

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

CTAC-Mitteilungen 3 – Juli 2000

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2000, Vorstand

Präsident

Hans-Georg Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Kassier

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Oberau 22
9476 Weiße SG
P 081 783 23 89 oder
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 052 315 27 02
Fax 052 213 71 74
jutzosm@bluewin.ch

West

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Süd

Koni Fisch

Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23
kfisch@neodress.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
G 01 930 05 54

Hans-Peter Rubitschon

Sennhof
8354 Hofstetten
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 30
rbm01@bluemail.ch

Christoph Platzer

Sperrstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@magnet.ch

Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
G 01 286 72 50

Vakant

Peter Weber

Alti Husermerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20

Beat Scheidegger

Haldenstrasse 127
3014 Bern
P 031 331 52 85
G 031 332 51 71
Fax 031 332 90 46

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
Fax 034 445 79 39
ba.design@smile.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6
8492 Wila
P 052 385 41 04
G 052 354 03 21
ruedi.burri@ch.nestle.com

Clubartikel

Patty Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 367
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Beisitzer

Hostmaster**Patrik Lichtsteiner**

Cheleweid 7
6026 Rain
P 041 458 13 52
patrik.lichtsteiner@gmx.ch

Korrespondenz Ausland / Übersetzungen**Yolanda König**

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
F 01 930 05 39

Rechnungsrevisoren:**Fleming Gubler, Koni Fisch Ersatz: Walter Homberger**

INHALT

Inhalt		1
Treffen und Termine		2-3
Rodage	Hans Georg Koch	4-7
Kiwi At-Traction	Caspar Türlér	8/9
Flugboote	Hans Georg Koch	10-12
Anmeldetalon Treffen Region West vom 3. September 2000		
Eine Begegnung mit Leonardo Bertoni	Hans Georg Koch	14-16
„Bericht über Clubtreffen...“	André Baumann	17
Sorry...	André Baumann	19
Inserate		20/21
Reprint		22
Société Anonyme André Citroën (4. Teil)	zVg Guido Soland	24

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Bergwerkstrasse 39
8810 Horgen
Tel/Fax 01 725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11

Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen
Tel. 032 682 32 83
Natel 079 250 33 86
<http://www.cta-service.ch>

Garage und Teile
Christian und Vilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
Natel 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Gunterhausen
Tel 052 365 22 00

TREFFEN UND TERMINE

CTAC - Clubtreffen

3. September 2000 Region West (Achtung ! Datum wurde geändert)

1. Oktober 2000 Region Nord
28. Januar 2001 GV 2001 im SPZ Nottwil
2001 25-Jahr-Jubiläum des CTAC

Stammtische

Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
27. Juli / 31. August / 28. September / 26. Oktober / 30. November

Region Nord Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr

Allgemein Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

18.-20. August 2000 EuroCitro 2000, Neuilly sur Seine Cedex (F)
Für alle die nicht bis zum nächsten Welttreffen warten können !

19.-27. August 2000 Les ami de Citroën d` Autriche, Milleniumstreffen in Tschechien

14. Oktober 2000 Oldtimertreffen Hilzingen (D)

2. Dezember 2000 3. Weihnachts-Oldtimer-Markt, Langenthal

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

Heft 4/2000 erscheint Anfangs September 2000
Redaktionsschluss: 4. August 2000



Flohmarkt

Jeder kann Sachen mitbringen

Concours

der interessantesten Autos

**Video- & Film-
vorführungen**

Infocorner

Hilfe und Auskünfte

Konvoifahrt

Kinderprogramm

Workshops

zu technischen Fragen

**Kommen auch Sie
mit Ihrem Citroën!**

4. bis 6. 8. 2000

Freizeitzentrum **Kumberg**

bei Graz **A**

vive la

Citroën

Automobiltreffen

Detailinformationen

www.citroen.ac

Veranstalter :

Hydraulischer Stammtisch, ZWA-ZEH FAU/CLUB GRAZ,
DS Club Österreich, Les Amis de Citroën d'Autriche

Rodage

Anlässlich meines letzten Aufenthaltes in Italien benutzte ich die Gelegenheit, das Automuseum von Turin zu besuchen. Mutig waren wir nach Turin unterwegs, nur mit einem rudimentären Stadtplan ausgerüstet, den wir in einer Touristenbroschüre im Hotelzimmer gefunden hatten. Wir fuhren von Süden in die Stadt und glücklicherweise fand sich an der ersten grossen Kreuzung bereits ein Wegweiser zum "Museo dell' Automobile", das wir allerdings kurz später auf der Gegenseite einer 6-spurigen Stadtautobahn (gebührenfrei) entdeckten. Sofort versuchte ich anzuhalten und zu parkieren, aber alle Parkplätze schienen in dieser Gegend gerade besetzt, selbst im Halteverbot und auf den Bushaltestellen wurde parkiert. Aber dann stellten wir fest, dass dieser Parknotstand nicht wegen des Automobilmuseums vorhanden ist, sondern wegen den diversen Krankenhäusern und Kliniken, die gleich daneben angesiedelt sind. Also kehrten wir so bald wie möglich über den Mittelstreifen um und fuhren auf der Gegenseite zurück bis zum Museum. Vorsichtig fuhr ich vor den Eingang und entdeckte einen Parkplatz-Wegweiser, der uns in den Innenhof führte. Dort standen über 30 Parkplätze zur Verfügung und nur drei waren belegt.



Wir betreten die Eingangshalle mit der Kasse und dem Souvenirsshop. Hier stehen neben einigen Rennwagen der frühen Formel 1 und einigen Langstreckenrennwagen aus den Siebzigerjahren die ältesten Vehikel (von Autos kann man da kaum reden) des Museums. Der Dampfwagen von Cugnot 1769 (als Replica - aber eine andere als ich letztmals am Autosalon in Genf gesehen habe, dieses Exemplar ist viel kleiner! Wieviele gibt es wohl?). Das erste wirkliche Auto ist ein Benz Victoria von 1893. Daneben stehen einige Dreiräder aus italienischer (Bernardi 1896) und französischer (De Dion & Bouton 1898) Produktion.

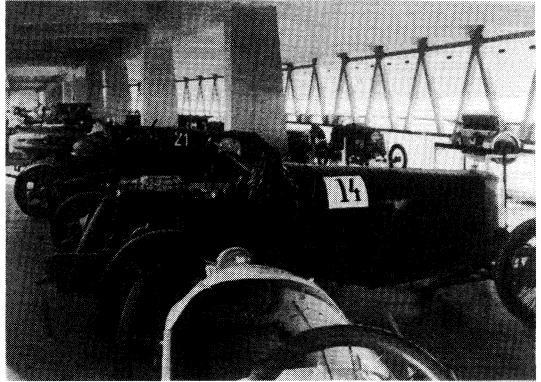
In der Mitte führen zwei Freitreppen zum ersten Stock des Museums, wo sich etwa die Hälfte der Ausstellungsobjekte befindet.

Alle Autos sind in Reih und Glied nach Altersgruppen geordnet aufgestellt und durch Seile abgesperrt. Aufgrund der vielen Fahrzeuge ist nicht viel Platz übrig, somit besteht auch wenig Platz für den Kontext (Hintergrund,



Untergrund usw.) Die Fahrzeuge sind restauriert, oder in einem guten Gebrauchszustand, abgestaubt und sauber. Zu jedem Fahrzeug gibt es eine Tafel mit Marke, Typ und technischen Daten, dazu ein längerer oder kürzerer Text über Herkunft, Verwendung oder den Besitzer des Fahrzeugs. Zuunterst steht jeweils der Name des Sponsors.

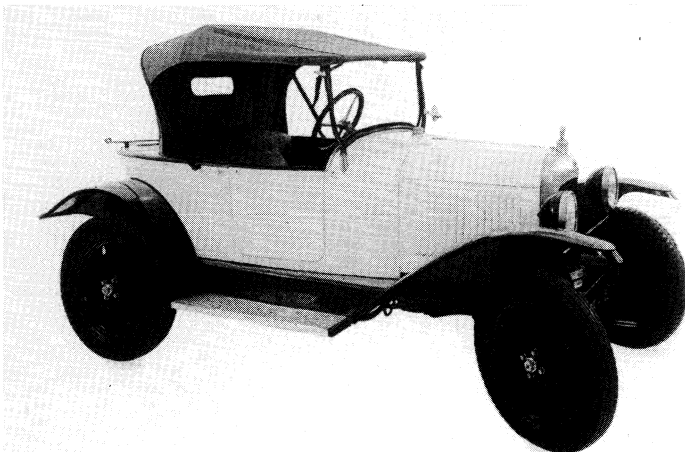
Die Mehrzahl der Fahrzeuge ist italienischer Provenienz, aber es sind Automobile aus ganz Europa ausgestellt. Selbstverständlich liegt der Schwerpunkt auf den Marken der Autostadt Turin und den hier ansässigen Autofirmen (wie FIAT, Lancia), Carosserie-schmieden und Designern. Viele der damaligen Autohersteller aus dieser Gegend (Aquila Italiana, Storero, Ansaldo, Temperino usw.) sind heute allerdings verschwunden, ihre Produkte werden hier aber der Nachwelt erhalten.



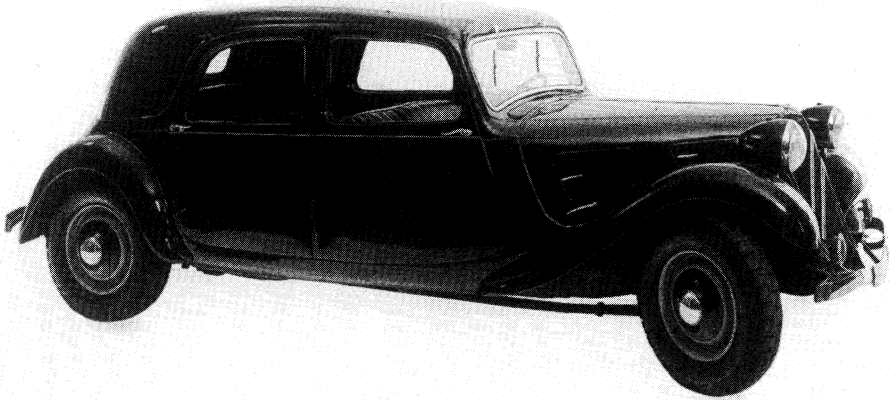
In der Rennwagenabteilung finden wir neben vielen Ferraris (Maranello, nicht aus Turin!), Alfa Romeos (Milano), Maseratis (Bologna), Lancias (hingegen wieder aus Turin) usw. auch deren Konkurrenten wie Mercedes, Opel, Chevrolet, Renault etc.. Klar wird mir jetzt aber, dass die Farbe rot überwiegt, die Farbe der italienischen Rennställe. Blau die Franzosen, grün die Engländer und silbern bzw. weiss bei den älteren Fahrzeugen für Deutschland sind alle vertreten. Eine Farbverteilung, die sich interessanterweise bis in die heutige Zeit erhalten hat.

Eine ganze Sektion zeigt die amerikanischen Limousinen verschiedener Berühmtheiten und Filmstars wie Gloria Swanson und Norma Desmond (aus dem Film Sunset Boulevard 1950)

Krampfhaft habe ich Ausschau nach unseren bevorzugten Modellen gehalten und bin schliesslich mit zwei Exemplaren fündig geworden. Als erstes fand sich ein Citroën C3 von 1922.



Und kurz darauf fand ich den langersehnten Anblick, der mein Herz immer wieder höher schlagen lässt. Da stand eine schwarze Traction von 1934 und der Jahrgang stimmte wirklich, doppelte Lüftungklappen, Zentralinstrument am Armaturenbrett, zwei Handschuhfächer. Sogar die Bereifung stimmte, Michelin Superconfort.

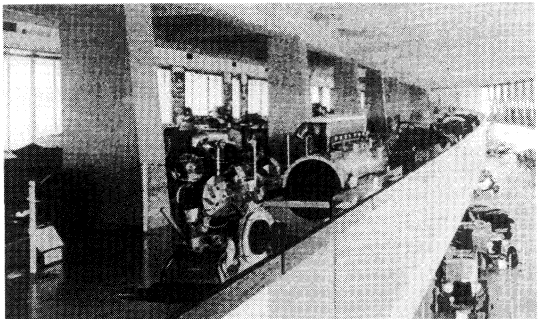


Beide Fahrzeuge wurden durch Citroën Paris gespendet.

Im zweiten Stock gibt es zudem eine kleine Ausstellung von Motoren, anderen Fahrzeugbestandteilen und Konstruktionsdetails.

Zusammenfassend ergibt sich ein toller Querschnitt durch die Automobilproduktion der letzten 120 Jahre, allerdings mit einem Schwerpunkt auf den italienischen Produkten.

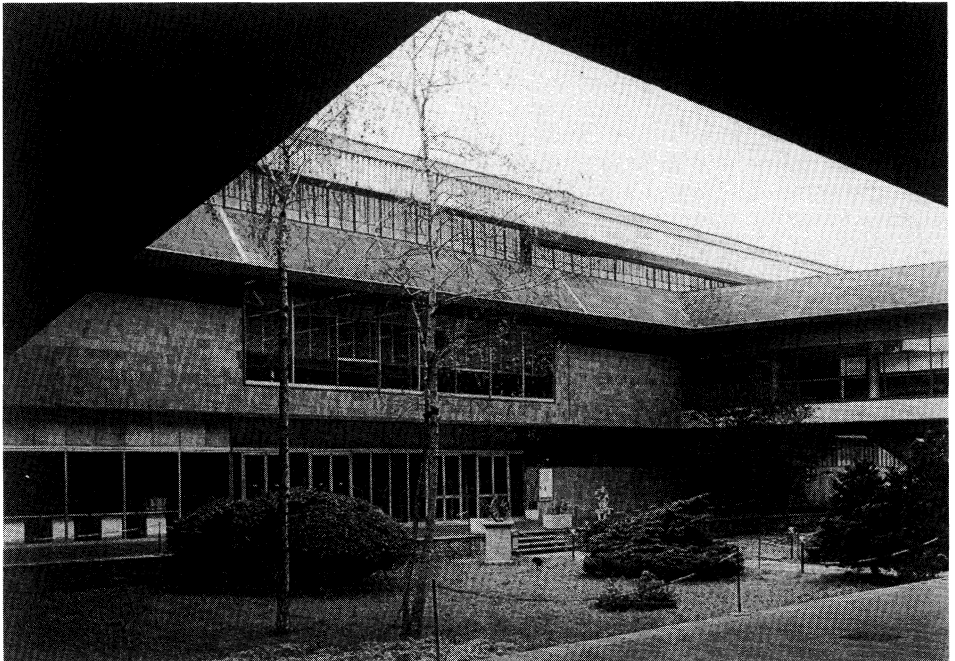
Das Museum ist sicher einen Besuch wert, wenn man die Gelegenheit in Turin wahrnehmen kann und sich auch für andere Marken und andere Jahrgänge interessiert. Die Art der Präsentation der Fahrzeuge ist dagegen eher klassisch, spartanisch, aufzählend. Für mich fehlt etwas Fleisch an den trockenen Knochen (Chassis und Pneus) und es riecht zusehr nach Bodenwische anstatt nach Öl, Gummi und Benzin.



Nachträglich habe ich erfahren, dass FIAT ein neues Museum eröffnet habe, im alten Fabrikationsgebäude in Turin, mit der Teststrecke auf dem Dach. Dieses Museum werde ich sicher beim nächsten Mal erkunden. War jemand von unseren Mitgliedern bereits einmal dort? Ich würde einige Tips und Hinweise begrüßen.

Es grüßt Euch Euer Hans Georg Koch
Präsident CTAC

Hans Georg Koch



Kiwi At-Tractions

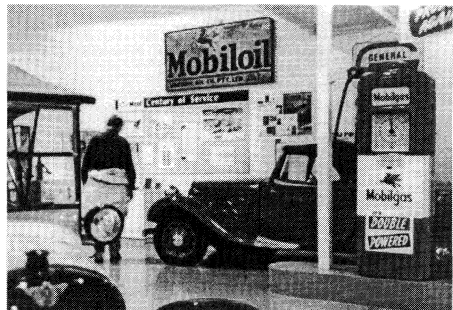
So schön es auch gewesen wäre - für diese Reise mussten wir die Traction wohl oder übel zu Hause lassen. Durch die Distanz wären wir den Veteraneneintrag bestimmt losgeworden und all das Meerwasser zwischen hier und und ‚doon under‘ wäre ihr bestimmt in den falschen Hals geraten, oder hätte sich womöglich in noch unbekannte Hohlräume verkrochen. Dass wir trotzdem einen Artikel schreiben liegt daran, dass selbst da, wo es nicht mehr weiter geht, der Doppelwinkel immer schon vorher da war!

Unsere Reise durch Neuseeland begann mit dem Volksfest über den Americas Cup Sieg und führte uns bald in stillere Gefilde, an vulkanischen Wunderwelten und Farnwäldern vorbei über immer verkehrsarme Strassen, bis wir schliesslich auch ein paar ‚metal roads‘ passieren mussten. Diese Bezeichnung für ländliche Pisten konnten wir erst nachvollziehen als wir sahen, wie am Metall unserer Kofflängel Raubbau getrieben worden war. Ein Grund mehr, die Traction zu Hause zu lassen.

Doch wie werden diese Pisten zu Strassen gemacht? Im Gegensatz zu unserem feinen Rollsplitt verwenden die hartgesottene Kiwis dafür Schotterstücke, welche die Grösse italienischer Teigwarenlumpen aufweisen. Diese werden von den Strassenbauern über dem Teer verteilt und nicht etwa eingewalzt, nein ... das wird den nachfolgenden Automobilisten überlassen. Für uns Hochsommertouristen (es war März) hiess das, dass wir nach solchen Strassenstücken jeweils die teerverklebten Gnocci aus dem Radkasten und von der Radaufhängung kratzen mussten.

Je weiter wir nach Süden kamen, desto vertrauter wurde es uns. Es kam uns jedoch nicht schweizerisch vor, wie man oft hört, sondern schottisch. Das Erbe der Auswanderer ist noch überall zu spüren, schliesslich ist es ja auch erst runde 150 Jahre her. Und so stiessen wir in Dunedin, dem südlichen Pendant zu Edinburgh (wobei ersteres der alte gälische Name für ‚Schloss auf dem Felsen‘ und letzteres der von den Engländern aufgezwungene Name für dasselbe ist) denn auch wider Erwarten auf ein kleines Traction-Mekka.

Im Eary Settlers Museum, einer ehemaligen Busstation in klassischem Art Déco Stil, entdeckten wir zwischen Maori-Schiffen, Pflugscharen, bulligen Buicks und australischen Holden (den beiden typischen Landarbeiter-Limousinen) auch ein elegantes, feuerrotes Traction-Cabriolet, das, wie gerade erst zum Zapfen abgestellt, neben einer Tankstelle à l'époque installiert war. Scheinbar wussten auch schon die frühen Siedler, wie man im Sommer alle Blicke auf sich zieht!

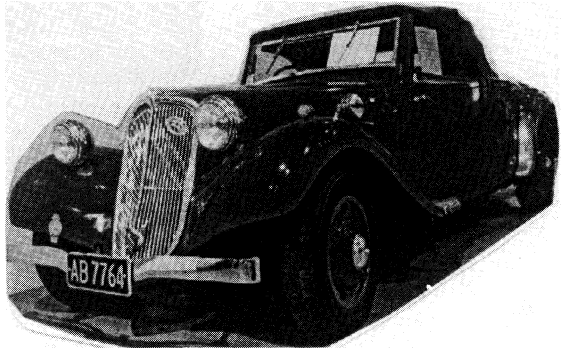
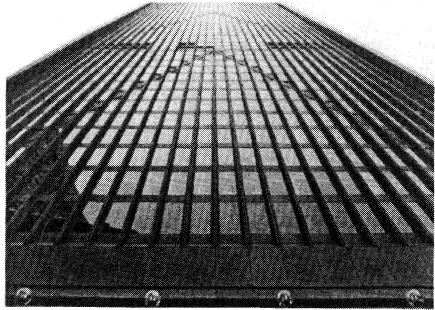


Doch damit nicht genug. Am gleichen Tag noch, natürlich nach eingehender Bewunderung dieses meines Erachtens besten Stücks des Museums, bemerkte ich auf der Fahrt zur Otago Peninsula im rechten Augenwinkel ein längliches, burgunderrotes Vehikel, das mich sofort zum Umkehren veranlasste. Und meine Ahnung bestätigte sich: eine schöne Normale stand da auf dem Rasen, offensichtlich als Blickfang für einen Auktionator. Wie schon das Cabriolet im Museum musste auch dieses Bijou wohl englischer Provenienz sein, was nur schon wegen dem neuseeländischen Linksverkehr Sinn machte.

Schön wäre diese holzverkleidete ‚Lemon‘ gewesen, doch ich hatte ja schon genug Sorgen mit meiner eigenen....

Jedenfalls muss ich von da an wieder diesen suchenden Blick draufgehabt haben... wo steht wohl die nächste Traction? Meine Augen konnte ich aber auch nicht allzu oft von der Strasse wegschweifen lassen. Die Hauptverbindung zwischen den grösseren Städten der neuseeländischen Südinsel ist eine zweispurige Landstrasse, die entsprechend der missglückten Überholmanöver viele weisse Kreuze zählt. Und überquert die Strasse einen breiteren Fluss, wird sie einfach einspurig und teilt sich die Fahrbahn auch noch mit den Zugschienen! Wie lange das wohl noch in diesem Stil gut geht?

Tractions sahen wir zwar keine mehr, doch wenn man weiss, wonach man sucht, findet man ‚es an den unglaublichsten Orten. Meiner Frau entging meine Freude zuerst, als ich plötzlich bei einem Hochhaus die Kamera zückte und nach oben richtete, da seine besondere Konstruktionsform bei mir Assoziationen auslöste. Ob im grossen oder kleinen Massstab - sogar in einem Teddybär-Shop, der uns magisch anzog, fand ich in der hintersten Ecke erneut einen *double chevron*, der das Bettchen eines bepflasterten Bärchens zierte. Doch hoffentlich kein Traction-Unfall?



Wir grüssen Euch auf Südhalbkugel-Schottisch mit "orra best fae doon undr!"
Caspar und Jacqueline Türler

Flugboote, eine vergangene Epoche

Hans Georg Koch

Als ich kurz vor Weihnachten von Brasilien in die Schweiz zurückflog und einmal mehr keinen Schlaf finden konnte, las ich im Lufthansa Magazin 12/1999 einen Artikel über die Ära der Wasserflugzeuge. Dies brachte mich auf die Idee, den technischen und kulturellen Kontext, in welchem unsere Traktions konstruiert wurden bei Gelegenheit aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten. Ich habe mich darum entschlossen, diesen Artikel auszugsweise im CTAC-Clubheft zu publizieren.

Die goldene Zeit der fliegenden Amphibien begann mit dem US-Marineflieger Albert C. Read, der 1919 in einem Curtiss-Flugboot die erste Atlantiküberquerung von Neufundland über die Azoren nach Lissabon schaffte. Damit war der Wettlauf um die Konstruktion eines hochseetüchtigen Transozeanfliegers entbrannt.

Die Elbe hat die längste Tradition als Startbahn für Wasserflieger. Am 10. August 1925 eröffnete die erste innerdeutsche Wasserflugstrecke von Altona nach Magdeburg und Dresden.

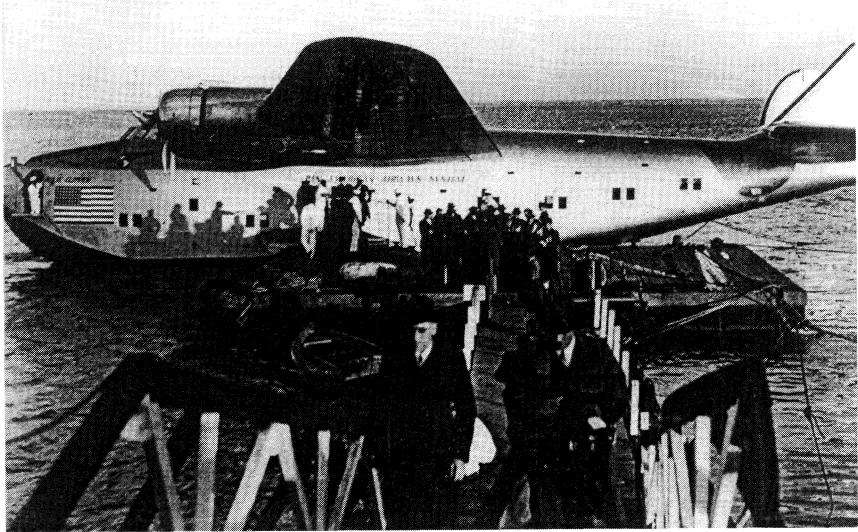
Die 1926 gegründete Deutsche Luft Hansa bediente mit Wasserflugzeugen zunächst kürzere Strecken über die Ost- und Nordsee, etwa von Stralsund nach Stockholm und von Bremerhaven nach Helgoland. "Seeflugzeuge" für sichere Atlantiküberquerungen, meinte Luft Hansa Direktor Erhard Milch 1928, stünden noch nicht zur Verfügung.

Schon ein Jahr später aber schien der Durchbruch geschafft. Auf dem Bodensee startete der erste Jumbo: die Dornier Do X. Sie hatte zwölf Motoren, wog 52 Tonnen, war 40 Meter lang und bot luxuriöse Lounges. Doch der Gigant ging nie in den Liniendienst - er war ökonomisch nicht zu betreiben.

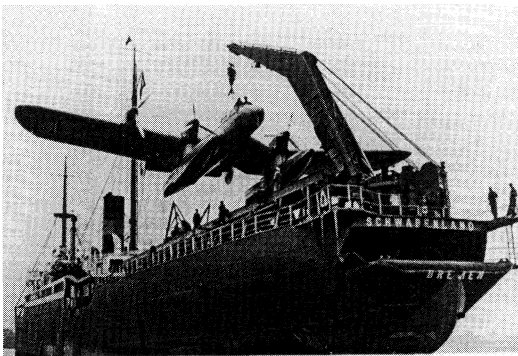
So mussten die Wale fliegen lernen. Nach diesen Meeressäugern benannte der Flugzeugkonstrukteur Claudius Dornier seine bis zu elf Tonnen schweren Flug-boote. Sie dienten als Postflugzeuge als die Lufthansa am 3. Februar 1934 den ersten transozeanischen Liniendienst der Welt eröffnete - zwischen Gambia und Brasilien. Die Reichweite der Wasserflieger, die bei maximaler Beladung nicht aus eigener Kraft abheben konnten, wurde mit einem aufwendigen Verfahren ausgedehnt. Die Flugboote gingen im Südatlantik neben den umgebauten Frachtern Westfalen oder Schwabentand nieder, wurden mit einem Kran an Bord gehievt und dann aufgetankt. Danach schoss ein pressluftgetriebenes Katapult die Wale wieder aufs Meer hinaus - 38 000 PS beschleunigten die Fluggeräte in 1,52 Sekunden auf 150 Kilometer in der Stunde. Das reichte zum Weiterflug. 198-mal wurden die bizarren Schleuderflüge gestartet. Dann fanden sich allmählich unkompliziertere transatlantische Transportwege. Die PanAm flog mit Superclippers auf Schwimmkufen Tausende Passagiere von der Ostküste nach Lissabon und von der Westküste über Hawaii auf die Philippinen. 1945 übernahmen Landflugzeuge vom Typ DC-4 oder Lockheed Constellation solche Dienste.

Seither hat die Wasserfliegerei ihre Spezialaufgaben gefunden, und niemand träumt mehr von den Schiffen, die über den Ozean fliegen konnten.

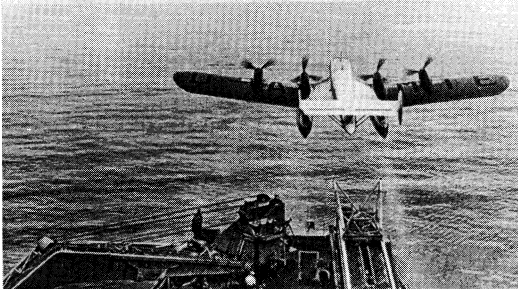
Quelle: Lufthansa Magazin, 12/99, mit freundlichem Dank

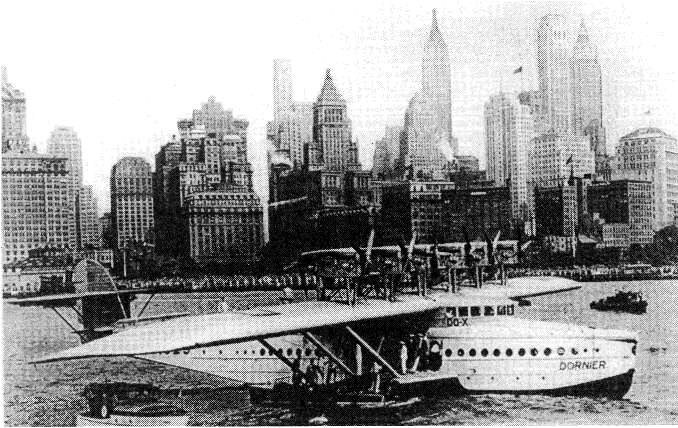


Passagiere verlassen ein Flugboot mit dem PanAm in den 30er Jahren von der amerikanischen Ostküste über die Azoren nach Lissabon flog und Marseille flog

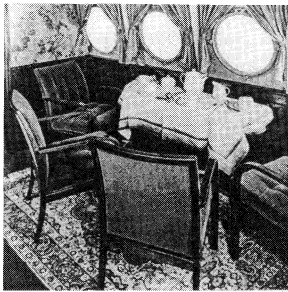


Ein Flugboot im transatlantischen Lufthansa Postdienst wird 1938 im Südatlantik an Bord eines umgebauten Frachters gehievt, aufgetankt und dann von einem Katapult (unten) zum Weiterflug gestartet

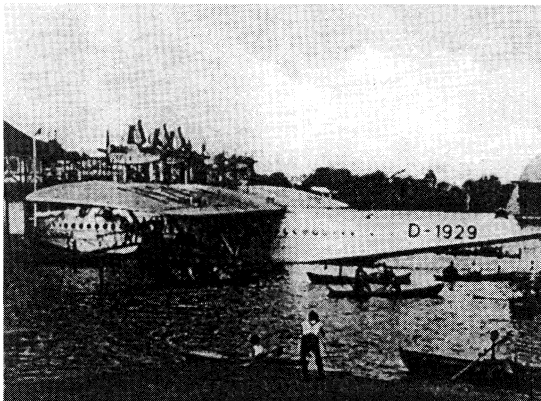




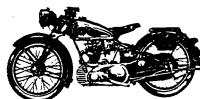
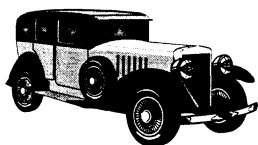
Das grösste je gebaute Flugschiff, die zwölfmotorige Do X, wasserte 1931 nach einem Transatlantikflug vor der Skyline von New York



In luxuriösen Aufenthaltsräumen mit Teppichen und stilvoll gedeckten Tischen konnten die Passagiere ihren Nachmittagstee geniessen



Die gigantische Do X auf der Hamburger Alster



Absolutes Oldtimer-Wetter und noch keine Idee, wohin die Ausfahrt führen soll?

Wie wär's mit einer Fahrt rund um den Brienzensee mit anschliessendem Oldtimerhöck im



Dort ist immer genügend Parkplatz vorhanden, um die Fahrzeuge zu präsentieren.

Zudem werden jeweils am 3. Samstag im Monat, dh.

Samstag, 17. Juni 2000
Samstag, 15. Juli 2000
Samstag, 19. August 2000
Samstag, 16. September 2000
Samstag, 14. Oktober 2000

ab 14.00 bis ca. 17.00 Uhr Plätze im Restaurant reserviert für alle Oldtimerfans (sowohl Liebhaber-Autos als auch -Motorräder sind willkommen) und solche, die es noch werden wollen.

Für weitere Infos: Oberländer Autofreunde, Erich Michel, Kirchstrasse 21,
3806 Bönigen
Telefon 033 822 47 91

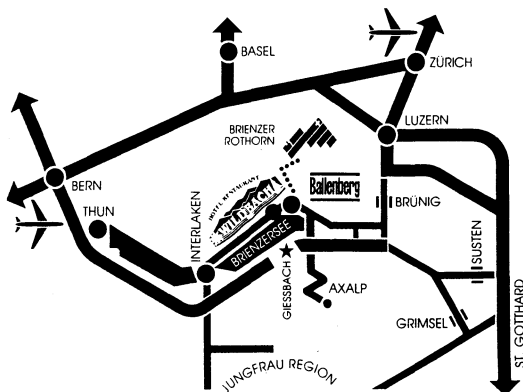
oder direkt bei:

Ruedi Graf und Maria-Pia Del Grasso
Hotel Restaurant Wildbach
CH-3855 Brienz am See

Tel. 033 951 24 44 Fax 033 951 20 60

E-Mail: wildbach@switzerland-hotels.ch

Internet: <http://www.switzerland-hotels.ch/brienz/wildbach>



Eine Begegnung mit Leonardo Bertoni

Die guten Seelen unseres Internet Teams halten mich jeweils auf dem Laufenden, was aktuell an unserer Website geändert wird und was sonst noch so auf dem Web läuft. So hat mir Patrik Lichtsteiner am 28.5. eine e-Mail mit dem lakonischen Titel Information geforwarded. Eigentlich nur der Ordnung halber habe ich sie geöffnet und gelesen. Der Inhalt war nicht gerade umfangreich:

Je suis le fils de Flaminio Bertoni et je vous renseigne que sur le site www.flaminiobertoni.it il y a toute l'histoire de mon père.

Saluts Citroenistes
Leonardo Bertoni

Der Name Flaminio Bertoni sagte mir doch etwas, war das nicht der Designer der Traction und einiger anderer Modelle von Citroën? Also brach ich auf eine Datenreise nach Italien auf, da das Suffix der Website (-.it) auf eine italienische Homepage hinwies.

Ich wurde nicht enttäuscht. Klar und übersichtlich geordnet konnte man den Lebenslauf und die verschiedenen Werke Flaminio Bertonis ansehen und erkunden. Ich erfuhr, dass er neben seinem Hauptberuf als Autodesigner auch Architekt, plastischer Künstler und Maler war, also ein Allroundtalent mit speziellem Flair für Mechanik. Ich kann allen Clubmitgliedern einen Blick auf diese interessante Website nur empfehlen. Sie ist zweisprachig, italienisch und englisch. Als Ausdruck meiner Freude schrieb ich dem Initiator der Homepage, Leonard Bertoni folgendes e-Mail:

Dear Leonardo!

I actually got your message about the new Internet site and homepage of Flaminio Bertoni. As a Citroën enthusiast and admirer of your fathers design I only can congratulate for this excellent site.

I am the president of the Citroën Traction Avant Club Switzerland and I am proud to own two Traction Avant Cars. One is a 7C Cabriolet of 1934, from the first series, and the second one is an 11 BL saloon from 1952 which I restored for my wedding in 1980.

The Citroën Traction Avant Club Switzerland has his own website at www.TractionAvant.ch and we will place a link to your fantastic presentation of Flaminios work. I also like the design of the website itself, well organised, clear and informative.

Our webmaster will do the work in the next days. Maybe you can also put a link to our website vice versa?

Let us know if you are interested in the actual activities of our club or if you would like to join the club. We publish a club-bulletin five to six times a year (in German language). If you would like to have it for your archive please send us the address where we can mail it to (snail-mail). We also are interested in further information on exhibitions and events of your association. We would like to publish forthcoming dates and events for our club members.

With kind regards from Switzerland

Yours sincerely

Hans Georg Koch
President

Es ging nicht lange, da erhielt ich wieder Post, am 30.5.2000. eine prompte Antwort auf meinen Brief:

Cher Georg

J'ai reçu votre mail et je suis heureux de vous répondre. M'excuse pour mon français mais est de 1939 que ne parle plus, et seulement de 1993 que j'ai reprise a l'ecrir avec l'aide du dictionnaire (j'ai 68 ans!).

Je suis heureux de vous autoriser à mettre mon link dans votre page web, il servira à faire connetre la vie et les ouvres de mon père a toutes les Citroenistes.

Je suis vous reconnaissant si vous voudrez me envoyer votre bulletin a mon adresse:

Leonardo Bertoni - Via Carnia 277 - 21100 Varese.

Si nous russions ad ouvrir le musée Bertoni à Varèse (nous avons besoin de beaucoup d'argent), il sera mis dans les archives.

Toutes les nouvelles de l'association seront publie dans le page news du site. Si vous avez de article du revue ou journal que parle de mon père, je vous prie de me faire avoir en original ou photocopie avec le titre, le date. le numero e l'ans du revue ou journal pour la bibliographie.

Je vous informe que le jour 10 Juin je serai a le rassemblement national du 2CV à Saignelégier, avec une opérateur et un journaliste de la Television de la Suisse Italienne, pour un documentaire sur mon père. Le mère seront heureux, si vous est possible de venir avec votre Traction 7 cabriolet du 1934, pour elle reprendre avec vous pour le même documentaire
Heureux de avoir vous connaître aussi si au présent pour email, je vous envoie mes plus cordiales saluts.
Leonardo Bertoni

Ich verstand nun das Anliegen möglichst alles was von seinem Vater noch vorhanden ist, Zeitungsartikel, Publikationen und Zeichnungen zusammenzutragen für ein Museum in Varese. Ich möchte alle Mitglieder auffordern, falls Sie über entsprechende Unterlagen verfügen, dies Leonardo Bertoni mitzuteilen. Der Citroën Traction Avant Club hat einen Satz aller noch vorhandenen Clubhefte zur Verfügung gestellt. Wie Ihr sicher wisst, gibt es verschiedene Artikel über Flaminio Bertoni darin.

Wie war das jetzt mit dem 2CV Treffen in Saignelégier?? Sollte ich wirklich dorthin fahren. Das ganze war mir etwas ungemütlich. Was sollte ich mit einer Traction am nationalen 2CV Treffen. Andererseits wollte ich Leonardo auch nicht enttäuschen. Also schrieb ich wieder ein e-Mail:

Dear Leonardo

Thank you for your e-mail from 30.5.2000 which was very informative to read. We will send you our club-bulletin form now on. The next issue is edited in July.

Actually I am searching for articles in our bulletins of the last 25 years. I am not shure wether we already have published something about Flaminio Bertoni but if I can find, I will send it to you immediately. It will certainly be a comment on the research of Fabien Sabatès.

I thank you for the invitation to come to Saignelégier on the 10th of June. I intend to come and meet you there with my 34 Cabriolet. As I understand, this is a meeting organised by the 2 CV Club. Thats why I do not want to disturb anyones interest at the meeting or to focus the attention on a Traction Cabriolet instead of the 2 CV's!! The only thing that leads me to Saignelégier is the chance to meet you and to get acquainted with you. I hope we will find a little time to talk about our hobby, your father and the best designed cars in the world.

Can you tell me something about your personal programmme on the 10th of June? I will arrive there approximately by 12.00 hours. Can you give me some hints, where I can find you or where we shall meet?

I am looking forward to our meeting next Saturday

Kind regards

Hans Georg Koch

Die Antwort kam diesmal etwas verzögert, erst am 8. 6. 2000. Leonardo erklärte auch gerade warum:

Cher Georg,

pour une panne à mon ordinateur, j'ai reçu aujourd'hui la votre reponse a mon e-mail, parce que j'ai cherche de faire mettre en contacte avec vous la troupe de la Television Suisse pour fixer le rendez vous a Saignelégier.

Je suis en attente d'une reponse de la troupe si venir avec elle le vendredi à Neuchatel da Vincent Crescia e le samedi à Saignelégier, ou venir le dimanche seul avec la 2CV.

La reponse me viendra donne ce soir, parce que je vous enverra un autre e-mail pour vous dir mon programme.

Cordialement.

Leonardo Bertoni

Vous pouvez me ecrire aussi en anglais parce que j'ai le traducteur su ordinateur.

In der Folge beschleunigte sich der Informationsaustausch wieder und ich erhielt das nächst Mail von der Televisione della Svizzera Italiana, nachdem Sie verschiedentlich mit meinen Kindern telefoniert hatten, weil ich nie zu Hause war. Gott sei dank redete da jemand Deutsch, damit ich alles gut verstehen konnte.

Sehr geehrter Herr Koch, (s.wichtiges PS am Ende dieses mails!) wir wissen von Hrn. L. Bertoni, dass Sie Sonntag den 10.6. um 12.00 h in Saignelégier am 2CV-Treffen mit Ihrer Traction Avant vom 1934 teil nehmen. Wir bitten Sie, evtl. Ihr Programm von morgen leicht ändern zu können. Unser TV-Team könnte/möchte am Samstag Nachmittag mit Hrn. Bertoni zu Ihnenach Grosswangen kommen um das Modell Traction Avant filmen zu können. Wenn Sie dieses Message heute noch lesen

können, dann setzen Sie sich bitte mit mir selbst oder mit unserer Produktionssekretärin Morena in Verbindung. Besten Dank und freundlicher Gruss!

TSI-Renato Pugina

Morena Tolaini

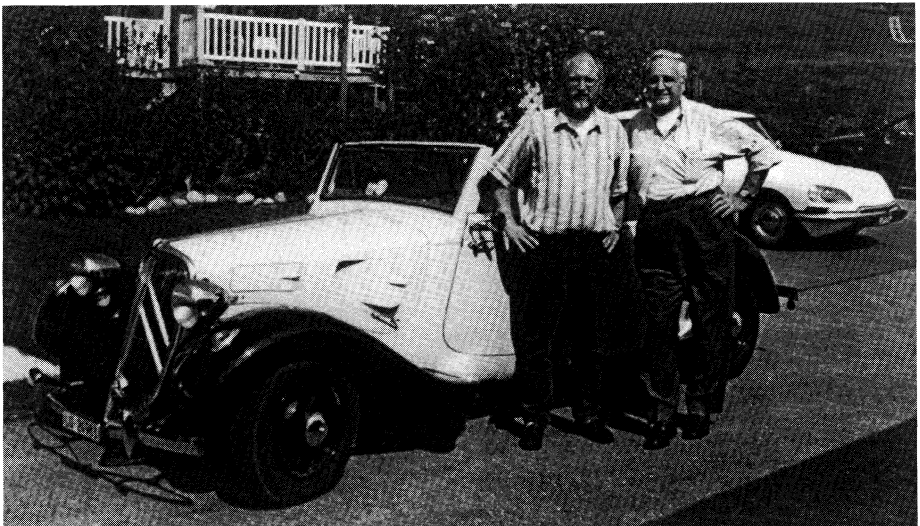
(assistent to Federicio Jolli, producer weekly magazine)

PS: habe Hr. Pugina (unterwegs gerade jetzt erreicht. Er wird Ihnen heute, Anfang Nachmittag auf Ihr Natel anrufen (Zeitabmachung für morgen usw.) Auf alle Fälle kommt das Team nicht nach Saignelégier!

Während ich am Freitagnachmittag 9.6.200 noch an einer Konferenz teilnahm erreichte mich Herr Pugina per Natel und wir vereinbarten einen Termin für Samstag Nachmittag bei mir zu Hause in Grosswangen. Das sagte mir jetzt wesentlich besser zu als einen Ausflug nach Saignelégier. Wir vereinbarten ein Treffen am Samstagnachmittag um 14.30 Uhr bei mir zu Hause und wie immer wenn es um Kunst und Design geht, lud ich Guido Soland, den „Art Director“ des CTAC ein, um mir bei schwierigen Fragen zur Seite zu stehen. Sofort orientierte ich wiederum Leonardo Bertoni und übermittelte ihm zwei eingescante Kartenausschnitte und eine Wegbeschreibung bis nach Grosswangen.

Ich freute mich auf dieses aussergewöhnliche Zusammentreffen mit einem Exponenten der Automobilgeschichte und einem Mann, der zwar als Sohn, dennoch als direkter Nachfahre eng mit der Geschichte unserer Oldtimer verbunden ist.

Und genau um 14.30 Uhr fuhr das Fernseheteam und Leonardo Bertoni auf den Vorplatz unseres Hauses. Der erste Kontakt beim Händeschütteln zeigte mir bereits die väterliche Offenheit und die natürliche Freundlichkeit dieses Mannes.



Dies ist der erste Teil einer für mich speziellen Geschichte und einer aussergewöhnlichen Begegnung. Etwas mehr über die Person von Leonardo Bertoni, seine Arbeit für seinen Vater Flaminio und den Verlauf der Fernsehaufnahmen werde ich Euch in einem nächsten Artikel schreiben.

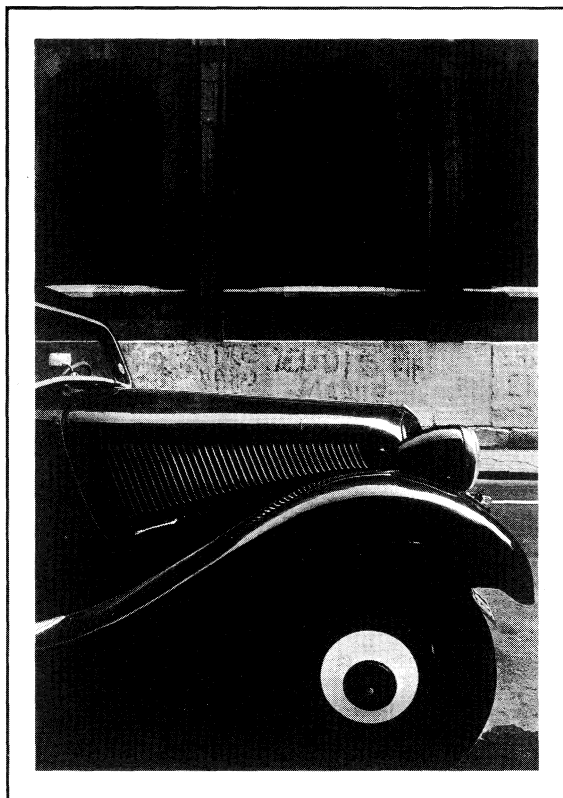
Hans Georg Koch

Bericht über das Clubtreffen vom 30. April 2000 der Region Ost

Es war ein sonniger Tag an dem der Regen nur so vom Himmel stieg. Eine Vielzahl weniger Autogeher fand sich verspätet pünktlich zum morgendlichen Abendapéro ein.....

So oder ähnlich könnte ein Bericht beginnen über das vielbesuchte und erfolgreiche Treffen. Leider habe ich bis heute keinen Bericht erhalten. Schade, denn für alle Clubmitglieder die aus verschiedensten Gründen nicht teilnehmen konnten wäre es sicherlich interessant gewesen einen kleinen Einblick ins Treffen zu erhalten. Und wer weiss vielleicht wird es den einen oder anderen ebenfalls dazu verleiten, mal an einem Treffen teilzunehmen.

Daher hoffe ich zukünftig mindestens einen Bericht pro Treffen im Heft veröffentlichen zu können. (Wie gesagt es kann auch handgeschrieben sein!)



Caractéristiques

Moteur : Types : 11BL (Légère) et 11B (Normale)
4 cylindres 78 x 100 (cylindrée : 1,911 cm³).
Puissances : fiscale 11 ch; effective à 4.000 t/m :
56 ch. Chemises amovibles. Soupapes en tête.
Carburateur inversé à pompe de reprise. Suspension élastique de l'ensemble "moteur-boîte".

Embrayage monodisque à 9 ressorts.

Boîte : 3 vitesses AV dont 2 synchronisées.

Freins hydrauliques sur les 4 roues.

Direction à crémaillère, indé réglable.

Suspension par barres de torsion. Amortisseurs hydrauliques.

Roues : AV indépendantes; AR sur essieu cruciforme.
5 roues garnies de Michelin "Pilote" 165x400.

Capacité du réservoir : 11 Légère : 45 litres -
11 Normale : 50 litres.

Dimensions hors tout :

	11 Légère	11 Normale
Longueur	4 m 45	4 m 65
Largeur	1 m 68	1 m 79
Hauteur	1 m 54	1 m 54

AC 49019-51

Théo Brugliera



Société Anonyme
ANDRÉ CITROËN
117 à 167, Quai de Javel
PARIS XV^e

FAC. SIMILE C.B.A.C. - 1978

LES
11
LÉGÈRE
ET
NORMALE



Traction Avant
CITROËN

BONNES MOYENNES - PAS DE FATIGUE

Sécurité

Tenue de route incomparable. Direction précise.
A toutes les vitesses, la voiture reste centrée sur sa trajectoire au point qu'on pourrait lâcher le volant. Au coup de frein, la voiture plaque au sol, sans dévier. Carrosserie tout acier. Glaces de sécurité. Avertisseurs impératifs.

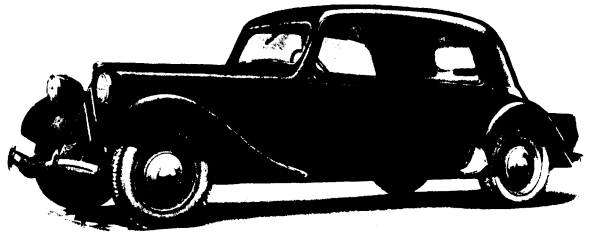
Vitesse

Au chronomètre :
115 km/h avec la Normale.
118 km/h avec la Légère.

Confort

Dimensions intérieures bien calculées :

	11 Légère	11 Normale
Longueur	1 m 95	2 m 18
Largeur	1 m 24	1 m 35
Hauteur	1 m 22	1 m 23



11 LÉGÈRE

La 11 Légère est une excellente 4 places. La 11 Normale, avec ses 3 bonnes places à l'arrière est vraiment la voiture familiale. Sur les deux modèles :

A l'avant comme à l'arrière, le plancher est plat : on a de la place pour allonger les jambes et loger de petits colis.

Sièges AV d'une douceur incomparable et réglables instantanément.

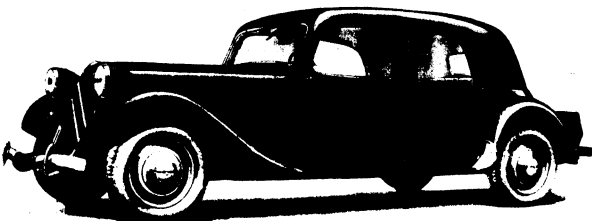
Coussin et dossier de la banquette AR amovibles.

En hiver, vous avez un chauffage efficace; en été, une ventilation rationnelle (pare-brise ouvrant et volet d'aévent).

Budget raisonnable

Consommation moyenne aux 100 kilomètres :

11 Légère	11 Normale	A la moyenne horaire
9,5 à 10 litres	10 à 11 litres	de 40 km
10 à 10,5 "	10,5 à 11,5 "	de 70 "



11 NORMALE

Sorry...

...für die teilweise schlechte Druckqualität im letzten Clubheft. Die Ursachen dafür waren:

1. sind wir aufgrund der langsamen Postzustellung der Anmeldetalons von Zürich nach Ersigen für die Heftmitte mit der Auslieferung arg in Verzug gekommen
2. Hat sich die Wahl eines neuen Umschlagpapiers nicht bewährt. Das Durchscheinen der blauen Farbe sollte verhindert werden, dafür hat die Farbe so schlecht getrocknet, dass der Umschlag stellenweise fleckig wurde und
3. hat ein Schaden an der Druckwalze einige Textpassagen im Heft unlesbar gemacht.

Ich hoffe, dass wir mit der aktuellen Ausgabe alle Probleme im Griff haben und Ihr Euch wieder an einem perfekten Clubheft erfreuen dürft.

Der Redaktor
André Baumann



INSERATE

Zu verkaufen:

An Citroën Liebhaber
Citroën GS Pallas 1977, Beige metal
89000km nicht MFK, Verkaufspreis Fr. 900.-

Philippe Savary
G 022 308 03 48
P 022 740 25 09

Zu verkaufen:

zu verkaufen
Bosch-Wasser-Heizgebläse für Einbau im Fahrgastraum. Gebläse mit 6V-Motor.
Sehr guter Zustand. Fr. 450.-

Charles Guillod, 5015 Niedererlinsbach
Tel 062 844 34 67
Fax 062 844 45 76

Zu verschenken:

2-Zylinder wassergekühlter Boxermotor mit ca 400ccm. Hersteller: Victor Motor Co. Coventry
Handkurbelstarter, Lucas Magnetzünder, Kühlwasserpumpe (Durchlaufkühlung) und ext.
Schwungrad. Wahrscheinlich Bj. 1942. Mechanisch neuwertig da nicht gelaufen. Optisch na ja.
Voll funktionstüchtig. Nur an nachweislich guten Platz (z.B kl.Museum)

Charles Guillod, 5015 Niedererlinsbach
Tel 062 844 34 67
Fax 062 844 45 76

Zu verkaufen:

Motosacoche 350 ccm IOE Bj. 1927. Rahmentank.
Voll restauriert Fr. 8500.-

Charles Guillod, 5015 Niedererlinsbach
Tel 062 844 34 67
Fax 062 844 45 76

Zu kaufen gesucht:

Je 1 Satz Aluminium-Kappen für Kotflügel
(vorne und hinten) passend zu
Citroën Traction Avant 11 BL (Jg. 1952)

Angebote mit Preisangabe bitte an:

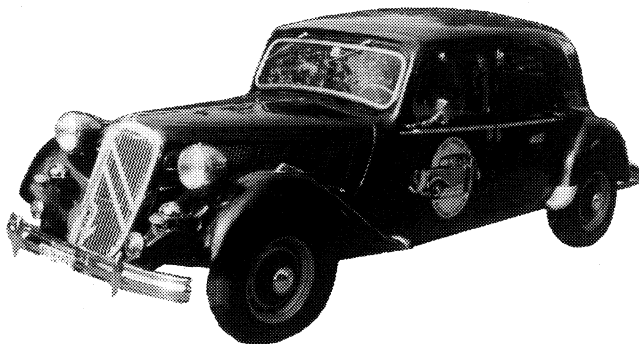
André Dähler, 3800 Unterseen
Tel. 033 828 88 17 (G) oder E-Mail daehlera@post.ch
daehlera@post.ch

INSERTATE

Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen

T/F 01-725 90 45



Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile

Unsere Inserate-Preise:

Private-Inserate von Clubmitgliedern:

- Gratis innerhalb Rubrik INSERTATE

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern:

- 1/1 Seite Fr. 100.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 50.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 25.-/Ausgabe

Gewerbliche Inserate von Aussenstehenden

- 1/1 Seite Fr. 120.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 60.- / Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 30.-/Ausgabe

Rabatt: wenn ein Inserat für 6 Ausgaben plziert wird gewähren wir einen Rabatt in der Höhe der Inseratkosten einer Ausgabe (also nur 5 Inserate bezahlen und 6 mal veröffentlicht)

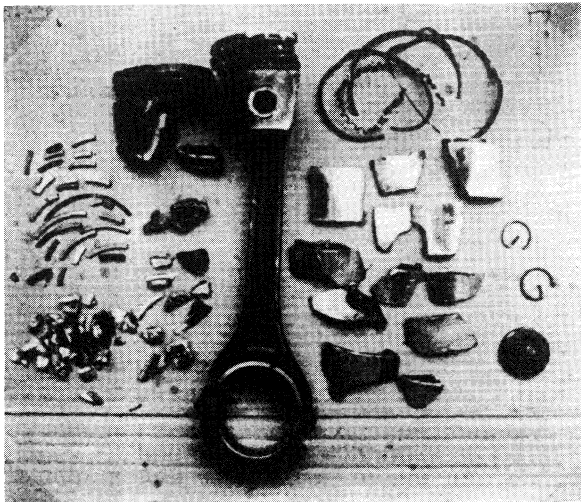
REPRINT

Aus CTAC-Heft 1/84

„AHA“ - Tips in einem Satz

(für Modell 11, zum Teil auch anwendbar für Modell 15)

- Die äusseren Türfallen lassen sich auch nach dem Herausdrehen der Schrauben nur ausbauen, wenn sie *last ganz nach unten gedrückt* werden.
- Die Schlosszylinder der Tür- und Kofferdeckelschlösser lassen sich *in entriegeltem Zustand* herausklopfen.
- Wer sein Auto noch nicht gespritzt hat, sollte bei der Lüftungs-klappe vor der Windschutzscheibe an den 2 tiefsten Punkten je eine Bohrung anbringen, ein Röhrchen einlöten und mit einem Plastikschlauch das *Wasser abführen*, da der Gummi selten richtig dichtet.
- Bei den Griffen der Kühlerhaube erspart man sich Lackschäden, indem man einen *Gummiring*, wie er für Kabeldurchführungen verwendet wird, in den O-förmigen Schlitz einpasst.
- Wer Teile seines Autos sandstrahlt, tut gut daran, vorher alle *beweglichen Beschläge, Gelenke, Lager etc. zu demontieren*.
- Als Ersatz für die meistens durchgerostete Blechabdeckung zwischen Kofferdeckel und Stossstange (Kofferli-Modell) ist ein *Polyester-Teil* erhältlich.
- Die vorderen Bremstrommeln dürfen nur mit einem Abzieher, der an der *Nabe* packt, abgezogen werden.
- In der *Mitte der Hinterachse* darf kein *Wagenheber* angesetzt werden, da dadurch die Achse durchgebogen wird.
- Zum Aus- und Einbauen der inneren Kreuzgelenke muss die Federung vorne *belastet* sein.
- Die 14mm-Schrauben der Abdeckung des fussraumseitigen Silentblockes werden nicht beschädigt und lassen sich leichter herausschrauben, wenn man an Stelle des normalen 1/2Zoll-Steckschlüssels den *feineren 3/8Zoll-Steckschlüssel* verwendet.
- Muss der Kühler ohnehin ausgebaut werden, lohnt sich in den meisten Fällen gleich eine *seriöse Entkalkung*.



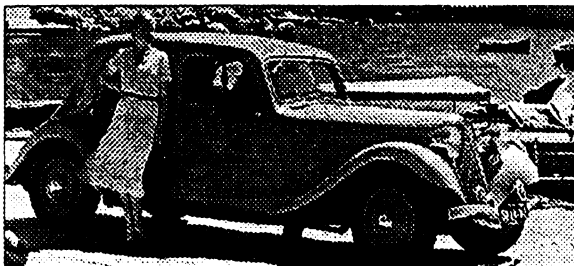
D. Eberli

Foto:
J. Couche,
Australia



CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
 - Motoren
 - Getrieben
 - Kupplungen
 - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
 - 4-Gang Getriebe
 - Lamellenkupplungen
 - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

4. Folge: Der Aufbau des internationalen Verkaufsnetzes, die Entstehung und der Untergang von Zweigniederlassungen.

1919 begann Citroën mit der Produktion von Autos am Quai de Javel in Paris. Bereits vier Jahre später eröffnete er in London eine offizielle Verkaufsniederlassung zur Belieferung des britischen Marktes. Als der Absatz 1925 wegen der neu eingeführten Importsteuer von 33% zusammenzubrechen drohte, kaufte Citroën kurzentschlossen Land in Slough, westlich von London, gründete die CITROEN CARS LTD. und begann 1926 mit der Produktion von Fahrzeugen an Ort und Stelle. Anfänglich wurden nur vorgefertigte Teile aus Frankreich zu Autos zusammengebaut, später wurden auch die Teile in England hergestellt. Die Fabrik in Slough produzierte bis 1966.

Weitere Zweigniederlassungen für den Verkauf wurden in den Jahren 1924 bis 1930 in vielen europäischen Ländern gegründet, so 1924 die SOCIETE BELGE DES AUTOMOBILES CITROEN in Brüssel, die NV. AUTOMOBILES CITROEN in Amsterdam, die SOCIETA ANONIMA ITALIANA AUTOMOBILI in Milano, die SOCIETE AUTOMOBILES CITROEN A/S in Kopenhagen, die SOCIETE DANOIS DES AUTOMOBILES CITROEN A/C in Dänemark und schliesslich die SOCIETE ANONYME POUR LA VENTE EN SUISSE DES AUTOMOBILES CITROEN in Genf.

1925 folgten die SOCIEDAD ESPANOLA DE AUTOMOBILES CITROEN in Madrid, die SOCIETE NORDAFRICAINNE DES AUTOMOBILES CITROEN in Algerien, 1927 die CITROEN AUTOMOBIL AKTIENGESellschaft in Köln, die SOCIETE COMMERCIALE AUTOMOVEIS CITROEN SRL in Lissabon und die SOCIETE TUNISIENNE DES AUTOMOBILES CITROEN in Tunis. Den Schluss machte 1930 die NORSK CITROEN A/S in Oslo.

Die meisten Niederlassungen beschränkten sich auf den Import und den Handel, einige wenige wurden von Anfang an oder später um Produktionsstätten erweitert. Fabriken entstanden so neben England in Belgien, Italien, Dänemark und Deutschland. Die hochtrabenden Pläne für eine Fabrik in Amerika zerschlugen sich, was die schweizerische AUTOMOBIL REVUE nicht daran hinderte, in einem Artikel auf die Existenz

dieser Fabrik hinzuweisen.

André Citroën, der immer von Grosseem träumte, ohne sich allzulange bei der Frage der Finanzierung aufzuhalten, liess für seine Niederlassungen überall prunkvolle Gebäude errichten, die in erster Linie Kosten brachten. Als die Gebrüder Michelin anfangs 1936 PIERRE BOULANGER, den geistigen Vater des 2CV, als Generaldirektor einsetzten, begann das grosse Reinemachen. Die Fabriken in Italien, Dänemark und Deutschland wurden geschlossen, übrig blieb die Produktion in Frankreich, Belgien und England. Nicht besser erging es mancher Verkaufsniederlassung, so auch derjenigen in der Schweiz, wo der Verkauf für ein Dutzend Jahre in die Hände von Ramseier (Westschweiz) und Schlotterbeck (Ostschweiz) überging. Der Name Schlotterbeck ist heute noch jedem Citroënisten geläufig. Erst ab 1947 war Citroën in der Schweiz wieder mit einer offiziellen Verkaufsniederlassung präsent. Gegründet in Genf baute sie sich bis heute ein Netz von Zweigniederlassungen in den grösseren schweizerischen Städten auf. Als neue Niederlassung vor dem Krieg gründete Boulanger noch die SOCIETE AUTOMOBILE D'EXTREME-ORIENT in Saigon. Nach dem Krieg, den Citroën dank seinem energischen und deutsch-feindlichen Generaldirektor einigermaßen gut überstand, setzte eine neue Welle der Eröffnung von Verkaufsfilialen ein. Diesmal allerdings auf einer solideren finanziellen Basis und nicht auf Europa beschränkt. Niederlassungen entstanden in New York, Marokko, Johannesburg, Buenos Aires, Jugoslawien, Montréal und weiteren Städten. Auch die Produktion wurde wieder auf verschiedene Länder verteilt. Ab 1957 wurden zahlreiche Fabriken auf der ganzen Welt in Betrieb genommen. Einige dieser Fabriken, die teilweise nur ein oder zwei Jahre in Betrieb waren, produzierten speziell auf den einheimischen Markt zugeschnittene Modelle, die in Europa nicht oder nicht in der gleichen Form erhältlich waren. So gab es in Chile eine Stufenheckvariante des 2CV und in Iran kannte man bereits eine Art Acadiane, als bei uns immer noch der AK verkauft wurde.

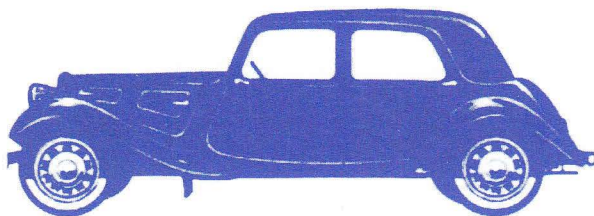
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name
Vorname Vorname Partner
Adresse PLZ / Ort
Geburtstag Tel Privat
Gültig ab: Tel Geschäft
Fahrzeug Typ/Jg: EMail

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila



Mitglieder-Werbung

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

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse PLZ / Ort
Tel Privat Tel Geschäft
Bemerkungen

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen Tel.

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



Foto: D. Eberli

IMPRESSUM

Herausgeber: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen
Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage: 420 Exemplare
Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe
