

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

---

CTAC-Mitteilungen 4 – Juli 2001

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2001, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

### Präsident

**Hans-Georg Koch**

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**André Baumann**

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

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**

Oberau 22  
9476 Weite SG  
P 081 783 23 89 oder  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**

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

### West

**Daniel Löhner**

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

### Süd

**Koni Fisch**

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

**Werner König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54  
r.koenig@freesurf.ch

**Hans-Peter Rubitschon**

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

**Christoph Platzler**

Sperrstrasse 82  
4057 Basel  
P 061 692 38 09  
cplatzler@balcab.ch

**Walter Homberger**

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

**Hans Brunner**

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

**Peter Weber**

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

**Hans Ehtlin**

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

**Josef Burri**

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84

### Redaktion

**André Baumann**

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

### Mitglieder- verwaltung

**Ruedi Burri**

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

### Sekretariat

**Patricia Koch**

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

### Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

**Walter Rey**

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

### Internet

**Caspar Türler**

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

**Rudolf Weber**

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

### Deko

**Guido Soland**

Schaubweg 10  
6205 Eich  
P 041 460 24 86

### Übersetzungen Korrespondenz Ausland

**Yolanda König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
F 01 930 05 39  
r.koenig@freesurf.ch

### Rechnungsrevisoren:

**Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger**

# INHALT

Inhalt .....	1
Treffen und Termine .....	2
Wettbewerb .....	Rudolf Weber 3
Rodage .....	Hans Georg Koch 4-6
Frühlingstreffen vom 22. April 2001 .....	Jürg Deller 7-9
Frutigen 2001 (Presse-Echo) .....	11/12
Die Sache mit dem falschen Flugplatz .....	Rudolf Weber/Caspar Türler 13
Frutigen 2001-Ein fotografischer Rückblick .....	André Baumann 14-16
Anmeldung Treffen Region Süd vom 19. August 2001 (Anmeldeschluss 3.8.2001)	
Vorstellung: Citroën C4 „IX“ .....	Dr. M. Oesterle 17
Malwettbewerb, die Gewinner .....	18/19
Traction AvantGarde .....	aus Voilà 20/21
Inserate, Kalender, Jubiläumsbuch „25 Jahre CTAC“ .....	22-27
Lotaria popular .....	Caspar Türler 28
Mon grand père - ce héros .....	aus revue automobil 29
Ein Millimeter .....	Daniel Eberli 30/31
Société Anonyme André Citroën (9. Teil) .....	zVg Guido Soland 32

Aus aktuellem Anlass (Anmeldung Treffen Region Süd) sowie den vielen Beiträgen die mir zur Verfügung standen, wurde beschlossen, dieses Heft früher als geplant erscheinen zu lassen. Selbstverständlich freuen wir uns über weitere Erlebnisberichte vom Jubiläumstreffen, welche wir gerne im nächsten Heft veröffentlichen!

ba

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile

**Frick Traction Avant AG**

Glärnerstrasse 24

8805 Richterswil

Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile

**Christian Heussi**

Badstrasse 57

8867 Niederurnen

Tel/Fax 055 610 35 70

Natel 079 236 75 11

Ersatzteile und Reparaturen

**Albert Schorta**

Spechtweg 5

4552 Derendingen

Tel. 032 682 32 83

Natel 079 250 33 86

<http://www.cta-service.ch>

Garage und Teile

**Schelbli Grenzgarage AG**

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel 071 657 24 33

Fax 071 657 24 62

E-Mail [ch.schelbli@bluewin.ch](mailto:ch.schelbli@bluewin.ch)

Garage und Ersatzteile

**Rolf Ochsner**

Hauptstrasse 82

8357 Guntershausen

Tel 052 365 22 00

# TREFFEN UND TERMINE

## CTAC - Clubtreffen

19. August 2001 CTAC Treffen Region Süd  
16. September 2001 CTAC Treffen Region Ost  
27. Januar 2002 CTAC GV 2002, Nottwil

## Stammfische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz  
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Allgemein Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG  
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr  
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

## Weitere Treffen und Daten

11. Juli 2001 Abendausfahrt der Region Nord  
Treffpunkt: Einkaufszentrum Rosenberg, Winterthur, 19.00 Uhr
12. August 2001 2. Int. Oldtimertreffen in Aarberg ([www.immohachen.ch/oldtimer](http://www.immohachen.ch/oldtimer))
- 9.-11. August 2002 12. ICCCR, Boston, MA, USA ([www.icccr.org](http://www.icccr.org))

## Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

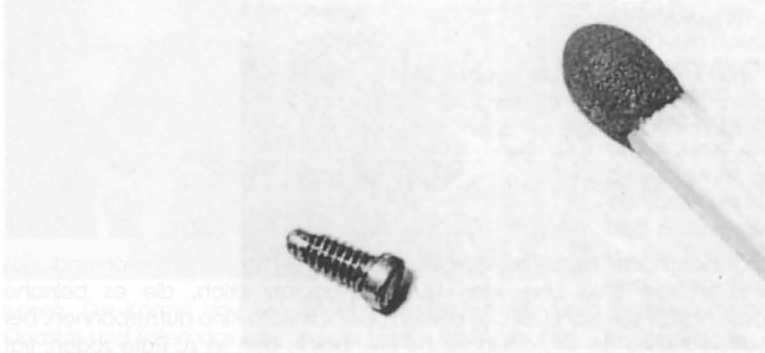
---

**Heft 5/2001 erscheint im September 2001**  
**Redaktionsschluss: 15. August 2001**

---

# WETTBEWERB

**Wer weiss, woher aus der Traction dieses Schräubchen stammt?**



Am Jubiläumsausflug nach Frutigen trat an meiner Traction ein Problem auf. Ich konnte zwar heimreisen, doch eine Reparatur drängte sich auf. Um an die Problemstelle heranzukommen musste ich gewisse Teile demontieren. U.a. musste die oben abgebildete, unglaublich kleine Schraube entfernt werden, von der ich vermute, dass es eine der kleinsten Teile an unserer Traction ist.

## **Wettbewerbsfrage**

Wer weiss, wo diese Schraube normalerweise sitzt? Ein Hinweis. Ich besitze "nur" eine Traction, eine 11 B aus dem Jahre 1955. Somit weiss ich nicht, ob diese Schraube auch in älteren Modellen vorkommt. Allerdings sitzt sie nicht an einem Teil, dass erst bei den 1952er Erneuerungen eingeführt wurde.

## **Preis**

Da ich die Clubkasse nicht mit Preisgelder belasten möchte, offeriere ich dem Gewinner eine Fotoreportage über seine Traction im Internet.

## **Teilnahmebedingungen**

Teilnahmeberechtigt sind alle CTAC Clubmitglieder und Newsletter-Leser. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los unter der unbestechlichen Beaufsichtigung meiner Ehefrau!

Ausgeschlossen sind diejenigen Kollegen, die am oder nach dem Jubiläum von meinem technischen Problem erfahren haben!

Auf rege Beteiligung freut sich

Ruedi Weber

**Antworten bitte per E-Mail an:**

weber.rudolf@swissonline.ch

**oder per Post an:**

Rudolf Weber, Tagelswangerstrasse 11, 8307 Effretikon

## Rodage

Nach drei wundervollen Tagen, in denen meine Citroën-Seele wieder einmal voll auf die Rechnung kam, bin ich heute mit den Aufräumarbeiten beschäftigt. Es fällt mir aber leicht, da die Erinnerung an das Pfingsttreffen ein schönes Gefühl in meinem Herzen hinterlässt.

Dieses Vorwort kann keinesfalls die ganze Breite des Anlasses abdecken, vielmehr zeigt es den roten Faden, an welchem ich mich diese drei Tage gehalten habe. Ich bin sicher viele andere werden von Ihren Begegnungen, Erfahrungen und Erlebnissen am Jubiläumstreffen berichten.



Der Freitagabend bescherte zuerst meteorologische Probleme, indem während des Nachmittags eine kräftige Brise über den Frutiger Flugplatz strich, die es beinahe verunmöglichte, die riesige Leinwand für das drive-in open-air Auto-Kino aufzuspannen. Der Prognose des Wetterfrosches der Motorfluggruppe Erlenbach, den wir zu Rate zogen, trat praktisch auf die Minute ein, der Wind legte sich allmählich und die Kinovorführung konnte zeitgerecht starten. Zu sehen gab es den Kultfilm „Diva“ von Jean Jacques Beineix. Die sensationelle gastronomische Betreuung durch den Fussballclub Frutigen zeigte sich bereits hier in angenehmster Weise. Die Junioren servierten auf Rollerskates Popcorn und Cola, nach der Pause kamen sie mit Glacé vorbei und versüssten uns den Genuss dieses französischen Streifens. Die Traction trat erst in der zweiten Hälfte des Films auf, setzte sich aber sehr gut in Szene, da es mittlerweile richtig dunkel war. Den Abschluss bildete ein spätabendliches Hupkonzert, das die Begeisterung der Cineasten ausdrückte.

Der Samstagmorgen zeigte sich grau und bedeckt, die ersten Regentropfen liessen nicht lange auf sich warten. So hielten sich die Besucher vor allem im Bereich des Ersatzteilmarktes und der Festwirtschaft auf. Um die gute Laune aufrecht zu erhalten, arbeitete die Küche auf Hochtouren und servierte Steaks, Bratwürste, Salat, Frites und Getränke nach Wunsch. Die Clubmitglieder sprachen und tranken sich gegenseitig Mut zu und die eine oder andere Gruppe entschloss sich zu einer Ausfahrt zu nahegelegenen touristischen Zielen. Ernst Mülheim forderte die letzten zurückgebliebenen zu einer kleinen Ausfahrt an den Blausee auf, und über 30 Personen folgten dem Aufruf. So blau wie der Blausee auch war, der Regen plätscherte unaufhörlich auf die Oberfläche, es war fast so schlimm, dass die riesigen Forellen die Luft-Wasser-Grenze nicht mehr wahrnehmen konnten und mit der Rückenflosse bereits aus dem See herausragten. Weil mein Cabriolet für diese Ausfahrt völlig ungeeignet war, durfte ich mit Josef Mehri, meinem Garagisten aus Grosswangen in seinem 11 Commercial mitfahren, der hingegen vollständig wasserdicht war. Die Beladung mit sieben Personen (acht wären möglich) sorgte auch für eine angenehme Innenraumtemperatur.



Der Samstagabend wurde mit dem Galadiner abgeschlossen. In weiser Voraussicht hatten die Organisatoren die Tische auf die grosse Bühne gestellt, so sassen wir auf einem Holzboden und nicht auf dem feuchten Asphalt. Das Technik Team unter Hans Ettlin setzte die Heizung des Zeltes in Gang und schloss alle Ritzen, durch die es zuerst noch heftig zog. Wir sassen an Tischen, die wie das Festzelt, von Guido und Ursula Soland wunderbar in den Citroën-Farben dekoriert

waren. Die Köche und Servierröchter servierten ein fünfgängiges Festmenu in höchster Qualität und taten das Ihre um die Laune hochzuhalten. Die angeregten Diskussionen an den verschiedenen Tischen und die flotte Musik der Oberländer Musikkapelle „Swiss Ländler Gamblers“ aus Frutigen passten ausgezeichnet zu diesem Essen. Es war klar, dass Georg und Rosemarie Wauschkuhn sowohl für die Festwirtschaft wie auch für das Galadiner die richtige Wahl getroffen hatten.

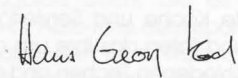
Mein Tischnachbar war Herr Nationalrat Donzé, Gemeindepräsident von Frutigen. Mit ihm entwickelte sich eine äusserst interessante Diskussion. Er nahm sich Zeit, mir die Neat-Baupläne und die bereits bestehenden Baustellen rund um Frutigen im Détail zu erklären und so erfuhr ich als eingefeischter Automobilist, was sich im Kandertal bezüglich Eisenbahn so alles tut. Da mein Bruder als Ingenieur bei der SBB arbeitet, war mir das zum Glück nicht ganz fremd.

Jolanda König führte als Conférencière gekonnt durch den Abend. Mit dem Verteilen der von Albi und Vreni Schorta wieder einmal fantastisch gestalteten Pokale neigte sich das Fest gegen Mitternacht zu Ende. Bei strömendem Regen durften Patty und ich mit Dagmar und Koni Fisch in einem 15 Six zum Hotel zurückfahren. So konnte ich mein Cabriolet über Nacht im Trockenen stehen lassen.

Ein Höhepunkt des Pfingstsonntags war die ausgezeichnete Präsentation der verschiedenen Citroën Typen für den Weltrekord durch André Baumann. Er hat im Vorfeld der Veranstaltung mit allen Tricks aus seiner Kiste die seltenen Typen ausfindig gemacht, Kontakte geknüpft und die Besitzer motiviert, ihr Fahrzeug in Frutigen zu präsentieren. Aus witterungsbedingten Gründen mussten wir diesen Teil der Veranstaltung kurzfristig ins Innere des Festzeltes verlegen, damit die rund 400 interessierten Zuschauer, die sich für die Präsentation des Weltrekordes eingefunden hatten, nicht vom Schneeregen durchnässt wurden. Andrés Frau Claudia versuchte mit grossem Einsatz, freundlichem Lächeln und beschwichtigenden Worten die Fahrzeuge vor dem Zelt in die richtige Präsentationsreihenfolge einzufädeln. Nach aufsteigendem Jahrgang fuhren die Fahrzeuge ins Festzelt und drehten eine Runde vor dem Publikum. André Baumann erzählte zu jedem Typ eine kleine Geschichte, und interviewte den Fahrer und/oder Besitzer, der manchmal viel, manchmal aber auch nur das nötigste über das Fahrzeug berichtete. In letzterem Falle öffnete André seinen schier unerschöpflichen Wissensfundus und erzählte mit viel Herz und grossem technischem Wissen eine Story über das Fahrzeug. Dass es dem Publikum gefallen hat, haben wir am Applaus gesehen, der reichlich gespendet wurde.

Ich möchte dem Organisationskomitee unter Ernst Mühlheim, seiner Frau Maria und Tochter Sara sowie allen bekannten und unbekanntem Helfern auch hier nochmals meinen persönlichen Dank und den Dank der Teilnehmer übersenden. Aus den vielzähligen positiven Feedbacks und Reaktionen durften wir auf die Zufriedenheit der Teilnehmer und Aussteller schliessen. Ich freue mich, mit Clubkameraden zusammenzuarbeiten, die aus eigener Initiative einen solchen Anlass auf die Beine stellen können. Auch bin ich allen Clubmitgliedern dankbar, die konstruktiv mitgearbeitet, mitgedacht und mitgefiebert haben, die uns vor manchem Fettnäpfchen bewahrt haben, in welches wir auch noch hätten treten können und die vorbehaltlos ihr Wissen und ihre Muskel- oder Finanzkraft eingesetzt haben, um diesen Anlass zum Gelingen zu bringen.

Ebenfalls danken möchte ich den zahlreichen Sponsoren, im Besonderen Herrn P. Läubli von Citroën Suisse in Genf, die dieses Fest finanziell mitgetragen haben und die grossen Sorgen unseres Kassiers gemildert haben. Udo Kenkel und seine Frau Kathrin haben mit viel Hintergrundarbeit zum Erfolg dieses Treffens beigetragen.



Hans Georg Koch  
Präsident CTAC

Es grüsst Euch Euer





## Frühlingstreffen vom 22. April 2001

XM oder Légère? Welches Auto sollen wir zum heutigen Ausflug benützen? Beide Fahrzeuge sind fahrbereit, vollgetankt und verkehrstüchtig. Wozu also diese blöde Frage? Nun, ganz ausnahmsweise hat sie für einmal eine gewisse Berechtigung. Denn es schneit, ist demzufolge kalt, auf der Strasse liegt teilweise Pflosch, und die Ausfahrt geht immerhin ins Zürcher Oberland, so auf 800 bis 900 Meter hinauf. Nach Studium der Wetterprognose (sie stimmt ja doch nie), nach Diskussionen, nach Telefonanrufen, die am Sonntagmorgen sowieso kaum jemand abnimmt, nach Abwägen von Risiko zu Unternehmungslust zu Vernunft fällt der Entscheid: Wir nehmen den Légi. Das hat zwar gar nichts mit Vernunft zu tun, denn die Winterreifen sind am XM, und eine brauchbare Heizung gibt es bei uns nicht im Oldtimer. Dafür kommt Spannung auf, ob wir es wohl schaffen werden.

Die leere Stadt erlaubt uns, züggig zum Treffpunkt zu fahren, der "Seerose" in Zürich-Wollishofen, denn Sechseläuten findet erst später statt (die armen Kinder am Umzug). Trotz der Wetterverhältnisse treffen wir weitere sieben(!) Tractions an, dazu zehn Autos aus der Gegenwart oder Vorgegenwart.



Aufwärmen, Kafi-Gipfeli (von der Vereinskasse gesponsert), kurzes Briefing (unter anderem mit der Bemerkung, dass von heute an keine Steigerung bezüglich Wetters mehr möglich ist), und los geht es Richtung Fähre Horgen. Nochmals kommt der Kassier zum Zug, diesmal als Sponsor der Überfahrt für jene, die das wissen, die anderen buchen das selber bezahlte Billet am besten als Spende an den Club ab.

Von Meilen weg führt die Strasse aufwärts Richtung Pfannenstiel, die erste richtige Schnee-Etappe. Dabei ist der zeitweise Verlust der Hälfte aller Fahrzeuge zu beklagen. Nicht etwa wegen der weissen Pracht, sondern weil wohl ein anderer als der Offizielle auch einmal Anführer sein will. Wer es ist, bleibt geheim. Jedenfalls sind irgendwann alle wieder beisammen, Handy sei Dank.

Von Meilen weg führt die Strasse aufwärts Richtung Pfannenstiel, die erste richtige Schnee-Etappe. Dabei ist der zeitweise Verlust der Hälfte aller Fahrzeuge zu beklagen. Nicht etwa wegen der weissen Pracht, sondern weil wohl ein anderer als der Offizielle auch einmal Anführer sein will. Wer es ist, bleibt geheim. Jedenfalls sind irgendwann alle wieder beisammen, Handy sei Dank.

Das Schneetreiben geht weiter, und wer wie wir über das Jugendalter hinaus ist, dem kommen Kindheitserinnerungen hoch wie kalte Füsse, angelaufene Scheiben, die sichtmässig nicht mehr zulässig sind und deshalb andauernd trockengewischt werden müssen, oder Scheibenwischer, die nur knapp mit dem Niederschlag fertig werden.

Die echte, wenn auch kurze Bergetappe beginnt in Bäretswil, wo die (gefadeten) Schneemassen ein beachtliches Niveau aufweisen. Da zeigt es sich, wer sein Fahrzeug im Griff hat und wie tief das Reifenprofil ist. Der Parkplatz auf dem Rosinli ist noch unberührt, und so vergeht einige Zeit, zwischenzeitliches Raddrehen-An-Ort inbegriffen, bis jeder seinen Platz gefunden hat.

Spätestens jetzt ist es unumgänglich, ein Foto zu machen, denn wann kann man schon ein Bild mit "Légi im Schnee" vorweisen. Im Programm steht etwas von schönem Kinderspielplatz und grosser Rutschbahn. Stimmt, alles vorhanden, aber eigenartigerweise mag niemand so richtig gern davon Gebrauch machen.



In der geheizten Bauernstube finden alle schnell einen Platz, und dann geht es los mit den Gesprächen über - nein, nicht Öl und Rost und Form und Farbe, sondern über Altbundesrat Ogi und über die EU und über Deutschschweizerdialekte und über den Verwaltungsrats-Expräsidenten der SAirGroup, Honegger. Das Essen ist gut und reichlich, die Bedienung freundlich und aufmerksam, und die Zeit schaltet in den dritten Gang (anders wäre es nicht möglich, dass sie so schnell vergeht).

So gegen zwei Uhr wird von Hanspeter Rubitschon zum Aufbruch geblasen. Nächstes Ziel: Kempten-Wetzikon zu Yolanda und Werner König mit Equipe. Versprochen werden Kaffee und Dessert. Dieses Kuchenbuffet kann sich wahrlich sehen lassen. Wir können nur ahnen, welche Arbeit dahintersteht. Fotoalben stehen bereit zum Anschauen, Videos und Filme werden gezeigt, der grosse Keller ist voll von Spezialfahrzeugen, die besichtigt werden dürfen, kurz, auch hier fährt die Zeit mit Vollgas.

Einmal kommt immer die Zeit zum Abschiednehmen, also auch hier. Ich bin überzeugt, dass es niemand von uns bereut hat, an diesem Sonntagmorgen trotz garstigem Wetter zeitig aufgestanden zu sein. Herzlichen Dank allen, die zum gelungenen Treffen beigetragen haben.

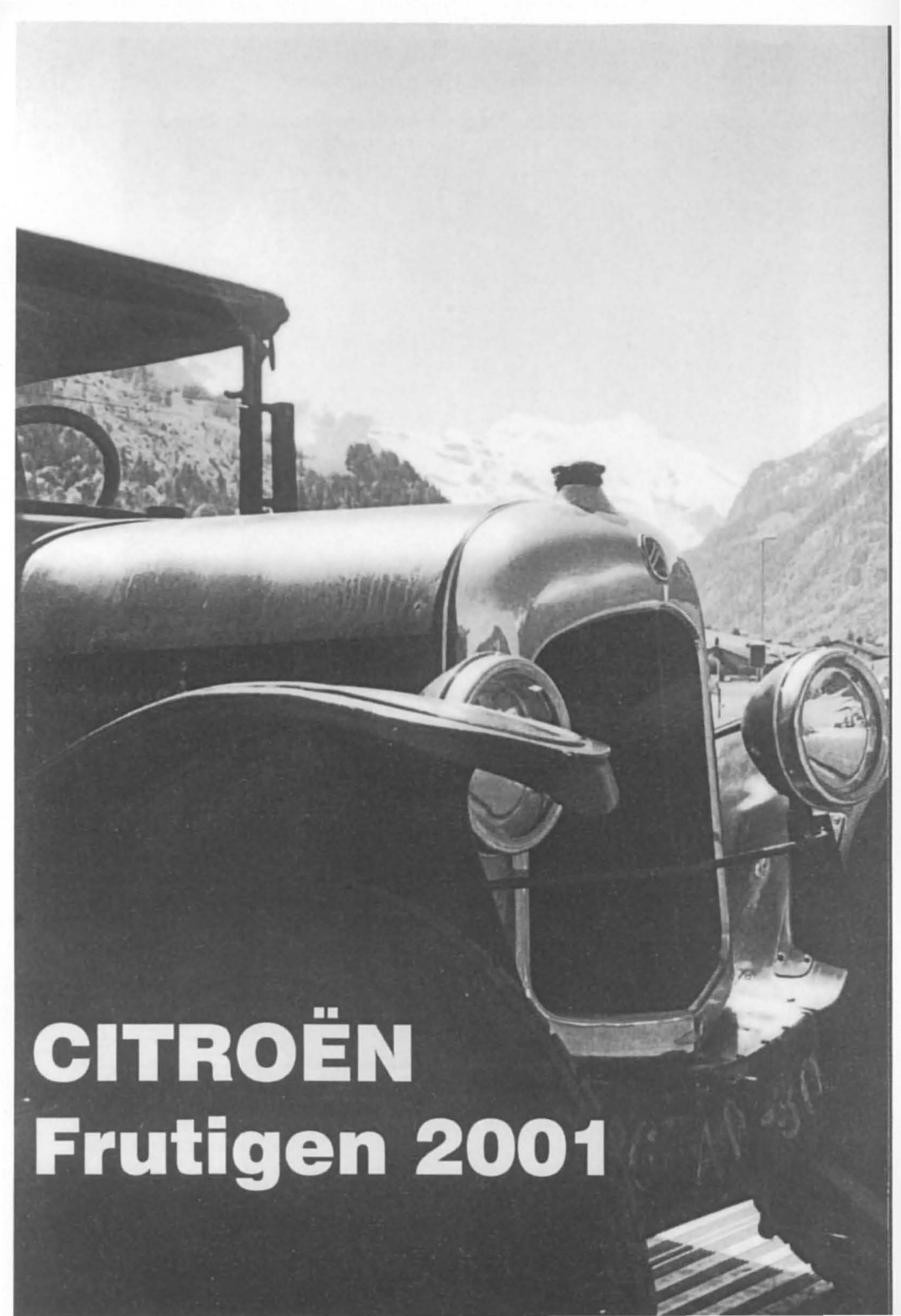
Dass die Heimfahrt dann bei fast trockener Fahrbahn und aufgeklärtem Himmel stattfindet, sei hier nur noch am Rande erwähnt. Sonntag hin oder her, daheim wird noch schnell das Strassensalz abgewaschen, man weiss ja, was man André Citroëns genialem Wurf schuldig ist.

Jürg Deller

P.S. Diesen Bericht habe ich am Tag des Geschehens geschrieben. Nach etwa 2 Tagen öffnete ich [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch) und sah und las den vorzüglichen Bericht von Ruedi Weber. Soll ich nun meinen überhaupt noch abschieken? Aber klar doch, denn jeder Bericht ist auf seine Art einmalig.

22. April 2001, Bilder, einfach zum Geniessen !





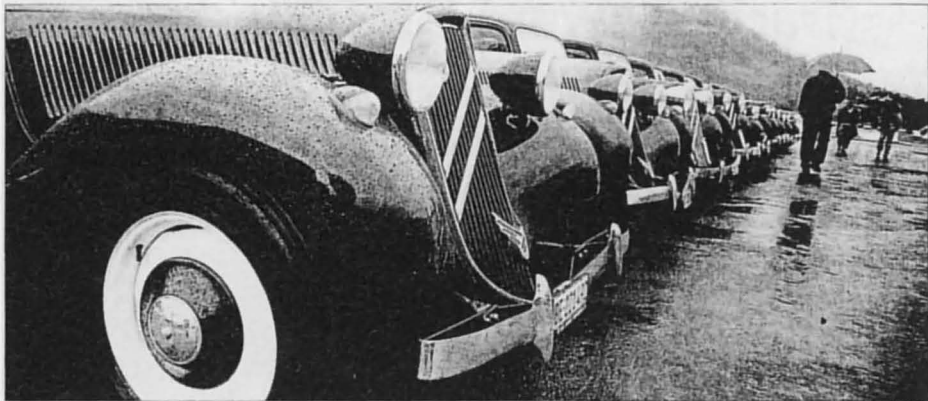
**CITROËN**  
**Frutigen 2001**

Das Jubiläumstreffen hat auch in der Presse ein tolles Echo gefunden. Neben den Berichten in der **Berner-Zeitung**, **Automobilrevue** und einigen **Ringier-Publikationen** hat uns am Samstag **Tele-Bärn** einen Besuch abgestattet und einen Beitrag in den Abend-News ausgestrahlt. Da wir trotz Versprechen der Journalisten selten ein Belegsexemplar erhalten bitten wir alle die einen Bericht in einer Publikation finden, uns einen Kopie davon fürs Archiv zukommen zu lassen.

## OBERLAND

CITROËN-TREFFEN IN FRUTIGEN

# Die Automobiltechnik als Erlebnis



Nestige in Reih und Glied. Der Rekordversuch – von jeder Citroën-Baureihe ein Exemplar nach Frutigen zu bekommen – gelang, rund 200 Oldtimer waren auf dem Flugplatz zu bewundern.

Rund 200 Fahrzeuge mit «Oldtimer-Status» waren am Wochenende in Frutigen zu bewundern. Der Citroën-Traction-Avant-Club feierte sein 25-Jahr-Jubiläum – und auch der Rekordversuch gelang.

• **Mann Russell Schneider**  
«Das Regenerwetter wird eingedampft, am Sonntag ihre Oldtimer nach Frutigen zu bringen» befürchtete der Präsident des Citroën-Traction-Avant Clubs André Baumann. Doch alles kam anders. Geplant war, von jeder Citroën-Baureihe von dem Jahr 1919 je einen Vertreter präsentieren zu können. Und Baumann staunte zache

schlecht, als von diversen Modellen gleich mehrere unangenehm «reinschneiten» – was den Rekordversuch zum grossen Erfolg werden liess. Die total rund 200 Oldtimer und die gute Stimmung der Citroën-Fahrer entschuldigten das Gegenwärtige unter Leitung des Frutigers Ernst Mühlthaus für den weitestgehenden Durchhänger vom Sonntagmorgen. Übers Wochenende wundert sich wohl einige Stammbesitzer, wieso sie diesmal von schwarzen, grauen oder knallbunten Citroën gekreuzt wurden. Ausdauern mit den schönsten Fahrzeugen gehören an Pfingsten dazu und auch das Drive-In-Kino fand seine Anhängerzahl, obwohl bis kurz vor Filmbeginn der starke Wind die Durchführung in Frage stellte.

Kam zu bezweifeln braucht man die ungeborene Faszination der Automobiltechnik. Die Entwicklung in alten Bereichen, sei es Motor, Chassis oder Karosserie, wurde ~~den~~ drastisch vor Augen geführt, denn auch die meisten Modelle waren auf Platz.

Wer einen Blick unter die Motorhaube eines Oldtimers wirft, sah wirkliche, lebendige Mechanik – die Funktionsweise wurde sichtbar, nachvollziehbar. Vier hängende Kerze in einem neuem Motorraum schaut, braucht besser eine Ausbildung als Elektriker. Dies ist wohl neben den charaktervollen Silhouetten und dem speziellen weichen Fahrgefühl der Citroën die grösste Faszination. •

Infos unter: [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)



Der «Super-Diesel» Dank aufgeräumtem Motor und verbesserter Chassis gehörte dieser Fitzer zu den «Stars» am Frutiger Citroën-Treffen.

AUTOMOBILREVUE Nr. 24 / 14. Juni 2001



In langer Reihe waren fast sämtliche Jahrgänge und Versionen der Citroën Traction Avant auf dem Flugplatz Frutigen vereint.

## Traction-Avant-Fans feierten

Der Traction-Avant-Club der Schweiz feierte im Berner Oberland mit einem internationalen Treffen sein 25-Jahr-Jubiläum.

ROGER GLOOR

**T**raction Avant heisst auf Deutsch nichts anderes als Frontantrieb. Und doch hat sich dieser Begriff auch im deutschen Sprachraum als gebräuchlichste Modellbezeichnung durchgesetzt, nämlich für jenes revolutionäre Modell, das von Citroën im Jahre 1934 lanciert wurde, eben der Traction Avant.

In der Schweiz stehen sogar heute noch einige Wagen dieses in weiterentwickelter Form bis 1957 gebauten Fahrzeugtyps im Einsatz. Und selbstverständlich gibt es eine ganze Truppe von Liebhabern, die dieses autogeschichtlich einzigartige Modell hegen und pflegen.

### Rekord der Vielzahl

Diese Fans hatten vor 25 Jahren eine Vereinigung gegründet, den Traction Avant Club. Zum Jubiläum wurde am 2./3. Juni auf dem Flugplatz von Frutigen im

Berner Oberland ein internationales Treffen aufgezogen, zu dem sich 177 Personen mit 86 Fahrzeugen angemeldet hatten. Am Sonntag fanden sich rund hundert weitere Citroën ein.

Schon am Freitagabend hatte man mit einem Openair-Autokino für spezielle nostalgische

**Bis auf den Jahrgang  
1935 waren  
sämtliche  
Baujahre versammelt**

Unterhaltung geworft. Am Samstag und Sonntag aber ging es gemüts Organisatoren darum, einen Rekord hinsichtlich Vielzahl der verschiedenen Modelle aus der Citroën-Geschichte auf den Frutiger Flugplatz und in das dort aufgestellte Riesenreil zu locken.

Der damit anvisierte Rekord sei gelungen, wurde nachträglich festgehalten, auch wenn das missliche Wetter grosswärtliche Teilnehmerkandidaten von einer Reise ins Berner Oberland abgehalten hat. Natürlich hatte man das Spektrum weit über den Traction Avant hinaus ausgedehnt. Viele Traction-Freunde besitzen ja auch Autos aus der ebenso bemerkenswerten Nachfolgefamilie DS & Cie.

### Spezialversionen-Bouquet

Schliesslich konnte man registrieren: Bis auf den Jahrgang 1935 waren sämtliche Baujahre der Traction versammelt. Zudem fanden sich Spezialversionen ein: Commerciale, Familiale, Décapotable, Six Hydraulique, Cabriolet, überdies DS-Werksabriebel und Transformationen von Henri Chapron.

Auch ein Visa Décapotable (in beschränkter Zahl gebaute Cabriolimousine), ein Panhard 24 RT (von Citroën übernommene

Marke) und der Otschweizer «Jeeptröön», ein mächtiges V8-Jeep-Modell mit nachgebildeten, überdimensionierten Döschwankstützführbau, hatten sich eingefunden.

Ein Ehrenplatz gebührte selbstverständlich dem ältesten in der Schweiz erhaltenen Citroën, einem Typ A aus dem Jahre 1920 (André Citroën hatte 1919 mit der Autoherstellung begonnen). Er und die weiteren Modelle werden von den überaus Citroënkundigen Spezialisten aus der Clubführung Teilnehmern und Publikum vorgestellt.

Bei einer derartigen Pioniermarke gab es selbstverständlich zahlreiche technische Leckerbissen zu erläutern: vom Frontantrieb über die hydropneumatische Federung und die mit gelenkten Scheinwerfer bis zur geschwindigkeitabhängigen Servolenkung (Stein SMA). Und schliesslich war in einer Neuwagen-Geschau auch der zukunftsgerichtete W3 ausgestellt...



Eine Pionierleistung war die im Frühling 1934 für den Traction-Avant-Typ 15 Six eingeführte Gas-Fleingürti-Federung für die Hinterräder: Ein in eine Kugel eingeschlossenes Gängchen ersetzte die Torsionsstabfederung.



Es gab den Citroën 11 auch in der Ausführung Commerciale: Ohne eigentliche Kombiform bot er einen wandelbaren Wagenfund samt Hinakklappe; auch hier spielte Citroën eine Vorläuferrolle.

## Die Sache mit dem falschen Flugplatz

Auf dem Brünig beschlossen drei Fahrer gemeinsam über die alten Nebenstrassen dem Ziel zuzustreben. Nach dem Brienzensee folgte der Thunersee und als wir in Spiez einfuhren war es klar, das Ziel musste bald erreicht sein. Auf der Expressstrasse ging es rasch vorwärts. Schon kam Reichenbach als wir in letzter Sekunde eine Tafel bemerkten: "Frutigen Süd, Flugplatz". Blinker raus und abbiegen auf die alte Hauptstrasse. Erneut ein Hinweisschild: Flugplatz. Das musste es sein. Etwas enttäuscht, dass das OK keine Hinweisschilder aufgestellt hatte, bogen wir auf ein schmales Strässchen beim Flugplatz ein. Seltsam, keine Festschütte, keine Tractions. Waren wir noch zu früh? Oder befanden sich die Einrichtungen am anderen Ende der Piste? Blick in den Rückspiegel, ob meine Reisegenossen mir auch folgen. Ja - beide Wagen zu sehen, aber was war dahinter? Dicht hinter den Tractions rollte ein Flugzeug mit bedrohlich rotierendem Propeller direkt auf die Autos zu.

Bevor wir fluchtartig den Rollweg räumten, hatte Caspar Türler die Nerven, aus dem Wagen zu springen und die unglaubliche Szene fotografisch festzuhalten. Dann wichen wir der höheren Gewalt. Beim Vorbeirollen schaute der Pilot noch verwirrter aus dem Cockpit als wir aus unseren Limousinen. - Nun ja, einen Flugplatz hatten wir gefunden, aber nicht den richtigen. Reichenburg, wie wir sich später herausstellte, war im Gegensatz zu Frutigen noch immer ein aktiver Flugplatz mit Flugbetrieb!

Bericht: Rudolf Weber, Fotos: Caspar Türler



# FRUTIGEN 2001 - EIN FOTOGRAFISCHER RÜCKBLICK



**Freitagmorgen:** 07.00h Antreten zum Aufstellen des Gerüsts. Kurze Zeit später stellt jemand definitiv fest, dass Metall doch härter ist als ein Kopf ist, und sei es noch so ein „sturer“ Kassier-Kopf. Nebst Schweiss fliesst auch Blut.

**Freitagabend:** Endlich flaut der Wind ab. Gemeinsam wird die Leinwand ausgerollt (auf 10m Höhe !) Gespanntes Warten während dem Eindunkeln auf den Beginn des Films „DIVA“. Dann um 21.30h endlich: Ein Traum beinnt...



Endlich ist das Geheimnis um die von CITROËN vorgesehene Nutzung der Hydraulik an der Hinterachse der Traction gelüftet !

Walti Hombergers Six-H in der sogenannten Auto-Kino-Stellung.



**Das Festzelt:** Geschmückt in Blau und Gelb von Ursula und Guido Soland. Das Bistrot lud zum verweilen ein, Im Hintergrund Hansueli Öhrli's wunderschöne Commercial, der leider ein paar fettige Fingerabdrücke abbekam.



Wir hatten ihn: den wohl ältesten Citroën der Schweiz. **Typ A von 1920.** Gefunden am Mittwoch und per Anhänger am Donnerstag vor dem Treffen eingeflogen. Herzlichen Dank nochmals der Familie Fehr, CITROËN-Garage aus Kilchberg ZH für die spontane Zusage !



# FRUTIGEN 2001 - EIN FOTOGRAFISCHER RÜCKBLICK

**Rahmenprogramm:** Ausfahrt zum Blausee für diejenigen welche noch nicht genug Wasser gesehen hatten.



Ganz speziell und eine gelungenen Überraschung: Traction Cabriolet von Hans Berchtold mit origineller, funktionstüchtiger Bierausschankanlage. Am Zapfhahn Yolanda König und Cédric Baumann.



**Traction Arrière:** Gut vertreten, die Hinterrad-angetriebenen Citroën's. Im Vordergrund die 5HP von Yolanda und Werner König sowie Dominic Andry, Weinbauer aus Ligerz. Hinten C-4 1931 von M. Oesterle und der 7UA Commercial (Rosalie) 1935 von Ernst Zwygart. Am Sonntag zum Rekord kam noch ein 10A Rosalie 1933 von Kurt Balsiger aus Bern dazu.



Besuchte uns am Samstag und war begeistert: Herr **H.P. Läubli**, von Citroën Suisse SA.



# FRUTIGEN 2001 - EIN FOTOGRAFISCHER RÜCKBLICK



**Samstagabend:** Galadiner im Festzelt. Hervorragender Service, stimmungsvolle Ambiance und Dekoration, musikalische Unterhaltung. Preisverleihung für die weiteste Anreise, die Deko, tollste Überraschung, Kalendergestaltung und den ältesten Citroën. Nationalrat Donzé als Ehrengast.



**Sonntagmorgen:** Strömender Regen und heftiger Wind. Programmumstellung. Präsentation aller Citroën Typen einzeln im Festzelt. 2 Stunden Dauerpräsentation, kein Kollege reicht mir ein Glas Wasser. Lohn der Arbeit: ein gelungener Rekordversuch. **Vom ältesten Typ A bis zum neusten C5 waren alle da.** Am Nachmittag zeigte sich sogar die Sonne, so dass kurzerhand doch noch ein Gesamtfoto gemacht werden konnte.



82 Jahre faszinierende, innovative und revolutionäre Automobilgeschichte: vom 10HP, 5HP, Traction (ausser Jahrgang 35 alle anwesend!), DS, ID, Ami 6 und 8, 2CV, Dyane, Méhari, HY, SM, GS, CX, LN, Visa, BX, AX, XM, ZX, Xantia, Evasion, Berlingo, Saxo, Xsara, Xsara Picasso, C5. Allein schon der Kontakt mit den Besitzern und die Suche nach einzelnen Fahrzeugen war ein eindrückliches Erlebnis.

*Vous n' imaginez pas tout ce que Citroën peut faire pour vous !*



**Geschafft, in jeder Hinsicht ! Das OK.**

Herzlichen Dank allen meine OK-Kollegen, den vielen spontanen Helfern, allen Citroën-Fahrern welche trotz des Wetters den Rekord zum einmaligen Erlebnis werden liessen, dem FC Frutigen für die fantastische Bewirtung, Citroën Schweiz für jegliche Unterstützung, allen Teilnehmern, dem Cinema-Team, dem Vorstand und Präsidenten des CTAC's für's Vertrauen und die Unterstützung in den harten Zeiten. Und ganz besonders unseren Partnerinnen und Partnern für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung!

André Baumann

## Vorstellung: CITROËN Typ C-4 'IX' (unrestauriert)

Das Fahrzeug war in Frutigen zu Bewundern. Es war das älteste Fahrzeug, das den Weg nach Frutigen aus eigener Kraft geschafft hat.

### Baujahr:

1931 (sortie d'usine: 19 déc.1931,  
Erstzulassung: 14. Mai 1932)

### Motor:

4 Zylinder in Linie, seitlich stehende Ventile,  
3 fach gelagerte Kurbelwelle (damals  
schon sehr fortschrittlich)  
Hub 100 mm  
Bohrung 72 mm = 1628 ccm Hubraum  
ca. 30 PS bei 2700 T/min

### Getriebe:

3-Gang, gerade, grobe Verzahnung, nicht  
synchronisiert, 1. und 2.Gang  
sehr geräuschvoll



### Hinterachse:

geräuschlose "Citroen-Pfeilverzahnung" (daher das Markenzeichen)

### Fahrgestell:

Starrachsen vorne und hinten, längsliegende Halbelliptik-Blattfedern, Reibungsstossdämpfer

### Karosserie:

Werkkarosserie "Berline", d.h. viertürig und vierfenstrig Ganzstahlkarosserie (Citroen war der erste mit Stahlkarosserie)

### Gewicht:

fahrbereit ca. 1400 kg  
mit Insassen ergibt das ein Leistungsgewicht: ca. 55 kg/PS

### Höchstgeschwindigkeit:

75 - 80 km/h (nach langer Anlaufstrecke, Ebene)

### Reisegeschwindigkeit:

50 - 60 km/h

### Geschwindigkeit am Berg:

"Blumenpflücken während der Fahrt verboten !

### Produktionszahlen:

1929 - 1932 C-4 A-G 2142'00  
1931 - 1932 C-4 'IX' 17'500 (Sparmodell)

Mein CITROEN C-4 'IX' ist ein Fahrzeug der Widersprüche. Der CITROEN C-4 'IX' war ein "abgemagertes Kampfmodell" gegen die preisgünstigere Konkurrenz von PEUGEOT und RENAULT. Er ist aber gleichzeitig auch ein 'Rekordmodell', weil er - will man den Berichten in der Literatur "Quai de Javel, Quai Andre Citroen" (Pierre Dumont) glauben - in einer Minimalzeit von nur zwei Tagen, d.h. knapp 48 Stunden als 'Baukastenmodell' aus bereits bestehenden Bauteilen zusammengesetzt und auf die Achsen gestellt wurde.

Der CITROEN C-4 'IX' hatte ab Werk als Sparmodell: keine Chromteile, keine Stossstangen und Raddeckel, kein Kofferkistchen hinten, den kleineren und älteren Motor von 1628 ccm Hubraum (die meisten C-4 hatten 1767 ccm) und hatten nur 1-farbig (schwarz, dunkelblau oder grau) lackierte Karosserien.

Irgend ein Vorbesitzer in Frankreich hat nun diesen Wagen mit allem möglichen Zubehör aus der Zeit (Accessoires CITROEN) ausgerüstet: verchromte Kühlermaske mit thermostatisch gesteuerter Lamellenjalousie (aus diesem Grund wurde ich gefragt: "Sie, ist das jetzt ein kleiner Rolls-Royce?"), Stossstangen und Räder mit Radkappen, verchromte Lampentöpfe, Kofferraum 'Coquille' (Muschelmarke), sogar Innenlicht - und einen billigen 2-Farben-Anstrich (vanillegelb und schokoladenbraun, schwarze Kofflügen und Koffer).

Der Wagen befindet sich weitgehend in seinem 'Jus d'Origine' - er ist also nicht restauriert !

Dr. med. dent. March Oesterle, Spiegel bei Bern

# MALWETTBEWERB

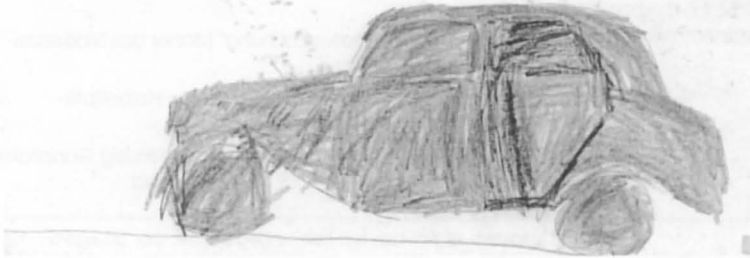
Gesucht war die schönste, originellste oder fantasievollste Traction Avant. Als erster Preis winkte ein Gratisseintritt ins Verkehrshaus Luzern.

Aus über 50 Zeichnungen hat die Jury anonym folgende 3 ersten Preise ausgewählt:

## 1. Preis Kategorie bis 6Jahre

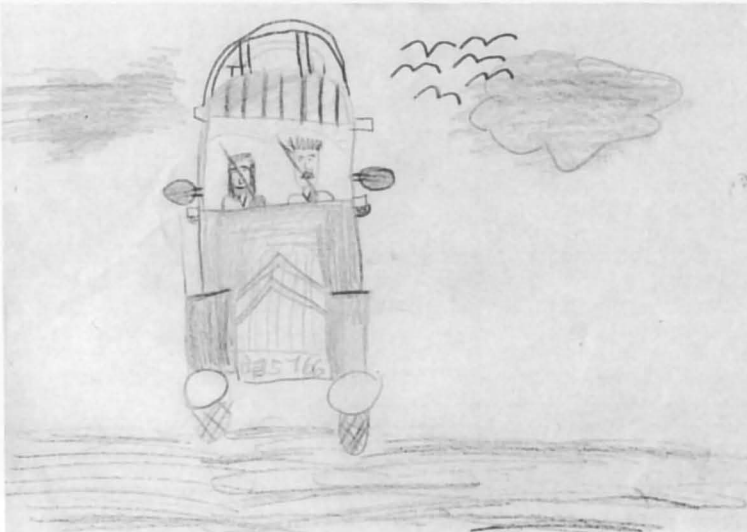
Yannic Rosselet, Spiez, fast 5 Jahre - für die bunte Köfferli-Traction

Yannic Rosselet 6ab 207 96  
Kofferli 51  
2700 Spiez



## 1. Preis Kategorie 6-10 Jahre

Lionne Spycher, Ittigen, 9 Jahre für ihren „HaJot“ wie Sie ihr Werk betitelt

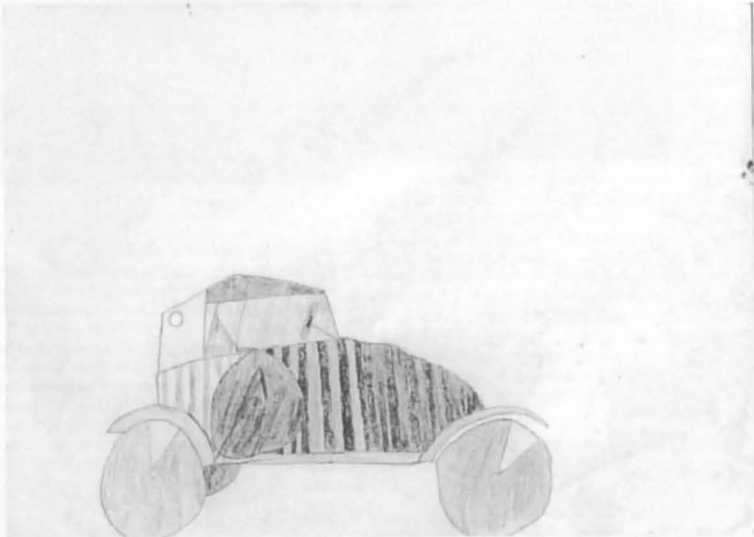


## 1. Preis Kategorie ab 10 Jahren

Ramona Eberli, Benken, 14 Jahre - für ihre detailgetreue, kurvenfahrende Traction



Beste Zeichnung ausser Kategorie, da keinen Altersangabe



Die Zeichnungen auf den weiteren Rängen werden in den folgenden Heften präsentiert.

# Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern !

Der Traction Avant ist heute, 66 Jahre nach seiner Präsentation und 43 Jahre nach Produktionsende, einer der populärsten französischen Klassiker überhaupt. Auch hierzulande. In den 24 Baujahren von 1934 bis 1957 liefen insgesamt 758.948 Traction Avant vom Band. Der Höhepunkt: 67.407 Einheiten anno 1952



## TRACTION AVANTGARDE



Die französische Revolution der Automobilgeschichte fand 1934 statt: Mit dem Traction Avant präsentierte Citroën die Limousine der Fünfziger

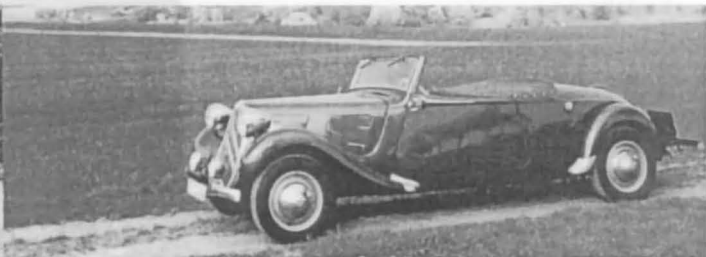
### Zwei Männer und ein Baby

Februar 1933: Ein junger, gut aussehender Mann sitzt im Büro von André Citroën. Mit funkelnden Augen und präzisen Worten beschreibt er seine Visionen von technischem Fortschritt, seine Idee eines modernen Automobils: Frontantrieb gehört dazu, Einzelradaufhängung vorne, eine selbsttragende und aerodynamisch geglättete Karosserie. Eine Mittelklasselimousine als technische Revolution, die der Firma einen Vorsprung sichern sollte, den die Konkurrenz auf Jahre nicht würde einholen können – daran hatte auch André Citroën schon lange gedacht. So ist es kein Wunder, dass sich die beiden Männer auf Anhieb verstehen: Sie denken fortschrittlich, haben die gleiche Zukunftsvision und einen ungeduldrigen Schaffensdrang. Und sie sind beide von der Idee dieses neuen Automobils besessen: Der „Traction Avant“ wird ihr gemeinsames „Baby“. Am 12. März 1933 tritt der junge Mann seinen Dienst bei Citroën an: Er heißt André Lefebvre und wird Projektleiter für das neue Modell.

Der 37-jährige Lefebvre beginnt sofort, ein effizientes Team von engagierten Spezialisten um sich zu scharen: Maurice Julien, ein erfahrener Ingenieur voll sprühender Ideen, ist für die Konzeption von Federung und Motoraufhängung verant-



Valla: Wie hätten Sie die innovative Traction-Avant-Technik denn gerne verpackt? In eine vier- bis sechssitzige Limousine, den achtsitzigen „Familiale“, einen zwei bis fünfsitzigen Roadster oder vielleicht doch ein nobles Coupé de Ville mit fünf Plätzen? Sonderkarossen bauten unter anderem Werbloufen und Lozenthal



wörtlich. Die Konstruktion des Motors übernimmt Maurice Sainturat, der zuvor schon bei Delage und Hotchkiss innovative Triebwerke schuf. Ein belesener Ingenieur übrigens, der für jedes Problem ein passendes Zitat des griechischen Philosophen Plato parat hat. Die Karosserie soll ein Bildhauer italienischer Abstammung entwerfen: Flaminio Bertoni, der sich primär als Künstler sieht, aber auch die Sprache und Belange der Techniker versteht. Das Team um Levèvre, Julien, Sainturat und Bertoni macht sich, von weiteren Ingenieuren und Technikern unterstützt, zügig ans Werk. Denn die Zeit drängt: Ende März 1933 fällt die Entscheidung für den bis dato revolutionärsten Citroën. Sein Debüt soll er bereits auf dem Pariser Autosalon 1934 feiern. Somit bleiben 18 Monate vom Erstentwurf bis zum Produktionsstart. Eine technische Herausforderung und ein finanzielles Wagnis zugleich.

#### Technisch und optisch ein Leckerbissen

Die Herausforderung gipfelt in konstruktiven Highlights, die dem neuen Modell die uneingeschränkte Anerkennung der Fachwelt und eine knapp 24-jährige Erfolgsgeschichte bescheren: der erste Frontantrieb mit Kreuzgelenken an den Antriebswellen; ein leicht nach vorne herausnehmbarer Motor-Getriebe-Block; vorne und hinten Einzelradaufhängung mit Drehstabfederung; erstmals Hydraulik-Trommelbremsen rundum; die erste selbsttragende, viertürige Ganzstahlimousine der Automobilgeschichte, die in Serie gefertigt wird, und der erste Vierzylindermotor mit obenliegenden Ventilen sowie nassen, austauschbaren Zylinderlaufbuchsen.

#### Sechszylinder und Hydropneumatik

Am 21. März 1934 wird der Traction Avant den Händlern vorgestellt, am 7. Mai das erste Modell ausgeliefert. Doch die nominell 32 PS aus 1.303 ccm Hubraum erweisen sich als zu schwach für die 900 Kilo schwere Limousine. Schon im Herbst 1934 lanciert Citroën einen 1,6-Liter mit 36 PS sowie einen 1,9-Liter mit 42 PS, den Typ 11. André Citroën erlebt die Weiterentwicklung seines „Babys“ nicht mehr: Er stirbt 1935. Drei Jahre später wird der motorische Grundstein für die Nachkriegsproduktion gelegt: Mit dem 76 PS starken 2,9-Liter-Sechszylinder mutiert der „15 Six“ zur Hochleistungs-Limousine par excellence, deren Qualitäten nicht nur die Vertreter der Unterwelt, sondern auch die des Gesetzes zu schätzen wissen. So trägt der Traction Avant das Prädikat „Gangsterlimousine“, unter dem er hierzulande noch heute populär ist, eigentlich zu Unrecht. Mit der ersten Version der hydropneumatischen Federung an der Hinterachse zielt den 15 Six ab 1954 ein weiterer technischer Meilenstein. Im Juli 1957 läuft mit einem 11D-Familiale der letzte Traction Avant vom Band. Doch die Legende lebt weiter. Bis heute.

# KALENDER 2002

Zum 25-Jahr Jubiläum des CTAC und anlässlich des Int. Treffen in Frutigen ist es mir gelungen den Berner Aquarellmaler **Franz Stucki** für die Idee und die Realisierung eines **Citroen Traction Avant Kalender** zu gewinnen. Bereits an der Hauptversammlung im Januar dieses Jahres konnten einige fertige Bilder den Anwesenden präsentiert werden. Rechtzeitig für Frutigen wurde das fertige Produkt der Öffentlichkeit zum Kauf vorgestellt und wurde vielfach bestaunt und verkauft. Deshalb möchte ich allen Klubmitgliedern die Möglichkeit zu bieten, diesen Kalender kennen zu lernen.

Die dreizehn Bilder im Vierfarbdruck sind im Sonderformat (52,0 X 30,5 cm) hergestellt worden. Rechts vom Bild wird der Kalendermonat, abgestimmt auf das Bild, farbig dargestellt. Das verwendete Papier ist von höchster Qualität und Güte (220gr.) Das Deckblatt ist mit einer durchsichtigen Schutzfolie versehen und das Ganze wird von einer hochwertigen Spiralbindung gehalten.

---

Dieses einmalige Werk kann via Internet oder direkt bei mir bestellt werden.

**Der einmalig günstige Preis beträgt Fr. 40.-- pro Exemplar**  
zzgl. Porto- und Verpackungsspesen (ca. Fr. 10.--)

---

Dieser Kalender eignet sich bestens zum verschenken. Für Geburtstage, Jubiläen und als einmaliges Mitbringsel seid Ihr damit bestens ausgerüstet. Warum also Wein oder Blumen schenken? Eure Verwandten, Freunde und Bekannten würden sich über dieses Kunstwerk sicherlich riesig freuen.

## **Bestellung:**

via Internet ([www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)), schriftlich oder telefonisch an meine Euch bekannte Anschrift (siehe vorne im Heft)

Mit besten Wünschen für die weitere Citroensaison

Eurer Udo Kenkel





# "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

**Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

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

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)

## Ihr Modellauto-Fachgeschäft

- Werbemodelle für Ihre Firma
- Restaurationen und Reparaturen diverser Spielzeuge
- Schätzungen von Sammlungen (An- und Verkauf)
- Vermittlung von Raritäten
- Grösste Lastwagen- und Baumaschinenauswahl der Schweiz
- Alle Corgi-Neuheiten und Clublimitierten Modelle



**Christian Frey**  
**Modellautos**  
**8627 Grüningen**

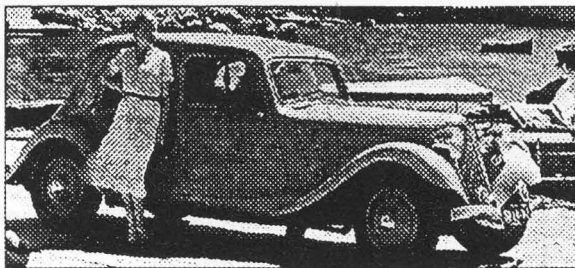


**Tel. 01 / 935 47 63, Natel 079 / 334 66 23**



# CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
  - 4-Gang Getriebe
  - Lamellenkupplungen
  - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

*Traction*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70  
Natel: 079 236 75 11

# INSERATE

(s. auch unter <http://www.tractionavant.ch/ctacinserate.html>)

## Zu verkaufen:

Teile zu Citroën Rosalie 1932:

- Ein paar Lampen vorne
- Diverse Motorenteile
- Differenzial
- ein Satz Radkappendeckel neu
- Oelpumpenwelle neu mit Bronzebüchse und Zahnrad

der kleine Restposten ist günstig zu verkaufen

Felix Blaser Lyss 032 384 23 40  
[dolder.blaser@econophone.ch](mailto:dolder.blaser@econophone.ch)

## Zu verkaufen:

CITROEN 11 BL 1953

Stammnummer:

048.962.063

Fahrgestell:

612 947

Erste Inverkehrsetzung :

30.1.1953 in Frankreich

Letzte Vorführung:

13.10.1995 AG

Farbe:

schwarz, Felgen grau (53)

Motor vor 2000 km total revidiert und auf bleifrei umgestellt (Ch. Heussi)

Zylinderkopfdichtung defekt.

Investitionen für 12'000 Fr. mit Belegen.

**Preis :10'000.-**

Besichtigung : C. Seiler, Sommerauweg 24, 4442 Diepfingen, 061/ 971 62 54

## Zu verkaufen:

Citroën 15/Six, Jahrgang 1951

Schwarz, teilweise restauriert

Ab MFK, vollgetankt

Preis Fr. 18'800.-

Zusätzlich 4 neue Reifen 185x400

Paul Stehrenberger, Kehr 39, 9056 Gais AR

Tel 071 793 11 75

[pastehrenberger@swissonline.ch](mailto:pastehrenberger@swissonline.ch)



Liebe Inserenten

Teilt dem Redaktor doch bitte mit, ob Euer Inserat Erfolg hatte oder wenn das Inserat erneut erscheinen soll. Danke !

# Jubiläumsbuch „25 Jahre Traction Avant Club“

Das Jubiläumsbuch, das zum 25-jährigen Bestehen unseres Clubs entstanden ist und das alle angemeldeten Teilnehmer am Pfingsttreffen erhalten haben, ist bereits vergriffen. Wir planen, eine weitere Auflage zu drucken, falls sich Genügend Interessenten finden (Lieferung ab September). Das Buch präsentiert sich im Format A5, reichhaltig illustriert und farbig gedruckt, Paperback mit Klebebindung. Aufgrund der nicht unerheblichen Druckkosten sind wir gezwungen einen Selbstkostenanteil zu verlangen.

Der Inhalt des Buches ist auch als CD erhältlich. Das Buch kann für den Eigengebrauch von der CD mit einem Farbprinter ausgedruckt werden. Ebenfalls sind alle Abbildungen in hoher Auflösung in einem speziellen Directory auf der CD gespeichert.

Das folgende Inhaltsverzeichnis gibt einen guten Überblick über den Inhalt des Buches. Autoren sind: Hans Georg Koch: Kapitel 1 und 2, Guido Soland: Kapitel 3 und Daniel Eberli: Kapitel 4.

## Kapitel 1, Was jeder Tractionist wissen muss

Reifendruck kontrollieren	3
Das Problem mit dem Benzin	6
Ölstand kontrollieren	10
Wie bringe ich meine Traction auf Hochglanz ?	12
Wagen waschen	12
Innenreinigung	13
Lackpflege	14
Lackreinigung	14
Politur	14
Wachsen	15
Pneuschwärze	15
Motor und Motorraum waschen	15
Ölwechsel	18
Getriebeöl kontrollieren	19
Kühlerwasser kontrollieren	20
Plattfuss, was nun? Rad wechseln	23
Elektrodenabstand der Kerzen	27
Einstellen des Unterbrecherabstandes	32
Einstellen des Zündzeitpunktes	34
Wie man eine Traction mit der Handkurbel anwirft	36
Batterie	40
Batterie überbrücken	43
Batterie laden	46
Bremsschüssigkeit nachfüllen	48
Schmierens des Fahrzeuges	51
Vergaser	57
Benzinpumpe	60
Bremsen einstellen	63
Etwas über die Elektrik	66

7. Zahnstangenlenkung	88
8. Ein moderner Motor	88
9. Hydraulisches Bremssystem	90
10. Das Automatische Getriebe	91
Weiteres Wissenswertes über die Traction Avant	93
Farbtabelle	95

## Kapitel 3, André Citroën: Visionär, Marktstrategie, Unternehmer

André Citroën - seine Geschichte	98
Hommage an André Citroën	103
André Citroëns Leben in Kurzfassung	104

## Kapitel 4, Die Geschichte des Traction Avant Club Schweiz

Die ersten Atemzüge	109
Ein neuer Name	114
Erste Aktivitäten	116
Das Französische Bett	120
Für Gesunde und Kranke	121
Internationales Treffen 1981 (Zofingen)	128
Der Club wächst	130
Garagengeschichten	135
Verkehrspolitik	140
Im Dienste der Mitglieder und derer, die es werden wollen	
Jetzt kaufe ich mir eine Traction	143
Die Verschiedenen Typen der Traction Avant	145
Technische Daten und Abmessungen der Citroën Traction Avant Modelle	146
Das dauernde Gebastele	147
Pfingsttreffen 1986 (Winterthur)	150
Ausbildung der Mitglieder für Notfälle	152
Internationales Treffen 1991 (Interlaken)	154
Weitere wichtige Anlässe	79 154
Internationales Treffen 1996 (Mollis)	157
Der Citroën Traction Avant Club im Internet	159
Tour de Champagne	160
75 Jahre Citroën in der Schweiz	162
Einige Zahlen über den Citroën Traction Avant Club	164

## Kapitel 2, Charakteristika der Traction Avant

Das Auto des Jahrhunderts	75
Die Väter der Traction Avant	75
Wichtige Konstruktionsmerkmale der Citroën Traction Avant:	
1. Vorderradantrieb	79
2. Selbsttragende Karosserie	82
3. Ganzstahlkarosserie	82
4. Aerodynamische Karosserie	85
5. Einzelradaufhängung	87
6. Torsionsstabfederung	87

## Bestellung

Bitte Bestellformular kopieren und ausgefüllt einsenden an:

Traction Avant Club Schweiz

c/o H. G. Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

25 Jahre  
Traction Avant Club



Hans Georg Koch  
Guido Soland  
Daniel Eberli

**Buch**

**„25 Jahre Citroën Traction Avant Club“**

Sfr. 30.-- zuzüglich Porto und Verpackung

**CD**

**„25 Jahre Citroën Traction Avant Club“**

Sfr. 20.-- zuzüglich Porto und Verpackung

Systemanforderungen (PC 200 MHz, 64 MB RAM, 500 MB free Diskspace, Windows 98, Word 2000)

Name .....  
Vorname .....  
Adresse .....  
PLZ Ort .....  
Land .....

Das Jubiläumsbuch des Traction Avant Club ist ein unverzichtbares Dokument für alle Mitglieder und Freunde des Clubs. Es enthält eine Fülle von interessanten Informationen über die Geschichte des Clubs und die Traction Avant.

Das Jubiläumsbuch ist eine wertvolle Erinnerung an die 25 Jahre des Traction Avant Club. Es ist ein Buch, das Sie nicht missen wollen. Es enthält eine Fülle von interessanten Informationen über die Geschichte des Clubs und die Traction Avant.

## LOTARIA POPULAR

PLANO PARA AS 40.ª, 41.ª, 43.ª, 45.ª, 46.ª, 47.ª, 48.ª, 51.ª E 52.ª EXTRAÇÕES DA LOTARIA POPULAR DE 2000, A REALIZAR NOS DIAS 4, 12 E 26 DE OUTUBRO, 9, 16, 23 E 30 DE NOVEMBRO E, 21 E 27 DE DEZEMBRO, PELAS 12.00 HORAS.

OS PRÉMIOS PAGAM-SE AO PORTADOR, DENTRO DO PRAZO DE TRÊS MESES A CONTAR DA DATA DA EXTRAÇÃO.

SANTA CASA DA MISERICÓRDIA DE LISBOA  
DEPARTAMENTO DE JOGOS



### Lotterie Plakat aus Lisboa, Portugal

(eingesandt von Caspar Türlér)

Auf den ersten Blick dacht ich, die abgebildeten Fahrzeuge seien Lottopreise!  
Kennt jemand ausser der Traction, dem Tucker und dem Jaguar die anderen Autos?

# Mon grand-père, ce héros!

UNE PHOTO GRISE glisse sur la moquette de la rédaction. Berne, Schützenmatte, 1950, André et Gilberte Hotz, Citroën 11 numéro 277, vivent leur premier Rallye de Monte-Carlo.



J'ai quelques photos de mon grand-père, mais pas des photos de rallye. Champion suisse 1950, récent vainqueur du Lyon-Charbonnières, Grégoire Hotz, 26 ans, ouvre de grand yeux. La photo grise en question a été prise en janvier 1950, à l'occasion d'un contrôle du 20<sup>e</sup> Rallye de Monte-Carlo.

Son grand-père pilote. «Grego» en a évidemment entendu parler, et pas seulement dans les repas de famille. «Il mesurait 2 mètres, chaussait du 45. C'était un solide gaillard. Il valait

mieux être bien pour digérer sans sourcilier l'incroyable menu à rallonge de l'époque. La voiture de grand-papa (Citroën 11 de 1911 cm<sup>3</sup>), ce n'était pas du gâteau, de Monaco à Monaco, en passant par Grasse, Digne, Grenoble, Genève, Berne, Strasbourg, Luxembourg, Liège, Amsterdam, La Haye, Bruxelles, Reims, Paris, Nevers, Valence, Digne et Grasse, soit 3103 km au compteur.

Le carnet de route des Hotz ne manque pas d'impressionner : départ le dimanche

22 janvier à 21 h 57, premier verglas 80 km plus tard, puis brouillard jusqu'à Grenoble. Traversée d'une bonne partie de l'Europe (et de Paris s'il vous plaît !) quasiment sans histoire. Mais 200 derniers kilomètres proprement dantesques, avec notamment 7 heures de nuit dans la neige et le brouillard. Finalement, André et Gilberte se classent 123<sup>e</sup>. Pire, ils remettront ça en 1951.

«Il ya 50 ans, la régularité comptait davantage que la performance pure. En 2000, on va certes beaucoup plus

vite, mais je pense que question sécurité on est beaucoup, beaucoup mieux», précise le champion suisse des rallyes.

Janvier 1952, toujours à Monaco, André Hotz prend pour la première fois le départ d'un rallye sans sa femme. Lui et son coéquipier, le Lausannois Willy Berger (redoublé en 1950, on pouvait encore s'échanger le volant) ne verront jamais la ligne d'arrivée. «Il a foncé, dans le brouillard contre un camion en panne», raconte «Greg». Willy Berger est tué sur le coup. Accourue à l'hôpital de Mons, en Belgique, Gilberte Hotz accompagne les derniers instants de son mari.

Grégoire reprend son souffle. «Ma grand-mère a soufflé. Au Monte-Carlo de 1953, elle a gagné la Coupe des dames. Elle avait un caractère très fort, elle venait du monde paysan, tandis que la famille Hotz était plutôt bourgeoise.» Une grand-mère, modèle pour «Greg». «Elle m'a souvent montré sa licence F.» Mon père (redoublé Claude, lui aussi l'un des meilleurs pilotes de sa génération) avait 6 ans à la mort de mon grand-père, héros de la famille, qui atterrit sur sa Citroën le numéro de plaque NE 1169.

50 ans plus tard, c'est la même signature qui est apposée au bas de la Renault Megane Maxi du petit fils. Il n'a peut-être pas connu son grand-père, le grand «Grego», mais ça ne l'empêche pas de sentir sa présence. «Je dois avouer que de temps en temps, en rallye, j'ai une petite pensée pour lui. Et il m'arrive de lâcher un petit merci.»

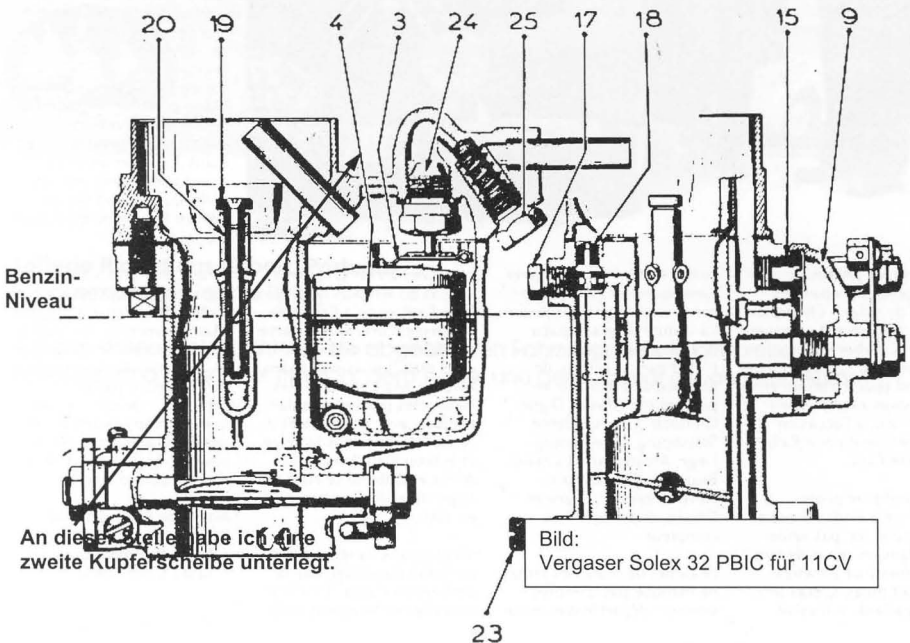
Article de Pierre Thaulaz paru dans  
«Revue Automobile» suisse  
n°14 du 6 avril 2000

# Ein Millimeter....

Clubmitgliedern, welche häufiger an Clubtreffen teilnehmen, war bekannt, dass ich jeweils grosse Schwierigkeiten hatte, nach einem kurzen Halt meinen Six wieder zu starten. Sprang im kalten Zustand der Motor bereits nach einer oder zwei Umdrehungen an, so war im warmen Zustand jeder Startvorgang eine Qual. Erst wenn die Kraft der Batterie bereits deutlich nachliess, wenn sich eine Gruppe von Zuschauern – mitleidvoll dreinblickende Laien und hämisch grinsende "Fachleute" – um den Wagen geschart hatte, bequemte er sich endlich, anzuspringen, wobei er eine Rauchwolke aussties, dass ich am liebsten in den Boden versunken wäre. Gelegentlich starb die Maschine dann gleich wieder ab. Allerdings sprang er in der Regel beim nächsten Versuch wieder an.

Anfänglich schloss ich auf Dampfblasenbildung, bis ich herausfand, dass das Phänomen noch verschlimmert wurde, wenn ich beim Startversuch das Gaspedal bewegte.

Danach war mir einigermassen klar was passierte: Der grosse Block heizte beim kurzen Halt Benzinpumpe, Leitung und Vergaser auf. Das Benzin dehnte sich aus, der Vergaser lief über, der Treibstoff lief ins Sammelrohr. Dort gab es ein überfettes Gemisch, mit welchem der Motor nicht laufen konnte. Dieser Zustand dauerte so lange, bis genügend frische Luft nach gesogen war, dass das normale Mischungsverhältnis zwischen Benzin und Sauerstoff wieder hergestellt war. Klar, dass jede Bewegung des Gaspedales, welche konstruktionsbedingt dazu führte, dass via Beschleunigerpumpe noch zusätzlich Treibstoff eingespritzt wurde, geradezu Gift war für den Motor. Dass der Motor hin und wieder nach dem Anspringen gleich wieder abstarb, war tatsächlich auf Dampfblasenbildung zurückzuführen.





Nun, die Abläufe zu kennen, war das Eine, aber was konnte ich dagegen tun? Ich stellte die verschiedensten Überlegungen an, befragte Fachleute und war beinahe so weit, dass ich versuchen wollte, eine Rückleitung vom Vergaser zum Tank zu bauen, damit überflüssiges Benzin wieder dorthin zurück gelangen konnte. – Schliesslich gelangte jeweils eine nicht unbedeutende Menge des teureren Nasses via Überlauf auf die Strasse oder den Garageboden, so dass es jeweils im ganzen Haus bedenklich nach Benzin roch. Mit einer Rückleitung, so dachte ich mir, konnte einfacher kaltes Benzin zum Vergaser gelangen, und damit könnte ich das Problem lösen.

Auf eine bessere Idee kam ich erst, als ich anlässlich meines Reparaturkurses den anwesenden Kollegen die Funktion des Vergasers erklärte. Plötzlich fiel es mir wie Schuppen von den Augen. Die Schwimmernadel [24] hat zusammen mit dem Schwimmer [4] die Funktion, das Niveau im Vergaser konstant zu halten. Wenn das Niveau zu tief ist, kann der Motor ins Stottern gelangen. Wenn es aber zu hoch ist, läuft der Vergaser über, und das Mischungsverhältnis gerät ausser Kontrolle.

Nun ist ganz klar, dass sich bei einem hohen Niveau das Benzin weniger ausdehnen kann, bis es überläuft, als bei tiefem Niveau. Ich beschloss, einen Versuch zu machen und fügte eine zweite 1 mm dicke Kupferscheibe zwischen die Schwimmernadel und das Vergasergehäuse. Damit wurde der Schliesspunkt der Schwimmernadel und damit das Niveau im Vergaser um 1 mm abgesenkt.

Dann wagte ich eine Probefahrt. Sowohl mit viel Gas ein steiles Strassenstück hinauf, als auch mit gut 120 auf der Autobahn, zeigten sich keine negativen Auswirkungen. Der Motor springt im warmen Zustand tatsächlich viel besser an, doch ist der Benzingeruch noch immer nicht ganz verschwunden. Und der Warmstart dürfte noch ein Bisschen besser gehen. Ich werde bei der nächsten Gelegenheit noch einen Versuch machen mit einem weiteren halben Millimeter. Mal sehen, ob es auch dann noch nicht zu Aussetzern kommt... Wenn nicht, gelingt es mir vielleicht wirklich, die Manieren meiner alten Lady noch etwas zu verbessern!

Da an und für sich die Einstellung der Schwimmernadel respektive des Schwimmers und damit das Benziniveau im Vergaser fix gegeben sein sollten, weiss ich zur Zeit noch keine Erklärung für die Fehleinstellungen.

Daniel Eberli

# SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN

## SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

9. Folge: Citroëns Resonanz in der schweizerischen Presse der Anfangsjahre und wie es dazu kam.

"Die Citroën-Wagen braucht man in Genf eigentlich nicht am Salon zu suchen, denn sie fliegen in der Stadt wie Bienen umher." (23. März 1923)

"Die Citroën sind bei der Damenwelt besonders beliebt." (23. März 1923)

"Es ist wohl ohne Zweifel zu erwarten, dass der Citroën alsbald den Rekord der grössten Verbreitung bei uns schlägt, wenn das übrige nicht schon inzwischen eingetreten ist." (23. März 1923)

"Dass Citroën auch in Amerika eine Fabrik errichtet hat, das haben wir erst kürzlich gemeldet." (25. Januar 1924)

"Nun ist der Stand der weltbekannten Firma Citroën ein getreues Ebenbild seines grossen Bruders an der letztjährigen Pariser Ausstellung." (21. März 1924)

"Citroën ist hierzulande jedem Kind geläufig; es hiesse Eulen nach Athen tragen, wollte man über den 'französischen Ford' viele Worte machen." (23. März 1925)

"Die Citroën-Werke in Frankreich haben die grösste Produktion von Automobilen in Europa und sind bei uns sehr stark vertreten." (16. Juni 1926)

"Citroën gehört zu den populärsten europäischen Marken, da sie sich durch eine Preiswürdigkeit ihrer Modelle auch bei den bescheidensten Autobesitzern beliebt gemacht hat." (19. Oktober 1928)

"Der Stand dieser grössten französischen Firma übt von Jahr zu Jahr eine immer stärkere Anziehungskraft aus." (20. März 1929)

"Die grosse französische Marke Citroën, die heute in Frankreich die gleiche Rolle spielt wie Ford in Amerika, ..." (8. Oktober 1929)

"Die bekannteste und populärste Marke Europas ist Citroën. Die Zeitungen, das Radio, die grosszügige Reklame durch Plakate und Broschüre, ja durch Flugzeuge, haben den Namen überall verbreitet und für den Wagen geworben. Die beste Reklame aber ist der Wagen selbst geworden. ... Der Stand zieht mit Recht viele Besucher an. Er verdient vollauf, beachtet zu werden." (28. März 1930)

"Citroën: Der Stand dieser grossen französischen Firma übt wieder eine unheimliche Anziehungskraft aus." (9. März 1931)

"Noch vor einem Jahr waren die Citroën-Wagen bei aller Fortschrittlichkeit der Detailbehandlung typische Vertreter der traditionellen Bauart. Heute sind sie die modernsten Personenwagen überhaupt. Mit lückenloser Konsequenz wurde von den allerletzten Erkenntnissen Gebrauch gemacht." (16. März 1935)

Die zitierten Artikel stammen allesamt aus der AUTOMOBIL REVUE, der bereits damals massgebenden schweizerischen Automobil-Zeitschrift, und datieren zumeist aus der Zeit des Genfer Autosalons. Dass das Echo derart euphorisch ausfiel, war sicher zu einem guten Teil den technisch fortschrittlichen Fahrzeugen zu verdanken. Nicht minder dazu beigetragen haben aber auch Citroëns Werbekampagnen. Vor dem Krieg war die Autowerbung in Frankreich nahezu unbekannt, nach dem Krieg war Citroën für Monate der einzige, der in nennenswerten Stückzahlen produzierte und liefern konnte. Er war der erste, der Werbung machte und Grund hatte, dies zu tun. Auch begriff er von Anfang an, dass die Art, wie man etwas sagt, genauso wichtig ist, wie das, was man sagt. Citroën war deshalb für die ausgefallensten Werbeideen zu haben, vorausgesetzt sie waren neu, originell. Schon in den ersten Jahren schrieb Flugzeuge mit farbigem Rauch den Namen Citroën an den Pariser Himmel, wurde der Eiffelturm mit Tausenden von Glühbirnen zu einer gewaltigen Werbesäule für Citroën umfunktioniert. Als Charles Lindbergh 1927 nach der berühmten ersten Atlantiküberquerung mit einem Flugzeug in Paris landete, holte Citroën diesen in der zivilisierten Welt meist beachteten Mann für einen gross aufgemachten Besuch in seine Fabrik. Am Pariser Autosalon präsentierte Citroën als erster ein entzweigeeschnittenes Auto und eine Autofabrik en miniature. Für die neuen Fahrzeuge mit Ganzstahlcarrosserie liess Citroën Werbefilme herstellen, in denen ein Auto herkömmlicher Bauart mit Holzaufbau neben einem neuen mit Ganzstahlcarrosserie einen Abhang hinuntergestürzt wurde. Die Vorteile der neuen Carrosserie waren ebenso augenscheinlich wie werbewirksam. Als erster brachte Citroën einen Kalender mit Autofotografien heraus und als erster führte er Fabrikbesichtigungen für das Publikum durch.

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

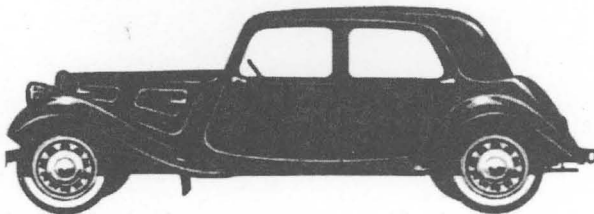
## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name .....  
Vorname ..... Vorname Partner .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Geburstag ..... Tel Privat .....  
Gültig ab: ..... Tel Geschäft .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... EMail .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---



### Mitglieder-Werbung

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

-----  
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....  
Adresse ..... PLZ / Ort .....  
Tel Privat ..... Tel Geschäft .....  
Bemerkungen .....

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

---

Herr  
Hans Georg Koch  
Breiten  
6022 Grosswangen

PP  
4950 Huttwil

Bitte nachsenden  
ohne Adressmeldung

---

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen  
**Druck:** Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil  
**Erscheinungsweise:** Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr  
**Auflage:** 420 Exemplare  
**Abonnement:** Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen  
**Copyright:** © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe

---