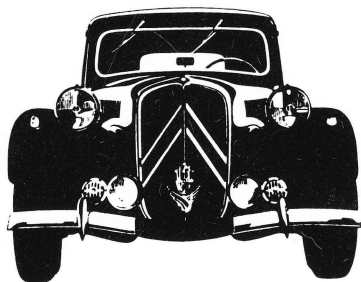


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 420
 Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe
 Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

Organisationsplan 1988

| Präsident | Vizepräsident | Kassier | Aktuar |
|--|---|---|--|
| Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken | Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf | Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinden | Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad |
| P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72 | P. 061/901 84 18 | P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08 | P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 25 69 |

ORGANISATIONSGRUPPEN

| Ost | Nord | West | Süd |
|--|--|---|---|
| André Baumann Tüfenastr. 11 9100 Herisau P. 071/51 69 52 | Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62 | Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf P. 061/901 84 18 | Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20 |
| Wolfgang Eisenring Hirtenweg 23 9010 St. Gallen P. 071/25 86 69 | Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06 | Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62 | Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23 |
| Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75 | Manfred Schumacher Adlikerstr. 79 8105 Regensdorf P. 01/840 30 78 | Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84 | |

| Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek | Clubartikel | Mitglieder- Verwaltung | Druck und Versand der Club-Hefte |
|--|---|---------------------------|---|
| Andreas Rutishauser Altstetterstr. 163 8048 Zürich P. 01/62 67 95 | Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P. 071/42 11 97 | G. 075/6 25 69 | Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P.065/42 32 83 |

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 5/88: 15. September 1988



I N H A L T

| | |
|-----|--|
| 106 | Das Wort des Präsidenten |
| 107 | Treffen un Termine |
| 108 | Treffen der Region Nord (26. Juni 1988) |
| 110 | Freuden und Leiden eines Traction-Besitzers |
| 112 | 3. Nostalgie-Weekend in Veltheim (11./12. Juni 1988) |
| 114 | Mitglieder stellen sich vor: Lukas Schlumpf |
| 115 | Termine in letzter Minute |
| 116 | HSI: Die Geschichte mit den Bremsen |
| 118 | Vor 20 Jahren |
| 123 | Anmeldung Treffen vom 27./28. August 1988 |
| 125 | Anmeldung Treffen vom 2. Oktober 1988 |
| 127 | Junge Liebe zu alten Autos |
| 128 | Inserate und Kleinanzeigen |
| 131 | Neue Mitglieder im CTAC |
| 132 | Oldtimer und Teilemarkt Bern (28./29. Mai 1988) |
| 134 | Aus dem Präsidenten-Ordner |
| 136 | Sommergedanken des Redaktors |
| 137 | Die Regionen des CTAC |
| 138 | 15/6, Etat d'origine, jamais soudé |
| 139 | Traction Arrière: Reaktion von Guido Soland |

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Ende Juni 1988

Liebe Clubmitglieder,

das 2. Regionaltreffen dieses Jahres gehört der Vergangenheit an. Bei gutem Wetter durften wir einen schönen Tag verbringen in einer Gegend, die viele nicht kannten. Herzlichen Dank an die Organisatoren.

Bereits ist in diesem Heft die Einladung zum nächsten Treffen zu finden. Ende August geht die Ausfahrt ins Tessin, wo wir auf einem hübschen Zeltplatz oder in Hotels übernachten werden. Somit bietet sich für die Aengstlichen eine Gelegenheit, einmal in Begleitung einiger HSI-Spezialisten eine Ausfahrt zu machen, die etwas weiter führt, als nur um das eigene Dorf herum. Die Organisatoren können Auskunft geben, wer über welche Route ins Tessin fährt, damit man sich zu Gruppen zusammenschliessen kann.

In diesem Heft ist auch eine Einteilung der Regionen zu finden. Wie aus der Darstellung hervorgeht, handelt es sich um eine lockere Zuordnung, die dazu dient, dass die Treffen nicht alle am gleichen Ort stattfinden, sondern den Mitgliedern in den Randregionen etwas entgegenkommen. Nach wie vor gilt jedoch der Grundsatz, dass alle Mitglieder an allen Treffen teilnehmen dürfen, und dies auch ohne eigene Traktion.

Die Einteilung der Regionen soll auch dazu dienen, dass nicht alle Vorstandsmitglieder am gleichen Ort wohnen. Aber gerade da happert es noch immer. Lukas Schlumpf aus Wernetshausen bei Hinwil hat sich als Kandidat für den Vorstand gemeldet, doch fehlen im Gebiet Nord/Ost/Süd immer noch drei Leute! Dabei ist die Arbeit eines Regionalvorstandes wirklich nicht erdrückend, besteht doch die Hauptaufgabe lediglich darin, zusammen mit den Vorstandskollegen der gleichen Region pro Jahr ein Treffen zu organisieren.

Ich hoffe, dass sich bis zur GV im Winter noch weitere Freiwillige melden werden.

Christian Bolliger hat letzte Woche die Adressverwaltung an Felix Gähler übergeben, nachdem er seit 1985 für diese Arbeit verantwortlich war. Herzlichen Dank, Christian, für Deine Mithilfe im Club!

Bei dieser Gelegenheit möchte ich darauf hinweisen, dass Mutationen (Adressänderungen, Aenderungen bezüglich des Fahrzeuges etc.) rechtzeitig an die Adressverwaltung zu melden sind.

Die Antworten auf die Meinungs-Umfrage betreffend Hinterrad-angetriebene Citroën waren leider nicht überwältigend. Die zwei Kameraden, die geschrieben haben, sowie diejenigen, die ich persönlich angesprochen habe, waren überwiegend positiver Ansicht. Dennoch hätte ich gerne noch mehr Meinungen vernommen, stellen sich doch die folgenden Fragen:

- kann unser Club noch weiter vergrössert werden? (Die Anzahl der möglichen Zuzügler ist allerdings nicht bekannt.)
- würden diese älteren Fahrzeuge unseren Club aufwerten - oder vielleicht sogar unsere Autos abwerten?
- würden diese langsameren Fahrzeuge bei Treffen hemmend wirken?

Eine Antwort zu diesem Thema, das Schreiben von Guido Soland, ist in diesem Clubheft zu finden.

Wir hoffen, an der GV im Winter einen Beschluss zu diesen Fragen fassen zu können. Gegebenenfalls werden wir danach in der einschlägigen Presse eine Mitteilung zusammen mit einem Aufruf publizieren.

Ich hoffe immer noch, dass sich unsere Mitglieder - und damit auch DU - zu vermehrter Aktivität aufraffen werden.

Tractionellement

Daniel Eberli
Daniel Eberli

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

27./28. August 1988 **Achtung: Anmeldetalon in diesem Heft**
2. Oktober 1988 **Achtung: Anmeldetalon in diesem Heft**
29. Januar 1989 Generalversammlung

andere Treffen und Daten

| | | | |
|---------|-----------|------|---|
| | August | 1988 | Raid Franco Acadien organisiert von la Traction Universelle |
| 4.-28. | August | 1988 | Raid Türkei des Citroën Treffen Clubs |
| 5.-7. | August | 1988 | 2CV-Treffen Rogallo-Rana-Louny (CS) |
| 12.-14. | August | 1988 | Eising-Traef für Citroën in Dänemark |
| 12.-15. | August | 1988 | 40 Jahre 2CV in Rochefort (B) |
| 19.-21. | August | 1988 | Sommertreffen Traction Avant Dänemark Info beim Clubpostfach |
| 26.-28. | August | 1988 | Citroën Gäu Treffen in Sulz am Eck (D) |
| 27./28. | August | 1988 | 50 Jahre Motorradfahrer vom Entlebuch |
| 8./9. | September | 1988 | Herbsttreffen der TAVIG (Info bei Redaktion) |
| 9.-11. | September | 1988 | 27. Jahrestreffen des ACC nördl. Bayreuth (Info bei Redaktion) |
| 14.-18. | September | 1988 | 16. Int. Oldtimer Rallye in Poznan (CS) |
| 17./18. | September | 1988 | 3. Int Sternfahrt nach Ratzeburg (D) |
| 18. | September | 1988 | Teilemarkt in Lipsheim (F)* |
| 24./25. | September | 1988 | 3. Rassemblement des DSMHA in Avenches |
| 1./2. | Oktober | 1988 | 10 Jahre ICCCR in Chartes (F) |
| 21.-25. | Juni | 1989 | 20 Jahre Oldtimer Club Bern |

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

Eine Bitte: solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilemärkten und sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung.

ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!!

In der Mitte dieses Heftes befindet sich der Anmeldetalon für das Treffen der Region Süd am 27./28. August 1988. Bitte haltet den Anmeldetermin ein, der Veranstalter ist Euch dankbar.

ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG !!!

In der Mitte dieses Heftes befindet sich der Anmeldetalon für das Treffen der Region West am 2. Oktober 1988. Bitte haltet den Anmeldetermin ein, der Veranstalter ist Euch dankbar.

Treffen der Region NORD am 26. Juni 1988

Der Drei-Seen-Hof in Nussbaumen (TG) war das Ziel des diesjährigen 'nordischen' Treffens, zu dem von Genf (Madame Colette Fawer, Public Relations Frau von Citroën Suisse, beehrte uns mit ihrem Besuch), über Bern bis in den österreichischen Vorarlberg etwa zwanzig Tractions unter ihre Räder genommen haben.

Zwar waren keine Cabriolets darunter, dafür aber ein Comerciale (nicht meiner), der es mir natürlich besonders angetan hat. Zahlreiche 15/6 waren ebenfalls zu bestaunen, unter anderen der gelb-schwarze von Ueli Brunner, bei dem es sich lohnt, ihn einmal in Natura gesehen zu haben. (Ein Grund, auch einmal an ein Treffen zu gehen!)

Bei einem (vielleicht auch eher zwei oder...) Gläschen Weisswein oder Rosé aus Ernst und Vrenis Weinkeller lernte man viele neue Gesichter mit ihren Vehikeln kennen, wobei ich also nicht dahingehend missverstanden werden möchte, dass der Wein daran Schuld gewesen sei. Vielmehr war es die lockere und gemütliche Atmosphäre, die das Kennenlernen und Fragen und Erzählen so angenehm und unkompliziert machten. (Anm. der Red.: Es kamen auch nicht-alkoholische Getränke zum Ausschank.)

Für das Mittagessen fuhr ein Teil ins etwa drei Kilometer entfernte Üerschhausen, wo im Restaurant Seerose ein riesenlanger Tisch im Freien reserviert war. Alle wurden mit Buureschinke und Händöpfelsalat verköstigt. Eine kleinere Gruppe fuhr direkt an den nahegelegenen Nussbaumersee, um dort zu picknicken und vielleicht schon ein erstes Bad zu nehmen.

Nach dem Essen teilte sich die Seerosen-Gruppe nochmals auf. Die Kulturfieber-Gepackten besuchten die Kartause Ittingen (mehr davon vielleicht von jemandem der dabei war: das ist eine Aufforderung!), die Müssiggänger folgten den Grillierern an den See.

An einem idyllischen Fleckchen verbrachten wir (ausser dem Präsi, dem Redaktor und dem neuen Mitgliederverwalter, welche eine anstrengende Sitzung auf der Wolldecke abhielten...) erholsame Stunden am Wasser. Dazwischen wurde sogar für Getränkenachschub gesorgt, was einigen sehr willkommen war.

Leider haben wir am Abend die Kartäusler im Drei-Seen-Hof, wo sich die Letzten nochmals auf eine kurze Erfrischung einfanden, nicht mehr angetroffen. Wahrscheinlich hatten sie ihren Rundgang schon früher beendet und wollten ihre Gefährte samt Gefährtinnen noch vor dem Eindunkeln sicher nach Hause bringen. Das nächste Treffen ist ja aber schon bald, und da werden sicherlich wieder einige von ihnen dabei sein, und hoffentlich noch viele andere mehr - vielleicht auch solche, die noch nie an einem Treffen waren (das war auch für mich das erste Mal, leider noch nicht mit der Traction, aber doch schon unter dem Doppelwinkel). Es lohnt sich auf jeden Fall!

Anm. der Red.: Anlässlich dieses Treffens wurde auch (aber nicht ernsthaft diskutiert), ob man einmal ein Treffen organisieren solle, das nur für die Mitglieder reserviert wäre, die noch nie an einem Treffen waren. Wer stellt sich für die Organisation zur Verfügung?

An dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön im Namen aller Teilnehmer an Ernst und Vreni Reich für ihre Gastfreundschaft und ihren Einsatz, das Treffen zu ermöglichen.

Lukas Schlumpf



Treffen Region Nord: Picnic am Nussbaumersee und Tractionpark



Freuden und Leiden eines Traction-Besitzers

Nachdem ich für unser Club-Heft schon zweimal einen Betrag verbrochen habe, hat mich wieder einmal die Schreibwut gepackt. Ich möchte über ein paar kleinere, gewissermassen alltägliche Erlebnisse berichten.

Zum Beispiel:

Die bewusste Klappe unter der Frontscheibe....Ihr wisst schon. In meinem letzten Beitrag habe ich selbstgefällig über die erfolgreiche Behandlung "Marke Eigenmurks" berichtet. Leider hat die Klappe in der Zwischenzeit wieder zu "seichen" begonnen, nachdem der Anfang vielversprechend war. Natürlich - wie könnte es anders sein - anlässlich meiner Hochzeit bei einer Fahrt im strömenden Regen. Eigenartigerweise dringt nur in den Linkskurven Wasser ein. Ob das auf geheimnisvolle Weise mit der Zentrifugalkraft zusammenhängt??

Oder:

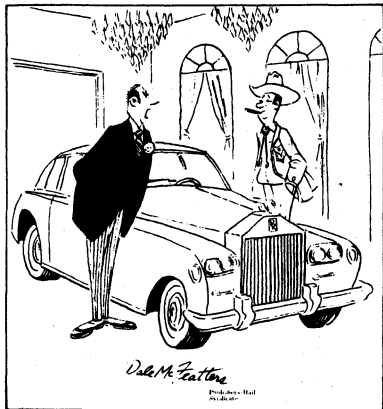
Termin nach der Winterpause bei meinem Leibcarrossier, Ruedi von Aesch in Vorimholz/BE. Nach etlichen Bemühungen und unter merklicher Rötung der Handflächen gelingt es mir, "Gaston" (mittels Kurbel) hustend und stotternd aus dem Winterschlaf zu wecken. Ich freue mich schon, dass ich gerade noch rechtzeitig zum abgemachten Zeitpunkt bei Ruedi ein-treffen werde. Frohgemut fahre ich weg und schiebe nach wenigen Metern lässig den Choke zurück - Fehler Nummer 1. Bei der Kreuzung mit Hauptstrasse und Vorortsbahn mitten im Dorf muss ich anhalten, und der Motor stellt mit einem verdächtig definitiv klingenden "...wwhopp-opp" selbständig ab. Ich betätige nervös den Anlasser (schliesslich stehe ich ja auf den Schienen), aber leider ohne Erfolg. Zweiter Versuch nach kurzer Atempause. Immer noch nichts. Aussteigen, Wagen zurückschieben und Kurbel aus dem Kofferraum holen. Von der Gartenwirtschaft gegenüber erhasche ich im Vorbeigehen erste amüsierte Blicke. Und dann geht's los. Ich kurble, was das Zeug hält. lmal, 2mal, 5mal, 10mal... etc. Mittlerweile hat's die ganze Gartenwirtschaft gemerkt, wo die Leute in der ersten warmen Frühlingssonne hinter ihrem Bier sitzen. Ich verstehe zwar nicht, was sie für Kommentare abgeben, aber ich kann mir's unschwer vorstellen (so etwa in der Richtung: "das hat er nun davon, dieser Angeber). Schliesslich kapituliere ich und rufe Ruedi an, der mir verspricht, dass er mich mit dem VW-Bus abschleppen werde. An den Händen habe ich inzwischen Blasen. Ich setze mich also wieder ins Auto und warte. Da es mir bald langweilig wird, drehe ich den Zündschlüssel und ziehe spasseshalber mal am Anlasser. Und: "... whoww...whoww...wrrrrrrrr. Erraten: er läuft! Ich sofort (diesmal mit dem Auto selbstverständlich) zum nächsten Telefon, Motor abstellen (Fehler Nummer 2) und: "Ruedi, Du brauchst nicht zu kommen, er läuft!". Dann zurück zum Auto, und jetzt überfährt es mich siedendheiss: ich Trottel, warum musste ich auch den Motor abstellen. Also von vorn: Kurbel aus dem Kofferraum (inzwischen dort natürlich wieder versorgt, ich bin ja ein ordnungsliebender Mensch) und weiter geht die Kurbelei. Bis keine Haut mehr an den Händen ist. Eine geschlagene halbe Stunde. Als ich vor Wut schon zu kochen beginne, springt Gaston dann doch noch an. Der Grund der ganzen Misere: Ein Riss in der einen Batterie-Anschlussklemme.

Oder noch ein letztes Beispiel:

Szenerie: Chrigi (meine Angetraute), Gaston und ich unterwegs im Elsass. Sie am Steuer. Wir befinden uns mitten im Feierabendverkehr auf der Suche nach einem Hotel. Rotlicht. Grün. Es wird immer grüner, und wir bewegen uns trotzdem nicht. Wir sind die Vordersten in der Kolonne. Chrigi hebelt verbissen am Schaltstock und versucht, den ersten Gang einzufädeln. Der will aber nicht. Mein gutgemeinter Rat-schlag es doch vielleicht mit dem Zweiten oder mit dem Retourgang zu probieren, damit die Getriebezähne und so... Ihr wisst schon, trägt mir einen wütenden Anfaucher ein ("...Habe schon genug zu tun, siehst Du doch, brauche deinen blöden Kommentar wirklich nicht"). Ich verstumme beleidigt. Die Ampel hat inzwischen wieder auf rot geschaltet. Bei der nächsten Grünphase gelingt dann das Anfahrmanöver doch. Und was mich am meisten wundert: Keiner hinter uns hat einen Mucks gemacht. Auch nicht Vogel-Zeigen oder ähnliche freundschaftliche Kommunikationszeichen. Wäre uns dasselbe in einer Schweizer Stadt im 18-Uhr-Verkehr (z.B. in Bern am Bubenbergplatz) passiert, ich weiss nicht recht. Die Franzosen, mindestens die Elsässer, haben aber scheint's noch ein Herz für alte Zitronen und das auch in der Rush-hour.

Bern im April 1988

Dani Löhner



«Tut mir leid mein Herr, aber Ro'l's-Royce baut keine Viehwagen!»



«So, du hast das Rad erfunden? Nun, ich habe die Steinmetzgewerkschaft erfunden, und du schuldest mir 80 Muschein für den Monatsbeitrag.»

3. Nostalgie-Weekend in Veltheim am 11./12. Juni 1988

Nun gehört also schon das 3. Nostalgie-Weekend in Veltheim, organisiert von der Automobil Revue und auto exclusiv (das man übrigens als Mitglied des CTAC verbilligt beziehen kann, nähere Infos bei Dani Eberli) der Vergangenheit an. Irgendwie denke ich mit gemischten Gefühlen an diese Treffen zurück. Das erste Mal war ich noch mit dem Töff (kein Oldtimer) als Besucher dabei. Das zweite Mal präsentierte ich die Traction, dieses Jahr stellte ich die Traction auf dem Besucherparkplatz ab.

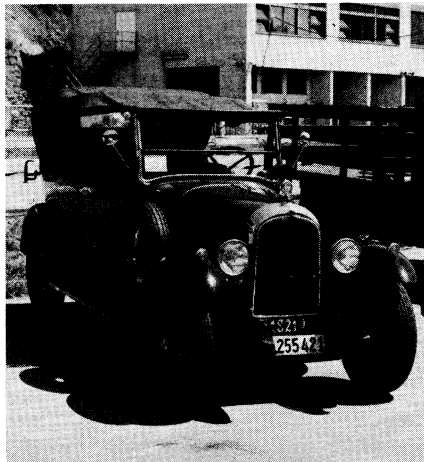
Aber zu den 'gemischten Gefühlen'. Ich werde den Eindruck nicht los, dass hier ein grosser Abriss geschieht. Als Besucher zahlt man pro Tag Fr. 7.-- Eintritt, was ich als gerechtfertigt empfinde, sieht man doch pro Tag etwa 150 Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind. Von einem kompetenten Speaker präsentiert (Edi Strebel, Sekretär im Dachverband, Kenner der Oldtimerszene und der Automarken, dabei noch Spezialist in allen Belangen, die Bugatti betreffen), werden die Autos einzeln im Korso vorgestellt. Dies ist sozusagen eine Gratislektion in Autohistorie. Dann fahren die Wagen noch gemeinsam um den Rundkurs, wobei die sportlichen unter ihnen manchmal (zu) schnell gefahren werden. Also für den Zuschauer eine gute Veranstaltung. Nicht zu schweigen, von den Raritäten, die auf dem Besucherparkplatz besichtigt werden können.

Wie sieht es für den Teilnehmer aus? Erst einmal hat er Fr. 50.- zu zahlen. Das berechtigt ihn dazu, am (frühen) Morgen sein Auto auf dem zugewiesenen Standplatz zu parkieren, zu fahren, wenn er dazu aufgefordert wird und ... ja eben, was und. Mehr darf er nicht, ohne wieder selbst ins Portemonnaie zu greifen. Was wird ihm dafür geboten? Ein reservierter Standplatz auf dem Areal des Verkehrssicherheits-Zentrums, die Möglichkeit, auf der Piste zu fahren, wenn er dazu aufgefordert wird und nichts mehr, was ein normaler Zuschauer, der Fr. 7.-- Eintritt zahlt, nicht auch geboten bekommt. Ein bisschen mager für 50 Stützli, findet Ihr nicht? Ein Aperó, eine Plakette, eine Erinnerungsurkunde (wäre im Hallwag Verlag sicher günstig zu drucken), ein Imbiss? Nichts dergleichen. Ich habe mit verschiedenen Leuten diskutiert, die teilgenommen haben, sie haben nicht im Sinn, ihr Fahrzeug ein zweites Mal zu präsentieren. Überhaupt eine andere ketzerische Frage: warum sollen wir zahlen, damit andere unsere Autos bestaunen können? Schliesslich sind es unsere Autos, die wir mit nicht geringem Aufwand restauriert haben, die die Veranstaltung attraktiv machen. Da sollte man doch im Gegenteil meinen, dass der Veranstalter **uns** eine Unkostenentschädigung zusprechen sollte.

Genug, was gab es in Veltheim zu sehen? Erst einmal, **keine einzige Traction**. Aber sonst ganz schöne Autos, wovon aber viele meiner Meinung nach zu jung waren. Da gab es Opel Commadore, Heckflossen-Mercedes und auch schon die Nachfolgemodelle, Ford Mustangs und andere Neuzzeitgefährte. Was gab es dann an Citroëns zu bewundern? Ein schöner C2 aus dem Kanton Zürich, ein B14, noch mit den originalen Schildern des Kantons Bern (noch weisse Ziffern auf schwarzem Grund), ein C4 Landaulet, eine sehr interessante Karrosserie, bei der das Vorderteil des Daches fest ist, hingegen kann man das hintere Teil, dort wo die Herrschaft sitzt, abklappen. Dann eine grosse Lücke bis zu einem 2CV Sahara in sehr gutem Zustand, ein zum Wohnmobil umgebauter Schrumpfelefant (H-Wagen) und 2 DS Cabriolets, eines ohne und eines mit Kurvenlampen. Das ohne gehört übrigens einen Mitglied des CTAC, der (zur Abwechslung?) die Dame des Hauses ans Steuer liess.



Eindrücke vom Nostalgieweekend in Veltheim mit zwei der anwesenden Citroëns



Mitglieder stellen sich vor: Lukas Schlumpf

Il était une fois

une Traktion, die seit ihrer Pensionierung geduldig auf jemanden wie mich wartete; auf mich, der von ihrer äusseren Erscheinung derart geblendet, all ihre kleineren und grösseren (und vielleicht noch grösseren...?) Mängel übersehen würde und sie auf der Stelle in seine Dienste nehmen würde.

Nun, besagtes Individuum stolperte tatsächlich im Oktober 1987 in Frankreich über diese Traktion, die sich, wie zuhause dank Andreas Rutishausers fachkundiger Hilfe festgestellt werden konnte, als 54-er Commerciale entpuppte. (Auf genauere Details über diese "Artbestimmung" gehe ich hier lieber nicht ein - ich möchte mich ja nicht total blossstellen...)

Eigentlich gab es da nur noch zwei Probleme zu bewältigen: Erstens musste ich baldmöglichst (konkret innert zweier Tage) genug Geld auftreiben, um dem (bald) ehemaligen Besitzer mit irdischen Gütern (eine Traktion ist ja schliesslich etwas Überirdisches, oder etwa nicht?) über seinen Trennungsschmerz hinwegzuhelfen. (Das Auto war übrigens gar nicht ihm, sondern seinem Sohn, der für etwa ein Jahr nach Marokko verreist war.) Zweitens musste die Traktion zumindest für die Heimreise eingelöst werden. Letzteres Problem war relativ einfach zu lösen - man war schliesslich in Frankreich! Der Zufall wollte es, dass in diesem provinziellen (nicht provençal) Kaff tatsächlich eine Niederlassung der -dem Leser darf ein ungläubig-erstauntes "WAU" den Lippen entweichen- Zürich-Versicherung zu finden war. Da diese Gesellschaft sich auch an den saftigen Prämien für meinen 6,2 l Döschwo (...) bereichert, wessen sich der Versicherungsagent durch etwa zehn Telefonate (die ich befrancen und becentimen musste) vergewisserte, war es möglich, einen beschränkten Vertrag über zwei Wochen abzuschliessen.

Mehr Schwierigkeiten bereitete meinem Arbeitskollegen (mit dem ich damals in den Ferien war) und mir die Geldbeschaffung, zumal wir vor der Heimreise wenigstens einmal ein Bad im Mittelmeer nehmen wollten. Bei der ersten Kontaktaufnahme mit meinen Eltern, die, wie ich hoffte, sich meines Problems annehmen würden, stellte sich heraus, dass diese ebenfalls in die Ferien verreist waren. Naja, wir hatten ja noch zwei Tage Zeit. Erstmal ans Meer fahren, dann konnte man ja immer noch weitersehen. Gesagt, getan, und so fuhren wir noch am selben Abend Richtung Cannes, wo wir schliesslich morgens um ein Uhr ein einigermaßen ruhiges Plätzchen gefunden haben, um unsere Liegematten im Freien auszubreiten und uns Morpheus' Armen anzuvertrauen.

Am nächsten Tag war wunderbares Wetter, so dass wir uns erst am späten Nachmittag vom salzigen Nass losreissen konnten, um uns der Lösung unserer Geldsorgen zu widmen. Nachdem in der ersten Bank eine Kontaktaufnahme mit einer CH-Bank nicht möglich war, verblieben uns ja immer noch deren X - 1 andere. Tja, nach anderthalb Stunden war der Vorrat auf X - X zusammengeschrumpft. Was nun? Eine Postüberweisung war aus Zeitgründen nicht mehr möglich (Anm der Red.: die soll's aber auch telegrafisch geben, ist ziemlich schnell). Was blieb uns da anderes übrig, als am

nächsten Tag früh morgens nach Genf zu blochen (mit einem Döschwo?), dort auf der Bank Geld zu holen und bis 17 Uhr wieder in Malirjaç (oder so ähnlich) zu sein? Zum Glück entschieden wir uns dann dafür, noch am selben Abend nach Genf zu fahren, um am nächsten Tag nicht so in der Gegend herumzustressen...

Um neun Uhr am nächsten Morgen begann dann unsere Banken-Odyssee! Genf trieft ja nur so von Banken, doch 'meine' Bank war nirgends zu finden. Wenn ich fragte: "Vous savez où je trouve la banque Leu?" (sprich Loi), sagte man mir: "Oui, oui la banque 'Loi' est...." Was wir eben zu lange nicht verstanden haben war, dass sich die genfsche Bank "Loi" etwas anders buchstabiert, nämlich "Lloyds".. Nach zwei Stunden 'Irrgang' durch Genf, rief ich schliesslich die Bank Leu in ZH an, die mir mitteilte, dass sie gar keine Zweigstelle in Genf hätten, ich mich aber an die Bank Gutzwiller wenden solle, mit der sie zusammenarbeiten würden. Dort konnte ich dann tatsächlich mein bescheidenes 'Ferienjobkonto' plündern und abging in den Süden, wo uns meine traction und einige Überraschungen erwarteten....

Doch davon ein andermal.

Lukas Schlumpf

Termine in letzter Minute

1938  1988

la Reine de la route
à 50 ANS



**RALLYE DE PRESTIGE
AUVERGNE**
13 - 16 OCTOBRE 1988
Exclusivement réservé à cinquante 15 Six

Renseignements
et Inscriptions :

AMICALE CITROËN
BP 470-07
75327 PARIS CEDEX 07

**Rendez-Vous Citroën
in Siblingen**

am 7. August 1988
Anmeldung bis 1. August an

Ueli Fischer
8225 Siblingen

HSI

DIE HOHE SCHULE DER IMPROVISATION

Unsere Tractions sind im Allgemeinen recht zuverlässige Fahrzeuge. Trotzdem kann es zu Pannen kommen, bei denen sorgfältig abgeschätzt werden muss, ob ein Weiterfahren noch zu verantworten ist, oder ob das Auto stehengelassen und später aufgeladen werden muss. In kritischen Fällen ist eine genaue Kenntnis der Vorgänge im und ums Auto sowie der Fahrphysik unumgänglich. In Zweifelsfällen ist deshalb der sicherere Weg zu wählen, was, je nach den Begleitumständen bedeutet, dass der Wagen an Ort und Stelle fachmännisch repariert werden muss, oder die Heimreise per Bahn oder Anhalter angetreten werden muss. Die nachfolgende Story ist eine dieser Situationen, bei denen schliesslich dank dem vorhandenen Werkzeug, der Kenntnis der Möglichkeiten und Gefahren verbunden mit der nötigen Vorsicht die Heimreise doch angetreten werden konnte.

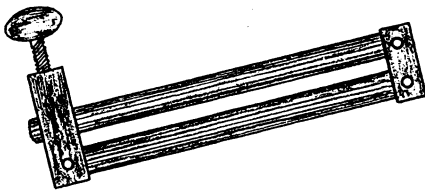
DIE GESCHICHTE MIT DEN BREMSEN

Wie schon die erste der HSI-Geschichten ereignete sich auch diese im Frühjahr 1984, als wir das 50enaire besuchten. Röbi-Six stellte an seinem Six fest, dass eine hintere Bremse nicht richtig funktionierte. Eine Ueberprüfung auf dem Campingplatz im "Bois de Boulogne" zeigte, dass der Bremszylinder hinten rechts massiv Öl verlor. Und dies an einem Feiertag, so dass nicht mit der Unterstützung einer Garage gerechnet werden konnte. Selbstverständlich zog die Bremse hinten rechts nur noch schwach (verölte Bremsbeläge), was aber gefährlich war, war die Tatsache, dass infolge der weiten Heimreise damit gerechnet werden musste, dass die Bremsflüssigkeit zur Neige gehen würde und somit ein Totalausfall der Bremsen nicht ausgeschlossen werden konnte. Guter Rat war teuer.

Vor der Abfahrt hatte ich in meiner Garage nochmals einen kritischen Blick auf das Werkzeugbrett geworfen und abgeschätzt, welches Werkzeug unter Umständen in der vergammelten Aertzetasche in meinem Auto von grösserem Nutzen sein konnte als zu Hause an ebendiesem Brett. Irgendwie war mein Blick von einer speziellen Schraubzwinde hängengeblieben, die ich gekauft hatte, um bei Reparaturen an den Bremsen die Bremsleitungen aus Gummi abklemmen zu können ohne sie zu beschädigen und dadurch ein Auslaufen der Bremsflüssigkeit zu verhindern.

Ich fand, dass man ja nie wissen konnte, und da das Ding leicht und klein war, packte ich es ein. In Paris bei Röbis Panne erinnerte ich mich daran. Wir überlegten uns, welche Folgen zu erwarten waren, wenn wir die Bremsleitung hinten rechts damit abklemmten.

Natürlich war mit einer Reduktion der Bremsleistung und damit zu einer Ver-



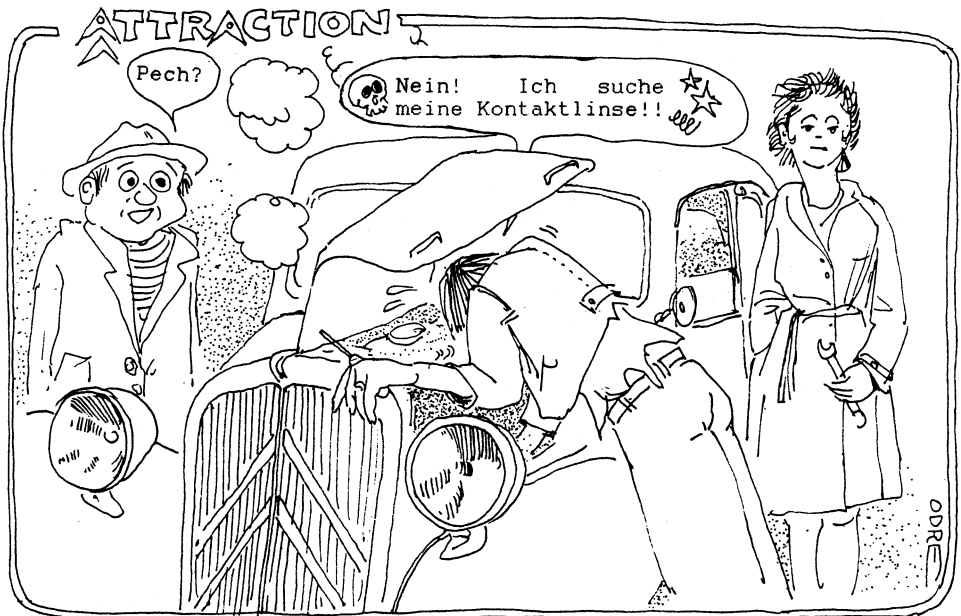
längerung des Anhalteweges zu rechnen. Was uns jedoch wichtiger schien, war die Tatsache, dass nicht mit heimtückischen Reaktionen des Autos wie Ausbrechen etc. zu rechnen war. (Blockiert bei einem Auto hinten eine Bremse, bricht der Wagen möglicherweise aus. Zieht eine Bremse nicht, bleibt er in der Spur, umgekehrt führt ein einseitiges Bremsen **vorne** zu einem Ausbrechen des Autos. Die gleiche Methode hätte also **vorne nicht** angewendet werden können.)

Wir kamen zum Schluss, dass eine Heimfahrt mit dieser abgeklebten Bremsleitung zu verantworten war – eine angepasste Fahrweise vorausgesetzt. Tatsächlich kam Röbi auch problemlos nach Hause, wo er als erstes die Bremsen fachmännisch revidierte.

Einmal mehr eine Story, bei der durch Improvisation eine Heimfahrt ermöglicht wurde. Zugegeben, eine etwas heisse Geschichte. An dieser Stelle muss ich deshalb dringend darauf hinweisen, bei Basteleien im Bereich "Fahrwerk / Lenkung / Bremsen" äusserst vorsichtig zu sein. Andernfalls gefährdet Ihr nicht nur Euch selbst, sondern auch Dritte. Ist man nicht genau informiert über die Fahrphysik (einwirkende Kräfte und deren Folgen), sollte man unbedingt die Finger davon lassen und hält in Gottes Namen einmal der Bahn den Vorrang geben. Nebst der erwähnten Gefahren muss auch berücksichtigt werden, dass im Falle eines Unfalles die Versicherung ihre Zahlungen reduzieren oder von ihrem Regress-Recht Gebrauch machen wird.

Vor Nach-Ahmung wird deshalb gewarnt!

Daniel Eberli





VOR 20 JAHREN: Diese gesteinigte Traction dürfte die Pariser-Studentenunruhen im Mai 1968 nicht überlebt haben.
Foto Baumann Schaffhausen. Eingesandt von KuGa

3 . C T A C - T R E F F E N 1 9 8 8

27. / 28. August 1988 im Maggiatal

Anreise: Individuell oder in Gruppen (nach Absprache
unter den Teilnehmern)

Reiseroute I: Zürich - Chur - Thusis - San Bernardino - Bellinzona -
Locarno - Gordevio (Maggiatal)

Reiseroute II: Zürich - Luzern - Göschenen - Gotthardpass - Biasca -
Bellinzona - Locarno - Gordevio

Treffpunkt I: ab 11.30 Flugplatz Magadino-Ebene (signalisiert ab
Contone)

Treffpunkt II: ab 17.45 Zeltplatz Da Renato in Gordevio

Programm Samstag: 11.45 Ausfahrt durch eine malerische Tessinergegend
mit Verpflegungsmöglichkeit abseits der Touri-
stikströme
16.45 Ankunft in Gordevio
17.00 Bezug Zeltplatz oder selbstgebuchtes Hotel
17.45 Begrüssung der restlichen Teilnehmer
18.00 Fakultativer Spaziergang durch das romantische Dorf
Gordevio
19.15 **T e s s i n e r a b e n d i n G o r d e v i o**
(Das mitbringen von Instrumenten, Gesangsbüchern,
Schnitzelbänken und Attraktionen ist nicht verboten
sondern erwünscht)

Programm Sonntag: 09.30 Eintreffen zu den beiden Programmen
a) Schifffahrt auf dem Lago Maggiore ab Ascona
mit Museumsbesuch
b) Fahrt durch das wildromantische Bavonatal
mit Besichtigungen der Dörfer
10.00 Abfahrt nach Ascona oder Bavonatal

ab 14.00 Rückreise (Individuell)

Allgemeines: Zeltplatz: Es besteht die Möglichkeit in Gordevio auf dem Zeltplatz Da Renato zu übernachten. Die Reservation wird gesamthaft durch den Club vorgenommen.

| | |
|---------------------|-------------|
| Preise: Fahrzeug | Fr. 2.-- |
| Zelt je nach Grösse | Fr. 4.-/6.- |
| pro Person | Fr. 5.50 |

Allgemeines: Hotel: 1) Pensione La Pergola, Gordevio, 093/ 87.19.28
2) Rist. Unione, Gordevio, 093/ 87.18.48
3) Rist. Milleviori, Ronchini, 093/ 87.13.02
oder Touristikbüro Valle Maggia, 093/ 87.18.85

Preis: ca. Fr. 35.-- pro Person inkl. Frühstück

Die Hotelreservation wird **nicht** durch den Club vorgenommen. Bitte reserviert Eure Zimmer rechtzeitig, da die Anzahl Betten beschränkt sind.

Verpflegung: Nachtessen am Samstagabend wird durch den Club organisiert. Kostenpunkt ohne Getränke ca. Fr. 15.--.
Für die "Zeltler" besteht die Möglichkeit, das Frühstück auch im Restaurant des Zeltplatzes einzunehmen. Mittagessen am Sonntag je nach Programm.

Bademöglichkeiten: Es besteht die Möglichkeit in der Maggia oder im Pool des Zeltplatzes zu baden.

Pannendienst: Es wird ein Pannendienst auf der empfohlenen Route I organisiert.

Auskünfte: Touristikbüro Valle Maggia
6673 Maggia 093/ 87.18.85

Organisation Treffen:

- Kurt + Lisbeth Sutter 055/ 86.15.23
- Christian + Edith Bolliger 055/27.41.20

Anmeldung bis spätestens 10. August 1988 mit nebenstehender Postkarte an Christian Bolliger, Postfach 62, 8832 Wollerau

Rencontre Citroën-Bugatti



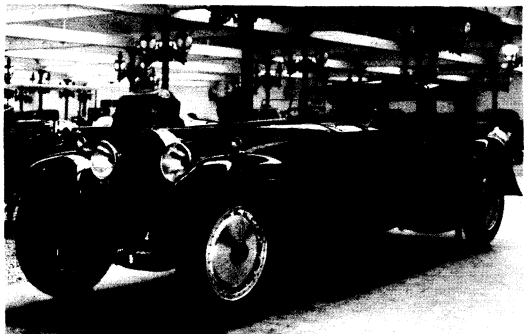
Musée National
de l'Automobile
Collection
Schlumpf



Herbsttreffen des CTAC, 2. Oktober 1988

Als Abschluss der Saison 1988 können wir einen exklusiven Ausflug ins Elsass vorschlagen. Der Citroën "Traction Avant" Club besucht das bereits heute legendäre Musée de l'Automobile mit der einmaligen Sammlung an Bugatti-Fahrzeugen, die die Gebrüder Schlumpf auf Kosten Ihrer Arbeiter in der ganzen Welt zusammengekauft haben. Mit Ihrer Sammelwut und der göttlichen Verehrung von Ettore Bugatti, ebenfalls einem Elsässer, führten sie ihre Spinnereifabrik in den Konkurs. Dies war ihnen aber völlig gleichgültig, sie sahen nur noch die Autosammlung. Die Arbeiter besetzten darauf das Museum in den alten Fabrikhallen, um damit wenigstens Ihre Pensionskassengelder zu retten. Die Gebrüder Schlumpf wurden polizeilich verfolgt und mussten sich in die Schweiz retten, wo sie während Jahren im Hotel Drei König in Basel wohnten. Ihr Museum konnten Sie während dieser Zeit nie besuchen. Die Stadt Mulhouse setzte sich in Paris für das Museum ein und erreichte, dass es zu einem nationalen

Denkmal des französischen Automobilbaus wurde. Es beinhaltet die heute weltweit grösste Sammlung an Bugattis. Daneben finden sich auch andere v. a. französische Autos, die sich aber in der Minderzahl befinden. Bugatti Spezialitäten wie ein Bugatti Mootorboot oder Bugatti-Trampiautos (die für unsere Jüngsten immer noch zu teuer sind) runden den Gesamteindruck dieses Museums ab. Die Ambiance, die diese Autos inmitten vieler alter Pariser Strassenlampen umgibt ist einmalig, es lohnt sich sicher mit uns diesen Ausflug zu wagen.



Wir wünschen schöne Ferienzeit!



Junge Liebe zu alten Autos

Man sieht sie nicht nur in den Automobilmuseen und anderen Museen wie zum Beispiel derzeit im Technorama Winterthur. Auch nicht allein bei den Veteranen-Rallies, die in ganz Europa veranstaltet werden. Oldtimer gehören seit Jahren zum alltäglichen Strassenbild. Doch wo sie aufkreuzen, finden sie meist mehr Bewunderer als ein neues Modell der jetzigen Serienwagen, die eben erst Premiere feierten.

(IVB) Die Nostalgiejeweile hat in jüngster Zeit immer mehr Freunde alter Autos auf den Markt der Interessenten gespült. Junge Oldtimer-Liebhaber brennen darauf, langjährigen Fans ihre Schätze abzugeben. Aber man muss schon tief in die Tasche greifen, wenn man eines der kostbaren Stücke erwerben will. Wer sich jedoch auf dem Markt ein bisschen umsieht, kann schon für weniger als 12 000 Franken zu einem gepflegten Fahrzeug der zwanziger Jahre kommen. Zum Beispiel zu einem Ford, Modell 8/28, aus dem Jahre 1928 oder für 3000 Franken mehr zu einem Peugeot 201, Vierzylinder-Roadster, Baujahr 1927.

Bestandteile der Automobilgeschichte

Unter dem Angebot tauchen Namen auf, die auch der jungen Generation nicht unbekannt sind. So machen zum Beispiel die Modelle von Opel, BMW, DKW, Audi, Ford, Peugeot, Renault von sich reden. Die zum Verkauf angebotenen Veteranen sind fast ausnahmslos fahrbereit. Mancher Wagen hat bei Rallies bewiesen, dass er noch längst nicht zum

alten Eisen gehört. Beinahe jeder Oldtimer wird daher von seinem Besitzer liebevoll umhütselt. Denn Freunde alter Autos sind Individualisten, stolz darauf, durch die Pflege ihres Hobbys ein Stück Automobilgeschichte in unsere Zeit gerettet zu haben und sie lebendig zu erhalten.

Währschaftes Material

Es macht freilich auch Spass, Auto-Veteranen zu pflegen. Denn in vielen Oldtimern steckt noch die solide handwerkliche Arbeit der Wagenbauer aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg. So sind die meisten Karosserien der Frühzeit mit Holz ausgekleidet. Die Lampen und äusseren Beschläge blinken in massivem Messing; die Innenausstattung besteht vielfach aus herrlichem Leder. Selbst dort, wo es sich um jüngere Modelle handelt, kann sich das Material sehen lassen!

Das gilt vor allem auch für die Blechkonstruktionen, die nach 1912 an die Stelle von Holz traten. Man wusste nämlich schon vor mehr als einem halben Jahrhundert, wie Eisenblech durch Zink- oder Bleiüberzüge wirkungsvoll vor Rost geschützt werden konnte. Mancher Automobilhersteller von heute müsste eigentlich vor Scham erröten, wenn er im Vergleich zu dem noch heute blitzblanken Gehäuse vieler Veteranen seine als «rostfrei» angebotenen Stahlkarosserien nach spätestens drei Jahren vom Rost angegriffen sieht. Gar nicht zu reden von dem nach Jahren noch wundervollen Glanz des Lackes und seinem unverwechselbaren Finish.

Qualität hat ihren Preis

Hinter der Qualität stand allerdings ein heute kaum vorstellbarer Aufwand, der von den Methoden des Kutschwagenbaus übernommen wurde. Für das Anmalen, Schleifen und Lackieren der Karosserie eines Autoveteranen aus der Zeit nach 1914 wurden bis zu vierzig Schichten Grundierung, Grobspachtel, Feinspachtel, Grundlack, Erstlack, Finish und Decklack aufgetragen. Wegen dieses langwierigen und kostspieligen Prozesses konnten die meisten Hersteller in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts den Kaufpreis nur für das Chassis des Wagens festlegen. Den selbstgewählten Aufbau und die Lackierung musste der Käufer extra bezahlen; selbstverständlich auch das handwerklich ebenfalls aufwendig hergestellte Zubehör. Das änderte sich erst, als in Frankreich und in den USA mit dem Bau grosserer Serien begonnen wurde.

Geschäft mit einer Liebhäberel

Da die berühmten Modelle unter den Autoveteranen nur selten ihren Besitzer wechseln, kaufen sich viele Oldtimerfreunde ihre Lieblinge in Einzelteilen zusammen. In Anzeigen kann man nicht selten lesen «komplett oder in Teilen zu verkaufen». Wie stark das Interesse an den Veteranen ist, zeigt auch die Tatsache, dass sich clevere Geschäftsleute immer wieder um die Genehmigung bekannter Modelle der automobilen Vergangenheit bemüht haben. So baut beispielsweise der schweizerische Konstrukteur und Hersteller von Luxus-Sportwagen, Sbarro, den Mercedes 540 K und den BMW 328 nach.



Die Schar der Oldtimerfreunde ist gross, doch die Fahrzeuge werden immer teurer. So ist mancher Bastler froh, wenn er irgendwo in einer Scheune einen ausgedienten Wagen aus der Frühzeit entdeckt, der noch aufgemöbelt werden kann. (IVB)

Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder **gratis**. Macht davon Gebrauch, wenn Ihr etwas im Zusammenhang mit Autos zu verkaufen habt, vielleicht kann ein Anderer es gebrauchen.

Gewerbliche und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-. Dauerinserenten erhalten Rabatt. Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen. Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion. Adresse siehe 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6cm, Stk Fr. 3.- + Versand
 - * Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stk Fr. 7.50 + Versand
 - * Clubkleber mit Clubblem, Stk Fr. 1.50 + Versand
 - * Traction zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot Stk Fr. 3.- + Versand
 - * Plaketten vom Internationalen Treffen in Winterthur 1986 Stk Fr. 15.- + Versand
 - * diverse Schlüsselanhänger aus Metall im Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (TA, 2CV, DS, SM etc) Fr. 10.-
 - * Plakat vom Treffen in Zofingen (A3), Stk Fr. 1.- + Versand
 - * Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaque Preise zwischen Fr. 185.- und Fr. 265.- inkl. Versand in der Schweiz. Bestellformulare erhältlich beim Clubpostfach.
-

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

zu verkaufen:

Citroën Traction Avant 15/6 1956

Farbe weiss
Zustand schlecht, aber komplett

im Preis inbegriffen:
2 Motoren , 4 Getriebe
1 Hinterachse , 1 Vorderachse
5 Türen (davon 1 kompletter Satz) , 1 Satz Kotflügel

Preisvorstellung: Fr. 8500.--

Ueli Steiner
Habsburgstr. 32
6003 Luzern

Tel.: priv: 041/23 10 73 Gesch.: 041/97 29 33

Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

Querschnitt durch die Autotechnik
Heft 10
Citroën 11 und 15 CV

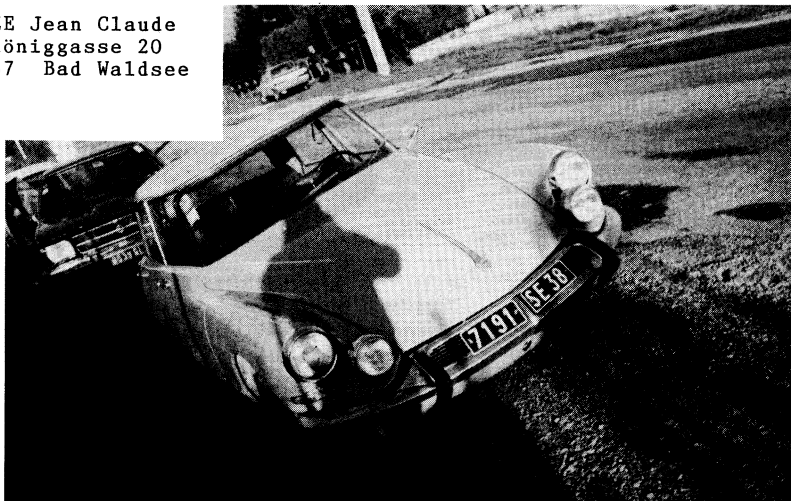
Verlag Bucheli
original und neuwertig Preisvorstellung Fr. 35.--

Andreas Rutishauser
Altstetterstrasse 163
8048 Zürich

zu verkaufen:

Citroën ID 19, Jahrgang 1966
Interieur Leder
gegen anständige Offerte zu verkaufen von:

CHAUZE Jean Claude
Dreiköniggasse 20
D-7967 Bad Waldsee



Entnommen dem Tages-Anzeiger (Zürich) und MARKT, die ich am selben Tag erhalten habe. Kommentar meiner Meinung nach überflüssig (soll da eventuell eine Familiäre angeschafft werden?)

25 Citroën ... mobil.
Schliefplätze, Dachträger, 2 J. TÜV, 60000 km, DM 6500.-, Tel. 0716192961, 80 PS H
TUV 11 CV, Bj. 53, unrenoviert, zerlegt, aber vollständig, DM 1100.-, Tel. 02211992140
TUV Sonderangebot: Auspuffanlage, 4-teilig f. 2 CV/ AK/AC/DY, DM 80.-, solange Vorrat reicht, Die Erstenfeder, Tel. 050522959 H
JKW neu, Tel.
Bsp. nuz. Tel.
id

individuell + preiswert

Export Transport

französische Oldtimer

2 CV I
2 CV V.
2 CV B
2 CV R
2 CV A/
GSA Ki
GSA Fr
GSA B
Federk
HY
18
b

46

Raritäten/Oldtimer

GHULIETTA SPRINT 1600, Bj. 1963, weiss, in ausgezeichnetem Zustand, vor einem Jahr vorgef., Preis auf Anfrage, Tel. (01) 362 87 45, ab 14 h. BM369

ALFA ROMEO 2000 BERLINA, umständeh., Jg. 75, grün met., Aluf., 140 PS, ca. 3000 Fr. (058) 61 16 47. BF397

BMW 2002 TURBO, ab MFK, 60 000 km, 170 PS, 7" Alu, Turbo/Bremsen/Pneus neu, (01) 700 14 11. BP451

CADILLAC ELDERADO Cabriolet, Bj. 57, zerlegt, dem Meistbietenden. (057) 34 20 75. BF345

CITROEN LEGERE 1953, Mot., Vorderachse, Bremsen, Türen etc. kompl. rev., ab MFK, neuwertiger Zust., nur 39 000 Fr. Tel. (041) 93 27 81. BM588

Wegen Abreise ins Ausland Citroen 11 BL Legere Limousine 2 LT, Jg. 53, Topzustand, total rev., ab MFK, schwarz, VP 17 500 Fr. (01) 492 78 49. BN126

TAUNUS COUPE GT 2.3, ... aufwendig rest. u. revid., ab MFK, 6901 ... 87 34.

AL SS 36E
AU MF
AU od. 941
AUI 72 C
● AL TZ/LA
AUDI Taus 98 18
AUDI Aust. ACB.
AUD

Inserate und Kleinanzeigen

zu verkaufen:

Citroën TA 11D Légère 1956

-12 Volt-Anlage

-Motor und Getriebe vor 16'000 km überholt

-seit 1974 in gleicher Hand

-interessantes Zubehör

Speicheräder

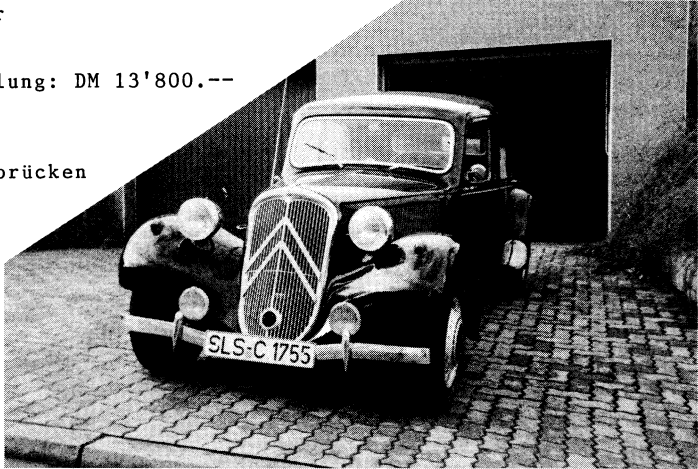
Nebellampen

Preisvorstellung: DM 13'800.--

Armin Zenner

Talstr. 46a

D-6600 Saarbrücken



Auf Seite 63 in der Nummer 2/88 hat Andreas zu Sammelbestellungen für Chromstahl-Auspuff-Anlagen für 11-er aufgerufen, bei Preisen um 1200.- Fr.

Da der Preis sehr hoch lag, ist nur eine Bestellung eingegangen.

Aus der Ueberlegung heraus, dass die Rohre erfahrungsgemäss länger halten als die Töpfe und im Bedarfsfall auch durch jeden Schlosser angefertigt werden können, haben wir nun ein Angebot vorliegen, das zu einem angemessenen Preis den Topf und das Endrohr beinhaltet.

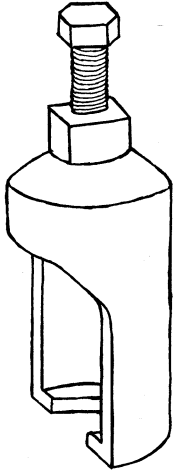
Da die Preise bei einer höheren Bestellmenge erheblich tiefer liegen, bitten wir, etwas an die Zukunft zu denken und schon jetzt, das heisst, bis Mitte August, die Bestellung an die Redaktion zu richten.

Chromstahl-Auspuff-Töpfe

| | | | |
|---------------|---------|----------------|---------------------|
| Für Tractions | 11BN/BL | Topf + Endrohr | Fr. 400.- bis 500.- |
| | 15six | Topf + Endrohr | ca. Fr. 700.- |

Je höher die Bestellmenge, desto tiefer der Preis! Bestellungen an die Redaktion.

Inserate und Kleinanzeigen



Leichte, handliche Bremstrommel-Abzieher - ein Muss
für jede Werkzeugtasche! nur Fr. 50.-/Stück

Achsschenkel-Abzieher, Radlager-Abzieher und andere
Spezialwerkzeuge auf Anfrage, günstig!

Hans Fuchs
Zürcherstr. 29
4332 Stein

Tel. 064/633251

Neue Mitglieder im **CTAC**

Wir freuen uns, die nachstehenden Mitglieder neu in unserem Club
begrüssen zu dürfen.

| | |
|--|-------------|
| Mischler Daniel, Bergli, 3472 Wynigen/BE | 034/ 552243 |
| Bürgin Bernhard, Eigerstr. 16, 3007 Bern | 031/453071 |
| Fisch Konrad, Singisenstr. 42, 5630 Muri | 057/444420 |
| Möckel Anton + Jessica, Feldstr. 8, 8116 Würenlos | |
| Steege Kurt, Im Gibel 24, 8162 Steinmaur | 01/8532934 |
| Aeberhard Hansjörg +Ursi, von Rollstr.1, 4702 Oesingen | 062/761528 |
| Wälchli Anton, Eigerweg 7, 3422 Kirchberg | |
| Strebel Ulrich, Holderbachweg 21b, 8046 Zürich | 01/5778394 |
| Zaugg Konrad + Bea, Wiggiswilweg 2, 3303 Jegensdorf | 031/962087 |
| Fuhrer Willi, Unter-Mühleweg, 3464 Schmidigen | 034/751474 |
| Schellenberg Ernst + Ursula, Büelstr. 19, 8474 Dinhard | 052/381614 |
| Breuning Christian, Maiengasse 109, 8460 Marthalen | |
| Vieli Rolf, Sennensteinstr. 11, 7000 Chur | 081/246252 |
| Stoekli Susi, Industriestr. 39, 8302 Kloten | 01/8136438 |
| Mehri Josef, Feldweg 5, 6022 Grosswangen | 045/713058 |
| Tröndle Klaus, Eckhaustr. 15, D-7897 Kabelberg | 07741/4946 |
| Andry Domenic, Unterer Quai 27, 2502 Biel | 032/236787 |
| Locher André, Taminastr. 8, 7310 Bad Ragaz | 085/91751 |
| Amos Claude, Unterhofen 6, 8625 Gossau | |

Oldtimer und Teilemarkt Bern 28./29. Mai 1988

Zum ersten Mal fand der traditionelle OTM, bisher in der Markthalle von Burgdorf stationiert, auf dem BEA-Gelände in Bern statt. Und soviel mir bekannt ist, wurde der Markt erstmals an zwei Tagen (Samstag und Sonntag) ausgetragen. Ob das Vorteile bringt? Ich war an beiden Tagen dort, am Sonntag waren viel weniger Leute anwesend. Dadurch hatte man eher Zeit, mit Bekannten zu plaudern. Aber am Sonntag waren die guten Stücke, die 'Trouvailles' weg. Also ein Tag um die Einkäufe zu tätigen, der andere um die Freundschaft zu pflegen? Wie seht Ihr das? Und was meinen die Vertreter des CTAC, die mit einem Stand anwesend waren dazu? Die Ausgaben für einen Verkäufer sind doch erheblich gestiegen, muss er doch noch eine Übernachtung (samt der dazugehörigen Verpflegung) mitrechnen. Ich will nicht polemisieren und fragen, ob sich das noch lohnt, aber meiner Meinung nach würde ein Tag genügen. Dadurch, dass die Platzverhältnisse grosszügiger geworden sind (ein grosser Teil der zum Verkauf stehenden Fahrzeuge konnte sogar in der Halle ausgestellt werden), ist das Gedränge nicht mehr so gross wie auf der Galerie der Markthalle in Burgdorf. Ich glaube kaum, dass ein ernsthafter Käufer sich das Angebot erst am Sonntag anschaut. Vielleicht sind dann gerade die Ersatzteile oder das Accessoir, das so dringend zur Perfektionierung des Sammlervehikels benötigt wird, schon verkauft.

Wie stand es mit dem Angebot? Vom CTAC waren Christian Heussi und Christian Schelbli (in alphabetischer Reihenfolge) mit einem Stand anwesend. Falls jemand nicht ein ausgefallenes (oder schweres) Ersatzteil benötigte, kam er hier auf seine Kosten. Aus Frankreich konnte ich Monsieur Renel mit seinen Nachfertigungen von Teilen ausmachen. Ebenfalls scheint sich in der Region Bern jemand auf Ersatzteile für französische Automobile zu spezialisieren. Hat eines von unseren Clubmitgliedern schon Erfahrungen gesammelt? Oder möchte der Betreffende vielleicht ein Inserat im Clubheftli erscheinen lassen? So würde ein breiterer Kreis von potentiellen Kunden angesprochen werden können. An verschiedenen anderen Ständen sah ich auch noch Teile für die Traction und solche die ich nicht eindeutig identifizieren konnte. Zum Beispiel wurde ziemlich günstig ein Paar 'Zierstäbe' aus poliertem Aluminium angeboten, die vielleicht zu einem Traction Cabriolet oder Coupé (Faux Cabriolet) gehört hätten.

Was ich jeweils auf Oldtimermärkten suche, sind weniger Ersatzteile oder Schrott, sondern altes Papier. Eines meiner Ziele ist es, möglichst viele Kataloge und andere gedruckte Erzeugnisse der Marke Citroën zu finden. Wieder fand ich einige interessante Stücke: einen Traction-Prospekt, der von Citroën in Belgien herausgegeben worden ist, sogar in Farbe, oder den Prospekt für die Vorkriegs-Commerciale. Leider haben die Preis drastisch angezogen. So wurden teilweise für 4-seitige Faltblätter zwischen 1952 und 1956 bis zu Fr. 50,- verlangt (nicht etwa Francs Français!). Ich hoffe, diese Prospekte anderswo günstiger zu erstehen.

Am Sonntag fand dann auch noch ein Oldtimer-Korso durch die Berner Altstadt statt. Schon frühzeitig hatte ich mich angemeldet, in der festen Hoffnung, unsere Traction habe bis dann die Aufenthalte beim Mechaniker, Spengler, Maler, nochmals Mechaniker und schliesslich beim Sattler glücklich überstanden. Was dann schliesslich auch (knapp) eintraf. Der erste grössere Ausflug war dann auch gleich die Wassertaufe für die (jetzt vielleicht, hoffentlich endgültig für ein paar Monate restaurierte) Traction. Ich muss gleich bekennen: das Auto hat die Taufe nicht bestanden. Jetzt beginnt die Detailarbeit, damit wenigstens die Türen dichthalten. Bei der Frontscheibe und den Lüftungskappen habe ich die Hoffnung schon längst aufgegeben. Oder kennt jemand vielleicht ein sicheres Rezept, das nicht darauf hinausläuft, die obgenannten Öffnungen mit Silikonpaste zuzuschmieren? Also, wo war ich steckengeblieben? Die Wassertaufe: bei der Abfahrt in Zürich schien (fast) die Sonne, auf jeden Fall war es trocken.

Autobahnfahren ist langweilig. Aber bald brachte der Regen ein bisschen Abwechslung. Mal tröpfelte es, mal wieder nicht. Vorerst nur vom Himmel, schnell aber auch vom Armaturenbrett. In Bern angekommen, regnete es immer noch, und so blieb es bis die Traction wieder in der heimischen Garage stand. Mindestens zwei weitere mitglieder des CTAC hatten sich ebenfalls zum Korso angemeldet, wobei Fredy auf der Hinreise Pech mit dem Kühlwasser hatte (Hast Du den Schaden beheben können?). Fredy war allerdings schon am Samstag angereist (kein Regen), vielleicht wären ihm die Probleme im sonntäglichen Regen erspart geblieben. Die Fahrzeuge wurden nach Alter aufgestellt und es gab einige interessante Konstruktionen zu bewundern. Natürlich kamen die üblichen Kommentare der Zuschauer über die Originalität der roten Chevrons an der Traction, und warum denn die Trittbretter fehlten usw., Ihr kennt ja die selbsternannten Fachleute zur Genüge selbst. Positiv zu vermerken: es waren keine Kinder anwesend, die mit ihren Velos versuchten, möglichst nah an den abgestellten Oldtimern vorbeizufahren. Alle Kortsoteilnehmer wurden zu einem Apéro eingeladen. Anscheinend hatte irgendeine Witwe einen Kartoffelbauern geheiratet, denn es gab Champagner mit Chips, dazu noch Chäschtüchli und jede Menge irrsinnig laute Musik. Auf jeden Fall ging es dann so richtig durchgefroren am frühen Nachmittag auf den Korso. Trotz Regen waren viele Zuschauer anwesend um die alten Autos zu bewundern. Anscheinend wollte man ihnen auch genügend Gelegenheit dazu geben, denn ich wusste gar nicht, das eine Traction so lange so langsam gefahren werden kann. Auf jeden Fall hielt sie es aus, und ich kam auch ein wenig dazu, etwas von den schönen Häusern zu sehen.

Bald nach dem Korso zog es uns nach Hause, nicht dass wir etwas gegen Bern und die Berner hätten, aber das Wetter lud nicht zum noch längeren Verweilen ein. Auch auf dem Heimweg war der Regen unser Begleiter. Zu Hause angekommen, zogen wir uns erst einmal um, dann wurde das Auto gründlich abgeledert, die Gummimatte herausgenommen und das Fussbad im Innenraum aufgesogen. Aber gelaufen ist die Traction wie eine EINS. Als Reisewagen für gemütliche Touren wünsche ich mir nichts anderes.

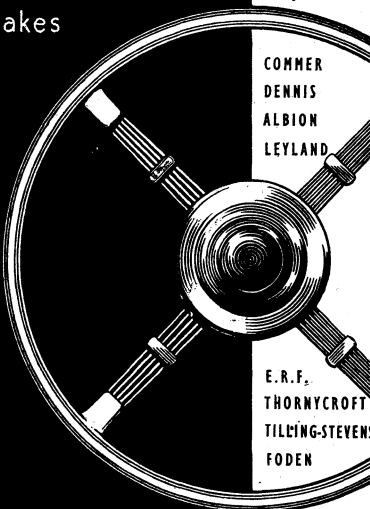
Bluemel's

STEER


the motor industry!

STANDARD
equipment →
on all these
makes

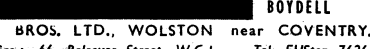
MORRIS
FORD
AUSTIN
M.G.
JAGUAR
BRISTOL
DAIMLER
RILEY
COOPER
ALLARD
A.C.
JOWETT
CITROEN
ASTON MARTIN
ALTA
JENSEN
HEALEY
FIAT
FRAZER-NASH
LAGONDA
MORGAN
TROJAN



COMMER
DENNIS
ALBION
LEYLAND



E.R.F.
THORNYCROFT
TILTING-STEVENS
FODEN



SEDDON
SCAMMELI
DAVID BROWN
MASSEY-HARRIS
BOYDELL

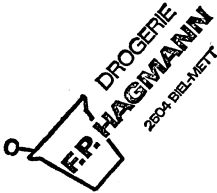
BLUEMEL BROS. LTD., WOLSTON near COVENTRY.
London Office: 66, Bolsover Street, W.C.1. Tel. EUSton 7626.

Aus dem Präsidenten-Ordner

CARTE POSTALE

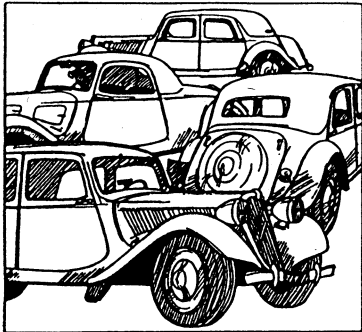
POSTKARTE

CARTOLINA POSTALE



Señor
Daniel EBELLI
el presidente del CTAC
Zm Kellhof
8463 BENKEN

Jawoll, die Reifenkavarene kommt
am 26. vi. Bitte die 12 Pneus bereit-
stellen... (falls möglich mit mind.
8 Felgen. Zum einfacheren Transport werden
wir "Doppeltad" montieren!)
Und noch ein Jawoll... die Rosalie geht
auch in den CTAC (Citroën Faction Adresse...
.....?) Ich habe ja jetzt auch so ein
"Fasterhüsl". Wenn sie sich nur selber
restaurieren würde! Herzlich Fritz



Daniel Eberli, im Kellhof, 8463 Benken, Tel.052 43 25 17

Zürich, 18. Juni 1988

Herrn
Fritz Haumann
Drogerie
2504 Biel-Mett

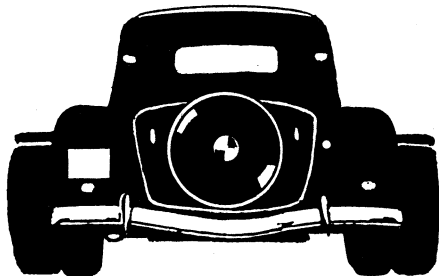
Hoi Fritz,

es freut mich, dass es Dir wieder besser geht.
Die Reifen liegen in meiner Garage bereit. Allerdings dürften sich für den Transport doch noch Probleme ergeben: Nach Auskunft der Kantonspolizei Zürich sind an Sonntagen auch in Ausnahmefällen keine Fahrten mit überbreiten Fahrzeugen gestattet (§157b StG und § 63 KP.V.): Aus diesem Grunde empfehle ich Dir, OHNE Reifen zu kommen und mit den neuen Reifen (deren Breite dann die zulässigen Masse nicht mehr überschreiten) nach Hause zu fahren.
Das sieht dann folgendermassen aus:

Fritzens 15six bei der Anfahrt zum Treffen:
Vorsicht: GmbH (Gerät mit beschränkter Haftung!)



Fritzens 15six bei der Heimfahrt:
GmbH (Gefährt mit extremer Haftung.)



^ Dani

P.S. Das Strassenverkehrsamt sieht für solche Fahrten die Montage von (geprüften und eingetragenen !)Kotflügelverbreiterungen vor.

Sommergedanken des Redaktors

Also, jetzt muss ich doch langsam anfangen, das vierte Heft des Jahres 1988 zu schreiben. Irgendwie habe ich das immer hinausgeschoben, aber in zwei Wochen ist Redaktionsschluss und schliesslich sollt Ihr ja auch wieder einmal interessante Lektüre haben. Das Echo aus der Leserschaft ist übrigens minimal. Einige Male bin ich schon positiv auf die Redaktionsarbeit angesprochen worden, was mich natürlich freut. Ich bedanke mich hiermit bei den Betreffenden. Als Schreiberling ist man auf das 'Feedback' aus der Leserschaft angewiesen. Das heisst nicht, dass in Zukunft eine Rubrik 'Leserbriefe' eingeführt wird, aber es wäre schon schön, wenn von euch einige Anregungen kämen: was für Artikel wünscht Ihr? Soll ich irgendein spezielles Thema aufgreifen? Wollt Ihr mehr Fotos oder wie oder was?

Ich bin wieder einmal abgeschweift. Eigentlich wollte ich von etwas ganz anderem schreiben: nämlich, warum ich so gar keine Lust zum Tippen habe: Es hat nämlich seit Urzeiten nicht mehr so richtig geregnet (oder meine ich das nur?). Wenn es regnet habe ich nämlich viel weniger das Bedürfnis, die Traction auszuführen (da kommen mir gerade noch zwei sehr verregnete Ausflüge in den Sinn, doch davon vielleicht später mehr), aber wenn die Sonne scheint bis in alle Nacht, da komme ich kaum mehr an die Schreibmaschine um die Berichte und Artikel zu schreiben, die im Clubheft veröffentlicht werden sollen. Aber keine Angst, bis jetzt hat es geklappt, was ich auch für die Zukunft hoffe. Denn mit der Traction unterwegs, kommen mir wieder Geschichten in den Sinn, die ich Euch nicht vorenthalten möchte. So entsteht dann eine Story fürs Heftli.

Hier eine der beiden oben erwähnten verregneten Gegebenheiten: Da sollte ich doch durch Vermittlung meines Leibmechanikers jemanden zum Anlass des 60. Geburtstages als Überraschung von zuhause in das Festlokal fahren. Der Termin und die Zeit waren schon lange abgemacht, was den Auftraggeber nicht daran hinderte, sich am Vorabend noch zu erkundigen, ob die Fahrt nun wirklich stattfindet. Es versprach eine Angelegenheit von einer halben Stunde zu werden, da sich alles auf dem Gebiet der Stadt Zürich abspielte, und das noch an einem Samstag Abend. Der Morgen war wunderbar, so das wir zum ersten Mal in diesem Jahr den Grill aus dem Keller auf den Balkon zerrten, in der Metzgerie ein totes Huhn erstanden und dieses seelisch und physisch auf die bevorstehende Brutzeile vorbereiteten. So gegen fünf Uhr nachmittags wurde der Grill angeworfen, terminlich so geplant, dass nach der Fahrerei die Braterei fertig sein würde und mit der Speiserei begonnen werden könnte. Doch da verdunkelte sich der Himmel zusehends: ein währschafes Gewitter sagte sich an. Ich hatte weniger Angst, der Guggel könnte nass werden, aber die Traction war frisch gewaschen und gewachst (und zudem immer noch undicht, dabei ist sie jetzt doch schon über 50 Jahre alt und sollte doch ohne Pampers auskommen). Wie dem auch sei, zugesagt ist abgemacht, und ich musste im strömenden Regen los.

Die Freude der Dame entschädigte mich dann aber für die noch folgende Mühsal (ablendern und Interieur trockenlegen). Gemäss Aussagen des 60-jährigen Geburtstagskinds sei sie einer Herzattacke nahe gewesen. Aber sie würde jederzeit wieder selbst Traction fahren. Die Dame gehört zu jenen Leuten, die auf einer Traction gelernt haben Auto zu fahren, nachher auch jahrelang die Traction der Familie führen, und als dann eine 'normale' Familienkutsche angeschafft wurde, verlor sie den Mut und ist seither nie mehr am Steuer gesessen. Aber mit einer Traction würde sie sich jederzeit wieder ans Lenkrad setzen und selbst fahren.

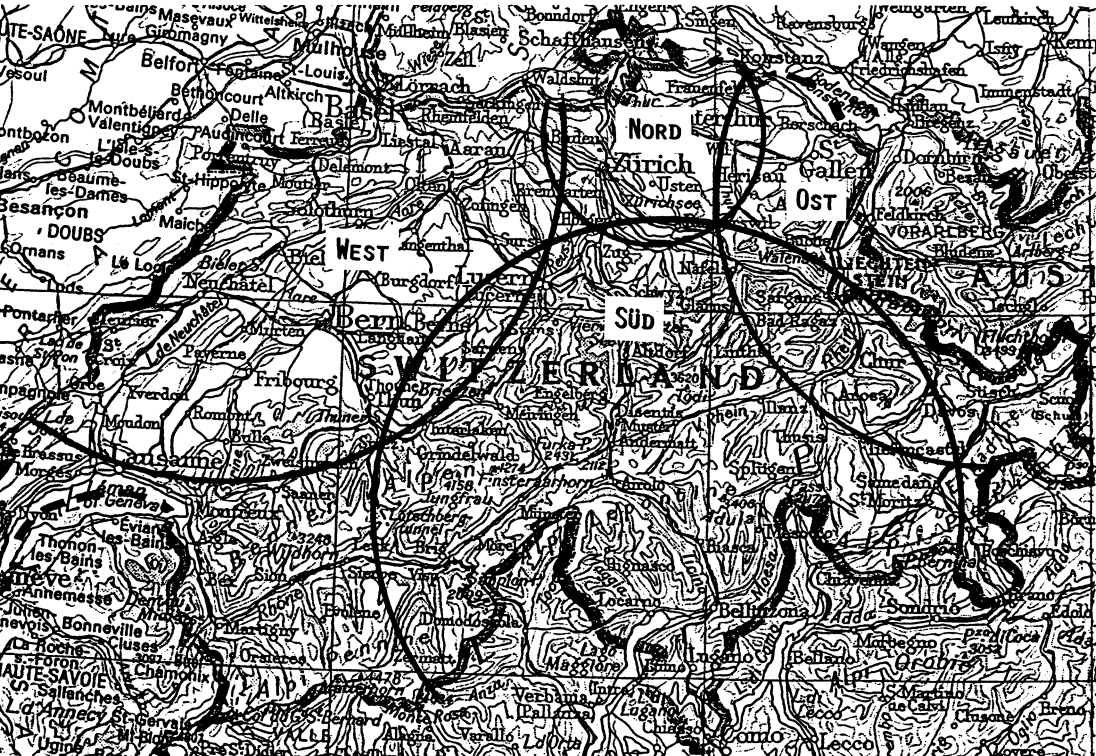
Solche Geschichten und Erlebnisse machen doch den Traction-Alltag (falls es den überhaupt gibt) interessant. Da vergesse ich die weniger gefreuten Sachen (Pannen am Wegesrand, Experten im Strassenverkehr etc.) und freue mich, dass es mir wieder einmal gelungen ist, jemanden zu erfreuen (das tönt jetzt aber schaurig nach Gefühlsduselei).

Die Regionen des CTAC

Aus organisatorischen Gründen hat der Citroën Traction Avant Club die Schweiz in die Regionen Nord, Ost, Süd und West aufgeteilt.

Sinn dieser Regionen ist es, einerseits die Vorstandsmitglieder aus diesen Gebieten zu wählen und andererseits die Treffen innerhalb der entsprechenden Regionen abzuhalten und somit den Mitgliedern aus den Regionen entgegenzukommen. Bedingt durch die unterschiedliche Verteilung der Anzahl der Mitglieder sind die Regionen unterschiedlich gross, um wenigstens annähernd gleich viele Mitglieder pro Region zu vereinen.

Selbstverständlich sind auch Mitglieder aus anderen Regionen zum Treffen einer Region eingeladen. Auch Club-Mitglieder ohne Traction können an den Treffen teilnehmen. Unter Umständen können diesen die Organisatoren der Treffen eine Fahrgelegenheit in einer Traction vermitteln. Bitte direkt Kontakt aufnehmen.



Daniel Eberli



Doch, doch:
es ist eine,
sogar eine 15/6

15/6, ETAT D'ORIGINE, JAMAIS SOUDÉ ...

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um zu einer Traction zu kommen. Man kann sie erben, erbetteln, in der Schweiz teuer oder billiger erstehen oder selbst importieren. Jeder glaubt im Moment des Kaufes, dass er das grosse Geschäft gemacht hat. Nicht selten folgt in den anschliessenden Wochen und Monaten die Ernüchterung und die Erkenntnis, dass man über's Ohr gehauen wurde. Man beisst in den sauren Apfel, zahlt sich dumm und dämlich, um das Gesicht zu wahren, oder man kapituliert und stösst den Wagen entmutigt mit immensem Verlust wieder ab.

Niemand gibt gerne zu, dass er sich idiotisch benommen hat, dass er auf einen Blender hereingefallen ist, in dessen Motor Sägemehl statt Oel die Geräusche dämmte, und dessen Türschweller aus allen Möglichen Materialien bestanden, Blech ausgenommen. Hin und wieder hört man eine jener Biertisch-Geschichten, von einem, der in einer Zeitung ein Auto - état d'origine, jamais soudé - gekauft hat, dem Verkäufer 6 oder 8000 Franken vorausbezahlt hat ohne den Wagen zu sehen und als Uebergabeort ein Grenzzollamt abgemacht hat, da der Wagen ja in bestem Zustand und somit selbstbewegend war. Am Zollamt angekommen, war das Auto ohne Scheinwerfer, mit abgefahrenen Reifen und ohne Bremsen von einer Transportfirma geliefert worden, die sich diesen Transport mit weiteren 1200 Franken belohnen liess. Kamen dann noch 1500 - 1800 Franken für den Zoll hinzu, kann man sich leicht ausrechnen, wie sich der Käufer gefühlt haben muss. Die Möglichkeit, den Verkäufer zu belangen, ist beinahe nicht gegeben.

Wenn dann noch mehrere 10'000 Franken investiert werden und das Auto endlich zum Strassenverkehrsamt gebracht werden kann, kommt für den Besitzer die heilsame Zeit des Vergessens - sofern er nicht, siehe oben, das Fahrzeug vorher schon abgeschoben hat. Niemals wird er erzählen, was ihm passiert ist, womit vorprogrammiert ist, dass auch ein nächster und übernächster Unglücklicher auf den gleichen Trick hereinfällt.

Leute, schreibt Euere Erfahrungen! Nicht damit alle über Euere Dummheit lachen können, sondern weil es die einzige Möglichkeit ist, diesen miesen Praktiken ein Ende zu setzen! Schreibt Euere Gesichte meinetwegen anonym, wenn Ihr es nicht ertragen könnt, dass man über Euch lacht. Doch, Ihr Lacher, Hand auf's Herz - wer hat sich nicht auch schon über's Ohr hauen lassen? Vielleicht nicht ganz im gleichen Rahmen, doch scheint mir, Euer Lachen klingt gequält...

Ich finde, es ist ein schwacher Trost, wenn man weiss (oder auch nur ahnen kann), dass der X oder Y mit seinem Auto *auch* auf die Nase gefallen ist...

Daniel Eberli

Traction Arrière: Reaktion von Guido Soland

Mai 1988

Höher Präsi,

zu Deiner

Frage: Hinterrad-ange-
triebene Citroën's.

Jawohl, mitmachen bei
uns, vielleicht müssen
wir uns dann anstreng-
en, dass Sie uns nicht
überfliegen, betreffs

Initiative Auspau n. sw.

Das best' aller Citroën-
treffs für mich, war



foreley 1987.

Gerade diese Vielfalt
aller Citroën's hat
mich fasziniert, dann
die verschiedenen Leute,

Vielleicht wäre es dann
möglich ein inter-
nationales Treffen auch
in der Schweiz ab-
zuhalten.

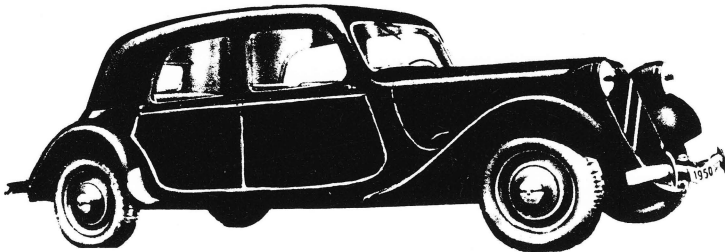
Darum also nicht
die Eltern unserer
F. A. eingeladen.

Citroënelle Grüsse
aus Eich im Seid.

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

NAME: VORNAME:
STRASSE: TEL.: . . . /
PLZ / ORT:
FAHRZEUGTYP: JAHRGANG: FARBE:
CHASSIS-NO.: KONTROLLSCHILD: /
EINGELÖST/FAHRBAR: JA 0 NEIN 0 BESONDERHEITEN:
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE:
GÜLTIG 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, abgezeichnet 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 0 Nein 0 Typ: Baujahr: Farbe:
Chassisno: Besonderheiten:

Hr. Dr.
Koch Hans Georg
Steinlerweg 15

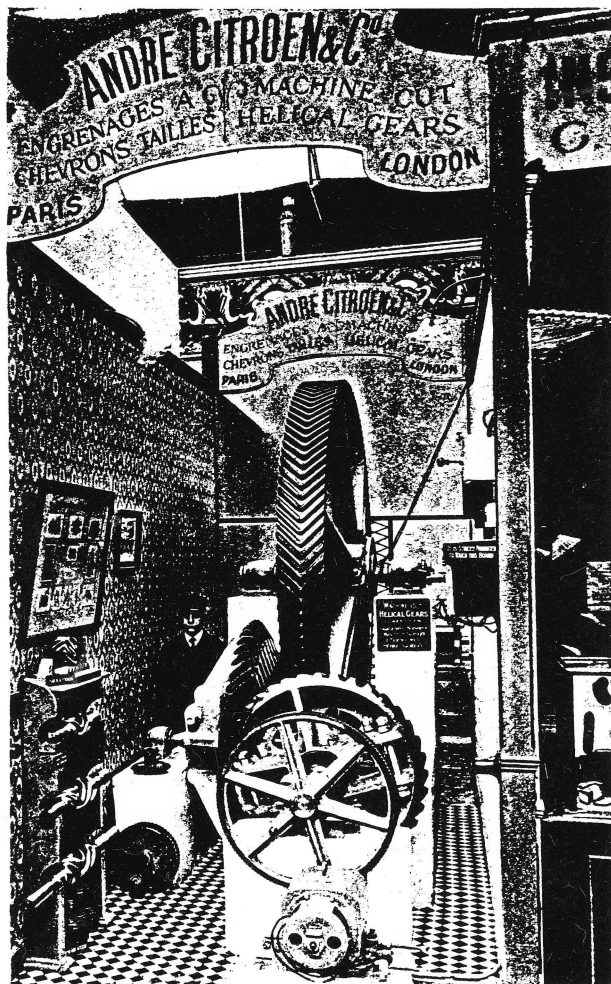
4402 Frenkendorf

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich



Our Stand at the Franco-British Exhibition, London, 1908.