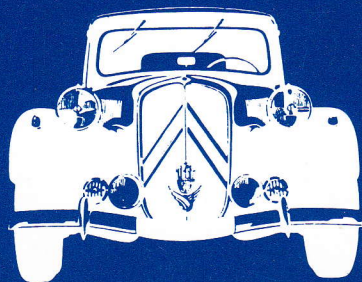


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535-2, Telefon 052/43 25 17
Mitgliederbeiträge: SKA Rapperswil, Postcheck 80-705-3

Die Club-Hefte erscheinen 5 bis 6 mal jährlich, Auflage 400
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Einzelpreis für Nichtmitglieder: SFr. 10.- plus Versand.

Organisationplan 1987/88

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Kellhof 8463 <u>Benken</u> P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061/94 84 18	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 <u>Känerkinden</u> P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 <u>Staad</u> P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 26 61
Region Ost	Region Nord	Region West	Region Süd
Vorstand	Vorstand	Vorstand	Vorstand
André Baumann Tüfenastr. 11 9100 <u>Herisau</u> P. 071/51 69 52	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 <u>Effretikon</u> P. 052/32 49 62	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 <u>Frenkendorf</u> P. 061/94 84 18	Christian Bolliger Postfach 62 8832 <u>Wollerau</u> P. 055/27 41 20
Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 <u>St. Gallen</u> P. 071/25 86 69	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 <u>Nussbaumen</u> P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 <u>Bern</u> P. 031/24 12 62	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 <u>Schmerikon</u> P. 055/86 15 23
Paul Stehrenberger Kohlengasse 99 9056 <u>Gais</u> P. 071/93 11 75	Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 <u>Regensdorf</u> P. 01/840 30 78	Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 <u>Laupen/BE</u> P. 031/94 88 84	

Zeitungsredaktion, Archiv,
Modelle, Bibliothek

Andreas Rutishauser
Altstetterstr. 163
8048 Zürich
P. 01/62 67 95

Clubartikel

Felix Gähler
Hauptstr. 74
9422 Staad
P. 071/42 11 97

Mitgliederverwaltung

Christian Bolliger
Postfach 62
8832 Wollerau
P. 055/27 41 20

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser



I N H A L T

90	Das Wort des Präsidenten
91	CTAC-News: von af zu AR
92	Rost an der Traction?
96	Protokoll aoGV 20.6.87
99	Weihnachten naht: Geschenkvorschlage
100	Mitglieder stellen sich vor: Kalla Ketteler
102	7. ICCCR auf der Loreley
105	Termine und Treffen
106	CTAC-Archiv
109	CTAC-Bibliothek
112	Inserate und Kleinanzeigen
114	GV 87 in Rapperswil
115	Protokoll GV Rapperswil
118	Clubrechnung
119	Prasidiale Baselstunde
121	Musée de l'Automobile in Muriaux
122	Hochzeiten führen gegen Entgelt?
123	Familiäres
124	Kleine Citroen: Modelle

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroen Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T.: 031/55 33 11	Reparaturen und Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T.: 01/761 15 95	Garage Christian Heussi alte Landstr. 8865 <u>Bilten</u> T.: 058/37 17 29
Garage und Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T.: 071/67 45 42	Rep. + Rest-Garage B. Schenk Guterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T.: 061/35 25 25	

Anderungen, Reklamationen etc, bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Praesidenten

Zürich, im November 1987

Liebe Clubmitglieder,

im Jahre 1978 hat Armin zum ersten Mal als Redaktor unseres Club-Heftes gezeichnet. Volle 9 $\frac{1}{2}$ Jahre hat er für Informationen und Unterhaltung gesorgt, hat sich unzählige Male selbst einen Stubs geben müssen, um zur Schreibmaschine, zur Schere und zum Tipex zu greifen. Eine enorme Arbeit steckt hinter den vielen Heften, die sich inzwischen in unserem Archiv reihen. Vielen herzlichen Dank, Armin! An der vergangenen GV bist Du einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt worden, womit Du Dich in Zukunft gratis der Lektüre einer Club-Zeitung widmen kannst, die Du nicht bereits in Schnipseln in den Fingern hattest... Schade, dass wir Dich an der GV nicht begrüßen durften; Andreas hat eine nette Ueberraschung für Dich vorbereitet.

Andreas Rutishauser wird in Zukunft Deine Redaktorenarbeit erledigen. Andreas, ich wünsche Dir für den Start viel Erfolg und eine Unzahl von schreibwütigen Mitgliedern.

Ebenfalls an dieser Stelle geht unser herzlichster Dank an Christian Heussi, der seit der Gründung unseres Clubs (!) im Vorstand mitgewirkt hat, sowie an Edda Brunner, die nach langen Jahren als zuverlässige Kassierin bereits im Sommer von Markus Lehmann abgelöst wurde.

Dem geneigten Leser wird beim Studium des Organisationsplanes auf der ersten Seite aufgefallen sein, dass an Stelle der bisherigen 3 Regionen neu nun deren 4 aufgeführt sind. (Die Statuten werden demnächst angepasst.) Aus folgenden Gründen ist der Vorstand zu dieser Neuregelung gelangt:

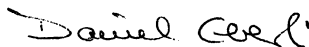
Nach bisheriger Einteilung erstreckte sich zum Beispiel die Region 2 von Schaffhausen bis ins Tessin. Für die Mitglieder ergaben sich sehr weite Fahrwege, was (u.A.) zu einer schlechten Beteiligung an den Treffen führte. Mit dem neuen Konzept soll erreicht werden, dass von jedem Punkt in der Region jeder Punkt innerhalb derselben in höchstens 1 - 1 $\frac{1}{2}$ Fahrstunden erreicht werden kann. Nach mehreren erfolglosen Entwürfen kamen wir schliesslich zu einer Vierteilung der (Deutsch-) Schweiz, was nebst einem Mehrbedarf an Vorstandsmitgliedern nunmehr 4 Jahrestreffen zufolge hat. Im Vorstand der Region "Süd" ist noch ein Platz vakant. Mögliche Kandidaten melden sich bitte bei mir.

Mit der detaillierten Ausarbeitung der neuen Regionen ist Felix Gähler beauftragt, der sowohl geographische Gegebenheiten wie auch Mitgliederzahlen berücksichtigen und das Resultat in Form einer kleinen Karte publizieren wird. Nach wie vor sind die Mitglieder selbstverständlich auch an Treffen in anderen Regionen willkommen. Der Besuch mehrerer Anlässe wird nun erleichtert, findet doch nun eher als früher ein Ereignis in der Nähe statt. Bitte notiert die Daten der Treffen von 1988 bereits jetzt, Ihr findet sie im Terminkalender.

Der Winter steht vor der Tür. Zeit, die Traction nach allen Regeln der Kunst einzumotten. Bald wird jedoch auch der Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag 1988 ins Haus flattern. Unsere Rechnungs- und Adressabteilung ist dankbar für:

- prompte Ueberweisung
- saubere Schrift mit klaren Angaben
- neuesten Daten (Adresse, Name der Ehefrau, Wagendaten etc.)
- gegebenenfalls schriftliche Austrittserklärung, damit auf den Versand einer Mahnung verzichtet werden kann.

Vielleicht sehen wir uns an einem der regional organisierten Chlaus-Höcks. Andernfalls verbleibe ich bis zum nächsten Jahr mit den besten Wünschen für die Festtage und dem Dank an alle, die mitgemacht haben.



Daniel Eberli

CTAC News: von af zu AR

Sicher habt Ihr es gelesen: ein neuer Schreiberling für dieses Heft wurde gesucht. Mehrere Male. Immer ohne Erfolg. Niemand wollte so recht glauben, dass Armin Frick, der das Heftli schon seit Urzeiten schrieb, und dem wir viele gut fundierte Artikel, sowie das hohe Niveau und das internationale Ansehen unseres Clubs verdanken, es wirklich ernst meinte.

Nach langem Zögern fasste ich mir ein Herz: mein Computer hat noch freie Kapazitäten, er braucht nur jemand, der die Tastatur bedient. Man sagt mir nach, ich wisse etwas über Citroën (jedenfalls im Kritisieren bin ich gross), also muss ich ja der geeignete Mann für diesen Job sein. Apropos Computer: Ihr könnt Eure Manuskripte gerne auf Diskette einsenden. Meine Konfiguration: Atari (3¼ Zoll-Disks), Textverarbeitung mit 1stWordPlus. Natürlich nehme ich dankend auch Berichte mit Schreibmaschine oder von Hand geschrieben entgegen (aber Lesen muss ich es können, Schreibfehler werden von mir korrigiert, sofern ich sie erkenne). Leider kann ich nicht jeden Beitrag persönlich schriftlich verdanken, aber stellt Euch vor: etwas von **EUCH** wird gedruckt und in alle Welt verbreitet (tatsächlich wird unser Heftli in alle Kontinente ausser die Antarktis versandt)!!!

Kurz, was ich im Sinn habe: ich möchte die Mitteilungen 6 Mal im Jahr erscheinen lassen. Dadurch wird das Heftli interessanter, die Termine aktueller und vielleicht der Zusammenhalt im Club besser. Aber ich bin auf Eure Hilfe angewiesen: Ich kann nicht den ganzen Tag am Bildschirm hocken und Texte schreiben. Irgendwann gehen vielleicht auch mir die Ideen aus. Also: wenn IHR eine Idee habt, bringt sie zu Papier, steckt das Papier in ein Couvert, frankiert es, und werft es ja nicht in den Papierkorb, sondern schreibt meine Adresse drauf (steht auf der inneren Umschlagseite unten links), frankiert es genügend und schiebt es in einen der gelben Kästen, die an vielen Hausecken stehen. Seid bitte nicht böse, wenn Euer Artikel nicht gerade in nächsten Heft kommt; es ist durchaus möglich, dass andere vom Termin her mehr pressieren.

Ich möchte auch mehr auf andere Typen von Citroën eingehen: die unbekannteren 'Traction Arrière', spezielle Anwendungen von Citroëns, vielleicht Neuheiten vorstellen (AX 5-türig usw.. Sagt mir, was Ihr im Heft möchtet (am besten anhand eines kleinen Artikels), denn das Heftli wird ausschliesslich für Euch gemacht. Ihr sollt Spass haben daran.

Noch eine letzte Bitte: sagt es mir, oder lasst es mich direkt wissen, wenn Euch etwas nicht passt am Heftli. Ich werde versuchen es zu ändern. Es soll sich auch niemand beleidigt fühlen, wenn er auf den Arm genommen wird (oder wenigstens das Gefühl hat), oder wenn ich vergessen sollte, etwas gebührend zu verdanken.

Ich wünsche Euch, dass das Heftli weiterhin eine amüsante und lehrreiche Lektüre bleibt, und mir wünsche ich, dass ich es so lange wie Armin aushalte.

Tanke Armin, für Diini suber Buez. Ich han immer dä Plausch ghaa.

Rost an der Traction?

Mit erstklassigen "Rost-Verächtern" kein Problem!

Die drei ersten Ausgaben von "Motor Klassik" in diesem Jahr galten dem Thema "Rost-Verächter". Dieser dreiteilige Test offenbarte die Tauglichkeit von zwölf verschiedenen - frei erhältlichen - Hohlraum-Konservierern im Kampf gegen den Rost.

Aufgrund der verschiedenen Tests - Kampf der Korrosion, Kriechtest, Korrosions-Prüfung mit angerostetem Blech und einem eigens entwickelten Praxis-Test - sollten die besten Stoffe eruiert werden.

Aus diesen Test gingen die geprüften Mittel wie folgt hervor:

- 1 Mittel gilt als völlig ungeeignet
- 6 Mittel gelten als nicht empfehlenswert
- 1 Mittel gilt als bedingt empfehlenswert
- 4 Mittel gelten als empfehlenswert

Geprüft wurde auch der öfters herumgeflüsterte Billig-Tip "Dieselöl". Dieses ging als völlig unbrauchbar aus den Test hervor.

Das Schlussurteil von "Motor Klassik"

Für neu eingeschweisste blanke Bleche am besten handelsüblicher Rostprimer und anschliessende Behandlung mit Sonax, PC oder auch Teroson und zwar auf jeden Fall aus der Druckluftpistole.

Für einen angerosteten Hohlraum wird Fertan empfohlen.

Das Rezept heisst: Reichlich einsprühen und überschüssiges Mittel vollständig austropfen lassen. Anschliessend mit Sonax, PC oder Teroson versiegeln.

Für den angerosteten Wagenboden - insofern die Kosten für Sandstrahlen und Spritzverzinken gescheut werden - Losen Rost mechanisch entfernen und anschliessend mit Fertan behandeln. Nach der Trocknungszeit soll überschüssiges Mittel mit Wasser entfernt und der trockene Untergrund alsdann mit Unterbodenschutz - eventuell vorgängig mit einer Lackschicht - behandeln.

Aufgrund von einzelnen Bewertungen habe ich mich persönlich für den Einsatz von Fertan und Sonax für die Hohlraumbehandlung entschieden.

Auf die Hohlraumbehandlung wurde in früheren Club-Heften zur Genüge eingegangen. An dieser Stelle möchte ich aber noch einige Worte über meine bevorzugten Mittel Sonax und Fertan berichten.

Fertan - Die endgültige Lösung des Rostproblems

Fertan ist meiner Ansicht nach und aufgrund eigener Versuche ein erstklassiger Rost-Umwandler. In Fällen wo Fertan eingesetzt werden soll braucht vorhandener Rost nicht oder nur grob entfernt zu werden. Durch Umwandlung des Rostes wird nämlich eine ideale Grundierung für die Lackierung geschaffen. Fertan ist ein biologisches Mittel ohne Schadstoffe. Es pulverisiert Rost und hinterlässt auf der behandelten Oberfläche eine Schicht "brüniertes" Metall.

Im Gegensatz zu anderen Produkten überdeckt Fertan den Rost nicht, sondern löst ihn chemisch auf, wandelt ihn in ein Pulver um und löst ihn ab.

Da es sich um ein wasserhaltiges Produkt handelt, dringt es überall ein, zwischen Verbindungsteilen, Ueberlappungen und sogar unter rissigen Lack. Es ist jedoch unschädlich für Plastik, Gummi, Chrom und bereits lackierte Flächen. Es kann einfach mit Wasser abgewaschen werden.

Dieses Mittel ist nicht gesundheitsschädlich und sehr umweltfreundlich.

Fertan wirkt ausgezeichnet bei feuchten Flächen oder in feuchter Umgebung, zum Beispiel bei Regen oder bei Vorhandensein von Kondenswasser (Türschwellen und Hohlräume der Traction!)

Bei trockenen Verhältnissen muss darauf geachtet werden, dass die mit Fertan behandelten Stellen während der Wirkzeit feucht bleiben. Gegebenenfalles mit Wasserzerstäuber nachhelfen!

Fertan wurde ursprünglich für die Industrie entwickelt und hat sich sogar in Tanks, Pipelines, Hafenanlagen und im Schiffsbau bestens bewährt.

Persönlich habe ich FERTAN in 1Liter-Normflaschen eingekauft. Und zwar direkt von FERTAN GmbH, Postfach 418, D-6600 Saarbrücken. Der Preis beträgt DM 35.70 per Liter. Zuzüglich Versandkosten und Einfuhrzoll/Wust.

Gemäss eingangs erwähntem "Motor Klassik"-Test wird jedoch für Hohlräume unter anderem noch SONAX-Hohlraumversiegler zur nachträglichen Behandlung empfohlen.

SONAX ist die ideale Hohlraumversiegelung. Das Mittel wurde auf Wachsbasis entwickelt, ohne Beimischung von Bitumen.

SONAX kann in 400ml Spraydosen (Plastikstopfen für Bohrlöcher und ein Einführschläuchlein liegen bei) oder in 1Liter-Blechdosen zu Fr. 10.75 resp. 14.10 direkt von Hoffmann Sonax AG, Allmendweg 4, Postfach, 5620 Zuffikon bezogen werden.

Die Firma Hoffmann Sonax AG vertreibt zwei umfassende Pflege-Sortimente "rund ums Auto" und lädt ausdrücklich dazu ein, Pflegeprodukte direkt von der Firma zu beziehen.

Einen Satz Prospekte und Preislisten lege ich für Club-Sekretariat bei.

Damit schliesse ich meinen Bericht und hoffe, damit einige, hoffentlich wertvolle, Informationen zum guten Gelingen beigetragen zu haben.

Für Interessenten am Test-Bericht hier noch die Verlags-Adresse: Motor Klassik, Postfach 1042, D-7000 Stuttgart 1. Einzelhefte kosten DM 5.50 (inkl. 7% MwSt). Der Testbericht wurde in den Nummern 1, 2 und 3/87 veröffentlicht. Motor Klassik ist jeden Monat aktuell am Kiosk erhältlich. (Kopieren ist bekanntlich verboten, aber...)

Mir persönlich bringt jedoch MARKT für klassische Automobile und Motorräder entschieden mehr. Dieses Heft hat einen immensen Anzeigenteil- wahrscheinlich den grössten überhaupt.

Doch bestimmt werden ja beide Hefte von den CTAC-Clubmitgliedern regelmässig gelesen.

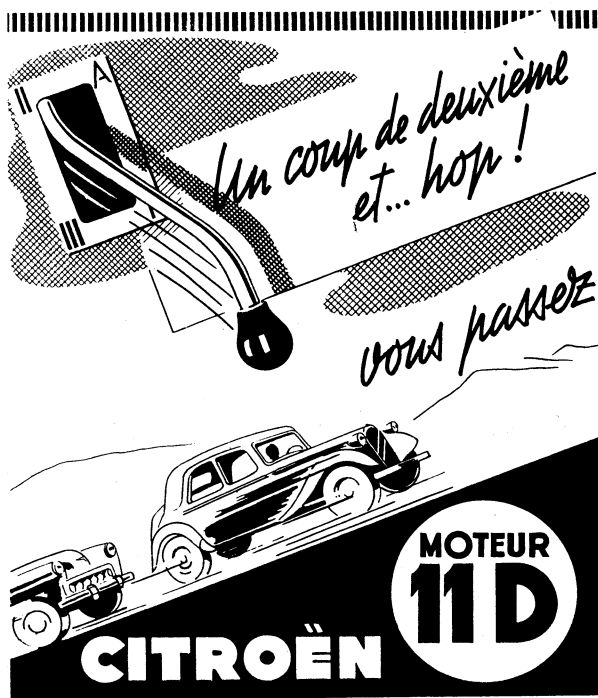
Marco Perroulaz
Brugerastrasse 14 - 3186 Düringen

Vorerst einmal besten Dank an Marco für seinen informativen Beitrag. Der ganze Test kann bei der Redaktion bezogen werden (Fotokopien aus 'Motor-Klaasik' 1-3/87).

Ich muss zugeben, dass keines der von Marco erwähnten Mittel von mir ausprobiert wurden. Trotzdem eine Anmerkung: In der Gebrauchsabweisung von Fertan steht, dass das Mittel nach der Austrocknungszeit mit Wasser abgespült werden soll. Ich bin zwar kein guter Techniker, aber ich stelle mir das in einem Hohlraum als äusserst schwierig vor. Zudem ist Fertan kein Rostschutzmittel, sondern ein Rostwandler (dafür ein sehr guter).

Gerne würde die Redaktion Eure Erfahrungen mit Rost und dessen Vernichtung veröffentlichen.

Die von Marco erwähnten beiden Illustrierten MARKT und MOTOR-KLASSIK sind vom CTAC abonniert und stehen Interessierten zur Verfügung.



Anwesend sind 10 Mitglieder des CTAC, 5 Ehefrauen und als Gast Frau C. Faver, PR-Beauftragte der Citroën Suisse SA.

Der Präsident des CTAC, D. Eberli will mit den wenigen anwesenden Mitgliedern über eine eventuelle Durchführung des ICCCR 1990 in der Schweiz diskutieren und Anregungen und Ideen sammeln, damit er unsere Absicht am diesjährigen ICCCR auf der Loreley in Deutschland bekanntgeben kann.

Als Einstimmung zu Thema zeigt D. Eberli Dias, die an den Treffen von Breda und Knebworth gemacht wurden. Wir erfahren Details über diverse Veranstaltungen wie Concours d'elegance, CV-Cross etc.

Als primäre Probleme wäre zunächst ein geeigneter Platz zu finden, dann wäre wegen der unsicheren Witterung in der Schweiz sicher ein Zelt nötig, Hotels und Campingplatz oder Wiese mit entsprechenden sanitären Anlagen, ausreichend Helfer.

Der welsche Club habe sich bereit erklärt, Helfer zu entsenden, eine Teilnahme bei der Organisation scheint jedoch nicht absehbar. Vom SM-Club ist wahrscheinlich keine Hilfe zu erwarten, da es sich auch weniger um einen geschlossenen Club, sondern mehr um einen lockeren Verband handelt. Der DS-Club sei nur halbherzig interessiert und der CV-Club werde nur von einigen wenigen Freaks getragen.

Zur Finanzierung wären etwa 12'000.- Fr. Clubvermögen vorhanden, die Zeltmiete würde etwa 6-8'000.- Fr. kosten. WC-Anlagen sind teuer und kosten auch wenn niemand kommt.

Der Präsident hat das Gefühl, dass das Treffen in einem Fremdenverkehrsgebiet ausserhalb der Saison durchzuführen wäre. Daran wären auch die dortigen Hotelliers interessiert. Eine Nachfrage wegen eines Militärflugplatzes wurde abgelehnt. Eine Abklärung betr. Waffenplatz Thun ist momentan noch im Gange, Hans Fuchs kümmere sich darum.

Entsprechende Sponsoren müssten gesucht werden, diese waren beim letzten Treffen in Wintherthur zuwenig angefragt worden.

Auf eine direkte Anfrage des Präsidenten wer von den anwesenden Mitgliedern bereit wäre, sich an der Organisation des ICCCR 1990 tatkräftig zu beteiligen, meldet sich niemand.

Dieses fehlende Echo unter den wenigen Anwesenden ist sicher teilweise bedingt, weil vorwiegend Ostschweizer anwesend sind, und von dort aus eine Organisation im Raume Thun sehr schwierig wäre. Trotz einem schriftlichen Aufruf haben sich auch von den übrigen Mitgliedern keine zur Mithilfe gemeldet.

Frau Faver meint, dass Herr Zangerli (CV-Club) kaum Zeit finden würde tatkräftig mitzuhelfen. Sie habe auch den Eindruck, dass ein solches Treffen momentan in der Schweiz nicht willkommen wäre.

D. Eberli ist jedoch der Ansicht, dass in der Schweiz immer wieder Automobilveranstaltungen durchgeführt und vor allem von Zubehörfirmen gesponsort werden.

Im weiteren wird jetzt nochmals rekapituliert, was eventuell geboten werden könnte: Geschicklichkeitsfahren, Concours d'eleance, CV-Cross, Ersatzteil und Zubehörmarkt, Festwirtschaft, die in Eigenregie geführt wird.

Erwartet würden etwa 2'500 Personen.

Auf eine konkrete Abstimmung wird aufgrund der wenigen Anwesenden verzichtet.

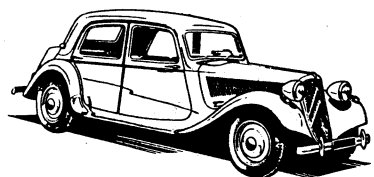
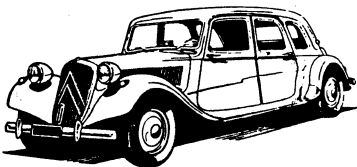
Als weiteres Traktandum sucht D. Eberli einen neuen Chefredaktor der Clubzeitung. In letzter Zeit seien dank Aufrufen mehr Beiträge eingegangen, dennoch müssen diese Artikel zusammengestellt werden.

A. Rutishauser wäre nicht abgeneigt ein entsprechendes Amt zu übernehmen, könnte dann aber nicht mehr Vizepräsident sein.

Schluss der Sitzung.

Der Protokollführer

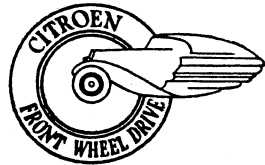
H. G. Koch





We're sorry, too...

but, meantime, we
wish all motorists a
Merry Xmas and
hope the New Year
will bring better home
deliveries of



CITROEN

CITROEN CARS LTD. SLOUGH BUCKS.

Phone: 23811. Grams: Citroworks, Slough.

GESCHENKVORSCHLÄGE FÜR DEN TRACTIONISTEN

TRACTION-KALENDER: schwarz/weiss, 1 Blatt für 2 Wochen Format 20x29 cm, Fr. 6.- + Versand, beim Clubpostfach

TRACTION-BLUMENTOPF: in Form einer Traction, weisses Porzellan, 20 cm lang, gesehen in der Migros St. Gallen

MUSEUMS-AKTIE: siehe Bericht auf Seite 121; in Muriaux im Jura will Monsieur Frésard, sicher vielen von Euch bekannt, ein Auto-Museum bauen, das er mit der Ausgabe von Aktien zu Fr. 100.-- und Fr. 1000.-- finanzieren will. Nähere Auskünfte beim Clubpostfach

TRACTION-UHR: Hat schon die ganze Familie die exclusive Traction-Uhr? Seltener als jede Rolex! Schweizer Qualität und Fabrikat. Mit Datum, Quartzwerk etc..

Preise:

Chrom: Uhr einzeln Fr. 185.--

Uhr im Set Fr. 235.--

Goldplaqué: einzeln mit Leder-

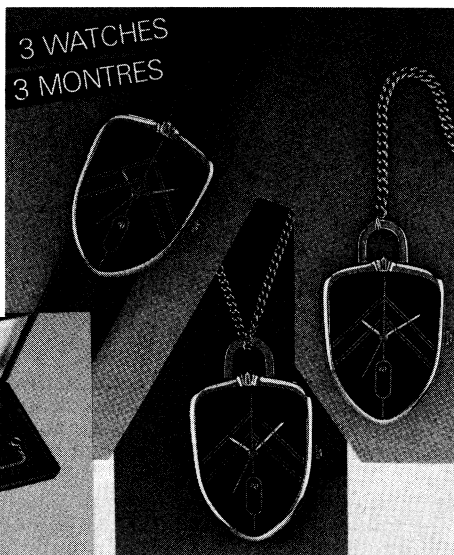
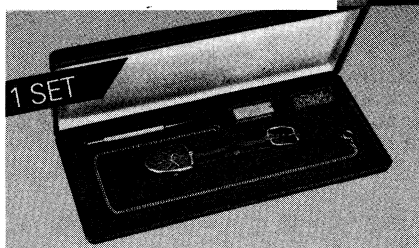
band Fr. 235.--

einzeln mit Metall-

band Fr. 245.--

Set Fr. 265.--

Versand innerhalb der Schweiz inbegriffen, ins Ausland 15.--
Bestellungen ans Clubpostfach.



TRACTION-BETTWASCHE: gesehen im JELMOLI-Katalog, erhältlich nur beim Versand (nicht im Ladengeschäft).

Grössen: Pfulmen 65x100 cm
Duvet 135x170 cm, 135x200 cm, 160x210 cm.

Duvets werden nur zusammen mit Pfulmen verkauft, Pfulmen auch einzeln erhältlich.

Preise zwischen Fr. 8.90 (Pfulmen allein) und Fr. 49.90 (1 Pfulmen + Duvet 160x210).

100% Baumwolle



Mitglieder stellen sich vor

Ich heisse Kalla Ketteler und bin 26 Jahre alt (Anm. d. Red.: mittlerweile sicher schon 27 Jahre, da bis heute im Heftli noch kein Platz war). Kalla ruft man in Westfalen einen, bei dem im Pass Karl-Heinz steht. Westfalen ist in Deutschland, in Nähe der Städte Münster, Osnabrück, Bielefeld und Warensdorf. Letzteres ist mein Heimatort. In den letzten drei Jahren wohnte ich jedoch in Baden-Württemberg, wo ich als Geselle arbeitete und die Meisterprüfung im Gas- und Wasserinstallateur-Handwerk machte. Und jetzt wollt Ihr wissen wie ich zur Traction kam?

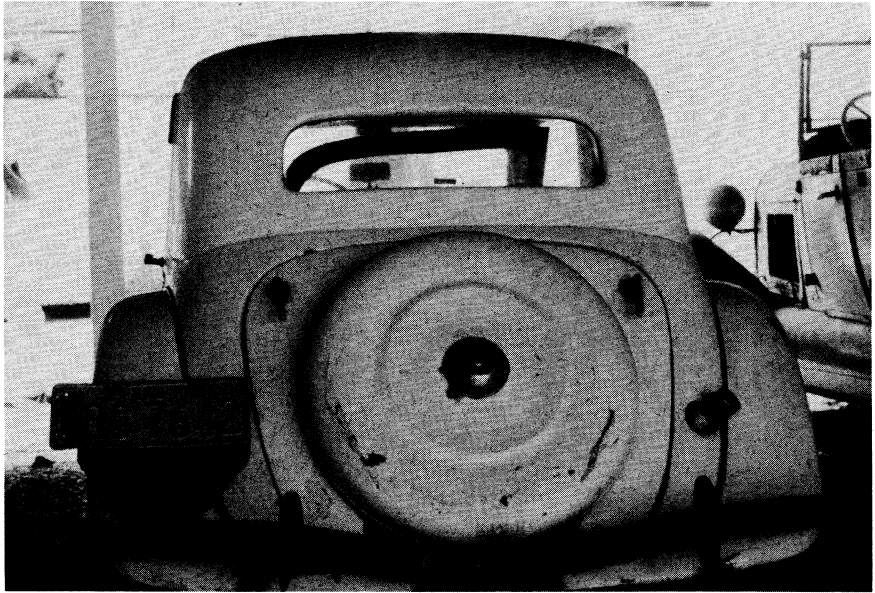
Genau genommen noch gar nicht. Ich laufe nämlich immer noch hinter ihr her. Genau wie einer passenden Ehefrau. Aber bei beidem bin ich mir sicher: irgendwann fahre ich eine Ehefrau und heirate eine Traction! (Red.: Männer, lasst Eure Angetrauten dieses Heft nicht erwischen, sonst erfahren sie noch die Wahrheit über uns alle; oder wissen sie es etwa schon?)

Aber ich könnte Euch erzählen, wie es dazu kam, dass ich es mir zum Vorsatz machte, eine Traction zu heiraten: Mein Vater, er war eigentlich mehr Peugeot-Liebhaber, machte mich als kleiner Junge bei jeder sich ihm bietenden Gelegenheit (Film, Fernsehen, Zeitung und Strasse) auf die Traction aufmerksam. Aber er wusste nie, wie auch ich einige Jahre lang, das dieses Auto Traction Avant heisst (Red.: es ist schön, wie Kalla 'Avant' schreibt: wie der Originalschriftzug)! Er sprach immer nur von "diesem schönen Auto"! Und er erzählte mir noch, dass es von Gangstern bevorzugt wurde. Tja, so war's.

Allerdings wird es wohl noch einige Zeit dauern, bis es klappt, mit der Anschaffung einer Traction. Für die nächsten Jahre habe ich geplant, für den Deutschen Entwicklungsdienst in Togo (Westafrika) eine Lehrwerkstatt einzurichten. Sollte ich dort mal eine Traction erspähen, werde ich Euch bestimmt eine Foto schicken.

Das Letzte vom SPORT: Die Schweizer Erwin Keller/Raini Sicher belegten beim Rallye Köln-Ahrweiler auf einem Citroën Visa 4x4 hinter den Deutschen Demuth/Fellinger (Mercedes 190 2.3-16) den ausgezeichneten zweiten Platz. (Sport vom 16.11.1987)

Für Euch entdeckt: Riesendosen (Papierkorb, Wäschetrommel, Hocker etc.), aus Blech, ϕ 30cm, Höhe 45cm, weiss, rot/schwarz bedruckt mit der Front und Heckansicht einer Kofferli-Traction mit geschwungenen Stossstangen. 6 davon noch bei der Redaktion zu kaufen à Fr. 17.95 (müssen abgeholt werden). Gefunden bei Vilan.



Auch in fernen Ländern gibt es Tractions: CTAC-Mitglied Kalla Ketterer hat diesen weissen Rädli-Légère in São Paulo entdeckt.

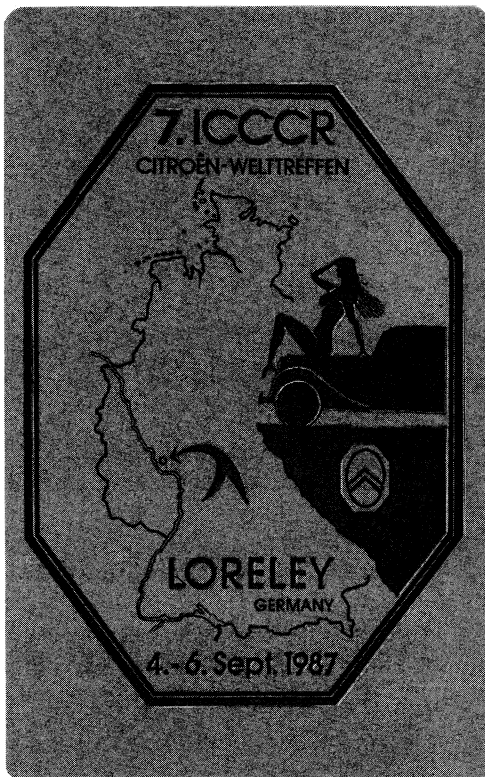


7. ICCCR (International Citroen Car Club Rallye) auf der LORELEY in Deutschland

Schon ein Jahr vor dem eigentlichen ICCCR musste ich mich mit dem Treffen auf der Loreley beschäftigen, da lag nämlich schon unser Ferienplan für 1987 auf. Wir mussten uns entscheiden, wann und wo wir unsere kostbarsten 4 Wochen des Jahres verbringen wollten. Klar, zwei Wochen wurden für die Loreley reserviert, denn es sollten Traction-Ferien werden; ohne Stress, nur gemütlich durch Frankreich fahren, gut Essen und Trinken und vielleicht etwas Besonderes erleben (das heisst für einen Tractionisten natürlich das schon lange gesuchte Ersatzteil oder Accessoir finden).

Das Ersatzteil haben wir schliesslich nicht gefunden, dafür aber sonst einiges erlebt. Nachdem ersten Tanken überschlagsmässig den Verbrauch kontrolliert: oh Schreck 15 Liter auf hundert Kilometer (ich fahre nicht 15/6!). Also kurz an der Zündung geschraubt, und siehe, es waren nur noch 12. Einige Tage später eine neue Überraschung: Wir rollen auf eine Kreuzung zu und plötzlich macht der Motor keinen Wank mehr.

Na ja, denke ich, solche Macken hatte sie ja früher schon mal. Also kurz den Anlasser betätigen, dann kommt sie schon. Weit gefehlt. Inzwischen reklamiert auch schon die beste aller Ehefrauen, dass mit der Musik Sense sei (ist bei uns am Auto angeschlossen). Ich hab noch nichts gemerkt, und ziehe nochmals am Anlaserknopf, aber unter der Haube tut sich gar nichts, nicht einmal der Anlasser dreht leer. Sicher habt Ihr es schon gemerkt. Hinter mir noch kein Hupkonzert (es war auch nicht in Zürich, sondern in einem freundlichen Nachbarland (D)). Also da sich mit Motorkraft nichts machen lässt, erst einmal ausgestiegen und die 1100 kg Traction plus Inhalt auf die Seite schieben, so dass der normale Verkehr zirkulieren kann. Dann die Haube auf und dumm darunterschaun (das kann ich). Nichts gesehen, alle Anschlüsse scheinen normal, bis mich meine Angetraute anspricht: "Du, was isch das für äs Kabel, wo do äso abelampet?" Dass immer die Frauen den Herren der Schöpfung auf die Sprünge helfen müssen... Jedenfalls war das Massekabel der Batterie gerissen. Da war



vorerst guter Rat teuer. Zum Glück führe ich immer ein Stück Kupferkabel mit mir; jetzt konnte ich es das erste Mal brauchen (Ersetzen nicht vergessen in der heimischen Garage!). So konnte ich zumindest mit Hilfe der Reste des gebrochenen Kabel und mit mühsam geschältem 'Reservekabel' eine Behelfsreparatur vornehmen, mit der ich den Wagen zum Laufen brachte. In der Nähe erspähten wir eine Garage, die Reisschüsseln verkauft. Schaden tut's nicht, dachten wir, schauten mal kurz vorbei und brachten unseren Wunsch nach einem neuen Massekabel vor. Ein Griff ins Regal, und hervorgezaubert wurde ein identisches Ding, wie in der Traction montiert war. Ich will damit nicht sagen, dass die Japaner alles kopieren, sondern dass das Kabel in meinem Auto nicht 50 Jahre alt war. Ich hab's dann nicht so montiert, wie es vorher war, sondern habe ihm ein wenig mehr Spiel gelassen.

'Gopferdammi, ich han gmeint dä wölli öppis über d'Loreley schriibe?'

'S'chunnt, ich bi nöd mit dr SM gange'.

Immerhin waren wir jetzt nach einigen interessanten Tagen in den Vogesen schon in Deutschland. Während eines höllischen Gewitters entlang der Mosel (eine schöne Strecke in einem wunderbaren Weinbaugebiet, auch wenn die Weine nicht jedermanns Geschmack sind), stellten wir auch fest, dass unsere 'Griseldis' immer noch nicht dicht ist. Vom Hochplateau auf der linken Rheinseite hinunter nach St. Goar wurden dann die Bremsen noch einem ernsthaften Test unterzogen.

In St. Goar gings endlich los: die Fähre hinüber nach St. Goarshausen war mit einer Citroën-Fahne dekoriert. Auch trafen wir am Warteplatz schon die ersten Mitglieder des CTAC. Auf der Loreley oben angekommen (mit dem schön warmen Motor hetzten wir einen CX-Break in die Höhe; Hui haben dem seine Pneus gepfiffen!), Anmeldung, Fassen des Materials und grosses Staunen. Sooo viele Citroëns hatten wir noch nie auf einem Haufen gesehen. Doch davon noch später. Eine Unterkunft hatten wir schon im März reserviert und wurden davon nicht enttäuscht. Schnell das Zimmer bezogen und zurück aufs Treffengelände.

Es ist kaum zu beschreiben, und wer's nicht gesehen hat wird es kaum glauben: etwa 2000 (in Worten: zweitausend) Citroëns waren zu besichtigen. Vom C 3 bis zum AX war alles vertreten. Spezialkarrosserien, die man sonst nur von Fotos her kennt konnte man hier 'live' bewundern. Für uns sicher am interessantesten waren die Tractions: da gab es die verschiedensten Typen, von 1934 bis 1957 war fast alles vertreten, Cabriolets, Coupés, Familiales und Commerciales. Dazu jene Zubehörteile: Leichtmetallfelgen, Gepäckträger, Décapotables (zu gut Deutsch: Cabrio-Limousinen), Zusatzkofferräume für Radmodelle, Chromteile etc.. Auch Karrosserien, die nicht vom Werk geliefert wurden konnte man bewundern: einen Rosengart Coach (sieht ähnlich aus wie Hans Ryf's Cabrio, aber mit festem Dach), die Splendilux-Anbauteile an einer Légère und einem Cabriolet, das Marius Renard Cabrio, das weisse Worblaufen Cabrio (ist übrigens zu verkaufen für circa sfr 20'000.--, nähere Auskünfte bei der Redaktion), und und und... Auch die Liebhaber der D-Modelle kamen nicht zu kurz. Neben serienmässigen Autos (zu erwähnen ein fast ladenneuer Kurvenlampen-Break und eine wunderschöne 1956 Berline) ab es jede Menge Cabriolets und Chapron-Karrosserien.

Fortsetzung Seite 110 ->

l'au



LES TRACTIONS A

Termine und Treffen

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen:

- 1. Mai 1988)
- 26. Juni 1988) organisierende Region wird noch
- 27./28. August 1988) bekanntgegeben
- 2. Oktober 1988)
- 29. Januar 1989 Generalversammlung

andere Treffen und Daten

- 14. Mai 1988 Oldtimer- und Teilemarkt Bern (ex-Burgdorf)*
- 11./12. Juni 1988 50 Jahre 15/6 in Lille (F)
- ## August 1988 Raid Franco Acadien (Organisiert von Traction Universelle)
- 19-21. August 1988 Sommertreffen Traction Avant Dänemark
- 4. September 88 FNA-Treffen in Suhr*
- 18. September 88 Teilemarkt in Lipsheim*
- 24./25. September 88 Rassemblement des DSMHA in Avenches*

Daten mit *: noch nicht bestätigt, aber wahrscheinlich, da in den letzten Jahren immer zu diesem Termin.

Die 'Traction Universelle' veranstaltet nächstes Jahr eine Amerika-Durchquerung (von Quebec nach New Orleans). Kosten für 2 Personen ca. FFr 25'000. Anmeldeformulare beim Club-Postfach.



La Traction Universelle



CHLAUS-HÖCK Region Nord:

am 6. Dezember 1987, mittags um 12.00
zum Raclette-Essen, mit den Kindern, Spaziermöglichkeit
Anmeldung bei: Manfred Schumacher, Tel.: 01/840 30 78. 19-21 Uhr

CTAC ARCHIV LISTE

Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

1. 1 Reklame: Evolution d'une silhouette (1)
1. 2 " : La 7CV Citroën (Berline) (1)
1. 3 " : La 7CV TA (Berline, Cabi, Coupé) /1)
1. 4 " : ROBRI-Teile für Nachkriegs-TA (1)
1. 5 " : Accessoires GM (1)
1. 6 " : Décapotable et malle A.E.A.T. (1)
1. 7 " : Cardan VILLARD (1)
1. 8 " : 1934 Citroën (GB-Slough) (1)
1. 9 " : Citroën safety (1)
- 1.10 " : Citroën GB, 1953 (1)

2. 1 Verkehrshaus der CH: Beschrieb 7S 1934 (2)
2. 2 2 Berichte aus Auto-Exclusiv über CATC und Paris-Moscou 1984
2. 3 'The Motor' 1935: Beschreibung GB-TA-Modelle (E,2)
2. 4 Pneudrucke der Citroën-Modelle 1947 (ohne Michelein-X) (1)
2. 5 Bild der einzigen 22-CV-TA von heute (2x11CV-Front) (1)
2. 6 Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
2. 7 Les cabriolets Citroën (F, 2)
2. 8 Bericht über 2 Kinder-TA-Cabrios für das Britische Königshaus (S, B 11, 1)
2. 9 2 Spezialitäten: Décapotable und Marius Renard (S, B 11, 1)
- 2.10 11 CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/9 (E, TOC, 1)
- 2.11 11CV Légère Fourgon (S, B 11, 1)
- 2.12 Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13 Putting the best wheels foremost (GB-Test 11BL, 1947) E, 5)
- 2.14 1954, La grève des Taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15 Verschiedene Spezial-TA (S, B 11, 2)
- 2.16 Tabelle zur Unterscheidung der franz. TA nach Jahren (F, 1)
- 2.17 Des couleurs qui on fait couler beaucoup d'encre (Kontroverse über die ab Werk gelieferten Farben) (F, 6)
- 2.18 Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F,2)
- 2.19 Comment les reconnaître? (Bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-53) (F, 34-57, 3)
- 2.20 Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21 Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23 The peoples Queen (15/6-Story) (E, 3)
- 2.24 Ask those who had one (Anekdoten und Prod-Zahlen 15/6) (E,3)
- 2.25 A truly excellent motor car (GB-Test '52, 15/6) (E, 2)
- 2.26 Avantgarde (15/6-Story) (D, CVC, 6)
- 2.27 La 15/6-H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28 2 Fotos vom Worbelaufen-Cabrio (S, B 11, 1)
- 2.29 15/6 Cabriolet: Modell-Umbau-Anleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30 Geschichte der TrACTION Avant (D, Markt 11/84, 9)
- 2.31 Schweizer TA Cabriolet Karrossereien (D, Markt, 2)

Unterhalt, Reparaturen und Restauration TRACTION AVANT

3. 1 SOLEX Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
3. 2 Überholung DUCELLIER Lichtmaschine (D, CVC, 3)
3. 3 La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)
3. 4 Einstellung der Bremsen (F, 2)
3. 5 Hydraulische LOCKHEED Bremsen 1953 (F, 2)

3. 6 Referenznummern für LOCKHED Bremsen für TA 7, 9, 11 + 15 und Typen 2CV, P45, PUD (F, CCF, 1)
3. 7 Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
3. 8 Beleuchtete Prismen an Scheinwerfern (D, CVC, 1)
3. 8 Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
3. 9 Einstellung des Ventilspiels (D, CVC, 1)
- 3.10 Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schlössern (E, 2)
- 3.11 Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12 Aufhängung richten, bebildert (E, 3)
- 3.13 Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)
- 3.14 Auswechseln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15 Auswechseln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16 Einbau eines ID-Motors samt Getriebe in TA (E, TOC, 3)
- 3.17 Noverox und Metallozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18 Austauschbare Teile TA-ID-HY (Teilenummern) (2)
- 3.19 Quer- und Längsschnitt 4-Zyl-Motor, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrrohrs im Kopf (© KuGa) (10)

Berichte über andere Citroën-Autos

4. 1 Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
4. 2 Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
4. 3 La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
4. 4 The Citroën B2: mit Bericht Rest. B2 Cabrio (E, 5)
4. 5 Les Usines Citroën: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
4. 6 Citroën Autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
4. 7 Citroën Type C, 5CV (F, CCF, 5)
4. 8 Les Citroën C4 (D, Intraction, 3)
4. 9 Les Jouets Citroën (E, TOC, 1)
- 4.10 Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11 La 2CV: Bericht über den Prototyp (E, 2)
- 4.12 The 2CV: Testbericht australisch 1956 (E, 3)
- 4.13 DS 19: Hans Herrmann testet (D, Hobby?, 3)
- 4.14 DS: birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15 M 35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16 Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17 Alles über Citroën: Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18 Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, 1)
- 4.19 Citroën D-Modelle: Tips für Occasions-Kauf (D, ams, 1)
- 4.20 Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21 verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22 Test DS 19 (D, Motor-Rundschau 16/63, 2)
- 4.23 Test DS 19 (D, ams 63, 6)
- 4.24 Test DS 21 Pallas (D, Motor-Rundschau 22/65, 2)
- 4.25 85'000 km mit ID 19 Break (D, MR 14+15/67, 10)
- 4.26 Test ID 19 (D, MR 2/67, 7)
- 4.27 Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28 Test ID 19 (D, MR 2/65, 3)

Alle Berichte können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Der Service ist gratis (bis auf das Porto für die Bestellung). Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle). Es werden Fotokopien geliefert (häufig standen uns auch nur Kopien zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen. Also, wenn Ihr den raren Testbericht von 19.. über den 22CV habt, bitte eine Kopie ans Archiv, dass die anderen Clubmitglieder auch davon profitieren können.

BIBLIOTHEK VERZEICHNIS

C	1 René Bellu	Toutes les Citroën
C	2 Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Band 1
C	3 Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Band 2
C	4 Pierre Dumont	Toute l'Histoire: Citroën
C	5 Fabien Sabatès	Les chevrons de la gloire
C	6 Jean Graton	Les grands événements de Citroën
R	1 Citroën	Dictionnaire de réparations: TA 4 Cylindres
R	2 Citroën	Catalogue pièces détachées: TA 7 et 11
R	3 Citroën	Dictionnaire de réparations: voiture H
R	4 Citroën	Notice d'entretien 15/6 1949
R	5 Citroën	Notice d'entretien 15/6 1954
R	6 Citroën	Notice d'entretien 11CV tous modèles 11D
R	7 Citroën	Notice d'entretien TA 7 et 9 CV
R	8 Citroën	Dictionnaire de réparations: DS 19 1957
R	9 Citroën	Rep-Handbuch TA 4-Zylinder
R	10 Citroën	Dict. de réparations <u>carrosserie</u> TA
R	11 Citroën	Dict. de réparations TA 15/6 (1948)
R	12 Bucheli	Rep-Anleitung TA 11/15 CV
R	13 RTA	Citroën DS 19 1955-1962
R	14 Auto Rétro	Pièces détachées et accessoires
V	1 Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1983
V	2 Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1984
V	3 Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1985
V	4 Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1986
V	5 Étienne Christian	4. ICCCR, Chartres 1978
V	6 Étienne Christian	5. ICCCR, Breda 1981
V	7 Fabien Sabatès	6. ICCCR, Knebworth, 1984
V	8	7. ICCCR, Loreley 1987 (folgt)
V	9 Weill/Ghaigné	L'histoire des jouets Citroën
V	10 Hans Müller	Die Tragödie André Citroën
V	11 Rob de la Rive Box	Historic Car Racing 1981
V	12 Fabien Sabatès	La croisière noire Citroën
V	13 Coll. Auto Archives	Citroën 'La Rosalie' 1921-1938
T	1 Gilbert Deflez	Le gang des Traction Avant
T	2 Borgé/Viasnoff	L'Album de la Traction
T	3 Citroën	50 Jahre Traction Avant
T	4 Brooklands Books	Citroën Traction Avant 1934-1957
T	5 Auto Loisir	Tout sur la Traction
T	6 Olivier de Serres	Le grand livre de la Traction Avant
T	7 Fabien Sabatès	Les fabuleuses Tractions
T	8 Fabien Sabatès	Der klassische Citroën
T	9 Coll. Auto Archives	Citroën TA vue par la presse (1934-1939)
T	10 Coll. Auto Archives	Citroën TA vue par la presse (1945-1957)
T	11 Daniel Puiboube	Les Traction Avant
T	12 Borgé/Viasnoff	La Traction Avant - un roman d'amour
T	13 Auto Exclusiv	Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984
T	14 Das gelbe Heft	Bericht über Tractions (des CTAC)

Die Bücher können bei der Redaktion zur Ansicht bestellt werden (maximal 2 aufs mal). Verleihdauer: 4 Wochen. Bis auf das Rückporto (eingeschrieben bitte) ist die Ausleihe gratis. Die Bücher bitte nicht schmutzig machen (in der Werkstatt z.B.). Verlorene Bücher müssen ersetzt werden, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Automobiliste

N° 38 - 10 fr.



AVANT "7" & "11"

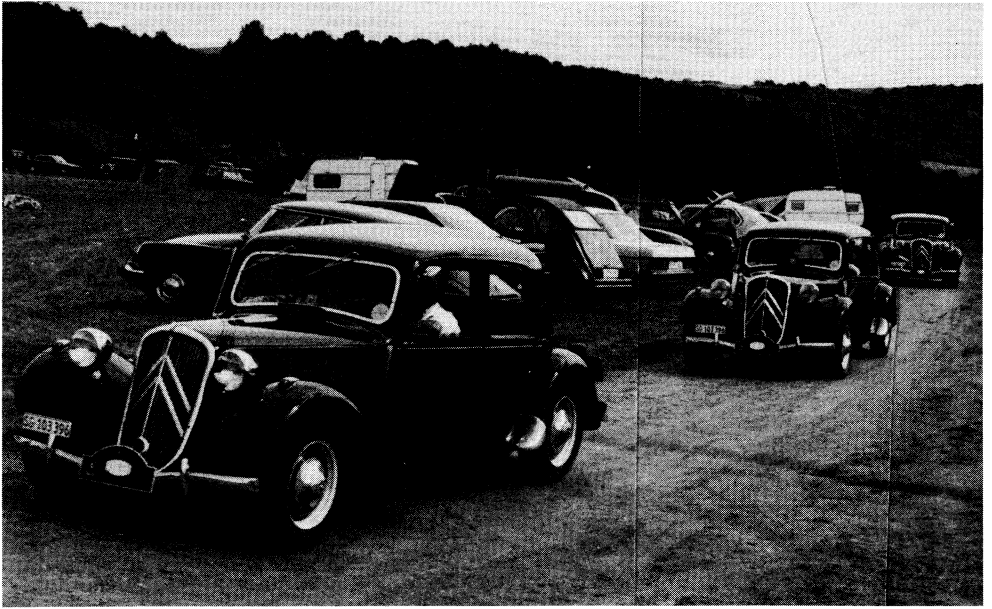
In einem grossen Zelt befand sich ein reich dotierter Teilemarkt. Hier konnte man mehr Geld liegenlassen, als man dabei hatte. Sicher war man fast jedes Ersatz- oder Zubehörteil dabei. Sogar ganze Cabriolets wurden in Auftrag genommen. Kostenpunkt für eine Rohkarrosserie: circa 25'000 Franken.

Aber was ist ein Treffen ohne die Teilnehmer: viele alte Bekannte durch die man wieder neue Leute kennen lernte. Und eine Super-Organisation. Optimaler Kommentar von Otto Meyer-Spelbrink (er scheint eine Vorliebe für das Modell Klosett von Opel zu haben; ansonsten steht er nur auf französische Autos). Er stellte die Autos vor, so dass auch jemand, der schon eine Ahnung von Zitronen hat, etwas dazu lernen konnte. Auch die übrige Organisation vorbildlich. Besten Dank an die veranstaltenden Clubs.

Am Montag sah es dann ziemlich trist aus auf dem Gelände: die meisten waren schon auf dem Heimweg und nur noch ein paar Unentwegte schlichen herum. Nachdem wir auf der Anfahrt alleine reisten, entschlossen wir uns, den Heimweg in präsidentieller Begleitung unter die Räder zu nehmen. Lisbeth und Kurt Sutter unterstützen uns in dieser Aufgabe. Wir mit dem langsamsten Auto (und dem besten Kartenmaterial) hatten vorauszufahren. Vorgabe des Präsi: 92 km/h Geschwindigkeit (wo doch unsere Traction nach Werkangabe 106 km/h Spitze läuft). Naja, dem Regler des Gespanns zuliebe versuchten wir das, und erstaunlicherweise waren wir bergauf bald allein auf weiter Flur (Lisbeth und Kurt machten den Schluss, und im Konvoi überholt man ja nicht). Trotz teilweisem Regen und Wolken durchfahren wir schöne Landschaften. Nach einer Übernachtung in einem eher seltsamen Hotel (aber mit Spitzen-Nachtessen), wagten wir uns in die Höhen des Schwarzwaldes. Dort haben wir auch Schinken gekauft, nur leider zuwenig. Bald schon empfing uns die Schweizer Grenze und unsere Wege trennten sich.

Was uns heute noch bleibt, sind schöne Erinnerungen, Föteli fürs Album und die Vorfreude auf's nächste ICCCR 1989 in Holland.



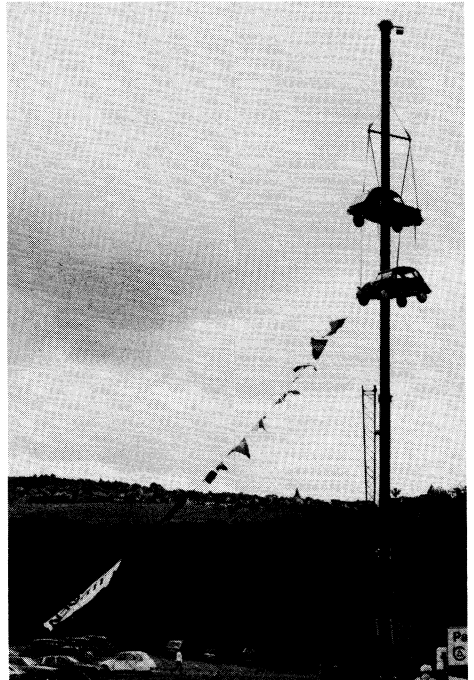


Impressionen von der Loreley:

oben: ein CTAC-Mitglied verlässt das Treffengelände.

rechts: als weithin sichtbarer Leuttturm waren 2 Deux-Chevaux an einem Kran aufgehängt (mit brennenden Scheinwerfern),

links: sogar die Fähre stand im Zeichen des Doppelwinkels.



Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen für Clubmitglieder sind **gratis**.

Gewerbliche und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, ¼ Seite Fr. 40.-, ¼ Seite Fr. 20.-. Dauerinserenten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte direkt an die Redaktion.

ERHALTLICH BEIM CTAC:

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' ø 6 cm, Stk. Fr. 3.- + Versand
 - * Universaltassen weiss mit Clubblem, Stk. Fr. 7.50 + Versand
 - * Clubkleber, Stk. 1.50 + Versand
 - * Traction zum Aufbügeln/-nähen in schwarz oder rot Stk. Fr. 3.- + Versand
 - * Plaketten vom Internationalen Treffen 1986, Stk. 15.- + Versand
 - * Uhren in Form des Traction-Kühlers, als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Gold plaqué (jetzt auch mit Metallband) zwischen Fr. 185.- und Fr. 265.- incl. Versand in der CH (günstiger Clubpreis). Bestellformulare sind beim Clubpostfach erhältlich.
 - * diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (TA, SM, 2CV, DS etc.) Fr. 10.-
 - * Zofinger Treffen-Signet als Plakat A 3, Stk. Fr. 1.- + Versand
-

Inserate werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

KOFFERBRÜCKE FÜR RADMODELL, mit Halterung. Kann ohne Umbauten an der Traction befestigt werden. Nachfertigung für Légère. Kann mit wenig Aufwand für Normale angepasst werden (2 Schrauben müssten umgeschweisst werden). Zierstäbe müssen noch zugekauft werden. Die Brücke ist weder grundiert noch lackiert. Preisidee für dieses nützliche Accessoir: Fr. 300.--

Andreas Rutishauser, Tel.: 01/62 67 95, abends

zu verkaufen:

TRACTION 11 B, 1953, ZERLEGT

Jakob Bühler
Chriesbaumweidstr. 3
8320 Fehraltorf
Tel.: 01/954 16 30

Zu verkaufen: Vorderradlager 15/6. 5 stk pneus 185 - 400 neu.
A. Frick, Dorfstr. 39, 8912 Obfelden, 01-761 15 95.

Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

DS 21 Pallas. 1971, Injection, 5-Gang, Lederausstattung,
135'000 km, Farbe gold-metallic
ab MFK, Preis ca. Fr. 7900.--

R. Weimer
Guyerstr. 11
8304 Wallisellen
Tel.: 01/830 47 92

zu verkaufen:

MICHELIN X 165x400

Die Finken für unsere 4-Zylinder haben innert Jahresfrist rund 100.- Franken pro Stück aufgeschlagen! Unglaublich, aber wahr! Der Listenpreis ist auf Fr. 265.- geklettert.

Für Clubmitglieder kann ich durch Beziehungen folgendes Angebot machen:
Michelin X 165x400 Netto Fr. 160.- + WUST, Abholpreis, nur gegen Vorausbe-
stellung. Tel. 052 43 25 17, Eberli. Noch vor Weihnachten bestellen!

zu verkaufen:

DAS NÄCHSTE ICCR KOMMT BESTIMMT...

Tatsächlich wird es bereits in 2 Jahren in Holland stattfinden. Bereite deshalb jetzt schon Dein Auto darauf vor! Wie willst Du alle Familienmitglieder und Ersatzteile transportieren?

Zu verkaufen: Anhängerkupplung für Traction, Koffermodelle, vielleicht auch Radmodelle. (Mer mues halt probiere.) Neu, zu Selbstkosten, da erst keine, und danach zwei.

Zu verkaufen daseibst: 1 Ford A Pick-up Kabine (ca. 1929) und ein Motor Renault, Typ 343 (KZ 14, 4Cyl. Langhuber 75x120), ca. 1934, Nr. 3266. Wie ich dazu gekommen bin, ist eine andere Geschichte...

Daniel Eberli, 052 43 25 17

zu verkaufen:

Citroën AC 4 Commerciale, 1920, Y 33 445 , 4 Türen
guter Originalzustand

Citroën 11 CV, 1954 (20.04.54), 4 Türen, Farbe anthrazit,
Kotflügel silbergrau, Velour-Sitze, sehr guter Originalzustand

Dieter Karch
Backesweg 11, **D-6540 Holzbach**, Tel.: 06761-2540

Generalversammlung 1987, am 4. Oktober 1987 in RAPPERSWIL

Schon die Einladung zur GV 1987 versprach ein interessantes Programm: der Parkplatz für unsere Geliebten (hmmm) mitten in der Altstadt, interessante Besichtigungen und ein gutes Restaurant für das Mittagessen.

Fast 30 Traction samt Inhalt versammelten sich gegen 10 Uhr morgens auf dem Parkplatz vor malerischer Kulisse. Anscheinend war das Ereignis vorgängig in der Lokalpresse publiziert worden (ein Tip für andere, die Treffen organisieren), denn es war viel fachkundiges Publikum anwesend, das auch einmal einen 8-Zylinder Traction hatte, oder schon 1936 im 15/6 mit 'Köfferli' spazieren fuhr.

Eine gute Idee fand ich die GV vor das Essen zu nehmen. Das unterbindet endlose Diskussionen, die doch nichts bringen, denn der Magen verlangt nach Nahrung. Gerne würde ich dazu Meinungen hören, vielleicht von Leuten die weit her gekommen sind, oder solchen, die ihre Kinder mitten in der Nacht wecken mussten.

Auf jeden Fall ging die GV zügig voran. Auf Einzelheiten will ich nicht eingehen, die kann (und sollte!!) jeder Interessierte dem im gleichen Heft abgedruckten Protokoll entnehmen. Ich finde es jedenfalls peinlich, dass nur circa 10% der stimmberechtigten Mitglieder anwesend waren. Es sollte sich keiner der nicht Dagewesenen beklagen, dass etwas im Club nicht so läuft, wie er es gerne hätte; die GV ist die Möglichkeit, Clubpolitik zu betreiben, nicht genehme Vorstandsmitglieder zu kritisieren, abzuwählen und die eigenen Kandidaten zu forcieren. Wobei der Vorstand natürlich auch bei Gelegenheit der GV Dank und Lob entgegennimmt, so ihm solches zusteht.

So konnte man gegen halb eins zum Mittagessen schreiten. Natürlich wurde viel Benzin geredet und alte Bekanntschaften aufgefrischt. Erfreulicherweise konnte man auch einige neue Gesichter begrüßen. Hoffentlich sehen wir diese fleissig wieder.

An einem Tisch wurden auch Club-Artikel feilgeboten. Neu im Angebot sind Schlüsselanhänger mit der Traction (auch SM, Visa, 2CV, GS, CX und BX).

Am Nachmittag bot sich die Gelegenheit zu einem Bummel am See und es war eine der letzten Möglichkeiten draussen im Gartencafe Pause zu machen.

Besten Dank an die Organisatoren des Treffens. So macht es Freude.

Die Traction-Fliege, im letzten Heft auf Seite 68 vorgestellt, wird auch in der Schweiz feilgeboten. Gesehen bei Pic-Asso in Zürich, zu sfr. 9.90. AMI

1 Begrüssung / Jahresbericht

Der Präsident Daniel Eberli begrüsst rund vierzig Anwesende, die sich zur Generalversammlung eingefunden haben. Der Mitgliederbestand hat nochmals zugenommen. Wir haben nun über 300 Tractionisten in unserm Verein. Das ICCR 1989 findet nicht in der Schweiz, sondern in Holland statt. Es sind im vergangen Vereinsjahr drei Treffen organisiert worden und zwei Ausgaben des Clubheft's erschienen.

2 Traktanden

Die Abstimmung über die Regioneneinteilung wird vor den Wahlen durchgeführt.

3 Wahl der Stimmzähler

Anzahl der Stimmberechtigten: 30

4 Genehmigungen

- Protokoll der ausserordentlichen GV am Klöntalersee einstimmig genehmigt
- Protokoll der Generalversammlung 1986 einstimmig genehmigt
- Kassabericht mit Applaus genehmigt
- Revisorenbericht mit Applaus genehmigt

5 Neue Regioneneinteilung

Vorschlag Einteilung nach geographischen Gesichtspunkten und nicht mehr nach Kantonen. Neu vier statt drei Regionen. Die Regionen sind:

- West
 - Jura, beide Basel, Aargau bis Laufenburg -Frick
 - Lenzburg, -Halwilersee, Solothurn ,Bern
- Süd
 - Tessin, Uri, Ob-, Nidwalden, Luzern, Schwyz, Glarus, St.Gallen (Bezirke Gaster + See)
- Ost
 - Graubünden, Liechtenstein, beide Appenzell, St.Gallen, Thurgau bis Steckborn, -Frauenfeld
- Nord
 - Schaffhausen, Thurgau, Aargau, Zürich

Die neue Einteilung bringt einen höher Verwaltungsaufwand, was durch mögliche stärkere Mitgliederbeteiligung aufgewogen wird.

Antrag einstimmig angenommen

6 Wahlen

- West
 - Hans-Georg Koch
 - Beat Scheidegger
 - Walter Schütz
- Süd
 - Kurt Sutter
 - Christian Bolliger
 - Hans Alt (in Abwesenheit vorgeschlagen hat abgelehnt)
- Ost
 - Paul Stehrenberger
 - Wolfgang Eisenring
 - André Baumann neu
- Nord
 - Guido Hobi
 - Manfred Schumacher
 - Ernst Reisch neu (nach Kampfwahl mit einer Stimme Vorsprung vor Beat Moser)
- Kassier
Der bereits eingearbeitete Markus Lehmann wird mit Applaus in seinem Amte bestätigt.
Ein spezieller Dank gilt auch Eda Brunner, die dieses Amt bis Mitte Jahr zu unserer Zufriedenheit ausführte.
- Vizepräsident
Da Andreas Rutishauser die Redaktion des Clubheftes übernimmt wurde dieses Amt frei. Unser Präsi konnte Hans-Georg Koch für dieses Amt überzeugen. Er wurde oppositionslos gewählt.
- Die bisherigen Vorstandsmitglieder werden einstimmig bestätigt.
- Christian Heussi wird mit Applaus verdankt und aus dem Vorstand entlassen.

7 Treffendaten 1988

Der Vorschlag, die GV in den Winter zu verlegen, wird einstimmig angenommen. Dem Vorstand wird gleichzeitig die Kompetenz eingeräumt, die Treffendaten selbständig festzulegen.

- 1. Mai
- 26. Juni
- 27./28. August
- 2. Oktober
- 29. Januar '89 Generalversammlung

8 Verschiedenes

Clubheft: Es wird angestrebt, die Anzahl der Clubhefte auf 5-6 pro Jahr anzuheben (Bessere Info / Versand als Zeitung). Kontroverse Wortmeldungen zur Art und Weise der Wortwahl des Präsidenten im Editorial (gut / zu strenge Mahnungen). Andreas Rutishauser will Kurzbeschreibungen von Büchern unserer umfassenden Bibliothek veröffentlichen. Es wurde angeregt, im Terminkalender die Veranstaltungen kurz zu beschreiben. Adressänderungen sollen in Zukunft separat aufgeführt werden. Es wurde diskutiert, ob Neumitglieder sich zwingend in einem kleinen Beitrag vorstellen müssen.

Staad 18. November 1987

Felix Gähler

Die Tractions unserer Clubmitglieder (dazu noch einige Fremdfabrikate) auf dem Hauptplatz in Rapperswil, anlässlich der GV 1987.



CLUBRECHNUNG VOM 1.9.86 - 31.8.87

<u>EINNAHMEN</u>	<u>Fr.</u>	<u>Fr.</u>
Mitgliederbeiträge		10'738.20
Erlös aus Inseraten, Kleber, Ordner etc.		525.50
Erlös aus Modellverkäufen		195.--
Erlös aus Bibliothek		341.--
Zinsertrag (inkl. Verr-Steuer 84+86)		480.45
 <u>AUSGABEN</u>		
Druckkosten	5'923.90	
Büromaterial, Telefon etc.	1'544.10	
Versandkosten, Posttaxen	865.67	
Spesen für Treffen	1'879.20	
Mitgliederbeitr. Dachverband	300.--	
Einkauf Bücher, Zeitschriften	421.95	
	<hr/>	<hr/>
	10'934.82	12'280.15
Mehreinnahmen	1'345.33	
	<hr/>	<hr/>
	12'280.15	12'280.15
	=====	=====

BILANZ PER 31.8.87

AKTIVEN

Postcheck	358.43
Postcheck Bibliothek	635.30
Schweiz. Kreditanstalt	14'283.45
Kasse D. Eberli	178.70
Guthaben A. Rutishauser	35.90
Guthaben Eidg. Verr.-Steuer	221.85

PASSIVEN

Kreditoren		743.70
Clubvermögen am 31.8.87		14'969.93
	<hr/>	<hr/>
	15'713.63	15'713.63
	=====	=====

Praesidiale Bastelstunde

EINFÜHRUNGSKURS FÜR TRACTION-ANFÄNGER

am 17. Oktober 1987 bei Daniel Eberli in Benken am Rheinflall

Kursleitung: Daniel Eberli

Teilnehmer: Sibilla Antoniali, André Bebié, Richard Geiser
Andreas Rutishauser, Aladar Vladar, Beatrice Antener,
Daniel Hublard

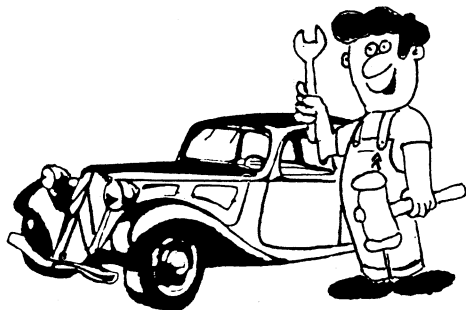
Mit Schreibmaterial und Ueberkleid ausgerüstet, fanden wir uns um 8.30 Uhr bei Daniel Eberli im Kellhof ein. Für den Theorieteil begaben wir uns ins nahegelegene Restaurant Sonne.

Dort erklärte uns Daniel Eberli bei Kaffee und Giffeli die Funktionsweise des Automobils. Folgende Themen wurden zuerst allgemein für ein Auto, dann speziell für unsere Tractions behandelt: Antriebsarten, Motor, Ventil- und Zündeneinstellung, elektrische Anlage. Daniel hat uns natürlich neben diesen Themen noch weitere wertvolle Ratschläge weitergegeben.

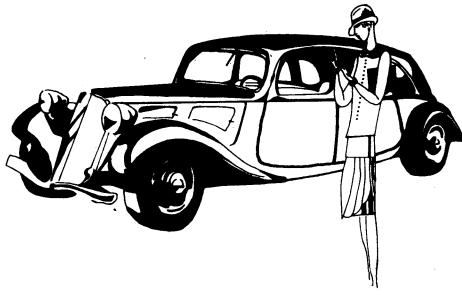


Nach dem Mittagessen in der Sonne ging es darum, die Theorie unter Anleitung von Daniel in Praxis umzusetzen. Die Tractions von Sibilla, Andreas und André dienten uns dabei als Demonstrationsobjekte.

Wir alle haben je nach Vorkenntnissen mehr oder weniger von diesem Kurs profitieren können. Es wäre sehr erfreulich, wenn in absehbarer Zeit noch andere Fachkundige bereit wären, ihre Kenntnisse auf gleiche oder ähnliche Art und Weise weiterzugeben.



Daniel Hublard
Beatrice Antener



FRICK TRACTION - AVANT AG
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01-761 15 95

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, für alle modelle.

Kipphebelwelle alle 4 zyl. modelle, 6 zyl. auf bestellung.

Anfertigen von hydraulik-/bremsleitungen légère/large, 15/6H, ID/DS 19, HY, etc.

Federkugeln prüfen und füllen, neue und alte ausführung.

Lampeneinsätze, légère/large und ID/DS: Marchale, Ducellier, Cibié!

Vorderachs- und lenkungsteile.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinkerbirnen 6 volt 15 watt.

Sämtliche gummitteile.

Fensterführungsprofil.

Neue und occ. getriebeteile.

Radkappen/radkappenschrauben alle modelle.

Kühler revisionen.

Benzintank revisionen: reinigen und innenbeschichten!

Kupplungsdrucklager rev. im austausch.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus (!) im austausch. Occ. trommeln am lager.

Blinkerschalter, 6 volt arbeitsrelais, zündspulen u. blinkerrelais.

Türklemmspiegel.

Tachometerwellen.

Abziehbilder für luftfilter und bremsflüssigkeitsbehälter.

Silikonbremsflüssigkeit, nimmt kein wasser auf und verhindert korrosionsschäden in den bremszylindern.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze, alle mod. für die Traction.

Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher, ersatzteilkataloge.

Motor- und getriebedichtungen.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigten konus.

H o m o k i n e t i s c h e cardanwellen für 4-zyl. auf bestellung im austausch.

Revidierte b l e i f r e i zylinderköpfe.



MUSÉE DE L'AUTOMOBILE

M. A. M. MUSÉE DE L'AUTOMOBILE DE MURIAUX S. A.
M. CLAUDE FRÉSARD 2311 MURIAUX (SUISSE)

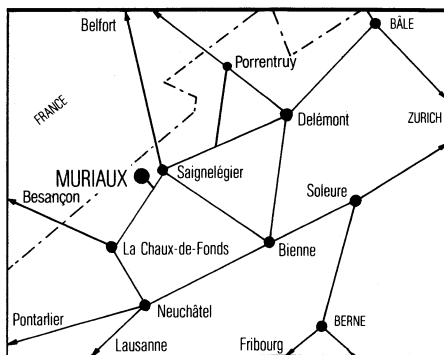
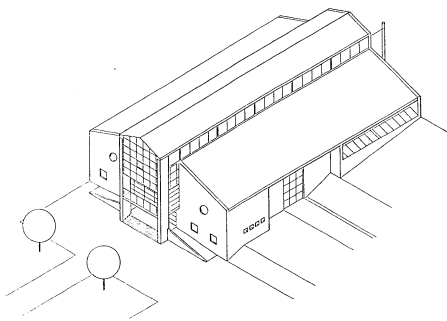
In den Freibergen, im Kanton Jura, soll ein neues Automuseum das Licht der Welt erblicken! Monsieur Claude Frésard, vielen in unserem Club kein Unbekannter (beschafft er doch seltene Ersatzteile, oder gar ganze Autos), hat sich ein Herz gefasst, und will die Freiberge touristisch attraktiver gestalten. Zu diesem Zweck hat er ein Projekt für ein Automuseum ausgearbeitet. In dieser Ausstellung sollen nicht nur seine eigenen Autos zu besichtigen sein, sondern auch solche, die andere Sammler als Leihgabe für eine bestimmte Zeit zur Verfügung stellen. Dazu kommt noch eine Boutique, in der Automobilia verkauft werden sollen. Das Museum soll im Frühjahr 1988 eröffnen. Auf dem nebenstehenden Bild seht Ihr, wie das Museum aussehen soll, und auf dem Plan, wo es zu stehen kommen soll. Es soll ungefähr 45 Autos beherbergen. Mit audio-visuellen Hilfsmitteln soll die Geschichte des Automobils gezeigt werden.

Die Gesamtkosten werden auf Fr. 1'600'000.- veranschlagt. Davon sind Fr. 788'000.- durch Subventionen und Bankkredite gesichert. Zudem gründete Monsieur Frésard eine Aktiengesellschaft und schreibt Aktien zur Zeichnung aus; und zwar 125 Stück à Fr. 1000.- und 750 Stück à Fr. 100.-. Wäre das nicht eine gute Idee für ein Weihnachtsgeschenk an den Oldtimerfreund?

Im engeren Vorstand des CTAC haben wir uns den Erwerb einer Aktie à Fr. 1000.- überlegt. Leider haben wir von dem Projekt erst nach der GV erfahren, so dass die Idee nicht vorgelegt werden konnte. Was meint Ihr dazu? Soll der Club sich an dem Projekt beteiligen, oder nicht? Wir möchten nicht bis Januar 1989 (Termin nächste GV) zuwarten, da das Museum im Frühling 1988 seine Pforten öffnen soll. Der Vorstand möchte möglichst schnell, mit Eurer Hilfe, einen Entscheid fällen, entweder für den Kauf einer Aktie, oder dagegen. Das Geld ist sicher nicht schlecht angelegt, aber es ist 'angebunden'. Vielleicht liegt mit unserer Beteiligung der Gratis Eintritt für CTAC-Mitglieder drin. Schreibt an die Redaktion, wenn Euch nicht egal ist, was mit dem Vermögen des Clubs passiert, wenn Euch nicht egal ist, was mit den Oldtimern in der Schweiz passiert, wenn Euch nicht egal ist, was mit einer Randregion der Schweiz passiert.

Dani Eberli und der Redaktor freuen sich schon jetzt darauf, überquellende Briefkästen zu leeren.

P.S.: Es ist nicht verboten, sich privat eine Aktie zu kaufen....



Bereit, gegen Entgeld, Hochzeiten etc. zu führen JA NEIN

So steht es im Anmeldeformular für unseren Club. Was versteckt sich dahinter?

Als Club-Präsident bekomme ich, teils direkt, teils über Mitglieder, Anrufe von Fremden, die für Hochzeiten, einen Geburtstag, vielleicht auch für Werbe-Fotos oder einen Film, eine oder mehrere Tractions suchen. Um solchen Leuten zu helfen (schliesslich ist es auch im Interesse des Clubs, "Flagge" zu zeigen), hat unser Mitgliederverwalter Adressen von Tractionisten, die bereit sind, sich für solche Fahrten zur Verfügung zu stellen, in einer besonderen Liste gesammelt.

Wenn ich nun eine Anfrage bekomme, teile ich dem Anfragenden eine Anzahl dieser Adressen aus der näheren Umgebung mit. Er selbst versucht nun, damit einen Fahrer zu finden, der tatsächlich bereit ist, am entsprechenden Tag zu fahren.

ABGELTUNG

Eine nicht unwichtige Frage, handelt es sich doch um fremde Leute. (Selbstverständlich macht man für Club-Mitglieder und Kollegen Sonderpreise.)

Die Preisgestaltung ist Sache jedes Einzelnen. Wichtig ist, dass die Preise bereits vor der Fahrt festgelegt werden.

Ich kenne Kollegen, die haben für sich eine Halb- oder Ganztagespauschale festgelegt. Ich persönlich fahre nach einem Stunden + Kilometer-Ansatz, den ich als Anhaltspunkt nachstehend definiere:

Wagenreinigung + Vorbereitung	2 Stunden à Fr. 25.-
Kosten Fahrer	.. Stunden à Fr. 25.-
Kosten Wagen	.. KM à Fr. -.50
Blumenschmuck nach Aufwand	ca. Fr. 30.-

Die Zeit sowie die Fahrkilometer berechne ich ab und bis zu meinem Wohnort, wobei ich jedoch, werde ich z.B. zum Essen eingeladen, nicht stur bin, sondern gegebenenfalls "meine Uhr" in dieser Zeit auch einmal abstelle.

Für mich ist selbstverständlich, dass ich meinen Wagen nur selbst fahre, meistens gekleidet in meiner alten "Schale".

Obige Angaben sind, wie erwähnt, nur ein Hinweis. Wenn also ein Anfragender bei Dir am Telefon behauptet, (wie dies kürzlich vorgekommen ist!), er hätte den Tarif mit dem Club-Präsidenten abgesprochen - und dabei erst noch unter-schlägt, dass die Preise ab und zum Wohnort des Tractionisten verstanden sein wollen, dann lügt er.

Im Allgemeinen aber habe ich auf diese Art schon nette Leute kennengelernt. Und wenn einem die Fahrgäste nicht besonders zusagen - was solls; schliesslich ist man ja nur der Chauffeur...

Daniel Eberli

P.S. Es existieren verschiedene Oldtimer-Vermietungen, die unter anderem [Rolls-Royce] auch Tractions vermieten. Zu einem horrenden Preis von mehreren hundert Franken pro Halbtage, zum Teil noch mit sehr schlecht unterhaltenen Fahrzeugen. Ich persönlich empfinde das als Abriss und fahre lieber zu einem angemessenen Preis, dafür mit gutem Gewissen.



Obiges Föteli gehört zum nebenstehenden Bericht und nicht zur Untenstehenden Adressänderung; aber was noch nicht ist, kann ja immer noch werden.

St. Gallen, 12. September 1987

Liebe Tractionisten!

Damit man mich auch telefonisch besser erreicht....
wir wohnen seit heute zusammen an der folgenden
Adresse:

Hirtenweg 23
9010 St. Gallen

Tel. 071 / 25 86 69

Mit freundlichen Grüßen

Andrea-Maja Burri Wolfgang Eisenring

neue Citroen Modellautos

Seit ich das letzte Mal neue 'kleine' Citroëns vorgestellt habe ist doch schon wieder einige Zeit vergangen.

-Solido hat im Massstab 1/43 eine 15/6 mit Koffer aufgelegt. Schade um die Arbeit, denn der Koffer sieht eher wie das 'Raoul'-Accessoir aus, als wie der Werkskoffer. Zudem kleben die Scheibenwischer immer noch oben. Dafür sind die geraden Stossstangen wirklich gut.

-Immer noch Solido: dasselbe Modell wie oben beschrieben, aber mit Gasflaschen auf dem Dach (Gazogène).

-Auf Basis des oben beschriebenen Modells erschienen noch einige 'limitierte' Auflagen: zum Jubiläum von Bendix, zum 7. ICCCR (in gelb mit dem Logo der Veranstaltung) und sicher noch einige mehr.

-Matchbox: die kleine Traction wird jetzt in dunkelblau ausgeliefert.

-Brekina: im Massstab 1/87 auf Basis des altbekannten Modells ist eine Version 'Paris-Moscou-Paris' erschienen mit Gepäck auf dem Dach.

Zu den Kleinserien-Modellen:

-MaCollection: hier ist eine wunderschöne Serie von 4 Rosengart Supertraction erschienen (sicher kennt Ihr alle Hans Ryfs Cabriolet). Folgende Versionen sind erhältlich: Cabriolet offen (Farbe etwa türkis), Cabriolet Milord (schwarz un beige), Coach (weinrot) und Limousine (schwarz). Preis je etwa sfr 160.-.

-Heco: hier sind 2 Versionen von dänischen Lieferwagen erschienen. Preis je etwa sfr. 45.-.

-Yesterday: dieser holländische Hersteller bietet im Massstab 1/43 verschiedene Werkscabriolet und Coupés an. Dazu noch die 1954 Normale. Preis etwa sfr. 60.-.

-IDEM: Weissmetallbausatz, 1/43, 7CV 1934

-DEVOS: 11CV Normale Köfferli, 1/43, montiert; auch als Taxi; 22CV Faux Cabriolet

-Retro Style: Langenthal 15/6 Cabriolet offen, 1/43, montiert.

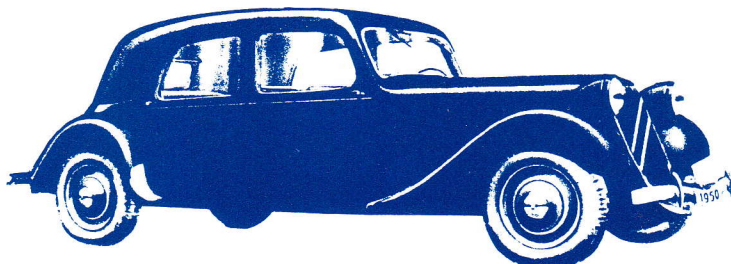
Nähere Auskünfte über Beschaffbarkeit bei der Redaktion.



Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau

M U T A T I O N S K A R T E

NAME:..... VORNAME:.....
STRASSE:..... PLZ:.....
ORT:..... TEL.:.../.....
FAHRZEUGTYP:..... JAHRGANG:..... FARBE:.....
KONTROLLSCHILD:..... EINGELOEST/FAHRBAR: JA O NEIN O
BESONDERHEITEN:.....
BEMERKUNGEN / WUENSCHEN:.....
GUELTIG AB:..... ORT/DATUM:.....



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

Untenstehend haben wir werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert etc, und möglichen interessenten des CTAC zur anmeldung gegeben, bzw. unter den scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel. 052 - 43 25 17



Ich interessiere mich für eine mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden sie mir diesbezügliche unterlagen.

Name Vorname

Adresse

Tel. P G Ich besitze einen Traction: Ja ... Nein ... Typ Baujahr Farbe

Chassisno. Besonderheiten

Herrn
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15

4402 Frenkendorf

A. Z.

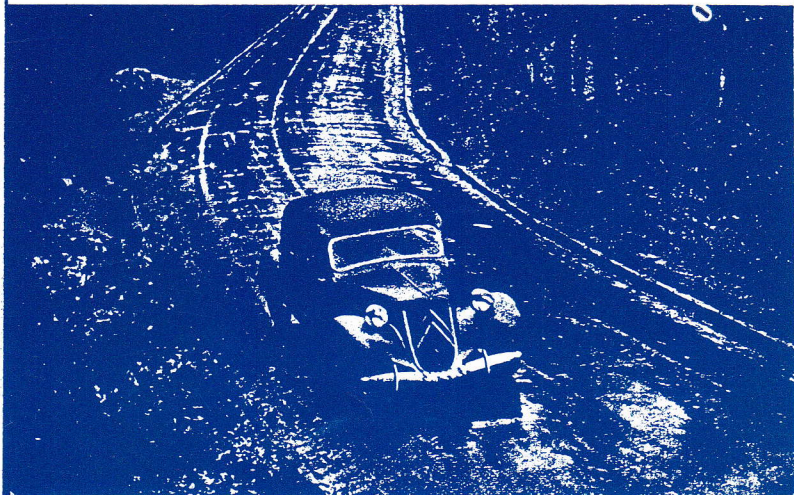
4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich



UNVERGLEICHLICHE STRASSENHALTUNG
BEI JEDEM WETTER



CITROËN

DANK DEM

Front-Antrieb

HAFTET AN DER STRASSE

Generalvertreter für die ganze Schweiz:

S. A. pour la vente en Suisse des automobiles André Citroën, rue Barton 3, Genève, Téléphone 2 63 54

Vertreter für Basel und Zürich: C. Schlatterbeck AG., Vladaustrasse 40, Basel, Tel. 2 48 60, Falkenstr. 12, Zürich, Tel. 24 00 54

Lokale Vertreter:

Aarau: Rebmann Ernst
Appenzell: Neff-Zeughaus
Basel: C. Schlatterbeck S. A.
Bern: Garage Elite, Lindt Paul
Biel: Seeland Garage,
Lehmann P.
Chaux-de-Fonds: Grand
Garage des Montagnes S.A.
Ebnet-Kappel: (St. G.):
Hartmann E.
Erlen (Thurgau): Kradolfer H.
Flums: Joly H.
Freiburg: Piller & Fils
Genf: Citroën André S.A.

Horw (Luzern): Hürzeler F.
Huttwil: Grödel & Co.
Lausanne: Berger S. et Fils
Locarno: Biffoni L.
Luzern: Roelli A.
Lyss (Bern):
Fischer & Willmann
Martigny-Ville: Balma-Garage
Neuenburg: Garage
Apollo & de l'Évole S.A.
Nyon: Steckler L.
Pruntrut: R. von Dach
Roggwil (Bern): Althaus Otto
Romanshorn: Müller H.

Sitten: Gschwend A.
Garage Moderne
St. Gallen: Lutz H.
Ruhberg-Garage
Schaffhausen: Hübscher F.
Rheingarage
Solothurn: Werkhof-Garage AG.
Sursee (Luzern): Müller Leo
Vevey: Garage et Ateliers
St. Christophe S.A.
Winterthur: Lind-Garage
Bossard
Yverdon: Bonard A.
Zug: Auto-Kaiser AG.
Zürich: C. Schlatterbeck AG.