

# 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 420  
Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen  
©, Nachdruck mit Quellenangabe

---

## Organisationsplan 1997

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassierer</b>	<b>Aktuar</b>
<b>Daniel Eberli</b> Im Chellhof 8463 Benken P. + Fax: 052/319 25 17 G.: 01/816 39 60	<b>Hans-Georg Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P.: 041/980 37 80	<b>Udo Kenkel</b> Gerbeweg 12 3123 Belp P.: 031/819 54 61	<b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29

---

## Organisationsgruppen

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
<b>James Liebmann</b> Unterschlatt 8418 Schlatt (ZH) G.: 052/363 11 46 P.: 052/363 30 10 Fax: 052/363 30 11	<b>Walter Rey</b> Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 052/681 41 34	<b>Daniel Löhner</b> Klusstrasse 16 4900 Langenthal P.: 062/922 72 29 G.: 031/324 51 46	<b>Christian Bolliger</b> Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
	<b>Hans-P. Rubitschon</b> Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/364 21 62 Fax: 052/364 21 30	<b>Christoph Platzer</b> Sperrstrasse 82 4057 Basel P.: 061/692 38 09	<b>Koni Fisch</b> Singisenstrasse 42 5630 Muri P.: 056/664 44 20
	<b>Peter Weber</b> Neunformerstr. 6 8475 Ossingen P: 052/317 14 68 G: 052/269 13 13	<b>Beat Scheidegger</b> Haldenstrasse 127 3014 Bern P: 031/331 52 85 G: 031/332 51 71	<b>Kurt Sutter</b> Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/282 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion</b> <b>Archiv, Modelle</b> <b>Bibliothek</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder-</b> <b>verwaltung</b>	<b>Druck und</b> <b>Versand der</b> <b>Clubhefte</b>
<b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29	<b>Patty Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P: 041/980 37 80	<b>Röbi Isler</b> Wolfzangenstrasse 48 8413 Neftenbach P: 052/315 52 35	<b>Albert Schorta</b> Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 032/682 32 83

---

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

---

Redaktionsschluss Heft 3/Juli 1997: 15. Juni 1997

# INHALT

Das Wort des Präsidenten .....	38
Treffen und Termine.....	39
Monte Carlo '97, von Regine Hansche .....	40
CTAC-Treffen vom 27. April 1997, von Ruedi Bräuer.....	49
Schlosserlebnis, von Remo Spaini.....	50
<i>Einladung zum CTAC-Treffen vom 22. Juni 1997.....</i>	<i>51</i>
<i>Anmeldung zum CTAC-Treffen vom 22. Juni 1997 .....</i>	<i>53</i>
<i>Anmeldung zum CTAC-Treffen vom 30./31. August 1997.....</i>	<i>56</i>
<i>Einladung zum CTAC-Treffen vom 30./31. August 1997.....</i>	<i>57</i>
Programm zum CTAC-Treffen vom 31./31. August 1997 .....	58
“Sacré chien!” von Daniel Eberli.....	60
Inserate und Kleinanzeigen.....	63
Kleider aus den Jahren 1932 bis 1952, Teil 3, von Christian Bolliger.....	66
La Traction en BD (Fortsetzung aus Heft 6/96) .....	69

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile  
Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstr. 39  
8810 Horgen  
Tel. + Fax: 01/725 90 45

Garage und Teile  
Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel. + Fax: 055/610 35 70  
Natel: 077/93 20 16

Garage und Teile  
Christian und Vilma Schelbli  
Wagerswil  
8557 Lipperswil  
Tel.: 071/657 24 33  
Fax: 071/657 24 62  
Natel: 079/600 56 80

Reparaturen und Garage  
Rolf Ochsner  
Hauptstr. 82  
8357 Guntershausen  
Tel.: 052/365 22 00

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

## **Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,**

Es ist schon interessant: Kaum dass die ersten wärmenden Sonnenstrahlen des Frühlings auf unsere Garagentore fallen, geht in uns Tractionbesitzer eine eigentliche Metamorphose vor sich: Unsere alten Autos müssen raus, an die Sonne, auf die Strasse. Wer keinen Veteranen besitzt, beginnt intensiver, die Zeitungsinserate durchzusehen in der Hoffnung, endlich **das** Auto zu finden; natürlich soll es in einem möglichst guten Zustand sein und nichts kosten...

In dieser Jahreszeit häufen sich auch bei mir die Telefonanrufe von Leuten, die ein Auto kaufen möchten oder dies bereits getan haben und bei uns Mitglied werden möchten. Selbstverständlich unterstütze ich dies nach Kräften. In diesem Jahr, so scheint mir, haben mehrere Neumitglieder zu unserem Club gefunden, die an einem echten, freundschaftlichen Kontakt interessiert sind, und ich bin sicher, dass sie diesen an unseren Anlässen auch finden werden.

Bis zum Erscheinen dieser Nummer, welche gemeinsam von Andreas Rutishauser und James Liebmann zusammengestellt wurde, dürfte das Frühlingstreffen bereits der Vergangenheit angehören. Leider hat sich die Herausgabe der letzten Nummer verzögert, so dass die Einladungen für die Fahrt in die Champagne und für die Reparaturkurse erst im letzten Augenblick - per A-Post - bei den Mitgliedern eintrafen. Wie gross das Interesse an diesen Anlässen ist, zeigen die hohen Teilnehmerzahlen. Sicher werden wir wieder einmal eine Reise nach Frankreich organisieren, und auch Reparaturkurse werden wieder einmal durchgeführt werden. Etwas problematisch ist es jeweils nur, ein für möglichst viele passendes Datum zu finden.

Schon bald stehen die Sommerferien vor der Tür. Warum diese nicht gemeinsam mit Freunden mit unseren alten Autos verbringen? Aus Erfahrung weiss ich zu berichten, dass dies immer sehr viel Spass macht und - besonders in Frankreich - den Kontakt mit der Bevölkerung fördert. In unserem Club-Postfach landen häufig Einladungen zu Anlässen im Ausland - von Citroën-Clubs, oder auch von allgemeinen Veteranenclubs - die zu knapp eintreffen, um sie im Terminkalender zu veröffentlichen. Auf Anfrage würde ich diese Termine gerne weitergeben.

Dank unserer Zugehörigkeit zur Fédération Suisse des Véhicules Anciens (FSVA) ist es heute leichter geworden, für seinen Veteranenfahrzeug einen FIVA-Fahrzeugpass zu bekommen. Will man mit seinem Fahrzeug an motorsportlichen Veranstaltungen mitmachen, ist dieser Fahrzeugpass meistens vorgeschrieben. Dank einem neuen Ausweis kann es aber auch für "gewöhnliche" Veteranenbesitzer sinnvoll sein, eine solche fälschungssichere Identitätskarte für das Fahrzeug (Kosten: Fr. 250.-) zu beschaffen. Für weitere Auskünfte wende man sich an unseren Vizepräsidenten Hans-Georg Koch oder an mich.

Nun wünsche ich allen einen schönen "Oldie"-Sommer und vergnügliche, pannenfreie Fahrten.



Daniel Eberli

# Treffen und Termine

## **CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen**

22. Juni 1997                      *Treffen der Region Nord, Anmeldung in diesem Heft*
- 30./31. August 1997              *Treffen der Region West, Anmeldung in diesem Heft*
5. Oktober 1997                      Treffen der Region Süd
28. Januar 1998                      Generalversammlung in Nottwil

### **Regionalhöcks:**

*Region West:*                      Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031/859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00

*Region Nord:*                      Autobahnraststätte Kempthal, Chauffeurenbeiz  
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00

### **andere Treffen und Daten**

- 8.-11. Mai 1997                      Internationales Treffen des CVC
- 10.-11. Mai 1997                      Oldierama, D-Lörrach
29. Mai - 1. Juni 1997              Reise in die Champagne, organisiert von Koni Fisch
- 7.-8. Juni 1997                      7. Oldtimer- und Teilemarkt Friedrichshafen (D)
28. Juni 1997                      Oldtimer- und Teilemarkt Hinwil
28. Juni - 27. Juli 1997              Raid Island, organisiert vom Citroën Club Dänemark
27. Juli - 2. August 1997              Randonnée Alpine, organisiert vom CCS 34-57
30. Juli -3. August 1997              12. 2CV Welttreffen in Holland
- 21.-23. August 1998                11. ICCCR in Chevetogne, Belgien
- 13.-15. Oktober 1998                DS on the Route 66, USA

# Monte Carlo '97

von Regine Hansche

9. bis 14. Februar

Die Monte Carlo Challenge, die 8. in Folge, ist eine sehr spezielle Winterrallye für historisches Rallyefahren, die einen sehr besonderen Platz auf dem Kalender des Motorsports einnimmt. Es gibt nichts Vergleichbares, das ähnlich authentisch, mit einer solchen einzigartigen und spezieller Atmosphäre, angeboten wird.

Das Aussehen und die Vielfältigkeit der Oldtimermarken, die Lage der Kontrollposten in abgelegenen Dorfbars und Cafés quer durch die Alpen, die Routenführung, das alles ist in der grossen Tradition des A.C. de Monaco verwurzelt, der die Monte Carlo Rallye seit 1911 durchführt und der die Zustimmung für diese Rallye gegeben hat.

Leider gab es im Gegensatz zu vorhergehenden Jahren nur 4 Schweizer Teilnehmer:

Scharowski/Scharowski	Citroën ID 19	1961	St. Moritz
Maas/Labadie	Citroën 11 BL	1953	Noordwijk
Buchi/Burlet	Fiat 1100	1961	Noordwijk
Heussi/Hansche	Citroën 11 BL	1938	Noordwijk

In der Grand Touring Kategorie, Jahrgang bis '49 (eine etwas verkürzte Version), starteten diesmal nur 6 Autos, das älteste ein AC 12/40 aus 1922, das jüngste ein Alvis Charlesworth 1937. Ein Kompliment an alle: jeder erreichte, wenn auch mit vielen Reparaturen und anderen Widrigkeiten das Ziel Monte Carlo.

Auto: Citroën 11 BL Cabriolet, Bj. 1938

Fahrer: Christian Heussi CH

Navigator: Regine Hansche NL

Länge der Rallye: 2884 km

Mit Anfahrt CH - Noordwijk, Heimfahrt Monte Carlo - CH: ca. 4500 km

Startplätze: Istanbul TR, Oslo N, Noordwijk NL, Annecy F, Brooklands GB

Wir meldeten uns auch diesmal in der Sport Kategorie (1950 - 1969, in Hubraumklassen eingeteilt) an, und werden in Klasse 4 Limousinen eingeteilt, da wir ein Cabriolet besitzen, melde ich den Fehler in England, die erneute Einteilung wird Klasse 8.

Durch verschiedene Umstände verliefen die Vorbereitungen nicht optimal. Christian hatte noch einen grösseren Benzintank eingebaut, nach 500 km Autobahn, die Tankuhr zeigte noch halbvoll, standen wir dann plötzlich auf dem Pannestreifen. Ohne Benzin. Der ADAC Pannendienst zeigte sich allerdings verständnisvoll. Als wir am Samstag, den 8. Februar zur Wagenabnahme in Noordwijk eintrafen, hatten wir nicht das Gefühl, top vorbereitet zu sein.

Am Sonntagmorgen 10.00 starteten bei schönem, milden Wetter die 56 Teilnehmer aus Noordwijk im Minutenabstand. Schon die erste Etappe Noordwijk-Heidelberg (569.5 km) verlief auf kleineren,



vielfach nicht nummerierten Strassen, auf Deichen, die normalerweise nur von Radfahrern oder Spaziergängern benutzt werden. Bis in Deutschland konnten wir mit offenem Verdeck fahren, es war Faschnachtsonntag, in fast jedem Dorf wurden wir durch Umzüge behindert. Nach 3 Kontrollposten (Montfort, Ochten und Kevelaar) erreichten wir den Nürburgring, und weiter bis St. Goar um h 10.00 abends Heidelberg. Schnell das Auto versorgen, essen, schlafen - um h 7.00 früh ging's schon wieder weiter zur nächsten Etappe (588 km).

Den richtigen Weg aus der Stadt finden, im Arbeitsverkehr über Schwetzingen, Speyer und Landau (Umleitung) zur französischen Grenze: Man musste schon zügig fahren und keine Abzweigung verpassen, um den ersten Posten in Phalsbourg rechtzeitig zu erreichen. Die erste Versuchsregulationsprüfung hatten wir am Col du Donon, die wir in 2 Sekunden Differenz schaffen, was uns zuversichtlich für die folgenden erschien.

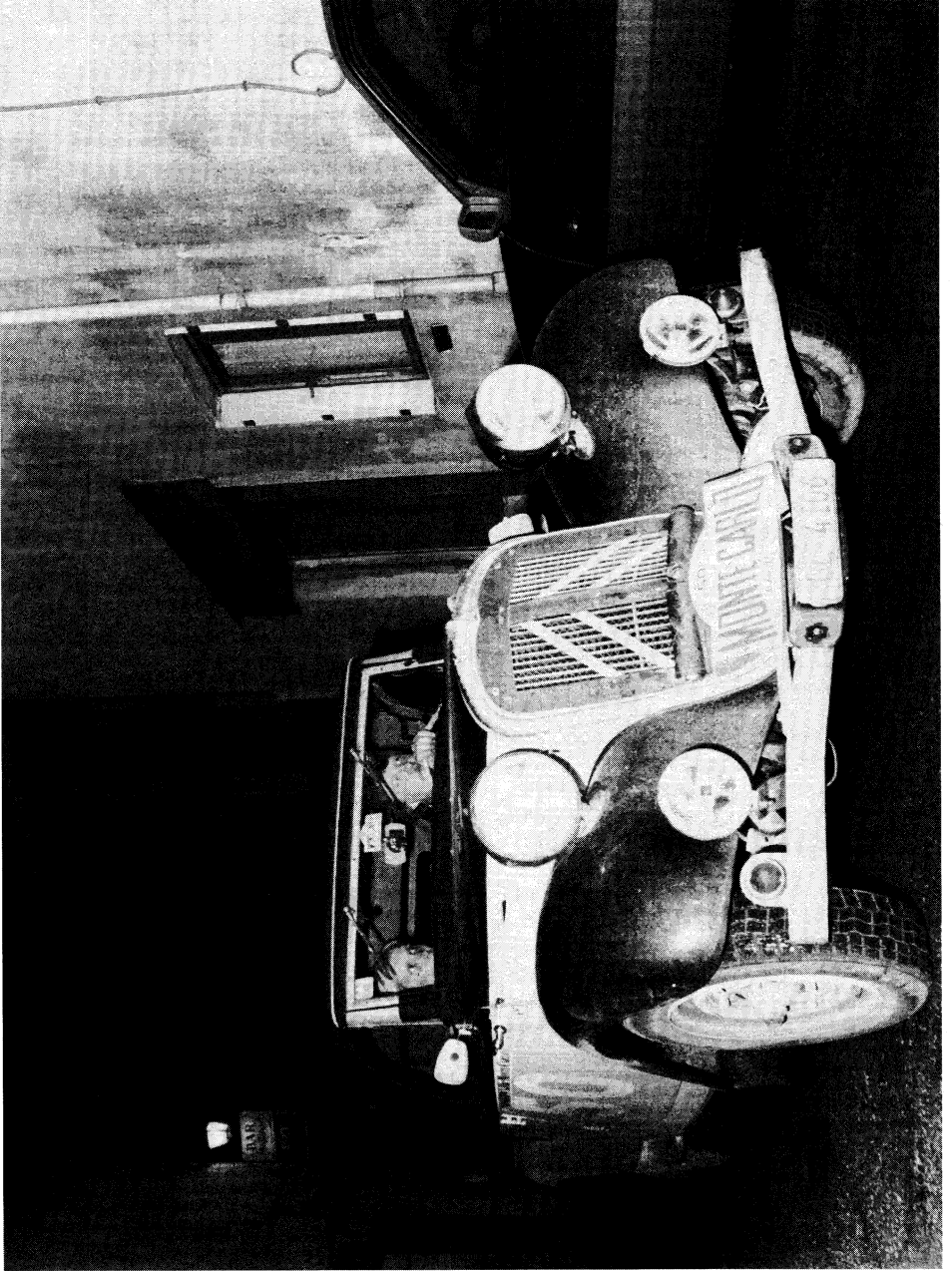
Über den Col de Saales, Col de Mandray, Col des Feignes und Col de Bramont und 3 weiteren Posten kamen wir nach Château de Wildenstein. Schlechte Nachrichten für uns und unzählige andere: auf der anderen Seite des Col de Bramont gab es eine geheime Kontrolle, wer sich nur nach den Strassenbezeichnungen gerichtet hat, nicht auch an die angegebenen km Abstandsangaben, hatte diesen unweigerlich gemisst. So auch wir, es gab 3 Möglichkeiten: zurück, ich rechnete schnell, wir hätten im Durchschnitt mit 100 km/h fahren müssen, um es ohne Strafminuten zu schaffen; die Eintragung zu fälschen, was ich mir in der ersten Enttäuschung ernsthaft überlegte. Doch dann siegte der Verstand und wir nahmen die 15 Strafminuten in Kauf. Allerdings machte uns dieser kapitale Fehler danach viel alerter auf unvorhersehbare Schwierigkeiten.

Über den Col de Hundsrück (offiziell gesperrt) erreichten wir den Lac de l'Alfeld, von wo eine Regelmässigkeitsprüfung über den Ballon d'Alsace startete. Auch die schafften wir bei fast schneefreier Strasse ohne Probleme. Es folgten der Col du Ballon und Col des Croix. Danach ging's relativ langweilig durch die Ebene von Lure über Vesoul, Pesnes, Auxonne und Seurre nach Beaune. Dort fanden wir noch vor h 18.00 eine Garage, wo Christian das Getriebeöl seines neuen Getriebes wechseln konnte. Während dieser Etappe, Heidelberg - Beaune, passierte leider schon der erste Unfall. Ein in Istanbul gestarteter kam von der Strasse ab. Wahrscheinlich

In Beaune erfolgte der Start über 573 km ab h 07.30. Durch den Fehler des Vortages starteten wir erst gegen h 09.00 und als 96. auf der Liste. Ein Teilnehmer startete eine Unterschriftenaktion, die aber schlussendlich kein positives Resultat brachte. Der Vormittag machte uns keine Probleme, über Cluny nach Tamayes (einige Teilnehmer hatten allerdings auch hier Schwierigkeiten, bei einer Baustelle den richtigen Anschluss zu finden), weiter über eine Regelmässigkeitsprüfung über zwei Pässe zu einem Kontrollposten in St. Just-de l'Avray. Danach mussten wir uns etwas zurückhalten: Jederzeit konnte ein geheimer Stempelposten zur Geschwindigkeitskontrolle auftauchen. Tatsächlich, nach nur 12 km kam er, zum Glück hatten wir diese "Falle" erkannt. Es folgte die Stadt Tarare, in der man sich leicht verfahren konnte, es aber im besten Fall nicht tat. Nach einer Regelmässigkeitsprüfung über den Col de la Gachet gab es in St. Chamond eine theoretisch halbstündige Mittagspause. Praktisch gesehen mussten wir tanken, eine Routenänderung eintragen usw., sodass uns ausser einem Espresso keine Zeit blieb.

Ab dann ging's so richtig los: Kontrollposten, einer nach dem anderen, einmal eine Kreuzung verfehlen und es war nicht mehr möglich, den nächsten rechtzeitig zu erreichen. Lamastre war die letzte Möglichkeit zu tanken, danach über den Col de Joux (nicht nummerierte, schmale, teilweise Schotterstrasse), das gleiche zwischen Boree und dem Rer. des Pradoux, nicht nummeriert und schmal. Über Lachamp Raphael, Burzet und Mézilhac (bekannte Monte Carlo Rallye Orte) erreichen wir um h 22.00 Valence, unseren letzten Übernachtungsort. Für ein gemeinschaftliches Abendessen wird gesorgt, Christian zieht wieder einmal die Bremsen nach - da es diesmal keinen Schnee hat, liegt das Tempo sehr hoch und die Bremsen werden besonders strapaziert. Die Hotels liegen relativ weit vom Fahrerlager weg, wir nehmen morgens ein Taxi, um rechtzeitig zur Abfahrt bereit zu sein. Es gibt eine neue Plazierung: wir sind durch das gute Abschneiden am Vortag auf den 48. Rang vorgerutscht. Unsere Warnung an die anderen: jeden Tag wird die Hälfte des Rückstands reduziert.







Ich weckte Christian und motivierte ihn, auch noch die letzte Nacht zu fahren. Erst für Benzin sorgen, Bremsen wieder einstellen, essen, Auto von Übergewicht befreien - es gab ziemlichen Stress vor dem Start.

h 20.29, Start zur Nacht der langen Messer (189 km). Zuerst aus Monaco heraus, hinauf über La Turbie nach Peille. Hier folgte eine unbeschreibliche Regelmässigkeitsprüfung auf nicht bezeichneter Schotterstrasse nach l'Escarène. Viele verfuhrten sich und verloren wertvolle Minuten, wir wiederum konnten in manchen Haarnadelkurven nicht in einem Mal herum. Ein Mini-Fahrer erzählte, es hätte ihn dreimal überschlagen, er kam wieder auf den Rädern zurecht, nur das Kehren brachte ihm 2 Strafinuten. Wir hatten danach unseren Rhythmus wieder gefunden, und hatten kein einziges Problem mit dem Col St. Roch, Col de la Porte und wiederum Col de Turini. Wir fahren perfekt alle vier Pässe des Morgens nach Sospel ohne jeden Zeitverlust. Für die Strecke Castillon - Monte Carlo (am Morgen eine Stunde) zum Hotel Abela im Quartier Fontveille wurde uns eine halbe Stunde gegeben, und wir schafften es!

Freitag früh die Endresultate: 16. Platz, der beste, den wir jemals erreichten, in Klasse 8, zusammen mit Porsche, MGA, Alfa Romeo Guilia usw. auf dem 4. Platz.

Am Abend, das Auto frisch gewaschen vor dem Casino, eine Ehre, die nur 16 Autos vorbehalten ist, und ein ausgiebiges Galadiner mit Siegerehrung.

Am Samstag, 15. Februar, fahren wir bei C +16° ab, herrliches Wetter bis ins Tessin, aus dem Gotthardtunnel heraus, erwartet uns böses Schneetreiben und Sturm, Schneefahrbahn bis nach Hause. Der erste echte Schnee seit Beginn der Rallye.

Am Sonntag erleben wir eine grosse Enttäuschung, man hatte uns nochmals in die falsche Klasse eingeteilt: eigentlich gehörten wir in Klasse 9: Autos über 1650 cc bis 2500 cc. So hat uns der Organisator doch noch um den Klassensieg gebracht. Zweimal falsch eingeteilt, schade. Auf der anderen Seite bleibt uns die Gewissheit, noch nie eine solch gute Leistung erbracht zu haben und vielleicht können wir ja diesen Titel wieder einmal verteidigen.

- |                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| 1. Gustavsson/Karlan/Hallre | Mercedes 300 SE    |
| 2. Van den Hoorn/Smeets     | Volvo Amazon 122 S |
| 3. Wilson/Bufum             | Porsche 356        |





# The 8th Monte Carlo Challenge

9th - 14th February 1997



Overall Classification At CH60 Monte Carlo - Finish

(Rep.216) Issued 11:45 14/02/97

Num	Crew	Car Cls	Total		Num	Crew	Car Cls	Total					
			Penalty	O/A Cls				Penalty	O/A C.				
56	Gustavsson/Karlan/Hallre	Merc. 300SE	4	400	74	Glass/Bassi/Rowlands	Rover 75	6	18h35m23	84			
54	Van Den Hoorn/Smeets	Volvo Amazon 122S	4	4n24	89	Thomassen/Wjelstuen	Volvo P1800	9	18h34m19	65			
53	Wilson/Buffon	Porsche 356	8	4n32	22	Cassidy/O'Shea	Riley 1.5	3	18h35m16	66			
130	Armstrong/Busey	Volvo 122S	4	11n00	57	Maas/Labadie	Citroen 11	4	18h42m26	67			
29	Suusundegui/Francis	Mercedes 220SE	5	11n37	59	Van Der Slikke/Bekker	Porsche 356	8	18h47m14	68			
87	Collins/Washforth	Volvo 122S	4	12m55	108	Hills/Bailey	Sunbeam Rapier	3	18h47m24	69			
126	Braithwaite/Wipond	Mini Cooper 1	1	15m21	121	Christiansen/Sandberg	Volvo PV 544	4	18h50m55	70			
67	Reithbergen/Roetgering	Volvo PV544	5	21m20	136	K.Laakes/Klokjieters	Healey 3000	10	19h08m39	71			
94	Tape/Rogers/halsen	Mercedes 220SE	5	23m31	98	Baseley/Elms	Sunbeam Rapier	3	19h28m38	72			
25	Hallan/Lie	Austin Healey 3000	10	26m27	129	Weekley/Penny	Volvo 122S	4	19h39m53	73			
66	Hcallister/McAllister	Volvo Amazon 4	4	27m38	49	Rivett/Welson	Morris Mini Cooper	1	19h40m10	74			
118	Bolt/Ottavay	MGA	8	27m52	69	Kerr/Griffiths/Cairns	Rover 80	5	20h52m24	75			
37	Deacon/Bell	Volvo Amazon 1800	4	36m03	103	Ball/Baker	MGB GT	12	20h31m28	-			
122	Wood/Wood	Wolsey 1500	3	36m23	114	113 Salt/Gracey	MGC GT	12	20h35m32	-			
45	Willems/De Jong	Alfa Romeo Cuiila	8	40n39	84	Ward/Rayne	Riley Elf	12	20h39m05	-			
50	Neussi/Manache	Citroen 11	8	42n04	109	Buchi/Burlet	Fiat 1100	2	21h04m22	76			
34	Wignall/Wignall	Volvo PV544	4	45n19	102	Callanan/Dooley	Volvo PV544	5	21h04m56	77			
76	Pettitt/Parker	Volvo Amazon 133	4	49n23	137	Ljone/Ljone	Jaguar XK140	10	21h08m33	78			
27	O'Mahony/Neville	Volvo 122S	4	54m25	107	Wright/Luxon	Aston Martin DB2/4	10	21h42m26	79			
36	Actman/Ward	Austin Healey Sprite	7	54n38	95	Kealey/Beckett	Riley NM	5	21h54m07	80			
153	Scharowski/Scharowski	Citroen ID19	4	56m47	72	Smith/Smith	Triumph FRA	9	22h06m58	81			
101	Johnannessen/Kulbraaten	Alfa Giulietta	7	1h04m21	22	38 Robinson/Bill	Morris Mini Minor	1	22h50m58	82			
75	Huband/Huband	Mini Cooper	1	1h14m21	68	Gabriel/Larkin	MGB	12	24h48m29	-			
149	Lopes/Lopes	Jaguar MKII	6	1h15m35	24	83 Farmer/Van Negan/Jones	William Minx	12	24h52m05	-			
92	Picard/Ponset	Alfa Romeo Sport	3	1h20m35	25	2	116 West/Ewing	Austin Seven	1	25h07m29	83		
60	Borgna/Veen	Mercedes 220	5	1h24m48	26	44	Clark/Harris	MGA	8	25h46m25	84		
32	Gulliker/Simon	Fiat 1600S	8	1h26m54	27	53	Henricks/Langeneyer	Mini Cooper	1	26h04m48	85		
146	Capell/Bryce	Volvo 122S	4	1h34m01	28	10	Richardson/Wallis	Austin Healey 3000	10	27h16m15	86		
127	Oprey/Gomans	Lancia Aurelia	5	1h43m53	29	5	145 Waller/Waller	Ford Cortina	12	27h41m50	-		
81	Bateson/Birchall	Sunbeam Rapier	3	1h44m12	30	3	104 Robson/Maile	MG Magnette	3	28h09m24	87		
47	Pierer/Hateberger	Volvo Amazon 4	4	1h45m02	31	65	Perkins/Perkins	Ford Anglia	2	28h12m40	88		
86	Blanchley/Clements	Rochdale Olympic	8	1h51m37	32	6	39 Goth/Digby	Morris 1100	12	28h12m50	-		
91	Otto Bruc/Fraocisa Capra	RR Gordini	12	1h58m41	-	152	Crawford/blackwell	Triumph TR3A	9	28h44m49	89		
44	Broderick/Broderick	Porsche 356	8	2h22m12	33	7	134 Jorgensen/Maagero	Mercedes 220SE	5	31h55m56	90		
110	Kristoffersen/Jenssen	Volvo Amazon 4	4	2h30m46	34	12	128 Bowles/Bardwan	Austin A35	1	32h21m01	91		
51	Pender/Pender	Triumph TR3A	9	2h36m11	35	1	128 Tricker/Tricker	Rover Cooper	12	33h05m18	-		
90	Frosser/Lyall	Rover P5	6	2h36m22	36	3	131 Verbeek/Huigen	Citroen 2CV	1	33h33m41	92		
135	Juntgen/Pottjans	Mercedes 220	5	2h36m52	37	6	123	Brerling/Schartlauller	Healey Sprite	7	34h38m01	93	
33	Lie/Rage	MGB	12	2h46m00	-	2	115	Shearer/Wendell	Austin Seven	1	34h45m32	94	
31	Heesard/Harvey	Mini Minor	1	2h48m41	38	-	155	Merrill/Bohden	VW	2	35h30m23	95	
114	Johnson/Sears	MGB	12	3h08m16	-	3	154	Schneider/Jones	VW	2	36h57m30	96	
106	Schildkamp/Schildkamp	Lancia Fulvia	12	3h08m27	-	4	93	Shepherd/Wood/Beardmore	Sunbeam Talbot	5	37h13m38	97	
124	Syvaldsen Oren/Isdahl	Volvo P1800	9	3h09m16	39	2	71	Briester/Miller	Rover P4	6	38h48m02	98	
64	Rooley/Horton	Austin Healey 100/4	10	3h14m46	40	2	82	Thorne/Granger	Lancia Flavia	4	O.T.L. at CH51		
70	Pickering/Androbus	Sunbeam Rapier	3	3h14m55	41	4	100	Gipson/Bernawan	Porsche 356	8	O.T.L. at CH51		
125	Brown/Brown	MGA	8	3h53m06	42	8	138	Nordahl/Andersson	Morgan	9	O.T.L. at CH51		
21	Herryweather/Deacon	Mercedes 300SE	6	3h58m54	43	4	139	Moe/Grani	Morgan 4/4	9	O.T.L. at CH51		
28	Rondeau/Rondeau	Jaguar 3.4	6	4h20m12	44	5	141	Steyer/Elae	Porsche 356	8	O.T.L. at CH51		
150	Dresser/Brown	Triumph TR3A	9	4h53m03	45	3	156	Dorey/Dorey	Morris Minor	12	O.T.L. at CH51		
119	Andresen/Wilken	Volvo Amazon 122S	4	5h24m55	46	13	157	Gannons/Easter	MGA	8	O.T.L. at CH51		
144	Collier/Bonte-Cooke	Austin A40	2	5h30m02	47	1	40	Plikaar/Lekkerkerker	MGB	12	Retired Off Road		
61	Van Tienhoven/Van Der Zalm	Alfa Sprint	2	6h15m34	48	2	43	Fennell/Savage	Volvo Amazon 122S	4	Retired - Axle		
47	Villalba/De Burauga	Mercedes 220S	5	6h22m16	49	7	52	Kurs/Schreiner	Auto Union 1000S	1	Retired Valence		
80	Shapcott/O'Mahoney	Triumph Vitesse	3	6h22m42	50	5	79	Holt/Webster	Austin Westminster	6	Retired Off Road		
105	Gray/Gray	Vauxhall VXI/190	3	6h28m10	51	6	132	Noble/Noble	Bentley 10	0	O.T.L. at CH21		
41	Binyon/Sidney	Austin Healey 100/6	10	6h52m56	52	3	24	Porter/Bodman	Mercedes 220SE	5	Retired - Engine		
117	Brennan/Pettit	MGA	8	7h13m25	53	9	63	Cornus/Cave	Volvo Amazon	4	Retired		
73	Ebus/Van Schravendijkt	Porsche 356	8	7h18m19	54	10	143	Van Eesbeek/Johnson	Riley 1.5	3	Retired		
85	Awde/Vand	MGA Cooper	8	7h21m21	55	11	151	Goksin/Linsal	Triumph TR4	9	Retired		
26	Basz/Janssen	Triumph Gy6	12	7h32m48	-	5	55	Sutton/Gordon	Bentley Mk VI	6	Non Starter		
144	Wagenaar/Uleman	Mercedes 190SL	9	8h02m27	56	4	111	Matheson/Stock	Ford Cortina	12	Non Starter		
23	Campbell/Johnston	Mini minor	12	8h08m41	-	6	46	Aan De Stegge/Aan De Stegge	Cit. DS21	12	Excluded		
30	Willems/Bendrick	Renault R8	12	8h53m08	-	7	99	Ratcliffe/Shooter	Rolls Bentley Spcl	10	Excluded		
62	Arntsen/Arntsen	Jaguar E Type	12	8h53m28	-	8							
97	Arentsen/Arntsen	Volvo 122S	4	9h01m10	-	9							
35	Parmenter/Thompsett	Simca Aronde	Cooper	2	9h01m42	57	3	10	Williams/Davis	Alvis Charlesworth	11	22m24	1
58	Shaw/Langdon	Sunbeam Rapier	3	9h55m16	58	7	2	2	Dunkley/Dunkley	Bentley 3.5 litre	11	2h42m59	2
142	Jolmers/Bastings	Austin A40	2	10h48m42	59	4	3	3	Schauen/Wisser	Singer Le Mans	11	4h41m32	3
77	Bull/Riley/McGugan	Rover P5	6	18h19m55	60	6	5	5	Morris/Maquire	Austin Seven Ulster	11	15h23m58	4
70	Gran/Larsen	VW	2	18h21m14	61	5	1	1	Brock Jes/Hales	AC 12/40	11	18h21m28	5
48	Ford/Blackett	Volvo Amazon 122S	4	18h24m05	62	14	4	4	Gourd/Smith	Austin Seven	11	18h36m00	6
120	Hudling/Cooper/Joy	Riley 1.5	3	18h25m01	63	8							

# CTAC-Treffen vom 27. April 1997, von Ruedi Bräuer

Bericht über das Frühlingstreffen Region Ost, 27.4.97, Horgen -Käpfnach

## Energiegewinnung in vergangener Zeit

Unser erster Ausflug im Jahre 1997 galt dem Besuch eines Vereins, der, so wie wir, die Erinnerung an vergangene Zeiten bewahren möchte: Wir organisierten einen Besuch im Kohlebergwerk Käpfnach.

Sicherlich wussten selbst viele Mitglieder des CTAC aus der Region Zürich nicht, dass auch in unserem Kanton Kohle abgebaut wurde. Käpfnach war im Mittelalter ein bedeutender Industrieort und umfasste neben Ziegeleien, Mühlen, Sägereien, Zement- und Asphaltfabriken, eben auch ein Kohlebergwerk, das Brennstoff für die obigen Betriebe förderte. Von all dem bzw. noch vielem mehr ist nur das Bergwerk geblieben resp. wieder auferstanden. Es wurde mit Unterbrechungen ab 1548 bis 1947 betrieben.

Auf einem gepolsterten rollenden Balken, gezogen von einer E-Lock fährt man unter dem Bergmannsruf „Glück auf!“ hindurch in den Stollen ein. Vorbei an der Nische mit dem Farbenfenster der heiligen Barbara, dem Brunnen mit sauberem Quellwasser, Trockenmauern und Spriessen erreicht man nach 500m das vorläufige Ende der befahrbaren Strecke worauf man in gebückter Haltung (einer meinte: „Wenn ich 90 bin, komme ich wieder!“) zu einem Abbauschlitz gelangt. Dort sieht man, in welch beengten Verhältnissen damals gearbeitet werden musste. Hunderte weiterer Details erfährt man von den äusserst kompetenten Führern, die ihr Hobby, wie wir, mit überaus grossem Eifer betreiben. Nach einem Apéro im Stollen erreichen wir nach ca. einer Stunde wieder das Tageslicht bzw. den Regen, der uns an diesem Tag getreulich begleitete. Weitere Sehenswürdigkeiten sind im Bergwerksmuseum zu bestaunen, wo auch ein Film über den Abbau 1943 gezeigt wird.

Nach so viel Historie machte sich bei den Tractionisten doch langsam der Magen bemerkbar, weshalb die „Blustfahrt“ (es regnete munter weiter) über Wädenswil, Samstagern, Schindellegi auf den Raten unter die Räder genommen wurde.

Das Mittagessen genoss jedermann, wurde man doch durch den Wettbewerb der „Veranstalter“ nur leicht gestört! Wer hätte gedacht, dass es in den Fünfzigerjahren um die 20 französische Automarken gab! Die besten Lösungen wurden sogar mit einem kleinen Preis belohnt was auch Dani Eberli über die entgangene Aussicht auf das Zugerland einerseits und den Zürichsee andererseits hinwegtröstete.

Schon bald begann sich die Gesellschaft wieder aufzulösen, womit auch das erste Treffen 97 schon wieder der Vergangenheit angehört.

Ruedi Bräuer



# Schlosserlebnis von Remo Spaini

Ich musste an einem der eisigen Januartage nach Biel-Benken fahren, das ca. 20 km vom meinem Wohnort Pratteln entfernt ist. Dort half ich einem Arbeitskollegen bei Malerarbeiten. Da die Verbindungen nach Biel-Benken mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gerade optimal sind, musste sich meine "Traction" aus der warmen Garage in die eisige Kälte bequemen.

Die anderen Helfer hatten ihre Autos schon in der Nähe des Hauses parkiert. Aus diesem Grund liess ich meine Citrone am Strassenrand stehen.

Nach getaner Arbeit ging's gemütlich durch Eis und Schnee nach Hause. (Seitdem alle Ventile in Ordnung sind, startet die alte Kiste auch bei grimmiger Kälte)

Kaum zu Hause angekommen, klingelte schon das Telefon und eine Kollegin meldete sich mit enttäuschter Stimme und wollte wissen, warum ich denn nicht zu ihr gekommen wäre. Bald stellte sich heraus, dass sie meine Familie und mich zu ihr eingeladen hatte und extra vom Nachbardorf Bättwil nach Biel-Benken gefahren ist, um mich zu suchen. Tatsächlich hat sie mein Auto entdeckt und mir die Einladung in Form eines Briefes in die linke Türe geklemmt, damit ich sie auf jeden Fall beim Öffnen der Türe sehen könne. Da sich das Türschloss für das Auto auf der rechten Seite beim Beifahrersitz befindet, bin ich wie gewohnt rechts eingestiegen. Zu Hause angekommen, musste ich wie gewohnt, rechts raus, um das Garagentor zu öffnen. Dabei fiel der Brief unbemerkt auf die Strasse,

Auf Grund des Anrufs musste ich wieder zurück nach Bättwil, wo die Kollegin, ihr Mann und meine Familie auf mich warteten und wo's wegen des Missgeschicks viel zu Lachen gab.

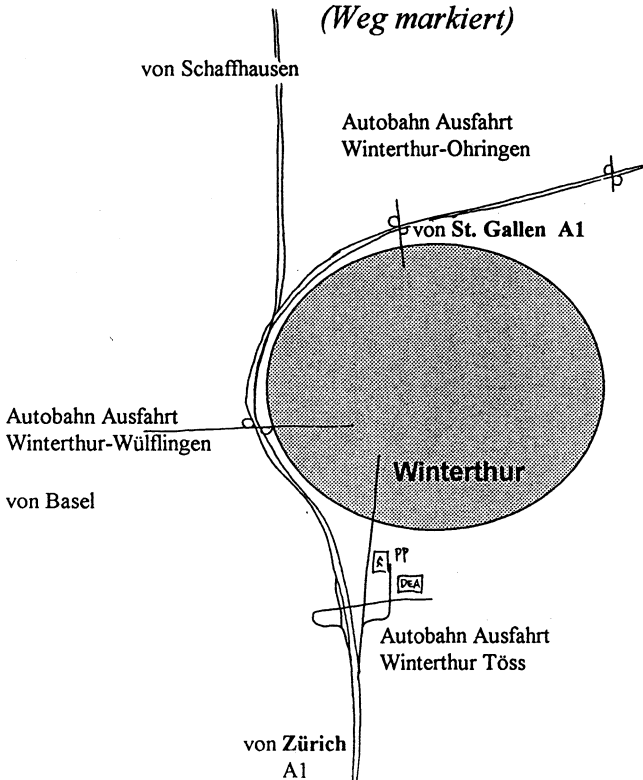
*Remo Spaini*

# EINLADUNG

zum Traction Club Treffen Region Nord  
**Sonntag 22. Juni 1997**  
Region Winterthur

Treffpunkt **10.00 h**  
im **Parkplatz Winterthur Töss**  
Autobahnausfahrt Töss  
*hinter DEA Tankstelle*

nähe Autobahnausfahrt Winterthur-Töss  
Strasse Winterthur-Zürich  
Parkplatz Handwerkerzentrum in der Au Töss  
(Weg markiert)





Ab **10.00 h** Treffpunkt in Winterthur Töss  
mit Kaffee und Gipfeli

Anschliessend Posten- und Plauschfahrt nach ???

Es sind keine Landeskarten und Bergschuhe nötig!

Mittagessen ca. 13.00 h

**Mittagessen:** Menu :

Grillplausch und Pick Nick aus eigener Kühltruhe  
*Getränke werden zu Selbstkostenpreisen abgegeben!*

*Kaffee vorhanden!*

Unkostenbeitrag Fr. 15.- pro Fahrzeug

Benzin, Oel- Rost-  
und Reparaturgespräche!

anschliessend freie Heimfahrt!

**Kindermenu:**

Gemischter Salat

\* \* \*

Paniertes Pouletschnitzel

Pommes Frites

Rüebli

\* \* \*

Caramelköppli

**Menu1:**

Quiche aux poireaux à la Neuchâteloise

\* \* \*

Consommé aux pois frits

\* \* \*

Escalope de volaille au Paprika

Pommescroquettes

Légumes de saison

\* \* \*

Salade de fruits à l'amaretto

**Menu2:**

Feuilleté aux champignons de St-Sulpice

\* \* \*

Crème Dubarry

\* \* \*

Emincé de boeuf Stroganoff

Nouilles au beurre

Salade méléée

\* \* \*

Sorbet citron au Mauler

# "Sacré chien!"

oder: "Sachzwänge"

**S**acré chien!" (Heiliger Hund) möchte man ausrufen, wenn man die folgende Geschichte hört. Ich kann Euch jedoch versichern, dass sie sich tatsächlich so zuge tragen hat. Aber fangen wir doch am Anfang an und blenden wir ein Vierteljahrhundert zurück:

**U**nser Held - oder müsste man vielleicht eher "Opfer" sagen? - befand sich damals im blühenden Sturm- und Drang-Alter. Er war Realist, lebte vergleichsweise bescheiden - und nichts deutete darauf hin, dass sich dies einmal ändern sollte. Natürlich gab es Dinge von denen er träumte: Zum Beispiel eine Traction, aber nur ein Elfer, kein Fünfzehner, und schon gar nicht ein Cabriolet. Es gab Dinge, von denen er höchstens bei Tag geträumt hätte, sie zu besitzen (zum Beispiel Claudia Schifferer, aber die kannte man damals noch nicht, und heute ist sie eh' nur etwas für Zauberer!), und es gab Dinge, von denen es ihm nicht im Traum eingefallen wäre, davon zu träumen. Hier könnte man zum Beispiel einen Hund aufführen, denn als Sohn eines Posthalters hatte er langjährige Erfahrungen (und nicht nur die besten!) im Umgang mit Hunden.

**N**un, Träume machen nur Spass, wenn man hin und wieder einen davon realisieren kann, und so erstand sich die Hauptfigur unserer Geschichte 1975 einen Kofferli-Légère, welchen er liebevoll restaurierte um fortan bei passender und unpassender Gelegenheit damit herumzukurven. Einige Zeit später heiratete er, kaufte ein Haus, dann kamen zwei Kinder. - Eine ganz normale Geschichte eben, und nicht besonders erwähnenswert. Verschiedene Autos wechselten den Platz in der Garage, aber die Traction blieb.

**D**ie Geschichte entwickelte sich so subtil, dass wohl auch der geneigte Leser keine Chance gehabt hätte, sie rechtzeitig in den Griff zu bekommen und die drohenden Veränderungen abzuwenden. - Obwohl sie sich ja, wie wir eben gelesen haben, bereits vor beinahe 25 Jahren angebahnt haben... Aber verfolgen wir den Verlauf dieser Story weiter:

**K**aum dem Kinderwagen entwachsen, schwärmte die Tochter - das jüngere der beiden Kinder - für Pferde und für Hunde. Stoisch, patriarchalisch und mit allen Argumenten der Vernunft wehrte sich unsere Hauptfigur erfolgreich gegen ein solches Tier der einen oder der anderen Gattung. Das Unheil jedoch fand schliesslich den Umweg gewissermassen durch die Hintertüre, indem ein Freund (Zwar ebenfalls ein Traction-Besitzer, aber ob man in Kenntnis der Geschichte, wie sie sich von da an entwickelte, noch von einem Freund sprechen kann, ist eine gute Frage!) - also, indem ein Freund Vater wurde, die Schwangerschaft seiner Partnerin aber schwierig war. Um sie zu entlasten, willigte man ein, den einen seiner beiden Hunde für zwei, drei Monate in Pflege zu nehmen.

**D**em geneigten Leser wird spätestens jetzt klar sein, in welche Richtung die Geschichte weitergehen wird. Kaum jemand aber wird sich vorstellen können, welches Ausmass sie bis heute angenommen hat! Aber fahren wir fort: Kaum war das Baby zur Welt gekommen, - Mutter und Tochter weilten noch im Spital - wurde der Freund von einem Hundezüchter angefragt, ob er nicht für kurze Zeit einen Polizeihund übernehmen könne, weil der Besitzer mit angeschlagener Gesundheit ins Spital musste. Der Freund konnte nicht "Nein" sagen, und so gesellte sich der Polizeihund zu seinem anderen Hund. Leider verstarb der erkrankte Besitzer, und der Polizeihund verlor somit

seinen Meister. Der Hundezüchter konnte das Tier, welches in falschen Händen eine Gefahr für die Allgemeinheit dargestellt hätte, nicht einfach jemandem weitergeben. Somit stellte sich die Frage, ob der Freund das Tier für immer übernehmen könne. Andernfalls müsse man es abtun. Solches konnte selbstverständlich niemand übers Herz bringen.

**D**rei Hunde und ein Baby waren nun definitiv zu viel für den Freund und seine Partnerin, und unsere Hauptfigur konnte natürlich keine stichhaltigen Argumente gegen das Tier mehr vorbringen, nachdem es bereits mehrere Wochen im Haushalt gelebt hatte. Kurz: Der Hund blieb. Zwei Kinder und ein Hund - und es ist kein kleiner - in einem Légère - das ist - Köfferli hin oder her - bereits eine ganze Menge. Aber es sollte noch schlimmer kommen...

**D**er grösste Wunsch der Gemahlin unserer Hauptfigur war schon seit langem eine eigene Drehorgel. Aus Anlass des vierzigsten Geburtstages sollte dieser Traum verwirklicht werden. Nur eine kleine sollte es sein, aber immerhin: eine eigene Drehorgel! Nach einiger Suche stellte man fest, dass gleich im Nachbardorf ein Orgelbauer lebte. - Ein Holländer, der Kirchenorgeln baute und restaurierte. Auf Anfrage teilte er mit, er hätte noch nie eine Drehorgel gebaut, aber er hätte dies schon lange gerne einmal gemacht. Nun waren die Zeiten für Kirchenorgeln ohnehin schlecht, und eine Bestellung wäre für ihn Anlass, gleich drei Drehorgeln herzustellen: Eine für den Besteller, eine für ihn als Erbauer und eine für einen weiteren, noch unbekanntes Käufer. Er hatte jedoch seine eigenen Vorstellungen über die Grösse des Gerätes, aber weil es ja sein Prototyp sein würde, war er zu Konzessionen bezüglich des Preises bereit. So willigte man schliesslich ein: Wann bekommt man schon eine Orgel, die dreimal so gross ist, wie die, welche man sich wünschte, zu einem Preis der doppelt so hoch ist, wie der Betrag, welchen man ausgeben wollte?

**Z**wei Erwachsene, zwei Kinder, eine grosse Drehorgel und ein Hund sind nun definitiv zu viel für einen Légère, da hilft auch das Köfferli nichts. Nun besteht natürlich die Möglichkeit, das Eine oder das Andere zu Hause zu lassen, und genau das fasste der Held unserer Geschichte auch ins Auge. Bis - ja, bis er in der Weihnachtszeit im Clubheft des Clubs 34/57 ein Inserat von einem 15/six Familiale las. Was da stand, liess auf einen guten Zustand und einen angemessenen Preis schliessen...

**D**u darfst nicht, Du musst vernünftig sein!" sagte er sich, und rief die angegebene Telefonnummer gar nicht erst an. Das Schicksal kann aber manchmal unerbittlich sein: In der Frühlingsnummer erschien das Inserat nochmals. Zufälligerweise bekam er in der gleichen Zeit einen Anruf, dass jemand einen 11-er Familiale bei einem Bauern entdeckt hatte und Informationen über das Auto haben wollte. - Eigentlich war dieser Jemand jedoch mehr an einem kleineren Auto interessiert... "Wenn ich mein Auto verkaufen könnte, dann wäre die Idee wohl nicht mehr so daneben..." sagte sich unsere Titelfigur und rief den Besitzer des 15/six Familiale an, nicht ohne vorher Fachbücher konsultiert und die Garage vermessen zu haben, schliesslich war das Objekt für die Einen eine Limousine, für die Anderen die längste Traction der Welt.

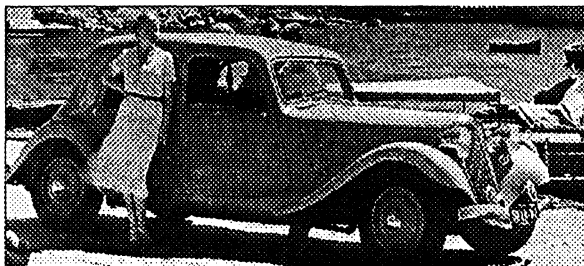
**D**er Rest ist schnell erzählt. Das Auto wurde mit einem Six-Spezialisten besichtigt. Die Gemahlin hätte es gleich mit nach Hause genommen, aber unser Held zeigte sich vernünftig und rief erst fünf Tage später nochmals an. An einem der nächsten Treffen wird also ein 15/six Familiale auftauchen, und voraussichtlich wird auch Hundegebell und Drehorgelmusik zu hören sein. Und in einem Schuppen steht ein 11 Légère mit einem traurigen Ausdruck in den Scheinwerfern. Weitere Details entnehme man bitte dem Inseratenteil in dieser Nummer... "Sacré chien!"

Daniel Eberli



# CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

*Traktion*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Telefon und Fax 055 610 35 70  
Natel 077 93 20 16

# 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 200.— pro Seite, Fr. 100.-- pro  $\frac{1}{2}$  Seite. Farbinserate Fr. 150.-- pro Seite plus Aufpreis für Farbdruck. 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
- diverse Pins mit Traction-Motiv, neu aus England und Frankreich
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr -.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.— plus Versand
- Musikdosen mit Traction-Motiv, Fr. 15.-- + 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
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pins mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv, Fr. 250.--
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*



## Frick Traction Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen T/F 01-725 90 45

- **Synchronkörperfedern**, oelpumpendruckfedern, ventilfedern, kupplungsdruckplattenfedern für 7CV, 11CV, 15/6. **Alle druckfedern mit 20jahre bruchgarantie!** Unsachgemässe behandlung und normale abnutzung ausgeschlossen.
- Kupplungsdruckplatten und drucklager revidieren.
- **Pilote felgen** 165-400, 185-400. Normale und belgische felgen, sowie radkappen, radkappenschrauben, radkappenhalter.
- **Reparaturhandbücher**, ersatzteilkataloge, betriebsanleitungen für 7 und 11CV, 15/6, 15/6H auf deutsch und französisch.
- **Diverse Citroënprospekte**, Traction, HY und ältere modelle, teilweise schweizerausgaben.
- **Castrol oldtimer motoroel** 20W/50 in der schönen 2liter kanne. Passt ideal in die halterung unter der linken motorhaube jeder Traction.
- **Diebstahlsicherung**, schalthebelschloss Robri.
- **Vergaser- und benzinpumpenflansche** planen **ohne** materialabnahme. Denn je dünner die flansche sind, umso eher verziehen sie sich. Verzogene oelrücklaufhalbschalen an der kurbelwelle planen **ohne** materialabnahme und original innendurchmesser (oder kurbelwelle spezifisch) herstellen.
- **Vergaser** ausgeschlagene drosselklappenwellen reparieren.
- **Zündverteiler** revidieren und auf der **verteilerprüfbank** fliehkraft- u. vacuumverstellung prüfen/einstellen.
- **Vacuumdosen revidieren** für alle Citroënzündverteiler und die meisten fremdmarken.
- **Bremstrommeln** statisch auswuchten. Statische unwucht bis 80 gr. sind leider keine seltenheit. Alle Tractionräder und DS-räder (zentralverschlusschraube) statisch und dynamisch auswuchten.
- **Anlasser** und **dynamos** revidieren. Defekte anker (wenn möglich) reparieren. Dynamoanker neu wickeln.
- **Gewichtsverteilung** vorder-/hinterachse sowie achsparallelität vorder-/hinterachse einstellen. **Spur- und sturzfehler** hinterachse korrigieren.

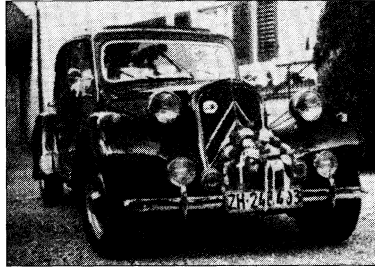
**Abgaswartung - Reparaturen - Revisionen - Restaurationen - Ersatzteile**

## Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

### Zu Verkaufen:

#### **Citroën 11 Légère Jahrgang 1955**

Veteran mit weitgehender Alltagstauglichkeit  
Faltdach, Anhängerkupplung und vieles mehr.  
1911ccm, 56 PS, 3 Gänge, Spitze 130 km/h  
Teilrestauriert, ab MFK, umständehalber  
dem Meistbietenden ab Fr. 15'000.-



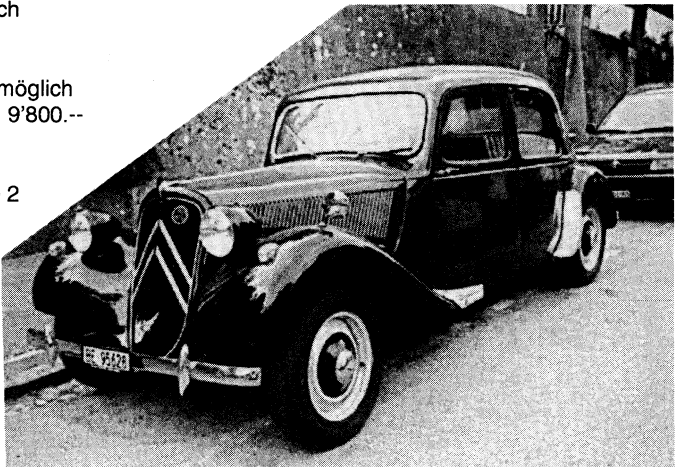
Telefon: 052 319 25 17

*Umständehalber günstig zu verkaufen:*

#### **Citroën Traction Avant 11CV Légère, 1953**

bordeaux/schwarz  
Originalzustand,  
Interieur fachmännisch restauriert  
Optisch und mechanisch  
guter Gesamtzustand  
Letzte MFK: 1993,  
MFK auf Wunsch neu möglich  
Verhandlungspreis: Fr. 9'800.--

Anton Neier  
Ostermundigenstrasse 2  
3006 Bern  
Tel. P.: 031/352 83 97,  
Tel. G.: 031/633 57 13





Das Jahr 1951

**Kombinieren - das Spiel für Männer**

Seit man entdeckt hat, was für reizvolle Möglichkeiten im freien Zusammenstellen von Hose und Veston liegen, darf die sportliche Kombination in der meist so trockenen Herrenmode nicht mehr fehlen. PKZ bietet reiche Auswahl in Bausteinen für Ihren "Kleiderbaukasten".

Sportveston in reiner Wolle,  
Diagonaldessein, beige

Ab Fr. 98.--

Sunvalley heisst unser Modell  
für jüngere Herren, das sich  
durch losen Schnitt aus-  
zeichnet und sich besonders  
gut für Après-Ski eignet.

Ab Fr. 64.--

Dazu passende Flanell-Hosen

Ab Fr. 38.--

Popelinemantel in reiner  
Baumwolle

Ab Fr. 78.--





- 1) Der klassische zweireihige Stadtanzug: Fil-à-fil, Cheviot oder Price-de-Galle. Die bevorzugten Farben sind Blau und Grau. 2 teilig ab Fr. 180.--
- 2) Der Einreihiger ist sehr praktisch und doch gediegen. 3 teilig ab Fr. 198.--
- 3) Der kleine Herr trägt einen Wintermantel aus Ratiné, in Marin oder Marron
- 4) Der sportliche Anzug aus robustem Wollstoff. Anzug 2 teilig ab Fr. 190.--



Der Ruf nach der neuen, losen Façon lässt sich nicht überhören, und Aufgeschlossenheit gegenüber den Forderungen der Mode gehört dazu. Doch ebenso werden die Schweizerkunden vor Uebertreibungen geschützt. Der neue Schweizerschnitt vermittelt zwischen amerikanischem und schweizerischem Geschmack.

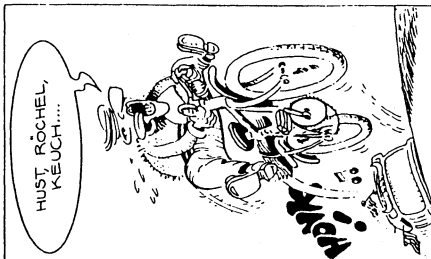
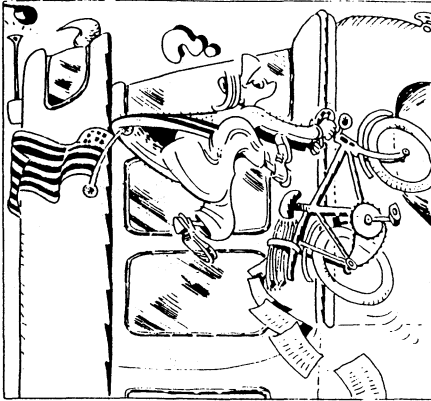


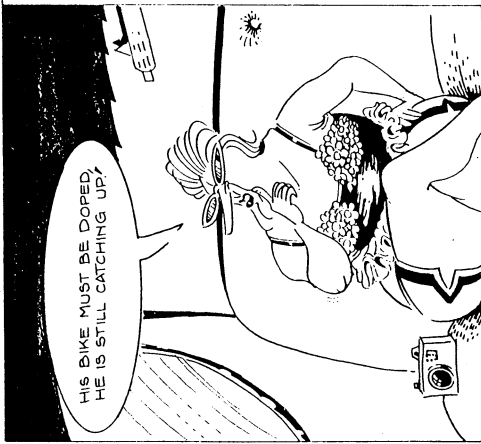
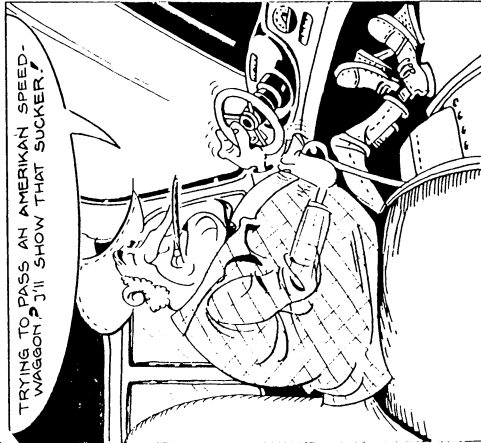
Diesen Artikel konnte ich nur dank der Mithilfe von PKZ erstellen. An dieser Stelle möchte ich Frau Tomljenovic und Herrn Pisan recht herzlich danken.

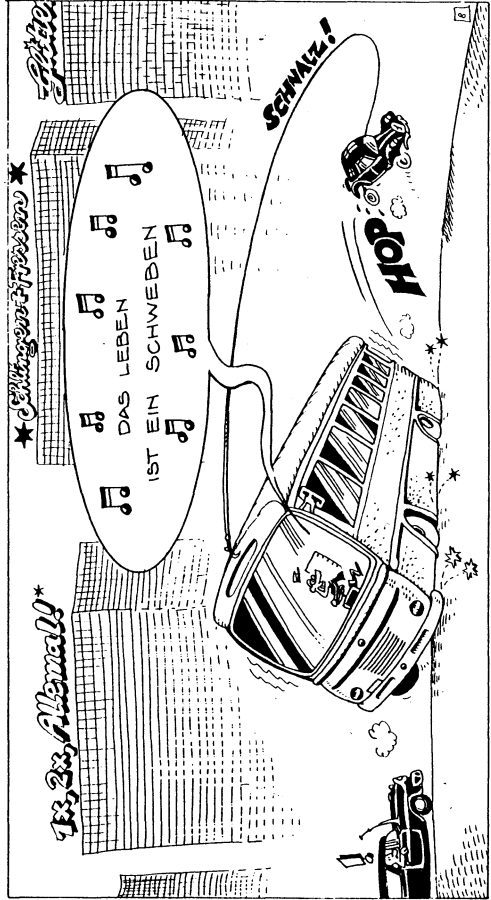
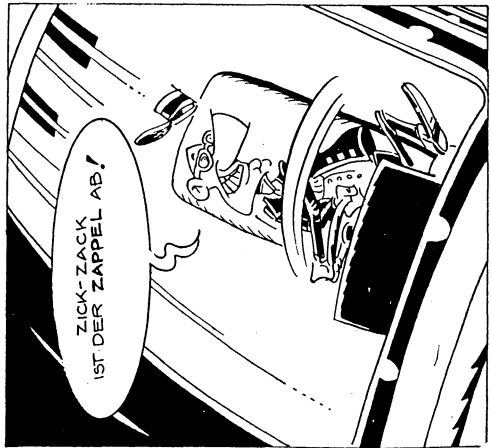
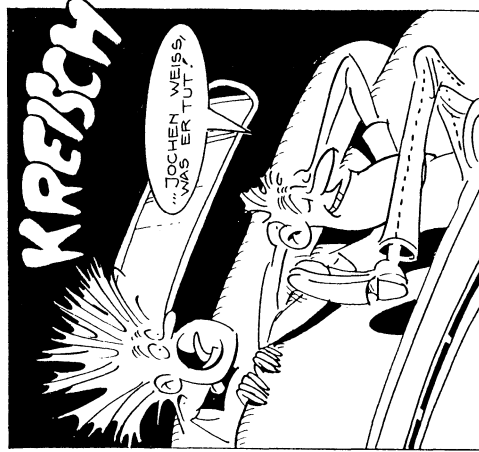
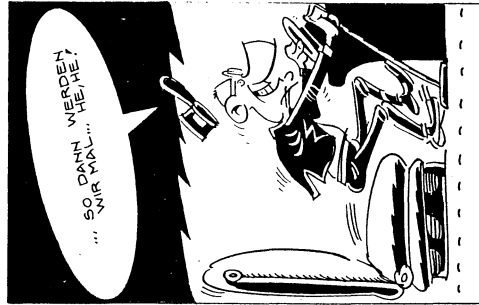
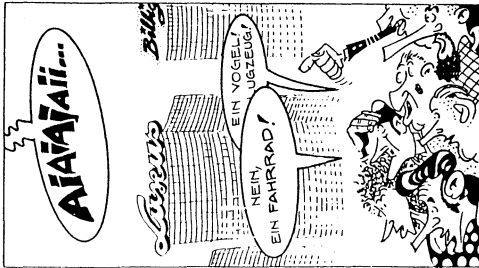
CHB

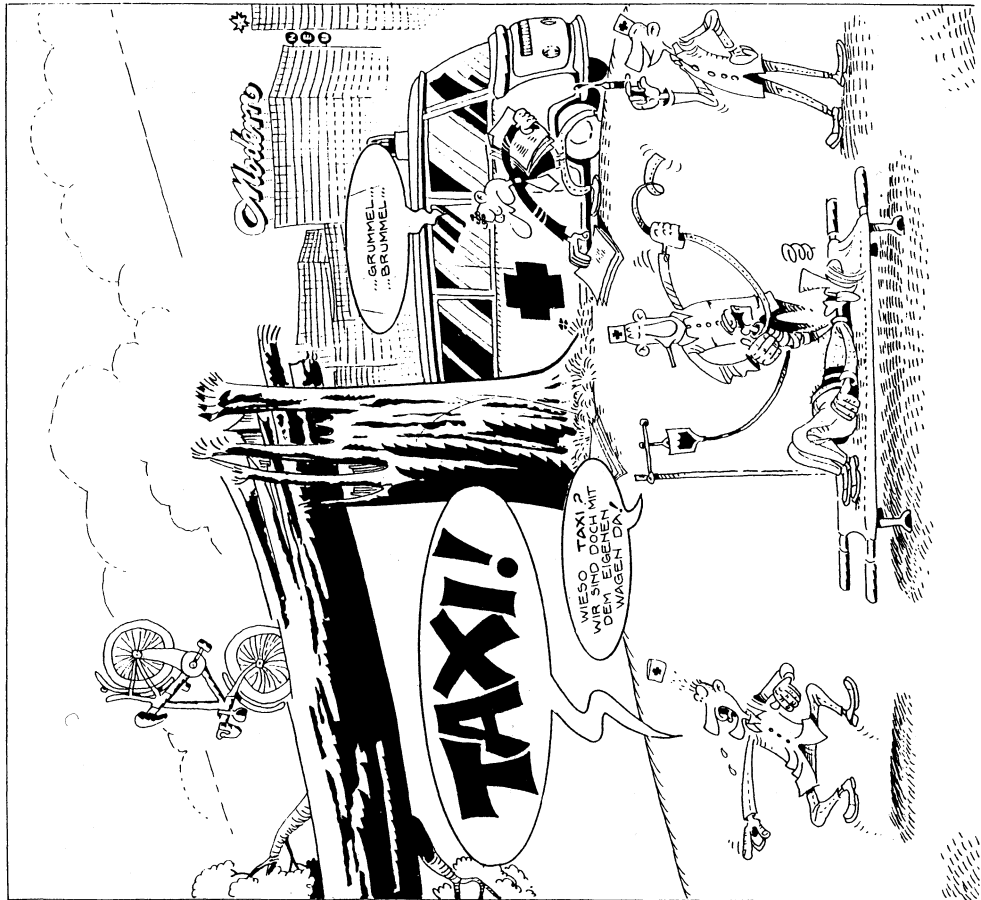


# La Traction en BD (Fortsetzung aus Heft 6/96)









# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

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

Gültig ab: .....

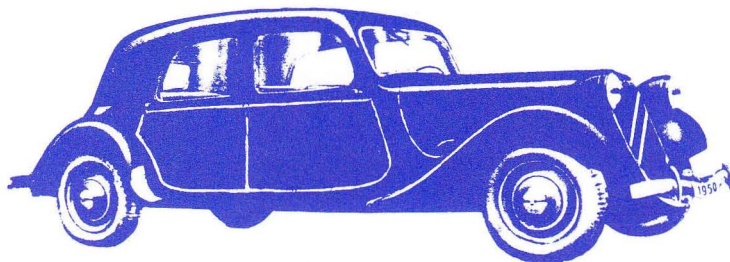
Vorname Partner.....

Adresse.....

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

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

Senden an: Robert Isler, Wolfzangenstrasse 48, 8413 Neftenbach



## 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.: 052/319 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):..... / .....



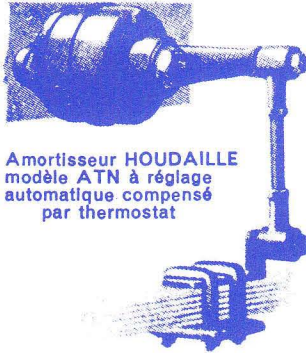
PP  
8058 Zürich

PP/Journal  
CH-8058 Zürich

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

# LES GRANDS MONTAGES HOUDAILLE

RENAULT 4 CV  
PEUGEOT 203  
SIMCA ARONDE  
CITROEN 11 CV  
CITROEN 15 CV  
FORD VEDETTE



Amortisseur HOUDAILLE  
modèle ATN à réglage  
automatique compensé  
par thermostat

# HOUDAILLE

**LE SEUL** qui soit **RÉGLABLE**  
*selon le poids de chaque voiture*

**STATION SERVICE** : 10, rue Raspail, LUSALLOIS  
(Seine) — Tél. : PER. 5806

et chez tous les Agents  
soucieux de votre confort et de votre sécurité