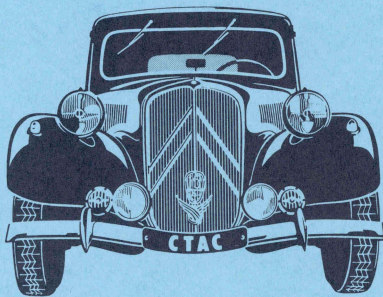


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

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

## Organisationsplan 1989

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

## ORGANISATIONSGRUPPEN

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P. 034/23 18 78	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P. 052/32 49 62	Daniel Löhner Schifflaube 16 3011 Bern P. 031/22 95 72	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Ernst Reich Dorfstrasse 8537 Nussbaumen P. 054/45 10 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Lukas Schlumpf Neubrunnen 8342 Wernetshausen P. 01/937 51 09
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75		Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Hirtentallweg 2 8805 Richterswil P. 01/784 59 76	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P.071/42 11 97	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 20, November 1989



## I N H A L T

146	Das Wort des Präsidenten
147	Termine und Treffen
148	CTAC Treffen (Ost) 16./27. August 1989
150	Aufgummierte Pneus (M. Perroulaz)
153	Was der TCS zu alten Reifen meint
155	Die Traction auf einer Radierung
156	Neu im Clubarchiv
156	Neue Citroën Modelle
158	Von Spalten, Wahrscheinlich.....
159	Citroëns als Kerzen
160	8. ICCCR in Holland (1.-3. September 1989)
165	Inserate und Kleinanzeigen
167	Aus dem Präsidentenordner
168	Garagenbox zu vermieten
170	La Traction en BD
173	Randonné Alpine (Ueli Strebel)
178	Die weisse Trüffel (Marcel Mauron)
180	Hochzeit C & A (die Fotos dazu)

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

# Das Wort des Präsidenten

Zürich, Mitte September 1989

Liebe Clubmitglieder,

schon werden die Tage wieder kürzer. Das 2-tägige Treffen des CTAC und das 8. ICCCR sind bereits Erinnerung, und bis zum Erscheinen dieser Clubmitteilungen wird auch das letzte Treffen in diesem Jahr der Vergangenheit angehören. Der Grund übrigens - für diejenigen, die nicht dabei waren -, dass es auf den Samstag vorverschoben wurde, liegt darin, dass die Organisatoren die Gelegenheit benutzen wollten, um Röbi und Susi Isler an ihrem Hochzeitsfest mit einem Spalier überraschen zu können.

Sicher gibt es viel zu erzählen, besonders vom ICCCR! - Zum Beispiel das ungläubige Staunen der Menge, als plötzlich ein "22-er" mit typischem 8-Zylinder-Blubbern vorfuhr! Hoffentlich nimmt sich jemand die Mühe, um über diesen Anlass zu berichten.

An der letzten Generalversammlung wurde beschlossen, dass unser Club auch die älteren, Heck-angetriebenen Citroën aufnehmen sollte. Ich möchte an dieser Stelle alle Besitzer solcher Fahrzeuge herzlich im Club begrüßen, es sind bereits mehrere. Gleichzeitig möchte ich den Wunsch äussern, dass auch diese Mitglieder sich sowie ihre Autos in unserer Clubzeitung vorstellen.

Bereits gilt es wieder an die kommende Generalversammlung zu denken. Diese wird wiederum am letzten Januar-Sonntag stattfinden, das heisst: am 28. Januar 1990. - Bitte notieren! Anträge, Wünsche etc. die in die Traktandenliste aufgenommen werden sollen, bitte baldmöglichst an mich. Ende November wird sich der Vorstand zu einem Sitzungs-Wochenende treffen und die anstehenden Punkte erörtern.

Tractionellement



Daniel Eberli



# Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

28. Januar 1990 Generalversammlung, Flughafen Kloten

## andere Treffen und Daten

4. November 1989 Oldtimer- und Teilemarkt in der Züspa-  
Halle Zürich, 9-16 Uhr
- 18./19. November 1989 1. Int. Oldtimer-Ausstellung D-Freiburg  
Messehallen
- 2.3.4. Juni 1990 Traction Faux Cabriolet/Coupé Treffen  
in Frankreich  
Auskunfft: Roger Brosselin  
5, rue du Château d'Eau  
F-21000 Dijon
- 2.3.4. Juni 1990 Traction en Bourgogne, Les Chevronnés  
Auskunfft: Yves Meyniel  
Vauchignon  
F-21340 Nolay

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

Immer noch gesucht:

## S P O N S O R E N

für unsere Clubhefte. Um die Ausgaben für unsere Clubhefte möglichst niedrig zu halten, sind wir immer auf der Suche nach Sponsoren, die Werbung in unserer Publikation machen. Solltet Ihr Interessenten kennen, spricht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam (Ansichtsexemplare der Clubhefte können bei Daniel Eberli bezogen werden) und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Heft zu übernehmen. Der Preis für eine Seite Werbung beträgt Fr. 350.-- pro Ausgabe. Sucht Inserenten, sonst ist die nächste Erhöhung des Jahresbeitrages bald fällig!!

## **Treffen Region Ost 27./28. 8. 89**

Wieder einmal war ein Treffen im benachbarten Ausland angesagt. Das Affenmuseum und der Autoberg (oder umgekehrt ?) waren dieses Wochenende unser Ziel.

Am Samstag trafen sich ca. 20 Tractionisten und ein paar Autos neueren Datums beim Fährhafen in Konstanz. Erfreulicherweise waren auch viele neue Gesichter dabei. Gemeinsam wurde dann per Fähre nach Meersburg übersetzt. In einem beeindruckenden Konvoi fuhren wir dann zu unserem ersten Ausflugsziel, dem Affenberg in Salem, wo uns eine Menge Störche und Berberaffen erwarteten. Am Eingang durfte sich jeder einer Handvoll Popcorn bedienen, um diese den rechts und links auf einem Holzgeländer dem Weg entlang sitzenden Affen zu verfüttern. Leider fiel den ganzen Nachmittag leichter Regen, so dass wir die Affen nicht gerade bei bester Laune antrafen. Mit bedrohlichem Zähnefletschen wurden aufdringliche Besucher (lies L.S.) auf Distanz gehalten.

Gegen Abend brachen wir nach Mühlhofen auf, wo allen Teilnehmern ein Nachtquartier zugeteilt wurde. Nachdem jeder seinen Pyjama ins Zimmer gebracht hatte, konnte der Abend individuell gestaltet werden, wobei sich die Meisten in Meersburg bei Speis und Trank vergnügten.

Der Zufall wollte es, dass unsere Gruppe das Glück hatte im Dorf auf den "VW Scirocco Club" zu treffen, deren chrombeladenen und spoilerbewehrten "Fahrzeuge" wir natürlich neidisch betrachteten. Da es am Samstag wieder früh losgehen sollte, begaben wir uns schon bald einmal zum Hotel, zumal es in Meersburg fast unmöglich war nach 21.30 Uhr noch irgendwo einen Kaffee zu bekommen.

Voll aufgeschlafen waren dann alle am Sonntagmorgen um 9.00 Uhr wieder auf den Beinen. Der Wagenpark war inzwischen auf 22 TA angewachsen und der Konvoi startete über landschaftlich reizvolle Nebenstrassen Richtung Wolfegg. Unterwegs demonstrierte uns dan noch der Präsi, wie man mit einer 12 Volt Anlage einen Verkehrsstau auslösen kann, wenn man die Sicherung im richtigen Moment durchbrennen lässt (lies unübersichtliche Kurve). Unser Präsi wäre aber nicht unser Präsi, hätte er solch' kleine Pannen nicht innert Minutenfrist behoben. So erreichten schlussendlich alle das Automuseum, wo auch der allerletzte Teilnehmer (unser Redaktor, nach dem Zahnarzt mit einem Zahn weniger) empfangen wurde.

Nach einem hervorragenden Essen im Saal des Restaurant "Post" begann die Besichtigung des Automobilmuseum von Fritz B. Busch. Die Ausstellung bot einen grossen Überblick über die Geschichte des Automobils, wobei die Citroëns natürlich die schönsten waren. Da es auch heute regnerisch war, entschieden sich die Meisten schon bald die Rückfahrt anzutreten. Einige wollten ja schliesslich 2 Tage später Richtung Holland starten !

Obwohl der Aufwand, ein zwieltägiges Treffen zu organisieren recht gross ist, hat dieses Wochenende wiederum einmal gezeigt, dass es sich doch lohnt für einmal im Jahr. Sah man am Sonntag doch nur strahlend und zufriedene Gesichter in die Tractions steigen.

Claudia und André





Marco Perroulaz  
Brugerastrasse 14  
3186 Düdingen

Düdingen, 26. Juni 1989

Redaktion CTAC Club-Heft

Beitrag fürs Club-Heft

Tschau

Heute habe ich mir endlich die Zeit genommen, einen Artikel für unser Club-Heft zu schreiben. Gerade habe ich festgestellt, dass ich wieder einmal mehr ein paar Tage zu spät bin.

Meine Idee ist es, einmal auf die

aufgummierte Pneus

aufmerksam zu machen.

Ich sehe mit meinem geistigen Auge, wie einige die Nase rümpfen und die Stirne krausen beim Gedanken daran.

Meine Ansicht und Ueberzeugung jedoch ist

sind besser als ihr Ruf und entlasten die Umwelt

Also Bitte!

Mindestens sollte sich jeder mal Gedanken darüber machen.

Vielleicht hat auch einer der Leser noch den geheimen "Lieferanten-Tip".

Auf ein andermal.

A handwritten signature in black ink, reading 'Marco Perroulaz' with a stylized flourish at the end.

Aus "Sonntags Blick" vom 23. April 1989

Aufgummierte Pneus

sind besser als ihr Ruf und entlasten die Umwelt

"Ein abgefahrener Autoreifen ist zu 85 Prozent noch intakt!"

(Zitat André Berthoud, Geschäftsführer Pneu Stössel AG  
in Schlieren/ZH)

Diese Tatsache sollte - so meine ich - jedem Automobilisten  
zu denken geben. Bei den heutigen Preisen vorallem aber auch  
jedem Traktionisten.

Es geht auch anders: Aufgummieren!

Immerhin sind runderneuerte Pneus heute genau so sicher wie  
Neureifen - im Unterschied zu Ihnen aber bis zu 50 Prozent  
billiger. Dabei sollte man jedoch nicht nur ans Portemonnaie  
denken, sondern auch an den Beitrag zum Umweltschutz:  
Zur Herstellung eines neuen Autoreifens werden 35 Liter Erdöl  
verbraucht, zur Runderneuerung nur etwa 10 Liter!

Die Swissair - ja Dani - geht hier mit gutem Beispiel voran:  
Die alten Flugzeugreifen werden mehrmals aufgummiert.  
So sind auch die Hälfte aller Schweizer Lastwagen mit aufgum-  
mierten Reifen unterwegs.

Indes nur gerade 4 Prozent der Schweizer Automobilisten.  
(In Deutschland, Italien und Oesterreich sind's immerhin  
20 Prozent!)

Aber was heisst eigentlich aufgummieren?

Bei der Runderneuerung wird die Karkasse - so heisst das  
Gerüst des Pneus - sorgfältig auf eventuelle Beschädigungen  
hin untersucht. Besteht die Karkasse die Tests, wird der  
Restgummi entfernt. Alsdann wird Rohgummi aufgelegt, der wie  
bei der Herstellung von Neureifen vulkanisiert wird.  
Bei einer Temperatur von rund 140 Grad Celsius schmilzt dieser  
Rohgummi und nimmt dabei die Form an, welche ihm das Profil in  
der Heizpresse verpasst.

Resultat: Ein neuwertiger Autoreifen.

Die runderneueren Reifen werden harten Tests unterworfen. Zum Beispiel der Schnellauftest: Auf einem Prüfstand wird der Reifen auf Höchsttempo angetrieben - bis die Fetzen fliegen.

Für die Sicherheit bürgt die RAL (Abkürzung des antiquierten deutschen Begriffs "Reichsausschuss für Liefervorschriften"). Sie ist eine Güte-Schutzgemeinschaft von deutschen und Schweizer Reifenerneuerungsfirmen. Zusammen mit anerkannten Institutionen wie der staatlichen Materialprüfungsanstalt in Darmstadt hat die RAL strenge Richtlinien über Produktion und Qualität der Reifen erlassen. RAL-Prüfer führen auch unangemeldet Produktions-Kontrollen durch. Ebenso sicher sind sich die Produzenten selber, die auf runderneuerte Pneu bis 2 Jahre Garantie gewähren.

Wer aufgummierte Pneu einkauft, muss auf das RAL-Gütezeichen achten. Altreifen, die aus Qualitätsgründen in der Schweiz nicht mehr runderneuert werden, verkaufen die Karkassenhändler ins Ausland. Dort werden sie oft mehr schlecht als recht aufgummiert und gelangen teilweise wieder in die Schweiz. Allerdings Traction-Finken kann man wohl selbst hier kaum kaufen.

Ich hab's nicht ausprobiert, aber folgende Betriebe müssten in der Lage sein aus abgelaufenen Pneu "gebrauchte" zu machen:

- Gummiwerk Bern AG Liebefeld
- Pneu Eisenegger AG St.Gallen
- Stesa AG Thun
- Rupp SA Vevey
- Tyvalug SA Vevey
- Julius Peter Zürich
- Regoma AG Zürich

Sind diese Firmen allenfalls nicht in der Lage den Tractionisten weiterzuhelfen - schliesslich braucht es ja auch noch ein Werkzeug - weiss vielleicht einer der Leser, wo diese Arbeit wirklich ausgeführt wird.

Herr Schick (Geschäftsführer Bandag - Pneu Fahrni Niederwangen) weiss jedenfalls auch nicht weiter. Seine Firma kümmert sich schliesslich auch nur um LKW-Reifen.



## Alte Reifen: Aufgepasst!

### Der Unfall

Auf der Autobahn, bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h, platzte plötzlich der rechte hintere Reifen am Wohnmobil von Herrn Z. Das Fahrzeug schleuderte und kippte schliesslich um. Glücklicherweise überstanden die Insassen den Unfall unversehrt. Das Wohnmobil hingegen erlitt Totalschaden.

### Das Gutachten

Bei Reifenplatzern wird regelmässig der Einwand erhoben, die Reifen seien mit zuwenig Luft gefahren worden, wodurch sich das Stahldrahtgeflecht vom Gummi ablösen kann. Ebenso galt es, die Möglichkeit einer äusserlichen Beschädigung auszuschliessen.

Herr Z. übergab deshalb den geplatzten Reifen einem Fahrzeugsachverständigen, welcher in Zusammenarbeit mit der DEKRA (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein) den Reifen untersuchte. Auf Grund der rasterelektronenmikroskopischen Untersuchung des Reifens gelangten die Gutachter zu folgendem Schluss:

Die Stahldrähte hatten sich an mehreren Stellen aus dem Gummi gelöst. Diese Loslösung war auf ein Anrosten des Stahldrahtgeflechts zurückzuführen, was die Haftung zwischen Metall und Vulkanisat beeinträchtigt hatte. Durch diese Ablösung war der gesamte Reifenaufbau derart geschwächt worden, dass er den beim Fahren auftretenden Fliehkräften nicht mehr ge-

wachsen war und aufplatzte. Mit der Feststellung, dass das Stahldrahtgeflecht gerostet war, stand auch fest, dass das Platzen des Reifens nicht auf zuwenig Luft zurückzuführen war. Als Schadensursache kamen nach Ansicht der Gutachter zwei Möglichkeiten in Betracht: Entweder war bereits bei der Herstellung feuchter Stahldraht verwendet worden, welcher dann während der Betriebsdauer weiterrostete; oder die Reifen waren zu lange und unsachgemäss gelagert worden. Auf Grund der elektronenmikroskopischen Untersuchung konnten die Experten die erste Möglichkeit ausschliessen. Ein Fehler bei der Produktion lag demnach nicht vor.

Z. hatte die Reifen knapp ein Jahr vor dem Unfall bei der Garage Y. gekauft. Der Unfall ereignete sich nach einer Betriebsdauer von lediglich etwa 1000 km. Was Z. damals nicht wissen konnte: Im Zeitpunkt der Montage wiesen die Reifen bereits ein Alter von rund 6 Jahren auf. Darüber hinaus mussten die Reifen in zu feuchter Umgebung gelagert worden sein.

### Die Haftung des Verkäufers

Die Garage Y. schaltete ihre Betriebshaftpflichtversicherung ein. Diese musste sich den eindeutigen Feststellungen der Gutachter anschliessen und auf die Schadenersatzansprüche von Z. eintreten. Als Verkäuferin der Reifen wäre die Garage Y. verpflichtet gewesen, das Alter der Reifen zu überprüfen und hätte derart alte Reifen nicht mehr verkaufen dürfen. Die Garage Y. musste sich schuldhaftes Verschulden der Z. entstandenen Schadens vorwerfen lassen.

## Fazit

Reifen unterliegen einem Alterungsprozess, auch wenn sie wenig oder gar nicht gefahren werden. Weiter hängt die Qualität eines Reifens von der Luftfeuchtigkeit ab. Bei der Herstellung wird darauf geachtet, dass die relative Luftfeuchtigkeit maximal 0,1% beträgt. Aber auch die spätere Lagerung sollte in möglichst trockener Umgebung erfolgen.

Die Gefahr, dass ein alter Reifen platzt, ist bei Fahrzeugen am grössten, welche nur wenig gefahren werden, also vor allem bei Wohnwagen und Wohnmobilen, die nur während eines

Teils des Jahres gefahren werden. Vor allem bei derartigen Fahrzeugen ist es angezeigt, das Alter der Reifen zu kontrollieren. Ab einem Alter von 5 bis 6 Jahren ist Vorsicht angezeigt.

Das Alter der Reifen kann aus der an der Flanke angebrachten DOT-Nummer abgelesen werden. Die letzte Ziffer gibt das Herstellungsjahr, die beiden Ziffern davor geben die Woche, in welcher der Reifen produziert wurde, an. Also z. B.: 097 DOT bedeutet, dass der Reifen in der 9. Woche des Jahres 1987 hergestellt worden ist.

*RA Hans Kupfer*

## Kaum zu glauben !

Da fuhr ich doch kürzlich mit meiner Traction (ausnahmsweise frisch gewesen...) an einem gewöhnlichen, aber sonnigen Freitagnachmittag im schönen Weinland-Dörfchen Marthalen in einen STOP-Sack und hielt pflichtgemäss an. Von links kam ein beinahe neuer Mercedes 190E (zweitürig, in gediegenem Antrazith, - der Typ mit der eingebauten Vorfahrt - ), den ich passieren lassen wollte. Zu meiner Ueberraschung verlangsamte dieser und gab mir mit einem freundlichen Handzeichen zu verstehen, dass ich *vor ihm* die Kreuzung überqueren dürfe! Es gelang mir, meinen Schock zu überwinden und - nach einem Kontrollblick nach rechts - zügig wegzufahren. Sogar eine dankende Handbewegung fiel mir noch rechtzeitig ein, was wiederum mit einem freundlichen Lächeln quittiert wurde.

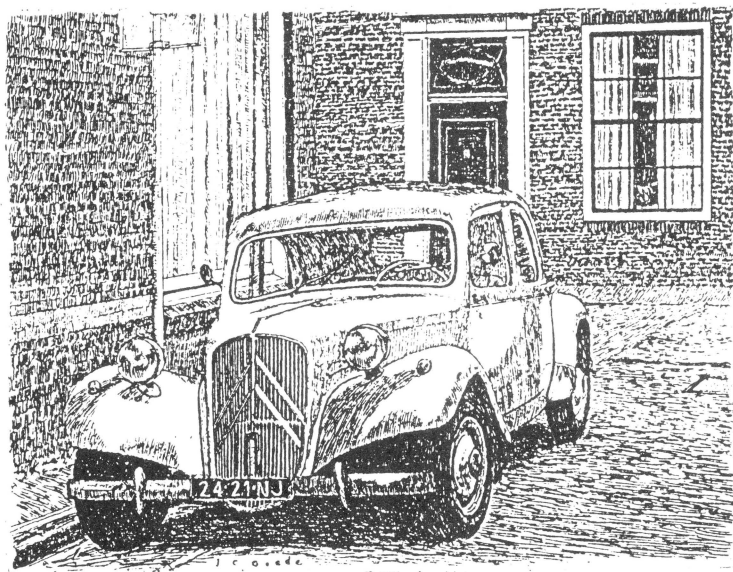
Womit wieder einmal bewiesen war, dass eine Traction im Alltagsverkehr immer wieder für eine positive Ueberraschung gut ist!

  
Daniel Eberli

# "TRACTION"-RADIERUNG ZU VERKAUFEN

Auflage: 30 Exemplare

Preis: Fr. 50.-/Einzelblatt zuzüglich Versand



III / III

*M. O. 1946*

Originalgrösse

Bestellungen: Herrn  
Jan Goede  
Seegartenstr. 12  
8353 Elgg

Tel: 052/47 56 67 / 68



## Neu im Clubarchiv

Unser Mitglied Peter Rüegg aus Kreuzlingen hat dem Archiv einige Berichte und Broschüren überlassen. Merci Peter!

- 4.30 **2CV Evolution Technique:** eine Broschüre der Relations Publiques Citroën aus dem Jahr 1981, die die Entwicklung des 2CV von 1939 bis 1980 aufzeigt. Mit technischen Daten, Beschreibungen, Fotos. Französisch, 76 Seiten.
- 4.31 **Raid Afrique 1973:** Broschüre der Relations Publiques Citroën, 16 Seiten, mit 2CV-Karikaturen von Guy Têteau. 1973
- 4.32 **Ici commence l'aventure:** Wie bereite ich meinen Citroën für die Wüste vor. Tips von Citroën für 2CV, Dyane, Acadiane, Méhari, Visa, GSA, CX, C25 und C35. Mit Bauplänen etc.. 60 Seiten, Französisch und Englisch, 1981.
- 4.33 **Citroën: Kreativität im Automobilbau:** 16-seitige Broschüre in Deutsch mit Kurzaufsatz der Geschichte Citroëns von 1919 bis 1984. Herausgegeben von Citroën Deutschland.
- 4.34 **Im "Döschwo" auf Formel-1-Kurs:** 4-seitiger Bericht aus Reader's Digest ca. 1984
- 4.35 **DÖSCHWO Zwei PS - eine Philosophie:** 8-seitiger Bericht aus dem 'Gelben Heft'.
- 4.36 **DEUCHE:** 8-seitiger Bericht (hauptsächlich Fotos) in Französisch über den 2CV.
- 4.37 **2CV:** 8-seitiger Bericht in Deutsch über den 2CV. Tages-Anzeiger Magazin 44/85.

## Neue Citroen Modelle

Zum 200 Jahr Jubiläum der Französischen Revolution gibt es auch die passende Traction: **Azur Models** hat die Bburago Traction in den Farben blau/weiss/rot umgespritzt.

Nochmals **Azur Models**, immer noch Bburago Basis: Die Traction als gelb/schwarzes Barcelona Taxi.

Preise je ca. Fr. 60.--.

**Lencina**, ein Französischer Hersteller von Kleinserienmodellen hat nach dem Typ A als Torpedo und Coupé de ville, den B2 Caddy und die B2 Conduite Intérieure vorgestellt. Preis, je ca. Fr. 125.--.

**Solido** hat angekündigt, den XM als Modell im grossen Massstab (1:18) zu lancieren. Preis noch nicht bekannt.

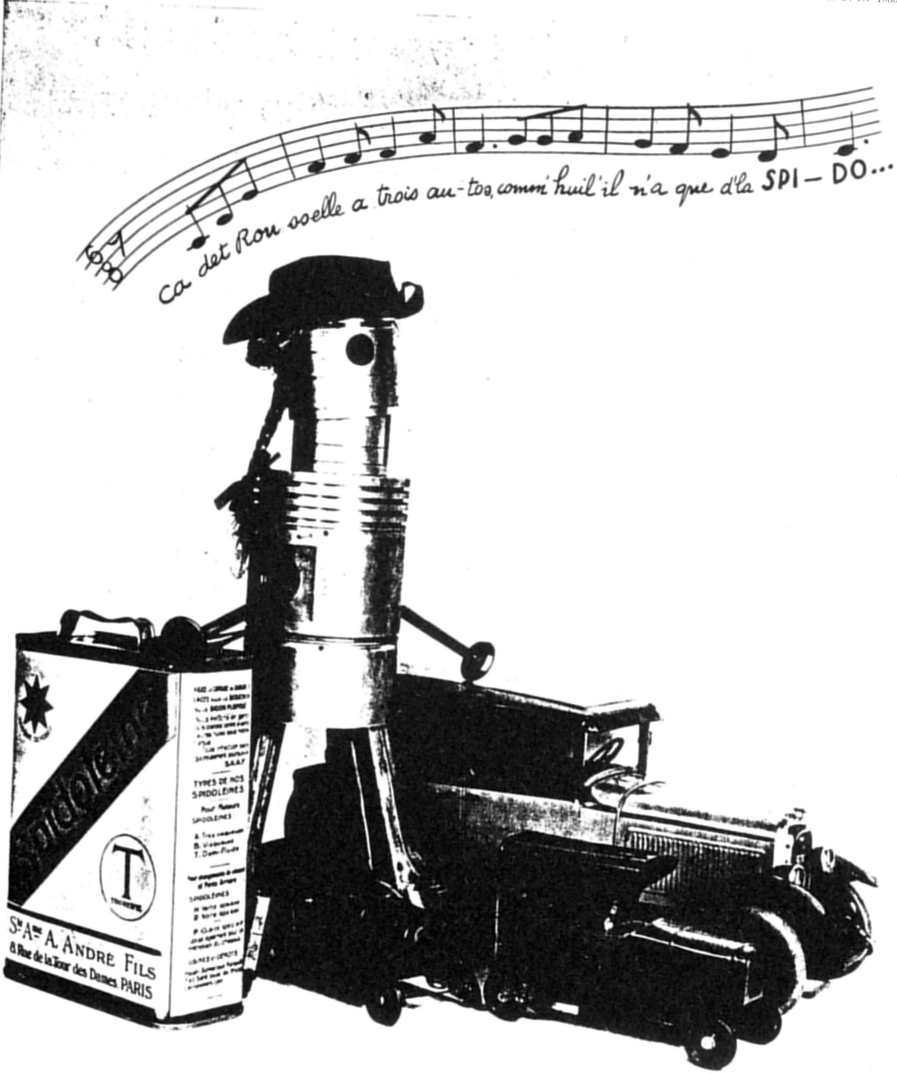
**Provence Moulage** verkauft einen Traction-Bausatz im Massstab 1:43, aus dem man entweder die Nachkriegs-Commerciale mit offener Heckklappe, oder die Nachkriegs-Familiale bauen kann. Der Prototyp stammt von Roland Devos.

alte Anzeige mit 'Jouet Citroën'

II - ANNONCES

L'ILLUSTRATION

17 JUIN 1933



Création R.L. Dupuy

## VON SPALTEN, WAHRSCHEINLICKEITSRECHNUNGEN UND MERKWÜRDIGEN ERSCHEINUNGEN

---

oder: Wer sich eine Grube gräbt...

Dr. A.C. Traction

Es ist schon eine ganze Weile her, seit ich mit einem Beitrag an Sie, werter Leser, gelangt bin. Aus familiären Gründen, auf die ich hier nicht näher eingehen möchte, mussten meine Untersuchungen zurückstehen. Nun ist jedoch kürzlich mein Bruder R.R. Traction, der, wie wohl bestens bekannt, eher praktisch veranlagt ist, mit einem Problem an mich herangetreten, das - man verzeihe mir die Ausdrucksweise - ausser Einstein kein Schwein versteht.

Ich möchte Bezug nehmen auf einen Beitrag von D. Eberli über die Fettpresse und andere merkwürdige Phänomene, wie sie vor ungefähr anderthalb Jahren [dem Chefredaktor sollte die genaue Zeitschriften-Nummer bekannt sein] ebenfalls in dieser Publikation beschrieben wurden, denn die Problematik liegt sehr ähnlich.

Auf den ersten Blick könnte man die Frage auf eine simple Wahrscheinlichkeitsrechnung reduzieren, wie sie für jede Versicherung alltäglich ist. Doch, wie es gemäss einer solchen Rechnung unwahrscheinlich ist, dass einem Herrn - wir wollen ihn Meier nennen - nach dem Sturz von der Leiter auch noch der Farbkübel auf den Kopf donnert, so zeigt doch die Praxis, dass nicht nur eben dies geschieht, sondern dass dem armen Kerl auch noch der Blumenstock aus den Händen der verschreckten Gattin auf die Brust fällt - ein Kaktus, notabene - und der Hund, der die Situation falsch interpretiert, ihn auch noch ins Schienbein beisst.

Doch ich schweife ab. Das Problem scheint, wie erwähnt, simpel: Mein Bruder hat sich - im Gegensatz zu vielen Kollegen, die immer noch unter dem Auto liegen - zum Homo Erectus Citroënensis entwickelt, indem er in seiner Garage eine Grube eingebaut hat, die das aufrechte Arbeiten unter seinem Citroën erlaubt. Dieselbe Grube ist abgedeckt mit 25 cm breiten Brettern, die zur besseren Durchlüftung in einem gegenseitigen Abstand von 2,5 cm über das Loch gelegt sind.

Nun müssen ja, wie mir mein Bruder versichert hat, Arbeiten an einem Citroën nicht nur von unten vorgenommen werden, sondern auch von oben, im Motorraum, etc. - Bitte ersparen Sie mir Details, die ich doch nicht verstehen kann ... - Schon da zeigt sich eine Eigenheit, die von vielen Menschen leider ignoriert wird: Auch Männer haben ihre Tage. Diese sind im Gegensatz zu den Tagen der Frau nicht so offensichtlich, aber genau so regelmässig, was vermutlich darauf zurückzuführen ist, dass sich Männer und Frauen in den ersten paar Millionen Jahren nach dem Einzeller identisch entwickelt haben. Die Wirkung der Tage der Männer lässt sich am einfachsten am Beispiel erläutern: Es sind genau die Tage, an denen sich versierte Hobbymechaniker wie ungeübte Laien benehmen, oder, um ein Beispiel aus meiner persönlichen Erfahrung zu nennen, Tage, an denen ich mich mit dem Telefonhörer in der Hand ertappe und nicht mehr weiss, wen ich anrufen wollte.

An solchen Tagen ist es nicht ungewöhnlich, dass auch einem geübten Mechaniker eine Schraube aus den Händen rutscht. Setzt man nun die Fläche der Bretter, die die Grube abdecken der nicht vorhandenen Fläche der Lücke dazwischen gegenüber, so müsste man zum Schluss kommen, dass die Schraube mit einer Wahrscheinlichkeit von 90% auf einem Brett liegen bleibt. - Doch: Weit gefehlt!

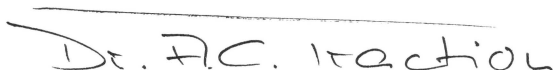


Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Schraube, die auf das Brett fällt, noch etwas rollen kann, um dann doch noch in die Grube zu stürzen, kommt man zu einer geschätzten Wahrscheinlichkeit von 50 zu 50. Wie also erklärt sich die statistisch bewiesene Tatsache, dass 90% aller Objekte, die aus der Hand gleiten, den Weg *in* die Grube finden? Während man mit viel Fantasie für Schrauben, Muttern und ähnlich kleine Dinge noch eine Erklärung finden könnte, so ist völlig unverständlich, dass auch grössere Objekte durchfallen, wie z.B. Schraubenzieher, deren Griff im Durchmesser *dicker* ist, als die 2,5 cm der Ritze zwischen den Brettern, womit ein Sturz logischerweise gar nicht möglich sein sollte.

Mittlerweile bin ich überzeugt, dass in der dunklen Grube dunkle Wesen ihr Unwesen treiben - mit knallharter Logik jedenfalls ist die Sache nicht erklärbar.

Falls Ihnen, lieber Leser, jedoch eine Erklärung einfallen sollte, bitte ich Sie höflichst um vertrauliche Zusendung: Mein Ruf als Intellektueller in der Familie ist auf's Aeusserste in Frage gestellt!

Ihr



## Citroens als Kerzen

Anlässlich des 8. ICCCR habe ich an einem Stand Kerzen in Form von verschiedenen Citroëns gesehen. Sie erscheinen mir angemessen im Preis, so dass ich mich entschlossen habe, zu einer Sammelbestellung aufzurufen. vielleicht schaut so noch ein schöner Rabatt heraus. Folgende Modelle werden angeboten:

		Preis ca.	
2CV	1:66		5.--
2CV	1:43		8.--
2CV AK 400	1:43		7.--
Traction (15/6)	1:43		7.--
Traction (15/6)	1:24		15.--
HY	1:43		8.--
DS	1:43		7.--
SM	1:43		7.--
BX	1:43		7.--
CX	1:43		7.--

Die Farbe (nur eine pro Modell) kann frei gewählt werden.

Schriftliche Bestellungen mit Angabe von Typ, Massstab, Menge und Farbe, bis 15. November 1989 an:

Andreas Rutishauser, Hirtenstallweg 2, 8805 Richterswil

Wird keine Farbe angegeben, wird schwarz geliefert.

## 8. ICCCR, Flevohof, 1.-3.9.89

Unser zuverlässiger, vierrädriger, einundvierzigjähriger Gefährte brachte uns ohne Mucken zu unserem ersten Ziel am Donnerstagabend, nach Maastricht (NL). Dort gibt es einen Flugplatz "Limburg" (wer denkt denn da schon an Käse) mit einem Motel, das uns schon von der Reise nach England 1984 zum 6. ICCCR bekannt war.

Beim Frühstück am nächsten Morgen trafen wir zwei Berner mit DS, die an diesem Tag das gleiche Ziel hatten wie wir - FLEVOHOF. Nach kurzweiligem Gespräch (worüber wohl?) trennten wir uns vor der Abfahrt wieder, denn Geschwindigkeit und Weg waren nicht ganz gleich.

Wir beschlossen, nicht auf direktem Weg zu reisen, sondern via Amsterdam, Edam (sehenswert), Enkhuizen, den Houtribdijk (eindrucklicher Deich) und Dronten. Je Flevohof desto Citroën - unglaublich, was sich da alles zum gleichen Treffpunkt hin bewegte! Der Schreiber ist zuwenig im Bild über all die Modelle und Abarten, die existieren, aber von den Anfängen (B2) über eine Vielzahl von Tractions bis zu den noch nicht einmal auf unseren Strassen anzutreffenden XM war alles vertreten. Alles in allem sollen es mehr als 3500 Fahrzeuge gewesen sein.

Die Anmeldung verlief problemlos, denn die Voranmeldung mit Schlafplatzreservation und Vorauszahlung machte sich im wahrsten Sinne des Wortes "bezahlt". Der Zimmerbezug selbst bot dann schon eher Uebererraschungen: Ein Haus mit vier Doppelzimmern, drei verschiedene Nationen, ein Hausschlüssel, eine Fusstunde vom Treffen entfernt, und der traurigste Schlag wäre unserer gewesen - da nahmen wir gerne das Angebot von Martin und Christian an, in "ihrem" Haus ein zufällig freigebliebenes Zimmer beziehen zu können.

Am Freitagabend wurde dann ausgekundschaftet, wo was wann und warum stattfinden sollte, worauf wir uns anschliessend vom Getümmel entfernten, um in Harderwijk, einem hübschen Ort mit altem Dorfkern, chinesische Küche zu geniessen. Christians sehr schön zwäggemachte und frisch vorgeführte Traction bot bestens Platz für sechs Traktionisten.

Der Samstagmorgen erwartete uns mit recht nassem Sonnenschein, der gar nicht so recht aufhören wollte, vom Himmel zu fallen. Dabei hatten wir unsere Tractions am Vorabend extra noch frisch gewaschen, damit sie auch recht zur Geltung kommen sollten. Doch den verschiedenen vorbereiteten Tätigkeiten konnte das schlechte Wetter nichts anhaben: Der Döschwo-Cross fand statt (Schlammschlacht), die den verschiedenen Typen zugeteilten Parkplätze füllten sich, das grosse Ersatzteilstell drohte aus allen Nähten zu platzen, das wunderschön eingerichtete und mit interessanten Citroën-Exponaten gefüllte Automuseum hatte regen Zulauf, und nicht zuletzt die diversen Ess- und Trinkstände kamen kaum nach mit Nachschub.

Am Abend fand dann die grosse Schlacht am kalten Buffet statt, grad ein wenig so, wie man es jeweils in den Witzblättern sieht. Der Ansturm war gross, die sehr schön bereitgestellten Buffets bald einmal leergegessen. Wer schon müde war, oder wem die Musik zu laut war, verliess die Säle, wer ausharrte, konnte bis 2 Uhr früh den verschiedenen Musikgruppen zuschauen und zuhören und auch tanzen.

Vor allem eine deutsche Dixielandgruppe hatte es uns angetan, die nach dem offiziellen Ende nicht um eine Zugabe herumkam. Es mag gegen halb drei gewesen sein, als wir uns ins dunkle Haus schlichen.

Der Sonntagmorgen bot uns dann etwas freundlicheres Wetter, nur noch ab und zu von einem Schauer unterbrochen, der dann jeweils die Zelte und Unterstände schnell zu klein werden liess. Geschicklichkeitsfahrten waren angesagt und Vorführen spezieller Fahrzeuge; der einzige V8 mit Herrn Citroën, ein weiteres 2CV-Cross und viele Gespräche liessen die Zeit wie im Fluge vergehen. Es lohnte sich auch, den Flevohof selbst zu besuchen mit seinen vielen ausgestellten Nutzpflanzen, Kakteen, Schmetterlingen und weiteren interessanten und abwechslungsreichen Ausstellungen.

Für uns hiess es bald einmal ans Heimfahren denken, denn am Montagabend sollte der Légère wieder in seinem heimischen Stall sein, da seine Besitzer am Dienstag wieder an die Arbeit gehen mussten. Treu blieb er, unser vierrädriger Gefährte, aber das Wort zuverlässig war nicht mehr anwendbar auf ihn.

Ein Zwitschern im Motorraum brachte Unruhe in unsere Gedanken. Nachdem die holländische Pannenhilfe trotz Dynamoauseinandernehmen und wieder Zusammensetzen das Uebel nicht beseitigen konnte, mussten wir viel zu weit entfernt von unserem Tagesziel für eine Unterkunft besorgt sein.

Ich will mich hier nicht in Einzelheiten verlieren, aber eines ist sicher, diese Uebernachtung wird uns in Erinnerung bleiben. Am folgenden Morgen, nachdem unser Eingeschlossensein im "Hotel" ein Ende hatte und sogar ein Frühstück zu bekommen war, dauerte es nur etwa 30 Kilometer, bis ein Knall im Motorraum das vorläufige Aus signalisierte. Das Antriebspoulie für den Keilriemen hatte sich teilweise abgemeldet unter Hinterlassung einer Beule in der Motorhaube. Also ein weiteres Mal Pannenhilfe mit Reparatur (schweissen), bevor wir mit enormer Verspätung und etwas unguuten Gefühlen die gut 750 verbleibenden Kilometer in Angriff nahmen. Dass dann gegen Mitternacht kurz vor dem Ziel die Lichtmaschine auch noch den Geist aufgab, nahmen wir ohne Wimpernzucken zur Kenntnis.

Trotz des diesmal etwas gar langen Heimwegs möchten wir keine Minute dieses Treffens missen, und wir freuen uns schon aufs 9. ICCCR.

Jürg und Trudi Deller



Impressionen vom 8. ICCCR  
in den Niederlanden





Impressionen vom 8. ICCCR  
in den Niederlanden







# CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln  
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen  
für 11B / 11BL / 15CV

Achsschenkel

Antriebswellen  
für 11B / 11BL / 15CV

Vorderachsen  
für  
11B und 11BL

Austausch-Motoren  
und  
Austausch-Getriebe  
für  
11 CV

Chromteile

Gummiteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

elektronische Relais-/Sicherungskasten  
für versteckten Einbau  
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder  
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

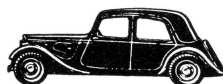
grosses Ersatzteillager

Restauration  
ganzer Tractions



Christian Heussi  
alte Landstrasse  
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29



# Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-.

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 350.- pro Seite. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

Der Rechnungsbetrag ist im voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion. Adresse siehe 2. Umschlagseite.

---

## ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:

Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

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

---

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

---

zu verkaufen:

gebrauchte 6-Volt Batterie für eine Traction  
(wegen Umbau auf 12 Volt)

Preis: sfr 30.--

Daniel Eberli, im Kellhof, 8463 Benken

# C3

TRETAUTO  
AUTO à PEDALES  
PEDALCAR

Preis circa  
Prix environ  
Price about  
SFR. 1500.-

HANDARBEIT \* OUVRAGE MANUEL \* HANDMADE  
Für Bestellungen und Informationen  
Pour commandes et informations  
For orders and informations  
Hans - Jörg Seifert  
Friedbergstr. 117  
CH-6512 Thundorf



Samedi 2 juin  
Dimanche 3 juin  
Lundi 4 juin

organisé par

## Les Chevronnés

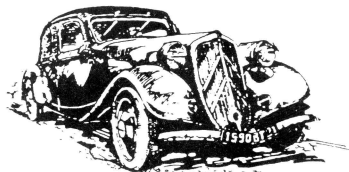
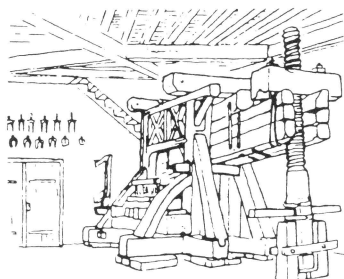
CLUB DE LA TRACTION BOURGUIGNONNE



# BOURGOGNE 90

**GRAND RASSEMBLEMENT  
DE TRACTIONS  
EN BOURGOGNE**  
*pour les 10 ans des Chevronnés*

**CIRCUITS  
TOURISTIQUES  
VISITES  
DE CHATEAUX  
DEGUSTATIONS  
DE VINS  
GRAND REPAS  
DE CLOTURE  
NOMBREUSES  
RECOMPENSES**

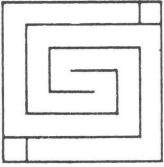


*Un week-end  
touristique  
et gastronomique  
qu'un tractionniste  
ne doit pas manquer*

Renseignements et inscriptions :  
Yves MEYNIEL, Vauchignon, 21340 NOLAY  
Tél. 80.21.74.57

Attention, Inscriptions limitées  
au 15 avril 1990

## **TOUTES LES TRACTIONS D'EUROPE EN BOURGOGNE**



ULRICH STREBEL, ARCHITEKT. 8105 WATT  
RÜMLANGERSTRASSE 60 TELEFON 01/840 16 94

Herrn  
Daniel Eberli  
Im Kellhof

8463 Benken

Watt, 6. Juni 1989

Sehr geehrter Herr Eberli

Just a spoon full of sugar makes the medicine go down - ein aufgestellter Aufsatz - ich und die ganze Verwandtschaft gratulieren zu diesem Werk.

Meine Medizin ist vor allem die fast tägliche Fahrt mit dem Traction. Als Dank für die schönen Stunden, welche ich im Traction verbringen darf, habe ich im Namen aller Fans Monsieur André Citroën Blumen auf das Grab im Momparnasse-Friedhof gelegt. Ein weitere Hit gelang mir dank dem schönen Citroënabzeichen, ich konnte die Präsentation des neuen XM in Paris live miterleben. Wir werden anlässlich dem Randonée Alpine sicher noch Gelegenheit haben, uns besser kennenzulernen.

Mit freundlichen Grüßen

Ueli





## AG Internationale Transporte

Luzernerstrasse 37  
6415 Arth  
Telefon 041/82 14 55  
Telex 868 698  
Telefax 041/82 42 69

Citroen Traction Avant Club  
Postfach 1066  
8058 Zürich-Flughafen

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

6415 Arth,

Sehr geehrte Herren

In Oberarth, an gut erschlossener und diskreter Lage, realisieren wir einen Neubau mit Lagerhalle, Büro und einer Wohnung. Das Untergeschoss ist als Tiefgarage konzipiert. Die Tiefgarage hat eine Einfahrt und einen Notausgang. Verschiedene Gespräche haben ergeben, dass es ein Bedürfnis sein könnte, Abstellplätze für Oldtimer zu erstellen. Um dies abzuklären möchten wir Ihnen gerne unsere Vorstellungen unterbreiten.

- Die Tiefgarage wird in 23 einzelne Boxen mit einem Ausmass von 5.10 x 5.10 unterteilt. Die Unterteilung wird mit feuerhemmendem oder feuerfestem Material vorgenommen. Jede einzelne Boxe ist mit einem Schiebetor versehen und abschliessbar.
- Das Einfahrtstor ist massiv, einbruchssicher und nur mit Code und Schlüssel zu öffnen. Die Tür zum Notausgang ist ebenfalls einbruchssicher und nur von innen zu öffnen. Auf Wunsch kann eine Alarmanlage eingebaut werden, die zur Wohnung oder direkt zur Polizei geschaltet ist.
- Es wird eine Brandmelde- oder Sprinkleranlage eingebaut.
- Die Boxen dienen ausschliesslich zum Abstellen von Oldtimern. Es werden keine anderen Fahrzeuge abgestellt. Es haben nur die Mieter von Boxen Zugang zur Tiefgarage.
- Die bestehende Lüftung wird erweitert und für eine ideale Luftfeuchtigkeit gesorgt.
- Eine Zusätzliche Ueberwachung mit Securitas-Wächtern kann in Betracht gezogen werden.

Die Miete beträgt Fr. 1'500.-- pro Box und Monat incl Nebenkosten. Wir sind an längerfristigen Mietverträgen interessiert. Für weitere Auskünfte oder Wünsche stehen wir jederzeit zur Verfügung. Dürfen wir Sie bitten, den beiliegenden Talon bis zum 31. August 1989 zu retournieren. Ein frankiertes Couvert liegt bei.

Für Ihre Mühe danken wir bestens und freuen uns auf Ihre Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Föry AG, ARTH



H. Hospenthal

Zürich, 7. August 1989

Tiefgarage für Oldtimer

Sehr geehrter Herr Hospenthal,

Ihre Information bezüglich Tiefgarage habe ich mit Interesse gelesen. Gerne werden wir dies unseren Mitgliedern durch unsere Clubzeitung bekanntgeben. Allerdings nicht auf der Inseratenseite, wie Sie annehmen könnten, sondern auf derjenigen des Humors. Glauben Sie im Ernst, dass jemand, der einen Oldtimer im Wert zwischen Fr. 8000.- und 25.000.- besitzt, für einen (oder auch zwei) Boxenplätze Fr. 18.000.- im Jahr auszulegen bereit ist? Dies kann wohl nur als Witz aufgefasst werden. Unsere Mitglieder wollen sicher nicht ihr Auto wegschmeissen, nur damit sie sich eine Garage leisten können! Eher stellen Sie das Fahrzeug ins Wohnzimmer; bei diesem Preis liegt sogar eine grössere Wohnung "drin"!

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Eberli,  
Präsident CTAC





# LA TRACTION EN BD

Eine der bekanntesten Detektiv-Comic-Serien für Jugendliche mit bisher über 40 Abenteuerbänden läuft seit 1961. Die Autoren sind ANDRÉ-PAUL DUCHATEAU (geb. 8.5.25) für den Text und TIBET (mit bürgerlichem Namen GILBERT GASCARD, geb. 29.10.31) für die Zeichnungen.

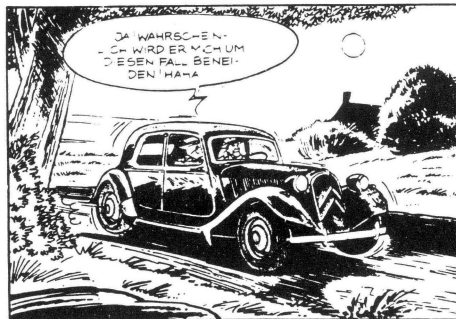
Der Zeichnungsstil entspricht den frühen 60er Jahren mit etwas "hart" gezeichneten Gesichtern und Figuren jedoch bis ins kleinste Détail realistischen Illustrationen. Auffallend ist auch der Typenreichtum der dargestellten zeitgenössischen Autos. Die Geschichten sind jeweils einfach und für Jugendliche konzipiert aber auf ihre Art doch spannend. Hauptfiguren sind Rick Master, ein junger Reporter mit kriminalistischer Ader und Kommissar Bourdon.

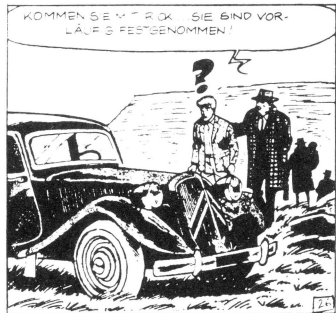
Die vorliegenden Abbildungen stammen aus einer der ersten Geschichten (1963) mit dem Titel "Entführt" (deutsch im Carlsen Verlag erschienen 1987). Entführt wird nämlich der Sohn eines Industriellen, mit welchem Rick zufälligerweise "zusammenstößt". Der Reporter bietet seine Hilfe erfolgreich an, wird jedoch schliesslich noch selbst verdächtigt, an der Entführung beteiligt zu sein.

Unser "Star mit dem Doppelwinkel" steht in dieser Geschichte im Dienste der Polizei, während Gangster und Zivilpersonen bereits modernere Fahrzeuge benutzen.

Jörg Henauer und Hans Georg Koch

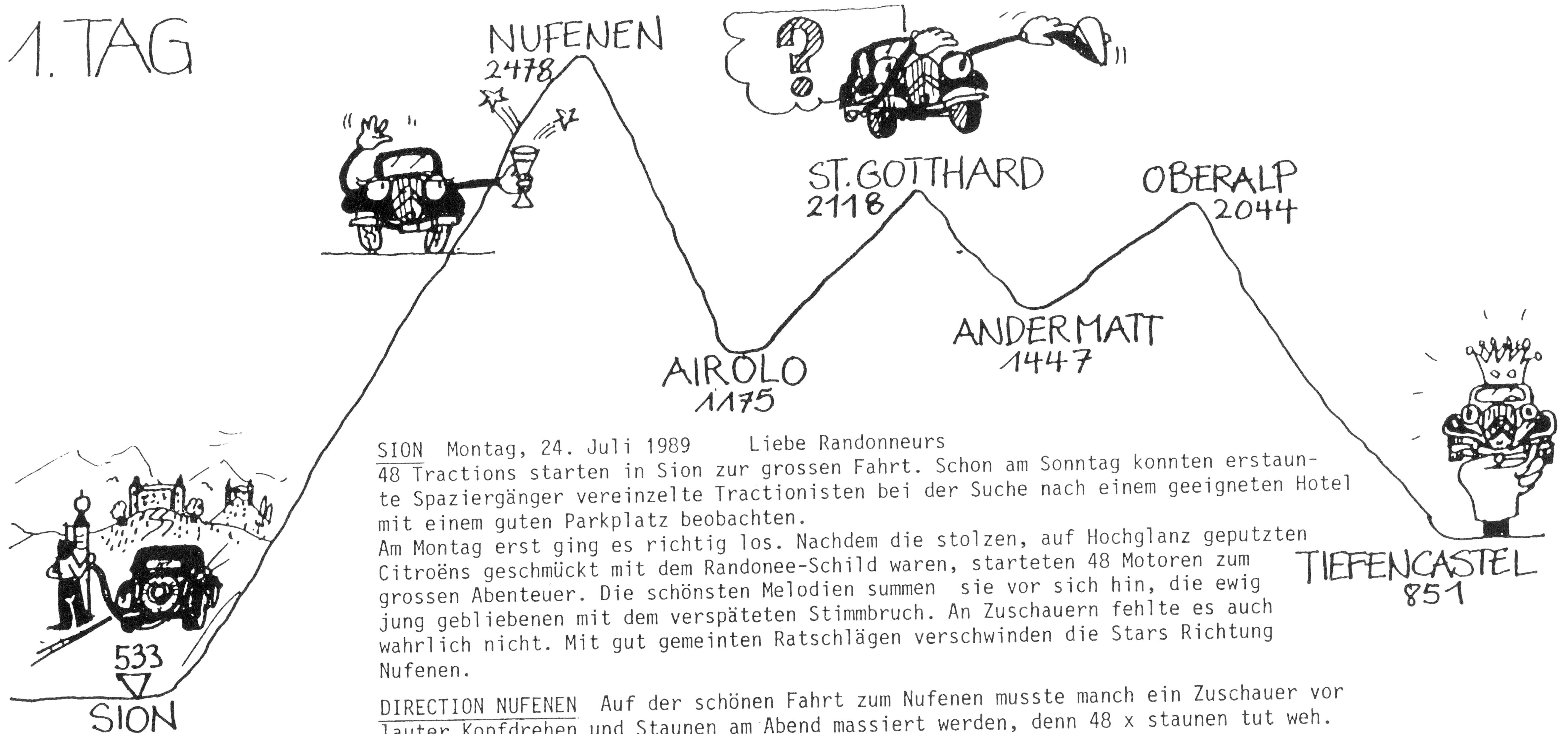








1. TAG



SION Montag, 24. Juli 1989 Liebe Randonneurs  
48 Tractions starten in Sion zur grossen Fahrt. Schon am Sonntag konnten erstaunte Spaziergänger vereinzelt Tractionisten bei der Suche nach einem geeigneten Hotel mit einem guten Parkplatz beobachten.  
Am Montag erst ging es richtig los. Nachdem die stolzen, auf Hochglanz geputzten Citroëns geschmückt mit dem Randonnee-Schild waren, starteten 48 Motoren zum grossen Abenteuer. Die schönsten Melodien summen sie vor sich hin, die ewig jung gebliebenen mit dem verspäteten Stimmbruch. An Zuschauern fehlte es auch wahrlich nicht. Mit gut gemeinten Ratschlägen verschwinden die Stars Richtung Nufenen.

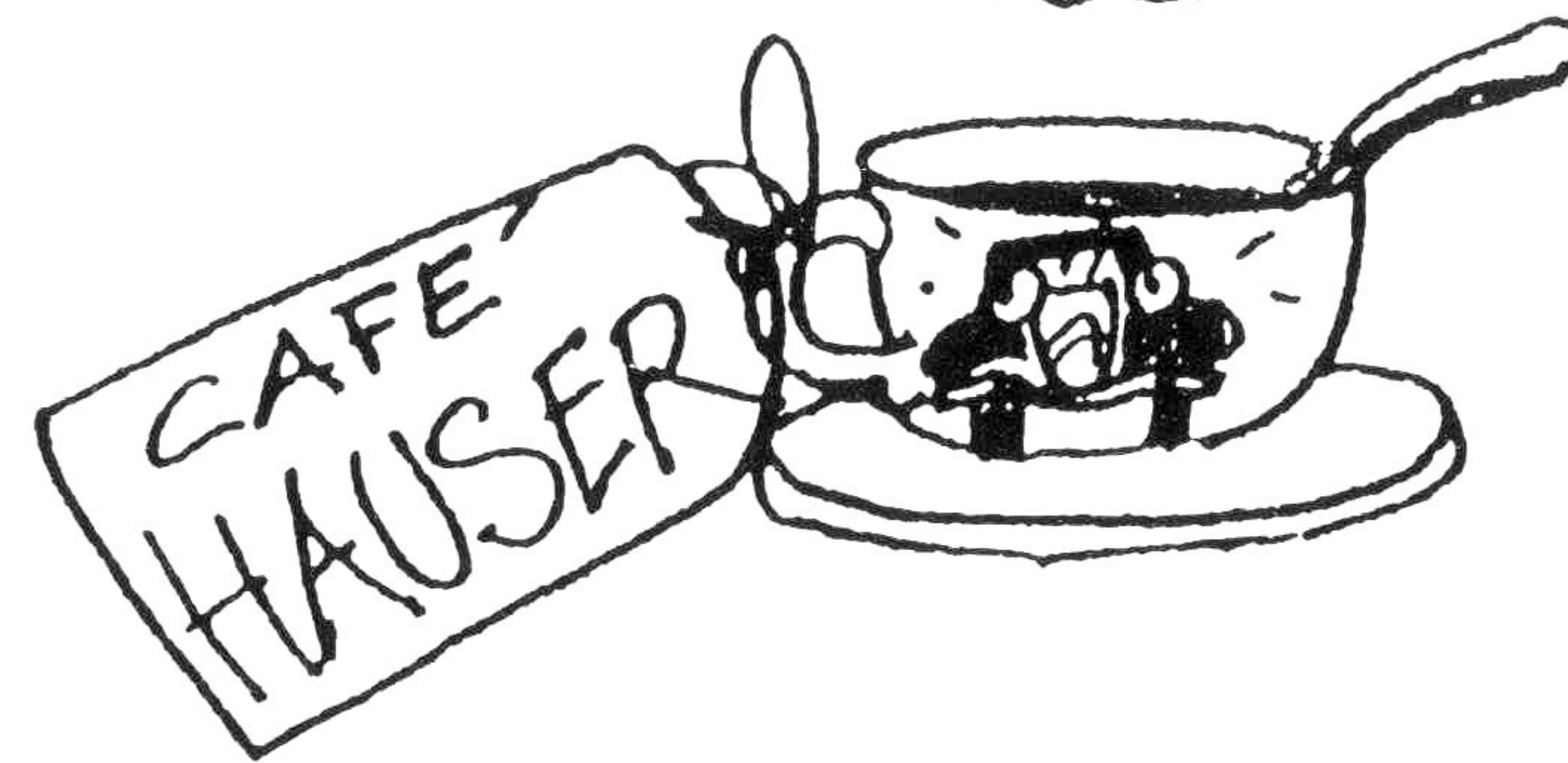
DIRECTION NUFENEN Auf der schönen Fahrt zum Nufenen musste manch ein Zuschauer vor lauter Kopfdrehen und Staunen am Abend massiert werden, denn 48 x staunen tut weh.

DIRECTION ST. GOTTHARD Von 2478 m führen die schönen Autos gemächlich nach Airolo hinunter, damit sie ausgeruht und abgekühlt den Gotthardpass via Tremola mit ihren Kehren in Angriff nehmen können. Manch einer wurde ertappt, wie er seinen Traction in den Serpentinaen der Tremola auf sein Können testete. Man konnte auch den Stolz der Tractionsfahrer beobachten, denn 2 Pässe waren bereits pannenfrei bewältigt.

DIRECTION OBERALP UND TIEFENCASTEL Weiter geht die Fahrt hinunter nach Andermatt und wieder bergwärts zum Oberalppass. Hier erwartet uns eine Ueberraschung. Eine grosse Citroënschrift ladet uns zu einem fröhlichen, mit Müsettklängen begleiteten Apéro ein. Die Pause war sowohl für die Fahrer, als auch für die Autos eine wohltuende Unterbrechung. Ueber Disentis und Thusis erreichen wir am Abend Tiefencastel. Das Dorfzentrum ist belebt mit Tractions und seinen Fahrern.



## 2. TAG

FLÜELA  
2383OFENPASS  
2149ALBULA  
2312ST. MORITZ  
1822PONTRESINA  
1812TIEFENCASTEL  
851

TIEFENCASTEL Dienstag, 25. Juli 1989

Schon früh am morgen konnte man beobachten, wie die Helden der Landstrasse ihre Tractions anhimmelten und putzten. Manch einer hatte nun erst recht das Vertrauen in seinen geliebten "Oldi", nachdem der erste Tag so gut verlaufen war.

TIEFENCASTEL  
851

DIRECTION FLUELA Los gehts, hinauf zum 2383 m hoch gelegenen Flüelapass. Eine Fahrt wie durchs Paradies, mitten durch blühende Alpenrosenfelder. Während der Verschnaufpause auf der Passhöhe erlebten wir etwas, das jedem Tractionfahrer das Herz höher schlagen lässt. Einem Autobus aus dem aargauischen Baden entstieg eine Dame mit den Worten — So viele schöne Autos kann man nicht jeden Tag sehen! Wie sich aus dem anschliessenden Gespräch ergab, ist die Dame eine Auslandschweizerin aus dem fernen Peru und ihr Vater fuhr in Lausanne noch einen 11 BL 51. Ein Randonee bereitet eben nicht nur Randonneurs Freude! Ich bin überzeugt, viele unter uns werden noch solche schönen Geschichten erleben.

DIRECTION ST. MORITZ - OFENPASS - LIVIGNO - ALBULA - TIEFENCASTEL Rassic geht die Fahrt den Flüela hinunter nach Sankt Moritz, direkt zum Café Hauser im Herzen dieses weltbekannten Ortes. Von der Terrasse des Cafés konnte man Japaner beobachten, die ihre Fotoapparate zückten und unsere "Staren der Landstrasse" ablichteten. Hoffentlich gibt es im Wortschatz der Japaner lobende Worte, wie es diese Autos verdienen, wenn die Fotos später bei Tee und Sukiaki den Daheimgebliebenen gezeigt werden und hoffentlich bringen sie auch noch Fotos vom Engadin heim. Genug der Geschichten — der "Ernst des Tages" geht weiter zum Ofenpass, durch den schönen Nationalpark über die italienische Grenze, wo die Zöllner aus lauter Freude an den schönen Autos "avanti" rufen. In Livigno wird erstmals tüchtig italienisch gegessen. Vor uns liegt noch der in 2312 m Höhe gelegene Albulapass. Eine herrliche Fahrt steht uns bevor, mit vielen schönen Erlebnissen. Alle Wagen finden den Weg ohne Pannen zurück nach Tiefencastel, wo der Abend und die Fahrt mit angeregten Gesprächen und einem guten Veltliner begossen wird.



3. TAG

JULIER  
2248

MALOYA  
1815

SPLÜGEN  
2113



TIEFENCASTEL

Ein heftiges Gewitter hat in der glanz gebracht. Verdient haben die Autos werden wir vom Splügenpass erwartet.

DIRECTION JULIER - SILVAPLANA- MALOYA



CHIAVENNA

Mittwoch, 26. Juli 1989

Nacht die Tractions erneut auf Hoch- die Naturdusche sicher, denn heute

Auf der Fahrt zum Julierpass kann man wieder Fotografen beobachten, die die beschwingt beraufziehenden Tractions ablichten. Einer davon ist der "Schreiber", leider ist er aber abgeruscht, mit einem Fuss im kalten Bergbach und mit dem Allerwertesten sanft auf einer Silberdistel gelandet. — Es lebe die "Blue Jeans" mit ihrem guten Stoff — Weiter geht die Fahrt nach Silvaplana, wo den Surfern auf dem Silvaplannersee vor lauter Staunen der Wind aus den Segeln genommen wird; Facit — ein Bad. Der Maloyapass war im nachhinein eine angenehme Spazierfahrt und man erblickt in den Grottos unter den Kastanienbäumen manch ein Traction mit seiner Besatzung. Auch wir drei Unzertrennbaren stärken uns bei Coniglio, Polenta und ..... zur Weiterfahrt.

DIRECTION SPLUEGENPASS - THUSIS - TIEFENCASTEL Stolz und zugleich mit Spannung nehmen die Randonneurs die ersten Kehren auf der italienischen Seite des Splügens in Angriff. Ueberall wird an der Strasse und den Tunnels gebaut, was unsere "sportliche" Fahrweise bremsen hilft. Der Organisation sei gedankt, all der Wochenendverkehr mit seinen Wohnwagen hätte wohl einige Probleme mehr gebracht. Abermals lädt uns eine Citroën-Schrift zum Apéro ein. Die "Helden" benutzten die Rast zum Abkühlen der Motoren, einige Fahren kühlten sich im Bergbach ab, der Rest mit einem Glas kühlen Wein. Ueber Thusis geht die Fahrt weiter nach Tiefencastel. Während des Nachtessens singt eine Deutsche Sängerguppe uns zu Ehren Volkslieder. Ein würdiger Abschlussabend in Tiefencastel.



TIEFENCASTEL  
851

CHIAVENNA  
333

TIEFENCASTEL  
851

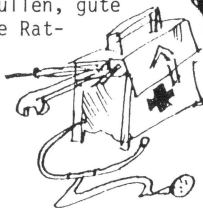
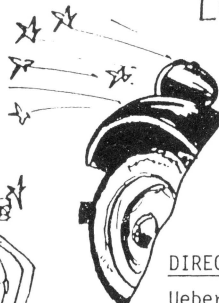
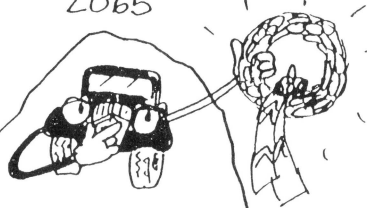


4. TAG

SAN BERNARDINO  
2065LUKMANIER  
1914OBERALP  
2044TIEFENCASTEL  
851TIEFENCASTEL

Donnerstag, 27. Juli 1989

Aufbruchstimmung in Tiefencastel, letzte Interviews mit interessierten Touristen, Kofferpacken und verstauen, Öl- und Luftdruck prüfen, Treibstoff auffüllen, gute und weniger gute Rat-

BIASCA  
301

schläge verteilen, so ungefähr kann man die Stimmung in Tiefencastel beschreiben.

DIRECTION SAN BERNARDINO - BIASCA

Ueber die uns bereits gut bekannte Strecke durch die Schin-schlucht nach Thusis wird der San Bernardino mit seinen immerhin 2065 m in Angriff genommen.

Einige mutig gewordene Fahrer kann man beobachten, wie sie bei der inoffiziellen Bergpreiswertung beim Hospiz die ersten sein möchten.

Im heiligen Restaurant werden sie mit einem Trunk belohnt.

Unser lieber Albert macht mit seinen schönen Witzen und Sprüchen Stimmung in mindestens drei Sprachen - herzlichen Dank Albi!

ANDERMATT  
1436

Alle sind gespannt auf das von der Organisation offerierte Mittagessen in Corduno. Deshalb geht die Fahrt rassistig weiter Richtung Biasca. Ein herrlicher Ausblick, die vielen Tractions in Reih und Glied vor dem Hotel Aurora in Corduno. Es erwartet uns ein fabelhaftes Menue - Osso buco con Polenta. Den Presi leider eine gebrochene Antriebswelle. Kein Problem!

DIRECTION LUKMANIER - DISENTIS - OBERALP - ANDERMATT

Rassistig ziehen die Wagen den Lukmanier hinauf. Einige ohne Verschnaufpause bis zur Passhöhe. Dann geht es hinunter nach Disentis und über den Oberalp zum Etappenziel Andermatt, ein Nadelöhr mit seinen engen Strassen. Hier wird in verschiedenen Hotels Quartier bezogen.

# 5. TAG



FURKA  
2431

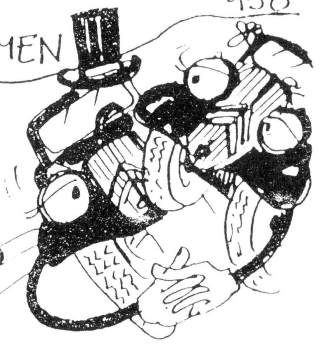
GRIMSEL  
2165



ZIEL

CHATEAU  
D'OEX  
958

ZWEISIMMEN  
948



INTERLAKEN  
564

ANDERMATT Freitag, 28. Juli 1989

Früh am morgen sieht man schon emsige Tractionisten bei ihren Autos. Heute wird die letzte Etappe der rund 1500 km langen Rundfahrt in Angriff genommen, die uns immerhin über 14 Pässe führt.

ANDERMATT  
1436

## DIRECTION - FURKA - GRIMSEL

Nachdem Andermatt hinter uns liegt, führt uns der Weg zum Furkapass auf 2431 m hinauf. Immer wieder ein erbauendes Bild, wenn die Tractionisten elegant die Kehren meistern. Auch hier überall staunende Touristen. Manch ein Opa erklärt seinem Enkel sicher, auch er hätte solch ein Auto gefahren.

Auf dem Furka verbreitet sich die Nachricht rassig, am Kiosk könne man Posters aus den 50er Jahren von alten Fotografien des Hospizes kaufen. Man erkennt die Autos aus diesen Jahren deutlich. Wir alle wissen, welche gemeint sind. Ueber Gletsch erreichen wir den Grimselpass, unser letzter "Riese" mit 2165 m Höhe. Auf dem Parkplatz beim Gipfel hört man manch ein Randonneur zu seinem Fahrzeug sagen: "Gut gemacht lieber Kamerad - in zwei Jahren sind wir hoffentlich wieder dabei."

Ein amerikanischer Tourist ruft uns auf englisch zu: "Country and mountinas are beautiful but only to see all these cars worthwhile to come from America to Switzerland."

Wenn etwas los ist, ist immer Albert dabei. Der Amerikaner wird für den Fototermin im Fond seines Six plaziert, geschmückt mit einer Whiskybottle. Wir alle geben uns Mühe, die Unterhaltung in Englisch zu führen - doch siehe da, unser Gast spricht fließend "Baselderdsch". Es stellt sich heraus, wir sprechen mit einem Heimwehbasler, der mit seiner Familie in Colorado wohnt und good old Switzerland besucht. Wir verabschieden uns und weiter geht die Reise über Brienz und Interlaken zum Reiseziel Château-d'Oex, wo man sich zum Abschlussessen trifft. Das Rezept für das Festmenue, zusammengestellt von M. Mauron ist anschliessend beschrieben.

Ueli<sup>3</sup>

# AN ALLE CITROEN-CLUB FREUNDE!!

## CITROEN TRACTION AVANT, KÖNIG DER STRASSE!

## DIE WEISSE TRÜFFEL, DIAMANT DER KÜCHE!

Wenn der Mais im Speicher und der Wein im Fass ist, packt das Trüffelieber die Bauern der oberitalienischen Region Piemont. Dann ziehen sie hinaus bei Nacht und Nebel in die Eichenwäldchen und Haselnussknicks. Denn dort wächst ab mitte Oktober jener Feinste und Edelste aller Pilze.

### DIE WEISSE TRÜFFEL!

Im Schutze der Dunkelheit, damit ja kein Konkurrent ihn sieht, schleicht er mit einer Promenadenmischung speziell abgerichteter Trüffelhunde, zu den streng gehüteten Fundplätzen, wo sich im dichten Wurzelgeflecht der Bäume die begehrte Knolle verbirgt.

Auch in Frankreich ist man mittlerweile vom berühmten Trüffelschwein, wieder "auf den Hund gekommen", keinem Rassenreinen etwa, sondern einen Bastard mit der sensiblen "Truffe", der Hundennase eben!

Selbst.....

Die Geschichte erzählt zum Beispiel, dass ein Trüffelsucher, in seiner letzten Stunde, seinen Sohn zu sich rufen lässt, und ihm anvertraut, wo er die Trüffel findet. So will es ein alter Familienbrauch im Piemont.

Selbst wenn der Pilz bis zu einem Meter tief unter der Erde sitzt, der Trüffelhund findet ihn!

Der Trüffelsucher hebt die kostbare Frucht mit seinem Schäufelchen vorsichtig aus der Erde und wickelt sie dann in ein Stück Tuch, damit sie "atmen" kann. Der Hund wird, ehe er die Beute zwischen die Zähne nimmt und so auf dumme Gedanken kommt, mit einem Keks abgespeist.

Schon die vielzitierten Römer assen Trüffel und auf dem Tisch des französischen Sonnenkönigs Ludwig XIV, durften sie nicht fehlen.

In der gastronomischen Welt bezeichnet man sie als Diamanten der Küche! Gourmets geraten allemal in Verzückung, wenn sie das Wort Trüffel in den Mund nehmen.

Geschwärmt wird vom wilden Waldaroma, vom Duft nach frischer Erde, ein sicher unvergleichlicher Geschmack eben, und doch sind alle bereit, für ein getrüffeltes Mahl einen gepfefferten Preis zu entrichten.

Der Edelste der Edelpilze muss möglichst frisch auf den Tisch kommen. Jeder Tag zehrt ein wenig an seinem Aroma, denn die weisse Trüffel schmeckt am besten roh.

Die Qualität prüft der Fachmann mit der Nase. Fein soll der Duft sein, aber dennoch intensiv. Eine rohe, weisse Trüffel hält sich gerade acht Tage, eine Schwarze doppelt so lange.

Der wachsende Ruhm der italienischen Küche hat auch auf die Trüffel abgefärbt. Viele Feinschmecker ziehen bereits die Weisse der schwarzen Trüffel vor. Doch schmerzlich bewusst ist Liebhabern beider Couleurs, dass die Trüffel eine Rarität ist. Und die Weisse macht sich noch viel rarer als die schwarze Schwester.

Typisch für Piemonte sind "Tagliatelle" mit Trüffeln. Ueber schmale, gebutterte Bandnudeln werden hauchdünne Trüffelscheiben gerieben.

Aber was ist denn nun eigentlich daran an diesem seltenen Gewächs, das aussieht wie eine schrumpelige Kartoffel aus dem vorigen Jahr?

Die Trüffel gehört zur Familie der Schlauchpilze. Da sie selbst kein Chlorophyll produziert, lebt sie als Schmarotzer im Wurzelgeflecht von Bäumen, besonders Eichen, Weiden, Pappeln und Haselnusssträuchern. Sie bevorzugt Höhen zwischen 400 und 800 Metern und verlangt einen ganz besonderen kalkhaltigen Boden. Vermutet wird, dass der Einfallwinkel der Sonne auf das Wurzelwerk beim Wachstum der Trüffel eine ganz besondere Rolle spielt.

Trotz hartnäckiger Versuche lässt sich die Trüffel nicht künstlich züchten oder vermehren!?! Auch ein noch so raffiniert eingerichtetes Labor, mit all seinen Möglichkeiten, die Trüffel künstlich zu züchten, schlugen bis heute fehl.

So ist das also:

Die besten weissen Trüffel wachsen im Langhe-Gebiet, südlich der Stadt Alba. Dort erzieht der exklusive Pilz Höchstpreise. Zur Zeit wird das Kilo bis zu Fr. 3.000 - 3.500.-- verkauft, jedoch unbestreitbar lässt es die Männer zärtlicher und die Frauen liebenswerter werden.....

**ES LEBE DIE NATUR!!!!**

*Es grüsst euch euer Trüffel-Schnüffler + Citroen-Fan!!!*

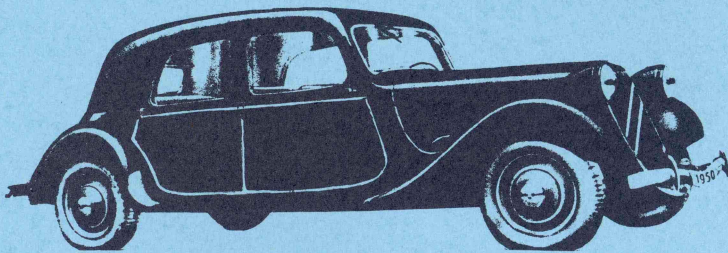




Röbi Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen

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

NAME: . . . . . VORNAME: . . . . .
STRASSE: . . . . . TEL.: . . . / . . . . .
PLZ / ORT: . . . . .
FAHRZEUGTYP: . . . . . JAHRGANG: . . . . . FARBE: . . . . .
CHASSIS-NO.: . . . . . KONTROLLSCHILD: . . . . / . . . . .
EINGELÖST/FAHRBAR: JA O NEIN O BESONDERHEITEN: . . . . .
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE: . . . . .
GÜLTIG AB: . . . . . ORT/DATUM: . . . . .



\*\*\*\*\*
\*
\* MITGLIEDER - WERBUNG \*
\*
\*\*\*\*\*

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



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

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie
mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: . . . . . Vorname: . . . . .
Adresse: . . . . .
Tel. P.: . . . . . G.: . . . . . Ich besitze einen
Traction: Ja O Nein O Typ: . . . . . Baujahr: . . . . . Farbe: . . . . .
Chassisno: . . . . . Besonderheiten: . . . . .



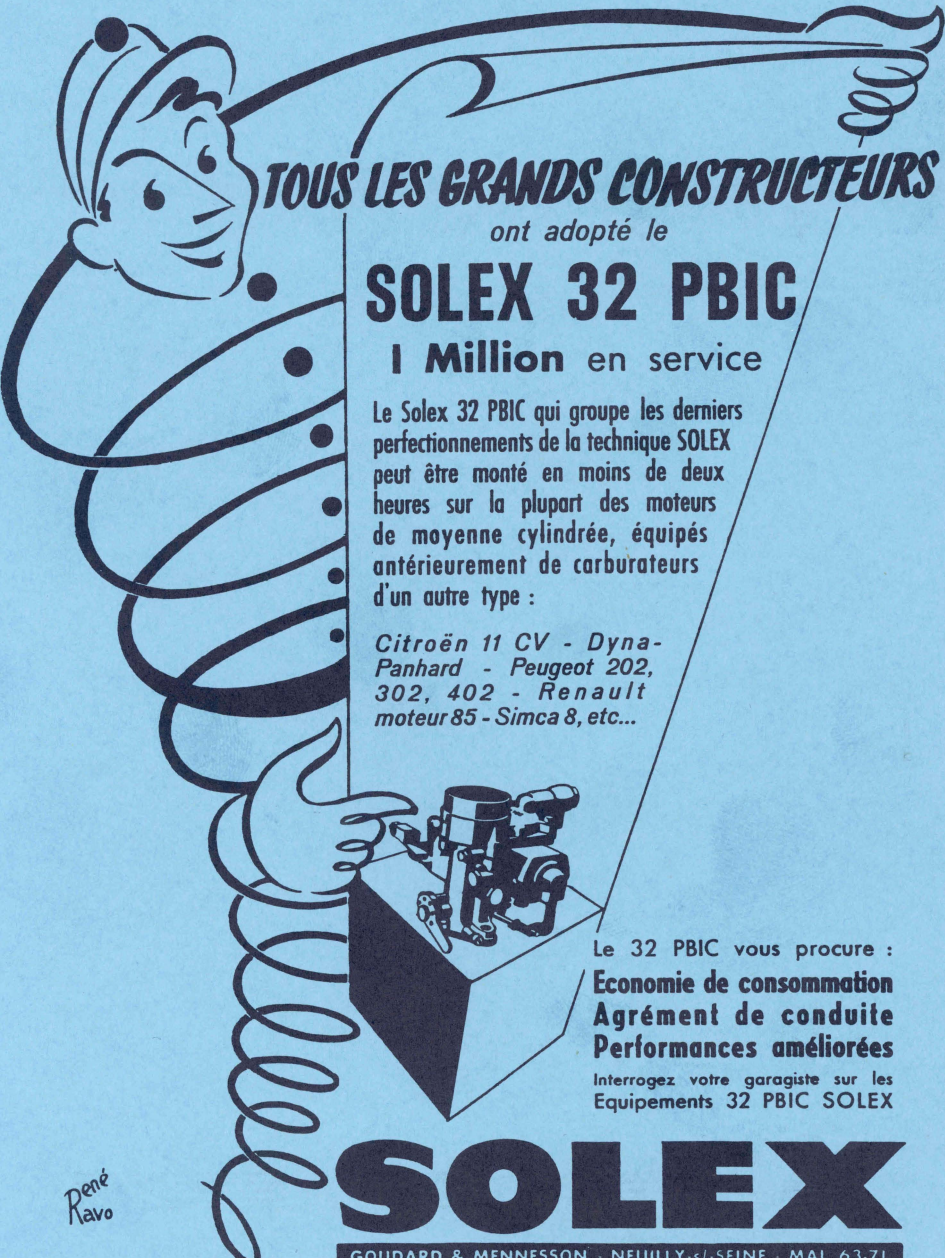
A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich



**TOUS LES GRANDS CONSTRUCTEURS**

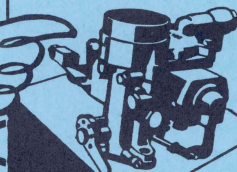
*ont adopté le*

**SOLEX 32 PBIC**

**1 Million en service**

Le Solex 32 PBIC qui groupe les derniers perfectionnements de la technique SOLEX peut être monté en moins de deux heures sur la plupart des moteurs de moyenne cylindrée, équipés antérieurement de carburateurs d'un autre type :

*Citroën 11 CV - Dyna-  
Panhard - Peugeot 202,  
302, 402 - Renault  
moteur 85 - Simca 8, etc...*



Le 32 PBIC vous procure :

**Economie de consommation**

**Agrément de conduite**

**Performances améliorées**

Interrogez votre garagiste sur les Equipements 32 PBIC SOLEX

**SOLEX**

GOUDARD & MENNESSON - NEUILLY-s/-SEINE - MAI. 63-71

René  
Ravo