

INTERNATIONALES
CITROËN
T R E F F E N

24.-27. Mai 1996

Glarnerland

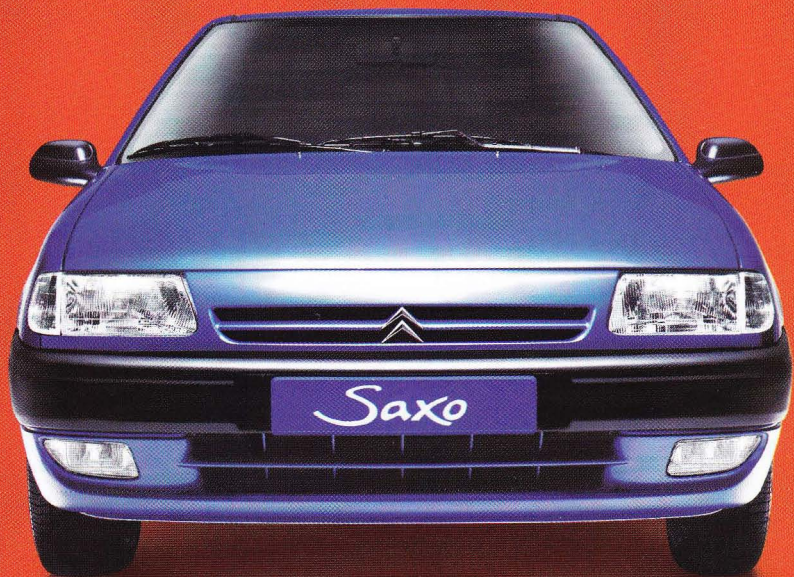
Schweiz



20 Jahre CTAC



**EINER,
DER ES DEN GROSSEN
ZEIGT.**



**NEUER
CITROËN SAXO**

Wir sind Ihr «traction avant» im Versicherungs- und Vorsorgebereich.



Winterthur-Versicherungen

Generalagentur Glarus

Hermann Figi

Rathausplatz 5

8750 Glarus

Tel. 055 640 35 35

Hauptagentur Niederurnen

Ihr Berater:

Fritz Lienhard

8867 Niederurnen

Tel. 055 610 29 75

Winterthur-Leben

Generalagentur Glarus

Jakob Trümpi

Rathausplatz 5

8750 Glarus

Tel. 055 640 44 42

winterthur



25. - 26. Mai 1996
Flugplatz CH-8853 Mollis / Gl
INFO: Tel. 055 - 610 16 17
Natef 077 - 93 41 83

FLOHMARKT & OLDTIMER-TEILE

Inhalt

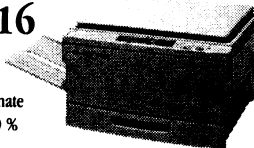
Ehrengäste, Sponsoren, Impressum.....	7
Das Organisationskomitee, Le comité d'organisation.....	9
Willkommen im Glarnerland, Landamman Christoph Stüssi.....	11
Grusswort des OK-Präsidenten Christian Heussi.....	13
20 Jahre Traction Avant Club, Daniel Eberli.....	15
Le Citroën Traction Avant Club a 20 ans! Daniel Eberli.....	17
Glarnerland, Meinrad Schmid.....	18
Geschichte des Citroën Traction Avant Clubs.....	23
Das Programm.....	31
Le Programme.....	34
Club-Boutique CTAC.....	37
Carrosseriebau in der Schweiz.....	38
Kleine Geschichte der Citroën Traction Avant.....	51
Anmeldung/Beitrittserklärung zum Swiss Car Register.....	59
Swiss Car Register Daten-Blatt.....	61
Anmeldung/Beitrittserklärung zum CTAC.....	63

BRUNNER·BÜROMASCHINEN

SERVICE UND VERKAUF
INH. H. BRUNNER & A. NOCK
ALLMEINDSTRASSE 5 · CH-8645 JONA
TELEFON 055 212 28 58 · TELEFAX 055 212 41 27

SF-2116

- 16 Kopien/Min.
- A3- bis A6-Formate
- Zoom 50 – 200 %



(*Leasingdauer 48 Monate, Listenpreis Fr. 5 633,85/Preise inkl. MWST.)

4.76

Franken pro Tag*

Vertrag über die Lieferung und Montage

**3 Jahre Vollservice oder
50 000 Kopien inklusive**



Die Nafzger Autosattlerei übernimmt sämtliche Arbeiten an Fahrzeugen der Strasse, der Schiene, des Wassers und der Luft.

- Zur Ausstattung zählen:**
- Einrichtungen im Fahrzeuginnern (z.B. Sitze)
 - Verdecke für Sportwagen und Schiffe
 - massgeschneiderte Blachen usw.

Contenu

Les invités d'honneur, Sponsors, Impressum.....	7
Das Organisationskomitee, Le comité d'organisation.....	9
Bienvvenu au pays de Glarus, Landamman Christoph Stüssi.....	11
Bienvvenu du président du comité d'organisation Christian Heussi.....	13
20 Jahre Traction Avant Club, Daniel Eberli.....	15
Le Citroën Traction Avant Club a 20 ans! Daniel Eberli.....	17
Pays de Glarus, Meinrad Schmid.....	18
L'histoire du Citroën Traction Avant Clubs.....	23
Das Programm.....	31
Le Programme.....	34
Club-Boutique CTAC.....	37
Construction de carrosseries en Suisse.....	38
Petit histoire de la Citroën Traction Avant.....	51
Bulletin d'inscription au Swiss Car Register.....	59
Swiss Car Register: feuille de dates.....	61
Bulletin d'inscription au CTAC.....	63

 **NEUER CITROËN SAXO**



EINER, DER ES DEN GROSSEN ZEIGT.

NEUER CITROËN SAXO: AB FR. 14'820.-
(100% K.P. inkl.)

Kommen Sie und entdecken Sie den neuen Citroën SAXO 

CITROËN. MEHR ALS SIE ERWARTEN.

Seit 50 Jahren



CITROËN

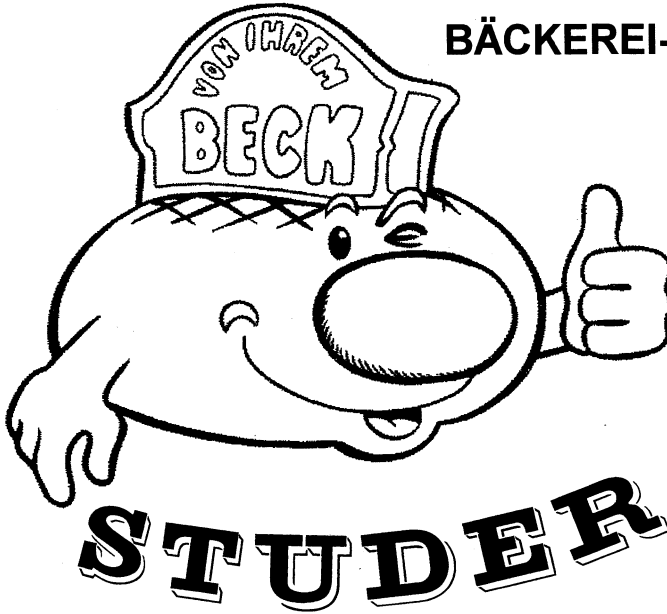
Vertretung

Karl Enz & Cie. Garage
gegenüber Glärnisch Einkaufscenter

8750 Glarus

Tel 055 640 17 70

BÄCKEREI-KONFITOREI



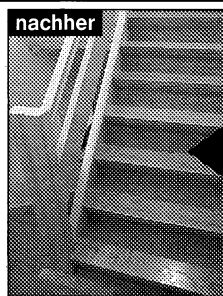
A. Studer
8867 Niederurnen
Tel 055/610 26 64

Bekannt für feine
Glarner Pasteten
und
Glarner Birnbrot

- Prompter Versand -

Hauspezialität:
Burgwegler Trauben

So wird Ihre alte Treppe wieder „neu“!



Erleben
Sie die
PORTAS-
Treppen-
Renovierung

Ihre Treppe ist 20, 30, 50 Jahre und älter? Hat ausgetretene, unsichere Stufen und paßt nicht mehr zu Ihrem gepflegten Haus. PORTAS hat die Lösung und baut Stufe für Stufe eine neue Treppe über Ihre alte Treppe. Wahlweise als Echtholz- oder Laminattreppe in vielen Holzarten!

**Rufen Sie an oder
besuchen Sie unsere Ausstellung!**

Portas Fachbetrieb

Oertli AG

Zinggengstrasse 3 - 8753 Mollis - ☎ 055/612 44 50

PORTAS®



Gutes erhalten.
Neues gestalten.

PORTAS – Der Renovierer Nr. 1 – 500 x in Europa

Ehrengäste, Sponsoren, Impressum

Wir freuen uns, die folgenden **Ehrengäste** begrüßen zu dürfen:

Christoph Stüssi
Peter Reumer
Kaspar Rhyner
R. Grier
Felix Leuzinger
Gerhard Flogerzi
Jürg Schlotterbeck
KarlENZ
Hans Leutenegger
D. Borer
Otto Schaufelberger
Dieter Ackerknecht
Armin Frick

Landamman Kanton Glarus
Verwalter Flugplatz Mollis
Baudirektor Kanton Glarus
Polizeidirektor Kanton Glarus
Gemeindepräsident Mollis
Gemeindepräsident Näfels
Gemeindepräsident Netstal
Citroën Garagist Glarus
Genf
Job Point Glarus
1. Präsident des CTAC
2. Präsident des CTAC
Ehrenmitglied des CTAC

Berücksichtigen Sie bitte unsere **Sponsoren und Inserenten**:

Artisana Versicherung, Wallisellen
Altmann, Daihatsu Garage Niederurnen
Basler Versicherungen
Biegl Autoelektrik, Glarus
Brennwald AG, Horgen
Citroën Suisse, Genf
Citroën Enz, Glarus
Einkaufszentrum Schänis
Fahrschulzentrum Glarner Unterland
Carrosserie Freuler, Benken (SG)
Fundgrueb
Architekturbüro Grob, Glarus
Heussi Transporte, Bilten
Horner, Portas und Oertli, Mollis
Mächler Metallveredelung, Altendorf
Meguiar's, Jona
Michelin Reifen
Oldtimer Galerie Toffen
Perez Seat Garage, Niederurnen
Pneu Matti, Bilten
Restaurant Waage, Glarus
Sahli, Dorflädli Buttikon
Auto-Elektro Schlittler, Niederurnen
Schweizer Union, Lachen/Pfäffikon
Winterthur Versicherung
Zimmermann, Autoverwertung Reichenburg

Alpina Versicherungen, Glarus
Automobil Revue, Bern
Bergtrophy Schatzalp, Davos
BMW Kistler, Niederurnen
Brunner Büromaschinen, Jona
Citroën Huber, Tuggen
Carrosserie Dick, Niederurnen
Ericsson AG, Brütisellen
Feldmann Mazda, Niederurnen
Frick Traction Avant AG, Horgen
Glarner Kanonalbank
Druckerei Habegger, Derendingen
Heussi Traction Avant, Niederurnen
Job Point, Glarus
Marché, Niederurnen
Garage Stüssi, Bilten
Nafzger, Sattlerei Ennenda
Pizzeria Paradiso, Näfels
Pfeiffer Landmaschinen, Niederurnen
Portas, Oertli, Mollis
Carrosserie Rüegg, Niederurnen
Scheidegger, Architekt, Bern
Schnellmann, Autosattlerei Bilten
Sutter Wohnbedarf, Schmerikon
Wyser, Skoda Automobile Mollis
Flohmarkt, Niederurnen

Impressum:

Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich
Litho/Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen
Redaktion: Urs. P. Ramseier, Andreas Rutishauser
Beiträge: Daniel Eberli, Urs P. Ramseier, Andreas Rutishauser
Auflage: 5'000
©, Copyright: Citroën Traction Avant Club, Nachdruck mit Quellenangabe

Herzliche Gratulation zum Jubiläum...

...und gute Unterhaltung
wünscht Ericsson.

Mobiltelefone
Teilnehmervermittlungsanlagen (TVA)
Datennetzwerke
Cordless Kommunikationssysteme
Komponenten

Ericsson AG, Stationsstrasse 5, 8306 Brüttsellen
Telefon 01 805 31 11, Fax 01 805 33 44

ERICSSON 

D

ie Nase im Wind?
Flieg doch mal «Cabrio».

Eine tolle Geschenkidee:
Passagierflüge mit Gleitschirm oder Delta

- Schnuppertage und Ausbildung im Delta- und Gleitschirmfliegen
- Passagierflüge
- Zubehör-Shop
- Werkstatt für Service und Reparatur



Walter Elmer

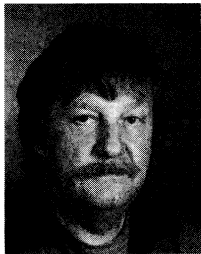
Delta- und Gleitschirm-Schule Glarnerland
Netstalerstrasse 60, 8753 Mollis
Telefax 055/612 36 01

Telefon **055/612 36 26**



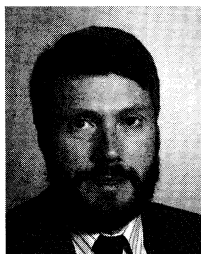
Das Organisationskomitee

Le comité d'organisation



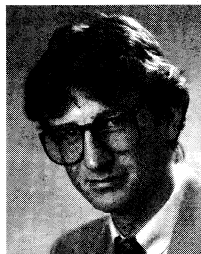
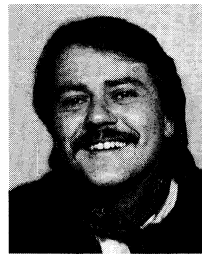
Christian Heussi
OK Präsident
Président du comité

Regine Hansche
Administration
Alles Übrige
Tout le reste



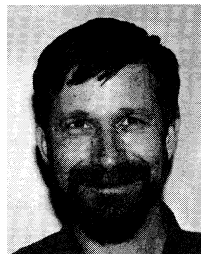
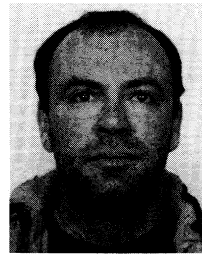
Udo Kenkel
Kassier
Caissier

Richi Geiser
Drucksachen
Unterkunft
Gala Dîner
Imprimés
logement



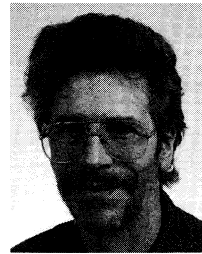
Urs P. Ramseier
PR, Presse
Swiss Car Register

Hans Wiederkehr
Platzorganisation
Organisation des places

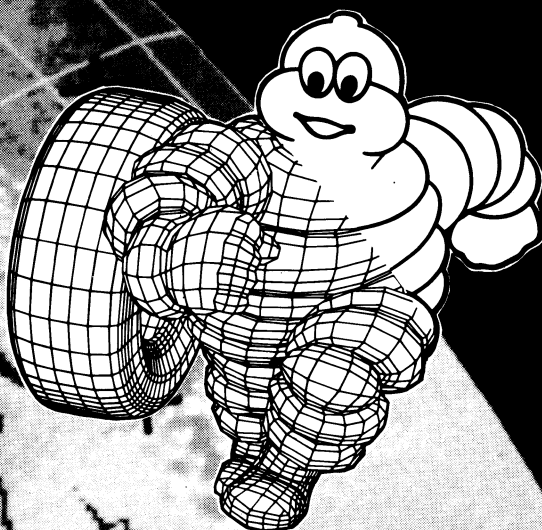


Daniel Eberli
Clubkontakte
Contact avec les clubs
Korrespondenz
Correspondance

Andreas Rutishauser
Personal
Protokolle
Programmheft
Journal



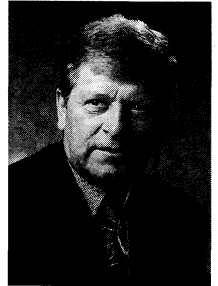
Der Fortschritt
ist unser Beruf.



MICHELIN®

Willkommen im Glarnerland

Grusswort des Landammanns Christoph Stüssi



Liebe Citroënfreunde, geschätzte Gäste

Der Citroën Traction Avant Club feiert sein 20jähriges Bestehen mit einem Oldtimertreffen auf dem Flugplatz Mollis. Wie freuen uns, dass das Glarnerland Sie zu diesem einmaligen Anlass als Gäste begrüssen darf.

Teilnehmer aus ganz Europa werden den Motorsport- und Oldtimerfreunden einen Teil der Automobilgeschichte präsentieren, die wohl seinesgleichen sucht. Im gesamten werden circa 300 Oldtimerbesitzer, davon 50-100 Schweizer, unseren Kanton besuchen.

Es ist erfreulich, dass auch in der heutigen Zeit, da dem Automobilsport aus Umweltschutzgründen nicht überall Sympathie erwächst, ein solcher Anlass überhaupt durchgeführt werden kann. Dies ist nur der Tatsache zu verdanken, dass es "angefressene" Autoliebhaber gibt, die sehr viel Freizeit, Geduld und Liebe in ihre Oldtimer investieren.

Auch bei uns im Glarnerland haben die Citroën-Autos, vor allem dank der bekannten Garage Enz in Glarus, eine lange Tradition. Veranstaltungspräsident Christian Heussi aus Filzbach hat gar sein Hobby, das Restaurieren und Pflegen von Citroën-Oldtimern, zum Beruf gemacht.

Seien Sie uns, sehr geehrte Festbesucher, herzlich willkommen.

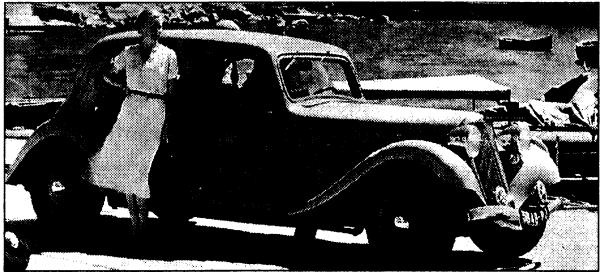
Geniessen Sie auch das Rahmenprogramm, verbringen Sie frohe Stunden bei uns im Glarnerland und nehmen Sie schöne Erinnerungen mit nach Hause.

Landamman Christoph Stüssi



CITROËNISTES

- **Revisionen und Reparaturen von:**
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- **Service**
- **Totalrestauration**
- **Grosses Ersatzteillager**
- **Autoklimaanlagen-Service**



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

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

Grusswort des OK-Präsidenten

Liebe Tractionisten,
geschätzte Teilnehmer
sehr geehrte Damen und Herren

ich freue mich, Sie an Pfingsten 1996 zum Internationalen Citroën Treffen im Glarnerland begrüßen zu dürfen.

Das 20jährige Jubiläum des Citroën Traction Avant Club Schweiz ist vom ursprünglich geplanten intimen Citroën Treffen zu einem einmaligen Oldtimer Spektakel auf dem Flugplatz Mollis und im gesamten Glarnerland geworden. Um die Attraktivität für die internationalen Besucher und Zuschauer zu erhöhen, gelang es den Organisatoren, auch Schweizer Carrosserien, darunter zahlreiche Citroëns, für dieses Treffen zu gewinnen.

Zusätzlich meldeten sich auch andere Oldtimer Clubs mit sehr attraktiven Fahrzeugen, die Freunde der Klausenrennen mit ihren Vorkriegsboliden, die Motorradveteranen, unsere jüngere Generation, die DS, 2CV usw..

Ich freue mich über dieses rege Interesse aller, die unseren runden Geburtstag mitgestalten und mitfeiern wollen und ich freue mich, dass so viele Besitzer von historischen Motorfahrzeugen ihre Vehikel aus der Garage nehmen und sie einer breiten Öffentlichkeit präsentieren.

Neben zahlreichen Aktivitäten rund ums Treffen wird es aber auch noch genügend Gelegenheiten zum gemütlichen Zusammensein und für "Roscht"-Gespräche geben, und um alte oder auch neue Freundschaften zu pflegen.

Ich möchte noch an alle Teilnehmer und Besucher appellieren, dass diese Veranstaltung ein rollendes Museum darstellt und auf keinen Fall eine Motorsportveranstaltung, und bitte daher alle um Vorsicht und Rücksichtnahme im Strassenverkehr.

Eine Veranstaltung in diesem Rahmen kann nur mit Unterstützung von Behörden, Sponsoren und freiwilligen Helfern durchgeführt werden. Ich danke allen Helfern, Sponsoren, insbesondere dem Handwerk der Region und Behördenmitgliedern, die unseren Anlass unterstützen, an dieser Stelle ganz herzlich. Ebenfalls möchte ich mich beim Flugplatzchef, Herrn Peter Reumer für seine Hilfe und Einsatz, sowie bei den Anliegergemeinden Mollis, Netstal und Näfels für ihr Verständnis bedanken.

Ich wünsche allen Teilnehmern und Besuchern einen schönen Aufenthalt mit einmaligen Eindrücken und ein unvergessliches Treffen, das dazu beitragen soll, den Geist unseres Clubs, die Pflege und Erhaltung von historischen Citroën-Fahrzeugen, zu vertiefen.

Mit freundlichen Grüßen

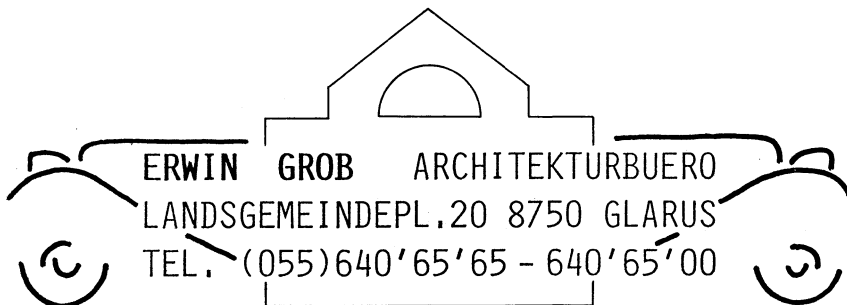


Christian Heussi
OK-Präsident

**Während Sie sich an den Oldtimers erfreuen,
muss Ihr Geld arbeiten.**

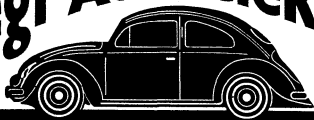


 **Glärner
Kantonalbank**



VON DER BERATUNG / PLANUNG BIS
ZUR BAUFUEHRUNG / AUSFUEHRUNG

Biegl Autoelektrik



Inh. Fritz Landolt

Buchholzstrasse  G 055-640 33 54
8750 Glarus P 055-640 82 69

Car-HiFi
Panasonic
Pioneer
Sigmat

Fahrzeugelektrik

Bootsmotoren

20 Jahre Traction Avant Club

In der heutigen schnellebigen Zeit sind zwanzig Jahre eine halbe Ewigkeit. Dass sich die Visionen einer Handvoll Leute, die an einem besonderen Auto Freude hatten, zwanzig Jahre halten und sich sogar entwickeln konnten, ist deshalb erstaunlich.

Visionen zeichneten auch einen energischen Mann und Unternehmer - André Citroën - und einen genialen Konstrukteur - André Lefèbvre - aus. Dank dieser Visionen konnte im Jahre 1934 der erste "Citroën Traction Avant" entstehen, das Auto, welches 1976 dem Citroën Traction Avant Club seinen Namen gab. Ob diese Männer sich damals ausmalen konnten, dass mehr als 60 Jahre später noch Tausende ihrer Autos auf den Strassen dieser Welt herumfahren werden?

Visionen hatte aber auch ein kleines Team, welches sich während des vergangenen Jahres für die Organisation des Jubiläumstreffens in Mollis einsetzte. Unzählige Stunden wurden aufgewendet, um die Freunde der Citroën Veteranen auf der ganzen Welt einzuladen, um Sponsoren zu finden und um schliesslich den Teilnehmern und Zuschauern perfekte Dienstleistungen zu einem günstigen Preis anbieten zu können.

Ihnen allen - den Gründungsmitgliedern des Citroën Traction Avant Clubs, André Citroën und André Lefèbvre und dem Organisationskomitee - gebührt unser Dank! Die Welt braucht Visionäre, damit sich Aussergewöhnliches entwickeln kann.

Unser Dank geht aber auch an die Behörden auf ziviler und militärischer Seite, die uns das Flugplatzgelände in Mollis inmitten dieser malerischen, von hohen Bergen umgebenen Landschaft und den Zaunplatz im historischen Städtchen Glarus zur Verfügung gestellt haben. Wir danken den Sponsoren, die uns in dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit grosszügig unterstützt haben. Und schliesslich danken wir den unzähligen Helfern, die mit ihrer Fronarbeit überhaupt erst ermöglichen, dass aus Visionen Realität wird.

Hoffen wir nun, dass Petrus ebenfalls Freude hat an den Visionen der Veteranenfreunde. Geniessen wir den Anblick der Citroën-Veteranen, die Zeugnis bieten von innovativen Ideen, gepaart mit zuverlässiger Technik und dem Auge schmeichelnder Ästhetik. Freuen wir uns an den besonderen und seltenen Fahrzeugen des "Swiss Car Registers", welche den Fahrzeugpark erfreulich bereichern, und geniessen wir all die Attraktionen, die auf dem Festgelände angeboten werden, sei es die Küche im Festzelt, seien es die interessanten Stände des Teilemarktes oder - bei schönem Wetter - die Möglichkeit, einen Segelflug oder einen Gleitschirmflug mitzumachen. Selbstverständlich ist mit dem Kinderspielplatz auch für unsere Kleinen gesorgt.

Viel Vergnügen!

Daniel Eberli,



Präsident CTAC



neu

mini KASKO maxi mini

Individuelle Prämien.

Bonusschutz

exklusiv bei

Auch bei Autohaftpflichtversicherung



Versicherungen

GENERALAGENTUR GLARUS:

Martin Feusi, Schützenhausstr. 21, 8750 Glarus, Telefon 055 640 28 61



Stüssi Automobile AG
Chrysler-Jeep Vertretung

Hauptstrasse 55, 8865 Bilten
Telefon 055/615 24 34/615 21 34
Telefax 055/615 24 35

Neu: Chrysler Stratus Cabriolet.



Le Citroën Traction Avant Club a 20 ans!

Dans notre époque où règne la vitesse, vingt ans sont la moitié d'une éternité. C'est alors étonnant que les visions de quelques hommes, qui aimaient une voiture exceptionnelle, pouvaient se tenir et même se développer durant vingt ans.

Les visions marquaient aussi un homme et entrepreneur énergique - André Citroën - et un constructeur génial - André Lefèbvre -. Grâce à leurs visions, la première "Citroën Traction Avant" pouvait naître en 1934; la voiture, qui donnait nom au Citroën Traction Avant Club en 1976. Si ces hommes pouvaient s'imaginer, qu'encore 60 ans plus tard des milliers de leurs voitures circuleraient sur le routes de ce monde?

Le petit groupe, qui s'engageait à l'organisation de la rencontre jubilaire à Mollis (GL) durant l'année passée, avait des visions aussi. Des heures innombrables ont été investies pour inviter les amis des vétérans Citroën, pour trouver des sponsors et pour finalement être en position d'offrir un service parfait aux participants et aux spectateurs à des prix favorables.

Eux, - les membres de fondation du Citroën Traction Avant Club, André Citroën et André Lefèbvre et le comité d'organisation - méritent notre reconnaissance et notre remerciement! Le monde a besoin de visionnaires pour que l'extraordinaire puisse se développer.

Notre remerciement appartient aussi aux autorités civiles et militaires, qui ont mis à notre disposition le terrain de l'aérodrome de Mollis dans ce paysage pittoresque, entouré de hautes montagnes, et le "Zaunplatz" dans la ville historique de Glarus. Nous remercions les sponsors, qui nous ont soutenus généreusement dans ce temps de situation économique difficile. Et finalement nous remercions tous les aides innombrables qui par leur corvée ont rendu possible, que les visions sont devenues réalité.

É espérons, que Saint Pierre, lui aussi, trouvera plaisir à ces visions des amis de la vieille voiture. Jouissons du spectacle des vétérans Citroën, ces témoins des idées innovatives, liées à une technique éprouvée et à une esthétique qui fait plaisir à l'œil. Réjouissons-nous des voitures spéciales et rares du "Swiss Car Register", qui enrichissent le parc des voitures de manière heureuse, et goûtons les attractions qui sont offertes sur le terrain de fête, soit-il la cuisine dans la tente de fête, soit-il les stands intéressants du marché des pièces, soit-il - s'il fait beau temps - la possibilité de faire un vol à voile ou par para-pente. Naturellement un terrain de jeux a été réservé pour nos petits.

Beaucoup de plaisir!

Daniel Eberli,



Président CTAC

Glarnerland

Wir vom Tourismusverband Glarnerland freuen uns, dass Sie am Oldtimertreffen in unserem Kanton teilnehmen. Es wäre schön, wenn Sie auch etwas Zeit hätten, unseren Kanton kennenzulernen. Das Glarnerland als Ferien- und Wintersportregion kann sich weder mit den Attributen gross noch berühmt schmücken. Der kleine Gebirgskanton im Herzen der Schweiz besticht vielmehr durch seine Ueberschaubarkeit, seine harmonisch gewachsenen Tourismusstrukturen, das Einssein von Mensch und Natur. Gerne stellen wir Ihnen einige touristische Highlights vor:

- Klöntal:** Kurz vor dem Glarner Hauptort Glarus, in Netstal, ist die Abzweigung ins Klöntal. Das Klöntal entspricht dem Klein-Norwegen der Schweiz. Wie ein Fjord spiegelt der See in den schroffen Felswänden, die bis fast 3000 m.ü.M. reichen. Im Winter kommt es vor, dass sich der See in ein riesengrosses Eisfeld verwandelt, wenn der Schneefall die Hoffnungen der Schlittschuhläufer nicht im voraus zunichte macht.
- Elm:** Elm ist nicht nur bekannt als Heimatort der weltbesten Skifahrerin, Vreni Schneider. Durch die spezielle Lage von Elm, macht dieser sympathische Ferienort immer wieder mit seiner Schneehöhe auf sich aufmerksam. Am 01./02. Oktober sowie am 12./13. März findet in Elm jedes Jahr ein Naturspektakel statt, das in der Schweiz einmalig ist. Jeweils um 08.54 Uhr scheint die Sonne durch das Martinsloch auf die Turmspitze der Dorfkirche. Das Martinsloch ist eine grosse Oeffnung inmitten der Felsen der Tschingelhörner.
- Braunwald:** Aussergewöhnliches erwartet den Gast in Braunwald auf 1200 Metern: er ist völlig autofrei. Mit der Standseilbahn ab Linthal sind sie in kurzer Zeit auf dieser Sonnenterrasse. Die Aussicht auf den Talboden und die umliegende Gebirgsketten ist einmalig. Majestätisch thront der Glarner Hausberg, der Tödi mit seinen 3614 m.ü.M. über dem Talboden. Braunwald ist bekannt für seine Familienfreundlichkeit, das im Sommer mit dem ersten begehbaren Märchen der Schweiz Familien anzieht, die die autofreie Ruhe geniessen. So findet der Gast das erste Märchenhotel der Schweiz in Braunwald.
- Kerenzerberg:** Mit 1300 Meter Länge befindet sich in Filzbach auf dem Kerenzerberg die längste Sommerrodelbahn der Schweiz. Gespickt mit 24 Kurven und bis 75 Prozent Gefälle donnert man die 254 Meter Höhendifferenz ins Tal. Von Mai bis Oktober sind die Symptome des Kerenzer Wahnsinns zu spüren!
Der Wahnsinn ist auch die Schlittelbahn im Winter. Mit über sieben Kilometern freut sich gross und klein an der rasanten Talfahrt. Das Skigebiet zeigt sich hingegen von seiner beachaulicheren Seite. Klein aber fein ist das Motto, dieses Gebietes mit seiner traumhaften Aussicht auf den Walensee und der gegenüberliegenden Gebirgskette, der Churfürsten. Zusammen mit dem Skilift Schilt, oberhalb Mollis wird diese Region gerne von Tourenfahrern aufgesucht.
- Mettmen:** Wussten Sie, dass das Glarnerland mit dem Freiberg Kärfp über das älteste Wildasyl Europas verfügt? Seine Schaffung geht auf einen Ratsbeschluss aus dem Jahre 1548 zurück. Damals wollte man zumindest einen Teil des Wildbestandes von der verheerenden Wirkung der fort schreitenden Wafentechnik bewahren. Die Freiberge Kärfp im südlichen Glarnerland präsentieren sich als Erholungsgebiet, wo das Wild hautnah beobachtet werden kann. Neu wird in diesem Gebiet während den Wintermonaten jeden Sonntag ein Schneeschuhlaufen organisiert. In dieser Abgeschiedenheit wird jedem bewusst, wie schön der Winter sein kann. 1000 Meter über dem Talboden fühlt man sich frei wie ein Vogel und geniess das Panorama vom Glärnischmassiv bis fast nach Zürich.

„Chänd züenis“ heisst ein alter Willkommensgruss der Glarner. Es freut uns, Sie mit einem herzlichen „Grüezi“ bei uns im Glarnerland begrüssen zu dürfen. Weitere Informationen erhalten Sie über die Informationsstelle Glarnerland (Tel. 055/610.21.25) in der Autobahnraststätte N3 in Niederurnen.

Meinrad Schmid, Geschäftsführer



Das Glarnerland: Kanton zwischen Zentral- und Ostschweiz, im Herzen der Schweiz liegend. Im Norden begrenzt durch den blaugrünen Walensee, im Süden durch die Eiskuppen des Tödi, im Südosten durch die wilden Tschingelhörner und im Westen durch den Klöntalersee, in dem sich die Berge spiegeln.

684 km² Fläche, 38 000 Einwohner in 29 Gemeinden. Höchster Punkt: Tödi mit 3614 m ü.M.

Tiefster Punkt: Linthkanal an der Kantonsgrenze zu St. Gallen mit 410 m ü.M.



213

Tsittröhn

...und weitere 12 000 günstige Fahrgelegenheiten
finden Sie dienstags und freitags in der



Die Schweizer Kleinanzeigen-Zeitung für Ihre Gratis-Inserate.
Telefon ++41 (0)55 645 51 51



Kurt Kistler
Niederurnen

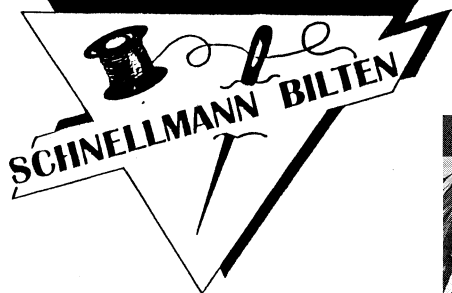
Windeggstrasse 18
Telefon 055/610 33 88



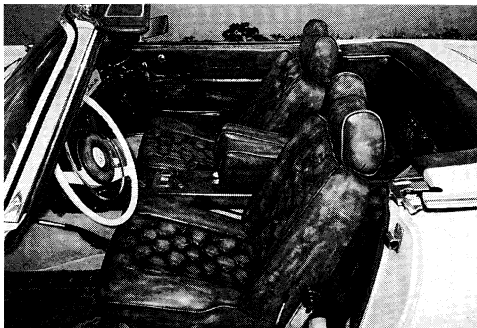
Freude am Fahren.

Autosattlerei

Exklusive Interieur's



Linth - Escherstr.5 8865 Bilten
Tel. 055 615 26 36
Fax. 055 615 26 86



Autosattlerei ▼ Motorradsättel ▼ Bootsausstattungen ▼ Innendekorationen

RESTAURANT

Marché

MÖVENPICK

Auskünfte zum Citroën-Treffen erhalten Sie auch bei der
Autobahnraststätte Glarnerland, Marché,
wo sich auch ein Informationsstand des
Verkehrsvereins Glarnerland/Walensee
befindet.

DIE GESCHICHTE DES CITROËN TRACTION AVANT CLUBS

In den frühen Siebzigerjahren fand eine eigentliche Renaissance der historischen Fahrzeuge statt. Was früher bestenfalls von Studenten noch als Transportmittel geschätzt wurde, wurde wieder instand gestellt und gepflegt. Allerdings war es oft schwierig, gute Gebrauchteile oder neue Ersatzteile zu bekommen. Aus diesem Grund schlossen sich überall Liebhaber zu Veteranen- und Markenclubs zusammen.

Am 24. Juni 1974 hoben in der Westschweiz fünfzig Tractionisten den "Club 34/57" aus der Taufe. Im März 1975 wurde der Startschuss für zwei ihm angeschlossene Deutschschweizer Sektionen bekannt gegeben und am 14. September 1975 fand das erste Sektionstreffen in der Deutschschweiz statt. Über die Namengebung war man sich damals noch keineswegs einig; durch die verschiedenen Informations- und Einladungsblätter geistern mehrere Namen: Schweizer Citroën Légère & Large Club, Schweizer Club 34/57, Sektion Deutsche Schweiz, Citroën Club Suisse ...

In einem Informationsblatt vom 11. Dezember 1975 wurde festgestellt, dass die Zusammenarbeit mit der "Dachorganisation" unbefriedigend, teuer und mühsam war. - Ja, die Dachorganisation wurde gar als "diktatorisch" bezeichnet. Die relativ grosse Distanz zur Romandie und die Sprachprobleme trugen ebenfalls dazu bei, dass man am 25. Januar 1976 zu einer Vorbereitungssitzung für ein Gründungstreffen einlud.

Am 4. April war es dann soweit: Der Citroën Traction Avant Club wurde aus der Taufe gehoben! Erster Präsident war Otti Schaufelberger, der bereits in der Vorphase positiv aufgefallen war. Vizepräsident war Jakob Willmann. Schon damals wurde die Deutschschweiz in Regionen aufgeteilt, eine Struktur, welche sich bis heute bewährt hat. Der erste Vorstand:

Region 1 Winterthur - Bodensee

Herren Kuno Soppelsa, Hansrudolf Soller und Christian Schelbli

Region 2 Zürich - Chur

Herren Edi Guggenheim, Dieter Ackerknecht, Hans Brunner

Region 3 Basel - Bern - Luzern

Herren Max Caironi, Albert Schorta, Robert Bollag.

^ Innere Werte ^

Träumen Sie von derselben Behaglichkeit

*in Ihrer **Traction***

wie in Ihrem Heim?

Wir realisieren

beides.



WOHNBEDARF · LEDERWAREN

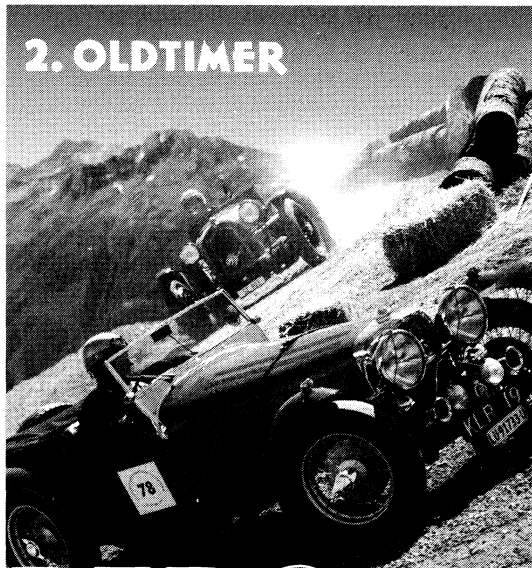
Bahnhofstrasse 4 · 8716 Schmerikon

neu: 055/282 15 23 Fax 055/282 18 04

Teppiche • Polsterei • Oldtimer-Intérieurs

Bettwaren • Vorhänge • Lederwaren • Schirme

2. OLDTIMER



BERG TROPHY

DAVOS - SCHATZALP
20.-22. SEPTEMBER 1996

DAVOS



BRIDGESTONE

Firestone

SEAT

+ SWISS COLLECTION



IBIZA 1.4 CLX

Ab Fr. 15 950.- inkl. 2 Airbags.
Klimaanlage für nur Fr. 850.-

Zwischen sun und fun, Sportlichkeit und Spritzigkeit,
frischen Farben und frechen Formen.

Garage Thomas Perez Tel. 055/610 33 02
Brunnenstrasse 19 Fax 055/610 31 04
8867 Niederurnen Natel 077/93 33 29

Wir machen Ihnen für alle SEAT-Modelle günstige Leasing-
Angebote. Verlangen Sie eine unverbindliche Offerte.

SEAT
VOLKSWAGEN GRUPPE

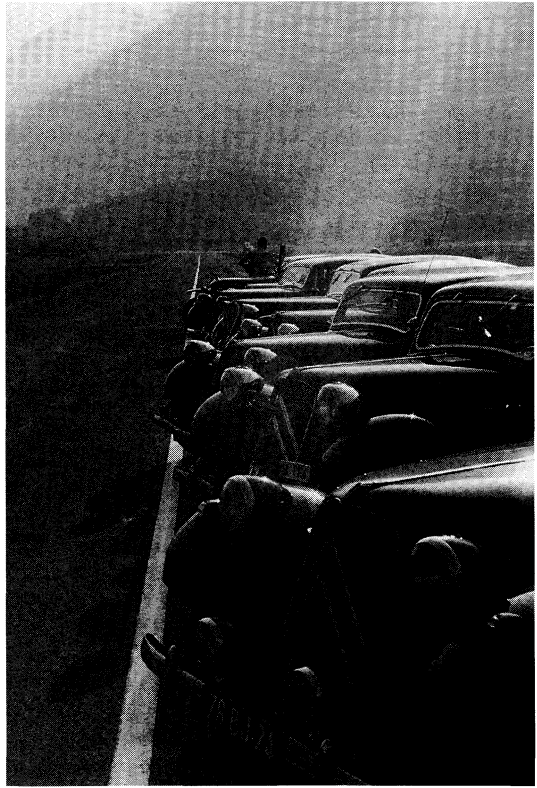
Spritzwerk
Carrosserie Rüeegg

- ▶ *Spritzwerk*
- ▶ *Carrossierarbeiten an PW&LKW*
- ▶ *Chassis-Richtanlage*
- ▶ *Restaurationen*
- ▶ *Abschleppdienst Tag & Nacht*

Brunnenstrasse 19
8867 Niederurnen

☎ G 055/610 39 44

☎ 055/615 14 33



Bereits am 27. Juni 1976 wurde der Name geändert auf: "Citroën Club Suisse", um eine gewisse Zusammenarbeit mit den Romands zu demonstrieren. Das gute Verhältnis ist übrigens bis heute erhalten geblieben. Bei grösseren Anlässen wie der Pässefahrt, welche durch die Romands organisiert wird, oder den Internationalen Treffen des CTAC trifft man sich regelmässig.

Im November 1976 wird das erste mehrseitige Informationsblatt - 4 Seiten im Format A4 - herausgegeben. Ein nettes Musterchen daraus: Von der Mitgliederversammlung war der Jahresbeitrag auf Fr. 50.- festgelegt worden. Der Präsident Otti Schaufelberger aber fand dies zu hoch und setzte ihn in eigener Regie auf Fr. 30.- für Mitglieder im Inland und Fr. 35.- für Mitglieder im Ausland fest! In der Clubrechnung, welche im gleichen Blatt auf 7 Zeilen abgedruckt ist, werden 58 Mitgliederbeiträge erwähnt.

Die Anliegen waren damals wie heute das gemütliche Zusammensein und die Unterstützung der Mitglieder bei technischen Problemen. Eine Werkzeugkommission (Schelbli, Heussi, Ampert), eine Ersatzteilkommission (Soppelsa, Brunner, Bollag) und eine Literaturkommission (Guggenheim, F. Gubler, Frick) wurden aufgestellt. Für Pressearbeit waren die Herren Ackerknecht und Willmann zuständig.

Ein rundes Jahr später zog der Präsident Otti Schaufelberger für längere Zeit ins Ausland. Am 25. September wurde Dieter Ackerknecht als Präsident gewählt. Das Clubheft erschien fortan im Format A5, hatte 20 Seiten und einen festeren Deckel,

auf welchem die Aufschrift CITROËN "Traction Avant" CLUB, bis heute kaum verändert erhalten geblieben ist. Die erste Clubrechnung füllte allein bereits eine halbe Seite!

An Pfingsten 1981 (6. - 8. Juni) organisierte der noch junge CTAC das erste internationale Treffen und feierte damit gleichzeitig seinen fünften Geburtstag. Im Städtchen Zofingen fand bei schönstem Wetter ein bis heute unvergessener Anlass statt, an welchem hundertfünfundzwanzig Tractions teilnahmen.

Ende 1982 war der Mitgliederbestand bereits auf 200 angewachsen. Allerdings musste sich (auch damals!) der Präsident häufig über schlechte Zahlungsmoral beklagen: Bis zu einem Viertel der Mitglieder mussten für den Jahresbeitrag 1983 gemahnt werden!

Am 26. Juni 1983 wurde eine aussergewöhnliche Generalversammlung einberufen: Der Präsident hatte einem Job in Saudi-Arabien zugesagt und sah sich deshalb gezwungen, nach sieben Jahren sein Amt weiterzugeben. Als neuer Präsident wurde ich, Daniel Eberli, gewählt, nachdem ich seit dem 21. 9. 1980 im Vorstand der Region Nord gewesen war. Neben weiteren Veränderungen in der Zusammensetzung des Vorstandes ging die Zeitungsredaktion, welche bislang von drei Leuten besorgt worden war, an Armin Frick über, welcher gleichzeitig auch Vizepräsident war.

Bis zu 42 Seiten dick war die Clubzeitung, welche beinahe regelmässig viermal jährlich erschien. Autobahnvignette und Bleifreibenzin waren wichtige Diskussionsthemen. Allerdings gelang es nicht immer, die gewünschte (oder erforderliche) Anzahl Seiten zusammenzubringen. So dass während all der Jahre auch hin und wieder eine Nummer ausfiel. Bedingt durch die zum Teil recht grossen Distanzen zwischen den einzelnen Mitgliedern war jedoch bald klar, dass die Clubzeitung ein unverzichtbares Element des Clublebens darstellte.

Im September 1984 übergab Armin Frick das Amt des Vizepräsidenten an Andreas Rutishauser und widmete sich von da an vollumfänglich der Clubzeitung.

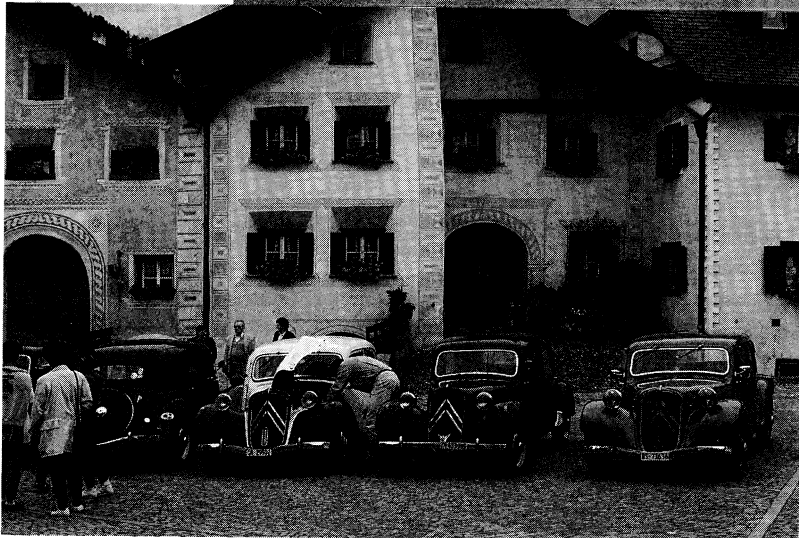
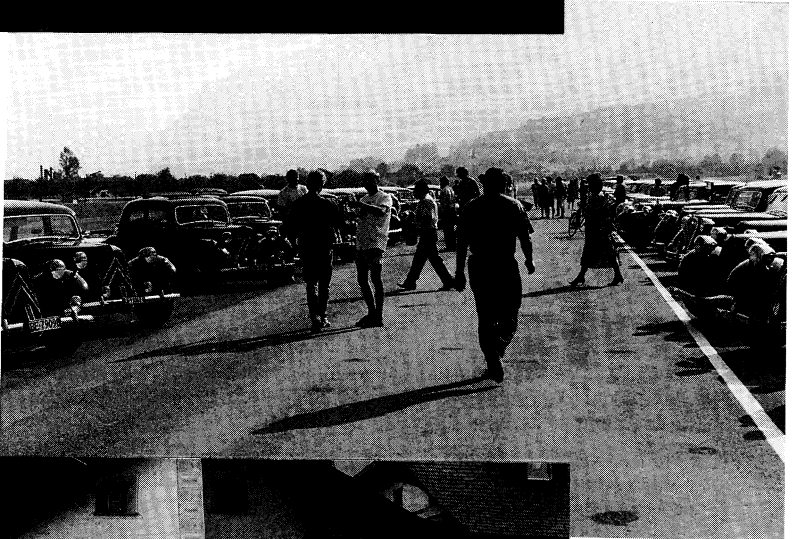
An Pfingsten 1986, 17. - 19. Mai, wurde in Winterthur mit einem weiteren Internationalen Treffen das Zehnjährige gefeiert. Nach einer regnerischen Periode hatte Petrus ein Einsehen und brachte gerade rechtzeitig gutes Wetter. Der Mitgliederbestand betrug damals 269 Mitglieder.

Mit Nummer 4/87 übergab Armin das wichtige Amt des Chefredaktors an Andreas Rutishauser, nachdem er 9½ Jahre lang für Informationen und Unterhaltung im Dienste der Mitglieder gearbeitet hatte. Gleichzeitig löste Hans-Georg Koch Andreas Rutishauser als Vizepräsident ab.

Ebenfalls im Herbst 1987 wurde die Aufteilung der Regionen geändert. Von ursprünglich drei waren es fortan vier, Nord, West, Süd und Ost. Das bedeutete, dass auch regelmässig vier Treffen pro Jahr organisiert wurden.

Im Januar 1989 - die ordentliche Generalversammlung war mittlerweile an den Jahresanfang gelegt worden - wurde der Club unter Beibehaltung des alten Namens erweitert. Nicht nur die "Traction Avant"-Modelle 7, 9, 11 und 15 sollten Zugang zum Club finden, sondern auch die Vorgängermodelle mit Hinterrad-Antrieb. Schliesslich hatte Citroën seit 1919 Autos gebaut, und in der Schweiz war bislang kein Markenclub für diese Fahrzeuge offen. Seither erschien auch das Clubheft nicht mehr nur vier, sondern sechs Mal pro Jahr! Natürlich mussten die Mehrauslagen mit einem auf Fr. 50,- erhöhten Mitgliederbeitrag erkaufte werden.

Im Jahre 1990 beschloss die Mitgliederversammlung, dem Dachverband SDHM beizutreten. Ein Entscheid, der über mehrere Jahre zu heissen Diskussionen führen sollte, und durch den eine Spaltung des ganzen Clubs drohte. Erst als im Frühling

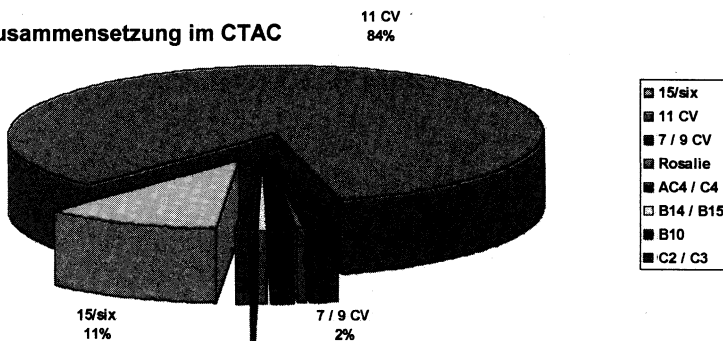


1995 der CTAC zum FSVA (Fédération Suisse des Véhicules Anciennes) wechselte, glätteten sich die Wogen wieder.

30. August / 1. September 1991 fand in Interlaken das dritte Internationale Treffen statt. Mit herrlichen Bergen und dem See als Kulisse, erlebten die Teilnehmer bei schönstem Herbstwetter ein unvergessliches Treffen mit vielen Aktivitäten.

Heute zählt der CTAC rund 330 Mitglieder, von denen rund 290 einen Citroën Veteranen besitzen, 15 davon sogar zwei und 3 drei oder mehr. Zusammen mit dem Club 34/57 in der Romandie sind somit in der Schweiz über 500 Fahrzeuge von Citroën aus den Jahren 1919 bis 1957 bekannt; der überwiegende Teil Autos des Typs „Traction Avant“, das heisst; 7, 9, 11 und 15 CV. Viele Besitzer von Citroën mit Hinterrad-Antrieb sind bislang noch nicht in unserem Club, sei es, weil er ihnen nicht bekannt ist, sei es, weil sie es vorziehen, bei einem regionalen Veteranenclub mitzumachen. Dennoch kann man mit gutem Gewissen sagen, dass die Altväter des CTAC ihr Ziel erreicht haben: Die alten Citroën konnten erhalten werden und stellen heute ein vielfältiges Zeugnis eines hervorragenden Unternehmers - André Citroën - und eines genialen Ingenieurs - André Lefébvre - dar.

Typenzusammensetzung im CTAC



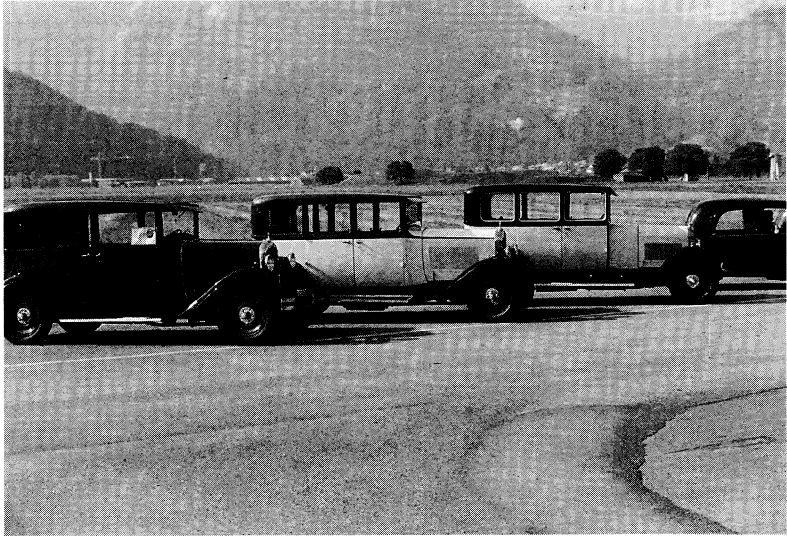
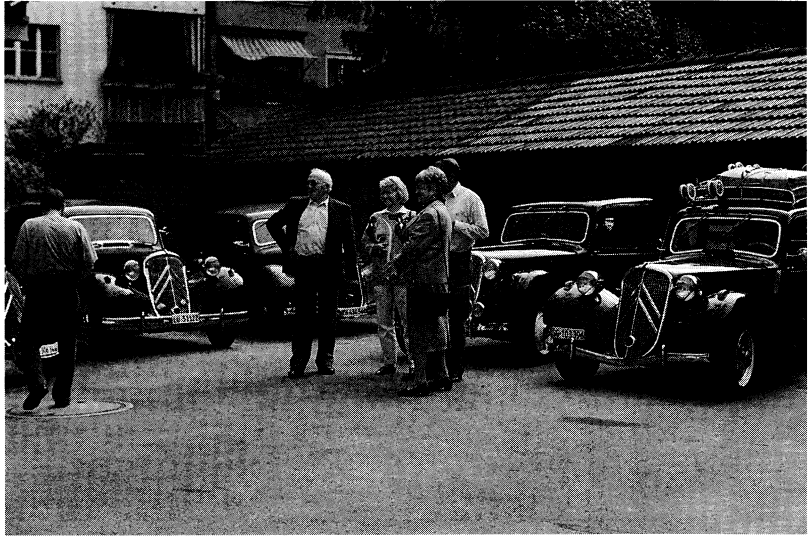
Nach wie vor ist das Auto ein wichtiges Thema im Club - aber nicht das einzige. Im Laufe der Jahre haben sich Freundschaften gebildet, bei denen es um weit mehr geht, als „nur“ um die alten Fahrzeuge.

Nun ist es also an der Zeit, das zwanzigjährige Jubiläum zu feiern. Der Flugplatz Mollis, das ganze Glarnerland ist bereit, die Gäste aus aller Welt zu empfangen. Die Organisatoren haben grosse Arbeit geleistet, um ein interessantes und erinnerungswürdiges Treffen zu gestalten. Hoffen wir, das Petrus Verständnis und Einsehen zeigt.

Daniel Eberli

Daniel Eberli
Präsident CTAC

Mag sein, dass in diesem Abriss der Geschichte des Citroën Traction Avant Clubs für den Aussenstehenden etwas viele Namen erwähnt sind. Tatsache ist aber, dass diese Menschen - zusammen mit unzähligen anderen, die nicht erwähnt worden sind - die Geschichte dieses Clubs geprägt haben. Unzählige Fronarbeits-Stunden haben sie im Interesse der Mitglieder und ihrer Fahrzeuge geleistet, damit der Club funktioniert und damit die altehrwürdigen Autos weiterhin auf der Strasse das Publikum erfreuen können. Ich danke an dieser Stelle all diesen Männern und Frauen ganz herzlich dafür.



Mächler AG

8852 Altendorf SZ

**Sandstrahl-Metallspritz-
und Einbrennlackierungswerk**

Telefon **055/442 20 39**

055/442 50 62

Fax **055/442 52 20**

Ausführung an Stahl- und Aluminium-Teilen

Grösse bis 4 x 4 x 20 m; Gewicht bis 20 Tonnen

- Sandstrahlreinigung
- Spritzverzinkung
- Patinieren antik und modern
- Beschichtungs-Aufbauten (Anwendung: Stahl- und Stahlwasserbau)
- Lackierungen, 2-Komp. Systeme
- Einbrennlackierungen auf Stahl und Aluminium
- Silikon-Polyester - Einbrenntemperatur 160° C
- Glasperstrahlen

Antif-Schreiner

M. Noser-Knobel

Im Fennen 9

8867 Niederurnen

Tel. 055/610 31 38 P

055/610 20 33 G

RENOVATIONEN
RESTAURATIONEN

KAUFE UND VERKAUFE
ANTIQUITÄTEN

Mit Flickern und Restaurieren
machen wir alles Unmögliche
möglich.

Nach Ihren Wünschen fertigen
wir Massivholzmöbel an,
die keinen Leim und keine
Lösungsmittel enthalten.

Auch biologische Behandlung
möglich.

Programm

Freitag, 24. Mai 1996

- ab 12.00 Eintreffen der Teilnehmer der Jubiläumsveranstaltung
"20 Jahre Citroën Traction Avant Club" auf dem Flugplatz Mollis
Unterkunftsbezug, Infostand
- ab 17.00 Oeffnung der Festwirtschaft
bis 00.30 Festwirtschaft geöffnet

Samstag, 25. Mai 1996

- ab 09.00 Oeffnung der Festwirtschaft
Sonderausstellung Schweizer Spezial-Carosserien
Treffen der Besitzer mit Schweizer Carosserien
Internationales Pfingst-Treffen von Oldtimer-Besitzern aus dem In- und Ausland
Teilemarkt, Vorstellung CTAC, Wettbewerb, Ausstellung von Citroën Neuwagen
Gleitschirm-Passagierflüge (bei entsprechendem Wetter)
Festzelt
- ab 10.00 Ausfahrt der Teilnehmer zur Tierfehd
ab 11.00 Ankunft der Teilnehmer in der Tierfehd
Freiwillige Besichtigung Kraftwerke Linth-Limmern oder Linthschlucht
- ab 15.30 Besammlung Zaubplatz für Parcours d'élégance in Glarus
ab 16.00 Parcours d'élégance auf dem Zaubplatz in Glarus
ab 20.00 Öffentliche Jubiläumsfeier im Festzelt mit musikalischer Unterhaltung auf dem Flugplatz Mollis

Sonntag, 26. Mai 1996

- ab 09.00 Oeffnung der Festwirtschaft
Sonderausstellung Schweizer Spezial-Carosserien
Treffen der Besitzer mit Schweizer Carosserien
Internationales Pfingst-Treffen von Oldtimer-Besitzern aus dem In- und Ausland
Teilemarkt, Vorstellung CTAC, Wettbewerb, Ausstellung von Citroën Neuwagen
Gleitschirm-Passagierflüge (bei gutem Wetter)
Segelflugzeug-Windenflüge auf dem Flugplatz Mollis (bei gutem Wetter)
Festzelt
- ab 11.00 Begrüssung der VIP's und Ehrengäste mit anschliessendem Essen
ab 14.30 Gründungsversammlung SWISS CAR REGISTER im Festzelt
ab 18.00 Corso nach Glarus zum Parkplatz Restaurant Schützenhaus
ab 18.30 Apéro, Citroën Abend mit Gala-Dîner im Restaurant Schützenhaus
Preisverleihung
- bis 00.30 Festwirtschaft auf dem Festgelände Flugplatz Mollis

Montag, 27. Mai 1996

- 09.00-12.00 Frühstück im Festzelt
offizielle Verabschiedung der Teilnehmer

Für die besten Jobs.

**Hilfsarbeiter
Hilfselektriker
Hilfselektromonteur
Hilfskräfte
Hilfsmechaniker
Hilfssanitärmonteur
Hilfsschlosser**

Für diesen Job hilft
nur eins:
anrufen.

*Temporär.
Oder fest.*

JOB-POINT

Bahnhofstr. 23, Tel. 055/640 80 61
8750 Glarus

Maurer

Für diesen Lohn können Sie
ein Haus bauen.

Plattenleger

Mit diesem Job legen Sie
was auf die hohe Kante.

Maler

Bei dieser Offerte werden Sie weiss.

**Bauhilfsarbeiter
mit PW-Ausweis**

Mit diesem Job können Sie
Kohle schaufeln.

Gipser

Der Job ist angerührt,
der Lohn stimmt.

**Konstruktions-
schlosser
Schlosser**

Mit diesem Job können Sie schwer verdienen.

**Maschinenmechaniker
Maschinenmonteur**

Sie sind der richtige Maschinenmann,
der viel verdienen kann.

**Sanitärmonteur
Sanitärspengler**

Mit diesem Job verdienen Sie volles Rohr.

Wir suchen für
interessante Festanstellungen

**Werkzeugmacher
Mechaniker**

mit Erfahrung in Elektronik und Pneumatik

Maschinenmechaniker
mit CNC/3D-CNC-Erfahrung.

**Heizungsmonteur
Spengler**

Für nähere Informationen darüber stehen
wir Ihnen gerne zur Verfügung.
Rufen Sie einfach
unverbindlich an.

Wir suchen
dringend

Bodenleger

Bei diesem Angebot gehen Sie
in die Knie.

Dachdecker

Was Sie hier verdienen, ist die Höhe.

Elektromonteur

Für diesen Job sollten wir uns
kurzschliessen.

Schreiner

Bei dieser Lohnofferte
biegen sich die Balken.

Die neue Stelle erst beschnuppern ?

Bei uns sind kurz- oder langfristige Einsätze
möglich.

Überstürzen Sie nichts...

Arbeiten Sie doch temporär, bis Sie Ihren
Traumjob gefunden haben.

Wann Sie wollen... Wo Sie wollen... Wie lange Sie wollen...

...das alles können Sie selber bestimmen bei
unseren diversen interessanten Temporärein-
sätzen.

Programme

Vendredi, 24. Mai 1996

- de 12.00 Arrivée des participants à la manifestation jubilé
"20 ans de J Citroën Traction Avant Club" à l'aerodrome de Mollis
Prise des logis, stand d'information
- de 17.00 Ouverture de la buvette dans la tente de fête
- jusqu'à 00.30 Buvette dans la tente de fête ouverte

Samedi, 25. Mai 1996

- de 09.00 Ouverture de la buvette dans la tente de fête
Exposition de carrosseries suisses
Rencontre des propriétaires de carrosseries suisses
Rencontre internationale de Pentecôte des propriétaires de voitures de collection
Marché de pièces, concours, expo Citroën, présentation CTAC
Voiles passagers de para-pente (si le temps fait beau)
Tente de fête
- de 10.00 Sortie des participants à la Tierfehd
- de 11.00 Arrivée des participants à la Tierfehd
Visite facultative de l'usine électrique Linth-Limmern ou des gorges de la Linth
- de 15.30 Rassemblement au Zaubplatz de Glarus pour le Parcours d'élégance
- de 16.00 Parcours d'élégance au Zaubplatz de Glarus
- de 20.00 Fête de jubilé publique dans la tente avec musique sur l'aerodrome de Mollis

Dimanche, 26. Mai 1996

- de 09.00 Ouverture de la buvette dans la tente de fête
Exposition de carrosseries suisses
Rencontre des propriétaires de carrosseries suisses
Rencontre internationale de Pentecôte des propriétaires de voitures de collection
Marché de pièces, concours, expo Citroën, présentation CTAC
Vols passagers de para-pente (si le temps fait beau)
Vols passagers à voile sur l'aerodrome (si le temps fait beau)
Tente de fête
- de 11.00 Salutation des VIP et des invités d'honneur avec déjeuner
- de 14.30 Assemblée de fondation du SWISS CAR REGISTER dans la tente de fête
- de 18.00 Corso à Glarus au parking du Restaurant Schützenhaus
- ab 18.30 Apéro, soirée Citroën avec dîner de gala au Restaurant Schützenhaus
Remise des prix
- jusqu'à 00.30 Buvette dans la tente de fête ouverte

Lundi, 27. Mai 1996





- 09.00-12.00 Petit déjeuner dans la tente de fête
Renvoi officiel des participants

Meguiar's
since 1901

Seit 1901 ist es Meguiar's Tradition, erstklassige Produkte herzustellen, für die meisten Oberflächen.

**Polituren - Schleifpolituren - ohne Silikone - Wachse
Kunststoffreiniger - Acryl- & Plexi-Glas Reiniger & Polish
Ledermilch - Schleifmaterial bis K3000 - Magic Clean, usw.**

Rufen Sie uns an, unser technischer Dienst steht Ihnen für alle Probleme zur Verfügung
Generalvertretung: MTS GmbH - 8645 Jona - Tel 055-210.07.55 Fax 055-210.08.55

Fahrschulzentrum Glarner Unterland	Norbert Zumbühl Bilten 615 20 30 	R. De Nando Netstal 650 15 51 	Hanspeter Laager Mollis 612 44 39 
	Peter Wenger, Mollis 612 43 65 	Personenwagen Bus Taxi Motorrad Lastwagen Alle Kategorien Anhängers Motorrad Taxi Bus Lastwagen	Susi + Fritz Winteler Oberurnen 610 12 93 

EINFACH INDIVIDUELLER

Hauptagentur Glarus, Ricky van Hassel, Hauptagent
Hauptstrasse 47, 8750 Glarus,
Tel. 055/654 58 61, Fax 055/654 58 71

IHRE MOTORFAHRZEUG-VERSICHERUNG


Basler
Versicherungen



Pizzeria Paradiso

Unterdorf 27

8752 Näfels

Tel. 055/612 15 49

SCHWEIZER UNION



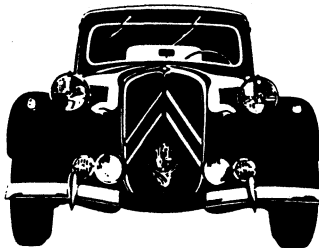
VERSICHERUNGEN

**Gemeinsam für Ihre
Sicherheit**

Wir gratulieren

Wir gratulieren

Wir gratulieren



Wir gratulieren

Wir gratulieren

Wir gratulieren

20 Jahre C T A C

HAUPTAGENTUR LACHEN

Marktstrasse 19

8853 Lachen

Tel. 055 442 35 15

HANNES BERTENGHI

Etzelstrasse 111

8808 Pfäffikon

Tel. 055 410 18 10

PATTY'S CLUBBOUTIQUE

Spiegelrahmen mit variablem Motiv.
Jeder kann seinen eigenen Citroën-Spiegel
kreieren

Traction Avant T-Shirts

Enkaufstaschen mit TA-Motiv
aus Baumwolle

Cabrioletmützen aus Tactel,
weiss. Futterstoff Baumwolle

3D-Pins, Traction Avant, vergoldet

Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

Tiffany-Lampe, Traction Avant

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung

Neuheit !!

Der Club Pin,
lange erwartet,
jetzt erhältlich



Clubkleber

Clubaufnäher

Musikdosen

Traction Sackmesser,
Victorinox

Diverse Pins

Glückwunschkarten

Rotitzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch,
Lieferung per Post

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
041 980 37 80

Carrosseriebau in der Schweiz

Die Schweiz kann auf eine automobilhistorisch interessante Vergangenheit zurückblicken.

Bevor auf die Arbeiten der Schweizer Carrossiers im Personenwagenbereich eingegangen wird, gilt es, auf einige Besonderheiten des Sonderfalls Schweiz hinzuweisen:

Als relativ kleines Land in Europa (es zählte um die Jahrhundertwende knapp vier Millionen Einwohner) und ohne nennenswerte Bodenschätze ausgestattet, besass die Schweiz nie eine eigene Schwerindustrie. Vielmehr musste sie sich mit einer hochwertigen Maschinenindustrie Absatzmärkte weit über die Landesgrenzen hinaus erarbeiten. Eine hohe Berufsbildung sicherte ihr eine gute Position auch ausserhalb der Landesgrenzen. Die sauberen Detaillösungen eben auch an manchen Fahrzeugen haben vor allem etwas damit zu tun, dass die Konstruktionen von erfahrenen Berufsleuten mit grossem handwerklichem Können geschaffen wurden. Nicht überall stiess die aufkommende Motorisierung auf ein gutes Echo. So blieb zum Beispiel im Kanton Graubünden bis 1925 jeder Motorfahrzeugverkehr verboten. Um ihre Interessen zu vertreten, formierten sich die Besitzer der ersten Automobile zu Vereinen. Nach der Gründung des Touring-Clubs der Schweiz im Jahre 1896, folgte 1898 die Gründung des Automobil-Clubs der Schweiz.

Eine langjährige Tradition auf dem Gebiet der Präzisionsmechanik, und in Erwartung guter Geschäfte, liess um die Jahrhundertwende eine grosse Anzahl Fabriken im Motorfahrzeugbereich entstehen. Wie im Ausland teilten sich der Chassisbauer (Motor und Fahrgestell) und der Carrossier die Herstellung. Es waren besonders geschickte und unternehmungslustige Wagenbauer, welche sich nach und nach zum eigentlichen Carrossier spezialisierten und sich bemühten, den neuen Anforderungen und Ansprüchen gerecht zu werden. Ab der Jahrhundertwende erfolgte eine stete Entwicklung im Wagenbau.

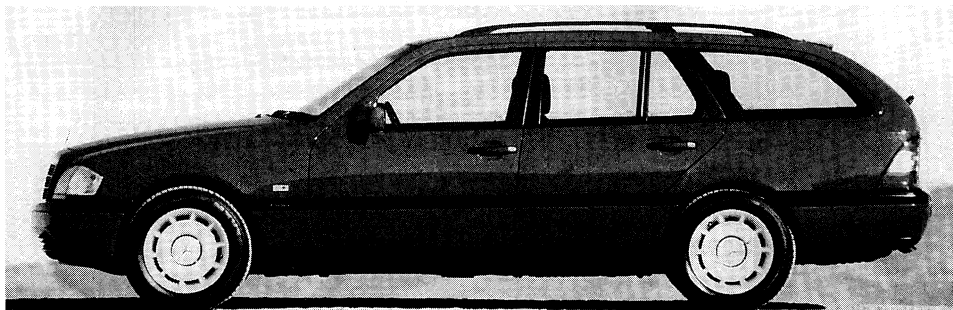


Mercedes-Benz

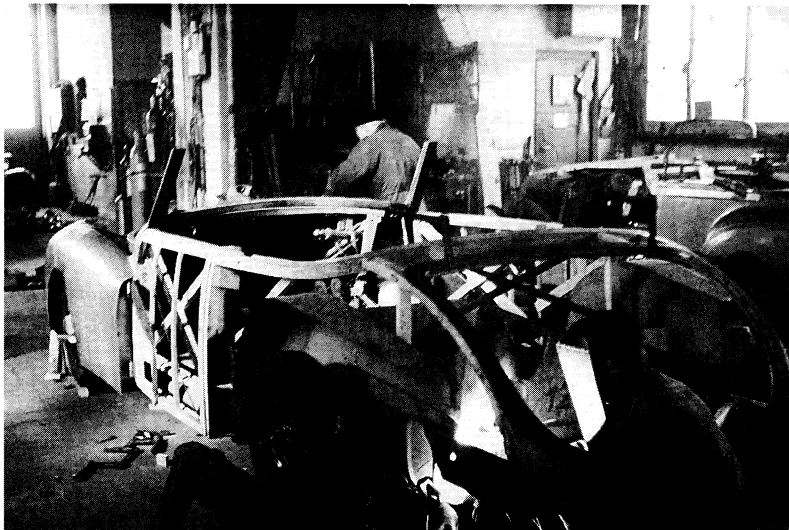
Stüssi Automobile AG
Vertretung für Mercedes-Benz
Personenwagen und Transporter

Hauptstrasse 55, 8865 Bilten
Telefon 055/615 24 34/615 21 34
Telefax 055/615 24 35

Neu ab 4. Mai bei uns



C 220 DIESEL, C 250 TURBODIESEL, C 180, C 200, C 230



Ein Bentley- Aufbau entsteht bei der Carrosserie Worblaufen

Betrachten wir die Entwicklung der Fahrzeugbranche in der Schweiz, können wir feststellen, dass schon zur Zeit vor dem ersten Weltkrieg ein hoher Bestand an Personenwagen existierte. Dabei dürfen wir nicht vergessen, dass es sich hierbei in dieser Zeit um einen Luxusartikel für ganz wenige, privilegierte Bürger handelte.

Ein grosser Teil der Firmen wurde zwischen 1893 und 1914 gegründet und hatte in dieser Zeit ihre Hochkonjunktur. Erwähnt seien hier stellvertretend folgende Marken: Ajax, Berna, FBW, Martini, Pic-Pic, Saurer, Tribelhorn, Turicum.

Nach dem ersten Weltkrieg verschärfte sich die Wirtschaftslage für die einheimische Autoindustrie. Qualitätsvorteile konnten den Preisnachteil gegenüber den aufkommenden Massenproduktionen aus dem Ausland nicht aufwiegen. Der Anteil schweizerischer Personenwagen fiel von 36% im Jahre 1910 auf 15% im Jahre 1922 und weiter auf 1% im Jahre 1933.

Schwierigkeiten für die damalige Autoindustrie bereiteten hauptsächlich die niedrigen Einfuhrzölle für ausländische Fahrzeuge in die Schweiz, verglichen mit den hohen Einfuhrzöllen, die die übrigen europäischen Länder kannten. Dies beeinträchtigte den Export sehr.

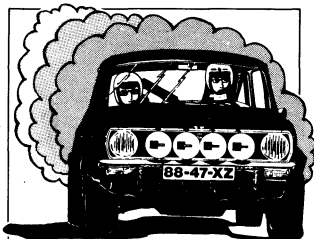
Wie wirkte sich dieser Niedergang auf die schweizerischen Carrossiers aus, und was unternahmen sie? Als typische Inlandindustrie, deren Produktion fast vollständig vom Inland aufgenommen wurde, stand sie zunehmend mit der ausländischen, sehr spezialisierten und mit grossen Serien arbeitenden Automobilindustrie in hartem Konkurrenzkampf. Der VSCI erreichte nach zähen Verhandlungen, dass der Bundesrat eine Zollrückvergütung von 40% für alle in die Schweiz importierten und in der Schweiz karossierten Chassis beschloss. Ferner konnte erreicht werden, dass der Import von Karosserien für Chassis schweizerischer Produktion verhindert wurde. Als weitere Folge der Bestrebungen des VSCI darf auch der BR-Beschluss aufgeführt werden, der eine Beschränkung und Kontingentierung der Einfuhr von Automobilen, Chassis, Karosserien und Elektrokarren brachte. Zu jener Zeit wurden in der Schweiz gegen 100 Karosseriewerke mit rund 2'000 Beschäftigten gezählt.

Um die inländische Autoindustrie zu fördern, wurden Zollerleichterungen für den Import notwendiger Karosseriebestandteile und Rohwaren gewährt. So montierte Saurer ab 1934 Chrysler Wagen und General Motors eigene Wagen in einer neu errichteten Fabrik in Biel. Wichtig dabei war die Verwendung möglichst vieler einheimischer Produkte wie Pneus, Stoffe, Leder, Rosshaar, elektrische Ausrüstungen, Farben und vieles mehr. Die "Carrosserie Langenthal" lieferte zum Beispiel Cabrioletaufbauten, System Alexis Kellner. Mit wenigen Ausnahmen, wie etwa Hermann Graber, waren die schweizerischen Carrossiers aber schon zu Friedenszeiten auf Aufträge der Armee und vor allem der PTT angewiesen. Auch bildete die Karosserie von Nutzfahrzeugen immer eine wichtige Stütze, hauptsächlich nachdem Aufträge für Spezialaufbauten auf Personenwagen auszubleiben begannen.

Mit dem Durchbruch der selbsttragenden Karosserien in den fünfziger Jahren, sowie der Preisanpassung durch Massenfertigung, begann für unseren Karosseriefirmen ein struktureller Wandel in ihrer Tätigkeit. Von handwerklich gefertigten Karosserien hin zum Reparieren von Karosserien oder hin zum Handel. Das Denken in handwerklichen Kategorien und der relativ begrenzte Markt ermöglichte es den schweizerischen Carrossiers nicht, den Schritt zur Grosserie oder gar zum Produktmanagement für Dritte zu vollziehen. Eine Ausnahme bildet da Hermann Graber, als er in den fünfziger Jahren mit dem Bau seiner Alvis Wagen begann.



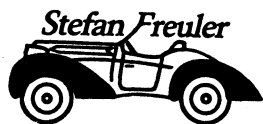
Blick in die Montage-Halle der Carrosserie Worblafen



Henk van Montfoort
International rallydriver

**Ich habe Zeit ...
auch für Ihre Rallye (Sprint)**

Graaf Gustaafaan 17
3434 DX Nieuwegein
Telefoon +31/30/606 41 29



Garage / Carrosserie / Spritzwerk
8717 Benken



Mitglied Schweizerischer Carrosserieverband VSCI

Gibt es einen Schweizerischen Stil bei den Autokarosserien? Diese Frage ist nicht ganz leicht zu beantworten. Beinahe alle grossen schweizer Karossiers der frühen Autozeit haben ihre Wurzeln im Kutschenbau, respektive im Wagenbau. Dies trifft zum Beispiel auf die Firmen Heimbürger, Reinbolt und Christé, Köng und Kölz in Basel, Tüscher und Geissberger in Zürich oder Höhener in St. Gallen und andere zu. Interessanterweise wurden sie Ende der zwanziger Jahre durch eine jüngere Generation von Carrossiers abgelöst, welche noch im väterlichen Betrieb Wagner oder Schmied gelernt hatten und durch ihr grosses Talent auf ihren Wanderjahren im Ausland internationale Anerkennung finden konnten. Sie erlebten das Aufkommen des neuen Automobilzeitalters und waren dem Kutschen- und Wagenbau nicht mehr verpflichtet, währenddessen etlich ältere Betriebe durch die neue Gestaltungsfreiheit überfordert waren.

Geprägt von den während der Wanderjahre bei den verschiedenen ausländischen Carrossiers gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnissen, sowie den Eindrücken, die sie jeweils von den Automobilsalons in Paris oder Mailand mit nach Hause nahmen, lehnten sie sich mit ihrer Linienführung an die grossen Vorbilder aus Italien (Castagna, Sala, Touring, Pinin Farina) und aus Frankreich (Binder, Figoni & Falaschi, Chapron, Letourneur et Marchand, Saoutchik) an. Dabei war der Stil vor und nach dem Krieg wohl harmonisch und proportional, jedoch nicht so futuristisch und extravagant wie die Arbeiten ihrer Vorbilder. Die schweizerische Kundschaft wählte im Gegensatz zu den ausländischen Kunden in den Grossstädten die eher nüchterne, diskrete Linienführung. Grossen Wert genossen die sauber verarbeiteten und geräuscharm zu betätigenden Verdecke einheimischer Produktion.

Am Genfer Automobilsalon wie auch an zahlreichen Schönheitskonkurrenzen präsentierten die Carrossiers ihre neuesten Arbeiten einem breiten und interessierten Fachpublikum. Dabei brauchten sie den Vergleich mit dem Ausland nicht zu scheuen.

Es gibt bis heute immer wieder Leute, die etwas versucht haben, etwas konstruierten und bauten, wie beispielsweise Peter Monteverdi, Emil Enzmann und Peter Sauber.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die stilistisch fruchtbarste Zeit der einheimischen Automobilcarrossiers in die Jahre zwischen 1930 bis 1950 fällt. Schwerpunkt der Produktion war das auf schweizerische Verhältnisse zugeschnittene Cabriolet, das heisst das qualitativ hochwertige, wintertaugliche Cabriolet. Stilistisch orientierten sich die Carrossiers in den dreissiger Jahren an französischen und nach dem Krieg an italienischen Vorbildern, suchten aber immer wieder und erfolgreich, dem Extravaganten zurückhaltende Sachlichkeit entgegenzustellen. Dies dürfte vielleicht die Erkenntnis sein, die am ehesten die gestellte Frage nach einem schweizerischen Stil beantwortet.

Woche für Woche: Alles über alle Autos.



↻ Technik:
Namhafte Fachjournalisten berichten aus allen Bereichen der Automobiltechnik.

↻ Neuwagen:
Die «AR»-Mitarbeiter führen bereits im Ausland Probefahrten durch.

↻ Test:
Das «AR»-Test-Team prüft die verschiedensten Automodelle «auf Herz und Nieren».

auto
exklusiv **Einmal pro Monat** berichtet dieser Spezialteil in der AUTOMOBIL REVUE über Autos aus alter und neuer Zeit - eine wahre Fundgrube für **Oldtimer**-Freunde und Liebhaber **exklusiver Autos!**

...und vieles mehr:
Interviews, Berichte vom Motorsport, aus der Politik, von Autosalons usw.

Ja, ich bestelle ein Jahresabonnement auf die **AUTOMOBIL REVUE** zum Preis von Fr. 120.-. **Ich spare Fr. 78.-** (=35 %) gegenüber dem Einzelkauf.

Frau Herr

Name 388

Vorname

Strasse, Nr.

PLZ, Ort

Dieses Angebot gilt nur für die Schweiz. Preis inkl. 2% MWSt.
Auslandpreise auf Anfrage. Coupon ausschneiden und einsenden an:
AUTOMOBIL REVUE, Leser-Service, Nordring 4, Postfach, 3001 Bern.

**Wer mehr über Autos weiss,
weiss es aus der**

AUTOMOBIL REVUE

Folgende Firmen sollen etwas näher betrachtet werden. Es handelt sich um schweizerische Carrossiers, die ein gewisses Ansehen auch im Ausland genossen haben.

Reinbolt und Christé, Basel

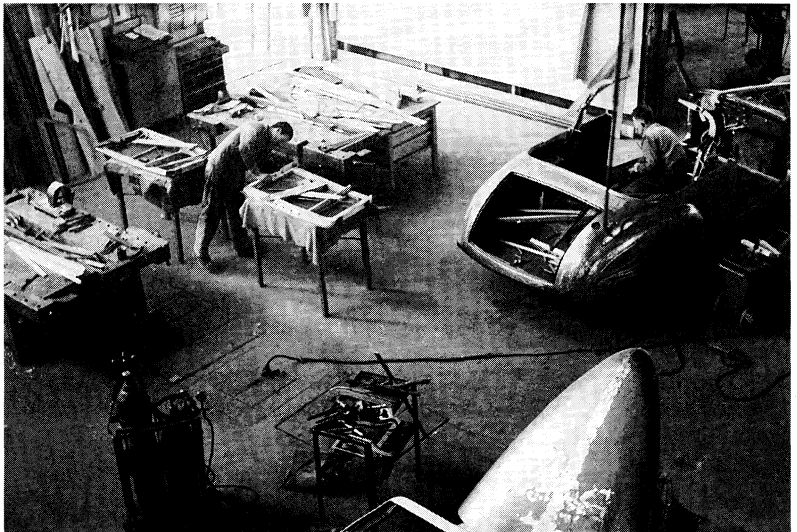
Diese Firma, noch vor dem ersten Weltkrieg Nachfolgerin der Wagenfabrik Kauffmann in Basel, war für ihre sorgfältige und entsprechend teuer gebauten Karosserien bekannt. Ausserordentliche Qualität zu liefern war ihr Ziel. Vorerst die wichtigste Karosseriefirma in Basel, verlor sie in den zwanziger Jahren aber zunehmend an Bedeutung und musste 1930 an den bekannten Bandfabrikanten Rudolf Heusler-Hoffmann verkauft werden. Dieser verstand es, die Firma nochmals für ein Jahrzehnt ins einheimische Rampenlicht zu bringen. Bis 1958 karossierte Reinbolt und Christé mehrere Luxusfahrzeuge (Martini, Cadillac, MG, Buick, Packard etc.). Waren ihre Spezialität vor dem Krieg viertürige Cabriolets, verlegte sie sich später auf die Montage von Stahlschiebedächern. 1959 schloss die Firma die Tore für immer.

O. Heimbürger, Basel

Diese Firma ist ein weiteres Beispiel nach Reinbolt und Christé, die sich bereits mit dem Kutschenbau einen Namen geschaffen hatte. Der Übergang zum Auto vollzog sich während des Generationenwechsels von Charles zu Otto Heimbürger. 1939 übernahm Alfred Heimbürger (Präsident VSCI 1959-65) den Betrieb, der heute noch existiert.

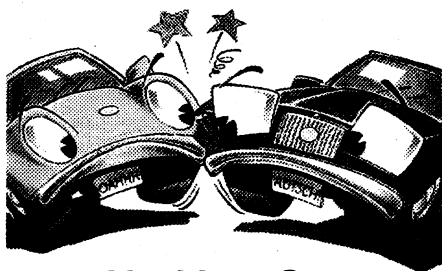
W. Köng, Basel

Walter Köng gehört zur Gruppe der Carrossiers, die den Beruf des Wagners im väterlichen Wagenbaubetrieb erlernte. Seine Lehr- und Wanderjahre führten W. Köng (Präsident VSCI 1945-53) zu Sala nach Mailand, als Zeichner zur bekannten Carrosserie Gallé nach Paris, ja sogar zu Chrysler in Detroit und dann zu Packard. Nach dem Tod des Vaters 1935 musste er den Betrieb übernehmen. Viele seiner Arbeiten sind noch heute auf den Strassen und in Museen zu bewundern, so zum Beispiel verschiedene Bentley und ein hochmoderner Riley Sportwagen aus dem Jahre 1949, der damals für grosses Aufsehen sorgte. Der Betrieb besteht heute weiterhin in Basel.



Die Sattlerei der Carrosserie Worblaufen

Dick macht's wieder schick!



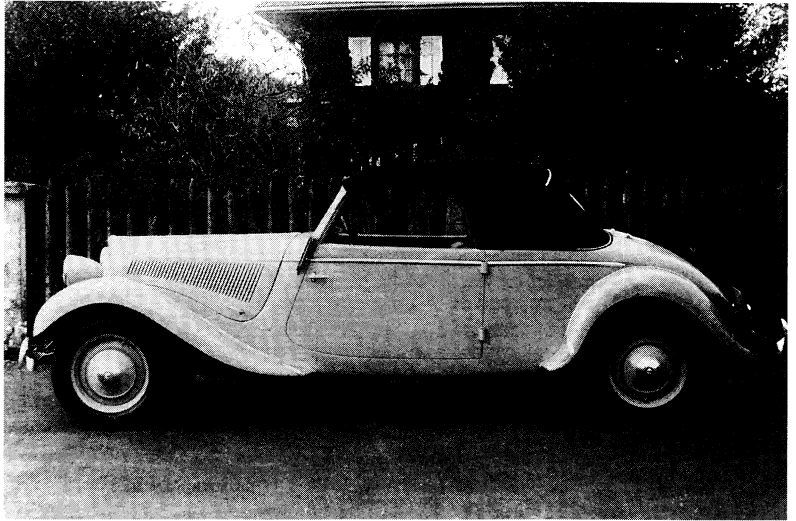
Und jetzt?...
Direkt zum Fachmann!

**Auto-LKW-Spenglerei
und Spritzwerk**



**Mitglied Schweizerischer
Carrosserieverband VSCI**

8867 Niederurnen, Tel. 055/610 12 47



Langenthal Cabriolet auf Basis Citroën 11BL

Carrosserie Langenthal, Langenthal

Gegründet wurde diese Firma 1888 durch Fritz Grogg. In einem eher ländlichen Gebiet wurden vor allem Nutzfahrzeuge für Industrie und Landwirtschaft hergestellt. Erst 1921 entstanden die ersten Aufbauten für Personwagen. 1929 erfolgte die Umbenennung in Carrosserie Langenthal AG. Dass die Firma noch heute existiert, verdankt sie unter anderem einer umsichtigen Geschäftsführung, die nebst dem Automobil auch immer den Nutzfahrzeugsektor pflegte. In den dreissiger Jahren schuf die Carrosserie Langenthal unter Verwendung der Patente von A. Kellner einige bemerkenswerte Cabriolets auf so exklusiven Fahrgestellen wie Mercedes-Benz, Delahaye, Lancia und Hispano Suiza. Nach dem Krieg schuf sie sich einen Namen mit Lancia Aprilia Cabriolets sowie einigen Citroën Traction Avant Cabriolets, um sich anschliessend immer mehr den Nutzfahrzeugen und Bussen zu widmen. Die allmähliche Verlagerung vom Cabriolet hin zum Nutzfahrzeug und Autobus finden wir im Wesentlichen bei etlichen anderen schweizerischen Carrosseriebetrieben wiederholt. Stellvertretend sei hier die Firma Tüscher aus Zürich erwähnt.

Carrosserie Worblafen, Fritz Ramseier & Cie., Worblafen

1929 gründete Fritz Ramseier (Präsident VSCI 1952-59) zusammen mit Vater Fritz und den Brüdern Ernst und Hans die Carrosserie Worblafen, Fritz Ramseier & Cie.. Bei seinem Vater lernte er auch das Wagnerhandwerk. Nach seinem Lehraabschluss führten ihn seine Wanderjahre zuerst in die Westschweiz und schliesslich zu Currus nach Villeneuve-St. Georges bei Paris. 1926 kehrte er in die Schweiz zurück und betätigte sich kurz im Genfer Betrieb der Carrosserie Gangloff sowie bei Saurer in Arbon, wo er angehende Karosseriespenger und Wagner ausbildete.

Nach der Gründung des eigenen Betriebes schuf er sich vorerst einen guten Ruf mit seinen winterfesten Cabriolets auf Mittelklassewagen und mit Kastenaufbauten für Lastwagen. Während Fritz Ramseier für das Design zuständig war, amtierten sein Bruder Ernst als Kaufmann und Hans als begabter Karosseriespenger im Betrieb, so dass man sagen kann, es war ein Familienbetrieb, denn auch Bruder Hermann war in der Schlosserie tätig. Ab 1932 begann man mit der Einkleidung von teuren Luxuswagen. Stellvertretend sei hier der Delage D8, der Renault Reinastella, der Mercedes SSK für den Traktorfabrikanten H. Hürlimann aus Wil, sowie verschiedene Aufbauten auf Packard, Bugatti, Nash erwähnt. Eine wahre Meisterleistung gelang der Carrosserie Worblafen 1934 mit einem Isotta



A G E N D A 96

Samstag, 27 April ab 13.30 Uhr
Samstag, 08. Juni ab 13.30 Uhr
Sonntag, 25. August ab 09.30 Uhr
Samstag, 28. September ab 13.30 Uhr
Samstag, 30. November ab 13.30 Uhr

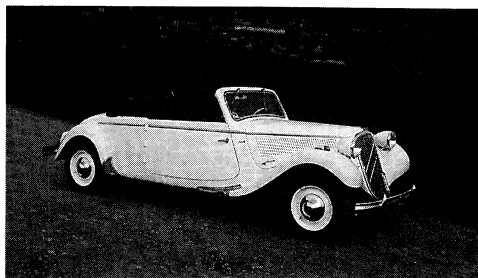
Frühjahrs-Auktion Klassiker & Oldtimer
Auktion Klassische Motorräder „Première“
Treffen sämtlicher Marken bis Bauj. 1966
Surprise-Auction
Herbst-Auktion Klassiker & Oldtimer

Einlieferungsunterlagen + Katalogbestellungen bei Oldtimer Galerie Toffen

PERMANENTE AUSSTELLUNG MIT STETS UEBER 100 FAHRZEUGEN
Angebot an Schweizer Karosserien



Alvis TA 21 „GRABER“
Cabriolet von 1951



Citroen B 11 „Langenthal“
Cabriolet von 1951

Öffnungszeiten

Mittwoch bis Freitag 14.00 bis 18.00 Uhr
Samstag und Sonntag 10.00 bis 18.00 Uhr

Apéros für Gruppen, Vereine, Clubs, Gesellschaften
auf Anfrage auch zu anderen Zeiten.

Ebenfalls im selben Haus
Harley Davison Engineering - Juke Box Museum - Restaurant
Kinderspielplatz - Grosse Tanzorgel

OLDTIMER GALERIE, Gürbestrasse 1 CH-3125 Toffen
Tel. 031 819 6161 Fax 031 819 3747

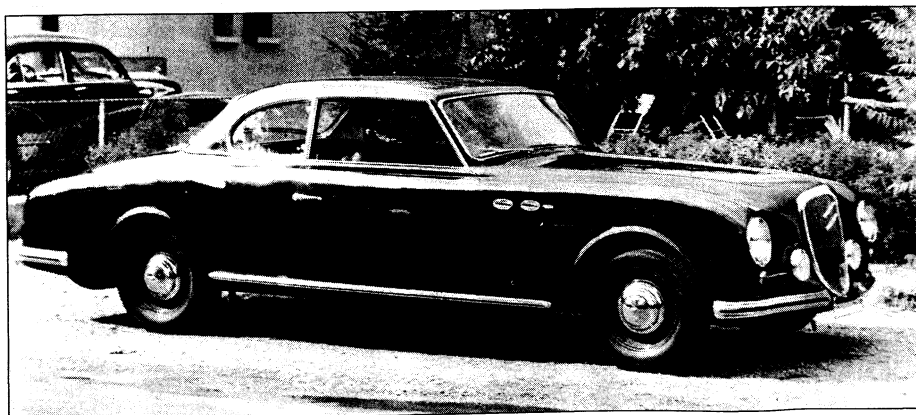
Fraschini Tipo 8A. Einen weiteren Höhepunkt bildeten die Alfa-Romeo 6C2300 Ende der dreissiger Jahre. Auf dem Genfer Salon 1939 fand sogar Pinin Farina lobende Worte für das extrem elegante Cabriolet. Nebenbei produzierte die Carrosserie Worblafen weiterhin und in mehreren Exemplaren Cabriolets auf bewährten Fahrgestellen wie Peugeot 402. Nach dem Krieg, den man mit Reparaturarbeiten für das Militär überwand, wurden in Worblafen wieder Cabriolets hergestellt. Bekanntheit genossen die Aufbauten auf Delahaye, Lancia Aurelia oder Alfa Romeo 1900. Zunehmend Schwierigkeiten bereitete aber in den fünfziger Jahren das Aufkommen preiswerter Amerikaner-Cabriolets und die Käuferschicht für einheimische Qualitätsarbeit nahm ständig ab. Nach insgesamt 800 Cabriolets wurde 1958 in Worblafen die letzte Sonderkarosserie für ein Automobil gebaut. Die Firma beschäftigte sich anschliessend mit Nutzfahrzeug-Aufbauten, sowie der Reparatur von Fahrzeugen, ebenso wurde die Lancia-Vertretung übernommen. 1983 wurde der Betrieb eingestellt.

Gebrüder Beutler, Thun

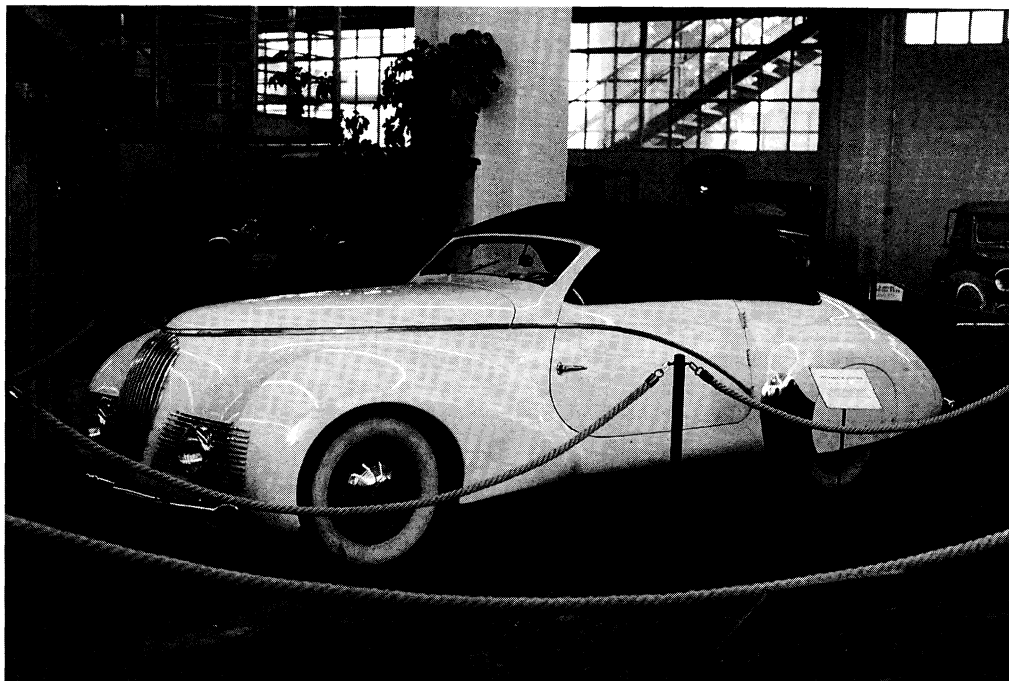
Das nach dem 2. Weltkrieg gegründete Unternehmen der Gebrüder Ernst und Fritz Beutler baute 1948 sechs Aluminiumkarosserien für die ersten, noch in Gmünd, Österreich, hergestellten Porsche. Weitere Spezialaufbauten auf Porsche, VW-Käfer, Bristol, Jaguar, BMW und Citroën folgten. Alle diese Arbeiten trugen die unverwechselbare Handschrift der Carrosserie Beutler, die 1987 ihren Betrieb einstellen musste.

Carrosserie Tüscher & Co., Zürich

Im Jahre 1917 gründeten die Gebrüder Adolf Tüscher-Lerch und Fritz Tüscher-Forster die Gebrüder Tüscher & Co.. Mit einem Personalbestand von etwa 40 Personen bezog man den Neubau an der Hardturmstrasse in Zürich. Das Karosseriewerk bestehend aus den Abteilungen Hammerschmiede, Spenglerei, Wagnerei, Sattlerei und Malerei fertigte erfolgreich Aufbauten für Car Alpines, Omnibusse, Trolleybusse, Personenwagen, Nutz- und Spezialfahrzeuge an. Die Kriegsjahre wurden unter anderem mit der Fabrikation von Holzvergäsern überbrückt. Ab 1946 werden für die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich die ersten Trolleybusse carrossiert. Weitere Aufträge für Reisewagen und Autobusse sowie Spezialfahrzeuge für die PTT und Private folgen und werden bis zum Jahre 1984 in Zürich hergestellt. Neu unter dem Firmennamen Carrosserie Tüscher AG bezieht die Firma 1985 ein neues Werkgebäude in Dällikon.



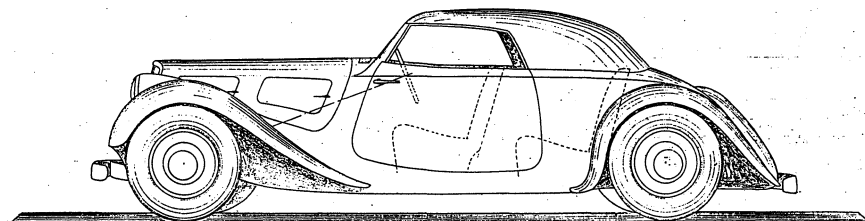
Beutler Coupé auf Basis Citroën 15/6 (1953)



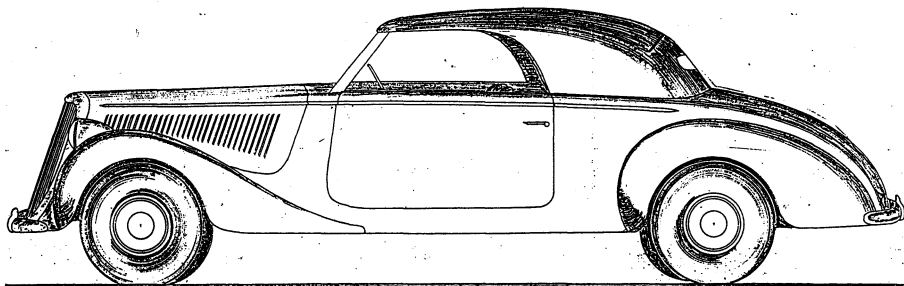
Bernath Cabriolet auf Basis Citroën 11CV

Hermann Graber, Wichtrach

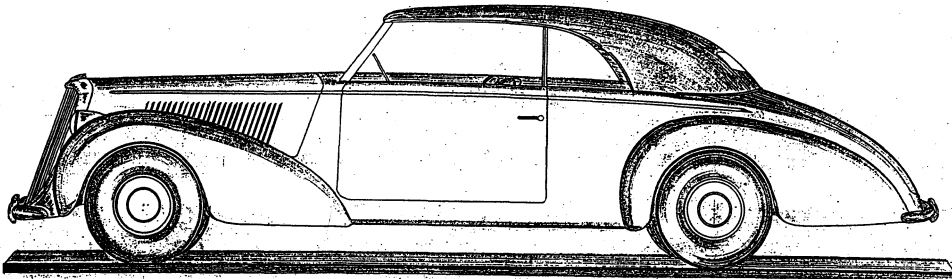
Der berühmteste Carrossier der Schweiz dürfte Hermann Graber gewesen sein. Nach seiner Lehre als Wagner und einem kurzen Aufenthalt in Paris rief ihn jedoch der Tod seines Vaters schon 1925 in die Heimat zurück, wo er im einundzwanzigsten Lebensjahr den väterlichen Wagnereibetrieb übernehmen musste. Der junge Wagner entwickelte sich in Kürze zum Karosseriebauer, der schon 1927 sein erstes Cabriolet auf das Chassis eines kleinen Fiat 509 setzte. Gegen Ende des Jahrzehnts begann Graber Wagen nach den Weymann Patent zu bauen. Die leichten Aufbauten nach diesem Patent kamen den sportlichen Chassis nur zugute. Seinen persönlichen Stil fand Graber zu Beginn der dreissiger Jahre mit seinen Cabriolets auf teuren Chassis. Seine Entwürfe kennzeichneten sich durch eine extrem ausgewogene Gestaltung des Verdecks (von harmonischem Ausdruck, sowohl im offenen wie im geschlossenen Zustand) und der sportlich-aristokratischen Linie. Die Ausbildung seiner Kotflügel zum Beispiel folgte immer enganliegend und genau dem Rad. Als Chassis verwendete er des öfteren Luxusmarken wie Bugatti, Delage, Delahaye, Voisin, Alfa Romeo, Mercedes-Benz, aber auch Cadillac und Packard. 1934 entstand sein erstes Duesenberg-Cabriolet und 1936/37 zwei weitere. In der Zeit kurz vor und nach dem zweiten Weltkrieg verwendete Graber hauptsächlich französische Fahrgetelle. Nach und nach glättete sich die Linienführung, aber erst in den fünfziger Jahren gelangte er zur "kotflügellosen Bauart", der Pontonform. Kennzeichnend war stets sein äusserst sparsamer Gebrauch von Chromzierrat. Nach dem Krieg traten vermehrt Engländer als wichtige Chassislieferanten auf, genannt seien Aston Martin, Rover, Bentley sowie Alvis. Mit Alvis begann eine erspriessliche Zusammenarbeit, die bis zur Einstellung der Automobilproduktion bei Alvis im Jahre 1967 andauerte. Neben den Cabriolets baute Graber jetzt vermehrt auch Coupés. Die schlichten, glattflächigen Karosserien verliehen seinen Wagen ein gediegenes, aristokratisches Aussehen. Mit dem Tod Hermann Grabers im Jahre 1970 verlor die Schweiz ihren begabtesten und bekanntesten Carrossier.



CITROËN 11



Modell A-10	Datum 27 Sept 48	Zeichnung N. 1126
Cabriolet Citroën Typ 15		
Carrosserie Worblaufen Fritz Romer & Cie		



Cabriolet Citroën 15 Gh	Zeichnung N. 1162
Modell A-10	Datum 1.9.50
Carrosserie Worblaufen Fritz Romer & Cie	

*Die besten
Glückwünsche
zum Jubiläum des
CTAC*

Habegger



Habegger
Kompetent in
Druck und Verlag

Habegger AG Druck und Verlag
4552 Derendingen
Gutenbergstrasse 1
Telefon 065 41 11 51
Telefax 065 42 26 32

Kleine Geschichte der Citroën Traction Avant

Technische Avantgarde

Die Automobilfirma Citroën hatte es sich zur Angewohnheit werden lassen, technisch immer auf dem neuesten Stand zu sein. Das begann schon im Gründungsjahr 1919, als der Typ A vorgestellt wurde: Er war eines der ersten Automobile, die mit Karrosserie, Anlasser und elektrischer Beleuchtung ausgeliefert wurde. Zu der Zeit war es für den Käufer eines Autos normal, dass er beim Hersteller ein Chassis kaufte und dieses zu einem Carrossier seiner Wahl brachte, der dann die Karrosserie, meist in Holzbauweise auf das angelieferte Chassis baute.

Der Typ A war zudem eines der ersten europäischen Automobile, das am Fließband gefertigt wurde, nach dem Muster des berühmten Ford Model T (Tin Lizzie).

Mit der Vorstellung des Typs C2 im Jahre 1922 lancierte Citroën eine Art "Volkswagen". Ein kleines Auto, das nicht viel technisches Verständnis voraussetzte, 2 Personen genügend Platz bot und einfach zu fahren war. Das Auto wurde anfänglich nur in der Farbe Gelb ausgeliefert, seit diesem Zeitpunkt haben die Citroëns den Uebnernamen "Zitrone". Uebrigens stellte Opel in Deutschland kurz darauf ein Wägelchen vor, das dem C2 wie aus dem Gesicht geschnitten erschien: den "Laubfrosch". Der Name daher, weil dieses Auto nur in der Farbe Grün erhältlich war.

Bei Citroën setzte sich der Fortschritt 1925 mit Einführung der "Tout Acier" Karrosserien fort. Als erster Europäischer Hersteller führte Citroën die Ganzstahlbauweise beim Typ B10 ein, anstatt die Blechplatten auf einen Eschenrahmen zu nageln.

1932 führte Citroën mit einem amerikanischen Patent die flexible Motoraufhängung ein. Die Motorvibrationen wurden so nicht mehr direkt auf das Chassis und die Karrosserie übertragen.



Dorf - Lädeli

Elke Sahli

Kantonsstr. 49, **8863 Buttikon**

Tel. 055 / 444 18 54

**- Kosmetik zum Selbermachen
- Putz- und Waschmittel
zum Selbermachen**



**Trink' Gutes
und rede
darüber.**



**Feldschlösschen.
Denn Qualität verpflichtet.**



JOSEF LANDOLT

Walballa



055 612 11 46

mir bringets...

Die Geburt der Traction Avant

Im Jahre 1933 war bei Citroën trotz grosser finanzieller Schwierigkeiten der Bedarf für ein von Grund auf neues Modell gegeben. Es sollte ein revolutionäres Auto werden. Das Pflichtenheft schrieb unter anderem folgende Eckdaten vor: 100km/h Höchstgeschwindigkeit bei 10l/100km Verbrauch, selbsttragende Karrosserie, Frontantrieb, automatisches Getriebe. Um dieses vorhaben zu realisieren engagierte Citroën André Lefebvre als Ingenieur für das Projekt. Flaminio Bertoni (keine Beziehung zum jetzt noch aktiven Bertone, der auch für Citroën arbeitet) zeichnete für die Gesamtgestaltung verantwortlich.

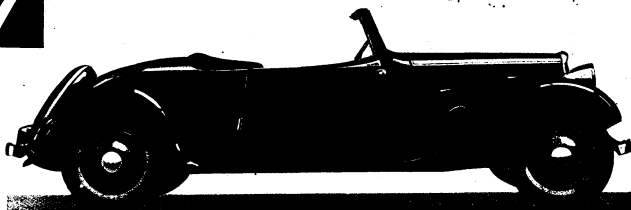
Bald liefen die ersten Prototypen. Das automatische Getriebe bereitete Schwierigkeiten, der Rest funktionierte zur Zufriedenheit der Techniker. Der Termin der Vorstellung war schon festgelegt und sollte nicht verschoben werden. Also verwarf man das Getriebe und konstruierte innert 3 Wochen ein manuelles 3-Gang Getriebe mit Rückwärtsgang und Armaturenbrett-Schaltung.

Am 3. März 1934 wurde der Typ 7 (7 deutete auf die Steuer-PS hin und meinte einen Motor von 1303ccm) den Händlern vorgestellt und löste eine Sensation aus: selbsttragende Karrosserie, Frontantrieb, unabhängig aufgehängte Vorderräder, Federung über Torsionsstäbe, nasse, auswechselbare Zylinderbüchsen, hydraulische Bremsen, frei aufgehängter Motor usw.. Im Vergleich zu den Autos, die schon auf der Strasse fahren erschien der Typ 7 dank seiner selbsttragenden Bauweise sehr niedrig. Dass er keine Trittbretter zum Einsteigen benötigte, fiel auf. Die Strassenlage und damit einhergehend die Umsetzung der zur Verfügung stehenden Pferdestärken auf die Strasse wurden als einmalig bezeichnet.

LES USINES
CITROËN
CONSTRUISENT
LA **7**
LA **II** & LA **II** LÉGÈRE

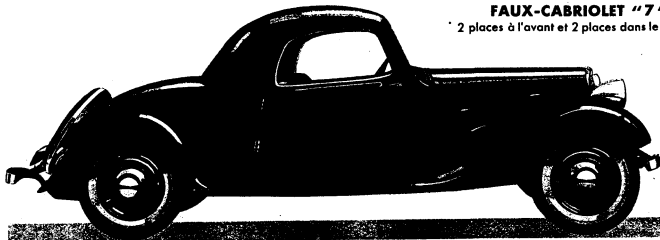
7

CABRIOLET DÉCAPOTABLE "7"
2 places à l'avant et 2 places dans le spider.



LA "7" CITROËN
à traction avant. Moteur 4 cylindres 72 x 100. Puissance effective 38 cv. Vitesse 100 km.-heure. 3 modèles de carrosserie : Berline - Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet.

FAUX-CABRIOLET "7"
2 places à l'avant et 2 places dans le spider.

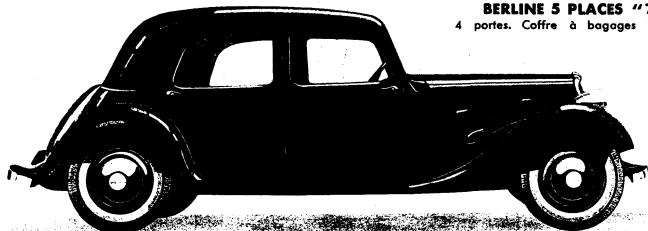


LA "II" CITROËN
à traction avant. Moteur 4 cylindres 78 x 100. Puissance effective 48 cv. Vitesse 110 km.-heure. 6 modèles de carrosserie : Berline - Conduite intérieure - Familiale - Coupé Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet.

LA "II LÉGÈRE" CITROËN

à traction avant - Moteur 4 cylindres 78 x 100. Puissance effective 48 cv. Vitesse 120 km.-heure. 3 modèles de carrosserie : Berline - Cabriolet décapotable - Faux-cabriolet.

BERLINE 5 PLACES "7"
4 portes. Coffre à bagages intérieur.



LA TRACTION AVANT CITROËN
EST LA CLÉ
DE TOUS LES PROGRÈS

TOUTES NOS VOITURES DE TOURISME SONT VENDUES AU COMPTANT OU A CRÉDIT ET PAYABLES EN 12 ET 18 MOIS



LANDMASCHINEN



H. P. PFEIFFER 

Verkauf-Reparatur-Service

8867 NIEDERURNEN, Tel. 055/610 15 81

bilten

Tel. 055/615 22 07

Fax 055/615 28 87

heussi
Internationale Transporte
Lagerhaus

Italienische Spezialitäten

WAAGE GLARUS WAAGE

Pizzeria/Trattoria

jeden Tag geöffnet (Sa/So erst ab 17 Uhr)

WAAGE GLARUS WAAGE

SÉCURITÉ



De cette terrible épreuve tirée, la voiture sortit presque indemne. Seules, la grille et la voiture repartit par ses propres moyens.

Les jours du Musée Citroën

Die Traction Avant in Produktion

Zuvor kurz zum Namen "Traction Avant". Er bedeutet nichts anderes als Vorderradantrieb und wurde von Citroën dazu verwendet, das neue Modell von den weiterhin produzierten Heckantriebsmodellen mit den gleichen Steuer-PS zu unterscheiden. Der Volksmund übernahm die Terminologie bald und die Wagen avancierten zur "Traction".

Anfänglich wurde nur die "kleine" Karosserie in den Ausführungen Berline, Cabriolet und Faux Cabriolet hergestellt. Der Motorinhalt wuchs allmählich auf 1609ccm, was eigentlich einer 9CV entsprechen würde. Man blieb aber aus werbetechnischen Gründen bei der Bezeichnung 7CV.

Die ersten Limousinen unterscheiden sich äusserlich von den späteren durch ihr Dach aus Moleskine (man war in der Karosseriebautechnik noch nicht so weit, dass man ein Stahldach einschweissen konnte) und dadurch, dass der Kofferraum nur von innen zugänglich war. Eine grosse Farbenvielfalt zeichnete die Modellalette bis 1939 aus. Keine Spur davon, dass alle Tractions schwarz waren.

Zum Pariser Autosalon im Oktober 1934 stellte Citroën dann die grosse Karosserie mit 1911ccm Motor vor, den Typ, den wir heute normalerweise als "Normale" oder "Large" kennen. Die Karosserie ist 20cm länger und 12cm breiter als die kleine, bei sonst weitgehend gleicher technischer Spezifikation. Die kleine Karosserie avancierte so zur "Légère". Am selben Salon präsentierte Citroën den Typ 22CV, der mit einem 3,8l 8-Zylindermotor ausgerüstet war. Nur einige Prototypen wurden gebaut, der Wagen erreichte nie Serienreife. Heute träumt jeder Tractionist davon, ein solches Auto zu besitzen, leider ist auf der ganzen Welt kein Originalwagen bekannt.

Die Karosserie der Large wurde neben den von der Légère übernommenen Varianten (Berline, Cabriolet und Faux Cabriolet) um die Varianten "Conduite Intérieure" und "Familiale" erweitert. Diese Versionen hatten einen nochmals um 20cm verlängerten Radstand und ein drittes Seitenfenster. Die Familiale zeichnete sich durch eine Reihe von Klappsitzen aus, die sie zum 9-Plätzer machte.



Frick Traction-Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horggen
Tel./Fax 01-725 90 45



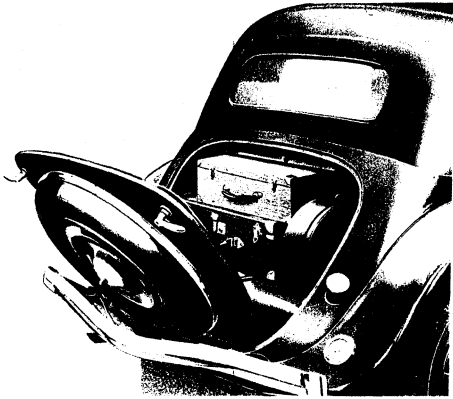
Am besten zu jemandem der
die spezialwerkzeuge, ersatz-
teile und notwendige erfahrung
hat!



Wo soll ich nur
mit meiner Traction
hin?



LES BERLINES "11"



On accède au coffre à bagages :

- a) par l'extérieur, par un large panneau ouvrant à l'arrière de la voiture.
- b) par l'intérieur, en faisant pivoter le dossier des places arrière.



Siège avant de la Berlina 6 places.

1936 wurde für alle Modelle der von aussen zugängliche Kofferraum, sowie die Zahnstangenlenkung eingeführt.

1938 sah die Vorstellung des 6-Zylindermodells: dem 1911ccm 4-Zylinder wurden 2 Zylinder angehängt, was einen Hubraum von 2867ccm ergab. Abgeleitet von den Steuer-PS wurde der Wagen auch 15CV oder 15/6 genannt. Bald eilte der 6-Zylinder Version der Ruf "Reine de la Route" (Königin der Landstrasse) voraus. Im selben Jahr wurde auch die heute äusserst seltene 11CV "Commerciale" vorgestellt: Sie fiel äusserlich vor allem durch eine zweigeteilte Heckklappe auf, die das Auto für den Kleinunternehmer als Transportfahrzeug interessant machte.

Während des 2. Weltkrieges waren die Citroën Traction Avant bei der Französischen Widerstandsbewegung sehr beliebt wegen ihrer Wendigkeit und Strassenlage. Darum ist es heute relativ schwierig, eine Vorkriegstraction in einigermaßen gutem Zustand zu finden. Die meisten wurden zum Wohl des Französischen Volkes zuschande geritten.

Während des Krieges schief die Autoproduktion bei Citroën beinahe. Solange es ging, produzierte man für die Französische Armee (auch viele Nutzfahrzeuge), während der Deutschen Besetzung, wurde Kriegsmaterial für die Achsenmächte gefertigt.

1946 wurde nach dem Wiederaufbau der Fabrik die Fertigung langsam wieder aufgenommen. Die "Luxuskarosserien" Cabriolet und Faux Cabriolet strich man aus dem Programm. Pneus auf den Rädern waren aufpreispflichtig! Nur 3 verschiedene Modelle konnten gebaut werden, und auch diese nur in der Einheitsfarbe "fastschwarz": die 11CV Légère, die 11CV Normale (Large) und die 15/6.

Das blieb so bis 1952 (ausser, dass man schon vorher richtiges Schwarz liefern konnte). In diesem Jahr wurde die Modellreihe modernisiert: sie erhielt einen richtigen Kofferraum, wie ihn die anderen Autos schon lange hatten.

1954 wurde die Farbpalette sogar wieder vergrössert: gris perle und bleu R.A.F. hielten Einzug. Zudem wurden 2 Vorkriegskarrosserien wieder in die Modellreihe aufgenommen: für die 11CV Normale die Varianten Familiare und Commerciale (ab jetzt aber mit einteiliger Heckklappe), für die 15/6 die Version Familiare.

Mit einer Variante der 15/6 zeichnete sich auch ab, dass Citroën fieberhaft an einem ganz neuen Modell arbeitete: der 6 Zylinder ist in einer Version "Hydraulique", mit hydraulisch gefederter Hinterachse lieferbar. Die Citroën DS zeigte sich langsam am Horizont!

Zum Pariser Salon im Oktober wurde dann die DS auch wirklich dem Publikum präsentiert. Die Produktion der 15/6 wurde schon vorher eingestellt.

Der letzte Citroën der Traction Avant Baureihe, eine Familiare, lief am 25. Juli 1957 vom Band, ohne grosses Aufhebens, schliesslich war das Modell ja ziemlich aus der Mode.

Produktionszahlen

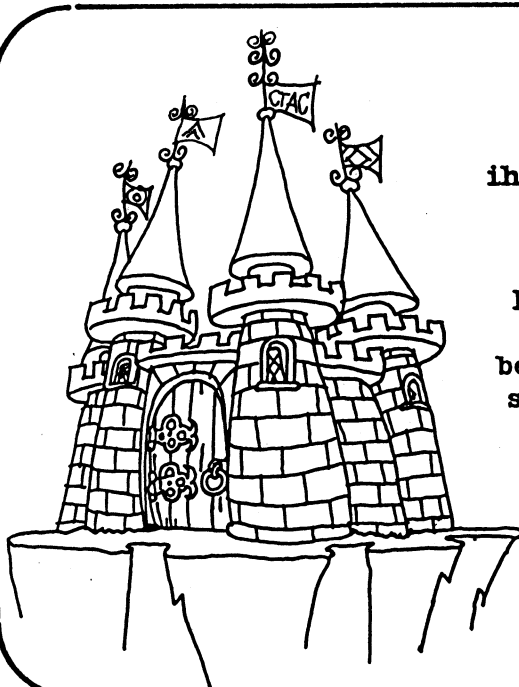
1934-1944

7CV	11 Légère	11 Normale	15/6
81'295	105'109	53'856	2'424

1945-1957

-	219'719	193'311	45'247
---	---------	---------	--------

Gesamthaft, inklusive der Produktionsstätten Forest (Belgien) und Slough (Grossbritannien):
759'111.



ihren neubau
ihren umbau
ihre renovation
ihren innenausbau
ihre "traction-avant"garage
ihtr traumschloss

plant und realisiert ihnen :

beat scheidegger architekt htl
stockerenweg 9 3014 bern

tel. 031 332 51 71

fax. 031 332 90 46

priv.: haldenstrasse 127 3014 bern
tel. 031 331 52 85

bauberatungen, schätzungen,
verkehrswertexpertisen

Anmeldung/Beitrittserklärung zum SWISS CAR REGISTER

Jawohl, ich/wir unterstütze/n die Ideen des Vereins "Swiss Car Register" und melde/n mich/uns an als:

• **Aktivmitglied:**

Jahresbeitrag voraussichtlich Fr. 50.-- pro Jahr

- Zustellung der SWISS CAR REGISTER NEWS mit Informationen rund ums Thema
- Informationen/Auskünfte zu Vorzugsbedingungen
- Einsicht in das SWISS CAR REGISTER
- Spezialkonditionen bei Ersatzteilen (Profile, Beschläge etc.) und Veranstaltungen

• **Passivmitglied:**

Jahresbeitrag voraussichtlich Fr. 20.-- pro Jahr

- Finanzielle Unterstützung
- Einladung zu Anlässen

• **Supporter/Gönner:**

- Zustellung der SWISS CAR REGISTER NEWS mit Informationen rund ums Thema
- Informationen/Auskünfte zu Vorzugsbedingungen
- Einsicht in das SWISS CAR REGISTER
- Spezialkonditionen bei Ersatzteilen (Profile/Beschläge etc.) und Veranstaltungen

• **Ich bin gerne zur Mithilfe bereit:**

• **Im Vorstand als:**

• **In einer Kommission/Arbeitsgruppe:**

- | | | |
|--|---|---------------------------------------|
| <input type="radio"/> Historische Gruppe | <input type="radio"/> Archiv-Gruppe | <input type="radio"/> Veranstaltungen |
| <input type="radio"/> Publikationen | <input type="radio"/> Ersatzteilbeschaffung | <input type="radio"/> |

Sorry, zur Zeit habe ich keine Kapazität, könnte aber mit/durch

..... behilflich sein.

Name, Vorname:

Adresse:

PLZ, Ort:

Telefon P.: G.:

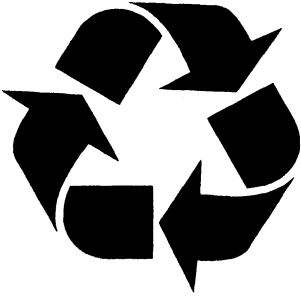
Fax P.: G.:

• Das Datenblatt über mein/unser Fahrzeug liegt dieser Anmeldung bei (Aktivmitglieder obligatorisch).

Datum/Unterschrift:

Einsenden an: **SWISS CAR REGISTER**, Urs P. Flumseier, Tagelwangerstrasse 3, 8307 Effretikon
Alle Angaben werden vertraulich behandelt.

A. Zimmermann **Autoverwertung**



- ☞ **Unfall- und Pannenhilfe**
PW, LKW, 24-Stunden-Service
- ☞ **Autoverwertung**
offizieller Recyclingpartner von BMW
- ☞ **Unfall- und
Gebrauchtwagenhandel**
- ☞ **Occasions-Autoersatzteile**
- ☞ **Occasions-Felgen und -Reifen**

Wenn's nicht mehr rund läuft, sind wir für Sie da!

kompetent!

zuverlässig!

preiswert!

Öffnungszeiten:

Mo - Fr 08.00 - 12.00, 13.00 - 17.30

Sa 08.00 - 12.00

Tel 055 444 17 33

Fax 055 444 22 10

Industriestr. 13 8864 Reichenburg

SWISS CAR REGISTER Daten-Blatt

Fahrzeug-Marke	Fahrzeug-Typ	Baujahr
Chassis-Nummer	Carrosserie-Nummer	Kennzeichen
Carrosserie-Aufbau hergestellt durch		
<input type="radio"/> Cabriolet	<input type="radio"/> Limousine/Coach/Sedan	<input type="radio"/> Liefer-/Lastwagen/Car
Anzahl Sitze: vorne,	hinten	<input type="radio"/> Leder <input type="radio"/> Stoff <input type="radio"/>
Anzahl Türen		Anzahl Fenster
Pneu/Räder: <input type="radio"/> Speichen <input type="radio"/> Stahlfelgen <input type="radio"/>		Pneu-Dimension
Zustand: <input type="radio"/> Original <input type="radio"/> Totalrestauriert <input type="radio"/> Teilrestauriert <input type="radio"/>	
Technische Daten		
Motor: Motor-Nummer	Zylinder	ccm: PS:
Bauart: <input type="radio"/> Otto <input type="radio"/> Zweitakt <input type="radio"/> Diesel <input type="radio"/> Elektro <input type="radio"/>	
Gewicht: kg		Getriebe:
Vergaser:		Bremsen:
El. Spannung:		Zündung:
Historische Daten:		
Erstbesitzer:		
Teilnahme an: <input type="radio"/> Concours d'élégance 19... in		<input type="radio"/> ausgestellt am Salon Genf in 19...
Besonderheiten/Historie bitte auf separatem Blatt oder Rückseite notieren, Danke.		
Heute im Besitz von:		
Name/Vorname:		
Adresse:		
PLZ/Ort:		
Telefon	P.:	G.:
Fax	P.:	G.:
Datum:	Aktuelles Foto: <input type="radio"/> liegt bei <input type="radio"/> folgt	

Einsenden an: **SWISS CAR REGISTER**, Urs P. Ramseier, Tagelswangerstrasse 3, 8307 Effretikon
 Alle Angaben werden vertraulich behandelt.



Automobile Wyser



offiz. SKODA-Vertretung

Lackiererei • Carrosserie • Abschleppdienst
An- und Verkauf • Reparatur aller Marken
Hinterdorfstrasse 64 • 8753 Mollis
Tel./Fax 055 612 34 28



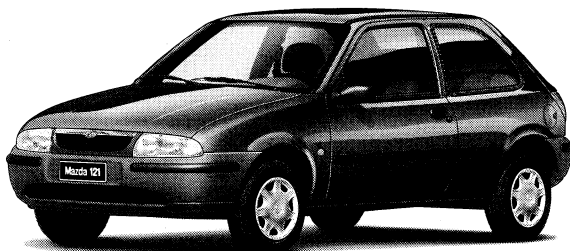
Panasonic
Car Audio 

Weidstrasse 3
Telefon 055 610 26 27

LUCAS-CAV-
und Ducellier-Service



**Auto-Elektro
Schlittler**
8867 Niederurnen



**Freut sich auf die
Probefahrt:
Der neue Mazda 121.**

Garage FELDMANN Niederurnen

Für Leute, die vorwärtskommen. **MAZDA**

Anmeldung/Beitrittserklärung zum CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Ja, ich unterstütze die Ideen des Vereins "Citroën Traction Avant Club" und melde mich an.
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Persönliche Daten:

Name: _____ Vorname: _____
Vorname Partner: _____ Geburtstag: _____
Adresse: _____
PLZ/Ort: _____
Tel (P): _____ Tel (G): _____

Ich besitze folgende Citroën mit Baujahr vor 1957:

Modell :
Baujahr :
Karosserie :
Spezielles :
Zustand :
Zulassung :

Modell :
Baujahr :
Karosserie :
Spezielles :
Zustand :
Zulassung :

Talon bitte einsenden an:

Citroën Traction Avant Club
Postach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen

GARAGE
FRIDOLIN ALTMANN

Brunnernstrasse 19 · 8867 Niederurnen



Tel. G: 055/615 40 23
Fax: 055/615 40 23
Tel. P.: 055/615 22 78
Natel: 077 93 33 52

Heizen mit **erdgas** **BRENNWALD**

Dammstrasse 12, 8810 Horgen, 01-727 91 91

PNEU MATTI:

Alles für Auto,

Töff und Brummi!

Wir beraten Sie neutral und lösen alle Probleme professionell.



PNEU MATTI

Der mit der **TOPCARD**

8865 Bilten GL · Speerstrasse 1 · Tel. 055/615 25 81 · Fax 055/37 312 26

Brunnen • Buchs SG • Dietlikon • Eyholz-Visp • Kaiseraugst • Otelfingen • Rickenbach SG • Stans

WALDER KLING 278



**Wir gratulieren zum
20-jährigen CTAC-Jubiläum**

offizielle



Garage

CITROËN

**CARLO HUBER AG
Glärnischstr. 19
8856 Tuggen
055/445 18 29**



WIEDER FRÜHLING!

Eine Krankenversicherung in Aufbruchstimmung!

Informieren Sie sich jetzt über unsere neuen

Angebote und Leistungen:

Artisana Kranken- und Unfallversicherung

Geschäftsstelle Zürich

8304 Wallisellen, Hertistrasse 29

Telefon 01 839 72 72, Telefax 01 839 72 82

ARTISANA