

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

4/2017

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
N 079 352 33 46
markroth@windowslive.com

Werner König

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 043 497 79 54
N 079 569 04 72
wernerkoenig@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 052 315 27 02
N 079 636 65 65
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
video.peti@sunrise.ch

West

Ernst Mühlheim

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

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@outlook.com

Christian Imobersteg

Grellingerstrasse 13 A
4202 Duggingen
P 061 821 16 02
N 079 322 19 25
christian.imobersteg@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

Roland M. Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Daniel Löhner

Huebacherweg 15
4460 Gelterkinden
P 061 981 15 46
gaston1950@hotmail.com

Internet

Rudolf Weber

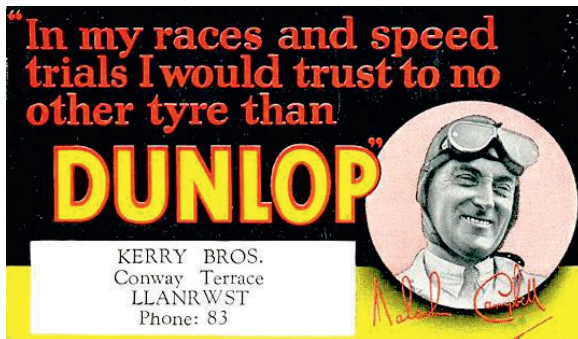
Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch

Bankverbindung

Citroën Traction Avant Club, 4442 Diepflingen

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9
Konto 61-206981-9
BIC POFICHBEXXX
BC (BLZ) 9000

Inhalt	1
Rodage	Fritz Müller 2
Treffen und Termine	4
Oldtimertreffen Schwägälp, 25.6.2017	Stephan Traber 5
Treffen Süd, 11.8.2017	Gaby Jung 6
Im Gedenken an Max Bürki	Yvonne Ballmer 17
Im Gedenken an Arnold «Noldi» Eberli	Rudolf Weber 19
Donner über dem Hallwilersee	Hans Georg Koch 21
Benzin bleifrei	Kurt Gasser 27
Blei im Benzin und Blei im Blut	Hans Dieter Sauer 29
Ausblick	Hans Georg Koch 31
Impressum	32



Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retroragare 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
Glärnerstrasse 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

Oldtimeratelier
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
www.oldtimeratelier.ch

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,

Unverkennbar sind die Tage kürzer geworden und wir haben bereits eine schöne Anzahl von Ausfahrten hinter uns. Noch in bester Erinnerung ist der Besuch des Paketentrums in Härkingen und im Gasthof Kreuz das Päcklimenue. Das war ein ganz toller Event unserer Vorstände aus der Zentralschweiz oder eben Region SÜD wie das bei uns heisst. Herzlichen Dank an Edgar Stocker, Urs Steiner und Hans Herzog, ihr habt zu einem einmaligen Erlebnis eingeladen, welches sicher einen sehr guten Platz einnehmen wird in der Clubgeschichte des CTAC.

In den letzten Wochen haben sich verschiedene Personen mit Störungen an einem SIX-Motor beschäftigt. Es begann mit einem unkontrollierten «rupfen» am kalten Motor, wie wenn ein Vergaserteil nicht richtig arbeiten würde. Sobald der Motor wärmer wurde, war die Störung nicht mehr derart heftig vorhanden. Trotzdem ein schöner runder Lauf eines SIX würde anders aussehen, das war klar. Der Vergaser wurde ausgetauscht aber der Rundlauf des Motors war immer noch nicht vorhanden. Der Fehler wurde der Zündung zugeschrieben, worauf die 1-2-3 Zündung kontrolliert wurde. Den praktisch neuen Zündkerzen vertrauten wir fast blind, denn wer hatte schon davon gehört, dass neue Kerzen unter 2000 km nicht mehr funktionieren? Das sollte sich aber als Grund für die Problematik herauskristalisieren, denn der Kolben 2 und 6 zündete nur ab und zu! Mit neuen Kerzen des gleichen Typs schnurrte der Sechszylinder wieder, wie man das so von diesem Motor gewohnt ist... In den nächsten Tagen werden zudem Versuche unternommen mit einer Titankerze, die zwar wesentlich teurer ist, aber auch eine deutlich verbesserte Qualität aufweist gegenüber der günstigeren Variante von NGK.



An einem Sonntagmorgen auf dem Flugplatz in Bleienbach waren einige Kuriositäten zu bewundern: Einerseits war Nostalgie angesagt, andererseits waren auch technische Einzelleistungen zu bewundern.

Da wurde mit Liebe zum Detail eine Post-Kutsche hergestellt, welche 4 Personen bequem Platz bietet. Mit wenigen Schrauben kann diese Kuriosität auf der Zusatzachse des Einachsers befestigt werden.



Am gleichen Treffen haben wir einen 2 CV gesehen, wo die technische Leistung des Erbauers absolute Meisterklasse darstellte: aus dem 2 CV wurde ein 2-CV-8 gemacht. Mit höchster Professionalität wurde also ein Riesenmotor mit allen Details in den Motorraum eingebaut.

Die zusätzlichen Einbauten benötigten den ganzen Platz im Motorraum des Döschwo. Alles war sehr sauber verbaut und man versicherte uns, dass das Auto so abgenommen wurde.

Trotzdem darf der geneigte Leser einige Zweifel an diesem Gefährt anmelden, wie Steifheit oder Festigkeit des Chassis oder Windanfälligkeit der Carrosserie etc.

Wenn ich bedenke, wie schwierig es sein kann, an einem Montagmorgen um 8 Uhr eine Traction bei der MFK vorzuführen, kann ich mir das Prozedere mit diesem 2 CV 8 nicht vorstellen.

Bald werden wir die letzte Ausfahrt der Region West erleben. Den Vorstandskollegen wünsche ich einen grossen Erfolg und etwas Wetterglück!

Ich freue mich, Euch an diesem Ausflug am Sonntag, 24. September 2017 im Basbiet begrüßen zu können!

Liebe Grüsse und fahred vorsichtig!
Euer Präsident, Fritz Müller

A handwritten signature in blue ink that reads 'Fritz Müller'.

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 9.9.2017 Samstagsfährtli durchs Baselbiet
- 24.9.2017 Region West, Blech Müller, Münchenstein
- 18.11.2017 Vorstandssitzung
- 2.12.2017 Jahresschlusshöck Nord
- 6.12.2017 Santichlaus Zentralschweiz, Willisau
- 9.12.2017 Chlouserhöck West
- 28.1.2018 Generalversammlung, GZI Nottwil
- 3.3.2018 Treberwurstessen im Bäreloch, Ligerz

Stammtische

- Region West Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Nordwestschweiz Restaurant «zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- 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

- 17.9.2017 Historische Verkehrsschau Altenrhein (www.vhvaltenrhein.ch)
- 23.9.2017 Gempen Memorial (www.gempen-memorial.ch)
- 29.10.2017 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)
- 11.-12.11.2017 Oldtimer und Teilemarkt Winterthur (www.oldtimermesse-ch.com)
- 10.-12.5.2018 50 ans Traction Universelle, Nevers-Magny Cours
50ans@la-traction-universelle.org
- 26.8.2018 Grand Prix Suisse, Bern

Redaktionsschluss für Heft 5/2017: 24.11.2017

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



OLDTIMERTREFFEN SCHWÄGALP, 25.6.2017



Das Dutzend ist voll. Zum 12. Mal lud die TCS-Sektion Appenzell Ausserrhoden zum Oldtimertreff am Fuss des Säntis ein. Leider war das Wetter nicht in Festlaune. Während sich im Flachland schon die Sonne zeigte, stauten sich am Alpstein die Wolken. Trotzdem hatten bis zum Mittag über 100 Oldtimer die steile Strasse zur Schwägälp unter die Räder genommen. Die breite Palette der Fahrzeuge reichte vom kleinen Nash Metropolitan über DKW 1000S und Chevrolet Bel Air bis zum sportlichen Lancia Stratos. Eindrücklich der Grossaufmarsch beim diesjährigen Gastclub Citroën Tracção Avant Club. Die Mitglieder brachten über zwei Dutzend Wagen ins Appenzellerland. Ein Höhepunkt war sicher der Concours Prix d'Élégance für über 50-jährige Fahrzeuge. Dass auch die Fahrzeugbesatzung zeitgenössische Kleidung trug, wurde vorausgesetzt.

Text und Bilder: Stephan Traber
www.oldtimertreff-schwagaalp.ch



Schöne Bilder aus **Swiss Classics**, Nr. 62-04, 2017 !!!

TREFFEN SÜD, 11.8.2017

Für den Freitag, 11. August 2017 stand der Anlass, organisiert von der Regionalgruppe Süd, auf der Club-Agenda. Die Organisatoren Edgar Stocker, Urs Steiner und Hans Herzog hatten uns schon früh darauf aufmerksam gemacht, dass auf Grund des Besuches des Post-Paketentrums in Härkingen die Zusammenkunft ausnahmsweise an einem Freitag stattfindet. Obwohl das Wetter zunächst mit Dauerregen angesagt war, was sich zum Glück dann nicht bewahrheitete, trafen sich im Gasthof Kreuz in Egerkingen ungefähr 38 Teilnehmer ab 10:30 Uhr zum Aperitif. Auf dem Parkplatz zählte ich 15 Tractions und eine „Göttin“ (DS). Unsere Gastgeber Irmgard und Louis Bischofberger, übrigens langjährigen Clubheft-Insertenten, freuten sich über den vollen „Citroen-Parkplatz“. Die Küchen-Crew kam sogar en Corporée, natürlich vor dem Bankett-Service, zur Auto-Besichtigung. Einer der Lehrlinge wollte sogar wissen, wieviel so ein Auto denn heute kosten würde und ob noch alle Ersatzteile auf dem Markt zu kriegen sind! Ob dieser junge Berufsmann wohl in ferner Zukunft mal einer von uns sein wird und auch eine „Alte Dame“ spazieren fahren wird? Wer weiss.....





Dann ging es zu Tisch und Fritz begrüßte uns herzlich in präsidialer Manier, dankte den Organisatoren für die Vorbereitung und Durchführung des Anlasses und machte noch etwas Werbung für die neuen Club-Citroën-Dächlikappen. Edgar Stocker vom Organisationskomitee verdankte die rege Teilnahme, gab den Ablauf bekannt und wünschte uns einen guten Appetit zum „Kreuzchen Päckli-Menu“. Eigens für solche Besucher-Gäste des Paketentrums kreierte das Kreuz-Team ein passendes Menu. Eine skizzierte Postkarte auf dem Teller mit Marke und feinem Salat wurde uns als Entree serviert. Gefolgt von einem veritablen Päckli mit Poulet Saltimbocca, Nudeln und Ratatouille. Das Dessert wurde als Liebes-Brief deklariert und war ein feines Blätterteig-Kräpfli mit Herzli, gefüllt mit vorzüglichem Kirschenkompott auf einer echten Vanillecreme. Zum Abschluss noch ein Käffeli bevor uns Urs Steiner die Route für die bevorstehende Ausfahrt vorstellte.

Ich, als „Neuzugängerin“ unter den Club-Mitgliedern, lernte ein eminent wichtiges Detail zum Thema Konvoi-Fahren von Urs. Er erklärte uns beflissentlich, dass wir immer den Hintermann im Auge behalten müssen und gegebenenfalls auf diesen warten sollen. Dank diesem Grundsatz ist jederzeit gewährleistet, dass die Gruppe geschlossen zusammen bleiben kann. Alle „alten Hasen“ kennen diesen Grundsatz bestimmt schon längst aber bitte verzeiht, wenn ich halt meine persönlichen Eindrücke hier auch noch etwas einbringe.



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerel.ch

Oldtimeratelier

OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com
www.oldtimeratelier.ch

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

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD



Gegen 14:00 Uhr war dann im Saal Aufbruch und wir wurden alle persönlich von Irmgard und Louis verabschiedet. Das Wetter war frisch aber immerhin trocken und so rollten hinter Urs alle Wagen langsam vom Kreuz-Parkplatz. Die lange Gerade nach Hägendorf war optimal gewählt, dass sich der Konvoi ohne „fremde Fötzel“ bilden konnte und wir geschlossen hintereinander den Aufstieg in die Teufelsschlucht fahren konnten. Das dichte Blätterdach durch den engen Taleinschnitt schützte uns teilweise vor dem aufkommenden Nieselregen. Als dann die Straße bei Bärenwil wieder breiter wurde, musste ich als Christians' Copilot vermehrt den Scheibenwischer betätigen. Durch Langenbruck und Holderbank ging es weiter nach Balsthal. Dann durch die Klus und in Oensingen kam dann eben die vorhin angesprochene korrekte Konvoi-Fahrerei zum Einsatz. Als wir beim Linksabbiegen sehr lange auf die freien Fahrbahnen warten mussten, wartete zum Glück unser Vordermann auf uns und wir rollten wieder mit „Anschluss“ gegen Kestenholz. Mittlerweile in der Ebene oder besser gesagt im Gäu, wie diese Region richtig heisst, war es wieder trocken und die Zeit erlaubte uns eine kleine Extra-Schleufe und kurz nach 15:00 Uhr fuhren wir auf den Parkplatz des Post-Paketentrums. In Reih und Glied wurde parkiert und die Ausrichtung der Oldtimer wurde mehrmals von den vorbeigehenden Passanten und Postangestellten bestaunt. So langsam begaben wir uns in das Gebäude und tranken im Bistro eine Kleinigkeit bevor wir zur Betriebsbesichtigung begrüsst wurden.



Der Gang auf der Passerelle über den Paket-Laufbändern bis zum Info-Raum war geprägt von der einen Frage: wo sind denn nur all die „Päckli“? Weit und breit war kein einziges zu sehen und die Maschinen standen alle still. Die Halle wirkte fast wie eine verlassene Geisterbahn, die jedoch hell und nicht schummerig war. Mit einem „Post-Däferli“ im Mund setzten wir uns in das Glas-Auditorium. Auf der Leinwand wurde uns ein Film mit den Eckdaten und den Kapazitäten des Postpaket-Zentrums gezeigt. Mittlerweile sind dann auch die Förderbänder angelaufen und der Schichtwechsel war abgeschlossen. Dies war also der Grund für den Stillstand und das nicht Auffinden von Paketen. Jeweils morgens werden hier alle B-Post-Sendungen verarbeitet und ab ca. 16:00 Uhr dann die gesamte A-Post.



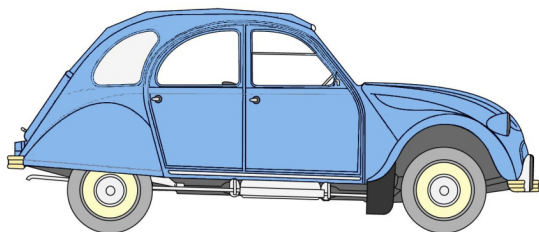


ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

www.traction-avant.ch
www.doeschwo-shop.ch
walder@2cv-ersatzteile.ch

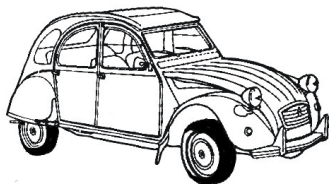


40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

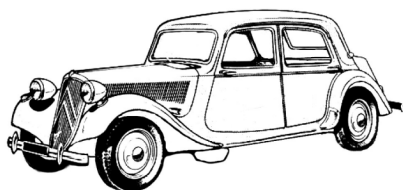
Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour
Auch Teile für

2 CV

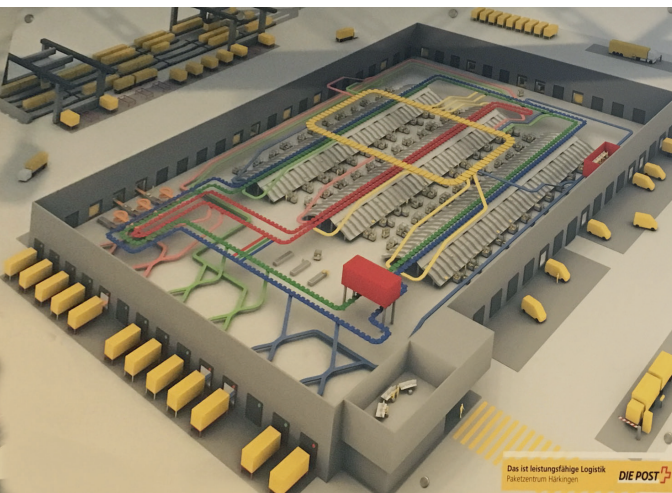


Traction



Hier noch einige eindrückliche Eckdaten zur Post im Allgemeinen und diesem Verteilzentrum:

- die Post ist Marktführer mit ca. 74% Marktanteil im hart umkämpften Beförderungs-Sektor
- insgesamt hat die Post 61'000 Mitarbeiter aus 30 verschiedenen Ländern, wovon 650 in Härkingen arbeiten
- 2000 Lernende werden ausgebildet
- 2, 1 Milliarden Briefe werden jährlich befördert
- 122 Millionen Pakete finden pro Jahr ihren Empfänger
- 3 Paket-Verteilzentren schweizweit (Härkingen, Daillens für die Westschweiz und Frauenfeld für die Ostschweiz)
- 300'000 Pakete werden täglich in Egerkingen sortiert
- Rekord: im Dezember 2016 wurden 521'000 Pakete an einem Tag sortiert
- bei einer intakten Codierung durchläuft ein Paket in nur 4 Minuten den Sortierprozess
- die neue Pufferanlage ermöglicht 25% mehr Leistung pro Stunde = ungefähr 26'000 Pakete
- der jährliche Zuwachs an Paket-Versendungen ist 10% (dank den Internet-Bestellungen)
- 70 gelbe Postzüge rollen auf den Schienen der SBB
- auf den Straßen rollt die grösste Gasfahrzeugflotte der Schweiz



Aufgeteilt in 4 Gruppen ging es danach, mit Kopfhörern ausgestattet, auf den Betriebs-Rundgang. Im Empfangsbereich sahen wir eine Übersichtstafel der ganzen Anlage. Dann ging es weiter zur Paketanlieferung mit der Barcode-Erfassung für die anschließende, automatische Sortierung. Es erstaunte uns alle, dass jedes einzelne Paket von Hand auf das Förderband gelegt werden muss. Bei der dritten Station sahen wir, wie jene Güter bearbeitet werden,

welche von den Maschinen nicht erfasst respektive gelesen werden können oder beschädigt sind. Auch hier ist viel Handarbeit angesagt. Dann sahen wir wie die Verteilung in die Rollcontainer wiederum von Hand gemacht wird. Die nach Bestimmungs-ort sortierten grossen Pakete werden dann im „Tetris-Verfahren“ wiederum von Hand in die grossen gelben Postcontainer verstaut. Minuziöse Massarbeit spart Stauraum und somit Geld. Gute Packer sind Gold wert.

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën

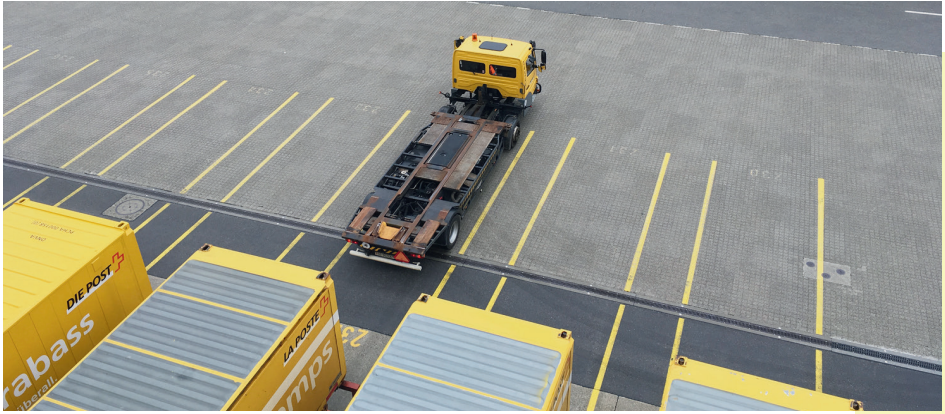


Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

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



Mich erstaunte der enorme Lärmpegel und keiner der Mitarbeiter trug Ohrpfropfen oder Lärmdämmer. Ich sprach unsere Moderatorin darauf an und sie meinte nur, dass die Post ihnen alle Gehörschutz-Massnahmen zur Verfügung stelle. Diese werden jedoch von den Mitarbeitern nicht genutzt.



Dann ging es hoch auf das Dach mit dem Ausblick auf den direkten Schienen-Anschluss und den Sattelschlepper/Container-Parkplatz. Wir erfuhren zudem auch, dass das 17 Jahre alte Flachdachgebäude mit einer Fotovoltaik-Anlage ausgestattet ist und das Regenwasser aufgefangen wird. Das sogenannte Grauwasser wird in die gesamten Toiletten-Spül-Anlagen des Gebäudes eingespeist. Zurück in der Halle wurde uns auch noch gezeigt warum wir als Postkunden auf keinen Fall unsere Pakete mit Schnur binden sollen. Der wunde Punkt sind nämlich die Förderband-Weichen, in welchen sich, die oft zu locker gebundenen Schnüre verfangen können. Dies hat zur Folge dass die Anlage gestoppt wird und wertvolle Zeit im gesamten Prozess für die Sortierung verloren geht.

Zu guter Letzt wurden wir eingeladen zu einem Getränk und süssen „Stückli“ im Personalrestaurant. Jeder von uns bekam noch ein Werbe-Couvert in welchem unter anderem auch die neusten Dienstleistungen wie „PickPost“, „My Post 24“ und „Pick@home“ erklärt werden. Ganz im Zeichen der stetigen Modernisierung und dem Internet-Zeitalter ist die Post sehr bestrebt ihren Kunden innovative und massgeschneiderte Lösungen anzubieten.

Wir sassen gesellig beisammen und mussten konstatieren, dass nun der Regen doch noch unser stetiger Begleiter auf der Heimreise werden soll. Gegen 18:00 Uhr war sternförmiger Aufbruch und so mancher Tracionist fuhr wohl mit dem, mehr oder weniger permanenten Scheibenwischer-Einsatz an seinen Ausgangsort zurück.

Ein ganz toller Anlass, welcher uns hier die Sektion Süd ermöglichte und dafür darf ich mich sicher im Namen von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern aufs Herzlichste bedanken.

Text und Fotos: Gaby Jung, 17.8.2017



FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

FRT Auto GmbH

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

**Ob Sie an ihrer
Traction Avant oder sonst einem
exklusiven Fahrzeug einen Service,
eine Reparatur oder
eine Restauration benötigen,
ihr Oldtimer-Spezialist ist für
Sie da und berät Sie gerne!**



IM GEDENKEN AN MAX BÜRKI



Wenn er etwas machte, dann richtig. Aus gesundheitlichen Gründen liess sich Max mit gut 62 Jahren pensionieren. Zuvor war er nebst der Arbeit, ein guter und begeisterter Trial Fahrer (eben Motoren, Präzision und Geschicklichkeit). Er bestand über 1000 Wettkämpfe, national und international, davon 31 Europa- und WM-Läufe. Wegen der Gesundheit musste er fortan darauf verzichten, aber er konnte nun intensiver seinem weiteren geheimen Hobby frönen. Er liebte generell Motorräder und Oldtimer aller Marken. Es gab aber schon jahrelang eine „Vorkriegs-Traction“ (Jahrgang 1936) im Dornröschenschlaf. Nun restaurierte und schraubte er, was möglich war (teilweise auch zusammen mit seinem Bruder) und besuchte unzählige Teilemärkte im Inland, speziell im Elsass aber auch im weiteren Frankreich und Deutschland, um Originalteile zu finden. Es berührt jedes Tractionistenherz, dass er, jetzt wo er seine, mit viel Herzblut wunderschön restaurierte Traction Avant hätte geniessen können, leider schon von uns gehen musste.

Yvonne Balmer

Max Bürki ist am 3. August 2017 verstorben. Wir werden Max als stillen, lebenswürdigen und vielseitig interessierten Menschen in bester Erinnerung behalten.



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.

Die dunkelgrüne Traction heute in
ausgezeichnetem Zustand
(Ruedi Weber, 11.8.2017)



IM GEDENKEN AN ARNOLD «NOLDI» EBERLI

Unser ehemaliges Clubmitglied, Arnold Eberli, ist leider am 2. August 2017 verstorben.

Arnold Eberli, 1925-2017



Noldi Eberli, ehemaliger Posthalter von Dinhard, lebte in einer Zeit, als die Traction Avants die Strassen der Schweiz noch als Neuwagen befuhren. 1976 trat er dem eben neu gegründeten Citroën Traction Avant Club bei. Vielleicht mögen sich noch einige älteren Semester im Club seiner erinnern. Gemäss seinen Angehörigen hatte er ein langes und meistens schönes Leben und am Ende sei es ihm einfach „genug“ gewesen.

Mit seinem „Légère“, den er - damals noch in antrazit - für Fr. 50.- einem Bauern von Dinhard direkt ab „Standplatz unter dem Nussbaum“ abkaufte und für wenig Geld instand stellte - verteilte er ab den späten sechziger Jahren die Post. Als das Fahrzeug in sehr schlechtem Zustand war, wechselte er auf einen ID19, restaurierte den „Légère“ und lackierte ihn dunkelgrün. Sein Sohn Daniel durfte das Fahrzeug während der 5 Jahre, in denen er seine eigene „Légère“ restaurierte, für besondere Anlässe verwenden. Das Fahrzeug ist nun im Besitz von Aldo Martinazzo, und wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass uns unsere Fahrzeuge, trotz Rostgefahr und Verschleiss, locker überleben können.

Rudolf Weber, 10.8.2017



Noldi Eberli's Traction nach der Restauration und Neulackierung. (Bild: Archiv Dani Eberli)

INSERAT



**Bischofberger's
und die Kreuz-Crew**

Geöffnet DI - SA
Hotel ganze Woche

062 398 03 33
www.kreuz.ch

Lustvoll tafeln und feiern nach Mass



Wir arrangieren, organisieren,
kochen und servieren Bankette und Caterings
von 2 bis 200 Gästen



Reifenservice



Beni Stumm

Ausserdorfstrasse 31
5223 Riniken
056 284 54 20
079 300 24 99

DONNER ÜBER DEM HALLWILERSEE

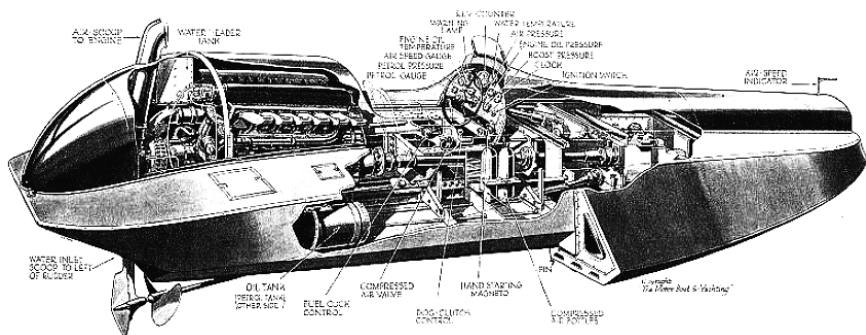
Die Webseite www.malcolm-campbell.ch befasst sich mit den Rekordfahrten von Sir Malcolm Campbell, der lange die Geschwindigkeitsweltrekorde zu Lande und zu Wasser hielt und deshalb von der Englischen Königin in de Adelsstand gehoben wurde. Der Aargauer Heinz Bertschi hat die Geschichte einer Rekordfahrt im Jahre 1938 auf dem Hallwilersee minutiös recherchiert und daraus einen Dokumentarfilm gedreht, der dieses Ereignis mit seinen Vor- und Nachspielen erzählt.

Der englische Automobilrennfahrer und Motorsportjournalist Malcolm Campbell wurde 1885 in Chislehurst, Grafschaft Kent, als Sohn eines Diamanthändlers geboren und verstarb am 31. Dezember 1948 in Reigate, Surrey. Er entstammte einem alten schottischen Rittergeschlecht und ist als Versicherungsmakler bei Lloyds zu Vermögen gekommen. Seine Begeisterung für Geschwindigkeit kostet einn schon als Junge eine Busse, weil er auf einem Fahrrad mit 45 km/h und den Händen in der Tasche bergab fuhr. Er überlebte als Kampfpilot den ersten Weltkrieg und begann anschliessend, mit Rekordfahrzeugen zu experimentieren mit zahllosen Erfolgen in Wales, den USA, Schottland, England und eben, auch in der Schweiz.

Warum dieser Geschichte rund um den Hallwilersee nicht mehr Beachtung geschenkt wird wissen nur die, die es versäumen, eine gute Geschichte zu würdigen. Immerhin waren mehr als 250 Institute und Firmen aus der Region und der gesamten Schweiz an diesem Weltereignis direkt oder indirekte involviert.



Das Innenleben der Bluebird K4





Die Bluebird K3 vor Locarno auf dem Lago Maggiore.

Bei der Rekordfahrt am 1.9.1937 wurden 203.31 km/h erreicht. Am 2.9.37 wurden 208.4 km/h erreicht.

Sowohl seine Rekordautos wie auch seine Rennboote hiessen alle Bluebird. Campbell konnte aus Aberglaube den Namen nicht wechseln!

Samstag, 17. September 1938, kurz vor dem historischen Moment, in dem im See-tal Geschichte geschrieben werden soll. Im seichten Wasser des spiegelglatt daliegenden Hallwilersees dümpelt die Bluebird K3, ein Wasserfahrzeug, wie man es damals noch nie gesehen hatte, ein futuristisch anmutendes Geschoss wie wir es aus Jules Verne Filmen kennen.

Im Cockpit seines selbst konstruierten Rennboots, mit dem er im Vorjahr im Tes-sin schon zwei Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt hatte, sitzt der 1931 geadelte Motorsportler Sir Malcolm Campbell, bereits mehrfacher Rekordhalter zu Land und auf dem Wasser. Heute will er seine Bestzeit verbessern. Umgeben von Technikern, Journalisten und Fotografen bereitet er sich auf den Start vor.

Auf der natürlichen Tribüne warten mehrheitlich Schaulustige aus der näheren Umge-bung, die sich dieses einmalige Spektakel nicht entgehen lassen wollen. Der Anlass war von der Presse nur spärlich angekündigt worden.

Jetzt beginnt der 12 Zylinder Rolls-Royce-V-Motor mit seinem Hubraum von 36,7 Litern zu gurgeln, das Boot kommt in Fahrt, der Motor heult auf und 2500 ? Pferde heben das Boot fast aus dem Wasser. Bald ist nur noch eine Schaumwelle zu sehen und das Donnern des Motors zu hören - Sir Malcolm ist unterwegs zum Südende des Sees und zu seinem fantastischen Rekord. Dieser wurde erst nach der zweiten Auswertung der eigens dafür installierten Zeitmessanlage mit 210,67 km/h bestätigt.



www.malcolm-campbell.ch





Sir Malcolm Campbell erklärt, wie das Boot auf dem Wasser stabilisiert wird, damit es nicht zu fliegen beginnt und sich eventuell überschlägt.

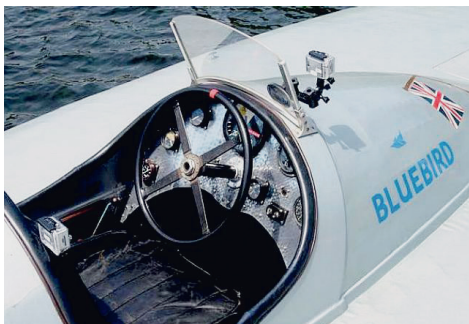


Die Bluebird K3 wird verladen und zu den jeweiligen Rekordfahrten transportiert.

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



Links: Die Schweizer Flagge auf der Cockpitverkleidung ist jedenfalls immer noch dran!

Video eines Probelaufes des V12 Motors



Die Bluebird K3 hat überlebt und befindet sich heute im Filching Manor Motor Museum in der Nähe von Eastbourne in Südengland (East Sussex) und gehört Karl Foulkes Halbard.

Das Boot wurde in Thorpe Park wiedergefunden, war aber in einem äusserst schlechten Zustand. Regenwasser rann in die Schale und alles war völlig durchweicht. Die Aluminiumbeplankung war dadurch völlig korrodiert, zudem fehlte die ganze Mechanik, die 1938 verschrottet wurde. Das Deck bestand nur aus einem silbernen lackierten Segelstoffbezug.


Die Restauration begann 1989 durch Ken Pope und Andy Taylor. Auf verstärkten Längsträgern wurde ein 27 Liter Rolls-Royce V12 Meteor Motor aus einem Panzer (z. B. Centurion) eingebaut (ca. 800 PS). Die Stabilität der Konstruktion wird durch zwei sich längs durchs Boot von achtern bis zum Bug ziehenden senkrechten Wände aus Holz erreicht, die etwa 60 cm hoch und 5 cm dick sind. Auf beiden Seiten sind diese zusätzlich mit Sperrholz verstärkt. Das Sperrholz ist mit über 800 Schrauben befestigt.

Am 15. Oktober 2012 erfolgte die erste Probefahrt in Bewl Water. Drei Probeläufe waren geplant. Aber wie gewöhnlich schlug das Schicksal zu. Bei der zweiten Fahrt klemmte das Turbolader Einlassventil. Nach einer Reparatur blubberte der Motor wieder aber dann brach die Propellerwelle.

Der originale turbogeladene Rolls-Royce Merlin V12 Motor (Bild unten) ist im Museum ausgestellt. Selbst der Ansaugschnorchel ist noch dran! (2039 PS)



Video von der Probefahrt

Hans Georg Koch, 15.8.2017 

Quellen: http://www.bluebird-electric.net/sir_malcolm_campbell.htm
<http://www.itv.com/news/meridian/2012-10-15/bluebird-flies-again/>



BENZIN BLEIFREI



Ein Freund hat anlässlich einer Räumung, bei der Durchsicht der Papierabfälle, ein altes S/W-Foto gefunden; das Foto misst 10x15 cm und zeigt:
Eine Zapfsäule mit der auffälligen Aufschrift „Benzin-Bleifrei“, 1ltr 1.20
Im Hintergrund sind Schneehaufen und eine Citroen Traction Avant zu erkennen, schon damals ein Oldtimer.

Die Aufnahme wurde vermutlich 1983 gemacht, anlässlich der Einführung des unverbleiten Benzins. (Bild: KEYSTONE)

Tractieeeeeeeenlichst
KuGa (Kurt Gasser)

Warum überhaupt Blei im Benzin?

Heute ist man sich schon bald nicht mehr bewusst mit welchen Treibstoffzusätzen man früher herumgefahren ist und die Umwelt entlang den Hauptstrassen und Autobahnen vergiftet hat.

Die medizinische Forschung in der Toxikologie (Lehre von den Giften) und der Krebsforschung hat in den letzten 30 Jahren wesentliche neue Erkenntnisse zutage gebracht, die unseren Umgang mit potentiell gefährlichen Substanzen wie eben Blei grundlegend verändert hat, auch wenn sich manchmal herausstellt, dass nicht alles, was man als absolute Wahrheit dargestellt hat, auch wirklich so geblieben ist. Einiges musste im Zusammenhang mit dem Waldsterben revidiert werden.

Der folgende Artikel gibt einen guten Überblick über das Blei im Benzin!



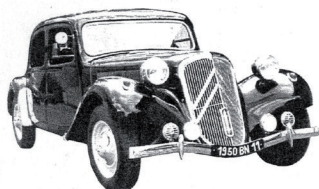
Neue Adresse

TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Aspweg 1, 4460 Gelterkinden
Termine Tel. 079 435 96 36



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.



Neue Adresse

TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Aspweg 1, 4460 Gelterkinden
Termine Tel. 079 435 96 36

BLEI IM BENZIN UND BLEI IM BLUT

Neue Zürcher Zeitung vom 28.11.2001, von Hans Dieter Sauer

Die Massenmotorisierung in Europa führte infolge der Zusätze im Benzin in den siebziger Jahren zu gesundheitlich bedenklichen Bleikonzentrationen in der Atemluft. Durch den Umstieg auf bleifreies Benzin konnte die Gefahr beseitigt werden. In den Entwicklungs- und Schwellenländern ist hingegen keine Lösung der Probleme in Sicht.

Blei ist ein potentes Gift. Seine besondere Tücke besteht darin, dass schon geringe Konzentrationen, die noch keine akuten Gesundheitsstörungen hervorrufen, bei längerer Einwirkung das Nervensystem schädigen und insbesondere die Gehirnentwicklung von Kindern beeinträchtigen können. Gleichwohl hat die Industriegesellschaft mit diesem Schwermetall ein Grosseperiment durchgeführt. Lange Zeit wurden dem Benzin Bleitetramethyl und Bleitetraethyl beigemischt, um die vorzeitige Zündung, das sogenannte Klopfen, zu verhindern. Bis in die siebziger Jahre enthielt jeder Liter Benzin 0,6 Gramm Blei in Form dieser Antiklopfmittel. Bei der Verbrennung im Motor entsteht daraus Bleioxid, das in weiteren Schritten zu Bleihalogeniden und Bleisalzen umgewandelt wird.

Vorreiterrolle von Deutschland

Ende der sechziger Jahre begann man sich der latenten Gefahr bewusst zu werden und leitete erste Gegenmassnahmen ein. Deutschland nahm dabei in Europa eine Vorreiterrolle ein. Ab 1972 wurden die Produktion und der Import von Benzin mit einem Bleigehalt von mehr als 0,4 g/l (Gramm/Liter) verboten, ab 1976 galt eine Obergrenze von 0,15 g/l, und ab 1985 wurde bleifreies Benzin eingeführt. Die Schweiz verordnete 1982 eine Verminderung von 0,4 auf 0,15 g/l und leitete 1985 ebenfalls den Umstieg auf bleifreies Benzin ein. Beschleunigt wurde diese Entwicklung durch eine andere Umweltschutzmassnahme, die Ausstattung der Autos mit Katalysatoren zur Reduktion von Stickoxiden, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen in den Abgasen. Dazu mussten die Tankstellen auch bleifreies Benzin anbieten, denn Blei macht die Katalysatorschichten unwirksam. Interessanterweise stand dabei nicht der unmittelbare Nutzen für die Menschen im Vordergrund, sondern die deutsche Bundesregierung und die Umweltverbände propagierten den Katalysator vor allem als Heilmittel gegen das vermeintliche Waldsterben.

Ein gewisser Schlusspunkt auf politischer Ebene wurde 1998 bei einer Konferenz im dänischen Aarhus gesetzt. Dort beschlossen die europäischen Umweltminister, ab 2005 in Europa nur noch unverbleites Benzin zuzulassen.

In einem «Bleiprojekt» hat das Institut für Küstenforschung des GKSS-Forschungszentrums in Geesthacht bei Hamburg die Geschichte der Bleibelastung in Europa nun nachvollzogen. Zunächst wurden dazu durch Auswertung aller verfügbaren Daten die Emissionen für Europa einschliesslich Russlands bis zum Ural seit den fünfziger Jahren abgeschätzt. Von 62 500 Tonnen im Jahr 1955 stiegen sie bis 1975 auf ein Maximum von 160 000 Tonnen. Blei im Benzin trug dazu mit 119 000 Tonnen (75 Prozent) den Löwenanteil bei. Durch die Reduktionsmassnahmen ergab sich bis 1995 ein Rückgang auf 28 500 Tonnen; gleichwohl blieb der Strassenverkehr mit

19 500 Tonnen (70 Prozent) die grösste Quelle, weil auch die anderen massgeblichen Emittenten, die Stahl- und Buntmetallindustrie sowie die Kohlekraftwerke, ihren Ausstoss absenkten.

Unterschiedliche Spuren in der Umwelt

Die Bleibelastung hat auf unterschiedliche Weise ihre Spuren in der Umwelt hinterlassen. Ein Bohrkern aus einem Moor in Dänemark zeigt deutlich, wie sich der seit 1900 zu beobachtende allmähliche Anstieg in den fünfziger Jahren beschleunigte, in den siebziger Jahren seinen Höhepunkt erreichte und danach wieder steil abfiel. Mariza Costra Cabral, die im GKSS-Projekt die Transportmodellierung bearbeitet, hat die Deposition für den Standort nachgerechnet. Angesichts der Tatsache, dass dabei mit Durchschnittswerten für ein Areal von 2500 Quadratkilometern operiert werden muss, ergibt sich eine passable Übereinstimmung.

Ein Langzeitspeicher für Blei sind auch die Ablagerungen in Flüssen, Seen und im Meer. Dadurch sind zum Beispiel Fische in Elbe und Nordsee oder Miesmuscheln immer noch stark mit Blei belastet. Das Schwermetall gelangt aus dem Sediment über die Nahrungskette in ihren Körper. Bei Landpflanzen, die Blei hauptsächlich aus der Luft und nicht über den Boden aufnehmen, machten sich die Reduktionen dagegen unmittelbar bemerkbar. Messungen im Saarland zeigen, dass der Bleigehalt in Fichtennadeln und Pappelblättern von 1985 bis 1996 auf ein Drittel zurückging.

Nicht minder positiv waren die Auswirkungen für die Menschen. Zwischen 1979 und 1997 ist in mehreren Studien der Bleigehalt im Blut verschiedener Gruppen der deutschen Bevölkerung ermittelt worden. In diesem Zeitraum sind die Werte im Blut von durchschnittlich 120 µg/l (Mikrogramm pro Liter) auf 25 µg/l gefallen. Der entscheidende Einschnitt spielte sich schon zwischen 1982 und 1984 ab. Nach Einschätzung der 1992 gegründeten Kommission Human Biomonitoring (HBM), die für das Umweltbundesamt die Gefahren von Schwermetallen und anderen toxischen Stoffen bewertet, besteht damit kein Gesundheitsrisiko mehr. In den Jahren mit hohen Emissionen könnten aber kritische Werte erreicht worden sein. Aus dieser Zeit liegen aber noch keine Messungen vor. Deshalb wurde im GKSS-Projekt versucht, ausgehend vom atmosphärischen Bleigehalt retrospektiv die Bleikonzentrationen im Blut der Bevölkerung abzuschätzen. Danach sind Mitte der siebziger Jahre 150 µg/l erreicht worden. Das sind Werte, bei denen die HBM-Kommission eine Gesundheitsgefährdung, speziell von Kindern, nicht mehr ausschliessen will. Die Gegenmassnahmen kamen also gerade noch zur rechten Zeit.

In den Entwicklungs- und Schwellenländern hingegen hat sich die Lage in den letzten Jahren immer mehr verschlechtert. In den Ballungszentren geht die Belastung der Bevölkerung inzwischen weit über die früheren Spitzenwerte in den Industrieländern hinaus. Die Weltbank nennt in einem Bericht von 1997 beispielsweise folgende Zahlen: Mexiko 245 µg/l, Kairo 300 µg/l und Bangkok 400 µg/l. Mit dem weiteren Anwachsen der Megastädte, so ist oft zu hören, kann eigentlich alles nur noch schlimmer kommen. Doch wie der Blick auf Europa zeigt, verbessert sich die Situation sehr rasch, sobald energische Gegenmassnahmen eingeleitet werden. Hierzulande ist die Belastung heute vier- bis fünfmal niedriger als in den fünfziger und sechziger Jahren, obwohl sich der Autoverkehr inzwischen vervielfacht hat.

Vielen Dank für die grosse Anteilnahme am Motorschaden meines Cabriolets. Es hat sich herausgestellt, dass die Pleuellager ihren Dienst wegen ungenügender Schmierung aufgegeben haben. Der Motor ist jetzt komplett zerlegt.

Beni Stumm meinte dazu:

Ich habe soeben von Deinem Pech auf der Heimfahrt von der Schwägalp erfahren. Das tut mir sehr leid. Bei aller Zuversicht habe ich jedes Mal ein etwas mulmiges Gefühl, wenn ich mit meiner Traction von zu Hause auf eine Ausfahrt aufbreche. Auch ich wurde einmal auf einer Heimfahrt (!?) durch eine gebrochene Anlassernase an den Abschlepphaken gezwungen.

Im Jahre 2010 habe ich dann nach einem Riss im Motorblock eine komplette Motorrevision durchgeführt. Die Arbeit war riesig, aber ich war danach stolz, dies weitgehend alleine geschafft zu haben. Natürlich hatte ich professionelle Hilfe bei der Montage von Kolben und Kurbelwelle und bei der Steuerzeiteinstellung.

Ich hoffe, der Schaden an Deiner Traction ist nicht allzu gross und du bekommst sie bald wieder auf die Strasse. Freundliche Grüsse Beni



Aus Belp erreichte mich folgendes Mail:

Lieber Hans Georg,

Heute war eine wichtige Sendung in unserem Suchtkasten, äh Postkasten. Das Klubheft Nr. 3 des CTAC ist eingetroffen. Ich habe es sofort verschlungen, äh gelesen.

Toll aufgemacht und mit interessanten Berichten bestückt. Und dann der Schock:

Auf Seite 32 trifft mich voll der Hammer, äh Schlag. Ach du meine Güte – war der erste Gedanke. Dann folgte die Ratio. Gut, zu Fuss gehen muss Hans Georg vorerst nicht. Und Arbeit wird er ja auch noch haben. Das kann er nicht in einem Tag beheben. Aber das Leben ohne Sackgeld??? Unvorstellbar!!!

Blitzschnell kam mir ein rettender Gedanke: In meinem Büro ist ein moderner «Spar-Hund». Ich leere ab und an meine Geldbörse. Alles unter einem Franken landet in diesem gefrässigen Wesen, das dann aber lieb danke sagt. Nun habe ich den Inhalt ausgeschüttet und buchhalterisch geordnet.

Damit du nun doch zwischendurch einen Schläckstengel oder einen Kaffee zahlen kannst, werde ich dir den Inhalt gerne zur Füllung deiner Geldbörse überlassen.
Liebe Grüsse aus Belp. Udo Kenkel

Auch Heiri Lustenberger hat sich bei meiner Frau erkundigt, was denn diese Reparatur etwa kosten würde? Allerdings wollte er eigentlich nur erfahren, wieviel Sackgeld ich in den nächsten Monaten zur Verfügung gehabt hätte.

Über diese Frage haben wir aber mit Patricia Stillschweigen vereinbart, sonst kommt das Haushaltsbudget komplett aus dem Gleichgewicht.

Und von Rolf Simonets „alter Dame“ aus Aarburg kam folgende Mitteilung:


Werte Kollegin mit Jg. 34,

Anlässlich des Treffens in Winterthur vom 30.4.2017 hatte ich auch Gesundheitsprobleme, kurz vor der Ausfahrt Hunzenschwil bekam ich Herzklopfen, und dann Herzstillstand.

Wurde ins künstliche Koma versetzt und mit der Ambulanz nach Othmarsingen gebracht. Nach drei Tagen nach Duggingen überführt und dort operiert. Nun bin ich wieder genesen und geht mir gut.

Mein Herr hat auch sein Taschengeld für mich hergeben müssen. Aber was solls er mag mich trotzdem immer noch. Wünsche dir gute Heilung.

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



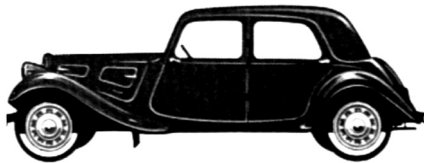
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

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: Roland Ledermann, Bielstrasse 3, 3292 Busswil



Mitglied werden:

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

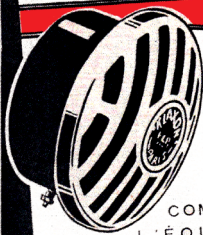
Name: Vorname:
Adresse: PLZ / Ort:
Tel. Privat: Tel. Geschäft:
Bemerkungen:

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen | |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich. |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2, 4442 Diepflingen

SECURITE D'ABORD



CONCESSIONNAIRES
ET AGENTS **CITROËN**

COMPLÉTEZ
L'ÉQUIPEMENT
EN AVERTISSEURS
KLAXON
des voitures de vos clients par
un jeu de FL3
à grille chromée.

à fixation centrale, se montant en
deux minutes sur le pare-chocs
au moyen du support livré avec
les appareils.

PUISSANTS
EFFICACES SUR ROUTE

ÉVITEZ L'ACCIDENT
GRÂCE À
L'INDICATEUR DE DIRECTION

KLAXON

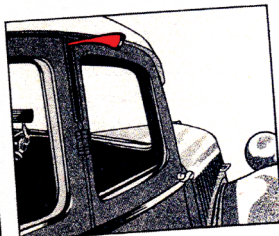
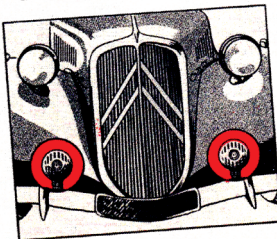
À FLECHE MOBILE
ET NOYAU INVERSE

encastré dans la carrosserie

AVANTAGES

- 1° En fonctionnement, modifie le gabarit de la voiture.
- 2° Grande visibilité et protection efficace **même au soleil**, sans éblouissement.
- 3° Déclenchement immédiat.
- 4° Vapour lumineux de contrôle sur la planche de bord.
- 5° Montage **simple et rapide**.

AUCUN ENTRETIEN
SERVICE DURABLE



LIVRAISON À RÉCEPTION DE COMMANDE

Notice 162
Sept. 1949

ACVA

39, Av. Marceau
COURBEVOIE
MAGASIN DE VENTE : 1, Rue du Château - NEUILLY-SUR-SEINE - MAI 79-23

KLAXON S.A.

TÉLÉPHONE
DÉF. 24-10 (5 lignes)

