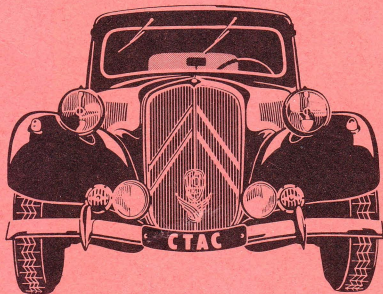


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535-2, Tel.: 052/43 25 17
Mitgliederbeiträge: SKA Rapperswil, Postcheck 80-705-3



Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400
Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe
Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

Organisationsplan 1990

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinder	Andreas Rutishauser Hirtenstallweg 2 8805 Richterswil
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 061/901 84 18	P. 061/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 01/784 59 76

ORGANISATIONSGRUPPEN

O s t	N o r d	W e s t	S ü d
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P. 031/53 26 44 G. 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 01/784 00 77
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P. 053/61 41 34	Daniel Löhner Schifflaube 16 3011 Bern P. 031/22 95 71	Lukas Schlumpf Rebhusstr. 19 8126 Zumikon P. 01/918 03 86
Paul Stehnerberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P. 052/41 14 68 G. 052/23 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P. 031/42 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Hirtenstallweg 2 8805 Richterswil P. 01/784 59 76	Patty Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf P. 061/901 84 18	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Revisoren: Jürg Deller und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 4/90: 1. August 1990



I N H A L T

74	Rodage (Das Wort des Vizepräsidenten)
75	Termine und Treffen
	Terminverschiebung Treffen Region West
76	Traction Avant Wertbarometer
78	Doch davon ein andermal (Lukas Schlumpf)
80	Mitgliedewesen
81	Statistikseite
83	Familiäres
84	Rund um Ein Traction-Treffen (Daniel Löhner)
86	Warum ausgerechnet Traction (K & U Kenkel)
87	Sommertraef Aalborg
88	Kinderseite
89	Saas Fee anno dazumal
90	Tractionauflauf Region Süd 17.6.90
91	Inserate und Kleinanzeigen
94	Der CTAC am OTM
97	CTAC-Clubhefte als Jahrbuch
98	Aller Laster Anfang
102	La Traction en BD

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroën Bern Freiburgstr. 447 3000 Bern T.: 031/55 33 11	Reparaturen und Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T.: 01/761 15 95	Garage und Teile Christian Heussi alte Landstr. 8865 Bilten T.: 058/37 17 29 077/93 20 16
Garage und Teile Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T.: 071/67 45 42	Reparaturen und Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel T.: 061/35 25 25	

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion



RODAGE

Jedes Jahr überkommt mich plötzlich wieder dieses alte seltsame und kaum therapierbare Fieber, das mich während den Wintermonaten wenig geplagt hat. Ich erwache nachts schweissgebadet, mit geröteten Augen. Ich habe von einer Traction geträumt. Ich kann nicht mehr schlafen und überlege angestrengt was wohl alles zu tun sein werde, wenn ich auch diesen Sommer mit dem Besten aller Oldtimer über die Runden kommen will. Nur noch grau erinnere ich mich an den effektiven Zustand, in welchem ich den Wagen beim ersten Schneefall im letzten November in einer Blitzaktion versorgt habe. Ich weiss noch genau, dass ich die Batterie abgehängt habe, vielleicht ist sie dadurch noch nicht ganz entladen.

Ich denke an einen Ölwechsel und an eine gründliche Schmierung. Sicher sollte man die Bremsen etwas nachstellen, um den Pedalweg wieder auf ein vernünftiges Mass zu reduzieren. Da erinnere ich mich sogar, dass der Keilriemenspanner an der Lichtmaschine im letzten Herbst noch gebrochen war. Eigentlich hatte ich vorgesehen, während des Winters die Antriebswellen der Vorderachse auszuwechseln. Ich habe ein Paar als Weihnachtsgeschenk erhalten aber seither liegen sie unter dem Sofa im Wohnzimmer!

Ich brauche das Nastuch aus der Brusttasche meines Pyjamas um die grösseren Schweissperlen abzutrocknen. Die Realität dämmert mir langsam vor meinen Augen. Unmöglich, alles das bis zum ersten Treffen in 10 Tagen zu realisieren.

Es gilt also Prioritäten zu setzen und die Arbeiten zu planen und zu koordinieren, damit das Auto rechtzeitig verkehrstüchtig wird.

Die Sicherheit steht an oberster Stelle, also werde ich die Bremsen nachstellen und kontrollieren. Ohne den Keilriemenspanner kann ich kaum längere Zeit fahren, ich muss ihn schweissen. Schmieren und Ölwechsel bin ich der Traction schon lange schuldig, hingegen können die Halbwellen eher noch etwas warten, da dies zu einer grösseren Reparatur auszuarten droht. Durch Einbezug weiterer Citroën-Begeisteter wie z.B. meiner Ehefrau, könnte sich weiter Zeit gewinnen lassen, falls die nötige Motivation zur Hilfe gelingt. Dadurch liessen sich die Unterhaltsarbeiten zur Zeit fertigstellen.

Am nächsten Abend fahre ich zur Garage in welcher die Traction überwintert hat. Nach dem Öffnen des Kiptores steht sie in unveränderter Schönheit wieder vor mir, verhüllt durch drei zusammengenähte Leintücher, um den Staub etwas abzuhalten. Mein Herz klopf föhlbar schneller während ich die weissen Tücher zusammenlege. Offenbar habe ich die Traction noch gewaschen, bevor sie versorgt wurde. Sie blinzelt mir unverhohlen zu und ich öffne schnell die linke Seite der Motorhaube um das Massekabel an der Batterie anzuschliessen, der Rollgabelschlüssel liegt immer noch dabei. Mein Blutdruck steigt, während ich mit dem Handhebel Benzin bis zum Vergaser pumpe. Dann steige ich ein, schalte die Zündung ein und beobachte den Benzinanzeiger, wie er federnd nach oben schnellt und sich bei 25 Liter einpendelt. Ich ziehe den Choke und greife mit zitternden Fingern zum Starterknopf. Ich halte den Atem an --- und ziehe herzhaft --- mindestens der Anlasser dreht schon!! --- nur weiter weiter weiter weiter. Und dann springt sie an! Das gewohnte Blubbern des langhubigen Vierzylinders. Ich lehne zurück und schliesse die Augen.

Hans Georg Koch

Euer Hans Georg Koch
Vizepräsident

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

17.	Juni	1990 Region Süd	Infos Heftmitte
18./19.	August	1990 Region West	
7.	Oktober	1990 Region Ost	

andere Treffen und Daten

24.-27.	Mai	SM Clubtreffen in Waldeck (Nordhessen) D. Schmidt, D-Korbach, Tel.: D/05631/8022
24.-27.	Mai	Treffen Salève Traction Club in der Haute Savoie
24.-27.	Mai	15 Jahre Citroën Veteranen Club (D) in Alzey (zw. Worms und Mainz) Auskunft: Helmut Kloos Emma von Mumm Str. 3, D-6222 Geisenheim 2 Anmeldetalons bei der Redaktion
1.-4.	Juni	Citroën Club Rhein ruhr Pfingsttreffen CCRR, Steimeler str. 12, D-5226 Reichshof
2.-4.	Juni	10 Jahre Traction Bourguignonne (s. Anzeige in Heft 5/89) Auskunft: Yves Meyniel Vauchignon F-21340 Nolay
2.-4.	Juni	Traction Faux Cabriolet/Coupé Treffen in Frankreich Auskunft: Roger Brosselin 5, rue du Château d'Eau F-21000 Dijon
23.	Juni	OTM Herisau, Sportzentrum Herisau
30./1.	Juni/ Juli	Sommerfahrt Oldtimerclub Bern; Auskunft: OCB, Postfach 2010, 3001 Bern
1.-15.	Juli	Tour of Ireland. Auskunft: CAAR Kirchgasse 4, D-6523 Flörsheim-Dalsheim
6.-8.	Juli	Citroën Car Club Rallye in England
15.-25.	Juli	Der Rhein von der Mündung zu Quelle; Auskunft CAAR, Kirchgasse 4, D-6523 Flörsheim-Dalsheim
11./12.	August	Traction Avant IG Treffen Beckmann, Axberg 17, D-5210 Troisdorf
17.-19.	August	Sommertraef in Aalborg siehe Info in diesem Heft
2.	September	FNA Treffen
16.-30.	September	Rallye des Vendages. Auskunft: CAAR Kirchgasse 4, D-6523 Flörsheim-Dalsheim
22./23.	September	Extravaganza des Trammuseums Zürich genauere Infos folgen
29./30.	September	Veteranenmarkt Kassel

Achtung Terminverschiebung Treffen der Region West

Aus organisatorischen Gründen findet das Treffen der Region West, das für den 25./26. August vorgesehen war, am 18./19. August statt. die einladungen werden mit separater Post versandt.

Für die Organisation: D. Löhner



aus Auto Exklusiv 2/90

Ende der sechziger Jahre setzte er ein, der grosse Run auf die damals noch auf französischen Dorf- und Landstrassen allenthalben sichtbaren Citroën 11 CV. So um 1967 erhielt man einen fahrbereiten, wenn vielleicht auch etwas klapprigen «Onze légère» für umgerechnet 500 bis 1000 Schweizer Franken. Clevere Zukunftsgläubige begannen aber schon mit dem Horten von Ersatzteilen und schlachteten mehr oder weniger gut erhaltene Exemplare aus, denn mit dem zunehmenden Interesse am 11 CV — und dem 15 Six — wuchs auch bald die Nachfrage für Antriebswellen, Getriebeteile, Dichtungssätze usw.

Halwart Schrader

Der Boom setzte sich rasch fort, und es gab Citroën-Enthusiasten, die um 1970 schon 7000 oder 8000 Franken für einen restaurierten Elfer oder gar 10 000 für einen Sechszylinder bezahlten. Es war schick geworden, einen — möglichst schwarz lackierten — Traction Avant zu besitzen. Es tauchten auch Exemplare aus den dreissiger Jahren auf, mit gelben Pilote-Felgen und geschwungenen Stossstangen, vereinzelt sogar 7-CV-Modelle der allerersten Serien.

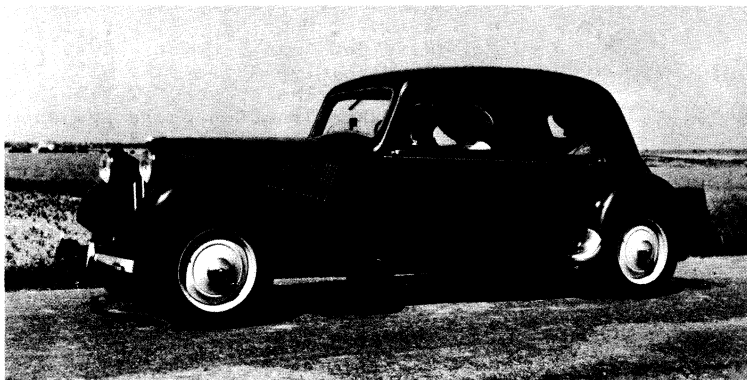
Ein «Oldtimer-Leader»

Inzwischen hat sich die Aufregung um den französischen Veteranen etwas gelegt. Zu viele fanden den Weg in die Nachbarländer, manche Händler in Grenznähe verkauften damals fast täglich ein Exemplar nach Deutschland. Das hatte zwar die angenehme Folge, dass gleichzeitig ein Riesenangebot an Teilen, nachgefertigt oder original, auf den Markt kam (zu recht unterschiedlichen Konditionen offeriert), aber die Exklusivität litt doch etwas. Der französische Frontriever beherrschte die Oldtimerszene. Seine ehemals weite Verbrei-

zung, seine Langlebigkeit und sein hoher Gebrauchswert hatten dazu beigetragen, dass viele Exemplare des immerhin über einen Zeitraum von 22 Jahren (1934 bis 1956) gebauten Wagens noch immer am Leben waren. Eine Rarität war und ist er noch heute nicht, der 7 CV/11 CV/15 Six, zumindest in seiner Standardform als viertürige Limousine. Rechtslenker — made in Slough, England — oder Cabriolets, sofern original, bilden natürlich Ausnahmen. Aber jeder dieser «Gangsterwagen» ist ein Stück Automobilgeschichte und par-



**Citroën Traction Avant:
Klassiker ohne Allüren**



Citroën 11 légère (1952): Eine Karosserieform, die während Jahrzehnten modern blieb und denn auch kaum Änderungen unterzogen wurde. (Fotos: «AR»-Archiv)

tizierte an der Wertsteigerung, die letztlich alle Klassiker in den letzten Jahren erlebten. Die Aufwärtsentwicklung der 11-CV-Preise vollzog sich nur nicht so rasant wie bei manchen anderen Autos jener Epoche.

1979 brachte ein sehr guter 15 Six um die 12 000 bis 14 000 Franken, und dabei blieb es dann auch eine ganze Weile. 1985 war man schliesslich bei rund 22 000 angelangt; heute hat sich der Preis bei 30 000 eingependelt. Das entspricht «nur» einer Verdreifachung innerhalb von zwanzig Jahren. Interessanterweise sind die Durchschnittspreise mittlerweile in Frankreich höher als etwa in Deutschland oder in der Schweiz. Das hat durchaus etwas mit Patriotismus zu tun; beim 2 CV (vor Baujahr 1964) ist das ähnlich. Die Inter-Classic-Preisnotierungen geben über die Spannweiten deutlich Auskunft.

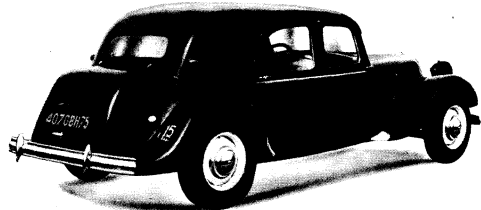
Seltene Cabrios und Coupés

Spekulanten lagen und liegen nur bei den Cabriolets besser. Einen der ganz raren offenen 15 Six bekommt man jetzt nicht mehr unter 100 000 Schweizer Franken, einen zweiseitigen 11 CV Décapotable vielleicht schon für 60 000 (meinen habe ich 1982 für 17 000 hergegeben!). Ebenso sehr selten und daher recht teuer sind die 7-CV-Coupés, die geschlossenen Zweisitzer mit einem überproportionalen Heck. In Anbetracht der heute so guten Ersatzteilversorgung, die zur Zeit des ersten Booms von verschiedenen Seiten ein wenig zu grosszügig disponiert wurde, ist es heute keineswegs mehr so problematisch wie 1970, einen Traction Avant zu reparieren oder zu

Modell	Zyl	Karos	Jahr	Zus	Notiert durch InterClassic					
					DM	£	Ffrs	hfl	Sfrs	\$
Citroën										
7CV	4	Cab	36	2			115 000 e			
7CV	4	4dS	34-36	2			54 000 i			
7CV	4	4dS	34	3	7 900 f		30 000 k		7 700 f	
7CV	4	4dS	34	4			19 000 k		4 990 b	
7CV	4	4dS	34	5			10 000 h			
7CV	4	4dS	35	1			89 000 k		19 000 k	
7CV	4	4dS	36	2			62 000 i			
7CV	4	4dS	36	3			29 000 k			
7CV	4	4dS	36	4			18 000 k			
7CV	4	4dS	36	5			8 900 f			
7CV	4	4dS	37-38	1			69 500 h		20 000 h	
7CV	4	4dS	37	2			60 000 i		19 000 i	
7CV	4	4dS	37	3			36 000 h			
7CV	4	4dS	37	4			17 750 k			
7CV	4	4dS	37	5			9 700 k			
11CV	4	Cab	38	1			155 000 k		36 000 f	
11CV	4	Cab	38	2			120 000 i		31 000 i	
11CV	4	Cab	38	3		5 900 e				
11CV	4	Cab	38	4		2 995 g				
11CV	4	Cab	38	5		650 h	19 000 i			
11CV	4	Cab	39	2	39 000 k	6 000 f	125 000 g		22 000 c	
11CV	4	Cab	39	3			79 000 h			
11CV	4	Cab	39	4			31 000 b			
11CV	4	Cab	49	3			49 000 a	20 000 b		
11CV	4	Cab	51	1		9 000 h	135 000 i		80 000 k	
11CV	4	4dS	34-36	1			76 000 f		22 000 a	
11CV	4	4dS	34-36	2			50 000 g	21 000 f		
11CV	4	4dS	34-36	3			21 000 g			
11CV	4	4dS	34-36	4			14 500 g			
11CV	4	4dS	34-36	5		425 b	7 000 k	1 900 g	1 750 g	
11CV	4	4dS	37-39	1			80 000 i		19 900 e	
11CV	4	4dS	37-39	2			53 000 j	28 000 i	17 000 e	
11CV	4	4dS	37-39	3			27 000 k	12 500 g	9 900 g	
11CV	4	4dS	37-39	4	5 900 k		15 000 k			
11CV	4	4dS	37-39	5			5 900 l		2 900 l	
11CV	4	4dS	46-48	1	19 000 f		79 000 k		17 000 f	
11CV	4	4dS	46-48	2			54 000 k		16 000 h	
11CV	4	4dS	46-48	3	11 900 i	1 800 b	28 500 l	10 500 a	8 900 h	
11CV	4	4dS	46-48	4	4 500 j		12 500 h		3 950 j	
11CV	4	4dS	46-48	5		600 g	4 800 g		1 700 e	
11CV	4	4dS	49-51	1	21 500 f		75 000 i		19 000 f	
11CV	4	4dS	49-51	2	15 800 g		56 000 k	25 000 k	15 500 j	
11CV	4	4dS	49-51	3	14 000 i	1 550 b	40 500 l	16 900 i	11 950 g	7 000 i
11CV	4	4dS	49-51	4	7 150 j	1 000 e	17 800 i	8 500 f	6 950 j	
11CV	4	4dS	49-51	5	2 900 g	400 f	5 900 j		2 800 g	
11CV	4	4dS	52-53	1	24 000 k		82 000 k	30 000 k	22 000 k	
11CV	4	4dS	52-53	2	19 950 k		7 900 k	57 500 k	22 000 f	8 000 g
11CV	4	4dS	52-53	3	11 100 h		3 000 h	38 000 g	13 900 g	10 100 h
11CV	4	4dS	52-53	4	6 900 h	995 d	12 000 h	7 500 k	6 000 h	

Modell	Zyl	Karos	Jahr	Zus	Notiert durch InterClassic					
					DM	£	Ffrs	hfl	Sfrs	\$
11CV	4	4dS	52-53	5	2 000 f		6 000 k	2 500 h	1 950 h	
11CV	4	4dS	54-55	1			70 500 i		20 500 i	
11CV	4	4dS	54-55	2	19 950 k	5 900 j	56 500 k	8 900 j	16 900 j	
11CV	4	4dS	54-55	3	15 000 k	4 000 f	45 000 k	16 500 i	11 000 f	
11CV	4	4dS	54-55	4	6 600 h	1 200 f	16 000 k	3 800 j	6 000 e	
11CV	4	4dS	54-55	5	2 300 f		6 200 k	9 800 j	1 880 e	
11CV	4	4dS	56-57	1	22 000 k		82 000 k		21 500 k	
11CV	4	4dS	56-57	2	17 900 k		54 000 k	19 900 c	15 500 h	
11CV	4	4dS	56-57	3	10 000 h		42 000 k	16 900 k	10 000 d	
11CV	4	4dS	56-57	4	6 000 k		19 000 k		5 950 k	
11CV	4	4dS	56-57	5	2 700 f	350 b	4 550 b		2 900 d	
15CV	6	Cab	51	1			170 000 i		54 000 g	
15CV	6	Cab	51	2			135 000 g		29 000 b	
15CV	6	4dS	39	1			99 000 k		27 900 i	
15CV	6	4dS	39	2			79 500 k		20 000 i	
15CV	6	4dS	39	3			48 650 k		14 000 f	
15CV	6	4dS	39	4			17 900 k			
15CV	6	4dS	39	5			8 500 h			
15CV	6	4dS	46-48	1	30 000 k		90 800 k		23 000 d	
15CV	6	4dS	46-48	2	18 900 e		69 500 k		19 000 i	
15CV	6	4dS	46-48	3			40 000 k		15 500 k	
15CV	6	4dS	46-48	4			17 000 g		6 900 b	
15CV	6	4dS	46-48	5			8 000 g		3 000 f	
15CV	6	4dS	49-51	1	22 000 g		85 000 h		22 500 h	9 500 h
15CV	6	4dS	49-51	2	18 000 i	6 650 f	69 900 k	25 000 e	20 000 k	
15CV	6	4dS	49-51	3	13 000 g	4 000 i	44 000 k	21 000 k	15 950 k	
15CV	6	4dS	49-51	4	7 000 i		16 950 j		6 000 i	
15CV	6	4dS	49-51	5	27 500 h	600 h	9 000 h			
15CV	6	4dS	52-53	1	27 500 h		81 000 k		25 000 h	13 000 b
15CV	6	4dS	52-53	2	20 000 e	9 000 i	68 000 k	24 500 g	17 750 e	9 000 b
15CV	6	4dS	52-53	3	13 500 g	3 900 j	41 000 i	16 900 j	13 500 i	
15CV	6	4dS	52-53	4	7 000 g	800 j	19 200 j	9 000 g	6 800 i	
15CV	6	4dS	52-53	5	2 400 f	500 b	8 800 k	4 000 k		
15CV	6	4dS	54-55	1	30 000 k		79 000 g		23 000 g	
15CV	6	4dS	54-55	2	21 500 k		64 000 g		20 100 k	8 250 g
15CV	6	4dS	54-55	3	13 800 g	1 990 b	49 000 k		12 600 g	
15CV	6	4dS	54-55	4	6 700 e		18 500 k		6 000 e	
15CV	6	4dS	54-55	5	9 900 k		4 500 k			
15CV	6	4dS	55	1	25 900 f		89 000 i		25 450 h	
15CV	6	4dS	56	2	19 000 g		79 000 k		17 750 h	
15CV	6	4dS	56	3	14 500 h		50 000 k		13 000 h	
15CV	6	4dS	56	4	7 400 c		17 000 g		7 100 c	
15CV	6	4dS	56	5			7 800 g			
15CV (hydr.)	6	4dS	56	1	26 000 f		115 000 k		24 500 f	
15CV (hydr.)	6	4dS	56	2			88 000 k		19 900 g	8 000 a
15CV (hydr.)	6	4dS	56	3			44 000 f		9 900 b	
15CV (hydr.)	6	4dS	56	4			19 000 k			
15CV (hydr.)	6	4dS	56	5			8 500 g			

a = 1/85 b = 2/85 c = 1/86 d = 2/96 e = 1/87 f = 2/87 g = 1/88 h = 2/88 i = 1/89 k = 2/89



Die Sechszylindermodelle sind vor allem an den entsprechenden Aufschriften zu erkennen. Die Modellbezeichnung wurde in den Werksunterlagen verschieden gehandhabt: 15 Six, 15-six sowie Mischformen; Aufschrift auf diesem Modell 1953: «15 6 cyl.»; man schrieb denn auch 15/6.

restaurieren. In Frankreich und auch in den Nachbarländern findet man überall auf Teilmärkten und Retrobasen Citroën-Spezialisten mit — inzwischen — vernünftigen Preisen, und die Anschaffung eines Wagens um 10 000 Franken, den man dann eigenhändig in die Kur nimmt, ist ein

dankbares Unterfangen. Denn das sprichwörtlich gute Fahrverhalten, seine Wirtschaftlichkeit und die materiellen Qualitäten sprachen schon immer für dieses Auto; der 11 CV ist einer der wenigen Oldtimer, die man tatsächlich als «Alltagswagen» auch gerade bei recht schlechtem oder auch winterlichem Wetter strapazieren darf. Gewiss, der Citroën hat seine schwachen Seiten — einen sehr grossen Wenderadius, eine unzulängliche Heizung, eine «Krückstock»-Handbremse unter dem Armaturenbrett, 6-Volt-Elektrik mit nur geringer Belastungsreserve, einen verhältnismässig hohen Verschleiss der Spurstangenköpfe —, aber er ist dessen ungeachtet ein europäischer Klassiker, in der historischen Gewichtung vergleichbar mit dem A-Modell von Ford oder dem italienischen Fiat 1100. Die Transplantation moder-

ner Aggregate — etwa vom DS 19 der ersten Serien — ist in gewisser Grössenordnung machbar, aber natürlich ein Stillbruch, wohingegen präventive Massnahmen gegen Rostbildung mehr als wünschenswert sind. Antriebsgelenke aus jüngster Nachfertigung haben den Vorteil grösserer Haltbarkeit, und neue Dichtgummis in den Türfläzen können vielleicht ein altes Dauertübel kurieren, an welchem viele 11 CV und 15 Six leiden: Es pflegt Regenwasser einzudringen. Im grossen und ganzen aber ist der Traction ein dankbarer Gefährte, gar nicht anspruchsvoll und längst fällig für eine Aufnahme in die französische Légion d'honneur. ■

Die Preisnotierungen entstammen dem neuesten «InterClassic» (Nr. 1/90).

Doch davon ein andermal...

Das war vor Urzeiten einmal der unverbindliche Schlusssatz unter meinem schriftstellerischen CTAC-Début. Zum Glück habe ich damals nichts von "Fortsetzung folgt" geschrieben, denn angesichts der langen Sendepause ist vorliegendes (wenn auf dem Klosett gelesen wird vielleicht besser zu Füßen liegendes) Opus eher als Ré-Début denn als Fortsetzung zu bezeichnen.

Da meine grauen Hirnzellen in so fernster Vergangenheit nach Erinnerungen wühlen müssen, wird mir der geneigte Leser sicher verzeihen, wenn...alles klar?

Im oben erwähnten Satzgemenge kann man also nachlesen, dass ich im Oktober 1987 in Frankreich eine Traction erstanden habe. Mussten das herrliche Zeiten gewesen sein. Da lagen diese Karossen scheinbar noch mir-nix-dir-nix auf der Strasse herum, und man brauchte nur die Hand nach ihnen auszustrecken. Ja ja, damals waren wir noch jung und unschuldig und wussten nicht, was eine Traction-Restauration alles mit sich bringen würde. Ueberhaupt: Restauration, was soll denn das; ein Auto ist da, um es zu fahren und nicht, um es zu restaurieren.

Nun habe ich damals also wirklich ein derartiges Ding "inäzogä". Vermutlich ist es dasselbe welches ich kürzlich in unserer Garage gesehen habe. Gehe ich einmal davon aus, dass es sich hier tatsächlich um das gleiche Objekt handelt, so taucht da vor meinem erinnerten Auge eine Verschleierung...nein, HALT^f, umgekehrt: Mein verschleiertes Auge sieht eine Erinnerung, d.h. ich höre sie - die Erinnerung - sie kratzt ganz grässlich. Doch was seh' ich da noch?^{z.v}...es sitzt jemand am Steuer, der mit unschuldiger Miene den Schalthebel nach rechts unten drückt. Seltsam, ich bin es nicht. Warum sollte auch immer ich an allem Schuld sein? Ich sitze nämlich dort, wo man stets vergeblich den Fuss aufs Bremspedal drückt und sehe den hiesigen Dorfbrunnen an uns vorbeiflitzen - der Schalthebel befindet sich notabene unterdessen dort, wo meine unkundigen Augen ein seltsames Zeichen ausmachen können: I (wenigstens nicht ein A...) Gehören dieses Kratzen und die Handbewegung nach rechts unten gar etwa zusammen? Ich weiss es nicht, beschliesse jedoch, eine leistungs-kräftige Stereoanlage zu install...hopps, hopps, hopps,...was gibt's denn nun schon wieder? Etwa der Strassenbelag état d'origine?

Plötzlich ist es überraschend ruhig; wir stehen an einem Stopp. Ich bewundere André Citroen, der vor über 50 Jahren schon einen derart leisen Motor entwickelt hat. Dsdsdsds...aha, der Mann neben mir betätigt den Starter - der Motor lief also gar nicht. Das hätte ich eigentlich auch gleich merken können, denn vom Knatzen und Knallen des durchlöcherten Auspufftopfes ist auch nur noch das Echo von der Kirchenmauer her zu hören. Dsdsds...tztztz, was soll das?^f Ich will doch schliesslich noch nach Hause fahren. So langsam bekomme ich ein ungutes Gefühl in meiner Magengegend (oder ist es nur die Verdauung?), wenn ich an die lange Heimreise denke. Aber nein!^f Was Sorge ich mich denn bloss. Es ist ja gar nichts passiert, der

Wagen läuft schon wieder. Es geht eben nichts über ein paar anständige Einheiten liebevoller Zuneigung - wie die auch immer aussehen mögen. Und so geht es nun endlich hoppsend, stotternd & kratzend zurück zur (Abbruch-)Garage. Meine vor so viel Glück und Aufregung rasende Herzaktivität verunmöglicht mir jegliches Stillsitzen, und die Frage nach den Sicherheitsgurten schiebe ich nach einem kurzen Seitenblick auf den Fahrer lieber noch ein wenig auf.

In der Garage angelangt, wird noch etwas am Motor herumgeschraubt und schliesslich verabschieden wir uns herzlich voneinander, nicht ohne die allerbesten Wünsche für die Zukunft und vor allem die Heimreise auszutauschen. Dann brechen wir endlich auf. Erraten! Ich sitze jetzt das erste Mal selbst am Steuer meiner Traction, starte den Motor, manövriere den Schalthebel Richtung A, vergewissere mich, dass hinter mir nichts im Wege steht - die Panorama-Heckscheibe vermittelt einem ja den allerbesten Ueberblick dazu...- fahre zurück (aufregend, wie in der ersten Fahrstunde!), lege den ersten Gang ein (die Stereoanlage wird vielleicht doch nicht so dringend benötigt, oder dann streikt wieder einmal mein erinnerndes Gehör...) und fahre ab gen Hause zu. Mein Kollege - der Arme hat Schreckliches durchgemacht während unserer langen Abwesenheit anlässlich der sog. Probefahrt - fährt sicherheits- halber hinter mir, um eventuell abfallende Teile fortlaufend einzusammeln.

Wir sind schon fast einen ganzen Kilometer unterwegs, als sich die Fortbewegungsart meines véhicule's plötzlich wieder der eines Frosches anpasst, der nur noch das nächste Seerosenblatt erreichen will, um sich dort zu sonnbaden. Niedergeschlagen fahren wir im anderen Auto (Anm. an die Red.: Wir waren damals übrigens nicht im Döschwo unterwegs!) zurück zu Herrn Salvatore Liguori (ça c'est français - n'est ce pas?). Ich werde einfach das Gefühl nicht los, dass er uns bereits erwartet hat. Denn kurzerhand packt er ein Stück Gummischlauch - ein Spürchen stabiler als ein Schrumpfschlauch - und eine leere Oeldose, die er mit Benzin füllt, zusammen und wieder gehts zurück zu dem armen Würmchen, das da so jämmerlich einsam und verlassen am Strassenrand steht.

Provisorisch zieht der ehemalige Besitzer - bitte mit Betonung auf ehemalig; der gegenwärtige wusste damals noch nicht, was man auf einer HSI-Seite, wo die folgenden paar Zeilen wohl besser platziert wären, so alles nachlesen kann...- von der Benzinpumpe eine Benzinleitung ins Häuschen, wo sie im improvisierten Benzinreservoir endet. Ist es nicht einigermaßen erstaunlich, dass wir dank (oder trotz?) dieser Konstruktion sogar relativ problemlos die nächste Citroën-Garage erreichen?

Eine neue Benzinleitung soll uns aller Sorgen entledigen. Kurz bevor meine Füsse vom langen Warten (auch noch undankbar?) vollends eingefroren sind, ist diese auch fertig, womit wir nun endlich reisefertig wären. Jedenfalls zwingen wir uns, ganz fest daran zu glauben...

Doch davon folgt, oder Fortsetzung ein andermal.

CITROEN TRACTION AVANT CLUB
MITGLIEDERWESEN

Ihr erinnert Euch, noch im alten Jahr wurde mit der Beitragsrechnung eine "Mitgliederumfrage" beigelegt. Dabei war auch eine clubunabhängige Umfrage vom Dachverband.

Bis am 15. April sind rund 55% von den 320 verschickten Karten (Mitgliederangaben) zurückgekommen. Ca. 50% hatten wir uns auch erhofft und freuten uns auf das schöne Echo.

Warum aber wollen wir diese Daten und was machen wir damit ?

- Grundsätzlich zu den Daten:
Die Daten werden weder verkauft noch der Bundespolizei zugespielt, sondern ausschliesslich für den Club verwendet. Von ausscheidenden Mitgliedern werden die Daten sofort gelöscht.
- Als "Nebeneffekt" konnten Eure Adressen auf Korrektheit und Vollständigkeit überprüft werden.
- Wichtig für unser Club sind die Autos, heute eben nicht mehr "nur" die TA, sondern auch alle älteren Citroën. Die Erfassung der Wagen erlaubt eine Aussage über die verschiedenen Modelle, Anzahl, Farben und Jahrgänge. Die Fahrgestell-Nummer gibt Auskunft über das Herstellungsdatum und kann nützlich sein bei Diebstahl.
- Interessant sind natürlich auch alle Spezialkarosserien.

Die Kontrollschilder werden nicht erfasst. Ein Nummernwechsel ist recht häufig und wird uns eher nicht gemeldet. Jedes Jahr wird aber ein neuer Katalog (INDEX) mit den aktuellen Adressen herausgegeben. Er ist erhältlich beim TCS, Strassenverkehrsamt oder in jeder Buchhandlung.

Uebrigens: Wussten Sie dass in jedem Heft auf der 3. Umschlagseite ein Vordruck für eine Adressänderung ist ? Mit dieser Karte erhalten Sie unsere Mitteilungen prompt und zuverlässig auch an Ihre neue Adresse.

Die Statistikseite

TRACTION ARRIERE

	TYP	C2	B10	B15G	C4G
JG		22	25	28	32

TRACTION AVANT

JG	7C	11A	11AL	11B	11BL	11BC	11BLC	15SIX
34	1							
35	1							
36	1	1	1				1	
37	1				2			
38	1			1	2		1	
39	1			1	4		3	
40					2			
46					1			
47				1	6			
48				4	12			1
49				3	8		1	3
50				3	12			8
51				9	8		2	5
52				8	13	2		6
53				10	18			4
54				8	7			
55				6	12			
56				5	8			1
57				2	1			
**	1			2	14			1
TO	7	1	1	63	129	2	8	29

Legende: 11B = 11BNormal, 11BL = 11BLegère; 11BLC = 11BLCabriolet
 TO = Total aller gemeldeten Wagen
 ** = gemeldete Wagen ohne Jahrgangangabe

Nun noch kurz zu den Farben. Falls die Farben nicht mit der Anzahl Citroëns übereinstimmt, liegt das daran, dass einige auch die Farbe nicht bekanntgegeben haben (ev. müsste die Farbe "rostig" aufgenommen werden).

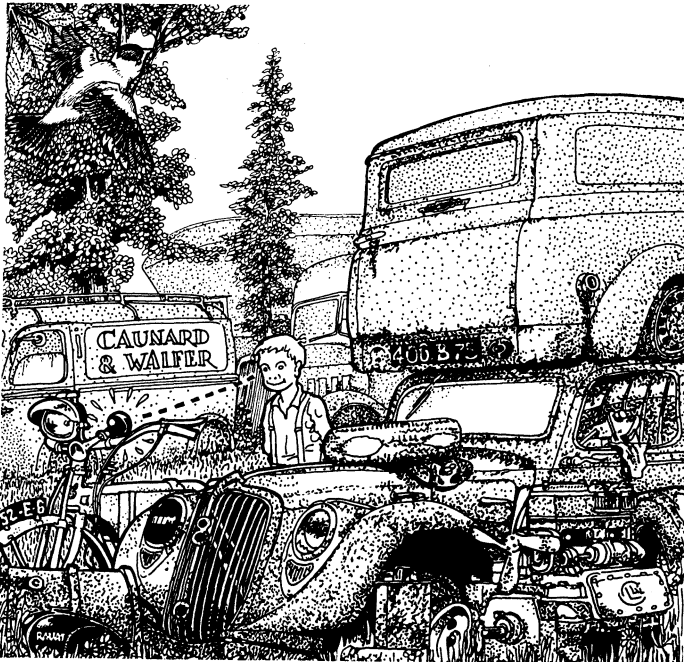
Also, wie es sich damals ziehnte war schwarz der Renner:

An dieser Stelle muss ich gestehen, dass die Farben "frisiert" wurden. Z.B. muss unter grün auch dunkel-und/oder hellgrün verstanden werden. Auch die Zweifarbigen mussten die zweite Farbe opfern.

Ich meine aber der Farbtrend muss erkennbar sein.

Uebrigens ist der Gelbe keine TA sondern unser ältester Citroen; der C 2.

137 = schwarz
13 = grün
11 = bordeaux oder rot
7 = blau
7 = grau
6 = beige
2 = braun
1 = silber
1 = gelb



ingesandt von Marco Bergunthal



Emmentaler Obergas

Bürgerler bekam eine neue Tiefenstrasse... 200 000 Franken die zweite... 'Lorch nicht...'

Politik/Wirtschaft

Staatsrats-Affäre nicht offenbar weitere Kritik... 1. Regierungsrat... 2. Regierungsrat...

Gesellschaft/Kultur

Bewilligt und auch: FOCUS am Berner Jazzfestival... 1. Jazzfestival... 2. Jazzfestival...

Sport

Heute spielen der SCB und Lugano den ersten Final... 1. SCB... 2. Lugano...

Die Schweiz bestrafe die Tschechoslowakei 13:12

Was die Schweizer Mannschaft... Die Schweiz bestrafe die Tschechoslowakei 13:12...

Kohl gibt dem D... al

Der Präfektur tritt mit... Kohl gibt dem D... al...

Viel raschere Entscheide

Angewandte haben... Viel raschere Entscheide...



Judy Verbeke - Corp - Bienen der Lemmingschicht...

BEWEG AGENDA

- 1. ... 2. ... 3. ... 4. ...

mir freue eus risig !

am Sunntig 11. März 1990 isch eusi

Dominique

uf d' welt cho

Grössli: 49 cm gwicht: 3150 g

Muetter u Chind sind zur Zit im Engeriedspital z' Bern (031 / 26 91 11)

Claudia & André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg

Kleine Begebenheiten rund um ein Traction-Treffen

Die Geschichte fängt damit an, dass Chrigi und ich beim Vergleich unserer Terminkalender eine Friktion feststellen (zwei Tage vor dem fraglichen Termin): Ich möchte ans Traction-Treffen vom 26./27. August 1989 (wofür ich uns beide schon angemeldet und ein Zimmer reserviert habe). Chrigi hat für das gleiche Wochenende eine andere Festivität eingetragen. Sie kann natürlich ebenso schlecht absagen wie ich auf das Treffen verzichten will, und so einigen wir uns darauf, dass jedes seiner Wege geht. Wir machen ab, dass ich Chrigi auf dem Weg zum Traction-Treffen bei ihrer Schwester in Fislisbach absetze.

Nun ist ein Traction-Treffen an sich zwar schon etwas sehr Erfreuliches aber zu zweit macht es doch noch mehr Spass, v.a. wenn es sich um einen zweitägigen Anlass handelt. So frage ich meinen Bürokollegen Willibald (den Namen habe ich aus Datenschutzgründen geändert), ob er Lust hat. Er hat. Und so fahren wir los. Die Reise von Bern nach Konstanz verläuft relativ ereignislos, wenn man davon absieht, dass ich einige Mühe habe, Willibald davon zu überzeugen, die Reise mit mir fortzusetzen, statt beim Fest meiner Schwägerin in Fislisbach mitzuwirken. Je mehr wir uns Konstanz nähern, desto mehr beginnt es zu regnen. In Anbetracht der Tatsache, dass es trotz geschlossener Frontscheibe vom oberen Scheibenrahmen her immer mehr in den Innenraum zu tropfen beginnt, kommen mir Bedenken, ob wohl die Frontscheibendichtung, die ich kurz zuvor ersetzt habe, richtig montiert ist. Ein Vergleich anlässlich des Treffens mit andern Traction-Frontscheiben bestätigt dann meinen Verdacht. Entweder haben's alle andern falsch gemacht und nur ich richtig, oder ich muss meine Scheibe halt in Gottes Namen nochmal herausnehmen.

Auf der Fähre von Konstanz nach Meersburg soll übrigens ein deutscher Passagier, der von oben unsere Tractions betrachtete, bemerkt haben: "Ja, das war noch deutsche Wertarbeit!". Eigentlich ein hübsches Kompliment, nicht?

Die eigentliche Geschichte spielt sich aber am Samstagabend, bzw. am frühen Sonntagmorgen, im Hotel ab. Willibald und ich - angetan von einigen "Viertele" und einem netten Abend in Meersburg - beschliessen, vor dem Zubettgehen noch einen kurzen Halt an der Hotelbar einzuschalten. Im Hotel ist inzwischen ein Car voll Damen eingetroffen, die meisten schon etwas reiferen Alters. Einige davon sitzen an der Hotelbar, wo auch wir Platz nehmen. Die Damen - es sind Deutsche - machen gerade ihren alljährlichen Ausflug ohne Männer (wo sie einmal so richtig unter sich sind). Willibald und ich genehmigen uns ein weiteres Viertele (vielleicht waren's auch deren zwei) und beginnen eine angeregte Unterhaltung mit den neben uns sitzenden Damen. Es kommen noch ein paar Viertele hinzu. Schliesslich wird uns noch ein schreckliches rotes Gesöff aus Pipetten verabreicht, das Dracula heisst oder so ähnlich. Man fühlt sich hinterher auch entsprechend. Als wir schliesslich doch zu Bett gehen, ist es weit über Mitternacht. Ich bin schon im Halbschlaf als Willibald mir aufgeregt mitteilt, dass da im Zimmer 25 - wo sich eine oder zwei der besagten Damen befinden - noch etwas los sei. Da müssten wir unbedingt hin. Er lässt mir keine Ruhe,

und so lasse ich mich überreden, nochmals aufzustehen. Es stellt sich, ^{Verdacht} dass es im Gebäude gar kein Zimmer 25 gibt. Allerdings sehe ich nicht mehr so klar (nicht nur wegen der Vierteile, sondern auch, weil ich die Kontaktlinsen schon herausgenommen habe). Mir wird die Sache dann langsam peinlich, als wir der Serviertochter oder dem Zimmermädchen begegnen und die uns verwundert anschaut. Wir sind nämlich beide im Pijama, meines hat kurze Hosen, weils ja noch Sommer ist. Da ich meinen Ruf als Gentleman und ehrenwerter Bürger nicht ruinieren will, murmele ich etwas von Toilette-Suchen (obwohl eine auf dem Zimmer ist), blase zum Rückzug und lege mich wieder ins Bett. Willibald versucht erfolglos, mich nochmals zu motivieren, zieht aber dann allein los. Er ist ziemlich hartnäckig, wenn er auf der Pirsch ist. Schliesslich landet er bei seiner Suche auf dem Estrich und wird von dort wieder heruntergepfiffen. Am Morgen muss er sich vom Wirt einen langen, misstrauischen Blick gefallen lassen.

Bern, 5. Januar 1990

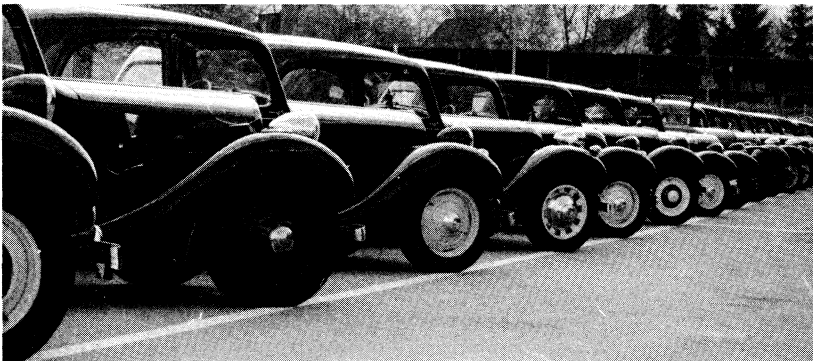
Dani Löhner

STATISTISCH GESEHEN ...

... kann man jetzt von 165 Geburtstagen unserer Mitglieder das Durchschnittstractionsfahrsalter ermitteln:

Er ist 41,5 Jahre alt

Die ältesten Tractionisten (es sind 2) sind 67 Jahre jung.
Der jüngste Tractionist ist 22 Jahre alt.



ingesandt von Christine Löhner

Warum ausgerechnet Citroen Traction Avant ?

Das schon von Geburt an eine gehörige Portion "Oldtimer-Blut" in mir fließt, ist klar.

Das ich einmal stolzer Besitzer einer TA bin, war nicht so klar. Angefangen hat es damit, dass ich bei einem Händler eine TA gesehen habe. Farbe=Schwarz/braun, Karosserie Schwarz, Unterboden-falls vorhanden war-braun. Zustand=schlimm, sehr schlimm. Aber das spielte für mich keine Rolle, denn ich war blind. Ich wollte das Auto haben. Aber Gott sei Dank war ich nicht taub. Der Händler verlangte einen Preis, welcher mich wieder normal werden liess.

Aber das TA-Feuer war entfacht.

Eine längst geplante Ferienfahrt nach Frankreich wurde mit einem Museumsbesuch in Chaffeilles verbunden. Da standen sie, in Reih und Glied. Alle Typen und Farben. Von braun über schwarz/blau, grau und natürlich schwarz. Mit dem Auge suchte ich mir "meine" aus. Die Familie musste nicht lange begeistert werden, es war klar, dieser da, ja genau der dort. Das war unser Citroen ii BL Traction-Avant Baujahr 1951. Einpacken und mitnehmen.

Aber so schnell ging's doch nicht. Aus den Ferien wurde nichts, das Geld brauchten wir für die Anzahlung. Deshalb mein guter Rat: Museumsbesuche immer am Anfang der Ferien, dann ist die Kasse noch voll.

Alle Kollegen hielten mich für verrückt. Binen fast 40-jährigen Wagen, den man nicht näher kennt, von dem man nicht viel weiss, auf den eigenen vier Rädern 570 Km durch Frankreich in die Schweiz holen. Das kann nicht gut gehen.

Ich hatte Vertrauen, ich wusste von Anfang an, dass dies gut geht. Und es ist gut gegangen. Die schönste Fahrt meines Lebens. Kennengelernt habe ich meine TA erst später. Als ich angefangen habe an ihr zu arbeiten. Kennengelernt habe ich auch den CTAC. Und durch den Klub auch Hans Fuchs aus Stein-Bad Säckingen und Walter Schütz aus Laupen. Ohne diese Klubkameraden hätte ich es nicht geschafft meine TA auf die Strasse zu bringen. Ich möchte beiden an dieser Stelle nochmals ganz herzlich danken.

Denn durch den Klub und der TA, lernt man neue Menschen kennen und das ist viel wert in einer schnellebigen und von Hetze gekennzeichneten Zeit.

Das ich meine TA noch besser kennenlernen muss, ist mir klar. Denn ohne etwas Eigenarbeit würde mir dieses Hobby keinen Spass machen. Auch Katrin, meine Frau, hat Verständnis dafür, dass ich mal für ein paar Stunden mit meiner "schwarzen Geliebten" fremd gehe und in der Garage untertauche. Zusammen geniessen wir dann die schönen Ausfahrten. Denn eines ist klar: eine TA ist zum Fahren da und davon erhoffen wir uns noch viele schöne Stunden.

Es grüssen Euch

Katrin & Udo Kenkel aus Belp

EINLADUNG

Die Zeit für d.s Sommertreffen 1990 in Aalborg naht heran, und wir laden alle Klubmitglieder sowie ihre Familie ein.

Das Treffen findet vom 17. bis 19. August in der Jugendherberge "Fjordparken" statt. Die Jugendherberge liegt im Westen Aalborgs am Limfjord. Dort haben wir eine Insel mit 30 Hütten reserviert, und die Stelle ist für unser Sommertreffen besonders geeignet.

Die Hütten sind mit 5 Bettstellen und einem kleinen Balkon mit 2 Bettstellen eingerichtet. Sie sind aus Holz gemacht und mit Elektroheizung versehen. Gebrauch von dem Servicegebäude ist im Preis eingeschlossen. Es gibt Duschen, Toiletten, Wäscherei und Küche im Servicegebäude, und die Bewohner der Hütten können selbstverständlich den Aufenthaltsraum und die Cafeteria der Jugendherberge benutzen. Weil, um den niedrigen Teilnehmerpreis zu erhalten, eine hohe Auslastung der Hütten notwendig ist, müssen die Arrangeure sich Recht vorbehalten die Teilnehmer in den Hütten zu verteilen. Wir versuchen natürlich die einzelne Familie nicht zu trennen.

Ob es Teilnehmer gibt, die lieber campieren, liegt ungefähr 1 km von der Jugendherberge ein Campingplatz. Bitte reservieren Sie am Fernsprecher 45 98 12 76 29 selbst platz.

Das Programm, auf nächster Seite gedruckt, muss auf diesem Zeitpunkt mit Vorbehalt genommen werden, und nur wie Hauptpunkte des Treffens aufgefasst werden.

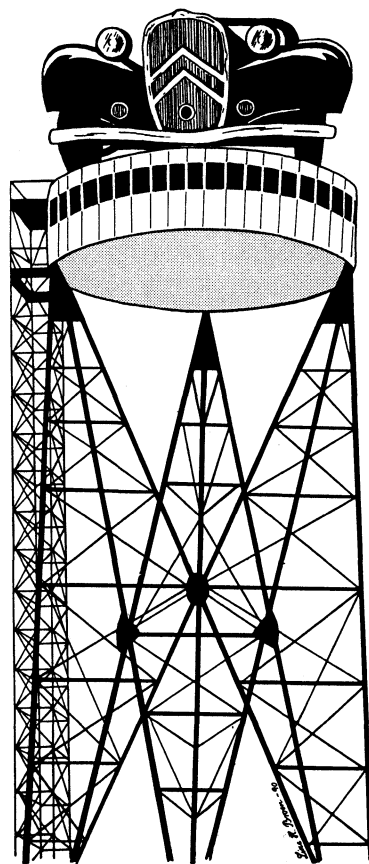
Wir planen den Teilnehmern viele positive Überraschungen im Laufe des Treffens bereiten zu können.

Für alle, die sich rechtzeitig anmelden, gibt es eine Überraschung. Einmal beim Preis, dann haben wir dieses Jahr die Wähle begrenzt, und es gibt für Teilnahme 3 Möglichkeiten nur, wie es aus dem Anmelde-schein hervorgeht. Dafür ist es uns gelungen den Preis ungefähr auf demselben Niveau als letztes Jahr zu erhalten.

Die Teilnehmer werden, etwa 3 Wochen vor das Treffen, Bestätigung und nähere Auskünfte der Abwicklung empfangen.

Wir hoffen, dass viele Mitglieder die Einladung akzeptieren. Und wir werden uns freuen Sie im August zu sehen.

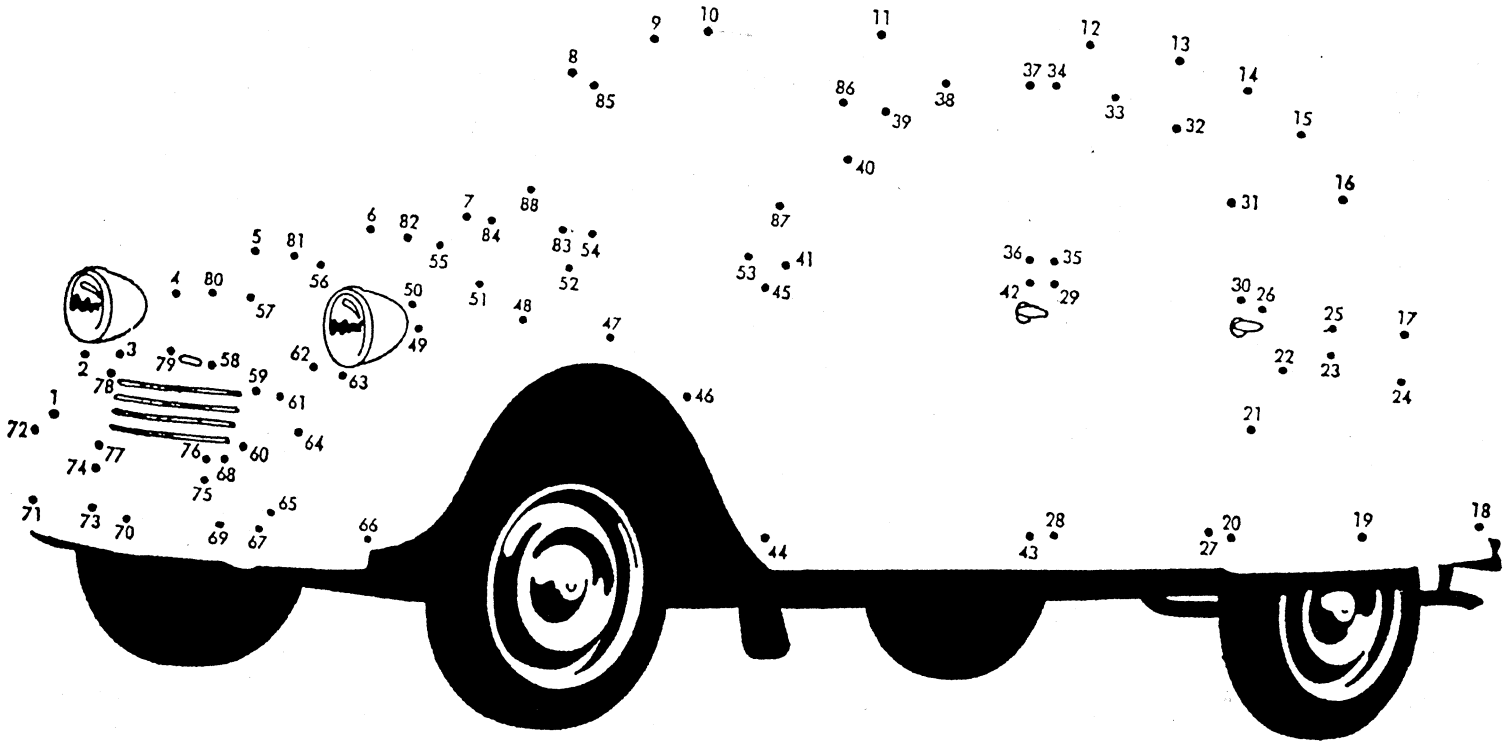
SOMMERTREFF

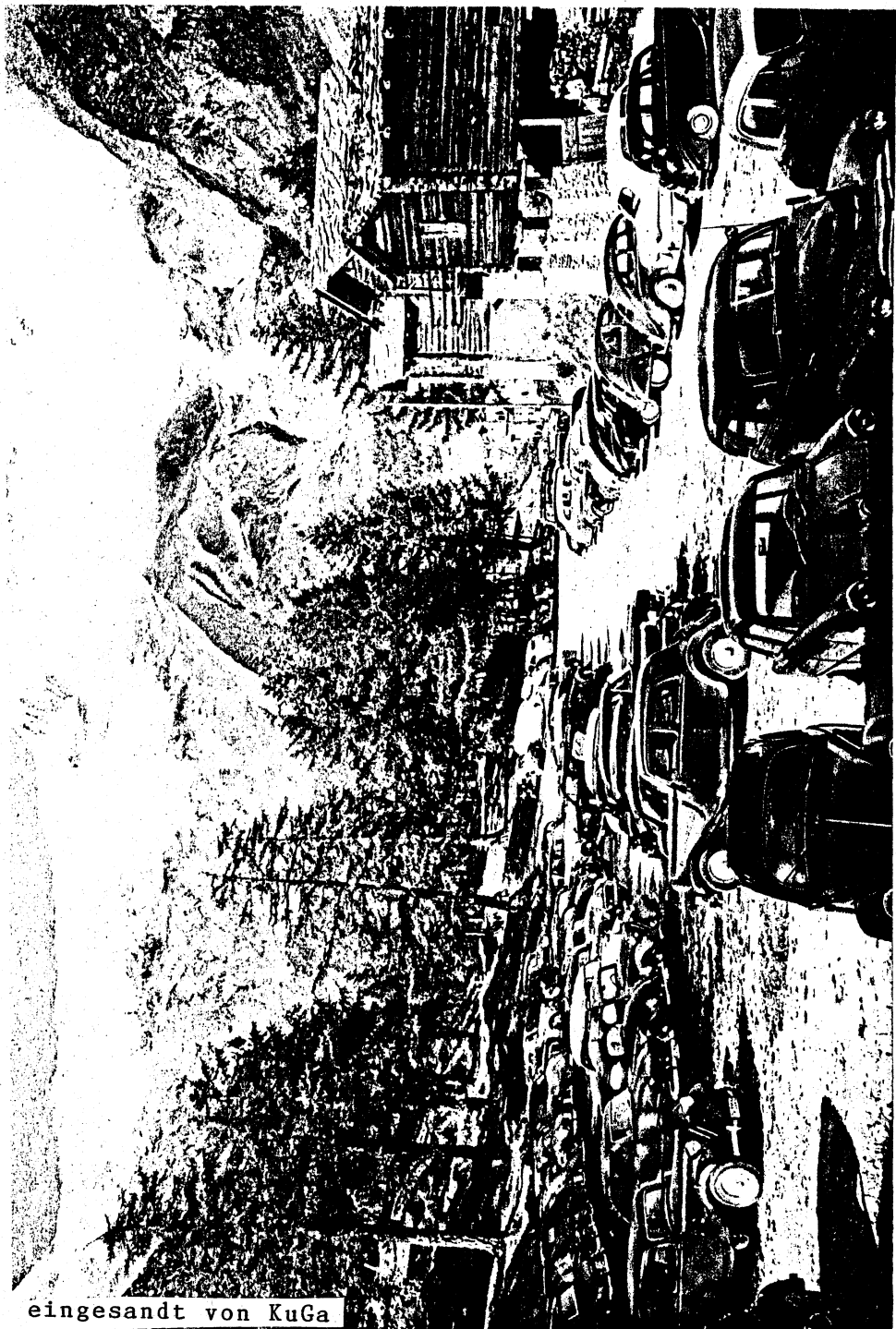


17-19 AUGUST

AALBORG 1990

Die Kindersseite





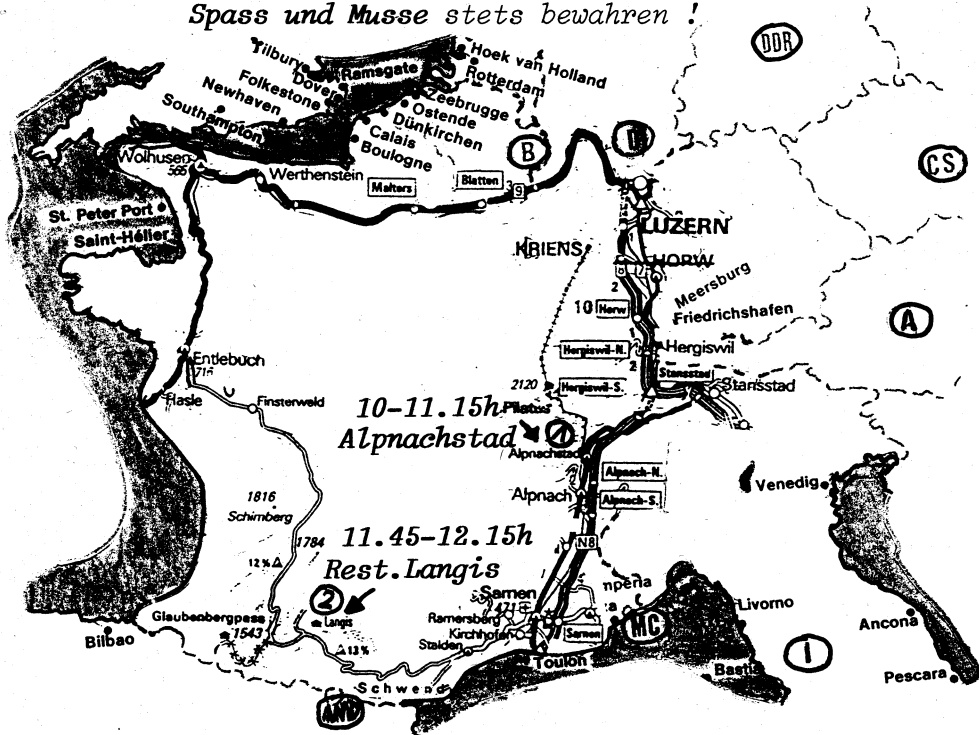
ingesandt von KuGa

Saas-Fee, 1798 m, mit Alphubel, 4207 m, und Feggletscher - heute.

TRACTIONAUFLAUF DER REGION SÜED

vom Sonntag, 17. Juni 1990

*Nun so denn, da sind wir wieder:
allzeit munter und nicht bieder
woll'n wir uns beim Tractionfahren
Spass und Musse stets bewahren!*



Anmeldungen sind unnötig (und völlig zwecklos).

Rückfragen: Lukas Schlumpf Kurt Sutter Christian Bolliger
01-918 03 86 055-86 15 23

(am Sonntag, 17.6.90 von 07.00 - 08.00 Uhr)

M E N U E

a p é r i t i f

ab 10 Uhr am Fusse des steilsten Zahnes der Welt
Parkplatz Talstation Pilatusbahn in Alpnachstad/O(h)W(eh)

e n t r é e c i t r o ã n

ab ca. 11.15 Uhr hochprozentige Serpentinien on the rocks
aux moteurs flottants flambés
gemeinsame "Auffahrt" via Sarnen, Stalden, Richtung
Glaubenbergpass, 13% Steigung !

c o n s o m m é e

ca. 11.45 - 12.15 Uhr soupe radiateure aux pièces de
cardans homocinétiques servie en boîte de vitesses
Eintreffen beim Parkplatz des Restaurantes Langis,
Abkühlen der Motoren.

p l a t s c h a u d

Schönwetter: Picknick
in der Umgebung, Ver-
pflung aus dem Kofferli
(oder Rädli?), Wolldecken
- Campingstühle etc. mit-
bringen.

p l a t s f r o i d

Schlechtwetter: Ver-
pflung aus der Küche
vom Rest. Langis (auch
warm!), Fotos, Bücher
etc. mitbringen.

m o u s s e a u x h e r b e s

Musse und Plauschparcours im Gras.

s a l a d e a u x f r u i t s d e v o i t u r e
(à é v i t e r)

Je nach Sättigungsgrad Heimfahrt via Entle-
buch, Wolhausen etc.; oder zurück
auf N8 ab Sarnen.

Schaffen Sie
Atmosphäre
mit KYOYA-
Figuren -
(mehr als 250
Modelle können
Sie live in unseren
Ausstellungsräu-
men sehen).
Fordern Sie
Prospekte an!

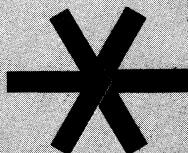
Viele unserer
Serien sind
auch mietbar!
Extratip für unsere
Kunden:
Informieren Sie
sich über
unseren kosten-
günstigen
Reparaturservice.

"Übergabe 3.45 Uhr!"



Serie SHAN SCULPTURE & GLEN

EuroShop 90



FIGUREN-JUNG und Kyoya
Halle 4 • Stand A 07/11+12
Wir freuen uns auf Ihren
Besuch.

FJ **FIGUREN-JUNG KG**
Kaiserstraße 168-170 Telefon 0911 78087
6510 Fürth/Bay. Telex 622929
Fax 091 09676

Exklusiv Repräsentant für KYOYA-Figuren in der BRD.

eingesandt von Guido Soland

Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-.

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

Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen.
Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion.
Adresse siehe 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:

Patty Koch, Steinlerweg 15, 4402 Frenkendorf, 061/901 84 18

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6cm, Stk Fr. 3.- + Versand
- * Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stk Fr. 7.50 + Versand
- * Clubkleber mit Clubblem, Stk Fr. 1.50 + Versand
- * Traction zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot
Stk Fr. 3.- + Versand
- * Plaketten vom Internationalen Treffen in Winterthur 1986
Stk Fr. 15.- + Versand
- * diverse Schlüsselanhänger aus Metall im Reliefguss mit
verschiedenen Citroën-Motiven (TA, 2CV, DS, SM etc) Fr. 10.-
- * Plakat vom Treffen in Zofingen (A3), Stk Fr. 1.- + Versand
- * Uhren in Form des Traction-Kühlergrills
als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaqué
Preise zwischen Fr. 185.- und Fr. 265.- inkl. Versand in der
Schweiz. Bestellformulare erhältlich beim Clubpostfach.

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

1 Kühlermaske
1 Satz Felgen
Marchal-Lampen
Lenkrad
Beschlüge

Hans Bründler
Bahnhofstrasse 40
6037 Root
041/91 21 75

Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

Schlüsselanhänger 15/6 Kühlergrill Fr. 19.50
Armbanduhr mit Analogzifferblatt, Traction Kühlergrillsignet, Quarzwerk, Fr. 69.--
Betriebsanleitung Légère/Large auf Deutsch (die schönste Reproduktion auf dem Markt), Fr. 26.--
Vorderradlager 4 und 6 Zylinder
Alle Gummiteile für die Traction
Verchromte Schrauben und Türgriffrosetten
Bleifrei Zylinderköpfe
Revidierte Getriebe

A K T I O N: Radkappen aus Schweizer Produktion: Mittelteil Kupferblech verchromt Fr 27.--. Aussenring Stahlblech BM Fr. 21.-
Pilote Fr. 28.--, auf Wunsch auch verchromt. 15/6 Radkappe aus Kupferblech verchromt Fr. 99.50
Radkappenschrauben aus Stahl verchromt: BM Fr. 13.--, Pilote Fr. 15.--, 15/6 Fr. 18.--

Armin Frick
Dorfstrasse 39
8912 Obfelden
Tel.: o 01/761 15 95

Mangels Zeit muss ich mich trennen von meinem

Citroën 11B
Jahrgang 1952 (Redlimodell)
Farbe flaschengrün
alles original, sehr gepflegt
motor revidiert 10'000km
optisch einwandfrei, neu bereift

Ich möchte keinen Gewinn daraus schlagen, das Fahrzeug soll weiterhin in rechte Hände kommen und gepflegt werden

Preis und Besichtigung nach Vereinbarung

Alfred Hirt
Steinrebenstrasse 60
4153 Reinach
Tel.: G 061/25 00 30
P 061/711 60 03

LE GANG DES TRACTION AVANT

Devenez le caïd incontesté de la pègre en amassant le plus de "thunes" possible. Un jeu de société aux règles simples, qui a su allier stratégie et diplomatie. Humour et trahison garantis! Notre pion d'or 1984.
Édité par Schmidt - 2 à 6 joueurs - 196 F. (VJ&S N° 35.)





CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen
für 11B / 11BL / 15CV

Achsschenkel

Antriebswellen
für 11B / 11BL / 15CV

Vorderachsen
für
11B und 11BL

Austausch-Motoren
und
Austausch-Getriebe
für
11 CV

Chromteile

Gummiteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

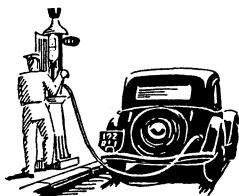
elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

grosses Ersatzteillager

Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16



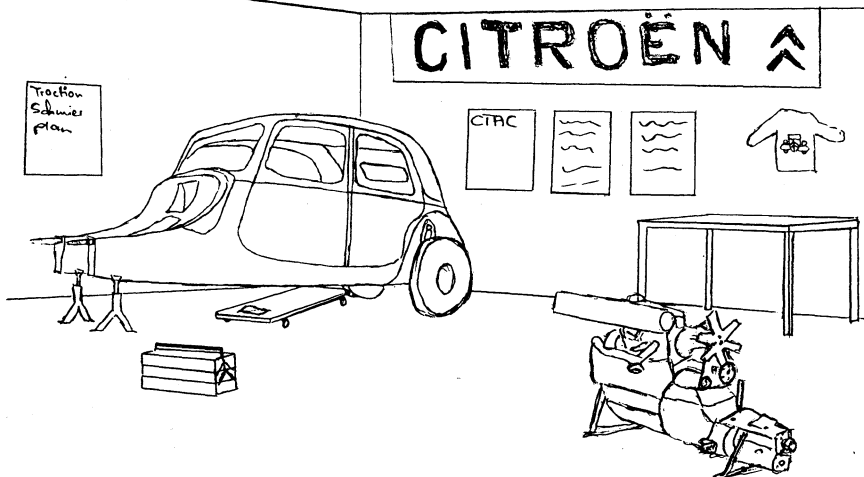
Der CTAC am OTM

Am 24. und 25. März fand in Bern auf dem BEA-Gelände der traditionelle Oldtimer-Teile-Markt statt. Der Veranstalter Theo Rais hatte sich diesmal eine besondere Attraktion einfallen lassen: In einer zweiten Halle hatte er den Verschiedenen Veteranen-Clubs gratis Standfläche offeriert, damit sich diese darstellen und der Öffentlichkeit bekannt machen konnten. Um einen gewissen Anreiz zu schaffen, hatte für die drei schönsten Stände einen Preis von je Fr. 500.- ausgesetzt. Der CTAC hat dieses Angebot angenommen und im letzten Clubheft Helfer gesucht.

Als Lukas Schlumpf und ich am Freitagnachmittag auf dem BEA-Gelände eintrafen, herrschte bereits reger Betrieb. Überall standen Autos und Motorräder herum - vom 1A-Zustand bis zum reinsten Schrott. In einem PTT-Bus neuerer Bauart war sogar ein Ami-Schlitten aus den späten 50-ern zu sehen - weiss Gott, wie der Wagen dorthin gelangt war! Überall wurden Kisten ausgeladen, und während die einen noch darauf warteten, mit ihrem Auto in die Halle einfahren zu können, machten andere bereits lange Hälse in der Hoffnung auf einen guten Handel.

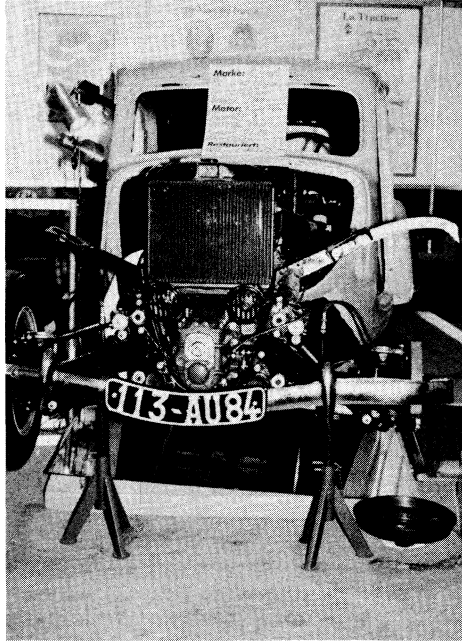
Wir hatten erwartet, einen unberührten Platz anzufinden, doch wir hatten uns getäuscht: Mit Grüßen von Beat Scheidegger stand da bereits eine Vitrine, die er von einem Museum erhalten hatte, und in der wir unsere Clubartikel ausstellen konnten. Anschliessend an unseren Stand hatte der Jeep Club eine Wildnis mit Zelt und 2 Fahrzeugen aufgebaut, so dass wir uns wie Wilde im Dschungel vorkamen!

Wir begannen mit dem Ausladen, und nach einiger Zeit kamen Hans-Ulrich Oehrli und Erich Michel, die uns Stellwände und Erichs in Restauration



begriffene Traction brachten. Zusammen mit Daniel Löhner, Marco Peroullaz, André Baumann und Andreas Rutishauser entwickelte sich eine hektische Betriebsamkeit, die schlagartig unterbrochen wurde, als Albert Schorta mit Trankame, einem Tisch und Stühlen eintraf. Unser Stand entwickelte sich rasant, und es war eine Freude zu sehen, dass sich die Vorarbeiten gelohnt hatten. Walti Rey brachte seinen frisch revidierten Traction-Motor mit Doppelvergaser-Anlage und 4-Gang-Getriebe und Patty Koch kam extra von Frenkendorf, um uns die Plakate für die Wände und neue Clubartikel zu bringen. Mittlerweile war es beinahe 22⁰⁰ Uhr geworden, und einige unter uns waren am Verhungern. Zum Glück konnten wir uns in einem der Restaurants der BEA wieder aufmöbeln.

Am anderen Morgen waren wir beizeiten wieder auf dem Gelände. Kaum öffneten die Tore, strömten die Zuschauer in die Hallen. Unser Stand wurde vielbeachtet. Vor allem Erichs tadelloses Auto interessierte die Zuschauer, aber auch das Tretauto, dass symbolisch unseren noch jungen Sperr der Citroën mit Hinterrad-Antrieb vertreten sollte, wurde begutachtet. Wir waren positiv überrascht durch den Andrang, denn wir hatten uns etwas auf langweilige 2 Tage eingestellt und vorsichtshalber eine Kaffee-Maschine mitgenommen. Wir wurden jedoch oft regelrecht belagert, hatten Fragen zum Club und zu den Autos zu beantworten und lernten viele interessante Leute kennen. Ich bin gespannt, wie sich diese zwei Tage auf den Mitgliederbestand auswirken werden, denn wir konnten feststellen, dass es noch viele Besitzer alter Citroën gibt, denen wir unbekannt waren.



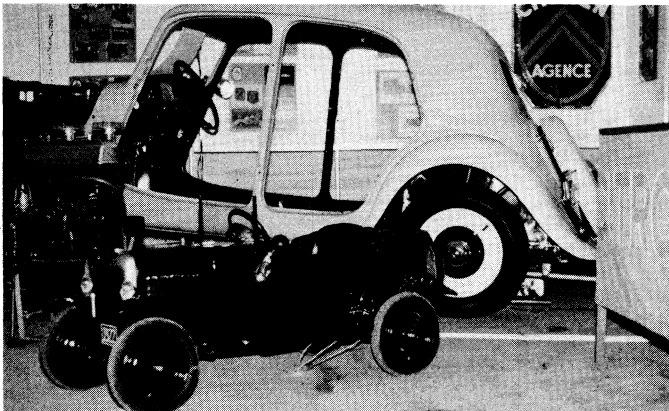
Selbstverständlich mischten wir uns auch selbst für kurze Zeit unter die Zuschauer und gingen den verschiedenen anderen Ständen nach. Unwahrscheinlich, was da alles angeboten wurde! Und zum Teil zu Preisen, die man nur als Abriss bezeichnen konnte. So gesehen bei einem total verrosteten

Tacho eines Alfas, angeschrieben für sage und schreibe Fr. 200.-! Aber es gab auch die anderen Anbieter, bei denen man ein lange gesuchtes Teil zu einem günstigen Preis bekommen konnte. Dazu Modelle, Literatur und



Zubehör vom Helm bis zur Blumenvase! Und schliesslich konnte es sich lohnen, die eine oder andere Adresse ins Notizbuch zu schreiben, - für alle Fälle! (Wie zum Beispiel jene von einem Abbruchbesitzer, der noch viele Motoren, Getriebe und Achsen von Hinterad-getriebenen Citroën haben soll! - Wir hoffen, dass wir von ihm demnächst ein Inserat bringen können.)

Am Sonntag war das Publikum anders: Weniger "Fachleute", dafür mehr Familien mit Kindern, die den regnerischen Tag "einmal etwas anders" verbringen wollten. Auch da wurde es uns jedoch nie langweilig. Am Sonntagmittag gegen 14⁰⁰



stieg die Spannung: Die Preisverleihung war angesagt. Allerdings konnten wir uns keine allzu grosse Chance ausrechnen, hatten doch die Clubs wie der OCB mit Heimvorteil (= viele Leute, kurze Transportwege) alle Möglichkeiten ausgeschöpft: Videos, Louis XVI-Möbel, Teppiche, Bar etc. Tatsächlich waren wir nicht unter den ersten 3 zu finden. Ich bin jedoch der Ansicht, dass wir mit dem Erfolg, den wir beim Publikum hatten, zufrieden sein dürfen. Besonders honoriert wurden wir auch so: Eines unserer lieben Bündner Mitglieder spendete den Helfern Fr. 100.- für ihren Einsatz! - Sicher auch ein Lob für die gelungene Arbeit! Herzlichen Dank!

Um 16⁰⁰ war es dann Zeit, zusammenzuräumen, wobei uns Kurt Sutter ebenfalls noch behilflich war. Noch mehr als am Freitag kam man sich in die Quere, denn alle wollten ja möglichst schnell weg! Zum Glück ging alles ohne Beschädigungen über die Bühne; und nach relativ kurzer Zeit war nichts mehr von unserem Stand zu sehen.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit nochmals allen Mithelfern herzlich für ihren Einsatz danken! Dank Euerer Arbeit war der Stand ein voller Erfolg - und Spass gemacht hat es auch!

Daniel Eberli

Jessica + Toni Möckel
Feldstrasse 8
8116 Würenlos

Würenlos, 20.März 1990

Herrn
Daniel Eberli
Präsident CTAC
im Kellhof
8463 Benken

CLUBHEFTE ALS JAHRBUCH

Werter Daniel,
beiliegend siehst Du das erste Jahrbuch des CTAC. Es soll für den
Teilemarkt in Bern das Anschauungsexemplar sein. Ich bitte Dich die-
ses nachher wieder zurückzuschicken.

Meine Frau ist Handbuchbinderin und fertigt solche Bücher in ihrer
Freizeit. Wir stellen uns dieses Angebot folgendermassen vor:

- Mitglieder schicken uns die Clubhefte des ganzen Jahrgang's.
- Meine Frau bindet sie zu einem Buch, schickt dieses an den Besit-
zer zurück mit beiliegendem Einzahlungsschein.
- Die Kosten für das Buch betragen Fr. 50.--, Porto Fr. 2.--
- Alle Jahre wechselt die Farbe der Einbände, welche wir bestimmen.

Wir glauben somit einen guten Dienst an unsere Mitglieder bieten zu
können und hoffen auf guten Erfolg.

Wir bitten Dich uns etwa 10 Clubkleber zukommen zu lassen, damit wir
für die Herstellung des Emblem vorlagen haben. Je nach Nachfrage wird
eine Stanzvorlage gefertigt.

Leider werden wir uns am kommenden Wochenende nicht sehen, weil wir
an einem Familienanlass mit dabei sein 'sollen'.

Mit freundlichen Grüßen

J. Möckel
Toni Möckel

Aller Laster Anfang ...

Wann ich zum ersten Mal eine Traction sah, kann ich nicht mehr sagen. Da ich bis 1962 in Zürich-Neuaffoltern wohnte und zur Schule ging, und mich damals schon für Autos interessierte, müssen mir diese Citroën sicher schon bekannt gewesen sein. Konkret erinnere ich mich aus der Zeit vor 1960 nur an einzelne Episoden mit Autos: An eine Fahrt in einem offenen, klapperigen 1936-er Frontantriebs-DKW, zusammen mit drei Erwachsenen und drei Kindern, an eine kurze Fahrt mit etwa gleich viel Leuten in einem Topolino, an eine Fahrt in einem noch mehr überfüllten Ford Anglia, die von einem Polizisten gestoppt wurde und derart unterbrochen wurde, dass die zwei Mitfahrer im Kofferraum - und dazu gehörte auch ich - zu Fuss weiter gehen mussten... an die erste Ausfahrt mit meinem Vater am Steuer mit einem gemieteten Opel Olympia etc. Dann, etwa 1961, kaufte mein Vater einen 1954-er oder 1955-er IFA F9, der ungefähr einem DKW 3=6 entsprach. Wie das Auto aus der DDR den Weg in die Schweiz fand, ist mir heute noch ein Rätsel. Nachdem sich mein Vater mehrmals mit Pannen herumgeschlagen hatte (er verlor zum Beispiel auf dem Vorplatz vor dem Haus einmal das rechte Vorderrad mitsamt der Aufhängung), baute er einen DKW 1000-er Motor in den Wagen ein, und danach lief er noch drei oder vier Jahre ohne grössere Probleme. Mein Vater war ab 1962 Posthalter in Dinhard, einer kleineren Gemeinde im Zürcher Weinland, und er brauchte ein Auto für den Zustelldienst. Nach dem IFA folgten 2 DKW's, aber das Traumauto meines Vaters blieb der Citroën ID. Eines Tages konnte er sich diesen Traum verwirklichen und einen gebrauchten ID19, Jahrgang 1963, kaufen. Ich sehe den blauen Wagen heute noch vor mir...

In der Gemeinde Dinhard gibt es verschiedene Bauernsiedlungen ausserhalb der Dörfer. Die meisten waren nur über Naturstrassen zu erreichen, und diese waren im Winter oft schlecht gepflegt, da die Gemeinde nur über einen altmodischen, keilförmigen Holzpflug, gezogen von einem Traktor, verfügte. Doch davon später...

Auf einem dieser Höfe stand mehrere Jahre lange eine schwarze *Citrone* unter einem Nussbaum neben der Garage, in der der wohlhabende Bauer seinen Mercedes 190 untergebracht hatte. Eines Tages fragte mein Vater, was der Bauer mit dem Auto vorhabe. "Ich habe schon lange dem "Truninger" [Auto-Abbruch] telefoniert, aber die kommen ja nie, um ihn zu holen..." beklagte sich dieser. Auf die Frage, was denn der "Truninger" noch bezahle, bekam mein Vater zur Antwort: "50 Franken". (Das waren noch Zeiten, als man für ein Abbruch-Auto noch Geld bekam...!) "Soviel bezahle ich Dir auch" sprach mein Vater, und am nächsten Samstag-Nachmittag schleppte er den Wagen Jahrgang 1948 zu uns nach Hause.

Ich erinnere mich noch ganz genau: Ich kam vom Postbüro in die Garage, und als ich meinen Vater mit der grossen Bürste und AJAX dieses total vergammelte Auto fegen sah, zweifelte ich ernsthaft an seinem Geisteszustand. Das muss etwa 1966 oder 67 gewesen sein, und ich war damals immerhin 13 oder 14-jährig. Auf den Kotflügeln - einer der vorderen war noch eingedellt - wuchs Moos, aus den Polstern Pilze, der Boden stand teilweise unter Wasser (an und für sich ein gutes Zeichen, bewies dies doch, dass er noch nicht durchgerostet war!) und das ganze Auto hatte einen leicht grünlichen Schimmer. Was mich jedoch am meisten verblüffte, war die Tatsache, dass die Farbe des Daches nach und nach wieder als metallisiertes Schwarz zu erken-

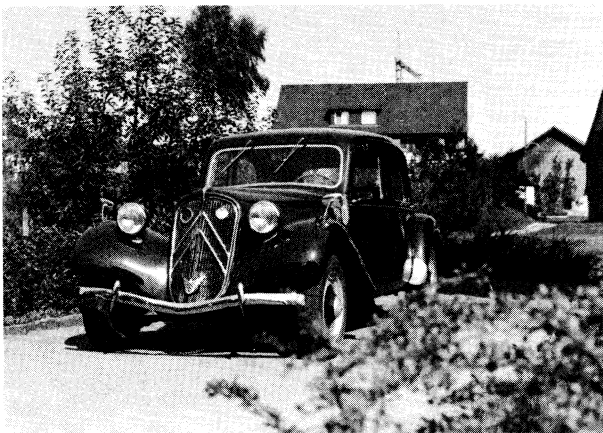
nen war und sogar zu glänzen begann! Mit minimalem finanziellem Aufwand - Revision der Bremsen, Ausbeulen des Kotflügels und Ersetzen einiger Glühbirnen - gelang es meinem Vater, den Wagen vorzuführen.

Etwa zwei oder drei Jahre lang benutzte mein Vater danach den Wagen für den Zustelldienst. Ausser des bekannten Rohres, das vom Kühler nicht ganz kalte Luft ins Wageninnere leitete, hatte der Wagen keine Heizung. - Das heisst, nicht ganz: Auf der rechten Seite hatte mein Vater hinter dem Auspuff einen Trichter aus Blech gebaut, der durch ein Loch in der Spritzwand ebenfalls etwas warme Luft in den Passagierraum lenkte - und mindestens so wirkungsvoll war, wie die "Originalheizung". Das dies natürlich nicht genügte, dürfte jedem klar sein, der weiss, dass damals ein Winter auch noch ein solcher war. Um wenigstens nach vorne einigermassen klare Sicht zu haben, hatte mein Vater eine für diesen Wagentyp lieferbare, elektrisch zu beheizende Doppelverglasung eingebaut. Damit gelang es sogar, die Frontscheiben eisfrei zu halten, allerdings war der Stromverbrauch so enorm, dass man jede Nacht die Batterie am Ladegerät aufladen musste. - Aber das war einfach so, und damit konnte man leben.

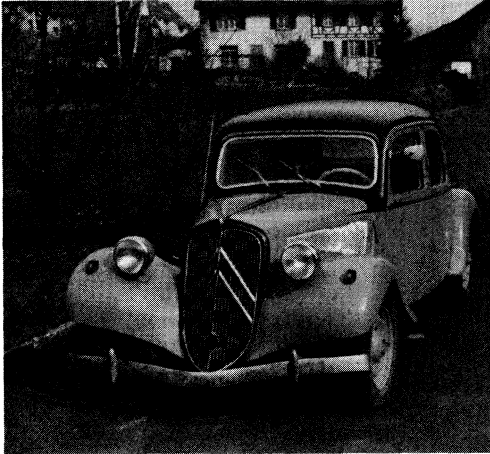
Schliesslich hatte das Auto andere Vorzüge: Im Schnee, ausgerüstet mit Schneeketten, war es beinahe unschlagbar. Mein Vater fuhr jeweils damit noch zu den abgelegenen Höfen, wenn der Traktor mit dem gemeindeeigenen Schneepflug nicht mehr durchkam. Bei einem dieser Höfe führte der Weg durch einen Gelände-Einschnitt, der regelmässig durch den Wind mit Schnee aufgefüllt wurde. Da er jedoch leicht bergab ging, und dann in eine etwas breitere, aber ebenfalls verkehrsarme Strasse mündete, war er in der Traction mit genügend Anlauf immer zu schaffen. Ich habe selbst erlebt, wie, bedingt durch den stiebenden Schnee, praktisch nichts mehr zu sehen war aus dem fahrenden Auto. Mein Vater hielt dann jeweils nach Gefühl die Richtung, bis er spürte, dass es wieder leichter ging. Dann hielt er an und wischte den Schnee von der Scheibe - von Hand, versteht sich, da die kleinen Wischer des Citroën hoffnungslos überfordert waren. Einmal kam der Vater voller Begeisterung nach Hause und erzählte, dass an jener Stelle die Motorhaube des Citroën bis zum Dach hinauf mit Schnee bedeckt war - und der Wagen trotzdem durchkam! Selbst wenn man das Plagieren meines Vaters abzieht, muss der Schnee doch extrem tief gewesen sein!

Mein Vater erlaubte mir jeweils, den Wagen auf dem Hofplatz zu manövrieren, zum Beispiel am Wochenende, wenn er den ID (genannt "Eliese" in der oberen und den Légère (genannt "Nani" [=bündnerisch: Grosi]) in der unteren Garage haben wollte. So lernte ich den Umgang mit Autos, lange bevor ich den Führerschein machen durfte.

Durch den Gebrauch für die Post vergam-



melte der "Légère" (von "Traction" sprach damals noch niemand...) natürlich noch mehr. Schliesslich entschloss sich mein Vater, das Intérieur neu zu machen. Dass er dafür Kunststoff wählte, mag ihm verziehen werden: Schliesslich brauchte er für den Zustelldienst etwas Widerstandsfähiges. Als der Wagen innen wieder in gutem Zustand war, fiel das schäbige Aeusserere um so mehr auf. So liess man Vater die mittlerweile durchgerosteten Türschweller ersetzen und den Wagen dunkelgrün lackieren. Daneben waren natürlich noch viele Kleinigkeiten zu machen, wobei ich meinem Vater behilflich war. Bei diesen Arbeiten entwickelte sich unsere Beziehung sehr positiv.



Als dann "Nani" innen und aussen schön dastand, avancierte sie zum Sonntagswagen, zumal "Eliese" inzwischen sehr gealtert hatte: Die Bodengruppe war halb verrostet, und als sich einmal bei einer Fahrt noch ein Schachtdeckel unter dem Auto umdrehte und das Hohlprofil auf der einen Seite zusammendrückte, musste man jedesmal, wenn die Türen klemmten, in der Wagenmitte den Wagenheber unterstellen... Die Tage der "ID" waren gezählt...

Inzwischen war ich so angefressen, dass ich selbst einen solchen Légère haben wollte. In der Zeitung sah ich einen 1950-er für etwa 3200.- Franken, der noch MFK hatte. Ich fuhr den Wagen zur Probe, kaufte ihn und beschloss gleichzeitig, *so nicht* herumzufahren: Der Wagen war *orange* und *schwarz* mit *Schachbrettmuster* auf dem Kühlergrill!

Noch gleichentags kaufte ich Lauge und begann, die schreckliche Kombination abzulaugen...

Nun, was dann kam, ist eine Geschichte für sich: Die hinteren Ecken der Türschweller bestanden aus Zeitungen, Gips, Polyester und Zement. Ich will es kurz machen: Es dauerte beinahe fünf Jahre, bis ich mit meinem "Légère" zur Motorfahrzeugkontrolle fahren und die Zulassung bekommen konnte. Hätte ich nicht in dieser Zeit mit dem "Légère" meines Vaters an den Treffen des neugegründeten "Traction-Clubs" teilnehmen können, wäre es vielleicht auch ein wenig schneller gegangen...



Die Sache dauerte so lange, dass einer meiner Arbeitskollegen nicht mehr daran glaubte, dass das Auto überhaupt einmal fertig würde und sich zu einer Wette hinreissen liess: Wir verabredeten uns innerhalb von fünf Jahren zu einem Nachtessen in einem guten Restaurant. Falls wir mit der Traction fahren würden, würde er bezahlen, andernfalls sollte ich für die Kosten aufkommen. Nun, schon nach drei Jahren fahren wir mit der Traction ins "Schiff" nach Ellikon am Rhein - hatten aber Mühe, dort anzukommen, weil mein Citroën damals noch Probleme mit der Benzinzufuhr hatte. Schlussendlich schafften wir es aber doch.

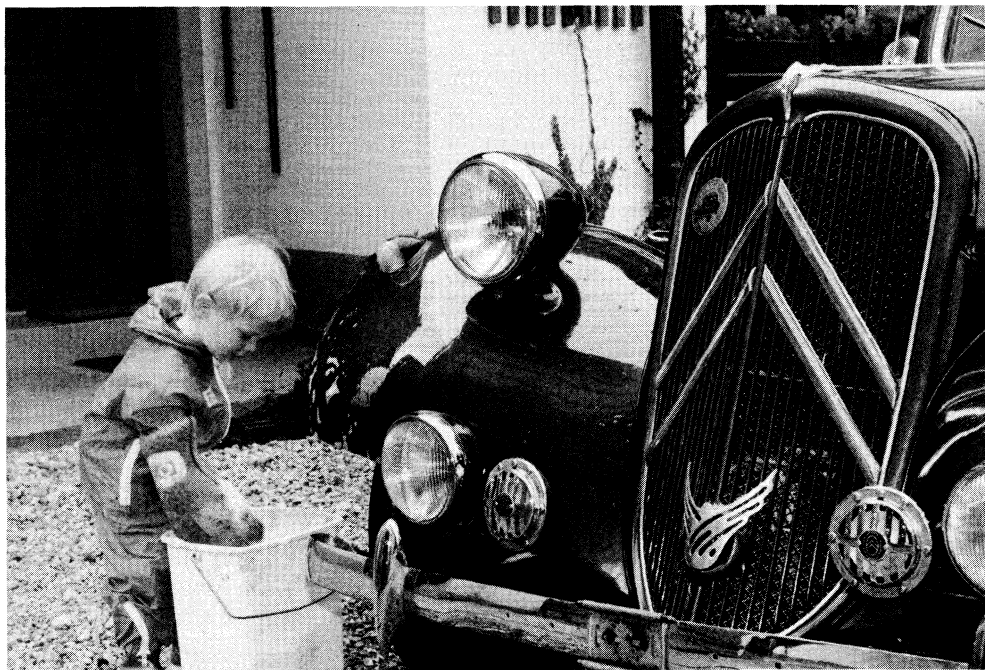
Einer der ersten grösseren Anlässe, an dem ich mit meinem eigenen Auto teilnahm, war das internationale Treffen in Zofingen 1981.

Noch heute steht im Fahrzeugausweis der Jahrgang "1950" - und die Chassisnummer passt dazu - , ob wohl alles darauf hindeutet, dass es sich um ein Modell von 1955 handelt.- Vermutlich hat einer der Vorbesitzer einen 1950-er weggeschmissen und bei meinem die Chassisnummer geändert, um sich die Kosten von Zoll und WUST zu ersparen.

Ein echter *Gangsterwagen* also!

Daniel Eberli

Daniel Eberli





LA TRACTION EN BD

Das lange Warten hat sich gelohnt! Der vorliegende Comic-Band wurde bereits im Frühjahr 1989 angekündigt und ist erst kürzlich erschienen. Ein wahrer 11-er Leckerbissen!!

Die Autoren sind ERIC HEUVEL, am 25.5.1960 in Amsterdam und MARTIN LODEWIJK, 30.4.1939 in Rotterdam geboren, bisher kaum bekannt. Mit diesem Band beginnen die beiden ihre zweite Abenteuerserie: "January Jones: Todesfahrt nach Monte Carlo" (Carlsen Verlag 1989).

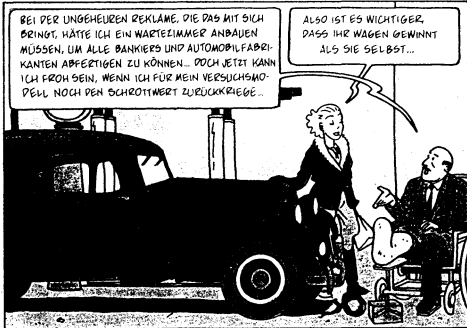
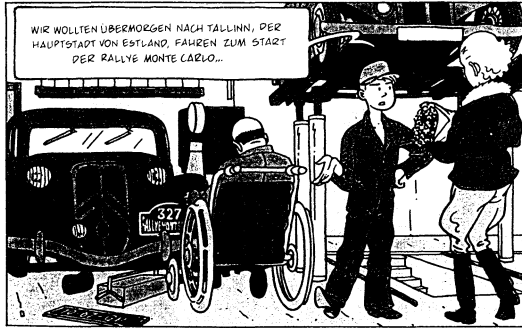
Die Hauptdarsteller sind unseres Erachtens: Erstens ein "PIEL-GYRO", ein Citroën aus der 11-er Serie mit mitlenkender Hinterachse und selbstanpassender gyroskopischer Radaufhängung. Zweitens January Jones, eine berühmte Kunstfliegerin welche aufgrund niedriger Umstände "aufs Auto" gekommen ist.

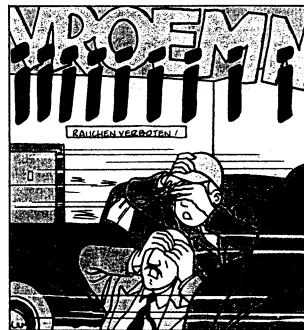
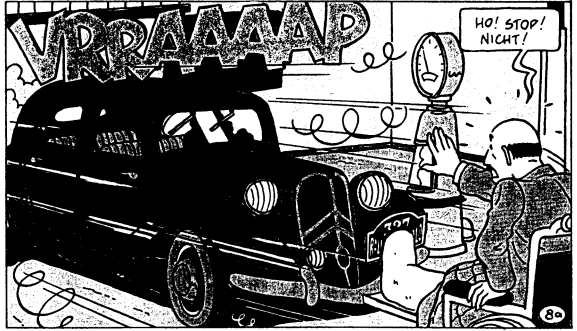
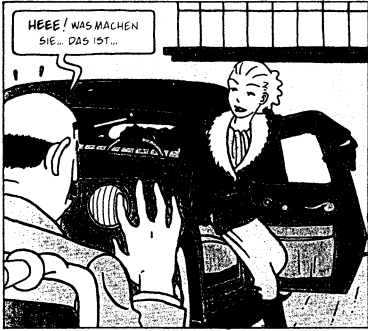
Hintergrund der Geschichte ist das Europa der 30-er Jahre; speziell die bekannte Rallye Monte Carlo (Tallin/Estland - Monte Carlo). Der Nazionalsozialismus gewinnt zusehends an Bedeutung, erkennbar an einer regen Agententätigkeit.

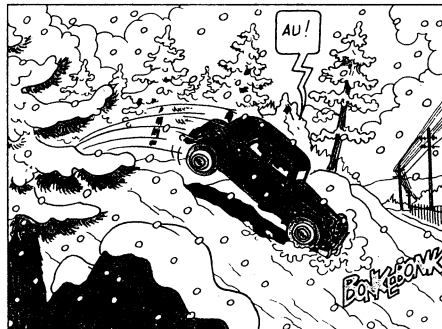
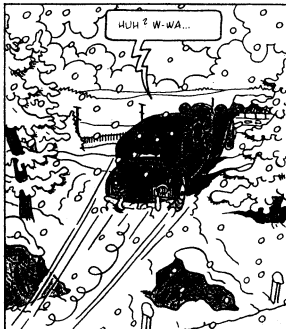
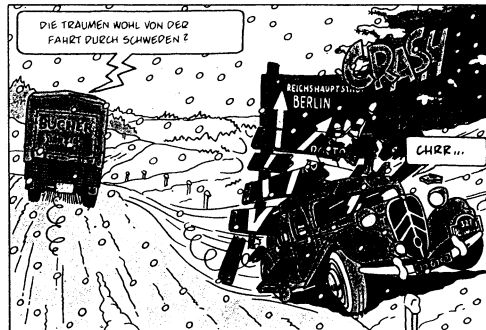
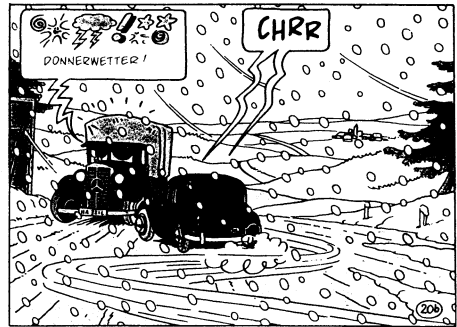
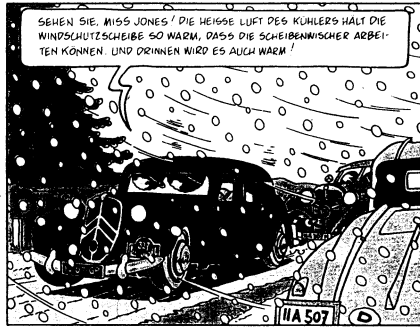
January wird von amerikanischen Geheimdienst gezwungen, die Unterlagen einer neuen Erfindung (heute RADAR genannt) aus Estland nach Holland zu schmuggeln. Zur Tarnung nimmt sie an der aktuellen Rallye mit dem experimental-Citroën teil. Da jedoch auch andere Geheimdienste (speziell die Nazi-Abwehr Himmlers und der SD von Canaris) an dieser Erfindung interessiert sind, kommt es zu aufregenden Zwischenfällen vor und während des Rennens. Ob der Prototyp das Auto der Zukunft wird, hängt direkt vom Ausgang der Rallye ab.

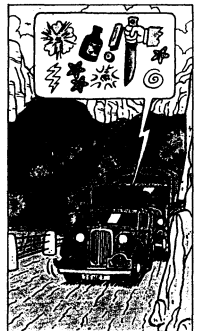
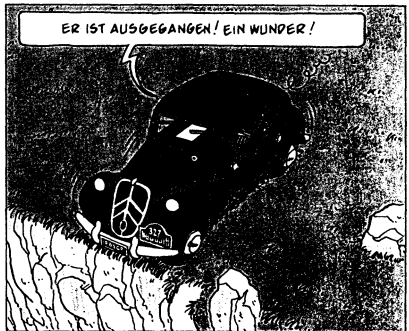
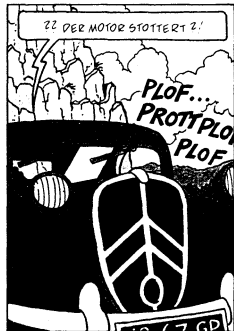
Dass es sich beim "Pielgyro" um unseren Liebling handelt ist sicher sofort erkennbar. Beim genaueren Hinsehen finden sich jedoch einige Details

Jörg Henauer und Hans Georg Koch







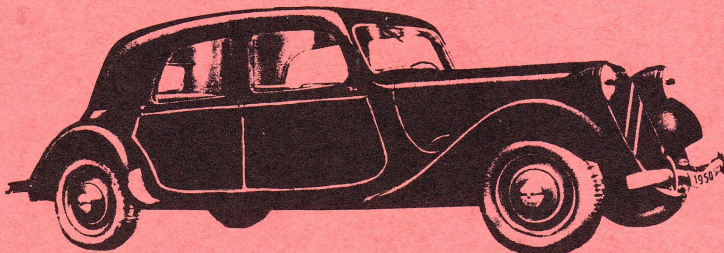


CITROEN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

A D R E S S A E N D E R U N G

Name _____
Vorname _____ Vorname Lebenspartner _____
PLZ/Ort _____ Adresse _____
Geburtstag _____.____.____ Tel P: _____ Tel G: _____
Gültig ab _____ Ort/Datum _____

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



* M I T G L I E D E R - W E R B U N G *
*

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

Name: Vorname:
Strasse:
PLZ: Wohnort:
Tel.: Privat:/..... Geschäft:/.....

Koch Hans-Georg
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich

ASSURANCES
CITROËN

COMPAGNIE D'ASSURANCES A PRIMES FIXES
ET DE REASSURANCES

SIÈGE SOCIAL : 17, B^o DES CAPUCINES
PARIS (2^e)

ABONNEMENT AU
JOURNAL DES
POLICIAIRES SUISSES
LE 15/01/1938

LES ASSURANCES
CITROËN SONT
REPRÉSENTÉES EN
SUISSE PAR
LA COMPAGNIE
D'ASSURANCES
CITROËN SUISSE
S.A. 1000 YVERDON