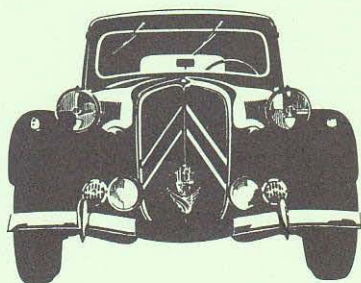


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535, Telefon 052 43 25 17



Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 340.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 8.- +Versand.
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

Organisationsplan 1983

Präsident	Vize Präsident	Kassierin	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8463 <u>Benken</u> P. 052 43 25 17 G. 01 816 22 06	Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> P. 01 725 10 16 G. 01 760 15 95	Edda Brunner Neuhüslipark 2 8645 <u>Jona</u> P. 055 28 38 74	Flemming Gubler Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> P. 01 725 08 45

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI) Vorstand:	Region 2 (GL, GR, TI, SZ, ZG, AG, ZH) Vorstand:	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW) Vorstand:
Max Güttinger Oberdorfstr. 12 8246 <u>Eschenz</u> P. 054 8 97 05	Fritz Anliker Wunderlistr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01 44 53 80	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen a/A</u> P. 065 71 25 68
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> P. 053 5 93 80	Res Diem Bergstr. 2 8474 <u>Dinhard</u> P. 052 38 15 55	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065 42 32 83
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072 72 26 96	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> P. 058 37 17 29	Urs Witmer Schaufelgrabenweg 26 3033 <u>Wohlen</u> P. 031 82 23 20

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Heinz Beier <u>3251 Wengi/Büren</u> G. 032 84 92 75	Reparaturen + Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> G. 01 760 15 95	Citroën spez. Werkst. Gino Gandin Mutschellenstr. 226 8968 <u>Mutschellen</u> 057 33 80 90	Garage Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> G. 058 37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> G. 071 67 45 42	Rep + Rest Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> G. 061 35 25 55	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> G. 031 55 33 11	

Zeitungsredaktion, Inserate
Armin Frick
Zugerstr. 115
8810 Horgen
P. 01 725 10 16
G. 01 760 15 95

Mitgliederwesen
Regula Herzog-Märklin
Ettingerstr. 1
4106 Therwil
P. 061 73 78 73

Liebe Clubmitglieder,

seit der Generalversammlung vom 26. Juni 1983 bin ich Euer neuer Präsident. Bevor ich mich etwas näher vorstelle, möchte ich unserem zurückgetretenen Präsidenten und neuen Ehrenmitglied Dieter Ackerknecht einige Worte widmen:

Dieter Ackerknecht hat den CTAC sieben Jahre lang geführt. In dieser Zeit hat sich die Mitgliederzahl verdoppelt, hat sich unsere Club-Zeitschrift von einigen armseligen Informationsblättern zu einem ansehnlichen, informativen und unterhaltsamen Heft gemausert und wurde das erste internationale Treffen in der Deutschschweiz in Zofingen organisiert. Sicher sind diese Erfolge nicht allein Dieter zuzuschreiben, aber er ist massgeblich daran beteiligt.

Am 11. Juni hat er nun seine Fränzi geheiratet. Anfangs September wird er sein schönes Langenthal-Cabriolet aufbocken, seine Zelte hier abbrechen und zusammen mit seiner netten Frau nach Saudi-Arabien auswandern, wo er für die nächsten Jahre eine neue Aufgabe gefunden hat; nach Saudi-Arabien, in das Land, wo Benzin und Motorenöl billig, dafür das Kühlerwasser teuer ist.

Dieter, wir danken Dir von ganzem Herzen für Deine Leistungen und wünschen Dir und Fränzi für die Zukunft viel Glück.

Für all diejenigen Leser, die mich nicht oder nicht gut kennen, möchte ich mich kurz skizzieren:

Typ : Tüftler und Bastler der bärtigen Art, 30 jähig;
Zivilstand : Seit dem 11. September 1982 verheiratet mit Agi;
Beruf : Flugberater
Autos : 1 Citroën légère, ca. Jahrgang 1953,
ca. 1/2 Citroën B14G, ca. Jahrgang 1927,
1 Isuzu KB41 (4x4 Pick-Up),
1 Renault 6 Rodeo (Eigentum der Ehefrau).
Generell: angefressener, aus Finanz- und Vernunft-
Gründen jetzt leider meist verhandelter Offenfahrer;
Hobbies : nebst Autos: schreinern, schmieden, schlossern, um-
bauen und renovieren, paddeln, Theater spielen, schrei-
ben (ich bin der geistige Vater von Dr. A.C. Traction
und R.R. Traction);
Wunschtraum : In Kanada oder Finnland das Wasserflug-Brevet zu er-
werben;
Spleen : Aus jedem, aber auch jedem Fahrzeug ein Wohnmobil zu
bauen.

Ich bin offen und direkt, und ich hoffe, dass man es auch mit mir ist. Auch wenn meine Texte zuweilen etwas zynisch sind, ist doch immer ein Quentchen Wahrheit daran.

Ich werde als Präsident sicher viele Fehler machen, das ist mir klar. Ich hoffe jedoch, dass man mich direkt darauf anspricht, und mir so die Möglichkeit gibt, mich zu verbessern. Ich danke für das Verständnis.

Dass ich alle Clubmitglieder duze, ist nicht ein Ausdruck von Respektlosigkeit, sondern von Kameradschaft. - Ein guter Kamerad ist mir mehr wert, als eine entfernte Bekanntschaft zu einem hohen Herrn Direktor oder Doktor. In diesem Sinne mag dies verstanden werden.

Soweit in eigener Sache.

Am letzten Clubtreffen musste einmal mehr eine gewisse Disziplinlosigkeit festgestellt werden, was die Organisation von Regionaltreffen zunehmend erschwert. So war wieder eine ganze Anzahl von Teilnehmern nicht angemeldet. Wer selbst schon einmal ein Treffen für über 100 Personen organisiert hat, wird verstehen, dass diese Anmeldung zumindest für die Teilnahme am Essen einfach sein muss. Mit den auf dem Tisch deponierten Anmeldekarten sollten die Mahlzeiten einfacher organisiert werden, aber dies hat aus verschiedenen Gründen nicht geklappt. Wir werden nicht darum herumkommen, nach anderen, aufwendigeren und einschneidenden Lösungen zu suchen.

DASS ABER EINZELNE CLUBMITGLIEDER EINMAL MEHR IHRE ZECHE (Dessert) NICHT BEZAHLT HABEN, IST ZUTIEFST BESCHÄMEND. WER DAS GELD NICHT AUFBRINGEN KANN, UM SEINE KONSUMATIONEN ZU BEZAHLEN, SOLLTE BESSER SEINE TRACTION VERKAUFEN, BEVOR DER GANZE CLUB IN VERRUF KOMMT!

Ich möchte mich noch bei all denen bedanken, die sich korrekt an- oder auch abgemeldet und sich korrekt betragen haben.

Euer

Daniel Grell



P.S. Bitte beachtet unsere neue Adresse:
Citroën Traction Avant Club, Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

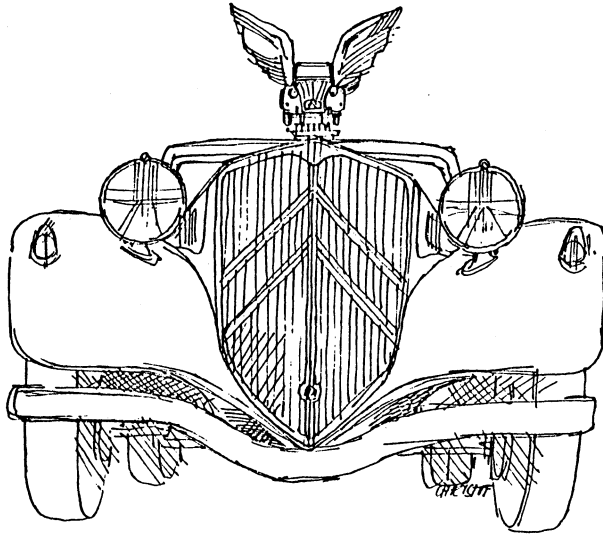
Werte Traction Freunde,

Hiermit ein kurzes Wort des Abschiedes und des Dankes an alle, die zur Existenz des CTAC beigetragen haben, insbesondere an die unermüdlichen Helfer bei den Clubaktivitäten. Ich wünsche dem Club, Euch und dem neuen Präsidenten Daniel Eberli alles Gute und viel Glück für die Zukunft. Zudem bedanke ich mich für das langjährige Vertrauen, das Sie mir entgegenbrachten sowie für das originelle Abschiedspräsent und die Ehrenmitgliedschaft.

Tractionellement Ihr

Zürich im Juli 1983

Sito Akked



Für einmal "Flying 2 CV" statt "Flying Lady" (Rolls-Royce). Res Diem

T O D E S F A L L

Mit grossem bedauern mussten wir vom hinschied unseres lang-jährigen mitglied, und ehemaligen vorstandsmitglied, Max Caironi kennntnis nehmen. Wir möchten seinen hinterbliebenen unser herzlichstes beileid aussprechen.

GV 1983 vom 26.6.1983 im Restaurant Maiengrün bei Hägglingen AG

1. Begrüssung um 14h45 durch den scheidenden Präsidenten Dieter Ackerknecht. Nach 7 Jahren Präsidenschaft schlägt er seine Zelte aus beruflichen Gründen in Saudiarabien auf und kann daher das ehrenvolle Amt eines Präsidenten nicht mehr weiterführen. Nun ist männiglich gespannt, wie viele Jahre sein Langenthal Cabriolet im Winterschlaf auf den Böcken verbringen wird!
2. Das Protokoll der GV 1982 wird von den zahlreich erschienenen Mitgliedern einstimmig genehmigt.
3. Finanzen: Die Clubrechnung per 20.6.83 weist einen Ueberschuss von Fr. 1850.60 auf (Vereinsvermögen neu Fr 11'651.10) und wird einstimmig genehmigt. Der Jahresbeitrag von Fr 30.-- wird beibehalten (nach 1. Mahnung Fr 35.--, nach 2. Fr 50.--), Vorstandsmitglieder frei.
4. Treffen 1984: 28./29.April 1984
Privat organisierter Ausflug ins Tessin
Region 1: 20.Mai 1984
Region 3: 24.Juni 1984
Region 2: 8./9.September 1984 mit GV 1984
5. Diverses: Adrian Pretto lässt sich entschuldigen wegen Spitalaufenthalt. Die positive Abrechnung des Internationalen Treffens 1981 in Zofingen folgt nach seiner Genesung. Wir wünschen ihm alles Gute.
Von einem internationalen Treffen zum 50. Traction Avant Jubiläum 1984 ist noch nichts bekannt. Die Firma Citroen hat offiziell auch noch nichts vorgesehen.
6. Wahlen: Zu Beginn der GV lag noch kein konkreter Vorschlag vor! Von den genannten Fritz Anliker, Peter Kohler, Albert Schorta, Markus Wullschlegler und Daniel Eberli wurde letzterer einstimmig und unter grossem Applaus zum neuen Clubpräsidenten erkoren. Res Diem wird als Ersatzmann in den Vorstand der Region II vorgeschlagen und gewählt.
Daniel Eberli nimmt die Wahl dankend an und drückt die Hoffnung aus, das inzwischen recht gross gewordene Vereinsschiff mit Hilfe der Mitglieder sicher durch alle Kurven leiten zu können. Er überreicht Dieter Ackerknecht 2 Clubtassen für die in aller Stille erfolgte Vermählung (bei Scheidung retouren!) sowie einen praktischen Oeler mit origineller Gravur als Dank für die geleistete Arbeit. Der scheidende Präsident wird unter Akklamation zum Ehrenmitglied ernannt. Im weiteren ernannten 1 Clubtasse Jürg Deller für die Anmeldung mit der schönsten Schrift sowie Josef Kurzo, dessen unfrankierte Karte uns gestempelt ohne Strafporto erreichte; Nachahmung verboten!
7. Diverses: Abschliessend wurde über das Problem der Clubgrösse bei Treffen diskutiert, da sich bei 100 bis 150 Teilnehmern zunehmend Schwierigkeiten mit der Lokalsuche und Service ergeben. Eine Möglichkeit wären vermehrte Regionaltreffen. Ende der Versammlung 15h30.

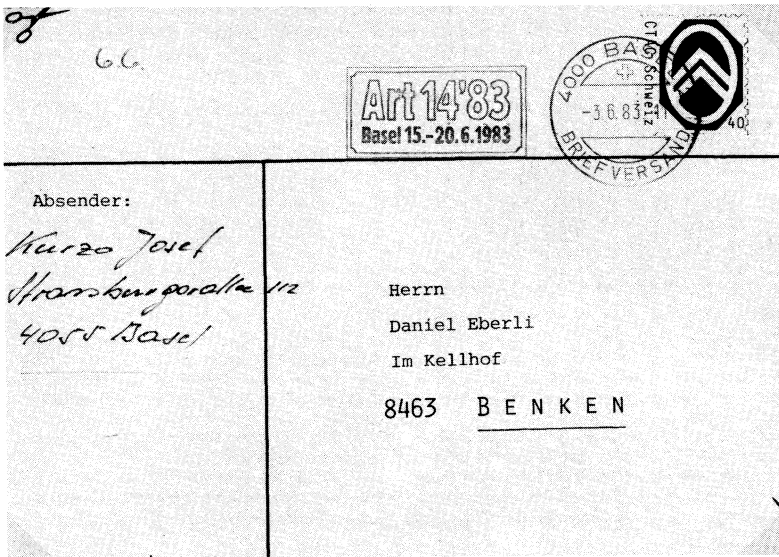
Der Protokollführer:

Stemming Gubler

Mitgliederbeiträge	Fr. 6.282.70	
Zinsertrag Bankkonto	Fr. 126.35	
Vgt. f. Ins., Kleber u. Div.	Fr. 739.50	
Drucksachen, Büromat., Tel., Div.		Fr. 4.036.--
Kto. u. Posttaxen		Fr. 679.95
Spesen f. Treffen		Fr. 582.--
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 7.148.55	Fr. 5.297.95
	=====	=====
Saldo per 31.8.1982	Fr. 9.800.50	
Einnahmen	Fr. 7.148.55	
	<hr/>	
	Fr. 16.949.05	
Ausgaben	Fr. 5.297.95	
	<hr/>	
	Fr. 11.651.10	
	=====	

E. Brun

Von der Post anstandslos akzeptierte CTAC briefmarke.
Zur nachahmung nicht empfohlen!



MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Ich stelle mir vor das sich unter diesem titel neue sowie alte mitglieder in wort und bild selber vorstellen. Zb. wie man ausgerechnet zum Traction kam, was man mit ihm so alles erlebt hat, was man selber so macht, etc., und noch ein bild von sich, mit oder ohne Traction, frau, freundin, hund usw. beifügt. Der anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Zur not werden werden auch gut lesbare handschriftliche storys angenommen. Diese aber bitte mindestens 14 tage vor redaktionsschluss einsenden.

af

V E R A N S T A L T U N G E N

C T A C ~~20. mai 1984 region 2~~
 ~~24. juni region 1~~
 ~~23. sept. region 3 mit GV~~ s. c.v - Protokoll

29. oktober Teile + Fahrzeugmarkt in der Züsphalle Zürich-Oerliken. Oeffnungszeit 9 - 16 uhr.

Traction-Chlaus-Höck der region 2 findet voraussichtlich am sa. 2. dez. in Zürich statt. Weitere info folgt.

H O E C K R E G I O N 2 siehe clubzeitung sommer 2/83.

Aenderung: Jeweils am 1. dienstag im monat!

ratur - literatur - literatur - literatur - literatur - literatur

auto illustrierte 8/83 3 seitiger bericht über einen Traction cabriolet bausatz auf polyesterbasis mit mehreren farbfotos. Das heft kostet fr. 4.50 und ist an jedem kiosk nachbestellbar.

Automobil + Motorrad Chronik 7/83 "Ein alter Citroën wird wieder jung", ein 3 seitiger bericht über die restauration einer Traction (7 CV) cabrio-limousine. Erhältlich bei: Schrader Automobil-Bücher, Tal 33/34, D - 8000 München 2. Preis DM 7.--.

Von einem Boom kann man vielleicht noch nicht sprechen. Aber die Fülle der Neuerscheinungen ist schon beachtlich. Nicht nur bei den Auto- bzw. Motorrad-Büchern. Auch die Clubs und IGs übertreffen sich mit brillant gemachten Publikatio-

nen. Die jüngste mir vorliegende Ausgabe des BMW-V8-Journals zum Beispiel mit seiner Fülle interessanter und informativer Beiträge ist ebenso sammelnswert wie die Exemplare des Ponton-Kurier, herausgegeben von der IG Ponton-Mercedes.

Mühe geben sich aber auch die Herausgeber „kleinerer“ Gazetten, etwa der Schweizer Mercedes-Benz-Veteranenclub, der ebenfalls in der Schweiz ansässige Citroën-11-CV-Club, die Gemeinsamkeit der deutschen Mini-Clubs. Immer besser macht

sich das Blatt des Ferrari Model Club und Eckhart Bartels Alt Automobil, Organ der Alt-Opel-Interessengemeinschaft. Wenn man weiß, wieviel Liebe und Arbeit in jeder einzelnen Ausgabe dieser Blätter stecken, sieht man auch gern über manche Unzulänglichkeit hinweg!

Aus: Automobil + Motorrad Chronik 9/83, "Erlesenes" von Wilhelm Drabeck. Wir danken für das lob. Der letzte satz beruht auf gegenseitigkeit. af

Von "Gold Zack" gibt es ein Traction stoffabzeichen zum aufbügeln in den farben rot und schwarz. Die bestellnummer ist 11 832, der preis fr. 3.90. Mitgeteilt von Andreas Rutishauser.



27. APRIL 1984

GALADINNER

Zur Erinnerung der Einführung des Citroën Traction Avant vor 50 Jahren in Jahre 1934 findet ein Empfang, eine Ausstellung und eine Vorführung statt, an dem ein frühes Modell des Citroën Traction Avant enthält wird und abschliessend gibt es eine aussergewöhnlich gute Mahlzeit.

10. 11. 12. AUGUST 1984

CITROËN AUTOMOBIL KLUBS

FESTIVITÄT

IM PARK UND SCHLOSS KNEBWORTH, HERTFORDSHIRE

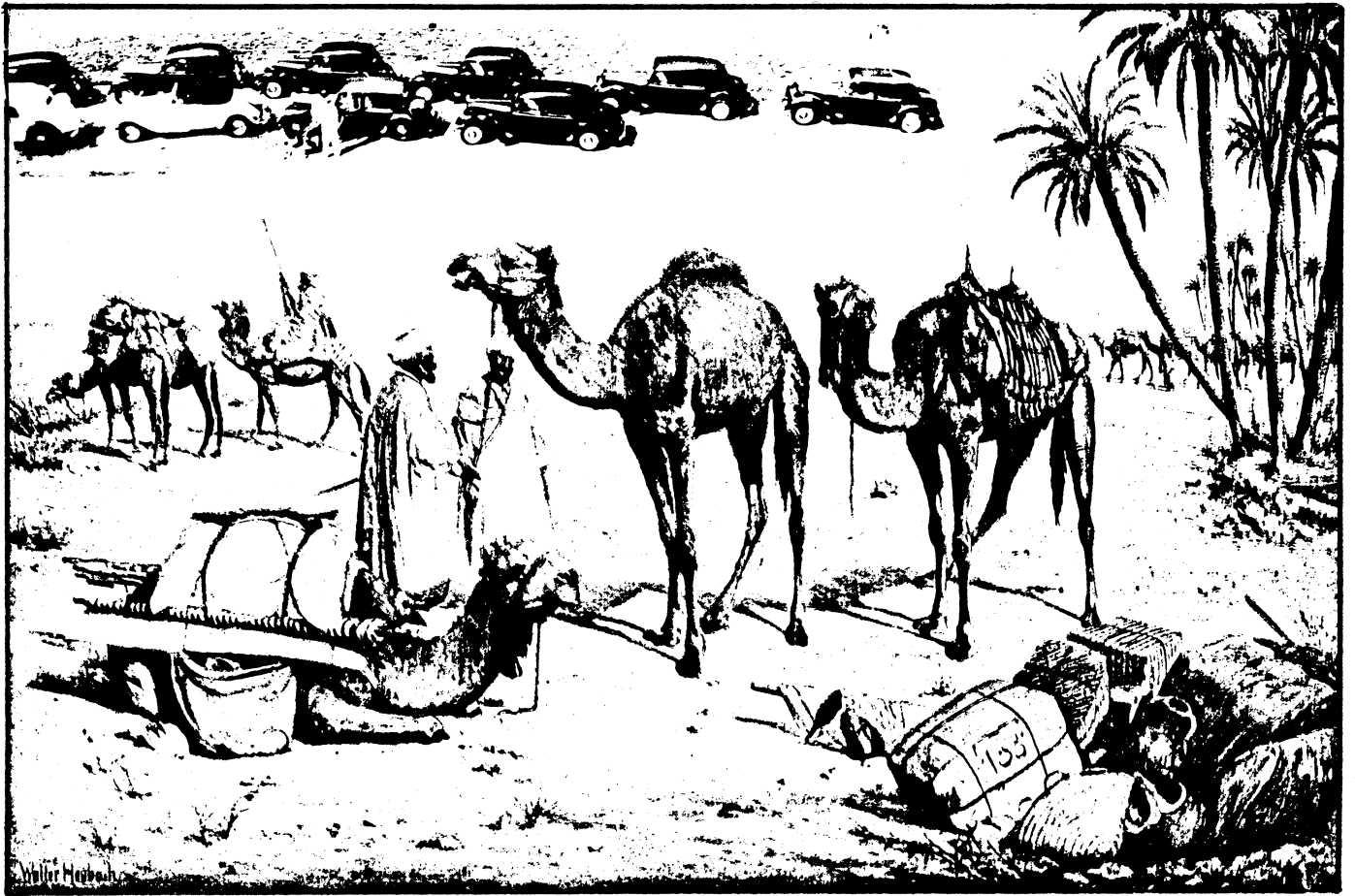
Dieses Ereignis ist zweifellos eines der grössten Ansammlungen von Citroën Automobilen, die jemals in dem U.K. zu sehen waren und verbindet die Jahrestreffen des Traction Owners Klubs, des Citroën Automobile Klubs, des Citroën Automobile Klubs und des International 2CVGB. Die ersten zwei tage sind völlig den Citroën Klubs gewidmet, Aktivitäten schliessen Gymkhana (Testfahren) und Paraden, Vorfürungen, Klub Stände, Automobil "Floimarkt", ein Museum von Citroëns, ein Barbecue und ein Abend voll Unterhaltung ein. Der Sonntag ist für die Öffentlichkeit zugänglich mit ähnlichen Ereignissen und zusätzlich wird ein nationales 2CV Cross Rennen und eine Ausstellung von Citroën Automobilen aus den Jahren 1919 - 1984 stattfinden, ein grand Concours d'Elegance, eine Traction Parade, französische klassische Automobil Show, Ausstellungsstände und französische Kapellen und noch viel, viel mehr.!!

Weitere Einzelheiten werden so bald wie möglich bekannt gegeben.

Anfragen an:-

Frau K. Hayes, Traction Owners Club, 19 Winton Avenue,
Bounds Green, London N11 2AS, England. Telefon:- (London) 888-6790





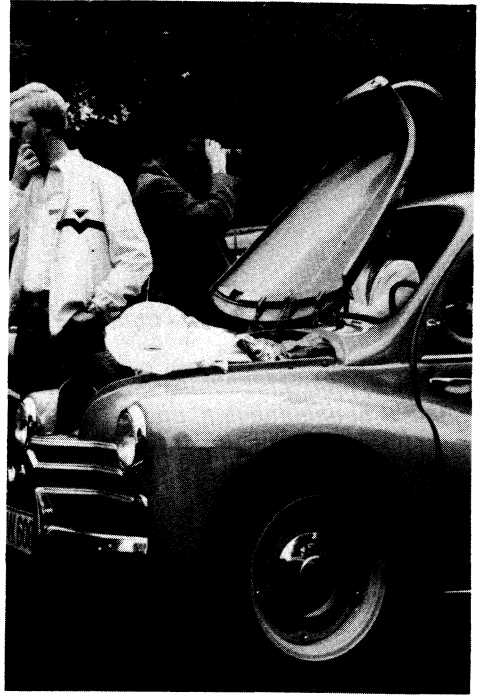
Fata Morgana von unserem Middle East correspondent Dieter Ackerknecht

FRÜHLINGSTREFFEN DES CTAC REGION 1 UND DES RENAULT-HECK-CLUBS

Bei bedecktem Himmel fanden sich zwischen 0930 und 1030 nach und nach eine Unmenge (gegen 50 Wagen) von Gangsterlimousinen und ca. 15 Renault 4CV auf der Breite in Schaffhausen ein. Als markantes Zeichen stand zuoberst ein Citroën H-Wohnmobil mit aufgebautem AK-400. Leider konnte der Besitzer nicht ermittelt werden, obwohl er die Karawane begleitete. Obwohl es um 10 Uhr zu regnen begann, wurde unentwegt gefachsimpelt, wurden Motorhauben geöffnet und Photoapparate gezückt. Ein Teil der Gesellschaft verzog sich allerdings bald ins nahe Restaurant zu einem Kaffee.

Mancher Zuschauer erinnerte sich wehmütig daran, dass er früher auch einen der meist prächtigen Wagen selbst sein Eigen genannt hatte. Einer Frau kamen beinahe die Tränen, als sie den Wagen wiedererkannte, mit dem sie vor mehr als 30 Jahren die Hochzeitsreise gemacht hatte.

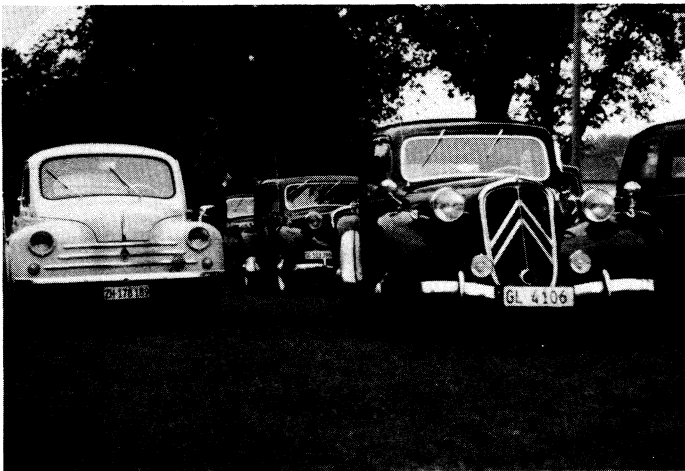
Pünktlich um 1030 kurvte Dieter Ackerknechts silbernes Cabriolet auf den Parkplatz, und kurz darauf setzte sich der ganze Konvoi unter Absicherung durch begeisterte Schaffhauser Polizisten Richtung Schleithem in Bewegung. Möglich, dass unseretwegen einzelne Autofahrer zu spät zu ihrem Sonntags-Familien-Treff kamen, zog sich doch unsere Kolonne über mehrere Kilometer dahin, nur selten 'gestört' durch nicht-konforme Fahrzeuge. Mittlerweile hatte der Regen aufgehört, und vereinzelt waren



sogar Sonnenstrahlen zu sehen.

Von Schleithem führte die Fahrt auf einer malerischen Route hinauf zum Oberhallauer Berg. Auf der 'Passhöhe' durfte der obligatorische Photohalt natürlich nicht fehlen. Eifrig wurde geknipst, surrten Filmkameras.

Nachdem sich unsere Autos etwas verschnauft hatten, ging's in gemächlichem Tempo hinab durch die Rebhänge, vorbei an der Hallauer Bergkirche nach Hallau.





Während die Renault Heck den Parkplatz bei der Post überstellten, machten sich die Tractions entlang der Dorfstrasse breit. Erneut wurden Erfahrungen ausgetauscht, wurde gefachsimpelt. Schliesslich trieb der Hunger auch den letzten ins Gasthaus Maienburg, wo man sich, zwangsläufig aufgeteilt in drei Gruppen, das Essen schmecken liess.

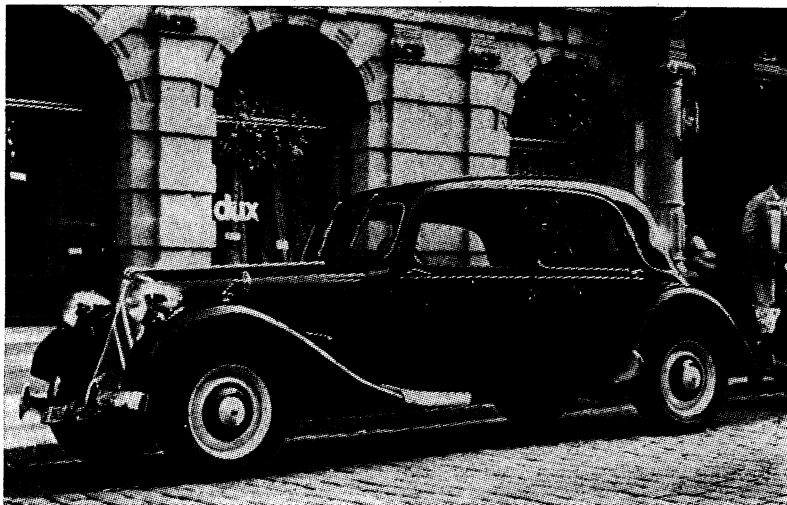
Was am Morgen noch niemand zu hoffen gewagt hatte, traf am Nachmittag ein: Der Föhn verblies die letzten Wolken, der Nachmittag wurde sonnig und warm -

gerade richtig für die Ausfahrt auf umweltfreundliche Art, mit Pferd und Wagen. Es war ein Vergnügen, auf den blumengeschmückten Wagen aus dem Dorf heraus unter blühenden Bäumen und durch die Reben zu fahren. Allerdings erinnerten Sonne und Reben daran, dass hier ein hervorragender Saft gezüchtet wurde - von dem leider auf den Wagen keine Spur zu finden war. So war es nicht erstaunlich, dass nach der Rückkehr ins Dorf alle Restaurants gestürmt wurden. Ein Teil der Truppe fuhr ins nahe Neunkirch, wo noch freie Beizen-Plätze zu ergattern waren. Dort war es auch möglich, einem Veteranen-Händler in Verkaufsraum und Werkstatt zu blicken. Mehr als einer der Fans musste im Nebeneinander von glänzenden Oldies, zerlegten Wagen und Ruinen an die eigene Garage denken und was dort noch dem Lauf der Zeit harrt. Allmählich bekamen auch die Angefressensten genug 'Auto', und meist grüppchenweise brach man zur Heimfahrt auf. Noch auf weiten Strecken waren so Renaults und Tractions anzutreffen und erinnerten an einen gelungenen Tag. So bleibt nur der Dank an die Organisatoren, ganz besonders an Max Güttinger für die gelungenen Einfälle und die hervorragende Organisation.



Daniel Eberli

Daniel Eberli



Invasion von «Gangsterlimousinen» in Hallau

Wir hätten uns nie getraut, diesen Ausdruck zu gebrauchen. Nachdem die Veranstalter der Sternfahrt vom kommenden Sonntag, 15. Mai nach Hallau in ihrem offiziellen Schreiben ihn selber gebrauchen, dürfen wir diesen «Fachausdruck» wohl als «Aufhänger» für unsere kurze Vorschau verwenden. Allen Freunden älterer Modelle wird das Herz am kommenden Sonntag lachen.

Der Citroën Traction Avant Club und der Renault Heck Club Suisse veranstalten am Sonntag, 15. Mai, ein Frühlingstreffen in Hallau. Dazu haben sich etwa 40 Automobilisten samt Begleitung mit ihren Citroën 4- und 6-Zylinder der Jahrgänge 1937 bis 1957 angemeldet. Man kann also die bestandenen, aber gut gepflegten und alle zum Verkehr zugelassenen Limousinen von ca. 11 bis 15 Uhr im Dorfzentrum von Hallau bewundern. Dazu gesellen sich noch die kleinen Renaults, die kurz nach dem Krieg auf den Markt kamen und bis 1961 rund 1,5 Millionen mal gebaut wurden. Etwa 15 solcher Fahrzeuge werden an der Frühlingssahrt teilnehmen.

Der Citroën Traction Avant Club ist eine schweizerische Vereinigung, aufgeteilt in verschiedene Regionen. Die Region 1, Ostschweiz, organisiert

diesen Ausflug nach Hallau. Ab 9.30 Uhr trifft man sich beim Parkplatz Schützenhaus in Schaffhausen. Die Abfahrt der Kolonne ist auf 10.30 Uhr angesetzt. Sie bewegt sich über Beringen, Löhningen, Siblingen, Schleithem, den Hallauerberg (auch bergsteigen können diese alten Droschken nämlich auch noch!) nach Hallau. Im Gasthof Maienburg trifft man sich zum Mittagessen, nachdem rund ums Gemeindehaus ein attraktiver Park dieser wertvollen und originellen Autos erstellt worden ist. Bei schönem Wetter soll nachmittags auf «richtige Zweifperder» umgestiegen werden, um die Gegend n o c h beschaulicher als mit den Veteranen-Autos zu genießen.

Wir wünschen dieser originellen Fahrt ein gutes Gelingen und den über 100 Teilnehmern frohe, gemütliche Stunden in Hallau!



Oben: Klettgauer Zeitung
Schaffhauserland, 13. mai 1983

Links: Schaffhauserbock,
19. mai 1983

Herr und Hund staunen gemeinsam über so viel gepflegten Lack und Chrom. Der Schnappschuss gelang unserem Fotografen am Sonntag beim Oldtimer-Treffen in Hallau. Der bärtige Herr im weissen Kreis gewinnt einen Einkaufsgutschein der Pro City im Wert von 50 Franken. Bitte melden Sie sich bis Montagabend bei uns. Am besten kommen Sie persönlich vorbei. Oder rufen Sie uns an: Tel. 053 / 4 47 26. Die Gewinnerin des letzten Gewinnspiels heisst Laduca Girolana, sie wohnt in Schaffhausen.

«Zitronen» auf den Hallauer Dorfstraßen



An allen Ecken und Enden: Zitronen und Renault Heck. Für den Old-Timer-Fan ein herrliches Schauen. Wer nicht so angefressen ist, schüttelte vielleicht angesichts dieses Idealismus den Kopf. (Aufnahmen: gü mit «Polaroid»)

Das große Treffen des «Citroën Traktion Avant Clubs» mußte am letzten Sonntag unter veränderlichen Wetterbedingungen durchgeführt werden. An sich macht Regen den alten «Kutschen» nichts aus, denn sie sind nicht nur fahrtüchtig, sondern auch wetterfest.

Es war schon ein ungewohntes Bild, so viele Citroëns auf der Dorfstraße zu sehen. Dazu gesellten sich noch die kleinen, viertürigen Renaults Heck, die ebenfalls Anlaß zur Clubgründung gegeben haben. Die beiden Clubs fördern die Geselligkeit der Mitglieder untereinander, veran-

stalten Sternfahrten, wobei die «angefressenen» Automobilisten immer wieder in andere Gegenden kommen. Sie haben aber auch Gelegenheit, bei diesen Treffen zu fachsimpeln, über Ersatzteilbeschaffungen zu plaudern, aber auch von alten Zeiten zu schwärmen. Viele Clubmitglieder fahren seit Jahrzehnten auf diesen Autos, was dem Besitzer für seine Sorgfalt und den guten Unterhalt, aber auch dem Fahrzeug für seine Qualität ein gutes Zeugnis ausstellt. — Wie wir hörten, hat der Ausflug nach Hallau eine gute Resonanz gehabt und den Zielen der Clubleitung entsprochen.



Autos des «kleinen Mannes» und «Gangsterlimousinen» friedlich vereint auf dem Ausflug aufs «Land». Die Natur ist ja gegenwärtig dazu angetan, einmal etwas gemütlicher durch die Landschaft zu fahren. (Aufnahme: A. Waldvogel)

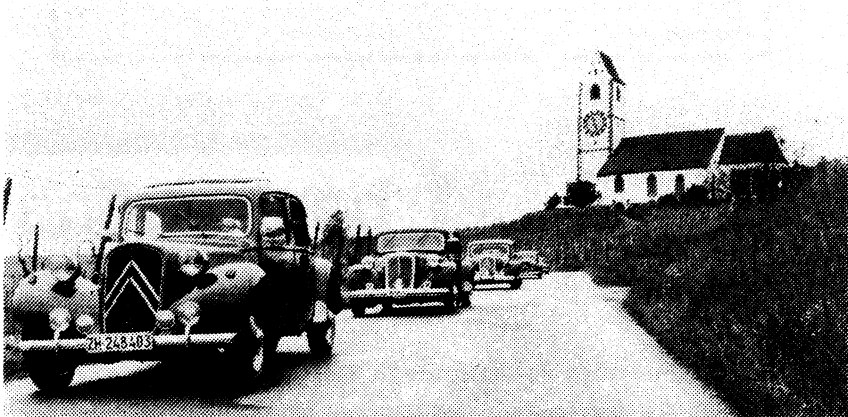
«Gangster» unterwegs

-ert.- Manche Hallauer trauten am Sonntag morgen ihren Augen nicht, als über 30 alte Citroën, sogenannte «Gangsterlimousinen», und 18 Renault 4 CV Heck in der Klettgauer Gemeinde sich zum Stelldichein trafen. Der Anlass zu diesem ungewöhnlichen Treffen war das erste der drei alljährlichen Treffen des «Citroën-Traction-Avant-Club», das von der Sektion Ost-Schweiz organisiert wurde.

Dieser seit nahezu zehn Jahren bestehende Club hat das Ziel, dass sich seine ca. 200 Mitglieder in ständigem Kontakt befinden und ihnen bei der zweifellos schwierigen Beschaffung von Ersatzteilen und bei Reparaturen behilflich zu sein. Diese drei Citroën Modelle, die in den Jahren 1937-1957 erzeugt wurden, (large und legere 4 Zyl. sowie der 15 Six 6 Zyl.) sind deshalb so beliebt, da sie im Gegensatz zu anderen Oldtimern erschwinglicher sind und trotzdem in ihrer Eleganz und Würde anderen Typen in nichts nachstehen. Die Autos sind je nach Zustand zwischen 7000 und 25000 Franken zu haben.

Die als Gäste geladenen «Renault-4-CV-Heck»-Besitzer haben auch zum Gelingen dieses Ausflugs beigetragen, da sie mit ihren Fahrzeugen einen reizvollen Gegensatz zu den pompösen Luxuslimousinen darstellten. Die kleinen 4türigen Renaults, die kurz nach dem Krieg auf den Markt kamen, wurden bis 1961 1,5 Millionen Male gebaut. Sie sind inzwischen auch im Herstellungsland rar geworden. Die Beschaffung der Ersatzteile für die «Hecks» erweist sich als bedeutender als bei den Citroën. Die stolzen Besitzer dieser Kleinautos bereisen ganz Europa, um die lebenswichtigen Ersatzteile zu ergattern. Ihr Club besteht seit 12 Jahren und hat ca. 30 Mitglieder, die unter sich Erfahrungen und Ersatzteile austauschen.

Der Ausgangspunkt für die aus der ganzen Schweiz angereisten Oldtimer war Schaffhausen, wo die Abfahrt in einem geschlossenen Konvoi um ca. 11 Uhr erfolgte. Ihre Route führte über den Hallauer Berg nach Hallau, wo anschliessend nach gemütlichem Essen bei einem eingehenden Hock gefachsimpelt wurde.



Aufnahme: H. K. Gassmann





Schaffhauser Nachrichten// Klettgauer Zeitung /
Schaffhauserland / Andelfinger Zeitung / Schleit-
heimer Bote / Anz. v. Oberklettgau / Anzeiger
am Rhein / Bote vom Untersee 5. mai 1983



Oldtimer-Treffen in Hallau

Bestimmt kennen Sie noch die legendären, alten Citroëns, genannt «Gangsterlimousinen». Diese zur Rarität gewordenen Oldtimer treffen sich zu einem Frühjahrsausflug am 15. 5. 1983 in Hallau. Veranstalter ist der «Citroën Traction Avant Club», Sektion Ostschweiz, und erwartet werden rund 40 Fahrzeuge. Natürlich alle top-restauriert und zugelassen.

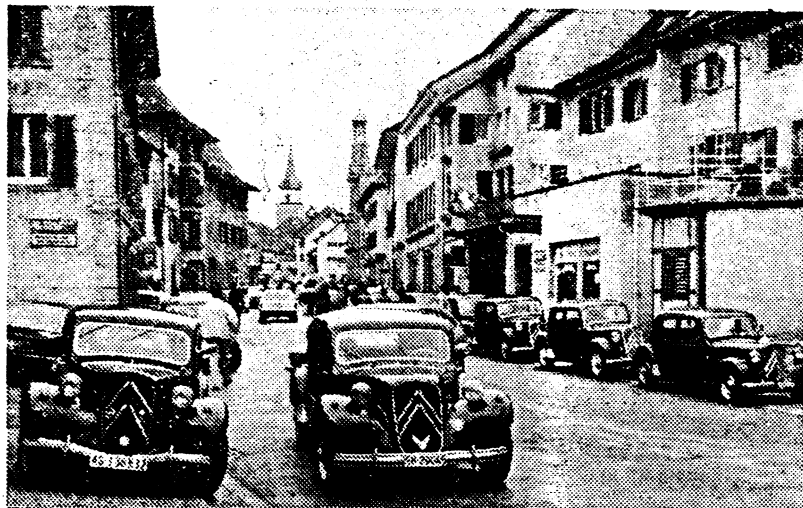
Aber damit nicht genug: Als Gast nimmt der «Renault Heck Club Suisse» ebenfalls an diesem Treffen teil. Die kleinen Renaults, die kurz nach dem Krieg auf den

Markt kamen und bis 1961 1,5 Millionen Mal gebaut wurden, sind inzwischen auch rar geworden. 17 «Hecks» – ebenfalls samt und sonders in hervorragendem Zustand, werden sich zu den Citroëns gesellen.

Über 50 alte Autos also, an denen noch so manches Fahrerherz hängt und die immer wieder Anlass zu Erinnerungen an vergangene Zeiten geben. Sicher ein einmaliges Ereignis mit Seltenheitswert und bestimmt von Interesse für Sie!

Wir erwarten Sie gerne am 15. 5. 1983 ab ca. 11.30 Uhr in Hallau.

Wo genau, brauchen wir Ihnen nicht näher zu beschreiben: so viele Oldtimer sind unübersehbar.



«Gangster-Limousinen»-Treffen im Weinland

Im Weinbaurndorf Hallau fand über das Wochenende ein Treffen von Besitzern alterwürdiger Renaults- und Citroën-Modelle statt. Gegen 40, einst als «Gangsterlimousinen» belächelte Citroëns und 17 «Hecks» der Marke Renault fanden als guterhaltene Oldtimer ihre Bewunderer und weckten Erinnerungen an die sogenannten guten alten Zeiten . . .

Badener Tagblatt, Baden,
18. mai 1983

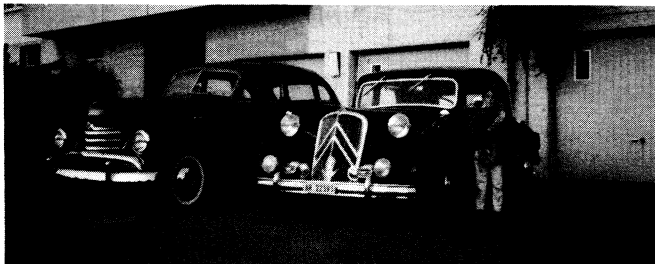
Neues aus Schilda

Die Schildbürger kennt noch jeder aus seiner eigenen Schulzeit. In den Geschichten, die man damals hörte, kamen allerdings nie Automobile vor, die waren dazumal nämlich noch nicht bis Schilda vorgedrungen. Das hat sich mittlerweile geändert, schliesslich sind seither auch schon mehrere Jahrzehnte vergangen. Allerdings hat Schilda nicht nur die erfreulichen Seiten des Automobilverkehrs kennen gelernt, sondern auch die betrüblichen. Unfälle waren an der Tagesordnung und bereiteten dem Gemeinderat grosse Sorge. Er ordnete darum an, dass über die Unfallursachen eine Statistik zu führen sei. Die Auswertung dieser Statistik, so argumentierte er, zeige, wo der Hebel für wirksame Unfallverhütungsmassnahmen anzusetzen sei. Die Statistik wurde also geführt und darauf dem Gemeinderat vorgelegt. Der beraumte unverzüglich eine Sitzung an und schon am nächsten Morgen erfuhren die staunenden Schildbürger aus dem Nachrichtenblatt, was gegen die häufigen Unfälle vorzukehren sei. Da stand nämlich auf der ersten Seite in dicken Lettern: "80% aller Unfälle werden von nüchternen Automobilisten verursacht. Wir fordern die Bevölkerung darum dringend auf, sich nicht mehr in diesem Zustand ans Steuer zu setzen. Der Gemeinderat von Schilda."

(Berichterstattung durch unseren Auslandkorrespondenten Res Diem)

Citroén 15/6 kontra Opel Kapitän

Letztes Jahr restaurierte ich einen Opel Kapitän. Interessant finde ich den unterschied Citroén/Opel bzw Frankreich/Deutschland während einer gleichen zeit. Die fahreigenschaften des Citroén sind denjenigen des Opels weit überlegen, hingegen geht die lenkung des Opels leichter. Dafür ist der motor beim Citroén wieder zugänglicher. Ja, man könnte einen ganzen testbericht schreiben, wobei mir der Citroén insgesamt lieber ist, seine technik ist raffinierter. Aber man muss ja nebst dem "beruf" (Tractionist) noch ein ausgleichendes hobby haben, und darum habe ich den Opel restauriert.



Paul Stehrenberger

Er fragt den occasionenhändler: "Wieviel bekomme ich noch für meinen 15/6?"
"Vollgetankt...?"

Wer ist der schönste im ganzen land?.

In Leverkusen war Karmann Ghia-treffen! (BRD)

Ganz klar, dass wir dort einmal vorbeischaute, denn eigentlich sind es doch recht hübsche autos, und die amerikanische oldtimerzeitung "Car collector and classic cars" hatte schon vor einem jahr den Karmann Ghia als das zukunfts-investment favorisiert.

Unsere freude am betrachten der coupes und cabriolets währte nicht lange. Unversehens hatte man mich, neben einem Herrn vom fernsehen und einem bekannten, nämlich Sigi Thiemel, zur jury ernannt, um beim sogenannten "Concours d'élégance" das schönste auto auszuwählen.

Zunächst lehnte ich ab, um weiterhin einmal ungezwungen mit meiner frau ein treffen besuchen zu können. Schliesslich wurde ich aber überredet mitzumachen.

Warum sträubte ich mich so sehr, diese aufgabe zu übernehmen? Ich will versuchen, ihnen meinen standpunkt einmal zu erklären: In der regel sind alle besitzer von oldtimer in meinen augen gemütsmenschen! Ich glaube kaum, dass sich darunter hausbesitzer, oder etwa gewaltsame demonstranten befinden. Auch "biertischstrategen" vermute ich unter ihnen nicht. - Die zeit wird zu etwas sinnvollem benutzt, nämlich zu restauration, oder pflege, oder fahren des "schätzchens".

Warum soll ich also alle die leute zu siegern und platzierten erklären, nur weil ihr auto vielleicht wegen täglicher benutzung, oder einem gerade auf der hinfahrt erlittenen unfall, oder wegen weniger guter kenntnisse bei der restauration, oder gerade wegen der allgemeinen wirtschaftslage und der damit verbundenen geldknappheit, nicht so aussieht wie ein neues auto aus dem laden?!

- Also - müssten alle einen preis bekommen!!!

Wie nun soll ich beurteilen, ob derjenige das schönste auto hat, der es vor 2 wochen gerade erst erworben hat, von einem alten Herrn der erst 10'000 km damit gefahren hatte.

Soll ich also das glück des käufers bewerten?

Oder etwa dessen finanzkraft?

Wie soll ich das auto desjenigen bewerten, der es in 2000 stunden mühevoller arbeit in top-zustand versetzt hat?

Ist das etwa weniger wert, als das glück des einen, der sein auto in neuwertigem zustand vorfand?

Und wie muss ich jenen bewerten, der pech hatte und dessen lackherstellerfirma immer noch an ihrem produkt, dem acryllack, herumbastelt und damit eine 100%tige lackierung nicht gewährleistet ist?

Wie muss ich ein auto einer alleinstehenden Dame bewerten, die im wesentlichen nur auf die hilfe anderer angewiesen ist? Hat sie geld genug, so kann sie ihr auto mehrmals nachbessern lassen, falls irgendeiner doch nicht so ganz vom fach war und sich deshalb probleme einstellten.

Sie sehen, wie komplex solch eine bewertung ist.

Deshalb mein grundsatz: jedes auto ist schön und reizvoll, und vor allem muss es einem selber gefallen.

Ist es doch wie bei den Damen, nicht jede ist berühmt und so hübsch wie eine filmschauspielerin und doch halten ehen zuweilen ein leben lang.

Es kommt eben nicht nur auf einen klingenden namen und schönheit an.

Aus: "Veteran" vom Citroën Veteranen Club
Deutschland

Willy Krieg

Liebe Club-Mitglieder,

mit Freude habe ich festgestellt, dass einige von Euch sich nicht nur für den TRACTION in natura interessieren, sondern auch für andere Dinge, die mit der Marke CITROEN in Zusammenhang stehen.

Ich selbst bin über das Modellauto-Sammeln zur TRACTION und zum CTAC gekommen. Mittlerweile habe ich ungefähr 150 Citroen-Modelle, davon 30 Tractions.

Ich habe festgestellt, dass es manchmal ziemlich schwierig ist, ein bestimmtes Modell zu bekommen. Sicher ist das den 'Angefressenen' unter Euch auch schon so ergangen. Vielleicht kommen wir gemeinsam besser zurecht. Mein Vorschlag wäre, zusammen (eventuell im Namen des CTAC) bei den verschiedenen Herstellern Sammelbestellungen zu machen. Sicher wäre das auch finanziell günstiger.

Den administrativen Aufwand würde ich gerne übernehmen. Allerdings sollte ich über Eure Sammelwünsche genau informiert sein. Unten versuche ich aufzustellen, was es ungefähr für Sammelrichtungen gibt. Ihr braucht nur noch anzukreuzen und mir den Coupon, oder eine Kopie davon zuzuschicken. Bei genügend Anmeldungen, würde der eingesandte Coupon als verbindliche Bestellung von neuerscheinenden Modellen der angekreuzten Art gelten. Wahrscheinlich muss ich diverse Modelle mit Vorkasse bezahlen, daher 'verbindliche' Bestellung.

Masstäbe: 1/87 1/43 1/25/20 andere alle

Modelle : Traction ID/DS andere alle

Varianten: Farbvarianten Traction Farbvarianten andere Aufschriften (Publicité)

Arten : Gross-Serien-Modelle Klein-Serien-Modelle
Fertig-Modelle Bausätze

Preisgrenze pro Modell:

bis 30.-- bis 50.-- bis 100.--
unbeschränkt (Bei sehr teuren Modellen vorherige Anfrage)

Unter Umständen bin ich bereit, Bausätze zu bauen, für solche, die kein Geschick in solchen Dingen haben. Die Preise können variieren (nach Kompliziertheit und Grösse des Modells) und müssten vorher abgemacht werden.

Jetzt warte ich auf Euer Echo. Bitte den Absender nicht vergessen.

Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich

Fluchthelfer

Wie ein Citroen BX in eine Verfolgungsjagd verwickelt wurde.

Als die Alarmglocke der Sparkasse in dem kleinen oberschwäbischen Ort Bartholomä nahe Heidenheim zu schrillen begann und die Polizei wenig später eintraf, konnten die überfallenen Angestellten nur wenig berichten.

Zwei Männer hatten mit vorgehaltener Pistole den Schalterraum betreten, den für rechtschaffene Bankräuber unerheblichen Betrag von 13 500 Mark kassiert und waren dann per Auto verschwunden. Eine präzise Beschreibung des Modells konnten die Bankleute allerdings nicht geben. Der Grund: Solch ein Auto hatten sie zuvor noch nie gesehen.

Die Polizei, die unverzüglich eine Großfahndung einleitete, spürte das Gangsterauto trotz vager Beschreibung auf der Autobahn zwischen Ulm und Memmingen auf und versuchte, den nunmehr als Citroen BX identifizierten Fluchtwagen einzuholen. Dies freilich gelang zunächst nicht. Der Fahrer des französischen Fronttrieblers mit Münchner Kennzeichen schüttelte die Mercedes-Streife immer wieder ab und sicherte sich durch riskante Überholmanöver immer wieder einen gehörigen Vorsprung – offensichtlich ganz in jenem Sinne, der durch einen Schriftzug am Wagenheck hervorgehoben wurde. Denn dort konnten die sich vorwärts kämpfenden Poli-

zebeamten schließlich lesen: „Die neue Qualität: Der Vorsprung bleibt.“

Er blieb es dann doch nicht. Als die beiden Gangster, die den Citroen zwei Tage zuvor aus dem Vorführ-Fuhrpark eines Münchners Händlers gestohlen hatten, auch noch mit voller Geschwindigkeit eine Polizeisperre bei Illertissen durchbrachen, griff ein Beamter zur Maschinenpistole und feuerte eine Salve auf das Heck des davon-eilenden Fronttrieblers ab. Eine Kugel zertrümmerte die Heckscheibe, eine andere durchlöcherte den Benzintank. Zwar ging der Wagen nicht wie in amerikanischen Kriminalfilmen sofort in Flammen auf,

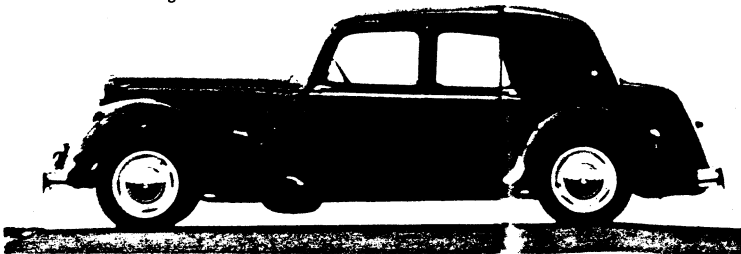
doch sorgte das Loch im Tank rasch für Treibstoffnot. Als der BX wenig später zu stottern begann, ließen ihn die beiden Ganoven auf dem Mittelstreifen der Autobahn stehen und flüchteten zu Fuß in ein Waldstück, wo sie kurz danach gestellt wurden.

Angesichts der filmreifen Verfolgungsjagd erinnerten sich einige der älteren Polizisten, daß früher bei ähnlichen Aktionen in Frankreich gleichfalls Citroen-Autos tragende Rollen gespielt hatten – die Modelle 11 CV und 15 CV nämlich, die heute noch als Gangster-Limousinen bezeichnet werden.

„Solch ein Image“, meinte denn auch ein Citroen-Händler, „kann uns beim BX gern erspart bleiben.“ *rab*



Demoliert und antiquiert: Bankräuber-Auto Citroen BX (oben) und Gangsterlimousine Citroen 15 CV



Across America

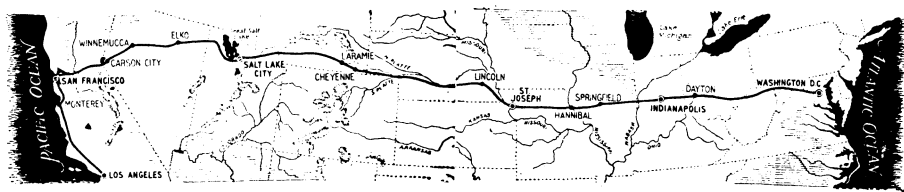
3,500 Miles in Seven Days in a V8-engined Citroen

By Roger Barlow

Fortsetzung und schluss

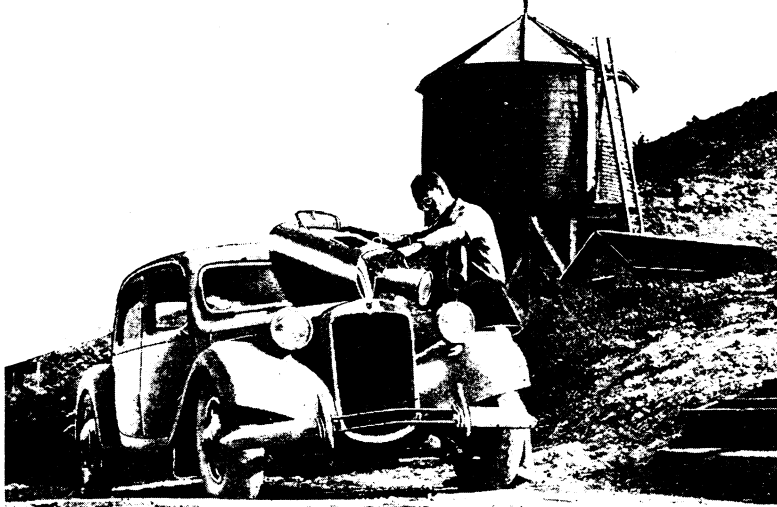
Nach Lovelock legten wir die 115 km auf flacher wüstenstrasse in nur einer stunde und fünfzehn minuten zurück und erreichten Winnemucca kurz nach 10.30 uhr. Bei sonnenaufgang fuhren wir weiter und durchquerten die weiten der Nevadawüste. So weit das auge reichte, war das einzige zeichen der zivilisation die strasse, die sich 30 km vor uns im morgendunst verlor und 16 km hinter uns in den hügeln verschwand. Zu meiner beunruhigung musste ich feststellen, dass in der ersten, kaum merklichen steigung das kühlwasser zu siedeln begann. Und der motor arbeitete kraftloser denn je.

In Elko fanden wir einen fordhändler, der mir einen neuen unterbrechersatz offerierte. Ich sicherte mir die hilfe eines ziemlich ungeschickten jünglings, der den grössten teil der dreckarbeit ausführte, während wir zu mittag assen. Innert kürzester zeit waren wir wieder unterwegs - diesmal in der ueberzeugung, dass alles in ordnung war. Es war nicht. Innert 15 min kochte das kühlwasser wieder. An der nächsten tankstelle füllte ich wasser nach und gab dem verteiler soviel vorzündung wie möglich. Immer noch kein klingeln, immer noch die tendenz zum siedeln bei der geringsten steigung. Ausgerechnet jetzt, zur heissesten tageszeit, hatten wir eine lange, stetige steigung zu bezwingen und schon nach 24 km war das meiste kühlwasser verdampft. Vor uns zog sich eine neue steigung bis zum horizont dahin - es war sinnlos, sich mit so wenig kühlwasser daran zu wagen. Dann sahen wir einen wegweiser, der uns über knapp 1,5 km naturstrass zu einer eisenbahn-wasserstation führte.

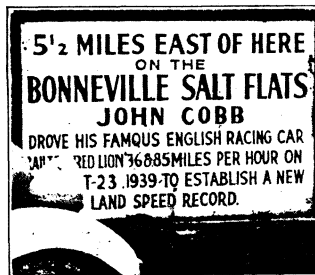


Wir zapften wasser von einem schlauch, als das siedeln und dampfen nachgelassen hatte und ich gefahrlos den kühlerverschluss abnehmen konnte. Ganz per zufall warf ich einen blick in den kühler und entdeckte ein stück verbogenes und arg mitgenommenes metall darin. Mit einer langen zange gelang es mir triumphierend die gezackten reste eines leitbleches herauszuziehen. Ich war nun sicher, dass dadurch die wasserzirkulation bis zur überhitzung behindert wurde.

Der "patient" erhielt nun eine langsame transfusion von einigen gallonen (1 U.S. gallone = 3,8 l.) kühlem wasser und lief dann wieder an. Wir entdeckten nirgends ein leck und starteten deshalb wieder. Wir nahmen die lange steigung in angriff, die noch vor einigen minuten so furchteinflössend gewirkt hatte. Trotz der nachmittäglichen hitze von 43° celsius und der stetigen steigung begnügte sich das thermometer mit 93° celsius - knapp unter dem siedepunkt - was mir bewies, dass wirklich nur das abgebrochene stück kühlwasserleitblech an der überhitzung schuld gewesen war.



In kaum einer halben stunde erreichten wir die dürren, aschengleichen hügel und überquerten den höchsten punkt. Vor uns breitete sich die unendliche, blendende, schimmernde weite der berühmten Salt-Lake-ebene aus. In Wendover tankten wir kurz und fuhren sofort weiter in richtung Salt Lake City, welches 201 km entfernt ist. Die glatte, schwarze asphaltstrasse war rund einen meter höher als die salzfläche. Etwa 8 km östlich von Wendover befanden wir uns gegenüber dem gebiet, wo die rekordfahrten ausgeführt wurden. Ich fuhr vom highway hinunter um die salzoberfläche anzuschauen, welche diese unglaublichen geschwindigkeiten ermöglicht hat. (1944 stand der rekord bei 350 meilen pro std = 563,27 km, aufgestellt von John Cobb (GB) im september 1938 in diesem gebiet. Anm. der ü.) Ich war wahrscheinlich ebenso überrascht wie alle

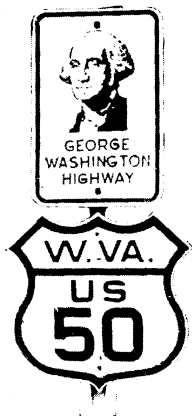
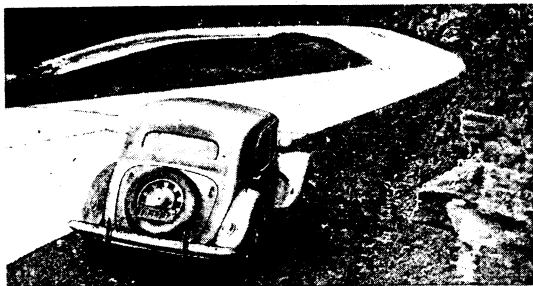


anderen, welche die Flats zum erstenmal besuchen, denn die oberfläche besteht nicht aus feinem tafelsalz, sondern aus klumpen von ziemlich grossen kristallen. Diese beulen und zackigen erhebungen ragen 1 - 2 cm über die oberfläche des salzes, wodurch wahrscheinlich bei 160 km/std ein reifen in wenigen augenblicken zerfetzt würde. Dies erklärt die anwesenheit einer dampfwalze neben der rekordstrecke. Die piste wird gewalzt und die grösseren kristallinen erhebungen werden zerdrückt, was eine nahezu perfekte oberfläche für höchste geschwindigkeiten ergibt, denn es gibt keinerlei unebenheiten oder wellen auf den salzseen.

Die reinweissen salzflächen zogen sich noch einige meilen dahin. Dann erreichten wir eine niedrige hügelkette und fuhren ihr entlang. Als es dunkel wurde, sahen wir von weitem die lichter von Salt Lake City. Die trockene, dünne wüstenluft verlor ihre hitze, und bevor wir Salt Lake City erreichten, hatten wir alle fenster geschlossen und die wärme des motors, die ins wageninnere drang, war uns mehr als willkommen.

Am nächsten morgen, nur wenige meilen ausserhalb der stadt, führte unsere strasse in einen steilen canyon und wir machten uns daran, die ersten höhen der Rocky Mountains zu erklimmen. Unsere strasse, welche bis anhin recht gut gewesen war, begann sich zu verschlechtern, und von zeit zu zeit sahen wir warnschilder, welche speziell rauhe abschnitte ankündigten, die vorsichtig mit 40 km/std **befahren** werden mussten. Nach einer solchen passage hatte ich eben wieder auf 65 km/std beschleunigt, da die strasse scheinbar eben vor uns lag, als ich mit einem fürchterlichen schlag in eine bodenwelle krachte, die ich übersehen hatte. Mit entsetzlich quietschenden reifen, vibrierend und schüttelnd schlitterte der Citroën bis zum stillstand, ohne das ich die bremsen berührt hatte. Ich stieg aus, roch verbrannten gummi und erwartete, einen geplatzten reifen vorzufinden. Doch als ich zum rechtenvorderen kotflügel kam, sah ich, dass der reifen noch vollgepumpt war und dass er eine schwarze bremsspur von 20 metern gezogen hatte. Was hatte den wagen zu einem solch brutalen stop gezwungen? Ein halbes dutzend unangenehmer möglichkeiten zukte durch meinen kopf, während ich mich unter den wagen beugte. Alles schien in ordnung zu sein, doch dann bemerkte ich, dass der kotflügel nur etwa 2 - 3 cm über dem reifen war. Sofort war mir klar, dass der schlag das rad so stark hatte einfedern lassen, dass die kotflügelhalterung sich im profil verfangen hatte und vom rotierenden rad nach vorne gezogen worden war. Die halterung zog sich mit servoeffekt immer stärker um den reifen, was das rad praktisch sofort blockieren liess. Kaum war der wagen zum stillstand gekommen, hörte die servowirkung auf, die halterung konnte ein stück weit zurückfedern und gab den reifen wieder frei. Ich erhob mich wieder, fuhr den wagen an den strassenrand, legte mich auf den rücken, stemmte mich mit den füssen gegen den kotflügel und brachte ihn so wieder in seine ursprüngliche position. Ich war ganz sicher, dass das rad niemals die kotflügelhalterung hätte berühren dürfen, also musste ich annehmen, dass das grössere gewicht des V-8-motors den wagen zu tief gedrückt hatte. Dank der Citroën-torsionsstabfederung war der fehler leicht zu beheben. Mit einigen umdrehungen an den einstellerschrauben war die ursprüngliche bodenfreiheit wieder hergestellt. Nach dieser aufregung zogen die stunden und kilometer monoton an uns vorbei und wir erreichten Laramie rechtzeitig zum nachtessen. Wir beschlossen, weiter ostwärts richtung Cheyenne zu fahren. Am nächsten morgen starteten wir früh in der frostigen dämmerung. In weniger als einer stunde brachten wir die 67 km zur staatsgrenze hinter uns und fuhren in Nebraska ein. Die strasse war gut und kurvenfrei - auf einem besonders guten stück brachte ich den wagen auf über 130 km/std und konnte diese geschwindigkeit einige kilometer lang halten.

Kurz bevor wir in North Platte ankamen merkte ich, dass der motor besser zog und beim beschleunigen war ein leichtes klingeln zu hören... das war nun wieder eher der wagen, mit dem ich in Los Angeles losgefahren war. Jetzt begriff ich - der motor hatte seine kraft nicht wegen der anstrengenden steigungen in den Sierras verloren. Der leistungsverlust war nicht auf das dauernde sieden in der wüste zurückzuführen, sondern auf die schlechtere zylinderfüllung in grossen höhen. An diesem abend hatten wir kaum die hälfte des kontinents durchquert und dazu bereits 5 der 7 geplanten reisetage gebraucht. Wir hatten nun keine andere möglichkeit als durchgehend zu fahren, wobei jeweils der beifahrer soviel wie möglich schlief. Nach Lincoln, Nebraska, wandten wir uns südwärts nach St. Joseph in Missouri. Da kein verkehr war, kamen wir gut voran und brachten bis zum morgenrauen mehr als den halben staat Missouri hinter uns. Wir näherten uns dem Mississippi-fluss und frühstückten in Hannibal (schauplatz von Mark Twains erzählung Tom Sawyer). Wir wechselten uns mit schlafen und fahren ab, bis wir ausserhalb Indianapolis auf die erste autobahn seit Californien kamen.



Links oben: In den Allegheny Mountains.
Links: Strassentafel in West Virginia.
Rechts oben: Im gebirge von Wyoming.

Die route führte uns durch Dayton, Ohio, und dann durch die gebirge von West Virginia, ohne grössere städte zu berühren. Eine wunder-volle, neue, breite teerstrasse führte in schwungvollen kurven, die mit gegen 100 km/std durchfahren werden konnten, die West-Virginia-berge hinauf. Doch leider degenerierte diese strasse bald zu einer engen, kurvenreichen und unebenen zweitklasstrasse, die sich fast durch den ganzen staat hinzog.

Unsere reise durch das land war fast vorüber und wir waren die letzten 52 stunden ununterbrochen unterwegs. Nun, da wir kaum noch 240 km vor uns hatten, gerieten wir in einen dauerregen, der das fahren auf den gewundenen strassen der Blue-Ridge-berge erschwerte. Nachdem wir scheinbar endlose hügelketten überwunden hatten, erreichten wir die autobahn nach Washington und waren bald dort. Die letzten 56 stunden seit Cheyenne ununterbrochen auf der strasse!

5632 km! Die letzten 56 stunden seit Cheyenne ununterbrochen auf der strasse! Der Citroën mit all seinen aenderungen und modifikationen hatte sich bestens bewährt. Der V-8-motor hatte auf der ganzen reise kein oel verbraucht, ausser dem zusätzlichen liter SAE 70er den ich in Sacramento eingefüllt hatte, der oelstand war jetzt wieder auf normal gesunken. Die zusätzliche leistung, die die 85-PS-maschine erbrachte, hatte das fahrgestell des Citroën in keiner weise überfordert. Mehr noch, mir schien es, dass die qualitäten des wagens erst durch die zusätzlichen PS zur geltung kamen.

Aus: Autocar, 24. august 1945

Uebersetzung: am, af.

Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden!

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr. 60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein, sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr. 60.-, Fr. 30.- bzw. Fr. 20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr. 10.- erhoben werden.

Inserate und Kleinanzeigen sind an unsere Club-Adresse zu senden.

Erhältlich beim C T A C :

- * Ansteckknöpfe " Traction Avant " ø 6 cm , stk. Fr. 3,- + Versand
- * Glub-- Kleber C T A C, stk. Fr. 2.- + Versand
- * Universal Tassen, weiss, mit Clubblem, stk. Fr. 7.50 + Versand

Nur solange vorrat erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 82, 81, 80, 79 u. 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction-briefmarken, einbau expansionsgefäss, literatur hinweisen, treffen berichten etc etc. Preis pro no. fr. 1.-, ab 5 stk ein heft gratis, für nicht mitgl. beträgt der preis fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an das postfach zu richten.

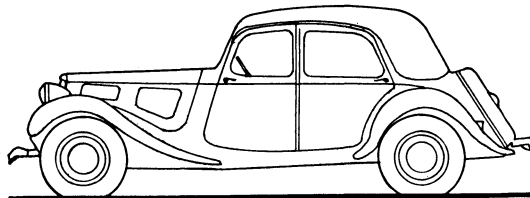
~~~~~

Zu verkaufen: (evt tausch gegen Traction) Jeep Willys, jg. 1953, vorgeführt in Zürich, neues weisses verdeck mit türen und fenstern, 6 + 12 volt anlage, überrollbügel, neue Range Rover pneus, sehr gute benzinheizung, 2-fach anhängerkupplung, sehr guter allgemeinzustand, umständehalber nur fr. 6500.-. Anfr. an: Urs Rauser, Hauptstr. 43, 7525 S-chanf, tel. 082/ 7 28 94 od. 01 / 361 07 28.

~~~~~

Zu verkaufen: Citroén 15/6 1951. Meine investitionen ca. fr. 30'000.- Infolge platzmangel zu verkaufen, preis fr. 18'000, vorgeführt. Anfr. an: Jürg Bolliger, Curtibergstr. 108, 8646 Wagen SG. Tel. 055 / 28 38 05.

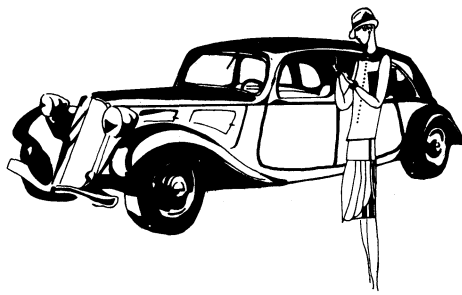
~~~~~



"Was ist mit meinem légère?" fragt er in der garage.  
"Na ja", meint der garagist und kratzt sich am kopf, "ich will es mal so sagen: Wenn das ein pferd wäre, müsste man es erschliessen!"

"Ist ihr légère schon einmal gründlich überholt worden?" fragt der Experte vom Strassenverkehrsamt.

"Schon öfters. Sogar von fussgängern!"

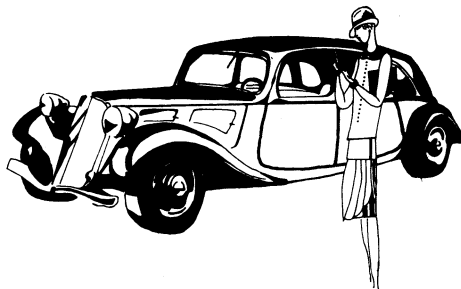


CITROËN TRACTION AVANT SERVICE  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/760 15 95

Z U V E R K A U F E N  
.....

Zubehörlenkörper 2 und 3 speichen.  
Marchalnebellampen.  
Scheinwerfereinsätze, original ausführungen auf bestellung!  
Originaltürgummis.  
Schutzgummis für unter lampensockel, türgriffrosetten etc.  
Neue getriebeteile: pignon/tellerrad, synchronkörper, satelittenträder, satelittentrachsen, erster/retourgangrad.  
Neue vergaser, Solex & Zenith, für 4 und 6 zylinder.  
Benzinpumpen für 4 und 6 zylinder.  
Benzinpumpenrep.sätze.  
Kühlergrillzierstäbe.  
Türzierleisten.  
Vorderradlager für 4 und 6 zylinder.  
6 volt alternatoren.  
6 zylinder dynamos.  
Reparatur bodenblech für légère, large und 15/6.  
Kotflüglecken rep.blech für vordere kotflügel in vorbereitung!  
Neue türschweller in vorbereitung!  
Stosstangen, geschwungene und gerade ausführung.  
Radkappen und radkappenschrauben für alle modelle.  
Rep.handbücher für 4 und 6 zylinder.  
Ersatzteilkataloge für 4 und 6 zylinder.  
Betriebsanleitungen.  
Traction trampaauto für die kleinen.



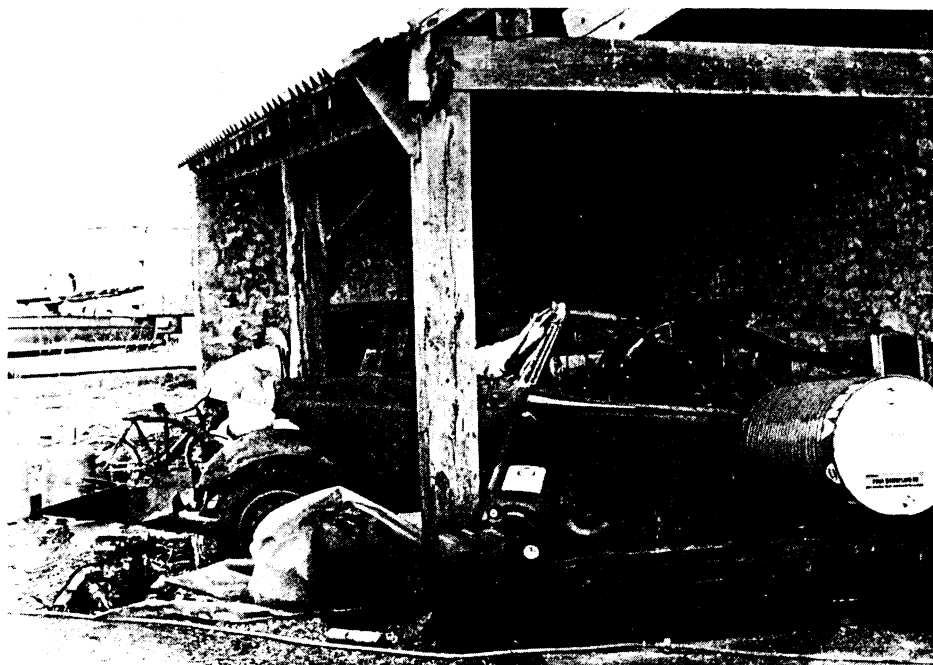
**Die Zeitschrift für alle  
Freunde von Lieb-  
haber-Fahrzeugen  
und Oldtimern!**

- Aktuelle Informa-  
tion, gepaart mit detail-  
lierter Dokumentation  
aller Classic-Cars in Wort  
und Bild.
- Fachmännisch gestaltete  
Anleitungen und heiße Tips für  
Restaurierer, Bastler und  
Schrauber.
- Fundgrube für fast verschollene  
Ersatzteile aller klassischen Auto-  
mobil- und Motorrad-Marken.
- Gönnen Sie sich eine kostenlos-  
köstliche Probefahrt mit einem  
Ansichtsexemplar – Postkarte genügt.

**AMG-Vertrieb, Abt. CIS 83  
Lothstr. 29, 8000 München 40**



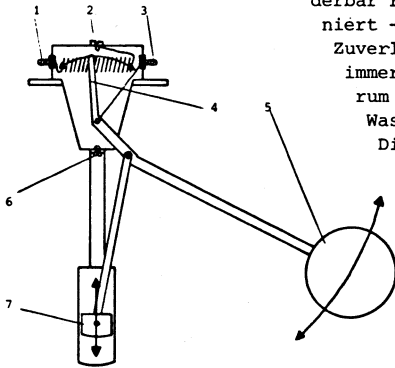
**Unentbehrlich für das schönste  
und »rostigste« Hobby der Welt.**



En rodage

# BASTELEIEN VON UND MIT R.R. TRACTION

## Die Benzinuhr



Es gibt in unserem Club die schönsten Autos, wunderbar restaurierte Wagen, an denen alles funktioniert - ausser der Benzinuhr. Typen, die auf die Zuverlässigkeit ihrer Traction schwören, führen immer einen vollen Benzinkanister mit sich herum - wegen der Benzinuhr.

Was ist dieses unbekannte, unverständliche Ding in unseren Autos?

Das Prinzip ist ganz einfach: Durch einen Schwimmer wird ein variabler Widerstand betrieben, bei dem ein einfacher Schleifkontakt über eine Spule bewegt wird. Der Strom, der über diesen Kontakt abgenommen wird, wird mit einem Spulenvoltmeter gemessen, eben der Benzinuhr. Aber warum streikt das Ding?

Die Störung kann liegen a) beim Messgerät, b) bei der Leitung, und c) beim Geber im Benzintank, wobei letzteres am häufigsten vorkommt.

- Das Messgerät lässt sich einfach überprüfen, indem man es direkt anschliesst. Bei 6 Volt muss es voll ausschlagen.
- Die Leitung lässt sich einfach überprüfen, indem man die Kontakte 1 und 3 untereinander verbindet. Die Benzinuhr muss dann voll anzeigen.
- Um den Geber zu überprüfen, baut man ihn mit Vorteil aus. (*Nichtraucher haben hier eine grössere Chance, den Fehler zu finden!*)

Wird nun von Hand der Schwimmer (5) auf und ab bewegt, muss der Schleifkontakt (4) über den Widerstand (1 bis 2) gleiten. Schlägt dann die Benzinuhr im Wagen aus, ist der Widerstand in Ordnung. Andernfalls muss der Defekt dort oder beim Masseanschluss (2) vermutet werden.

Häufig ist die Schraube (6) der Befestigung des Schwingungsdämpfers (7) herausgefallen, so dass der Schwimmer nicht mehr richtig spielen kann. Also muss der Schwingungsdämpfer neu befestigt werden. (Evtl. neues Gewinde schneiden - Vorsicht: Der Drehpunkt des Schwimmers darf nicht gestört werden!)

Die einfachste und unglaublichste Ursache für eine Störung kann jedoch darin liegen, dass der "Schwimmer" (5) nicht mehr schwimmt! Ein Versuch in einer Büchse voll Benzin (nicht Wasser, da es ein höheres spezifisches Gewicht hat), kann das Unfassbare beweisen. Man entfernt den alten Schwimmer und drückt an seiner Stelle 1 1/2 Flaschenkorken auf den Draht. Fertig!

*Diese Basteleien sind alle sehr einfach. Dennoch, wenn am offenen Benzintank gearbeitet wird, ist höchste Vorsicht am Platz. (Zündstrom - Zuleitung 1 - erst einschalten, wenn kein Kurzschluss = Zündfunke entstehen kann.) Zigaretten ausser Reichweite bringen.*

R. R. Traction  
alias D. Eberlin

.....

MITGLIEDER - WERBUNG

.....

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

✂

Herrn  
Hans Georg Koch  
Wartenbergstr. 36

M

PP  
8810 Horgen

4133 P r a t t e l n



**CITROÏEN**  
**LA VOITURE PRÉFÉRÉE DE LA PARISIENNE**