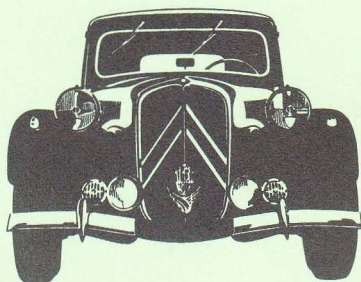


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen  
Postcheck 80-18535, Telefon 052 43 25 17



Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 340.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Einzelpreis für Nichtmitglieder: Fr. 8.- +Versand.  
Die Clubnachrichten erscheinen nach Bedarf.

## Organisationsplan 1983

Präsident	Vize Präsident	Kassierer	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8463 <u>Benken</u> P. 052 43 25 17 G. 01 816 22 06	Armin Frick Zugerstr. 115 8810 <u>Horgen</u> P. 01 725 10 16 G. 01 760 15 95	Edda Brunner Neuhüslipark 2 8645 <u>Jona</u> P. 055 28 38 74	Flemming Gubler Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> P. 01 725 08 45

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI) Vorstand:	Region 2 (GL, GR, TI, SZ, ZG, AG, ZH) Vorstand:	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW) Vorstand:
Max Güttinger Oberdorfstr. 12 8246 <u>Eschenz</u> P. 054 8 97 05	Fritz Anliker Wunderlistr. 47 8037 <u>Zürich</u> P. 01 44 53 80	Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 <u>Wangen a/A</u> P. 065 71 25 68
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> P. 053 5 93 80	Res Diem Bergstr. 2 8474 <u>Dinhard</u> P. 052 38 18 55	Albert Schorta Löhrstr. 2 4552 <u>Derendingen</u> P. 065 42 32 83
Kuno Soppelsa Alpstr. 9 8280 <u>Kreuzlingen</u> P. 072 72 26 96	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> P. 058 37 17 29	Urs Witmer Schaufelgrabenweg 26 3033 <u>Wohlen</u> P. 031 82 23 20

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen + Teile	Citroën spez. Werkst.	Garage
Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> G. 032 84 92 75	Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> G. 01 760 15 95	Gino Gandin Mutschellenstr. 226 8968 <u>Mutschellen</u> 057 33 80 90	Christian Heussi Aite Landstrasse 8865 <u>Bilten</u> G. 058 37 17 29
Garage + Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> G. 071 67 45 42	Rep + Rest Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> G. 061 35 25 55	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> G. 031 55 33 11	

Zeitungsredaktion, Inserate  
Armin Frick  
Zugerstr. 115  
8810 Horgen  
P. 01 725 10 16  
G. 01 760 15 95

Mitgliederwesen  
Regula Herzog-Märklin  
Ettingerstr. 1  
4106 Therwil  
P. 061 73 78 73

Redaktionsschluss frühlingszeitung: 30. jan. 1984

Liebe Clubmitglieder,

schon stehen Weihnachten und Neujahr vor der Tür! Die meisten unserer Tractions stehen mittlerweile zuhinterst in einer Garage oder Scheune, fein säuberlich zugedeckt und natürlich mit Frostschutz versehen. Schraubenschlüssel fühlen sich unangenehm kalt an und waschen dürfen wir unsere Vehikel ohnehin nicht, da das Wasser gleich anfrieren würde. Was also liegt näher, als sich mit einem Stoss alter Club-Hefte auf die Ofenbank zu verdrücken, bis der erste Frühlingsregen das Salz von der Strasse gewaschen hat?! - Eine warme Ofenbank findet man vielleicht bei einem Bekannten, Clubhefte gibt's beim Postfach 1066.

Literatur über unsere Autos scheint recht gefragt zu sein. Aber oft weiss man nicht, wo Handbücher, Nachschlagewerke oder Unterhaltungslektüre zu bekommen sind, oder ob man die Sprache verstehen kann. Aus diesem Grunde wäre es wünschenswert, eine Clubbibliothek zu eröffnen. Die Idee ist, dass Clubmitglieder Bücher, die dem Club gehören, ausleihen können. Selbstverständlich dürften Reparaturhandbücher nicht mit schwarzen Fingern angefasst werden. Die Bücher müssten per Post erhältlich sein, was einen kleinen Unkostenbeitrag nötig machen würde. - Nun erbitte ich Kommentare zu dieser Idee - und eine(n) Freiwillige(n), der die Arbeit des Bibliothekars übernehmen würde.

Mit dem neuen Jahr ist auch der Mitgliederbeitrag 84 fällig. Er beträgt nach wie vor bescheidene Fr. 30.- (nach der 1. Mahnung Fr. 35.-, nach der 2. Mahnung Fr. 50.-). - Am Besten gleich heute noch einzahlen, sonst geht der Einzahlungsschein verloren, oder, oder, oder ... *Man erspart uns damit eine Menge Arbeit und Aerger. Merci.*

Um die Organisation von gemeinsamen Ausfahrten - spontan oder zu einem Clubtreffen - zu erleichtern, möchten wir neu im Adressverzeichnis auch die Telefonnummern publizieren. Aus diesem Grunde bitten wir alle Mitglieder auf dem Einzahlungsschein für den Clubbeitrag die Adresse und Telefonnummer zu notieren.

An der letzten Generalversammlung wurden die Daten für die Treffen 1984 festgelegt. An der Vorstandssitzung vom 25. September 1983 wurden die Daten leicht verändert, vorausgesetzt dass keine Mitglieder etwas dagegen einzuwenden hätten. Dass darauf im Protokoll der GV, das im letzten Heft erschienen ist, die Daten abgeändert wurden, ist nicht korrekt und basiert auf einem bedauerlichen Irrtum. Sofern sich keine Mehrzahl dagegen äussert, sind die Daten für die Treffen 1984 die folgenden:

Region 1: 20. Mai 1984  
Region 3: 24. Juni  
Region 2: 8./ 9. September, mit GV

Die im letzten Heft ebenfalls angekündigte, privat organisierte Ausfahrt ins Tessin musste wegen Terminkollision mit dem Treffen in Paris auf den Herbst verschoben werden. Ich hoffe, damit ist nun alles klar.

Für das 2-tägige Treffen im September, das ohne grossen Aufwand organisiert werden soll, haben wir uns aus folgenden Gründen versuchsweise entschlossen: Die Teilnehmer sollen mehr Zeit finden, um sich persönlich kennen zu lernen und zusammen zu sitzen; sie können einmal ein Gläschen zusammen trinken, ohne gleich um den Führerschein bangen zu müssen; und vielleicht ist so auch einmal Zeit, um über etwas mehr als nur unsere Autos zu sprechen. Und schliesslich können wir nach dem Motto "Mehr Spass bei gleich viel Benzin" vielleicht ein andermal leichter auf einige Kilometer verzichten.

Ich verbleibe mit den besten Wünschen für einen guten Rutsch ins 1984 - dem 50-ten Geburtstag der ältesten Tractions!

*Daniel Eberli*

Daniel Eberli

Kurt Hürlimann  
Wihaldenstr. 22

8340 Hinwil  
-----

8340 Hinwil, 26. Oktober 1983

Herrn  
Daniel E b e r l i  
Präsident CTAC  
im Kehlhof  
8463 B e n k e n  
-----

Mein lieber Herr Präsident,

Ich darf wohl annehmen, dass es auf Grund der Information im soeben erschienenen Clubheft voll akzeptiert wird, wenn ich Gegenrecht halte und Dich ebenfalls duze. Dein Aufsatz über die GV hat mir ein Schmunzeln zwischen den Stockzähnen entlockt als ich las, dass gewisse Clubmitglieder das Dessert nicht bezahlt haben. Bei mir ist der kulinarische Genuss gar nicht bis zum Dessert gekommen. Und im Nachhinein möchte ich in aller Form feststellen, dass dieses Restaurant Waldheim-Maiengrün der allerletzte Spunten ist, dem ich in meinem Leben jemals begegnet bin. Wenn ich schon zwei Wochen im voraus ein bestimmtes Menu auf eine bestimmte Zeit schriftlich bestelle, dann schätze ich es gar nicht, wenn ich bei meinem Eintreffen nicht einmal mit einem reservierten Sitzplatz rechnen darf, sondern mir zuerst einen suchen muss, und ich werde zornig, wenn ich anderthalb Stunden nach meiner Ankunft noch nichts zwischen den Zähnen habe, besonders wenn ich zusehen muss, wie laufend Passanten ankommen, die nichts bestellt haben, bestellen, das Bestellte erhalten, schnabulieren und das Lokal gesättigt wieder verlassen. Man hat uns doch ohne zu übertreiben "wie den letzten Dreck" behandelt. Aus meinem Bekanntenkreis wird sich voraussichtlich niemand mehr dorthin verirren. Als ich mir um 1345 Uhr erlaubte, meine Konsumation am Buffet zu bezahlen, erklärte mir die Serviertochter, dass ich als Besteller eines Plattenmenus noch einen zweiten Gang zu gut habe. Vielleicht wäre im Preis sogar ein Dessert inbegriffen gewesen, das ginge dann zu Gunsten des CTAC-Images, so wie der nicht bezogene Teil des Menus zu Gunsten des Wirtes ging.

So, nun ist mein Kropf entleert und mein Zorn über den elenden Spunten und dessen wahrscheinlich betrunkenen Koch dem herbstlich sonnigen Alltag gewichen. Ich hoffe, dass Du unter diesem Gesichtspunkt meine Absenz an der GV nachträglich entschuldigst.

Mit freundlichen Grüßen

*Kurt Hürlimann*

Zürich, 2. November 1983

Herrn Kurt Hürlimann  
Wihaldenstr. 22

8340 Hinwil

Lieber Kurt,

Dein Brief, obwohl mit tristem Inhalt, hat mich gefreut, denn es kommt selten vor, dass jemand klar und deutlich Stellung bezieht. Selbstverständlich akzeptiere ich es voll, wenn ich von Dir ebenfalls geduzt werde - alles Andere wäre ja total überheblich. Für Dein Schreiben kann ich Dir nur beipflichten, und mit Deiner Erlaubnis werde ich eine Kopie an den Wirt des Restaurants schicken. Auch ich habe mich an jenem Sonntag sehr geärgert, vielleicht noch mehr als Du, denn ich hatte den "Spunten" ja zusammen mit Fritz Anliker vorgängig besucht und für die GV als geeignet befunden. So kann ich es Dir auch nicht übel nehmen, dass Du der GV nicht beigewohnt hast. Du wirst aber mit mir einig gehen, dass auch die mieseste Bedienung niemals ein Grund zur Zechprellerei sein darf. Dass wir Gangsterwagen fahren, bedeutet noch lange nicht, dass wir auch welche sind.

Mit freundlichen Grüssen



Daniel Eberli

Sehr geehrte Citroen-Kollegen !

Ich besitze einen Citroen Cabriolet, Baujahr 1934, Typ 7C "traction-avant", Karosserienummer 53108. Merkwuerdig an dem Wagen ist, dass er nicht in Frankreich sondern in Koeln gebaut wurde und daher an manchen Dingen etwas unterschiedlich ist von den damaligen franzoesischen Modellen. Bisher habe ich aber keinen zweiten Traction-Besitzer finden koennen, dessen Wagen aus der deutschen Produktion stammt und mit dem ich diesbezuglich Informationen austauschen koennte.

Daher meine Frage an Ihren Club: Gibt es ein Clubmitglied, das einen deutschen Citroen faehrt? Ich wuerde mich sehr freuen, ihn/sie brieflich kennenzulernen.

mit freundlichen Gruessen



Boyd Bishop  
American Embassy Warsaw  
c/o Amerik. Gen.-Kons.  
Siesmayerstr. 21  
D-6000 Frankfurt/Main

---

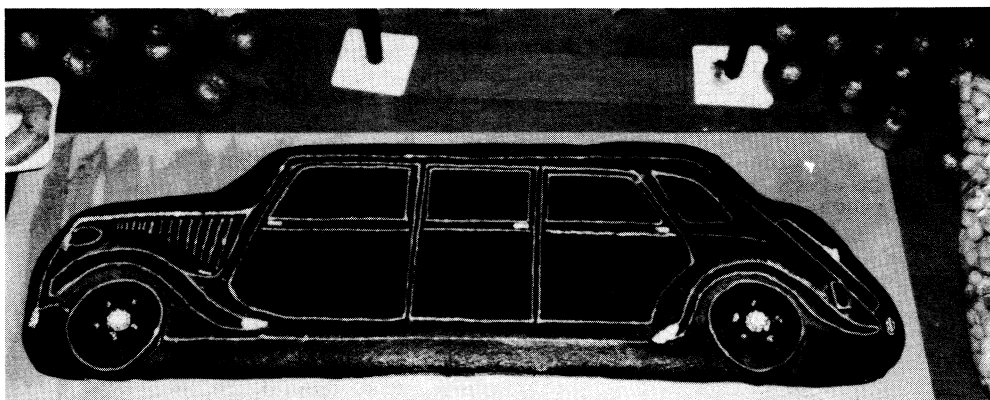
# VERANSTALTUNGEN

---

C T A C    20. mai 1984        region 1  
          24. juni 1984        region 3  
          8./9. sept.        region 2 mit GV 1984  
Ausfahrt in den Tessin wurde auf den herbst verschoben.

---

- 14./15. april` Veterama Ludwigshafen (BRD), fahrzeug + teilemarkt.  
27.        "        Galadiner zum 50. geburtstag der Traction in  
          England. \*\*  
27. april - 1. mai "50 jahre Traction" in Paris. Sternfahrt nach  
          Paris mit ziel unter dem Eiffelturm. Die Pa-  
          riser innenstadt soll dann für einige stunden  
          nur für Tractions befahrbar sein. Weitere infos  
          folgen.  
28./29. april Ulmer veteranen + teilemarkt, Ulm (BRD).  
      2.        juni    Oldtimer-teilemarkt Burgdorf.  
10.-12. aug. Jahresfest u. feier zum 50. geburtstag der Traction  
          in England. Nachdem die schwedischen und schweize-  
          rischen Citroénfreaks sich nicht entschliessen konnten  
          das 6. ICCCR  
10.-12. aug. Jahresfest des Citroén Traction Owners Club und feier  
          zum 50. geburtstag der Traction sowie 6. Internatio-  
          nales Citroén Car Club Rally in England. Letzteres  
          integrierten die engländer auch noch, da sich die  
          schwedischen und schweizerischen Citroénfreaks  
          an der ICCCR durchführung nicht interessiert zeigten.  
          Infos für obigen anlass und \*\* bei: Fr. K. Hayes,  
          Traction Owners Club, 19 Winton Avenue, Bounds Green,  
          London N11 2AS, England. T. (London) 888-6790.  
Höck region 2    Wird nicht mehr durchgeführt.

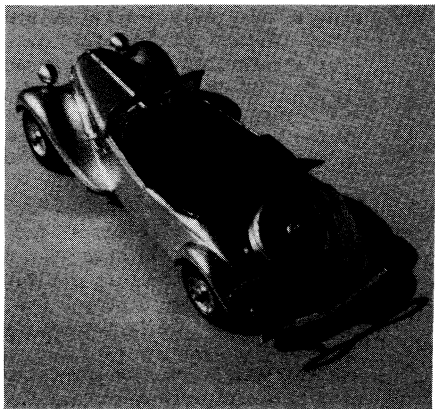
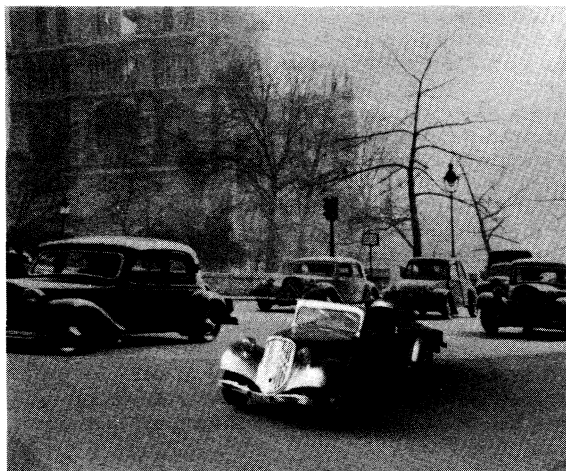
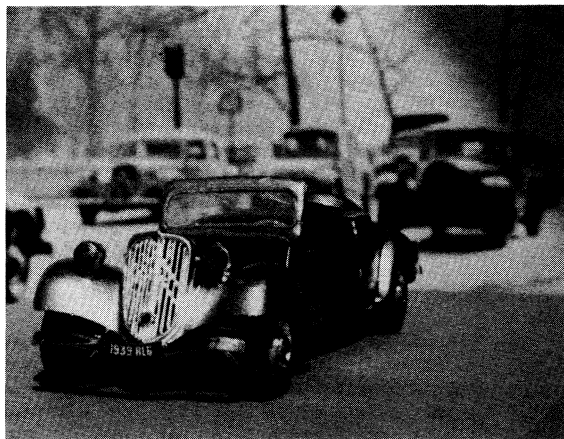
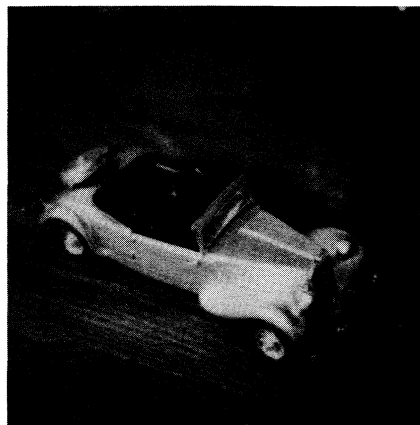
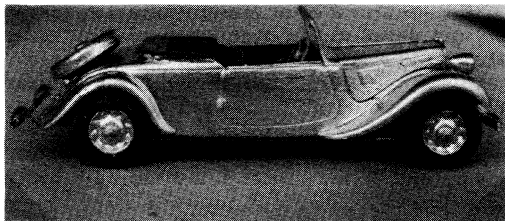


Création: af

Foto: ed

Modellautos

Citro n Traction cabriolet "Langenthal", angefertigt von Felix Ackerknecht aus dem cabriolet modellbausatz von Matchbox.



Fotos: 3 ack, 2 af

Um den Kontakt mit ausländischen Clubs etwas zu verbessern und auch unsere Mitglieder etwas davon profitieren zu lassen, habe ich vor einiger Zeit an verschiedene Clubs, mit denen wir in Verbindung stehen, Informationen über die Schweiz im Allgemeinen und den CTAC im Besonderen verschickt. Als erster hat mir John Couche, Präsident des Citroën Classic Owners Club of Australia (CCOCA) geantwortet.

Im Brief, den er den Informationen beigelegt hat, bedankt er sich für mein Schreiben. Er schaut regelmässig durch unser Club-Heft in der Club-Bibliothek, aber leider versteht er kein Deutsch und verpasst dadurch den grössten Teil der Informationen.

Meinen Brief hat er an den Herausgeber von "Front Drive", dem Magazin des COCOA, weitergeleitet, von dem auch unser Club eine Kopie erhält.

Dafür erzählt er uns von Citroën in Australien und von seinem Club. Selbstverständlich kann der nicht bis ins letzte Detail gehen.

John Couche's Citroën Sammlung besteht aus einem kompletten und laufenden, aber zu restaurierenden B12 Torpedo (1926), einer 1951 11BL Légère, einem 1959 Slough ID19 und einem 1975 GS 1220 Break. Gerne hätte er einen alten 2CV, aber die sind dort rar und sehr teuer.

Er dreht unsere Einladung um; jedes unserer Mitglieder, das in jene Ecke der Welt kommt, soll nicht zögern, mit ihm oder dem Club Kontakt aufzunehmen; - es wäre ihnen ein grosses Vergnügen, Gäste heranzuführen.

Daniel Eberli

Nachfolgend also seinen aus dem Englischen übersetzten Beitrag.

"Citroën in Australien sind eine recht ungewöhnliche Art von Fahrzeugen. Gemäss Angaben unseres Citroën Hauptvertreters in Queensland, Maxim Motors, dürften ungefähr 5000 Fahrzeuge verschiedener Art und Jahrgänge im Land verteilt sein - nicht sehr viele für ein Land, dessen Bevölkerung kürzlich 15 Millionen überschritten hat.

Unglücklicherweise werden seit nahezu 3 Jahren keine neuen Citroën mehr kommerziell in Australien eingeführt, und die wenigen, die noch erhältlich sind, stammen aus alten Lagerbeständen. Sogar in den besten Zeiten wurden nur ein oder zwei Modelle verkauft: das 'D' Modell bis zum Ende der Produktion, dann GS 1015 und 1220 bis 1978 die Einfuhr gestoppt wurde. CX wurden erst als CX 2200 verkauft, danach nur noch als CX 2400 Pallas.

2CV's wurden nur für einige Jahre in den 50-er Jahren verkauft, und seither wurden keine mehr von Händlern importiert. Es gibt eine Handvoll neuerer Modelle 2CV, Dyane und Ami in Australien, die alle privat importiert wurden.

Vintage, Hinterrad-angetriebene und Vorkriegs-Citroën wurden in beschränkten Mengen importiert in Australien, und sehr wenig sind davon übrig geblieben. Persönlich kenne ich etwa 25 - 30 Hinterrad-angetriebene Citroën, aber nur 10 - 12 sind restauriert und auf der Strasse. Wahrscheinlich sind noch mehr davon verstreut in Schuppen und Scheunen, aber Australien ist ein so riesiges Land mit so wenig Leuten, dass sie vielleicht nie entdeckt werden.

Australische Hinterrad-angetriebene Citroën sind ziemlich einmalig, da beinahe alle als rollende Chassis importiert wurden und mit lokal angefertigten Karosserien ausgestattet wurden - mit Holzrahmen bis zu den Traction-Jahren.



Vorkriegs-Tractions sind extrem rar, ich kenne nur 5 oder 6, die übrig geblieben sind.

Die späten 40-er und frühen 50-er Jahren waren die Besten für Citroën - und selbstverständlich für Tractions - in Australien, als ein starkes Netz von Händlern zum Import und zur Verteilung der Fahrzeuge existierte. Mehrere Tausend Wagen wurden importiert als 4- und 6-Zylinder Limousinen, und eine relativ grosse Anzahl existiert heute noch. Die Meisten der verkauften Tractions waren Slough-Modelle, obwohl auch in Paris gebaute Wagen verkauft wurden. Ich glaube, die Slough-Wagen wurden verkauft als "Luxus"-Modelle mit ihrem Extra-Chrom und ihren Ledersesseln, während die Pariser Modelle mit ihrer einfacheren Ausstattung als "Standard"-Modelle angeboten wurden.

Einige sehr interessante Varianten existieren in Australien, wie zum Beispiel ein Haufen Slough 9 Familiale von 1955. Nur 25 dieser Wagen wurden je gebaut, und alle kamen hierher. Wir kennen noch immer 16 oder 17, es sind jedoch nur 3 oder 4 restauriert.

Eine weitere interessante Variante sind die Pariser Wagen (die nur bis 1952 importiert wurden), welche ab Fabrik als "Export"-Modelle mit Rechtssteuerung und in Originalfarben in Linie mit den Slough-Wagen, nicht nur schwarz, geliefert wurden. Mein eigener 11BL ist einer dieser Wagen, der original dunkelgrün war (und immer noch ist).

In Australien haben wir leider keine Cabriolets irgendwelchen Typs, aber wir haben 2 Coupés. Eines ist ein Pariser Modell, das in Sydney 'lebt' - ich habe den Wagen nicht gesehen, aber er ist vor einigen Jahren aus New Zealand importiert worden, und man hat ihn anscheinend schlecht restauriert. Es wäre jedoch ein guter Wagen, um nochmals zu beginnen. Der andere Wagen ist eine der raresten Tractions überhaupt: Es ist ein 1937-er Light 15 Coupé von Slough. Ich glaube, dass von diesem Modell nur 3 Wagen existieren. Fred Annel in England besitzt eines, und das andere ist ebenfalls in England. Das Australische Coupé gehört Graeme Roberts und wird langsam professionell restauriert.

Wie Sie bereits wissen, bin ich Präsident des Citroën Classic Owners Club von Australien. Mein Club wurde 1977 gegründet, um die wachsende Anzahl von Traction- und 2-Zylinder-Besitzern im Land zu versorgen, welchen es an den nötigen Spezialteilen und -kenntnissen fehlte, um diese Wagen zu restaurieren. Seither sind auch eine Anzahl "Vintage"- und "Spezial"-Wagen zu unserem Club gestossen.

Zur Zeit gibt es in den verschiedenen Staaten von Australien 8 oder 9 verschiedene Clubs. Alle diese Clubs mit Ausnahme des CCOCA und des Traction Avant South Australia sorgen in erster Linie für die späteren Modelle, D, GS, CX.

Der Citroën Classic Owners Club of Australia ist der grösste Club in Australien, der sich um ältere Wagen kümmert. Gemäss Statuten muss ein Vollmitglied des CCOCA irgend einen Citroën besitzen, der älter ist als 20 Jahre, oder einen Citroën von "besonderem Interesse". Wegen ihrer besonderen Seltenheit in diesem Land sind Wagen wie die 2CV, Dyane, Ami, Bijou, S.M. etc klassiert als Wagen von "besonderem Interesse".

Ende 1982 waren im Club 163 Wagen vereint, bestehend aus 117 Tractions der verschiedenen Jahrgänge und Modelle, 12 Hinterrad-angetriebene Citroën, 17 2-Zylinder-Wagen verschiedener Modelle inklusiv 1 Bijou, 2 S.M. und 14 spätere Modelle.

Es gibt selbstverständlich auch einige Tractions in den anderen Citroën Clubs, aber die Meisten sind im CCOCA.

Ein nationaler Club zu sein in einem Land der Grösse Australiens kann Probleme geben, aber wir haben ein ausgezeichnetes Magazin und einen gut organisierten Ersatzteil-Service, um die entfernten Mitglieder in Kontakt zu behalten.

Der grösste Teil der Mitglieder lebt in und um Melbourne und Victoria (rund 60%), denn da wurden ursprünglich die meisten Wagen verkauft. Der Rest der Mitglieder sind verteilt über den Rest von Australien. Wir haben auch Mitglieder in New Zealand und England."

John Couche  
Präsident CCOCA.

Uebersetzung aus dem Englischen: D. Eberli



## RANDONNÉE ALPINE 1983

### Mit 50 Citroën-Gangsterwagen durch die Alpen

Da standen wir nun morgens kurz nach acht Uhr vor der Citroën-Vertretung in Bern-Bümplitz, wo sich über 50 Citroën "Traction-Avant"-Veteranen aus den Jahren 1934 - 1957 versammelt hatten. Von hier sollte die Fahrt über 15 Alpenpässe und rund tausend Kilometer losgehen. Organisiert hatte die "Randonnée alpine" der Westschweizer Traction-Avant Club, doch es waren auch Wagen dabei aus Holland, Belgien, Frankreich und der Deutschschweiz. Nach dem ersten Kennenlernen der ca. 120 Teilnehmer, dem Empfang der Karten, der Plakette und einiger Werbegeschenke, setzten sich die Wagen in Grüppchen in Bewegung Richtung Thun.

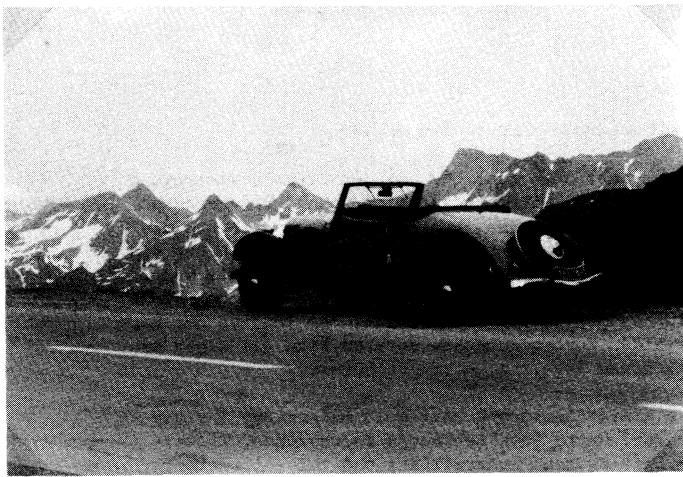
Am Vortag hatte ich noch einige Service-Arbeiten an meiner 30-jährigen "Légère"-Limousine erledigt, hatte lose Schrauben festgezogen, Wasserschläuche des Kühl- und Heiz-Systems kontrolliert und teilweise ersetzt. An Stelle des siebenmal geflickten Auspuffs hatte ich einen neuen Topf montiert. Nach dem Schmieren des Vorderrad-Antriebs und der Kontrolle der Bremsanlage hatte ich zwei abgefahrene Reifen ersetzt. Nachdem ich noch die Schneeketten und eine grosse Werkzeugkiste in den Kofferraum gestellt hatte, glaubte ich den Wagen genügend vorbereitet zu haben. Dennoch hatte ich etwas Angst vor der Fahrt. - Wenn man fünf Jahre an einem Auto gearbeitet hat, um es wieder in Stand zu stellen, ist es ganz natürlich, dass man eine besondere Beziehung dazu bekommt. Und schliesslich kannte ich dadurch eben nicht nur die Stärken, sondern auch die Schwachstellen meines Fahrzeuges. Auch stellte ich mir während der Arbeiten an und unter meinem Auto die Frage, ob es überhaupt zu verantworten war, heutzutage, im Zeitalter des sauren Regens und des verbleiten Gemüses, über 1000 Kilometer zum blossen Vergnügen zu fahren.

Trotz dieser Bedenken waren wir mit vollbeladenem Gefährt gegen Abend losgefahren, um in der Nähe von Bern bei Bekannten zu übernachten. Als der Motor auf der Autobahn bei 100 km/h schnurrte wie eine zufriedene Katze, schwanden meine Bedenken allmählich und machten einer gewissen Zuversicht Platz.

Obwohl die Fahrt von Bern über Thun nach Meiringen durch eine sehr schöne Gegend führte, bereitete sie infolge des hohen Verkehrsaufkommens kein besonderes Vergnügen. Nach dem Mittagessen in Innertkirchen erwartete unsere Autos mit dem 2146 m hohen Grimselpass die erste Härteprüfung. Während die Strasse anstieg, kletterten auch die Zeiger unserer Wasserthermometer. Ein Belgier mit einem seltenen Rosengart-Spezialcabriolet auf Citroën-Basis bekam ernsthafte Temperaturprobleme, so dass er mit teilweise geöffneter Motorhaube fahren musste. Zu meiner Beruhigung hielt sich die Temperatur meines Motors meistens mit 80° C im Normalbereich.

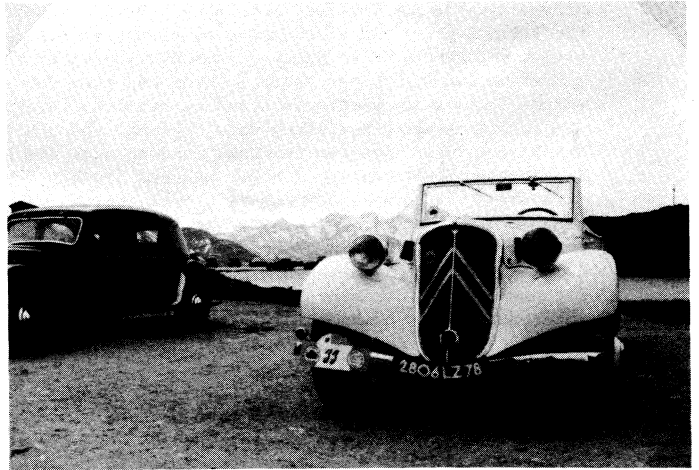
Mit nur drei Gängen sind unsere Autos gerade auf Pässstrassen relativ schwierig zu fahren. Der starke Verkehr, teils Ausländer mit Wohnwagen, machte uns schwer zu schaffen, denn der erste Gang ist nicht synchronisiert, so dass man zum Einlegen des ersten Ganges ganz oder nahezu anhalten muss. Auch zum Hochschalten in die zweite Stufe muss man sich Zeit lassen, so dass der Gangwechsel an steilen Strassenstücken oft gar nicht ausgeführt werden kann. Am einfachsten war es, wenn man die Haarnadelkurven mit 35-40 km/h nehmen konnte, doch dies war natürlich nicht immer möglich, was zu schweisstreibender Schalt- und Kupplungsarbeit führte.

Schon vor der Grimselpasshöhe bekam unser "Rettender Engel", das Begleitfahrzeug von Citroën Suisse, Arbeit, als das Getriebe eines wunderschönen Cabriolets mit Langenthal-Karosserie seinen Dienst quittierte. Das Fahrzeug wurde aufgeladen und Fahrer und Familie stiegen zu Kollegen ins Auto.



Cabriolet légère,  
ca 1935.

Nufenen passhöhe,  
cabriolet légère,  
ca 1937.



Cabriolet Rosengart  
Supertraction, ca 1939.

Nach dem steinigem Grimselpass führte die Route über Gletsch und Ulrichen zum Nufenenpass. Da es mittlerweile schon später Nachmittag geworden war, hatte der Verkehr spürbar abgenommen. Ein "Large"-Cabriolet gab mit Schmutz im Vergaser den Geist auf, aber der versierte Fahrer konnte die Störung schnell beheben und erreichte den Gipfel des steilen Passes rechtzeitig zum Gipfelfoto. In einem Sprachenmischmasch seltenen Ausmasses wurden Erfahrungen ausgetauscht und Kontakte gepflegt. - Man war "unter sich". Das Wetter zeigte sich von der besten Seite, und die Abfahrt durch das schöne, natürliche Bedrettetal wurde ein besonderes Vergnügen. Offiziell war die Etappe in Airolo zu Ende. Dort nahmen auch die meisten das Abendessen ein, das defekte Getriebe wurde ausgewechselt (bis nachts um 2 Uhr!) und ein Belgier bastelte an der defekten Lichtmaschine seines besonders raren "Faux-Cabriolets", eines Coupés also, herum.

Die Holländer, einige Belgier und ein Franzose fuhren weiter, um bei Faïdo auf einem lärmigen Zeltplatz zwischen Bahn, Strasse und Autobahn zu übernachten. Meine Frau und ich übernachteten bei Biasca bei einem Bekannten. Beim Anblick der alles dominierenden Autobahnbaustelle in der Leventina und dem Gedanken an die lärmgeplagten Anwohner beidseits der Strasse musste ich daran denken, dass unsere Autos aus einer Zeit stammen, als die Strassen noch dazu dienten, Menschen zu verbinden, und nicht sie zu trennen.

Am nächsten Morgen um halb acht traf man sich wieder in Biasca. Der Himmel war bedeckt, es war kühl. Da es noch früh am Tage war, war die Strasse zum Lukmanier nahezu ohne Verkehr, was das Fahren im Konvoy erlaubte. Überall entlang der Strasse freuten sich die Leute, wenn wir vorbeifuhren. Schwarzgekleidete Frauen winkten aus den Fenstern, Kinder sprangen auf und alte Männer fühlten sich sichtlich jünger, wenn sie unsere alten Wagen zügig durch die alten Dörfer fahren sahen.

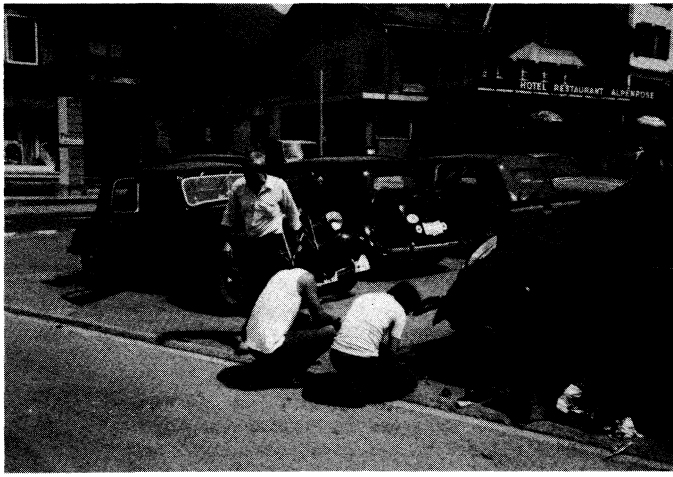
Der lange Aufstieg brachte niemandem Probleme, und männiglich traf sich beim Kaffee im Restaurant auf der Passhöhe. Besonders die Cabriolet-Fahrer fröstelten, doch war es für sie natürlich Ehrensache, das Dach geöffnet zu lassen. Kurz nach der Passhöhe setzte jedoch ein leichter Nieselregen ein, der alle ausser den "Total-Angefressenen" zum Schliessen des Verdeckes zwang.

Während uns die Etappe bis Disentis Freude bereitete, machte uns die Fahrt auf der breiten, gut ausgebauten Oberalpstrecke keinen Spass mehr. Deshalb bogen wir mit drei Wagen bei Ilanz ab und setzten den Weg fort durch das urtümlich wilde Versamer-Tobel. Dies war die Art Strasse, für die unsere Wagen gebaut worden waren! Mehrmals hielten wir an, um einen Blick auf den Rhein tief unten zu werfen oder einen Wasserfall zu fotografieren. Der "Flimsenstein" verdeckte die hässlichen Ferienblöcke von Flims und Laax, man konnte sich tatsächlich um 30 - 50 Jahre zurückversetzt fühlen.

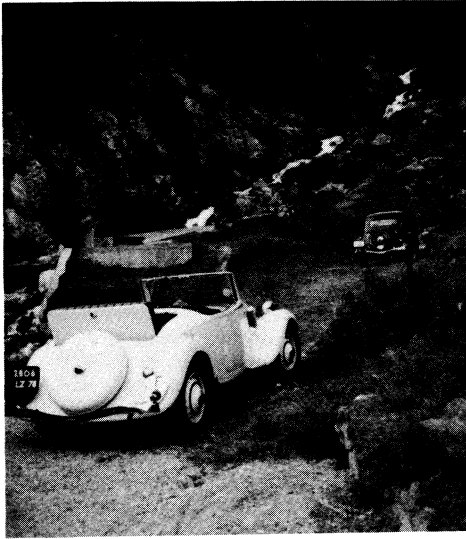
Das Mittagessen in Chur dauerte länger als vorgesehen, so dass verschiedene unserer Wagen neben abgelaufenen Parkuhren stehen blieben. Aber die Churer Polizei drückte netterweise die Augen zu - oder sie bemerkte es nicht - jedenfalls fand niemand einen Bussenzettel unter den zierlichen, klapprigen Scheibenwischern.

Auf der Lenzerheide ging das zweite Getriebe zu Bruch: ein Zürcher Cabriolet blieb nach einer 17 m langen Bremsspur mit blockierten Vorderrädern stehen! Merkwürdigerweise funktionierte danach alles wieder, allerdings unter erheblicher Geräusentwicklung, so dass der Fahrer es vorzog, nach Hause zu fahren, um das Auto zu wechseln.

In Lenz bogen wir links ab und fuhren über Alvaneu Bad, Filisur nach Bergün. Der Motor lief wie eine Nähmaschine, und die Geografie war ein reiner Genuss. In Bergün stiegen wir aus, um einige Schritte durch das Dorf zu spazieren. Wir freuten uns daran, dass es noch nicht vom Tourismus geprägt war. Schöne Häuser umsäumten saubere, gepflegte Brunnen. Leider findet man solche intakten Dörfer nur noch selten. Auch der 2312 m hohe Albulapass vermittelte einen



Links: Erste reperaturen.  
Rechts im bild, leider  
nur halb, coupé légère,  
ca 1935.



Unten: Berninapass süd-  
seite, cabriolet Langen-  
thal, ca 1952.



Oben: Am Umbrail.

Rechts: Nufenen pass-  
höhe. 3 légère und 1  
large limousine.



Hauch von heiler Welt. Dies änderte sich schlagartig, als wir bei La Punt auf die Strasse des Oberengadins kamen. Erstmals seit Beginn der Reise erlebten wir "Stockenden Kolonnenverkehr", als wir talaufwärts Richtung St. Moritz und Sils Maria fuhren, wo wir nochmals bei Freunden übernachteten.

Bei ziemlich kühler Witterung trafen wir am nächsten Morgen bei Pontresina wieder auf einige unserer Kollegen. Beim Kaffeeklatsch im Bernina-Hospiz erfuhren wir, dass ein weiteres Cabriolet mit einem Pleuellagerschaden den Heimweg nach Frankreich angetreten hatte. Im Augenblick waren, so rekapitulierten wir, nur noch zwei Cabriolets "im Rennen", ein bildhübsches Werkscabrio aus dem Jahre 1935 und das wieder reparierte Langenthal-Cabriolet. Das Rosengart-Cabriolet hatte diese harte Etappe ausgelassen und war auf der direkten Route nach Zernez gefahren. Wir bogen kurz nach der Bernina-Passhöhe ab, um über die Forcla die Livigno nach Livigno zu fahren. Dort deckten wir uns mit zollfreiem Benzin und Spirituosen ein. Wir spazierten auch einige Schritte, doch dies verleidete uns bald, da ein Auto dem anderen folgte und das ganze Dorf unter einer Smoglocke lag. So fuhren wir weiter über den Passo d'Eira und den Passo di Foscagno bis kurz vor Bormio. Nun begann die härteste Etappe der ganzen Reise: der Passo del Stelvio. - 1540 m Höhendifferenz auf 19 Kilometer, 36 Haarnadelkurven. Am Anfang ging es noch zügig vorwärts, trotz Naturstrasse, aber dann wurde der Verkehr immer dichter. Da die Tunnels sehr eng und unbeleuchtet waren und ausserdem oft noch eine Kurve bildeten, kam es häufig vor, dass eine ganze Kolonne rückwärts "flüchten" musste, um einen oder mehrere entgegenkommende Cars passieren zu lassen. Verständlich, dass die Fahrer die Schönheiten des Tales so nicht geniessen konnten. Auch auf der 2760 m hohen Passhöhe herrschte ein Gedränge wie auf dem Bellevue nachmittags um 5 Uhr, so dass die meisten sofort zurück zum 200m tiefer liegenden Umbrail in die Schweiz fuhren, wo es wesentlich ruhiger war. Vor einem kleinen Restaurant gleich nach der Grenze hatten wir es alle lustig, als der Zöllner ob des nicht enden wollenden Stromes von "Gangsterwagen" ins Staunen kam. Eine "Large"-Limousine schlussendlich musste auf dem Begleittransporter über die Grenze geschafft werden - Getriebeschaden!

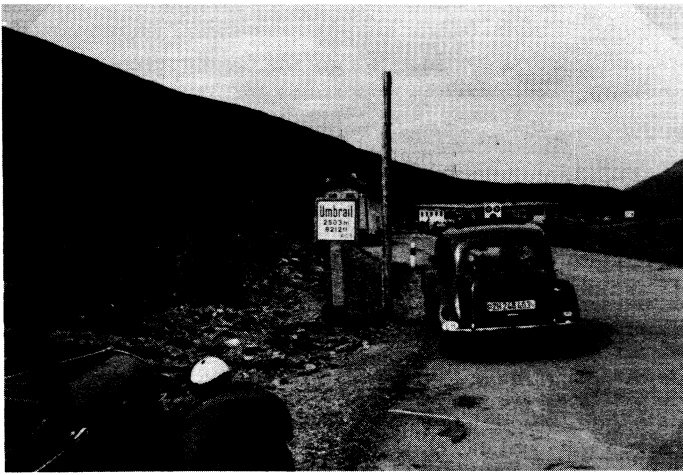
Die schmale Passstrasse nach Sta. Maria war für alle ein Vergnügen, so dass es spontan bei einem Bächlein zu einem Halt mit Käse, Salami und einem Umtrunk kam.

Nach dem Stifserjoch mutete uns der 2149 m hohe Ofenpass wie ein Hügel an, den wir mit dem noch vorhandenen Schwung überquerten. Etwas müde trafen wir zum gemeinsamen Abendessen in Zernez ein. Danach schliessen wir zwei in unserem speziell dafür eingerichteten Wagen auf dem Zeltplatz.

In der Nacht begann es zu regnen - gerade genug, um den Staub von unseren Autos zu waschen. Der Morgen war dem Unterhalt der Fahrzeuge gewidmet. Im Gras liegend presste ich wieder etwas Fett in die Kreuzgelenke, die in den Haarnadelkurven natürlich besonders belastet waren und schon leise zu klappern begonnen hatten. Auch zog ich einige lose Schrauben nach. - Dies tat ich so gründlich, dass der Anlasser nicht mehr funktionierte, als wir wegfahren wollten. Um das Mittagessen nicht zu verpassen, startete ich den Motor mit der Handkurbel. Nach dem Essen zerlegte ich den Anlasserschalter und konnte den Defekt rasch beheben.

Ueber den Flüelapass führte uns der Weg nach Davos und Landquart. Dass unsere Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Konstruktion geradezu revolutionär waren, konnten wir einmal mehr daran sehen, dass in den Kurven viele neuere Autos hinter uns zurückblieben. Auch heute noch, nach 50 Jahren, kann man das Fahrwerk unserer Autos durchaus als modern bezeichnen!

Wir mieden die Autobahn und fuhren auf der alten Kantonsstrasse über Maienfeld, Ragaz, Sargans. Dort mussten wir vor einem geschlossenen Bahnübergang längere Zeit warten, so dass sich hinter uns eine Kolonne bildete. Als der Zug vorbeigefahren war, wollte ich den Motor starten, doch der Starterzug brach,



Umbrail passhöhe,  
légère, ca 1955.

Nufenen passhöhe.



Aufstieg zum  
Lukmanierpass.



und ich konnte den Griff weit herausziehen, ohne dass etwas passierte. Sofort eilte ich zum Kofferraum, um die Kurbel zu holen, doch dieser war natürlich abgeschlossen. Also zurück, den Schlüssel holen. Natürlich fiel mir noch der ganze Inhalt meiner Brusttasche auf die Strasse, als ich mich bückte, um den Motor anzukurbeln. Da unsere Autos ausgerechnet bei Standzeiten zwischen 5 und 15 Minuten am schlechtesten starten, dauerte die ganze Aktion 2 bis 3 Minuten. Eine junge Dame erkundigte sich ungehalten bei mir, ob es noch lange dauere, da sie ja wegen der ausgezogenen Sicherheitslinie nicht überholen könne! Kurz nachdem sie sich doch vorgewagt hatte, sprang auch mein Motor an, und schweissgebadet konnte ich weiterfahren.

Ich muss den Schweizer Autofahrern an dieser Stelle ein Kränzlein winden: Im Allgemeinen trafen wir überall auf sehr viel Verständnis, obwohl die Fahrleistungen unserer Autos besonders beim Beschleunigen mit modernen Wagen nicht verglichen werden können.

Nach dem kurzen Stück dem Walensee entlang fuhren wir über den reizvollen Kerzenberg, wo es wieder zu einem spontanen Zwischenhalt kam. Die Glarner Polizei zeigte sich verständlich und freundlich, obwohl einer unserer Wagen nicht gerade genial parkiert war.

Über Netstal führte der Weg der Zeltfreunde zum schönen Klöntalersee, wo wir auf einem ruhigen Zeltplatz übernachteten. Lange sassen wir dort zusammen, diskutierten auf Deutsch und Französisch über Autos und die Welt und waren glücklich zusammen.

Am nächsten Morgen war in Glarus auf dem Landsgemeindeplatz ein Fotohalt vorgesehen. Dieser entwickelte sich zu einem Spektakel, und das halbe Städtchen lief zusammen. Nahezu zwei Stunden später fuhren wir weiter.

Der Aufstieg zum 1949 m hohen Klausenpass bereitete keine Probleme. Leider verhüllte sich die Passhöhe diskret im Nebel, und es blies ein kühler Wind. Auf der Abfahrt nach Altdorf schnitt ein Belgier mit einer "Large"-Limousine eine Kurve und kollidierte nach kurzem Bremsmanöver heftig mit einem entgegenkommenden Jeep. Der Schaden am Gangsterwagen war beträchtlich - Vorderachse verschoben, Kotflügel und Lampe demoliert -, so dass das Fahrzeug aufgeladen werden musste. Schade. Zum Glück war den Insassen nicht viel geschehen.

Von Altdorf aus führte unser Weg entlang der Axenstrasse und des Vierwaldstättersees nach Luzern. Ein Stück fuhren wir das Entlebuch hinauf, dann bogen wir ab, um über den schmalen, steinigen Glaubenbergpass (1548 m) und den Brünig nach Meiringen zu gelangen. Ein letztes Mal bekam unser Pannenhelfer Arbeit, als auf dem Glaubenbergpass bei einem Fahrzeug ein Kreuzgelenk einer Antriebswelle brach.

In Meiringen wurden alle Fahrzeuge vor einem Hotel abgestellt, und die Teilnehmer setzten sich, zum Teil in Kleidern aus der Epoche, in den grossen Saal zum Abschlussfest.

Während viele im Hotel oder auf dem Zeltplatz übernachteten, entschlossen wir uns eine halbe Stunde vor Mitternacht, über den Brünig noch nach Hause zu fahren, wo wir gegen halb zwei Uhr eintrafen.

Unser Kilometerzähler zeigt nahezu 1400 km mehr als 5 Tage zuvor. Wir haben viele neue Leute kennengelernt, haben schöne sowie vom Tourismus zerstörte Gegenden gesehen und mit unseren alten Autos viele Leute erfreut und einige geärgert. Dennoch, wenn man bedenkt, dass unsere "Truppe" innert 5 Tagen über 7000 Liter Benzin verbraucht hat - eine Menge, mit der "Herr Schweizer" 4 bis 5 Jahre fahren kann -, müsste man ehrlicherweise zugeben, dass sich dies unsere Generation in einer Zeit des Waldsterbens nicht mehr leisten kann.

**«Club Citroën 34-57» mit ihren «Zitronen» in Glarus:**

## Im Oldtimer durch die Schweiz

**Ein Hobby, nämlich ihre Oldtimer, verbindet die rund 120 Engländer, Franzosen, Belgier und Schweizer, die in ihren gesamthaft 56 «Zitronen» (Citroën, Jahrgänge 34-57) während der letzten Woche eine Tour de Suisse im Oldtimer unter die Räder nahmen. Den älteren Lesern werden diese Vorfahren unserer Autos noch bestens in Erinnerung sein. – Eine Station der Reise war auch Glarus.**

Der lange Tross der 56 «Zitronen», wie sie ihre Liebhaber nennen, startete am letzten Montag in Bümpliz bei Bern. Fünf Tage sollte die Reise dauern, und dabei wurden insgesamt 15 Schweizer Pässe – der höchste über 2700 m – überquert. Auf ihrer fröhlichen Reise lernten die rund 120 und meist französisch sprechenden Oldtimer-Freunde alle vier Sprachregionen unseres Landes kennen.

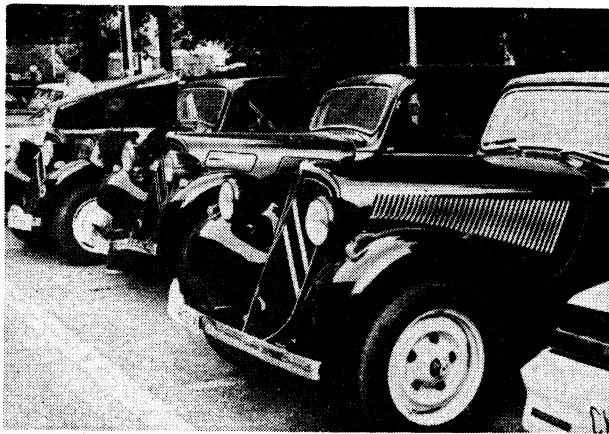
Die Tour de Suisse im Oldtimer organisierte der Schweizer «Club Citroën 34-57» aus Lausanne.

Wenn das Wetter den Gästen aus den drei Ländern auch nicht immer seine schönsten Seiten zeigte, so konnten sie dennoch ihre Reise durch die Schweiz bei strahlendstem Wetter gestern Sonntag abschliessen – viele im abgedeckten Cabriolet.

*Überraschte Glarner:* Wie bereits erwähnt, war ein Etappenziel (Freitag-Samstag) Glarus. Über das Spektakel in unserem Kantonshauptort berichten wir im morgigen Lokalteil mit Bildern. p. r.



*Wer kennt sie nicht noch aus seiner Jugendzeit – die alten «Zitronen» aus Frankreich?*



*Schon am Freitagabend posierten die 56 Citroën in Reih und Glied vor dem Glarnerhof in Glarus.*  
(Foto : al.)



*Kurz vor dem Aufbruch zur letzten Etappe, über den Klausen an den Vierwaldstättersee, formierten die Oldtimer-Freunde als Sympathiezeichen für unseren Kanton das bekannteste Citroën-Zeichen.*  
(Fotos : p. r.)



*Am Samstagvormittag standen die 56 Citroën, Jahrgänge 34-57, auf dem Zaunplatz in unserem Kantonshauptort.*

"Meine sehr geehrten Damen und Herren, hochverehrtes Publikum! Geniessen Sie heute zum dritten und letzten Mal in diesem Jahr unsere glanzvolle Galavorstellung! Vergessen Sie den Alltag und die Sorgen, erleben Sie die Traumwelt des Circus! Sehen Sie den unvergleichlichen CIRCUS TRACTION!"

Die Stimme des Circusdirektors wird vom donnernden Applaus des Publikums verschlungen.

Die Kapelle schmettert einen Tusch. Die Zuschauer sitzen erwartungsvoll auf den Rängen und fiebern der ersten Nummer entgegen. Da - der Vorhang hebt sich, in tiefes Flutlicht getaucht erscheint als erstes ein Rosengart - welcher Anblick!

Ihm folgt gleichsam wie ein Schatten ein Large - tief schwarz, ein Raubtier auf dem Sprung. Dahinter die gazellenhafte Légère - anmutig und graziös. Ein bisschen beschämt erscheint ein Döschwo - scheu die ungewohnte Umgebung betrachtend, dahinter mit donnernden Motoren die ganze Ahnengalerie, ein traumhafter Zug! Welch grandioses Schauspiel! Das Publikum tobt. Wahrlich eine gelungene Eröffnungsnummer! Schon steht der Direktor wieder da -

mitten in der Manege, die weissen Glacehandschuhe zum applaudierenden Publikum erhebend. Die letzten Entzückensrufe sind noch nicht verklungen, da setzt sich der Tross auch bereits in Bewegung: Er folgt der majestätisch lenkenden Geste des Direktors, der würdevoll und unbeirrbar die Ehrenrunde und den endlichen Abzug aus der Arena dirigiert. Die Musikkapelle unterstreicht die gehobene Stimmung mit einer meisterhaften Darbietung. Die Eindrücke jagen sich, schon steht der Direktor wieder da, den glänzenden Zylinder in der einen Hand, mit der andern die ekstatischen Zuschauer beschwichtigend. Die Goldknöpfe seines Frackes funkeln in tausend Farben. Er dankt mit leichten Verbeugungen nach allen Seiten hin. Welche Grandezza dieser Künstler in seine Bewegungen hineinlegt!



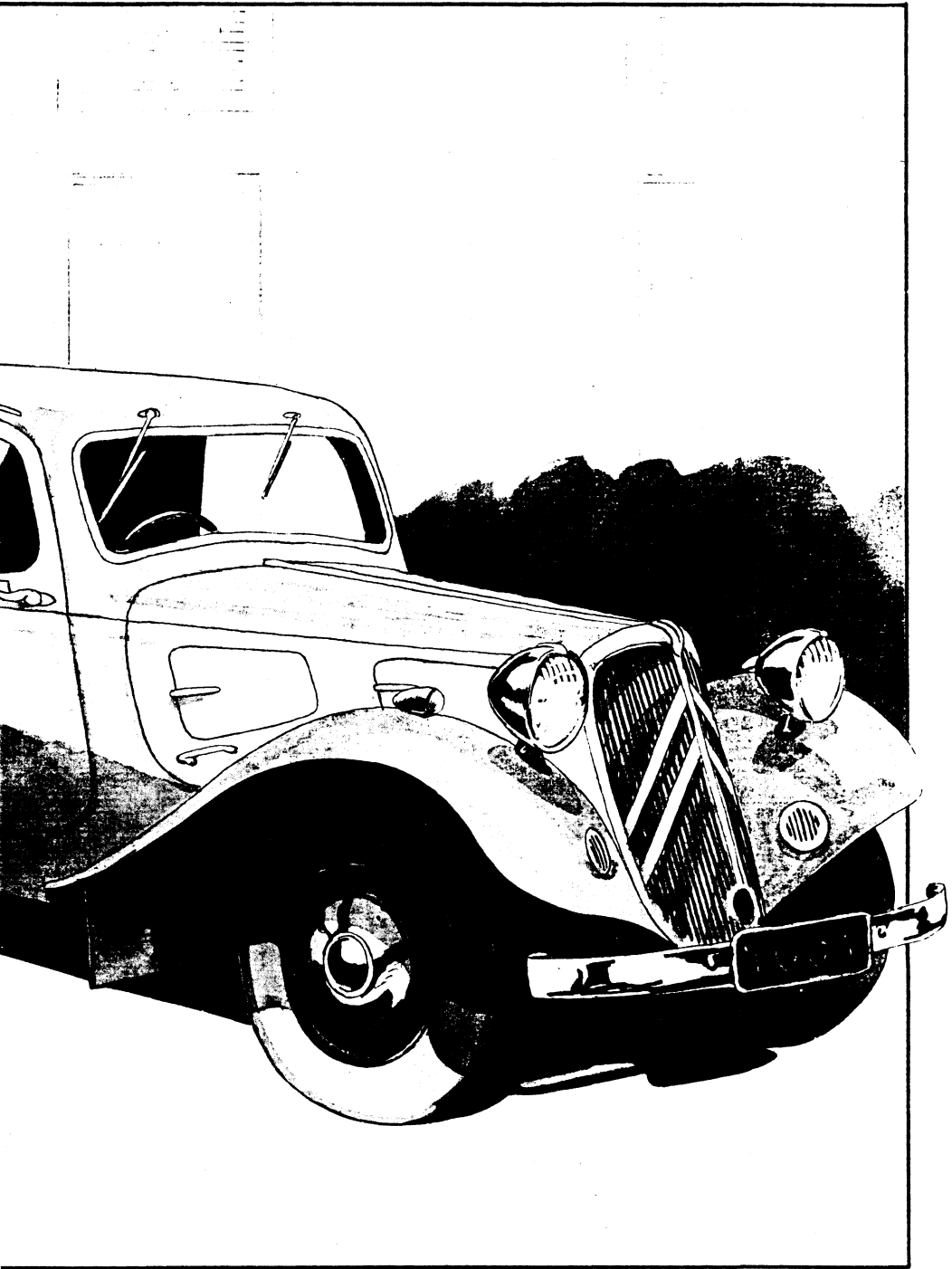
C I R C U S

"Hochverehrtes Publikum!" - augenblicklich herrscht tiefes, gebanntes Schweigen, aller Augen sind auf den Direktor gerichtet - "Erleben Sie nun den absoluten Höhepunkt unserer heutigen Vorstellung, sehen Sie die einzigartigste Tierschau, die je unter einem Circushimmel stattgefunden hat. Staunen Sie! Die Wildnis der Wüsten und Wälder, der Länder und Meere, der Berge und Täler werden Sie heute vereint unter dieser Kuppel erleben!" Die Spannung steigt, die Zuschauer halten den Atem an. Die ganze Aufmerksamkeit richtet sich auf den wallenden Vorhang am Eingang der Manege. Da - etwas bewegt sich. Noch kaum wahrnehmbar, von leiser Musik begleitet, beginnt die grösste Schau aller Zeiten. Man glaubt sich auf die Arche Noah versetzt, unglaublich, welche Vielfalt von Lebewesen sich unter der Leitung des Direktors zusammengefunden hat. Drei Kanarienvögel zwitschern fröhlich herein, gefolgt vom wuchtigen Elefantenbullen Chrigel, dem das Papageienweibchen Wilma mit zarten Schnabelhieben die Richtung weist. Dann all die Spinnen, Zwerghasen, Flöhe und Schildkröten, die einen überbetroffenen Kontrast zu den urtümlich hereinstampfenden Dinosauriern bilden. Die Zuschauerreihen wogen, die Kehlen werden heiser. Mit einem unbeschreiblichen Applaus wird die grösste und zugleich letzte Sensation dieser Vorstellung begrüsst: Unheimlich, fast drohend, wie aus einer anderen Welt präsentiert sich der letzte noch lebende Archaeopteryx - ein Relikt aus grauer Vorzeit. Ein gewaltiges Hoch auf den Circusdirektor, der dieses Erlebnis ermöglicht hat! Fast taumelnd stehen die Zuschauer wieder im Freien. Nur langsam lenkt die kühle Abendluft den Verstand wieder in die gewohnten Bahnen. Die unfassbare Begeisterung des ersten Momentes hat einer tiefen, ergreifenden Bewunderung Platz gemacht. In freudiger Hoffnung erwarten die Zuschauer den nächsten Frühling und damit die Wiedereröffnung des CIRCUS TRACTION! Gut Winterschlaf wünscht Res Diem.



vom 25. September 1983, zu dem sich zwei Duzend  
leingetier bei Albert Schorta angemeldet haben.





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

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- 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.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr. 10.- erhoben werden.

Inserate und Kleinanzeigen sind an unsere Club-Adresse zu senden.

\*\*\*\*\*

Erhältlich beim C T A C :

- \* Ansteckknöpfe " Traction Avant " ø 6 cm , stk. Fr. 3,- + Versand
- \* Club-- Kleber C T A C , stk. Fr. 2.- + Versand
- \* Universal Tassen, weiss, mit Clubblem, stk. Fr. 7.50 + Versand

Nur solange vorrat erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 82, 81, 80, 79 u. 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction-briefmarken, einbau expansionsgefäss, literatur hinweisen, treffen berichten etc etc. Preis pro no. fr. 1.-, ab 5 stk ein heft gratis, für nicht mitgl. beträgt der preis fr. 3.- plus versand.

~~~~~

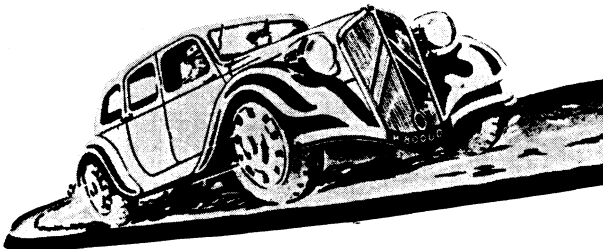
Zu verkaufen: Traction 11 B 1953, schwarz, restauriert.  
Citroén AC 4 commerciale, grün/schwarz, guter originalzustand. Umständehalber vb je 8000.-. M. Häberli, T. 073/432355.

Zu verkaufen: Citroén légère 1954, blau, teilrestauriert, innen-ausstattung muss erneuert werden. Neue original stoffe vorhanden. VP nur 8'900.-, evt eintausch gegen Volvo P 1800 E oder ES. Daniel Messerli, T. 056 - 83 27 73 ab 18.00 uhr.

M I T G L I E D E R S T E L L E N S I C H V O R

Ich stelle mir vor das sich unter diesem titel neue sowie alte mitglieder in wort und bild selber vorstellen. Zb. wie man ausgerechnet zum Traction kam, was man mit ihm so alles erlebt hat, was man selber so macht, etc., und noch ein bild von sich, mit oder ohne Traction, frau, freundin, hund usw. beifügt. Der anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Zur not werden werden auch gut lesbare handschriftliche storys angenommen. Diese aber bitte mindestens 14 tage vor redaktionsschluss einsenden. af

\*\*\*\*\*





**Die Zeitschrift für alle  
Freunde von Lieb-  
haber-Fahrzeugen  
und Oldtimern!**

- Aktuelle Information, gepaart mit detaillierter Dokumentation aller Classic-Cars in Wort und Bild.
- Fachmännisch gestaltete Anleitungen und heiße Tips für Restaurierer, Bastler und Schrauber.
- Fundgrube für fast verschollene Ersatzteile aller klassischen Automobil- und Motorrad-Marken.
- Gönnen Sie sich eine kostenlos-köstliche Probefahrt mit einem Ansichtsexemplar – Postkarte genügt.

**AMC-Vertrieb, Abt. CIS 83**  
Lothstr. 29, 8000 München 40



Unentbehrlich für das schönste  
und »rostigste« Hobby der Welt.

\*\*\*\*\*



St. Gallerstrasse 128  
8404 Winterthur  
Tel. 052 28 27 21

**pneu-romer**

**HÄPO AG**

Das führende Reifenfachgeschäft auf  
dem Platze Winterthur.

jeden Samstag bis 1130 geöffnet

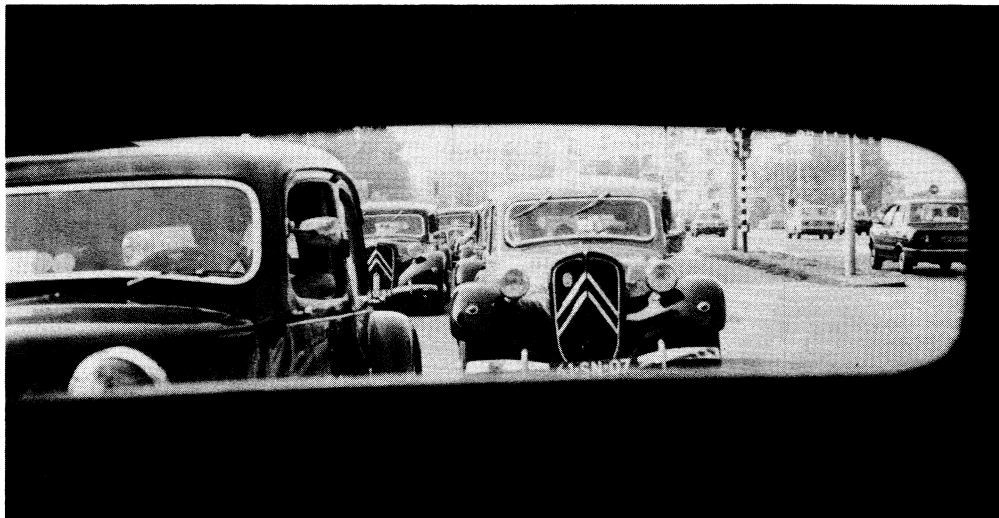
LENKGEOMETRIE  
STOSSDÄMPFERSERVICE  
BATTERIESERVICE

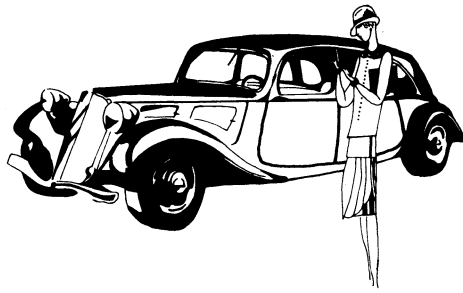
*immer noch lieferbar:*

*Michelin 165-400*

*Fr. 162.-*

Wir beraten Sie gerne und stehen Ihnen  
jederzeit zur Verfügung.





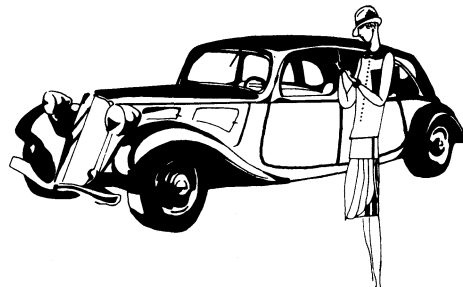
CITROËN TRACTION AVANT SERVICE  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/760 15 95

ZU VERKAUFEN  
.....

Handbremsseile.  
Kupplungsseile.  
Dreieckgummis für die türen.  
Gummipuffer für türen und motorhaube.  
Aluminium einstiegleisten auf türschwellen.  
Rad- und hauptbremszylinder.  
Abziehbilder für luftfilter und bremsflüssigkeitsbehälter.  
Spezialwerkzeuge für vorderachse und lenkung auf bestellung.  
Robri-zierteile auf bestellung.  
Feuerverzinkte batteriekästen.  
Heizungsrohre 4 und 6 zylinder.  
Heizungrohr anschlussstrichter am kühler.  
Gummiteile für heizungsrohr.  
Auspuffhalterungen.  
Auspuffgummibänder.  
Antriebswellen 4 und 6 zyl. im austausch.  
Getriebeseitige kreuzgelenke 4 und 6 zyl. im austausch.  
Stossdämpfer.  
Silentblock revision vorder- und hinterachse!

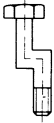
Reperaturhandbücher, ersatzteilkataloge und betriebsanleitungen.  
Traction trampiauto.  
Radkappen für alle modelle.



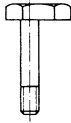
# Optimale Sonderschrauben

Endlich gibt es Sonderschrauben, die bis jetzt gefehlt haben. Die Sensation auf dem Schrauben-Weltmarkt ist perfekt. Wie jeder Techniker sieht, können ab sofort alle «höheren Verbindungsprobleme» nahezu ideal gelöst werden. Die bis

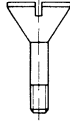
jetzt üblichen Schrauben können bald durch die hier neu entwickelten 15 Sonderkonstruktionen ganz oder teilweise abgelöst werden. Auch recht viel Spass beim Einbau in der Werkstatt!



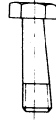
Für versetzte Löcher



Einseitig fehlender Platz für den Schraubenkopf



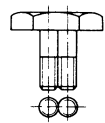
Für zu tief angesenkte Löcher



Für schrägebohrte Löcher



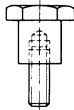
Für entgegengesetzt angesenkte Löcher



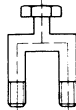
Schraube in Feldstecherform für doppelt gebohrte Löcher



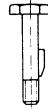
Gemeinschaftsschraube für innen angesenkte Bohrungen



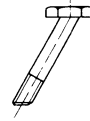
Teleskopschraube, wenn erforderliche Länge noch unbekannt



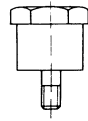
Wenn das nachgebohrte Loch immer noch nicht passt



Räumschraube zum Säubern einer Bohrung



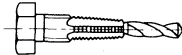
Für ein Loch, das in der Oberfläche konzentrisch sitzen muss



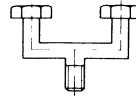
Bei zu grossen Löchern



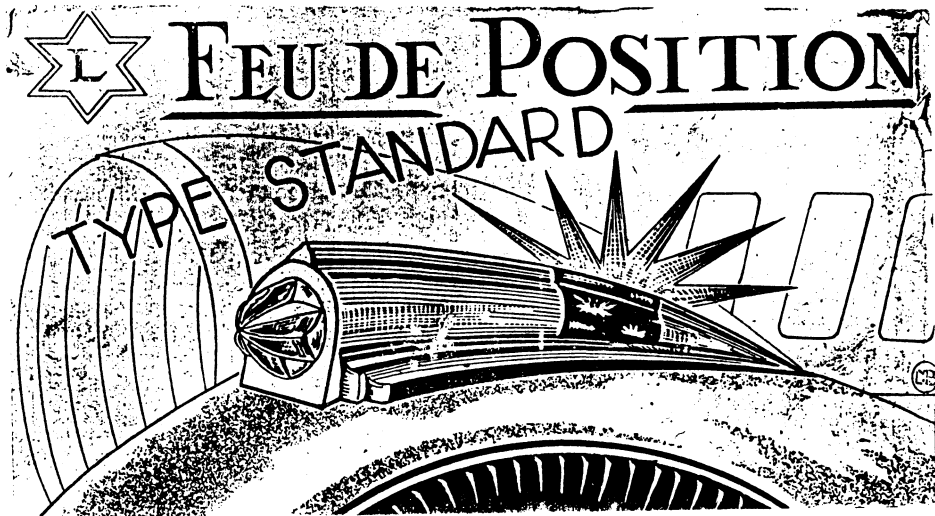
Rändelkopf zur Verwendung einer Drehmomentenzange



Kombinierte Bohr- und Gewindefschneidschraube für eingezeichnete, nicht gebohrte Löcher



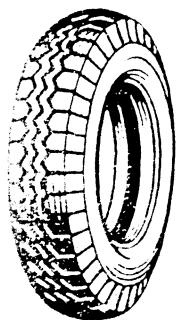
Doppelkopfschraube für schwergängige Gewinde und maximale Anzugsmomente mit dem Zweischlüssel





*Feed  
your tyres  
regularly —  
they need air  
every week*

Forgive us insisting on this point, but it really is important. Think of lbs. pressure in terms of £ sterling.



**MICHELIN**

**TYRE Co. Ltd., Stoke-on-Trent**

30 Jahre Michelin X:

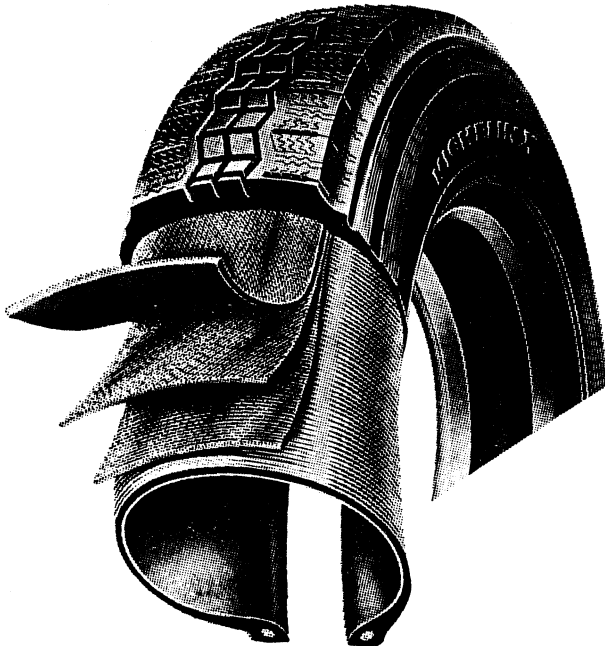
# Der erste Stahlgürtelreifen

Anlässlich einer Reportage des Genfer Salons von 1950 wurde in der «AR» auch die Firma Michelin erwähnt, die auf einem «reich dotierten Stand seine drei Grundmodelle des Fabrikationsprogrammes zeigt.» Weiter ist zu lesen: «Mit dem Pneu X beschreitet die Firma im Aufbau und Karkasse ganz neue Wege, indem hier nicht mehr reine Baumwollfäden, sondern eine zusätzliche Lage feiner Drähte der Karkasse die notwendige Flexibilität und Widerstandskraft verleihen. Als besondere Vorteile werden die Herabsetzung des Rollwiderstandes und die Verbesserung der Fahreigenschaften erwähnt. In Verbindung mit dem neuen Unterbau wird auch das Zickzackprofil mit den ausgeprägten Seitenkanten für die

gute Bodenhaftung verantwortlich gemacht. Der Pneu X ist eine Fortsetzung der Entwicklungsreihe, die vom «Superconfort» aus dem Jahre 1932 über den «Pilot» des Jahres 1936 verläuft.»

Die Patentanmeldung für den Michelin-X-Reifen, den man auch heute noch auf den zur Auslieferung gelangenden Citroën 2 CV findet, wurde genau vor 30 Jahren, am 4. Juni 1946 in Paris hinterlegt. In dieser Schrift charakterisierte Michelin den X-Reifen wie folgt:

— *Laufbandeinlagen aus in Gummi eingebetteten Stahlfäden, die so angeordnet sind, dass sie untereinander*



Der Michelin-X-Reifen mit seinem typischen Profil und seiner speziellen Bauweise hat die Pneu-entwicklung in den vergangenen drei Jahrzehnten entscheidend beeinflusst. Exaktes Lenkverhalten, gute Bodenhaftung und vor allem die lange Lebensdauer sind typische Merkmale des Michelin X, der auch heute noch bei einigen Wagen (z. B. Citroën 2 CV) zur Erstausrüstung gehört. Verschiedene Grössen dieses Reifentyps, beispielsweise 165 x 400, sind mit einigem Glück auch heute noch aufzutreiben.

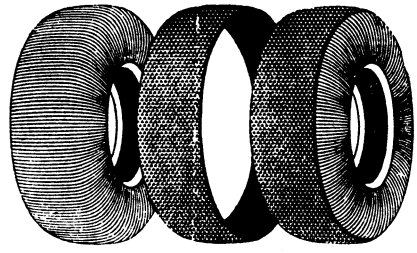
Dreiecke bilden, d. h. parallel zu wenigstens drei verschiedenen Richtungen laufen.

— Seitenwände aus radial eingelegten Fäden, die praktisch mit dem Querschnitt des Reifens parallel laufen.

— Steife, verstärkte Wulste.

Zwei Jahre später wird dieser X-Reifen auf dem Citroën 11 auf den Markt gebracht. Viele positiven Eigenschaften dieses Fahrzeuges, die in Prüf- und Testberichten damals aufgeführt wurden, sind teilweise auch dieser neuartigen Reifenkonstruktion zuzuschreiben. Schon 1952 lancierte die Konkurrenz deshalb einen Textiltgürtelreifen, die Stahlgürtelbauweise fand erst 1956 einen Nachahmer.

Der Radialreifen ersetzte in den folgenden Jahren Schritt für Schritt die Reifen herkömmlicher Bauart. Während 1966 diese Pneukonstruktion in den USA praktisch noch unbekannt war, in Deutschland nur 4 % der ausgelieferten Wagen Radialreifen besaßen, rollten in Frankreich schon 60 von 100 Wagen auf Radialreifen. Heute liegt der durchschnittliche Anteil der Gürtelreifen in Europa bei 90 %, in



Radial-Karkasse

Gürtel aus mehreren Stahlschichten

Radialkarkasse mit Stahlgürtel

Aus dieser Bilderfolge geht der Aufbau eines Stahlgürtelreifens klar hervor.

den USA bei 40 % und in Frankreich werden alle Wagen mit diesem Reifentyp ausgerüstet.

Ein derartiger Erfolg dieser langlebigen Reifenbauart war vor dreissig Jahren nicht vorauszusehen. Heutzutage gehört der Radialreifen — ob mit Stahl- oder Textiltgürtel — hierzulande selbst bei den preiswertesten Personewagen zur Serienausrüstung. W y

Automobil Revue  
sommer 1976

**Pour votre Traction**

**A S A**

**GAINES CUIR ADAPTABLES**  
aux directions à crémaillère  
**CITROEN**

SENSE OF RECOUPEMENT en CUIR

VOIR A R. de la VOITURE

COLIER de FERRAGE

PROTECTEUR de ROTULE

JONC d'ACIER entre CHAQUE SOUFFLET

**A. S. A. 39, Rue Danton, 39 — LEVALLOIS (Seine)**

Das Autobuch, geschichten und ansichten, herausgegeben von Klaus Roehler, taschenbuch mit 119 s., verlag Luchterhand, no. SL 475. Erh. im buchhandel.

Knaurs grosses Buch vom Auto, Alfred Prokesch, geschichte, modelle, technik von a - z, mit 510 abb. Erh. bei Ex Libris,

Quai de Javel, Quai André Citroén, **Band 1**, Pierre Dumont. Das komplette Citroén-buch mit technischen daten aller modelle. Zudem angaben über lastwagen, taxi und zeitgenössische konkurrenzfahrzeuge. 480 s., 500 fotos, franz. text, preis FF 260.-, b. no. 84AM95.

Quai de Javel, Quai André Citroén, **Band 2**, Pierre Dumont. Eine fülle von informationen über den Traktion, die sportlichen erfolge von Citroén, die kettenfahrzeuge, die spielzeugautos von Citroén, die arbeit der entwicklungsabt. etc etc. 500 s., 385 sw- u. 68 farbfotos, preis FF 260.-, b. no. 84AM96.

André Citroén, les chevros de la gloire. Fabien Sabates & Silvie Schweitzer. Die geschichte der fabrik, der autos und ihrer konstruktoren, die auslandvertretungen und publikationen von Citroén. 320 s., 420 abb. u. 1 schallplatte, a seite eine ansprache von André Citroén, b seite 2 chansons über Citroén. Preis FF 210.-, b. no. 84AM92.

Collection Auto Histoire. Pierre Dumont. Kleiner informativer bildband über die marke Citroén. 72 s., 80 abb., preis FF 29.-, b. no. 84AM93.

Le gang des Traction Avant. Gilbert Deflez. Geschichten über und mit dem Traction aus der turbulenten besatzungs- und nachkriegszeit Frankreichs. 320 s., 65 abb., preis FF 65.-, b. no. 84AM97.

L'album de la Traction. Jaques Borgé, Nicolas Viasnoff. Ein prächtiger bildband vom prototyp bis zum letzten familiale. Mit vielen fotos was ein auto so zwischen 1934 und 1957 alles so erleben konnte. Im anhang eine übersicht über die technische entwicklung vom Traction. 256 s., 244 abb., preis FF 150.-, b. no. 84AM98.

Toutes les Citroén. René Bellu. Das totale Citroénbuch, wenn schon eines, dann dieses. Von 1919 - 1978 jedes modell abgebildet, und jedes modell kolloriert. Es erübrigt sich also die frage welche farbe war original und nur schwarz stimmt auch nicht. Viele fotos von prototypen, vorserien modellen, umbauten, spezialcarrosserien etc etc. Und zum schluss viele viele Citroénplakate. Um dieses buch zu verarbeiten reicht ein winter nicht. 314 s., 2331 abb., preis FF 395.-, b. no. 84AM99.

Almanach Citroéniste 1984. Fabien Sabatés. Eine zusammenfassung von artikeln und publikationen aus den epochen der verschiedenen Citroénmodelle. 256 s., 200 abb., preis FF 120.-, b. no. 84AM94.

Wenn nicht anders erwähnt sind alle bücher auf französisch. Erh. sind sie bei: E.P.A., 18, rue d'Issy, F-92100 Boulogne.



Die gelbe Expedition 1931 - 1932. Eine historische fotoreportage  
der zentralasien durchquerung mit  
Citroén raupenfahrzeugen auf der basis vom typ C 4 und C 6. 150 s.,  
270 abb., deutscher text, preis DM 49.-, b. no. OC115D.

Citroén Traction Avant 1934 - 1954. Eine sammlung von strassentests  
und berichten aus England. 100 s.,  
228 abb., englischer text, preis DM 33.-, b. no. OC085C.

Erh. bei: Schrader Automobil-Bücher, Tal 33/34, D-8000 München 2.

Ersatzteilkatalog Citroén 7 & 11 CV 1934 - 1957. Nachdruck der werks-  
ausgabe aus dem jahr  
1959. Franz. text, preis Sfr. 60.-.

Reperaturhandbuch 11 CV. 4 zylinder modelle. Nachdruck der werksaus-  
gabe in deutsch. Preis Sfr. 65.-.

Betriebsanl. 11 CV. Nachdruck der original ausgabe auf deutsch. Preis  
Sfr. 25.-.

Erh. bei: Armin Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, T. 01/760 15 95.

---

### Neues automuseum in der Schweiz

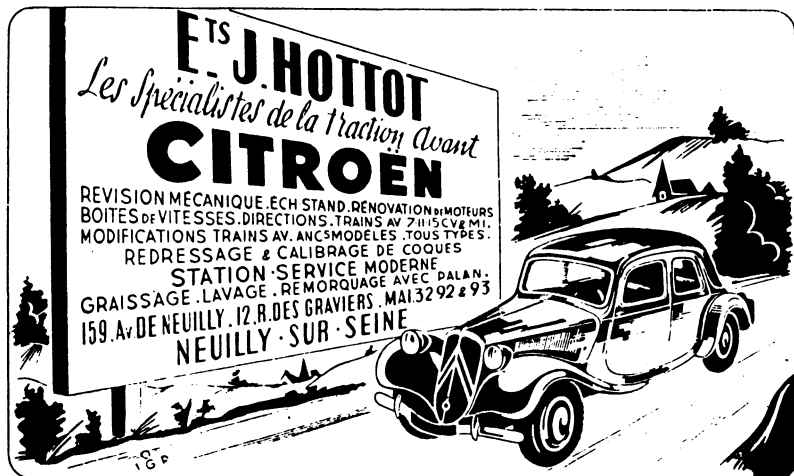
Seit dem 1. august ist die Schweiz um ein automuseum reicher, das  
fünfte seiner art. Es befindet sich im Kt. Wallis, in der stadt  
Martigny. Zu finden ist es einfach, man folgt den braunen wegweisern  
mit der aufschrift "Fondation Pierre Gianadda". Die öffnungszeiten  
sind vom 1. april - 31. okt. tägl. von 10 - 12 und von 13 - 18 uhr,  
ab 1. nov. - 31. märz von 13.30 - 18.00 uhr, montag geschlossen.

---

Und wie faart sich din neue Traction ?

Kei ahnig. Weisch, eso eine faart me nöd, dä hät me eifach.

---



## Unterbodenschutz

Fortsetzung zum artikel "Die profi-lackierung unter amateur-bedingungen" in der cluozzeitung 1/83.

Zunächst sollte man einmal überlegen, was den hohlräumen und der fahrzeugunterseite am meisten anhaben kann.

-- R O S T -- ist hier wohl die antwort.

Dann muss man sich fragen, wie kommt es dazu, dass sich überhaupt rost bildet. Vor allem ist es wasser, salz im winter, aber auch luftfeuchtigkeit, die die rostbildung fördern. Unterstützt wird das noch durch steinschlag, anfahren vom randstreifen neben der eigentlichen fahrbahn und den dabei von den rädern aufgewirbelten steinchen und schmutz. Beim hochbeschleunigen merkt man dann, wie es unter dem fahrzeug klickert.

Nachdem wir uns über die entstehungsursachen für rost bei unserem oldtimer im klaren sind, müssen wir uns über die nutzung des lieb- lings einmal unterhalten. Soll er nur bei sonne gefahren werden, so genügt meist LKW-chassis-farbe, oder acryllack, den sie ja in den meisten fällen auch als kleid bereits gespritzt haben. Sparen ist hier fehl am platze, also schön dick auftragen und der fall ist erledigt.

Nun gibt es aber oldtimer-besitzer, die legen aller grössten wert auf fahren, eigentlich die echten fans.

Und so passiert es dann auf der rückfahrt von der ersten frühling- ausfahrt oder rallye, dass über nacht frost und vielleicht noch etwas schneefall eingetroffen ist, und der emsige strassendienst hat auch schnell die letzten vorhandenen salzreste auf die fahrbahn gesfreut, damit otto-normal-fahrer nur ja nicht durch diese unbillen zu guterletzt noch überrascht wird.

Kurzum, es liegt salz auf der strasse und sie müssen mit ihrem old- timer hindurch. Ein paar tage später kommt die stunde der wahrheit, und sie **trauen** ihren augen nicht, beim betrachten der unterseite ihres autos. Sie sehen soviel rost und hören schon fast, wie es weiter ros- tet. Hier hätte bei der restauration anders verfahren werden müssen. Wir machen das so:

Auf dem nackten, gesandstrahltem unterboden, oder chassis, oder unter kotflügel, kurzum alles, was man ohne brücken nicht sieht, geben wir Polyurethan 2-komponenten-kunststoff der Fa. Voss-Chemie, Uetersen, BRD, ( produkt Flexovoss K 6 S verlaufend oder K 6 T nicht verlaufend). Wenn das nun sorgfältig gemacht und satt aufgetragen wurde, können sie das wort R O S T vergessen.

Leider lässt sich diese dauerelastische PUR streichmasse (auch bei minus-temperatur) nur streichen, auch in den türen innen, sowie die gesamte carrosserie von innen, unter dem armaturenbrett, bei der limousine das dach von innen, etc. Alles wird damit eingepinselt, oder, besser gesagt, beschichtet und damit versiegelt. Bei nicht ganz so alten autos spart man ausserdem am dämm-material.

Ein so versiegeltes auto braucht auch kein salz zu fürchten. Beim verarbeiten unbedingt die hinweise des herstellers beachten, unbe- dingt handschuhe tragen, da auch mit spezial lösungsmittel ihre finger etwa 8 tage nicht sauber werden, einatmen der dämpfe unbe-

bingt vermeiden.

Wenn sie nun perfekt sein wollen, dann präparieren sie vor dem anstrich die winkel und ecken der carrosserie und anbauteilen mit Owatrol kriechoel ( hersteller Nor-Agent-Borlaug GmbH, Bargtheiderstr. 80, 2000 Hamburg 73 ). Dieses oel basiert auf dem sekret der schaffswolle und wird seit langem auf bohrinseln und im schiffsbau angewendet. Hier kriecht flüssigkeit buchstäblich die wand hoch. Bei ponton-carrosserien ist eine mehrfache hohlraumbehandlung unerlässlich. Danach sollte man in den hohlräumen entweder mit latexfarbe ( z.b. schwimmbadfarbe ) oder mit kunststofffarbe wie Kronalux, flüssiger kunststoff, ( Fa. Paul Jaeger GmbH, 7 Stuttgart 30 ), spritzbar, den hohlraum mehrfach versiegeln.

Ein einmal so präpariertes auto wird ihnen auf jahre keine probleme aufgeben und das thema R O S T können sie abhaken.

Unterwandern von Flexovoss, oder abheben ohne hitzeeinwirkung, konnten in 5 jahren, bei täglicher benutzung des gebrauchsaautos, nicht beobachtet werden.

Nachteil: die so behandelten stellen lassen sich bei etwaigem unfall schlecht schweissen.

Bei der behandlung mit Owatrol kann man dieses produkt jeder farbe, ausser kunststofffarbe beimischen. Für schnellversiegelungen eignen sich vorgenannte methoden nicht, da mit längerer ausgasungszeit gerechnet werden muss, die ja bei einer sich länger hinziehenden restauration wohl keine rolle spielt.

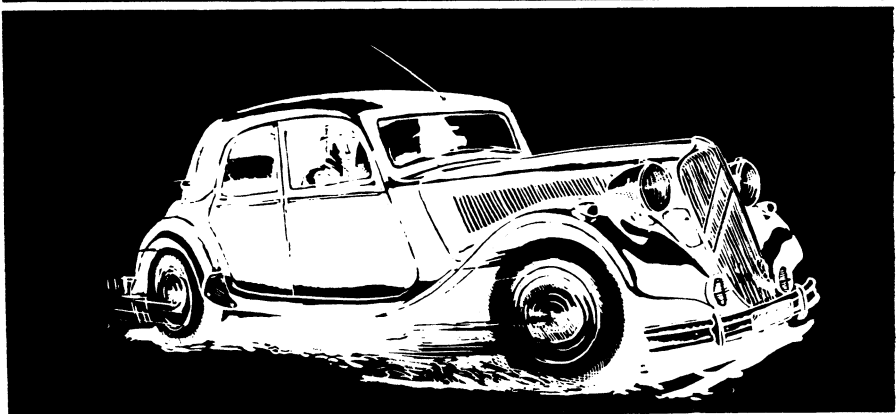
Sollten sie ihr fahrzeug nicht gesandstrahlt haben, so verfahren sie genauso, aber entfernen sie unbedingt vorher jeglichen vorhandenen unterbodenschutz, notfalls mit der lötlampe und mit spachtel. Achtung: innen vorher teppiche und andere brennbare gegenstände entfernen, wassereimer ( mit wasser ) und feuerlöscher bereithalten, benzintank vorher ausbauen.

Viele wege führen nach Rom, wie es so schön heisst, so wird es auch viele möglichkeiten des unterbodenschutzes und der hohlraum-versiegelung geben. Unser weg ist nicht der billigste, aber nach meiner meinung einer der perfektesten.

Willy Krieg

Aus: "Veteran"

Citroén Veteranen Club Deutschland.



MITGLIEDERLISTE

\*\*\*\*\*

(Stand 31. Oktober 1983)

- Ackerknecht Dieter  
College of Environmetal Design,  
University of Petroleum & Minerals  
P.O. Box 844, Dhahran, Saudi Arabia
- Aegerter Alfred  
Watterstr. 100, 8105 Regensdorf
- Ammann Heinz  
Steinbühlallee 168, 4123 Allschwil
- Amport Werner  
Metzgergasse 21, 3400 Burgdorf
- Anliker Fritz  
Wunderlistr. 47, 8037 Zürich
- Anliker Rolf  
Hintersteig 23, 8200 Schaffhausen
- Aschwanden Ambros  
Grubstr. 3, 6065 Ennetmoos
- Aschwanden Urs  
Kartausstr. 8, 8008 Zürich
- Bangertner Kurt  
Allenwil 203, 3054 Schüpfen
- Baumann Fridolin  
Gallusstr. 49, 9500 Wil
- Baumberger Fredy  
Vollenmoos, 8105 Regensdorf
- Beier Heinz  
Alte Schmiede, 3251 Wengi b. Büren
- Bernoulli Lion  
Anton Higi-Str. 7, 8046 Zürich
- Beutter Andres  
Stiegstr. 1, 8134 Adliswil
- Bianchi Luigi  
6438 Ibach
- Bill Werner  
Carmenstr. 55, 8032 Zürich
- Blasutto Alcide  
Hinter Gärten 9, 4125 Riehen
- Blesi Heinrich  
Thon 34, 8762 Schwanden
- Bohler Pierre  
Bergellerstr. 18, 8049 Zürich
- Bohny Peter  
Bettingerstr. 261, 4125 Riehen
- Rollhalder Hans  
Bugg, 9478 Azmoos
- Bolliger Jürg  
Curtibergstr. 108, 8646 Wagen
- Born Hans-Ulrich  
Brunnenstr. 1, 4912 Aarwangen
- Bräm Jürg  
Scheuchzerstr. 58, 8006 Zürich
- Braune Michael  
Könizstr. 14, 3008 Bern
- Brunner Hans  
Allmeindstr. 5, 8645 Jona
- Brunner Ulrich  
Reinhold Frei-Str. 17, 8049 Zürich
- Buchegger Peter  
Gartenlaube, 8586 Engishofen
- Bucher Theophil  
Curtiberg 52, 8646 Wagen
- Bumbacher Walter  
Oberwiesenstr. 20, 8050 Zürich
- Bürki Eduard  
Hofacker 222E, 3055 Suberg/Kosthofen
- Burri Konrad  
Via Marconi 2, 6900 Lugano
- Rüttler Peter  
Nordringstr. 17, 4563 Gerlafingen
- Casagrande Roland  
Bottmingerstr. 3, 4102 Binningen
- Citroen (Suisse) SA, Colette Fawer  
27, rue des Acacias, 1211 Genève 24
- Clerc Fredi  
Postfach 154, 8854 Siebenen

- Deller Jürg  
Püntengasse 6, 8304 Wallisellen
- Diem Res  
Bergstr. 2, 8474 Dinhard
- Doerr Peter  
Sunnehaldenstr. 24, 8311 Brütten
- Dübendorfer Jürg  
Himmelrich 48, 6340 Paar
- Dürig Beat  
Chalet, 3082 Schlosswil
- Eberli Daniel  
Im Kellhof, 8463 Benken
- Enderli Karl  
Schaffhauserstr. 424, 8050 Zürich
- Ettmüller Palz  
Eichstr. 41, 6330 Cham
- Fehr Hans  
Alte Landstr. 5, 8802 Kilchberg
- Fischer Willi  
Casa Comanacco, 6951 Cureglia
- Flückiger Rudolf  
Auto-Center AG, 4912 Aarwangen
- Frauchiger Werner  
Hardstr. 49a, 5430 Wettingen
- Frei Andreas  
Ziehlstr. 15, 8400 Winterthur
- Frei Beat  
Hasenacher, 8626 Ottikon
- Frey Peter  
Albertstr. 18, 5430 Wettingen
- Frick Armin  
Zugerstr. 115, 8810 Horgen
- Fuchs Hans  
Zürcherstr. 29, 4332 Stein
- Galliker Eugen  
28 Passage Gambetta, F-75020 Paris
- Gandin Gino  
Hauptstr., 8968 Muttschellen
- Gasser Kurt  
Meisenweg 4, 8200 Schaffhausen
- Gautschi Hanspeter  
Egg 213, 5728 Gontenschwil
- Geiger Fritz  
Mühlestr., 8479 Gütighausen
- Geiser Richard  
Bahnhofstr. 1, 8340 Hinwil
- Giordanengo Gust.  
8143 Sellenbüren
- Gnehm Erich  
Im Bühl, 9546 Tuttwil
- Goetze John C.  
Utoquai 29, 8008 Zürich
- Götschi Urs  
Buchli 177, 3176 Neuenegg
- Graf-Lehnherr K.  
Ringstr. 11a, 9302 Kronbühl
- Gubler Christian  
Eggetürliweg 2, 8142 Uitikon-  
Waldegg
- Gubler Fleming  
Kirchstr. 18, 8810 Horgen
- Gubler Lennart  
Erlenstr. 43, 8832 Wollerau
- Guggenheim Edi  
Streulistr. 12, 8032 Zürich
- Günter John P.  
Mühlental 53, 8200 Schaffhausen
- Gurtner Reto  
Casa Capol, 7017 Flims
- Güttinger Max  
Oberdorf 12, 8264 Eschenz
- Haefliger Eugen  
Streulistr. 58, 8032 Zürich
- Haessig Felix  
Asylstr. 70, 8032 Zürich
- Hager Peter  
Sägestr. 1, 8162 Steinmaur
- Hagmann F.P.  
Mühlestr. 46b, 2504 Biel-Mett
- Hagmann Meinrad  
Stalden 11, 4500 Solothurn
- Hämman Ernst  
Saatlenstr. 30, 8051 Zürich
- Härri Ernst  
Alte Lan dstr. 188, 8800 Thalwil

- Hedinger Steven, 3 St. Catherines  
Crt, Clarence Rd., Windsor GB
- Herzog Ruedi  
Ettingerstr. 1, 4106 Therwil
- Heussi Christian  
Federblick, 8865 Bilten
- Heussi-Muggli Fritz  
Forchstr. 159, 8132 Egg
- Hofstetter Walter, c/o Citroen  
(Suisse) SA Bern  
Freiburgerstr. 447, 3018 Bern
- Höhener Manfred  
Kurvenstr. 10, 9062 Lustmühle
- Hügli Christian  
Säntisstr. 18, 9030 Abtwil
- Hürlimann Kurt  
Wihaldenstr. 22, 8340 Hinwil
- Hürlimann Peter  
Rickenstr. 68, 9630 Wattwil
- Isler Robert  
Friedenstr. 20, 8400 Winterthur
- Jähmann Thomas  
Shoppingcenter 13, 8958 Spreitenbach
- Jezler Peter W.  
Hurnerstr., 8360 Wallenwil
- Jordi Ernst  
Dorf, 3458 Dürrenroth
- Jost Beat  
Industriestr. 30, 9100 Herisau
- Käser Peter  
Melchnaustr. 134, 4911 Obersteckholz
- Kammermann D.  
Obere Bahnhofstr. 54, 3700 Spiez
- Kaufmann Franz  
Thorenbergstr. 28, 6014 Littau
- Kaufmann W.Hs.  
Dorfstr. 31, 3251 Diessbach
- Kettiger Peter  
Säntisstr. 19, 8805 Richterswil
- Keusch Anton  
Harriwilstr. 160, 4566 Oekingen
- Kneubühler Urs  
Dorfstr. 91, 8448 Uhwiesen
- Koch Hans Georg  
Wartenbergstr. 36, 4133 Pratteln
- Koeppel Albert  
Chapfstr. 4, 9032 Engelburg
- Kohler Peter  
Haselweg 2, 8200 Schaffhausen
- Krähenbühl Beat  
Leimgrubenstr. 7, 3510 Stalden
- Krebs Beat  
Falkenstr. 19, 4900 Langenthal
- Keller Willi  
Schloss-Str., 9526 Zuckenriet
- Kurmman Silvan  
Landschoustr. 16, 6006 Luzern
- Kürsteiner Werner  
Dorfstr. 10, 8424 Embrach
- Kurzo Josef  
Strassburgerallee 112, 4055 Basel
- Lätt Werner jun.  
Mühle, 4571 Mühledorf
- Lauenstein Harald  
Bei der Kirche 3, 8451 Buchberg
- Ledermann Roland  
Kirchstr. 8, 8483 Kollbrunn
- Lehner Christian  
Hohbühlstr. 8, 9400 Rorschach
- Liebmann James  
Auf Pünten 45, 8400 Winterthur
- Lingg Serge  
Turnaustr. 8, 5734 Reinach
- Löhner Daniel  
Lenzenhohlestr. 7, 3302 Moosseedorf
- Lys Walter  
Heimstr. 3, 7000 Chur
- Mantel Hans Rest. Neuhof  
Gotthardstr. 62, 8800 Thalwil
- Marenghi Bruno  
Bruechstr. 59, 8706 Meilen

-Martini José  
16 Rue de Morges, 1162 St. Prey

-Matthey de l'Endroit R.  
Thunstr. 2, 3005 Bern

-Maurer Erwin  
Säntisstr. 15, 8580 Amriswil

-Meier Max  
Sumvoi 128, 7099 Lantsch

-Meier Stefan  
Jurastr. 34, 3361 Wanzwil

-Messerli Daniel  
Rebacherweg 10, 5405 Baden

-Messmer Erich, Rest. Frohsinn  
Hauptstr., 8592 Uttwil

-Meyer-Vanoli Bruno  
Parkstr. 9, 6312 Steinhausen

-Meyer Margrit  
Finsterrütistr. 2, 8134 Adliswil

-Meyer Roland  
Fluhstr. 172, 4244 Röschenz

-Meyer Wilhelm  
Postweg 81, 4511 Hubersdorf

-Mihajlovic Aleksa  
Postfach 227, 8036 Zürich

-Mischler Daniel  
Gugolzstr. 6, 8004 Zürich

-Miserez René  
Murwiesenstr. 6, 8057 Zürich

-Moser Michael  
Huebacker, 8546 Ellikon an der Thur

-Müller Erich  
Talackerweg 4, 8156 Oberhasli

-Müller Ernst  
Hauptstr. 113, 4324 Obermumpf

-Müller Peter  
Hauptstr. 139, 8545 Rickenbach

-Müller Willy  
Badachtal, 6244 Ebersecken

-Niedermann C.  
Hummelwald 20, 8645 Jona

-Oberholzer Roland  
Rosenhügel 17, 9230 Flawil

-Oehrli Hans-Ulrich  
Höhenrain, 3806 Bönigen

-Oesterle Marc  
Spitalgasse 16, 3011 Bern

-Paulet Jean François  
Grabenstr. 39, 8225 Siblingen

-Perrenoud Pierre & Jutta  
Letten 127/Uezwil, 5611 Büttikon

-Pizzotti Claude  
Via al Lido 9, 6962 Viganello

-Plüss Willy  
Rothenburgstr. 88, 6020 Emmen-  
brücke

-Portmann J.  
Kirchgasse 5, 3550 Langnau

-Pretto Adrian  
Am Pfisterhölzli 22, 8606 Greifen-  
see

-Ramp Ulrich  
Pfarrweg 9, 8046 Zürich

-Rauser Urs  
Hauptstr. 43, 7525 S-chanf

-Rey Walter  
Sonnenhalde 1, 8603 Schwerzenbach

-Richard René  
Weinfelderstr. 93, 8580 Amriswil

-Richli Herbert  
Schwanenfelsstr. 15, 8212 Neu-  
hausen

-Rieben Marcel  
Wangentalstr. 96, 3172 Niederwangen

-Riva Rolando  
Via Bassone 14, 6974 Aldesago

-Roggenmoser Robert  
Büelstr. 4, 8307 Tagelswangen

-Rüegger Ernst  
Salmenstr. 13, 4127 Birsfelden

-Rutishauser Andreas  
Altstetterstr. 163, 8048 Zürich

-Ryf Hans  
Kasernenplatz 49, 4705 Wangen a.d.  
Aare

-Sahli Max,  
Seidenstr. 21, 8853 Lachen

-Schaetzle Marc  
Hadlaubstr. 113, 8006 Zürich

# ERTUS CARDINALES

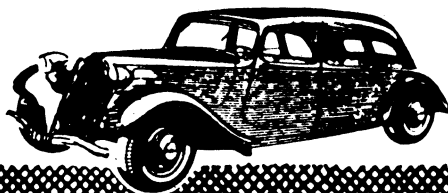
7-11

22

# CITROËN

- 1° LA SÉCURITÉ par l'abaissement du centre de gravité, l'adhérence parfaite des roues motrices au sol et par la solidité à toute épreuve des Carrosseries " Tout-Acier Monocoque "
- 2° L'ÉCONOMIE d'achat et de consommation par la diminution du poids et un moteur à culbuteurs.
- 3° LA VITESSE par une meilleure pénétration dans l'air.
- 4° LE CONFORT par les roues indépendantes et les barres de torsion.

Les voitures CITROËN sont également les plus modernes par la précision de leur fabrication, obtenue grâce à l'outillage le plus perfectionné du monde.





- Schaufelberger Otto  
Ettenhauserstr. 38, 8620 Wetzikon
- Scheidegger Beat  
Brückfeldstr. 36, 3012 Bern
- Schelbert Christof  
Bleichmattstr. 15, 4600 Olten
- Schelbli Christian  
Grenzstr. 7, 8580 Amriswil
- Schenk Beat  
Güterstr. 129, 4053 Basel
- Scheuble Willy  
8557 Fruthwilen
- Schibler Robert  
Leemattenstr. 11, 5442 Fislisbach
- Schlapfer Peter  
Rössliweg, 6285 Hitzkirch
- Schneider Hugo  
Gasthaus Schindlet, 8494 Bauma
- Schneider Walter  
Am Ausserberg 71, 4125 Riehen
- Schoder Walter  
Goldbachstr. 23, 8630 Rüti
- Schorta Albert  
Löhrstr. 2, 4552 Derendingen
- Schweizer Hansueli  
Römerweg 11, 5262 Frick
- Seiler Benno  
Schwarzackerstr. 50, 4303 Kaiseraugst
- Siegwart Stephan  
Laufenstr. 25, 4053 Basel
- Siegrist Markus  
Gutenbergstr. 4, 3011 Bern
- Soller Hansrudolf  
9320 Frasnacht
- Sommer Roland  
Hauptstr. 88, 3752 Wimmis
- Sonderegger Thomas  
Brauerstr. 1, 9320 Arbon
- Soppelsa Kuno  
Alpstr. 9, 8280 Kreuzlingen
- Spielmann Toni  
Lindenhof, 4500 Solothurn
- Stehrenberger Paul  
Kohlengasse 99, 9056 Gais
- Strausak Theo  
Weberngasse 4, 4500 Solothurn
- Strehler Heinrich  
Hanfackerstr. 7a, 8500 Frauenfeld
- Stricker Markus  
Solibodenstr. 18, 8180 Bülach
- Sutter Kurt  
Bahnhofstr. 4, 8716 Schmerikon
- Tanner Meinrad  
Alte Landstr. 22, 4456 Tenniken
- Taschner Margrit  
Triemlistr. 118, 8047 Zürich
- Thurnherr Gérard  
Freiburgerstr. 534, 3172 Niederwangen b/Bern
- Trefalt Hans Peter  
1813 St. Saphorin
- Vauthier Jean-Michel  
Staffelackerstr. 23, 8953 Dietikon
- Vinzencz Anton  
Walchlistr. 16, 8800 Thalwil
- von Vladar Aladar  
Fallsgrasse 249, FL-9493 Mauren
- Vogel Kilian  
Sägegasse 2, 5313 Klingnau
- Wäger Josef  
Gürtelstr. 57, 7000 Chur
- Wälchli Erik  
Enchanted Forrest 1622  
South Bend In 46637 USA
- Walker Beat  
Im Wolfacker 148, 5724 Dürrenäsch
- Weber Alex  
Rest. Sonne, 8225 Siblingen
- Wehrli Ruedi  
Zollikerstr. 100, 8702 Zollikon
- Wellauer Konrad  
Immenstall, 8272 Ermatingen
- Wettstein Thomas  
Brandrietstr. 33, 8307 Effretikon

-Widmer J.  
Glärnischstr. 6, 8610 Uster

-Wullschlegler Markus  
Spitzackerstr. 4, 8309 Nürens Dorf

-Widmer Ulrich  
Verenaweg 14, 6343 Buonas

-Würgler Rudolf  
Stadtbachstr. 42a, 3012 Bern

-Willimann Jakob  
Schulhausweg 49, 4911 Reisiswil

-Wüthrich Thomas  
Aadorferstr. 17, 9545 Wängi

-Wiser Fritz  
Vogelau 19, 8640 Rapperswil

-Youssoufian Eric  
Cholacher 18, 5452 Oberrohrdorf

-Wismer Ernst  
Immenhauserstr. 10, 8600 Dübendorf

-Zbären Peter  
Ch. Castelver 4, 1255 Veyrier

-Wismer Kurt  
Schönenwerdstr. 15/26, 8952 Schlieren

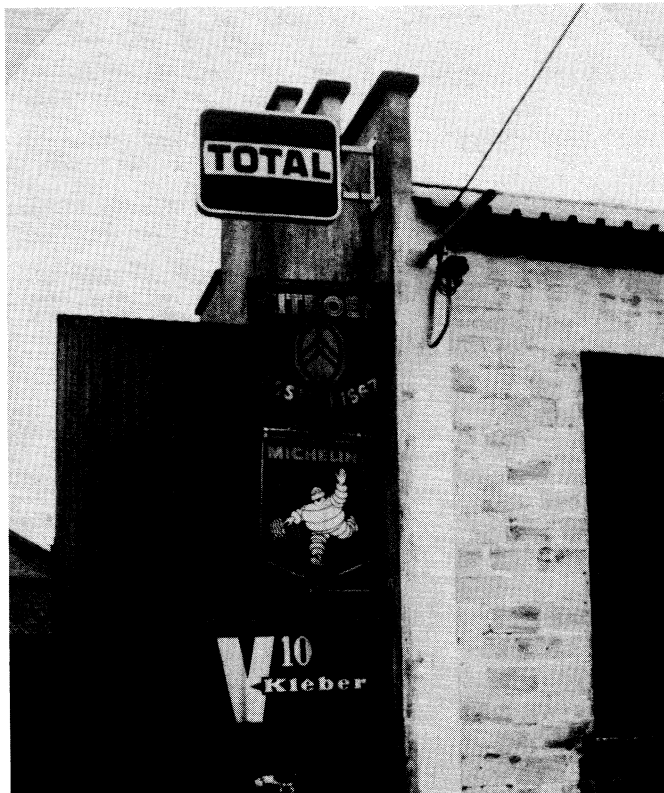
-Zehnder Josef  
Jonschwilerstr. 39, 9536 Schwarzenbach

-Witmer Urs  
Schaufelgrabenweg 26, 3033 Wohlen

-Zehntner Peter  
Hauptstr. 26, 4304 Giebenach

-Woodtli Hanspeter  
Fonnetshühl. 9545 Wängi

-Zullian-Zünd Felix  
St. Georgenstr. 185, 8011 St.Gallen



Frankreich, sommer 1982, af

.....

MITGLIEDER - WERBUNG

.....

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 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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 1066, 8058 Zürich-Flughafen



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 .....

✂

Herrn  
Hans Georg Koch  
Wartenbergstr. 36

M

4133 P r a t t e l n

PP  
8810 HORGEN



**DU PAIN**  
**DU VIN**  
**DU CITROËN**

