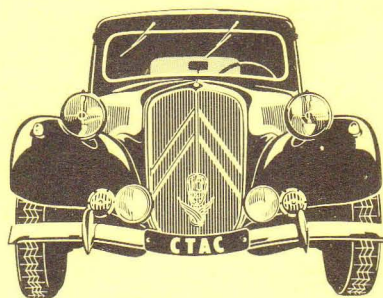


HER

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 450
©, Nachdruck mit Quellenangabe

Organisationsplan 1991

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P: 055/48 65 59

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	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P: 031/53 26 44 G: 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Franz Neff Unterfeld 606D FL-9495 Triesen P: 075/26 337	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34	Daniel Löhrer Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P: 071/93 11 75	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/23 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P: 055/48 65 59	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Jürg Deller und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 6/91: 15. November 1991



INHALT

Das Wort des Präsidenten	146
Treffen und Termine	147
Definition SDHM "Historische Automobile"	148
Der Dachverband und der CTAC	149
Internationales Treffen in Interlaken	154
Michelin-News	155
Presseberichte zu Interlaken	156
Fotos von Teilnehmern	158
Inserate und Kleinanzeigen	164
Schmunzelecke	169
Musée de l'automobile, Muriaux	170
Katalysator für Veteranen!	170
Le Gang - HOLD-UP	172

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen und Teile	Garage und Teile
Citroën Bern Freiburgstr. 447 3000 Bern Tel.: 031/55 33 11	Frick Traction Avant AG Bergwerkstr. 39 8810 Horgen Tel.: 01/725 90 45	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 Bilten Tel.: 058/37 17 29 077/93 20 16
Garage und Teile	Reparaturen und Garage	Reparaturen und Garage
Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil Tel.: 071/67 45 42	B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel Tel.: 061/35 25 25	Rolf Ochsner Hauptstr. 82 8357 Guntershausen Tel.: 052/61 22 00

Änderungen, Reklamationen, etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Zürich, im September 1991

Liebe Club-Freunde,

das Internationale Treffen zum fünfzehnten Jahrestag des CTAC in Interlaken gehört bereits der Vergangenheit an. Wer dabei war, wird sich lange daran erinnern. Wer nicht dabei war, hat ein wunderschönes Treffen verpasst.

Schon als am Freitag kurz nach Mittag die ersten Tractions der Teilnehmer auf den Militärflugplatz von Interlaken kurvten, war abzusehen, dass das Wetter mitspielen würde. Strahlender Sonnenschein und herrliche Temperaturen empfingen die Citroënisten, und das grosse Festzelt lud zum Verweilen im Schatten ein. Die Stände der Teilehändler und von Patty entpuppten sich bald als wahre Fundgruben. Was es da nicht alles zu kaufen gab: Ersatzteile, Zubehör für's Auto, Bücher, dann am Clubstand handbemalte Schirme (für einmal als Sonnenschutz zu verwenden!), handbemalte T-Shirts, Trainer, Broschen, Taschenmesser und und und...

Etwas über 70 Autos waren angemeldet – es hätten etwas mehr vom CTAC sein dürfen. Der Älteste von ein 5CV von 1922, dann ein B14, 4 C4 (einer als Feuerwehrauto, aufgebaut nach Solido-Muster aus einem Traktor!) ein Rosengart Cabriolet und viele Tractions. – Überraschend viele davon (vier oder fünf) mit langem Radstand, das heisst Familiales oder Commis dazu je zwei Décapotables und 2 Cabriolets. Überall wurde geplaudert und gefachsimpelt, und dies bis spät in die Nacht.

Am Samstagmorgen fand der Corso durch Interlaken statt. Der Zeitpunkt war günstig gewählt: In der Stadt wimmelte es von einkaufswilligen Interlakern und Touristen, die – wohl ohne Ausnahme – Freude hatten an unserem Umzug. Das 5CV-Tretauto, das wir auf einem kleinen Anhänger hinter unserer Traction herzogen, löste die unterschiedlichsten Reaktionen aus: Von staunendem Schweigen bis fröhlichem Gröhlen war alles zu beobachten. Nur wer uns verpasste, zeigte keine Reaktion!

Nach dem Corso teilte sich die Kolonne auf: Der grössere Teil fuhr zur Schilthorn-Seilbahnstation, um im Drehrestaurant beim Mittagessen die herrliche Aussicht zu geniessen. Der Rest verbrachte den Tag in der Stadt, am See, in der nahen Umgebung oder auf dem Treffengelände.

Der Gala-Abend fand im Casino des Kursaaes statt. Der riesige Raum im Jugend-Stil verströmte im gedämpften Licht eine Atmosphäre wie eine Kathedrale! Anfänglich sorgten Dias von André Citroën, den Citroën-Werken und alten Citroën für das nötige Ambiente, danach wurde der Vorhang geöffnet, und auf der Bühne, strahlend im Scheinwerferlicht, dominierten der gelbe 5CV und eine dunkelblaue Traction im Neuzustand den Raum. Pokale und Preise für die längste Anreise, das älteste Auto und den Pechvogel, dessen Antriebswelle mitten in Frankreich gebrochen war, wurden verteilt. Nach dem Festessen sass man noch lange gemütlich zusammen.

Beim Geschicklichkeitsfahren am anderen Morgen zeigte sich dann, wer genügend geschlafen hatte und (oder trotz Schlafmangels!) sein Auto beherrschte. Die Teilnahme konnte sich lohnen, war doch als 1. Preis ein Wochenende in Interlaken für zwei Personen zu gewinnen!

Nach dem Mittagessen stieg die Spannung, als man zur Preisverteilung schritt. Danach bekam jeder gemeldete Fahrer noch eine Musikdose mit dem Treffensignet zur Erinnerung und als Trost dafür, dass der Abend vorher halt doch seine Spuren hinterlassen hatte. Nun, ich bin überzeugt, dass das Treffen von Interlaken bei allen Teilnehmern in bester Erinnerung bleiben wird.

Für das Organisationskomitee, das rund 14 Monate für diesen Anlass hart gearbeitet hatte, kam das Ende wohl eher überraschend. Plötzlich war alles vorbei. Noch galt es, das Festzelt abzurechnen, aufzuräumen und abzurechnen. Das OK darf jedoch befriedigt sein im Bewusstsein, dass alles geklappt hat und dass die Teilnehmer begeistert waren. Herzlichen Dank an André Baumann, Udo Kenkel, Dietmar Jucknischke, Daniel Löhner, Erich Michel und Hansueli Oehrl, ganz besonders aber auch an deren Ehefrauen oder Freundinnen, die oft, meistens Abends, auf ihren Liebsten verzichten mussten und zum Teil auch selbst viel mitgeholfen haben. Herzlichen Dank auch an die vielen anderen Helfer, die für die Gastwirtschaft im Zelt und für einen reibungslosen Ablauf gesorgt haben.

Vielen Dank auch Citroën Suisse, das den Aperitiv spendiert hat, sowie den übrigen Sponsoren, die uns mit Preisen und Werbematerial versorgt haben.

Das nächste Clubtreffen wird am 6. Oktober in der Region Süd stattfinden. Wir beabsichtigen zudem, im Dezember in der Region Nord wieder einmal einen Chlaushöck durchzuführen. Vielleicht wird auch in den anderen Regionen etwas organisiert.

Tractionnellement

Daniel Eberli

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

26. Januar 1992 Generalversammlung

andere Treffen und Daten

19. Oktober 1991	Veteranenrally Prag (Tschechoslovakei)
27. Oktober 1991	Zürcher Modellauto & Eisenbahnbörse Bülach
2. November 1991	Jahresschlusstreffen des CCS 34/57
7. Dezember 1991	Klaushöck Region Nord (ganz im Norden...)
Februar 1992	Pan Pacific Rally Neuseeland
5. – 8. Juni 1992	Frühjahrstreffen des ACC
15. Juli 1992 – 14. August 1992	Croisière Bleue Paris – Athen – Paris für Traction Avant
21. – 23. August 1992	9. ICCCR Herning Dänemark

Eine Bitte: Solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilmärkten oder sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung zur Veröffentlichung in unserem Terminkalender.

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheidenen Obulus von Fr. 350.-- eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, spricht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Clubheft zu übernehmen. Ansichtsexemplare der Hefte sind bei Daniel Eberli erhältlich. Mögliche Gönner wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber, etc..



SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Époque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associaziun Svizra da Vehichels Istoncs

Definition SDHM «Historische Automobile»

Als historisch gilt ein Automobil, das vor dem 31.12.1969 in der Schweiz zum Verkehr zugelassen worden ist.

Ferner gelten als «Historische Automobile» auch Modelle jüngeren Jahrgangs, sofern diese einer nicht mehr existierenden Marke angehören und seinerzeit unter dieser Marke hergestellt und vertrieben wurden.

Weiter können unter den Begriff Fahrzeuge fallen, die ihres ästhetischen Charakters, ihrer Seltenheit oder ihrer besonderen technischen oder sportlichen Spezifikationen wegen besonders erhaltenswert sind.
Solche Fahrzeuge müssen jedoch ein Alter von mindestens zehn Jahren aufweisen.

Die Liste der unter den erweiterten Begriff «Historisches Automobil» fallenden Fahrzeuge wird vom SDHM/ASVE jährlich nachgeführt und publiziert.

April 1991

Der Dachverband und der CTAC

Ärger mit der Mitgliedschaft!

Zur heutigen Situation:

Der CTAC gehört schon seit der Gründung dem Dachverband an, der die Interessen der Veteranen-Besitzer vor allem auf politischer Ebene vertreten soll. Am Anfang betrug der finanzielle Beitrag zum Dachverband Fr. 50.- pro 50 Mitglieder der verschiedenen Clubs.

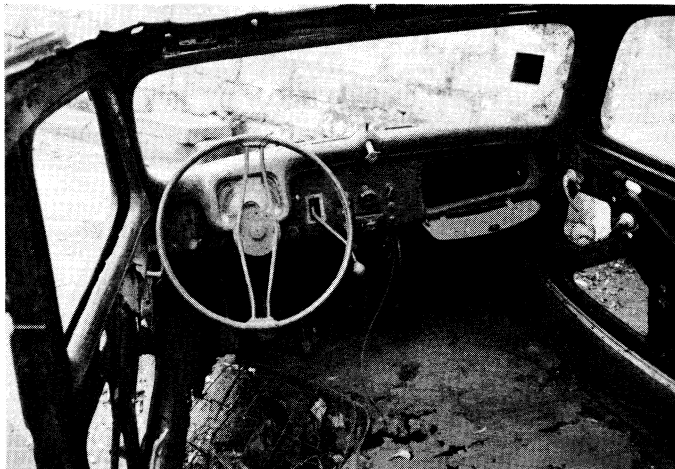
Im Laufe des letzten Jahres forderte der Vorstand des Dachverbandes höhere Geldmittel, um seinen Aufgaben nachzukommen, und zwar Fr. 5.- pro Mitglied der verschiedenen Clubs. Der Vorstand des Citroën Traction Avant Club fand diese Erhöhung überrissen und stellte an der Generalversammlung des CTAC vom 27. Januar 1991 den Antrag maximal eine Erhöhung auf Fr. 3.- zu akzeptieren, andernfalls der CTAC aus dem Dachverband austreten müsse. Die Delegiertenversammlung des Dachverbandes vom 9. März 1991 beschloss mit wenig Gegenstimmen die Erhöhung auf Fr. 5.-, und zwar für das laufende Jahr.

Darauf hin teilte ich dem Präsidenten des Dachverbandes den Beschluss der Generalversammlung des CTAC mit, gefolgt von der Bekanntgabe des Austrittes. Daraufhin wurde dem Club trotzdem die Rechnung für das laufende Jahr zugestellt mit dem Hinweis auf die statuarische Kündigungsfrist von 6 Monaten und den Termin auf den Jahreswechsel.

Nach meinem Empfinden war dies nicht zulässig, da unser Club vor dem Beschluss der Delegiertenversammlung des SDHM keinen Grund hatte, aus dem Dachverband auszutreten – wir konnten ja nicht prophylaktisch im Sommer letzten Jahres den Austritt bekanntgeben. Ich wandte mich deshalb an einen Anwalt, der mir beipflichtete und riet, den Beitrag nicht zu bezahlen. Im Augenblick ist die Situation noch offen.

Auf den folgenden Seiten ist ein Teil der Korrespondenz mit dem Dachverband abgedruckt, um den Ton aufzuzeigen, den der Vorstand des SDHM im Verkehr mit uns anwendet und um die Gründe zu verdeutlichen, weshalb wir Fr. 5.- als Jahresbeitrag pro Mitglied als zu hoch erachten. Es ist wichtig, dass sich jedes Clubmitglied zu diesen Problemen seine Meinung bilden kann, denn wir werden an der nächsten Generalversammlung im Januar 1992 darüber befinden müssen, was geschehen soll.

Daniel Eberli





SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Epoque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associazium Svizra da Vehichels Istorics

Herrn D. Eberli
Citroën Traction Avant Club
Postfach 1066

8058 Zürich-Flughafen

25. Juni 1991

Betrifft: Ihr Schreiben vom 26.4.1991

Sehr geehrter Herr Eberli

Der Vorstand des Dachverbandes hat sich an seiner letzten Sitzung mit Ihrem Schreiben befasst. Wir können Sie dahingehend versichern, dass Sie - jedenfalls in diesem Jahr - die Unterlagen des SDHM wie gewohnt regelmässig und vollständig erhalten werden.

Denn genau so wie im Vorfelde der Delegiertenversammlung nie die Rede davon war, dass die Mitgliedclubs über beliebige Mitgliederbeiträge zu befinden hätten, kann ein Austritt nicht nach Wünschen und Launen eines Clubs erfolgen.

Die Verhältnisse und Beziehungen der Clubs zum Dachverband sind in den Statuten geregelt. Und wenn Sie dort nachschlagen, werden Sie feststellen, dass Austritte 6 Monate vor Ende des Rechnungsjahres anzukündigen sind : für den CTAC bedeutet das im konkreten Fall eine Mitgliedschaft bis jedenfalls Ende 1991. Art. 7 der Statuten hält diesen Sachverhalt fest - ein Artikel übrigens, der nie eine Aenderung erfahren hat, von allem Anfang an so lautete und auch nach den Revisionen vom 17.3.90 und 9.3.91 expressis verbis übernommen worden ist.

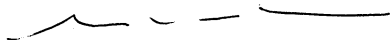
Im Klartext heisst das, dass der CTAC per 1991 den neuen, vollen Betrag zu entrichten hat. Wir können darüber reden, wie eine Abzahlung des Fehlbetrages von Fr. 660.-- bis Ende 1991 möglich wäre. Wir denken an Teilzahlungen, an Aktionen, um den Betrag aufzutreiben, etc. Was in keinem Fall möglich ist - und auch einem krassen Verstoß gegen die Gleichbehandlung aller Clubs darstellen würde - ist eine pekuniäre Sonderregelung für den CTAC.

Wie Sie wissen, würden wir den Austritt des CTAC bedauern : die Existenz des Dachverbandes grenzt in einem Land, wo jeder in erster Linie seine Partikularinteressen vertritt, an ein Wunder. Dass die Gemeinschaft notwendig ist, hat sich erwiesen. Dass der Dachverband sich für die Sache, die er vertritt, mit Vehemenz wehrt, wohl ebenso. Dass da die Gelder wohl mit Sorgfalt verwaltet, aber sehr oft unvorhersehbar für massive Aktionen wieder ausgegeben werden müssen, liegt in der Natur der - zumeist politischen - Sache. Aus dieser Sicht sollten Sie die Geste der Vorstandsmitglieder, die dem Verband mit eigenen, privaten Mitteln das Überleben im Dienste der Sache aller Interessierten ermöglichen, nicht ausschliesslich vom hohen Ross herab betrachten.

Wir schätzen die offenbar etwas unkonventionelle Betrachtungsweise des CTAC - sie ist so unkonventionell wie die Fahrzeuge, die er vertritt. Trotzdem möchten wir seinen Präsidenten auffordern, die Geste, die von den Vorständen des Dachverbandes vorgemacht worden ist, in den Reihen des eigenen Vorstandes zwecks Bezahlung des Mitgliederbeitrages zu wiederholen.

Mit freundlichen Grüßen

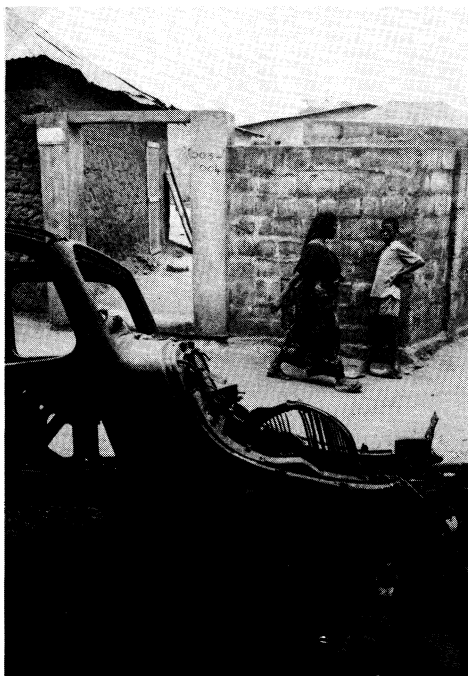
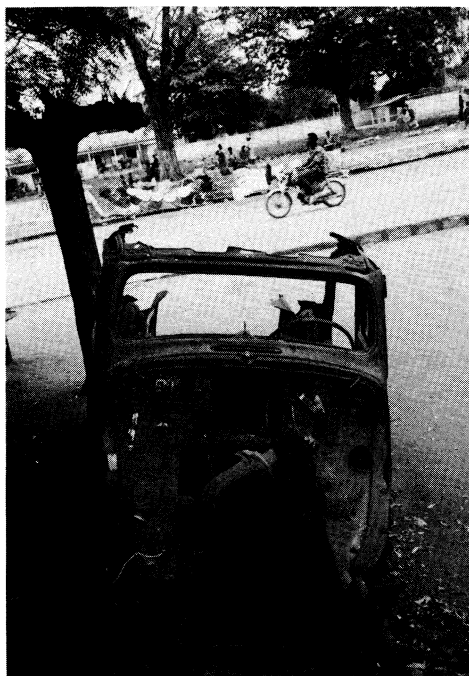
SDHM



H.A. Bichsel
Präsident



Ed. Strebel
Zentralsekretär





Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon: 052/43 25 17 (Telefax auf Anfrage)
SKA Rapperswil, Konto 80-705-3
zugunsten von 182515-20 4595

SDHM
Herrn H.A. Bichsel
Weiherweg 86

4011 Basel

Zürich, 3. Juli 1991

Betrifft: Ihr Schreiben vom 25. Juni 1991

Sehr geehrter Herr Bichsel,

Ihr Brief vom 25. Juni scheint sich mit meinem Schreiben vom 30. Juni gekreuzt zu haben. Vieles, was Sie darin geschrieben haben, ist mir selbstverständlich auch klar. So weiss ich natürlich, dass in den Statuten eine Kündigungsfrist von 6 Monaten auf Ende des Rechnungsjahres vorgesehen ist. Ich bezweifle jedoch, dass eine rückwirkende Erhöhung des Jahresbeitrages rechtens ist, denn meiner Ansicht nach müsste auch eine solche Erhöhung mindestens 6 Monate vor Ende des Rechnungsjahres bekanntgegeben werden, um eben allfällige Austritte zu ermöglichen. Wie erwähnt, habe ich mich in dieser Frage an einen Rechtsberater gewandt.

Der CTAC hat mehrmals versucht, den Dachverband dahingehend zu beeinflussen, die Kostenseite in den Griff zu bekommen. Unserer Ansicht nach wurden viele Mittel am falschen Ort eingesetzt. Ich möchte einige Punkte aufzählen, denn man hat uns jeweils an den verschiedenen Konferenzen gar nicht richtig zugehört:

- Viele der Aktionen des SDHM wenden sich an ein falsches Publikum. Ein Stand an einem Telemarkt wie Bern wendet sich nur an Leute, die uns ohnehin gut gesinnt sind. Der Verkauf der wenigen Plaketten kann die Kosten eines solchen Standes nicht decken, und da der Dachverband keine Einzelmitglieder aufnimmt, fragen wir uns, was die Aktion soll.
- Vier-Farben-Prospekte vermitteln ein falsches Bild vom SDHM. Es entsteht der Eindruck, dass viel Kapital hinter dem SDHM steht, und somit kann es ja auch keine Rolle spielen, wenn die "reichen Besitzer" solcher Luxus- Karossen Sondersteuern etc. bezahlen müssen. Die in diesen Prospekt investierten Mittel könnten sogar kontraproduktiv wirken.
- Es ist zumindest unüblich, grössere Investitionen wie z.B. die Plakatwände in einem Jahr abzuschreiben. Eine Abschreibung auf mehrere Jahre hätte die Jahresrechnung ganz erheblich verändert.
- Die Organisation von Fahrten ins Ausland hat keinen Bezug zum erklärten Sinn des Dachverbandes (Über Fahrten und Anlsse im Inland kann man geteilter Meinung sein). Die finanziellen Mittel und die Zeit des Vorstandes können anderweitig sinnvoller eingesetzt werden.

Der CTAC – und das haben wir oft betont – hält den Dachverband für sinnvoll und notwendig. Wir möchten jedoch daran erinnern, dass der SDHM seine Ziele nicht aus den Augen verliert. Wenn Sie diese "unkonventionelle Betrachtungsweise" – wie Sie es nennen – nicht akzeptieren können, brauchen Sie sich nicht zu wundern, dass der CTAC austritt. Die Beitragserhöhung ist nur ein Faktor in diesem Zusammenhang.

Bereits mehrfach haben Sie darauf hingewiesen, dass nicht jeder Club nach Gutdünken "seine" Beitragshöhe festlegen kann. Dies ist selbstverständlich auch uns klar. Die Generalversammlung vom 27. Januar 1991 hat den Vorstand für die Delegiertenversammlung des SDHM vom 9. März beauftragt, eine Erhöhung auf Fr. 3.- (natürlich für alle Mitgliedsclubs!) zu beantragen. Unglücklicherweise haben wir diese – auf Grund des verschobenen Termins – verpasst. Als Alternative hat uns die Generalversammlung klar angewiesen, wenn die Erhöhung den angegebenen Betrag überschreiten sollte, aus dem Dachverband auszutreten.

Dass der CTAC nicht nur zu den Trittbrettfahrern zählen will, hat er schon damit bewiesen, dass er seit der Gründung Mitglied des Dachverbandes ist. Wir, das heisst, der Vorstand, können aber eine solche Mitgliedschaft nur erfolgreich vertreten, wenn wir auch der Überzeugung sind, dass die Mittel effizient eingesetzt werden. Leider fehlt uns aus den oben genannten Gründen diese Überzeugung selbst. Dass Sie zum Erreichen Ihrer Ziele sogar eigene Mittel einsetzen, ist für uns ein Zeugnis, dass Sie an die Ziele glauben. Da wir aber noch viele Möglichkeiten sehen, um Geld zu sparen, erachten wir den von Ihnen gegangenen Weg als fragwürdig. Dass Sie aber von den Clubvorständen erwarten, dass diese den gleichen Weg gehen und ihrerseits private Mittel einsetzen, erfüllt mich – gelinde ausgedrückt – mit Erstaunen. Ihre Andeutung, dass wir die Sache – Zitat – "vom hohen Ross herab betrachten" ist doch wohl deplaziert. Sie bestärkt mich in der Meinung, dass auch Sie das Gefühl haben, alle Besitzer alter Autos seinen reich und verfügen über beinahe unerschöpfliche Mittel. Der "unkonventionelle CTAC" kann sich hier leider nicht dazuzählen. Wenn wir uns aber nicht dazuzählen können, sehen wir aber auch keinen Grund, überhaupt einen Jahresbeitrag zu entrichten.

Dies sind also einige meiner Gedanken über Ihr Schreiben und zum Dachverband. Das ändert nichts am aktuellen Problem des Jahresbeitrages und der Mitgliedschaft. Wie eingangs erwähnt, klären wir ab, ob die rückwirkende Beitragserhöhung überhaupt rechtens ist. Wenn sie rechtmässig sein sollte, werden wir wohl oder übel die Rechnung bezahlen müssen. Dass wir dann unbedingt auf unserem Austritt beharren müssen, versteht sich von selbst; nur schon um zu verhindern, dass wir nochmals in die gleiche Klemme geraten. Es fragt sich, ob sie letztendlich mit ihrem Festhalten am Kündigungstermin dem Dachverband einen guten Dienst erweisen.

Mit vielen Grüssen

Daniel Eberli,
Präsident CTAC

Neue Garage, die sich auch um Tractions kümmert

Unser Clubmitglied Rolf Ochsner hat schon im Frühjahr eine Garage eröffnet. anbei die Adresse:

Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen

Tel.: G.: 052/61 22 00 P.: 052/27 34 01

Internationales Treffen in Interlaken

30.8.-1.9.1991

Nun ist es also soweit: die Traction ist gesattelt, geputzt, gewartet, mit Betriebsstoffen aufgefüllt und wartet, beinahe möchte ich sagen "ungeduldig", auf ihren Einsatz. Worum geht es eigentlich? Natürlich um die grossen drei Tage von Interlaken, die unter dem Motto INTERNATIONALES CITROËN TRACTION AVANT TREFFEN 1991 laufen. Unzählige Stunden Vorbereitung gingen dem Ereignis voraus, viele Hochs und Tiefs mussten verarbeitet, viele Sträusse mit manchen Zeitgenossen ausgefochten werden, bis das Treffen stattfinden konnte. Nicht am Schluss meines Berichtes, sondern am Anfang danke ich allen, ALLEN, die dazu beigetragen haben, herzlich für ihre Arbeit.

Trudi, die beste aller Ehefrauen (Zitat gestohlen bei Ephraim Kishon), hat rechtzeitig alles bereitmacht, was so gebraucht werden könnte während der drei Tage. Die Anfahrtroute ist klar – möglichst wenig Autobahn: Zürich Nordring – Reusstal – Luzern – Trinkhalt am Sarnersee – Brüning (zügig) – Brienz – Interlaken. Hier suchen wir zuerst unser Hotel, damit unsere Traction nachts wenn nötig von alleine weiss, wie wir wieder zu unserem Logis kommen.

Anschliessend begeben wir uns zum Festgelände, das markiert ist mit schon vor uns angekommenen Tractions und einem grossen Festzelt. Die Anmeldung erfolgt dank guter Vorbereitung in Rekordzeit, und bald fühle ich mich "daheim", das heisst, plaudern, diskutieren, trinken, essen, schauen, fotografieren, alles bei schönstem warmem Wetter.

Mit viel Liebe in einer alten Gulaschkanone (sagt man der schönen Kochgelegenheit so?) zubereitete Gulaschsuppe macht mir den Mund wässrig, aber auch andere kulinarische Köstlichkeiten lassen in der Festwirtschaft keinen Hunger aufkommen. Lange sitzen wir beisammen, und wir diskutieren weit über die Geisterstunde hinaus. Das ist ja mit das Schöne an einem mehrtägigen Treffen, dass man Zeit hat, nicht immer auf die Uhr schauen muss, und dass man über das gemeinsame Interesse (=Traction) hinaus über die verschiedensten Themen mit den vielfältig interessierten Leuten reden kann.

Der zweite Tag beginnt vielversprechend mit Sonne und klarer Sicht, so dass jene, die sich fürs Schilthorn angemeldet haben, sich wirklich darauf freuen können. Zuerst gilt es aber, sich zum Corso aufzustellen, der uns dann durch Interlaken führt, geleitet und wo nötig abgesichert durch die Polizei. Es ist schon imposant, wie sich unzählige Tractions durch die belebten, zum Teil engen Strassen von Interlaken schlängeln. Nur selten gelingt es einem "fremden Fötzel", sich dazwischen zu schieben. Die meisten Anwesenden freuen sich mit uns am seltenen Anblick von so vielen Tractions an einem Haufen und haben die nötige Geduld zu warten, bis die letzte Traction vorbeigtuckert ist.

Anschliessend an den Corso trennen sich unsere Wege bis zum Nachtesen: Schilthorn, Stadtbummel, Schifffahrt oder eigene Wünsche werden berücksichtigt. Uns zieht es zu den Giessbachfällen und dem berühmten Hotel, das wir endlich einmal von Nahem sehen möchten. Unser Légère passt bestens in diese Umgebung.

Am Abend kommt der eigentliche Höhepunkt des Treffens, der Citroën-Abend im Casino-Kursaal von Interlaken mit Apéro, Gala-Essen und Citroën-Show. Hier beim Apéro sieht man zum ersten Mal alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen beisammen. Zum Teil festlich gekleidet mit Smoking und langem Abendkleid, zum Teil mit T-Shirt und Jeans – alles ist erlaubt, und niemand muss sich fehl am Platz vorkommen. Der Apéro findet im Garten des Casinos statt, der Abend ist warm und die Stimmung einmalig. Als Überraschung singt und spielt der Jodlerchor von Bönigen (Beziehungen muss man haben).

Im Kursaal ist festlich gedeckt, der Kursaal selbst strahlt eine nostalgische Atmosphäre aus, so richtig passend zu uns und unserem Anlass. Das feine Essen mit perfekt organisiertem Service lässt sogar noch eine Steigerung der Stimmung zu, und nach der Öffnung des Vorhangs brandet Applaus auf. Zwei Citroënexemplare sind auf der Bühne parkiert und unterstreichen mit ihrer Anwesenheit den Grund fürs Beisammensein dieser fröhlichen Gesellschaft. Unsere Organisatoren haben sich wirklich etwas einfallen lassen.

Auch der schönste Abend geht einmal zu Ende, und so nehmen wir zu später Stunde den Weg zu unserem Hotel unter die Füsse.

Am nächsten Morgen sind wir wieder zeitig auf dem Festgelände, denn wir wollen den Geschichtsparcours nicht verpassen. Zu einem Preis hat es mir nicht gereicht, da hätte es mehr Augenmass und Fussspitzengefühl gebraucht, aber es geht ja vor allem um den Plausch am Mitmachen. Diesen Plausch hatte sogar eine Frau (die einzige, die den Parcours fuhr), nach sanften Überredungskünsten zum Fahren entschlossen.

Der Drehorgelmann, das Eselwagenfahren, die historischen Fahrzeuge der Oberländer Autofreunde (wiederum die gleichen Beziehungen wie beim Jodelchor), der Teilemarkt und wiederum die Festwirtschaft runden das Programm ab.

Eine letzte gute Idee der Organisatoren ist die Wahl des Souvenirs, das nach der Preisverleihung jedem Teilnehmer abgegeben wird. Es ist eine Musikspieldose mit dem Bild einer Traktion und einer Melodie, welche sehr gut in die Zeit unserer Tractions passt, "der dritte Mann".

Nach und nach lichten sich jetzt die Reihen, und auch für uns kommt die Zeit, den Rückweg in Angriff zu nehmen. Diesmal haben wir für die Brünigstrecke etwas weniger Zug drauf, denn vor uns trödelt einer, der offensichtlich keine Ahnung hat, was hinter ihm folgt. So kommt uns der Flohmarkt auf der Passhöhe gerade gelegen, um einen Halt einzuschieben und den Langweiler vor uns ziehen zu lassen. Nach uns kommen noch weitere Traktionisten auf die gleiche Idee, was das Studium der Automarken auf dem Parkplatz im Wald zeigt.

Vom Rest der Heimfahrt gibt es nichts mehr zu erzählen, als dass alles zu unserer Zufriedenheit ablief.

Es war ein schönes Treffen, das sich würdig in die vorhergehenden von Winterthur und Zofingen einreihen darf. Wer nicht dabei war, ist selber schuld und hat viel verpasst.

Jürg Deller

Michelin-News

Preisbarometer für MICHELIN X 165x400:

Der Listenpreis betrgt zur Zeit SFr. 456.-- und hat sich somit in rund drei Jahren verdoppelt!

Nach dem Preis für 185x400 habe ich mich vorsichtshalber gar nicht erst erkundigt, um mir den Schock zu ersparen...

Daniel Eberli

Interlaken: Internationales Citroën Traction Avant Treffen mit 80 Autos

«Infizierte» fahren auch 1000 km weit

80 Autos waren für das Internationale Citroën Traction Avant Treffen in Interlaken angemeldet. Nebst einem samstäglichem Corso durch Interlaken konnten die «Citroën-Oldie-Freaks» am Sonntagmorgen ihr Können beim Geschicklichkeitsfahren zeigen. Nicht nur Vorderrad (Traction avant)-Citroëns waren auf dem Flugplatz Interlaken zu bewundern, auch ein «Propulsion arrière»-Vehikel (Hinterradantrieb) mit Baujahr 1922 war mit von der Partie. Mit einem Fahrweg von 1000 Kilometern hatte der Franzose Jean Pierre Raynaud die längste Anreise.

Probleme mit seinem Fahrzeug bei der Anreise aus Frankreich? «Nein», meint Jean-Pierre Raynaud trocken.

Bildbericht: Hans Urfer

Er gehe an jedes Treffen, sei dies in Portugal oder Holland. Er habe schon 2000 und mehr Kilometer mit seinem Citroën zurückgelegt. «Un Traction - pas de problèmes», versicherte er. Beim Geschicklichkeitsfahren fiel der Franzose mit seinem bordeaux-schwarzen Citroën Légère-Cabrio durch sein gefühlovolles Fahren und geschickte Manöver auf.

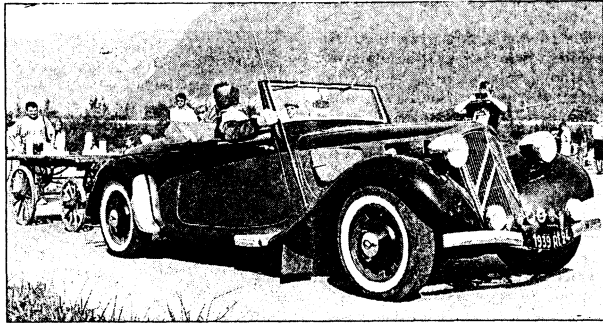
Behende lenkte er seinen «Traction avant» durch dem Slalomparcours, zeigte Nerven beim Rückwärtsparkieren und zog den kleinen Anhänger innerhalb der geforderten 20 Sekunden über die bestimmte Strecke, ohne sich allzuvielen Strafpunkte einzuhandeln.

«Dasselbe in Grün»

Wer kennt ihn nicht diesen Allereitspruch: «Dasselbe in Grün». Doch haben sie gewusst, dass der deutsche Fahrzeughersteller Opel in den Zwanzigerjahren den kleinen «postgelben» Citroën 5CV/C2 kopierte, diesen aber – André Citroën bestand darauf – nicht in gelb verkaufen durfte? Darauf spritzten die Deutschen ihr Fahrzeug grün und lieferten dieses unter dem Namen «Typ Laubfrosch» aus, woher auch «dasselbe in grün» stammt. Peter Weber aus Ossingen kümmerte dies jedoch wenig.

«Typ Docteur»

Mit seinem Citroën 5CV/C2 Baujahr 1922 war der Zürcher der Teilneh-



Kühles Blut bewies der weitgereiste Franzose Jean Pierre Raynaud beim Geschicklichkeitsfahren. Wieviele Holzstücke auf dem Anhänger sind wohl beim Ziehen heruntergefallen?

mer mit dem ältesten Fahrzeug an diesem Traction-avant-Treffen. Dabei ist sein Wagen gar kein «Vorderräder». Bei diesem Modell konnten erstmals die Seitenscheiben heruntergelassen werden, und die komplette Frontscheibe war neigbar, weshalb der Wagen auch «Typ Docteur» genannt wurde. Immerhin beträgt die Höchstgeschwindigkeit dieses «Postgelben» 55 km/h.

Zuerst Bausatz

Als er sechs Jahre alt gewesen sei, verkaufte der Vater seinen Citroën-Oldie. Tränen habe es bei ihm gegeben, sagte OK-Mitglied Daniel Löhner, so sehr habe er sich an dieses Fahrzeug gewöhnt. Er wollte diesen Wagen nicht aus seinem Gedächtnis streichen. Jetzt musste ein Bausatz her. Als der Traction fertig «gebastelt» war, gab's nur noch eins: Das Modell in Originalgrösse.

Nach dem Studium erfüllte sich Daniel Löhner seinen Bubentraum und kaufte von den zwei ersten Monatssalären einen Original-Traction avant. Damit habe ihn endgültig das Traction-Fieber befallen, nun war auch er ein «Infizierter».

Freunde unter sich

«Man musste nicht unbedingt einen Traction besitzen, um an diesem Treffen mitmachen zu können», bemerkte OK-Präsident André Baumann. Wer Freude an diesem Fahrzeug hat oder sogar «angefressen» ist, kann an diesen Meetings mitmachen. Sie hätten daher auch für den Gala-Abend vom Samstag im Kurssaal Interlaken kein grosses Programm aufgestellt. Einige folkloristische Darbietungen von Vereinen aus der Region und das gemütliche Zusammensitzen seien im Mittelpunkt gestanden. André Baumann strich besonders die Hilfe des Verkehrsvereins heraus.

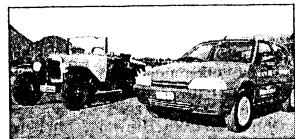
Jedes fünfte Jahr

Das letzte, vom Deutschschweizerischen Citroën Traction Avant Club (CTAC) organisierte Internationale Treffen fand 1986 in Winterthur statt. Jedes fünfte Jahr würde das Treffen in der Schweiz sein, berichtete OK-Kassier Udo Kenkel.

Nächstes Jahr Dänemark

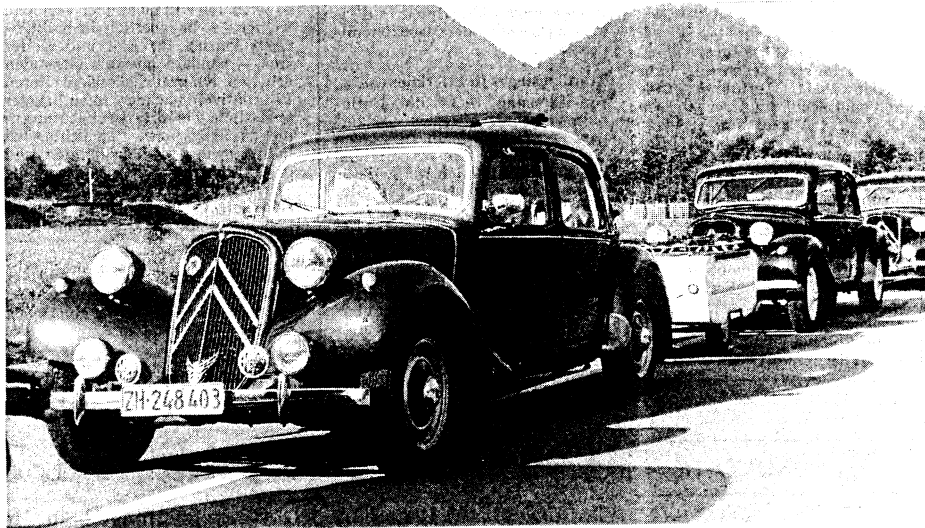
Nächstes Jahr muss der Franzose Jean-Pierre Raynaud mit seinem Légère-Cabrio noch weiter fahren, denn das 9. Internationale Treffen wird vom 21. bis 23. August in Herning (Dänemark) ausgetragen.

Berner Oberländer
Berner Oberländer Nachrichten
Montag, 2. September 1991, Nr. 203



Fast 70 Jahre älter

ist der Citroën 5CV/C2 (links) als sein «Verwandter», die 91er Ausführung des Citroën AX. Die beiden begegneten sich beim Internationalen Citroën Traction Avant Treffen in Interlaken. Auch ein weitgereister Franzose war dabei.



Grosses Citroën-Treffen

«Gangsterlimousinen» in Interlaken

pd. Der im Jahr 1976 gegründete Citroën Traction Avant Club der Schweiz (CTAC) organisiert am Wochenende vom 30. August bis 1. September 1991 in Interlaken ein internationales Treffen. Es werden über 70 Fahrzeuge aus der Schweiz, aus Frankreich, Deutschland und Belgien erwartet. Sie werden mit ihren eleganten, meist schwarzen Karosserien und dem sonoren Brummen ihrer Motoren während dreier Tage das Dorfbild von Interlaken beleben. Mit von der Partie sind auch einige Citroën-Fahrzeuge noch älterer Bauart mit Hinterradtrieb.

Die «Traction Avant» oder kurz «Traction» war im Jahr 1934, als sie von André Citroën auf den Markt gebracht wurde, ein für die damalige Zeit revolutionäres Fahrzeug mit Vorderradtrieb, Torsionsstabfederung, selbsttragender Karosserie und weiteren technischen Neuheiten. Bald einmal war die Traction, die in verschiedenen Versionen (Légère, Large, Commerciale, Cabriolet und Faux-Cabriolet) und mit Vier- und Sechszylindermotor produziert wurde, für ihre sagenhafte Strassenlage berühmt. Als Citroën im Jahr 1938 das Sechszylindermodell herausbrachte und damit die fahrtechnischen Qualitäten mit einem leistungsstarken Motor verband, wurde

die Traction von der Zunft der Gesetzesbrecher «entdeckt», was ihr den Übernahmen «Gangsterlimousine» eintrug. Sie war das ideale Fluchtfahrzeug. Während 23 Jahren, bis zum Produktionsende im Jahr 1957 war die Traction auf den Strassen Europas, vorab Frankreichs, Belgiens und der Schweiz, ein vertrauter Anblick. Die Traction-Treffen wecken deshalb bei vielen Zuschauern mittleren und höheren Alters selbige Erinnerungen an eine vergangene Zeit.

Wer einmal vom «Traction-Virus» angesteckt worden ist, wird es nicht mehr so schnell los. Über 200 solcher Massen «Vergiftete» mit ihren Familien führen nun in Interlaken ein dreitägiges Treffen durch. Es stehen unter anderem am Samstag, 31. August 1991, ein Ausflug auf das Schilthorn mit Corso durch Interlaken (ca. um 10 Uhr) und ein Citroën-Abend im Casino-Kursaal auf dem Programm. Am Sonntag, 1. September, ab ca. 9 Uhr findet in Interlaken, Obere Bönig-Strasse, ein Geschicklichkeitsfahren statt, zu welchem Zuschauer herzlich eingeladen sind. Ein Verpflegungsstand und Toiletten sind vorhanden. Im eigens für diesen Anlass aufgestellten Festzelt befindet sich zudem ein Ersatzteil-, Modell- und Clubartikelmarkt.

Der Älteste hatte Jahrgang 1922

abo. Am vergangenen Wochenende fand auf dem Flugplatz Bönigen das 3. internationale «Citroën-Traction avant»-Treffen statt. Das vom CTAC Schweiz alle fünf Jahre organisierte Treffen für den als «Gangsterwagen» bekannten Citroën sowie deren Vorgänger wurde zum grossen Erlebnis für alle Beteiligten. Strahlender Sonnenschein begleitete die 185 Teilnehmer in 80 Autos aus

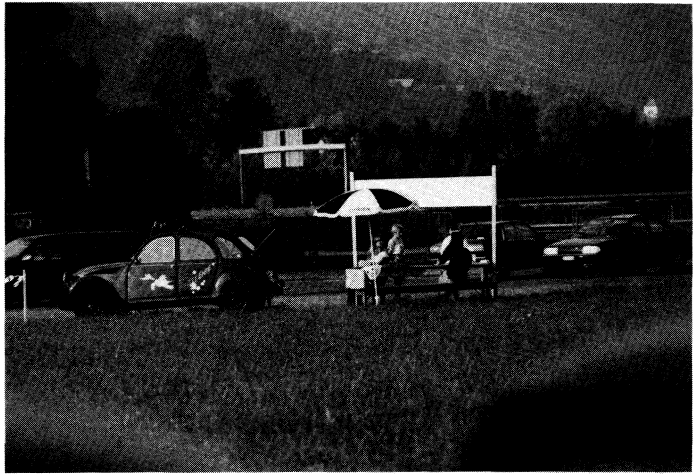
Belgien, Deutschland, Frankreich und der Schweiz während drei Tagen (Bild). Die weiteste Anreise hatten vier Vertreter des Club «La Traction de Périgord», die mit ihren Veteranen mehr als tausend Kilometer in zwei Tagen zurückgelegt hatten. Das älteste Fahrzeug, ein gelber 5CV von 1922, gehörte zu den besondereren Attraktionen, ebenso ein auf Basis eines C4 von 1929 entstandene

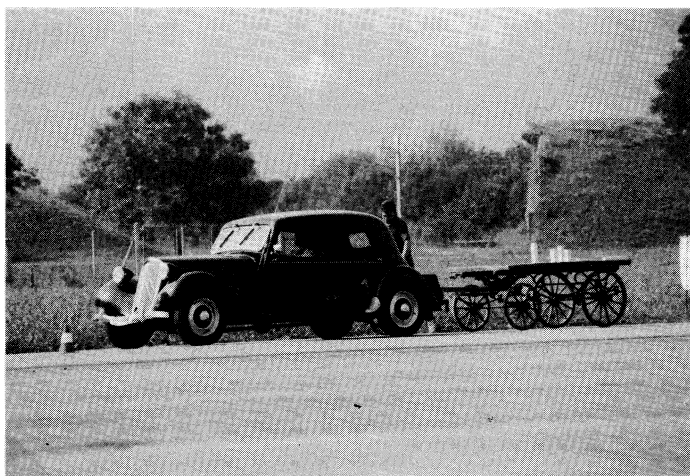
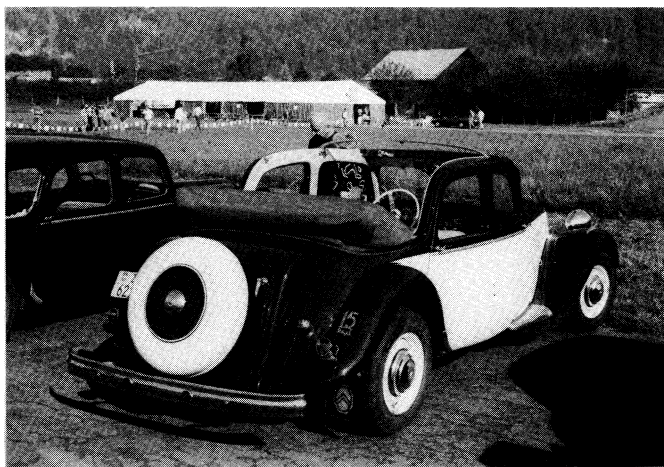
Firewehrauto. Nebst dem Corso durch Interlaken am Samstagmorgen wurde der Galaabend im Kursaal zum eigentlichen Höhepunkt des Treffens. Mit einem Geschicklichkeitsfahren am Sonntag und dem Besuch von Vertretern der Oberländer Autofreunde (OAF) mit ihren Autos fand das Treffen einen würdigen Abschluss.

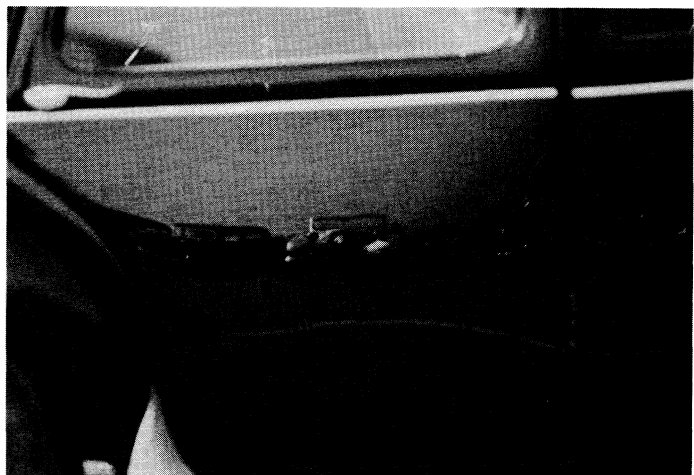
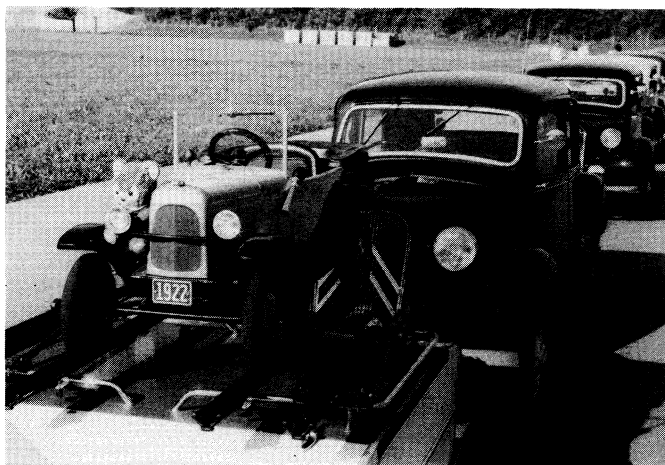
(Beat Scheidegger)

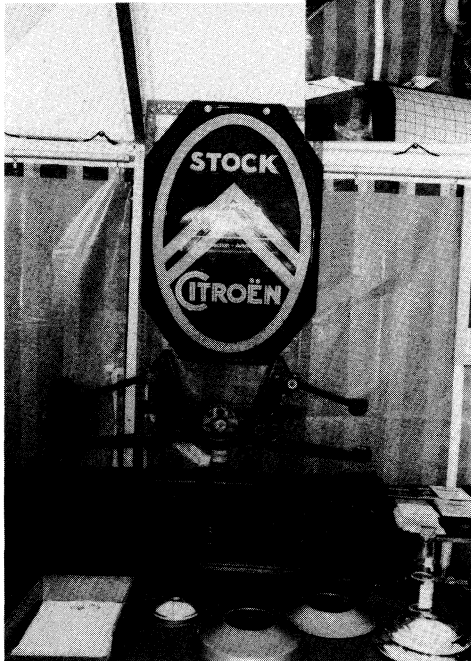
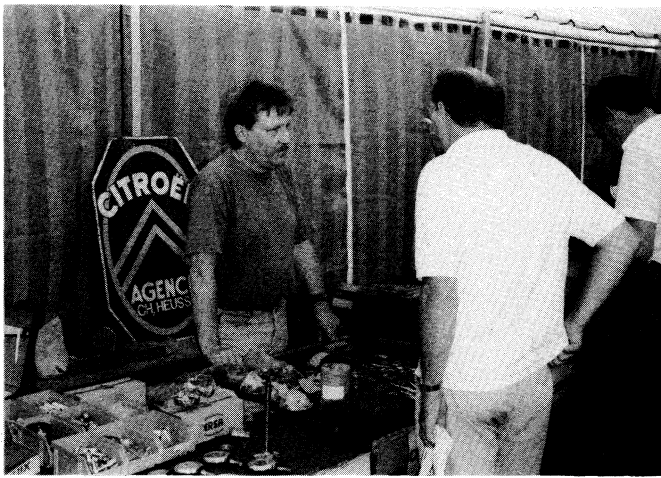
AV

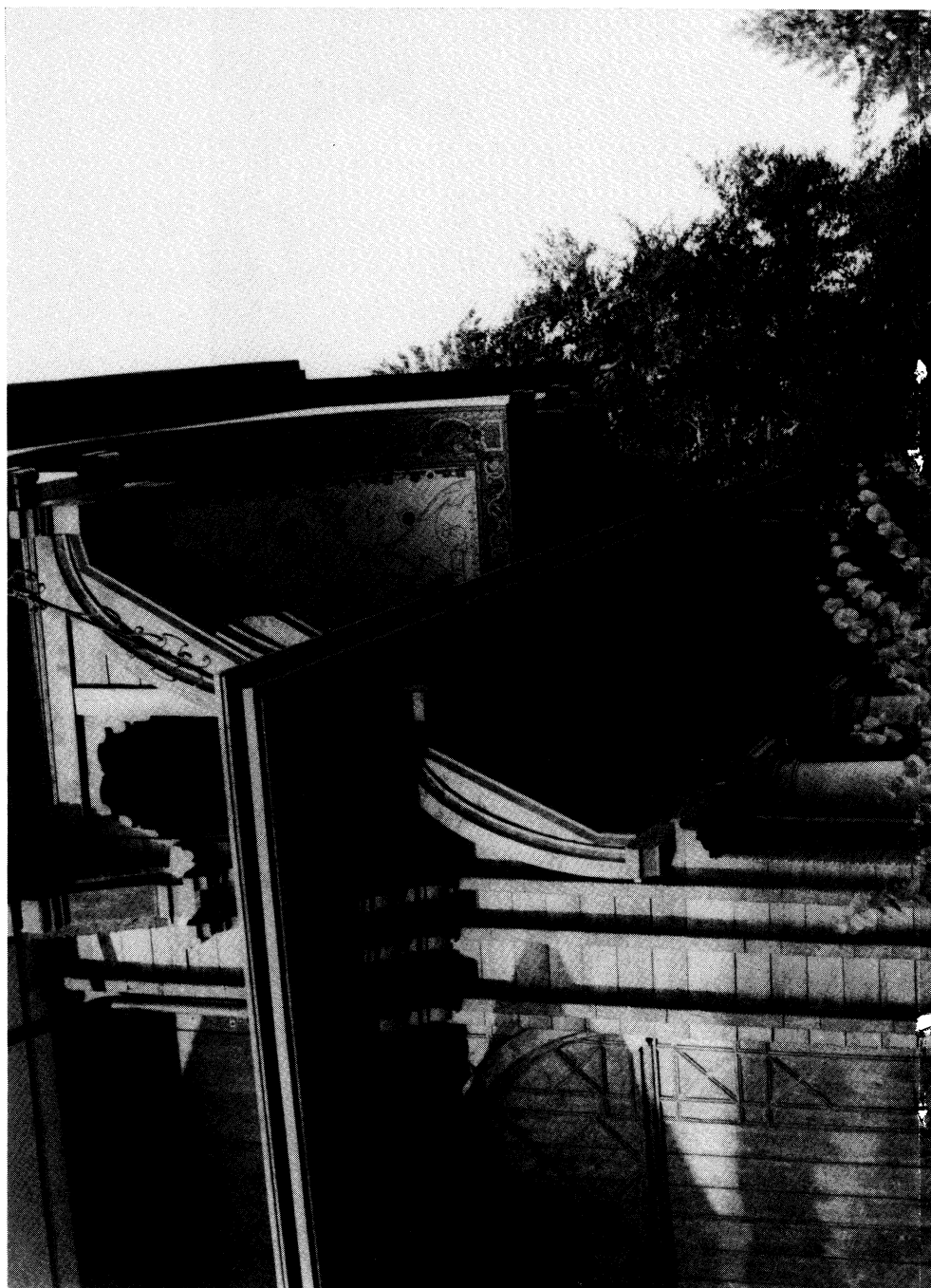
Oberländisches Volksblatt / Echo von Grindelwald

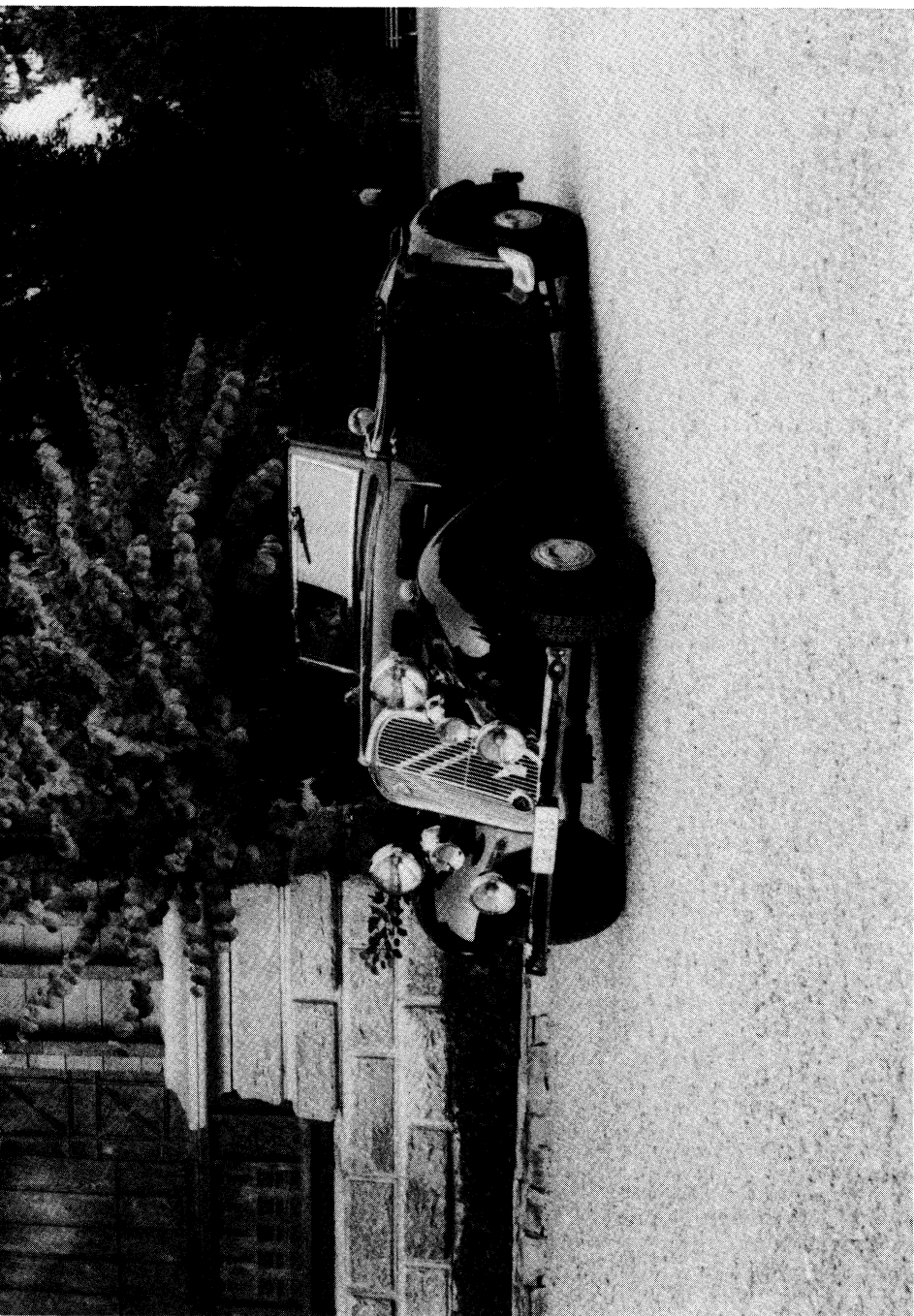












Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns, sowie private Inserate (nicht im Zusammenhang mit Autos) kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.--. Eine Seite Fr 80.--, $\frac{1}{2}$ Seite Fr 40.--.

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 zweite Umschlagseite.

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Erhältlich bei:

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)
- Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaqué
Preise zwischen Fr 185.-- und Fr 265.-- inclusive Versand in der Schweiz

Erhältlich bei:

André Baumann, Emmentalstr. 32, 3414 Oberburg

- Pullover, T-Shirts, Sweat Shirts und Trainer mit aufgedrucktem Club-Emblem
Bitte Bestellformular verlangen

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

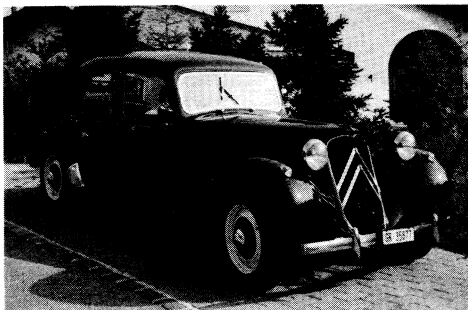
zu kaufen gesucht:

Citroën 11BL Légère bis Jahrgang 1952 zum restaurieren
Werner Amport, Metzgergasse 21, 3400 Burgdorf, Tel: 034/22 49 59

zu verkaufen:

Traction 11BL Légère
Jahrgang 1957
schwarz, sehr guter Zustand
wurde regelmässig gefahren
ab Kontrolle Fr. 20.000.-

Bumbacher Walter
Baumackerstr. 6
8107 Buchs
Tel. 01/845 04 46



zu verkaufen:

div. Spezialwerkzeug für T.A.. Motor-, Getriebe- und Lenkungsteile. Gummidichtungen: z.B. Türfenstergummi horizontal Innenseite, Türfensterabdichtung horizontal Aussenseite. Fensterführungsprofil, auch mit Chromrand. Vergaserteile, neue Vergaser und Revision von Drosselklappenwellen. Neuwertige Nockenwelle und Kurbelwelle für 15/6. Frontscheibenteile Cabriolet. Pilotefelgen. Radkappen und Schrauben. Betriebsanleitung Légère/Large und 15/6, deutsch. Rep.-Handbuch 4- und 6- Zylinder deutsch. Ersatzteilkatalog 4- und 6- Zylinder französisch. Bremsstrommeln ab Baujahr 1934.

Armin Frick, Bergwerkstr. 39, 8810 Horgen, Tel: 01/725 90 45

zu verkaufen:

Citroën SM, 1972, weiss, Kalifornien-Import
guter Zustand, Automat, Klima
VHB DM 19'000.--

Michael Herb, Seckenheimerstr. 58, DW-6800 Mannheim
Tel.: 0621-403501 oder 06173-61741

zu verkaufen:

Citroën Légère 11B, 1953
schwarz, ab MFK
Preis Fr. 17'900.--

Rolf Jutz, Bankstrasse 12, 8400 Winterthur, Tel.: G: 052/22 89 87 P: 052/31 27 02

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Citroën 2CV Dolly
55'000 km, Jg 1986
rot/weiss
ab MFK 1991
Preis 4950.--

Citroën 8 Série A "Rosalie"
Nr. 805012 Limousine
braun/crème/schwarz Jg. 1932
ab MFK, Originalzustand

Felix Blaser, Tel.: 031/55 94 59 oder 063/22 61 25

zu verkaufen:

Citroën "Traction" 11BL, blau
Jahrgang 1952
Motor revidiert, mechanisch i.O.

H. Erne, Itingerstrasse 15, 4450 Sissach, Tel.: 061/98 58 97

zu verkaufen:

Traction 11BL Décapotable africaine
Originallack, nie geschweisst
Intérieur und Verdeck müssten erneuert werden
Bremsen hinten restauriert
Preis Verhandlungssache

Tête noire, Rue éléphant 3, Quidah, Bénin

Bilder eingesandt von unserem Mitglied, Kalla Ketteler, B.P. 91, Kara, Togo





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

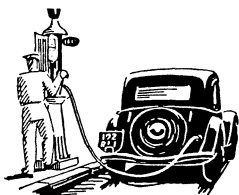
elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

grosses Ersatzteillager

Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16



CLASSIC CARS

Ist Ihr Classic Car auch schon bei LLOYD's
in London versichert?

Falls nicht, unterbreiten wir Ihnen gerne
eine interessante Offerte für eine

VOLLKASKO-VERSICHERUNG

Bitte, setzen Sie sich heute noch mit uns
in Verbindung:

Paul Frank AG
Dählhölzliweg 18, Postfach
3000 Bern 6
Tel. 031/44 77 78
Fax 031/44 76 21

Antiquitäten-Café Tgeasa Rustica

Lantsch/Lenz bei Lenzerheide GR

... "das andere Café"

Geniessen Sie ein ausgiebiges Frühstück, ein Lunch
oder Z'vieri - täglich frische, hausgemachte Kuchen
Apfelstrudel mit Vanille-Sauce - Glacespecialitäten.

Gleichzeitig finden Sie bei uns eine grosse Auswahl
an Antiquitäten, Geschenkartikel, Handarbeiten etc.

Bei schönen Wetter steht unsere Traction vor dem Café.

Lassen Sie sich überraschen

... im Café das so anders ist.

Wenn Sie mit Ihrem Oldtimer uns besuchen erhalten Sie
einen Kaffee gratis.

Max und Brigitte Meier-Kamber, Hauptstrasse 7083 Lenz

Schmutzlecke

Alter Nator

Wie alles, was Sie in unserer Club-Zeitung lesen, entspricht auch folgende "Geschichte" den Tatsachen. Was wir dem Leser aus verständlichen Gründen verschweigen, sind lediglich Ort, Namen und Zeit der Handlung. Nur soviel: bei einem der auf der Inhalts-Seite aufgeführten Mechaniker ist es nicht geschehen, denn diese leisten sich keine Sekretärin.

Eines Tages sprang die Traction ganz einfach nicht mehr an. Einfach so, von einem Tag zum anderen. Nun ja, man kennt das ja. Nachdem der Besitzer Benzinuhr, Batterie und Anlasser auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft hatte und der Wagen immer noch keine Anstalten machte, sich endlich vorwärts zu bewegen, rief er schliesslich seine Garage um Hilfe.

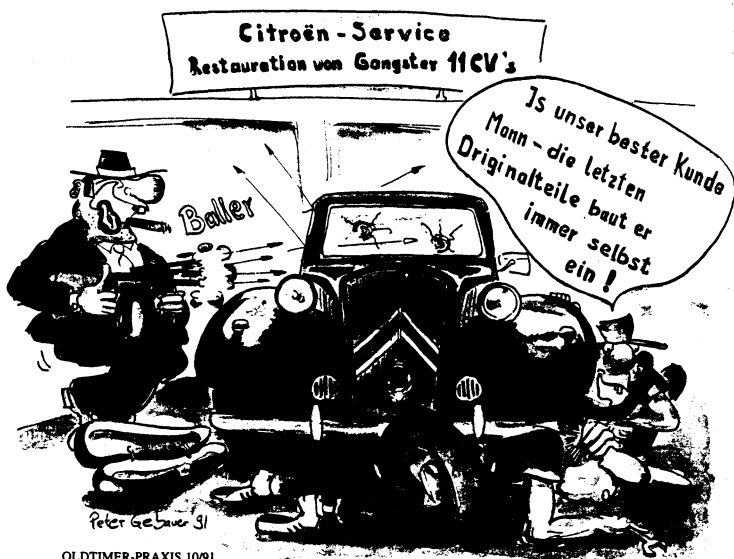
Für den behandelnden Mechaniker war die Fehlerquelle sehr schnell ausgemacht: der Alternator hatte seinen Geist (nach immerhin x Jahren) aufgegeben. Also wird er in aller Eile ersetzt und der Wagen (wie gewünscht) dem Kunden auf dessen Firmenparkplatz abgestellt.

die ölverschmierte Arbeitskarte wandert später von der Werkstatt ins Büro der Citroën-Garage. "Alternator ersetzt" liest die Sekretärin und findet diese Arbeitsbeschreibung dann im Vergleich zum Rechnungsbetrag (Ersatzteil Fr. 268.--, Montage Fr. 68.--) dann doch etwas knapp. (Anm. der Red.: die Sekretärin arbeitet sicher noch nicht lange dort).

30 Tage später flattert dem stolzen Besitzer eine Rechnung der Garage ins Haus:

Alter Nator ausgebaut, neuer Nator eingebaut

Nator:	268.-- Fr.
Montage:	69.-- Fr.
Total:	337.-- Fr.



OLDTIMER-PRAXIS 10/91

Musée de l'automobile, Muriaux

Muriaux - eine Reise wert !

Im Guide Michelin steht jeweils bei Sehenswürdigkeiten "mérite un détour" (verdient einen Abstecher oder "vaut le voyage" (ist die Reise wert)). Im Falle des Automobilmuseums Muriaux - unser Club ist übrigens Aktionär - würde ich die Qualifikation "vaut le voyage" geben. Schon die Anreise durch den Jura (Muriaux liegt bei Saignelégier, unweit der französischen Grenze) ist sehr reizvoll. Das Museum selbst bietet sehr interessante Wagen aus allen Epochen des Automobilbaus, welche zudem ausstellungstechnisch optimal präsentiert werden. Ihr könnt Euch anhand der Fotos selbst davon überzeugen.

Daniel Löhner

Nicht nur die ausgestellten Autos, sondern auch die Architektur des Museums lohnt eine besondere Erwähnung. Der Besitzer, Claude Frésard, hat hier einem jungen Architekten die Chance gegeben, einen Museumsbau nach modernsten Gesichtspunkten zu gestalten. Entstanden ist ein Gebäude, das mit seiner mintfarbigen Tragkonstruktion aus Stahl, sowie den örtlichen Holzverkleidungen die Architektur der bestehenden Jurahäuser der Umgebung aufnimmt und neu interpretiert. Das Gebäude ist als eigenständiges Bauwerk der heutigen Zeit erkennbar und bietet im Innern eine ideale Atmosphäre für die Ausstellung der Fahrzeuge. Diese werden zudem durch die geschickte Wahl der Anordnung von Kunst- und Tageslicht hervorragend präsentiert. Muriaux ist wirklich eine Reise wert !

André Baumann

Katalysator für Veteranen!

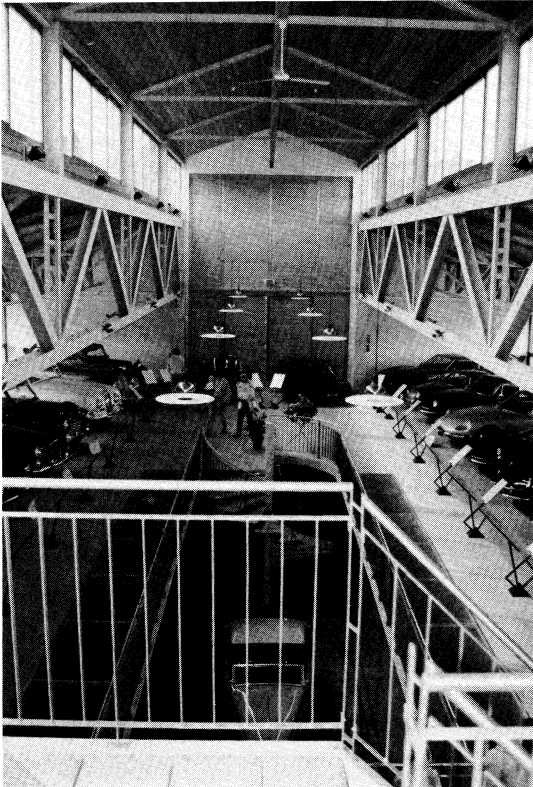
Im "Markt" 9/91 war ein interessanter Beitrag zu finden über den Einbau eines geregelten Katalysators in Veteranen-Fahrzeuge. Der Umbau soll relativ einfach zu bewerkstelligen sein: Der Vergaser bleibt Original, die Auspuffanlage wird mit dem Kat ergänzt, und die Lambda-Sonde regelt mit Hilfe eines Rechners einen Bypass, der Luft direkt vom Luftfilter in das Saugrohr lässt und damit das Kraftstoff-Luftgemisch exakt im richtigen Verhältnis dosiert.

Die so erreichbaren Abgaswerte (zum Beispiel Mercedes 170, VW Käfer, Fiat Topolino oder auch BMW R 100 Motorrad) sind durchwegs mit denen von Neuwagen zu vergleichen. Selbstverständlich ist es notwendig, vorher den Zylinderkopf auf "Bleifrei" umzurüsten. Probleme gibt es lediglich mit den Bürokraten (zumindest in Deutschland), wo die Kosten für das TÜV-Gutachten sehr hoch sein können.

Für den 11CV will man in Kürze so weit sein, dass das Gutachten verfügbar ist. Die Teile (ohne Bleifrei-Kopf) dürften sich allerdings auf ca. 3000.- DM/SFr. belaufen. Trotzdem finde ich dies eine gute Sache, - immerhin Grund genug, bei einer allfälligen Zylinderkopf-Revision gehärtete Ventilsitze einbauen zu lassen, um zu einem späteren Zeitpunkt den Kat einbauen zu können.

Als Kontaktadresse in der Schweiz wurde die Fischer Automobil in 2503 Biel angegeben, Tel. 032/22 81 45.

Daniel Eberli



LE GANG



Nach dem 2. Weltkrieg schliessen sich einige notorische Strolche zu Banden zusammen. Was gibt es Besseres als im damaligen Durcheinander Frankreichs zu plündern, stehlen und zu überfallen. Ihr "gang" Markenzeichen: Sie agierten immer mit dem Traction Avant. Also war die Legende Gangster-Limousine geboren.

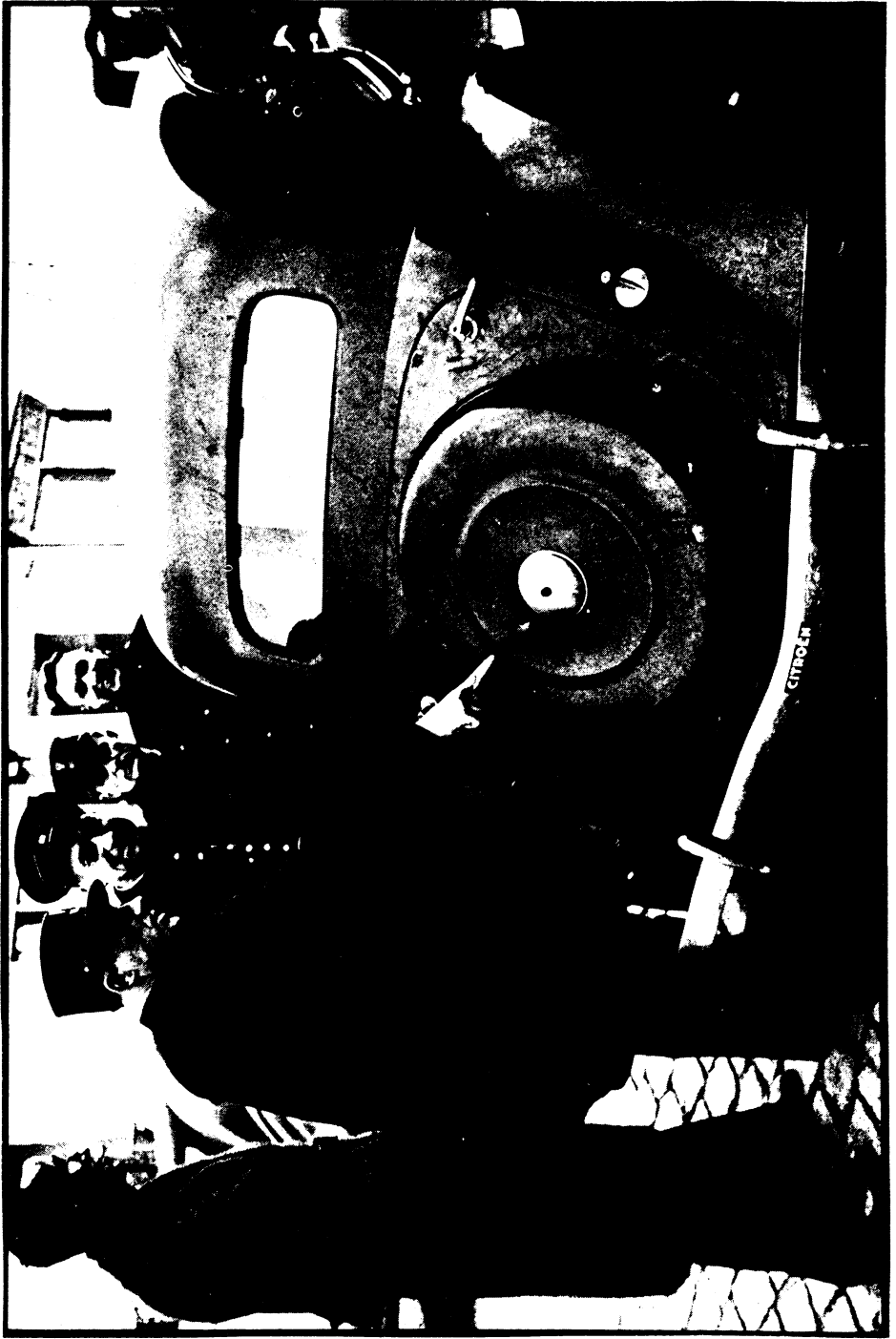
Diese Gangsterbanden wurden angeführt vom fürchterlichen Pierrot le fou und seiner rechten Hand, Jo Attia. Eine Legende voller hold-up..

EXKLUSIV FÜR SIE RECHERCHIERT UND ÜBERSETZT VON
MARC BERGUNDTHAL

Quelle: Nitro und le dedective

Marc Bergundthal
Freiburgstr. 70
CH-3280 Murten

HOLD-UP



TRACTION GANG

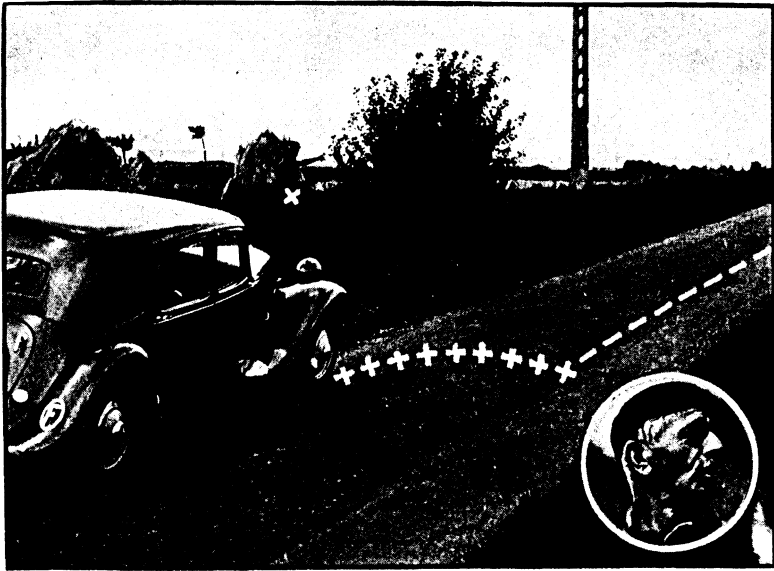


Pierrot le fou

Der unbestrittene Chef der Gang war Pierre Loutrel welcher mit dem Übernamen "Pierrot le fou" bekannt wurde und ist. Er wurde am 15. März 1918 in Chateau-du-Loir (Sarthe) geboren. Von seiner Kindheit ist praktisch nichts bekannt. Bekannt wurde er erst als er in Marseille ein Handelsschiff besteigt welches ihn um die halbe Welt bringt. An verdächtig schiefen Orten

der grossen Welt-häfen kommt Pierrot zu seinen ersten Waffen. 1938 zurück in Marseille will er sich in der Unterwelt einen Namen schaffen und vom Gangstermilieu akzeptiert werden. Sehr schnell strukturierten sich die Banden. Wichtige Namen waren Henri Chaberlain, grösste Banden Kapazität vor dem Krieg und die andern welche erst mit der Traction Avant bekannt wurden lauten Jo Attia, Pierre Loutre,

Abel Danos, Georges Bonchesiche, Henrie Fefeu und Galier le Ny. Für sie alle kam mit dem Krieg eine gute Zeit, sie ernteten viel Geld mit ihrer "Arbeit". Die Deutschen in Paris kümmerten sich wenig um echte Verbrecher und die Polizei war kaum Handlungsfähig. Doch Jo Attia ein echter "anti-allemand" wie man sagte wurde 1942 nach Mathausen deportiert. Als Jo 1945 wieder in



Paris auftaucht, herrschte in Frankreich das reinste Chaos; Gesetze gab es nur noch auf dem Papier.

Jo Attia welcher ein paar Jahre zum Überlegen hatte, bringt nun die Idee: die Banden teilen sich in zwei Haupt-Teile. Attia übernimmt den Norden und Pierro übernimmt den Süden. So konnten sie über Jahre die Polizei täuschen. Am Montag 4. März 1946, einige Tage nach dem Überfall auf das Postamt vom Gare de Lyon, nimmt sich Attia die Mappe des Kassensführers einer Luftfahrt-Gesellschaft. In 20 Sekunden 7 Millionen FF. Doch nach mehreren guten Beuten passieren die ersten Fehler. Bei einem Überfall in Marseille tötet Attia einen Ange-



stellten einer Bank. Doch immer mehr Probleme und Uneinigkeiten entstehen in der Bande. Vor allem als ein Polizist auf der Flucht in Ganges-sur-Mer erschossen wird, regt sich Jo Attia auf. Tötung eines Polizisten hiesst Todesstrafe, sagt man. Auch ist jetzt die Polizei wieder präsent und neue Gesetze treten in Kraft. 1. Juli 1946 5 Uhr Morgens in

Nizza: ein Camionette gefolgt von einem schwarzen Traction 11 halten vor der Post. Ein anderer Traction, ein 15 ist etwas weiter vorne parkiert. Der Aufsicht Polizist öffnet das Tor

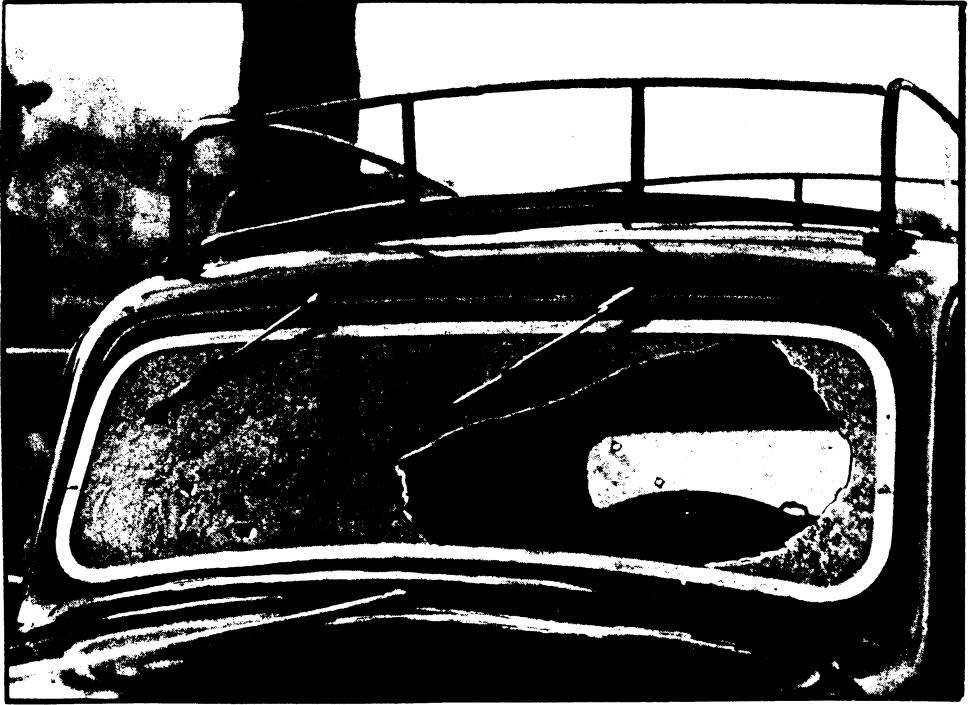
das Tor für die zwei Männer im blauen Kombi, in fünf Monate sollten die Malerarbeiten schon beginnen. Im Innern achtet niemand auf die zwei Arbeiter. So unauf-



fällig wie möglich gehen diese zum Tresorraum. Um 5.20 Uhr ziehen die "Maler" Pirrot le fou und Raymond Nandy ihre Maschinenpistolen heraus. Nach einem Schuss auf einen Postbeamten verlassen sie das Gebäude durch ein Fenster und flüchten mit einem grossen 15er und 22 Millionen Francs. Dies war die grösste Beute der Traction Bande. Durch die Presse wurden er "gang des Traction Avant" benannt. Viele Strolche benutzten dann die selben Methoden. In Paris versteckt sich die Bande auf einer Insel der Seine um den zahlreichen zivilen Polizei Agenten zu entkommen.

Auch die Polizei setzte zunehmend Tractions ein. Pierre le fou verfällt dem Alkohol und hängt oft in den Cabarets von Pigalle herum.

HOLD-UP



Auch die Po-
lizei stieg ver-
mehrt auf die
Traction um



Le dernier coup...

Am Nachmittag parken zwei Traction vor der Bijouterie Serafin rue Boissière. Total besoffen seigt Pierro mit Mühe aus dem Traction. Im zig-zag geht er ins Büro. Nach einem unbestimmten Dialog mit dem Bijoutier schiesst er sich, als er die Waffe in Ordnung bringen wollte in den Bauch.

Er wird von Jo Attia in eine diskrete Klinik gebracht wo er stirbt.

Seine Taten werden im Musée de la police in Paris konserviert. Auch zahlreiche Französische Gangster Filme erinnern an die Traction Bande.

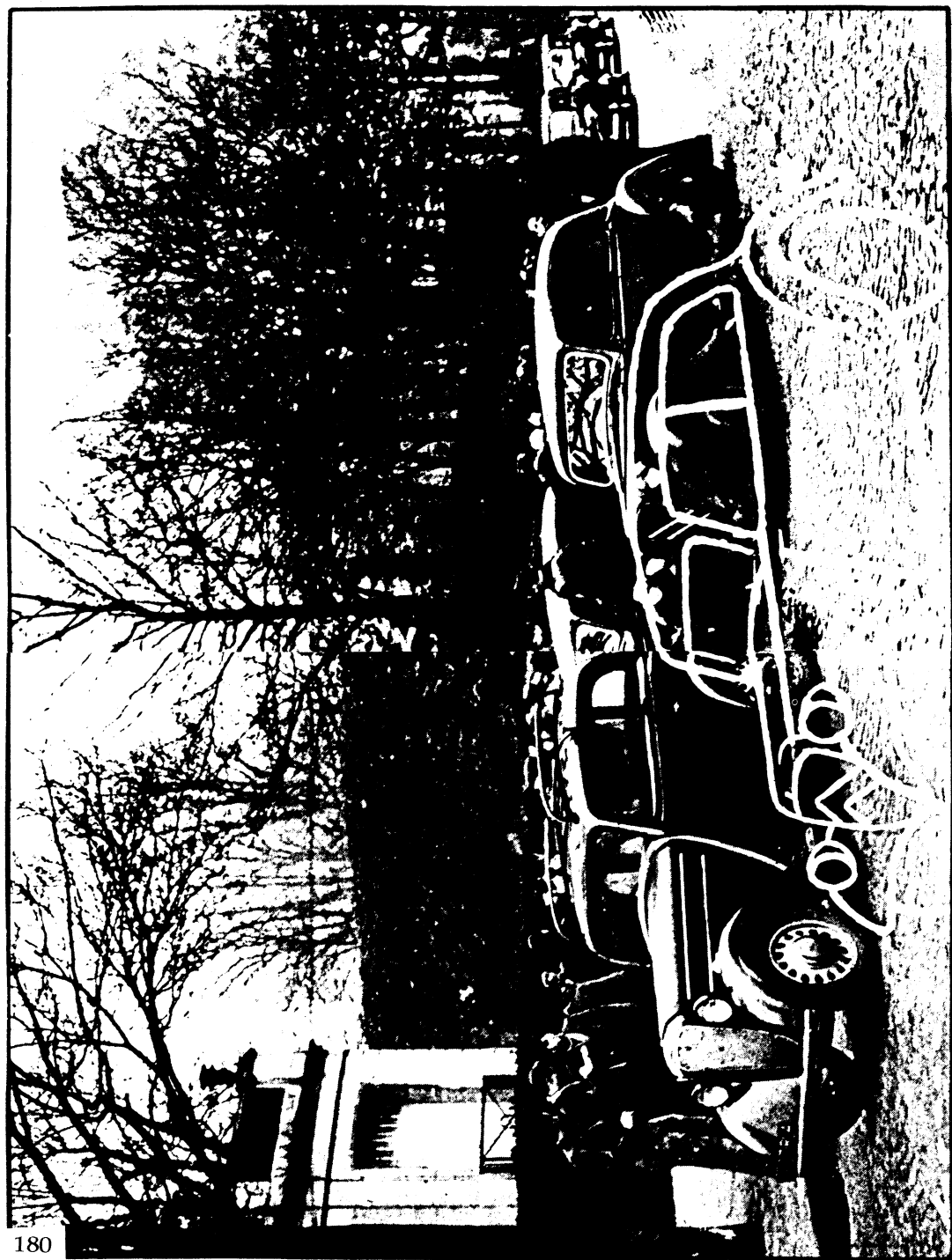
Zum 50 jährigen Jubiläum des Tractin Avant wurde

TRACTION GANG



1984 ein Film
realisiert: "LE
GANG" eine Alain
Delon Produktion
von Jaques Deray
(D'ADEL pro-
duction) vielleicht
könnte man sich
diesen auf Video
für die Club
Bibliothek be-
schaffen.

Marc Bergundthal.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:.....

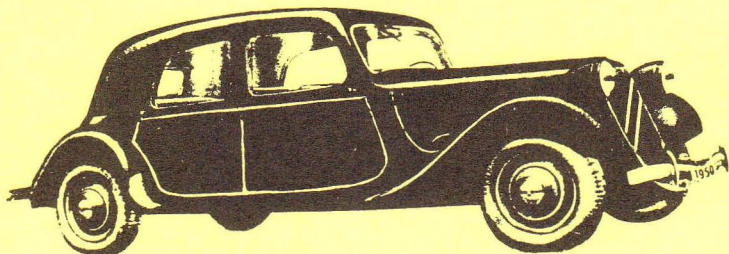
Vorname Partner

Adresse

Tel (P):..... /

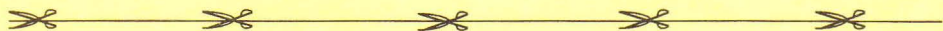
Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen



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 Partner

Adresse

Tel (P):..... /

Vorname

Geburtstag / /

PLZ/Ort

Tel (G):..... /

E

Koch Hans-Georg
Breiten

6022 Grosswangen

AZB
4552 Derendingen

Adressänderung melden an:
CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen



Der neue Citroën ZX ist da. Es gibt 4 Versionen: Reflex, Volcane, Aura und Advantage. Mit 1,4-Liter- bis 1,9-Liter-Einspritzmotoren und erstklassiger Ausstattung. Genau nach Ihren Wünschen.

Premiere

Gerne präsentieren wir Ihnen den grossen Star der kompakten Mittelklasse in unserer Ausstellung:



CITROËN

CITROËN ZX. QUALITÄT ERFAHREN.