

# °CITROËN°



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC-MITTEILUNGEN

**5 / 2004**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Hans Georg Koch**  
Breiten 4  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
hansgeorg.koch@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Walter Homberger**  
J. C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
walter.homberger@hombitrading.com

### Kassier

**Udo Kenkel**  
Birkenweg 50  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar a. i.

**Koni Fisch**  
Singenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**  
Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neffenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### West

**Ernst Mühlheim**  
Leimbachstrasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.ernst@bluewin.ch

### Süd

**Koni Fisch**  
Singenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23  
kfisch@neodress.ch

### Werner König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54

### Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
rpm01@bluemail.ch

### Hans Ettlin

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66

### Josef Burri

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84  
N 079 623 36 15

### Hans Brunner

Oberseestrasse 56  
8640 Rapperswil  
P 055 211 13 08  
G 055 211 17 77  
rep-service@bluewin.ch

### Peter Weber

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

### Fritz Müller

Gansackerweg 34  
4460 Gelterkinden  
P 061 981 36 92  
G 061 925 02 31  
fritz.mueller@abbott.ch

### Edgar Stocker

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

### Redaktion

### Hans Georg Koch

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

### Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 354 03 21  
G 052 385 41 04  
ruedi.burri@tele2.ch

### Sekretariat

### Patricia Koch

Breiten 4  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
patricia.koch@centralnet.ch

### Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 367  
6215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Internet

### Caspar Türlér

Schloss-Strasse 26  
8803 Rüslikon  
P 01 724 03 03  
G 01 229 22 43  
caspar.tuerler@swx.com

### Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 333 28 50  
rudolf@weber-gubser.ch

### Deko

### Guido Soland

Bächtelmatt  
6404 Greppen  
P 041 460 24 86



# INHALT

Inhalt.....	1
Rodage..... Hans Georg Koch	2
13. ICCCR Nachlese..... Ulrich Brenken	5
70 Jahre Traction Avant..... Ernst Mühlheim	10
Superlative..... Swiss Classics	13
Nordlichter auf Passfahrt..... Uwe Rompalsky	14
Inserate.....	20
Traction im Film..... Hans Ruedi Büchi	21
Inserate.....	22
Inserate.....	32
Dünkirchen..... Ruedi Weber	33
Traction 11B als Schlafwagen..... Flemming Gubler	42
Mitglieder stellen sich vor..... Marcel Livio Aellen	43
Inserate.....	44
Technik..... Daniel Eberli	48
Ausblick..... Hans Georg Koch	52
Impressum.....	52

---

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage  
**Christian Heussi**

Kantonsstrasse 62  
8854 Galgenen

Tel 055 610 35 70

Fax 055 460 32 22

Natel 079 236 75 11

chrheussi@datacomm.ch

www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen

**Albert Schorta**

Spechtweg 5

4552 Derendingen

Tel. 032 682 32 83

Natel 079 250 33 86

www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile

**Frick Traction Avant AG**

Glernerstrasse 24

8805 Richterswil

Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile

**Schelbli Grenzgarage AG**

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel 071 657 24 33

Fax 071 657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile

**Garage Ochsner**

Hauptstrasse 82

8357 Guntershausen

Tel 052 365 22 00

Fax 052 366 20 40

garage.ochsner@datacomm.ch



# RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Das grösste Ereignis der Citroën Welt in diesem Jahr ist vorbei und die meisten von uns haben es in vollen Zügen genossen. Das 13. ICCCR ist zum gelungenen Event geworden und die Teilnehmer aus der ganzen Welt waren begeistert. Die drei Tage in Interlaken waren grossartig und das Echo in der Presse ist entsprechend gut. Einige Blätter bezeichnen das Ereignis als «Der Welt grösstes Oldtimertreffen» und das war es wohl auch.

3400 teilnehmende Autos und sicher etwa 5000 Teilnehmer sind ein Grossereignis, das zuerst wiederholt werden muss und auch die ca. 1200 Besucherfahrzeuge, die an jedem der drei Tage dazukamen, sind ebenfalls nicht unerheblich.

Vielen Dank an die Organisatoren, Peter Keller, Hanspeter Rubitschon, Caspar Türler und Oliver Sobotkiewitch, die dieses Internationale Treffen organisiert haben. Wir sind stolz, dass Hanspeter und Caspar auch aktive Mitglieder unseres Clubs sind.

Der Beitrag des Citroën Traction Avant Clubs zum 13. ICCCR war die Ausstellung zum 70sten Geburtstag der Traction Avant. Vom OK des ICCCRs erhielten wir ein Zelt von 50 m Länge und 25 m Breite, in welchem unser clubeigenes Organisationskomitee zusammen mit den Kollegen vom welschen Club Citroën 34-57 eine Ausstellung zusammenbauten, die sich sehen liess und die von den zahlreichen Besuchern als einer der Schwerpunkte des 13. ICCCR angesehen wurde. Vielen Dank auch unserem Schwesterclub für die tatkräftige Unterstützung.

Mit einer gemütlichen Beiz in der Mitte, einer Aussichtsterrasse und einer Liegestuhlwiese bot dieses Zelt alles, was das Citroën-Herz begehrte und erfreute. Unseren aktiven Mitgliedern Ernst Mühlheim, Udo Kenkel, Domenic Andry, Hans Ettlin und Guido Soland sowie den ungezählten Helfern, die sich im zweistunden Rhythmus an der Bar und am Clubstand ablösten, sei hier der Dank des ganzen Citroën Traction Avant Clubs ausgesprochen. Die Freundlichkeit, Freude und Gastfreundschaft, die unsere Mitglieder in den gelben Leibchen ausstrahlten waren ausserordentlich, so dass viele Besucher gern ein solches Leibchen als Andenken nach Hause genommen hätten. Leider waren sie genauestens abgezählt, so dass sie eine Exklusivität bleiben und die Helfer, die sich eingesetzt haben, klar identifizierbar bleiben!

Bedanken möchte ich mich bei allen Mitgliedern, die ihre Autos für die Ausstellung zur Verfügung gestellt haben, inklusive den Reservefahrzeugen.



Die erstklassige Qualität und Originalität der Fahrzeuge fand allgemein grosse Beachtung und wurde gerühmt. Ich finde es toll, dass Fahrzeuge in einem museumswürdigen Zustand nicht in einer solchen Institution verstauben, sondern auch heute noch auf der Strasse gefahren werden.

Es wurde so viel über das Treffen geschrieben, dass es sich für mich als Redaktor erübrigt, auch noch eine Geschichte zu verfassen. Ich habe die Texte aus den bisher erschienen Zeitschriften übernommen und in der Mitte des Heftes mit Bildern von unseren Mitgliedern illustriert, die mir freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurden. Auch den Fotografen gehört ein herzlicher Dank.

Ich freue mich auf die verschiedenen Dokumentationen, die im Anschluss an das ICCCR noch publiziert werden. Unser Ehrenmitglied und als fundierter Kenner der Citroën Szene bekannter ehemaliger Präsident Daniel Eberli hat sich zum Ziel gesetzt, das Buch über das ICCCR zu schreiben. Das Buch kann demnächst über die Webseite des ICCCRs bestellt werden. Gegebenenfalls werden wir auch einen Bestellschein in unserem Clubheft publizieren.

Peter Weber, unser Clubmitglied und rasender Videoreporter war mehr als drei Tage unermüdlich mit seiner Kamera unterwegs und hat das Geschehen auf hochwertiges Digitalband aufgenommen. Er wird uns sicher bald eine umfassende Videodokumentation (Cassette oder DVD) vorstellen, die ich allen empfehle, die das Treffen besucht haben. Auch hier werden wir in unserem Heft über den Vertrieb informieren.

Ich hoffe, dass Ihr ebenso viel Freude an den Erinnerungen ans 13. ICCCR habt wie ich. Schade, dass ich nicht noch mehr Seiten für ein grosses Fotoalbum zur Verfügung habe.

Hans Georg Koch

Euer Hans Georg Koch  
Präsident und Redaktor



# TREFFEN UND TERMINE

13.11. 2004	Vorstandssitzung in Grosswangen
30. 1. 2005	Generalversammlung in Nottwil
24. 4. 2005	Treffen Süd
19. 6. 2005	Treffen Ost
14. 8. 2005	Treffen West
15. 9. 2005	Treffen Nord

## Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69 Jeden letzten Donnerstag im Monat 28.10., 25.11.
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate 27.10.
Zentralschweiz	Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat: 6.10.
Allgemein	ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

18. 10. 2004	Oldtimertrophy Grächen - St. Niklaus
24./25. 10. 2004	Retro-Technica Schweiz im Forum Fribourg
30./31.10. 2004	Oldtimerausstellung in Oltern (Oldtimerclub Wiggertal)
6. 11. 2004	OTM Zürich
4. 12. 2004	7. Auto Oldtimer-Teile-Markt Roggwil (Gugelmann Areal)
4. 12. 2004	Oldtimer Teilemarkt Langenthal (Carosserie Langenthal)

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:  
[www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html](http://www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html) dank Ruedi Weber!

**Redaktionsschluss für Heft 6/2004:**

**27. 11. 2004**

# 13. ICCCR NACHLESE

Einen ausgezeichneten Überblick, mit viel Fachkenntnis verfasst und im ACC (André Citroën Club) Rundbrief publiziert, hat Ulrich Brenken, von dem ich die Erlaubnis habe, den Text hier nochmals abzudrucken. Vielen Dank Ulrich!

13. ICCCR, das Ereignis:

Hier der aus Gründen des bereits überschrittenen ACZ-Redaktionsschlusses eilig zusammengestellte Bericht vom Wochenende, als die olympischen Spiele begannen: Da war zunächst das Wetter im Berner Oberland: Die gute Nachricht lautet: tagsüber kam ganz überwiegend KEIN Regen vom Himmel. Es hat -außer Donnerstags -nur bei (zumindest angehender) Dunkelheit und nachts geregnet, dann aber richtig fett und anhaltend!, Die Gretchenfrage lautete: "Erkennt Ihr den Berg am Ende des Flughafens noch ? Nein ? Dann wird's gleich furchtbar regnen!"

Somit kommen wir zur schlechten Nachricht, dem Regen und der damit verbundenen Durchweichung des Campingplatzes. Das war so ätzend heftig, dass man insbesondere die früh angekommenen Camper während des gesamten Treffens an ihren schlammverschmierten Schuhen und Autoreifen erkannte.

Am Samstag Morgen war das beliebteste Auto auf dem Campingplatz der Traktor, der Einzelfahrzeuge und Gespanne - gegen Gebühr versteht sich - aus dem Morast auf die Straße zog, damit sie aus eigener Kraft wieder voran kamen. Da gab's dann auch schon mal Szenenapplaus von den Fans, wenn ausgerechnet ein Saxo es MIT Wohnwagen schaffte, über etwa 100m hinweg durch den Schlamm den rettenden Grip der Straße zu erreichen.

Einige sind ob der klammen Sauerei vom Himmel auch schon am Samstag enttäuscht abgereist. Ab Freitag wechselte die Organisation richtigerweise die Strategie und bot den dann Ankommenden an anderer Stelle im großzügig bemessenen Gelände Platz zum Campen, was auch ein teilweises Umstellen der Toilettenhäuschen erforderte. Danke für den Service - hoffentlich gelang es, mit den Eigentümern der Wiesen im Rahmen des Budgets zu bleiben.

Den wahren Fan können aber auch Sturm, Regen und Wind nicht davon abhalten, die positiven Seiten dieses gut ausgeschilderten und verkehrsgünstig gelegenen Super-Citroen-Events am TOP-gelegenen ehemaligen Militärflughafen Interlaken zu entdecken und dann in vollen Doppelwinkel-Zügen zu genießen. Es waren allein rund 3.000 Citroens als offizielle Treffenteilnehmer aus 36 Nationen rund um die Welt, z.B. auch aus Australien und Canada, eingeschrieben. Das machte schon mal locker 5.000 Fans, die sehen und gesehen werden wollten. Hinzu kamen Tausende von Besuchern. Viel Wiedersehensfreude gab's und neue Verbindungen entstanden.

Ein Zusammenschluss von 10 Schweizer Citroen Clubs fungierte als Veranstalter (z.B. das freundliche Team um ACCM Hans Peter Rubitschon haben viele ACCM ja bereits auf den Treffen der letzten Jahre kenne gelernt) und stemmte in Zusammenarbeit mit regionalen Unternehmen die Organisation in der Fülle

der Aktivitäten zwischen Internetseite, Ankunftszeit bis in die Nacht (aber wenig Orientierung für die Eincheckenden), Frühstücksangebot, Toi-Toi-Toiletten und Duschcontainern samt deren regelmäßigen Service, Nachtbeleuchtung, mit genialen rundum abstrahlenden Ballons, Hotelunterkünften, Security, Verkehrsregelung auf dem Gelände, Sortieren der Fahrzeuge nach Typen, (Gratis-) Bahn nach Interlaken und Concours d'Elegance durch Interlaken vom wirklich Allerfeinsten.

Aktionsreicher Kernbereich des Geschehens war das Citroen Village, in Freigelände und überdacht, von den Ständen her erkennbar fürs eine Woche zuvor stattgefundenen Trucker-Treffen aufgebaut, mit Gastronomie (Küche regional und international, europäisch bis hin zu chinesisch und vietnamesisch) ...und in der Citroen Komponente höchst originell, wie die Unterboden Bar, wo man auf dem Boden umgedrehter Enten trank oder der Crêperie, die IN einer Ente als Verkaufsstand tätig war. Mit Musik (12 Live-Bands auf 3 Bühnen), Vergnügungen wie Kinderspielplatz mit Hüpfburg, Festzelt, Kaufbuden, Action-Fahrgeschäft oder das weithin sichtbare Riesenrad, Teile und (teure!) Modelle, vom kleinen aber feinen Anbieter bis zum Verkauf vom Sattelzug (incl. Super-Sonderpreise für historische Michelin-Reifen, die auch gleich montiert wurden) ...Viele hatten dennoch mehr Teilemarkt erwartet, sein "gefühltes" Volumen lag zwischen der ersten Citrorama 2003 und der Citromobile 2004 ...was ein Kompliment an die Citrorama ist. Möglicherweise hing es ein Stück weit auch an den Zollformalitäten, die Händler bei der Einreise in die Schweiz- und nach getaner Arbeit auch bei der Ausreisereise wieder mühsam erfüllen müssen. Nachdem wir die angenehmen Seiten nach dem Fall der Grenzkontrollen sowie der Handelsgrenzen in "EU-Land" seit einigen Jahren gewohnt sind, erlebt man die Schweizer Zollhürden als nicht mehr zeitgemäß.

Euro und ICCCR: Andre Citroën hatte schon in den 20-er Jahren des letzten Jahrhunderts gefordert, EINE europäische Währung zur Stärkung des Handels einzuführen. Der Euro als Zahlungsmittel war auf dem ICCCR ganz in diesem Sinne auch durchgängig akzeptiertes Zahlungsmittel-Wechselgeld gab's fallweise aber in Schweizer Franken.

Wer laute - und durchaus attraktive - Musik wollte, war Freitag- und Samstag-Abend im Festzelt gut aufgehoben - für Gespräche unter Citroënisten war's aber auch in den hinteren Reihen sehr zu laut. Über einen direkten Dialog vom eigenen Mund zum Ohr des Nachbarn hinaus ging da nicht wirklich was. Ansonsten bot das Citroen Village:

Eine Ausstellung von historischen und aktuellen Citroëns bis hin zum C4-Sport-Prototypen vom Genfer Salon, eigene Zelthalle zum Jubiläum 70 Jahre Traction Avant mit einer beeindruckenden Präsentation aller Baujahre zwischen 1934 und 57 (31 Fahrzeuge, einer blau, einer rot, alle anderen schwarz, im Hallenrund), auch aus dem Krieg. Dazu viele Sonderkarosserien und Unikate im Zentrum des Traction-Kreises. TOTAL-Racing, was die Präsentation eines WRC-Xsara von Carlos Sainz zum Inhalt hatte.....und last but not least die beeindruckende Bertoni-Ausstellung in einem Hangar, die u.a. einen 2CV Prototypen, den raren Prototypen C60 (Der sollte als 4-türiger 5-Sitzer mit 4-Zylindermotor



(1.100 + 1.400 cm³ Hubraum), Hydropneumatic an beiden Achsen, 4, 18m Länge, 1,58m Breite, 1,3m Höhe und 644kg Leergewicht zwischen AM16 und DS reussieren, wurde aber nie gebaut.) und die älteste erhaltene DS mit der Fahrgestellnummer 425 präsentierte. ...die war in 12/1955 als zweites Fahrzeug nach USA gegangen zum Salon in Californien in 2/56. Sie legte in 30 Jahren nur 5.000 Meilen zurück und trägt einmalig gebliebene Logos auf Motorhaube und Kofferraum.

Es war in der Tat KEIN billiges Vergnügen: Das muss man erst mal überwinden, dass man zu zweit incl. Camping 100.- € los war, dass die Cola zwischen 3,50 € und 4,50 €, dass 0,33 L Rugenbräu aus dem Berner Oberland 3,50 € und dass eine flaue Bratwurst 4.- € kostete (das waren mal 8.- DM!), konnte man die mit viel Engagement zusammengebrachte faszinierende Doppelwinkelvielfalt der Autos in vollen Zügen genießen.

Hierzu empfahl sich ein Blick in die aufwändig im A-4-Format gedruckte 47-seitige (!) Info-Broschüre, die man der mit zahlreichen wertvollen Give-Aways (Pluriel-Modell 1.66 mit ICCCR-Aufkleber, Sprühöl-Probe etc.) versehenen Pluriel-Infotüte entnehmen konnte. Sie enthielt von "Abfall" bis "Wetter" zu fast jedem Buchstaben des Alphabets gute und wichtige Hinweise –ein Beispiel für die von langer Hand geplante Organisation ...die sich natürlich dennoch spontanen Herausforderungen stellen musste, wie z.B. den wetterbedingten Erschwernissen in Sachen Camping.

Der umfangreiche Programmablauf bezog bereits am Freitag das Citroen Village mit ein und schloss nach dem Unterhaltungsabend «Berner Oberland» erst nach den letzten Gästen um 02:30 Uhr.

Samstag gab's abends die «Soiree ICCCR», Unterhaltung, Tanzmusik, offizielle Begrüßung, Preisverteilung des Concours d'Elegance und Ziehung der Gewinner im ICCCR-Wettbewerb.

Sonntag gab's dann noch das Meeting der Amicale Citroën Internationale (ACI), wo auch das nächste (14.) ICCCR festgelegt wurde: Info-Stand des ACC-Teams: 2008 in Italien, genauer in Rom, wieder auf einem Flugplatz.

Die gebotene Citroen Vielfalt zwischen Details an einzelnen Fahrzeugen und den - teils spektakulären - Schnellfahrten auf dem Flugfeld liess jedes Citroen Herz nach seiner Façon selig werden; sie kommt in dieser Umfänglichkeit so schnell nicht wieder zusammen, das ist sicher. Hier eine kleine Auswahl bei den nicht mehr in Produktion befindlichen Citroens, die WEIT davon entfernt ist, vollständig zu sein: Zwar ICCCR-üblich aber immer wieder besonders Highlight: Hunderte von Tractions am Platz -ein eindrucksvoll bestimmender Schwerpunkt zum Jubiläum 70 Jahre Traction Avant. Das kehrt gewohnte Maßstäbe - kurzfristig - um: zwischen rund 50 auf einem Platz geparkten Tractions wirkt dann ein einzelner oranger Pluriel auf einmal als Exot... ...Traction-Cabrio ? Man könnte glauben, es muss wohl - entgegen der offiziellen Stückzahlen - bis hin zum «Qiunze SIX» was gängiges gewesen, so viele waren in Bestzustand zu sehen ...ebenso die zahlreichen Sonderaufbauten verschiedener Carrossiers bis hin zum zigarrenförmigen Rennwagen in weiss » Hecktriebler ab 1919 ? Nahezu alles mehrfach vorhanden! Besonders attraktiv: Die C4-Feuerwehr im Hangar

des Teileverkaufs. Da kann jedes Fahrzeug eine jahrzehntelange faszinierende Geschichte erzählen und es ist schade, dass man keine Zeit hat, sich mehr einzelnen Fahrzeugen intensiver zu widmen beispielsweise dem nach 10-jähriger Restauration in voller Pracht wieder erstandenen blauen C6 F aus 1930 unseres ACCM Benjamin Klein aus Berlin.

HYs in allen Längen und Höhen, bis hin zu einem in blau, dessen Dach der Fahrerkabine mit Hilfe eines sinnreichen Mechanismus über den Laderaum nach hinten gefahren werden kann, so dass der HY im Fahrerhaus offen gefahren werden kann. Enten und Derivate bis hin zu FAF, Mehari und Pony, beginnend bei einem der Prototypen in der Bertoni-Ausstellung in breit, flach, skurril, bunt, schrill, ein- und mehrsitzig, 2- und 4- Zylinder, gediegen und sportlich ...von Pick-Up bis zu einem ganzen Bündel Sahara /4X4 ...und in Gestalt eines Motorrades.

VISA und C15 ...auch Benziner mit Kat, bis hin zum C-15-Dreiaxser von Carrosserie J. Mimetaine. GS und GSA bis hin zum mehreren Birotor und einem Exoten, der ins Birotor-Blechkleid einen CX 25 Saugdiesel geschraubt hat. BX bis hin zum Rallye-Versuch 4X4 TC Turbo ...der gleich 2x vertreten war... oder dem zum PickUp umgebauten orangegelben Servicewagen. CX bis hin zum voll polierten GTI- Turbo-Motor oder dem außen weißen und innen silberschwarzen Rechtslenker mit Heckflügel, «bösem Blick» und Lachgaseinspritzung (der grosse Drehzahlmesser auf dem Armaturenbrett ging bis 11.000 Touren). DS inclusive mehrerer Croisette-Cabrios, der allerersten Serie, die in nur 27 Exemplaren um 1961 gebaut wurde dazu mit einer ganzen Reihe von Exoten, wie dem «DS 23 Carat» mit Ford-Consul-Rückleuchten SIXWHEELER mit Hydropneumatik. Mindestens eine DS, wohl 2-stellig CX und mindestens ein XM. SM in großer Zahl bis hin zu gleich ZWEI Dieseln vom SM-»Pabst« Regembeau. Viele SM mit tollen Rädern von Kunststoff bis zum beeindruckenden schüsselförmigen Leichtmetall Gussteil. XM, bis hin zu dem aus Ontario/Canada und den etwa 10m (!ZEHN!) langen offenen XM mit der Bezeichnung XXXM oder die 3-achsige XM-Sattelzugmaschine

Dazu wirklich exotisches wie dem Concours d`Elegance, der nach Bewertung aus den Bewerbungen einen triumphalen Doppelwinkelweg nach Interlaken nahm, höchste wertvolle Citroens in einer einmalig beeindruckenden Reihe wie den Bus, der oben zum Transport oder als ambulante Garage einen CX 25 GTi beherbergt und der unten Raum für die Mannschaft und deren Versorgung bietet. Fazit: Starke Gemeinschaft, starke Marke! Sehen und gesehen werden (auch erfreulich viele ACCM!), das hat in Interlaken wirklich lang anhaltende Freude gemacht - auch dem Schweizer TV, das einen Beitrag brachte. Eigentlich war das Treffen viel zu kurz. Für die Pracht und Vielfalt unterm Doppelwinkel hätte man gut und GERNE eine ganze Woche dort verbracht, um die GANZE Citroen Welt umarmen zu können. Die Marke Citroen kann sich glücklich schätzen, eine so engagierte internationale Fangemeinde zu haben, die ihre Young- und Oldtimer so liebevoll pflegt. Haben das die Entscheider im Headquarter und in allen europäischen Filialen angemessen verinnerlicht, um es PRO Citroen zu nutzen und zu fördern? Nachdem dann der Sonntag

als Bilderbuchtag mit wolkenlos blauem Himmel begann, fiel der Abschied noch schwerer. Viele nutzten das zeitliche Umfeld, die Schweiz besser kennen zu lernen, vom Bündnerfleisch über Käse, über die zahlreichen im Programm angeregten Touren, bis hin zur 3-Pässe- Tour Grimsel, Furka, Susten.

Worte können nicht wirklich das transportieren, was man in Interlaken unter`m Doppelwinkel erleben und spüren konnte - dazu müsste man wirklich dort gewesen sein. Wer dort war, mag die Bilder genießen, wer diesmal nicht dort war hat was Tolles verpasst und mag sich Appetit holen, beim nächsten Mal, 2008 - wohl in Rom - dabei zu sein.



# 70 JAHRE TRACTION AVANT

Durch den grossen und vielschichtigen Einsatz der vielen Helfer vor, während und nach dem eigentlichen Fest, wurde aus dem Clubevent «70 Jahre Traction Avant» das, was von vielen Besuchern als eigentliches Highlight oder Perle des 13. ICCCR bezeichnet wurde.

Die nicht gezählten Stunden Fronarbeit, geleistet von Mitgliedern der beiden Clubs (CTAC und 34-57) mit ihren Partnern, Angehörigen und Freunden, haben das Gelingen unserer Ausstellung ermöglicht. Die gute Zusammenarbeit hinterlässt einen ebenso starken und positiven Eindruck wie das daraus entstandene Werk! Argumente von Tractionbesitzern die (noch-) nicht Clubmitglieder sind, wie – meine Traction fährt auch ohne Club – werden durch solche Erlebnisse des gemeinsamen Schaffens zu Phrasen.

## Ein ganz, ganz grosses Dankeschön

» für das mir entgegengebrachte Vertrauen und die Bewilligung des Kredits durch die HV am 25. Januar 2004 in Nottwil

» an meine OK Mitglieder „Event 70 Jahre Traction Avant“ bestehend aus Men Andry, Hans Eftlin, Udo Kenkel, Guido Soland vom CTAC und die beiden Vertreter des Club 34 – 57, Louis Burnens und Jacques Bovey. Zwischen insgesamt sieben Vorbereitungssitzungen wurde in den einzelnen Ressorts viel abgeklärt, vorbereitet, an Beziehungsnetzen geflochten und...

» den Schwerarbeitern die beim Transport, Aufbau und letztlich beim Rückbau harte Knochenarbeit, zum Teil mit akrobatischen Einlagen in schwindelnder Höhe, geleistet haben

» allen Helfern, die sich während dem eigentlichen Anlass an den verschiedensten Posten einsetzen liessen und so massgeblich zum Gelingen des Festes beigetragen haben

» allen die uns mit einer spontanen Leihgabe ihrer „Hardware“ als Ausstellungsfahrzeug, oder jenem Material, verschiedensten Utensilien und Werkzeugen eine Ausstellung in diesem Ausmass möglich gemacht haben

» für den Support wie, wichtige bestehende Kontakte, Zugang zu Daten und Listen und anderweitige Unterstützung durch den Präsidenten und Vorstandsmitglieder des CTAC

» für das Verständnis, wenn aus irgendeinem Grund gerade bei deinem Angebot oder Einsatz etwas schief gegangen ist oder nicht nach deiner Vorstellungen gelaufen ist.

Ernst Mühlheim, Präsident OK CTAC am 13. ICCCR





Einige Eindrücke von den aufwändigen Vorarbeiten und dem Fleiss der Helfer!



## Der Welt Grösstes Oldtimertreffen

Aus SwissClassics, September 2004

Von Freitag, 13., bis Sonntag, 15. August, stand der Flugplatz Interlaken ganz im Zeichen des grössten und imposantesten Oldtimertreffens der Welt. Das 13. ICCCR (International Citroën Car Club Rallye) wurde erstmals in der Schweiz durchgeführt. Während dreier Tage konnten die Organisatoren des Citroën Dachverbandes (ACI) über 4000 Fahrzeuge der französischen Marke Citroën aus beeindruckenden 36 Nationen registrieren. Nebst der Heimatnation von Citroën, Frankreich, waren die ehemaligen Ostblockländer stark vertreten, und sogar verschiedene Besucher aus Destinationen von Übersee, wie Tansania, USA, Neuseeland und Japan liessen sich diesen besonderen Anlass, der nur alle vier Jahre stattfindet, nicht entgehen.

Alle Typen und Modelle, die je von Citroën gebaut wurden, konnte man ein langes Wochenende auf der Piste des Flugplatzes Interlaken bewundern. Vom Citroën 5HP, genannt «Trefle» und dem ersten Wagen (Typ A) mit dem Citroën 1919 in den Automobilbau einstieg, über die verschiedenen Modelle der Traction Avant, des «französischen Gangsterautos», der von 1934 bis 1957 gebaut wurde, dem 2 CV, der sogenannten Ente, an den sich viele als ihren Ersten erinnern war natürlich auch DS und SM mit dem Maserati-Motor vertreten. Besonders auffällig und zum Fotografieren geeignet waren die Sondermodelle wie ein umgebauter, fast 10 Meter langer XM und die verschiedenen 2 CV, die man in vielen lustigen Variationen auf den Pisten rollen sah. Kuriose Feuerwehr- und Rettungswagen und die CX mit doppelter Hinterachse gaben ebenfalls gute Fotomotive ab. Sogar einige frühe Modelle des BX waren in Rallyeausrüstung und getunt zu bewundern. Die Höhepunkte des Programms waren die Sonderausstellungen «70 Jahre Traction Avant» und des Auto-Designers Flaminio Bertoni. Von den Teilnehmern des Concours d'Elegance wurden die 5 schönsten pro Kategorie durch eine Fachjury ermittelt, 50 Fahrzeuge insgesamt, die dann im Konvoi durch das Zentrum von Interlaken fuhren. Sie erregten nicht nur wegen ihrer Schönheit grosses Interesse bei Einheimischen wie auch Touristen, sondern weil der Konvoi einen Verkehrszusammenbruch im Zentrum zur Folge hatte.

Das Internationale Citroën Meeting Interlaken durfte insgesamt rund 20'000 Besucher auf dem grossräumigen Gelände empfangen. Die Organisatoren stellten dabei fest, dass das Hauptinteresse mehr der vielseitigen, grossen Fahrzeugausstellung als dem umfangreichen Rahmenprogramm im eigens geschaffenen Citroën-Village galt.

Die Organisatoren des ICCCR konnten dabei die vorhandene Infrastruktur von Jungfrau World Events (JWE) Interlaken nutzen, die bereits für das Internationale Trucker & Country Festival des vorhergehenden Wochenendes aufgebaut worden war. An der Deligiertenversammlung des Dachverbandes Amicale Citroën Internationale (ACI) am Sonntag wurde Rom als nächster Austragungsort im Jahre 2008 bestimmt.

# NORDLICHTER AUF PASSFAHRT

1.207 – 1.815 – 2.005 – 1.216 – 14,6 – 1.176

## 13. ICCCR – SWITZERLAND - 2004

1.008 – 1.198 – 1.180 -1.093 - 99.999 – 00.000 – 00.001

München–Ostbahnhof am 03.08.2004 – 7:30 Uhr, pünktliche Ankunft des Auto-reisezuges aus Hamburg, und um 8:00 konnte bei strahlendem Sonnenschein die Reise auf der Straße angetreten werden. Ein Stück meinem täglichen Schulweg vor 50 Jahren folgend, vorbei am wohlbekannten Gebäude der Schweißtropfen, dem Gymnasium, ging es weiter durch Giesing - am Nockherberg, dem Starkbiertempel der 5. Münchner Jahreszeit – dann den Mittleren Ring in der morgendlichen Rushhour zur A 95 (München – Garmisch ) nutzend. Auf der A 95 begann das entspannte Fahren mit „Jean-Marie“, bei 90 km/h auf dem Tacho, was echte 80 sind, den Bergen entgegen. Nach einer Pause überquerten wir 2 Stunden später die Grenze zu Österreich.

In Ehrwald passierte es, eine Senke im Ort mit scharfer Rechtskurve und starken Fahrbahnebenenheiten durchfahrend, sprang die Fahrertür auf und schlug mit lautem Knall leicht gegen ein entgegenkommendes Fahrzeug. Es gehörte Franzosen auf der Urlaubsreise. Nach Austausch der notwendigen Versicherungsdaten, wobei sehr großes Bedauern wegen des Schadens an „Jean-Marie“ (ist ja eben auch ein Franzose) bei der Gegenseite bestand, behob ich die größten Verformungen an der unteren vorderen Türkante mit Bordwerkzeug. Die Tür lies sich unter leichter Spannung wieder fest schließen. Wir setzten unsere Reise nach dem überstandenen Schrecken über den Fernpass (1.207 m) hinunter ins Inntal fort, um diesem jetzt flussaufwärts zu folgen.

Über Landeck, Pfunds, dann am Grenzübertritt Österreich – Schweiz hatten wir die Begegnung mit einem absolut dienstbeflissenen, dafür aber absolut humorlosen Beamten des schweizerischen Zolls - man habe die Identitätskarten in der Hand bereithaltend vorzufahren(!) - weiter über Scoul bis Zernez, unterhalb des schweizerischen Nationalparks, ging die Reise. Zu unserem Hotel gehörte eine eigene Bäckerei, die die Spezialität des Engadins, die Engadiner Nusstorte herstellte, so war es Ehrensache diese zum Kaffee zu probieren und zu genießen.

Am nächsten Morgen wurden wir von der Sonne geweckt, und es verhiess wieder ein schöner Tag zu werden. Wir folgten dem Inn weiter flussaufwärts, zeigten „Jean-Marie“ die noble Welt in St. Moritz, kamen vorbei am Silvaplana und Silser See, dem Ursprung des Inn's, hinauf zum Maloja-Pass (1.815 m). Im Ort Maloja, vorbei am Hotel Maloja-Kulm – ich wies noch auf das Verkehrszeichen „Bergpost“ (signalisiert das Vorrecht der Postautos) hin – als es nach einer kleinen Biegung hinunter ins Bergell ging und schon erklang die einem Postillionhorn nachempfundene Omnibusfanfare. Also scharf rechts ran und anhalten, hierdurch ergab sich die Möglichkeit einen Blick 400 m hinunter in den Steilabfall zu werfen, ein Teil der nun folgenden 23 Kehren wurde sichtbar



und von unten kurvte der Bergpostbus, die gesamte Straßenbreite benötigend, durch die letzten 5 nach oben. Diesen abwartend, ging es hinunter, was in den engen Kehren bei dem bekannt großen Wendekreis der Traction natürlich etwas langsamer vorstatten ging. Unten angekommen, gönnten wir uns einen Blick nach oben, um anschließend unseren Weg weiter durch das Bergell mit seiner eigenen Landschaft, auf einer Länge von 32 km von 1.800 auf 300 Meter Höhe hinunterfahrend, fortzusetzen. An der Grenzstation Schweiz – Italien kamen alle 3 diensthabenden, italienischen Beamten zur Begutachtung von „Jean-Marie“ ans Auto. Jetzt wurde die Straße schmaler, und die Ortsdurchfahrten noch enger (in Castasegna sogar ampelgesteuerter Einbahnstraßenverkehr). Ab Chiavenna wurde es italienisch, das Stadtbild, die Landschaft, die Temperatur, der Verkehr und die Begeisterung für ein altes Auto. Wir strebten dem Westufer des Comer Sees zu, um im Restaurant „Sole“ in S.Maria Rezzònico die uns bekannte exzellente Küche zu genießen, wie vor 2 Jahren. Gestärkt ging es durch alte und neue Tunnels weiter in Richtung Menaggio. Ausfahrt aus einem neuen Tunnel, ein Kreisverkehr, wir folgten der Wegweisung Mennaggio und dann ging es in Serpentina hinab in den Ort. Es kam uns irgendwie unbekannt vor, wann kommt die Abzweigung nach Lugano? Also und noch aufmerksamer fahren, wir erreichten den Urlaubsort von Konrad Adenauer, Cadenabbia, wir waren falsch und drehten um. Zurück durch Menaggio, die Serpentina wieder hoch zu dem Kreisverkehr und nun von der anderen Seite kommend das Schild Lugano. Der Aufstieg in die Bergregion Grándola ed Uniti, Trennung zwischen dem Comer und Luganer See. Dann hinab zum Luganer See, Porlezza durchfahrend, die Straßenführung nun wieder hoch über dem See, ein Tunnel – italienische Zollstation – Tunnel – schweizerische Zollstation – Tunnel – Gandria, der erste Ort in der Schweiz. Nächster Ort Castagnola, jetzt Ortsteil von Lugano, im alten Ortskern mit 3 heftigen Kurven, fällt die Straße hinab auf Seehöhe, nein nur nicht zu schnell, den nachfolgenden Verkehr durch mehrmaliges Bremsen auf ein kommendes Fahrmanöver vorbereiten – im 345 ° Winkel nach links abbiegen – und den Blinker links setzen. Der bei der Traction bekannte Wendekreis erfordert nun ein ganz scharfes Rechtsfahren, den Gegenverkehr abwarten und danach links in die Via Cortivo nach San Domenico abbiegen; es ist fast ein U-Turn. Ehrensache ist, dass bei diesem Manöver der an dieser Stelle auf der Gegenseite vorhandene und relativ breite Fußweg in den Radius mit einbezogen wird. Die schmale Via Cortivo nun noch ganz langsam bis zum Parkplatz am Ende fahren und die autofreien Tage können beginnen. Wir benutzten die öffentlichen Verkehrsmittel, wie Stadt- und Postbus, Funicolare, Schiff, oder gingen zu Fuß. Unsere Unternehmungen waren Besuche bei „Hermann Hesse“ in Montagnola; in Morcote erklimmen der 313 Treppenstufen zur Besichtigung der Kirche Santa Maria del Sasso mit dem Friedhof hoch oben über dem Ort, danach Erholung im Parco Scherrer – dort trifft man einen Oldtimerfreund aus einem heimatlichen Nachbarort – und zum Abschluss unter den schattigen Arkaden direkt am Luganer See noch einen Capuccino zu schlürfen. „Besteigung“ des 2. Hausberges von Lugano, des „San Salvadores“ mit der Funicolare. Zu Fuß auf dem Sentiero di Gandria nach dort

zu wandern und natürlich „Shopping“-Bummel in der Stadt.

Nach einer Woche Aufenthalt in Lugano wurde das Gepäck wieder in der Traction verstaut, und wir verließen diesen Ort in Richtung Ponte Tresa, in Montéggio passierten wir erneut die Grenze zwischen der Schweiz und Italien – hier bat uns der Zollbeamte um ein kurzes Stehenbleiben, er wollte einmal um das Auto zwecks „Betrachtung“ gehen. Dann an einer Baustelle in Luino verfahren und auf dem Güterbahnhof gelandet. Den rechten Weg wieder gefunden und weiter ging es entlang am Lago Maggiore bis nach Laveno, von dort Überfahrt mit der Fähre nach Verbania-Intra. Während dieser kam der Regen, der uns dann bis hinter Verbania begleitete. Auf der Autostraße ging es zügig über Domodossola im Val d' Ossola und weiter im Val Divedro hinauf zum Simplon Pass ( 2005 m ), den wir in den Wolken überquerten. Die Abfahrt hinunter nach Brig erfolgte bei strahlendem Sonnenschein und somit war auch die richtige Reisefreude wieder da. Nach einer absolut nervigen „Stop and Go“ Ortsdurchfahrt durch Visp, hervorgerufen durch diverse Ampeln und mehrere Kreisverkehre, gönnten wir uns eine Ruhepause abseits der Hauptstraße auf einer grünen Wiese im duftenden Gras. Um wieder gestärkt den Aufstieg nach Goppenstein (1.216 m ) zum Autoverlad in Angriff zu nehmen. Aufgrund der bereits vor Reiseantritt gekauften Fahrkarte konnten wir auf der Selbstbucherspur ohne Wartezeit direkt bis auf den Transportwagen fahren. Ein paar Minuten später setzte sich der Zug auch schon in Bewegung. Dank „Lötschi“, dem guten Berggeist, ging es in einer rasanten Fahrt von ca. 15 Minuten Dauer die Strecke von 14,6 km durch den Berg bis Kandersteg (1.176 m ). Ab hier fuhren wir nach Norden hinunter nach Spiez am Thuner See. Dort eine Richtungsänderung nach Osten und am See entlang, die Autobahn dann an der Ausfahrt Interlaken verlassend, am Bahnhof Interlaken-West der Wegweisung nach Wilderswil über die alte Poststraße folgend. So gelangten wir direkt zu unserem Hotel Bären in Wilderswil, früher Posthalterstation mit Tavernenrecht seit 1706. „Jean-Marie“ bekam ihren Schlafplatz in der Garage neben dem hoteleigenen Auto, einem etwa gleichaltrigen „Austin – London Taxi“, und wir bezogen das bestellte Nichtraucherzimmer. Was für eine Aussicht am nächsten Morgen, im Bett liegend und den Blick hinauf auf das bereits von der Sonne beschienene Jungfraujoch mit dem Jungfraugletscher genießen! Nach dem vorzüglichen Frühstück konnte der Tag ja wohl nur positiv weitergehen. Also los zum Flugplatz Interlaken, grenzt ja direkt an Wilderswil an, also ganz kurzer Weg. Aber falsch gedacht, da stand ein Security-Mann, verweigerte die Durchfahrt und erläuterte uns den zu fahrenden Weg zum 13. ICCCR-Schweiz. Einmal über die Autobahn um das ganze Flugplatzgelände herumfahren, den Hinweisschildern folgend und wir standen im Anmeldebereich.

Im Servicezelt ging es richtig hektisch zu, es musste sich ja alles erst einmal einspielen. Nach Erledigung der Formalitäten war ein Bummel in Interlaken angesagt, wo „auffallend“ viele „Gangsterlimousinen“ und „Königinnen“ im Straßenverkehr zu sehen waren. Der Freitag und Samstag standen ganz im Zeichen des 13. Citroën Welttreffens, wir gaben uns dem Treiben auf dem Veranstaltungsgelände hin; bewunderten die vielen Oldtimer aus dem Hause



Citroën, schauten bei den Händlern nach Nützlichem oder Unnützem, trafen CVC-Clubkameraden, besuchten die Ausstellung über das Schaffen von Flaminio Bertoni. Schließlich testeten wir gegen aufkommenden Hunger die Produkte aus „Herberts“ (Kalmbach) „Enten – Crêperie“. Er hatte die manuellen Arbeiten geschickt auf seine Kinder delegiert. Großes Lob, sie waren sich der übertragenen Verantwortung bewusst und machten ihre Sache bestens, die Crêpes schmeckten ausgezeichnet, es gab nichts zu meckern.



Am frühen Nachmittag fuhren wir mit der Zahnradbahn von Wilderswil hinauf auf den Interlakener Aussichtsberg, der Schynige-Platte (2.101m). In knapp 1 Stunde wurden über 1.500 Höhenmeter überwunden. Die Sonne meinte es gut mit uns, es war schön warm, die Bergfahrt begann zuerst mit der tollen Aussicht auf Interlaken mit dem Thuner und Briener See aus der Vogelperspektive, wir

genossen die Fahrt. So auf halber Strecke, die Bahntrasse verlief ganz am Rande einer Felswand, war ein Blick nach unten auf den Flugplatz von Interlaken mit dem 13. ICCCR- Switzerland möglich. Die runde Kuppel des Mystery - Parks war gleich zu erkennen, daneben die vielen kleinen bunten Pünktchen auf der Landebahn, das waren die dort aufgestellten Teilnehmerfahrzeuge, ein einmaliger Anblick. Als dann der Zug auf die andere Seite des Berges kam, standen uns Eiger – Mönch – Jungfrau gegenüber. Nur oben auf 2.000 Meter Höhe war die Temperatur so niedrig, dass wir mit dem gleichen Zug wieder hinab den wärmeren Gefilden zustrebten.

Resümee: Das 13. ICCCR – Switzerland war Klasse und eine Reise wert!

Am nächsten Tag, dem Sonntag, war die längste Tagesstrecke auf dieser Reise zu bewältigen, dafür aber hauptsächlich Autobahnkilometer. Über den Brüningpass ( 1.008 m ) ging es 280 km von Wilderswil bis ca. 20 km hinter Bregenz in den Bregenzer Wald. In Bregenz mussten am Festspielhaus nur noch die vorbestellten Festspielkarten für das „Spiel auf dem See“ (Westside Story) abgeholt werden. Am Aufführungstag, sicherheitshalber auch mit Bekleidung gegen Regen ausgerüstet, harrten wir, die graue Wolke über uns scharf im Auge behaltend, auf den Beginn der Vorstellung um 21:00 Uhr. Das Vorprogramm lief bereits seit ca. 20 Minuten, das Signal zum Beginn der eigentlichen Aufführung ertönte und – na was passierte wohl (?) -, die Wolke entledigte sich ihrer Fracht, doch das „Spiel auf dem See“ nahm seinen Lauf. Der Wettergott hatte ein Einsehen und drehte nach einer halben Stunde den Wasserhahn wieder zu, so dass wir ein weiteres schönes Erlebnis auf dieser Reise verbuchen konnten.

Am folgenden Sonntag war wieder Reisetag, wir verließen den Bregenzer Wald in Richtung unserer Kinder und Enkelkinder nach Gauting. Über Hittisau, Balderschwang, den nicht so bekannten Riedbergpass ( 1.198 m ) hinauf, dafür aber mit jeweils 16 % Steigung, wie auch Gefälle, auf schmaler Straße ging es hinüber nach Fischen/Allgäu ins Illertal. Auf der schmalen, kurvenreichen Straße hinauf zum Pass kommen uns ein silberner 190 SL und ein rotes 300er Cabriolet mit SFA-Kennzeichen entgegen - Insassen natürlich nicht erkannt - aber 3 Wochen später war alles geklärt, es waren die vermuteten Oldtimerfreunde aus Soltau. Weiter über Pfronten, hinauf zum Oberjochpass ( 1.180 m ) und weiter über den Gaichtpass fahrend (1.093 m), gelangten wir hinab ins Lechtal nach Reutte. Hier die letzte Möglichkeit nochmals den Tank preiswert zu füllen nutzend, setzten wir die Fahrt über Füssen, Steingaden, natürlich der Wieskirche einen Besuch abstattend, am Starnberger See entlang nach Gauting fort.

Am letzten Tag der Reise feierte unsere Schwiegertochter ihren Geburtstag, natürlich blieb die Küche kalt und wir fuhren zum Mittagessen zum Kloster Andechs hinüber. Auf der Strecke zeigte der Tacho in Hadorf die magische Zahl von 99.999 km an, in Perchting waren auf der Uhr 00.000 km zu lesen und in Landstetten war dann 00.001 km erreicht, bravo „Jean-Marie“. Unsere beiden Enkel, Niklas 3 ½ Jahre und Lukas 2 Jahre alt, fanden Opas altes Auto faszinierend und wollten es unbedingt „in Besitz“ nehmen. Am Nachmittag war es dann soweit, sie durften einsteigen und waren stolz wie die Schneekönige, aber Niklas registrierte sofort das Nichtvorhandensein von Sicherheitsgurten (!) und gab



einen entsprechenden Kommentar ab. Meine Frage, wollen wir denn nun auch ohne Gurte eine kleine Runde ums Karree machen, wurde mit einem einstimmigen lauten JA beantwortet. Ganz langsam und vorsichtig, nur im 2. Gang fahrend, wurde dann diese „Ausfahrt“ mit den stolzen „Mitfahrern“ absolviert. Als die Forderung nach einer weiteren Runde laut zu

vernehmen war, blieb Opa aber hart, es blieb bei dieser einen versprochenen. Die Abschiedsstunde rückte näher, es ging zum Bahnhof München-Ost, zur Autoverladung nach Hamburg-Altona. Am nächsten Vormittag kamen wir nach einer Urlaubsreise von 1.814 km, incl. der 164 km nach und von Hamburg-Altona, wieder gesund und voller schöner Erinnerungen in Soltau an. Verbraucht wurden 198,49 ltr. Normalbenzin und 1 ltr. Oel.



Text und Fotos: Uwe Rompalsky



# INSERATE

**Tractionade**  
**Videokassette oder CD**  
von Ruedi Weber

## “Festival des Tractionades”

Reportage über das Tractiontreffen  
vom 12. - 13. Juli 2003 in der Au-  
vergne in Zentralfrankreich mit über  
500 teilnehmenden Tractions.  
Sprache: Schweizerdeutsch  
Kamera und  
Videoproduktion: Rudolf Weber



VHS oder DVD - Spielzeit 22 Minuten  
Verkauf zum Selbstkostenpreis + Verpackung und Porto SFr. 25.--  
Dieses Video wurde an der Generalversammlung am 25. Januar 2004 ur-  
aufgeführt!

---



**premio** *Reifen-Service*

---

**Garage König AG**  
*45 Jahre Erfahrung: Renault und Citroën*  
**Reparaturen aller Fahrzeugmarken**  
*Pfäffikerstrasse 18, 8623 Wetzikon ZH*  
*Telefon 01 930 05 54, Telefax 01 930 46 33*

---

**Reifen · Bremsen · Stossdämpfer · Auspuff**

# TRACTION IM FILM

Hans Ruedi Büchi hat mir geschrieben:

Ich komme soeben vom Filmfestivall Locarno zurück. Und habe dort zwei Filme gesehen, die einem Tractionisten, das Herz höher schlagen lassen. Es würde mich freuen, wenn Du den Text mit Bild im nächsten Club Heft abdrucken kannst. Die Filme sind wirklich sehenswert.

**Die Traction im Kino Film «Der Neunte Tag»** Von Volker Schlöndorff.

Mit Ulrich Mattes, Bibiana Beglau, August Diehl, Hilmar Thate.



Eine auf Tatsachen beruhende Geschichte eines Luxemburgischen Priesters, der im Konzentrationslager Dachau inhaftiert ist und von einem Gestapomann korrumpiert werden soll. Für neun Tage ist er aus dem KZ beurlaubt und wird in dieser Zeit mit einer Traction beschattet.

Auf der Piazza Grande von 8000 Besucher beklatscht.

**Achtung:** Kinostart erst im Februar 05 Deutsch/f 1h37, Bewertung \*\*\*

**Die Traction im Kino Film «Les Choristes»**

Mit: Gerard Jugnot, François Berleand, Marie Bunel etc.

Im Jahr 1949 nimmt der arbeitslose Musiklehrer Clément Mathieu eine Anstellung als Aufseher in einem Internat für schwererziehbare Kinder an. Clement versucht, die Kinder mit der Magie des Gesanges vertraut zu machen und verändert dadurch ihr Leben. Die Traction steht vor dem Internat und gehört dem strengen Direktor Rachim.

Auch die bezaubernde Mäzenin kommt mit der Traction auf Besuch. Und nicht zuletzt holt oder bringt die Polizei einen Zögling mit einer Traction Avant.

In Frankreich über 3 Mio. Besucher. Kinostart in der Deutschschweiz: 2. Sept. 04 Cinemascope, F/d 120 Min., Bewertung \*\*\* (von 4 Max)



# INSERATE

## **Zu verkaufen:**

Citroën Traction Avant 11 B Normale 1953, schwarz, Veteranenstatus  
nächste MFK 11.06, Topzustand. Preis Fr. 21'000.--

Walter Hauser, Harossenstrasse 45, 8311 Brütten, Tel. 052 345 25 38



## **Zu verkaufen**

11 BL Légère Jahrgang 1950, schwarz  
original Nitrolack  
Optisch und technisch einwandfrei  
Interieur komplett restauriert mit Originalstoff  
Kein Rost  
Probefahrt jederzeit möglich

Fr. 17'500.--

Pierre Bohler  
Bergellerstrasse 18  
8049 Zürich  
Tel. 01 341 46 05  
e-mail: pbohler@freesurf.ch









Die Fotos vom 13. ICCCR in diesem Heft wurden aufgenommen von:  
Udo Kenkel, Men Andry, Fritz Müller, Bruno Petroni, Andreas Koch, Rudei  
Weber, Peter Baltensperger, Shayne Harris, Josef Burri, Uwe Rompalsky  
und Hans Georg Koch. Vielen Dank!









## Concours d`élégance













## Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- **Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen**  
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- **Revisionen und Reparaturen von**  
– Motoren  
– Getrieben  
– Kupplungen  
– Elektrik usw.



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen  
usw.



## *Finanzplanung. Für bleibende Werte.*

*Wir Tractionisten wissen es: Bleibende Werte wollen gepflegt sein. Deshalb biete ich als unabhängiger Finanzplaner folgende Dienstleistungen an:*

- *Neutrale Zweitmeinung zu Bank- oder Versicherungsunterlagen*
  - *Entscheidungshilfe in Kapitalanlagefragen*
  - *Planung der eigenen Pensionierung*
  - *Kapitalaufbau*

*Thomas C. Jakob, Olten  
eidg. Finanzplaner und dipl. Fundanalyst IAF  
Tel: 062 212 53 52  
e-Post: tcj-finance@smile.ch*

*PS: Sonderkonditionen für alle CTAC-Mitglieder und deren Familie.*

## Eine Fahrt ans 70-Jahre Traction Avant Jubiläum in Dünkirchen

Rudolf Weber

2004 ist das Jahr, in welchem es 70 Jahre her ist, dass die erste Traction Avant bei den Citroën Werken in Paris vom Band rollte. Kein Wunder, dass in diesem Jubiläumsjahr verschiedenste Veranstaltungen dieses Jubiläum feierten. Für den Tractionisten stellte sich allerdings die Qual der Wahl. Welcher Anlass würde wohl am attraktivsten sein?

Im Vorfeld des Jubiläums tauchten an verschiedenen Messen und Meetings Flyers für ein Treffen der besonderen Art auf. Ambitiose Tractionisten wollten versuchen 1000 Tractions "au Bord de la mer" zu versammeln. Und Dünkirchen sollte mit seiner langen Meerespromenade den würdigen Hintergrund zu diesem Spektakel bilden.

Das tönte interessant. Einerseits lockte eine faszinierende Fahrt durch Frankreich bis an den Ärmelkanal und andererseits konnte der zentrale Ort dieses Treffens sicher Fahrer aus Frankreich, Belgien, Holland, England und Deutschland wegen seiner zentralen Lage anlocken. Sondierungsgespräche am Clubstamm und an der GV stiessen bei einigen Clubmitgliedern auf Interesse. Schlussendlich gelang es, eine Gruppe von acht Fahrzeugen mit 13 Insassen zu bilden, welche alle ihren Veteranen die lange Reise an die Nordsee zutrauten.



Die CTAC-Delegation von links: Walti Homberger, Vreni Schorta, Gerhard und Monika Trümel, Ruedi und Corinnne Bräuer, Beda Braun, Albi Schorta, Elisabeth und Rudolf Weber, Heinz Peschek, Jürg und Trudi Deller

Natürlich würde man den langen Weg jedesmal in zwei Tagesetappen zurücklegen, womit auch genug Zeit vorhanden wäre, die durchfahrene Region zu geniessen. Walti Homberger nahm sich die Zeit, mittels einer Frankreichkarte eine attraktive Route zu planen. Teilweise konnte er sich noch auf die Erfahrungen der legendären "Tour de Champagne" aus dem Jahr 1997 abstützen.

## **Donnerstag - erster Reisetag**

Die reiselustige Schar traf sich erstmals auf der Autobahnraststätte Pratteln um die weitere Route zu besprechen. Acht Fahrzeuge im Konvoi quer durch Europa zu führen, ist weder einfach noch zweckmässig. Deshalb wurden Fixpunkte festgelegt, an denen man sich jeweils wieder traf.

Die Fahrt führte durch das, nach wie vor chaotische Basel (wann ist diese Autobahnverbindung wohl endlich fertig?), zum französischen Zoll und weiter durchs Elsass nordwärts.

Die Vogesen wurden via den Col du Bonhomme überquert, welcher durch eine schöne Passstrasse erschlossen ist, welche den Fahrern sichtlich Spass machte. Auf Grund der Reihenfolge des Eintreffens auf der Passhöhe war schon jetzt ersichtlich, welche Fahrer eher dem Rallye-Stil fröhnen und welche dem gemütlichen "cruisen" den Vorzug geben. Ebenso deutlich wurde, wer die Navigation mittels Landkarte beherrschte und wer eher nach Gefühl fuhr, was nicht immer den kürzesten Weg garantierte.

Weiter ging's in nordwestlicher Richtung via Nancy Richtung Verdun. Bedrückend war das Auftauchen von mehr und mehr Soldatenfriedhöfen, welche bis heute Zeugnis für das sinnlose Morden des 1. Weltkrieges sind. Die Friedhöfe sind schön nach Nationen getrennt. Ebenfalls deutet die Farbe der Grabsteine auf die Nation der verstorbenen Soldaten hin. Gut sichtbar und gut gekennzeichnet waren die Gedenkstätten der alliierten Truppen während diejenigen der Deutschen eher diskret gestaltet waren.

Am Abend, beim Eintreffen in Bazeilles, wurde ein erster Höhepunkt erwartet, die Übernachtung in einem Schlosshotel. Die Schlösser der verarmten französischen Adligen wurden häufig zu Hotels umgewandelt, so dass quer durch Frankreich eine ganze Reihe von Schlosshotels registriert sind. In Bazeilles wurde ebenfalls ein solches angeboten. Die Wirklichkeit sah dann aber etwas anders aus. Leider brach vor geraumer Zeit im Schloss ein Brand aus. Der Besitzerfamilie fehlt das Geld für die Restaurierung.

Das Hotel war aus diesem Grund in einem Nebengebäude untergebracht, bot aber zu keinerlei Klage anlass. Nur eben - der Swimmingpool war etwas gar klein, was aber Albi Schorta und Walti Homberger nicht von einem Bad abhalten konnte. Da das Wasser aber nur knöcheltief war, verbot sich leider

ein Kopfsprung ins kühlende Nass. Walti und Albi liessen sich den Spass nicht verderben.

Das Diner wurde in einer "Orangerie" serviert, einem historischen Gebäude mit gepflegtem Service. Entsprechend gut fiel das Fazit dieses ersten Reisetages aus.

### **Freitag - zweiter Reisetag**

Der zweite Tag führte via Arras nach Dünkirchen. Dünkirchen selbst liegt nicht etwa, wie der Webmaster fälschlicherweise angenommen hatte, in Belgien, sondern in Frankreich, nahe der belgischen Grenze. Der Ortsname tönt bereits flämisch (Dunkirk, wie man in Belgien sagt). Berühmt wurde die Ortschaft im zweiten Weltkrieg, als die englische Armee ihr 330'000 Mann zählendes Expeditionskorp, welches durch den raschen deutschen Vorstoss überrascht wurde, am 27. Mai 1940 nach England evakuierten.

Heute sieht man in Dünkirchen von den Kriegswirren nichts mehr. Aussergewöhnlich an dieser kleinen Industrie- und Hafenstadt war dafür, dass das ganze Ortsbild von Tractions dominiert war. So muss es etwa im Paris der 50er Jahr ausgesehen haben. Von überall her und in allen Richtungen kreuzten Tractions durch die Strassen, auf der Suche nach ihren Hotels, nach den verschiedenen Treffpunkten des Jubiläumsanlasses oder ganz einfach auf Sightseeing.

Die Schweizergruppe nächtigte ziemlich zentral in einem Hotel welches nur eine kleine Unterflur-Garage aufwies. Doch eine parkierte Traction mehr oder weniger auf der Strasse spielte keine Rolle. Ein allfälliger Autodieb hätte bei dieser Auswahl unglaubliche Qualen durchstehen müssen. Doch sowohl Tractionisten wie auch die Einheimischen sind friedliche Leute, so dass der Anlass ohne böse Zwischenfälle abgehalten werden konnte.

Der erste Gang nach Zimmerbezug galt der Registrierungsstelle, wo man alle nötigen Unterlagen erhalten konnte. Der Abend wurde in einem der vielen Strandrestaurants in fröhlicher Runde beschlossen.

### **Samstag - dritter Reisetag**

Der Samstag stand voll im Zeichen der historischen Fahrzeuge und verlangte von den Begleiterinnen entsprechend Toleranz. Allerdings muss hier erwähnt werden, dass Monika Trümel nicht etwa als Begleiterin ihres Mannes in seinem 15CV Décapotable mitfuhr, sondern ihren eigenen 7CV führte. Somit war sie nicht nur fahrerisch gefordert sondern musste auch die Navigation nebst dem Lenken erledigen!

Ein makeloses, sehr frühes 7CV Modell.

## Die Strandpromenade:

links Blick Richtung Südwesten, rechts Blick Richtung Nordosten



Bevor sich die Schweizer zur grossen Schau aufmachten, suchten sie nach bewährter Tradition eine Tankstelle auf, wo jedes Fahrzeug nochmals gründlich gereinigt wurde. Erst jetzt wurden die Prunkstücke zur grossen Strandpromenade gelenkt.

Auch ein Fahrzeug mitten in der Revision - selbst die Heckscheibe fehlt - ist kein Grund für den Fahrer, zu Hause zubleiben! Das war nun wirklich ein Erlebnis. Nach der Einweisung fuhr man entlang der bereits ausgestellten Fahrzeuge bis zum Ende der Reihe und parkte dann ein. Es ist schwierig, den Eindruck, den diese vielen Tractions auslösten, in Worte zu fassen. In einer endlose Reihe standen sie Seite an Seite am Quai. Rein Abschreiten dieser Formation dauerte etwa 20 Minuten. Und da auch die riesige Promenade nicht ausreichte, standen weitere Fahrzeuge auf einem anschliessenden Parkplatz.

Zwar dürfte es sich kaum um die gewünschten 1000 Fahrzeuge gehandelt haben, die Organisatoren sprachen aber von sicher über 500 teilnehmenden Tractions.

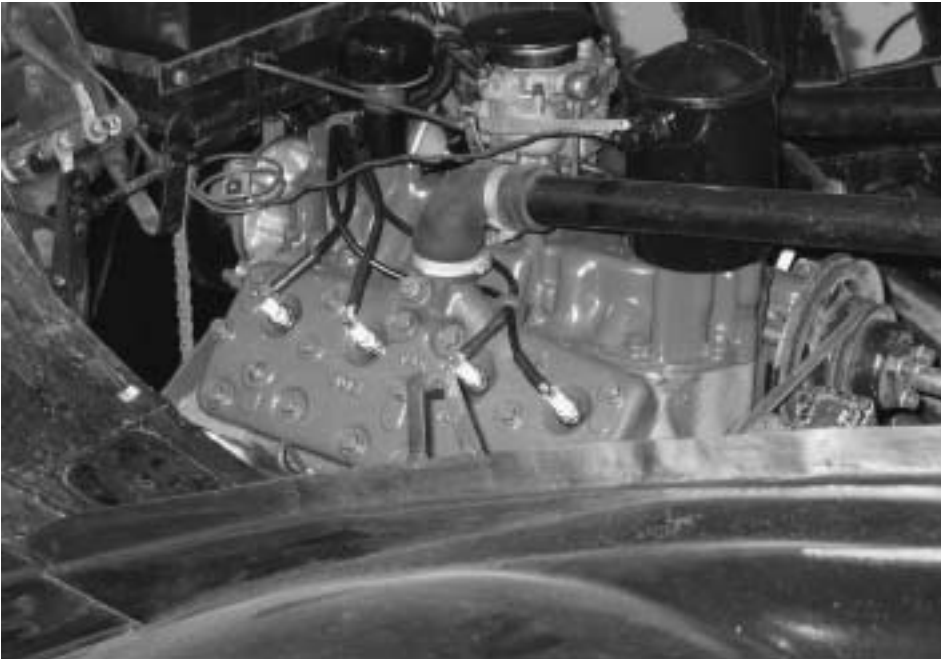
Hätte man jedes Auto gründlich studiert, wäre der Bummel entlang des Strandes wohl nicht einmal in einem Tag zu bewältigen gewesen. Ohne systematische Ordnung waren Fahrzeuge jeglichen Jahrganges, jeden Modelles und in jedem denkbaren Zustand anzutreffen.

Natürlich waren auch Exoten anzutreffen, u.a. eine Traction, welche mit einem Dieselmotor angetrieben wurde oder die berüchtigten Rostlauben, denen man das Alter nun wirklich ansieht. Besonders interessant waren die verschiedensten Ausführungen mit Spezialkarosserie.

Die legendäre Traction Avant 22CV Das zweite Highlight dieser Jubiläumsveranstaltung war eine Ausstellung im grossen Kursaal. Hier waren exemplarische Tractions zu sehen und zwar im Umfeld weiterer Oldtimers aus der selben Zeitepoche. Dies erlaubte einen guten Vergleich mit der zeitgenössischen Konkurrenz.

Der grosse Kursaal enthielt ebenfalls einen Teilemarkt, wo die bekannten Ersatzteihändler ziemlich lückenlos anzutreffen waren.

In einer Ecke war liebevoll eine Autogarage aufgebaut worden, welche mit zeitgenössischem Werkzeug bestückt war. Mitten drin stand, ziemlich ramponiert - nein, das war doch gar nicht möglich - eine 22CV Traction, einer jener legendären 8-Zylindermaschinen, welche am Automobilsalon 1934 ausgestellt waren, aber gar nie in Serienproduktion gingen. Hatte nun doch eines dieser sagenumwobenen Fahrzeuge überlebt? Die Sensation wäre perfekt.



Der 8-Zylinder Motor

Der geniale Frontantrieb - ausgestellt wie 1934 Doch nein - es sollte nicht sein. Die angebliche 22CV Traction war eine geschickte Attrappe, welche ein Holländer namens Bouwe de Boer auf der Basis einer normalen Traction hergestellt und erstmals am ICCCR in Holland ausgestellt hatte. Immerhin gab sie einen guten Eindruck, wie dieser Prototyp einmal ausgesehen hat. Ebenfalls inspiriert durch den 34er Salon war die Nachstellung jenes Fahrzeuges, welches das genial einfache Prinzip des Motor-Getriebe-Vorderachsenblocks zeigte. Natürlich war das Ganze mit den damaligen Werbetafeln ergänzt.





Eigentlich wäre an diesem Nachmittag die grosse Ausfahrt angesagt gewesen. Die Schweizer befürchteten aber, dass sich der Parcours bei dieser Menge von Fahrzeugen als mühsam erweisen würde. Zudem hatte ja schon die Anreise einen guten Eindruck von der flämischen Landschaft gegeben. Man unternahm deshalb individuelle Ausflüge in und um Dünkirchen.

Auch diesen Abend verbrachte die Reisegesellschaft an der Promenade in einem der kleinen Restaurants, wo bei gutem Essen und feinem Wein die Höhepunkte des Tages nochmals diskutiert wurden.

### **Sonntag - vierter Reisetag**

Am Sonntag gab es erstmals technische Probleme an Schweizer Fahrzeugen. Da jedoch Albi Schorta (mit Ehefrau Vreni) mit von der Partie war, hatte niemand echte Bedenken, stecken zu bleiben. Der erste Vorfall war ein Zündungsproblem an Gerhard Trümels 15CV Décapotable. Am Sonntag früh konnte das aber repariert werden. Doch nun erwischte es Albi Schorta selbst. Ein äusserst seltsames Geräusch aus Richtung Vorderachse liess Böses vermuten.

Albi bei der Sonntagsbeschäftigung: rechts im Kreis die Schraube  
Albi hob das Fahrzeug an, demontierte die Felgen, suchte aber vergebens nach der Ursache. Kein Spiel im Radlager, Lenkung perfekt, nichts auffälliges. Die Lösung war dann ganz einfach. Eine kleine, hässliche Schraube hatte sich von der Strasse ins Gummiprofil des Reifens gebohrt. Zum Glück hatte sie den Schlauch nicht perforiert, so dass das Entfernen des Fremdkörpers das Problem regelte.

Obwohl das Tractionfest noch den ganzen Sonntag dauerte, verliess die Schweizergruppe den Ort des Geschehens, einerseits weil es in Flandern noch viel zu sehen gab, andererseits weil man befürchtete, dass die Gattinnen nach allzuviel Oel und Rost künftigen Anlässen fernbleiben würden. Als Ziel wurde das belgische Brügge anvisiert - angeregt durch Ruedi Bräuer, der dieses historische Juwel in früheren Jahren schon einmal besichtigt hatte. Immer parallel zur Küste haltend, zogen die Tractions Richtung Nordosten.

Bei einem Tankstopp entstand dann eine heftige Diskussion, ob man schon in



Belgien sei oder noch in Frankreich. Die EU hat die Grenze so unsichtbar gemacht, dass man gut aufpassen muss, um sie nicht zu verpassen. Eher seltsam mutet hingegen an, dass die Beschilderung nicht EU-weit geregelt ist. So färbt Belgien (wie die Schweiz) Autobahntafeln grün, die übrigen Wegweiser blau. Frankreich verfährt hingegen genau umgekehrt. Wenn man also von Frankreich kommend den grünen Tafeln Richtung Brügge folgt, und den Grenzübertritt nicht bemerkt, befindet man sich plötzlich auf einer Autobahn.

Doch dieses Missgeschick konnte vermieden werden. Die Tractionisten wussten, dass doch die lokalen Strassen für die alten Damen viel zweckmässiger waren. Leider enttäuschte die belgische Küstenlandschaft. Hässliche Häuserblocks - an Ostblock-Plattenbauten erinnernd - verschandeln in vielen Teilen die sonst reizvolle Landschaft. Belgien ist also - im Gegensatz zu Frankreich - was die Landschaft betrifft, definitiv kein Reiseziel.



Umso überraschender war dann der Eindruck, den Brügge auslöste. Brügge ist - in der historischen Innenstadt - ein lebendiges Denkmal, welches eine gute Vorstellung vermittelt, wie die ehemaligen Hansestädte vor zwei- oder dreihundert Jahren ausgesehen haben. Der Wohlstand der Bürger führte zu prachtvollen öffentlichen und privaten Bauten. Ein dichtes Kanalnetz erinnert an Venedig. Zum Glück wurde aber Brügge nicht den Touristen überlassen sondern ist bewohnt und belebt.

Selbst ein mässiger Autoverkehr wird toleriert um zu verhindern, dass die Stadt zum Museum gerät. Die Tractionisten benutzten ein Hotel mitten in der Stadt und erregten mit ihrem Motorfahrzeugpark bei den Touristen einiges Aufsehen. Gleich reihenweise mussten die Veteranen als Fotosujets herhalten. Bald tauchte aber die Polizei auf, welche sicherstellte, dass die Tractionen schleunigst in die Hotelgarage gefahren wurden. Nach Zimmerbezug und Erfrischung führte Ruedi Bräuer die Gruppe zu einem Schiffsteg, wo Grachtenboote auf Besucher warteten.

Auch die Häuser der einfacheren Leute sind unverändert erhalten geblieben und bieten heute gesuchten Wohnraum. Einzigartig war die nun folgende Grachtenfahrt, auf der man die langsam vorbeiziehenden, historischen Bauten

in aller Ruhe bestaunen konnte. Der weitere Nachmittag wurde wiederum der Privatinitiative der Teilnehmer überlassen, welche Flohmärkte erkundeten, Kirchen bestiegen oder eine der verführerischen Schokoladengeschäfte besuchten, die an jeder Ecke anzutreffen sind. Das gemeinsame Nachtessen geriet perfekt, hatte doch Ruedi Bräuer Plätze in einem ausgezeichneten Lokal mitten in der historischen Innenstadt reservieren lassen.

Beim Bummel zurück ins Hotel konnte dann noch "Brügge by night" bewundert werden. Die vielen angestrahlten Gebäude liessen die Stadt noch zauberhafter erscheinen als am Tage.

## Montag - fünfter Reisetag

Früh Tagwache und Abfahrt. Der Montag sollte nämlich nicht nur der Reise dienen, sondern auch einen Eindruck der durchfahrenen Champagnerlandschaft hinterlassen. Rasch wurde von Belgien wieder nach Frankreich gewechselt, wo sich die Fahrzeuge individuell oder in kleinen Gruppen Epernay, im Herzen der Champagne näherten. Leider geriet der Zeitplan für Einzelne etwas in Verzug.



In der Champagne. Von links: Elisabeth Weber, Heinz Peschek, Vreni Schorta, Monika und Gerhard Trümel, Walti Homberger, Rudolf Weber, Albi Schorta.

So kam es, dass nur ein Teil der Gruppe ein Grossunternehmen in Epernay besichtigen konnte, während die anderen, zu denen der Berichterstatter zu zählen ist, direkt nach Cramant fahren, wo ein kleiner Familienbetrieb einen guten Einblick in die Champagner-Kleinproduktion bot. Offensichtlich ist nicht nur der Boden an der Oberfläche wichtig für den Champagneranbau sondern auch das Gestein darunter. Die in Bezug auf den Produktionsprozess idealen Bedingungen (Luftfeuchtigkeit und Temperatur) erhält man durch einfaches Graben im Untergrund.

Der Boden ist nämlich kreidehaltig. Kreide hat genügend Festigkeit, dass ohne zusätzliche Stützen Gewölbe gegraben werden können, ist aber trotzdem so

weich, dass das Aushöhlen mit der Kettensäge erfolgen kann. Gleichzeitig ist es im Gesteinsinneren so feucht, dass nach kurzer Zeit alles mit einem feinen Schimmel belegt ist. Selbst elektrische Kabel sehen dann aus, wie mit Angora-Wolle umspinnen. Gerade diese Feuchtigkeit bei praktisch konstanter Temperatur ist aber die Voraussetzung für den Champagner-Reifungsprozess. Bei der anschliessenden Degustation tauchten dann die Anderen wieder auf, so dass gemeinsam über die Qualität der probierten Schaumweine diskutiert werden konnte. Weiter ging es durch grosse Weinfelder in der lieblichen, mit sanften Hügeln durchzogenen Champagne, zum letzten Etappenziel in Vertus. Nochmals wurde eine Unterkunft bezogen und früher als auch schon verschwanden die meisten im Zimmer, galt es doch, diesen langen und mit Eindrücken äusserst angefüllten Tag zu verarbeiten.

## **Dienstag - sechster und letzter Reisetag**

Leider gestaltete sich die Abfahrt Richtung Schweiz nicht ganz so programmgemäss, wie vorgesehen. Jürg Deller machte vor der Abfahrt als ehemaliger Pilot einen gründlichen "Preflight-Check" bei dem sich herausstellte, dass sein Bremsöl-Behälter praktisch leer war. Und bei Gerhard Trümel traten wieder die Zündprobleme auf. Der leidgeprüfte Albi stürzte sich also wieder in den Overall und ging den Problemen auf den Grund.

Albi und Gerhard am Zündverteiler

Beim Décapotable konnte durch das Auswechseln einer zu langen Schraube im Zündverteiler die provisorische Fahrtüchtigkeit wieder hergestellt werden. Beim Légère von Jürg Deller sah es böser aus. Ein Bremsschlauch war durch den natürlichen Alterungsprozess so spröde geworden, dass Bremsflüssigkeit austreten konnte. Aber Wunder gibt es immer wieder. Genau die richtigen Ersatzteile hatte Albi in Dünkirchen bei einem Händler erworben, nur hätte er nie gedacht, dass er diese so rasch benötigen würde.

Die weitere Fahrt verlief ruhig und nochmals genossen die Reisenden die einzigartige Landschaft der Champagne und später des Juras. In Delle, kurz vor der Schweizer Grenze, traf man sich nochmals an einem Fixpunkt, von wo aus die Fahrer teilweise individuell die Heimreise antraten. Ein Kerngrüppchen blieb zusammen und genoss die Fahrt durch ein nur selten befahrenes Schweizer Randgebiet. Via Pruntrut, und Dellsberg wurde Balsthal erreicht. Ein lauschiges Gartenrestaurant eignete sich ausgezeichnet für ein letztes, gemeinsames Abendessen.

Nachdem man sich in Frankreichs Lokalen problemlos auf französisch unterhalten konnte und die belgischen Service-Angestellten problemlos in ihren beiden Landessprachen flämisch und französisch parlierten, konnte die Nationalität der sehr netten Serviertochter in Balsthal weder auf Grund ihrer Sprache noch ihres Aussehens lokalisiert werden und war das Bestellen eines einfachen Menüs aufgrund der sprachlichen Schwierigkeiten mit einigem Aufwand verbunden. Nun war allen klar - wir sind nach sechs Tagen und über 1'500 unfallfreien Kilometern glücklich wieder in der Schweiz!

# TRACTION 11B ALS SCHLAFWAGEN

Tipp vom Club-Revisor

Seit nunmehr 30 Jahren ist mein 11-B Jg. 1950 mein treuer Begleiter. Das 13. ICCCR in Interlaken mit der einmaligen Jahrgangpräsentation sowie der Bertone-Ausstellung waren echte Highlights. Danke dem OK. Der Besuch dieses Welttreffens mit einer unglaublichen Vielfalt von Modellen war eindrücklich. Ich brauchte drei Jahrzehnte um herauszufinden, wie einfach man seine Traction innert 5 Minuten in eine Schlafstätte für «Einzelreisende» verwandeln kann: Man löse die 4 Muttern des Beifahrer-Sitzgestells in Ruhe zu Hause und ersetze diese durch 4 Bolzen oder Schrauben von 5 x 50 mm. Am Abend wird einfach der Beifahrersessel um 180° gedreht und mit den 4 Bolzen gegen das Wippen gesichert. Die durchgehend ziemlich gerade Liegefläche gewinnt man mit einer handelsüblichen Kunststoffboxe mit Deckel mit den Massen 60 x 40 x 27 cm, welche zwischen Sitzbank und gedrehtem Vordersitz platziert wird.. Mit einer dicken Schaumstoffunterlage und weiterem Bettzeug wie Kissen schläft man in der Traction ebenso bequem wie im Zelt und erst noch sehr trocken, was für die Zeltplatzbenutzer in der ersten Treffennacht nicht der Fall war. Bei über 180 cm Körperlänge entferne man noch die Rücklehne der hinteren Sitzbank. Damit gewinnt man zusätzlich den Kofferraum für die Füße. Gespart habe ich zwar nichts - denn in meiner Bibliothek stehen nun weitere Traction-Bücher...

Flemming Gubler



Der Bericht über dieses schreckliche Experiment hat mir Andreas Eggerschwiler über die Strasse gebracht.

# MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Meine „neue“ Traction

von Marcel Livio Aellen, Frauenkappelen, August 2004,

Der Grund, weshalb ich nun seit gut einem halben Jahr stolzer Eigentümer einer Traction Avant bin, ist nachgerade klassisch: die Erfüllung eines Bubentraums. Dieser Traum nimmt seinen Anfang in den sechziger Jahren und hängt mit meinem Götti und Onkel zusammen. Nebst dem er mir in meiner Jugend ein toller Götti war und nach wie vor ein solcher Onkel ist, hatte er zu dieser Zeit zwei weitere Qualitäten: er war seinerseits stolzer Eigentümer einer Traction und wohnte in der Berner Altstadt. Bei meinen häufigen Besuchen bei eben diesem Onkel hat sich das Bild der vor den Lauben der Berner Altstadt parkierten Traction unauslöschlich in meinen Erinnerungen an meine Jugend eingepägt.

Während mehr als dreissig Jahren lebte ich meine Bewunderung für dieses einzigartige Automobil mit dem Kauf und dem Aufstellen von Modellen verschiedener Tractions aus. Bis letzten Sommer: da befand ich, dass ich nun über das nötige Kleingeld verfüge und mir nun eine echte Traction leisten könnte. Gesagt getan, im Internet-Zeitalter war es ein leichtes auf die Homepage des Traction-Clubs Schweiz zu stossen. Und von dort war es nicht mehr weit bis zu Albi Schorta. Ein kurzes Telefon und dann ein erster Besuch bei Albi in Wangen an der Aare. Die vor und in seiner Werkstatt stehenden Tractions lassen das Herz eines jeden Bewunderers sofort höher schlagen. Ich konnte mit Albi ein erstes interessantes und informatives Gespräch über Tractions führen und lernte bereits sehr viel zu meinem Bücherwissen über Tractions hinzu. Das war im Spätherbst 2003.

In der Folge konsultierte ich weiter regelmässig die Inserate-Rubrik des Traction-Clubs sowie andere Quellen über Verkaufsinteressenten. Dann, Ende Januar 2004, erhielt ich den entscheidenden Telefonanruf von Albi. Er hätte da eine einwandfrei erhaltene Traction gefunden, die wie für mich gemacht sei; motorisch und mechanisch in tadelosem Zustand, einzig die Bremsen seien zu machen. Mein umgehender Besuch bei Albi zwecks Besichtigung dieser Trouvaille bestätigte Albis Einschätzung: eine schwarze Traction Avant, Jahrgang 1949, Large, Radmodell und geschwungene Stossstangen. Alles noch nahezu im Originalzustand, aussen wie innen und natürlich mit etwas Patina. Genauso wie ich mir meine Traction im Idealfall vorgestellt hatte. Ich umkreiste diese Traction zwei- oder dreimal und sie war per Handschlag meine. Nicht einmal ans Lenkrad hatte ich mich gesetzt. Die Traction war übrigens bis 1975 in Frankreich immatrikuliert und wurde dann, wohl vom Voreigentümer in die Schweiz gebracht.

Albi machte sich, trotz und neben zahlreichen anderen Aufträgen, umgehend ans Werk und ich durfte ihn als sein „Stiff“ ab und zu unterstützen und lernte



# "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
  - Reparaturen
  - Beratung
  - Wartung
- Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
Natel: 079/250 33 86  
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)

## Das gibt es immer noch !

Wir reparieren sämtliche  
Kopiergeräte, Drucker, Fax & Schreibmaschinen  
vor Ort mit Garantie !

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

**Hans Brunner**  
**Reparatur – Service Zürichsee**  
**Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78**

so viel über meine Traction. Als erstes wurden die Kotflügel demontiert und die Achsen bzw. Aufhängungen zerlegt sowie der Unterboden intensivstens gereinigt. Ausgebaut haben wir dann auch noch die Auspuffanlage und den Tank. All diese Arbeiten bestätigten die Erstdiagnose von Albi bzw. übertrafen diese gar noch. Namentlich der Unterboden erwies sich als in absolut einwandfreiem Zustand, kein Rost, rein gar nichts, wie neu; da staunte sogar Albi und kam aus dem Schwärmen nicht mehr hinaus. Der Prüfexperte fragte später gar, ob ein neuer Unterboden eingesetzt worden sei. Und mich freute es umso mehr, schien ich doch tatsächlich eine besondere Traction mein Eigentum nennen zu können. Beeindruckend wie präzis, systematisch und detailgetreu Albi arbeitete. Die ausgebauten Teile wurden sorgfältig gereinigt oder sandgestrahlt sowie wo nötig und angezeigt neu gespritzt; alle Schrauben und Muttern wurden gar verzinkt. So waren innert kurzer Zeit die Bremsen revidiert und die Radaufhängungen präsentierten sich wie neu.



Mehr Zeit beanspruchten dann allerdings doch die Arbeiten an der Carrosserie. Von Anfang an war klar, dass an allen vier Kotflügel aufwändigere Instandstellungen erforderlich waren. Die Unterkanten waren stellenweise an- bzw. durchgerostet. Dies bedeutete Sandstrahlen der vier Kotflügel und Auftrag an den Carrosserie-Spengler zum Einschweissen und Treiben von neuen Blechteilen und anschliessender Neulackierung. Auf meinen Wunsch wurden auch an den ebenfalls leicht angerosteten Unterkanten aller vier Türen neue Blechteile eingeschweisst und anschliessend die unteren Hälften der Türen neu lackiert. Eine Neumalerei erhielten zudem auch der Kofferraumdeckel und die

Haube für das Reserverad. Nach einer eingehenden und gründlichen Politur der anderen Carrosserieteile, auch hier leistete Albi ganze Arbeit, fügten sich die neu- und originallackierten Teile ohne weiteres zu einem schwarzglänzenden Ganzen zusammen, das meine Traction in neu-altem Glanz erstrahlen lässt. Zwischenzeitlich hatte Albi auch das Interieur gereinigt, welches, wenn wunder'ts inzwischen, ebenfalls in durchaus untadeligem Zustand war: keine Löcher oder durchgescheuerten Stellen, weder in den Polsterbezügen, in den Türpanneaus noch in den Bordüren und auch keine herunterhängenden Stoffteile des Dachhimmels, einfach himmlisch. Und noch immer hatte ich mich bei all meinen Besuchen bei Albi, bei welchen ich an der Revision meiner Traction mitwirken durfte, nicht auf den Fahrersitz hinters Lenkrad gesetzt. Dieses Lenkrad war übrigens eines der wenigen Nicht-Originalteile. Selbstverständlich war es aber für Albi kein Problem ein Original-Lenkrad aufzutreiben.



Ende Juni 2004 war's dann soweit. Meine Traction war prüfbar. Ich hatte nie daran gezweifelt, dass sie aufgrund ihres tadellosen Zustands und insbesondere dank Albi's erstklassiger Arbeit bereits beim ersten Vorführen wieder den Veteranenstatus erhalten würde. Und so war es dann auch.

Mitte Juli 2004, um genau zu sein, am Montag, 12. Juli 2004, konnte ich dann, lange entgegengefiebert, per Zug und mit Nummernschildern unter dem Arm mit dem Zug nach Wangen an der Aare reisen. Nach letzten fachmännischen Instruktionen von Albi und einer Einführungsfahrt auf dem Beifahrersitz, nahm ich schliesslich und endlich selber auf dem Fahrersitz meiner Traction Platz. Was für ein Gefühl! Auf der Heimfahrt wurde meine Traction von einem recht heftigen Gewitter geduscht und ich konnte dabei gleich ihre Regentauglichkeit

testen. Bis auf ein paar Tropfen, die über den Rand der Windschutzscheibe eindringen, bestand sie auch diesen Test. Zuhause konnte ich mich dann als erstes im Trocknen der Traction üben.



Nach gut einem Monat mit meiner Traction kann ich nur bestätigen was ich mir zuvor schon immer vorgestellt hatte: Eine Ausfahrt mit der Traction ist eine Attraktion und ein spektakuläres Erlebnis, für sich selber aber auch für die anderen Verkehrsteilnehmer und die Fussgänger.

## Ersatz der vorderen Bremsbeläge beim AC4

von Daniel Eberli

Fünf Jahre vor Einführung der Traction war es „state of the art«, dass die Bremsen nicht hydraulisch, sondern über Seilzüge betätigt wurden. Citroën war jedoch auch damals auf Sicherheit bedacht, indem die Bremsen ab 1928 (B14, C4 und C6) mit einer Unterdruck-Servohilfe System „Westinghouse« ausgestattet waren.

Kürzlich habe ich bei meinem AC4 1929 (das „A« von „AC4« wurde später fallen gelassen, so dass ich fortan nur noch „C4« schreiben werde) – also, kürzlich habe ich bei meinem Oldie die vorderen Bremsbeläge ersetzt. Ich habe die Arbeiten mit dem Photoapparat dokumentiert, nachfolgend mein Bericht.

Die Arbeitsschritte ähneln zum Teil der Arbeit an den Hinterradbremzen der Traction, nur dass man es dort eben mit einer hydraulischen Betätigung – und zusätzlich mit der Handbremse – zu tun hat.

### Demontage

Zuerst habe ich natürlich den Wagen vorne angehoben und die Räder entfernt. Dann öffnete ich den Deckel, unter dem das äussere Radlager verborgen ist.

Ich entfernte den Sicherungssplinten und löste das äussere Radlager. Da die Bremstrommel nun sehr schlecht gehalten werden kann, bediente ich mich eines schweren Abziehers, womit das Abziehen der Trommel zum Kinderspiel wurde. Ich muss allerdings darauf hinweisen, dass solches Gerät für die vorderen Bremsen der Traction nicht verwendet werden darf, da dort die Trommeln verzogen würden. Ich kann mir vorstellen, dass es auch funktioniert, das Rad wieder an der Bremstrommel festzumachen (respektive es gar nicht erst zu entfernen und die oben genannten Schritte durch das Mittelloch der Felge auszuführen) und dann am Rad zu ziehen, um die Bremstrommel vom Achsstummel zu lösen.

Nun brauchte ich nur noch die untere Befestigung des Drehpunktes der Bremsbacken zu lösen, und ich konnte die Bremsbacken mit den alten Belägen ausbauen.

Ich reinigte die Teile und brachte sowohl die Bremsbacken, als auch die Trommeln zu Derendinger in Winterthur, wo ich sie mit dem deutlichen Hinweis, die Trommeln sollen nicht ausgedreht werden, deponierte.

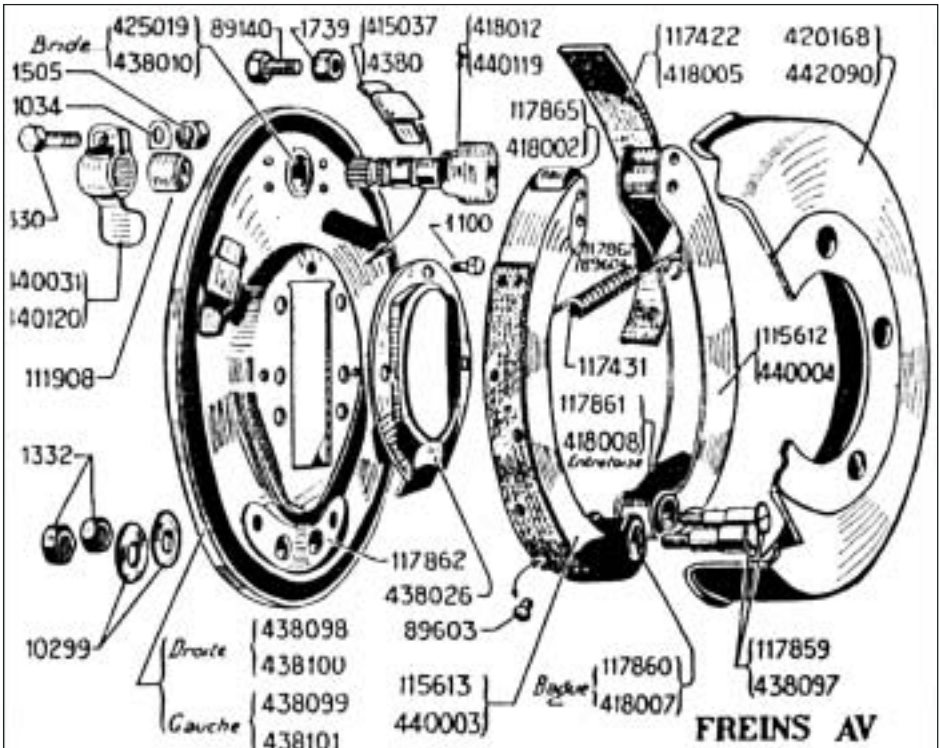




Einen Tag später konnte ich sie wieder abholen. Die alten Beläge, welche aufgenietet gewesen waren, und bei denen einzelne Nieten lose waren, waren ersetzt worden durch aufgeklebte neue Beläge, welche gewoben waren und so eine gewisse Rauheit aufwiesen, welche, wie ich mich beraten liess, für diese Art Bremsen besonders geeignet sei. Zudem wurde ich darauf aufmerksam gemacht, dass ich die extrem glatten Bremstrommeln wenigstens aufrauen sollte.

Schon vorher hatte ich mir vorgenommen, die Trommeln mit einem Schleifpapier auszureiben. Auf das Ausdrehen hatte ich deshalb verzichtet, weil ich die Wandstärke möglichst wenig reduzieren wollte.

An der Handbohrmaschine brachte ich eine kleine, mit Schleifpapier überzogene Walze an, die es mir erlaubte, die Innenfläche der Bremstrommel zu reinigen und etwas aufzurauen. Die Leichtigkeit, mit der dies von statten ging und die Qualität des Ergebnisses überraschte mich selbst.



Bevor ich auf die Montage eingehe, möchte ich kurz die Funktionsweise der Seilzugbremsen erläutern:

Mit dem Bremspedal wird ein Gestänge betätigt, von dem aus über vier Seile bei jeder der Bremsplatten auf der Rückseite ein Hebel betätigt wird, bei dem auf der Innenseite ein ovalförmiger Metallklotz (Teil 418012 / 440119 in der vorhergehenden Skizze) verdreht wird. Dies bewirkt eine Spreizbewegung auf die Rollen (117865 / 418 002) der Bremsbacken, wodurch diese um den

Drehpunkt (117859 / 438097) nach aussen gegen die Bremstrommel gepresst werden. Durch die Reibung der Bremstrommeln auf den Bremsbelägen wird Bewegungsenergie in Wärme umgewandelt und das Fahrzeug abgebremst. Eigentlich simpel. Dadurch, dass jede Bremse mit einem eigenen Seil angesteuert wird, könnte man von einer Vier-Kreis-Bremsanlage sprechen. Das Versagen einer einzelnen Bremse, zum Beispiel infolge eines Seilrisses, hat keine Auswirkung auf die übrigen Bremsen. Dies im Gegensatz zur hydraulischen Einkreis-Anlage der Traction, wo ein Verlust der Bremsflüssigkeit ein Totalversagen der Bremsen zu Folge hat.

Problematisch ist hingegen das Einstellen der Bremsen, denn die einzelnen Seillängen müssen manuell angeglichen werden, damit die Bremsen gleichmässig ziehen.

Zudem muss ein leichtes Durchhängen der Seile in Kauf genommen werden, da die theoretischen Drehpunkte der Achsen beim Einfedern nicht identisch sind mit den Drehpunkten für die Seile. Ein Einfedern – insbesondere ein einseitiges – hat demnach Auswirkungen auf die einzelnen Bremsen.

Das Schwenken der Vorderräder beim Lenken jedoch hat keinen Einfluss, da genau in der Verlängerung der Achsschenkel auch ein Umlenkpunkt für die Bremsen angebracht ist.

Auf dem nebenstehenden Bild ist übrigens auch der Reibungsstossdämpfer zu erkennen.



## Montage

Bei der Demontage hatte ich festgestellt, dass die inneren Radlager hinten mit einem Lederring abgedichtet waren. Einer dieser Ringe war total verklemt, der andere noch einigermaßen brauchbar. Ich kaufte mir bei einem Sattler dickes Leder und fertigte selbst zwei Dichtringe. – Ich werde die Angelegenheit beobachten und bei einem Misserfolg sehen, ob sich ein passender Simmering finden lässt.

Ich reinigte die Bremsplatte und schmierte die beweglichen Teile und Stellen, auf denen die Backen gleiten, mit einem fest haftenden, Wärme resistenten Fett. Dann montierte ich die neu belegten Bremsbacken.

Wie bei der Traction, hängte ich zuerst die Rückholfeder ein, denn ich hatte festgestellt, dass dies viel leichter geht, als diese im Nachhinein mit einer Zange anzubringen. Dann hängte ich die Backen in die dazu vorgesehenen

Halterungen (Teile 415037 / 4380 der zweiten Skizze dieses Artikels) ein und befestigte die unteren Bolzen, welche als Drehpunkte wirken. Da dort – im Gegensatz zur Traction – kein Exzenter angebracht ist, gab es keine weiteren Einstellarbeiten und ich konnte die Bremstrommel montieren.

Das hintere Radlager strich ich grosszügig mit Radlagerfett aus, dann schob ich die Trommel über den Achsstummel.

Bevor ich das konische äussere Radlager anbrachte, strich ich es ebenfalls grosszügig mit Radlagerfett ein. Dann zog ich die Kronenmutter gefühlvoll, aber doch mit einiger Kraft fest, wobei ich die Bremstrommel während des Festziehens leicht drehte.



Ich spürte, wie der Widerstand zunahm. Danach löste ich die Mutter wieder leicht und sicherte sie. – Im Reparaturbuch für den Renault 6 ist diese Arbeit wie folgt beschrieben: „Nabenmutter auf ein Anzugsdrehmoment von 3 mkp anziehen, während die Nabe durchgedreht wird. Danach wieder  $\frac{1}{6}$  Umdrehung lösen.“ Im Vergleich dazu verlangt das Traction-Reparaturbuch nach „10 mkg, danach die Mutter  $\frac{1}{4}$  Umdrehung lösen“.

Ich montierte das Rad um zu spüren, ob der Widerstand des Lagers angemessen war und kein axiales

Spiel festzustellen war. Dann füllte ich den Deckel des Lagers zu ca.  $\frac{3}{4}$  mit Fett und montierte ihn.

Zu guter Letzt klemmte ich das Stück einer Dachlatte zwischen Bremspedal und Fahrersitz, so dass die Bremse etwas gedrückt wurde. Dann begab ich mich in die Grube unter den Wagen und stellte Länge der Bremsseile beidseitig so ein, dass beim Drehen der Räder bei aufgebocktem Fahrzeug links wie rechts gleich viel Widerstand zu spüren war. – Ich denke, man könnte dies auch mit einer Federwaage recht exakt machen. Bei der nachfolgenden Probefahrt konnte ich keinerlei Mängel feststellen. Natürlich werde ich die Bremsen nachstellen, sobald die Beläge etwas eingeschliffen sind.

# AUSBLICK

Ich hoffe die Berichte vom 13. ICCCR haben euch gefallen. Im letzten Clubheft dieses Jahres wird das Treffen der Region Süd vom 26. 9 2004 seinen Platz haben. Weitere Treffen werden dieses Jahr keine mehr stattfinden. Vielleicht sehen wir uns noch am einen oder anderen Clubhöck oder Teilemarkt. Dafür können wir mit unserer Serie "Unfälle und Verbrechen" weiterfahren, die in den letzten zwei Ausgaben leider dem Platzmangel zum Opfer fiel.

Falls noch weitere Erlebnisberichte vom 13. ICCCR eingehen, bin ich auch bereit nochmals ein paar Geschichten zu veröffentlichen, vielleicht auch mit bisher noch nicht publizierten Bildern!

Die nächsten Highlights zeichnen sich schon am Horizont ab, die Details dazu können wir euch dann an der Generalversammlung präsentieren.

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Supervision	Katharina Feuz, Druckerei Schürch
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name: .....

Vorname: ..... Vorname Partner: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

Geburtstag: ..... Tel Privat: .....

Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....

Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---



### Mitglieder-Werbung

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

---

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

Name: ..... Vorname: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....

Bemerkungen: .....

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

---



Foto: Ruedi Weber

