

# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01 / 55 38 11

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 250.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

## Organisationsplan 1979

CTAC Präsident Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 Zürich T. 01/ 553811	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reisiswil</u> T. 063/ 89346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.60 8645 Jona T. 055/ 282858	Aktuar Edi Guggenheim Streulistr. 12 8032 Zürich T. 01/ 692264
--	--	--	--

Region 1 (TG,SH,SG,AR,AI,)	Region 2 (GL,GR,TI,SZ,ZG,ZH,AG,)	Region 3 (LU,BE,SO,BS,BL,OW,NW)
Vorstand Kuno Soppelsa (PL) T. 072/ 722696 (8280) Max Güttinger T. 053/ 66152 (8211) Herbert Richli T. 053/ 59123 (8251)	Vorstand Christian Heussi T. 058/ 371729 (8865) Adrian Pretto T. 01/ 7804017 (8820) Robert Rogenmoser T. 01/ 8365534 (8307)	Vorstand Albert Schorta (PL) T. 065/ 423283 (4552) Jakob Willimann T. 063/ 89346 (4911) Urs Witmer T. 065/ 226381 (4513)

### Spezialwerkzeug - Kommission

Christian Schelbli T. 071/ 674542 (8580)	Christian Heussi T. 058/ 371729 (8865)	Werner Amport T. 031/ 224959 (3400)
---	---	--

### Ersatzteil - Kommission

Kuno Soppelsa T. 072/ 722696 (8280)	Hans Brunner T. 055/ 282858 (8645)	Robert Bollag T. 061/ 413062 (4052)
--	---------------------------------------	--

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/ 674542 G	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729 P 055/ 781709 G	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 <u>Küttigen</u> T. 064 242050 G 312766
Ersatzteillager Hansrudolf Soller 9320 <u>Frasnacht</u> T. 071/ 465293 P	Garage Heinz Schütz Rigistr. 36 8712 <u>Stäfa</u> T. 052/327219 P	Div.Ersatzteile Werner Amport Metzgergasse 21 3400 <u>Burgdorf</u> T. 034/ 224959

### Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Witikonerstr.337 8053 Zürich T. 01/ 553811	Armin Frick Püntstr.2 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7257318	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344	Edi Guggenheim Streulistr.12 8032 Zürich T. 01/ 692264
--	--	--	---

7251016

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

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11

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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11

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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535, Telefon 01/55 38 11

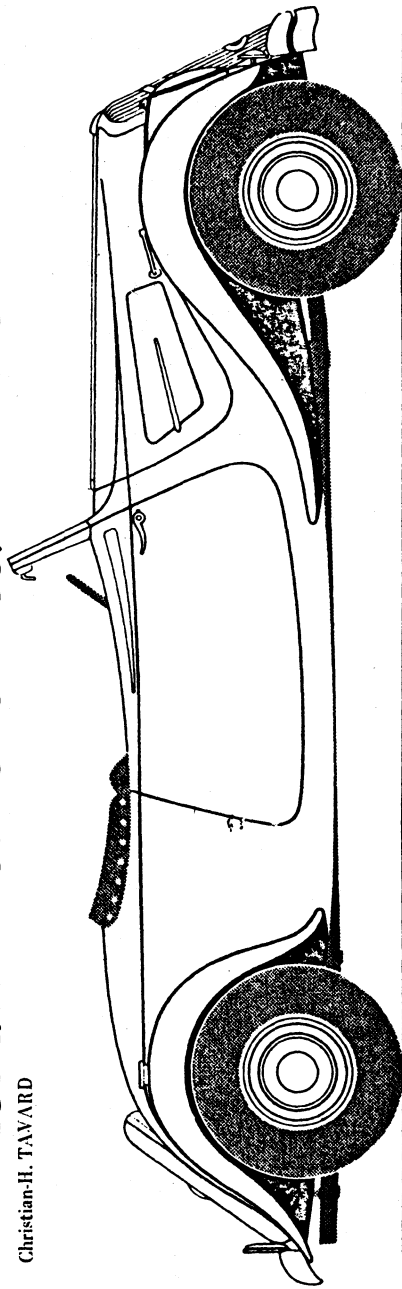
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....



# les grandes routières: 22" et 15-six"

Christian-H. TAVARD



Dessin: Oliver

*Citroën cabriolet 22 cv traction avant - 1934*

Werte Traction-Freunde,

Wiederum darf ich zur Feder, bzw. Schreibmaschine, greifen und einige einleitende Worte verfassen. Diesmal macht es mir besonders Freude, da es sich um die letzte Nummer des ersten Jahrgangs der neugestalteten Zeitung handelt. Somit wird ein Schlusspunkt unter ein recht erfolgreiches - man darf wohl sagen, gut gelungenes Traction-Jahr gesetzt. Bei dieser Gelegenheit sei allen herzlich gedankt, die - wie man so schön sagt- immer mit grossem Einsatz dabei sind, insbesondere den Vorständen und Treffenorganisatoren sowie dem Zeitungsteam.

TREFFEN und HOECKS: Die Berichte über die letzten Ereignisse finden sich in diesem Heft, insbesondere über das gut besuchte CTAC Herbst-Treffen und die GV. Die neuen Daten für 1979 stehen im Protokoll zur GV. Der Fortbestand der Höcks wird der Initiative der einzelnen Regionen und deren Vorstände überlassen. Wir hoffen an den Treffen jeweils vermehrt noch "ungesehene" Mitglieder begrüßen zu dürfen.

MITGLIEDSCHAFT: Unser Club hat jetzt mehr als 110 Mitglieder. Dies ist äusserst erfreulich, bedeutet aber auch mehr "Verwaltungsaufwand".

Daher die dringende Bitte, den Mitgliederbeitrag von Fr. 30.- bis zum 28. Februar 1979 -wie immer- pünktlich einzuzahlen. Bei verspäteter Zahlung beträgt der Beitrag 35.- (gilt nicht für Neumitglieder 79). Allenfalls behalten wir uns vor, die Lieferung der Zeitung und der Nachrichten einzustellen. Besten Dank für Ihr Verständnis !

Auf die Mitgliederliste ist bis jetzt noch keine Reaktion eingetroffen. Das ist uns etwas unheimlich, denn a) hat es sicherlich Fehler oder mangelhafte Angaben auf der Liste und b) muss es erstaunlich viele Mitglieder ohne Traction geben oder c) viele Tractions sind nicht näher definierbar ! Wir bitten um entsprechende Mitteilungen !

CLUBKASSE: Die Finanzfragen wurden an der GV eingehend behandelt und wir wollen an dieser Stelle nicht darauf zurückkommen. Jedenfalls werden wir das bisherige Konzept beibehalten; sparsam bleiben, den Grundstock vergrössern, ohne dass die Beiträge erhöht werden müssen.

ZEITUNG: Erneut sei darauf aufmerksam gemacht, dass Artikel, Mitteilungen etc. sowie Inserate herzlich willkommen sind. Im Uebrigen hoffe ich, dass das Dokumentationsblatt über den Traction (S 15), das wir vom Verkehrshaus günstig beziehen konnten und Ihnen zustellten, für Sie von Interesse war.

ERSATZTEILE: Von auswärtigen Clubs werden wir hin und wieder Ersatz-

teillisten veröffentlichen. Je nach Interesse lassen sich vielleicht für gewisse Teile Bestellungen gemeinsam organisieren.

TEILNAHME AN AUSWÄRTIGEN TREFFEN: Wir versuchen Interessenten zu vermitteln. Postkarte (mit Tel.Nr.) an unser Postfach genügt.

Mit den besten Wünschen für frohe Festtage und ein glückliches 1979 sowie viele sorglose Tactionfahrten

Zürich, im November 1978

*Edda Brunner*

\*\*\*\*\*

Clubrechnung vom 30.9.1977 bis 30.9.1978

Saldo per 30.9.1977	Fr.	764.65	
Mitgliederbeiträge	Fr.	3,422.40	
Vgt. für Inerate etc.	Fr.	255.--	
Verkauf Kalender, Poster, Kleber etc.	Fr.	296.50	
Konto- und Posttaxen, Tel.			Fr. 382.85
Zeitungen, Drucksachen etc.			Fr. 1,772.25
Büromaterial			Fr. 66.50
		<hr/>	
	Fr.	4,738.55	Fr. 2,221.60
		=====	=====
Einnahmen	Fr.	4,738.55	
Ausgaben	Fr.	2,221.60	
		<hr/>	
Saldo per 30.9.1978	Fr.	2,516.95	
Klubkleber	Fr.	150.--	
Spendenkasse	Fr.	162.--	
		<hr/>	
Clubvermögen per 30.9.1978	Fr.	2,828.95	
		=====	

Edda Brunner

*Edda Brunner*

\*\*\*\*\*

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 28. Februar 1979

PROTOKOLL GV vom 24. September 1978  
Ausflug Region 3 in Mühlendorf SO

---

- Das Protokoll der GV 1977 wird einstimmig genehmigt.
- Region 1 : Neue Mitglieder des Vorstandes werden gewählt :  
die Herren Max Güttinger und Herbert Richli  
anstelle der zurücktretenden Herrn Soller und Schelbli
- Wir sind nun 110 Mitglieder. Der Rest des Vorstandes sowie  
der Präsident Dieter Ackerknecht werden einstimmig wiedergewählt.
- Die Jahresrechnung vom 30.9.1977 bis 30.9.78 wird genehmigt.
- Der Jahresbeitrag wird auf Fr. 30.-- belassen und die Vorstands-  
mitglieder bezahlen freiwillig den Mitgliederbeitrag zur Unter-  
stützung unserer Kassa.

- Treffen 1979 :

• Internationales Treffen des welschen Clubs 34-57  
an Pfingsten in Sierre im Wallis (2./3.6.)

• Ausflüge unseres Clubs :

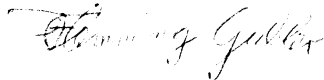
Region 3 :	Frühling	20. Mai 1979
Region 1 :	Sommer	1. Juli
Region 2 :	Herbst	23. September

- Die GV 1979 findet ebenfalls am 23. September 1979 statt.

- Problem Hook : Wir belassen die beiden Winterhocks und kommen  
im Frühjahr darauf zurück.

Horgen, 30. September 1978

Der Protokollführer :




\*\*\*\*\*  
Herzlichen Dank

Werte Traktionkameradinnen und -kameraden

Die schönen Zeiten vergehen wie Butter an der Sonne. Nun darf  
ich schon über ein Jahr als Ehrenmitglied zurückblicken und  
ich kann dem neuen Vorstand nur gratulieren für seine hervor-  
ragende Arbeit. Es freut mich aufrichtig, dass unser CTAC so  
richtig wächst und gedeiht.

In den letzten Tagen wurde mir der riesig hübsche Bildband,  
"Geschichte des Automobils von Richard v. Frankenberg" vom  
CTAC als Geschenk überreicht, mit Innschrift und zahlreichen  
Mitgliederautogrammen. Für diese Riesenüberraschung möchten  
sich, meine Frau und ich bei allen Clubmitgliedern herzlich  
bedanken.

Mit den schönsten Traktiongrüssen



Erika und Otto Schaufelberger

Das Traction-Treffen vom 24. 9. 78 in Mühledorf

Bei diesmal schönem Wetter traf sich auch hier wieder eine erfreuliche Zahl von Traction-Freunden mit ihren Fahrzeugen. Albert Schorta, als wirblicher Organisator führte die Kolonne an. Dieses Kolonnenfahren bringt allerdings immer wieder Probleme, die durch einen Wolfsruf eher verschärft als gemildert werden. Wenn wir als Sammler und nicht als Spinner gelten wollen, so müssen wir darauf achten, was für ein Bild wir beim unbeteiligten Betrachter erwecken. Auffälliges Gehabe und exhibitionistisches Getue ist hier sicher abzulehnen.

Nachdem man alle Fahrzeuge auf dem etwas knappen Parkplatz abgestellt hatte, gings gleich in das Rallye. Auf guten Strassen wurden die 4 Posten abgeklappert. Dabei waren folgende Fragen zu beantworten:

Posten 1: Schätzungen

- Wieviel Metallteile (57)
- Schnurlänge (23,33)
- Backsteingewicht (7,3)

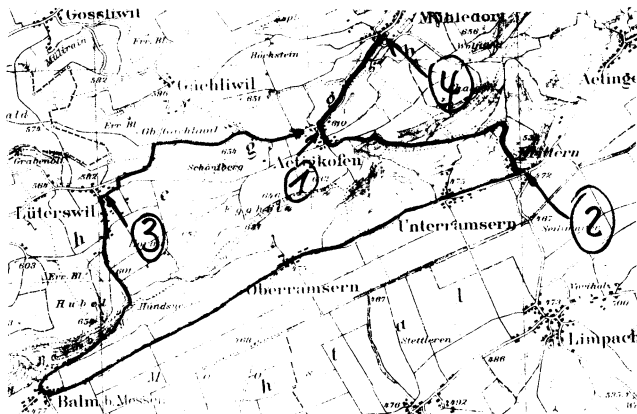
Posten 2: Die 3 Eidgenossen: Walter Fürst, Werner Stauffacher, Arnold von Melchthal

Posten 3: Welche Automarken waren abgebildet?

Peugeot, Riley, Delahaye, BMW

Posten 4: Seilspringen und Pfeilwerfen

nach dem Motto: wers nicht im Kopf hat, hats in den Beinen





Rangliste:

1. Eberle Daniel	115P.	8. Schelbli Wilma	84P.
2. Gubler Flemming	100P.	9. Trefalt Hanspeter	83P.
3. Bollhalder Hans	99P.	10. Sutter Kurt	82P.
4. Ingold Urs	97P.	11. Richli Herbert	80P.
Büttler Peter	97P.	12. Rogenmoser Robert	78P.
5. Mantel Hans	92P.	Ackerknecht Dieter	78P.
6. Jost Fritz	90P.	13. Hess Camille	71P.
7. Ryf Hans	87P.	14. Born Hansu.	71P.
Frick Armin		15. Soppelsa Kuno	58P.
Turnherr Gerard		Wehrli Ruedi	58P.
		16. Güttinger Max	37P.

Nach dem Essen im Sternen hielten wir unsere Generalversammlung ab. Ihre Einzelheiten werden dann wieder im Protokoll veröffentlicht. Anschliessend zeigte uns Herr Müller aus Romanshorn, der erste und älteste Citroen-Importeur der Schweiz, seinen Diavortrag über das tragische Geschick von André Citroen. Wir freuten uns alle über die interessante und launische Vortragsweise des rüstigen Referenten, der geschickt einflucht, dass er neben Citroen-Fan auch ein ausgezeichneter Schmetterlingskenner ist.

Mit herzlichem Beifall wurde ihm gedankt. Von Hans Müller ist ebenfalls eine Schrift über dieses Thema erhältlich (siehe Lit. Verzeichnis). Nun war es schon wieder Zeit zur Trennung. Mehr oder weniger rasch zerstreuten sich die etwa 100 Personen und 25 Tractions in alle Himmelsrichtungen.

PS: Von der Wirtin gab es noch 50.- in die Klubkasse!

Willimann



Rosengart Cabi  
umringt von  
"gewöhnlichen"  
Tractions in  
Mühledorf

## DAS FARBENPROBLEM

---

Immer heftig diskutiert werden bei unseren Zusammenkünften Fragen, welcher Wagen welche Farbe haben muss. Wohlverstanden geht es dabei nicht um Fantasiebemalungen, wie man sie leider immer noch antrifft, oder um idiotische Zusätze wie Totenköpfe etc. Die Besitzer solcher Wagen sollte man ohnehin enteignen und ihnen den Beitritt zu einem Buggy-Club wärmstens empfehlen. Nein, es geht dabei immer um die Frage der Originalfarbe oder höchstens noch darum, wieweit Abweichungen von diesen als im Stile der Marke toleriert werden können. Dazu einige grundsätzliche Ueberlegungen:

Jeder Wagen hat seinen Jahrgang, wie sein Besitzer auch, damit hat man sich abzufinden. Alle Jahrgangsm Manipulationen (Haube, Räder, Sitze etc. ) zeigen, dass der Besitzer nicht viel begriffen hat, und dass er sich besser einen VW und ein fremdes Kühlergitter kaufen und damit zu basteln beginnen sollte. Die Einstellung zur Farbe zeigt die Einstellung zur Marke.

Bei Citroen sind alle Ausrüstungs- und Modellfragen schwierig zu beantworten, weil man sich hier nie etwas notiert hat und selbst nicht mehr so recht weiss, was man eigentlich produziert hat ( ZB 1a "22"). Nach Auskünften von Kennern und Zeitgenossen kann man folgendes sagen:

Wir unterscheiden die Modelle 7/11/15 und Cabriolets, dazu noch folgende Epochen: Die Einführungsjahre 34/35, die Stabilisierungsjahre 36/37, die Pilote-Jahre 38/39, die Nachkriegsjahre 46/47 , die Klassischen Jahre 48/49/50/51, die Malle-Jahre 52-57 ,

In den Einführungsjahren galt es vorallem, Aufmerksamkeit zu erregen. (7A,7B,7S und Vorserie 11): Perlgrau,beige-rosé,Marron/Bordeaux, bleu marine, schwarz. Cabriolets und Ausstellungstücke auch ausgefallener. Zweifarbigkeit war folgendermassen aufgeteilt: Dunklere Farbe: Dach, Haubenoberseite, Kotflügel, Felgen, farbiger Radkappenteil.

36/37 verschwanden die hellen Farben zugunsten von schwarz, bleu marine bordeaux, einige wenige grau metallisiert.

38/39 waren alle schwarz , ausgenommen wenige "7" (Serie MI).

Radfarben: 7: schwarz, 11 L gelb, 11 rot, 15 elfenbein

46/47 erschienen die ersten Modelle militärgrau, dann grau met., doch kehrte man rasch zu schwarz zurück und behiebt es durch die klassischen Jahre bei, zu sammen mit Elfenbein-Felgen.

52/57, als man glaubte, die traction "modernisieren " zu müssen, (Koffer!), führte man für "Progresseve" perlgrau, grau R.A.F, bleu nuit, gris bruyere nur für 11 und gris fumée für 15.



Es wurde dieses Jahr zum ersten mal von einem Citroën Club organisiert: Vom "Club de la Traction Universelle" in Paris. Für die vorangegangenen drei Treffen zeichnete Citroën noch selber verantwortlich. So wie ich gehört habe will sich Citroën aber etwas davon distanzieren. An dieser Stelle möchte ich dem Präsidenten vom CTU, Yves Levasseur, und seinen Mitarbeitern für das gelungene Treffen gratulieren. Es war ein rechtes Mass an Arbeit das Sie zu bewältigen hatten und hat sicherlich einen grossen Teil Ihrer Freizeit verschlungen.

Chartres befindet sich 83 km nordöstlich von Paris an der RN 10, hat ca. 40'000 Einwohner und eine schöne Kathedrale mit den schönsten Kirchenfenstern von Europa. Das Treffen fand am Rande der Stadt auf dem Gelände vom Aero-Club statt.

Da mein ller Cabriolet den Eindruck verbreitete, dass es die ca. 1600 Km. hin und zurück zu bewältigen imstande ist, beschloss ich hinzufahren. Geht ja niemanden was an, dass ich vorher noch schnell den Zylinderkopf in die Revision geben musste, weil die Ventile vom dritten Zylinder ihren Ventilgeist aufgegeben hatten. So machte ich mich dann am Donnerstag vormittag bei herrlichem Cabi Wetter auf die Reifen. Bis in die Gegend von Neuchâtel ging alles bestens. Dann beschloss die Tachometerwelle, sie habe sich lange genug rundum gedreht und quittierte den Dienst. Na ja, dachte ich mir, wenns weiter nichts ist. In Neuchâtel machte mich ein freundlicher Herr darauf aufmerksam, dass mein vorderes Nummernschild eine etwas eigenwillige Stellung innehat. Tatsächlich, eine Schraube fehlte, und es schaukelte geruhsam hin und her. Das Cabi scheint etwas gegen Nummernschilder zu haben, schon als ich es kaufte gab es bei der Heimfahrt diesen Trick zum besten. Aber was ein echter Tractionist ist, hat ja immer ein paar Schrauben und Muttern im Sack, vom Werkzeug nicht zu reden. Beim Durchfahren von Neuchâtel sichtete ich einen Autoabbruch, den ich gleich ansteuerte. Dort erklärte man mir ganz trocken: Weiter hinten hat es noch Platz, stellen Sie ihn irgendwo hin. Ich habe ja noch nie behauptet, dass ich ein Prachtsexemplar besitze, aber für den Abbruch ist es noch etwas zu früh, die Pneus sind nämlich noch fast neu. So machte ich dem Typ klar, dass mich eine gebrochene Tachowelle zu Ihm hinführe. Nach einem nachdenklichen am Kopf kratzen verschwand er im Hintergrund. Es verging eine geraume Zeit bis Ihn der Hintergrund wieder an das Tageslicht entliess. Aber er hatte eine Tachowelle in der Hand, kein Wunderstück, dafür ganz.

Ich baute sie ein und bezahlte die gewünschten 11.- Fr., ob es bei einem 15er 15.- Fr. gekostet hätte ? Bis zum zweiten Tankstop auf der Autobahn nach Paris war eigentlich nichts mehr los. Das Cabi lief und lief als könne es keinem Benzintropfen etwas zuleide tun. Was es bis nach Chartres und wieder nach Hause auch nicht tat. Nachdem ich der durstigen Seele den Tank wieder aufgefüllt hatte, der Verbrauch war etwa 12 Liter, stellte ich es auf den Parkplatz und suchte den Kaffeautomaten auf. Als ich wieder zurück kam, fragte mich einer auf englisch ob das ein Rolls Roys sei. Er sprach dann sogar deutsch, was die Lage nur noch verschlimmerte. Ich glaube es ihm sogar, dass er noch nie ein Auto gesehen hat, das ihm so gut gefällt wie das, wo vor ihm stand. Sein Alfasud, den er unbedingt dafür tauschen wollte, begeisterte mich dafür um so weniger. Als er endlich einsah, dass ich mich für seinen Alfa nicht erwärmen konnte und auch auf eine Bezahlung in Pfund keinen Wert lege, - die sind ja auch nur noch ein paar Gramm Wert, - war bereits eine halbe Stunde verstrichen. Vielleicht habe ich es ihm zu verdanken, dass ich im nächsten Motel kein Bett mehr bekam, aber ein sympathischer Typ war er trotzdem. So etwas von Autoliebe auf den ersten Blick begegnet einem ja nicht alle Tage. So klopfte ich noch an ein paar andere Hoteltüren, ergebnisslos. Um mit dem Schlafsack unter freiem Himmel zu schlafen, hatte ich keine Lust und ein ller Cabi ist auch nicht so das, wo man sich vorstellt, um darin zu schlafen. Nun, es war eine schöne Vollmondnacht und so beschloss ich nach Chartres weiter zu fahren. Ob ich jetzt kein Bett habe oder zwei Stunden später ist ja auch egal. Um zwei Uhr war es dann so weit, ich klapperte die Hotels von Chartres ab. Mit dem gleichen Erfolg, die mit Nachtportier waren voll und die anderen geschlossen. So suchte ich mir einen Parkplatz, klappte das Verdeck zu und machte es mir so gut es ging auf der Sitzbank bequem. Alle dreissig Minuten drehte ich mich mal auf die andere Seite, denn dann stand jedesmal mit heulendem Motor an der nahe gelegenen Kreuzung ein Lastwagen vor dem Rotlicht. Für was die Lichtsignalanlage die ganze Nacht in Betrieb ist, wissen wohl auch nur die Götter. Eines muss ich ehrlich sagen, hätte ich so um 22 Uhr ein Hotel gefunden, ich würde es jetzt bereuen. Diese Fahrt in der Vollmondnacht, mit offenem Verdeck, durch die französische Landschaft mit ihren schlafenden Dörfern und Städtchen war etwas vom Schönsten.

Am Freitag suchte ich dann den Platz des Geschehens auf. Ein paar Tractions standen schon in der Wiese herum. Ein paar ist gut, wenn der Einweisposten die Parkzettel schön der Reihe nach abgerissen hat, waren es schon über 100, die herumstanden. Einige Cabrios waren auch schon da und nach mir kamen noch ein paar. Bis zum Sonntag war es eine beachtliche Anzahl Cabrios, die herumstand, in fast allen Ausführungen, original, Langenthal und eine Specialcarosserie mit Speichenrädern zu haben für 48'000 Franc. Am Sonntagnachmittag, ich war leider schon nicht mehr da, kam noch das bis jetzt nachweislich einzig erhaltene gebliebene original T.A. Sechszylinder Cabriolet. Es erstrahlt immer noch im gleichen roten Lackkleid wie damals, als es die Familie Michelin in Empfang nahm. Zwei Coupés waren auch noch da, von England angereist. Vertreten waren etliche Nationen, die genaue Zahl weiss ich nicht. Ausser ein paar französischen Nummernschilder stachen mir noch solche<sup>von</sup> Belgien, Dänemark, Deutschland, Holland, Italien, Schweden und der Schweiz in die Augen, wohlverstanden alle an

an Tractions montiert. Schätzungsweise waren ausser den anderen Citroën Typen wie B2, Rosalie, 2CV, DS und SM Cabrio und einem Coupé von Chapron namens "Le Lemman" ca. 200 Tractions anwesend.

Natürlich war ich nicht allein da, es waren noch Beth, Maya, Daniel und Lenni dabei. Die sind ganz exklusiv angeeignet: Mit dem einmotorigen, vierplätzigem Sportflugzeug "Elsa", das der gleichnamigen Fluggruppe gehört. Mit Bravour pilotiert von Daniel. Sollte irgendwann jemand daran interessiert sein, per Flugzeug an ein Traction Treffen zu reisen, so gibt im Daniel Eberli gerne die gewünschten Auskünfte, Tel. 052 / 38 12 08. Christian Schelbli mit Frau und Freunden war auch da, die hatten wie ich auch den Landweg gewählt für die Anreise.

Auf das gebotene Programm will ich nicht näher eingehen, das kann jeder auf der Rückseite von der Ausschreibung vom Treffen der Region 3 nachlesen. Besonders erwähnenswert ist die Citroën Ausstellung. Modelle aus der Vorzeit vom Traction, verschiedene Prototypen, DS Specialcarrosserien von Chapron, Rally CX, Pedalo 2CV (Kinderauto), um einige zu nennen. Ein aufgeschnittener 11er Motor und der nie in die Serie gegangene 6 Zylinder-Boxermotor für den DS.

Am Freitagabend war ein grosses Galadinner. Die Franzosen sind schon zu bewundern, die bringen es tatsächlich fertig, ein Galadinner in einem kalten, zugigen ausrangierten Flugzeughangar zu veranstalten, andererseits aber eine Crawatte als obligatorisch zu erklären. Kontrolliert hat es niemand, aber einige störten sich schon daran, dass Daniel und Lenni keinen Strick um hatten. Mein Gebilde lies ihre Toleranz noch zu. Später wurde uns der Grund für die Strickpflicht klar; die Organisatoren wollten nicht das jemand mit offenem Hemd herumläuft und am anderen Tag mit einer Lungenentzündung im Bett liegt. Das Essen war auch nicht so das, was man sich unter französischer Küche vorstellt, dafür war der Preis "Galamässig". Zum Dessert wurde dann bei Kerzenlicht eine riesige Tractiontorte aufgeföhren. Sie sollte für 400 Personen ausreichen, soviel waren kaum anwesend und trotzdem blieb nichts übrig.

Am Samstag und Sonntag war grosser Ersatzteilhandel, an und für sich nichts Aufregendes. Aber die Preise, mit unserem günstigem Wechselkurs SF 1.- = FF 2,70 buchstäblich in den Keller gefallen. Horizontalvergaser mit Ansaugkollektor FF 80.-, ein Satz Radlager Vorderachse FF 50.-, Zylinderkopfdichtung FF 15.-, elfer Auspufftopf FF 100.- um einige zu nennen.

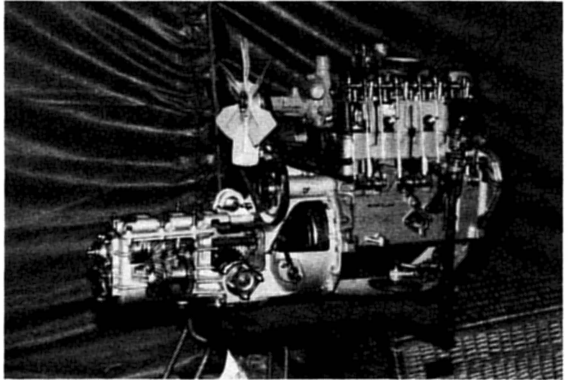
Die ganzen drei Tage war Petrus den Citroënisten und anderen Gästen wohlgesonnen, kein Tropfen Regen lies sich blicken. Es waren schöne Tage, die ich erlebte, lernte ich doch einige nette Leute kennen, kam aber auch mit einigen weniger angenehmen Zeitgenossen in Berührung. Vor allem weiss ich wieder vermehrt was an meinem Cabi alles nicht original ist und keinenfalls von 1934. Mein Cabi kümmerte das herzlich wenig und duldet auch das verschiedene Leute sich an seiner Intimsphäre nicht satt genug sehen konnten. Das nächstemal nehme ich wahrscheinlich den fahrbaren Wagenheber und das Rollbrett mit, damit die Leute nicht so schmutzig werden am Rücken.

Von der unangenehmsten Sorte unter den unangenehmen blieb ich Gott sei Dank verschont: Von den "Mitternachts-Demonteuren" oder die, wo ein Traction Treffen für ein franko Ersatzteillager halten. Ich wünsche denen nichts schlechtes, nur sollte ihr Fahrzeug, wenn sie sich ein solches bereits zusammengestohlen haben, schneller vom Rost zernagt werden, als sie es instand zu halten vermögen.

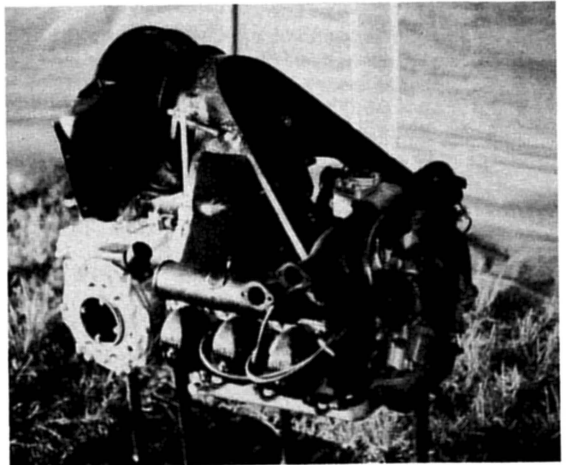
Döschwo Modell



Schnittmodell eines 11er Motors



Luftgekühlter Sechszylindermotor für den ID 19  
(Prototyp)



Fotos : D.Eberli und A.Frick

# INSERATE UND KLEININSERATE

Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden.

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Verbände im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen.
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr. 60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr. 20.-.

Inserate und Kleininserate bitte senden an folgende Adresse:

Citroën Traction Avant Club  
Postfach 304  
8053 Zürich

- Mitglieder des CTAC können ab sofort Inserate, Kauf- und Tauschgesuche im "Veteran", der Clubzeitung des "Citroën Veteranen Club Deutschland" (CVC), erscheinen lassen.

Druckfertige Texte bitte senden an:

Armin Frick  
Schwimhalle Bergli  
Püntstr. 2  
8810 Horgen

mit dem Vermerk: "z. Hd. CVC".

Bei telefonischer Inseratenaufgabe kann keine Gewähr für deren Richtigkeit übernommen werden, dasselbe gilt übrigens auch für unsere Zeitung! Der "Veteran" erscheint regelmässig alle zwei Monate.

af

\*\*\*\*\*  
Zu Verkaufen

- 2 Axo Blinker rot
- 2 " " orange, neu
- 2 " " weiss
- 2 Seima Schlusslichter, mit integriertem Katzenauge.
- 1 Bremstrommelabzieher
- 4 Felgen 165x400
- 4 Felgen 185x400
- 4 Alfa Romeo Felgen 165x400

Armin Frick Tel. G. 01 / 725 73 18  
Püntstr. 2 P. 01 / 725 10 16  
8810 Horgen

Zu verkaufen

- U h r zu Citroen Swan 8, "moteur flottant", Jg.33  
"DAS" Schild (leicht beschädigt), zusammen Fr. 40.-

Bei CTAC, Postfach 304, CH- 8053 Zürich

• • •

- Ein Traction 15/6 1952 ist evtl. noch erhältlich bei: Faure Descôtes, Hervé  
(ca.SFr. 11000.-) 53, Galerie des Baladins  
F-38100 Grenoble.France

# Zu Verkaufen

s'Bijou: Citroën Traction

Avant 11 Familiale, 8 plätzer,

Baujahr 1955.

Verzollt, original Papiere vorhanden.

Neues Interieur, echt Velour.

Neu lackiert, schwarz seidenglanz.

Hohlraumbehandelt.

Neue Bremsanlage.

Neue Pneus.

Neue original Blinker.

Alle Chromteile neu verchromt.

Km. stand 130'000, Motor wurde 2 Jahre vor der Einfuhr in die Schweiz revidiert.

Versicherungswert Fr. 18'000.- .

Ueber den Preis kann verhandelt werden.

Weitere Auskünfte gibt gerne:



Mario Furrer

Schlattstr. 2

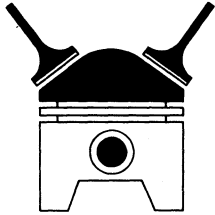
8704 Herrliberg

Tel.: 01 / 915 23 24

oder 01 / 980 10 66







ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER  
RICHTERSWIL

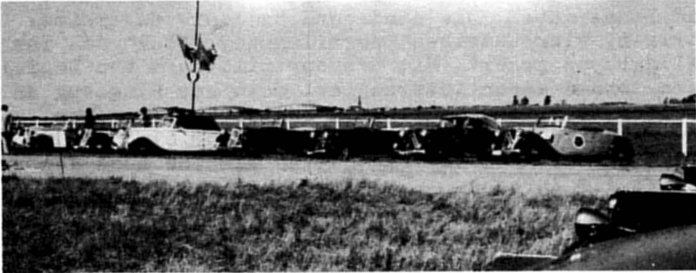
Querstrasse 6  
8805 Richterswil  
Tel. 01 784 25 33



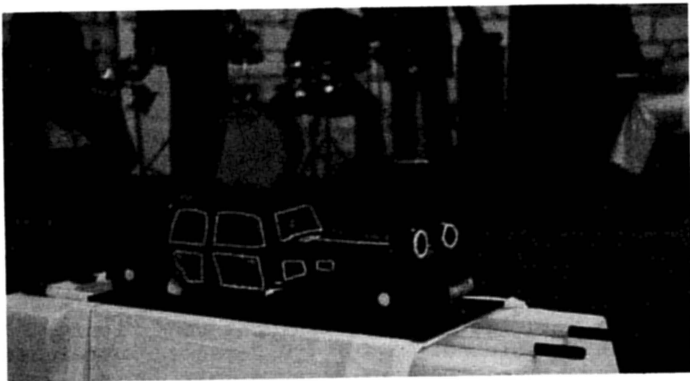
- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON  
MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE  
UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER  
JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG  
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN  
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch  
samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für  
Verbrennungsmotoren VSPV



Ein kleiner Teil der anwesenden Cabriolets



Die "Traction"-Torte !



3 Vergaser u. 15 Pferdchen für den 15er





# Svenska B11-Klubben

Citroen Traction Avant club  
Postfach 304  
CH-8053 Zürich

Varberg #978-10-05

Dear friend,

Thank you for your magazines and informations.  
Here will come a list of spareparts remade by us;  
I write the names in french as the sparepartcatalogue 420,  
from 1959.

Der Schwedische Club offeriert uns folgende Ersatzteile:  
(eine Sammelbestellung liesse sich evtl. organisieren für Teile unter  
6.- Skr.)

	page	
Catalogue des pièces détachées	420	50.- Skr
Joint de portes (4)	222 740/741	421 33.-
Joint de malle	807 779	431 26.-
Joint pour les poignées, support les phares, charnières modele av 1952 et après 1952		28.-
Rondelles d'appui des satellites épais: 3, 50-3, 75-4, 00- 4, 25-4, 50 mm		6.-
Ressort de poignée	132 232	427 3.-
Tube de culasse, inox	451 321	119 28.-
Agrafe de malle )	802 698	431 20.- (12)
Ressort de rappel du support de butée	452 334	158 3.-
Chapeux de roue sans calotte 1938-46 pilote		40.-
	1946-57 BM	40.-
Bagues de boîte de vitesse: 2 eme nr 500 523 et 500 893		
	3 eme 500 521	
	differantiel 408 442 (2)	110.-
Joint de clignoteurs et plaque de polisse		
	706 572 et 803 852	28.-
Garniture de pedales	540 983	252 12.50
couvercles de clignoteurs blanc et rouge		
fabrique en Hollande	803 877 et 803 879	12.50
Décalques pour miofiltre		5.-
"-" pour réservoir huile de frien		5.-
Will come soon:		
Arretoirs de B. V.	500 374 et 611 007	173
Durit chauffage	329 875	315
"-"	331 352	

We got big quantities of gearbox parts and rubberlists for doors  
and bagage. We use to give 17,1% less price of orders more than  
50 ex of each. You are welcome with an order.

Best wishes

Bengt Olsson



Adress:

BENGT OLSSON  
PL 239 060ra NES  
432 00 VARBERG

Telefon:

Postgiro:  
52 99 76-3



Chassisnummern-Verzeichniss Citroën 7, 11 & 15 CV

Jahr	Modell	Chassisnummer	
1934	7 A	1 - 7'000	11 C 1939 - 1940 291'200 - 293'500 15 Six März - Juni 1940 680'000 - 682'000
	7 B	10'001 - 20'000	
	7 C	50'001 - 56'700	
	7 S	20'001 - 21'500	
	11 A	100'001 - 103'300	
	11 AL	350'000 - 351'500	
1935	7 C	71'401 - 80'000	1940 7 Eco. 218'601 - 219'800 11 B P. 152'351 - 154'300 11 BL P.450'001 - 454'500 11 C siehe 1939 15 Six " "
	11 A	103'301 - 107'400	
	11 AL	351'501 - 353'400	
1936	7 C	80'331 - 93'000	Einstellung der Produktion. Typ BL 1941 - 44. Typ 15 Six 1941 - 45. Typ B 1941 - 46. Typ 11 C wurde erst 1954 wieder hergestellt. Die Produktion vom Typ 7 sowie von Cabrios und Coupés wurde nicht mehr aufgenommen.
	11 A	107'401 - 116'600	
	11 AL	353'401 - 358'800	
1937	7 C	93'001 - 100'000 200'001 - 204'300	1945 11 BL 456'600 - 457'600 1946 11 BL 457'601 - 469'600 15 Six 682'500 - 682'690 1947 11 B 154'770 - 156'600 11 BL 469'601 - 488'200 15 Six 682'691 - 682'729 1948 11 B 156'601 - 163'950 11 BL 488'201 - 508'800 15 Six 682'800 - 685'500 1949 11 B 163'951 - 177'700 11 BL 508'801 - 531'500 15 Six 685'501 - 691'500 1950 11 B 177'701 - 195'500 11 BL 531'501 - 556'200 15 Six 691'601 - 701'600
	11 A	116'601 - 118'000	
	11 B	118'001 - 127'300	
	11 AL	358'801 - 360'000	
	11 BL	360'501 - 386'000	
	11 AM	360'001 - 360'315	
1938	7 C	204'301 - 210'500	
	11 B	127'501 - 139'200	
	11 BL	386'001 - 422'400	
	11 C	290'000 - 290'990	
1939	7 C	210'501 - 212'000	
	7 Economique	212'001 - 218'600	
	11 B	139'201 - 143'000	
	11 B Performance	143'001 - 152'350	
	11 BL	422'401 - 428'000	
	11 BL Performance	428'601 - 450'000	



Jahr	Modell	Chassisnummer			
1951	11 B	195'501 - 212'100	1955	11 B	403'600 - 427'400
	11 BL	556'201 - 582'200		11 BL	652'551 - 667'400
	15 Six	701'601 - 713'100		11 C	304'940 - 306'820
1952	11 B	212'101 - 236'000	1956	15 Six	726'001 - 727'680
	11 BL	582'201 - 612'000		11 B	427'401 - 439'830
	15 Six	713'101 - 721'650		11 BL	667'401 - 674'800
1953	11 B	236'001 - 270'800	1957	11 B	439'831 - 444'600
	11 BL	612'001 - 636'900		11 BL	674'801 - 677'500
	15 Six	721'651 - 723'770			
1954	11 B	270'801 - 293'562 295'001 - 300'000	Als Fortsetzung folgt in der nächsten Zeitung die technische Spezifikation der einzelnen Typen.		
	11 BL	636'901 - 652'550			
	11 C	293'563 - 295'000 300'001 - 301'000			
	15 Six	723'711 - 724'950			

af

\*\*\*\*\*

#### DYNAMO und REGLER-ACHTUNG auf den LADESTROM

Verschiedentlich hört man über Probleme mit überlasteten Lichtmaschinen. In der Tat sind Autoelektriker und Batterieverkäufer oftmals versucht, den Regler zu hoch einzustellen, so dass der relativ schwache Dynamo (ca 130W) schnell das Zeitliche segnet. Unabhängig der Marke<sup>\*)</sup>, die originalmässig eingebaut wurde, lassen sich folgende zu beachtende Punkte aufführen:

- Die Ladung muss bei 700 bis 800 t/min beginnen. Bei 2500 t/min muss die Stromstärke 14,5- 15 Ampère erreichen. Dies entspricht einer Spannung von 6,2 bis 7,2 Volt, wenn der Dynamo die Batterie ladet. Aber Achtung, hier können durch unsachgemässe Messungen grosse Fehler passieren ! Daher muss man die Ladung anhand des Ampère-Meters des Armaturenbrettes kontrollieren. Wenn dieses, der Dynamo, der Regler, die Batterie und die Kabel in Ordnung sind, kann man folgende Prüfung machen:
- Nach etwa 15 Minuten Betrieb mit normaler Fahrweise soll, wenn das Licht (Scheinwerfer, Abbl.) angeschaltet ist, der Zeiger des Ampère-Meters weder Ladung noch Entladung anzeigen. ( 2500 t/min)
- Auf längerer Fahrt soll der anfänglich angezeigte Ladestrom langsam zurückgehen (unbelastet). (Der Zeiger sollte anfänglich nicht über den Anzeigebereich hinausgehen)

Ack.

<sup>\*)</sup>Es gibt verschiedene Marken und Typen (zB Ducellier, Paris-Rhone, Citroën), wie bei den Reglern. Typenbezeichnungen findet man in der betreffenden Literatur.

## Einstelldaten Traction-Avant 11 und 15 CV

<u>Motor</u>	"11" 1939 - 55	"11D" 1955 - 57	"15" 1938 - 55
Ventilspiel Einl. warm	0,15 mm	0,20 mm	0,15 mm
Ventilspiel Ausl. warm	0,20 mm	0,25 mm	0,20 mm
Prof. Einstellspiel Einl.	0,34 mm	0,50 mm	0,34 mm
Prof. Einstellspiel Ausl.	0,14 mm	0,61 mm	0,41 mm
<u>Zündung</u>			
Zündkerzen-Elektrodenabst.	0,4 - 0,5mm	dt.	dt.
Unterbrecherkontaktabst.	0,4 ± 0,05mm	0,4 ± 0,02mm	0,4 ± 0,05mm
Zündreihenfolge	1-3-4-2	dt.	Modell G linksdrehend 1-5-3-6-2-4 Modell D & H rechtsdrehend 1-4-2-6-3-5
Zündzeitpunkt	8° vor oberem Totpunkt	12° v. o. Tp.	8° v. o. Tp.
<u>Bremsen</u>			
Trommel ø hinten	10"= 256 mm	dt.	12"= 305 mm
Trommel ø vorn	12"= 305 mm	dt.	dt.
<u>Schmierung</u>			
Motorenoel Sommer*	SAE 20 od. 30	SAE 20	20 W 40
Motorenoel Winter*	SAE 20		
Inhalt	4 Liter	dt.	7 Liter
Oelwechsel	alle 4000 Km	dt.	alle 5000 Km
Getriebeoel	SAE 90	dt.	SAE 90 EP
Inhalt	2 Liter	dt.	"G" & "D" 3,5 L. "H" 2,75 L.
Oelwechsel	alle 18'000 Km	dt.	alle 20'000 Km
Kupplungsdrucklager	SAE 30	SAE 20	20 W 40

Wenn bisher ein sogenanntes Premiumoel verwendet wurde so empfiehlt es sich dabei zu bleiben. Ein Umstellen auf moderne Motorenoele ist nicht ratsam, der Motor würde es wahrscheinlich mit diversen Schäden quittieren.

\*Bis ca.1947 wurde angegeben: Sommer:Mobiloil BB  
Winter:Mobiloil Arctic (SAE 20)

BB wäre SAE 50, jedoch nicht mehr zu empfehlen. Mobiloil empfiehlt heute für Oldtimer das synthetische Oel:SHC 10 W 50

## Ventile einstellen (bei warmen Motor)

Kolben vom ersten Zylinder auf oberen Totpunkt stellen. Dies ist erreicht wenn das Einlassventil gerade beginnt aufzumachen und das Auslassventil gerade geschlossen hat. Dann können die Ventile vom vierten Zyl. eingestellt werden.

### 4 Zylindermotor

**Einst. Ventile vom ersten Zyl.:** Wenn sich die Ventile vom vierten Zyl. im beschriebenen Wechsel befinden.

**Einst. Ventile vom zweiten Zyl.:** Ventile dritter Zyl. im Wechsel.

" " " dritten " : " zweiter " " " .

" " " vierter " : " erster " " " .

### 6 Zylindermotor

**Einst. erster Zyl.:** Ventile sechster Zyl. im Wechsel.

" zweiter " : " fünfter " " " .

" dritter " : " vierter " " " " .

" vierter " : " dritter " " " " .

" fünfter " : " zweiter " " " " .

" sechster " : " erster " " " " .

### Zündkerzentabelle

#### Normale Kerzen

Kerzen  $\phi$  14 mm  
L. 12,7 mm

Alle ller bis Feb.  
1950 u. 15er bis  
1949. Kompression  
6,2:1.

	Bosch	Champion	Marchal
	W 145 T 1	L 86 L 89 CM	36 (DPMR)
Alle ller ab Feb. 1950 u. 15er ab 1949. 15er Kompr. 6,5:1, ller Kompr. bis 6,8:1.	W 175 T 1 W 175 TR 1	L 85 RL 85	35

Kerzen  $\phi$  14 mm  
L. 12,7 mm

#### Kerzen mit vorgezogener Nase

Alle ller bis Feb.  
1950 u. 15er bis  
1949. Kompression  
6,2:1.

	Bosch	Champion	Marchal
	W 145 T 35	L 12 Y RL 12 Y	GT 35 (D)
Alle ller ab Feb. 1950 u. 15er ab 1949. 15er Kompr. 6,5:1, ller Kompr. bis 6,8:1.	W 175 T 35 W 175 T 7	L 87 Y RL 87 Y	GT 34/5



11-CV - Schallplattenecke

Auf meiner Ferienreise durch Frankreich hörte ich ab und zu Radio. Als der Chanson "Les Tractions-Avant" ertönte, machte ich mich sofort auf die Suche nach der entsprechenden Platte. Diese fand ich denn auch gleich im grössten Plattenschäft in Paris, musste aber vorher beim Radiosender der Namen des Sängers erkunden!

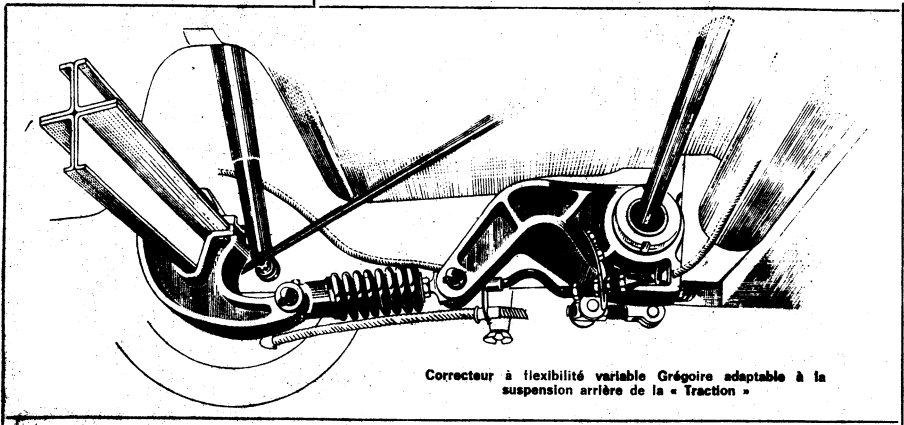
Platte : "Ricet Barrier" LP Nr 900138 B, M-Records  
(Beginnt mit "Les Tractions-Avant" in Pariser-Argot)

fg

Automuseen

Solche Museen komplettieren ihre Sammlung oft noch mit einer Traction Avant! So stiess ich im Muséon di Rodo, 3bis route de Nîmes in 30 Uzès (wenige kilometer vom Pont du Gard entfernt) auf ein interessantes Exemplar. Nach dem Krieg finanzierte die Pneu-firma Kléber-Colombes die Erprobung der sogenannten Grégoire-Aufhängung an acht 15-Six laut nachstehender Skizze. Einer der vier noch existierenden Modelle steht nun in diesem Museum. Ein besonderes Merkmal sind die zusätzlichen Lüftungsschlitze auf der Motorhaubenoberseite. Der 15-Six trägt die Seriennummer 694922 EH 3645.

fg



# 10 Jahre Oldtimer Club Bern



Liebe Freunde des Motorveteranen-Sports aus dem In- und Ausland!

Wir freuen uns, Ihnen hier unseren Jubiläumsanlass vom 8./9./10. Juni 1979 ankündigen zu können. Unser Club hofft, dass viele in- und ausländische Veteranenfreunde den Weg nach Bern finden. Wir haben uns einiges einfallen lassen, um Ihnen und Ihren Freunden ein paar schöne Stunden in Bern zu bieten.

Das Jubiläum dauert 3 Tage, damit Sie die Möglichkeit haben, bereits am Freitag anzureisen und Ihr Fahrzeug der technischen Abnahme vorzuführen. Ein gemütlicher Höck schliesst den Freitag ab.

Die Rallye-Strecke von Samstag ist so angelegt, dass auch Fahrzeuge der Jahrhundertwende mühelos mitkommen.

## Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Besitzer und Fahrer von Zwei-, Drei- und Vierradfahrzeugen bis zum Baujahr 1940.

Die Fahrzeuge können entsprechend der Zahl ihrer Sitzplätze mit mehreren Personen besetzt sein. Jeder Fahrer muss einen der Kategorie seines Fahrzeuges entsprechenden Führerschein besitzen.

Titelzeichnung: Godi Leiser/Hallwag

## Vorläufiges Programm

Freitag, 8. Juni 1979 14.00 – 19.00 Uhr	Eintreffen der Teilnehmer. Technische Abnahme und Einstellen der Fahrzeuge im Hof der Brauerei Gurten, Wabern (bewacht).
20.00 Uhr	Gemütlicher Höck mit Musik auf Gurten-Kulm
Samstag, 9. Juni 1979 bis 09.00 Uhr 09.30 Uhr	Technische Abnahme im Hof der Brauerei Gurten Start zum Jubiläumsrally, das von Bern an den Thunersee führt.
12.00 Uhr	Mittagsrast in einem schönen Landgasthof.
15.00 Uhr 20.00 Uhr	Zielankunft in Wabern Grosser Galaabend mit Tanz auf dem Gurten-Kulm.
Sonntag, 10. Juni 1979 10.30 Uhr 12.00 Uhr	Korso durch die Stadt Bern, Fahrzeugausstellung, Rangverkündigung, Verabschiedung der Teilnehmer.

**Versand der Ausschreibung mit Programm:** Februar 1979

**Nennschluss:** 31. März 1979

Pro Fahrzeug wird 1 schwarz-weiss Foto verlangt. Bitte fordern Sie mit untenstehendem Talon die Ausschreibungsunterlagen an bei:  
Oldtimer-Club Bern, Postfach 2010, CH-3001 Bern,  
Tel. 031/23 00 99

---

### TALON

**Jubiläums-Feier 1979 OCB CH-3001 Bern**

Bitte senden Sie mir die Ausschreibungsunterlagen mit Programm.

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Vorgesehenes Fahrzeug: \_\_\_\_\_

Voraussichtliche Anzahl Teilnehmer: \_\_\_\_\_