

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Postcheck 80-18535, Telefon 052-43 25 17  
Mitglieder- und Gönnerbeiträge: SKA Rapperswil, PC 80-705-3

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 380.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 10.- plus Versand.  
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

---

## Organisationsplan 1987

---

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8436 <u>Benken</u> P. 052-43 25 17 G. 01-816 39 72	Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 <u>Känerkinden</u> P. 061-69 26 05 G. 061-63 08 08	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 <u>Staad</u> P. 071-42 11 97

---

Region 1 (TG,SH,AR,AI,GR,SG) Vorstand:	Region 2 (UR,SZ,TI,ZG,GL,AG,ZH) Vorstand:	Region 3 (BE,LU,SO,BS,BL,OW,NW) Vorstand:
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u> P. 071-25 86 69	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052-32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061-94 84 18
Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055-86 15 23	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01-840 30 78	Beat Scheidegger Bruchfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031-24 12 62
Paul Stehrenberger Zellwegstr. 4 9056 <u>Gais</u> P. 071-93 11 75	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> P. 058-37 17 29	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen</u> BE P. 031- 94 88 84

---

Zeitungsredaktion-Archiv-Modelle-Bibliothek	Mitglieder
Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 <u>Zürich</u> P. 01-62 67 95	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055-27 41 20

---

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser.

---



## I N H A L T

---

- 54 Das wort des präsidenten
- 55 ICCCR 1990 - kaum in der Schweiz  
Ausflug Ballenberg, 17. mai 1987
- 56 Warum wird man eigentlich Tractionist?
- 57 Internationales Traction treffen Winterthur
- 58 Die Bertoni archive, 2. teil und schluss
- 68 Sammelsurium
- 69 Fotowettbewerb pfingsttreffen 1986  
Literatur
- 73 Bergrennen und die Traction
- 79 Inserate und kleinanzeigen
- 80 Neues vom ersatzteilmarkt
- 83 Neue, verbesserte antriebswellen für 11-er modelle
- 84 Veterama 1986 oder mein Kad-Traction
- 85 Die hauszeitschrift
- 86 Die super restaurierungshilfe
- 87 Die Traction in der werbung
- 88 Heiratsecke

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

---

Reparaturen  
Citroën Bern AG  
Freiburgstr. 447  
3000 Bern  
T. 031-55 33 11

Reparaturen u. Teile  
Armin Frick  
Dorfstr. 39  
8912 Obfelden  
T. 01-761 15 95

Garage  
Christian Heussi  
Alte Landstrasse  
8865 Bilten  
T. 058-37 17 29

Garage + Teile  
Chr. Schelbli  
Grenzstr. 7  
8580 Amriswil  
T. 071-67 45 42

Rep. + Rest. Garage  
B. Schenk  
Güterstr. 129  
4053 Basel  
T. 061-35 25 25

Liebe Clubmitglieder,

schon bald neigt sich ein verregneter Sommer dem Ende entgegen. Dass ich schon jetzt mit meinem Auto in diesem Jahr über 6500km gefahren bin, zeigt, dass eine Traction auch heute noch Schlechtwetter-tauglich sein kann...

Am Randonnée alpine konnte ich feststellen, dass viele Besitzer einer Traction ihre Autos erstaunlich schlecht kennen. Um diesem Umstand etwas abzuhelpen und die Mitglieder wieder einmal etwas zu mobilisieren, organisierte ich erstmals am 17.Oktober einen Informations- und Bastelkurs. Der grossen Nachfrage wegen, findet am 21.November ein weiterer Kurs statt. Vorkenntnisse sind keine notwendig, wir beginnen bei Null. Bitte telefonisch anmelden. (Weitere Kursdaten werden noch bekanntgegeben.)

Das vorliegende Clubheft ist das letzte, das von Armin Frick zusammengestellt wurde. Nach vielen Jahren als Chef-Redaktor gibt er nun seine Tätigkeit auf. Herzlichen Dank, Armin, Deine Arbeit hat den Club enorm weitergebracht und vielen Mitgliedern Informationen und Unterhaltung beschert.

Andreas Rutishauser wird in Zukunft diese Aufgabe übernehmen. Allerdings wird er deshalb sein Amt als Vizepräsident abgeben müssen, da sonst die Belastung für ihn zu gross wird. Für die kommende GV sind also wieder Mitglieder gesucht, die bereit sind, im Vorstand mitzuarbeiten.

An der letzten GV hat sich meine Frau bereit erklärt, den Handel mit Club-Artikeln (Badges, Knöpfe, Zeitungen etc.) zu übernehmen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass sie mit zwei Kleinkindern dieser Aufgabe nicht mehr nachkommen konnte, so dass die Arbeit an mir hängen blieb. Da ich jedoch gerade an Treffen für Auskünfte und Gespräche zur Verfügung sein sollte, suchen wir jemanden, der bereit ist, diesen Handel zu übernehmen. Die Belastung ist nicht sehr gross, doch sollte die entsprechende Person häufig an Treffen teilnehmen.

Immer wieder werde ich darauf angesprochen, warum sich unser Club, im Gegensatz zum Club der Romands 34/57, nicht im Ersatzteilgeschäft engagiert. Dafür gibt es mehrere Gründe:

1. fehlt es an Leuten, die bereit sind, diese umfangreiche Arbeit zu übernehmen.
2. fehlt ein Platz für ein Warenlager.
3. waren an der Gründung unseres Clubs mehrere Garagisten aktiv beteiligt, die jetzt die Ersatzteilversorgung aufrecht erhalten. Es wäre unfair, nun diesen Leuten ihr Brot streitig zu machen. Leicht könnte ein solcher Streit zu einem Krieg ausarten, bei dem schlussendlich alle die Verlierer sind.

In der Hoffnung auf einen schönen Herbst und eine rege Beteiligung an den kommenden Aktivitäten verbleibe ich

Euer

---

Verantwortlich (zum letztenmal) für diese, einmal mehr "verspätete" Ausgabe:

Armin Frick

Veranstaltungstermine konnte ich nur soviele mitteilen, wie ich in den letzten 10 Monaten ausländische Clubzeitungen erhalten habe.

---

## ICCCR 1990 - KAUM IN DER SCHWEIZ !

Das zweitägige "Sommer"-Treffen im Glarnerland war enttäuschend schwach besucht. Für die Organisatoren und den Vorstand war es demoralisierend, wie wenig Interesse die knapp 300 Mitglieder am Treffen selbst sowie an der ausserordentlichen Generalversammlung entgegenbrachten: Keine 10 Mitglieder konnten an der Generalversammlung gezählt werden. Bei allem Verständnis für diejenigen, die ihr Auto nicht dem Dauerregen aussetzen wollten: Die Anreise mit der Traction war nicht obligatorisch!

Da sich für die Organisation des ICCCR 1990 keine Helfer meldeten, und auch kein geeignetes Gelände zur Verfügung stand (Schachen bei Aarau, Thun sowie verschiedene Militärflugplätze gaben ablehnende Antworten), und ich selbst glaube, dass ich genug für diesen Club arbeite, war bald beschlossen, dass der CTAC in Sachen ICCCR nichts mehr unternimmt. Schade, denn in gewisser Art und Weise wäre es sicher an den Schweizer Clubs gewesen, diesen Mammut-Anlass zu organisieren. Es ist halt sooo bequem, die anderen arbeiten zu lassen...

Da hört man jeweils munkeln, unser Club sei zu gross, an den Treffen könne man ja die Teilnehmer nicht mehr etc. Ich kann Euch versichern, bei dieser miserablen Beteiligung ist es kein Problem, die Teilnehmer kennen zu lernen. Fragt sich nur, ob auch in Zukunft noch Treffen organisiert werden...

Daniel Eberli

---

### Ausflug Ballenberg 17. Mai 1987

Auf den Ballenberg mit einer Traction ist für viele eine Sensation, aber der Ballenberg ist eine Sensation mit oder ohne Traction.

Morgens um 09.30 Uhr war Besammlung auf Brünig-Kulm. Die vorbeifahrenden nicht Doppel-winkelfahrer staunten einfach... ja sie wurden in der Zeit um 30 Jahre zurückversetzt. 25 T.A. waren einfach da.

10.15 Uhr hinunterfahren zum eigentlichen Treffpunkt, eine Kolonne voller Eleganz, bewegte sich via Brienzwiler auf den Parkplatz des Freilichtmuseums. Die Abstellfläche war (rot-weiss) abgesperrt. (Wie sich die Farben ändern)?

Inzwischen waren um die 30 T.A. versammelt. Es war herrlich das Gesamt-Bild. Nächste station war unser Ausflugsziel! Ballenberg - die gibts nur einmal, um deine Schönheit und Vielfalt auszudrücken, fehlen einfach die Worte.

Mit Fragebogen ausgerüstet konnte nun jeder auf Entdeckungs-reise gehen. (Gute Idee vom O.K.). Das Mittagessen stand alsbald auf dem Programm. Feuerstellen mit Tischen und Bänken sind ein fester Bestandteil des Museums.

Die Zeit verging im Fluge und auf einen Schlag war es 15.00 Uhr. Nach Auswertung der Fragebögen, schickt man zur Preisverteilung. Es gab tolle Preise, nochmals herzlichen Dank an die Sponsoren + Organisatoren.

Auch unsere lieben Nachwuchs-Tractionisten kamen voll auf Ihre Rechnung, gab es doch Zeichnungspapier und Farbstifte in grosser Menge. (BRAVO ORGANISATION).

Inzwischen ist uns die Zeit davongerannt, und man begab sich langsam auf die Heimfahrt.

Lauter zufriedene Gesichter, glückliche Kinder, surrende Traction's welche sich alle samt aus dem Staube machten.

Bravo den Organisatoren aus Bern, mercie denen die gekommen sind, à la prochaine.

G.S.

Statt am Abend Télévision,  
Bau lieber an Deiner Traction.

Warum wird man eigentlich Traktionist?

Anno 1960 gerade 10 Jahre alt, kaufte mein Vater seinen ersten ID-BREAK, in der Citroën-Garage in Luzern.

Damit begann bei mir eine Liebe, eine Leidenschaft, eine Sucht, eine unheilbare Krankheit, mit dem Namen C I T R O Ë N. Bei dieser Garage in Luzern sah man dann ab und zu noch eine alte T.A. Zitrone, den Namen kannte ich dann noch nicht. Aber die Form, das elegante Aussehen faszinierte mich von aller Anfang an.

In Gesprächen mit Automechanikern erfuhr ich, dass diese alten T.A. Citroën's vorbei seien und jetzt von ID's + DS's abgelöst würden. Die Lehrlinge fluchten über diese alten Büchsen die älteren Mitarbeiter aber sagten, dass dieses Auto weiterhin von vielen noch geliebt und verehrt werde. Ja nun was soll's die Marke Citroën hatte ihren festen Platz bei mir als zukünftigen Automobilist.

Durch Ferienreisen nach Frankreich bekam man ab und zu einen légère zu Gesicht, das aber sehr selten.

Auch bei Garagen sah man ab und zu eines dieser alten Gangsterstücke herumstehen. so auch oft noch in der Westschweiz. Jedesmal erkundigte ich mich sofort nach dem Preise. Aber 10'000.- für ein Sonntags-Auto war doch ein bisschen zuviel.

Inzwischen zum Frankreich Fan und möchte gern Franzosen herangereift, kaufe ich mir ab und zu französische Zeitungen um meine Sprachkenntnisse auf dem laufenden zu halten.

So hatte 1979 ein Parisien einen seiner 6 T.A. Modelle zum Kauf ausgeschrieben. Telefon nachts um zehn, ist leichter in Paris anzurufen als bei Herrn Schweizer der es vorzieht mit den Hühnern in's Bett zu schlüpfen.

Der Mann aus Paris, sehr erfreut, dass ich ein Winkel-Fan sei, erklärte mir, das Auto sei très bonne état, année 1956, deuxième main, interieure parfait, 140 km à l'heure, couleur bleu de nuit, Preis 10'000.- FF.

Ich wünschte mir noch 2 Tage Zeit für verschiedene Abklärungen und nachher eine Besichtigung auf halber Distanz.

So trafen wir uns die Woche später, und ich war begeistert, ebenso auch meine Frau, welche inzwischen von meinem Citroën Bazillus geschluckt hatte und einem angehenden Traktion-Fahrer das Leben geschenkt hatte. So fuhren wir mit 140 Sachen über die Autobahn in Frankreich, mit einem Scheibenwischer in Betrieb, der fast eine halbe Minute von Anschlag zu Anschlag brauchte. Fast mit dem irdischen Leben abgerechnet vor Angst, erreichten wir wohlbehalten unseren Parkplatz wieder.

Die Sache war perfekt, 14 Tage später übergabe in Genf, erledigung aller Zollformalitäten und wir konnten das Auto übernehmen für Sfr. 5'000.- plus Sfr. 921.- Zoll und Wust.

Nachdem das Auto der Luzerner MFK genehm war wusste ich, dass ich ein gutes Auto gekauft hatte. Wir ersetzten lediglich die Schlussleuchten, Blinker-gläser, Bremsleitungen, das F mit einem CH (nachher sofort wieder entfernen).

Im Jahre 1984 habe ich den Lack erneuert da der alte total matt war und am 12. 1984 gings zur ersten Nachkontrolle welche in 10 Minuten erledigt war.

Zum Schluss kann ich sagen, dass uns dieses Auto bis heute nur Freude bereitet bereit hat und 1984 sind wir aus Neugier dem T.A. Club beigetreten.

Auch da fühlten wir uns sofort heimisch. Leider sind wir mit einem Kofferli-Modell nur 80% Traktionisten, fühle mich aber trotzdem als 100% Citroënist, da ich noch nie ein anderes Auto als einen Citroën mein eigen nannte.

Dies nur als Spass-Bemerkung: Kofferli gegen Rädli!

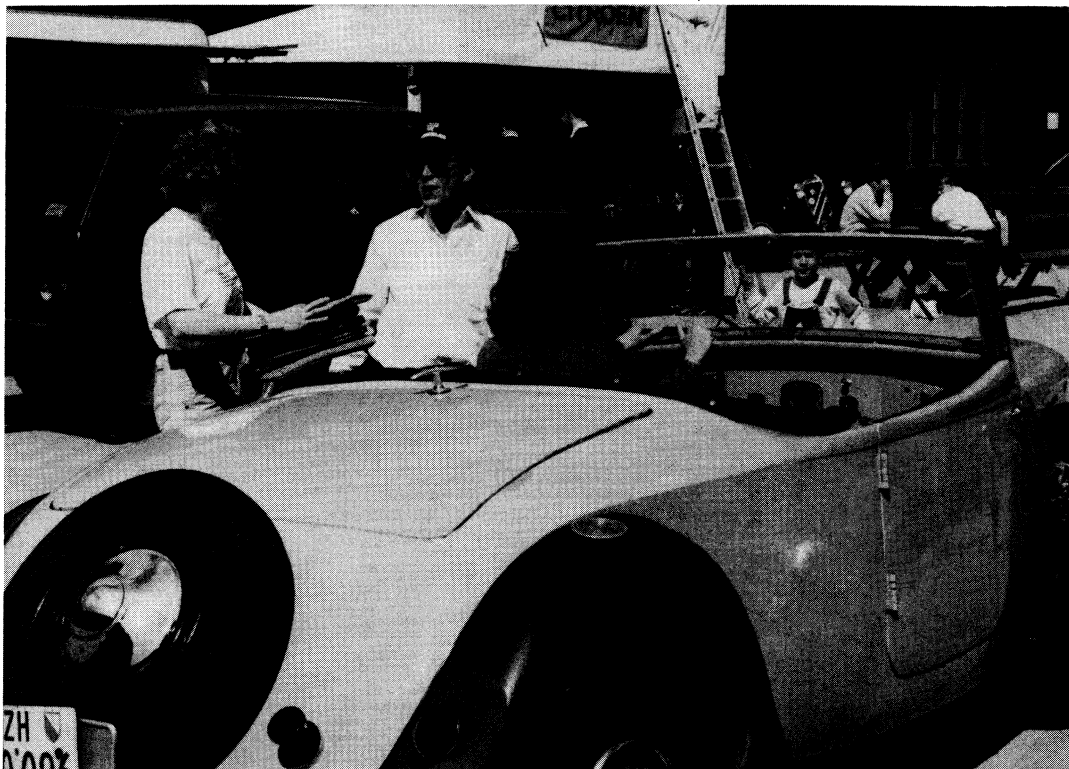
So jetzt bitte ich andere T.A.Fahrer sich fest in das hintere zu klemmen und uns anderen Ihre Liebeserklärung an die T.A. niederzuschreiben.

Herzlichen Dank  
Guido Soland Eich

## Internationales Traction Treffen Winterthur

---

16 monate sind seit dem internationalen treffen vom 17.-19. mai 1986 in Winterthur vergangen. Hier die einzige treffenfoto die der redaktion bis heute zur verfügung steht:



Im vordergrund ein Traction cabriolet von rechts hinten, dahinter ein Range Rover. Im hintergrund, teilweise verdeckt, ein Traction large (kofferli modell), und rechts davon ein ubf (unbekanntes fahrobjekt). Photograph der szenerie unbekannt.

---

Rat zu geben das ist das dümmste Handwerk das einer treiben kann. Rate sich jeder selbst und tue, was er nicht lassen kann.

Goethe

Der kunde betritt das büro des altwagenhändlers. "Ich möchte den légère kaufen", sagt er, "den sie für tausend ausgeschrieben haben."

"Der ist leider schon verkauft", erwidert der händler. "Aber ich gebe ihnen die adresse des käufers. Sie bekommen ihn jetzt sicher für fünf-hundert."



Aus: La Vie de l'Auto, Frankreich, 1985.

Autor: Fabien Sabatès

Uebersetzung: Andreas Rutishauser

Ich kann Euch nicht Tag für Tag die Entwicklung der Traction erzählen, ohne zu sehr ins Detail zu gehen, aber die Lektüre dieser Dokumente und was ich daraus gelernt habe bestärkt mich in einer Theorie, die ich bis heute für mich behalten habe, und die ich jetzt beweisen kann: die Urhebererschaft der Traction Cabriolets und Coupés.

Ich bezweifle sehr, dass Jean Daninos (Facel Vega) "Vater" der Traction Cabriolets und Coupés ist, wie man uns glauben machen will.

Sehen Sie, mit Bertoni stehen wir einem "Monster" von Genie gegenüber, das jedes Carrosserie-Element eines Autos kreiert, zeichnet und modelliert und dieses auch noch in Rekordzeit. Mit welcher Präzision hat er die Formen aller Carrosserien von DS, 2CV, Ami 6 und Traction entworfen und man will uns glauben machen, dass er die Traction Cabriolets und Coupés nicht geschaffen haben soll? Man glaubt zu träumen vor soviel Naivität! Er bekratzte Seite um Seite in seinen Unterlagen nur für das grosse Coupé (im Originaltext "coupé large": ich glaube nicht dass damit das Coupé Normale gemeint ist, eher das Coupé 5 places, d.h. Radstand der Familiäre, aber nur 2 Fenster auf der Seite, Anm. d. Uebers.), des weiteren entwickelte er Projekte für das 22CV Cabriolet, etc...

Bemerkt, dass Daninos selbst vorsichtig bleibt, er bleibt vage über die Urhebererschaft. In seinem Buch "Facel Vega", das bei E.P.A. erschienen ist (und der Text nichts anderes als der Zusammenzug einiger Interviews ist, die ich während dreier Tage bei Daninos gemacht habe), sagt er: "Meine Anfänge beim Automobil machte ich bei Citroën, 1928, wo ich bei der Entwicklung der ersten "Tout Acier" Carrosserien mithalf (was seltsam genug ist, da die ersten "Tout Acier" 1923 erschienen und 1928 fertig entwickelt waren, Anm. d. Autors), nachher arbeitete ich speziell bei der Entwicklung der berühmten Carrosserien für die Traction Avant Cabriolets und Coupés".

Er lässt sich also nicht kompromittieren und lässt die Legende für sich arbeiten... Sogar im sehr guten Buch "La Traction -un roman d'amour" (auch in der Club-Bibliothek erhältlich, Anm. d. Uebers.) von Borgé/Viasnoff überlässt er es den Autoren, seine Urhebererschaft zu bestätigen, lässt sich aber beim Zeichnen eines Traction-Cabriolets ablichten. Der Leser denkt sich sein Teil, und eine Legende ist geboren.

Stellen wir daher die Uhren zurück: Für mich bleibt bis zum Beweis des Gegenteils Flaminio Bertoni der Entwerfer ALLER Carrosserien der Traction Avant.

Bertoni ist sich gewohnt, dass man ihm die Urhebererschaft an Carrosserien streitig macht. Anderes Beispiel: wer könnte erraten, dass er auch der Erfinder des Mathis VL 333 ist, der offiziell Andreau zugeschrieben wird.

Ich besitze die gesamte Korrespondenz zwischen Mathis und Bertoni, und die signierten Pläne und Erklärungen.

Anfangs 1937 wird Bertoni um die Konstruktion dieses kleinen Wagens angegangen. Am 27. Mai erhält er 20'000.- Francs als Pauschale für die Entwicklung, Herstellung der Konstruktionszeichnungen und die "mise au point", betreffend den Prototyp eines Stomlinienförmigen, 3-rädrigen Autos nach den Patenten von Andreau. (Auszug aus einem Brief vom 31. Mai 1937).

Er ist dermassen Urheber dieses Wagens, dass er in einem Brief die Summen erwähnt, die er von jedem Wagen der ersten Serie von 3000 Stück, einkassieren wird (war damals als eine Art Tantième üblich, Anm. d. Uebers.). Der Krieg unterbricht die Pläne, aber im April 1941 schreibt Mathis einen Brief an Bertoni, in dem er ihn bittet, die Arbeit am VL 333 wieder aufzunehmen. Bertoni liegt zu diesem Zeitpunkt allerdings als Opfer eines Motorradunfalls (zusammenstoss mit einem Lastwagen der deutschen Besatzungsmacht) im Spital. Im Bett beendet er die Arbeit an dem Auto, das am Pariser Salon 1946 vorgestellt wird. Unter dem Namen Mathis-Andreau VL 333, ein totgeborenes Auto, das fast in Vergessenheit geraten ist.



Das fehlende Glied in der Kette: der AX.

Nachdem die Traktion lanciert worden war, ist es normal anzunehmen, dass sich das Entwicklungsbureau von Citroën wieder der Zukunft zugewendet hat, und zwar in zwei grossen Richtungen: in der des zukünftigen 2CV und der des VGD (Voiture de Gran Diffusion), der unter dem gleichen Entwicklungscode, aber ganz verändert, schliesslich als DS vorgestellt wird. Zwischen der Traktion und diesen Projekten fehlt ein Glied in der Kette, ein Modell zwischen dem 2CV und der Traktion, mit dem Namen AX, genau wie die Codebezeichnung für das Auto, das Citroën 1986/87 vorstellen will! (Anm. d. red.: zwischenzeitlich hat man selbst in den direktionssetagen von Citroën gemerkt das zwischen den kleinen und grossen modellen eine kundenunfreundliche lücke klafft.) Ich habe das Dossier für diesen bis dato gänzlich unbekanntem Wagen in den Archiven Bertonis gefunden. Das Projekt beginnt schon 1934, André Citroën, der seine Modelle von Anfang an alle 3 bis 4 Jahre wechselte, dachte also schon damals an die Nachfolge der Traktion: das Tonmodell ist schon Ende 1934 fertig, die Michelins, die die Fabrik schon übernommen haben, geben ihr Einverständnis zur Weiterentwicklung, aber es kommt nicht zu einem fahrbaren Prototyp, denn der AX, oder die in ihm verarbeiteten Ideen kommen teils dem 2CV, teils der DS zugute.

Auf den Fotos macht der Wagen für die damalige Zeit einen sehr fortschrittlichen Eindruck: Pontoncarrosserie, mit nicht mehr vorstehenden Kotflügeln, aggressive Frontpartie und eine sehr grosszügige Verglasung, die man bis dahin erst aus Versuchen Gabriel Voisins am "Lumineuse" kannte.

Das Tonmodell im Massstab 1:1 hatte verschiedene auswechselbare Frontpartien, leider stehen uns nur Fotos von zweien zur Verfügung.

Also, was ist der AX genau? Hier ein Auszug aus den Notizen von Bertoni. Der AX hat die gleichen Grundprinzipien wie der PV (Petite Voiture, uns auch als Traktion bekannt), ein Auto, das gleichermaßen zur Arbeit wie zum Vergnügen geeignet ist. Er verfügt über ein 3-Ganggetriebe und kann eine Reisegeschwindigkeit von 85-90 km/h erreichen. Die Höchstgeschwindigkeit soll 95 km/h betragen, auf jeden Fall schneller als ein vergleichbarer Peugeot (zu der Zeit wahrscheinlich ein Typ 202, Anm. d. Uebers.). Die Carrosserie ist als Limousine mit festem Dach vorgesehen, maximal 4 Plätze, 4 Türen mit (sensationell!!!) Kindersicherung. Der Wagen sollte 15'000 km pro Jahr leisten können, in Frankreich, Europa, West-Marokko genauso wie auf ländlichen Schotterwegen. Aber auch in den Bergen muss das Auto im mittleren Gang fahren können, in den Alpenpässen aber mindestens im ersten.

Der AX soll sehr preisgünstig sein: Anschaffung die Hälfte des PV (=Traktion) und auch im Unterhalt billig sein im Vergleich zu den französischen Autos seiner Klasse. Er soll nicht mehr als 6 Steuer-PS haben, aus versicherungstechnischen Gründen. Die äussere Erscheinung soll gediegen sein, ohne glänzendes Zubehör. Das Interieur soll gepflegt sein, aber doch so, dass man es in Grossserie herstellen kann, und es soll strapazierfähig sein. Vorne und am Heck soll das Markenzeichen und die Typischen "Double Chevrons" erscheinen (im Gegensatz zu den Vorkriegstractions, die man von aussen nur an den Chevrons im Grill als Citroën erkennen kann, Anm. des Uebers.). Er soll ruhig wie die Traktion fahren (ähem...) und soll über 80'000 km fahren können, ohne dass Revisionen an wichtigen Teilen nötig sein sollen. Nachher soll der AX nochmals so weit fahren können, wenn man ca 20% des Neupreises in eine Gesamtrevision investiert. Man sah vor, während einer Zeit von 5 Jahren mindestens 300 bis 500 Einheiten pro Tag zu produzieren.

Der Fahrer dürfte auch eine Frau von 150cm Grösse sein oder auch nichts von Mechanik verstehen, oder sich einfach nicht die Hände schmutzig machen wollen. Die Lenkung ist rechts vorgesehen, ohne dass Linkslenkung Aufpreis kosten soll (wäre ja noch schöner, Anm. des Uebers.). Die Lenkung und Kupplung sollen weicher sein als bei der Traktion, aber die übrigen Bedienungselemente genauso bequem. Eine Scheinwerferkontrolle ist vorgesehen und ein einzelner drehbarer Nebelscheinwerfer (vergleiche auch SM, Kurvenlampen-DS, aber wir schreiben das Jahr 1934, Anm. d. Uebers.), zusätzlich zu den zwei normalen Scheinwerfern. Beleuchtung im Innern: auf den Vorderplätzen soll es möglich sein, bei Nacht

eine Michelinkarte zu lesen. Während der Fahrt soll diese Lampe den Fahrer nicht stören. Hinten soll man eine Zeitung lesen, oder etwas suchen können, ohne eine Taschenlampe zu Hilfe nehmen müssen. Das Armaturenbrett soll ein abschliessbares Handschuhfach erhalten, doppelt so gross wie das der Traction. (Die 2 handschuhfächer der ersten Tractions waren sowieso ca 1/3 kleiner als das eine der späteren jahrgänge, anm. d. red.).

Summa summarum ein gutes Auto, wie viele, die nie das Licht der Strasse erblickt haben.

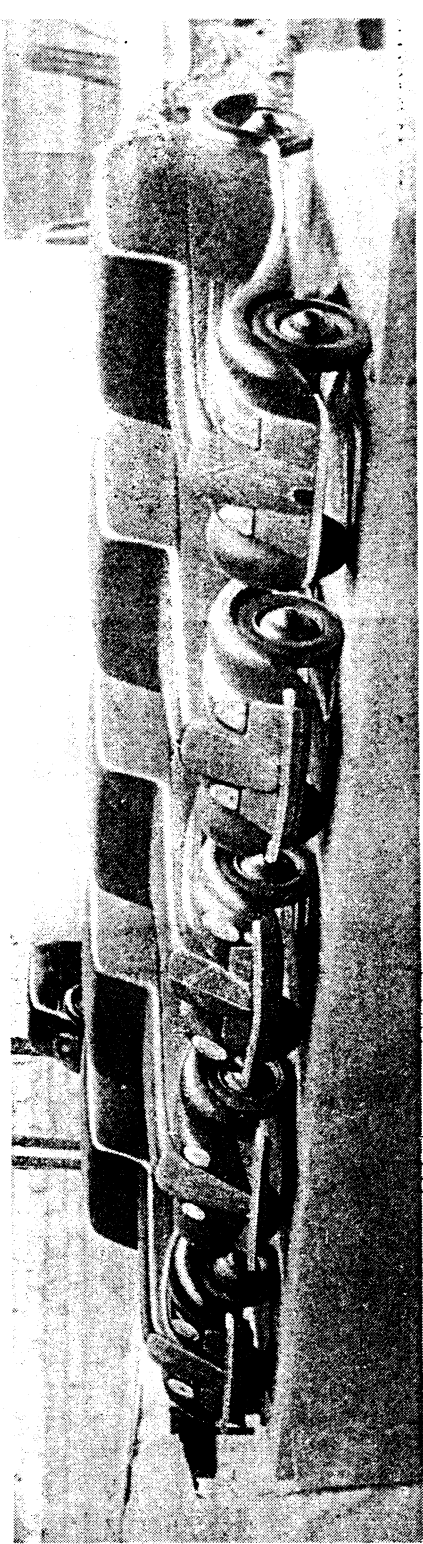
Nach dem Krieg macht sich Bertoni an die Entwicklung des 2CV und der DS. Für diese Wagen verweise ich auf die Bücher von Borgé/Vasnoff, die bei Balland und EPA erschienen sind, erlaube mir mein kleines Mosaiksteinchen hinzuzufügen: die Fotos eines Tonmodells des 2CV, der ohne Zweifel aus dem AX hervorgegangen ist. Und ebenfalls Fotos des VGD von 1948, wir sind heute sicher, dass die Form der DS schon damals feststand.



Bertoni in den  
20-er Jahren  
in Paris

Bertoni spielt  
mit seinem  
Hund - 1950

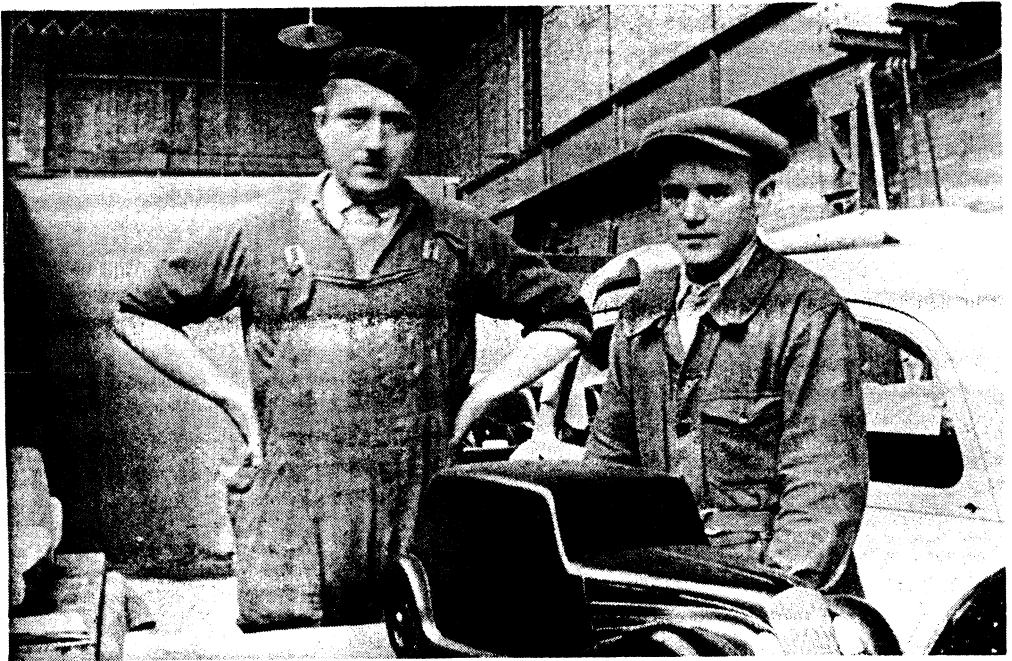




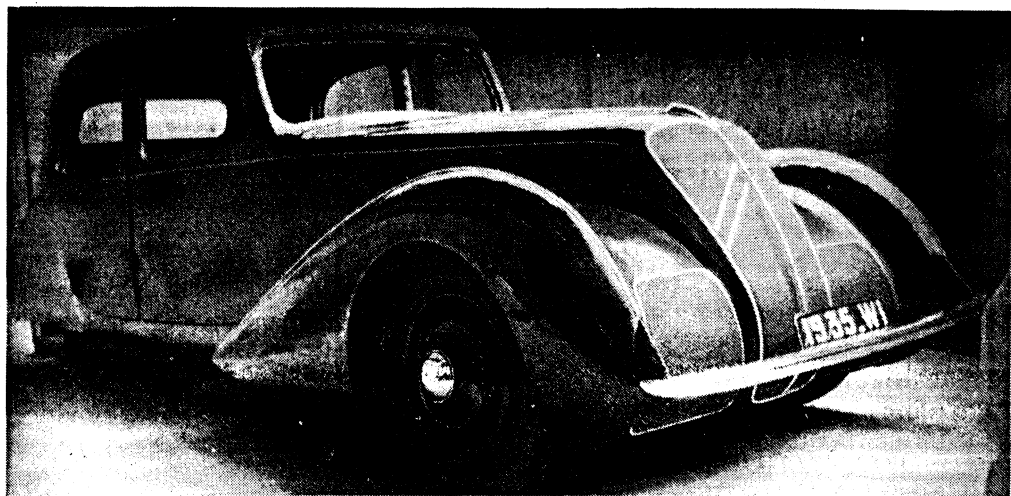
Vorhergehende seite:

Oben: Die 5 22CV Prototypen vereint, wie Sie sie noch nie gesehen haben.

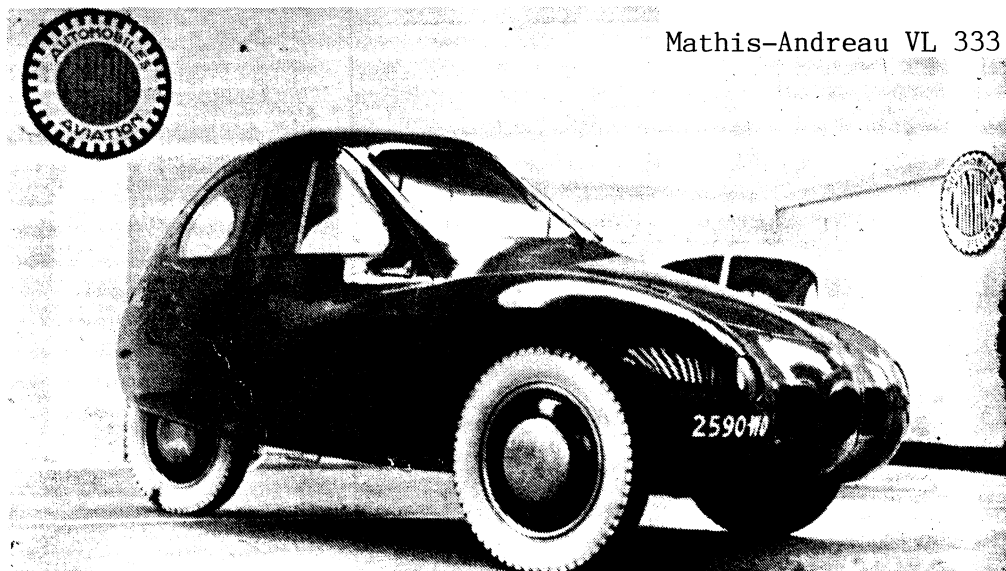
Unten: Die gleichen modelle, der Ort der Heckscheibe ist noch nicht festgelegt. Man sieht 5 Arten des Kofferraums, die aussen rechts wurde für die Serie gewählt, die zweite zeigt einen flachen Koffer, die dritte erinnert an "Splendilux", die vierte zeigt fast das gleiche wie erste, aber mit Kofferraum zu öffnen (anfangs als zu teuer verworfen, später kam's noch teurer, da man diese Lösung trotzdem einführte, aber die Werkzeuge umkonstruieren musste), als letzte variante schliesslich, das was in ähnlicher Form 1952 eingeführt wurde.



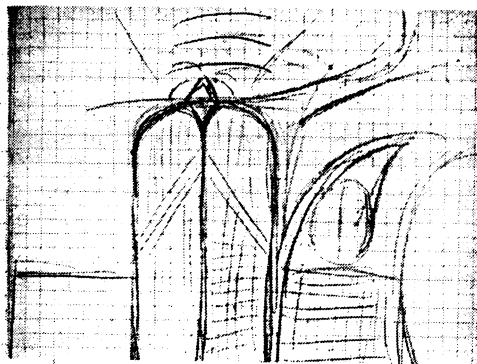
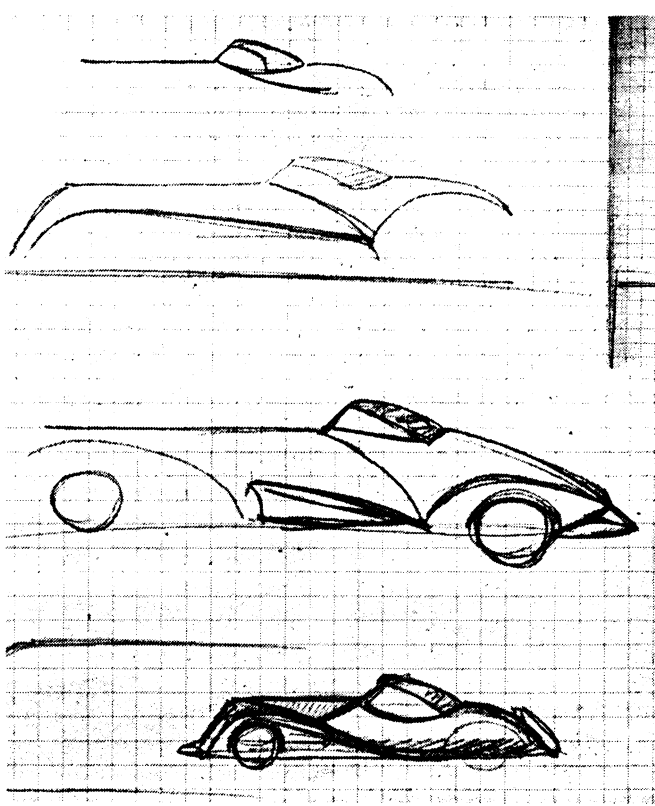
An diesem Modell, eingerahmt von zwei Mitarbeitern Bertoni, erkennt man die Haubenöffnungen, die man auch schon an einem anderen Traction-Prototypen gesehen hat.



Eine Studie von Ende 1934, eine von Bertoni signierte Carrosserie. Ich glaube nicht, dass es sich um eine ästhetische Studie für den 22CV mit tiefer gelegten Scheinwerfer handelt. Vielmehr nehme ich an, dass es eine Studie für eine Weiterentwicklung des 11CV sein sollte. Die Uebernahme durch Michelin (und deren Konservatismus) stoppte die Entwicklungen, die André Citroën sicher gutgeheissen hätte. Zu bemerken, das durchsichtige, von innen beleuchtete Nummernschild. Die Befestigung der Stossstange scheint sehr schwach.

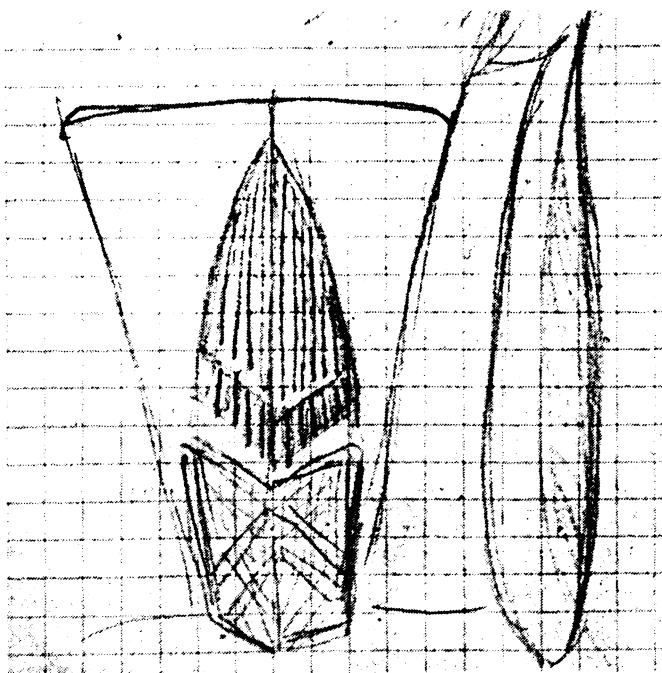


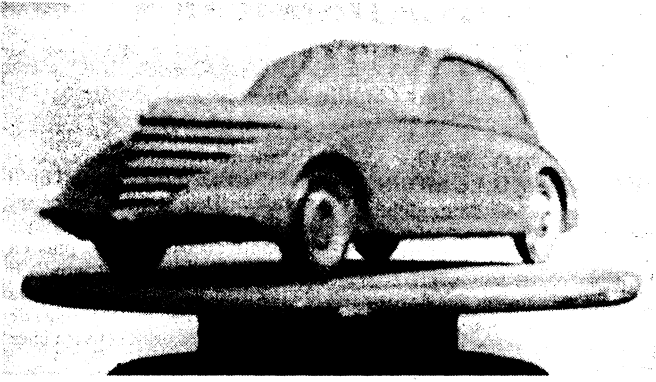
Mathis-Andreau VL 333



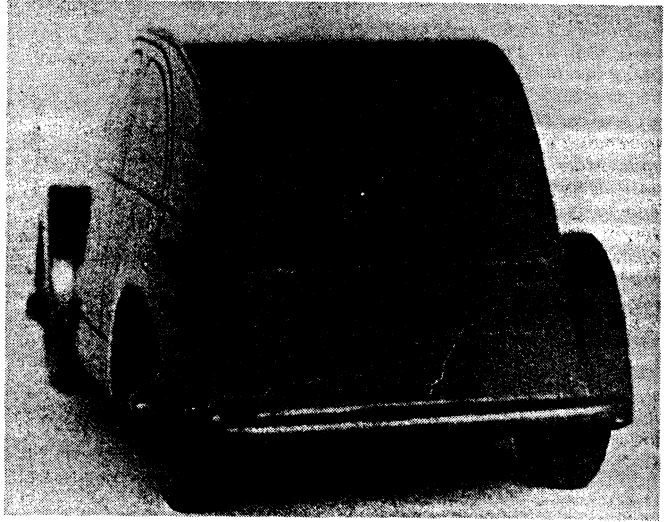
Skizzen (1933-34) eines 22CV Cabriolet, die man bei Bertonis Notizen gefunden hat; auf der oberen Zeichnung erkennt man die Lage der Scheinwerfer

Erste und einzige Zeichnung Bertonis für die Motorhaube des 2CV aus Bertonis Notizbuch - 1938 - die Erhebung auf der Haube enthält den einzelnen Scheinwerfer



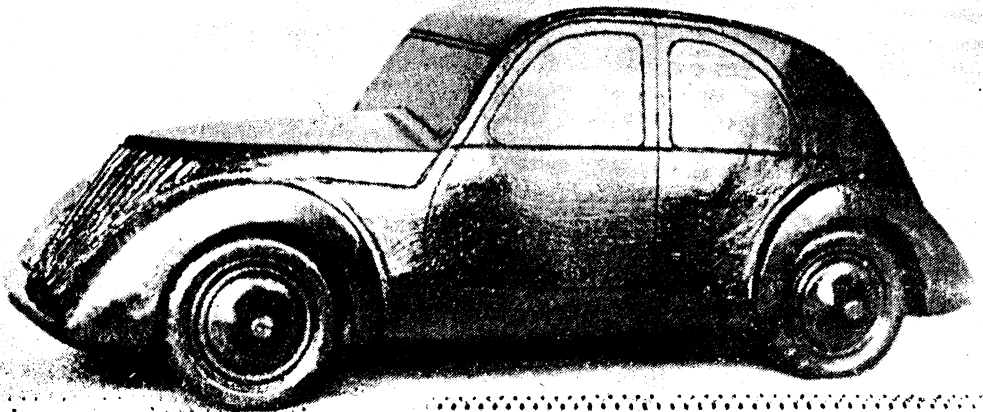


Das Modell des AX Prototyps, der teils 2CV teils DS wurde

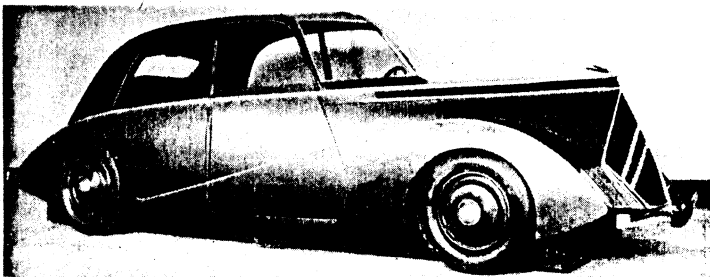
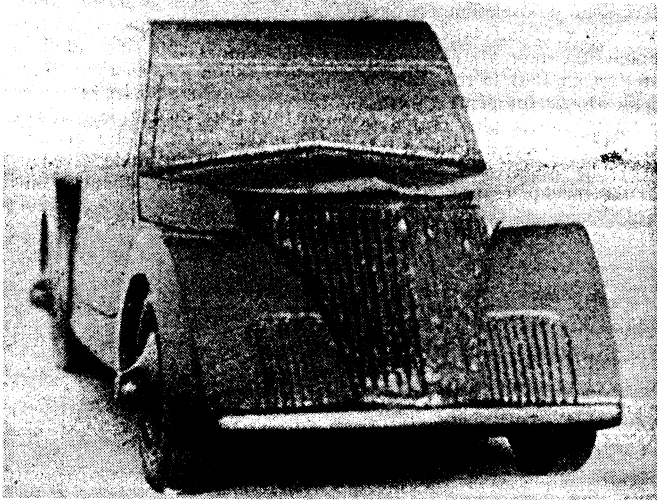
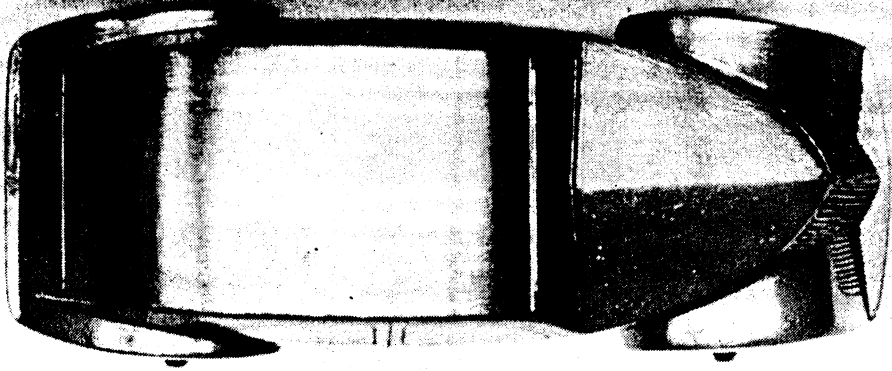


Die weiteren Bilder:

Der AX Prototyp, der unweigerlich an den 2CV denken lässt



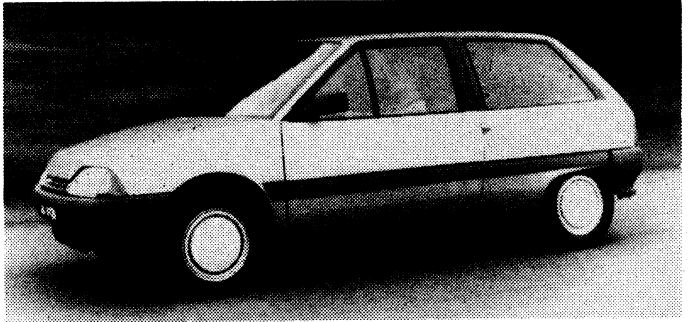




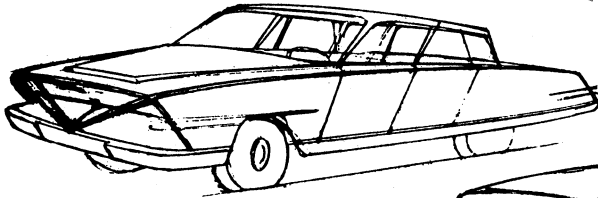
Ein AX Prototyp in sehr fortgeschrittenem Stadium (1936). Der Aufbau hat sich seit den ersten Entwürfen entwickelt. Die Räder verschmelzen mit den Seiten der Carrosserie mit einem langen Zierstreifen, der die Seitenlinie unterstreicht und das "Gewicht" bricht. Die Scheinwerfer sind in die Kotflügel eingebaut und mit einem Zier-/Schutzgitter versehen. Die Stossstangen sind von der Traktion und lassen den Prototyp älter erscheinen. In diesem Stadium ist die Verwandtschaft mit dem 2CV nicht augenfällig, aber wenn man mit den anderen Modellen des AX vergleicht, kommt man zur Linie, die man vom "hässlichen kleinen Entlein" her kennt.

Die vielleicht interessanteste Neuheit: der Citroën AX.

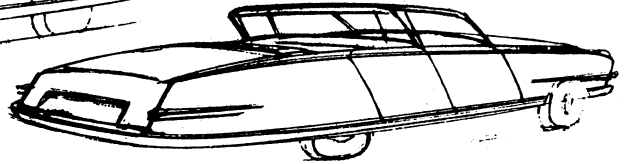
Der AX ist ein moderner Kleinwagen mit drei Türen, Frontantrieb und einem 60 PS starken 1,3-Liter-Motor. Er ist sparsam, komfortabel und bei einer Länge von nur 3,50 Metern ausserordentlich geräumig.



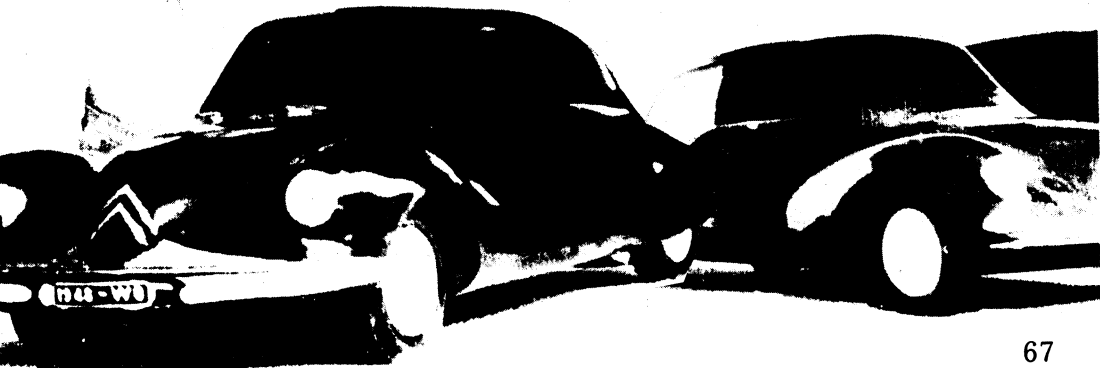
... und fügt sich optisch mühelos ein, in den heutigen 3-türigen carrosserie einheitsbrei. (red.)



Skizzen von Bertoni zu einem Präsidenten-Wagen



Selbstbildnis von Bertoni 1948. Vor ihm, zwei Modelle des VGD, der zukünftigen DS. Die Linie stimmt schon sehr gut mit der überein, die die Welt am Salon 1955 kennen gelernt hat.



Nutzen Sie die geheime Kraftformel der alten ägyptischen Tempelpriester für Ihr Auto!

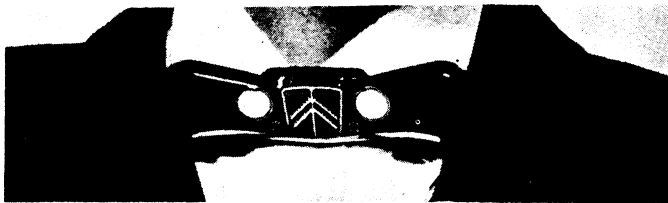


Das könnte Ihr Wagen sein!  
**KEIN ÖL - KEIN BENZIN - KEIN SCHMIERMITTEL!**  
 Geheime Rezeptur versunkener Kulte, heiliger Trick der Pharaonen: verdoppelt Ihre Leistung, verdreifacht Ihr zulässiges Gesamtgewicht. Verbrauch nur 1 Liter auf 100 km, reinigt Zündkerzen. Die Literdose für nur 50 Pfennig.



**ZUMÖZAR**  
 der unglaubliche Kraftstoffzusatz

Traction-Fliege, das würdige GV-Accessoire.  
 Für DM 26.- ist sie erhältlich bei:  
 J. Kulski, Schleidenerstr. 153, D - 5100 Achen.



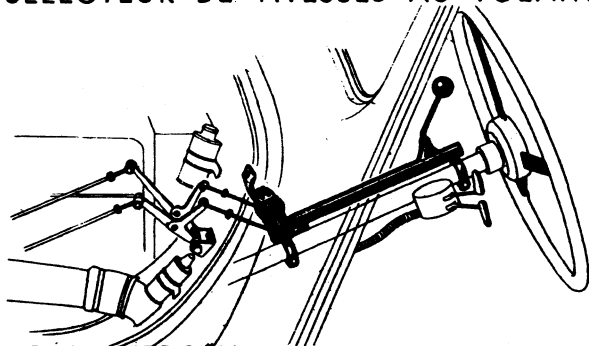
Fahrschule für PW  
 Motorrad  
 Taxi

**werner naegeli**

Oberstammheim

(054) 45 22 32

SÉLECTEUR DE VITESSES AU VOLANT



POUR CITROËN

**GIRARD**

BREVETÉ FRANCE ET ÉTRANGER

SIMPLICITÉ DE POSE : 2 colliers, 1 boulon

RAPIDITÉ ET PRÉCISION DE MANŒUVRE

GIRARD, 21, av. V.-Hugo, Affortville. - Tél. ENT. 18-58

BELGIQUE : Roger DIVOORT, C. I. A. P.

52, rue de la Montagne, BRUXELLES. - Tél. 12.45.75

## FOTO - WETTBEWERB ZUM PFINGSTTREFFEN 1986

=====

Vielleicht erinnert Ihr Euch noch: Anlässlich des Pfingsttreffens 1986 in Winterthur (10-jähriges Jubiläum des Citroën Traction Avant Club) wurde ein Fotowettbewerb ausgeschrieben. Wegen chronischer Ueberlastung des Schreibenden (was keineswegs als Entschuldigung gelten soll für meine Schlamperei) musste die Auswertung lange auf sich warten lassen.

Ich möchte es nicht versäumen, ALLEN, die mir Ihre Fotos zur Verfügung stellten, auf diesem Weg noch einmal herzlich zu danken. Gleichzeitig möchte ich alle, die das Gefühl hatten, ihre Fotos seien zuwenig gut oder aus sonst einem Grund Hemmungen hatten, Dias, Negative oder Papierabzüge zu senden, auffordern, das nächste Mal doch so gut zu sein, die "Föteli" trotzdem zu senden.

Was passierte mit den eingesandten Fotos: ich habe sie mir angesehen (die meisten sind inzwischen bei den Einsendern zurück) und es wurden zwei Bücher daraus gemacht: eines für Colette Fawer (Pressechefin von Citroën Suisse in Genf, die unser Treffen so grosszügig unterstützt hat), das andere als Dokumentation des Treffens für unseren Club. Es lagert bei Daniel Eberli und vielleicht findet er ab und zu neben Florian, Ramona, der besten aller Ehefrauen (aus seiner Sicht natürlich) dem Holz-H-Wagen und allen anderen Utensilien (Fettpresse, die leer ist z.B.) noch Platz für das Fotoalbum in seinem Kofferli-Legi.

Die Fotos haben mir alle gefallen, und da auch ich nicht viel zum Fotografieren kam während des Treffens (ich war vielfach dort, wo gerade keine Traktion sich fotogen zeigte), sind einige Abzüge in mein Album gewandert.

Item, in Ermangelung einer vielköpfigen Jury (zum Glück für die CTAC-Kasse, von wegen Sitzungsgeldern) blieb die zweifelhafte Ehre, die Siegerfoto des Wettbewerbs zu finden, an mir hängen. Keine leichte Aufgabe, das kann ich Euch erzählen. Aber schliesslich musste ich doch zu einem Entscheid kommen.

Ich hoffe, Armin Frick (af) findet noch Platz auf der Mittelseite des Heftes um die wirklich schöne Foto auch richtig zu präsentieren (ich sage Euch, in Farbe wirkt Sie noch viel besser: zu besichtigen in oben erwähntem Fotoalbum).

Warum gerade diese Photographie: Ich glaube sie zeigt etwas von der Philosophie, wie heute ein Citroën Traction Avant bewegt werden sollte: viel und zügig. Wie oft treffe ich Leute, die Angst haben, ihre Traction richtig zu fahren: es könnte etwas kaputt gehen und die Ersatzteilpreise sind doch so hoch. Habt Ihr schon einmal beim Mechaniker Eures Neuzeit-Autos gefragt, was die Ersatzteile so kosten? Ihr werdet staunen, wie "billig" die sind. Es ist doch viel besser, man fährt und es geht etwas in der Nähe der heimischen Garage kaputt, als man hötterlet in der Gegend rum und kommt einmal auf die Idee, mit der Traction wirklich in die Ferien zu fahren und dann gehen die Verschleissteile reihenweise kaputt. Apropos Verschleissteile: wenn die nicht kaputtgehen würden, wer würde sie dann nachfertigen (siehe auch neueste Preisliste von Michelin, wo der 165x400 so mit Fr. 260.-- zu Buche steht)?

Uebrigens wurde die Foto von Röbi Isler eingereicht (gemacht wurde sie von seinem Bruder, wenn ich richtig informiert bin). Als Preis gewinnt er: 1 Jahr Gratismitgliedschaft. Es lohnt sich manchmal, mitzumachen.

Andreas Rutishauser

---

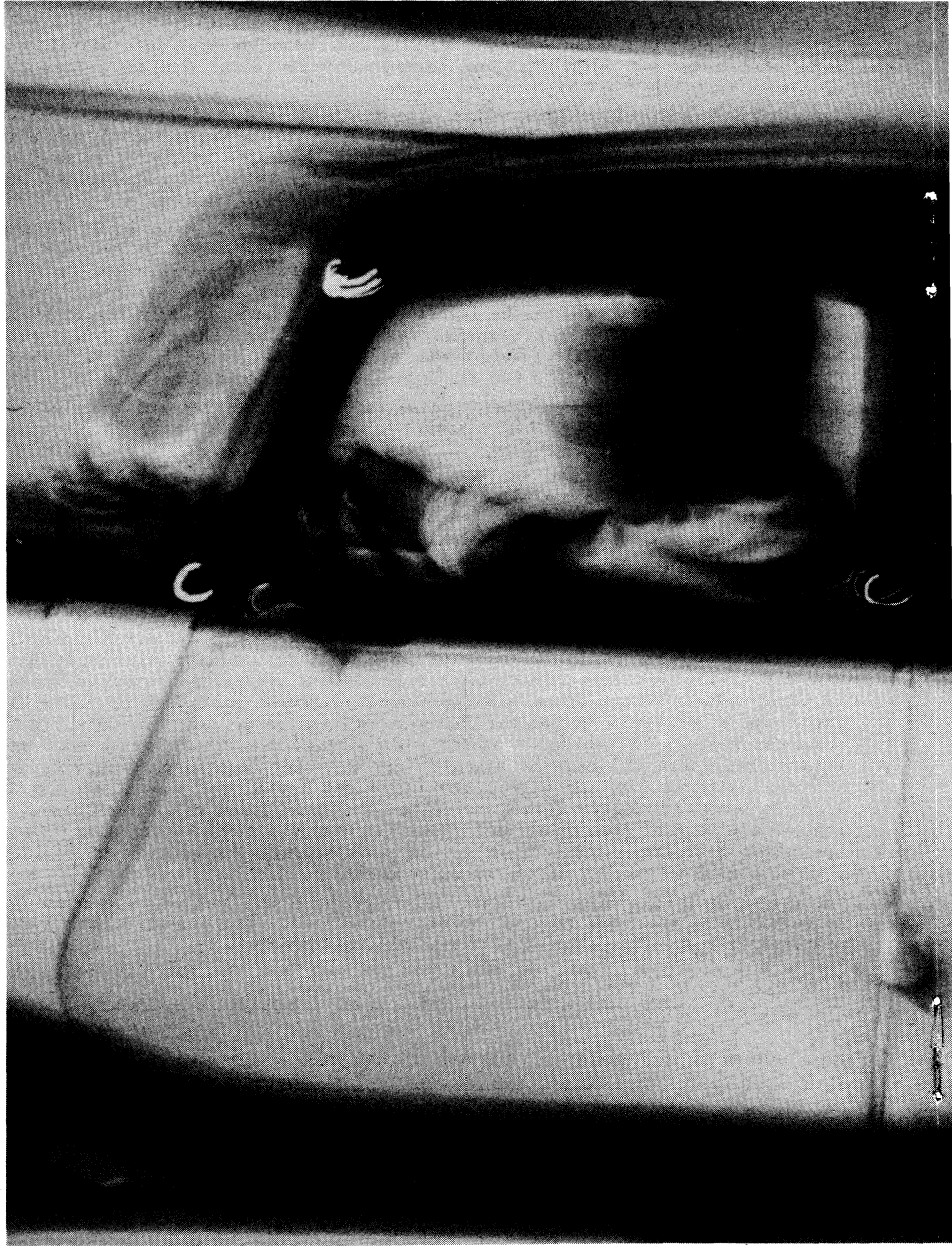
tur - literatur - literatur - literatur - literatur - literatur - literatur -

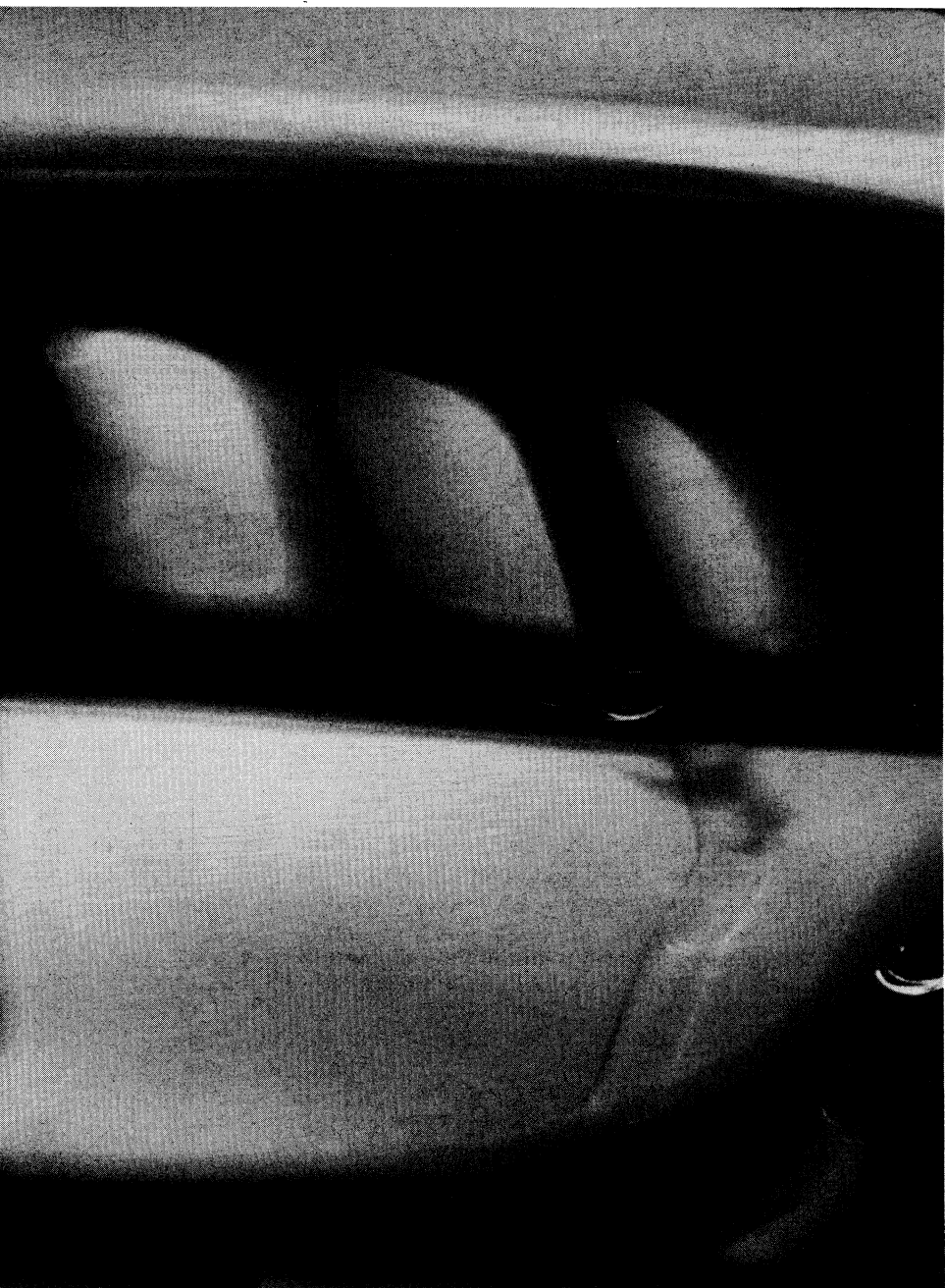
---

Kraft des positiven Denkens, autor: Norman Vincent Peale. Erschienen im Oesch Verlag, preis ca fr. 30.-. Erhältlich in jeder buchhandlung.

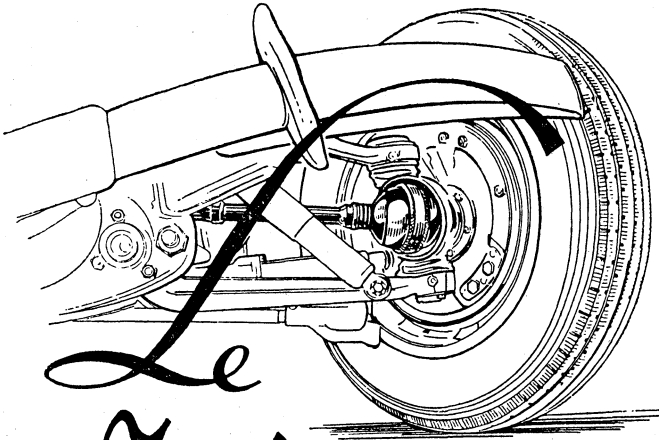
---

Ich muss mir unbedingt ein neues auto kaufen.  
Warum, ist dein Traction schon so alt?  
Das nicht, aber ich kann die pflegekosten nicht mehr bezahlen.





\* **UN NOUVEAU CARDAN  
POUR TRACTIONS AVANT**  
*Angle total 50°*



*Le*  
**Joint UNIVERSEL  
HOMOCINÉTIQUE  
VILLARD**

BREVETÉ S G D G.

Assure aux tractions avant une plus grande souplesse de conduite, quels que soient le parcours et l'allure, l'angle de braquage pouvant atteindre 50°.

*Demandez renseignements et démonstration à votre grossiste ou à défaut à :*

S O C I É T É **ABG** C O N S T R U C T E U R

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRANCS

3, IMPASSE THORETON - PARIS (XV<sup>e</sup>) - TÉLÉPHONE VAUGIRARD 68-40



Auf umwegen bekam Kurt Gasser von Walter Bosshard (ehemaliger Leiter der Lindengarage in Winterthur) einige Unterlagen und Fotos aus seiner Zeit als Rennfahrer mit der Traction.

Wie Walter Bosshard erzählte, war seine Légère mit den tiefer gesetzten, in die Kotflügel eingelassenen Lampen vermutlich die spritzigste Traction seiner Zeit. Der Motor hatte schon auf dem Motorenprüfstand in Paris eine höhere Leistung und gelangte via Citroën-Genf an einen Lausanner namens Berger. Nach einem tödlichen Unfall Bergers kam dann Walter Bosshard in den Besitz dieses Motors.

Die Motoren wurden damals wie folgt frisiert:

- schärfere Nockenwellen von Deutsch-Bonnet (DB).
- doppelvergaseranlage.
- kurz übersetzter Achsantrieb 7x35\* von der Bergausführung (Montagne, familiale).

\* Anm. d. red.: Nach dem Ersatzteilkatalog hatte die 7 Montagne eine 8x35 und die 11 familiale und 11 Montagne eine 8x31 Übersetzung. Es gab aber eine Zahnradfabrik in der Schweiz die lieferte 7x35 Übersetzungen, vielleicht ist da diese gemeint.

---

## **AUTO** **Walter Bosshard Sieger in der** **«Surprise»**

1 9 5 3

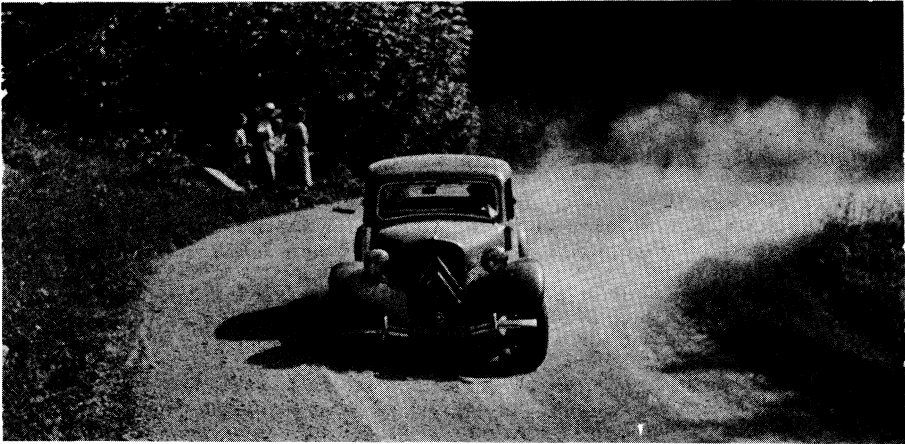
ke. Am vergangenen Samstag führte die Sektion Zürich des ACS ihre traditionelle "Surprise" wieder in Form eines Bergrennens durch, das auf einem Strassenabschnitt zwischen Wirtwil und Ghöch (Zürcher Oberland) ausgetragen wurde.

Die Überraschung bei diesem kleinen Bergrennen bestand in erster Linie darin, dass die Konkurrenten erst im letzten Moment mit der Strecke Bekanntschaft schlossen. Um halb zwei Uhr besammelte sich eine unternehmungslustige Konkurrentenschar beim Bahnhof Rüti, wo sie vom Sportkommissionspräsidenten der Sektion Zürich, Dr. Hch. Binder, in Empfang genommen wurden. Eine lange Wagenkolonne rollte dann Richtung Wald-Gibswil, von wo die Nebenstrasse abzweigt, welche zum Ghöch hinaufführt. Diese Fahrt allein schon war den Gang ins Oberland wert, denn es herrschte eine traumhaft schöne Herbststimmung bei mildem Sonnenschein. Mit den Teilnehmern inspizierten wir in langsamen Tempo die Rennstrecke vom Ziel bis zum Start. Selbstverständlich gab diese kurze Besichtigung nur unwesentliche Aufschlüsse, denn erstens wurde sie während der Talfahrt und zweitens nicht im Renntempo vollzogen. Die 1500 m lange Strecke mit den 135 m Höhendifferenz stellte denn auch allerhand Anforderungen an das Können und das Gefühl der fast 60 Konkurrenten. Die schmale Strasse mit dem quicklebendigen Naturbelag und den engen Kurven war ein recht ungewohntes "Kampffeld", auf dem sich verschiedene Prüflinge nicht zurecht fanden. Die Verantwortlichen mit Dr. Binder und Direktor Banga an der Spitze hatten alle Massnahmen getroffen, um dem Sicherheitsfaktor Genüge zu leisten. Mit Fahnen und weissen Bändern wurden heikle Strecken markiert. Ausserdem war man auch vereinzelt Kurven mit der Schaufel zu Leibe gerückt. Zusammen mit dem Berichterstatter postierten sich erstaunlich zahlreiche Zuschauer in der zweitletzten Kurve, einer Haarnadel mit sehr viel Sand und Kies.

Wir liessen hier sämtliche Anwärter auf den Tagessieg Revue passieren und erlebten dabei Steuereinkünfte aller Grade. Schon der erste Fahrer verriet ausserordentliche Klasse, handelte es sich doch um den schweizerischen Tourenwagenmeister "Q u a x" auf dem kleinen sieggewohnten Dyna-Panhard, der auch in diesem Terrain eine erstaunliche Leistungsfähigkeit an den Tag legte. Bei den Touren-

wagen bis 1500 ccm kam ihm der Rüschkliker Oblt. Giger am nächsten, der auf einem äusserlich recht altertümlichen, motorisch aber gesunden BMW vehement durch die Kurven brauste. Unter den verschiedenen Lancia-Fahrern wartete der routinierte Blumer vor unseren Augen mit einem unfreiwilligen Zwischenhalt auf, während ein Simca glatt überzogen wurde, einige Meter auf dem Grasbord fuhr, um aber wieder auf der Piste zu landen. Viele Piloten schnitten die Kurve viel zu frühzeitig an, fuhren dann in den aufgewühlten Sand, in welchem sie beim starken Beschleunigen ins Schleudern gerieten. Gesamthaft betrachtet über-raschten die Opel-Rekord von der angenehmen Seite, obschon sie natürlich nicht an Simca oder Lancia herankamen.

Einen erbitterten Kampf setzte es in der Klasse der Tourenwagen über 1500 ccm ab. Es war zunächst einmal der unverwüsthche Rapperswiler Hermann Helbling, welcher mit seinem "alten Sportskameraden", dem bekannten Ford-Cabriolet mit Starrachsen, in windender Fahrt durch die Vorkurve jagt und dabei den halben Belag in die Wiesen hinausschleuderte. Helbling kann sich im kommenden Winter bei den Stadtbehörden für den Schneeräumungsdienst melden; er wird diese Aufgabe elegant lösen! Immerhin fand er in dieser "Surprise" in der Person des Winter-thurers Walter B o s s h a r d auf dem rassigen Citroën seinen Bezwinger. Gross-artig dosierte Bosshard bei unserem Beobachtungsposten das Tempo, riss dann das Fahrzeug mit dem Vorderradantrieb durch die "Sandwüste" und jagte unter enormer Beschleunigung davon. Bosshard erzielte in diesem für die "Surprise" zählenden Lauf die Tagesbestzeit vor seinem Rivalen Helbling. Bei den Sportwagen bis 1500 ccm schien ein Sieg unseres Kollegen von der Automobil-Revue, Dr. W. Honegger, auf dem silbergrauen Porsche, in der Luft zu liegen, denn der an der Vue des Alpes so schwer verunglückte Christian Tschudi litt sichtlich noch unter Hemmungen und beging in der Haarnadel einen schweren Lapsus. Später rückte dann aber noch Hans F e h r \* mit seinem Fiat-Eigenbau auf, der zuerst noch einen schweren Schaden hatte beheben müssen. Es reichte ihm aber doch noch zu einem Versuch, den er in gewohnter Meisterschaft erledigte und dabei die Zeit Honeggers um fast fünf Sekunden unterbot. Der Zweite der nationalen Sportwagenmeisterschaft, Harre, kam mit seinem Fiat FGH nicht richtig ins Ren-nen. Mit stoischer Ruhe korrigierte er indessen vor uns einen bösen Schwenker. Bei den Wagen über 1500 ccm setzte sich ebenfalls eine Maschine älteren Datums durch, nämlich der berühmte Alfa Romeo von Aldo M i n o r e t t i, der trotz seiner respektablen Länge virtuos durch die Kurven gezogen wurde. Schaffroth bewältigte auf dem BMW die heikle Partie vor uns sehr sauber. Dasselbe gilt auch für Losinger, welcher mit dem Jaguar auf der schwimmenden Unterlage keine leichte Aufgabe zu lösen hatte.



B. Tourenwagen über 1500 ccm

1. B o s s h a r d Walter (Citroën) 1:49,6
2. Helbling Hermann (Ford) 1:50,4
3. Engeler Gustav (Citroën), Hirzel Ulrich (Mercedes) 1:59,4
5. Chris... Hch. (Citroën) 2:01,4
6. Weber Karl (Alfa Romeo) 2:02,2
7. Wullschlegler René (Ford) 2:04,8
8. Grolimund Bob (Citroën) 2:05
9. Feth Dieter (Citroën) 2:05,6
10. de Terra Max (BMW) 2:09,8.

\* Anm. d. red.: Hans Fehr's eigenbau "Fiat-Fehr" existiert immer noch. Er steht in der tiefgarage der Citroën-vertretung Fehr an der alten Landstrasse in Kilch-berg ZH.

# »Surprise« der Sektion Zürich des ACS

1 9 5 4

ej. Wenn "Surprise" auf dem Sportprogramm der Sektion Zürich des ACS steht, so erlebt man jeweils nicht nur dem Namen nach eine Ueberraschung. Allein schon der Austragungsmodus dieser Prüfung birgt so viel Ungewissheiten in sich, dass sich ein Dabeisein auf alle Fälle lohnt. Die "Surprise" wurde in den letzten Jahren stets in Form eines kleinen Bergrennens organisiert, bei dem - im Gegensatz zu ähnlichen Veranstaltungen - keine Trainingsmöglichkeit besteht. Unter Führung eines Funktionärs fährt man die Strecke einmal ab, worauf unmittelbar anschliessend zum Wertungslauf gestartet wird. In der Hitze des Gefechts wird diese Besichtigung vielfach zu flüchtig vorgenommen, so dass die Konkurrenten nachher unliebsame Ueberraschungen erleben.

Dieses Jahr zogen rund 60 Sportbegeisterte Zürcher Automobilisten nach Gränichen im Kanton Aargau. Dort hatte nämlich Sportkommissionspräsident Dr. Heinrich Binder eine kurze (1900 m), aber recht schwierige Strecke nach Rütihof ausgesteckt, die sich für eine "Surprise" vorzüglich eignete. Man wird sich in diesem Zusammenhang wundern, warum die Sektion Zürich ihre Sportveranstaltungen im Aargau durchführt, wo es doch im Kanton Zürich auch geeignetes Gelände für Bergrennen gibt. Die Erklärung gab Dr. Binder anlässlich der Preisverteilung. Die Organisatoren mussten jeweils von Pontius zu Pilatus laufen, um die Bewilligung zur Benützung und Sperrung einer unbedeutenden Nebenstrasse zu erhalten. Im Aargau war die Angelegenheit nach einer einzigen Besprechung mit der Gemeinde geregelt. Es ist an und für sich sehr bedauerlich, dass man im eigenen Kanton nicht genügend Einsicht besitzt, um die Bestrebungen der Sportkommission des ACS zu unterstützen. Es werden ja bekanntlich keine Rennen veranstaltet, um durch Eintrittsgelder zu verdienen, sondern um den sportbegeisterten Mitgliedern den Weg zum vernünftigen Automobilsport zu zeigen.

Die Strecke Gränichen - Rütihof war schon früher von aargauischen Vereinen benützt worden. Sie verläuft fast ganz im Wald. Die schmale Strasse weist drei markante und verschiedene gezogene Kurven auf. Die Unterlage aus Kies erschwerte den Konkurrenten ihre Aufgabe beträchtlich, um so mehr, als Wischer, Rutscher und Schleudern auf der schmalen Fahrbahn sofort unangenehme Folgen mit sich bringen konnten. Das zeigte sich schon bei der Probefahrt bei einem gewiegten Piloten wie Walter Bosshard aus Winterthur, der mit seinem Citroën das Tempo verlangsamte, um dann eine Kurve mit Vollgas zu versuchen. Der Wagen geriet ins Schleudern, konnte nicht mehr abgefangen werden und jagte einen Abhang hinauf. Mit etlichen Beulen blieb der Citroën auf dem Dach auf der Strasse liegen, doch kam der Fahrer mit dem Schrecken davon. Dass Bosshard kurze Zeit später im gültigen Lauf die Bestzeit der Tourenwagen aufstellte, spricht für ihn und das Fahrzeug! Im übrigen aber hatten die Organisatoren alle Anstrengungen unternommen, um die gefährlichen Stellen zu markieren. Es ereignete sich denn auch kein einziger nennenswerter Zwischenfall mehr.

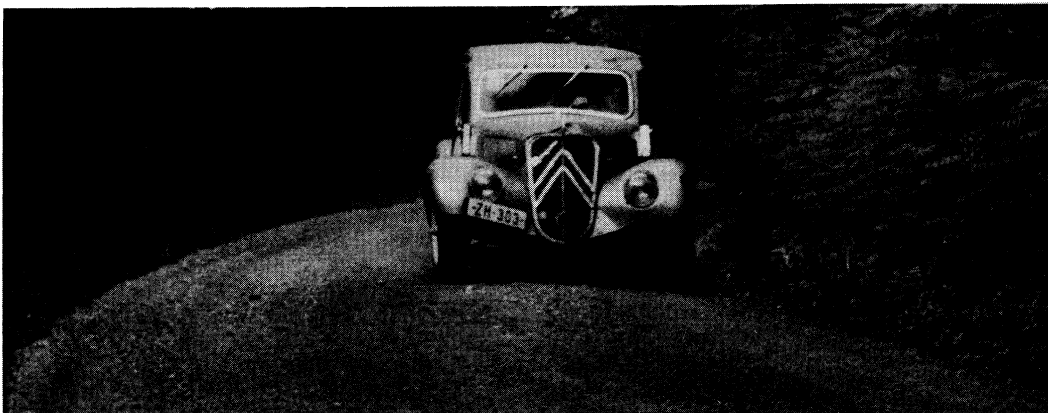
In der Kategorie der Tourenwagen bis 1500 ccm spielten die DKW eine führende Rolle. Nur gerade Bruno Huber auf Fiat vermochte einen dreifachen Triumph des deutschen Wagens zu verhindern. Fausto Meyer, Robert Meyer und Albert Junker erwiesen sich in dieser Reihenfolge als die schnellsten DKW-Piloten. Mit einer beachtlichen Leistung wartete einmal mehr Th. Giger auf seinem alten BMW-"Gartenhäuschen" auf und bewies damit, dass schon lange vor dem Kriege leistungsfähige Automobile gebaut wurden. Bei den grösseren Tourenwagen registrierte man den vorerwähnten Sieg Bosshards vor den beiden Lancia-Fahrern Blumer und Grob.

Tourenwagen über 1500 ccm: 1. Walter Bosshard (Winterthur) auf Citroën 2:03,5. 2. Jaques Blumer (Rorbas) auf Lancia 2:04,6. 3. Heinrich Grob (Rapperswil) auf Lancia 2:05,2. 4. Paul Macchi (Luzern) auf Skoda 2:08,2. 5. René Wullschleger (Rüschlikon) auf Ford 2:08,8.

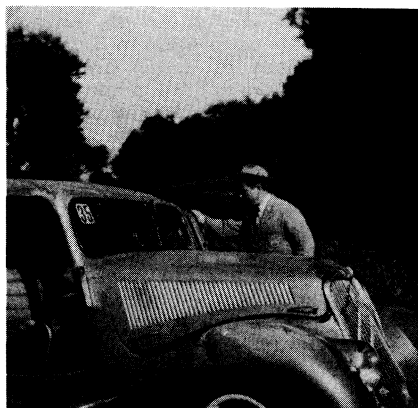
## Tagesanzeiger

Der Sieger in der grösseren Tourenwagenkategorie, der Winterthurer Walter Bosshard, gehört zu den bekanntesten schweizerischen Tourenwagenpiloten. Aber ausgerechnet ihm musste es passieren, dass er während der Besichtigung bei einem

"Zwischenspur" mit dem schleuderndem Citroen von der Strasse abkam und sich schliesslich gar überschlug. Dass Bosshard trotzdem Sieger wurde, stellte ihm und seinem Wagen ein gutes Zeugnis aus. Blumer und Grob folgten mit ihren Lancias auf den nächsten Plätzen.



Siegesfahrt - 45 Minuten nach dem Sturz



Oben links: Peter Ettmüller, Hans Hess und Walter Bosshard bei der prov. Reparatur des gestürzten Citroën.

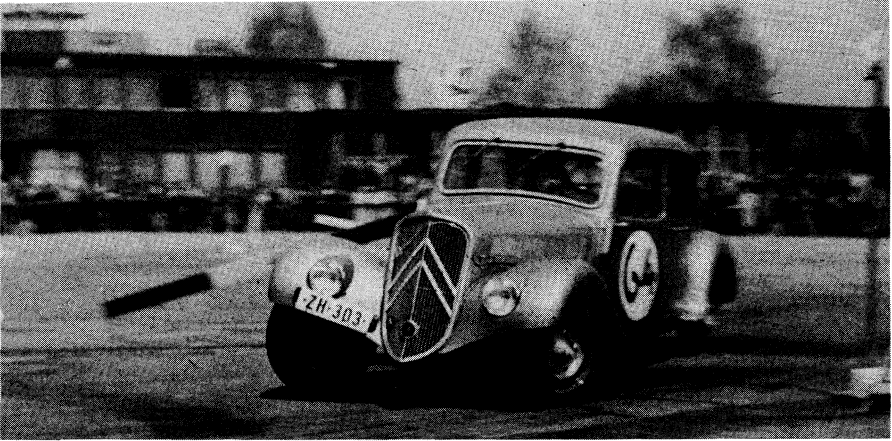
## Motorsport

### Walter Bosshard auf Citroen erfolgreich

Der bekannte Winterthurer Autorennfahrer (und ebenso erfolgreiche Eishockey-Spieler des EHC Veltheim) Walter Bosshard zeichnete sich im sonntäglichen hartumstrittenen Bergrennen Rheineck-Walzenhausen-Lachen erneut aus. Mit der ausgezeichneten Zeit von 5 Minuten und 39 Sekunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 69 km/std entspricht, wurde der Veltheimer mit einem Citroën des Jahrgangs 1948 ehrenvoller Zweiter der Kategorie 1600-2000 ccm der Spezial-Tourenwagen, Obwohl er es mit drei Alfa Romeo's neuester Konstruktion als schärfsten Gegnern zu tun hatte. Auf den Kategorien-Sieger J.P. Schild (Genf) auf Alfa Romeo (5:38,8) büste W. Bosshard nur eine Fünftelssekunde, also eine äusserst geringe Zeitdifferenz, ein. Für den besseren zweiten Lauf vom Sonntag herrschten günstige Verhältnisse, nachdem am Samstag die regennasse, glitschige Fahrbahn keine Spitzenzeiten erlaubt hatte.

## SPEZIALIST

Der Winterthurer Garagier Walter Bosshard ist ein klassischer Citroën-Spezialist, und es ist nur zu bedauern, dass jene starke ausgeglichene Citroën-Gruppe, wie sie vor ein paar Jahren an jedem Rennen auftrat, auseinandergebröckelt ist. Bosshard wurde Kategoriensieger bei den frisierten Tourenwagen.



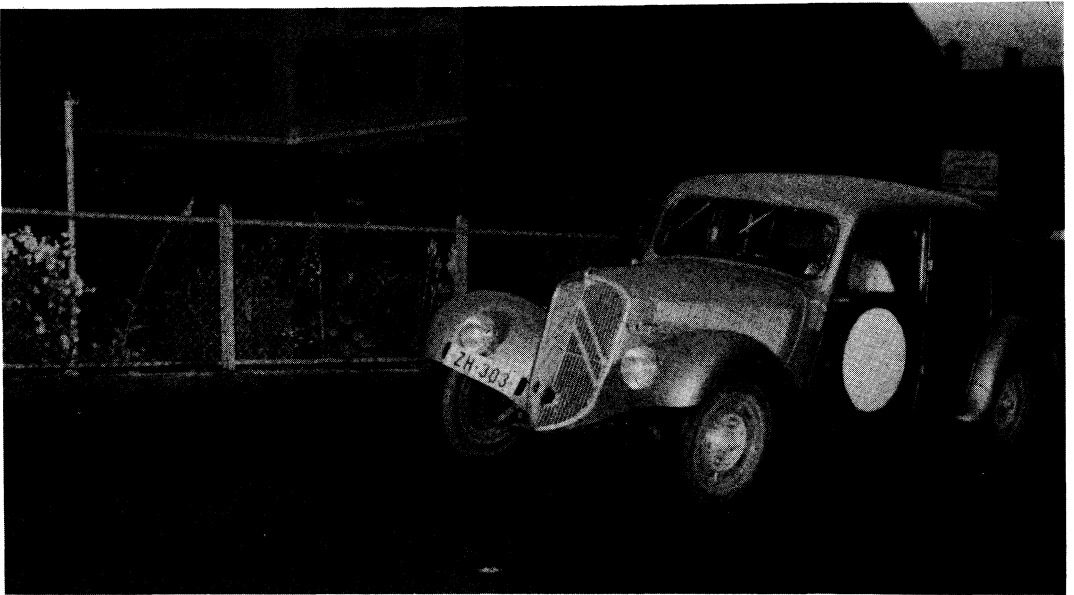
3. Rang Autoslalom Dübendorf, 9. Mai 1954.

### Meine letzte Saison 1954

In Erwartung eines neuen Citroën!

Aber die DS 19 war nicht für unseren Sport zugeschnitten.

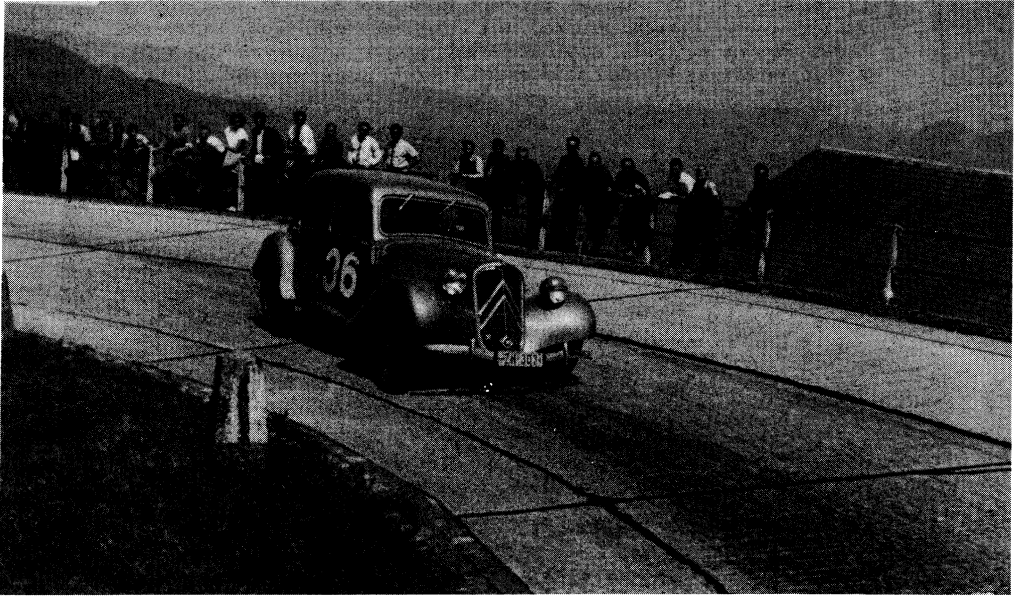
Eishockey (1937 -1977) spiele ich heute noch bei E.H.C. Winterthur Senioren.



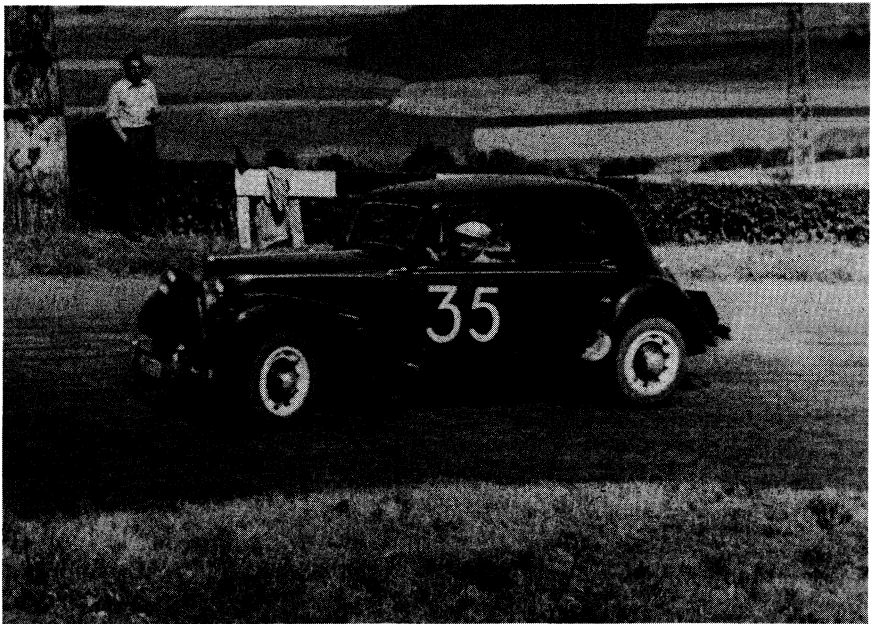
Rheineck, 2. Rang.

Die Startnummer malte ich jeweils kurz vor dem Start. Nach dem Rennen entfernte ich sie jeweils zur Heimfahrt.

Und so wurden die Kurven auf drei Rädern genommen. Nur so konnte man mit 3 Gängen am Berg gute Zeiten fahren.



Altstätten - Stoss 1952, 1. Rang.



La Sonnaz 1949, 1. Rang.

Kleinanzeigen für clubmitglieder sind gratis.

Gewerbliche und private inserate kosten entsprechend ihrer grösse, jedoch mindestens fr. 20.-. 1/1 s. fr. 60.-, 1/2 s. fr. 30.-, 1/3 s. fr. 20.-. Für fotografische repros werden die entsprechenden kosten verrechnet. Der rechnungsbetrag ist zum voraus zu begleichen.

Inserate und kleinanzeigen bitte direkt an die redaktion senden.

---

### ERHAELTLICH BEIM CTAC:

- \* Ansteckknöpfe "Traction Avant" ø 6 cm, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Universaltassen, weiss mit clubblem, stk fr. 7.50 plus versand.
- \* Clubkleber, stk 1.50 plus versand.
- \* Traction zum aufbügeln/nähen in schwarz oder rot, stk fr. 3.- plus versand.
- \* Plaquetten des Internationalen Treffens 1986, stk fr. 15.- plus versand.
- \* Uhren in Form des Traction-Kühlers, als armband-uhr oder im set, chrom oder gold-plaque (neu jetzt auch mit metallband) zwischen fr. 185.- und fr. 265.- incl. versand in der Schweiz (günstiger club-preis). Bestellformulare sind beim CTAC-postfach erhältlich.
- \* Zofinger treffen-signet plakat (ca A3), stk fr. 1.- plus versand.

Solange der vorrat reicht, erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 86, 85, 84, 83, 82, 81, 80, 79 & 78 mit vielen interessanten beiträgen. Preis pro nummer fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an die club-adresse zu richten.

---

Inserate werden nach den angaben des inserenten verfasst.

---

Zu verkaufen: Citroën légère, bj. 1949, org. matt schwarz, org. anhängavorrichtung, radio "Novak", niconometer, guter zustand, fk 1985, vb 15'000.-. Kurt Schnarwiler, Flurhöhe 7, 6275 Ballwil, G. 041-429294, P. 041-891955.

---

Zu verkaufen: Citroën 11-B, 1952, original zustand, sehr wenig rost. Getriebe, cardan, radlager, bremsen neu. Incl. div. ersatzteile. Preis: Sfr. 11'500.--. Wagen unverzollt ab standort Kt. Aargau. E. Galliker, 25 Avenue Alphan, F-94160 St. Mandé, tel. 0031-1-48081380.

---

Achtung, Faller-a·m·s- und Traction-Fans!

Ich baue Original-Faller-Autos (ca HO-Masstab) um auf 15/6 mit Matchbox-Carosserie. Faller-"Flachankermotor" muss angeliefert werden. Kostenpunkt: Fr. 20.-, Lieferfrist ca 3-4 Wochen.

Ausserdem habe ich mehrere Mercedes 230SL (weiss/blau) und Porsche 911 (weiss) mit "Flachankermotor" in FABRIKNEUEM ZUSTAND à Fr. 33.- abzugeben.

Ich suche alles, was mit Faller-a·m·s zu tun hat. Zustand egal, nur günstig muss es sein! Wenn Du also noch solche sachen im Keller/Estrich hast, schnell zum Telephon!

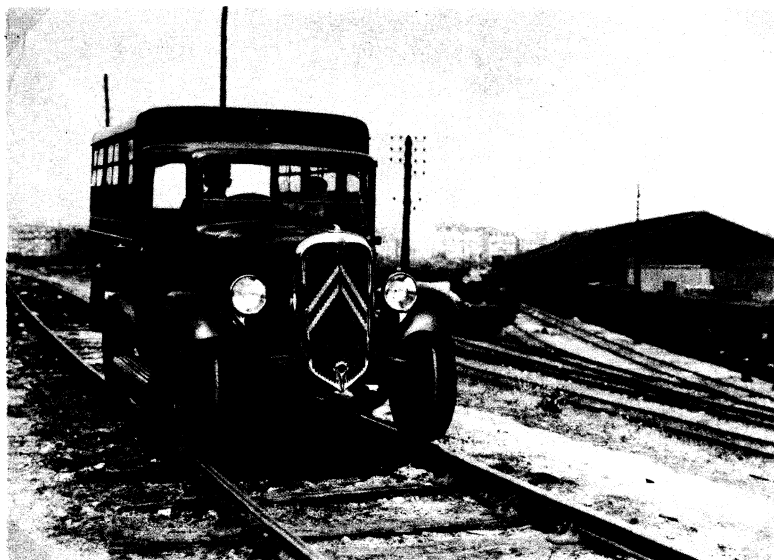
Robi Schrott, Sommerhaldenstr. 55, CH-5200 Brugg. 056-421154, nach 21 Uhr.

---

Zu verkaufen: Traction 15/6 1950, preis sfr. 23'000.-, geprüft dezember 1986; motor revidiert; kupplung, bremsen hinten, radlager vorn neu.  
U. Witmer, Schaufelgrabenweg 26, 3033 Wohlen, T. 031 - 82 23 20.

---





Gesucht: Umbausatz zu meinem 11-B 1950, zur Umfahrung von Staustrecken an schönen Wochenenden!

Angebote erbeten an Fleming Gubler, 8810 Horgen.

---

Zu verkaufen: Buch "Citroën, l'histoire et les secrets de son bureau d'etudes" fr. 66.- incl. versand. Buch vom ICCCR in England fr. 30.- incl. versand. 5 stk neue pneus 185 x 400 en bloc fr. 1600.-. A. Frick, tel. 01 - 761 15 95.

---

#### 11 CV - LIQUIDATION - 15 SIX

Wegen umzugs löse ich mein lager an Citroën 11CV + 15six ersatzteilen bis ende november zum grössten teil auf. Viele blechteile wie türen, kotflügel, hauben, kofferdeckel. Ferner stossstangen, felgen (auch Pilote 11CV + 15six), sitze, elektroteile, kleinteile aller art, motoren - getriebe - achsen + teile dazu usw, usw - fast alles, was man so braucht, ist noch da!

Tractionisten - benützt die gelegenheit und ruft möglichst bald an: 032 - 84 92 75, oder kommt einmal vorbei: Heinz Beier, Alte Schmiede, 3251 Wengi b/Büren.

---

#### NEUES VOM ERSATZTEILMARKT

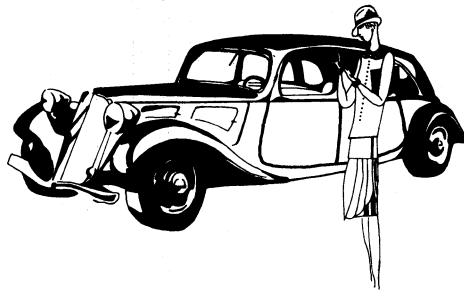
---

##### Die drosselklappenwelle

Etliche Traction's haben einen vergaser mit einer ausgeleierten drosselklappenwelle, die sich von hand leicht einige zehntel mm hin und her bewegen lässt. Für eine gute gemischeinstellung ist dies nicht gerade das optimale, wer diese einstellung für unwichtig hält, kann nun bereits weiterblättern.

Um diesem übel abzuhelfen gibt es seit einiger zeit auf dem ersatzteilmarkt reparatur-übermasswellen. Diese haben laut angaben einen durchmesser von 8,5 mm. Dies ist sehr sinnvoll, die originalwelle hat 8 mm durchmesser und ist meistens 2-4 zehntel mm eingelaufen. Das weniger sinnvolle daran ist, dass diese 8,5 mm in der herstellung nicht so genau eingehalten werden, es bewegt sich so zwischen 8,25 bis 8,55 mm. Das liesse sich noch verkraften, ein guter mechaniker löst dieses problem schon. Nur sind diese wellen nicht rund, ihre ovalität beträgt leider auch 1 - 1,5 zehntel.





FRICK TRACTION - AVANT AG  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01-761 15 95 p

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, für alle modelle.

Kipphebelwelle alle 4 zyl. modelle, 6 zyl. auf bestellung.

Anfertigen von hydraulik-/bremsleitungen légère/large, 15/6H, ID/DS 19, HY, etc.

Federkugeln prüfen und füllen, neue und alte ausführung.

Lampeneinsätze, légère/large und ID/DS: Marchale, Ducellier, Cibié!

Vorderachs- und lenkungsteile.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinkerbirnen 6 volt 15 watt.

Sämtliche gummitteile.

Fensterführungsprofil.

Neue und occ. getriebeteile.

Radkappen/radkappenschrauben alle modelle.

Kühler revisionen.

Benzintank revisionen: reinigen und innenbeschichten!

Kupplungsdrucklager rev. im austausch.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus (!) im austausch. Occ. trommeln am lager.

Blinkerschalter, 6 volt arbeitsrelais, zündspulen u. blinkerrelais.

Türklemmspiegel.

Tachometerwellen.

Abziehbilder für luftfilter und bremsflüssigkeitsbehälter.

Silikonbremsflüssigkeit, nimmt kein wasser auf und verhindert korrosionsschäden in den bremszylindern.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze, alle mod. für die Traction.

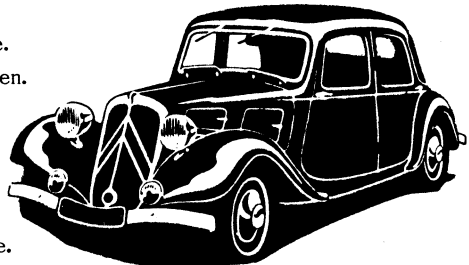
Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher, ersatzteilkataloge.

Motor- und getriebedichtungen.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigten konus.

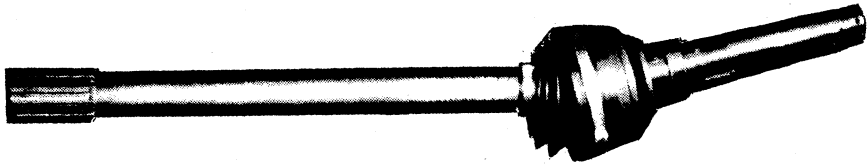
H o m o k i n e t i s c h e cardanwellen für 4-zyl. auf bestellung im austausch.

Revidierte b l e i f r e i zylinderköpfe.



## NEUE, VERBESSERTE ANTRIEBSWELLEN FÜR 11-ER MODELLE

Peacock Engineering in England, die sich bereits früher mit dem Wieder-Aufbereiten von Antriebswellen für Tractions beschäftigt hatten, haben auf Grund der Tatsache, dass Antriebswellen, die sich zum Wieder-Aufbereiten eignen, sehr rar geworden sind, entschlossen, eine Neuentwicklung anzubieten, die höchsten Qualitätsansprüchen genügt. Die Wellen sind ähnlich konstruiert wie die DS-Wellen, entsprechen aber in Befestigung und Abmessung absolut dem Original. Sicher wird in naher Zukunft einer unserer Club-Garagisten diese Teile in sein Angebot aufnehmen.



Die gleiche Firma hat damit begonnen, Traction Cabriolets von Grund auf neu zu bauen, weil Cabriolet-Wracks absolut selten geworden sind, und der Umbau von Limousinen mit grossen Stabilitätsproblemen verbunden ist. Die Firma hat sich mit der Restaurierung von Tractions (und Traction Cabriolets) eine ausserordentliche Erfahrung erarbeitet.

Peacock Engineering  
Old Hathern Station  
Normanton-on-Soar  
Near Loughborough  
Leicestershire LE12 5EH England  
Tel: 0509-842560

Aus: Floating Power März 87  
Daniel Eberli

Anm. d. red. Es gibt mittlerweile auch cardanwellen für die 4-zyl. modelle mit getriebe- und radseitigen homokinetischen gelenken.

Wieso der umbau einer limousine zu einem cabriolet mit stabilitätsproblemen verbunden sein soll, ist nicht einzusehen. Denn alle tragenden elemente des original cabriolet sind identisch mit denen der limousine, und letztere lässt sich bei einem umbau problemlos zusätzlich versteifen ohne verunstaltet zu werden, selbst wenn ein polyester cabriolet umbaukit genommen werden soll, was es ja auch gibt (brrrr...). Wenn für den umbau eine in den tragenden elementen rostgeschädigte limousine genommen wird, ist es ja ein leichtes diese im zuge der rostsanierung gleichzeitig zu verstärken. Aber wie die erfahrung zeigt, haben manche werkstätten (und diese befinden sich nicht immer im "hinterhof") mit der seriösen rostreparatur etwas mühe, es ist auch eine mistarbeit, man wird auch noch dreckig dabei und, was für den kunden ausschlaggebend ist, recht zeitaufwendig. Da es keine anständigen reparaturbleche ab der stange gibt, muss alles angefertigt werden.

**VOLANTS TRABET SOUPLES**

36, Bd de la Bastille, PARIS-12<sup>e</sup> - DOR. 64-24

Une nouveauté qui a fait sensation au Salon

**SPLENDILUX**

Super adaptation pour voiture CITROEN 7, 9 et 11 cv

Montage facile, sans transformation de la caisse, d'après un jeu patenté de Splendilux

La plus intéressante transformation réalisée à ce jour sur voitures de série

Écrire Splendilux à M. EL ET DE COXET FRANÇAIS

Citroën, Renault, Saab, Fiat, Renault, Simca, etc. avec 400 et 450 cm<sup>3</sup> cylindres

**TOLERIE AUTOMOBILE ET INDUSTRIELLE**  
(H. ESCLISSAN Propriétaire Gérant)  
Usine et Bureau: 49, 51, 53, Rue d'Aguesseau, BOULOGNE-SUR-MER - MCX. 25-41 et 12

## VETERAMA 1986 oder mein Kad - Traction

Für viele Veteranen - Freunde ist das zweite Wochenende im Oktober für die Veterama reserviert. Das Beaulieu des Kontinents lockt Jahr für Jahr ca. 20'000 Besucher nach Mannheim.

Am Freitag legte ich meinen Griffel etwas vorzeitig aus der Hand - Traction nebst Eriba-Puck standen schon fahrbereit vor dem Büro - also auf ging's.

Mein ller, er hatte vor wenigen Tagen seinen 12. Geburtstag (bei mir) gefeiert, lief wie am Schnürchen.

Bis kurz vor Mannheim.

Ca. 600m vor der Ausfahrt Alzey gab es plötzlich völlig ohne Vorwarnung einen Knall, ein Kreischen und es dampfte vorne rechts aus der Haube.

Rechts ran, Motor aus, Haube auf!

Hilfe, von den ehemals 5 Fingern meines Lüfterrades lagen zwei zusammengekrümmt an der rechten Spritzwand. Magengeschwüre konnten es nicht sein, eine Kolik vielleicht? Die restlichen Finger hatten sich, vermutlich aus Trauer um die verlorengegangenen Kollegen, tief im Kühler verkrallt.

Der Kühler konnte seine Trauer nicht verbergen und weinte still vor sich hin. In kürzester Zeit bildete sich ein gelblicher Tränen-Frostschutzsee unter meinem kranken Vehikel.

Eine erbarmungswürdige Situation. Glücklicherweise dauerte es nur wenige Augenblicke, bis ein anderer Veterama-Fan auf den Standstreifen fuhr und mir seine Rettungsdienste anbot. Das offerierte Kühlerdichtungsverfahren (ich kau' Dir 'nen paar Kaugummis, die drückste dann da rein) erschien mir weder ausgereift noch ausreichend. Und Kaugummi hatten wir beide nicht.

Mittlerweile hatte der Kühler seine Trauer aufgegeben, er weinte nicht mehr. Vermutlich war er leer.

Was tun? Mein Ersthelfer hatte sich zwischenzeitlich verabschiedet (ich muss weg, ich will heute noch meinen Stand aufbauen).

Mein Versuch, Auspuffkit als Kühlerdichtung zu verwenden, brachte auch nicht den gewünschten Erfolg. Zum Glück hatte ich ja ein Eriba ausreichend Wasser an Bord. Kanister raus, Kühler gefüllt, auf die Uhr gesehen - ok, 3 Minuten dauerte es, bis der Kühler bis zur Hälfte etwa leergelaufen war.

Der Motor sprang, wider Erwarten, gut an, schüttelte sich zwar sehr (Unwucht durch den Ventilator) aber langsam rollte mein ller in Richtung Ausfahrt. Wer weiss schon, wie lang 600 Meter werden können...

Irgendwann kam dann die Ausfahrt. Geradeaus ein Stop-Schild, rechts nur Vorfahrt-Achten. Da es so schön bergab ging, fuhr ich rechts ab. Nach wenigen Metern sah ich eine Honda-Vertretung. Rauf auf den Platz und um Hilfe rufen war eins. Auf dem Platz stand ein Morris-Eight. Der Werkstattinhaber hatte ihn soeben erstanden und wollte ersteinmal eine Probefahrt machen. OK, soll er.

Nach den üblichen Fragen, was solch ein altes Auto an Sprit braucht und ob man noch Ersatzteile bekommt, meinte einer der Mechaniker, im Ort selber gäbe es einen zuverlässigen Kühlerbau. Mitte nächster Woche könnte ich bestimmt...

Damit war ich nicht einverstanden. Auf dem Maimarktgelände in Mannheim erwarteten mich meine Stand-Partner in etwa zwei Stunden und es waren noch ca 70 km zu fahren.

Abdichten oder zu löten geht nicht, diagnostizierte einer der umstehenden. Am besten erstmal den Kühler ausbauen.

Alles klar, kein Problem, mobile Werkstatt (Werkzeugkiste) aus dem Kofferraum und auf geht's.

Mit wenigen Handgriffen war der Kühler und der Rest des Ventilators ausgebaut. Der herbeigeeilte Meister riet mir, den Kühler auf den Schrott zu schmeissen. Ja und dann? Ohne Kühler darf man nicht fahren (es erlischt die ABE). (ABE = Allg. Betriebserlaubnis, anm. d. Red.)

Irgendwann stellte man mir einen Kühler an die Stosstange und der Meister erzählte etwas von "passt".

Der Kühler war einiges zu hoch und nicht ganz so breit und schmaler war er auch als das Original. Aber mit viel Draht und einem anderen Kühlerschlauch und einem japanischen Verschlussdeckel war mein ller, rein kühlertechnisch

wieder fahrbereit.

Was war mit meinem Rotor?

Anastasius, ein vermutlich griechischer Blechkünstler, trieb aus den Ventilatorresten einen einbaufertigen Windflügel.

Hut ab, der Junge hatte echt was drauf.

Das ganze montieren war nur eine Formsache. Die Motorhaube stand etwa 8cm über Normalniveau, verschlechterte meinen cw-Wert erheblich, die Verbesserung lag in der Kühlung.

Mein ganz besonderer Dank gilt der Honda-Motorrad-Vertretung Schmahle in Alzey. Knapp zwei Stunden hat die Reperatur gedauert; die Rechnung fiel mit DM 50,- incl. alles doch wohl sehr bescheiden aus.

Kurz nach 17 Uhr ging's dann weiter. Der geschweiste Windflügel zeichnete sich durch einen deutlich spürbaren Unwucht aus. Ein neuer musste also schleunigst her.

Eine Stunde später als verabredet rollte ich auf dem Maimarktgelände ein. Nach dem ersten Halloo machte ich mich auf die Suche nach einem Kühler nebst Ventilator.

Eigentlich sollte man meinen, auf einem so grossen Teilemarkt wäre es kein Problem entsprechenden Ersatz zu finden - denkste! Die Firma Kennedy aus Lutange hatte zwar typgerechte Kühler im Angebot, alle jedoch im stark renovierungsbedürftigen Zustand. Eigentlich brauchte ich keinen Kühler (zu Hause hatte ich noch einen). Also begab ich mich auf die Suche nach einem Windflügel. Bei Thierry Mathis endlich wurde ich fündig. Die Montage war kein grosses Problem und so konnte ich am Sonntagnachmittag mit meinem Kad-Traction gen Leverkusen fahren. Probleme gab es unterwegs dann keine mehr.

Bei allem Ärger, der sich in einer solchen Situation sehr leicht anstauen kann, ist es erstaunlich, wie schnell man sich mit einer "Notlösung" anfreunden kann (muss).

Und warum heisst der Artikel Veterama 86 oder mein Kad-Traction?

Ganz einfach:

Mein ller hatte ja für einige Tage einen Kadett-Kühler...

WB

Aus: TAVIG Info 11/86.

---

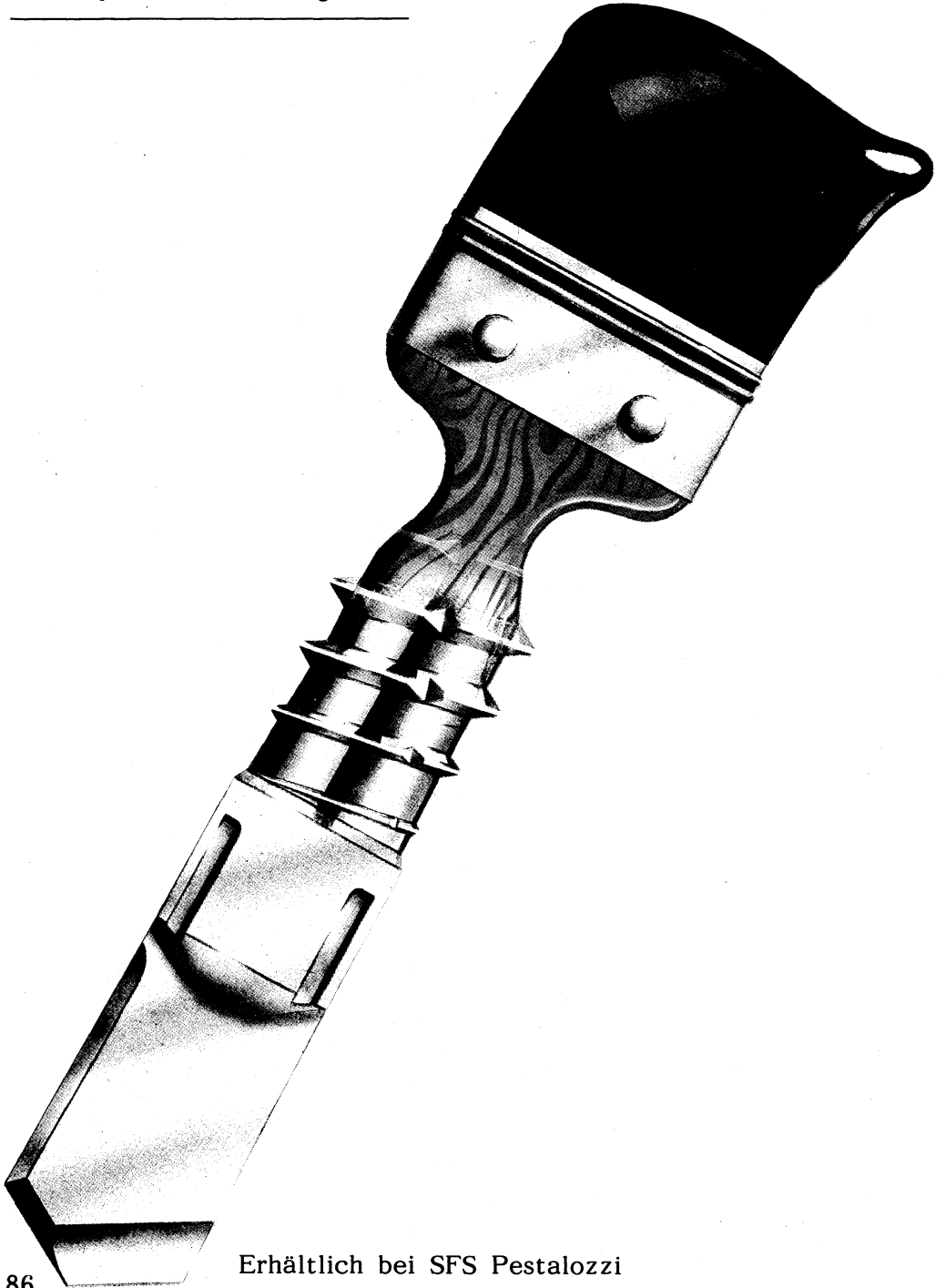
## Die hauszeitschrift

Als fan einer ausländischen automarke erkundigte ich mich eines tages beim schweizerischen importeur für ihre hauszeitung. Das klappte und ich erhielt sie fortan regelässig, das heisst, immer wenn ein exemplar herauskam, vom importeur zugestellt.

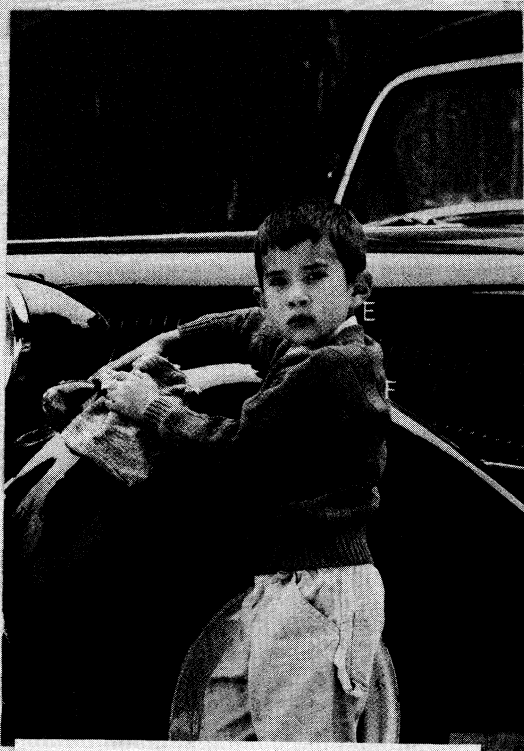
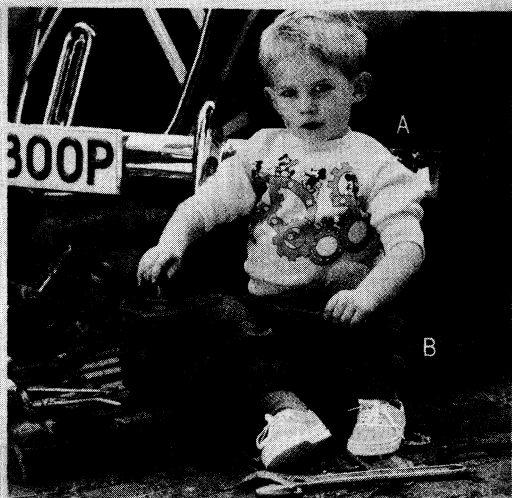
Eines tages erhielten wir, meine lebensgefährtin und ich, das heft dreifach: ich einmal vom importeur und direkt ab werk und meine gefährtin ebenfalls direkt ab werk. Das war nicht weiter tragisch, abnehmer für das heft gab es immer. Da das stammhaus sehr weit entfernt ist, erhielten wir die exemplare selbstverständlich per luftpost.

Eines tages flatterten zwei fragebogen vom stammhaus in's haus. Sie seien ausgefüllt zu retournieren wenn man die hauspublikation weiterhin zu erhalten wünsche, unter anderem wurde auch eine grundangabe weshalb verlangt. In der meinung ein heft pro haushalt genüge, füllte nur ich den fragebogen aus und retournierte ihn. In der folge erhielt meine freundin das heft weiterhin direkt vom stammhaus per luftpost. Ich erhielt gar nichts mehr, weder ab werk noch vom importeur, aber ein heft pro haushalt genügt ja. Eines tages lag ein enorm dickes couvert vom importeur im briefkasten, darin lückenlos alle hefte die ich nicht mehr erhalten habe. Von da an kam das heft wieder regelmässig vom importeur an mich. Meine freundin die den fragebogen im papierkorb abgelegt hat, wurde weiterhin direkt ab werk beliefert, neuerdings doppelt, selbstverständlich beide exemplare einzeln verpackt per luftpost. Reklamieren getrauen wir uns nun nicht - denn ein heft möchten wir gerne weiterhin erhalten - und abnehmer gibt es ja immer noch.

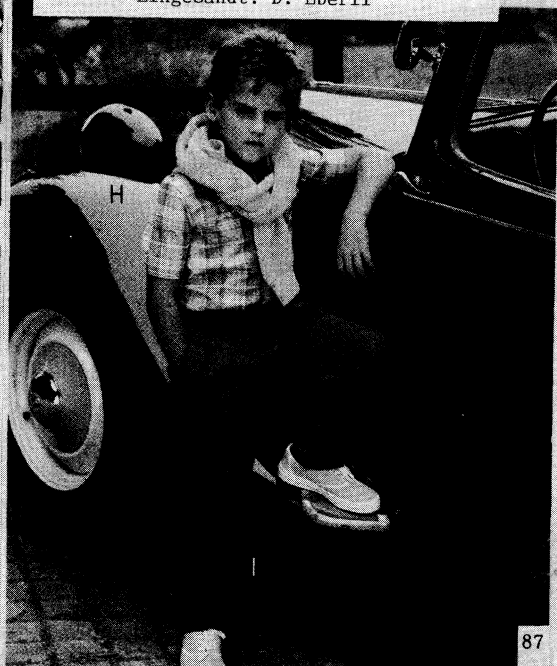
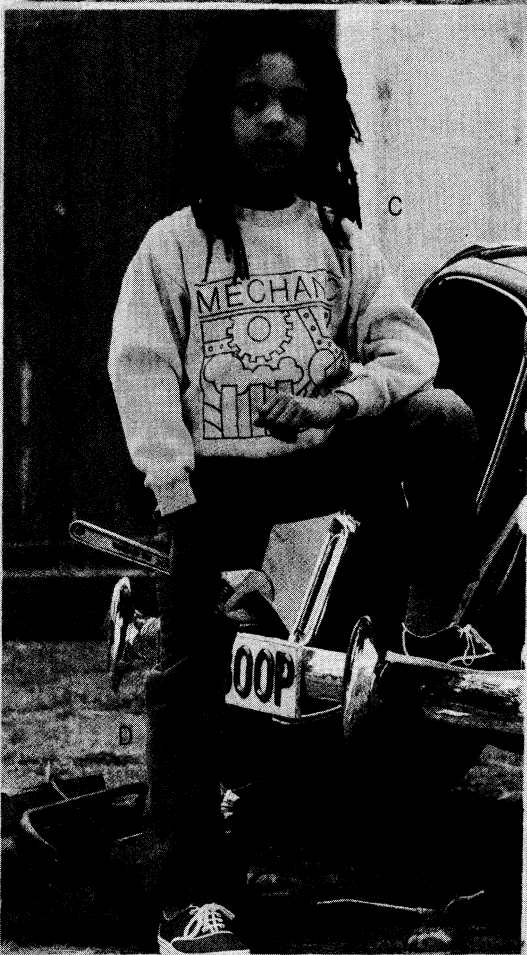
af







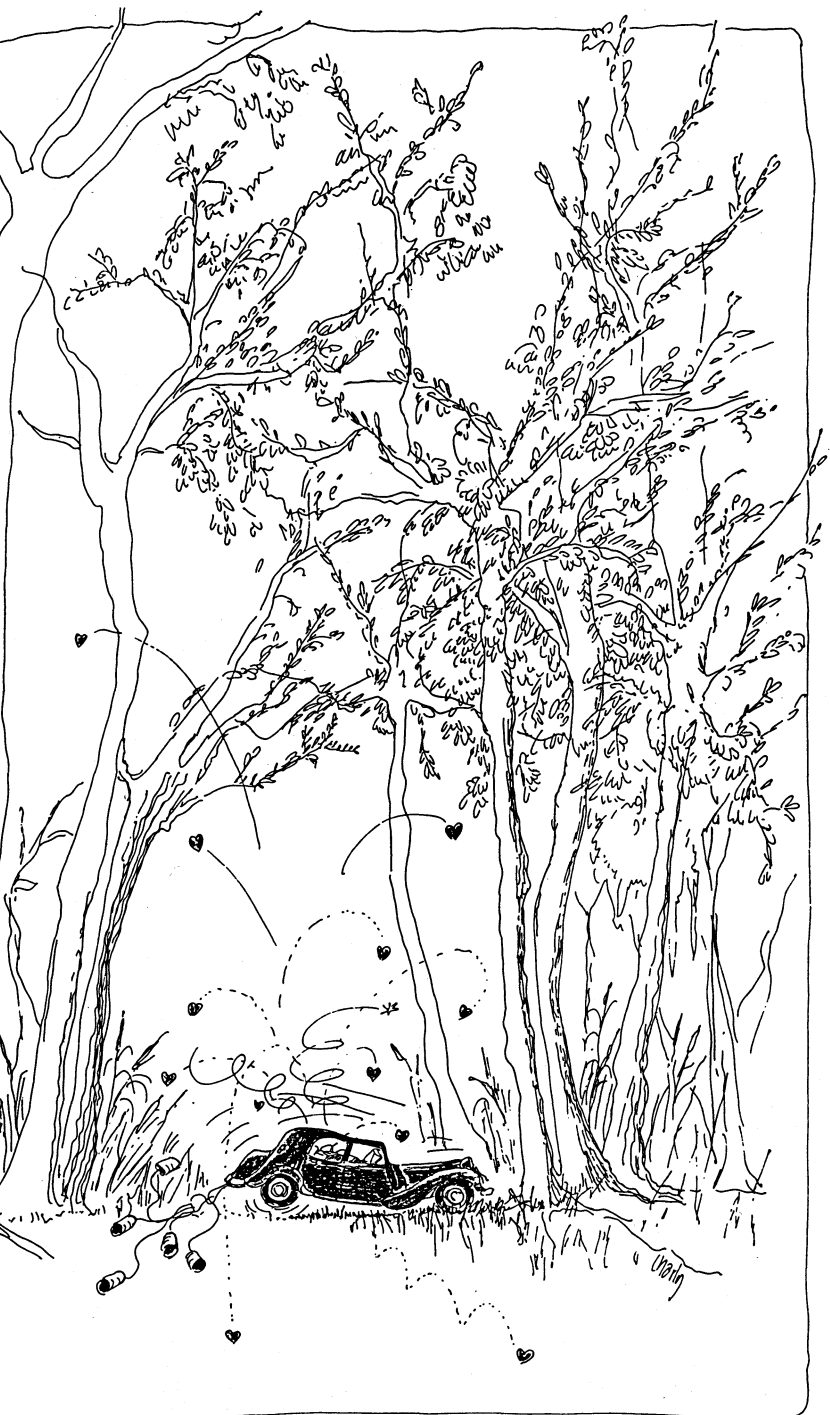
Aus: mothercare katalog 87  
Eingesandt: D. Eberli



Bitte nicht stören  
Bitte haben gehörtet!

31. 7. 87

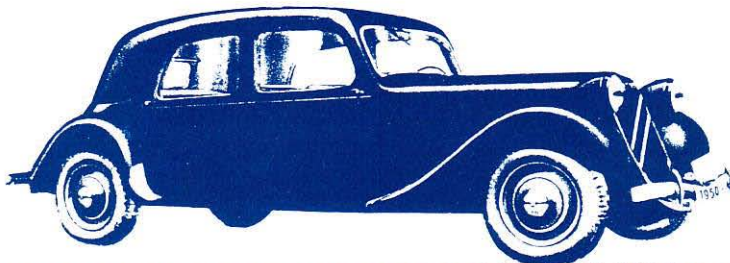
Verena und Holger Berg



Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

MUTATIONS K A R T E

NAME:..... VORNAME:.....  
STRASSE:..... PLZ:.....  
ORT:..... TEL.:...../  
FAHRZEUGTYP:..... JAHRGANG:..... FARBE:.....  
KONTROLLSCHILD:..... EINGELOEST/FAHRBAR: JA O NEIN O  
BESONDERHEITEN:.....  
BEMERKUNGEN / WUENSCHEN:.....  
GUELTIG AB:..... ORT/DATUM:.....



\*\*\*\*\*

MITGLIEDER - W E R B U N G

\*\*\*\*\*

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert etc, und möglichen interessenten des CTAC zur anmeldung gegeben, bzw. unter den scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name ..... Vorname .....

Adresse .....

Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen Trac-  
tion: Ja ... Nein ... Typ ..... Baujahr ..... Farbe .....

Chassisno. .... Besonderheiten .....

Herrn  
Koch Hans Georg  
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

P. P.

8058 Zürich

IMPRIME

