Schneefall in der



Eifel. In Baden-Baden trafen wir dann mit den Startern aus Oslo und Salzburg zusammen.

Am Montag, 14. Februar geht die zweite Etappe dann weiter über 421 km nach Beaune. Wir hatten keine Schwierigkeiten mit den ersten "Cols", merkten aber, dass wir wirklich immer rechtzeitig tanken müssen, da Tankstellen - vor allem offene - dünn gesät sind. Nach einer relativ frühen Ankunft in Beaune nochmals Auto waschen, volltanken und zur 2. Wagenabnahme, und danach mit allen 211 Teilnehmern in den Parc fermé.

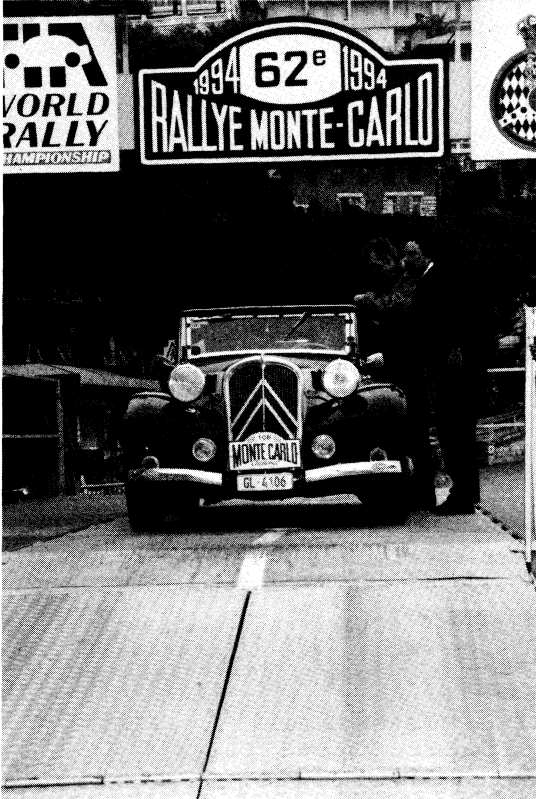
Da wir in der Pre '49 Klasse starten, haben wir einen besonders frühen Start, für uns um 7.07. Als wir um 5.20 erwachen, die erste unliebsame Ueberraschung: 20 cm Neuschnee. Im Parc fermé für Christian die Aufgabe, erst das Auto auszuschaufeln, für mich, neue Instruktionen für die nächste Etappe zu holen. Dann die 2. böse Ueberraschung: das Auto springt nicht mehr an. Das verwöhnte Biest ist natürlich nur Garagen gewohnt. Nach viel Kurbeln geht es doch, den Start nicht verpasst. Dann durch Nacht, Schnee und Regen, morgendlicher Strassenverkehr, der überholt werden muss, zur 1. Kontrolle. Langsam wird es hell, schnell einen Kaffee und weiter zur ersten Regelmässigkeitsprüfung. Jede Sekunde zu früh oder zu spät im Ziel zählt. Gegen Autos mit Twinmaster und anderer professioneller Rallyeapparatur haben wir wenig Chancen und ehrlich gesagt, verhalten wir alle anderen Regelmässigkeitsprüfungen auch mehr oder weniger. Danach ein zweiter Fehler, in der Stadt St. Claude verfahren wir uns, - deutlich ein Fehler der Navigatorin - und handeln uns erste Strafpunkte bei einer Zeitkontrolle ein. Inzwischen nur verschneite und vereiste Strassen. Wir überholen viele Konkurrenten, holen Zeit zurück und kommen, wiederum als Erste, an einen gesperrten Pass. Wir folgen der Umleitung, ein schmaler, steiler Weg. Oft wissen wir nicht, ob wir die nächste Haarnadelkurve ohne Schneeketten schaffen. Wir rutschen, schlingern und die Räder drehen durch. 10 andere und wir schaffen es, danach stellt sich ein Auto quer und alle verlieren viel Zeit mit Ketten montieren und Weg freimachen. Schliesslich mussten die 2 Zeitkontrollen annulliert werden, da niemand mehr die vorgeschriebene Zeit einhalten konnte. Und wir konnten inzwischen eine wohlverdiente Mittagspause in Chambéry geniessen. Danach folgte eine Regelmässigkeitsprüfung am Col du Granier, eine Umleitung über den Col de Porte, da der Col du Coq geschlossen war, zwei Zeitkontrollen nach Séchillienne. Da haben wir eine lustige Begegnung mit der Polizei. Christian überholt auf einer Sicherheitslinie (aber, aber ...) und wird natürlich angehalten. Seiner Schuld voll bewusst, muss er auch den Motor abstellen und die Papiere zeigen. Da rufe ich: "Wir fahren die Monte Carlo, sind schon spät dran, und schliesslich fahren wir Citroën!" Die Polizisten sehen sich an, geben die Papiere zurück und sagen: "Aber ab jetzt bitte vorsichtiger." Der nächste Col nach La Morte ist eine schwere Sache für das Auto. Es kocht und gerade als Christian beschliesst anzuhalten, sind wir oben. Später muss Christian gleichwohl ein Leck am Kühler dichten, das der Verursacher des ständigen Heiss-Werden war. Nach zwei weiteren Zeitkontrollen, die wir ganz gut schaffen, kommen wir um 18.24 Uhr, das Auto wieder vollgetankt, nach einer Etappe von 481 km im Parc fermé von Gap an.

Wie auch überall auf der Reise, würden wir von vielen Leuten erwartet. Vor allem die Aelteren freuten sich sehr an unserem Citroën. Ein netter, älterer Herr, Guy mit Namen, ein echt enthusiastischer "Fan" unseres Autos, brachte uns dann sogar mit seinem AX (natürlich auch ein Citroën) ins Hotel. Abends spät die Ueberraschung: in unserer Klasse führten wir mit über 600 Punkten Vorsprung. Der Nachteil daran: wir "durften" am nächsten Tag als erste zur 24-Stunden Etappe starten. Wir kamen etwas früher zum Start, da Christian ja schon am Vortag Startprobleme hatte. Erste Startversuche missglückten, Kurbeln auch, den Hügel hinunterrollen ebenfalls. Ueberbrücken mit unserer Zusatzbatterie bringt auch nichts. Die Zeit rinnt weg. Ein irischer Fahrer der "over all" Klasse hilft mit seiner 12 Volt Batterie und nach minutenlangem vergeblichem Probieren springt der Motor endlich an. Sehr kollegial vom Fahrer mit der Nummer 134 aus Irland, da er ja auch unter "Startstress" stand.

Die nächste Etappe führte über vereiste Pässe, über halb von Hochwasser weggeschlagene Strassen und durch eine wunderschöne Schlucht. Während einer kurzen Mittagspause in Nyons stellte Christian die Räder höher und zog die Bremsen, die schon furchtbar quietschten, nach. Nach 312,5 km erreichten wir Sisteron, wo eine kurze Abendpause eingelegt wurde. Wir kauften noch Bananen, Mineralwasser und liessen unsere Thermoskanne mit Kaffee auffüllen, nichtwissend, dass wir all dies die kommende Nacht aus Zeitmangel nie brauchen würden.

Es fällt vielleicht auch auf, dass die km-Abstände kürzer werden. Aber in Wirklichkeit wurden die Verhältnisse immer schlechter, nur noch Pässe, hinauf und hinunter, schmalste Strassen, wo Ueberholen eine Illusion gewesen wäre, ganz abgesehen von Eis und Schnee. Man musste fahren, was möglich (und manchmal auch, was unmöglich) war, um die Zeitkontrollen rechtzeitig zu erreichen.

Um 22.30 Uhr letzte Instruktionen für Routenänderungen holen und dann Abfahrt zu einer



langen Nacht. Die ersten vier Zeitkontrollen und eine Regelmässigkeitsprüfung im Canyon du Verdon machten uns wenig Probleme. Aber dann gings los: Nach Trigance, einem kleinen Dorf, stehen wir plötzlich vor einer "route fermée". Na ja, wir hatten ja keine Routenänderung bekommen, also drauf los. Und so fuhren wir durch eine unbeschreibliche Schlucht, nur blankes Eis, steile Abgründe und eine Strasse unter überhängenden Felsen, von denen die Eiszapfen fast bis aufs Auto reichten. Nach 30,5 km erreichten wir Castellane, froh, heil durch diese Schlucht gekommen zu sein. Nach 2 Zeitkontrollen, die wir durch unser Abenteuer verspätet erreichten, kamen wir um 2:40 Uhr in Entreveux zum nächtlichen Tankstopp an. Und all unsere Mitbewerber waren schon da. Es stellte sich heraus, dass wir schon zuhause die falsche Routenbeschreibung ab Sisteron erhalten hatten, nämlich die der "over all" Klasse. Die wiederum erhielten in Sisteron eine Routenänderung, da diese besagte Schlucht für unbefahrbar und lebensgefährlich erklärt worden war. So hatten wir als einzige diese Horrorfahrt unternommen, die Organisation gratulierte uns trotzdem, dass wir es heil überstanden hatten und nachträglich wurden uns die dadurch entstandenen Minuspunkte bei drei Zeitkontrollen gutgeschrieben. Das wussten wir in dem Moment natürlich nicht und Christian fuhr ab dann wie verrückt, um den ersten Platz zu verteidigen. Bei dichtem Nebel und Schneefall vefuhren wir uns auf dem Valberg wiederum, und der gerade aufgebaute Vorsprung auf unsere nächsten Konkurrenten, übrigens auf einem wunderschönen Lagonda M45, war wieder weg. Trotzdem wir ja nun immer die falsche Route fuhren, kamen wir unter schwersten Bedingungen nach weiteren 136 km in Gourdon zum Frühstück an. Christian war ziemlich enttäuscht, nachdem er doch Alles gegeben hatte, nun doch nur Zweiter geworden zu sein. Ich war froh, dass es endlich hell wurde und ich endlich Zeit fürs WC hatte, was nachts zeitlich nicht mehr möglich war; und dann heisser Kaffee. Danach ging es eigentlich ganz gemütlich die letzten 63 km nach Monaco. In Monte Carlo konnten wir eine Baustelle, vor der wir gewarnt waren, da ich die Stadt kenne, ganz gut umfahren und kamen rechtzeitig ins Ziel. Alle Andern standen vor ewig roten Ampeln. Pünktlich um 10.01 Uhr fuhren wir auf die Zielrampe.

Danach noch Gespräche und Diskussionen mit Mitbewerbern über die überstandene Nacht. Dazu muss gesagt sein, dass viele das Ziel nicht erreichten, von Achsbruch bis Motorschaden, oder Parkieren in einem Schneehaufen oder noch schlimmer an einem Fels. Unser Citroën hat sich wunderbar gehalten. Christian wird allerdings noch einige Zeit brauchen, ihn wieder in den alten Zustand zu versetzen: Pneus nach diesn 4'000 km verbraucht, alle Stossdämpfer kaputt und neue Bremsen braucht es auch. Ausserdem hat es Lackschäden durch den Steinschlag und es klappert überall.

Nach dem Finish fuhren wir ins Hotel, badeten und schliefen, abends wurden wir kurz wach zum Essen und schliefen danach gerade weiter. Die besten 90 der "over all" Klasse mussten diese Nacht ja nochmal hinauf in die Berge zu einer fünf Stunden Etappe, mit unter anderen dem Col de Turini.

Freitag morgen, ausgeschlafen, sauber und nach einem anständigen Frühstück, wanderten wir im warmen Sonnenschein zur Rennleitung, wo inzwischen die Resultate bekannt gegeben wurden. Zu unserer Ueberraschung hatten wir doch gewonnen und den Vorsprung auf die nächsten Verfolger auf den Nachtetappen sogar noch ausgebaut. Christian war natürlich überglücklich: das erste Mal diese Rallye fahren und gleich gewinnen. Man macht das erste Mal natürlich auch Fehler, da man die Reglemente und Punktezahlung nicht so genau kennt. Darum war die Bestätigung des Sieges um so schöner.

Am Abend gab es während eines Galadiners im Hotel de Paris die Preisverleihung. Das Schöne für alle Citroën-Fans: alle Teilnehmer auf Citroën - natürlich viele DS - hatten einen Preis. Wenn es auch für eine Légère von 1954 nur den "against all odds", den Pechvogelpreis, gab. Unter den widrigsten Verhältnissen doch noch ins Ziel zu kommen. Motorschaden, Bremsleitungsbruch, Defekt an der Elektrik, kein Strom mehr, Getriebeprobleme und zweimal Reifenschaden. Für sie freuten wir uns besonders, dass sie das Ziel erreicht hatten.

Nach diesem wirklich schönen Abend, an dem Adressen ausgetauscht wurden und wir für folgende Rallyes und von Oldtimerclubs aus verschiedenen Ländern Europas eingeladen wurden, fuhren wir am Samstagmorgen, natürlich über die Route Napoléon, heimwärts.

Mit unvergesslichen Erebnissen und Eindrücken, manchmal war es hart, kalt und an der Grenze des Möglichen, dann zur Belohnung warm, schön und spannend. Eigentlich unbeschreiblich.

Herzlichen Dank allen, die uns bei diesem Unternehmen halfen und uns unterstützten.

Niederurnen, den 23. Februar 1994

REGINE

# Neue Club-Kleber



## Neue Clubkleber!

- Transparent mit Druck weiss: Für dunkle Oberflächen.
- Transparent mit schwarzem Druck: Für helle Oberflächen.

Preis pro Stück: Fr. 1.-

Schicke ein frankiertes und an Dich adressiertes Couvert an das Postfach des CTAC, lege eine Notiz der Anzahl und der Art der Kleber bei, die Du gerne hättest und lege für jeden bestellten Kleber Briefmarken im Wert von Fr. 1.- bei. Du erhältst die Kleber dann innert weniger Tage.

# Austausch der Kupplung am Citroën 11BL

Am Ende der letztjährigen Saison war die Kupplung an meinem Etienne (so heisst mein Traction) mit keinem Millimeter Einstellung zu besserer Leistung zu bewegen.

Deshalb entschloss ich mich zu einem Austausch der Kupplung. Ich brauche dafür viel Vorbereitungszeit. Sei es um mich mental auf diese Aktion vorzubereiten oder um das theoretische Fachwissen anzulesen.

Ein erster Schritt wurde zu Weihnachten gemacht. Auf meiner Wunschliste stand zuoberst ein Exemplar des Werkstatthandbuches. Und dann ein Modell des Citroen-22CV 8-Zyl. Oder war`s umgekehrt?

Egal, ich bekam beides. Tolle Weihnachten. Selbstverständlich wurde das Kapitel "Kupplungswechsel" auch an unserem Regional-Höck diskutiert. Meine lieben Citroen-Freunde waren sich schnell einig, dass im Sommer eine "Zitron" weniger auf der Strasse wäre, nämlich meine. H.U. Oehrli meinte: Udo, die bekommst Du nie wieder zum laufen. Null Vertrauen hat der Mann zu mir.

Freitag, den 04. März 1994 7,15 Uhr stand ich mit Etienne bei meinem Renault-Händler H.U. Trachsel in Kehrsatz. Nachdem ich den mir zugewiesenen Platz bezogen hatte, ging`s los. Motorhaube, Kühlermaske, Kühler, Auspuffrohr, Kupplungsseil, Gasgestänge, Choke, Anlasserzug, alle elektrischen Anschlüsse. Alles fein säuberlich abhängen und demontieren. Ich habe mir für die Kleinteile und div. Schrauben drei Schachteln parat gemacht. 1. Karosserie-Teile, 2. Motor-Teile, 3. Getriebe-Teile. Nach drei Stunden lag der "Wecker" inkl. Getriebe neben Etienne. Erster Erfolg. Das Getriebe wurde vom Motor getrennt und die alte Kupplung ausgebaut. Man, sah die aus. Total verölt und blau verbrannt. Als Uebeltäter vermute ich die Oelzufuhr für das Ausrücklager, welche zu unkontrollierter Schmierung verleitet. Auch die Schaltwelle dürfte zuviel Fett abgekriegt haben. Nachdem Motor und Getriebe mit Spezialreiniger vom Fett, Oel und Dreck befreit waren, sah alles schon etwas besser aus. Der auf Pikett stehende Hansueli Oehrli wurde abtelefoniert Am Samstag ging`s weiter mit der Demontage. der Deckel der Stirnradsteuerkette wurde entfernt. Oh Schreck, die Steuerkette hatte Spiel und hing durch wie an einem 20-jährigen Militärvelo. Auch diese musste ersetzt werden. Hilfeschrei an Christian Heussi,



welcher mir wie gewohnt Spitzenservice bot. Alles vorhanden und schnelle Lieferung. Ein grosser Vorteil unserer Klubgaragisten.

Danach wurde der Motor (ohne Block) und das Getriebe mit der Bürste maschinell und in den Ecken und Kanten von Hand abgeschliffen. Bei dieser Arbeit half mir Citroen-Nachwuchs-Fan Daniel Aegerter. Merci auch Dir.

Weitere Arbeiten am Fahrzeug und Nebenaggregaten beschäftigten mich Montag und Dienstag. Am Mittwoch wurde die Steuerkette demontiert. Für einen Laien wie mich, galt es sich zu überwinden, denn gewissen Respekt hatte ich schon. Aber mit Tip`s vom Garagenchef und dem Werkstatthandbuch war es im Grund doch einfach. Ohne gewisses Profiwerkzeug wie, Luftschrauber, 36er und 40er Nuss wäre diese Arbeit doch eher ein Gemurkse geworden. Neue Dichtungen für Stirnraddeckel, Auspuff-kollektor usw. sind für mich selbstverständlich. Denn nie kommt man so einfach an alles dran, als wenn der "Wecker" draussen ist.

Nachdem die neue Kupplung (Automat, Scheibe und Ausrücklager) gewissenhaft und mit passendem Zentrierdorn montiert waren, wurden Motor und Getriebe provisorisch zusammengefügt. Es passte bestens.

Dann grundieren und spritzen der Einheit. Laut H.U. Oehrli mit RAL 6012 Original- Dunkelgrün. Obwohl ich kein Lackierfachmann bin. Na, vielleicht ist es deshalb auch nicht so perfekt geworden. Aber mir gefällt es. Dann hiess es Motor und Getriebe mit Etienne wieder vereinen. Uebrigens ein neues Kupplungsseil habe ich auch installiert. Meiner Meinung nach sollte bei solch einer Uebung nicht lange überlegen ob alt oder neu.

Ich habe auch Fehler gemacht. So habe ich den Silentblock vorher am Motor angeschraubt. Es fehlen dann beim Einbau ein paar Zentimeter Platz. Donnerstag am Abend waren Motor und Getriebe wieder am angestammten Platz, aber noch nicht befestigt und justiert. Da mein Garagist für den Freitag einen Autosalonbesuch in Genf geplant hatte, entschloss ich mich auch zu einem "Freitag". Denn ich merkte, dass auch ich eine Ruhepause nötig hatte. Die Bürofinger schmerzten doch sehr und der Körper hatte auch etwas Mühe. Nun weiss ich, dass Mechaniker körperlich fit sein sollten.

Am Samstag ging`s weiter, obwohl Genf seine Spuren hinterlassen hatte. Es gab noch mehr als nur schöne Auto`s zu geniessen. Nach nur vier Stunden Schhlf hiess es: ab in die Garage. Definitiver Zusammenbau. Den Motor auf die Federlager setzen, Antriebswellen festschrauben, Traverse (neu lackiert) montieren, Motor mit Silentblock fixieren. Alles anschliessen und überprüfen. Kühler montieren (mit neuen Gummilagern) welche ich von

Stossdämpferteilen genommen habe. Kühlermaske und Haube montieren und richten. Oel für Getriebe und Motor, Wasser für den Kühler auffüllen. Dann ein erster Versuch des Startens. Vergaser fluten, Zündung, Augen zu und Anlasser starten..... Etienne läuft wie neu. Sehr zaghafter Versuch zu kuppeln, erster Gang rein und langsam Kupplung kommen lassen. Man ist das Spitze, auch beim Rückwärtsfahren kein Schütteln und Rütteln mehr. Samstag den 12. März 17.00 Uhr. Garage aufgeräumt, Auto geputzt, Udo geschafft aber glücklich.

Somit kann auch ein Bürolist, wenn er nicht gerade über zwei linke Hände verfügt, gewisse Reparaturen ausführen. Aber ohne gute Freunde, Klubkollegen und meinem Garagisten, welchem ich sehr danke, wäre diese Reparatur nicht so einfach gelaufen.

Mir persönlich hat dieses Erlebnis gezeigt, dass mit etwas Geschick einiges machbar ist und das Verständnis für technische Belange am Citroen grösser wird..

Was folgt wohl als nächstes? Keine Angst, ich werde davon berichten.

Mit tractionistischen Grüssen

Udo Kenkel

# Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder **gratis**. Macht davon Gebrauch, wenn Ihr etwas im Zusammenhang mit Autos anzubieten habt. Vielleicht kann ein Anderer es gebrauchen.

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns, sowie private Inserate (nicht im Zusammenhang mit Autos) kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.--. Eine Seite Fr 80.--,  $\frac{1}{2}$  Seite Fr 40.--.

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 350.-- pro Seite. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion, Adresse siehe zweite Umschlagseite.

*Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:*

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr 1.-- plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Legespiele aus Holz
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

*Erhältlich bei:*

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)

**Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst**

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

3 Zylinderköpfe für Citroën 11CV  
neu  
DM 350.-- pro Stück

Georg Wachinger  
Am Wasen 2  
D-83026 Rosenheim  
Tel.: 0049/8031/62234 nach 18 Uhr

zu verkaufen:

1 Satz Bremstrommeln zu 11CV  
1 Anlasser 6V zu 11CV  
1 Satz Kotflügel zu 11CV  
1 Kühlergrill im BMW-Look, sowie 2 Légère-Grille  
2 Kofferraumdeckel vor 1952  
2 Houssen ohne Beulen

1 Motor 5HP zu Citroën Trèfle in gutem Zustand inkl.  
neuem Auspuffkollektor, Magnetzündungseinrichtung ohne Getriebe

Felix Blaser  
Rosengasse 25a  
3250 Lyss

zu kaufen gesucht:

Citroën 11er Motor revidiert oder in gutem Zustand  
oder ID oder DS Motorunterteil bis Jahrgang 1963

Werner Amport  
Metzgergasse 21  
3400 Bürgdorf  
Tel.: 034/22 49 59 ab 18.30

### ZU VERKAUFEN

### CITROËN 11 BL 1953

Farbe: Weiss

Zustand: 1A

Motor: Generalüberholt

Preis: VB DM 14'000.-

Ich möchte das Fahrzeug in gute  
Hände geben.

Norbert Eckl

Schulstr. 14

D-92552 Teunz (Deutschland)

Tel. 0041 9671 3412



# CITROËNISTES



**Mein Angebot: Interessiert?**

Chromteile

Gummitteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

**4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction**

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

elektronische Relais-/Sicherungskasten

für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang

(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

**neue Kupplungen für 4-Zylinder**

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

grosses Ersatzteillager

Christian Heussi

Badstrasse 57

8867 Niederurnen

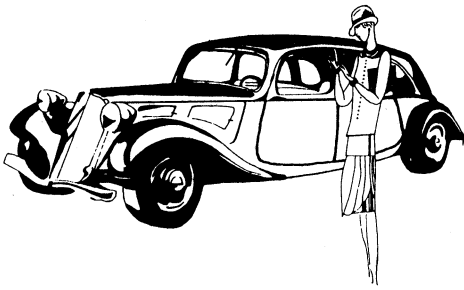
Restauration ganzer Traction



Tel. und Fax: 058/21 35 70

Natel: 077/93 20 16





FRICK TRACTION-AVANT AG  
BERGWERKSTR. 39  
8810 HORGEN  
T./F. 01-7259045

Reparaturen, revisionen, restaurationen, servicearbeiten, abgastest.  
Citroën Traction-Avant 1934-1957, DS/ID, HY, 2CV.

Revision von vorderachse, getriebe, kupplung, lenkung, motor, hinterachse, bremsanlage, elektrisch (neu verkabelungen), carrosserie. Gewichtsverteilung einstellen.

Revidierte wasserpumpen, neue wellen, dichtungen.

Kipphebelwellen neue, revidierte kipphelbel und stößelbüchsen.

Revidierte bleifrei zylinderköpfe.

Räder auswuchten Traction 1934-57, DS/ID 1955-75, HY usw.

Anfertigen von brems- u. hydraulikleitungen für Traction, 15/6H, DS/ID, 2CV, HY, CX.

Federkugeln prüfen und füllen, alle modelle.

Traction vorder-/hinterachs und lenkungsteile.

Silentblockrevision, légère, large, 15/6, vorder- u. hinterachse. Neue und revidierte querlenkerwellen.

Antriebswelle- und achsschenkelmanschetten.

Antriebswellen reparieren, revidiert im austausch, reparatur von beschädigtem konus. Homokinetische antriebswellen für légère, large und 15/6 auf bestellung.

Getriebeteile neu und occasion. Revidierte differentiale. Revidierte synchronkörper.

Radkappen und radkappenschrauben.

Kühler reinigen, prüfen. Revidierte kühler. Heizungen einbauen. Thermostaten.

Benzintank reinigen, reparieren, revidieren. Neue benzintanks am lager.

Benzinpumpen revisionssätz. Neue benzinpumpen. Hitzeschutzschilder für pumpe und vergaser.

Vergaser revidieren. Neue drosselklappenwellen.

Kupplungsdrucklager, kupplungen revidiert im austausch. Neue kupplungsscheiben.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus im austausch. Neue trommeln auf bestellung. Occasionstrommeln für alle modelle am lager.

Türklemmspiegel. Tachometerwellen. Innenrückspiegel. Front- und heckscheiben.

Abziehbilder für bremsflüssigkeitsbehälter und luftfilter.

Sämtliche gummitteile, fensterführungsprofile, türfensterschacht abdichtungen.

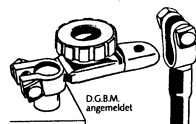
Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze. Kondenser. Zündverteiler. Zündspulen. Unterdruckdosen. Revision von nicht mehr lieferbaren unterdruckdosen.

Anlasser- und dynamoteile. Revision von anlasser und dynamo. Ankerwicklungen prüfen. Neu gewickelte anker am lager. Feldwicklungen neu isolieren.

Batteriehaupschalter, verhindert entladung der batterie.

Unterbrechung mit einer halben umdrehung.



24.50

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

Lieber Tractionbesitzer

Lege diese Seite offen auf das Nachttischli Deiner Liebsten.  
Wer weiss, vielleicht schenkt sie Dir diesen wunderschönen

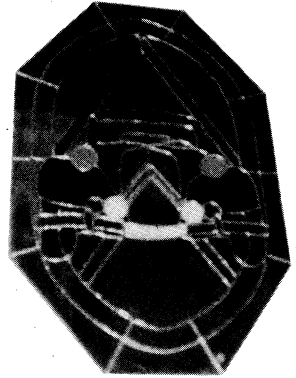
### Tiffany - Traktionspiegel

bei nächster Gelegenheit. (Fr. 980.-)

Persönliche Ausführung nach Wunsch.  
Liefertermin nach Absprache.

Hoffentlich klappts!

Christine Geiser - Zollinger  
Claridenstr. 13  
8630 Rüti  
055 31 28 94



Rarität für Sammler!

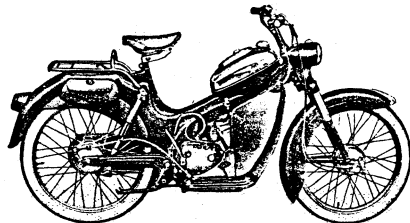
CONDOR-PUCH 3C 50 K  
Kleinmotorrad, Jahrg. 1964

sehr guter Originalzustand,  
nur ca. 7'200 km, mit Fuss-  
schaltung, Kickstarter, Trittbrett  
und Knieverschalung

Farbe: grau/anthrazit, Tank: Chrom/rot  
Letzte MFK-Prüfung Nov. 87, seither  
nicht mehr gefahren

Preis nach Absprache

Abbildung anfordern:  
M. Lehmann, Känerkinden  
Tel. 062/69'26'05 abends oder  
Wochenende



# Eine berühmte Marke feiert Geburtstag

## 75 Jahre Citroën Motorfahrzeuge, 60 Jahre Citroën Traction Avant

**Vor 75 Jahren begann die interessante, wechselhafte Geschichte der Citroën Autos. 1934 brachte Citroën die ersten Frontantriebswagen auf den Markt und revolutionierte damit den Fahrzeugbau.**

André Citroën wurde im Jahre 1878 geboren. Er absolviert mit Erfolg das Polytechnikum und arbeitet einige Zeit in der Automobilfabrik "Mors". Bereits 1905, im Alter von 27 Jahren, gründet Citroën eine erste Firma unter dem



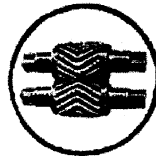
■ VON DANIEL EBERLI

Namen "André Citroën & Cie", die 1913 in die "Socité des Engrenages Citroën" (Getriebefabrik Citroën) umgewandelt wird. Ebenfalls 1913 gründet Citroën eine andere Gesellschaft, die sich um die Nutzung eines Patentes für Vergaser bemüht, und die am Quai de Javel Sitz hat. Schon früh ist André Citroën beeindruckt von den Produktionsmethoden von Henri Ford, der bereits 1908 das Modell T am Fließband produziert. Er begreift, dass man Produktionsabläufe sorgfältig untersuchen und in einzelne Abschnitte einteilen muss, dass sich somit die industrielle Fertigung eines Produk-

tes auf mathematische Art und Weise berechnen lässt.

Mit Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 bekommt Citroën Anfang 1915 den Auftrag, 7500 75mm-Granaten herzustellen: Ein anständiger Auftrag für ein kleines Unternehmen. Citroën kann dem Kriegsministerium klarmachen, dass er mit industrieller Fabrikation eine viel grössere Anzahl liefern kann. Das Unternehmen wächst rapide, und 1918 erstreckt es sich am Quai de Javel in Paris über 8 Hektaren, auf denen 1914 noch Schrebergärten waren. 12'000 Personen sind mit der Herstellung von Granaten beschäftigt - in Spitzenzeiten bis zu 20'000 Stück pro Tag! Das Unternehmen ist äusserst fortschrittlich im sozialen Bereich: Eine Kantine und ein Kindergarten sind ebenso selbstverständlich, wie eine betriebseigene Zahnklinik.

Noch während des Krieges macht sich André Citroën Gedanken über "die Zeit danach". Er spricht davon, 1000 Autos pro Tag zu fabrizieren, und dies zu einem Preis, der es jedermann ermöglichen sollte, einen Wagen zu besitzen.

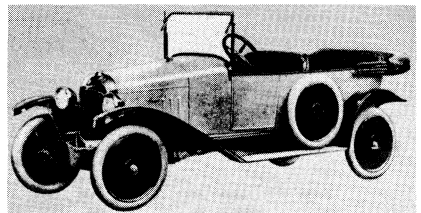


Zahnräder  
als  
Grundlage  
für das  
Marken-  
zeichen

### 1919: Der erste "Citroën"

1919 wird der erste Citroën-Wagen produziert, der Typ A. Ausgestattet mit einem einem 4-Zylinder-Motor von 1326 cm<sup>3</sup> (10-Steuer-PS), der für eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 65 km/h gut ist, sind bereits ab Werk 6 verschiedene Karosserien erhältlich; und dies in einer Zeit, als Wagen von anderen Herstellern jeweils nur als Motor-Chassis-Gefährt geliefert und bei einem Karrossier nach Wahl komplettiert werden müssen! Sogar das Reserverad und die Beleuchtung ist im Preis von 7205.- F.

Citroën Typ A 1919





die Beleuchtung ist im Preis von 7205.- F. inbegriffen! Von Juni bis Dezember 1919 produziert Citroën 2500 Fahrzeuge. 1920 sind es bereits 20200!

Ebenfalls 1920 macht Citroën erste Versuche mit Halbkettenfahrzeugen, sogenannten "Autochenilles" nach dem Patent von Adolphe Kégresse. In unwegsamem Gebieten bewähren sich später diese Fahrzeuge sehr, und ihre Zuverlässigkeit festigen den guten Ruf von Citroën. Sie werden nicht nur vom Militär, im Strassenbau und in der Landwirtschaft verwendet, auch verschiedene Postbetriebe bedienen sich ihrer, so auch die schweizerische PTT, welche die "Autochenilles" im Winter an den Vorderrädern mit Skis ausstattet.

1921 erscheinen die ersten Citroën Taxis auf den Strassen von Paris. Als grosse Neuheit am Pariser Autosalon wird der 5 PS Typ C vorgestellt, ein richtiges Volksautomobil mit

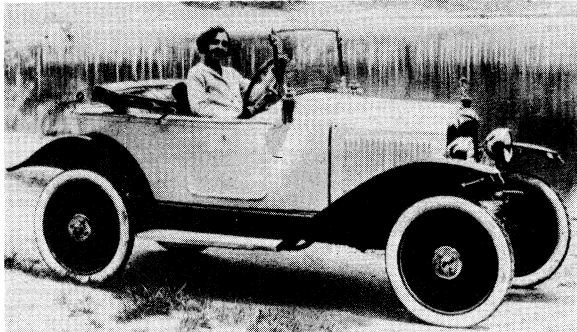
856 cm<sup>3</sup> - Motor, 60 km/h schnell und nur als 2-plätziges Torpedo erhältlich. Erst im Sommer 1922 geht er in Produktion und wird nur in gelber Farbe verkauft, die man "Citronengelb" nennt,

Das kleine Wägelchen macht eine beispielhafte Karriere. 1924 wird es als Drei-

plätzer vorgestellt, wobei der dritte Platz hinten in der Mitte eingerichtet ist, und der Passagier seine Füsse zwischen die Vordersitze streckt. Durch diese Anordnung wird es unter dem Namen "Trèfle" (Kleeblatt) berühmt. Bis im März 1926 bleibt es mit kleinen Änderungen in Produktion, gegen 90'000 Exemplare dürften gebaut worden sein, wovon eine bemerkenswerte Anzahl bis heute überlebt hat.

Nach dem B12 von 1925 erscheint 1927 der B14, angetrieben von einem 1538 cm<sup>3</sup> - Motor mit 22 echten PS, welcher 1929 vom C4 abgelöst wird. Ebenfalls 1929 wird der C6 vorgestellt (6 Zylinder, 2442 cm<sup>3</sup>), womit erstmals ein Citroën die 100 km/h-Grenze durchbricht.

André Citroën versucht erfolgreich, mit Werbeaktionen auf seine Produkte aufmerksam zu machen. Schon 1922 schreiben Flugzeuge den Namen "Citroën" in den Himmel. 1925 erscheint er zum ersten Mal am Eiffelturm: 200'000 Glühlampen sind dafür und für Verzierungen notwendig, dazu eine komplizierte Steuerung und mehrere hundert Kilometer Kabel...

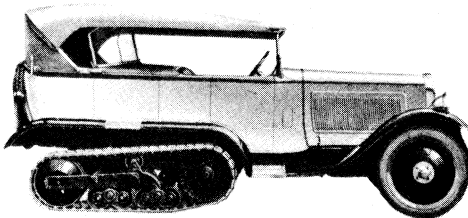


Der 5 HP:  
Ein kleiner, erfolgreicher Wagen nicht nur für die Dame...

## Expeditionen...

Halbkettenfahrzeug C4 1931

Citroën-Fahrzeuge dieser Konstruktion waren in vielen Bereichen erfolgreich.



17. Dezember 1922 bis 7. Januar 1923 durchquert eine erste Citroën Expedition erstmals mit Autos die Sahara, von Algier bis Timbuktu; eine Distanz von 3200 Kilometern bei einem Mittel von 150 Kilometern pro Tag, und das mit 10-PS-Fahrzeugen des Typs B2! Eine gewaltige Leistung in der damaligen Zeit!

28. Oktober 1924 bis 26.

Juni 1925 wird eine weitere Expedition durchgeführt, die "Croisière Noire", bei der ganz Afrika von Algerien über Kenia bis zum Kap mit "Autochenilles" durchquert wird, und die auf grosse Anerkennung stösst. Enorme Strapazen werden bewältigt.

Am 4. April 1931 startet die "Croisière Jaune" in Beirut. Ziel ist das ferne Peking. Dazwischen liegen unwirtliche Gebiete wie Wüsten, Gletscher, höchste Gebirge und Kriegszonen. Ein C4F erreicht 4208m ü/M und stellt damit einen Weltrekord auf. Streckenweise sind die Wege unbefahrbar, die Autos werden zerlegt und getragen. Am 12. Februar 1932 erreichen die Fahrzeuge triumphierend Peking.

### Rekordfahrten

Ab Anfang 1932 werden die C4 und C6 erstmals mit dem "Moteur flottant" ausgestattet: Der Motor wird nach einem Patent von Chrysler weich gefedert auf dem Chassis befestigt, wodurch ein grosser Teil der Vibrationen eliminiert werden können. Die ersten Fahrzeuge dieser Art sind gekennzeichnet durch einen stilisierten Schwan vor den Citroën-Winkeln.

als 93 km/h gefahren und 106 Weltrekorde gebrochen hat. Weitere Fahrten dieser Art folgen und beweisen die Zuverlässigkeit der kleinen Wagen.

André Citroën wirbt nicht nur bei den Erwachsenen für seine Produkte, Schon bald stellt er auch Spielzeugautos her, um bereits früh seine zukünftige Kundschaft zu gewinnen. "Mamma, Papa, Citroën" sollen sie als erste Worte sprechen lernen...



### Finanzielle Probleme

Erste Wolken am Citroën Himmel zeigen sich nach dem Wall - Street - Crash vom Oktober 1929 und der darauf folgenden Weltwirtschaftskrise. Auf dem Höhepunkt der Krise, 1933 lässt Citroën seine Fabrik am Quai de Javel in kürzester Zeit komplett neu bauen, um für sein neues

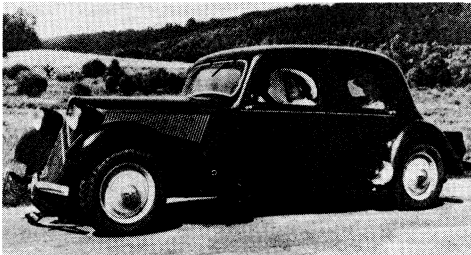
Modell Kapazitäten zu schaffen. Riesige Werkhallen entstehen. Zur Einweihung sind 6000 Gäste geladen.

Der Neubau belastet die Marke Citroën sehr. Im April 1933 kommt es zu einem Streik, der die Schwierigkeiten verstärkt. Im Ausland verkaufen sich die Autos schlecht, wegen ungünstiger Wechselkurse und protektionistischen Massnahmen verschiedener Länder. Ende 1933 ist Citroën so stark verschuldet, dass die Firma Michelin zu Hilfe gerufen werden muss.

### Mit Frontantrieb in die Zukunft

In kürzester Zeit wird der Traction Avant Typ "7" entwickelt. Ein Fahrzeug, das sich komplett von den Autos der damaligen Zeit unterscheidet: Selbsttragende Karosserie, Frontantrieb,

Torsionsstab-Federung, um nur die wichtigsten Unterschiede zu erwähnen. Ursprünglich soll sogar ein automatisches Getriebe eingebaut werden, doch muss dieser Plan fallengelassen werden. Augenfälliges Merkmal des neuen Wagens ist, dass er rund 20 cm niedriger ist, als die Vorgänger und die Konkurrenten, und dies bei gleichem oder besserem



Rechts einer der berühmten "Traction Avant", ein "Légère" von 1948

Raumangebot. Dank dem tiefen Schwerpunkt und dem Frontantrieb zeichnet sich der Traction Avant durch eine beispiellose Bodenhaltung aus. Im April 1934 beginnt die Produktion.- Anfänglich mit 1303 cm<sup>3</sup> und 32 PS (gut für 95 km/h) und mit zahlreichen Kinderkrankheiten be-

haftet, folgen im gleichen Jahr verbesserte Modelle mit 1529 cm<sup>3</sup> und 1911 cm<sup>3</sup> (7 Sport, Spitze 110 km/h). In den folgenden Jahren hält sich der Motor von 1911 cm<sup>3</sup>. Der Wagen wird "11CV" genannt und als Traction Avant weltberühmt und bleibt mit nur kleineren Änderungen bis 1957 in Produktion. Die folgenden Karosserien werden ab Werk angeboten:

Mit schmalere Spur und kürzerem Radstand, genannt "Légère": Berline, Cabriolet und Faux-Cabriolet (Coupé), mit breiter Spur und mittlerem Radstand, genannt "Large": Berline, Cabriolet und Faux-Cabriolet, und mit gleicher Spur aber langem Radstand: Familiale und Commerciale.

Crash-test 1934 mit einem "Traction Avant"



1934 werden ca. zwölf sagenumwobene Prototypen eines Acht-Zylinder-Modells mit Frontantrieb gebaut, genannt "22", wovon drei am Pariser Salon der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Sie gehen nie in Serie und sind heute alle verschollen.

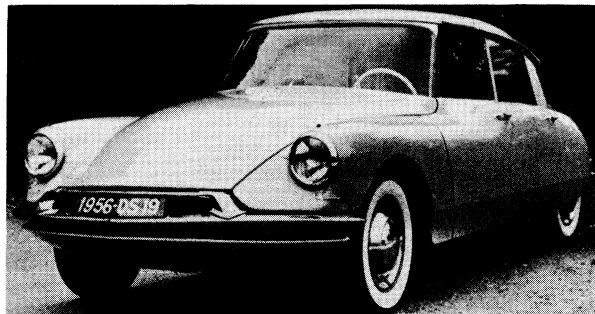
Ebenfalls am gleichen Salon zeigt Citroën einen Werbefilm, bei dem ein neuer Traction Avant von einer 8 Meter hohen Felswand gestürzt wird, mit der Front aufschlägt, zurück geworfen wird, wieder mit der Front aufschlägt, und nach einer Drehung um die eigene Achse auf den Rädern zu stehen kommt. Lediglich eine Scheibe ist zerbrochen, alle Türen lassen sich öffnen, und der Wagen fährt mit eigener Kraft davon.

Nach und nach hat man die Kinderkrankheiten 4-Zylinder-Modelle ausmerzen können, doch für André Citroën kommt dies zu spät. Am 21. Dezember 1934 wird die Liquidation des Unternehmens Citroën beschlossen, André Citroën stirbt am 3. Juli 1935 als armer, gebrochener Mann.

Unter der Führung von Michelin entwickelt sich das Unternehmen weiter. Anfang 1939 kommt der Traction Avant 15/six heraus, dessen Spitzengeschwindigkeit über 130 km liegt, und dessen Fahreigenschaften legendär werden. "Reine de la Route", "Königin der Landstrasse" wird der Wagen genannt. Seine 2867 cm<sup>3</sup> aus sechs Zylindern verhelfen ihm zu Fahrleistungen, die sich heute noch sehen lassen dürfen. Da auch die Unterwelt Gefallen an diesem besonderen und schnellen Wagen findet, wird er bald einmal "Gangsterwagen" genannt, derweil die Polizei mit den 4-Zylinder-Modellen hinterherfahren muss...

Im zweiten Weltkrieg wird die Produktion praktisch eingestellt. Die vorhandenen Fahrzeuge dienen sowohl den deutschen Besetzern, als auch den Flüchtlingen und der Résistance. Nach dem Krieg wird die Produktion wieder aufgenommen, und die Wagen sind weiterhin sehr beliebt.

Geschäftsleute, Ärzte, aber auch wohlhabende Bauern bedienen sich ihrer. In den Jahren nach dem Krieg werden die meisten Traction Avant in schwarzer Farbe ausgeliefert, und so sind sie auch den meisten Leuten in Erinnerung geblieben. Leider wird die



Mit der "Déesse", der "Göttin" wurde 1955 ein neues Kapitel im Automobilbau eingeleitet

Fabrikation der Cabriolets und Coupés nach dem Krieg nicht mehr aufgenommen. Lediglich einige Karosseriers produzieren kleine Serien von offenen Autos. In der Schweiz sind dies berühmte Firmen wie "Langenthal", "Worblaufen" und "Beutler".

Am Pariser Salon von 1948 wird der 2CV vorgestellt. Obwohl von allen belächelt, startet dieser komfortable Kleinwagen mit anfänglich 375 cm<sup>3</sup> zu seinem Siegeszug um die ganze Welt.

1955 beginnt sich das Ende der Traction Avant abzuzeichnen: "La Déesse", "Die Göttin" wird vor- und die automobiler Fachwelt auf den Kopf gestellt. "Dies ist nicht das Auto von morgen, es ist das Auto von heute. Aber alle anderen sind daneben von gestern..." lautet ein Werbespruch. In der Tat: Ein aussergewöhnlicher, stromlinienförmiger Wagen: Natürlich mit Frontantrieb, höhenregulierbarer hydraulischer Federung, Servolenkung, halbautomatischer Schaltung, Einspeichen-Sicherheitslenkrad und vielem mehr.

Trotzdem dauert es bis zum 25. Juli 1957, bis die letzte der legendären Tractions, ein 11 Familiäres, vom Band rollt. Die Legende aber lebt weiter. Heute sind weltweit die Besitzer von Citroën-Veteranen in Clubs zusammengeschlossen. Ersatzteile werden nachgefertigt, Treffen und Ausflüge abgehalten. In der Schweiz dürfte es noch gegen 1000 Wagen der verschiedenen Traction Avant-Typen geben. 1994, zum 75. Jubiläum der Citroën Automobile und zum 60. Geburtstag der Traction dürfte eine stattliche Anzahl davon auf den Strassen anzutreffen sein.

## Schmunzlecke eingesandt von Otti Schaufelberger



*o.s.*

# Dampf - Traction eingesandt von Guido Soland

---

## La Traction SA

---

### Strecken

Meterspurnetz der Jurabahnen (CJ)  
Glovelier-Saignelégier-La Chaux-de-Fonds,  
Tavannes-Le Noirmont, 75 km, Maximalstei-  
gung 50 ‰ (Tramelan)

### Fahrzeuge

1 Lokomotive Mallet 2/3 + 3/3 E206  
von Henschel & Sohn, Baujahr 1913, Dienstge-  
wicht 60 t, zurzeit in Revision in den DR-Repa-  
raturwerkstätten in Meiningen (ex-DDR).  
Inbetriebsetzung: Frühjahr 1993.

1 Lokomotive Mallet 2/2 + 2/2 E164  
von Henschel & Sohn, Baujahr 1905, Dienstge-  
wicht 50 t. Revision vorgesehen.

1 Wagen ex-SZB mit 60 Plätzen, der in Salon/  
Restaurant-Wagen umgebaut und zusammen  
mit den «Brünig»-Wagen der CJ verkehren  
wird.

### Betriebsaufnahme

Im Frühjahr 1993 mit Versuchsfahrten. Einwei-  
hung der Lokomotive E206 am 18. und 19. Sep-  
tember 1993.

### Programm

Die Daten der Publikumsfahrten werden durch  
die Jurabahnen (CJ) rechtzeitig bekanntgege-  
ben und entsprechende Prospekte in den Sta-  
tionen aufgelegt. Extrafahrten für Hochzeiten,  
Vereins- und Firmenausflüge, Betriebssemina-  
rien etc. sind auf diesem phantastischen  
Netz in einer herrlichen Gegend zu jeder Jah-  
reszeit möglich.

### Auskünfte

LA Traction SA  
24, avenue de la Gare  
CH-2800 Delémont  
Tel. (066) 22 15 45, Fax (066) 22 93 45

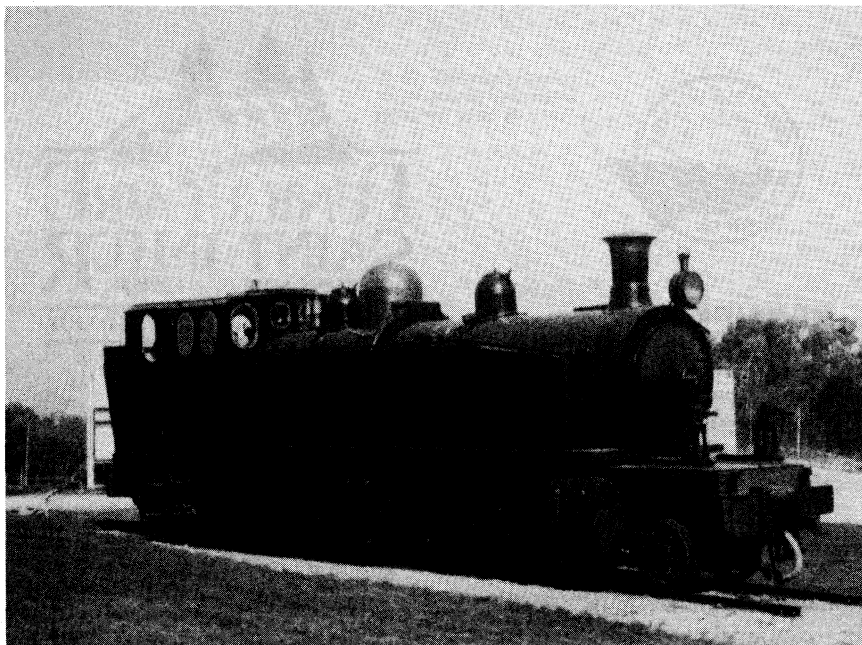
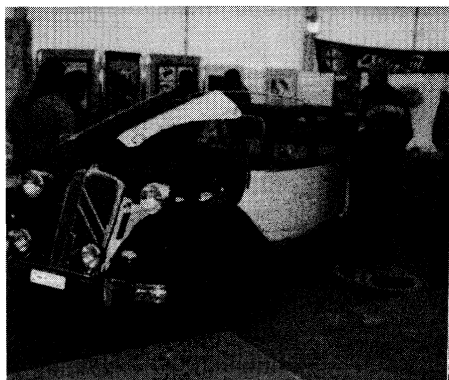
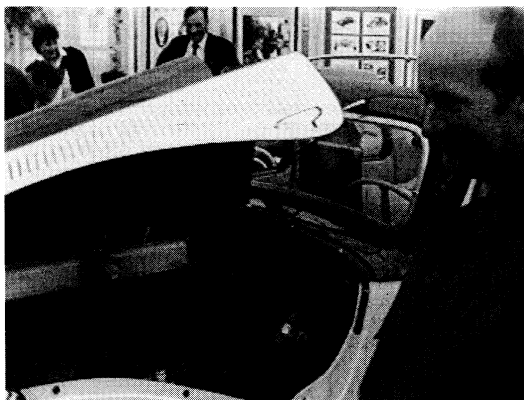
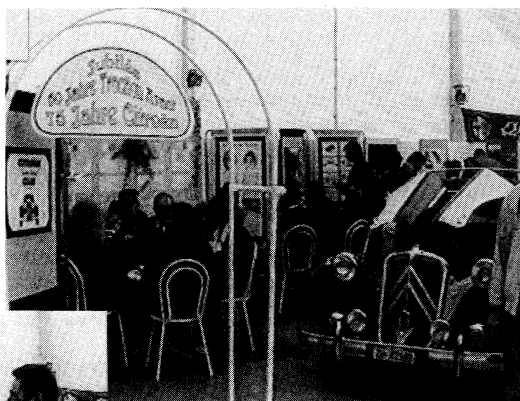
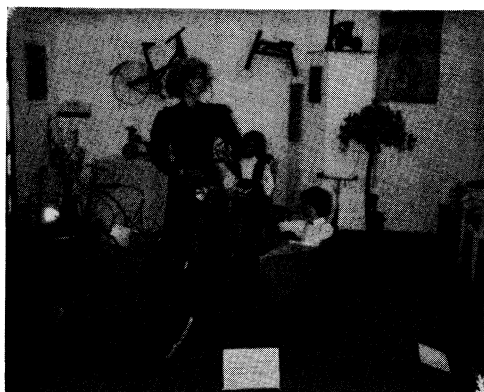


Foto zVg

# Impressionen vom gemeinsamen Stand des CCS 34-57 und des CTAC am OTM Bern 26./27.3. 1994





# **GV vom 30. Januar 1994 in Nottwil aus Sicht von Hans Georg Koch und Jörg Henauer**

Erneut hatte das SPZ Nottwil am 30.1. die Ehre, unsere Generalversammlung an einem zentralen Ort mit bewährter Infrastruktur zu beherbergen.

Bereits eine Woche im voraus wurden von Guido Soland und Hans-Georg Koch in der Eingangshalle des Zentrums eine Cabriolet-Auswahl ausgestellt, wobei die 4 Tractions und das Trèflemodell eine alternative Atmosphäre in die Spitalumgebung brachten. Die auf die Modelle abgestimmte Dokumentation auf mehreren Postern wurde von unzähligen Besuchern und Traktionisten als sehr informativ gewertet. Entsprechende Rückfragen zeugten vom regen Interesse am unschätzbaren Wert unserer automobilen Vergangenheit. Vor allem zog auch das rennmässig getrimmte Cabriolet von Christian Heussi, dem späteren Kategoriesieger der 5. Monte Carlo Challenge, die Blicke auf sich.

Traditionsgemäss trafen sich die aktiven Clubfans am Sonntagmorgen bei Kaffee und Gipfeli (auf Kosten von Jörg Henauer) in der Halle und nach der herzlichen Begrüssung wurde zur Tagespflicht, der Generalversammlung, übergegangen (siehe Protokoll). Das Rahmenprogramm für Begleitung/Kinder im geheizten Hallenbad war angeblich erneut ein Genuss.

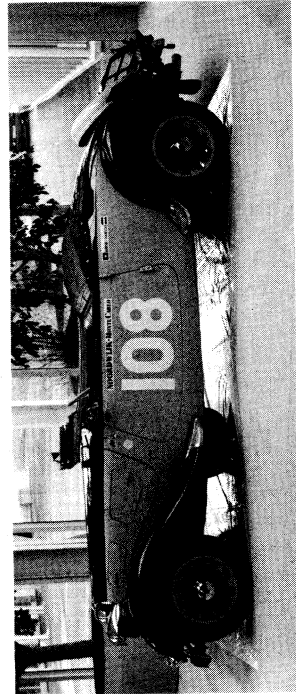
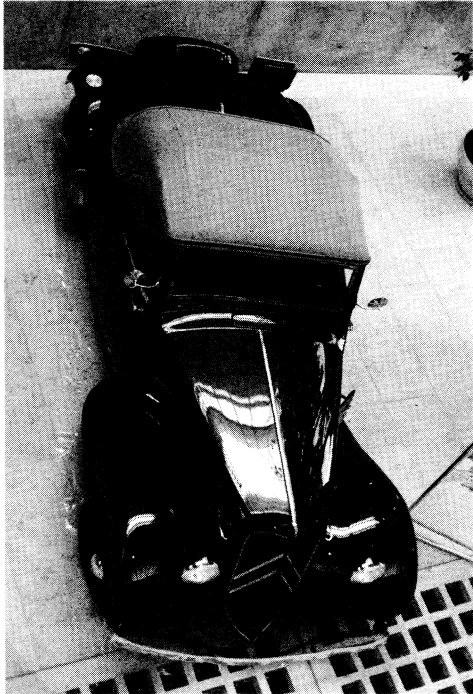
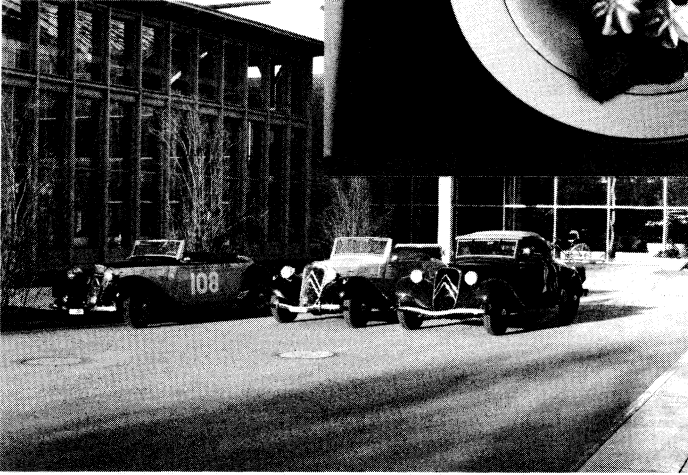
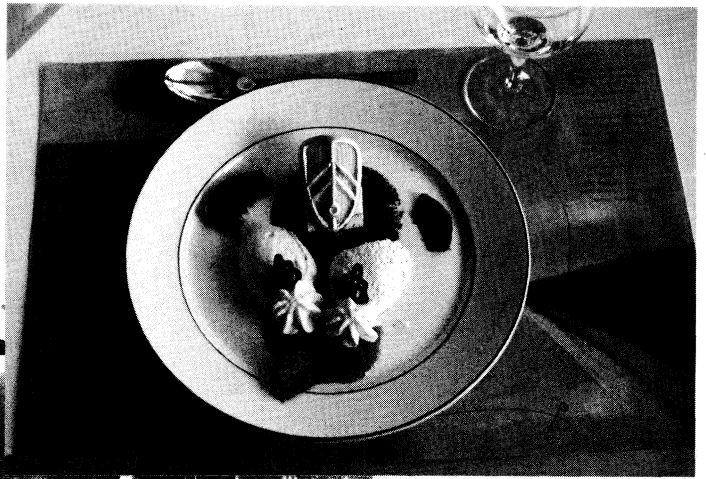
Nach Abschluss der Sitzung trafen sich Citröen-Politiker und Schwimmsportler zu einem gepflegten Mittagessen, welches in einem "Citröen-Spezial-Dessert" als Höhepunkt gipfelte.

Der Ausklang dieser winterlichen Veranstaltung war zugleich der Startschuss für eine neue, ereignisreiche Saison im Zeichen des Doppelwinkels: Nach dem Aufräumen der Ausstellung konnten nämlich 3 Cabrios beobachtet werden, die in der eisigen Vorfrühlingsluft mit gefaltetem Verdeck den Sempachersee umrundeten. Wer bis dahin noch nicht vom 11 CV-Virus befallen war, hatte jetzt wenigstens eine fliessende Nase oder eiskalte Füsse.

Ganz besonders freute uns natürlich der Versammlungsbeschluss, den Anlass im nächsten Jahr wiederum am gleichen Ort durchzuführen; wir sind gerne bereit, erneut Eure Gastgeber zu sein.

Hans Georg Koch  
Jörg Henauer





# Traction im Fernen Osten eingesandt von Ch. Tinner

MARCH 31, 19

FarEaster

REV

THE NATION | Saturday January 22, 1994

A scene from last year's concours organized by Lufthansa-Castrol Vintage Car Club

Castrol organizes 19th vintage concours



Nguyen Trung Truc  
Peregrine Capital  
Ho Chi Minh City

60H-10-18

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburtstag ..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

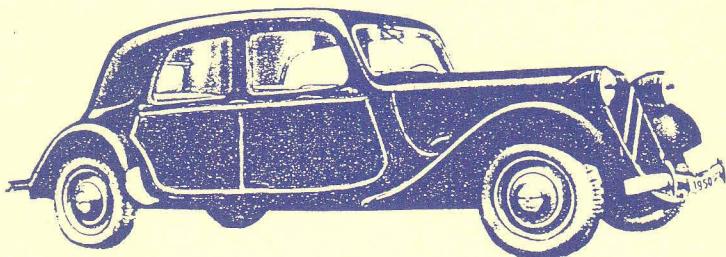
Vorname Partner .....

Adresse .....

Tel (P): ..... / .....

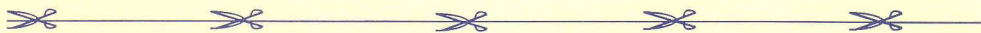
Tel (G): ..... / .....

Senden an: Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen



## Mitglieder-Werbung

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



## CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/43 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.  
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name .....

Vorname Partner .....

Adresse .....

Tel (P): ..... / .....

Vorname .....

Geburtstag ..... / ..... / .....

PLZ/Ort .....

Tel (G): ..... / .....

**AZB**  
8058 Zürich

**PP/Journal**  
CH-8058 Zürich

**Adressänderung** melden an:  
CTAC, Postfach 1066  
CH-8058 Zürich-Flughafen

