

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

3/2002

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2002, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

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

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Werner König

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

Hans Brunner

Oberseestrasse 56
8640 Rapperswil
P 055 211 13 08
G 055 211 17 77
rep-service@bluewin.ch

Nord

Rudolf Jutz

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

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
rbm01@bluewin.ch

Peter Weber

Alti Huserstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20
videopefi@freesurf.ch

West

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
G 031 324 51 46
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Christoph Platzer

Sperstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@balcab.ch

Hans Eftlin

Grünastrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
G 031 963 66 66

Süd

Koni Fisch

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

Walter Homberger

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

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann

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

Internet

Caspar Türler

Schloss-Strasse 26
8803 Rüschiikon
P 01 724 03 03
G 01 229 22 43
caspar.tuerler@swx.com

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 34 73
weber.rudolf@swissonline.ch

Sekretariat

Patricia Koch

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

Deko

Guido Soland

Schaubweg 10
6205 Eich
P 041 460 24 86

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Übersetzungen

Korrespondenz Ausland**Yolanda König**

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

Rechnungsrevisoren:

Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage	4
.....Hans Georg Koch	
Abendausfahrt der Region Nord vom 10. Juli 2002	5
Treffen Region Ost, 22.-23. Juni 2002	6-10
.....Hans Georg Koch	
Inserate	11-13
Kalender 2003	14
..... Udo Kenkel	
Werbung	15
Technik: Jungbrunnen für Autobatterien	16
Briefwechsel	17-20
.....Caspar Türler	
Ein unerwarteter Fund	21-23
.....Hans Georg Koch	
Panhard Dyna	24/25
..... Erich Michel	
Mitglieder	26/27
..... Kurt Gasser / Regine Hansche	
Presseberichte	29-31
Einladung Schlusshöck Region Nord	32

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Glernerstrasse 24
8805 Richterswil
Tel/Fax 01 784 58 58

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
Schelbli Grenzgarage AG
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
E-Mail ch.schelbli@bluewin.ch

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



TREFFEN UND TERMINE

20. Oktober 2002	CTAC Treffen Region Süd
16. November 2002	Vorstandsitzung CTAC
7. Dezember 2002	Jahresschlusshöck der Region Nord in Illnau-Effretikon
27. Januar 2002	CTAC GV 2002, Nottwil

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat 31. Oktober und 28. 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

6. Oktober 2002	Historische Verkehrsschau Flughafen Altenrhein SG
26./27. Oktober 2002	3. Trinationaler OTM Basel (Oldtimer und Teilemarkt als der Teil der Basler Herbstmesse)
4. November 2002	OTM Zürich (Oldtimer und Teilemarkt in den VBZ Werkstätten, Badenerstrasse, Zürich)
12./13. Juli 2003	"TRACTIONADES" , premier Festival International de la Traction Avant. Traction-Treffen auf einem Rennplatz in der Auvergne (F) <i>weiter Infos auch unter http://www.traction-avant.com/FITA/</i>

Redaktionsschluss für Heft 4/2002: 31. Oktober 2002



HISTORISCHE VERKEHRSSCHAU

FLUGPLATZ ALTENRHEIN
VIERLÄNDERTREFFEN (Gastgeber: SMVC Ostschweiz)

Oldtimer aus dem Letzten Jahrhundert...
Motorräder, Autos, Traktoren, Lastwagen,
Flugzeuge, Holzvergaser, Dampfwalzen uvm.



Flugverlosung
GRATIS

BICAT-VERN.COM

GÄSTE IN AKTION!

SMVC Ostschweiz | Alpine Association Bodensee | Geländefahrzeuge (Militari/Landover...)
OCO Oldtimerclub Ostschweiz... | Freunde alter Motorräder FAM
Freunde alter Traktoren | div. Markenclubs



Wir steuern Ihr Vermögen sicher ans Ziel
AAM St. Gallen

AAM 
ATAG ASSET MANAGEMENT

RODAGE

Liebe Clubmitglieder



Die Ausfahrt mit der Region Ost nach Österreich ist vorbei, war aber für Patty und mich ein sehr schönes und gut gelungenes Ereignis. Die lange erwarteten Sommerferien sind da und man ist es leid schon wieder an die Arbeit zu denken. Es ist aber nie langweilig, etwas in der Garage zu unternehmen, sei es mit dem Ölkännchen wieder einmal die Türscharniere zu ölen, die bei jedem Öffnen der Türe quietschen oder wieder einmal die Profiltiefe der Pneus zu kontrollieren. An einem Regentag könnte man sogar daran denken, die Vorderachse und alle anderen Schmiernippel wieder einmal zu schmieren. Gar nicht zu denken den Kerzenabstand zu kontrollieren und gegebenenfalls wieder einzustellen. Ein vorderer Raddeckel klappert bei jeder Umdrehung, seit ich ein Rad wechseln musste. Ich fühle mich ganz an Christian Bolliger erinnert. Auf der ganzen Tirolfahrt habe ich immer befürchtet, dass er den teuren und schlecht wiederauffindbaren Raddeckel verlieren würde. Jetzt klappert's bei mir in derselben Weise.

Allein für eine nötige Politur des ganzen Citroën fehlt mir etwas der Mumm, da liege ich doch lieber in einem Liegestuhl, etwas am Schatten und studiere eines der Citroën Bücher, die ich schon lange gerne gelesen hätte.

Am Abend surfe ich nochmals über unsere Webseite und sehe praktisch wöchentliche Aktualisierungen. Ich schaue nochmals auf der ICCCR Seite vorbei, ob dort eventuelle neue Informationen aufgetaucht sind. Bei uns wird verbissen weiter publiziert und aktualisiert aber momentan ist sonst auf der Welt wirklich nicht viel los. Das Fernsehen zeigt nur noch Zwei- und Dreisternfilme, das Radio wiederholt Cabarettsendungen vom letzten Jahr und so macht sich Langeweile breit.

Als kleinen Lichtblick habe ich noch eine Webseite gefunden, auf welcher sich ein Ausschneidebogen eines Citroën HY herunterladen und ausdrucken lässt, in verschiedenen Farben. Ich habe den blauen Polizeiwagen gewählt und sorgfältig aber mühsam ausgeschnitten und mit Weissleim und der Pinzette zusammengeklebt. Ich hätte aber doch lieber den silbergrauen genommen, den hätte ich noch als Miniwohnmobil umbauen oder mit etwas Graffiti verzieren können.

Viel besser wäre allerdings ein Modellbogen von einer Traction. Die Realisation mit diesen vielen geschwungenen Linien dürfte allerdings ziemlich schwierig ausfallen. Eine einfache Lösung habe ich früher schon einmal gefunden, einen 15 six in den Farben gelb-schwarz der Taxis von Barcelona (12Teile zum Ausschneiden). Ich könnte ihn allen jenen, denen es auch langweilig ist, per e-Mail schicken. Bitte schickt mir eure e-Mail-Adresse! Vielleicht hat jemand noch einen besseren Modellbogen? Ich wäre Abnehmer einer Kopie!

Es grüsst Euch Euer

A handwritten signature in black ink that reads "Hans Georg Koch". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Hans Georg Koch
Präsident CTAC

Abendausfahrt der Region Nord vom 10. Juli 2002

Der Anlass ist zur Tradition geworden. Die Gruppe Nord lädt ganz spontan an einem Sommerabend zu einer Fahrt ins Grüne ein. Es braucht kein Anmeldung - ist das vielleicht der Grund, dass diese Anlässe immer recht gut besetzt sind? Start war einmal mehr auf dem Parkplatz des Rosenbergcenters in Winterthur. Zur freudigen Überraschung aller alter Hasen erschienen verschiedene Neumitglieder, die natürlich herzlich willkommen geheissen wurden.

Die anschliessende Fahrt durchs Zürcher Weinland - kann der Kanton Zürich wirklich so grün sein? - wurde durch die betagte C4 mit Hanspeter Rubitschon am Steuer angeführt. Er und seine zwei Vorstandskollegen, Ruedi Jutz und Peter Weber, waren auch für die Organisation verantwortlich.

Das Ziel - ein romantischer Gasthof am Cholfirst über Benken - wurde nach passieren von Flach, Andelfingen, Marthalen und Benken erreicht. Dort erfuhr man auch den Grund für den Bänderschmuck an Peter und Susi Webers Traction. Ihr Sohn, Jerome, wurde kürzlich getauft und natürlich im Oldtimer zur Kirche geführt. Als Paten amten Silvia Jutz und Hanspeter Rubitschon - somit dürfte dem kleinen Jerome das Citroen-Oldtimerfieber wirklich in die Wiege gelegt sein.



CLUBTREFFEN

Citroën Traction Avant Club Treffen Region Ost, 22.-23. Juni 2002



Für einen Samstag mussten wir bereits ungewöhnlich früh aufstehen, denn unser Treffpunkt lag weit ostwärts, im Ländle, dem Fürstentum Liechtenstein.

Mit Kappen und Lederjacken geschützt, machten wir uns nach dem Tanken auf den Weg über Luzern, Zug, Hirzelpass nach Wädenswil und von dort auf der A3 Richtung Süden. Bei der Raststätte Fuchsberg hatten wir das erste Mal Durst, da es trotz morgendlicher Stunde schon sehr heiss war. Wir wechselten das Steuer und Patty fuhr weiter. Viele Motorradfahrer, die uns überholten, winkten uns freundlich zu. In den Tunnels der Walenseestrasse spielten wir mit dem Sound der Harleys, die uns langsam und bewundernd überholten und dem des Citroëns.

Zwischen Flums und Sargans holten wir eine andere Légère ein. Es waren Josef und Pia Burri mit ihrem raddeckelosen 1936er Gefährt. Wir überholten und setzten uns vor sie. Kurz darauf wurden wir durch eine Polizeikontrolle auf der Überleitung zwischen A3 und A13 aufgehalten. Die Polizisten waren aber gut

aufgelegt, der Fahrer vor uns schien ein Kollege zu sein, weswegen sie mit ihm etwas flachs-ten. Uns liessen sie dann unbehelligt weiterfahren.

Die Ausfahrt Haag leitete uns über den Rhein und damit auch über die Grenze ins Fürstentum wo wir den „Gasthof zum Deutschen Rhein“ in Benders sofort fanden und von den anderen Teilnehmern herzlich begrüsst wurden.



Bei Kaffee und Gipfeli war die Stimmung ausgezeichnet, niemand wusste noch, was heute und morgen alles auf uns zukommen würde.

Gemütlich wurde zusammengepackt und der Konvoi von 10 Fahrzeugen setzte sich Richtung Mauren in Bewegung, wo wir die Grenze zu Österreich überquerten und als erstes ein „Pickerl“ kaufen mussten. In Feldkirch nahmen wir die A14 unter die Räder. Der Konvoi zog sich jetzt etwas in die Länge, wurde aber hinten ausgezeichnet gesichert durch Werner König, der mit seiner „Nachbarn-Mannschaft“ das Abschlepp- und Servicefahrzeug stellte!

Vorne allerdings schien nicht alles ganz zu klappen. Bei Bludenz sahen wir auf der Gegenfahrbahn einige Tractions in Gegenrichtung parkiert. Beim nächsten Parkplatz warteten wir, bis sie wieder aufschlossen. „Wir haben den vordersten Wagen verloren“ rief uns Sissi zu. Glücklicherweise setzten wir die Fahrt fort.

Beim nächsten Halt an der Zahlstelle der Silvretta Hochalpenstrasse tauchten die ersten Probleme auf. Weil wir in einer Steigung plötzlich anhalten mussten und geduldig warteten, bis alle bezahlt hatten, stieg die Kühlwassertemperatur steil an. Ebenfalls roch es schon verdächtig nach Kupplung.

Beim Wegfahren hatte ich wieder das Phänomen des kochenden Benzins. Die Benzinleitung zwischen Pumpe und Vergaser war mittlerweile so warm, dass das Benzin verdampft und beim Vergaser nur noch warme Luft ankam. Dann stellte der Motor ab. Es gab jetzt nichts anderes als aussteigen und mit Wasser kühlen. Nach altbewährter Manier banden wir einen wassergetränkten Lappen um die Benzinpumpe.

Beim Zwischenhalt auf der Passhöhe beim Silvrettasee (2036 m ü.M.) gab mit dann Armin einen heissen Tipp: man muss die Benzinleitung entsprechend isolieren! Eine gute Idee, vor allem wenn man weiss, dass das Isolationsmaterial in jedem Baumarkt erhältlich ist und dass man die Benzinleitung nicht zu demontieren braucht, um die Isolation anzubringen.

Nach einer Erfrischung im Restaurant, wo ein riesiges Buffet vorbereitet war, (schade, nicht für uns) fuhren wir weiter ins Patznauntal. Wir sahen die Narben, die die Lawinen bei Galtür und den Nachbargemeinden in die Landschaft gerissen hatten. Die Aufräumarbeiten sind immer noch im Gange. Langsam kamen wir in tiefere Lagen und damit stieg die Aussentemperatur merklich, so hoch, dass es selbst im Cabriolet nicht mehr so luftig kühl war, sondern die Lederjacken unnötig wärmten.



In Landeck fuhren wir zuerst wieder Richtung Heimat, das Inntal hinauf. St. Moritz war auf den Wegweisern angegeben. Bald bogen wir aber in ein Seitental ab, und dann ins Kaunertal. Am Anfang ist dieses Tal eine enge Schlucht, die sich dann in ein freundliches sonniges Alpenttal weitert. Zuerst kommt das Dorf Kaun, dann Nufels und schliesslich Feichten, wo wir im Hotel Bödele (www.boedele.at) sehnlichst erwartet wurden.

Während die einen die Zimmer bezogen, enterfen die anderen die Bar. Schliesslich fanden wir uns aber alle im Garten beim Swimmingpool, denn es machte mehr Spass ein Bier in der Abendsonne zu geniessen als in der Bar zu hocken. Die Küchenmannschaft mit dem Küchenchef René Tumler, spendete verschiedene Flaschen Jägermeister, bevor sie sich in die Küche zurückzog.



Die gemütliche Runde wurde erst aufgehoben, als Heinz Tumler, der Seniorchef des Hotels zum Abendessen rief. In der angenehmen Gaststube war für uns aufgedeckt und wir erhielten ein fürstliches Nachtessen. Fünf Gänge als Abschluss dieses Tages, an dem wir bereits einige Kilometer hinter uns gebracht hatten, waren genügend. Einen sehr guten Eindruck machte uns die quirlige Serviertochter, Dagmar Nigg, die in jeder Lage den Überblick behielt. Wohlgenährt und ziemlich müde machten wir es uns in unserem grosszügigen Zimmer bequem und es dauerte nicht lange, bis mich der Schlaf überfiel.

Ich muss hier anfügen, dass das Hotel in einem neu renovierten Zustand war. Heinz ist Bau fachmann und hat das Hotel in einen ausgezeichneten Zustand versetzt. Das Mobiliar und alle Teppiche sind neu und von hoher Qualität. Der ganze Innenausbau ist mit Liebe gemacht, wohnlich und heimelig.

Das Hotel wurde eigens für unseren Anlass geöffnet, denn die Saison beginnt erst später.

Am nächsten Morgen trudelte einer nach dem andern zum Morgenessen ein. Es präsentier te sich uns ein reichhaltiges Buffet, und alle genossen es. Heinz Tumler, der uns auf der heu tigen Tour begleitete mahnte bald zum Aufbruch. (www.cabriohotel.de)

Auf dem Parkplatz wurde von gewieften Händen bereits Marschparkdienst gemacht, so dass selbst ich mich verpflichtet fühlte, nochmals Kühlerwasser nachzuschütten und den Ölstand zu kontrollieren. „Alle“ Köpfe steckten unter den Motorhauben, Ölkannister klapperten und Wasserflaschen wurden mit dem Gartenschlauch nachgefüllt.

Dann konnten auch die wartenden Beifahrer/innen einsteigen und Heinz fuhr mit seinem BMW Cabriolet voraus. Geplant war eine Fahrt bis zum Kaunergletscher, zuhinterst in diesem Tal. (www.kauertal.de/PanoramaStrasse.htm). Gleich nach dem Dorf passierten wir eine Zahlstelle und dann ging es in gemütlichem Tempo immer leicht ansteigend das Tal hinauf. Dann standen wir vor einer grossen Staumauer, ein sogenannter Schwergewichtsdamm, ähnlich wie Grande Dixence. In einigen engen Kehren überwandten wir auch diese Höhe (130 m) und trafen beim Gepatschhaus ein, von wo man in den 6 km langen See, der übr ighens Gepatschsee heisst, und hinter die 600 m lange Staumauer blicken konnte. Von Glet scher war allerdings noch nichts zu sehen, und so nahm ich an, dass dies noch nicht das Ende der Fahrt gewesen sein konnte.

Nach einem kurzen Halt fuhren wir auf einer schmalen Strasse entlang des Stausees bis zu dessen Ende. Dann stieg die Strasse wieder steil an und wir mussten zuerst in den zweiten, dann sogar in den ersten Gang schalten. Ebenfalls merkte man, dass der Sauerstoff in der Luft langsam rar wurde, die Motorleistung wurde immer geringer. Alle Kurven waren mit einer Tafel mit Nummer versehen. Es begann bei 29 und rückwärts gezählt endete es mit der let zen Kurve vor dem Bergrestaurant mit der Nr. 1. Jetzt waren wir aber wirklich am Fusse des Kaunergletschers 2750 m ü. M. (www.gletscher.at) Mehrere Skilifte und Sessellifte (die bis

über 3000 m hinaufführen) waren in Betrieb und schon einige Touristenbusse standen auf dem Parkplatz. Sonst war nicht viel los, so dass wir uns auf die Terrasse des Restaurants setzten und die Sonne genossen und den Skifahrern zusahen. Ich wurde von Armin mit einem Bier verwöhnt, offenbar muss ich einen sehr durstigen Eindruck gemacht haben! Gemütlichkeit breitete sich aus und eigentlich wollte niemand mehr so recht weiter, so dass Heinz Tumber uns zum Aufbruch mahnen musste.



Ebenfalls im zweiten Gang ging es wieder bergab, durch blühende Alpenrosenfelder, die ich beim Aufstieg gar nicht richtig wahrgenommen habe. Ein kurzer Zwischenhalt wurde bei der Gepatschütte (gebaut 1837) des Alpenvereins Frankfurt/Main eingelegt und wir warfen einen Blick in die kleine Kirche die gleich daneben stand. Eine Holzkonstruktion, klein (nicht mehr als 30 Sitzplätze) aber vom Feinsten, alles aus Arvenholz gefertigt und geschnitzt. Ein Duft wie wenn man schon im Himmel wäre.

Dann ging's weiter wieder ins Hotel Bödele, das uns schon ganz vertraut war. Die Küchenmannschaft bereitete uns eine „Jause“ um den inzwischen wieder aufgekommene Hunger zu stillen. Nachdem jetzt alle Zimmer abgegeben waren und die letzte Rechnung beglichen,



wurden wir von der ganzen Belegschaft herzlich verabschiedet. Wir nahmen den Weg nach Hause unter die Räder. Nächster Treffpunkt war der Arlbergpass mit 1793 m ü. M.. Knapp vor dem Kochen erreichten wir die Pashöhe. Ein langer Tisch für die ganze Reisegesellschaft stand schon bereit und wir kehrten zu einem letzten „Radler“ oder „Spezi“ ein. Die Weiterfahrt ging nur noch bergab, wieder nach Bludenz, dann nach Feldkirch und über die Liechtensteinische Grenze auf den Parkplatz des Gasthofs zum Deutschen Rhein, von wo wir ursprünglich gestartet waren. Nach einer kurzen Verabschiedung trat jeder seine individuelle Heimfahrt an.

Es bleibt mir nur noch für die ausgezeichnete Organisation von Hans Brunner, Hans Bollhalder, Werner König und Josef Burri zu danken die uns diese beiden Tage betreut haben. Eine ausgezeichneten Idee, gute Vorbereitung und tadellose Durchführung zeichneten diesen Anlass aus, den wir gerne ein anderes Mal wiederholen könnten. Werner König war dafür besorgt, dass diese Ausfahrt pannenfrei über die Bühne ging. Für Patty und mich war es ein tolles Erlebnis, vielen Dank!

Patty und Hans Georg Koch 8. 7. 2002.

Einige Fotos wurden von Pia und Josef Burri beigesteuert!



Neuaufgabe der beliebten Broschüre



«Citroën Traction Avant 11 & 15 CV für Anfänger»

Technik, Wartung, Betrieb, Basteleien, Kaufberatung, Pannendiagnose

von
Daniel Eberli

Die Broschüre wurde komplett überarbeitet und erweitert. Statt rund 30 Seiten umfasst sie nun **über 80 Seiten!**

Mehr Wissen!

... Wie funktionieren Bremsen, Kupplung, Vergaser und Zündung?

Mehr Farbe!

... Wichtige Skizzen und Bilder sind farbig dargestellt.

Mehr Details!

... Beschrieb von Unterhaltsarbeiten verbessert. Kaufberatung, Technische Daten.

Mehr Service!

... Stichwortverzeichnis. Ablaufschema zur Pannendiagnose.

Mehr Tipps zum Unterhalt!

... Zum Beispiel zum benötigten Werkzeug.

Mehr Bastelhilfen!

... Beschrieb des Einbaus von Zusatzinstrumenten, Heizung, Umbau auf 12 Volt etc.

Mehr Tipps zum schonenden Umgang!

... Schalten mit Zwischengas, Hinweise zur Vermeidung von Standschäden etc.

Mehr Tricks!

... Wie kann man die Türgriffe ausbauen?

Und – und – und...

Kurz – ein Werk, das bei keinem Tractionisten fehlen darf!

Preise (inkl. Versandkosten)

Innerhalb der Schweiz	Innerhalb Europas	Übersee
Gegen Rechnung SFr. 37.-	Vorauszahlung (Bar in Umschlag) □ 30.-	Vorauszahlung (Bar oder Check) □ 35.- oder US\$ 35.-
Versand normalerweise innerhalb von 10 Tagen		

Bestellung an:
Daniel Eberli
Im Chellhof 3
CH-8463 Benken

Tel./Fax xx41 (0) 52 319 25 17
E-Mail: eberlid@swissonline.ch

Konditionen für Sammelbestellungen oder bei Wegfall der Versandkosten auf Anfrage.



"Traction Avant" CITROËN



- *Restauration* - *Reparaturen*

- *Beratung* - *Wartung*

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83
Natel: 079/250 33 86
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: schorta-imhof@bluewin.ch
Homepage: www.cta-service.ch



RETROGARAGE

- **Aufbereitung von historischen Rallye-Fahrzeugen**
- inkl. Rallye-Instrumenten



**Ihr Spezialist für
französische Oldtimer!**



- **Revisionen und Reparaturen von**
 - 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 Telefax 055 610 35 70, Natel 079 236 75 11
www.retrogarage.ch



Citroën Traction Avant ist mir seit bald 20 Jahren ein Begriff, aber

Panhard Dyna X 86, Type K 187, Fourgennette, Jahrgang 1952

ist für mich absolutes Neuland. Deshalb brauche ich



HILFE

Wer kennt diese Autos? Hat Bücher, Reparaturanleitungen, Ersatzteilkataloge oder Erfahrungen, die er mir zur Verfügung stellen könnte? Ich bin für jeden Hinweis dankbar.

Erich Michel
Kirchstrasse 21
3806 Bönigen
Tel. 033 822 47 91 E-Mail: marianne.knutti@ibi-interlaken.ch

Zu verkaufen

Citroën 11B Normale 1954
Zustand optisch: siehe Bild, technisch: naja.

VB Fr. 3000.-

Anfragen an tanner.a@bluewin.ch



A Vendre

CITROËN A C4, Année 1929
Torpedo 4 portes, Bleue et noire, Capote beige
Km 24'000

Fr. 26'000.-- (valeur expertise) à discuter

MICHAUD Marianne 0218 03 69 51 ou FRIES Elisabeth 0218 01 72 41.

Zu verkaufen

Citroën 7 (Eco) 1939, Restaurierungsprojekt

Schweren Herzens muss ich mich von meinem Citroen trennen:

7 CV (Eco) Baujahr 1939 mit Perfo-Motor. Das Fahrzeug ist teilzerlegt, wurde bis aufs blanke Blech geschliffen, grundiert und wartet darauf von einem Kenner weiter restauriert zu werden. Alle Teile bis aufs Reserverad sind vorhanden, auch einige neue Ersatzteile wie Himmel. Der Motor läuft und wurde vom Vorbesitzer vor 5000km generalüberholt.

Preis : Verhandlungssache

Weitere Informationen bei Martin Schreiber, Tel.: +43 676 700 78 24

oder per Mail an martin.schreiber@extranetz.net

KALENDER 2003



Der Kalender des CTAC für das Jahr 2003 ist da.

Lange haben wir darauf warten müssen.

Die zweite Ausgabe des CTAC-Kalenders liegt nun vor. Bestellungen können ab sofort via der Homepage des Klubs getätigt werden.

<http://www.tractionavant.ch/Shop>

Oder direkt bei:

Udo Kenkel, Gerbeweg 12, 3123 Belp, Telefon 031-819 54 61

Nun aber nichts wie los und bestellen. Denkt bitte an alle Eure gute Freunde und Bekannte. Als Geschenk zum Geburtstag oder für Weihnachten oder als Mitbringsel (besser als eine Flasche Wein) bei einer Einladung, mit dem Kalender macht man immer Jemanden eine tolle Freude. Der Preis ist, wie immer, unschlagbar günstig. Pro Exemplar Fr. 40,- (plus Versandkosten). Bei einer grösseren Stückzahl lässt sich über den Preis noch diskutieren.

Ich danke an dieser Stelle allen, welche in irgendeiner Form an der Realisation des Kalenders beteiligt waren. Ich danke allen, welche mit dem Kauf des Kalenders auch ein klein wenig den Citroën-Traction-Avant-Club unterstützen.

Achtung: es hat noch einige Exemplare vom Jahr 2002. Letzte Gelegenheit zur Bestellung nutzen.

Mit tractionistischen Grüssen

Udo Kenkel



Sind Traction-Fahrer typische Kaffeetrinker?



Hoi zäme,
 Anbei Details einer Kaffeepackung, welches der Traction-Fan
 Jarek Stepien aus Polen entdeckt hat. Hin und wieder ist schon
 erstaunlich, wo unsere Autos in der Werbung auftauchen! (Ob
 wohl Six-Fahrer die besseren Kaffee-Trinker sind?)
 Gruss Dani.

ALCOR

Cafeteria

Kawa drobno mielona

☉ Kompozycja kaw naturalnych z różnych regionów świata o wspaniałym smaku i bogatym aromacie z dodatkiem do 5% kawy deserowej przygotowanej z wyselkujowanych ziaren zbóż. Doskonała do parzenia w ekspresie i po turecku.

☉ Смесь натуральных кофе из разных районов мира о великолепном вкусе и богатом аромате с добавлением 5% десертного кофе. Идеальней для варения в электрической кофеварке и по - турецки.

☉ Mixture of natural coffee from different region of the world with wonderful taste and rich aroma with an addition up to 5% deser coffee. Perfect for espresso and Turkish coffee.

Producer:
 Производитель:
 Producent:
 P.W. "ALCOR"
 82-500 Kwidzyn, Maroza 27a
 POLSKA
 tel. +48 55 279 2758
 fax +48 55 279 4938

Jungbrunnen für Autobatterien?

Nutzen und Preis des Megapulse ist bei Fachleuten umstritten



So klein wie eine Zigarettenschmuckdose: Dieses blaue Wunderkästchen soll alten Bleibatterien wieder neues Leben einhauchen



Tests belegen: Der Megapulse erhöht die Leistung von alten Auto- und Solarbatterien. Der Hersteller verspricht eine Verlängerung der Lebensdauer – Fachleute sind skeptisch.

Markus Kellenberger
mkellenberger@ktipp.ch

Das Ding heisst Megapulse, ist gerade mal so klein wie eine Zigarettenschmuckdose und verspricht Wunder. Konkret: Das blaue Kästchen will altersschwachen und sogar totgesagten Bleibatterien neues Leben einhauchen, indem es mit schwachen Stromstössen die so genannte Sulfatierung rückgängig macht. Sie ist häufig dafür verantwortlich, dass alte oder lange nicht benutzte Batterien den Dienst quittieren.

Bei den Lagerhäusern Aarau und dem Migros-Vertriebsbetrieb Neuendorf, wo dutzende von Elektrofahrzeugen in Betrieb sind, hat man das Gerät mit gutem Erfolg getestet. Ähnliches berichtet auch Markus Tenisch aus Binn VS. Der Schreiner

betreibt in Ferienhäusern und SAC-Hütten rund 50 Solaranlagen. Wo die Batterien über 10 Jahre alt und kurz vor dem Aus waren, hat er Megapulse «versuchsweise» angeschlossen. Fazit: «Sie leisten wieder annähernd so viel wie neue», sagt er.

40 von 50 Batterien wieder einsatzfähig

Dass der Megapulse die Sulfatierung rückgängig macht, bestätigt auch ein Laborversuch der Technischen Universität Wien. Von 50 Schrottbatterien, so das Prüffest, hätten nach dem Einsatz von Megapulsen deren 40 wieder bedenkenlos in Autos eingebaut werden können.

Aufgrund der Wiener Resultate zieht der deutsche Megapulse-Hersteller Klaus Ernst Krüger den Schluss: «Das Gerät verhindert nicht

nur die Sulfatierung, sondern es verlängert das Leben von Batterien bis zu 5-mal.» Wären alle Autobatterien serienmässig mit einem Megapulse bestückt, würde das die Umwelt entlasten und Milliarden von Franken sparen, meint Krüger.

Beim TCS ist man nicht halb so euphorisch. Dass der Megapulse die Sulfatierung alter Batterien rückgängig machen kann, bestreiten die Autospezialisten nicht. Skeptis löst bei ihnen jedoch Krügers Prophezeiung in Sachen Lebensverlängerung aus. Stimmt sie, würden Batterien bis zu 30 Jahre alt; doch bewiesen ist das bis jetzt noch nicht – der Megapulse ist erst seit drei Jahren auf dem europäischen Markt.

Ohne den Beweis der mehrfachen Lebensverlängerung stimmt für den TCS auch das Preis-Leistungs-Verhältnis vorläufig nicht. Der Schweizer Importeur des Megapulse, die Firma Neogard in Gontenschwil AG, verkauft das Gerät für die in Booten, Autos und Motorrädern gängigen 12-Volt-Batterien zum Stückpreis

von 98 Franken. Eine günstige neue Autobatterie kostet aber nur unwesentlich mehr.

«Im Alltagsbetrieb ist Megapulse unnötig»

Zurückhaltend meint der TCS deshalb, «dass die gut gewarteten Personenwagen in der Schweiz nicht auf spezielles Batteriezubehör angewiesen sind, vor allem, wenn die Lebensdauer-Verlängerung nicht garantiert wird.»

«Im Alltagsbetrieb ist der Megapulse unnötig», meint auch der Berner Solar- und Batterie-Ingenieur Urs Muntwyler. Anders sehe es bei Batterien in saisonal benutzten Booten, Motorrädern oder Oldtimern aus. Dort könnte das Kästchen eventuell die Lebensdauer der Batterie zumindest erhalten. Einen grossen finanziellen Vorteil sieht Muntwyler beim Megapulse jedoch nicht.

Markus Tenisch hingegen schon. Ohne den Megapulse hätte er nächstens neue Batterien für seine Solaranlagen kaufen müssen. «Und die», sagt er, «kosten locker einige tausend Franken.» ■

Ist eine Traction alltagstauglich?

Auf meinen Reisebericht aus Frankreich hin habe ich einige interessante Anfrage erhalten. In zwei unabhängigen Zuschriften aus der Lüneburger Heide wollten Leser die Bezugsadresse des erwähnten Schalthebelschlosses wissen. Und eine Anfrage eines potentiellen Traction-Käufers, ob mein umgebautes Auto nun „wie ein normales“ sei, veranlasste mich zu grundlegenden Überlegungen die ich hier gerne wiedergeben möchte. Man kann sicherlich geteilter Meinung sein, wenn es um die Praktikabilität unserer Autos geht – auf eine Kritik meines Ansatzes wäre ich gespannt!

Sehr geehrter Herr Türler

Darf ich Sie mit ein paar direkten Fragen zu Ihrer TA11 „belästigen“. Wir – das heisst meine Frau und ich – werden uns möglicherweise in absehbarer Zeit eine TA anschaffen wollen; ein alter Traum, Sie verstehen.... Nun gut, ich besuche regelmässig die Homepage CTAC und habe mit grossem Interesse Ihren Bericht über den Umbau auf 4 Gänge gelesen und sogar auf meinem Computer gespeichert.

- *Ist dieses 4-Ganggetriebe auch auf eine TA 15/6 anwendbar?*
- *Welche Kosten sind mit dem Einbau verbunden (wir würden das Getriebe auch nicht selber einbauen wollen)?*
- *Würden Sie die TA insofern als „alltagstauglich“ bezeichnen, dass man sie wie ein normales Auto benutzen kann?*

Eine letzte Frage: Kennen Sie jemanden persönlich, der sein Fahrzeug im Inserateteil feilbietet und welches in einem tadellosen Zustand ist und einem Neueinsteiger nicht gleich eine herbe Enttäuschung beschert? Für Ihren Hinweis bin ich Ihnen dankbar.

*Mit freundlichen Grüssen,
Thomas C. Jakob*

Sehr geehrter Herr Jakob

Vielen Dank für Ihre Anfragen. Ich bin erst seit vier Jahren Tractionbesitzer und gehöre wohl zu den Jüngeren in unserem Club – trotzdem kann ich gut nachvollziehen, dass Sie sich einen alten Traum verwirklichen möchten. Mich faszinierten jedenfalls die monochromen Filme mit Jean Gabin und der Série Noir schon als Teenager; ganz besonders die merkwürdig geschwungenen Autos, die darin vorkamen. Und irgendwann sah ich so eines in Natura und hatte das ehrwürdige Gefühl wieder. Ohne viel zu überlegen kaufte ich das Auto nach einer Probefahrt und lernte es erst als Besitzer richtig kennen. Wahrscheinlich haben die meisten einen mehr oder weniger verklärten Traum „ihres“ Fahrzeugs gehabt, und sind später, unterwegs mit dem wirklichen Objekt, mehr oder weniger sanft in der Realität gelandet. Plötzlich stehen unangemeldete Reparaturen ins Haus, für die man tief in die Haushaltskasse greifen und sich entweder Werkzeug, Teile und Know-how besorgen, oder zum Spezialisten fahren muss. Der Ankaufspreis für einen Oldie ist wohl oft noch der geringste Posten, wenn man nach ein paar Jahren zurückschaut.

Die Krux – und zugleich das Aufregende – an Klassikern ist wohl, dass diese Autos uns immer noch in einen eigenartigen Bann schlagen können. An der Traction fasziniert mich seit jeher das Design und die Präsenz auf der Strasse. Ja, ich gebe es zu, ich bin etwas stolz, in einem solch gelungenen Artefakt durch den Einheitsbrei gondeln zu können. Andere wiederum faszinieren die technischen Aspekte, die gemessen am Alter der Autos bahnbrechend waren; oder sie schätzen, dass man also noch vieles selber in Stand stellen kann, sofern Platz, Musse und handwerkliches Geschick vorhanden sind. Im Unterschied zu manch anderen klassischen Autos, vor allem natürlich Sportwagen, sind Tractions noch bezahlbar und auch auf dem Markt vorhanden, was ein Blick auf unsere Inserateseite bestätigt.

Doch wie steht es mit Fahrkomfort und Unterhalt? Ist „eine Traction als „alltagstauglich“ zu bezeichnen, insofern, dass man sie wie ein normales Auto benutzen kann?“ fragen Sie. Ja und nein!

Ja, man kann sie alltäglich benutzen. Und – meiner Erfahrung nach – nein, man kann sie nicht wie ein normales Auto benutzen.

Angefressene, wie die Vorbesitzerin meines Autos, fahren damit täglich zur Arbeit. Tatsächlich tut es den Veteranen gut, wenn sie regelmässig bewegt werden. Die Batterie ist aufgeladen, das Öl im Schwung und alle Teile sind immer wieder mal in Bewegung, der Tank rostet dank regelmässigem Auffüllen weniger. Und am besten fährt man mit der Traction gleich eine hübsche Strecke, wenn man sie einmal angeworfen hat, damit alles warm wird. Wie ich auf der Clubwebsite berichtete, machte uns die Légère während zehn Tagen auf langen Strecken durch Frankreich keinerlei Schwierigkeiten.*

Die alltägliche, oder wenigstens häufige Benutzung ist also ein realistisches Szenario – allerdings muss man die Traction auch regelmässig pflegen und wie bei jedem mindestens 50 Jahre alten Auto damit rechnen, dass immer etwas dazwischen kommen kann. Ich denke, man wird diesen Fahrzeugen aber nicht gerecht, wenn man sie mit „normalen Autos“, also heutigen Fahrzeugen, vergleicht. Vor allem sollte man nach meiner Erfahrung mit einer Traction nie auf eine bestimmte Zeit an einem bestimmten Ort sein wollen. Der Weg ist das Ziel, und man muss sich früher auf die Socken machen, denn man weiss nie!

Bei meinem normalen Zweitauto kann ich auf die Strasse wann immer es mir passt. Tür aufschliessen, anschnallen, Schlüssel drehen, abfahren. So einfach ist das bei meiner Traction jedenfalls nicht. Erst einmal muss ich daran denken, vom „normalen Auto“ die Wechselnummern abzunehmen. Dann öffne ich mit dem Schlüssel die Türe auf der rechten Fahrzeugseite und rutsche links rüber – die Traction hat nur dieses eine Schloss. Das Anschnallen entfällt, denn damals waren keine Gurten vorgeschrieben. Also sind sie auch heute in einem historischen Fahrzeug nicht Pflicht. Nur beginne ich mich zu fragen, wie ich dereinst den Nachwuchs auf dem Rücksitz festmachen soll...

Schlüssel drehen: das heisst bei der Traction erst einmal den Stromkreis einschalten. Ob die für teures Geld erstandene 6V-Batterie nicht schon wieder leer ist, prüfe ich durch Einschalten der Scheinwerfer. Wenn diese tun, besteht Hoffnung, dass auch der Anlasser will. Im besten Fall springt der Wagen nach ein paar bangen Versuchen an. Im schlechtesten muss ich, die Höhlentaschenlampe am Kopf, den Booster bemühen, vorne an der Benzinpumpe nachhelfen... aber ich spreche hier nur für mich, manchen mag es anders ergehen. Trotzdem ist es Pflicht, sich vor der Abfahrt über den Zustand von Kühlwasser, Bremsflüssigkeit und Motorenöl ins Bild zu setzen. Um das Fahrzeug aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken, fahre ich

immer mehrere Aufwärmrunden und teste die Bremsen. Dann kann man den Choke langsam wieder rein tun.

Das Fahren einer Traction als solches ist auch nicht zu vergleichen mit einem „normalen Auto“. Nein, es ist viel besser, und darum sind diese Autos auch heute noch auf der Strasse! Das ist noch Auto fahren pur und verlangt vom Piloten einiges an Geschick und Muskeln. In Kurven ist die Strassenhaftung bewundernswert, die Federung ist ok und den meisten Gästen gefällt's hinten auf dem Sofa.

Doch als Automobilist von heute hat man sich so schon so an Antiblockier-Bremsen, getönte Scheiben, armierte Türen, Airbags etc. gewöhnt, dass man sich in einer Traction sozusagen „nackt“ vorkommt. Ab und zu ist man recht schnell unterwegs und fragt sich, ob das etwas dickere Blech das Fehlen aktiver und passiver Sicherheitsmassnahmen wettmacht. Aber es gibt auch andere fehlende Dinge, die man in heutigen Autos längst nicht mehr als Extra betrachtet.

Statt uneingeschränkter Panoramasicht zum Beispiel geht's immer schön der Nase, sprich der Motorhaube lang. Die Frontscheibe ist ein Briefkastenschlitz – aber man kann sie immerhin herausdrehen zum Lüften! Die Trommelbremsen geben sich und haben Mühe, auf die gewohnte Distanz anzuhalten. Geblinkt wird in der Mitte des Armaturenbretts, der Scheibenwischer kennt nur eine Geschwindigkeit und das Fehlen der Servolenkung wird einem spätestens in Haarnadelkurven bewusst.

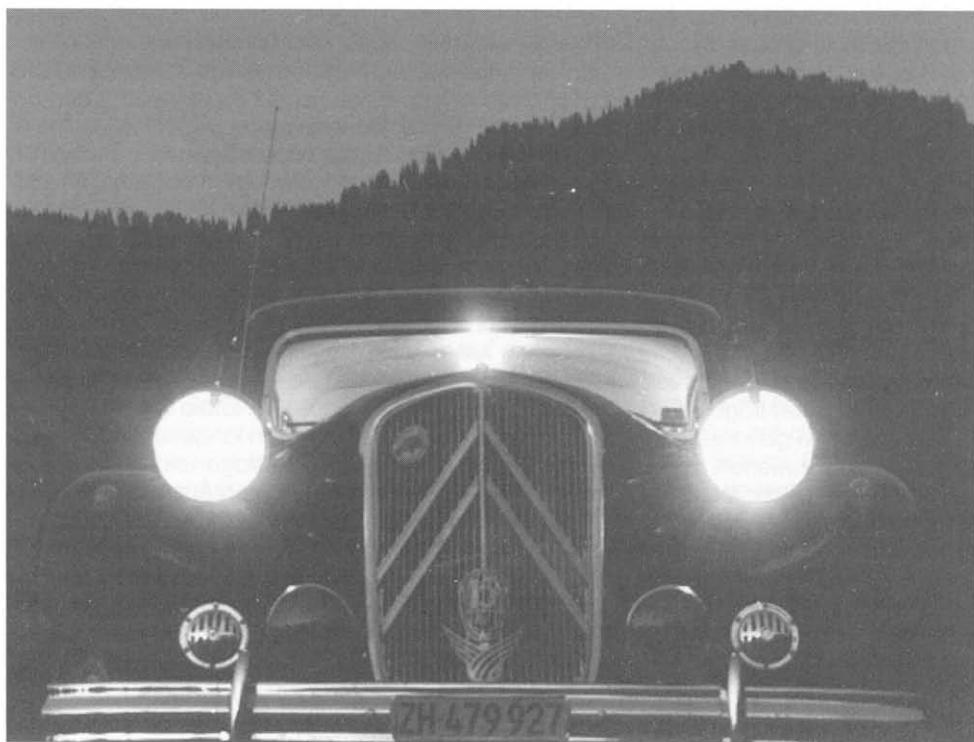
Auch die Motorleistung erlaubt kaum sicherheitstechnischen Spielraum. Man überlegt sich dreimal, ob man überholen soll (wenn man überhaupt nachkommt) und verlegt sich lieber auf ruhige Landstrassen. Der Vorteil: Hier kommen gestresste Nerven zur Ruhe und man bekommt erst noch mehr von der Umgebung mit. Sonntagsfahren eben.

Nachts ist man froh, wenn man den fahl erleuchteten Tacho ungefähr erkennen kann. Ob das Licht eingeschaltet ist verraten einem nur die kleinen roten Indikatoren auf den zwei Mickeymouse-Ohren neben der Motorhaube. Auch von hinten ist man mit 6V weniger gut zu sehen, als in heutigen Autos. Ich habe deshalb neulich ein selbst adaptiertes, drittes Bremslicht innen an der Rückscheibe befestigt. Traction fahren will also gelernt sein.

Zur Frage, welches Auto aus den Inseraten wohl am besten für Sie geeignet ist, empfehle ich Ihnen zuerst die Lektüre unserer technischen Artikel auf der Internetsite. „Jetzt kaufe ich mir eine Traction“ ist eine ausgezeichnete Beschreibung der do's und don'ts, wenn man sich mit diesem Gedanken trägt. Und dann würde ich mir einige Modelle in Natura anschauen und auf Probefahrten gehen. Die meisten Besitzer haben Ihre Autos schon länger und können mit einem Verkauf zuwarten. Bei der momentan schlechten Wirtschaftslage und dem grossen Angebot an Tractions lohnen sich Vergleiche. Es ist auch möglich, von Autoversicherern einen unabhängige Expertise einzuholen. Das kann einige hundert Franken kosten, aber später tausende ersparen. Es kann natürlich auch sein, dass Sie statt einen perfekten Wagen zu kaufen plötzlich selber Lust verspüren, eine TA von Grund auf zu restaurieren oder vor dem Verschrotter zu retten. Wie Sie sich auch entscheiden, ich beglückwünsche Sie auf jeden Fall zu Ihrer Entscheidung, dieses Hobby aufzunehmen. Eine Traction verändert Ihr Leben J!

Mit freundlichen Grüssen,
Caspar Türler

* Hier noch die Antwort zu Ihren ersten beiden Fragen: Das ID/DS 4-Gang Getriebe ist nicht auf eine TA 15/6 anwendbar. Mein Umbau in Frankreich hat, das Adaptionsskit, das ID-Getriebe, 20 Stunden Arbeit und die TVA eingerechnet gut 3K Euro gekostet. Das Resultat befriedigt mich, denn ich habe weniger Vibrationen, synchronisierte Gänge, weniger Treibstoffverbrauch, bessere Leistung am Berg, eine effektive Motorbremse (3. Gang) und eine höhere Spitzengeschwindigkeit. Aber das ist beileibe noch nicht das Ende der Fahnenstange. Man kann auch einen ID-Motor mit gewölbten Kolben einbauen... In England habe ich sogar schon einen 5-Gänger gesehen, der mit einem Citroën BX Motor und einem Skoda-Getriebe ausgestattet war. Und um das alles in den Motorraum einer Normale reinzubekommen, musste der Kühlergrill im unteren Drittel bis zur Stossstange nach vorn gebogen werden. Ob das aber noch eine Traction ist, bleibt dem Betrachter überlassen.



Ein unerwarteter Fund

Kürzlich hatte ich eines Abends einen Telefonanruf eines Herrn Hochuli, der mir erklärte, er sei der Besitzer der Dorfgarage in Büron und er hätte einen Citroën B2 von 1924. Er sei auf der Suche nach Unterlagen, da er das Fahrzeug, welches noch nicht verzollt sei, in die Schweiz importieren möchte, um es nachher zu verkaufen.

Mit verschiedenen Rückfragen bei unseren Clubmitgliedern versuchte ich zu eruieren, ob es sich nicht etwa um einen C3 Typ handelt, der ja in diesem Jahrgang parallel produziert wurde, und welcher in der Schweiz doch etwas häufiger anzutreffen ist. Der Anrufer bestätigte aber mehrfach, dass es sich nicht um einen C3 handle.

Ich suchte in allen verfügbaren Büchern nach Bildern von Citroën B2 Typen und fand auch einige Bilder, im Buch „Citroën, 80 ans de futur“ und in Buch „Généalogie Citroën“, in welchem auch genauere technische Daten zu erfahren waren. Eine Tabelle mit den Produktionszahlen der frühen Citroën konnte ich ebenfalls finden, jedoch fehlte mir eine Liste mit den Chassisnummern und den entsprechenden Jahrgängen. Per e-Mail erkundigte ich mich bei verschiedenen Clubmitgliedern, worauf ich von Dani Eberli eine Liste mit den C3 Chassisnummern und Jahrgängen erhielt und mir Hanspeter Rubitschon und André Baumann die Listen der B2 Nummern zustellten.

Am Samstagmorgen machte ich mich nach einem längeren Ausschlafen auf den Weg nach Büron im Surental und fand die seit drei Monaten neueröffnete Dorfgarage rasch. Mich freute der herzliche Empfang von Herrn Hochuli, der auch am Samstag arbeitete und mir in üblicher Luzerner Manier bei der Begrüssung das „du“ antrug. Er erklärte mir, dass er diese Garage mitsamt allem Inhalt übernommen hätte und seither damit beschäftigt sei, aufzuräumen, die Werkzeuge und Geräte zu putzen und zu sortieren, die Maschinen auszuprobieren oder zu reparieren und sämtliche Lagerbestände von Schrauben über Keilriemen bis zu Vergaserdüsen zu sichten, zu identifizieren und nach Möglichkeit zu verkaufen, falls er nicht selbst dafür Bedarf hätte. Einen Arbeitsraum hatte er bereits vollständig geräumt, den schwarzen Belag von den Wänden heruntergewaschen und den ganzen Raum weiss gestrichen. Auch die beiden Kipptore, in dunkelblau gemalt, gefielen mir sehr gut.

Im Nebenraum waren die Geräte gestapelt neben Bohrmaschinen, Drehbänken und Schleifmaschinen, die alle über Flachriemen von einer Transmission in der Mitte an der Decke angetrieben wurden, welche ihrerseits die Kraft von einem oben seitlich an der Wand angebrachten grossen Elektromotor ebenfalls über einen Flachriemen eingespiesen bekam.

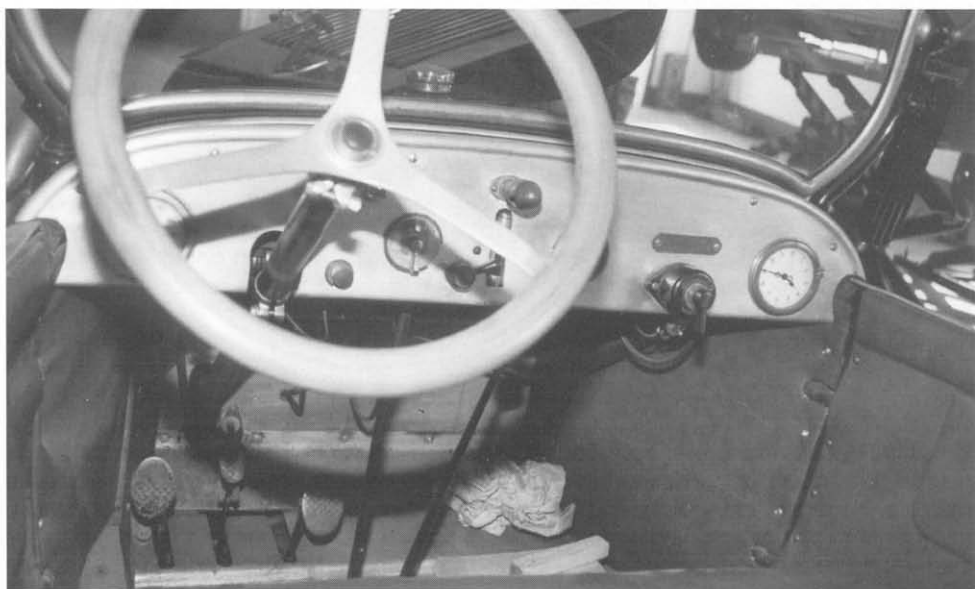
Bereits beim Eintreten sah ich den am Telefon beschriebenen Citroën B2 in der Ecke stehen. Peter Hochuli hatte den Wagen mit der ganzen übrigen Garageneinrichtung übernommen. Es handelt sich um ein viersitziges Phaeton (Torpedo), dunkelgrün lackiert, mit schwarzem Verdeck und schwarzen Kotflügeln und ebenfalls schwarzen Stahlfelgen in üblicher Citroën Art als Scheibenräder ausgeführt. Auch serienmässig fehlen die vorderen Bremsen. Starrachsen hinten und vorne. Vorderachse als gesenkgeschmiedeter Stahlträger, an Vierteilelliptikfederung aufgehängt.



Das Interieur ist in rotem Kunstleder ausgeführt, vier Sitze und ebenfalls vier Türen. Das Armaturenbrett aus Aluminium mit einem grossen Tachometer ganz links und einer ebenso grossen Uhr ganz rechts. Vor dem hölzernen Lenkrad Instrumente für Öldruck und Batterieladung sowie Schalter für Zündung und Licht. In der Mitte des Armaturenbrettes ein senkrechtes Glasrohr zur Anzeige des Benzinstandes im Tank, der sich unmittelbar vor dem Armaturenbrett befindet und dessen Einfüllstutzen mit verchromtem Deckel man durch die horizontal zweigeteilte Windschutzscheibe auf dem Torpedoblech sieht. Die Ablesung der Wassertemperatur erfolgt auf dem Thermometer, das auf dem Deckel des Kühlers aufgesetzt ist.

Interessant mutete mich auch die Anordnung der Pedalerie an, das Gaspedal ist in der Mitte zwischen Kupplung und Bremse, wie es zu damaligen Zeiten üblich war. Auf jeden Fall ist der Wagen linksgelenkt, wie das in Mitteleuropa schon lange standard ist.

Von vorne betrachtete blinzelt mich der Wagen aus klaren Augen an, lächelt fast etwas verschmitzt, als wollte er sagen, hehe, das hättest du nicht gedacht!





Die Windschutzscheibe ist in der Mitte horizontal geteilt und kann mittels zweier grosser Flügelschrauben aufgeklappt werden, damit man den Fahrtwind bei der maximal möglichen Geschwindigkeit von wahrscheinlich etwas über 60 km/h richtig spüren kann.

Das Verdeck ist neuwertig, es scheint noch nie nass geworden zu sein, hat auch keinerlei Falten, ist wahrscheinlich nie heruntergeklappt gewesen. Das Verdeckgestänge müsste vielleicht wieder einmal überholt werden.

Ein Auto, welches unerwartet aus der Vergangenheit auftaucht ist für mich immer etwas Faszinierendes. Wenn es auch verschiedene Fragen aufwirft, hat es doch etwas Gewinnendes, man ist versucht, sich in Nachforschungen zu

stürzen, oder sich vorzustellen, wie es wäre, wenn das Auto fahren würde. Man macht auch gedankliche Reisen in die Zeit, wo das Auto noch neu war, was haben sich die Konstrukteure gedacht, überlegt, ausgebrütet als die Erfahrung im Fahrzeugbau noch nicht so gross war? Was haben sich die Leute gedacht, in einer Zeit, in welcher ein Auto noch nicht etwas Alltägliches war, wenn man mit einem solchen Wagen vorbeiführt?



Für mich war es eine berührende Begegnung und ich hoffe, dass dieses Auto einen neuen Besitzer finden wird, der wieder seine Freude daran hat und es ab und zu wieder einmal bewegt!

Hans Georg Koch

BERICHTE

Panhard Dyna

Darf ich mich vorstellen ?
Mein Name ist Panhard Dyna
X 86, Camionnette. Mein
Geburtsdag ist der 24. April
1952.



Früher einmal war ich als Dienstwagen der Pfarrer von Bourgfelden und St. Louis (Elsass) im Einsatz. Als mein Getriebe den Geist aufgab wurde ich in die Garage von Herrn Jean-Paul Scheurer gebracht. Er hat mich repariert und gleich behalten. So wurde ich halt zum Garagenfahrzeug umfunktioniert.

Seit einigen Jahren stand ich dann in seiner Garage. Oder waren es Jahrzehnte? Über mir und um mich herum wurde im Laufe der Zeit Holz und anderer Gerümpel aufgetürmt und ich habe unter all dem Ramsch etwas das Zeitgefühl verloren. Die Zeit wäre für mich wohl noch länger stillgestanden, wenn Pauli nicht diesen 2 Böniger Citroën-Freaks Motoren und andere Ersatzteile versprochen hätte.

Eines Tages standen also **Hansueli Oehrli und Erich Michel** in meinem Stall. Ein Schrei: "Was steht denn dort?" und ab sofort war es mit meiner Ruhe vorbei: Ein Herumgetrampel um meinen Standplatz und ein Werweisen, ob ich ein Einzelstück oder gar eine Spezialanfertigung sei, ging los.

In den folgenden Wochen gings noch turbulenter zu: Der Holzhaufen auf meinem Rücken wurde immer kleiner und schliesslich konnte ich ganz davon befreit zur Servicegrube gerollt werden.

An einem Sonntag war wieder Besuchstag angesagt. Dieser Erich Michel, der so sehr Interesse an mir hatte und sich auf den ersten Blick in mich verliebte, kam mit weiteren Personen, um mich noch einmal genauer anzuschauen. Er hat mich von jeder Seite geprüft und bestaunt, hat mir liebevoll die Scheinwerfer und die Carrosserie gestreichelt und mich sogar mehrfach fotografiert.

Am späteren Nachmittag schloss sich das Garagentor wieder. Schade, es wird wohl wieder für längere Zeit sein.

Denkstel! Schon am darauffolgenden Freitag, 14. Juni 2002 hörte ich wieder die Stimmen von Hansueli und Erich. Doch was war das? Im Hof stand ein Gefährt mit einem Garagen-Nummernschild und einem Anhänger. Die wollten doch nicht etwa? Doch! Die wollten.



Und sie haben es auch getan. Nämlich mich aufgeladen und festgebunden. Wohin wohl diese Reise gehen mag?

Sie führte bei strahlendem Sonnenschein und warmen Temperaturen über das Zollamt Weil in die Schweiz, wo ich nach langweiligen Einfuhrformalitäten mit den nötigen Papieren ausgestattet wurde. Auf dem Anhänger Quer durch die Schweiz Richtung Berner Oberland! Endlich wieder einmal die Sonne sehen und frische Luft um die staubverklebte Windschutzscheibe wehen lassen! Und kaum in Interlaken angekommen, die erste Dusche seit Jahren, die mich noch von den letzten Holzresten befreit hat.



Jetzt bin ich also ein neu importierter, korrekt verzollter, waschechter Böniger und freue mich, mit Arthur, meinem neuen Citroën-Traction-Avant-11-BL-Kollegen im gleichen Stall stehen zu dürfen und vielleicht in Zukunft einmal an einer Eurer Ausfahrten teilnehmen zu können.

Pani

bei Erich und Marianne

MITGLIEDER

Die Prophezeiung (von Kurt Gasser)

Beim Suchen nach einer bestimmten Fachzeitschrift im Estrich "entdeckte" ich meine Hefte aus der Gewerbeschulzeit wieder. Das Heft "Zeichnen" begann mit Normen über die schräge Blockschrift, Dreitafel-Projektion, Abwicklung, geometrische Durchdringung und dergleichen. Auf der letzten Seite fand ich etwas kreatives, die Zeichnung einer Traction. Verschiedene Ungenauigkeiten deuten darauf hin, dass ich die Gangster-Zitrone ohne Vorlage, aus dem Kopf gezeichnet haben musste.



1960 war meine Zeit der häufigen Kinobesuche. Zwei bis drei Kinofilme pro Woche, darunter viele Französische

Kriminalfilme: Rififi, Jean Gabin, Robert Hossein, Simone Signoret, usw.

Dass ich mir 18 Jahre später eine Traction zulegen würde, ahnte ich damals noch nicht.

Eingesandt von KuGa

Neues aus der Grube....

Ja, ich habe neue Fenster, das Milchglas wurde ersetzt, nun habe ich wieder Weitblick... um euch den letzten Tratsch und Klatsch aus der Grube zu erzählen, pssst, nicht weiter sagen.



Ihr habt uns schon lange nicht mehr bei einem Treffen gesehen? Stimmt, der Chef ist voll engagiert fährt Berg- und Rundstreckenrennen, zwischendurch noch Oldtimerrallyes und immer dann, wenn ein CTAC-Treffen auf dem Programm stünde. Und sogar mit grossem Erfolg, die Trophäensammlung beeinträchtigt zwar meinen Arbeitsplatz, aber dafür habe ich ja jetzt Aussicht. Aber seine „sportliche“ Seite habt ihr sicher schon auf dem Internet gesehen. Ja, das mache ich jetzt auch, alles ins Internet !!! Aber bevor ihr jetzt ganz bewundernd zu

mir aufblickt, muss ich kleinlaut zugeben, dass ohne die Hilfe von Caspar Türler, Andreas Ruffhauser und meinem lieben Ex-Fast-Schwiegersohn Dirk Hartog bar wenig gelungen wäre, für manche Arbeiten brauche ich also doch noch „ganze Männer“. Aber trotzdem bin ich stolz auf die Seiten... Ersatzteilkatalog, Veranstaltungen, aktuelle Seite und Literaturverzeichnis.

Mein Chef hat im Moment die Kaufwut, kauft alles, was für französische Fahrzeuge zu bekommen ist, dafür hat er jetzt ein unbeschreiblich gut eingerichtetes Ersatzteillager, Citroën von 1934 – 1999, aber auch anderes altes französisches Gerümpel, für Renault, Peugeot, Alpine oder Simca. Ja, liebe Leser, ihr habt recht, wohin damit. Wir suchen auch dringend einen neuen Standort für's Geschäft, in der Deutschschweiz, an einer Durchgangsstrasse, damit ihr mich auch findet. Falls ihr zufällig etwas wisst, sagt es mir.

Mein Chef hat natürlich auch Kunden, grosse, kleine, dicke und ein paar dünne, aber alles ganze liebe, denn wenn man als Hobby das Halten eines Oldtimer im Stall hat, muss man einfach einen lieben Charakterzug haben. Und wenn man sich sogar ein französisches Exemplar haltet, hat man sogar Stil (mit, zugegeben einem Hang zu Masochismus).



Manche kommen hierher, weil sie immer schon hier her kamen, manche kommen, weil es die nächste Garage von zu Hause aus ist, manche, weil sie anderenorts am verzweifeln sind. Als trauriges Beispiel brachte ein Bündner Kollege seinen Large mit einem, bei einem „Spezialisten“ gerade revidierten Getriebe, dass ihn seit der Revision an die Kreissäge seines Grossvaters erinnerte.

Manche aber fahren in gutem Vertrauen ins Auto bis nichts mehr läuft. Ein kapitaler Motorschaden während des Verführens am Verkehrsamt zwingt den Besitzer ebenfalls, doch mal einen Spezialisten, seinen Légère aufgeladen, auf zu suchen. Schlimm wird es aber, wenn das Fahrzeug das Verkehrsamt wegen grösster technischer Mängel gar nicht mehr zugelassen wird. Mit Rost an tragenden Teilen, durchgerosteten Bremsleitungen, gefährlichem Lenkungsspiel fällt es sogar meinem Chef schwer, so ein Fahrzeug „günstig“ zu reparieren. Service und guter Unterhalt ist eben auch für alte Autos wichtig..... oder gerade für alte Autos? Und eben schlussendlich viel billiger.

Manchmal bin ich schon stolz auf meinen Chef. Wenn sich ein Clubpräsident mit über 140 km/h auf der Autobahn selbst erwischt, dann denke ich doch, mein Chef hat diesen Motor so hingekriegt, dass das Fahrzeug schon fast kriminell schnell fährt.

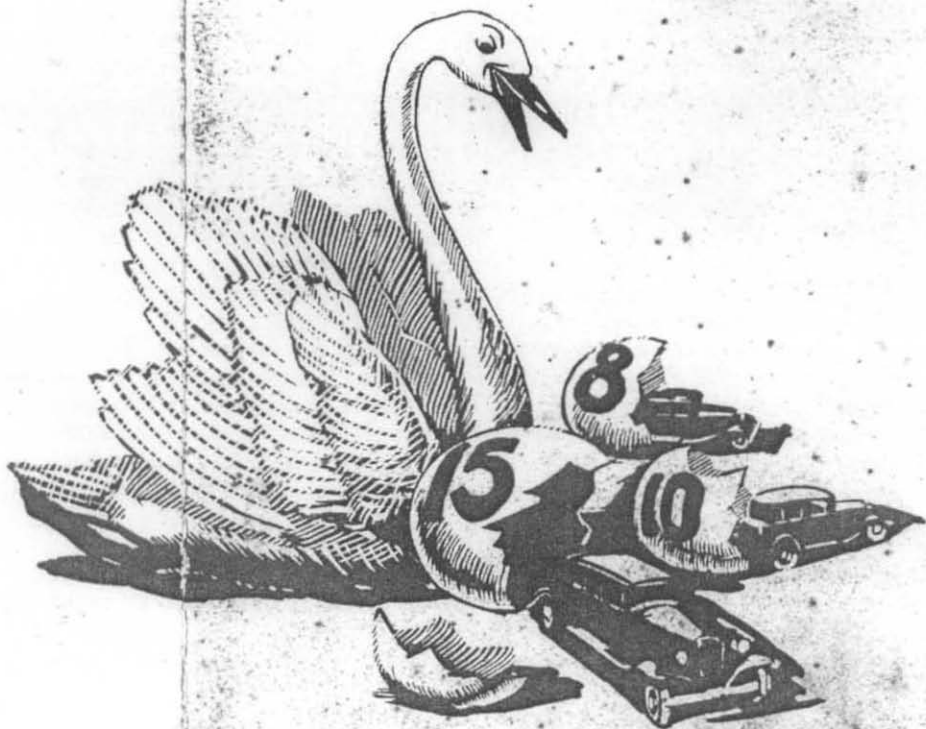
Er kann aber auch schadenfroh sein, mein Chef. Da hat er doch mit grossem Aufwand eine neue Lamellenkupplung entwickelt. Da taucht diese Kupplung plötzlich auf dem Markt auf, nachgebaut in irgend einem Billigland, aus minderwertigerem Material, aber eben günstiger als er selbst es jemals liefern könnte. Nur, die Nachahmer hatten einen groben Denkfehler im Verständnis der Mechanik, und jetzt wollen die lieben Kunden, dass mein Chef diese Billigkupplungen für sie einbaut, was er aber bedauernd zurückweist.

Ja, ja, Oldtimer. Während eines Urlaubs in Bali wollte unser Taxifahrer wissen, was für ein Auto wir zu Hause fahren. Stolz erzählte ich, mein Chef hat einen Citroën, Baujahr 1938. Statt Eindruck gemacht zu haben, sah mich der Taxifahrer mitleidig an und antwortete: sein Auto sei zwar auch alt, aber Gott sei Dank doch immerhin schon von 1982.

Lassen wir uns das eine Lehre sein: Oldtimer sind ein schönes Hobby, aber alles ist relativ.

Eine gute tractionelle Oldtimer Saison wünscht euch Regine aus dem Glarnerland.

BANQUET
DES
CONCESSIONNAIRES & AGENTS
CITROËN
11 OCTOBRE 1932



12

MENSCH & MOBILITÄT

Es war ein bisschen, wie wenn André Citroën und Jules Verne auf den Rücksitzen mitgereist wären und wir ihren Traum erfüllt hätten.» Noch heute, zwei Jahre nach ihrer «Reise um die Erde in achtzig Tagen für Liebhaberautos», freut sich Shirin Azari über den gelungenen Coup. Pragmatisch und geheimnisvoll zugleich fügt ihr Begleiter François Chervaz hinzu: «Trotzdem ist es unglaublich, dass wir nie einen Unfall, eine Reifenpanne oder technische Probleme zu beklagen hatten.»

Wie ein Blitz aus helterem Himmel

Dabei waren die beiden überhaupt nicht für ein solches Abenteuer prädestiniert: «Alles begann mit einer Anzeige für die längste Automobillallye und erste Reise um die Erde mit Zeitmessung. Wir wollten uns nicht einfach eine Etappe in Aix-les-Bains anschauen und beschlossen deshalb spontan, uns zu diesem Autorennen anzumelden. Keiner von uns hatte einen solchen Einsatz geplant.» Eineinhalb Jahre vor dem Start am 1. Mai 2000 kam das Projekt so ins Rollen. Von da an überstürzten sich die Ereignisse. Zuerst musste ein Fahrzeug angeschafft werden und zwar ein zuverlässiger Wagen der Kategorie Vintage. Nach monatelanger Suche entschieden sich die beiden Genfer für einen Citroën Traction Avant 1953.

Ein Sympathieträger

Diese Wahl sollte sich in den verschiedensten Ländern als klug erweisen. François Chervaz erinnert sich: «Dank unserem Auto kamen wir mit der Bevölkerung in Kontakt. Jeder hatte schon einmal ein ähnliches Fahrzeug erworben oder kannte zumindest den Besitzer eines solchen. Bei allen, sogar bei den Kindern, weckte es Erinnerungen.»



Reise um die Erde in 80 Tagen

Reisen, sich von Jules Verne inspirieren lassen und anschliessend von seinen Abenteuern erzählen. Shirin Azari und François Chervaz machten wahr, wovon andere nur träumen. Sie waren mit einem Citroën Traction Avant unterwegs. Ein Reisebericht.

Während der ganzen Reise profitierte die Schweizer Crew von den Schweizerkenntnissen der Einheimischen. Diese freuten sich darüber, das Vorkriegsge-

fährt auf den nicht immer einfach befahrbaren Strassen vorankommen zu sehen. Viele erinnerten sich an die Gelbe Kreuzfahrt. Diese Expedition hatte An-

dré Citroën 1931–1932 der Seidenstrasse entlang und über die Berge von Pamir geführt. Shirin Azari ist nicht weiter erstaunt darüber, dass

der Traction eine solche Begeisterung auslöste: «Dank diesem Citroën betrachteten wir die Landschaft nicht einfach als Schauspiel, das sich ständig vor



Dank der Seidenstrasse hat sich China an Citroën gewöhnt.

Verdiente Pause

des Traction in Kanada.





In Kirgistan kamen die beiden u.a. dank den Sprachkenntnissen Shirin Azaris mit der Bevölkerung in Kontakt.



François Chervaz und Shirin Azari bei der Abreise.

unseren Augen abspielte, sondern wir wurden selber Teil des Ganzen.»

Begrenztes Abenteuer

Wie weit blieb die Reise aber nicht einfach ein Schauspiel, sondern wurde zum Abenteuer? Was blieb nach der Rückkehr von den Kinderspielen der im Iran aufgewachsenen Shirin Azaris, die anstatt mit Puppen zu spielen, lieber imaginäre Probleme löste und Abenteuerberichte las? Inwiefern konnte die von einer englischen Vereinigung organisierte und in London gestartete «Reise um die Erde in 80 Tagen» mit den Heldentaten einer Ella Maillart verglichen werden? Verdiente die 30000 Kilometer lange Fahrt via Europa, Bosphorus, Seidenstrasse, Alaska, Goldstrasse, Vereinigte Staaten, marokkanische Wüste und Andalusien wirklich die Bezeichnung Abenteuer? Shirin Azari und François

Chervaz: «Ja, wir haben ein Abenteuer erlebt, mitamt Sandstürmen. Aber wir sollten nicht mit anderen Abenteurern verglichen werden. Wir hatten nicht dieselben Reismotive.» Manchmal, so beispielsweise in Afghanistan, dachte François Chervaz an Nicolas Bouvier, der in der gleichen Landschaft unterwegs gewesen war. «Allerdings hat sich die Welt seither verändert. Wir hatten das Glück, gewisse Gegenden durchqueren zu können, wofür eine mehrjährige Organisation nötig gewesen war. Heute wäre dies bereits nicht mehr möglich.» Gerade der berühmte Faktor Zeit machte die Reise zu einem wirklichen Abenteuer: «Für unsere Rückkehr nach London hatten wir »nur« achtzig Tage Zeit. Bummeln oder die Entdeckung des Hinterlandes lagen also nicht drin. Wir mussten die Etappenziele innerhalb der

gesetzten Fristen erreichen. Dies ging soweit, dass wir bei unserer Rückkehr in London das Gefühl hatten, es habe sich nichts verändert. So schnell war alles gegangen.»

Nachwirkungen des Abenteuers

Zu diesem Zeitpunkt machte sich die Müdigkeit bemerkbar. Shirin Azari vergleicht das Ende ihrer Reise mit dem Schluss eines Films: «Wenn man das Kino verlässt, nimmt man sich die Zeit, die Geschichte zu verdauen. Wir verarbeiten noch immer alles, was wir gesehen, gefühlt und erlebt haben.» Sehr schnell hatten sie jedoch das Gefühl, das ganze Leben sei einfacher geworden: «Verschiedene Eindrücke sind geblieben. Beispielsweise nehmen wir die Welt anders wahr. Es ist, wie wenn diese kleiner geworden wäre. Alles scheint uns einfach zu sein; wir

fürchten uns nicht mehr vor dem Unbekannten. Wir haben festgestellt, dass das Leben überall gleich ist. Diejenigen, die wir für »Wild« halten, denken das Gleiche von uns.»

Wie aus heltemer Himmel hatten der Berater für den Erwerb von Hotelanlagen und die Vizepräsidentin einer Privatbank beschlossen, auf die Reise zu gehen. Anschließend hatten sie ihre Stelle gekündigt und die notwendigen Mittel zusammengesammelt. In einem Punkt sind sich die beiden heute jedoch einig: «Wenn man etwas wirklich will, kann man es erreichen.» Vielleicht unter der Bedingung, dass man das Glück hat, auf den Spuren Jules Vernes und André Citroëns zu wandeln.

Françoise Tschanz

François Chervaz: «Le dernier Tour du Monde en 80 jours: A la rencontre d'André Citroën et de Jules Vernes, Verlag: De la Boussole»

(Bericht über das Treffen Region West vom 28. April 2002)

INHALT

Der Postplatz war voller Citroëns



Ein Tross Citroëns machte unlängst auf dem Sissacher Postplatz Halt. Da gab es einiges zu bestaunen. Nachher zog die «Karawane» weiter nach Seewen zum Musikautomaten-Museum. ■ Seite 2

Volksstimme

SONNTAG, 4. Mai 2002

AZ 4050 (Sonnt.)

DIE ZEITUNG FÜR DAS OBERBASELBIET

120. Jahrgang Nr. 83

Die Verantwortlichen sind: Herausgeber: Daniel Aenishänslin, Verleger: Daniel Aenishänslin, Druck: Druckerei Aenishänslin, Redaktion: Daniel Aenishänslin, Postfach 100, 4100 Sissach, Tel. 078 810 10 10, Fax 078 810 10 11, E-Mail: redaktion@volksstimme.ch, Internet: www.volksstimme.ch

Nostalgie aus dem Hause Citroën verwöhnte Oberbaselbieter Augen

Al Capone auf dem Sissacher Postplatz



Blech an Blech, Rad an Rad standen sie Spalier auf dem Sissacher Postplatz. Citroëns so weit das Auge reichte. Unweigerlich fühlte man sich zurückversetzt in eine andere Zeit. Elnige wollten sowas oder ähnliches bereits in Zusammenhang mit dem sagenumwobenen Chicagoer Gangster-Boss Al Capone gesehen haben. Auf jeden Fall wars für die einen ein Augenschmaus, während andere stolz ihren Liebling in der Öffentlichkeit präsentieren durften.



Nach 10 Uhr machte sich der Tross aus Citroën Légère, Large, Normale, Familiale, Six und Light-Fifteen auf, um nach Seewen zum Musikautomaten-Museum zu gelangen. Danach führte die Reise weiter. Über Bretzwil gelangte man nach Reigoldswil, wo die prächtigen Carrosserien und antiken Motoren noch bis 15 Uhr zu bestaunen waren.

Bilder Daniel Aenishänslin





Region Nord

Einladung

Jahresschlusshöck

Wann: **Samstag 7. Dezember 2002**

Ort: **Restaurant LÖWEN Illnau**

*an der Hauptstrasse von Illnau nach Effretikon
das letzte Haus rechts, in Illnau
8307 Illnau-Effretikon*

Zeit: **19.00 Uhr**

ab ca. 19.30 Nachtessen

Nachtessen mit Vorspeise und Dessert

Kosten Fr. 25.-- pro Person

Rückblick 2002, Ausblick 2003

Gemütlicher Hock

Oel und Rostgespräche

*Ab Februar 2002 treffen wir uns **NEU**, jeweils am letzten Mittwoch des geraden Monats (Februar, April, Juni usw.) zu gewohnter Zeit ab 19.30h im **Restaurant Löwen in Illnau**.*

Der Restaurantwechsel wurde auf vielseitigen Wunsch angeregt und bietet uns Gelegenheit, ein anderes Restaurant kennen zu lernen.

Wir freuen uns auf Eure Anmeldungen für den Jahresschlusshöck und wünschen allen schöne Festtage und gute Fahrt im neuen Jahr.

Region Nord, Hans-Peter Rubitschon, Peter Weber, Ruedi Jutz.

Anmeldung **bis spätestens 30. November 2002 an:**

Ruedi Jutz, Aspacherstrasse 38, 8413 Neftenbach
Fax 052/ 315 29 24 Natel 079/ 636 65 65

Name Vorname:

Tel. Nr.

Anzahl Personen:



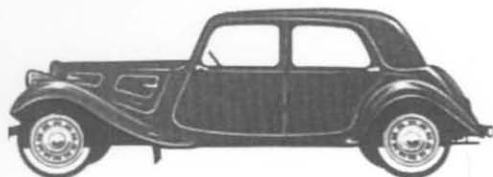
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name
Vorname Vorname Partner
Adresse PLZ / Ort
Geburtsdag 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

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



C3 PLURIEL - SPIDER

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 nur mit Quellenangabe
