

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

5/2009

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Walter Homberger
J.- C.- Heer-Strasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
walter.homberger@hombitrading.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber
Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 079 636 65 65
Fax 052 213 71 74
info@jutz-osm.ch

West

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

Süd

Edgar Stocker
Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 044 930 05 39
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
h.p.rubitschon@gmx.ch

Hans Ettlin

Bleikenmattstrasse 7
3122 Kehrsatz
P 031 961 37 53
hans.ettlin@switzerland.net

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
e.herzog@starnet.ch

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
federico.mueller@sunrise.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 54 42 115
urn.steiner@buttisholz.net

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 052 385 41 04
G 052 354 03 21
ruedi.burri@tele2.ch

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

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



Inhalt	1
RodageWalter Homberger	2
Treffen und Termine	4
90 Jahre Créative Technologie Citroën	5
Inserate	8
Inserate	12
Grand Prix Suisse 2009 Team West	13
Inserate	18
Inserate	20
Inserate	22
Inserate	24
Arras NachleseAndreas Schöberl	25
IDéaleDS Treffen in Malters Hans Georg Koch	27
Ausstellung 75 Jahre Traction Avant	29
Oldtimerfriedhof Kaufdorf Hans Georg Koch	30
Ausblick	32
Impressum	32

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
 Glarnerstrasse 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
 St. Gallerstrasse 13
 8353 Elgg
 Tel 052 365 22 00
 Fax 052 366 20 40
 www.garage-ochsner.ch



RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Mit dieser Ausgabe hält ihr bereits Heftli Nr. 5/2009 in euren Händen. Doch es soll dieses Mal nicht die Schlussnummer des Jahres sein. Hans Georg, unser fleissiger Redaktor, hat mir soeben mitgeteilt, dass er genügend Material beisammen habe und auch bereit wäre eine zusätzliche Ausgabe zu produzieren. Dieses Angebot habe ich gerne angenommen und bin überzeugt, dass dies auch in euerm Einverständnis ist. Nun heisst das aber auch, dass von mir ein zusätzliches Vorwort gefordert ist.

Heute, bei kalten Winden und heftigen Regen- und sogar Schneeschauern ist ohnehin nicht an eine Ausfahrt im Oldtimer zu denken. Kaum zu glauben, dass ich noch vor ein paar Tagen genüsslich an der warmen Herbstsonne im Strassencafé meinen Cappuccino getrunken und den sommerlich gekleideten Passanten zugeschaut habe!

Genau so prächtiges Spätsommerwetter hatten sich die Organisatoren der Region Nord für das letzte Clubtreffen 2009 bestellt. Alle angereisten Clubmitglieder haben versprochen ab sofort nie wieder davon zu sprechen, dass eine Ausfahrt in der Nordregion normalerweise bei Regen und Schnee stattfindet! In Winterthur wurde an diesem Sonntagvormittag die einzige noch funktionierende Nagelfabrik der Schweiz besucht. Danach folgte eine geruhsame Fahrt der 24 teilnehmenden Fahrzeuge über einsame Feld- Wald- und Wiesenstrassen durch herrliche Landschaften im nordöstlichen Teil des Kantons Zürich. Ich staune immer wieder wie es Hans Peter Rubitschon und seinen Kameraden gelingt solch faszinierende Fahrstrecken ausfindig zu machen! Einen ausführlichen Treffenbericht mit entsprechenden Bildern werdet ihr dann im Heftli Nr. 6/2009 vorfinden.

Für diese Ausgabe hat sich unser Redaktor entschieden vom 1. Grand Prix Suisse in Bern mit dem von der Region West vorbereiteten zweitägigen Treffen zu berichten. Ausserdem findet ihr eine Reportage über eine DS-Ausfahrt, die unser Clubmitglied Edgar Stocker in seiner Heimatregion Entlebuch organisiert hat. Weitere lesens- und sehenswerte Beiträge in dieser Ausgabe handeln vom 90 Jahre Citroën Jubiläum und der weit über unsere Grenzen bekannten Versteigerung des berühmten Oldtimerfriedhofs von Kaufdorf im Gürbetal.

Ich nehme diesmal auch die Gelegenheit wahr euch an dieser Stelle über den Gesundheitszustand dreier langjähriger Clubkameraden, die den meisten von uns gut bekannt sind, zu orientieren. Albi Schorta hat seine gesundheitlich kritische Phase gut überstanden und von den Ärzten einen positiven Bescheid erhalten. Nach seinen wohlverdienten Herbstferien kann er wieder vermehrt aktiv tätig sein. Peti Weber, unser Club-Videofilmer, ist vor ein paar Tagen mit ei-



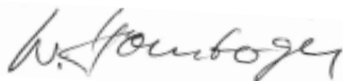
ner neuen Niere von seiner Frau Susi aus dem Unispital Zürich wieder nach Hause entlassen worden. Er erholt sich zusehends und fühlt sich bereits schon besser. Hans Berchtold, der auf seiner Tractionfahrt von Paris nach Moskau und zurück die Schulter gebrochen hatte, musste sich daheim in Basel nochmals einer Operation unterziehen. Übrigens wird im nächsten Heftli von diesem Abenteuer (natürlich von der Fahrt Paris-Moskau-Paris!) berichtet. Wir wünschen allen drei Kollegen und auch Susi von Herzen weiterhin gute Besserung und eine vollständige Genesung.

Eine weitere Meldung von einem erwähnenswerten Ereignis möchte ich euch ebenfalls nicht verschweigen. Unser zuverlässiger „Finanzminister“ Udo Kenkel hat vor kurzem seinen 60igsten Geburtstag gefeiert. Eine fröhliche Schar von Clubmitgliedern aus Nah und Fern hat ihn am Abend darauf als grosse Überraschung in seinem Heim in Belp überfallen und auf seinen runden Geburtstag angestossen.

Übrigens habe ich gerade erfahren, dass das Verkehrshaus Luzern an vier Sonntagen im November so genannte Epochetage durchführt. Wer also vor dem Winter nochmals mit der Traction nach Luzern fahren möchte, hätte hier sicher eine lohnenswerte Gelegenheit. Informationen und Reservation sind zu finden unter www.verkehrshaus.ch/fahrzeugtreffen.

Im nächsten Heftli und auch rechtzeitig auf unserer Homepage wird die Einladung zur unserer GV publiziert werden. Ich bitte euch bereits heute das Datum vom 31. Januar in der neuen Agenda 2010 vorzumerken. Der Vorstand würde sich freuen wiederum viele Mitglieder mit Begleitung in Nottwil willkommen zu heissen.

Euer Präsident
Walter Homberger



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

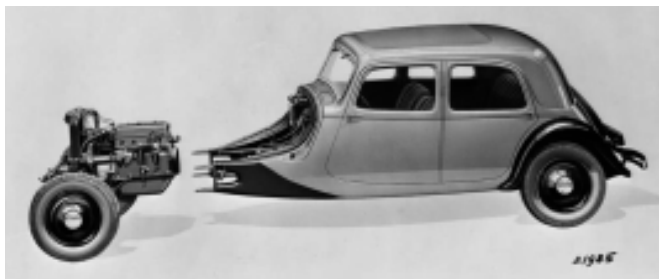
- 2. 12. 2009 Chlaushöck Zentralschweiz (Fondueabend im Gasthaus Post)
Anmeldung bis 20.11. an HansGeorg.Koch@centralnet.ch
- 4. 12. 2009 Chlaushöck West in Frutigen.
Anmeldung an muehlheim.frutigen@bluewin.ch
- 5. 12. 2009 Jahresabschlusshöck Region Nord, bei Citroën Nord, Andelfingen, Anmeldung an h.p.rubitschon@gmx.ch
- 31. 1. 2010 Generalversammlung, GZI Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (29.1., 26.2., 26.3., 30.4., 28.5., 25.6., 30.7., 27.8., 24.9., 29.10., 26.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (25.2., 29.4., 24.6., 26.8., 28.10.2009) Jahres Schlusshöck 5.12.09
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 5. 12. 2009 Auto Teilemarkt Roggwil (www.race-inn.ch)
- 5. 12. 2009 Oldtimer und Teilemarkt Langenthal (rolf.hess@gmx.ch)
- 27.-28. 3. 2010 Oldtimer und Teilemarkt Fribourg
(www.Oldtimer-Teilemarkt.com)



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

Redaktionsschluss für Heft 6/2009:

14.11.2009

90 JAHRE CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN FEIERT 90 JAHRE CRÉATIVE TECHNOLOGIE

Wenn es in dem sehr geschlossenen Kreis der Automobilhersteller einen gibt, der sich durch seinen visionären Geist hervorhebt, dann ist das zweifelsohne Citroën. Lassen Sie uns anlässlich des 90. Jubiläums der Marke ein wenig in der Zeit zurückgehen, um die Technologien und Modelle wieder aufleben zu lassen, die die Automobilgeschichte geprägt haben. Selbst wenn die Innovationen sich voneinander unterscheiden, so tragen sie doch alle dieselbe Signatur: Créative Technologie. Diese Signatur ist in der gesamten aktuellen Fahrzeugpalette von Citroën Spürbar und verkörpert das gemeinsame Konzept unserer zukünftigen Projekte.



1919 André Citroën (1878-1935) ist ein innovativer Ingenieur und ein Visionär. Er ist ausserdem ein Wegbereiter der sich wünscht, dass das Automobil anders wahrgenommen und möglichst vielen Menschen zugänglich wird, denn Automobile sind zu dieser Zeit noch ein Luxusobjekt für Privilegierte. Er errichtet in Paris eine Automobilfabrik und beginnt mit dem Bau des Citroën Typ A - dem ersten in Europa serienmässig gebauten Fahrzeug der Automobilgeschichte, aber ebenfalls dem ersten vollausgestatteten Automobil, das zu einem erschwinglichen Preis angeboten wird.



1919 Das Citroën Logo mit dem Doppelwinkel tritt zum ersten Mal in Erscheinung. Sein Design ist von dem Patent inspiriert, das André Citroën erworben hat. Es symbolisiert winkelvezahnnte Getriebe, mit denen weit höhere Kräfte übertragen werden können und die widerstandsfähiger sind, als die bislang verwendeten Räderwerke. Das Logo wird später Symbol für Innovationsgeist und Créative Technologie.



1925 Von 1925 bis 1934 ist der Eiffelturm Werbeträger einer riesigen Citroën-Leuchtreklame: 250'000 Lämpchen zeichnen den Namen und das Logo von Citroën. Es wird sogar erzählt, dass diese Citroën-Reklame dem Flieger Charles Lindbergh als Leuchtf Feuer zur Bestimmung seiner Position diente, als er 1927 nach einer langen Atlantiküberquerung an Bord seines Aeroplans in Paris landete.



1932 „Die gelbe Kreuzfahrt“ (Beirut-Peking) bildet den Höhepunkt einer ganzen Reihe von Citroën-Expeditionen. Im Lauf der vorangegangenen neun Jahre waren die Halbkettenfahrzeuge Citroën Kégresse die ersten, mit denen Forscherteams zuerst die Sahara, dann Afrika durchquert hatten und die anschliessend im Himalaja eingesetzt wurden. Bei diesen wissenschaftlichen Expeditionen, über die die Medien sehr ausführlich berichteten, wurden einige der letzten noch unbekannt Gebiete der Erde erforscht.



1934 Traction Avant Citroën. Das erste serienmässig gebaute Fahrzeug mit Vorderradtrieb und Schalenbauweise, dem sogenannten Monocoque-Chassis. Bei diesem innovativen Fahrzeug wurde das traditionelle Chassis vollständig ersetzt, wodurch alle anderen Automobile plötzlich altmodisch und überholt wirken. Der Traction Avant wird 23 Jahre lang gebaut, ein Weltrekord zu dieser Zeit und ein Beweis für die beeindruckende Kreativität und Technologie der Marke.







90

JAHRE

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



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.



Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie

Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70



1947 Citroën Type H. Warum sollten nicht auch Nutzfahrzeuge mit dem Vorderradantrieb der Personenwagen ausgestattet werden? Der Type H von Citroën ist der Vorreiter aller modernen Nutzfahrzeuge mit Fahrerhaus und Vorderradantrieb, womit im hinteren Raum des Fahrzeugs für ein maximales Platzangebot gesorgt wird. Der Type H von Citroën ist die gelungene Verbindung von geringem Gewicht und einer soliden Wellblech-Karosserie. Das Ergebnis ist ein Nutzvolumen von 1'200 kg – fast identisch mit dem Kastenwagen selbst!

1948 Citroën 2 CV. Die berühmte «Ente» ist ein revolutionäres Auto, das als motorisierte Alternative zum Pferdewagen für die ländlichen Gebiete Frankreichs bestimmt ist. Das Auto ist sparsam, sehr klein und fähig, einen gepflügten Acker mit einem Korb voller Eier zu durchqueren, ohne dass ein einziges davon kaputt geht. In den sechziger und siebziger Jahren wird der 2 CV zum Sinnbild für Freiheit und Lebensfreude.



1955 Citroën DS. Die Attraktion überhaupt auf dem Pariser Automobilsalon von 1955! Spitzentechnologische Hydrauliksysteme steuern Federung, Getriebe und Bremsen; Auf der Automobilmesse werden bereits am ersten Ausstellungstag 12'000 Fahrzeuge verkauft. Eine sehr poetische Interpretation der französischen Modellbezeichnung „DS“ erhebt dieses prächtige Auto schon bald zur „Déesse“ - zur Göttin. Die Ikone für Créative Technologie wird bis Ende.1975 gebaut und erzielt insgesamt 1'456'115 verkaufte Exemplare.



1962 General de Gaulle, damaliger Präsident Frankreichs, entgeht gerade noch einmal einem Mordversuch. In Petit-Clamart, ausserhalb von Paris, wird der schwarze Citroën DS des Präsidenten zum Ziel mehrerer Schüsse. Zwei Kugeln treffen den Wagen, dieser kann jedoch dank seines Federungssystems die Spur halten und mit hoher Geschwindigkeit davonfahren. General de Gaulle drückt dem Chauffeur seine Bewunderung über dessen hervorragende Beherrschung des Wagens aus und lobt ebenfalls die technologische Glanzleistung des Fahrzeugs.



1968 Lancierung des Méhari, einem originellen Offroad-Multifunktionsfahrzeug. Das Modell vervollständigt die kleine Zweizylinder-Familie von Citroën. Seine Kunststoffkarosserie löst alle Korrosionsprobleme und widersteht kleineren Stößen.



1968 Citroën SM. Ein Luxuscoupé mit einem Maserati-Motor, das Leistung und Sicherheit miteinander verbindet; geschwindigkeitsabhängig gesteuerte Servolenkung, ein an die Ladung des Fahrzeugs angepasstes hydraulisches Bremssystem und mittlenkende Scheinwerfer. Der SM ist das schnellste vorderangetriebene Fahrzeug auf dem Automobilmarkt. Er wird oft mit der damaligen Symbolfigur für Hochgeschwindigkeit verglichen: dem berühmten Überschallflugzeug Concorde.



1970 Der Citroën GS wird erstmals 1970 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Er hat ein windschnittiges Design, ist geräumig und kann mit echter Spitzentechnologie aufwarten, nämlich mit dem geringsten Luftwiderstandskoeffizienten aller Automobile seiner Zeit. Der GS erhält die Auszeichnung „Fahrzeug des Jahres“. Dieses kompakte Familienauto bleibt lange Jahre das meistverkaufte Modell von Citroën.



1974 Der CX 2000 wird in einer Vorpremiere auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt. Er zeichnet sich dadurch aus, dass er über sämtliche technologische Neuerungen von Citroën verfügt: Scheibenbremsen vorn, doppelter Hydraulikkreis, Einzelscheibenwischer, vertiefte Heckscheibe und futuristisches Armaturenbrett.



1993 Der Citroën Xantia ersetzt den berühmten BX. Sein Design und sein Fahrkomfort machen dieses Fahrzeug schnell zu einem Erfolgsmodell als Flottenfahrzeug. Im Jahr 1995 wird der Xantia mit der Activa-Technologie, einer „aktiven Fahrwerkstabilisierung“, ausgestattet und vergrößert somit noch den Vorsprung, den das hydropneumatische Federungssystem von Citroën bereits hat. Dank dieser Technologie bietet der Xantia eine ausgezeichnete Strassenlage, die es sogar mit echten Sportwagen aufnehmen kann.



1996 Der Citroën Berlingo kündigt eine neue Art von Familienautos an und gründet auf diese Weise ein neues Fahrzeugsegment. Es handelt sich um ein angenehm geräumiges Fahrzeug mit funktionellem Design. Das Multispace-Innenraumkonzept bietet originelle Ablagefächer und Unterbringungsmöglichkeiten, deren Bauweise von Linienflugzeugen inspiriert wurde.



1998 Citroën stellt den Xsara Picasso vor. Dieses neue Automobil verbindet Eleganz und Leistung einer Limousine mit dem Platzangebot, der Polyvalenz und dem fahrgastfreundlichen Design eines Kompaktvans. Es folgt der Citroën C4 Picasso, mit dem die Marke in Europa in diesem Segment (M1 MPV) auf dem ersten Platz landet.



2003-2008 Unangefochtene Vormachtstellung von Citroën in den WRC-Rallyeweltmeisterschaften. Sébastien Loeb und Daniel Elena erringen 5 Fahrer- und Copiloten-Weltmeistertitel in Folge. Die Marke mit dem Doppelwinkel kann mit den Modellen Xsara und C4 vier weitere Konstrukteur-Weltmeistertitel auf ihrer bereits stattlichen Erfolgsliste verbuchen.

2009 Fortsetzung folgt.



CRÉATIVE TECHNOLOGIE





Auch im Internet wird gegenwärtig viel Werbung gemacht und zum 90 Jahre Jubiläum viel geschrieben. Eine der besten Seiten haben die Österreicher aufgesetzt, es gibt viele kleine Artikel zu den wichtigsten Citroën Typen, zum Beispiel:

Die Traction Avant (1934-54)

Gleich vorweg – nein, ein Grammatikfehler ist uns nicht unterlaufen. Man schreibt tatsächlich „die“ und nicht „der“. Im Französischen ist das Auto weiblich, daher werden quasi alle Modelle (außer SUVs) mit dem weiblichen Artikel „la“ versehen.

Aber zurück zur Wegbereiterin der Moderne, der Traction Avant. Erstmals serienmäßig wurde 1934 der Vorderradantrieb in der Traction Avant integriert, daher auch der Name - traction avant bedeutet nichts anderes als Vorderradantrieb. Bis zu diesem Zeitpunkt war allerdings der Heckantrieb gängig.

Nach und nach setzte sich jedoch weltweit der Vorderradantrieb durch, da er sich vor allem bei schlechten Fahrbahnverhältnissen wie Schnee, Matsch, Schlamm, Eis usw. als stabiler erwies, außerdem auch eine effizientere Kraftübertragung ermöglichte sowie den Platzkomfort durch einen größeren Kofferraum erweiterte.



Auch das Bremssystem der Traction Avant wurde technisch völlig neu gelöst: Statt dem üblichen mechanischen Bremssystem wurden hydraulische Bremsen eingesetzt. Das hydraulische Bremssystem sprach effektiver und schneller als schwergängige mechanische Bremsen an. Außerdem wurde auch an Geschwindigkeit und Verbrauch durch Gestaltungselemente an der Karosserie gearbeitet.

Bis zum Ende ihrer Bauzeit, 1954, ist die Traction Avant der populärste Serienwagen ihrer Zeit und wird speziell in Frankreich regelmäßig als Staatslimousine eingesetzt.

<http://citroenat.wordpress.com/2009/09/14/die-traction-avant-1934-54/>

Gasthaus Post

Leuenplatz 3
61330 Willisau



*Franziska Hopmann
Freut sich auf Ihren Besuch*



Wie Gemütlichkeit und
gediegene Atmosphäre
schmeckt, sagt bei uns
nichts!

Das kostet Post bitte! 20
Betteln, davon 2 Familien-
zimmer.

Alle Zimmer mit TV,
Fingerringe und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Fahrzeugangebo-
te!

Alle Bünnschkeiten im
Parkieren sind rollstuhlg-
eängig!



*Gernie holen wir Sie
mit unserer Oldtimer ab*



*Gedrehter und Ihr Foto oder Ihren
Anlass in unseren
atmosphärischen Sälen*



Komfortable Zimmer



Gemütliche Auslandscafé



GRAND PRIX SUISSE 2009

2-tägiges Clubtreffen Gruppe West

Die Motorrad- und Autorennen um den Grossen Preis der Schweiz sind seit über 50 Jahren Geschichte. Was mit Motorrädern in den Krisenjahren begonnen hatte entwickelte sich bis 1939 zum Treffen der Weltelite des Motorsports. Fahrer wie Stuck, Caracciola und Rosemeyer auf Auto Union und Mercedes Benz siegten auf der legendären Strecke im Berner Bremgartenwald. Nach dem Krieg, erstmals 1947 wieder ausgetragen, dominierten die italienischen Marken Alfa Romeo, Maserati und Ferrari mit den heute noch bekannten Fahrern wie Ascari und Fangio. Den letzten Grand Prix erlebte Bern 1954 als die neue Formel 1 auf 2,5-Liter Saugmotoren setzte. Juan Manuel Fangio siegte auf einem Mercedes-Achtzylinder.

Als Erinnerung an die spektakulären Rennen von damals haben Initianten des Oldtimer-Clubs Bern (OCB) den diesjährigen GP-Suisse organisiert. Die Chance, an einem der grössten Anlässe der Szene mit einer Marken- und Clubpräsentation dabei zu sein, liessen wir uns nicht entgehen. Es hat uns gefreut an unserem Treffpunkt viele Freunde aus dem CTAC begrüßen zu dürfen. Dank dem markanten blau/gelben Tipi und der Lage - gleich bei der Bushaltestelle - zogen die aufgestellten Wagen und die Infoplateau viele Interessierte an.



Am Samstag ging es noch relativ ruhig zu und her. Deshalb hat Ernst Mühlheim einen Ausflug organisiert:

Vom Einkaufszentrum Westside aus konnten wir für das erste Wegstück die, für den Rundkurs des GPs am Sonntag vorbereitete, Rennstrecke bis nach Frauenkappelen befahren. Die alte Murtenstrasse führte uns über Mühleberg nach Gümmenen und via Büchslen nach Löwenberg.

Hier bogen wir Richtung Neuenburg ab, legten das welsche Gebiss ein und querten auf der langen Geraden „le Chablais“, das riesige Gemüse-

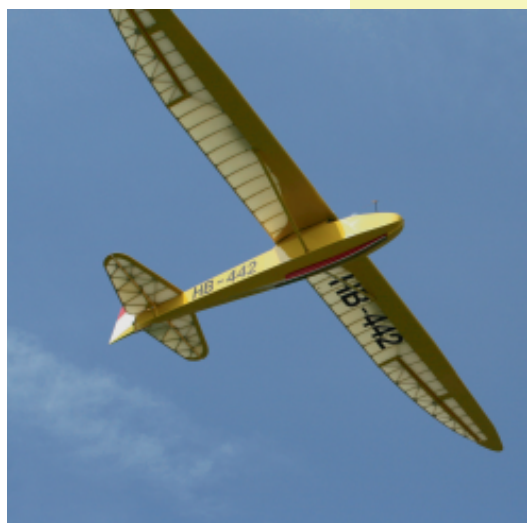


feld. Das Kurheim Bellechasse (langjährige Residenz des Herrn Brigadier Jeanmaire) liessen wir rechts liegen, um einen Kilometer weiter gegen den gleichbenannten Flugplatz abzubiegen. Dank unserer telefonischen Anmeldung fanden wir reservierte Parkfelder bei den Hangars vor.

Das gegenseitige Interesse der Oldie-Fans war einmal mehr gegeben. Ein ganz be-



sonderes Schauspiel war der „Gummischleizer“-Start der kleinen Segelflugzeuge. Das Flugzeug wird auf einer Plattform fixiert. Links und rechts werden zir-



ka 50 Meter lange Gummibänder eingehängt. Beidseitig wird eine Crew von rund fünfzehn Startern aufgestellt, die auf Kommando das Seil mit Mannes-, Frauen- und Kinderkraft mit Anlauf möglichst zügig anstrecken. Wenn die maximale Ausdehnung erreicht ist, löst der Starter die Verankerung und das Fluggerät wird durch die Spannkraft der Seile nach vorne „gespickt“. Ein wirklich einmaliges und seltenes Manöver, das aber tatsächlich funktioniert.

Nach einer Runde durch die Festwirtschaft verabschiedeten wir uns und schlichen über Feldwege zwischen den grossen Gemüsekulturen und Gräben des Bewässerungssystems

(einem Teil der Juragewässerkorrektur) nach Müntschemier. Von dort ging's über Kerzers und Ried zurück nach Frauenkappelen wo es im Festzelt des OCB vierrädige Oldies zu bewundern gab. Einen Eindruck des



GP-Rundkurses erhielten wir auf dem Rückweg via Niederwangen zu unserem Ausgangspunkt.



Den Samstag nutzten viele Besucher auch um bei einem Rundgang die Teilnehmerfahrzeuge im Fahrerlager aus der Nähe zu betrachten und zu bestaunen. Es beeindruckte wie viele hochkarätige Sport- und Rennwagen in ganz Europa durch Liebhaber restauriert bzw. gepflegt und unterhalten werden.





Abfahrt der gutgelaunten Küchenbrigade 60 Min vor dem Nachtessen!

Spontan Haben Maria und Ernst Mühlheim zum Nachtessen auf dem Zeltplatz eingeladen. Alles fing klein an: bei der ersten Umfrage am Nachmittag waren es acht Mitglieder, welche erfreut die Einladung annahmen. Mit allen Helfern und Gästen war es schliesslich in Sugiez eine grössere Tafel mit etwa sechzehn Personen! Zuerst gab es feine Häppchen zum Apéro. Der von Men dazu spendierte Wein schmeckte vorzüglich.

Die Grilladen und verschiedenen Salate haben uns dann vollends überrascht: Mühlheims Zelt Nachbar hat in kürzester Zeit für die vielen Anwesenden Steaks und weitere Köstlichkeiten zubereitet.

In gemütlicher Runde blieb man bis zum Einnachten beisammen. Für die grosszügige Gastfreundschaft herzlichen Dank an Maria und Ernst sowie an deren Kollegen vom Zeltplatz!





Oldtimer 4 Wedding

*Wir chauffieren
Sie genießen*

Tel. 033 251 31 38
Fax 033 251 09 52
www.hochzeitsfahrten-buergin.ch
info@hochzeitsfahrten-buergin.ch





Nach den Rahmenveranstaltungen der vergangenen Woche ging's am Sonntag endlich richtig los. Die Zufahrtsstrassen zum Rundkurs wurden gesperrt und mit Bahn, Bus und Auto strömten Zuschauer aus allen Richtungen heran und säumten die Strecke. Aus dem Fahrerlager hörte man Motoren in allen Tonlagen aufheulen.

Um halb neun wurde die Kategorie „Motorräder, Gespanne, Threewheeler“ von der Leine gelassen, pardon – gestartet. Sie gaben auf dem rund sieben Kilometer langen Rundkurs einen Vorgeschmack (im wahrsten Sinn des Wortes) auf die nachfolgenden Klassen. In – etwas gar grossen – Abständen folgten darauf in Kategorien Renn-, Sport- und Tourenwagen getrennt nach den verschiedenen Zeitepochen. Die Gruppen umfassten zwölf bis zwanzig Fahrzeuge, absolvierten zwei Runden und wurden von modernen Jaguars, Maseratis und Aston Martins als Pacecars begleitet. Besonders attraktiv waren die Zuschauerplätze bei Kur-

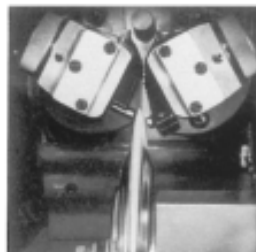




– Handabrachten



– Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



– Gewindeschleifen
– Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrihtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

Postfach 113
5630 Muri (Schweiz)
Telefon 056 664 44 20
Telefax 056 664 24 23

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch



Gerade noch erwischt, Christian Heussi mit seinem über 200km/h schnellen Cabriolet

ven. Da liess der eine oder andere Pilot schon mal die Sau raus – pardon, slidete – was angeblich vom Veranstalter nicht erwünscht war. Unter ohrenbetäubender Musik beschleunigten die Fahrer ihre Wagen hinaus auf die langen Geraden bis man sie nicht mehr sah - und immer noch hörte.

In den Pausen überflogen viele bekannte Flugzeugveteranen das Gebiet und sorgten für Bewunderung. Das Wetter zeigte sich von seiner schönsten Seite und der Publikumsaufmarsch übertraf die Erwartungen bei weitem. Fazit: ein rundum gelungener Anlass. Mit Freude und ein klein wenig



Stolz können wir sagen: «mr worn a dabei.»

Euer Team West:
Hans Ettl, Ernst Mühlheim und Fritz Müller

Fotos: Udo Kenkel

"Traction Avant" CITROËN



- Restauration
 - Beratung
 - Reparaturen
 - 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
Homepage: www.cta-service.ch



123ignition.nl







Damen-, Herren,- und Bébémode
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche
alles zum Nähen und Stricken
Tag- und Nachtwäsche

Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regiocom.ch



Seltene Briefmarken aus Finnland, die mir meine Kollegin Eija Ahoniemi geschickt hat, zusammen mit den Clubheften des Finnischen Traction Avant Clubs, in welchem ihr Mann Mitglied ist! Lesen ist allerdings unmöglich.

Steirer nahm an Oldtimer-Treffen in Frankreich teil

Christian Pirkner aus Leoben war mit seinem historischen Citroën Traction Avant einziger Österreicher beim Oldtimer-Treffen in Frankreich.

Der Citroën Traction Avant ist in Frankreich ein legendäres Automobil und hat nicht nur bei Oldtimerfans absoluten Kultstatus erreicht: Die Staatskarosse von Präsident Charles De Gaulle - ein Citroën Traction Avant. Auch privat fuhr der erste Mann im Staat dieses Fahrzeugmodell. Ebenso wie die Schauspielerikone Charlie Chaplin. Und viele mehr. Im Jahr 1934 kam der Citroën Traction Avant auf den Markt und ging bis 1957 vom Fließband - unglaubliche 23 Jahre lang.



Nun ging im nordfranzösischen Arras ein riesiges, internationales Citroën Traction Avant-Treffen in Szene, bei dem mehr als 1000 Fahrzeuge aus aller Welt im Zentrum standen. Der halbrunde Anlass: 75 Jahre Citroën Traction Avant. Oldtimerfans aus insgesamt 17 Nationen waren bei dem Spektakel vor der wunderschönen Kulisse der Altstadt von Arras mit dabei - sogar aus Australien, Argentinien, den USA und Kanada. Unter anderem auch Christian Pirkner aus Leoben mit seinem Citroën - als einziger Vertreter Österreichs. „Der Citroën Traction Avant war für seine Zeit ein revolutionäres Fahrzeug. Es war das erste serienmässig produzierte Auto mit einem Vorderradantrieb, hatte hydraulische Bremsen, ein ganz spezielles Fahrgestell und einen so genannten schwingenden Motor“, schwärmt Pirkner. Die Kurvenlage des Citroën Traction Avant sei sogar für heutige Massstäbe unglaublich.

Pirkner reiste mit seinem Modell, einer seltenen Ausführung mit sechs Zylindern, Baujahr 1951, nach Arras: „In Frankreich bin ich alles auf den Routes Nationales gefahren. Egal, ob Kind oder Erwachsener, wenn man mit diesem Auto vorfährt, liegen einem alle zu Füßen. In Frankreich ist der Citroën Traction Avant ein automobiles Kulturdenkmal“, erzählt der Leobener.

Große Resonanz

Das Treffen in Arras habe eine enorme Resonanz hervorgerufen: „Es waren zehntausende Menschen auf den Straßen, als die Fahrzeuge ausgestellt waren und wir ausgefahren sind. Und auch die Medien in Frankreich haben gross berichtet.“ Das Citroën Traction Avant-Treffen sei in Frankreich schon jetzt zum offiziellen Event des Jahres gewählt worden, so Pirkner.

Die Liebe zu dem Citroën Traction Avant sei bei ihm früh gereift: „Mein Grossonkel in Frankreich ist so ein Auto gefahren. Und meine Grossmutter hat in diesem Fahrzeug geheiratet. Als Student habe ich schon einmal kurz ein solches Auto besessen. Allerdings habe ich es wieder abgestossen, weil es für mich als Student von der Erhaltung her zu kostspielig war.“ Sein jetziges Modell hat Pirkner vor sieben Jahren in Metz erstanden und in liebevoller Detailarbeit auf Vordermann gebracht: „Es ist alles Original. Allerdings hat es sechs oder sieben Termine bei der Typisierung gebraucht.“ Er selbst sei Vielfahrer: „Ich respektiere Leute, die ihren Oldtimer in der Garage stehen lassen. Aber ich glaube, dass ein Auto tot ist, wenn es nicht gefahren wird.“ Im vergangenen Jahr sei er 11.500 Kilometer unterwegs gewesen: „Ich war sogar beim Skifahren oder beim Baumarkt mit dem Auto.“

von Andreas Schöberl

<http://www.kleinezeitung.at/steiermark/leoben/leoben/2087504/echten-klassiker-tour-de-france.story>
Christian Pirkner ist langjähriges Clubmitglied des CTAC (Anm. der Red.)



IDEALEDS TREFFEN IN MALTERS

Vreni und Edgar Stocker organisierten am 30. August das traditionelle IDEaleDS und CX Clubtreffen in der näheren Umgebung von Malters. Wir freuten uns, dass auch wir an diesem wunderschönen Tag eingeladen wurden und trafen uns mit zahlreichen anderen Clubmitgliedern des CTAC, die neben dem Traction noch eine hydropneumatische Zitrone besitzen.

Nach Kaffee und Gipfeli bei Stockers im Garten fuhren wir zur Eierfarm Fischer und erhielten eine äusserst interessante Einführung in die Haltung von 8500 Legehennen und die Produktion von Eiern und deren Vertrieb an die Industrie. Wir durften den Betrieb auch von innen ansehen. Es entwickelte sich eine spannende Diskussion mit dem Besitzer, Stefan Fischer. Wir erhielten Einblick in einen Landwirtschaftszweig, der mir bisher eher unbekannt war.

Nach einem von dieser Firma gespendeten und von Irene Fischer servierten Aperitif auf dem Vorplatz starteten wir in Richtung Eigental und erreichten über schmale und gewundene Bergstrassen das Alprestaurant «Stäfeli», unterhalb des «Mittagsgüpfis», einem Berg der Pilatuskette. Wir wurden in der Gartenwirtschaft freundlich empfangen und genossen die hier berühmten Äplermakronen mit Apfelmus, wirklich ausgezeichnet.

Nach der Rückkehr nach Malters trafen sich alle auf dem Bahnhofplatz um noch einige offizielle Fotos der anwesenden Fahrzeuge zu machen.

Vielen Dank an Vreni und Edgar wie auch an Ruth und Erich Feser. H. G. Koch 



Da trifft es sich gut.

WISSENSCHAFT
UND FORSCHUNG

KONGRESSE
UND TAGUNGEN

GASTRONOMIE

HOTEL

SPORT

KULTUR

IN NOTTWIL
AM SEMPACHERSEE



**Guido A. Zäch
Institut**

Seminar- und
Kongresshotel
Guido A. Zäch Strasse 4
CH-6207 Nottwil

Telefon +41 41 939 60 00
Fax +41 41 939 64 65
hotellerie@kongresshotel-gzi.ch
www.kongresshotel-gzi.ch



AUSSTELLUNG 75 JAHRE TRACTION AVANT

Hektische Modellwechsel wie heute waren in den Vor- und Nachkriegsjahren noch ein Fremdwort: 23 Jahre lang produzierte Citroën äußerlich nahezu unverändert die legendäre "Traction Avant". Aus Anlass seines 75. Geburtstags spannt das Auto & Technik Museum Sinsheim von 1. September 2009 bis Ende dieses Jahres in einer Sonderschau den Bogen vom ersten Citroën 7 A von 1934 bis zu einem der letzten Modelle dieser Baureihe, einem 15 Six (Baujahr 1956). Das richtungsweisende Konzept dieses mehr als zwei Jahrzehnte lang gebauten Erfolgsmodells trug entscheidend zum Image von Citroën als avantgardistische Marke mit unkonventionellen technischen Ideen bei.

Der Citroën 7 CV "Traction Avant" galt bei seiner Markteinführung im Mai 1934 als technischer Meilenstein. Seine selbsttragende Karosserie, die vordere Einzelradaufhängung, hydraulische Bremsen und vor allem der innovative Frontantrieb (französisch: Traction Avant) setzten neue Maßstäbe in Straßenlage, Fahrsicherheit und Komfort. Es gab ihn in drei Leistungsstufen: 1303 cm³ und 32 PS (Typ 7 A), 1529 cm³ und 35 PS (Typ 7 B) und 1911 cm³ und 46 PS (Typ 7 Sport). Ab September 1934 ergänzte der etwas längere und breitere Citroën 11 CV das Modellprogramm. Mit ihm absolvierte der französische Rennfahrer François Lecot 1935 eine Rekordfahrt über 400 000 Kilometer, indem er täglich die Strecke Paris – Monaco (950 Kilometer) zurücklegte.

7 CV und 11 CV gab es in zahlreichen Karosserievarianten, z. B. als Limousine, achtsitzigen Großraumwagen ("Familiale"), Kombi ("Commerciale"), Coupé oder Roadster. Bis 1935 lief die Traction Avant auch im deutschen Citroën-Montagewerk in Köln-Poll vom Band und wurde als "Citroën Front" angeboten. Statt des geplanten, aber nie realisierten Achtzylindermodells "22 CV" wurde 1938 als Spitzenmodell der Sechszylinder "15 Six" eingeführt (2 867 cm³ und 77 PS), der 130 km/h Spitze erreichte.

Die Synthese aus hoher Motorleistung und exzellenter Straßenlage machte ihn während des zweiten Weltkriegs zum bevorzugten Fahrzeug, sowohl französischer Partisanen, als auch der sie verfolgenden deutschen Gestapo. In den Nachkriegsjahren diente die Traction Avant häufig Gangsterbanden als Fluchtfahrzeug, was sie zum mobilen Standardrequisit einschlägiger Kriminalfilme machte und ihr den bis heute geläufigen Beinamen "Gangster-Citroën" eintrug. Die vor 1953 gebauten Modelle sind vor allem am aussen auf der Kofferraumklappe aufliegenden Reserverad zu erkennen. Bei den späteren Fahrzeugen verschwand es im Gepäckabteil und machte einem etwas plump wirkenden glatten Kofferraumdeckel Platz. Bis 1947 drehte der Sechszylinder übrigens links herum, weshalb er als "15 Six G" – das G stand für "gauche" (links) – bezeichnet wurde. Die späteren Modelle firmierten als "15 Six D" (D für "droite", also rechts).

Von 1954 an diente der 15 Six als Erprobungsfahrzeug für die innovative hydropneumatische Federung, die ihr offizielles Debüt erst im Nachfolgemodell Citroën DS gab. Im Gegensatz zum DS besaß der 15 CV-H allerdings dieses Federungssystem nur an der Hinterachse. Am 25. Juli 1957 lief nach 23 Jahren Bauzeit die letzte von insgesamt 759 123 Traction Avant vom Band. Mit ihm endete bei Citroën die Ära des klassischen Vorkriegsdesigns mit freistehenden Kotflügeln und Scheinwerfern. Verglichen mit dem "Gangster-Citroën" wirkte der futuristische Nachfolger DS wie ein Objekt von einem anderen Planeten.

Die Sonderausstellung 75 Jahre Citroën Traction Avant ("Gangster-Citroën") ist von 1. September bis 31. Dezember 2009 täglich von 9 bis 18 Uhr im Auto & Technik Museum Sinsheim zu sehen.

OLDTIMERFRIEDHOF KAUFDORF

Am Samstag, 19. September wurden die 795 Fahrzeuge auf dem Autofriedhof in Kaufdorf versteigert. Ich musste fast zwanghaft hingehen und mir ansehen, wer sich denn da für diese total verrosteten Relikte aus den fünfziger Jahren interessierte. Mein Sohn Andreas, wahrscheinlich vom gleichen Fieber gepackt, begleitete mich.



Die Versteigerung hatte bereits begonnen, als wir eintrafen und es waren sicher etwa 800 Leute anwesend, von denen aber erwartungsgemäss nicht alle in die als Bieter in die Versteigerung eingriffen. Um einen Überblick über die erzielten Preise zu gewinnen, notierten wir am Vormittag die Preise auf unserer Liste der einzelnen Lose.

Es zeigte sich bald, dass verschiedene Interessengruppen anwesend waren, die klare Strategien verfolgten.

Die Liebhaber deutscher Autos stritten sich um die verschiedenen Bretzel- und Ovali-Käfer, meist wahrscheinlich nur um die Chassisnummer zu kaufen, oder einige seltene Teile herauszunehmen. Härter ging es bei den Porsches zu, hier waren noch einige 356er zu haben. Ein Porsche 356 A welcher unter einem Dach gelagert war wurde für 16`000 Fr. abgeklopft. In der Sparte Mercedes schaffte es ein 190 SL Cabriolet für 17`000 Fr. ersteigert zu werden, während die englischen Fahrzeuge der Unter- und Mittelklasse wenig Interesse fanden.

Anwesende Personen mit Cowboyhut und Western-Stiefel steigerten systematisch alle Amerikaner aus den Fünfzigern. Sie kauften diese Fahrzeuge um aus den Heckpartien und Fronten schöne Sofas oder andere Möbel herzustellen, denn an vernünftige Restaurationen ist meines Erachtens nicht zu denken. Gesucht waren auch die ganz alten Fahrzeuge aus der Vorkriegszeit, von denen

noch einige auf der Liste figurierten. Selbst ein seltener Motor eines Bianchi wurde versteigert, während auf dem Gelände noch hunderte ausgebaute Motoren, Getriebe und Achsen herumliegen.

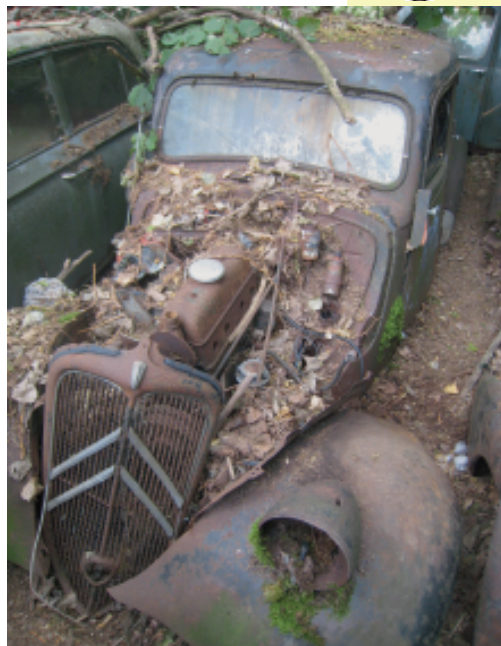
Die Traktorfreunde warteten auf den Fordson F von 1923 mit Vollgummirädern und trieben den Preis für das voll aus Gusseisen gebaute Vehikel bis auf 8`000 Franken. Wenigstens wird es noch einige hundert Jahre dauern bis dieses durchgerostet ist und die Vollgummireifen werden sicher nie Luft verlieren, also eine nachhaltige Investition.

Mit aufkommendem Hunger schlugen wir uns zum Hamburgerstand durch und genossen die weitere Auktion von einem Sitzplatz aus. Ein Rundgang über das Gelände des Autofriedhofs rundete den Nachmittag ab und liess uns kopfschüttelnd und tief bewegt diesen Ort des langsamen Untergangs der automobilen Kultur des letzten Jahrhunderts verlassen.

Hans Georg Koch 



Eine Auswahl zahlloser weiterer Bilder vom Autofriedhof finden sich zum Beispiel auf www.mboesch.ch (Mustang-Szene) oder auch auf der Webseite der Oldtimergalerie Toffen: www.oldtimergalerie.ch. Hier auch Bilder der Bergung der Fahrzeuge.



AUSBLICK

Juhui! Dieses Jahr gibt es noch ein sechstes Clubheft. Es ist so viel Material zusammengekommen, dass wir uns entschlossen haben, ein zusätzliches Heft zu drucken. Vielen Dank all jenen, die tatkräftig mitgearbeitet haben oder dies noch tun werden. Im nächsten Heft berichten wir von den Aktivitäten der Zürcher Szene und weiteren nationalen und internationalen Ereignissen.

Es bleibt mir darauf hinzuweisen, dass die Jahresabschlusspartys und St. Nikolausfeiern dieses Jahr so gelegt wurden, dass es möglich wird, alle zu besuchen. Die Veranstalter freuen sich über eine korrekte Anmeldung, damit sie diese gemütlichen Abende so planen können, dass es für alle Teilnehmer Sitzplätze und genügend Tranksame hat und ich freue mich, euch alle wieder einmal zu sehen!

Es grüsst Euch

Euer Hans Georg Koch 

IMPRESSUM

Herausgeber:

Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Walter Homberger
J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten

Redaktion:

Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druck:

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

ISSN:

1660-7481

Erscheinungsweise:

Fünf Ausgaben pro Jahr

Auflage:

420 Exemplare

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)

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

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:

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

ROULEZ LA NUIT EN TOUTE SECURITE
même dans le brouillard

*Prenez les virages
 en pleine lumière, grâce au*

**PIVOPHARE
 RAYMOND**

reste fixe
 seule le faisceau lumineux s'oriente du volant

EN VENTE PARTOUT ET AU C.C.E.P.
198, B^e VOLTAIRE-PARIS-VOL. 02-50 10 lignes gross.

