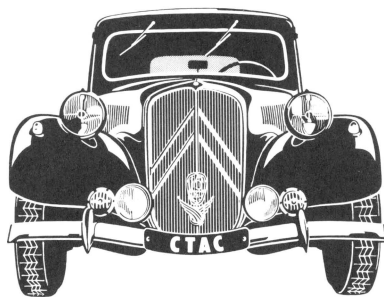


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich
Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen
Erscheinungsweise: 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400
Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen
©, Nachdruck mit Quellenangabe

Organisationsplan 1995

Präsident	Vizepräsident	Kassierer	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	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P: 031/819 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Thomas Jährmann Althausstrasse 22 8957 Spreitenbach P.: 056/71 47 34	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/ 61 41 34	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P.: 063/22 72 29	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vladar Feldkircherstrasse 59 FL-9494 Schaan G: 075/232 93 94 N: 077/97 65 52	Hans-P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62	Christoph Platzler Sperrstrasse 82 4057 Basel P.: 061/692 38 09	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P: 031/332 51 71	

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Erikaweg 6 8400 Winterthur P: 052/223 09 71	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

Redaktionsschluss Heft 6/Dezember 1995: 15. November 1995



INHALT

Das Wort des Präsidenten	146
Treffen und Termine	147
Belp-Filzbach-Rorschach-Belp (von Udo Kenkel)	148
Kupplungsdrucklager 11er (von KuGa).....	153
Aus Brigitte 24/93 (ingesandt von KuGa)	154
Diagnose und Analyse (von Daniel Eberli).....	156
Bestellcoupon für das Buch vom 10. ICCCRd	159
Das Buch vom 9. ICCCR in Herning	160
Carrosserie Worblaufen	161
Inserate und Kleinanzeigen.....	164
Leiden und Freuden einer Fahrzeugprüfung!	168
10. ICCCR in Clermont-Ferrand (F)	169
20 Jahre CTAC, Pfingsten 1996 in Mollis/GL.....	176
Helfer gesucht.....	178
Bestellcoupon Video des 10. ICCCR.....	179
Seclin: 15./16. 6. 1996.....	180

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen
Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern
Tel.:031/55 33 11

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel./Fax:01/725 90 45

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. + Fax:058/21 35 70
077/93 20 16

Garage und Teile
Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel.:072/28 24 33

Reparaturen und Garage
Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen
Tel.: 052/61 22 00

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

Benken, 12. September 1995

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Kaum da, ist er schon wieder zu Ende! Die meisten Badeanstalten sind geschlossen, am Morgen gibt's entweder Nebel oder Regen. Kurz aber heftig könnte man ihn nennen, den Sommer 95! Nun, wir hoffen auf einen schönen Herbst, ganz besonders für unsere Ausfahrt ins Tessin, die vermutlich bis zum Erscheinen dieses Clubheftes bereits der Vergangenheit angehören dürfte.

Vergangenheit ist auch das 10. ICCCR von Clermont Ferrand. Eine recht grosse Schweizer Delegation hat sich zu diesem Grossanlass begeben, welcher bei schönstem Wetter stattfinden konnte. Sie sind mit vielfältigen Eindrücken zurückgekommen, wovon wir sicher in unserer Clubzeitung nachlesen können. Hans-Peter Rubitschon und ich mussten leider die Fahrt dorthin schlussendlich doch noch streichen: Hans-Peter wurde mit einer Lungenentzündung an's Bett gefesselt. Glücklicherweise ist er mittlerweile wieder genesen.

Die Organisation unseres Internationalen Treffens kommt planmässig voran, wie die Sitzung des Organisationskomitees am 7. September ergab. Sichtbares Zeichen ist das Treffensignet, das stilisiert eine Traction und den Glärnisch mit dem Vrenelisgärtli darstellt. Leider konnte unser Kassier Udo Kenkel krankheitshalber nicht an der Besprechung teilnehmen. Wir wünschen ihm auf diesem Weg gute Besserung. Einmal mehr möchte ich daran erinnern, dass wir noch immer Helfer - sowohl für die Vorarbeiten, als auch am Treffen selbst - und Sponsoren brauchen. Je mehr die Arbeit aufgeteilt werden kann, desto weniger trifft es auf den Einzelnen. Ein lässiges und fröhliches Team hofft auf Deine Mitarbeit!

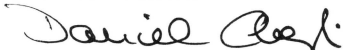
Mit dem internationalen Treffen soll bekanntlich der 20. Geburtstag unseres Clubs gefeiert werden. Obwohl ich selbst Gründungsmitglied bin, war ich damals noch nicht sehr aktiv und weiss über die Vorgeschichte(n) wenig Bescheid. Wer weiss mehr darüber, kennt die Einzelheiten und Anekdoten, so dass wir die Geschichte unseres Clubs neu schreiben können? Wer besitzt ältere Clubzeitschriften als November 1976 und würde uns Kopien davon überlassen? Bitte setzt Euch mit Andreas Rutishauser in Verbindung, er sammelt dieses Material, um das Jubiläumsheft zu gestalten und das Archiv zu ergänzen.

Lukas Schlumpf, Vorstandsmitglied der Region Süd, hat beschlossen, aus dem Vorstand auszutreten, da ihn sein Studium und der Job bei der Swissair begreiflicherweise sehr belastet. Lukas, wir danken Dir herzlich für Deine Mitarbeit und hoffen, dass auch für Dich wieder Zeiten mit mehr Freiraum kommen werden. Natürlich hoffen Christian Bolliger und Kurt Sutter auch, dass sich für Deinen vakanten Vorstandssitz ein vollwertiger Ersatz finden lässt! Interessierte, engagierte Anwärter melden sich bitte bei den Vorstandsmitgliedern der Region oder bei mir.

Gute Nachricht hingegen aus Bern: Dietmar Jucknische, bis vor einem Dreivierteljahr Vorstand in der Region West, lebt wieder in der Schweiz an der Zähringerstrasse 35, Bern. Ich heisse ihn herzlich willkommen und nehme an, seine Rückkehr ist bereits an einem Höck begossen worden.

Am 4. November findet die Vorstandssitzung zur Vorbereitung der GV 96 statt. Wer Ideen oder Anträge einbringen möchte, wendet sich mit Vorteil vorher an eines der Vorstandsmitglieder.

Mit den besten Wünschen
für einen schönen Herbst


Daniel Eberli

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

21. Januar 1996

GV in Nottwil

Regionalhöcks:

Region West: Landgasthof Schönbühl, Tel.: 031/859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat, ab 19.00

Region Nord: Autobahnraststätte Kempthal, Chauffeurenbeiz
jeden letzten Mittwoch der geraden Monate

andere Treffen und Daten

28. Oktober 1995

OTM Zürich (Züspahallen)

27. April-16. Mai 1996

Rally Luxemburg-Moskau
(Anmeldeschluss 30. November 1995)

25.-27. Mai 1996

20 Jahre CTAC Jubiläumstreffen in Mollis (GL)

15./16. Juni 1996

Auto-Rétro in Seclin bei Lille (F)



Ein Andenken ans Frühjahrstreffen mit Bentley, Velo, Remo und Traktions

BELP - FILZBACH - RORSCHACH - BELP

Am Samstag den 01. Juli 1995 hat sich das OK für das Internationale Citroen Treffen Pflingsten 1996 in Mollis/Glarus zu seiner konstituierenden Sitzung in Filzbach/GL getroffen. Gastgeber waren Christian Heussi und Regine Hansche. Sitzungsbeginn bzw. Treffenzeit war auf 18'00 Uhr angesetzt. Für uns von Bern kommend "sehr günstig".

Aber ich hatte ohne das Organisationstalent von Christian gerechnet. Dieser hat Katrin und mir Unterkunft und Mitreise zum Treffen am Sonntag in Rorschach angeboten.

Somit starteten wir gegen Mittag in Belp. Ueber Landstrassen dem Thuner- und Brienersee entlang Richtung Sustenpass. Gemütliches Mittagessen in Innertkirchen. Geräuchertes Forellenfilet mit buntem Salatteller. Fängt gut an, nicht wahr?

Dann der Susten. Mein Temperament und Fahrstil wurde von einem deutschen Reisecar gebremst. War Katrin froh darüber ? Oben auf der Passhöhe schnell die ausgefrästen, noch weissen Schneewände berühren und weiter ging es... bis zur Alpenrosenverkäuferin. Durch mein schnelles Anhalten machte ich Katrin wieder glücklich. Aber ehrlich, so einen grossen Bund frischer Alpenrosen ist etwas sehr schönes. Eignet sich auch als Mitbringsel für Regine.

Richtung Klausenpass, welchen ich noch nie befahren hatte, ging es weiter. Eine für uns neue, aber sehr schöne Gegend. Auf dem Urner Boden gilt es aufpassen, denn die Horntöchter (Kühe) laufen frei und ohne Absperrung herum. Auch ich wurde von so einem Rindvieh aufgehalten. Der einsetzende Regen war zwar nicht besonders schön, kühlte aber die aufgeheizte Luft merklich ab.

Da wir etwas zu früh am Ziel waren, blieb uns genügend Zeit um mit Christian in seiner Werkstatt über.... ja was wohl zu reden. Ueber Citroën, die Monte Carlo Challenge..und, und, und.

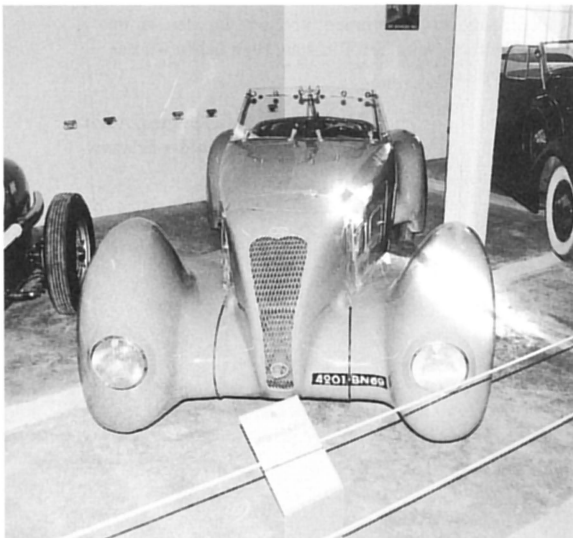
Verschiebung nach Filzbach, welches übrigens über die längste Rodel/Schlittenbahn der Schweiz verfügt, bezogen wir unser Quartier in dem sehr schön eingerichteten Haus von Christian. Regine von der Seite der perfekten Hausfrau kennen zu lernen, war ein kulinarisches Erlebnis. Gott sei Dank hatte ich mich für das OK gemeldet.

Danach ging es ans Arbeiten. Aemterverteilung, Aufgabenzuordnung, Grobraster des Machbaren und Möglichen. Uebrigens hatten wir auch eine Tatortbesichtigung gemacht. Da ich bereits im OK von Interlaken dabei sein durfte, konnte ich einen Vergleich mit Mollis anstellen. Die beiden Flugplätze gleichen sich sehr. Die Lage zwischen den Bergen und die Umgebung ist frapierend ähnlich. Auch wenn Einheimische vom "Bödeli" dies anders sehen würden. Kommt doch mal nach Mollis, Ihr würdet staunen.

Nach einer kurzen Nacht waren wir startklar für die Anreise nach Rorschach. Warum Christian und Regine sich nicht kämmen ? Hatte die Zeit nicht gereicht ? Kurz darauf wurde es mit klar, die beiden Frischluftfanatiker fahren im Cabriolet offen. Und das am Morgen wenn es so eklig frisch und feucht ist.

Wer einmal das Erlebnis als Beifahrer hatte, weiss wovon ich rede (schreibe). Andreas Rütishauser war unser Chauffeur. Christian hatte ihm einen Tag vorher eröffnet, dass er Passagiere hätte. So einfach geht das. Für einmal keine Konzentration auf Strecke und Strasse, sondern geniessen und schauen. Endlich einmal Zeit für eine Gegend, welche ich bis anhin nicht kannte. Unser routinierter und sicherer Fahrer Andreas war in seinem Element. Er liess die "Hore-Geiss" über das Asphaltband flitzen. "Stellte" sie in die Kurven -Schwung mitnehmen- nennt man dies.Und was sein TA betrifft (dies ist kein neues Deo, sondern die Traction Avant) gibt es nur eine Bemerkung: Was man diesem 60-jährigen Fahrzeug zumuten kann ist unglaublich und nur schlecht zu beschreiben. Man muss es erlebt haben, Wir durften dies, danke.

Vielleicht sollten noch mehr Interessierte auch Klubmitglieder in Ihrer Region um eventuelle Mitfahrgelegenheit anfragen. Ihr werdet feststellen, dass es funktioniert und sehr interessant ist.



Um 9'05 Uhr rollen wir auf dem Parkgelände am Bahnhof Rorschach ein. Das ist Timing. Kaffee, Gipfeli und Oldtimer, bzw. das Museum "Alte Garage". Herz, was willst du mehr ? Sehr interessant sind einige Exponate im Detail, wie dieser spezialkarrossierte Citroën in blauer Lackierung (übrigens ein Deitsch-Bonnet. anm. der Redaktion). Da wird das Adrenalin wach.

Anschliessend Weiterfahrt zur Festung Heldsberg. Wir hatten in unserer Gruppe einen "strengen" militärischen Führer. Dafür waren sein Fachwissen und seine Auskünfte unübertroffen. So wie unserer Führer uns die Festungsanlage erklärte habe ich einen optimalen Informationslehrgang durch die damalige Zeit und Geschichte erhalten. Manchmal fühlte ich mich fast in die beschriebene Vergangenheit zurückversetzt. Aber das relativierte sich schnell, als ich einen Plastik-Golf im Kanonenschießer hatte, welches genau auf die Autobahn eingestellt war. Wo zum Teufel, war doch noch der Abzugshebel?

Die Festungsmacaronen und die Hirschwurst päppelten mich wieder auf. Bereit zu neuen Taten. Dieses musste der Treffen-Organisator Aladar von Vladar bemerkt haben. Er verdonnerte mich umgehend zum Kassier des Mittagessen. Aber unter Mithilfe von Koni Fisch wurde dies eine eher lustige Aktion. Ob die Kasse gestimmt hat? Hoffen wir es.

Da bekanntlich alle Treffen einmal zu Ende gehen, hiess es bald für uns aufbrechen Richtung Niederurnen. Aber ich sollte mich schwer täuschen zu glauben, dass dies auf direktem Weg geschehen sollte. Mit Christian Heussi (Extrem-Cabrio-Fahrer) und Andreas ging es mit Sonnenwetter (Cabi auf) in den Regen (Cabi zu) voll in den Hagel (Cabi zu) dem Glarner Land (Cabi auf) entgegen. Darum auch das vergessene Frisieren am Morgen. So stelle ich mir echtes Cabi-Fahren vor.

In Walenstadt fand eine versteckte SP (Sonderprüfung) statt. Es ging zügig hinauf auf den Walenstadtberg Richtung Höhenklinik. Wobei die Betonung eindeutig auf >Höhen< liegt. Dort oben befindet sich das Paxmal. Noch nie davon gehört ? Der Erbauer -Karl Bickel- baute dieses Denkmal von überwältigendem Ausmass in der Zeit von 1924 - 1949. Im Jahre 1966 übergab und vermachte er es der PTT. Diese imposante Gedenkstätte ist, so wie ich es in Erinnerung habe, allen guten und Rechtschaffenden Bürgern gewidmet.

Ich empfehle jedem eine Besichtigung des Paxmals. Anreise wie gesagt: Walenstadt, dann zur Höhenklinik hinauf und hinauf und hinauf. Ich habe den Ausblick auf den Walensee als überwältigend, und die Leistung der beiden 60-jährigen Tractions als eindrucklich empfunden. Wenn Ihr oben gewesen seid, schreibt mir mal Eure Erlebnisse von dort. Es würde mich sehr freuen.

Ueber den Kerenzerberg ging es doch noch zu unserem Ausgangsort Niederurnen Von dort mussten wir uns von Andreas verabschieden und das TA-Erlebnis beenden. Auf der Heimfahrt Richtung Bern haben wir das Erlebte noch einmal innerlich Revue passieren lassen und verarbeitet.

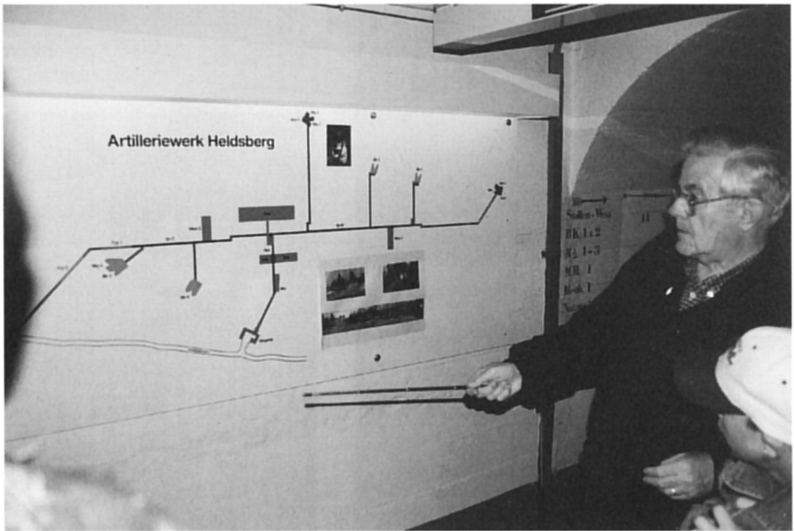
Erinnerungen bleiben und neue Freundschaften entstehen. Wir, Katrin und ich, danken allen Beteiligten, Aladar für die gute Treffenorganisation, Christian und Regine für Ihre Gastfreundschaft und Andreas für das Erlebnis mit Ihm fahren zu dürfen.

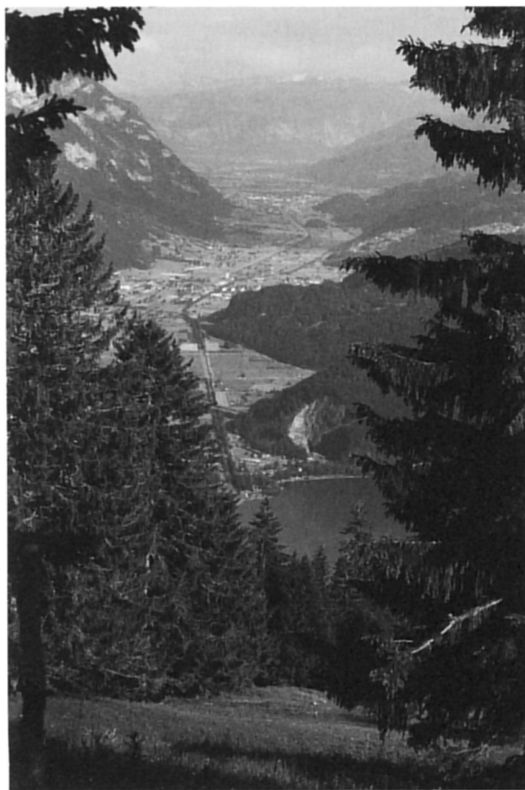
Bis dahin

mit tractionistischen Grüßen



Udo Kenkel

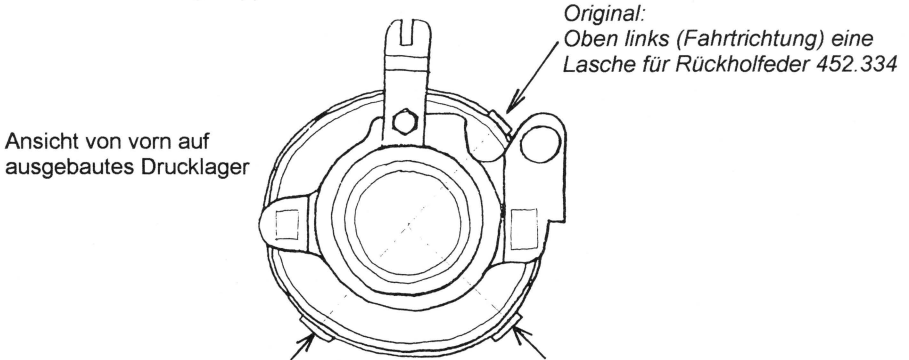




Die Bastecke:

Kupplungsdrucklager 11 Traction Avant

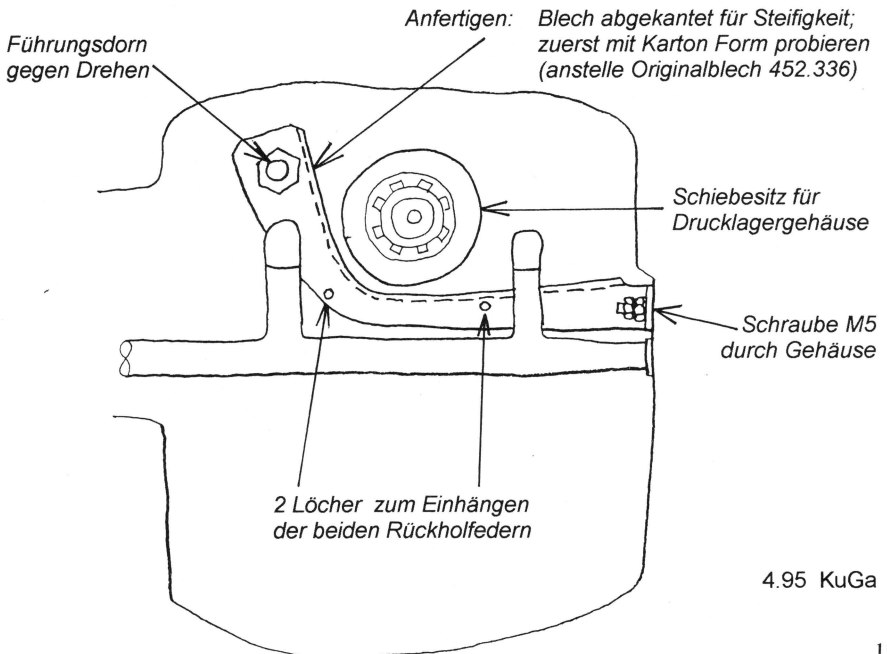
Das Drucklager wird nach dem Auskuppeln durch die Feder 452.334 nach vorn gezogen. Leider nicht immer! Der Schiebeteil des Drucklagers kann auf seiner Führung verkanten wegen zuviel Spiel und/oder nicht perfekter Schmierung. Das Drucklager sitzt dann fest und es kann nicht mehr eingekuppelt werden.



Verbesserungsvorschlag: Unten 2 U-Scheiben (für zwei Rückholfedern, doppelte Kraft) auf Blechkorb löten anlässlich Drucklagerwechsel.

Vorrichtung in Kupplungsglocke für das Einhängen der beiden Rückholfedern

Ansicht von hinten in Kupplungsglocke hinein



4.95 KuGa

Das Erfolgsgeheimnis: Ein Anzug wirkt immer gut angezogen! Unten: Zartgrau-meliert und leicht, etwas fürs ganze Jahr. Hirsch, Jacke ca. 390 Mark, Hose ca. 220 Mark. Weste: Ann Christine; Mantel: Mach 3. **Rechts:** Anzug und Mantel – schick für offizielle Gelegenheiten. Viventy by Bernd Berger, Anzug ca. 490 Mark, Mantel ca. 500 Mark. Bluse: In Mind.





BEIM KOCHEN UND BEIM KÜHLEN,
BEIM WASCHEN UND BEIM SPÜLEN-
ELECTROLUX WENDET ENERGIE SINNVOLL AN!

 **Electrolux**

ELECTROLUX AG
BADENERSTRASSE 587 8048 ZÜRICH Tel. 01/405 81 11

DIAGNOSE & ANALYSE

Zwei Tage vor dem vergangenen Clubtreffen hatte ich in der Garage das Ladegerät an die Batterie der Traction gehängt - im Bewusstsein, dass eine neue Batterie fällig gewesen wäre, aber in der Hoffnung, dass ich den Ersatz der alten noch bis Ende der Saison herauszögern konnte.

Als ich dann am Sonntagmorgen den Anlasser betätigte, war die Spannung zu tief, als dass das Ritzel eingegriffen hätte. So holte ich die Kurbel aus dem Kofferraum, pumpte von Hand Benzin, bis genügend Druck vorhanden war, zog den Choke etwa zur Hälfte, stellte die Zündung auf „ganz spät“ und schaltete sie ein. Dann klinkte ich die Kurbel ein und begann optimistisch, daran zu drehen. Nach ungefähr zwei Umdrehungen sprang der Motor an, und ich beeilte mich, die Zündung Richtung „früh“ zu verstellen, um zu verhindern, dass die Maschine wieder stehenblieb.

Auf der Fahrt nach Winterthur stellte ich fest, dass das Ampère-Meter ganz auf „Laden“ stand. - So extrem, dass ich heimlich um meine Lichtmaschine bangte. Ich stellte mir vor, dass innerhalb der Batterie ein Kurzschluss entstanden war, und der Dynamo jetzt auf „Teufel-komm-raus“ Strom produzierte, um ihn zu verheizen. Solches kommt vor, und mir war klar, dass die Lichtmaschine litt. Mit meinem geistigen Auge sah ich Schreckensszenarien: Verbrannte Wicklungen, ausgelötete Kohlen und verschweisste Reglerkontakte . . .

Immerhin, die Traction schnurrte zufrieden und unbeirrt vor sich hin.

Kaum waren wir auf der Autobahn Richtung St. Gallen, bemerkte ich, dass das Ampère-Meter auf „Null“ gefallen war. Ein schneller Blick auf das Thermometer - der Keilriemen konnte es nicht sein. Also war genau das eingetroffen, was ich befürchtet hatte. Warum hatte ich nicht rechtzeitig umgedreht und hatte den Alltagswagen genommen, um nach Rorschach zu fahren?

In meinem Kopf stellte sich die Frage eines Dreisatzes, wie sie in der dritten Klasse der Sekundarschule hätte vorkommen können: „Wenn man mit einer vollgeladenen Batterie und defekter Lichtmaschine ohne Licht noch 20 Stunden weit fahren kann, wie weit kommt man dann mit einer leeren Batterie?“

Mathematisch war die Antwort klar. Theoretisch müssten wir auf dem Pannestreifen ausrollen. In der Praxis sah die Situation anders aus: Die Traction schnurrte zufrieden und unbeirrt vor sich hin!

Um der Sache auf den Grund zu gehen, schaltete ich die Nebellampen kurz ein. Zu meinem Erstaunen leuchtete die Kontrolllampe hell auf - und das Ampère-Meter bewegte sich keinen Millimeter. Ich wunderte mich und fuhr weiter. Den Uzwiler Stutz kletterte mein Auto mit 90 km/h hinauf, ohne dass ich Vollgas geben musste.

Unsere Tochter Ramona hingegen beklagte sich, dass sie friere. - Infolge des sommerlichen Wetters und der Steigung war es auf den Vordersitzen recht warm geworden, und wir hatten die Fenster und das Schiebedach offen. Natürlich war es auf den Hintersitzen kühler. Deshalb beschloss ich, auf der ersten Raststätte anzuhalten und ihre Jacke aus dem Kofferraum zu holen.

Schon beim Ausrollen stellte ich fest, dass der Motor abgestellt hatte. Als ich die Türe öffnete, blieb die Innenbeleuchtung dunkel. (Ich habe einen Türkontakt eingebaut - nicht Original,

aber praktisch!) Was dies bedeutete, war mir klar: Die Batterie gab keinen Strom mehr ab. Spätestens seit dem Reparaturkurs weiss ich aber, dass ohne Strom bei einem Benzinmotor nichts geht. Tote Hose! Mir war klar: Ich hatte ein Problem. Dafür war jetzt der Dreisatz aus der Sekundarschule gelöst.

Ich holte Ramona's Jacke aus dem Kofferraum und versuchte, meine Situation zu analysieren. Ich bezweifelte, dass ich den Motor mit der Kurbel starten konnte: Damit die Gleichstromlichtmaschine eine genügende Spannung für einen Zündfunken liefert, muss der Motor mit ca. 1000 Umdrehungen gedreht werden. Es war illusorisch, dies erreichen zu wollen - selbst wenn man eine bessere Kurbel gehabt hätte, als den krummen Haken der Traction.

Agi anerbot sich, zur Parkplatzeinfahrt zu gehen, um allfällige Tractionisten auf unsere Situation aufmerksam zu machen.

Sollte ich meinen Vater zu mir nach Hause schicken, um die Batterie aus dem Alltagswagen zu holen? Ich wusste nicht einmal, ob er zu Hause war! Der TCS? - Vor einer Woche hatte ich die Traction auf den Namen meiner Frau umgeschrieben, weil ein Auto überzählig war. - aber das ist eine andere Geschichte. Tatsache war, dass der TCS-Schutzbrief nun natürlich nicht auf den Citroën lautete.

Inzwischen hatte Agi tatsächlich zwei Tractionisten auf den Parkplatz lotsen können. Auf die Frage, ob sie helfen könnten, wusste ich nicht, was ich antworten sollte. Dem Auto war nicht so einfach zu helfen, aber die Familie hätten sie mitnehmen können, so dass ich mich um mein Auto kümmern konnte. Ich überprüfte die Sicherungen, aber alle waren intakt. Also: Fehlanzeige.

Während ich mich vordergründig um die Situation kümmerte, drehten sich meine Gedanken im Hinterkopf um die Frage, warum das Ampère-Meter nicht reagiert hatte, als ich die Nebellampen eingeschaltet hatte. Ob vielleicht die Verbindung über das Ampère-Meter nicht mehr in Ordnung war? Ich legte mich auf den Vordersitz und quetschte meine Hand zwischen Schaltgestänge, Kilometersaite und Kabeln hinauf hinter die Anzeigeeinstrumente. Mühsam bekam ich die Anschlüsse des Ampère-Meters zu fassen. Ich hatte zwar das Gefühl, sie seien fest, trotzdem sah ich aus den Augenwinkeln, dass die Innenbeleuchtung wieder brannte! „Licht“ war gleichbedeutend mit „Strom“, und das hiess, dass ich den Wagen ankurbeln konnte.

Tatsächlich, schon nach wenigen Umdrehungen sprang der Motor an, die Batterie wurde wieder geladen. Ich sagte schon immer: „Autoelektrik ist etwas, das man nicht begreifen kann. Man kann nur mehr oder weniger Glück haben!“ Und ich hatte Glück! Meine Frau ist allerdings überzeugt, dass der Gedanke, dass wir unser Auto einfach stehenlassen wollten, dieses so erschreckt hat, dass es sich sogleich wieder manierlich benahm. Wie auch immer: Ich hiess die Familie einsteigen, sammelte mein Werkzeug ein und fuhr los, verfolgt von den beiden hilfsbereiten Tractionisten.

Kurz vor St. Gallen beobachtete ich, wie das Ampère-Meter wieder in die Mittellage fiel. „Nichts anmerken lassen und weiterfahren, solange die Traction unbeirrt zufrieden dahinschnurrt!“ war die Devise.

Da: Ein rhythmisches, metallisches Klopfen von hinten! Was war denn das nun wieder? Ramona hatte mit den Füssen den Takt eines imaginären Liedleins auf der im Wageninnern liegenden Kurbel geklopft!

Schon war Rorschach in Sichtweite, als ich im Stress einem Wegweiser „Bahnhof“ folgte, der offensichtlich falsch war. Beim Wenden fiel die Drehzahl zusammen - und der Motor blieb stehen. Diesmal langte ich gleich von Anfang an hinter die Instrumente und siehe da, wieder war Strom vorhanden, und ich konnte die Maschine ankurbeln. Ohne Störungen gelangten wir schliesslich zum Museum „Alte Garage“, wo wir in einer schiefen Reihe parkierten und die Freunde und Bekannten begrüßten. Immer mehr Veteranen fuhren auf den Platz, und es wurde eng. Ich forderte einige Kollegen auf, ihre Autos etwas enger zu parkieren. Um auch meinen Citroën umzustellen, wollte ich ihn wieder ankurbeln.

Im Schweisse meines Angesichts drehte ich am Schwirbel, dass die Stossstange wackelte. - Nichts geschah. Schliesslich gab ich auf. Man weiss ja, dass die Traction nicht gerne anläuft, wenn sie nur wenige Minuten gestanden ist.

Tatsächlich sprang sie nach dem Museumsbesuch an - nicht gleich bei der ersten Umdrehung, aber immerhin. Auch nach dem Mittagessen und dem nachmittäglichen Besuch bei einem Club-Freund hatten wir keine Probleme. Wir kamen gut nach Hause.

In den kommenden Tagen werde ich die Anschlüsse des Ampère-Meters nachziehen - und eine neue Batterie kaufen. - Nützt's nüt, so schatt's nüt!

Daniel Eberli

Daniel Eberli





13 - 17, Cité Aubry - 75020 PARIS

Le Grand Livre du 10ème ICCCR

Un ouvrage de 150 pages (minimum) - *a book with 150 pages (minimum)*

Format : 21 x 29,7 cm

Photos noir et blanc / couleur - *Black & white / color pictures*

Au sommaire - *Summary*

Historique du 10ème ICCCR - *10th ICCCR history*

Organisation - *Organisation*

Musée - *Museum*

Concours d'élégance - *Car elegance contest*

Animations - *Features*

Véhicules présents et liste des participants - *On site vehicles and participants list*

Et découverte de documents inédits...

And unpublished documents...

Sera disponible avant Noël 1995

Will be available before christmas 1995

Bulletin de souscription *Subscription form*

Prix - *Price* : 100 FF + 25 FF

Nom - *Name* :

Adresse - *Address* :

Code Postal - *Postal Code* : Ville - *City* :

Pays - *Country* :

Ci-joint mon règlement en FF par chèque en espèces par virement

Payment included in FF by cheque cash credit transfert

CRCA	Code banque	Code Guichet	N° de Compte	Clé RIB
Paris Gobelins	18206	00141	54819664001	89

A envoyer à - *To be sent to*

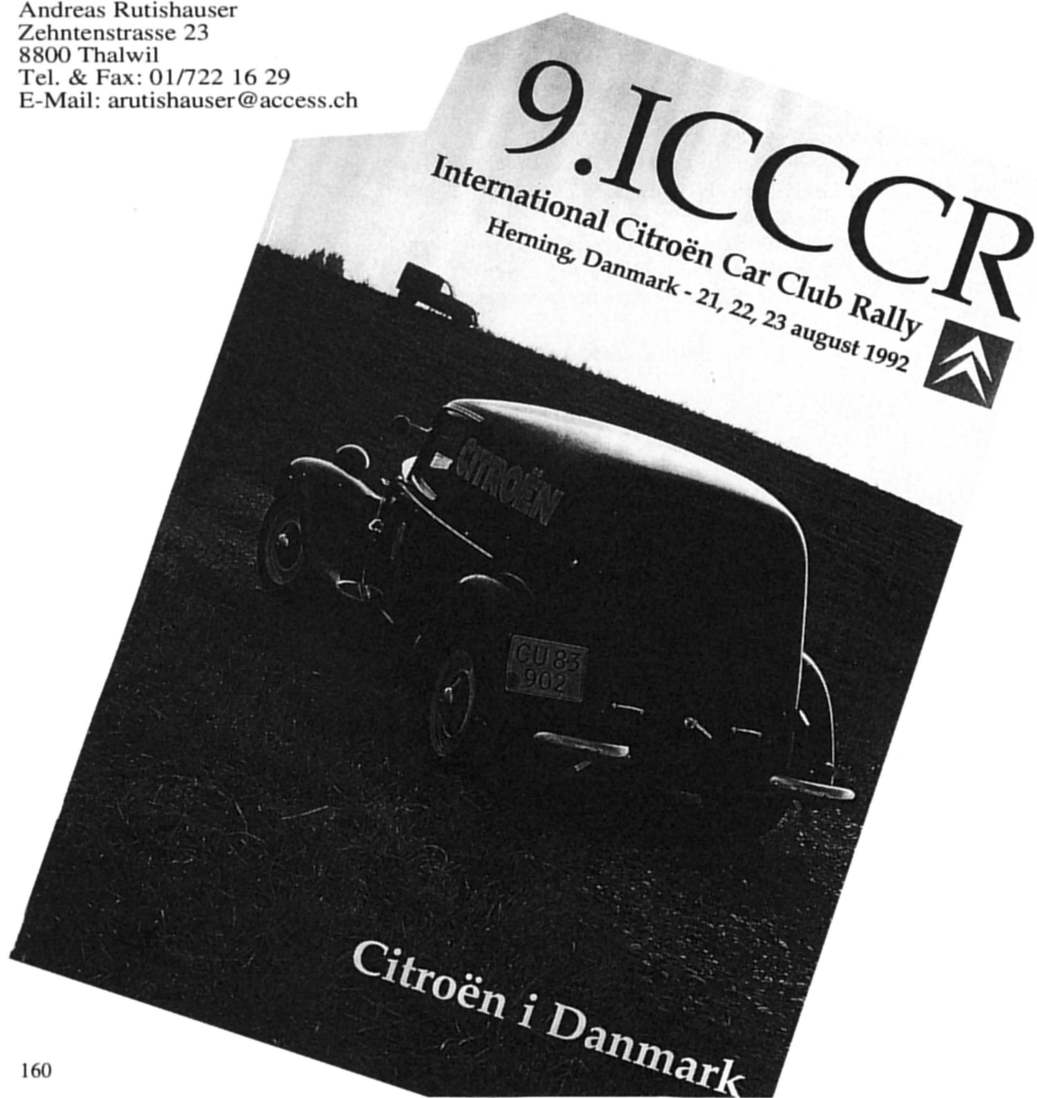
10ème ICCCR - 13-17, Cité Aubry - 75020 Paris - France

Das Buch vom 9. ICCCR in Herning

Endlich ist das Buch vom 9. ICCCR in Herning (Dänemark) erschienen. Nach langem Hin-und-Her haben sich die Veranstalter selbst an die Schreibmaschine gesetzt, und das Buch zusammengestellt. Ein französischer Autor hatte versprochen, das Werk bis Ende 1992 zu schreiben und hatte dafür auch schon einen Vorschuss bezogen... Leider wurde von ihm nie eine Zeile geschrieben. Es wird gemunkelt, er sei mit anderen Projekten, die heute vielleicht schon bei euch im Büchergestell stehen, zu beschäftigt gewesen.

Auf jeden Fall hat der CTAC sich 10 Exemplare des Buches vom 9. ICCCR gesichert. Noch 8 davon liegen abrufbereit bei der Redaktion. Sie können zum Preis von Fr. 30.-- pro Stück plus Versandkosten angefordert werden bei:

Andreas Rutishauser
Zehntenstrasse 23
8800 Thalwil
Tel. & Fax: 01/722 16 29
E-Mail: arutishauser@access.ch



Carrosserie Worblaufen

Von einem Nachfahren der Carrosserie Worblaufen habe ich einige Fotos aus der Zeit erhalten. Als Vorgeschmack auf das Jubiläumstreffen des CTAC an Pfingsten 1996 in Mollis möchte ich Euch eine kleine Auswahl nicht vorenthalten

Andreas Rutishauser





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 200.— pro Seite, Fr. 100.-- pro $\frac{1}{2}$ Seite. Farbinserate Fr. 150.-- pro Seite plus Aufpreis für Farbdruck. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

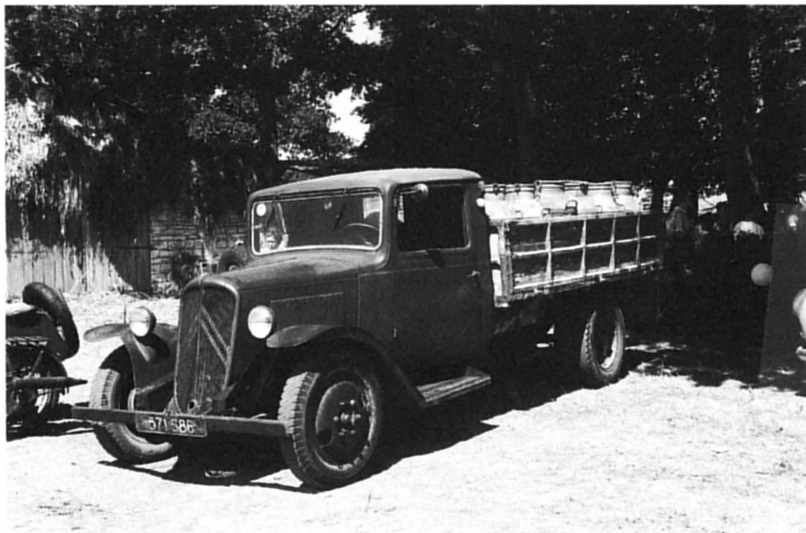
Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

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

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

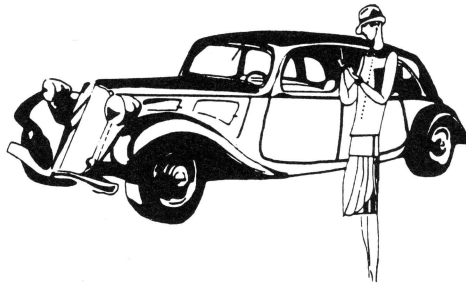
- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.— plus Versand
- diverse Pins mit Traction-Motiv, neu aus England und Frankreich
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr -.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.— plus Versand
- Musikkdosen mit Traction-Motiv, Fr. 15.-- + 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
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv, Fr. 250.--
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*



Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen T/F 01-725 90 45

- **Synchronkörperfedern**, oelpumpendruckfedern, ventildfedern, kupplungsdruckplattenfedern für 7CV, 11CV, 15/6. **Alle druckfedern mit 20 Jahre bruchgarantie!** Unsachgemässe behandlung und normale abnutzung ausgeschlossen.
- **Pilote** und andere felgen 165-400, 185-400, belgische felgen etc.
- **Reparaturhandbücher**, ersatzteilkataloge, betriebsanleitungen für 7 und 11CV, 15/6, 15/6H.
- **Diverse Citroënprospekte**, Traction, HY und ältere modelle teil schweizerausgaben.
- **Fiat 1100** (der neue elfhunderter), erste bauserie 1953. Kein rost, keine mechanischen mängel. **Kaufen und sofort fahren.** Der preis? So schnuckelig und sympathisch wie das auto.
- **DS19 bj. 1960**, halbautomat, sehr guter zustand, **org. 25'000 km.**
- **Bleifrei-benzinzusatz**, wenn man bleifrei fahren, aber mit dem zylinderkopfumbau noch etwas zuwarten möchte.
- **Castrol oldtimer motoroel 20W/50** in der schönen 2liter kanne, passt ideal in die halterung unter der linken motorhaube jeder Traction.
- **Diebstahlsicherung**, schalthebelschloss Robri.
- **Vergaser- und benzinpumpenflansche** planen **ohne materialabnahme.** Denn je dünner die flansche sind, umso eher verziehen sie sich.
- **Vergaser** ausgeschlagene drosselklappenwellen reparieren.
- **Zündverteiler** revidieren und auf der verteilprüfbank fliehkraft- u. vacuumverstellung prüfen/einstellen.
- **Vacuumsdosen revidieren** für alle Citroënzündverteiler und die meisten fremdmarken.
- **Bremstrommeln** statisch auswuchten. Statische unwucht bis 80 gr. sind leider keine seltenheit.



Reparaturen - Revisionen - Ersatzteile - Zubehör

Zu verkaufen (Preise inkl. Versand)

Gute **Kopien** von Original-Citroen- Reparaturhandbüchern + Ersatzteilkatalogen
A-Fahrzeuge z.T. gebunden, alles andere in Ordnern mit 4-Ring-Mechanik

A-Fahrzeuge (2CV und Verwandte)..... Fr. 80.-
Reparaturhandbücher (deutsch) bestehend aus 3 Bänden:
854-1 Technische Daten, Einstellungen, Kontrollen
854-III Instandsetzung
854-5 Karosserie

GS..... Fr. 80.-
Ersatzteilkatalog Nr.590 5-sprachig Ausgabe September 1970
über 300 Seiten Ein Ordner mit Text Ein Ordner mit Bildern

Traction Avant..... Fr. 30.-
Dictionnaire de Reparations CAROSSERIE Nr.439 (französisch)
ca 60 S. Text 44 Bilder gebunden mit IBICO-Spiralen

Traction Avant 15-Six..... Fr. 100.-
Dictionnaire de Reparations (französisch) Edition 1948
Ein Ordner mit 218 S. Text Ein Ordner mit 149 Bildern

DS-19..... Fr. 100.-
Reparaturhandbuch Nr.465 (deutsch) Ausgabe 1957
Ein Ordner mit ca.240 S. Text Ein Ordner mit ca.150 Bildern
Handgezeichnete Schnitte und perspektivische Darstellungen, Reparaturbeschriebe
und Bilder sind ausführlicher als die "modernen" Bücher der 70-er-Jahre

DS - ID D-Fahrzeuge alle Typen ab September 1965..... Fr. 60.-
Reparaturhandbuch Nr.583 Band I (deutsch)
Techn.Daten, Einstellungen, Kontrollen über 500 S.
Ein Originalbuch wenig gebraucht, und ein sehr guter Nachdruck

SM..... Fr. 80.-
Ersatzteilkatalog Nr.584 5-sprachig Ausgabe September 1970
Ein Ordner mit ca.180 S. Text Ein Ordner mit ca 70 Bildern

CX..... Fr. 220.-
ORIGINAL-Citroen-Reparaturhandbücher Nr.850 (deutsch)
neuertiger kompletter Satz bestehend aus 7 roten Original-Citroen-Ordnern:
1 Technische Daten, Einstellungen, Kontrollen
2 Aus- und Einbau 5 Karosserie
3 Instandsetzung 6 Diesel
4 Elektrik 7 Automatikgetriebe

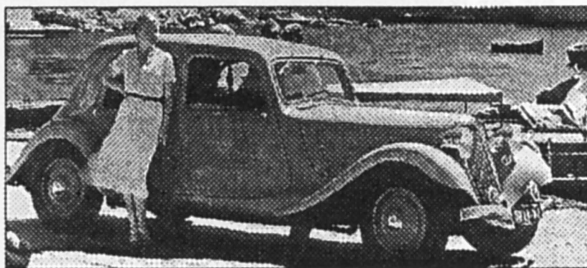
Kurt Gasser, Lindenstrasse 7, 8245 Feuerthalen
EC-Scheck oder Notengeld schicken oder Einzahlung auf PC-Konto
PC-Konto: 82-13963-8, Scheckamt Schaffhausen
Tel P 053 29 14 20 Tel G 052 264 1610 Fax G 052 264 1102

lit2508.doc



CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax 058 21 35 70
Natel 077 93 20 16

Leiden und Freuden einer Fahrzeugprüfung!

Am 8. April 1988 kaufte ich meinen "Jugendtraum", einen gut erhaltenen Légère 1948 von einem Glubmitglied mit 58'420 km auf dem Tacho (offiziell) in Buchs.

Die 1. Fahrprüfung verlief reibungslos. Unsere kleine Tochter, 6½ jähig fuhr mit, sie hüpfte freudig umher und schlug mir als erstes die Deckenlampe kaputt. Zuhause angelangt kam der "Barry", so nannten wir unsere Traction schon bald, in unsere Garage. -

Die erste Tat war, dass ich die gemalten Stosstangen und die muschelförmigen Alustücke wegschraubte. Die Stosstangen, sowie die Hörner gab ich nach dem Ablagen in die Chromerei. Die Alustücke, darunter waren die Kotflügel verrostet, wurden poliert. Die Löcher in den Kotflügeln, putzen, rostumwandeln, auszinnen, grundieren und lackieren waren Hobbyarbeit. Jetzt hatte ich das naive Gefühl, das Auto sei in Ordnung!

Das Prüfungsaufgebot kam sofort.

In Frauenfeld kam die erste Ernüchterung!

Das 40jährige Auto wurde geprüft wie ein 3 oder 5jähriges. - Kurze Fahrt, Bremskontrolle, usw. - mir tat es bis in die Seele weh, die das Auto roh behandelt wurde.

Nun kam das Auto auf die Bühne und mir war nicht mehr so wohl.

Der Prüfer lobte allerdings die Zahnstangenlenkung und die Bauart des Betagten; doch - die vorderen Blinker waren zu schwach, die Nummernbeleuchtung und die Stopplichter gefielen ihm gar nicht. Rost fand er bei der hinteren Stosstangenhalterung. Ausserdem verliere der Motor Öl und der Scheibenwischer sei auch nicht mehr der Pfarrer. Die hintere untere Stossdämpferhalterung wackle! -

Auf der Heimfahrt sofort bei Chrigel Schelbli vorbei; neue Originalschlusslichter sowie Stossdämpfergummi holen; Blinker zerlegen, putzen etc.

Beim Spengler Tank- und Kofferdeckel ausbauen, neue Bleche einpassen und sauber einschweissen. Tank putzen, grundieren, streichen und Filz besorgen. Gummis zuschneiden und Bohren für Auspuffaufhängung. (Der Auspuff war teilweise mit Ski-Riemli aufgehängt). Stossdämpfer putzen und streichen, Ventildeckel-dichtung ersetzen.

Erneutes Aufgebot nach Frauenfeld.

Ich war nun recht zuversichtlich nach all dieser getaner Arbeit.

Der Tag war sehr warm, Ende Juni 1988.

Auf der Bühne tropfte 1 Öltröpflein ausgerechnet auf die Lampe meines gewissenhaften Prüfers. Fazit: Motor besser abichten, nochmals zeigen!!!

Unterdessen haben wir gut 25'000 km mit unserer Traction zurückgelegt, das Auto 4 x in Frauenfeld zwecks Kontrollen und Nachprüfungen vorgeführt, den Motor aus- und wieder eingebaut, Kupplung ausgewechselt, Bremsen revidieren lassen etc.

Endlich im November 1992 hatte der Prüfer eine Erleuchtung und erklärte unsere Traction als "Veteranenfahrzeug".

20 Abschmierungen und 6 Ölwechsel später sind wir immer noch glücklich mit unserem Traumauto und dürfen mit Stolz sagen, dass er uns noch nie im Stich gelassen hat. Das Stück Holz das ich nun bei diesem Satz berühre, hat nichts mit Aberglauben zu tun. -

Ein fachlicher Laie, aber glücklicher Citroen-Fan

Paul Ott

10^{ème}
RALLYE INTERNATIONAL DES CLUBS CITROËN

10th
INTERNATIONAL CITROËN CAR CLUB RALLY



Clermont - Ferrand (FRANCE)
les 18, 19 et 20 août 1995

10. ICCCR in Clermont-Ferrand (F), vom 18.-20. August 1995

Eigentlich wollte ich ja diesen Bericht nicht selbst schreiben, sondern dies den Schweizer Teilnehmern überlassen, die erste Preise abgestaubt haben. Leider ist bis zum Redaktionsschluss dieses Heftes von ihnen kein Blatt bei mir eingetroffen, so dass ich in die Tasten haue.

Lange vorher schon war der Termin bekannt. An der Retromobile im Februar 1995 habe ich mich dann als einer der ersten angemeldet und mich gefreut, als endlich die Bestätigung der Veranstalter eintraf, eine so tiefe Nummer erhalten zu haben (ich glaube es war 44 oder 45). Anschliessend löcherte und nervte Walti Rey wochenlang seine ganze Citroën-Bekannthschaft, ob sie den jetzt nun endlich ein Hotel reserviert hätten, rund um Clermont-Ferrand gäbe es keine freien Zimmer mehr. Zum Glück gab er an, in welcher Ortschaft er selbst seine Zimmer reserviert hatte, so war den anderen bekannt, wo es keine Zimmer mehr hat, und dort musste man ja erst gar nicht mehr versuchen, oder? Auf jeden Fall genügte mir 1 Telefonanruf, um Zimmer mit abgeschlossener Garage zu reservieren. Da ich mit Regine und Christian zu reisen gedachte und sie eine Einladung an eine "Nur"-Cabriolet-Ausfahrt erhielten, meldeten wir uns auch dort an. Organisatorisch war von unserer Seite alles in Butter.

Am Sonntag vor dem Treffen nahmen wir die Reise auf. Noch schnell bei Albi Schorta in Derendingen vorbei, um die Flugblätter für Mollis '96 abzuholen, die wir am ICCCR verteilen wollten. Dann bei regnerischem Wetter möglichst schnell aus der Schweiz Richtung Frankreich. Schon in der Gegend Neuenburg hellte es sich auf, so dass mit dem Cabi bald 'oben ohne' gefahren werden konnte. Die erste Uebernachtung in Cluny (bekannt für eine nicht gebaute Kathedrale), wo eine Katze unbedingt durch die Lüftungsklappe an der Motorhaube die Konstruktionsprinzipien eines Tractionmotors erforschen wollte. Frühstück im Garten bei Sonnenschein unter einer Linde, das nenne ich Leben wie Gott in Frankreich.

Unser nächstes Ziel hiess Atlantik. Unterwegs trafen wir einen Citroën C2 (so etwas wie Peti Weber fährt) mit Problemen am Strassenrand stehen. Wir halfen mit, das Auto zu entpannen, und wurden prompt zu einem Treffen eingeladen. So etwas habt Ihr wahrscheinlich noch nie gesehen. Das Ganze lief unter dem Motto: Geschichte der Landwirtschaft. Auf einem riesigen Gelände wurde die ganze Meschanisierung der Landwirtschaft dargestellt: vom Pferd bis zum modernsten Traktor, über Dampfmaschinen, den Französischen Pendants zu den Lanz Bulldogs, Stationärmotoren, Dreschmaschinen usw., usw.. Dazu gab es noch eine Spezialausstellung von Feuerwehrfahrzeugen, eine Darbietung mit alten Velos und eine kleine Oldtimer-Ausstellung.

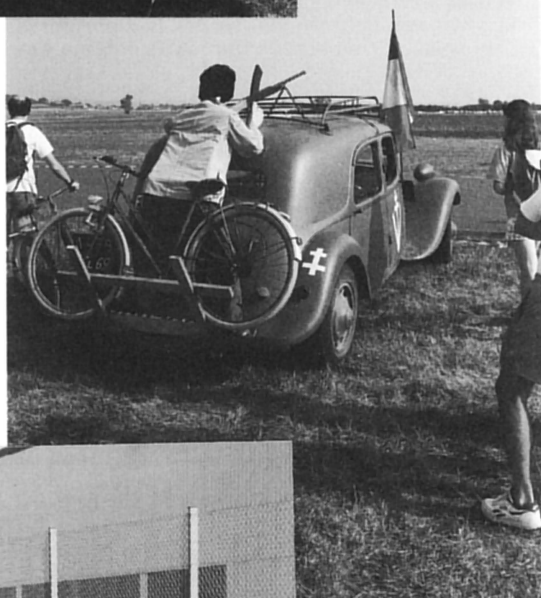
Am Nachmittag endlich am Meer. Ein Hotel zu finden am 15. August (Feiertag in Frankreich) ist nicht ganz einfach. Und wenn man noch den Anspruch stellt, die Autos nicht am Strassenrand abstellen zu wollen, vereinfacht dies die Aufgabe auch nicht eben. So kamen wir auf der Hotelsuche zu einer Rundfahrt auf der Ile de Ré und fanden ein Zimmer südlich von La Rochelle, mit unverbauter Meersicht. Kaum hatten wir die Zimmer bezogen, waren wir auch schon im Wasser und genossen die Abkühlung nach dem heissen Tag. Als Diner Austern und Muscheln war ganz nach meinem Geschmack.

Am nächsten Tag Tourismus in La Rochelle. Es ist so wie überall, wo zu viele Leute sind... Und am Donnerstag mit Vollgas Richtung Zentralmassiv und Clermont-Ferrand. Trotzdem führte uns Regine nicht über die Hauptstrassen und viele Details der schönen Vulkanlandschaft bekamen wir mit. Am Abend Zimmerbezug in Riom, etwa 7km nördlich des Treffengeländes. Draussen im Strassencafé sitzen und den alten Citroëns beim 'Cruisen' zusehen ist schon ein erhebendes Gefühl.

Freitag, 18.8.1995: der erste Tag des 10. ICCCR. Bei der Anfahrt zum Treffengelände der erste kleinere Stau. Frustration bei der Anmeldung: anstatt der erhofften Nummer 44 erhielt ich







die 1183. Aber dann ab aufs Michelin Testgelände: riesig in den Ausmassen, sicher genug Platz für alle Citroëns in Frankreich. Da es erst Freitag war, füllte sich das Gelände nur langsam. Aber schon jetzt standen viele Citroëns herum, vom Typ A auf dem offenen Gelände bis zum Xanae im Museum, mit allem dazwischen vertreten. Wir stellten erst mal unsere Autos ab und verschafften uns einen Ueberblick: die Tractions, vor allem die Typen, die nicht so vertreten sind, und natürlich das Zelt mit den Ersatzteilen, Zubehörartikeln, Büchern und Modellen.

Für die Cabriolet-Ausfahrt am Nachmittag musste ich meine stiere Limousine stehen lassen und durfte dafür in Christians Cabriolet Platz nehmen. Mit moderner Begleitung hinten und vorne nahm eine ganze Kolonne von Traktion Cabriolets (echte und falsche), darunter das blaue Worblaufen Cabriolet, den Weg zu den Schönheiten der Auvergne unter die Räder. Dort wo Vercingetorix anno dazumal seine Festung gegen die Römer hatte, wurden wir zum ersten Mal gepflegt. Auch ein Formular für einen Wettbewerb erhielten wir dort. Es gab allerhand Fragen über die Gegend, den Französischen Automobilbau, Michelin und Citroën zu beantworten. Weiter gings durch die schöne Landschaft zu einer Schlossbesichtigung, wo die Cabriolets sogar im Hof aufgestellt werden durften. Gegen Abend, als der Regen kam, zurück in einen Vorort von Clermont-Ferrand. Im Haus, wo wir empfangen wurden, soll Pierre Boulanger den Prototyp des Citroën 2CV während des 2. Weltkrieges vor den Deutschen Invasoren versteckt gehalten haben. Verschiedene Ansprachen wurden gehalten und endlich kam es zur Preisverteilung des Wettbewerbes: der erste Schweizer Sieg am ICCCR (kommt der Bericht noch?). Die Equipe Heussi erreichte den 2. Rang, gestiftet von einer Bar in der Nähe. Es ist selbstverständlich, dass wir mit dem Wagen zu der Bar hinfuhren, um uns für den Preis zu bedanken. Das blaue Cabi war für eine Stunde die Attraktion des Dorfes.

Am Samstag wieder zeitig zum Michelin Testgelände: Denkste: schon auf der Autobahn Stau wohin man schaute. Sicher war die Idee der Veranstalter gut, nur eine Zufahrt zu machen, das lässt sich besser kontrollieren. Aber wenn dann 4'500 alte Autos durch dieses Nadelöhr müssen, und auch noch die Zulieferer (Getränke und Essen für 10'000 Personen), so wird es schon ein bisschen eng. Dazu muss man bedenken, dass im Unterschied zu bisherigen ICCCR, niemand auf dem Gelände übernachten durfte (Sicherheitsvorschrift von Michelin). Auf jeden Fall dauerte es 2 Stunden, bis wir vom Ende des Staus auf dem Gelände waren. Hier waren noch mehr Autos als am Tag zuvor. Was uns auffiel: keine Lautsprecherdurchsagen, was wann los ist. Die Orte wo die verschiedenen Dinge passierten (Museum, Ersatzteilzelt, Vorführgelände), waren weit auseinander. Ein Mountain-/City-Bike wäre das ideale Transportmittel gewesen. Mit dem Auto war kaum ein durchkommen. Als Christian und ich zum Concours d'élégance gehen wollten, hiess es dort, wir müssten eine Anmeldung haben. Auf die Frage, wo man denn die bekomme, hiess es bei der Information. Dieser Stand war am entgegengesetzten Ende des Geländes. Also dorthin. Hier teilte man uns mit, dass man sich nicht mehr anmelden könne, da die Veranstaltung schon begonnen habe. Auf jeden Fall gab's am Concours den 2. Schweizer Sieg (kommt vielleicht hier ein Bericht?).

Am Sonntag hiess es schon bald Abschied nehmen. Wir machten noch auf Tourismus in der Auvergne, besuchten den Puy de Dôme und die Vulkanlandschaft. Bald hiess es auch schon den Weg Richtung Schweiz einschlagen. Ausser einem mysteriösen Schaden an meinem Getriebe, der mich trotz kapitaalem Defekt, ohne weitere Probleme weiterfahren liess, gind alles gut. Die Schweiz erwartete uns mit demselben Wetter, wie wir sie verlassen hatten: Nieselregen.

Fazit: eine schöne Reise, viele alte Autos, interessante Leute kennengelernt, ein Getriebeschaden, der auf der Stelle schlimmer hätte ausgehen können.

Andreas Rutishauser



20 Jahre CTAC, Pfingsten 1996 in Mollis/GL

Wie Ihr sicher alle wisst, feiert der CTAC nächstes Jahr seinen 20. Geburtstag. Traditionsgemäss wird bei jedem runden Geburtstag ein internationales, mehrtägiges Treffen veranstaltet. Bisher fanden diese in Zofingen (1981), Winterthur (1986) und Interlaken (1991) statt.

Für nächstes Jahr haben wir das Glarnerland vorgesehen. Unsere 'Basis' wird auf dem Militärflugplatz in Mollis sein, Abstecher in die nähere Umgebung, vor allem nach Glarus sind vorgesehen. Das Glarnerland mit all seinen landschaftlichen Schönheiten bietet sich auch daher an, dass seine Bevölkerung der Sache des alten Autos sehr zugetan ist. Der Erfolg des Klausen Rennen Memorials 1993 ist uns noch allen präsent.

Christian Heussi hat sich als OK-Präsident zu Verfügung gestellt. Mit Regine Hansche steht ihm eine kompetente Partnerin zur Seite. Die beiden haben gute Beziehungen im Glarnerland. Regine ist touristisch in der Gegend bewandert und wird sicher interessante Ausflüge gestalten können. Zudem ist sie sprachgewandt und somit prädestiniert, unsere ausländischen Gäste zu betreuen.

Udo Kenkel hat sich nach Interlaken wieder bereit erklärt, dem OK finanziell auf die Finger zu klopfen.

Daniel Eberli wird die Clubkontakte aufrecht erhalten.

Richi Geiser kümmert sich um unser Erscheinungsbild in der Oeffentlichkeit: Signet, Plakat, Plakette und Drucksachen. Zudem wird er für Unterkünfte besorgt sein und dafür schauen, dass das geplante Gala-Diner in angemessenem Rahmen stattfinden kann.

Da wir geplant haben, dieses Treffen auch als Publikumsanlass zu organisieren, haben wir auf qualifizierte Kräfte ausserhalb des Clubs zurückgegriffen.

Urs Ramseier, ein Profi im Oldtimer Business ist für die Public Relations (PR) und das Sponsoring verantwortlich. Er kennt sich in der Oldtimerszene gut aus und führt das Swiss Car Register, das alle Autos mit Schweizer Karosserien vereinigen soll. Urs sieht für den Sonntag eine Ausstellung mit Schweizer Karosserien (wahrscheinlich die wenigsten davon Citroëns) vor. Zusätzlich wird er massgeblich am Inhalt des Programmheftes mitarbeiten.

Hans Wiederkehr kümmert sich um die Belange, die mit dem Autoverkehr zu tun haben. Er kennt die Leute vor Ort gut und hat somit die Möglichkeit, das zu erreichen, was er braucht.

Meine Wenigkeit beschäftigt sich mit Schreibarbeiten. Dazu bin ich für das 'Personal' verantwortlich und darf allen, die nicht widerstehen können, am Treffen mitzuhelfen, ihre Arbeit und die Arbeitszeit zuteilen.

Andreas Rutishauser

INTERNATIONALES
CITROËN
T R E F F E N

25.-27. Mai 1996

Glarnerland

Schweiz

20 Jahre CTAC



Helfer gesucht

Für die Durchführung unseres Jubiläums-Treffens an Pfingsten 1996 brauchen wir noch Helfer. Die acht Nasen im OK können die ganze Arbeit nicht allein bewältigen.

Am Treffen selbst benötigen wir Leute zur Verkehrsregelung, Gästebetreuung, im Service, am Empfang, zum Aufbau und Abbau und vieles mehr.

In der Vorbereitung sind wir froh, um Helfer, die für spezielle Aufgaben wie Versände, Abklärungen usw. zur Verfügung stehen.

Hier habt Ihr die Möglichkeit, Eure Hilfe anzubieten. Bitte teilt und mit, wenn Ihr eine bestimmte Arbeit oder eine bestimmte Zeit bevorzugt.

Je mehr Mitglieder oder auch deren Familien-Mitglieder sich zur Verfügung stellen, desto weniger Arbeit gibt es für den Einzelnen.

Untenstehenden Talon bitte ausgefüllt an Christian Heussi oder Andreas Rutishauser senden. Vielen Dank!

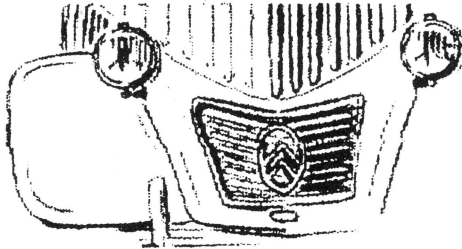
Gerne helfe ich am Treffen zum 20 Jahr Jubiläum des CTAC:

Name :
Strasse :
Ort :
Tel.: Fax:
bevorzugte Arbeit :
bevorzugte Zeit :



RCS Paris 95B05824 - Tél: 43 57 54 52 NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE

Gardez les meilleurs moments de cette manifestation en vous procurant la cassette vidéo sur notre stand.



Bon de Commande à nous déposer au stand ou à nous retourner accompagné de votre règlement à :

Média Mission - 5, rue Bréguet 75 011 Paris - Fax: (16.1) 43 57 98 08

Nom:.....

Prénom:.....

Adresse:.....

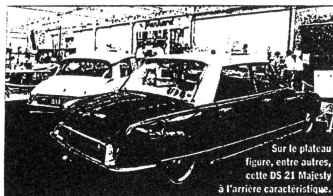
Quantité:

Prix Unitaire: 150 frcs TTC (port compris)

Total:

Seclin d'œil à la DS

Texte et photos Etienne Ripet



Sur le plateau figure, entre autres, cette DS 21 Majesty à l'arrière caractéristique.

Joyeux a-nni-ver-sair—reuu... Joyeux a-nni-ver-sair—reuu... C'était les 20 et 21 mai à Seclin, chez les ch'timi, où l'on fêtait un peu en avance les 40 automnes de la DS : on vous a rapporté une part de gâteau !

Depuis 11 ans l'Association des amateurs de Citroën anciennes se secoue pour faire de sa manifestation nordiste un rassemblement national et même international, vu ou plutôt entendu les dialectes qui s'y causent : Seclin, dans la banlieue de Lille, est idéalement placée géographiquement. Mais le succès (fréquentation entre 10 et 12 000 visiteurs) tient aussi dans la convivialité qui règne ici et les prix pratiqués : 20 F l'entrée, gratuit pour celui qui vient en ancienne, emplacement gratuit pour les clubs, ou encore l'ai testé la buvette avec un sandwich et une bière pour 17 F : le rédacteur en chef était ravi de la note de frais riquiquie !

Avec le thème retenu "40 ans de la DS", la majorité des

clubs présents (en particulier l'Idéale DS, co-organisateur) se mettent à l'unisson pour exposer des DS grande nature ou à pédales tandis que les marchands de pièces font l'effort de venir en Citroën avec leur HY, C 35 ou Méhari ! Bien sûr les DS et ID pullulent dans l'enceinte du Salon (situé dans une ancienne filature) et sur les parkings extérieurs mais voici une petite idée des pièces présentes : ambulances Currus, DS 21 Prestige à séparation chauffeur, la fameuse "3 PR 75" ex-général de Gaulle, Coupé Le Dandy 1963, l'ID Ricou du belge M. Gommailre, 23 le Pallas et une 23 désossée en cours de restauration, DS 21 Majesty, break ID 20 F, plusieurs cabriolets DS... La marque aux chevrons est également représentée par de nombreux autres modèles :

Traction à la pelle, 5 CV 1925, torpédo B 14 1927, 2 CV, Ami 6, Ami 8, SM... Au fait à propos de Citroën, on a appris sur place que l'ICCCR (méga rassemblement du 18 au 20 août à Clermont-Ferrand) proposera une vente aux enchères des Citroën de collection le samedi vers 10 h. Parlez-en vite à votre banquier !



Seclin est devenu le supermarché de la pièce de DS !

Surprenante ! Une DS 23 le en cours de restauration...



Un Salet-Bernard de la route : M. Gommailre et ce NY dépannage.

Un habitué du Liège-Rome-Liège : M. Gommailre et son modèle 1966 signé Ricou.

Visiblement pas très bien garé cette 23 le : elle est dotée d'un équipement Prestige.



SECLIN ^{10 km} LILLE

PARC DE LA RAMIE

600 véhicules multi-marques - 350 exposants

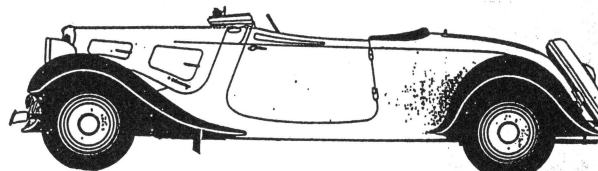
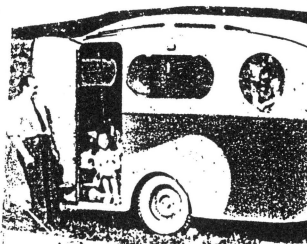
15 et 16 juin 1996



Les Amateurs de Citroën Anciennes

SIÈGE SOCIAL : 295 Rue M. Sembat

59184 SAINGHIN-EN-WEPPES



AUTO-RETRO

VOITURES ET MOTOS DE COLLECTION
BOURSE D' ECHANGES INTER - CLUBS

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname.....

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:

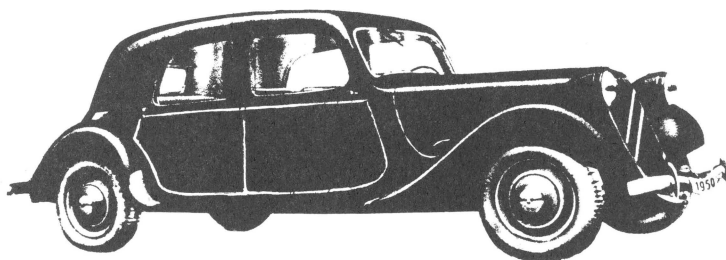
Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

Senden an: Robert Isler, Erikaweg 6, 8400 Winterthur



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 / /

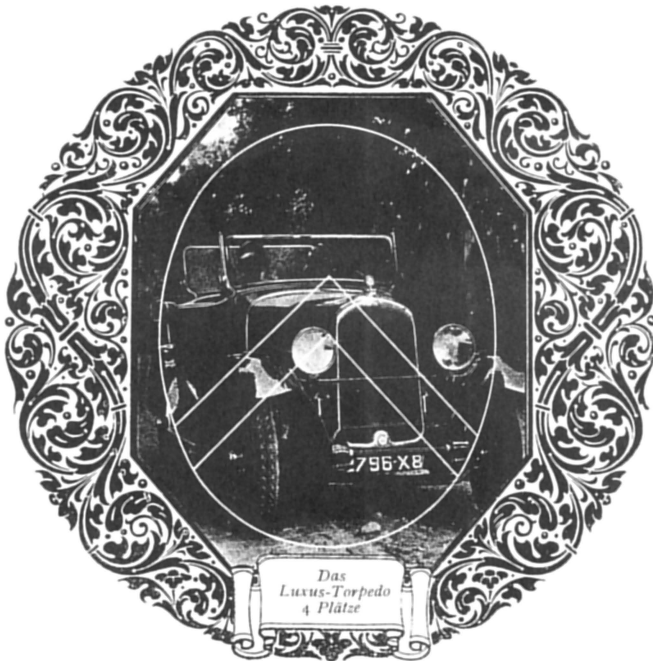
PLZ/Ort

Tel (G):..... /

AZB
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

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



C⁴
CITROËN