

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

4/2014

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 079 402 22 85
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Walter Schmid

In Lampitzäckern 54
8305 Dietlikon
P 044 833 59 28
N 079 772 95 28
w.schmid@glattnet.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@fibermail.ch

Regionale Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
mroth@emea.att.com

Werner König

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 043 497 79 54
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80
bo-sto@gmx.ch

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 079 636 65 65
Fax 052 213 71 74
jutz-osm@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
h.p.rubitschon@gmx.ch

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
N 079 466 00 79
videopeti@sunrise.ch

West

Ernst Mühlheim

Leimbachstrasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Felix Blaser

Stockhornweg 15
3250 Lyss
P 032 384 23 40
N 079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@bluewin.ch

Süd

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regio.com.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 544 21 15
um.steiner@buttisholz.net

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@fibermail.ch

Mitglieder- verwaltung

David Stahel

Hinterdorfstrasse 33
8412 Hünikon
P 052 222 63 43
G 079 666 40 46
stahel@pop.agri.ch

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch

Bankverbindung

Raiffeisenbank Gürbe

3665 Wattenwil
IBAN: CH51 8009 8000 0046 6168 3
BIC: RAIFCH22
BC: 80098

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Ernst Mühlheim, Franz Wermelinger

Inhalt	1
Rodage	2
..... Fritz Müller	
Treffen und Termine	4
Clubtreffen Nord 22.6.2014	5
..... Werni Zimmermann	
Inserate	8
Inserate	10
80 Jahre Traction Avant	14
..... Sebastian Viehmann	
Inserate	16
Citroën der Böse	18
..... Florian Zobel	
Clubtreffen Süd 17.8.2014	19
..... Marianne Ledermann	
Inserate	20
Inserate	22
Inserate	26
Die Traction und ihre Farben	27
..... André Baumann	
anno 1914	28
..... Ruedi Bösch	
Inserate	30
Ausblick	36
..... Hans Georg Koch	
Impressum	36

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage Christian Heussi
Fahrzeuge und grosses Ersatzteillager
Kantonsstrasse 62
8854 Galgenen
Tel 055 610 35 70
Fax 055 460 32 22
Natel 079 236 75 11
chrheussi@datacomm.ch
www.retrogarage.ch

Frick Traction Avant AG
Garage und Ersatzteile
Glarnerstrasse 24
8805 Richterswil
Tel/Fax 044 784 58 58
Natel 076 379 11 22

c-motion Garage GmbH
Fahrzeuge und Ersatzteile,
Service und Reparaturen
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 36
www.c-motion.ch

CTAS
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com

Garage Ochsner
Garage und Ersatzteile
St. Gallerstrasse 13
8353 Elgg
Tel 052 365 22 00
Fax 052 366 20 40
www.garage-ochsner.ch

Oldtimer Werkstatt
Service und Reparaturen
Daniel Eberli, Im Chellhof 3
8463 Benken ZH
Tel 052 319 25 17
Natel 079 417 44 21
eberlid@swissonline.ch
www.oldtimer-taxi.ch



RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Heute waren Trudy und ich an einen besonderen Event eingeladen: Anlässlich dem Start des Raid Basel – Paris wollten die Organisatoren den Zuschauern folgendes vorstellen:

Anhand der zwei Modelle „Rosalie“ und „Traction-Avant“ wurde der Quantensprung vom Wechsel bei Citroën von den Chassis- und Hecktriebler-Modellen zu den selbsttragenden Carrosserien und dem Vorderradantrieb aufgezeigt.



Die ausgestellten Fahrzeuge wurden von den Zuschauern viel beachtet, bestaunt und fotografiert. Die beiden Autos konnte ich vermitteln. Deshalb wurden wir eingeladen bei diesem Start zum 24. Raid, welcher ausnahmsweise nicht nach Paris sondern nach Brüssel führt, dabei zu sein.

Am Raid nahmen 138 Fahrzeuge teil. Sie wurden einzeln während 2,5 Stunden vorgestellt. Auch entsprechend spezielle Vorzüge der tollen Oldies wurden von den Speakern erklärt. Citroën war am Start vertreten durch eine 2 CV und je eine Traction 11 BL und eine Light Fifteen.

Aber auch absolute Exoten wie dieser Lagonda Kombi mit 12 Zylindern waren zu bestaunen.



Es war schon sehr beeindruckend, was da alles noch ausserhalb des Hauptevents organisiert wurde. Die vielen und für das Autogewerbe wichtigen Sponsoren waren sehr präsent. Automatisch stellt man sich nach den vielen Eindrücken dann die Frage, was denn dieser Rummel eigentlich bewirken soll!?! Ich denke, dass die Teilnehmer während der Fahrt auf der ersten Etappe wieder etwas zur Ruhe kommen können und das herrliche Zusammenspiel von Natur und alter Technik geniessen.



Toll fanden wir die Aktion von „Kinder malen für Kinder“. Ein Mercedes-Oldie wurde von Kindern in der Freien Strasse in Basel bemalt. Auch dieses Auto war hier ausgestellt. 1000 professionell gemachte und nummerierte Postkarten im A5 Format konnte man für 10 Franken kaufen und der gesamte Erlös kam der Kinderkrebshilfe zugute. Die Postkarten für diesen guten Zweck fanden guten Absatz.

Vom Raid Basel-Paris möchte ich umschwenken zu den etwas bescheideneren aber immer lustigen Raid des CTAC: Bei tollem Wetter war der Region Süd eine sehr interessante Ausfahrt in die Köhlerei auf Bramboden gelungen. Eindrücklich wurden wir in die alte Kunst vom Aufbau eines Kohle-Meilers eingeführt. Den Vorständen Hans Herzog, Urs Steiner und Edgar Stocker möchte ich für die gute Idee gratulieren und mich für die perfekte Organisation herzlich bedanken!

Als nächster grosser Event werden von unserem Club 20 Traction an die Geburtstagsfeier „80 Jahre Traction Avant“ nach La Ferté Vidame fahren. Die Reisebüros Koch und Müller laufen, während ich diese Zeilen schreibe, auf Hochtouren, denn die letzten Vorbereitungen zum Druck und Versand des Roadbooks stehen an.

Ausserdem können wir in diesem Heft zur Ausfahrt der Region Ost einladen, welche auch gleichzeitig die letzte grosse Ausfahrt des CTAC sein wird.

Ich hoffe, dass wir nach einigen Wetter-Fehlzündungen noch einen schönen Altweiber-Sommer erleben werden und grüsse Euch aus dem Baselbiet mit dem ernsthaft gemeinten Rat:

„Gäbet Sorg im Ränke!“

Fritz Müller

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

28. 9. 2014 **Ausfahrt Ost**
29. 11. 2014 Jahresschlusshöck Nord, Gundetswil
3. 12. 2014 Chlaushöck Zentralschweiz in Willisau
6. 12. 2014 Chloushöck Region West:
Spezieller Anlass zu 80 Jahre Traction Avant
25. 1. 2015 Generalversammlung, GZI Forschungsinstitut, Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 20. - 21. 9. 2014** Bourse d'échanges Lipsheim (voitureancienne.org)
Achtung das Datum im letzten Heft war falsch! Sorry!!!
26. 10. 2014 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)
15. - 16. 11. 2014 OTM Winterthur (www.gp-event.ch)
6. 12. 2014 16. Weihnachts Oldtimermarkt, Carrosserie Langenthal
im neuen Firmengebäude Calag, Chasseralstrasse 7
6. 12. 2014 Oldtimer und Teilemarkt «Auto», Race Inn Roggwil

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:
www.tractionavant.ch/ctacTreffen.php dank Ruedi Weber!



Redaktionsschluss für Heft 5/2014:

29. 11. 2014

CLUBTREFFEN NORD 22.6.2014

Der zweite Saisonflug 2014 des CTAC:

H₂O oder genauer



DIE NORDAUSFLÜGLER AUF DEN SPUREN DES WASSERS AM BEISPIEL DER WASSERVERSORGUNG DER STADT ZÜRICH UND TEILEN DES KANTONS ZÜRICH

Kaffeeundgipfeliambesammlungsortwieimmer. Am strahlenden Sonntagvormittag des 22. Juni 2014 bot sich für die Mitglieder des CTAC Schweiz die exklusive Gelegenheit, den aufwendigen Weg unseres Trinkwassers „von der Quelle bis zum Hahn“ fundiert illustriert erklärt zu bekommen und mitverfolgen zu können.

Das Grundwasserwerk Hardhof und gleichzeitig der Hauptsitz von „züri wasser“ (Wasserversorgung der Stadt Zürich) liegt mit seinem ca. 25 Hektaren grossen Grundwasserfeld auf dem Gelände der Nordostseite der Europabrücke, zwischen der Limmat und der Autobahn N1 und versorgt neben der ganzen Stadt Zürich noch 67 Anliegergemeinden mit frischem und qualitativ hochstehendem Trinkwasser.





Zuerst wurde dem interessierten Plenum anhand von projizierten Bildern und eindrücklichen Grafiken eine Orientierung über die gesamte Wasserversorgung von Zürich vermittelt. Äusserst interessant zu erfahren ist der lange und beschwerliche Weg des Wassers durch die vielen Leitungen, Filter, Labors, Pumpen, bis in die Wasserreservoirs, eben, „von der Quelle bis zum Hahn“. Herr Ritter von „züri wasser“ verstand es ausgezeichnet, uns Laien die Wichtigkeit unseres Lebenselementes näher zu bringen; und vielleicht hat er damit den einen oder andern (mich sicher) insgeheim dazu bewegt, das Wasser zukünftig mit etwas andern Augen anzuschauen, bzw. es ein wenig mehr zu schätzen als bis anhin und beim nächsten Trinken es bewusster den Hals hinunter laufen zu lassen.

Im zweiten Teil hatten wir die Gelegenheit, Pumpen, Filter, Teile der Labors sowie die Diesel-Motoren mit ihren Generatoren für die Notstromversorgung aus nächster Nähe zu besichtigen. Sehr eindrücklich ist auch der Kommandoraum mit dem Grossbild-Anzeige-





panel, den vielen Bildschirmen und Messgeräten, damit bei einer allfälligen Panne oder Ungereimtheiten im Aufbereitungs- und Versorgungsablauf während 24 Stunden sofort reagiert werden kann. Verständlich, dass es auf dieser Führung intensiv treppauf- und treppab ging, gibt es doch Filter und Schächte, die die Tiefe bzw. die Höhe eines vierstöckigen Hauses überschreiten.



Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch



Obschon ich vor noch nicht allzu langer Zeit bereits einmal die Gelegenheit hatte, die Wasserversorgung von Zürich zu besichtigen, faszinierte mich die Führung vom 22. Juni erneut enorm.

Lasst mich jetzt aufgrund der vielen technischen Daten, Zahlen und Fakten die tabellarische Schreibform anwenden:

1. Örtlichkeiten

Die Grundlage der Wasserversorgung Zürich besteht aus vier Wasserwerken:

- Grundwasserwerk Hardhof
- Seewasserwerk Moos (Zürich Friesenberg)
- Seewasserwerk Lengg (Stadtkreis 8, Riesbach)
- Quellwasserwerk Sihlbrugg

Alle Werke sind „wassermässig“ miteinander verbunden.

2. Herkunft des Wassers

70% des Wassers liefert der Zürichsee.

Er hat ein Volumen von ca. 3,4 Mia. (!) Kubikmeter.

Das 6 bis 8 Grad kalte Wasser wird dem See auf der Höhe Tiefenbrunnen 30m unter dem Wasserspiegel und 16m über Grund entnommen.

20% werden aus dem Grundwasser gewonnen und

10% ist Quellwasser aus dem Sihl- und Lorzetal.



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerei.ch

Blaser

Citroën Traction Avant

Service

- » Jährlicher Unterhalt
- » Mechanik und Elektrik
- » MFK
- » Teil- und Komplettlackierungen
- » Chromteile erneuern
- » Interieur restaurieren
- » Motor- und Getrieberevisionen
- » Komplettrestauration
- » Beratung

Felix Blaser, Lyss

T: 032 384 23 40

N: 079 179 64 60

E: ctas.blaser@gmail.com

3. Aufbereitung des Wassers

Die Aufbereitung des Wassers in Trinkwasser geschieht in einer naturnahen Form in acht Stufen: Rohwasserpumpwerk – Vorozonung – pH-Korrektur – Schnellfilter – Zwischenozonung – Aktivkohlefilter – Filtratpumpwerk – Langsamfilter – Reinwasserreservoir und Pumpwerk. Anschliessend wird es in die verschiedenen Reservoirs gepumpt.

4. Desinfektion und Flockenbildung

Im Rohwasserschacht wird dem Seewasser ein Gemisch von Chlor und Chlordioxid beigefügt. Dieses Oxidationsmittel tötet Bakterien und Viren sowie andere im See vorkommenden Kleinlebewesen ab. Durch die Zugabe einer kleinen Dosis einer Aluminium-Sulfat-Lösung bilden sich Flocken. An dieser lagern sich Plankton und mineralische Partikel wie auch grosse gelöste organische Moleküle an.

5. Analyse der Wasserproben

In insgesamt vier Laboratorien wird das Wasser ständig auf die erforderliche Reinheit geprüft:

Im Mikrobiologie-Labor auf:	Keime und Bakterien
Im Limnologie-Labor auf:	Algen und Plankton
Im Chemie-Labor auf:	Chemische Stoffe und Metalle
Im Spurenstoff-Labor auf:	Organische Substanzen im Nanogramm-Bereich

Zudem werden sehr empfindliche Lebewesen wie Daphnien eingesetzt, um das Wasser auf giftige Stoffe zu kontrollieren.

6. Zahlen allgemein

Und jetzt noch ein paar eindrückliche, sehr eindrückliche Zahlen (merke: $1\text{m}^3 = 1000$ Liter Wasser):

- 54,5 Mio. m^3 Wasser wurden 2012 aufbereitet und verteilt, davon
- 44.2 Mio. m^3 für die Stadt Zürich und
- 10,3 Mio. m^3 für die 67 umliegenden Vertragsgemeinden
- 149'000 m^3 waren dies pro Tag
- 500'000 m^3 /Tag wäre die maximale Lieferkapazität
- 36 Mio. kWh beträgt der jährliche Stromverbrauch
- 1538 km lang ist das gesamte Leitungsnetz, welches aus Rohren mit Durchmessern zwischen 10 Zentimetern und 2 Metern beträgt
- 2 14-Zylinder-Dieselmotoren mit
- 2 4'470 kVA-Generatoren sind für den elektrischen Notfall bereit

ferner:

- 160 Quellen befinden sich auf Zürcherboden und
- 120 Quellen sprudeln im Sihl- und Lorzetal
- 1231 (!) Brunnen plätschern auf Zürcher Stadtgebiet
- 7913 öffentliche Hydranten „zieren“ die Stadt
- 14 – 19 °fH bedeutet relativ weiches Wasser und
- 269 Mitarbeiter sind täglich für eine Super-Trinkwasserversorgung besorgt

7. Zahlen über den Wasserverbrauch

Der durchschnittliche Wassernutzer (1 Person) von Züriwasser verbraucht im Durchschnitt 160 Liter Trinkwasser pro Tag. Dieses teilt sich folgendermassen auf:

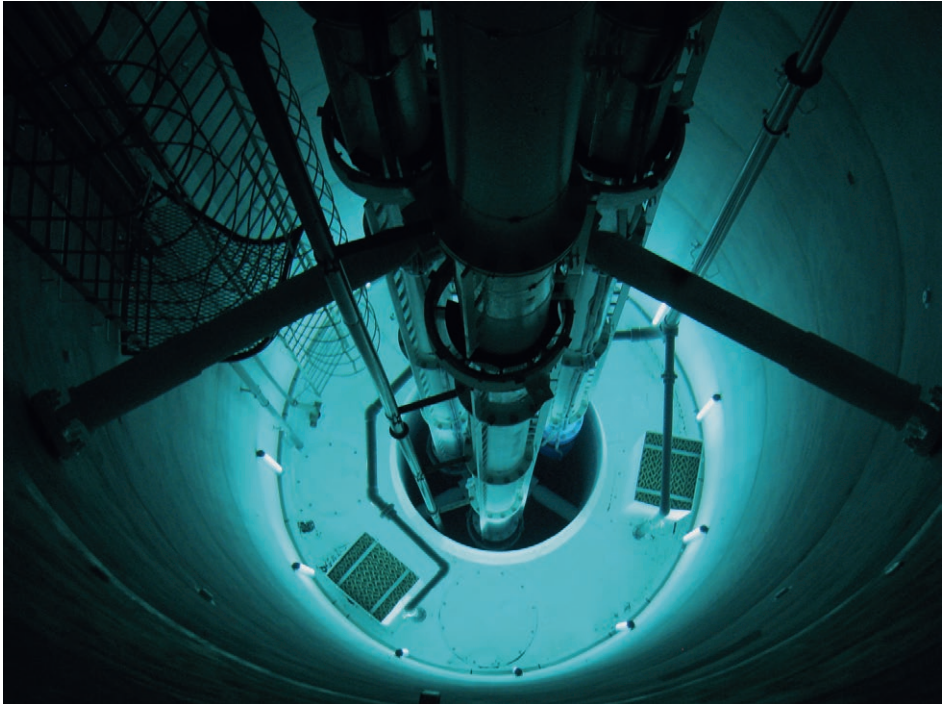
- 20 % für Baden / Duschen
- 13% für Körperpflege / Handwäsche
- 31% für Toilette (!)
- 15% für Kochen, Trinken, Abwaschen
- 19% für die Waschmaschine
- 2% für den Geschirrspüler

8. Zahlen über die Kosten: Vergleich Züriwasser vs. Mineralwasser

- | | |
|---|-------------|
| - 1 Liter Trinkwasser kostet: | 0,2 Rappen |
| - 1 Liter Mineralwasser kostet ca. | 50 Rappen |
| oder | |
| - 1m ³ Trinkwasser (1000 l) kostet | 2 Franken |
| - 1000 Liter Mineralwasser kosten | 500 Franken |

Die Herstellung von EU-Mineralwasser braucht ca. 1'000 x mehr Energie als «Züri-Wasser ab em Hahne»! Und es wird uns erst noch frei Haus geliefert!

LEUTE, TRINKT WIEDER MEHR WASSER „AB EM HAHNE“!





Um den Bericht nicht noch künstlich zu verlängern verzichte ich auf eine ausführlichen Beschreibung über die nicht sehr lange Fahrt durch den westlichen Teil der Stadt Zürich und durchs Zürcher Unterland bis nach Bülach, immer wieder dem einen oder andern Dorffest und der gerade stattfindenden Zürimetzgete (für Nichtzürcher: jährlich wiederkehrendes, traditionelles, regionales Velorennen) ausweichend. Das Essen im Restaurant Frieden war gut, und das Gebäude vis-à-vis des Restaurants weckte nicht nur in mir Erinnerungen an den Ausgang längerer Militärdienstzeiten.



Vielen Dank den Organisatoren für Idee und Durchführung eines hochinteressanten CTAC-Ausfluges!

Text und Fotos: Werni Zimmermann, Dietlikon, 13.07.14

80 JAHRE TRACTION AVANT

FOCUS-Online, 30.07.2014, Text: Sebastian Viehmann, Bilder: Citroën Communication

Was für ein Auto! Wenn man die hinten angeschlagenen „Selbstmördertüren“ des Citroën Traction Avant öffnet und auf die gemütlichen Polster gleitet, taucht man ein in eine zeitlose Atmosphäre kühler Eleganz. Das elfenbeinfarbene Lenkrad ist so groß wie ein Tortenblech, und eine Auswahl kleiner, aber feiner Knöpfe und Hebel macht es sich auf dem Armaturenbrett gemütlich. Der Schalthebel ragt ebenfalls aus dem Armaturenbrett, und zwar L-förmig nach unten.



Französische Automobilkultur

Der Vierzylinder springt mühelos an, und schon bald gleitet Citroën-Sammler John McCulloch entspannt über die Landstraßen rund um das kanadische Burlington. „Wenn man es nicht zu schnell angehen lässt, fährt sich der Wagen einfach fantastisch“, schwärmt der Citroën-Fan. Dieses Stück französischer Automobilkultur hat selbst in Kanada, tausende Kilometer jenseits seiner Heimat, einen legendären Ruf.

Doch was machte den Traction eigentlich so besonders? Drei Gründe, warum dieser Franzosen-Klassiker auf einer Stufe mit der «Ente» oder der Citroën DS steht.

1. Avantgarde! Revolutionäre Technik

Hydraulische Bremsen. Selbsttragende Karosserie. Vordere Einzelradaufhängung. Und vor allem: Frontantrieb! Die Liste der Superlative war ellenlang, als vor 80 Jahren ein Wagen namens Citroën 7 CV auf die Straßen Frankreichs rollte. Und so ganz nebenbei war das Auto auch noch eines der schönsten, die Citroën jemals auf die Räder gestellt



hatte. Von 1934 bis 1956 wurde die „Traction Avant“ (französisch für Frontantrieb) gebaut und in dieser Zeit optisch kaum verändert. Der größte Unterschied war ein gewachsener Kofferraum, an dem sich die späteren Modelle der Reihe schnell erkennen lassen. Die frühen Traction Avant haben ein kleines Gepäckabteil mit außen angebrachtem Reserverad.

2. Leistung! Königin der Straße

Zu Beginn wurde der Wagen in drei Leistungsstufen von 32 bis 46 PS angeboten. Es gab auch verschiedenen Karosserievarianten vom Kombi bis zum Roadster. Die Spitzenmodelle hatten einen Sechszylinder unter der

lang gestreckten Haube, mit dem das Auto 130 Km/h schnell war – für damalige Verhältnisse ein beachtliches Tempo. Der Wagen bekam denn auch schnell den Beinamen „Reine de la Route“ (Königin der Straße) und erfreute sich bei höheren Beamten als Dienstwagen großer Beliebtheit.

Was der schicke Franzose zu leisten vermochte, demonstrierte im Jahr 1935 der Rennfahrer François Lecot. Er legte mit einer Traction Avant 11 AL in einem Jahr mehr als 400.000 Kilometer zurück, indem er zwischen Paris und Monte Carlo pendelte. Weil er Wert dar-

auf legte, wenigstens ein paar Stunden im heimischen Bett zu nächtigen, machte Lecot zahllose Zwischenstopps in Lyon. Bis auf kleinere Pannen schlug sich der Citroën hervorragend, und Lecot hatte viel zum exzellenten Ruf der französischen Limousine beigetragen.





Damen-, Herren,- und Bébémode
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche
alles zum Nähen und Stricken
Tag- und Nachtwäsche

**Top Mode
Top Beratung**

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch

Bitte unserem Vizepräsidenten und Webmaster nicht mehr anrufen!



Die Swisscom stellt dieses Telefon jetzt endgültig ab, da die neuen Zentralen nicht mehr fähig sind, das Pulswahlsystem zu decodieren, es geht nur noch mit dem Tonwahlsystem (Mehrfrequenzwahlsystem). Es handelt sich um ein bereits sehr selten gewordenes Modell 50 der PTT. Wir hoffen, dass ihm die Swisscom nach über 60 Jahren den Apparat eintauscht, damit er zwischendurch auch wieder zu Wort kommt und nicht alles per Mail erledigen muss.

3. Stil! Von Jean Gabin bis James Bond

Warum der Traction Avant als „Gangster-Auto“ bekannt wurde, ist eine ungewöhnliche Geschichte – und sie hat nichts damit zu tun, dass eine Traction Avant 11 Légère im James Bond-Film „Liebesgrüße aus Moskau“ einem Bösewicht als Transportmittel diene. Im Zweiten Weltkrieg sollen sich sowohl deutsche Besatzer als auch französische Widerstandskämpfer des schicken Citroëns bedient haben, weil er schnell war und eine gute Straßelage hatte. Nach dem Krieg kamen dann offenbar französische Gangsterbanden auf den Geschmack und nutzen die Traction Avant, die meist in unauffälliger schwarzer Lackierung vom Band rollte, als Fluchtfahrzeug. Der Wagen tauchte schließlich als stielches Requisite in vielen Kriminalfilmen auf, und der Mythos des Gangster-Autos war geboren. Ach ja: Jean Gabin als Kommissar Maigret im Fond edelte den Wagen natürlich auch. Bäcker statt Gangster

Die Traction Avant des kanadischen Citroën-Sammlers John McCulloch übrigens kann mit Fug und Recht behaupten, dass seine Besitzer immer auf ehrliche Art und Weise ihr Brot verdient haben. Und das sogar buchstäblich: McCullochs „11 B Normale“ hat eine regelrechte Backstuben-Odyssee hinter sich. „Ein Bäcker aus Valence in Frankreich kaufte den Wagen in den 50er Jahren. Später verschlug es das Auto nach Florida, wo es wieder einem Bäcker gehörte. Auch der dritte Besitzer war ein Bäcker, und zwar in Toronto“, listet John McCulloch den ungewöhnlichen Lebenslauf seines Oldtimers auf. Nun hat sich der Wagen die Rente redlich verdient. Der pensionierte Gymnasiallehrer McCulloch pflegt den Franzosen mit kundiger Hand und gönnt ihm nur an schönen Tagen eine gesunde Portion Auslauf.



Citroën Traction Avant: Der Böse

Dieser Wagen muss seinen Job verdammt gut gemacht haben, selbst im Pensionsalter hielt er noch für Sondermissionen her: Im James-Bond-Film «From Russia with Love» von 1963 sieht man den Citroën Traction Avant durch das Rückfenster der 007-Limousine - und die Insassen des Verfolgerautos? KGB-Spione! Nein, dieser Kult-Citroën hat seit seiner Premiere 1934 nicht bloss die Franzosen (Auftritte in Dutzenden Film-noir-Werken) begeistert. Und wäre das Bond-Produktionsteam so vorgegangen, wie es das sonst tat - nämlich immerzu den Blick nach vorn gerichtet -, hätten die 007-Gegenspieler längst La Déesse, das Nachfolgemodell ab 1955, gesteuert.

Als das aus heutiger Sicht eher niedlich-barock anmutende Fahrzeug vor 80 Jahren das Licht der Welt erblickte, kam dessen Auftritt allerdings einer technischen Revolution gleich. Denn wie der Name bereits verrät, erhält das Fahrzeug seinen Antrieb über die Vorderräder (Frontantrieb auf Französisch: traction avant) - eine doppelte Weltpremiere also. Und auch, dass die Karosserie dieses Modells selbsttragend war, also Fahrgestell und Aufbau eine Einheit bildeten, machte es zu



Nicht nur im Film noir: Citroën Traction Avant (1934–1957).

einem Vorreiter. Das Fahrzeug ist leichter, der Schwerpunkt liegt tiefer. Kein Wunder, dass Gangster, da stets auf der Flucht, diese Limousine bevorzugten. Unbestätigte Quellen berichten gar von Verfolgungsjagden in den Vierzigern zwischen der Gestapo und der Résistance im besetzten Frankreich - und natürlich fuhren die Widerständler dabei den Traction.

Comic-literarisch wiederum hat ein Belgier der Schweiz mit dem Franzosen ein kleines, feines Denkmal gesetzt: In «Der Fall Bienlein» greifen Spione bei Nyon ins Geschehen ein, ihr Untersatz ist der Traction Avant.

Wer heute den sechszyindrigen Fiesling erwerben möchte, muss höhere fünfstellige Beträge hinlegen. Um dann sehr elegant ins Wochenende auf dem Land zu flüchten. *Florian Zobl*

Aus der NZZ vom 18.5.2014, eingesandt von Leser und CTAC Mitglied Daniel Flury. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

CLUBTREFFEN SÜD 17.8.2014

Besichtigung einer Köhlerei im Entlebuch

So war es ausgeschrieben, das Tractiontreffen an diesem wunderschönen sonnigen Augustsonntag! Nur konnte bei der Anmeldung niemand ahnen, dass das Wetter so sommerlich schön sein wird.

Im Seeland sind wir bei Nebel losgefahren. Doch die Sonne hat sich bereits angekündigt und den Nebel bald aufgelöst. Sicher ist das nicht die richtige meteorologische Formulierung, jedoch alle wissen was ich meine. Wir haben uns einfach darüber gefreut! Aus allen Himmelsrichtungen sind die glänzenden, gepflegten und geliebten Fahrzeuge in Buttisholz eingetroffen. 30 Traction! Was für ein Bild!



Unsere Freunde Dora und Hugo Gfeller haben uns begleitet und mich gebeten, dass ich im Bericht unbedingt erwähnen soll, dass sie kaum je so vielen aufgestellten und freundlichen Menschen in einer Gruppe begegnet sind. Sie haben sich überaus wohl und willkommen gefühlt! Sie haben gespürt, dass sich alle auf das Treffen und die menschlichen Begegnungen gefreut haben. Gibt es ein schöneres Kompliment! Bei Kaffee und Gipfeli im Restaurant Hirschen und auch bereits zuvor auf dem sonnigen Parkplatz wurden erste lebhafteste und spannende Gespräche geführt.



Alles rund ums Auto!

- Neuwagen-Verkauf
- Oldtimer-Spezialist
- Top-Finanzierungskonditionen
- Service und Reparaturen aller Automarken
- Abgastest (auch für Dieselfahrzeuge)
- MFK Bereitstellung/Vorführung
- Klimaanlage-Unterhalt
- Karosserie
- Frontscheiben Austausch/Reperatur
- Motorrevisionen
- Einlagerung von Reifen und Rädern
- Ersatzfahrzeuge
- Abschlepp-Service
- Versicherungs-Schäden
- Feriencheck

Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb, darum haben wir für all Ihre Anliegen offene Ohren.



Vor der Abfahrt erzählt uns Urs Steiner Interessantes über den Ort Buttisholz . Um zehn Uhr stellen sich die Fahrzeuge auf zur Abfahrt nach Bramboden. Wie wir das mittlerweile gewohnt sind, haben die Organisatoren alles sorgfältig vorbereitet, eine Wegbeschreibung an die Teilnehmer verteilt und eine schöne Route ausgewählt. Vorbei an vielen frisch geschnittenen Wiesen und „stotzigen“ Hängen (stotzig ist berndeutsch und bedeutet steil), sanften Hügeln und gebirgigen Anhöhen, lieblich, duftend, einfach auf einer wunderschönen Route erreichen wir alle Bramboden. Viele wechseln hier das Schuhwerk. Eine gute Empfehlung der Organisatoren.



Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

Grosses Ersatzteillager
Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde
Lamellenkupplungen für 15-Six
Vorführen von Veteranenfahrzeugen
Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus





Rengglis begrüßen uns gegen 11 Uhr auf dem Platz der Köhlerei. Willy Renggli ist mit Leib und Seele Köhler. Die Leidenschaft für dieses interessante Handwerk spürt man sofort! Er hat uns allen diese uralte Tradition näher gebracht. Dafür bedanke ich mich im Namen von uns allen herzlich!





Die saftigen Steaks vom Grill garniert mit knackigen, frischen und überaus feinen Salaten dazu veredelt mit frischer Kräuterbutter munden uns an den liebevoll gedeckten Tischen in der „Festwirtschaft“. Die Emmentaler Meringues mit Nidle bildet zum Dessert noch das Tüpfli auf dem i.



Gegen 15 Uhr löst sich die Gesellschaft nach und nach auf und macht sich auf die Heimfahrt. Wir spazieren noch auf die Anhöhe und geniessen einen wunderschönen Rund- und Weitblick!

Unser Heimweg führt durch das Emmental. Ich liebe diese Gegend. Ledermann-Wüthrich's Heimatorte sind Lauperswil und Trub. Wir sind zwar nicht im Emmental aufgewachsen und doch ein bisschen stolz Emmentaler zu sein.



Bei unseren Freunden geniessen wir den Abschluss des gelungenen Treffens in der milden Abendsonne bei einem frischen, kühlen Bier, köstlichem Baumnussbrot und herrlichem Oberländer Hobelkäse. Herzlichen Dank.

Ein grosses MERCI an Hans Herzog, Urs Steiner und Edgar Stocker mit ihren Partnerinnen für die perfekte Organisation des Treffens. Es war super!

Marianne Ledermann, 24.8.2014





OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

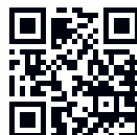
Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch



- Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.



CTA - Garage

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen

Termine Tel. 079 435 96 36

DIE TRACTION UND IHRE FARBEN

Kürzlich habe ich mal wieder eine Diskussion um die Farben der Traction mitangehört. Eine der Aussagen dabei war, dass es die Traction in jeder Farbe gab solange diese SCHWARZ war. Auch werde ich oft mit dem „Vorwurf“ konfrontiert, dass meine zweifarbige Karosserie (blau mit schwarzen Kotflügeln) nicht original sei.

Natürlich sieht man auf Bildern und Dokumentationen hauptsächlich schwarze Traction, aber oft sind auch andersfarbige Autos erkenntlich, obwohl niemand weiss, ob diese original oder bereits umgespritzt sind.

Auch ich masse mir nicht an, die absolute Wahrheit zu kennen, aber.....

...Ende 2012 hatte ich mich entschlossen, für meine Oldies bei CITROËN Heritage die Geschichte dokumentieren zu lassen. Die Dokumentation welche ich für meine Traction bekommen habe, zeigt mir nun, dass die Sache mit der Farbe wohl doch nicht so einfach auf ein einfarbiges Schwarz reduziert werden kann. Der Auszug aus der Dokumentation und somit aus den Originaldokumenten von Citroën zeigen für meinen Jahrgang 1939 folgende Varianten:

- Noir intégral
- Bleu émeraude
- Beige irisé (métallisé!!)
- Gris irisé (métallisé)

Nach dem Krieg werden „noir et gris anthracite“ und „vert réséda“ als mögliche Farben angegeben. Der Farbhersteller wird mit Valentine bezeichnet.

Dies wiederlegt also die Theorie von den nur in Schwarz erhältlichen Tractions doch erheblich. Beschrieben wird dann auch noch, wie die „Pilote-Felgen“ bei schwarzen Autos lackiert waren. Und dann kommt es:

Si la voiture est bicolore.....

Also doch: zweifarbige Tractions waren bereits ab Werk erhältlich. Die Felgen waren dann in der Farbe der Karosserie und die „enjoliveurs“ schwarz wie die Kotflügel! Damit wäre eigentlich der Beweis erbracht, dass meine zweifarbige Farbkombination halt doch „original“ ist. Für Cabriolets und metallisierte Farben sind auch noch Definitionen aufgeführt (siehe unten). Aber eben, original oder nicht, Hauptsache es gefällt dem Besitzer!

Teintes de carrosserie

Fournisseur Valentine

André Baumann, 5. 8. 2014

En 1939
Bleu émeraude
Noir intégral
Beige irisé (métallisé)
Gris irisé (métallisé)
Après-guerre
Noir et gris anthracite, après un épisode Vert réséda en 1945

Avec les roues Pilote, lorsque la voiture est une berline noire, les jantes sont jaune bouton d'or. Si la voiture est bicolore, la jante prend la couleur de la caisse et l'enjoliveur est noir comme les ailes. Pour un cabriolet noir, les jantes sont associées à la couleur de la sellerie.

Dans le cas des peintures irisées, la voiture est toujours monochrome y compris pour les roues. Les chevrons de calandre sont des barrettes en alu poli.



Teil 4 aus der Broschüre «Automobilindustrie» der Schweizerischen Landesausstellung 1914 in Bern. Diesmal wird der Karosseriebau in der Schweiz von damals beschrieben. Vielen Dank an Ruedi Bösch für den Beitrag.

Der Karosseriebau ist in der Schweiz sehr stark entwickelt. Erwähnen wir die Firma

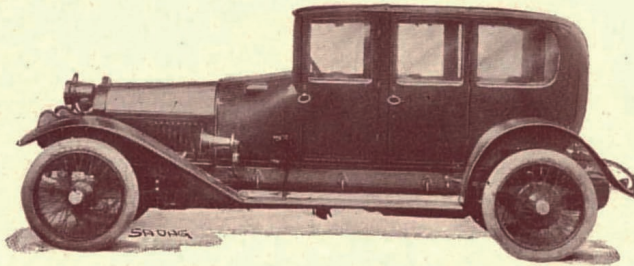
G. Gangloff
A.-G.
Genf.



ANGLOFF, G., A.-G., welche das Karosseriegeschäft von G. Gangloff bei der Terrassière in Genf übernahm.

Diese jetzt in Sécheron, Avenue Blanc, etablierte Firma, hat dort 1912 zu ungehemmter Entwicklung ausgedehnten Grundbesitz erworben.

Die Direktion, welche dem Prinzip huldigt, dass zur Befriedigung der Wünsche ihrer Kundschaft vor keinem Opfer zurückgeschreckt und was



Innenführung zu 6 Sitzplätzen. — Karosserie G. Gangloff.

Formen und Ausführung anbetrifft, nur tadellose Wagen abgeliefert werden dürfen, lässt sich von jedem Fortschritt leiten, der im Ausland und namentlich in Paris gemacht wird.

Die Firma Gangloff beschäftigt zurzeit ca. hundert Arbeiter und baut ihre Karosserien in allen Teilen selbst. Sie stellt ihre Erzeugnisse sowohl in einem eigenen Stande, als auch auf Chassis der Firmen Piccard-Pictet, von Genf; Martini, von St. Blaise und Saurer von Arbon, aus.

* * *





Etwas weiter finden wir die Firma



EISSBERGER C. & R., in Zürich (Wiesenstrasse 10), gegründet 1850, welche gegenwärtig 120 bis 150 Arbeiter beschäftigt. Sie verfügt über eigenen Motorbetrieb und hat ihre Lokalitäten in geräumigen Gebäulichkeiten untergebracht, mit Wagnerei, Schreinerei, Schmiede, Sattlerei, Spenglerei und Malerei. In einem besonderen Saal sind die Holzbearbeitungsmaschinen aufgestellt.

C. und R.
Geissberger
Zürich.

Die in der Schweiz und im Auslande patentierte keilförmige Windschutzscheibe, von der sie mehrere Modelle fabriziert, ist eine Spezialität der Firma.

Folgendes sind die von ihr ausgestellten Wagen:

Eine sechsplätzig Limousine mit äusserst luxuriöser Innenausstattung auf 50/60 PS Sauer-Chassis.

Ein Landaulet-Limousine, sechsplätzig, auf 18/24 PS Martini-Chassis.

Eine dreiplätzig Aerzte Karosserie, Spezialmodell auf 12/16 PS Martini-Chassis.

Eine Limousine mit abnehmbarem Ballon, Modell déposé, auf 24/30 Pic-Pic-Chassis.

Ein Torpedo-Double-Phaëton, sechsplätzig, auf 20/30 PS Pic-Pic-Chassis.

Ein Torpedo-Double-Phaëton, sechsplätzig, auf 16/20 PS Pic-Pic-Chassis.

* * *

Hierauf die Firma



EINBOLT und CHRISTÉ, in Basel, Nachfolger von J. Kauffmann, dessen Vater 1830 eine Wagenfabrik gründete.

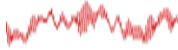
Reinbolt
und Christe
Basel.

Ursprünglich beschränkte sie den Wagenbau auf die couranten Typen und auf Geschäftswagen. Nach und nach wurde dann die Fabrikation von Luxuswagen eingeführt, die in der Schweiz, im Elsass und in den Industriezentren des Doubsdepartement eine aus-

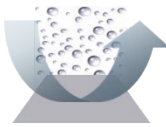


INSERATE

Akustik
Nr. 25 17 02



Isolation
Nr. 10 25 15



www.isoproq.ch

isoproQ

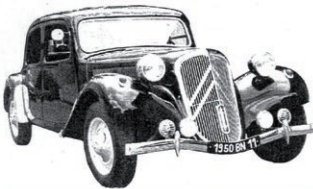
info@isoproq.ch

Tel: 071-279 1512

Thermo
Nr. 30 16 05



Restaurierungs - Material



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern



Wangenstrasse 82
3018 Bern-Bümpliz
Tel. 031 992 58 49

MWST-Nr. 762 344

Das Automuseum

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

Öffnungszeiten

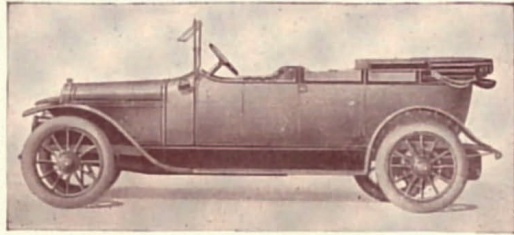
Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung
möglich.



Die von den Leitern dieser Firma gemachten unablässigen Anstrengungen wurden an mehreren Ausstellungen durch Auszeichnungen anerkannt, unter anderen 1877 und 1901 in Basel, 1883 in Zürich und 1896 in Genf.

Gegenwärtig befasst sich die Firma nur mehr mit der Herstellung von

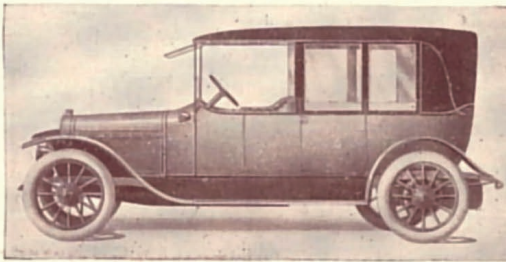
Luxuswagen und Karrosserien; zu Kasten und Gerippe werden entweder Nussbaum oder gut trockenes Eichenholz verwendet; die Tafeln sind in Nussbaum, Mahagoni oder Aluminium ausgeführt. Alle Beschläge werden



Landaulet Reinbolt und Christé.

in eigenen Ateliers hergestellt. Polsterung und Lackierung stehen bezüglich Ausführung auf gleich hoher Stufe wie die übrigen Karosseriebestandteile.

Es versteht sich von selber, dass solch gediegene Arbeit sich ziemlich hoch im Preise stellt; es ist dies nicht zu vermeiden, denn es ist unmöglich, Qualitätsware zu liefern ohne entsprechende Gegenleistung.



Landaulet Reinbolt und Christé.

Uebrigens haben unsere einheimischen, durch Zoll oft ungenügend geschützten Fabrikanten, gegen eine gefährliche ausländische Konkurrenz anzukämpfen,

für welche die Kundschaft, sei es aus blosser Modesucht oder aus wirklicher Neigung, gut eingenommen ist.

Wenn es uns auch ferne liegt, in die Uebertreibungen der Hochschutzzöllner einzustimmen, so darf billigerweise doch gehofft werden, dass die schweizerische Kundschaft sich etwas mehr an die einheimischen Firmen wendet.

Die Firma Reinbolt und Christé stellt in der Gruppe 36 aus:

Ein abdeckbares Landaulet.

anno 1914

Ein abnehmbares Phaëton-Limousine.

Ein Mylord.

Ein Luxus-Dog-Cart.

In den letzten fünfzehn Jahren hat die Karosserieindustrie eine vollständige Wandlung durchgemacht; das Erscheinen des Automobils hat nämlich den Karosser gezwungen, seine Modelle zu ändern und sie dem neuen Verkehrsmittel anzupassen. So ist er gezwungen worden, sich an die vom Chassisfabrikanten vorher bestimmten Grössenverhältnisse zu halten und sich nach Umfang und Lage von Motor, Motorhaube und Benzinbehälter, etc., zu richten. Vor Inangriffnahme seiner Arbeit muss der Karossier deshalb vorerst ein sehr genaues und umfassendes Studium aller Formen vornehmen. Dazu muss er auch einen Stab geübter Entwerfer beschäftigen, die die Linien der Karosserie mit denjenigen des Chassis in Einklang zu bringen und dem Wagen eine gewisse Eleganz, leichtes Aussehen und den nötigen Komfort zu geben wissen, ohne dass die Dauerhaftigkeit des Ganzen darunter leidet.

Die Automobilkarosserie ist nicht weniger kostspielig als diejenige einer Equipage; wohl hat der Fabrikant weder Gestell noch Räder zu liefern, dagegen erheischen die genaue Arbeit und die solide Konstruktion des Ganzen, das bei den grossen Geschwindigkeiten heftigen Stössen und Erschütterungen ausgesetzt ist, besonders gründliche technische Kenntnisse.

An Stelle der kleinen Karosseriewerkstätten, deren Leiter es verstanden, der neuen Evolution zu folgen, sind grosse Unternehmen mit zahlreichem Personal getreten, und in geräumigen Hallen werden gewaltige Vorräte von wertvollen Hölzern zum langsamen Trocknen aufgestapelt, womit ein ausgezeichnetes Baumaterial erzielt wird, denn jedermann weiss, dass absolut trockenes Holz unerlässliche Grundbedingung für eine gute Karosserie ist.

Die



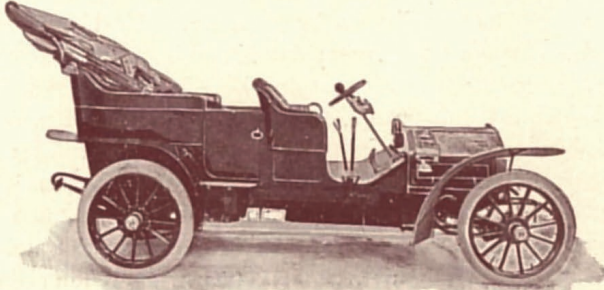
SOCIÉTÉ Suisse de Carrosserie stellt einen solchen Typ dar, der sich von der einfachen Wagnerwerkstätte zur modernen Karosserie-Bauanstalt entwickelt hat.

Société Suisse
de Carrosserie,
Genf.

1905 übernahm diese Gesellschaft das Geschäft von Herrn Jaccard und betrieb seitdem dasselbe an der Coulouvrenière 26-28, Genf. Ein auserlesenes Personal und moderne Werkzeugmaschinen trugen rasch zur Entwicklung dieser Firma bei, die nunmehr für ihre Erzeugnisse in der Schweiz, in Frankreich, der Türkei, in Russland,

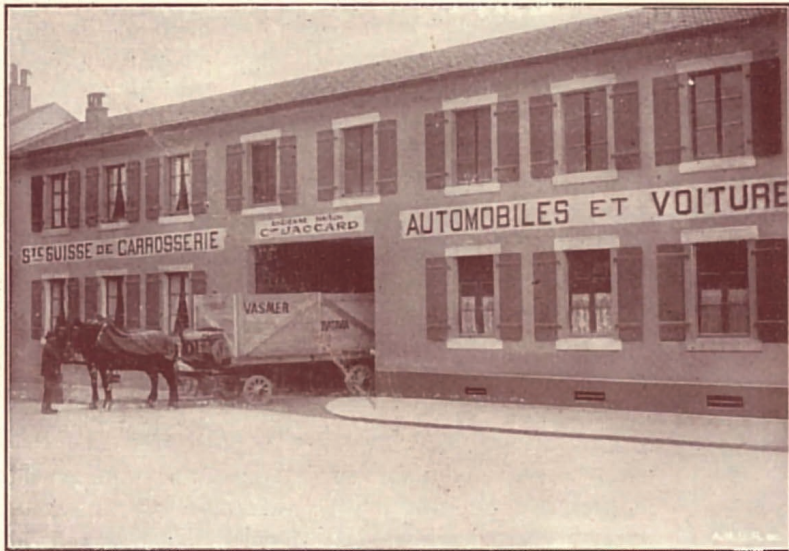


in Oesterreich und sogar an einem fürstlichen Hofe Abnehmer findet.
Die Zahl der Arbeiter, die in gut belichteten und geräumigen Werk-



Société suisse de carrosserie. — Ein Phaëton von 1898.

stätten direkt unter der Oberaufsicht der Arbeitgeber stehen, beträgt ungefähr hundert. Die Firma stellt ihre Karosserien bis in alle Details

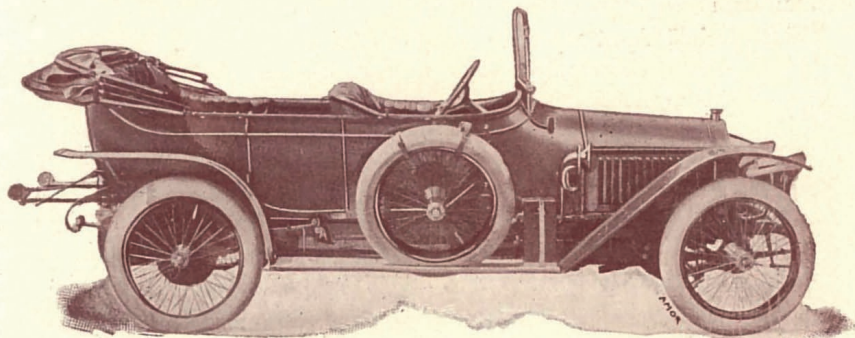


selbst her: Eigene Zeichner, Wagner, Schreiner, Ebenisten, Schmiede, Schlosser, Blechschmiede, Maler und Sattler garantieren für eine in jeder Beziehung erstklassige Ausführung.



Auf ihrem eigenen Stand in Bern stellt die Société Suisse de Carrosserie aus :

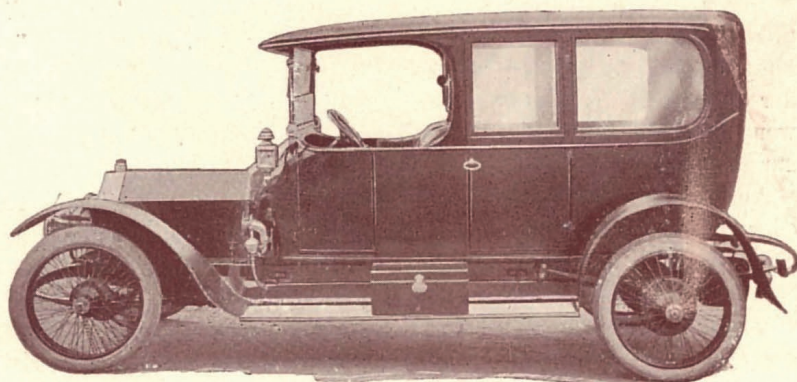
Ein Torpedo mit allem Comfort, Fondsitzen vor den Hinterachsen,



Société suisse de carrosserie. — Ein Torpedo, Modell 1914.

wodurch alle Stösse, Umherrütteln und Ermüden der Reisenden vermieden werden.

Eine Luxuslimousine mit automatischer Fensterhebervorrichtung mit Griff.



Société suisse de carrosserie. — Eine Luxuslimousine.

Ein Landulet-Limousine, sogenanntes « Parallèle » (mit neuem, extra praktischem Verdeck), das ganz niederlegbar ist; das Ideal für Stadt und Land.



Neben diesen Wagen findet man weitere Karosserien dieser Firma auf dem Stand Pic-Pic :

Einen Luxus-Reisewagen in Bootform, grosse Neuigkeit.

Auf dem Stand Martini :

Eine zweiplätzig Torpedo-Karosserie mit Notsitz hinten.

* * *

Den Ausstellungsbesuchern werden ferner die Stände der Fabbrica Svizzera di Carrozzeria **A. Chiattono** in Lugano, der Karosseriefirmen **A. Egli** in Basel und **Louis Oertig** in Genf, nicht entgehen. Diese Aussteller erteilen Interessenten auf Wunsch persönlich nähere Auskunft über ihre Konstruktionen.

* * *



Prunkvoller Auftritt in Hanoi: Der Mövenpick-Konzern setzt verstärkt auf das Hotel-Geschäft.

Eingesandt von Daniel Flury, einem genauen Beobachter der weltweiten Szene!

AUSBLICK

Im nächsten Heft berichten wir von unserer Ausfahrt nach La Ferté Vidame, ans grosse Geburtstagsfest der Traction Avant. Über 20 Tractions werden die lange Reise in den Westen von Frankreich unter die Räder nehmen und hoffentlich wieder schadlos in die Schweiz zurückkommen.

Nach diesem doch eher nassen Sommer hoffen wir auch auf einige schöne Herbsttage rund um den 13. und 14. September. Mein Zahnarzt hat allerdings gemeint, dass er diese Gegend von seiner Blindflugausbildung kenne und es während diesem Kurs nur geregnet hätte! Wir werden ja sehen. Spannend wird es allemal, mit so vielen Fahrzeugen dorthin zu kommen.

Es grüsst Euch euer Redaktor, Hans Georg Koch 



IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepflingen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



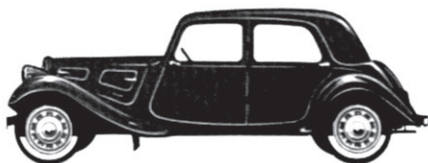
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle
Angaben ohne Gewähr.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:
Vorname: Vorname Partner:
Adresse: PLZ / Ort:
Geburtstag: Tel Privat:
Gültig ab: Tel. Geschäft:
Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: David Stahel, Hinterdorfstrasse 33, 8412 Hünikon



Mitglieder-Werbung

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:

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

O.L.D.



*Les appareils O.L.D. sont brevétés
et déposés en France et à l'Étranger.*

*Première marque qui depuis plus de 15 années
construit en grande série des appareils amovibles
s'adaptant instantanément sur toutes les voitures.*

*Le
transport pratique
des bagages revient
à
O.L.D.*

O. LECANU-DESCHAMPS, Constructeur, 51, rue Raspail
R. C. Seine 446.370 LEVALLICIS-PERRET (Seine) Tél. PÉlerin 01.39 et +2.38

