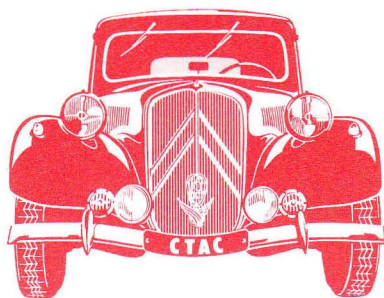


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW



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

Organisationsplan 1993

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Rutishauser Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/384 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P: 031/971 26 44	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vladar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 085/5 64 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Stockerweg 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 Clubhefte
Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Flemming Gubler und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 4/August 1993: 15. Juli 1993



INHALT

Das Wort des Präsidenten	74
Treffen und Termine	75
Flugzeugtaufe 8. Mai 1993	76
CTAC Treffen vom 25. April 1993	78
60 Jahre Citroën Rosalie, 15./16. Mai 1993 in Seclin (F)	82
Limousine, Kabriolett, Cabriolet, Décapotable oder Convertible? oder wie oder was oder warum?	85
Internationales Deutschlandtreffen des CVC, vom 20.-23. Mai 1993	86
Einladung zum Treffen der Region Nord vom 25./26. September 1993	89
Programm des Treffens vom 25./26.9.1993	90
Anmeldung zum Treffen vom 25./26.9.1993	91
Inserte und Kleinanzeigen	93
Service réparation Citroën	97
Leider muss gesagt sein	102
La Traction en bande dessinée	104
Leserbrief an die Auto-Illustrierte	108

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern
Tel.: 031/55 33 11
70

Garage und Teile

Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Teile

Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel.: 01/725 90 45

Garage und Teile

Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. + Fax: 058/21 35
077/93 20 16

Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen
Tel.: 052/61 22 00

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

Das Wort des Präsidenten

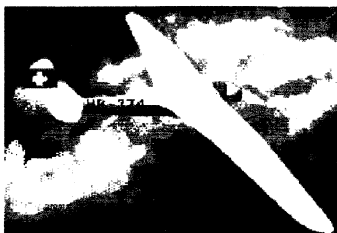
Benken, 21. Mai 1993

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

noch haben wir uns nicht an die sommerlichen Temperaturen gewöhnt, schon gehören zwei Clubanlässe der Vergangenheit an. Am 25. April in aller Frühe begann das erste Treffen in diesem Jahr. Die Fahrt führte zur Schwägalp, wo wir zu unserer Überraschung feststellen konnten, dass ausschliesslich "Légère"-Modelle auf dem Parkplatz standen. Vermutlich handelte es sich um das erste "Légère"-Treffen seit Bestehen unseres Clubs!

Starker Wind verhinderte erst die Fahrt mit der Seilbahn auf den Säntis, so dass wir unser reichhaltiges Frühstück im Restaurant auf der Schwägalp einnehmen konnten. Just als wir damit fertig waren, fuhr auch die Bahn wieder, so dass wir doch noch zu unserem Rundblick auf dem Gipfel kamen. Wir Teilnehmer durften ein gelungenes Treffen erleben, von dem sicher ein Bericht erscheinen wird.

Am 8. Mai lud unser Clubmitglied und Präsident des Oldtimer-Clubs des Flugplatzes Schänis zur Einweihung und Taufe des frisch restaurierten "Moswey III), einem Segelflugzeug mit Jahrgang 1944. Der Anlass entwickelte sich zu einem fröhlichen, stilvollen Fest, wobei dem grossartigen Buffet und der Swissair Oldtime-Jazzband Schlüsselrollen zugeteilt wurden. Unsere Autos - etwa 10 waren anwesend - trugen im Hintergrund zum "Ambiente" bei. Pech war lediglich für mich, dass nach einem Ampelstart das Anlasserritzel meiner Traction mehrere Sekunden im Eingriff blieb, und ich dies nicht sogleich bemerkte. Seither rasselt der Anlasser wie eine rachitische Waschmaschine. - Ich werde mir den Schaden dieses Wochenende noch anschauen müssen.



Bis zum Erscheinen dieser Nummer dürfte der zweite offizielle Anlass dieses Jahres, das Treffen der Region Süd mit dem Besuch der Höllgrotten und des Tierparks Goldau, ebenfalls über die Bühne gegangen sein.

Am 25. Juli findet das Klausen-Rennen statt, an dem mindestens eine Traction (diejenige von Christian Heussi) am Start sein wird, und vom 26. bis 31. Juli wird traditionsgemäss das Randonnée Alpine des Clubs 34-57 abgehalten. 20.-23. August findet der Raid Suisse - Paris-Pantin statt, der vom Dachverband organisiert wird. Anmeldeformulare für die letzten beiden Anlässe sind bei mir erhältlich.

So ist immer etwas los "in der Szene", aber auch wer strapazierende Fahrten wie die letzten drei scheut, so gibt es doch immer wieder Gelegenheit, um mit der Traction eine schöne Fahrt zu machen. Zusätzliche Informationen über Anlässe können oft direkt bei mir erfragt werden.

Tractionellement

Daniel Eberli
Daniel Eberli

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

25./26. September 1993

Region Nord *Anmeldung Heftmitte*

andere Treffen und Daten

3. Juli 1993	10. "oben-ohne-Treffen" im Salzkammergut M. Hiltner, Postf. 31, A-4663 Laakirchen vgl. auch Bericht v. D. Ackerknecht im Heft
25. Juli 1993	Klausen-Rennen Memorial
25.-31. Juli 1993	Randonnée Alpine des CCS 34-57
6.-8. August 1993	Oldtimer-GP auf dem Nürburgring (D)
20.-22. August 1993	3. Raid Suisse-Paris/Pantin des SDHM
4./5. September	2. Retro-Technica in den BEA-Hallen, Bern
10.-12. September 1993	32. Jahrestreffen des André Citroën Clubs in Goldkronach nördl. Bayreuth (D) U. Brenken, Rheingastr. 8, D-W-6500 Mainz
18. September 1993	6. Herisauer Oldtimer und Ersatzteilmarkt 9-17 Uhr
26. September 1993	Teilemarkt in Lipsheim (bei Strasbourg (F))
9.-10. Oktober 1993	Veterama Mannheim (D)
6. November 1993	Jahresende-essen des CCS 34-57
4. Dezember 1993	Oldtimer und Teilemarkt Zürich, Züspa-Hallen, 9-16 Uhr

Eine Bitte: Solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilmärkten oder sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung zur Veröffentlichung in unserem Terminkalender.

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheidenen Obulus von Fr. 350.-- eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, spricht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Clubheft zu übernehmen. Ansichtsexemplare der Hefte sind bei Daniel Eberli erhältlich. Mögliche

Gönner wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber



Oldtimer-Club Flugplatz 8718 Schanis

22. Mai 1993

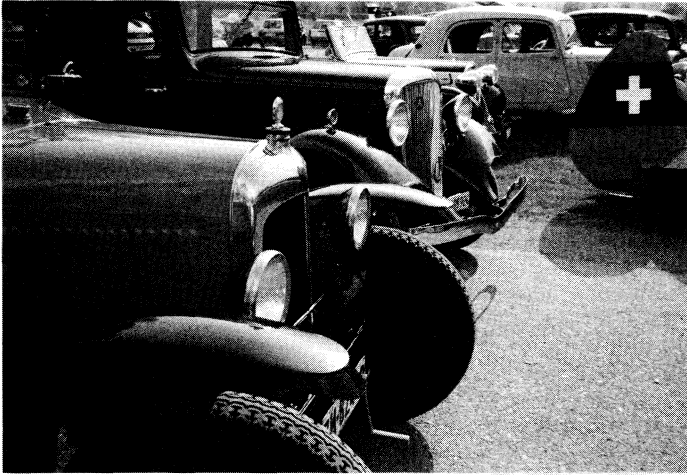
Liebes Andreas

Beiliegend 3 Fotos vom Tauffest am 8. Mai.
Du kannst sie ev. für Heftli brauchen, an-
sonsten kannst Du den Abgebildeten bei
Gelegenheit eine Freude bereiten.

Zu dieser Gelegenheit möchte ich auch für ganz
besond. für Kommen danken! Das gleich 12
Fahrzeuge erscheinen würden, wagte ich nicht
einmal zu träumen.

Traktionelle Fliegergrüsse

Zicki Güsser



CTAC Treffen vom 25. April 1993

Zum Berichtschreiben verknurrt? Vom Presi? Einfach so? Und schon wieder ich? --- Wie man's nimmt. Ich nehme es so: Ein feiner Cognac neben mir mit Nüssli, zwischendurch mal ein Glace am Stengel, schöne Erinnerungen büscheln, anhand von gemachten Fotos Stimmungen ins Gedächtnis zurückrufen, und die ganze vermeintliche Arbeit wird zum Vergnügen.

Also - los geht's:

Soll ich die Autobahn nehmen bis Wil und nachher das Toggenburg hinaufdonnern, oder soll ich die Autobahn nehmen bis Uster und dann auf der Kantonsstrasse via Ricken Wattwil erreichen? Solche schwerwiegende Fragen gilt es schon zu sehr früher Morgenstunde zu lösen, und das ohne meine Frau, die doch sonst meine gute Navigatorin ist. Früh am Morgen deshalb, weil wir schon um halb acht von unserem Treffpunkt Wattwil abfahren wollen.

Um Viertel nach sechs ist dann der Entscheid zugunsten Zürioberland gefällt, und ich werde es nicht bereuen. Eine so schöne Fahrt zum Treffpunkt erlebe ich wohl so bald nicht mehr. Zur frühen Sonntagmorgenstunde ist kaum jemand auf der Strasse, sie gehört mir ganz allein, die Föhnstimmung bringt die wechselnden Gegenden und die Berge so richtig zur Geltung, und mein Légi, frisch vorgeführt, zeigt sich nur von der besten Seite.

Ausnahmsweise bin ich zeitlich so gut dran, dass ich fast zwanzig Minuten zu früh am Bahnhof Wattwil eintreffe. Sogar Dani alias Presi mit Familie ist schon da.

Pünktlich um halb acht fahren wir los Richtung Schwägälp, zügig geht es bergauf. Das Führungsauto mit der Familie Neff findet auf Anhieb den richtigen Weg. Vollzählig ist sie, die Familie Neff, inklusive ihrem jüngsten Kind, das gerade drei Monate alt ist.

Um diese Zeit haben wir auch noch den ganzen Parkplatz für uns, so dass wir uns alle schön ausgerichtet nebeneinanderstellen können. Es ist ein reines Légère-Treffen, 14 sind es (da ich aber relativ unbedarft bin im Erkennen von kleineren und grösseren Details, ist es nicht ganz ausgeschlossen, dass ich mich beim einen oder andern getäuscht haben könnte).

Ja, und jetzt soll die Bergfahrt in der Luftseilbahn beginnen. Doch was ist los? Die Gondel sieht man, sie ist unterwegs, aber sie bewegt sich nicht. Dabei sind doch Skifahrer eingestiegen. Aber sie bewegt sich tatsächlich nicht. Sollte sich eventuell der Föhn negativ auswirken? Aber hier auf der Schwägälp bläst es doch gar nicht so stark. Ich lasse mich belehren, dass es weiter oben kräftig windet. Die Grenzwerte fürs Weiterlaufenlassen sind 80 km/h, und jetzt zeigt das Windmessgerät 90 km/h an. Da ist wohl nichts mehr zu machen. Dabei haben wir doch alle Hunger und Gluscht auf das angekündigte, feine Morgenbüffet auf dem Gipfel!

Der Wirt im Restaurant der Talstation schaltet schnell. Er sagt uns, hier unten bekämen wir das Gleiche wie oben, und wenn man schon nicht wisse, wann und ob überhaupt die Luftseilbahn fahre, wäre es das Dümme nicht, sein Angebot anzunehmen. Da hat er auch wieder recht, und so sind bald alle, nämlich 26 Erwachsene und 15 Kinder, in der gemütlichen Gaststube vereint und langen kräftig zu.

Eine gute Runde später lässt der Föhn soweit nach, dass die Bahn mit reduzierter Geschwindigkeit wieder fahren kann. So kommen alle doch noch auf den gut 2500 Meter hohen Gipfel. Kleinere Familiendramen können so auf elegante Art vermieden werden.

Nur gerade 0 Grad zeigt das Thermometer, und wer jetzt keine Jacke hat, friert. Da muss man sich eben aushelfen, so gut es geht. Wir haben eine wunderschöne Aussicht und können uns kaum sattsehen daran. Ein Heil der Rega kurvt umher und versucht zu landen, um einen verunfallten Skifahrer aufzunehmen. Aber der Wind lässt eine Landung nicht zu, und so muss der Patient mühsam von den Rettungsleuten bis zur Bergstation gebracht und dann in die Luftseilbahn verfrachtet werden.

Ein Kaffee erwärmt uns wieder vor der Talfahrt, die uns nochmals spektakuläre Ansichten bringt. Unter dem Scheibenwischer von Franz Neff findet sich ein Gruss- und Entschuldigungsschreiben von Hansruedi und Alice, die wegen eines Familienfestes am Treffen nicht dabei sein können. Ich danke unseren Organisatoren einmal mehr für ihre Arbeit und ihre gute Idee.

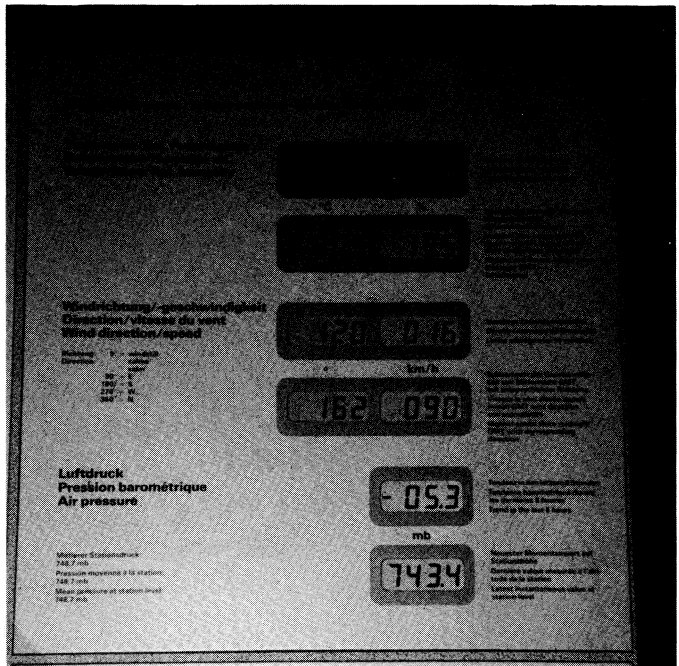
Der geneigte Leser und die geneigte Leserin fragen sich vielleicht, was das unsystematische Unterstreichen einiger Satzfragmente in diesem Bericht soll. Hier sei's nochmals zusammengefasst und der Sinn verraten: Das Treffen war ein Treffen der Rekorde:

1. Schon um halb acht - so früh war noch kein Treffen
2. Sogar Dani mit Familie ist schon da - das erste Mal, dass Dani viel zu früh ist
3. Pünktlich um halb acht - waren wir schon einmal pünktlich?
4. jüngstes Kind, das gerade 3 Monate alt ist - selbsterklärend
5. reines Légèretreffen - (?)
6. 26 Erwachsene und 15 Kinder - noch nie war das Verhältnis Erwachsene:Kinder so stark zugunsten der Kinder
7. gut 2500 Meter hoher Gipfel - an keinem eintägigen Treffen waren wir so hoch oben
8. Gruss- und Entschuldigungsschreiben - das hat Stil und ist meines Wissens in dieser Form noch nie dagewesen.

Die Nüsslibüchse ist leer, der Cognac ausgetrunken, das Glace geschleckt und der Bericht fertig.

Jürg Deller







60 Jahre Citroën Rosalie

15./16. Mai 1993 in Seclin (F)

Am 15. und 16. Mai lud die Amicale des Citroën Anciennes in Seclin (in der Nähe von Lille in Frankreich) dazu ein, den 60sten Geburtstag der Citroën Rosalie zu feiern.

Für alle, die die Rosalie nicht kennen: es ist dies das Vorgängermodell der Traction, wurde 1932 vorgestellt, und anscheinend ab 1933 produziert, sonst hätte man ja den Geburtstag schon letztes Jahr feiern müssen. Sie wurde erst einmal bis zum Produktionsbeginn der Traction gebaut, und dann eingestellt. Anscheinend war vielen Citroën Kunden die Traction zu revolutionär, sie beharrten auf einem 'konventionellen' Modell mit Chassis, Heckantrieb und was sonst noch so alles dazugehört. Also legte Citroën die Rosalie mit dem umgekehrt eingebauten Tractionmotor (moteur inversé) wieder auf, und baute sie bis 1938. Die Rosalie wurde in unzähligen Karosserievarianten gebaut, von denen ich hier nur einige aufzählen möchte: Berline, Cabrio zwei und vierplätzig, Familiale, Commerciale, Coach, diverse Spezialkarosserien (Manessius, Toutalu) usw.. Es gab 4 und 6 Zylindermotoren.

Berühmt wurde die Rosalie durch die Rekordfahrten auf dem Oval von Monthléry, die von der Oelfirma YACCO unternommen wurden. Die sogenannte 'Petite Rosalie' erreichte über eine Distanz von 300'000 km einen Durchschnitt von über 93 kn/h, neben vielen anderen Internationalen und Weltrekorden.

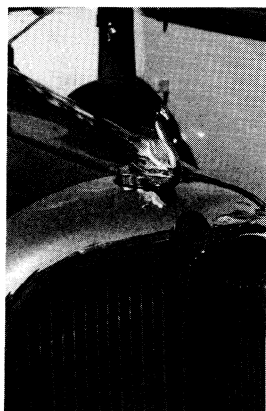
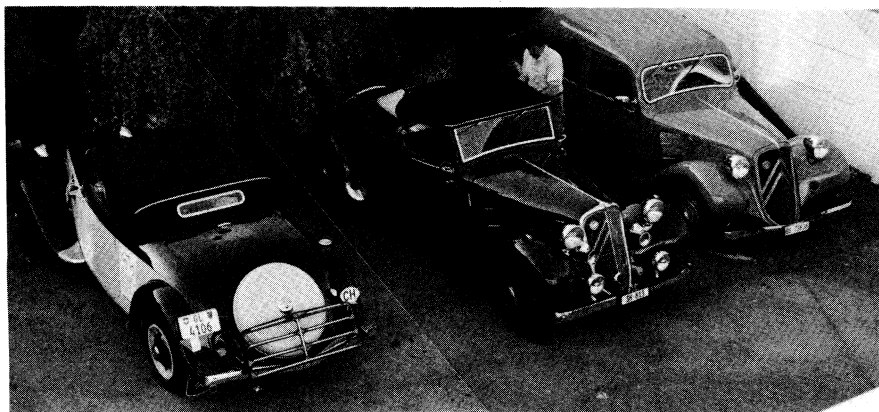
Aber jetzt zum Treffen: Christian, Walti und meine Wenigkeit machten sich auf, mit ihren Tractions der Rosalie die Reverenz zu erweisen. Im kleinen Konvoi, meistens auf Nebenstrassen, aber immer zügig näherten wir uns Seclin. Grosse Ueberraschung, als wir das vorreservierte Hotel beziehen wollten: die Adressen gab es in Seclin nicht! Also ab in die Telefonzelle: Ein Anrufbeantworter nahm ab und verkündete in rasend schnellem Französisch, dass das Hotel im Mai bla bla bla; also nochmal anrufen, vielleicht verstehen wir beim nächsten mal mehr... Das Hotel sei im Mai 1993 geschlossen, aus was für Gründen auch immer, und nähere Auskunft erteile die Nummer VROAAAAMMM... (soll einen vorbeifahrenden Lastwagen darstellen, die Telefonzelle befindet sich natürlich ausgerechnet an der belebtesten Kreuzung..). Beim dritten Mal haben wir dann die ganze Information zusammen und rufen besagte Nummer an. Es tut den Leuten natürlich furchtbar leid, aber sie könnten nichts dafür, und es sei schliesslich nicht ihr Problem. Ça me fait chier, merd alors! Die Suche nach einem Hotel wurde schliesslich noch belohnt mit einem abgeschlossenen Parkplatz mit Waschgelegenheit für die Tractions (und ihre Fahrer). Das Essen war gut, der Williams auch. Nochmals danke für das Digestif, Walti.

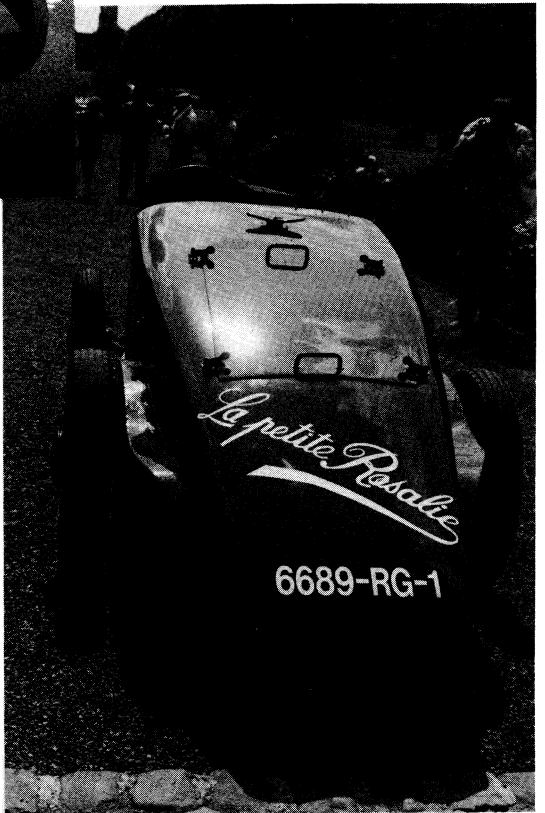
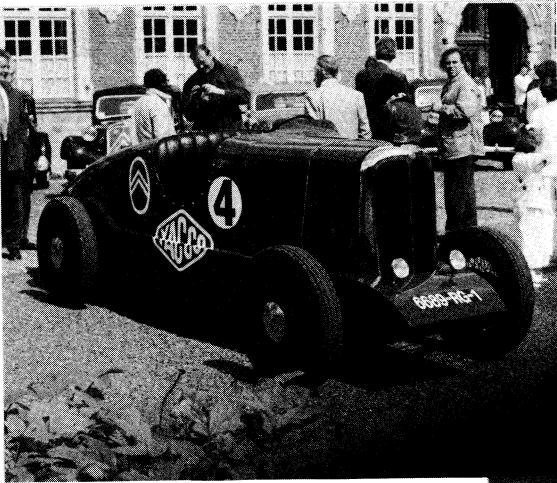
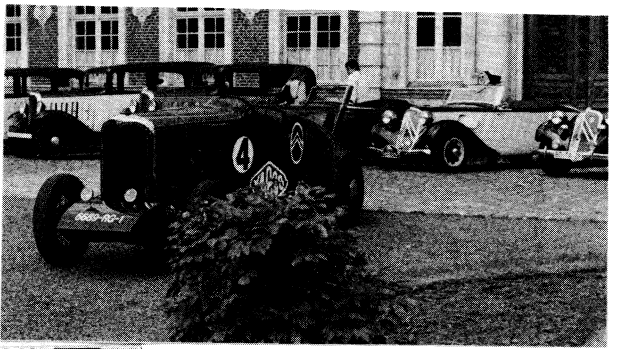
Dem Treffen war ein Teilemarkt angegliedert, der recht gut sortiert war. Von Postkarten über Bücher, Modellautos, Pins, nochmal Pins, rostige Felgen, ganze Motoren, Töffs und Autos konnte man ziemlich alles haben, was das Herz begehrt. Ein wedder mit der Traction noch mit der Rosalie angereistes Clubmitglied soll einen ganzen Rosalie Motor samt Getriebe im Kofferraum seines CX in die Schweiz mitgenommen haben. Angesehen hat man das dem Auto natürlich nicht. Hat der liebe Zöllner an der Schweizer Grenze etwas gesehen?

Das Treffen selbst war eine schöne Ausfahrt in Form einer Such- und Raterallye von einem Ort in der Nähe von Seclin ins alte Hôpital (heute Altersheim), wo am Sonntag dann auch die Preisverleihung stattfand. Gross war die Ueberraschung, dort den Nachbau der 'Petite Rosalie' zu finden. Den Preis für das schönste Auto holten sich ex-aequo zwei Cabriolets mit Schweizer Zulassung (GL 4106 und SH 313 (in alphabetischer Reihenfolge)).

Mein Dank an die Organisatoren des Treffens; es war ein schönes Wochenende.

Andreas Rutishauser





Limousine, Kabriolett, Cabriolet, Décapotable oder Convertible? oder wie oder was oder warum?

Mögliche amtliche Wortspielereien, oder seltsame und unerklärlich schöpferische Sprachgepflogenheiten beim Strassenverkehrsamt (ZH)

Vor etwa zehn Jahren, anlässlich eines der üblichen Vorführtermine, wurde mir wiederum ein neuer Fahrzeugausweis für mein Trac-tion-Cabriolet 11 BL, Langenthal (Jg.51, bereits seit 1962 in meinem Besitz) ausgestellt. Erstaunt musste ich dabei feststellen, dass nunmehr eine "Geschlechtsumwandlung" auf dem Papier erfolgt war: Unter der Rubrik "Karosserie" stand anstatt des vertrauten Wortes "Cabriolet" nun plötzlich "Limousine". Sofort versuchte ich diesen, eben scheinbar nur vermeintlichen Irrtum rückgängig machen zu lassen. Jedoch wurde ich damals sofort eines Besseren belehrt mit der Versicherung, es gäbe offiziell nämlich fortan den Begriff "Cabriolet" nicht mehr im Fahrzeugausweis, bundesweit, die Bezeichnung "Limousine" genüge vollauf. Nun, was will man gegen eine amtliche Auskunft anderes machen als sie obrigkeitsgläubig, vielleicht leise murrend, hinnehmen? Was ich dann auch tat, aber mit einer dumpfen Vorahnung auf Spätfolgen.

Beim wieder einmal fälligen Vorführen, im Frühjahr 1993, hiess es diesmal, neben der obligaten Unzufriedenheit des Prüfenden über Oelspuren am Motor, wieso denn im Fahrzeugausweis "Limousine" stehe, das stimme ja gar nicht, es handle sich doch hier um ein Cabriolet!! ob am Auto was verändert worden sei?? Innerlich erregt, aber äusserlich ruhig, erklärte ich den Sachverhalt, wohl aber nicht überzeugend genug. Vorsichtshalber wurde der Chef geholt, die Datenbanken konsultiert, schlussendlich wurde mir dann aber doch versichert, es werde nun korrigiert, - gratis!! Mir war es mehr als recht, der Fahrzeugausweis, bzw. die offene Trac-tion war wirklich nicht glaubwürdig gewesen. Was stand aber unter "Karosserie" jetzt neu: "Offen mit Verdeck/hardtop"! Diese einigermassen verständliche Umschreibung für "Cabriolet" lässt sich noch hinnehmen, wie ich jetzt allerdings zusätzlich zum Verdeck noch zu einem "hardtop" gekommen bin, weiss ich leider überhaupt nicht. In zehn Jahren wird dann sicherlich von einem strebsamen Experten danach gefragt werden, und wiederum wird eine unnötige Verwirrung entstehen. (Sogar der Eintrag über die Anzahl der Sitzplätze wurde jetzt bei der "Limousine"-Korrektur plötzlich in Frage gestellt, konnte aber glücklicherweise dank alter Belege beibehalten werden.) Eine glänzende Gelegenheit mittels Bürokratie Zeit und Energie aller Beteiligten zu verschwenden, weil jemand wieder einmal eine Fahrzeugausweiseintragung äusserst schöpferisch eingeführt, bzw. verändert hat, natürlich auf Geheiss von oben (Bern??). Mögliche Folgen werden ja nicht durchdacht.

Der Begriff "Cabriolet" wäre ja vielleicht zu einfach, zu abgedroschen oder verständlich, aber ein weltmännisches "décapotable" oder sogar "convertible", bei zunehmender Internationalisierung, wäre sicherlich denkbar gewesen! Wenn schon, dann schon! Liegt es an einer eventuellen, mühsamen Diskussion in den Aemtern über eine einheitliche Schreibweise? vielleicht gar an der etwas schwierigen Orthographie, dass solche Begriffe vermieden werden? Neugierig geworden, wollte ich wissen, wie beispielsweise der Fahrzeugausweiseintrag bei einem anderen Trac-tionisten mit einem Langenthal 11 BL Cabriolet lautet? ganz einfach: "Brücke mit Verdeck"!!! (Eintrag 1992!) Unglaublich aber wahr!!! Oder besitzt er etwa ein als Cabriolet getarntes Lastwägelchen? Noch andere Varianten soll es geben, wie: "oben offen", sexy oder nicht? Dies beflügelt unsere Phantasie bereits zu weiteren, bereichernden Begriffsmöglichkeiten im Fahrzeugausweis und der/die verehrte Leser/-in (das Lesër) hat es gleich gemerkt, wie wäre es mit: "oben ohne" und im Hinblick auf die internationale Verständigung einfach mit: "topless"....????.

Dieter Ackerknecht

Internationales Deutschlandtreffen des CVC, vom 20.-23. Mai 1993

Diese Ferien arteten doch fast noch in Stress aus: keine Woche nachdem wir fast am Atlantik waren (siehe den Bericht über 60 Jahre Rosalie), hatten sich doch Christian und ich zum Internationalen Treffen des CVC in der schönen mittelalterlichen Stadt Nürnberg angemeldet. Nach den Erfahrungen vom letzten Jahr im Saarland, waren wir es unseren Freunden aus dem Norden (der Ausdruck 'Grosser Kanton' lag schon fast in den Tasten) schuldig, dass sie uns zeigen konnten, dass sie zu mehr fähig waren. Um es vorweg zu nehmen: wir wurden in keiner Weise enttäuscht!

Bei richtig heissem Wetter fuhren wir an Auffahrt (wer geht den schon auf die Strasse, wenn alle anderen schon drauf sind?) über das Rheintal (heisser Tip: österreichische Seite benützen, man vermeidet den Zoll bei Au oder St. Margrethen und kann Bregenz wunderbar unterfahren) nach Norden. Wo vertetbar fuhren wir auf der Landstrasse. Zufälligerweise hatten wir am selben Ort Hunger, wie bei unserer letztjährigen Reise nach Dänemark. Sogar das Servierpersonal erinnerte sich, zumindest an das Cabrio von Christian (wer erinnert sich schon an eine graue Maus?). Kurz vor Nürnberg begann es in Strömen zu schiffen. Wir hatten einen Super-Stadtplan von Nürnberg: einen gefaxten Touristenführer. Prompt verloren wir uns aus den Augen. Während ich brav an der Kreuzung, wo wir uns zuletzt gesehen hatten, wartete und zuschaute, wie das Wasser innen an der Windschutzscheibe runterlief, fuhr Christian in seinem Affendusel genau an den Treffenplatz. Stolz erzählte er mir, er hätte nicht einmal das Dach schliessen müssen.

Nachdem ich mit der lausigen Fakkopie zu Fuss zum Treffenplatz gefunden hatte (irgendwie hatte ich mich in all den Einbahnstrassen, Fahrverboten und Fussgängerzonen total verfranzt) wurde ich aufs herzlichste von Jonas, unserem 'Gastgeber' für die nächsten 3 Tage begrüsst. Schnell begriff er mein Problem, setzte mich in den Beifahrersitz seines von Citroën Köln zur Verfügung gestellten XM Break und fuhr mich dorthin, wo meine Traction stand. Im seinem 'Schlepptau' war es dann kein Problem, zum Treffenplatz zu finden.

Das Hotel war kaum eine Minute entfernt, alle Autos konnten in einer Tiefgarage abgestellt werden, die Altstadt mit Restaurants und Kneipen war nahe. 'Chez Jonas' bot warme Küche und schnelle Biere (in Franken trinkt man auch kaum Pils). Die Internationalität wurde diesmal nicht nur von uns Schweizern dargestellt, erschien doch eine DS aus Oesterreich und ein sehr alter, in England gebauter und zugelassener Deux-Chevaux.

Leider hatte ich noch ein mittleres Problem: die Lichtmaschine meiner Traction lud seit Bregenz nicht mehr. Zum Glück hatte Christian eine samt abgestimmten Regler als Ersatz dabei. Die Ausfahrt vom Freitag zu einem Freilichtmuseum (ähnlich Ballenberg) machte ich in einer Manta-Traction als Fahrgast mit. Die Besitzer hatten bei der Restauration in Ermangelung von Anschauungsmaterial die Traction viel zu tief gelegt. Als ewiger Nörgler und Spötter habe ich dann den Witz mit dem Manta gemacht. Aber da war ich an der falschen Adresse: zu nächstlicher Stunde in der Tiefgarage wurde das Auto auf korrekte Höhe gebracht. Da stimmte dann auch der Komfort.

Am Samstag gabs dann eine richtig schöne Such-Rallye mit vielen Ratespielen. Jeder Teilnehmer erhielt am Schluss seine Unterlagen zur Erinnerung als Buch gebunden zurück. Der Aufwand der Organisation war enorm, aber ich glaube der Erfolg gab ihnen recht. Alle hatten den Plausch und würden wieder mitmachen. Am Abend nach der GV des CVC (von der ich mich als Nichtmitglied natürlich gerne drückte), das grosse Galabuffet. Ich habe nicht so Erfahrung in diesen Dingen, aber vielleicht kann mir jemand erklären, warum ich an so einem Buffet nie zu Dessert komme? Immer ist dort schon leer, wenn ich gerne ein Süssspeise hätte. Aber das andere war gut, wie auch die Unterhaltung. Vor allem der Zauberer/Bauchredner hat mir imponiert.

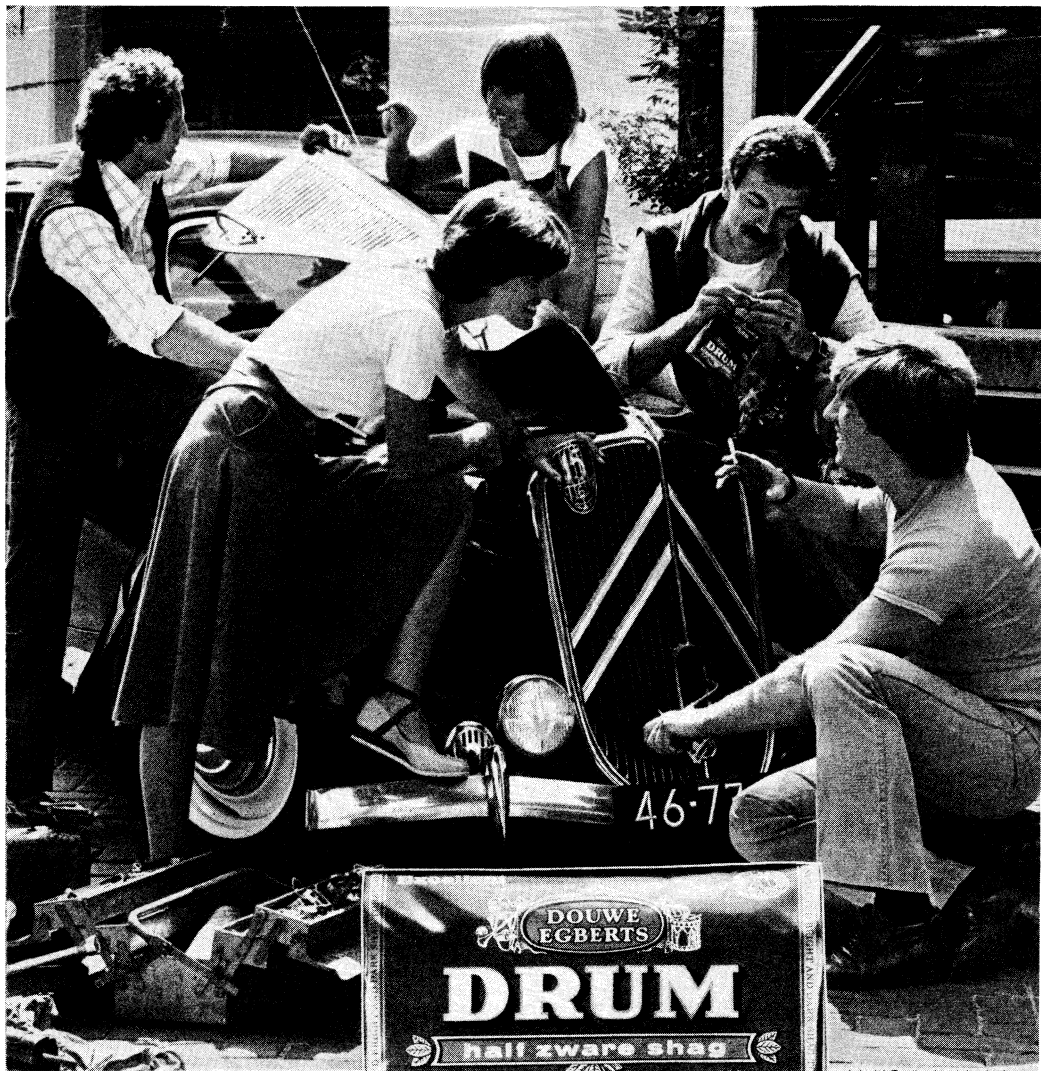
Am Sonntag hiess es Abschied nehmen: ein letzter Kaffee bei Jonas, und ab über die Autobahn Richtung Basel. Zwei mal gabs Stau: jedes Mal war ein Auto mit Schweizer Nummernschild einem Andern hinten drauf gedonnert. Hier sind wir uns halt die hohen Tempi, zu denen moderne Autos fähig sind, nicht mehr gewohnt. Trotzdem sollten wir uns bewusst sein, dass der Bremsweg im Quadrat der Geschwindigkeit wächst.

Besten Dank an Jonas und sein Team für das gelungene Treffen.

Andreas Rutishauser

P.S.: Jürgen Cajkowski: übernimmst Du diesen Bericht wieder ungekürzt in die Veteran?





Autoclub Tractor Avant, Amsterdam



Wer DRUM dreht, hat seinen eigenen Geschmack.

Wer sich zu diesem echten Halbzware bekennt, weiß, daß er schmeckt.

Daß er womöglich frischer als andere zu kaufen ist und sich leicht dreht, ist selbstverständlich. Dafür sorgt auch die Doppelverpackung: Pouch plus Polybeutel. Der Preis von 2,90 für ca. 40 Stück ist angemessen. Das reicht.

1978

De echte
Halbzware uit
Holland.



Inserate und Kleinanzeigen

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

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

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

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

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

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubemblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand

Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand

diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand

- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand

Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv

diverse Pin's mit Traction-Motiv

Legespiele aus Holz

Lampe aus bleifasstem Glas mit Traction-Motiv

Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv

- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Erhältlich bei:

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)
- Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaque
Preise zwischen Fr 185.-- und Fr 265.-- inclusive Versand in der Schweiz

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Für Traction Avant Hinterachse (alle Typen) neue Silentblöcke, No.: 421.216
4 Stück werden pro Achse benötigt. Preis Fr. 53,- pro Stück (reine Material und Gummierungskosten) plus Porto und Verpackung.
Achtung: die Stückzahl ist begrenzt!

Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen
Tel.: 052/37 35 66, Fax.: 052 37 18 39

zu verkaufen:

Citroën Traction Avant "15" Six Cylindres
schwarz, Baujahr 1951
komplett, guter Zustand, zusätzlich 4 neue Reifen (185x400)
Preis ab MFK, vollgetankt: Fr. 22'000.--

Paul Stehrenberger, Schwantlern 290, 9056 Gais
Tel.: 071/93 11 75

zu verkaufen:

Citroën Traction Avant 11 BL 1947
schwarz, ab MFK
auf revidiertem Motor 25'000km
alle mechanischen Teile überholt oder neu
Türen und Boden neuwertig, lediglich einige Alterslackfehler
Preis: Fr. 21'000.--

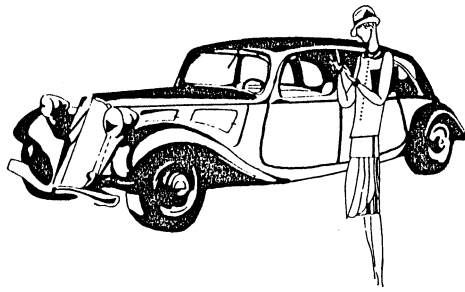
Heiner Bachmann
Tel.P.: 01/860 57 91, G.: 01/860 63 18

zu verkaufen:

Citroën Traction Avant Cabriolet Carrosserie Langenthal
très bon état d'origine Fr. 70'000.--
Citroën Traction Avant 11 BL 1952 (Radmodell)
ab Kontrolle Fr. 18'000.--
Citroën Traction Avant 15/6 1950
très bon état d'origine Fr. 20'000.--
Citroën Traction Avant 15/6 1951
Originalzustand, Interieur muss gemacht werden Fr. 16'000.--

Besichtigung nach Vereinbarung

Claude Frésard, Musée de l'Automobile, 2338 Muriaux
Tel.: 039/51 10 40



FRICK TRACTION - AVANT AG

Bergwerkstr. 39

CH - 8810 Horgen

T. 01 - 725 90 45

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

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

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, revidierte pumpen.

Kipphebelwellen neu, revidierte kipphebel und stösselbüchsen.

Revidierte bleifrei zylinderköpfe.

Anfertigen von brems- u. hydraulikleitungen légère, large, 15/6H, ID, DS, HY, 2CV etc.
Federkugeln prüfen und füllen.

Lampeneinsätze légère, large, 15/6, ID, DS, HY etc.

Vorderachs- und lenkungsteile. Revidierte vorderachsen und lenkungen.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse. Neue und revidierte querlenkerwellen.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinker, blinkerschalter, blinkerrelais, arbeits- u. wechselrelais 6volt.

Sämtliche gummitteile, fensterführungsprofile, fensterschacht abdichtungen.

Getriebeteile neu und occasion. Revidierte getriebe. Revidierte synchronkörper.

Radkappen und radkappenschrauben.

Kühler reparieren. Revidierte kühler. Heizungen einbauen. Thermostaten.

Benzintank reparaturen, reinigen. Benzinpumpen rev.sätze. Neue benzinpumpen.

Kupplungsdrucklager, kupplungen revidiert im austausch. Neue kupplungsscheiben.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus im austausch. N E U E trommeln auf bestellung. Occ. trommeln am lager.

Türklempspiegel. Tachometerwellen. Innenrückspiegel. Front- und heckscheiben.

Abziehbilder für bremsflüssigkeitsbehälter und luftfilter.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze. Kondenser. Zündverteiler. Zündspulen 6 volt.

Revision von unterdruckdosen, teilweise neue am lager.

Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher 4 und 6 zyl. auf deutsch. Ersatzteilkataloge.

Motordichtungen. Getriebedichtungen. Simmerringe. Radlager 4 und 6 zyl.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigtem konus. Neue, homokinische cardanwellen auf bestellung.

Carrosserieteile: kotflügel, türen, heckbleche, bodenbleche, türschwelen, stossstangen, lenkräder, lampenhäuse, nebellampen etc.

Dynamos und anlasser. Dynamoregler. Neugewickelte dynamoanker.

Auspuffanlagen. Chromstahlanlagen légère, large, D-modelle etc auf bestellung.

Grosses ersatzteillager. Neu- u. occ. teile.



CITROËNISTES



Mein Angebot: Interessiert?

Chromteile

Gummiteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

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

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang
(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

neue Kupplungen für 4-Zylinder

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV
grosses Ersatzteillager



Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Traction

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



Service réparation Citroën

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 77
1.9.1951

Betrifft : Spezialwerkzeug.

Unser Ersatzteillager kann folgende Apparate liefern :

- MR 1561 : Support zur Ueberholung der Zahnstangenlenkung
(Reparatur-Handbuch 4 Zyl. Abb. No. 65) Netto-Preis Fr. 19,20
- MR 3377 : Apparat zur Einstellung der Büchsen-Ueberragung. (Ohne Tastuhr geliefert)
(Reparatur-Handbuch 4 Zyl. Abb. No. 18) Netto-Preis Fr. 30.--

Die Bestellungen können auf untenstehendem Abschnitt erfolgen.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Anlasser "15-Six"

Gewisse Anlasser verursachen ein charakteristisches "Klingeln" beim Anlassen des Motors oder auch während der Fahrt. Um dieses "Klingeln" zum Verschwinden zu bringen, raten wir Ihnen, die Anlasser-Federn (5) des Bendix (siehe Zeichnung) durch die Feder No. 701.796-in unserem Ersatzteillager erhältlich - zu ersetzen.

Arbeitsvorgang :

1. Anlassergehäuse ausbauen (1)
2. Arretierungsring befreien (2), Anlasser-Ritzel (3) und Feder (4) ausbauen.
3. Gegendruckfeder (5) ausbauen, indem man sie über die Arretierungsmutter (6) hinwegschiebt.
4. Die neue Gegendruckfeder (5), die Feder (4), den Anlasser-Ritzel (3), den Arretierungsring (2) und das Gehäuse (1) einbauen.

Bemerkung :

Auf gewissen Anlassern ist die Abschlussplatte (7) mit 4 Kornschlägen auf dem Anlassergehäuse (1) befestigt.

In diesem Falle müssen Anlassergehäuse samt Abschlussplatte und Anker ausgebaut werden um das Zerlegen normal fortsetzen zu können.

Technische Notiz No. 542

R.S.A. 81
18.10.1951

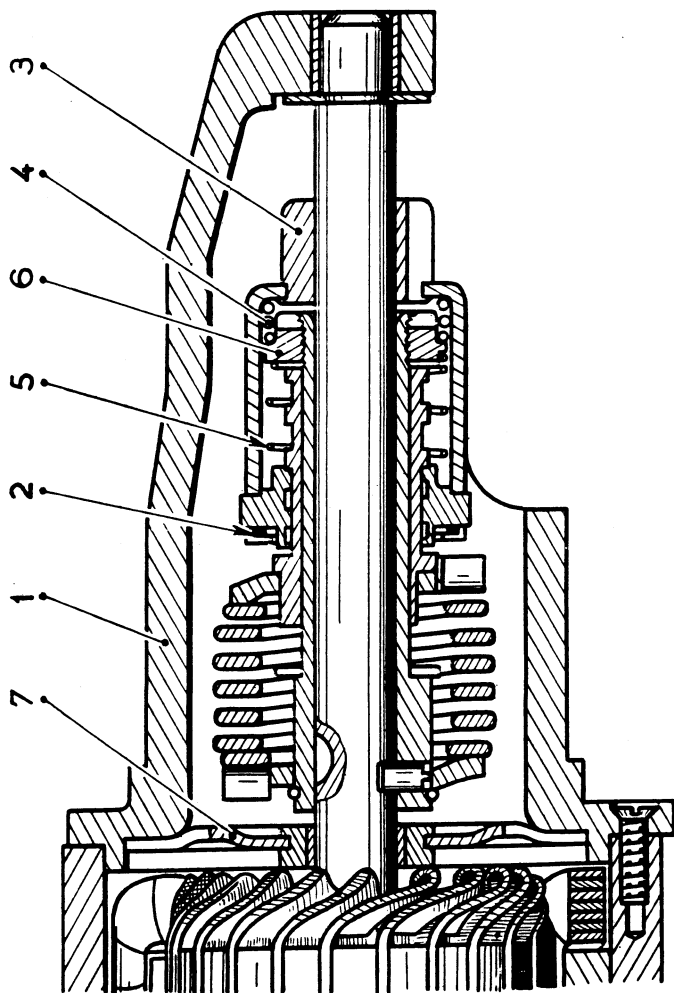
Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN



CITROËN



DÉMARREUR 15 - SIX ANLASSER 15-SIX



ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 82
17.11.1951

Betrifft : Instandstellung des Motors "für Standart-Austausch".

Gewisse Vertreter halten sich bei Motorrevisionen an das Verfahren STANDART-AUSTAUCH und wir können ihnen hierzu nur gratulieren.

Indessen müssen wir sie darauf aufmerksam machen, dass die Bezeichnung STANDART-AUSTAUCH laut Vorschriften der Fabrik und auch in der Idee des Kunden ein gewisses Reparaturverfahren verlangt. Die Werke sowie der Kunde selbst stellen sich dabei vor, dass der ausgewechselte Motor in ausgezeichnetem Zustand ist und denselben Dienst wie ein neuer leisten wird. Aus diesem Grunde müssen alle Teile, die einer Abnutzung unterworfen sind, ersetzt oder eingeschliffen werden.

Die Bezeichnung STANDART-AUSTAUCH darf infolgedessen nur dann angewendet werden, wenn nachstehende Arbeiten ausgeführt worden sind :

- Ersetzen von Büchsen und Kolben
- Einschleifen der Kurbelwelle
- Ersetzen der Pleuel
 - " der Kurbelwellenlager
 - " der Oelrücklaufhalbringe
- Oelpumpe überholen und auf Druck prüfen
- Ersetzen der Steuerungskette
 - " der Auspuffventile
 - " der Ventilführungen
 - " der Kipphebelwelle
- Abschleifen des Zylinderkopfes
- Ventilfedern auf Druck prüfen; wenn notwendig ersetzen
- Ersetzen der Kupplungsplatte, Federn, Ausrückhebel und des Anlasserkranzes
- Einschleifen der Kupplungsdruckplatte und des Schwungrades
- Revision der Wasserpumpe mit Ersatz der Welle, der Büchse, der Stopfdichtung oder der Spezialdichtung sowie des Kugellagers.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Betrifft : R.S.A. 80 vom 10. Oktober 1951 GETRIEBE 15 Six.

Die obengenanntem Zirkularschreiben beigeheftete Zeichnung gehört in Wirklichkeit zu R.S.A. 83, Zirkular, das Sie in den nächsten Wochen erhalten werden.

Wir bitten Sie deshalb höflich, diese Zeichnung No. MR 3880 bis dahin sorgfältig aufzubewahren.

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



R.S.A. 83
1.2.1951

(Technische Notiz Nr 544 und Zeichnung
MR 3880 - Siehe Anmerkung in Zirkular
vom 17.11.51 R.S.A. 82)

GETRIEBE "15-SIX"

Vorgelegewelle

Seit 1. September 1951 ist die Montage der Vorgelegewelle abgeändert worden.

Die Schraube zum Festziehen des hinteren Kugellagers ist links gewindet und die Blockierungsschraube des vorderen Kugellagers (Rechtsgewinde) ist elektrisch auf die Vorgelegewelle geschweisst (siehe Zeichnung).

Demzufolge wird unser Ersatzteillager für eine solche Montage nur noch die neuen Bestandteile liefern können und zwar :

Das Ganze das zur Vorgelegewelle gehört - Distanzscheibe, Kugellager, Druckringe, geschweisste Mutter - verkauft unter No. 508.455

Die notwendigen Einzelbestandteile -

Vorgelegewelle	No. 508.454
Distanzscheibe	508.168
Kugellager	88.007
Druckring	501.313
Mutter - Rechtsgewinde	508.453
Mutter - Linksgewinde	508.452

müssen unter Berücksichtigung folgender Angaben zusammengefügt werden :

- die Masse der Zeichnung sind zu respektieren
- die Mutter 508.453 muss elektrisch auf die Vorgelegewelle geschweisst werden
- während des Schweissens soll das Kugellager mit einem Schutz versehen werden, um zu verhindern, dass Unreinigkeiten in das Innere des Gehäuses dringen.

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 84
18.1.1952

Betrifft : CITROËN 15-SIX

Wir machen Sie höflich darauf aufmerksam, dass wir ab 1. Januar 1952 alle CITROËN 15-Six ohne Gitter (hinter der Kühlerverkleidung) liefern, da das verchromte Originalkühlergitter genügend den Kühler verdeckt.

Ebenso werden wir auf demselben Modell keine Richtungsanzeiger mehr auf die vorderen Türposten montieren, da diejenigen, von den Werken auf den Zentralpfosten eingebaut, von den kantonalen Experten genehmigt werden.

Wir erlauben uns jedoch, Ihnen unser Zirkularschreiben RSA 80 vom 8.9.51 in Erinnerung zu rufen, wonach alle 15-six mit verbesserter Schalldämpfung - die gratis durch uns durchgeführt wird - geliefert werden.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

R.S.A. 85
18.1.1952

Betrifft : Garantie auf Kühler

Wir garantieren die Kühler auf unseren Wagen während der normalen Periode der Fabrikgarantie.

Es ist selbstverständlich, dass einzig und allein Reparaturen, die zufolge von Fabrikationsfehlern durchgeführt werden müssen, garantiert werden.

Auf alle Fälle bitten wir Sie, wie gewohnt das defekte Stück einzusenden.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Leider muss gesagt sein ...

dass es auch in diesem Jahr wieder eine erstaunlich grosse Anzahl von Mitgliedern gab, die den Jahresbeitrag nicht auf Anhieb bezahlten. In diesem Jahr wurden 11 (**elf!**) Mitglieder nach Ablauf der Mahnfrist aus dem Club ausgeschlossen. Natürlich kann es einmal passieren, dass einmal eine Rechnung verloren geht. Bei mir mit meinem organisierten Chaos auf dem Schreibtisch kommt das alle vier bis fünf Jahre einmal vor. Wenn ich dann aber einmal eine Mahnung bekomme, bezahle ich diese mit roten Ohren so schnell wie möglich.

Was ich - und mit mir die betroffenen Mitarbeiter Röbi Isler und Susi Stöckli - nicht verstehen kann, ist die Tatsache, dass sich viele Gemahnte über die Mahnung **beschwerten**, die Zahlungsfrist für die Mahnung sei mit 10 Tagen zu kurz, dass gelogen wird, man habe schon lange eingezahlt, oder dass trotz erhöhtem Aufwand nur Fr. 60.- bezahlt wird, die Mahngebühr von Fr. 10.- aber stillschweigend "vergessen" wird.

Warum haben diese Leute kein Verständnis für uns, die wir gratis für den Club arbeiten? Die Rechnungen für die Jahresbeiträge 1993 wurden noch im alten Jahr verschickt. Jedes Jahr sind es jeweils über 70 (**siebzig!**) Mitglieder, die gemahnt werden müssen, eine recht grosse Anzahl davon scheint ihre Rechnungen prinzipiell erst nach der 1. Mahnung zu bezahlen. Dass dies für unseren Mitgliederverwalter und unsere Kassierin einen grossen Aufwand bedeutet, kann sich der Leser leicht ausmalen. Man müsste meinen, eine Woche dürfte genügen, um eine vergessene oder verlorene Rechnung begleichen zu können. Wenn wir ein halbes Jahr oder noch länger säumigen Mitgliedern das Clubheft zukommen lassen, ohne dafür zu kassieren, ist das gegenüber den prompten Zahlern ungerecht.

Natürlich kann auch uns einmal ein Fehler passieren wie überall, wo gearbeitet wird. Im Falle einer ungerechtfertigten Mahnung genügt es jedoch eine Kopie des Einzahlungsbeleges zu schicken, damit wir der Sache nachgehen können.

Warum aber reagieren die Gemahnten ungehalten? Mit ihren unverständlichen Reaktionen frustrieren sie die freiwilligen Helfer unseres Clubs. Und, Hand aufs Herz, was wäre unser Club ohne diese Helfer?

Als Konsequenz stellt Röbi Isler für die nächste GV den folgenden Antrag:

1. Es werden keine Mahngebühren mehr erhoben.
2. Nach Ablauf einer angemessenen Frist (z.B. 2 Monate) ohne Zahlungseingang wird das Mitglied automatisch aus dem Club ausgeschlossen (ohne Mahnung).

Begründung:

- Der Verwalter musste sich bis heute anpöbeln lassen von säumigen Mitgliedern.
- Der Mahnbrief kann noch so höflich sein, trotzdem beschwerten sich die Mitglieder.
- Mitglieder lügen einem unverfroren an (man habe bezahlt, man habe die Mahnung zu spät bekommen, usw.)

- Mitglieder bezahlen trotz erhöhtem Aufwand nur Fr. 60.- ein, das ist allen Anderen gegenüber, die die Fr. 10.- Mahngebühr bezahlen, ungerecht.
- Mitglieder, die ausgeschlossen wurden, bezahlen irgendwann während dem Jahr den Beitrag ein und werden als Neumitglieder aufgenommen. Dazu werden ihnen die allenfalls versäumten Hefte nachgeschickt.

Soweit der Antrag von Röbi. Ich habe volles Verständnis dafür, auch wenn ich diese Lösung nicht als optimal betrachte. Damit werden die kleinen Sünder, die den Einzahlungsschein wirklich nur verlegt haben, auch bestraft. Allerdings wird ja jeweils auch im Clubheft darauf hingewiesen, dass die Rechnungen versandt sind.

Um aber das Ein- und Austreten, das für uns mit erheblichem Aufwand verbunden ist, zu reduzieren, müsste man für Neumitglieder einen Beitrag von Fr. 80.- erheben. Nun, wir werden an der kommenden GV über diesen Antrag diskutieren. Schon jetzt aber bitte ich Euch, unserem Mitgliederverwalter und unserer Kassierin etwas mehr Verständnis entgegenzubringen. Sie tun ihre Arbeit im Interesse des Clubs, und dieser kommt nun in Gottes Namen nicht ohne Geld aus.

Daniel Eberli,
Präsident CTAC





LA TRACTION EN BD

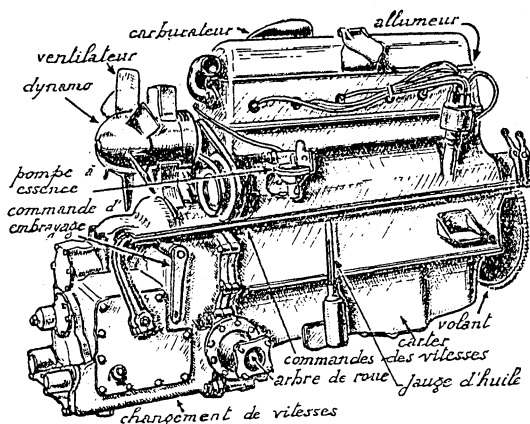
Konzentrationslager Mauthausen, 5.5.1945. - Ein amerikanischer Leutnant findet in einer Grube, inmitten von Dutzenden von Leichen, einen 17jährigen Jungen, der noch am Leben ist. Er heisst Reb Michael Klimrod. Aber niemand weiss, wer er wirklich ist, ... ausser den Nazis, die ihn hartnäckig durch das Nachkriegseuropa und später auch nach Südamerika verfolgen. Man wird ihn den "grünen König" nennen.

Die Erzählung unter dem Titel "Le roi vert" ist im Verlag Dupuis erschienen. Beim Lesen der beiden vorliegenden Folgen fällt auf, dass sich der erste Band vom zweiten deutlich im Zeichenstil und auch in der Schriftart unterscheiden. Die Erklärung liegt darin, dass der Zeichner des ersten Bandes (Jacques Armand) noch vor Fertigstellung der Geschichte verstorben ist; die letzten Seiten und vor allem der zweite Band wurde von Gilles Mezzomo zu Papier gebracht. Als Basis für die Geschichte steht der Roman von Paul-Loup Sulitzer.

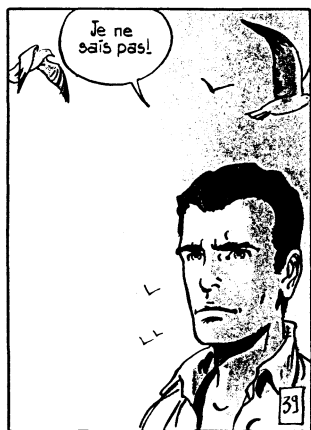
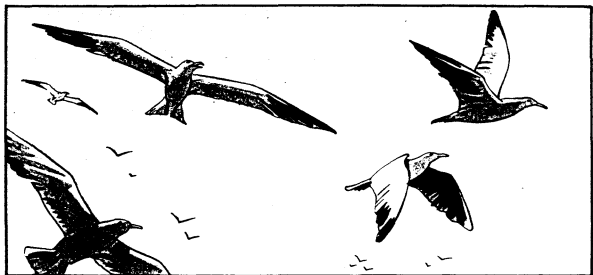
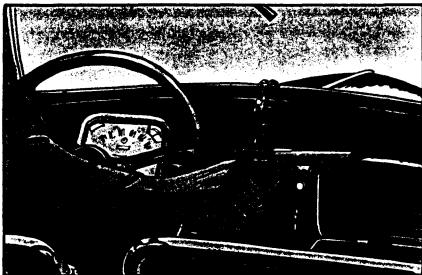
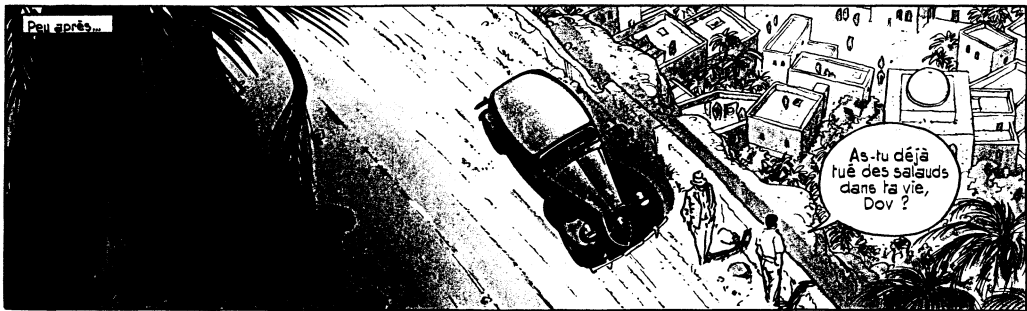
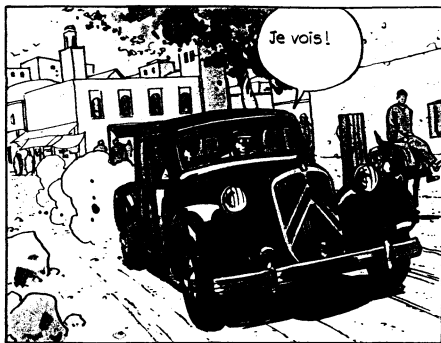
Um die verschiedenen Stile zu zeigen, wurde von beiden Zeichnern eine Muster ausgewählt. Mit Seite 39 (Armand) sehen wir eine seltene Ansicht von oben und ein gut gelungenes Armaturenbrett; das andere Beispiel (Mezzomo) zeigt eine wilde Verfolgungsfahrt, die übrigens für den 11er (glücklicherweise) unfallfrei ausgeht.

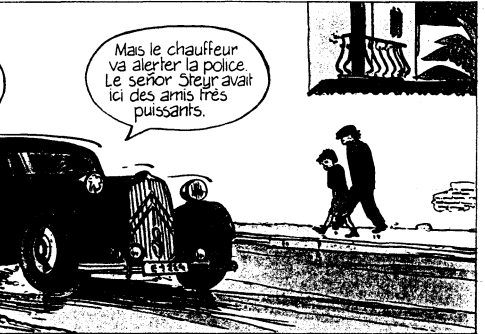
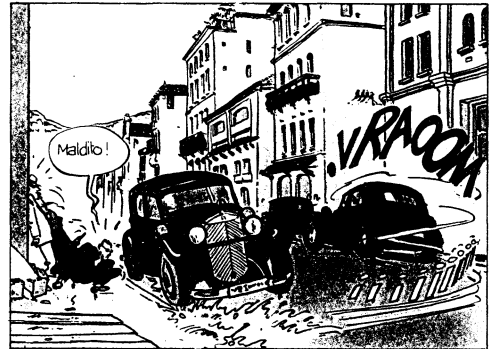
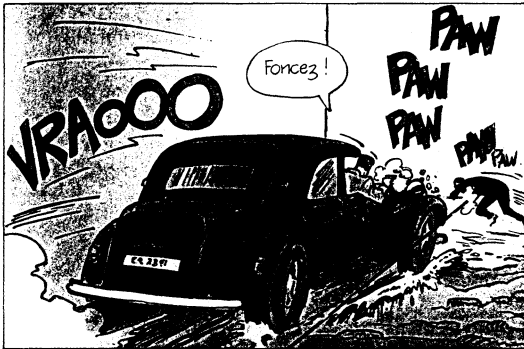
Jörg Henauer

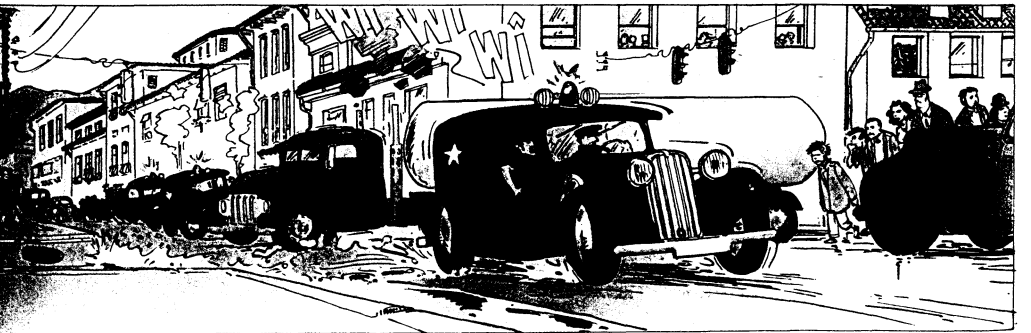
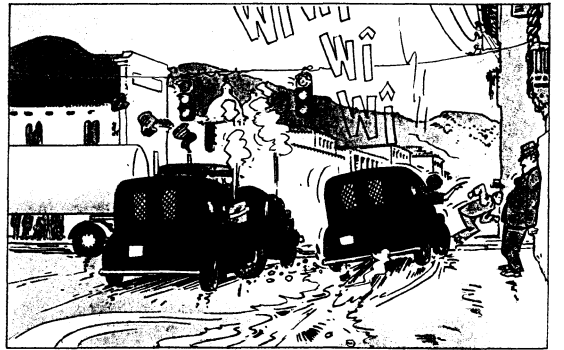
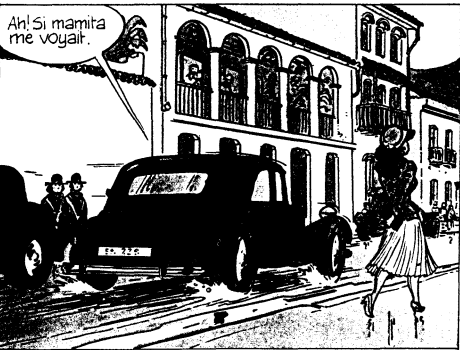
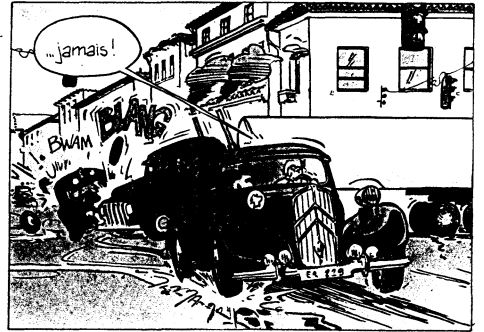
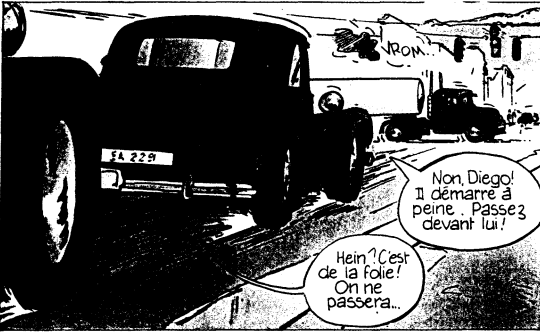
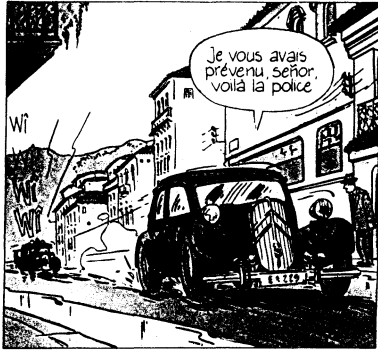
III. STRUCTURE, CONDUITE ENTRETIEN



Le bloc moteur de la 15 CV, 6 cylindres.







Leserbrief an die Auto-Illustrierte

Auto-Illustrierte
Powerslide AG
Kreuzstrasse 60, Postfach
8032 Zürich

Zürich, 14. Mai 1993

Leserbrief / Zeitungsbeitrag

"Mehr Toleranz, bitte!"

Sehr geehrte Damen und Herren,
die beiden Beiträge des Dachverbands-Zentralpräsidenten Hans-André Bichsel im Forum des Classic-Teiles der Auto-Illustrierten haben mich geärgert. Mag sein, dass er der einzige Mensch in der Veteranenszene ist, der über den nötigen Geschmack verfügt, um die Trennlinie zwischen schlechten und guten Plaketten und Klebern (alle ausser der "eigenen" Dachverbandsplakette sind zu verbannen) festzulegen und den Unterschied zwischen schönen und hässlichen Hüten (= Cowboyhüte und andere) zu erkennen. Ich muss ihm sogar in einigen Punkten beipflichten: Auch ich finde, ein Auto sollte nicht unter einem Berg von Plaketten verschwinden, und Leute, die in Charleston-Mode einen Klassiker der fünfziger Jahre fahren, missfallen mir ebenfalls. Andererseits wage ich auch, einige Fragezeichen zu setzen, wenn jemand mit einem neon-farbenen Fahraddress von 1993 bekleidet auf einem Zehnderli daherkommt, mag diese Bekleidung noch so zweckmässig sein.

Meistens fahre ich meinen Klassiker in Alltagskleidung, und ich freue mich, dass ich damit problemlos im täglichen Verkehr mithalten kann. Hin und wieder, bei besonderen Gelegenheiten, tragen jedoch meine Familie und ich Kleider, die dem Jahrgang des Autos entsprechen. Nicht umsonst haben wir uns bemüht, Kopien von alten Jelmoli-Katalogen zu bekommen. - Eine recht amüsante Lektüre übrigens. Und der Schnauz über meinen Lippen ist durchaus echt.

Was Herrn Bichsel eindeutig fehlt, ist Toleranz. Gerade als Zentralpräsident des Dachverbandes müsste er den Veteranen- und Klassiker-Besitzern Freude an ihren Autos vermitteln, statt diese noch zu vermiesen. Ob nun jemand mit einem pinkfarbenen Rolls-Royce auftaucht oder mit einem Bowler einem Plaketten-überwucherten Fiat 500 entsteigt, ist alleine seine Sache. Übrigens, Herr Bichsel, auch heute noch ist der Bowler in England ein ab- und zu gesehenes Kleidungsstück. Er unterscheidet sich also in dieser Beziehung überhaupt nicht vom Cowboyhut! Kleber, Plaketten und falscher Schnauz lassen sich leicht wieder entfernen; das kulturelle Erbe nimmt dadurch keinen Schaden.

Die Hauptsache ist doch, dass der Besitzer des Klassikers Freude hat an seinem Auto. Dies wird ihn motivieren, seinem Auto Sorge zu tragen und er wird - vielleicht - bemüht sein, Gönner des Dachverbandes zu werden. Positives Denken fördert die Kraft des Dachverbandes bestimmt mehr, als Miesmache. Wie kann der Dachverbands-Zentralpräsident von denjenigen, die finden, Klassiker haben auf den heutigen Strassen nichts mehr zu suchen, Toleranz erwarten, wenn er selber nicht fähig ist, Toleranz zu zeigen? In diesem Sinne also: "Mehr Toleranz, bitte!"

Daniel Eberli
Präsident CTAC

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:

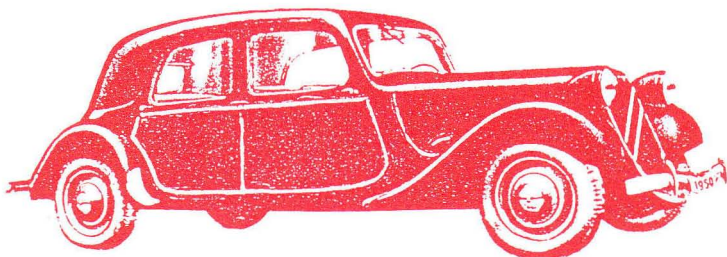
Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Tel (G): /

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



Mitglieder-Werbung

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

CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/43 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name

Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Vorname

Geburtstag / /

PLZ/Ort

Tel (G): /

AZB

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich-Flughafen

TUBAUTO *présente*



- ★ VALISES ET MALLETTES DE COFFRE ARRIÈRE
POUR TOUTES VOITURES
- ★ VALISES ÉTANCHES EN ALUNOX
POUR GALERIES DE TOIT
- et
- ★ LES SIÈGES SPÉCIAUX POUR TOUS VÉHICULES
- ★ LES SIÈGES AVANT TRANSFORMABLES
EN COUCHETTES
- ★ LES COUVRE-RADIATEURS " SERVO-RADIA "

Documentation AU sur simple demande

TUBAUTO

Sté M. G. T.
35, r. Paul-Vaillant-Couturier
LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. : PER. 30-40