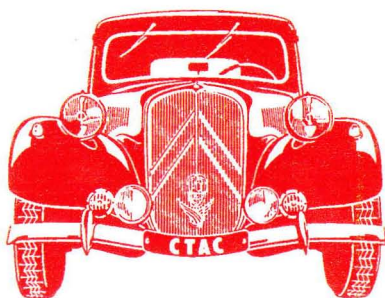


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

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

Organisationsplan 1993

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/384 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P: 031/971 26 44	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vldar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 081/785 24 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03	Lukas Schlumpf Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Flemming Gubler und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 1/Februar 1994: 31. Januar 1994



INHALT

Das Wort des Präsidenten.....	182
Treffen und Termine.....	186
Die Restauration meiner Traktion.....	188
Krach im Dachverband (André Baumann).....	191
Ein fotografierender Polizist (ingesandt von Guido Soland).....	192
Leitbild SDHM.....	194
SDHM-Petition für Sammelschild eingereicht.....	195
Einladung zur GV vom 30.1.1994.....	197
Anmeldung zur GV vom 30.1.1994.....	199
Inserate und Kleinanzeigen.....	201
Klausenrennen Memorial aus Sicht vond Familie Koch.....	204
Klausenrennen Memorial Rückblende der AR.....	212
Internationale Citroën Treffen Daten.....	214
Aus der AAZ von 1906.....	216

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

Garage und Teile

Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Teile

Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen

Tel.: 01/725 90 45

Garage und Teile

Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Tel. + Fax: 058/21 35 70
077/93 20 16

Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

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

Das Wort des Präsidenten

Benken, Ende November 1993

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

es muss wohl im Jahre 1967 gewesen sein, als mein Vater an einem Samstag-nachmittag einen Citroën Légère, Jahrgang 1948 in unsere Garage schleppte, den er für Fr. 50.- einem Bauern im Ort abgekauft hatte, der sich beklagt hatte, dass der "Truninger" (ein bekannter Autoabbruch in der Nähe) das Gefährt trotz mehrerer Telefonanrufe nicht abholen komme. Ich erinnere mich noch gut, wie ich damals, im Alter von 14 Jahren, am Geisteszustand meines Vaters zweifelte (Meine Mutter dürfte ausnahmsweise meiner Meinung gewesen sein ...) Der Wagen hatte mehrere Jahre unter einem Nussbaum gestanden, die vorderen Kotflügel waren etwas verbaut, die waagrechten Teile moosbewachsen. Der Innenraum stand beinahe bis zu den Türöffnungen unter Wasser, und aus den Polstern wuchsen Pilze. Zum Geruch im Wageninnern möchte ich mich auch jetzt, nach mehr als 25 Jahren, nicht äussern. Nun, ich realisierte damals wohl noch nicht, dass das stehende Wasser Beweis war für den guten Zustand des Bodenbleches.

Mein Vater nahm eine grosse Bürste und begann mit Hilfe von Ajax-Pulver das Dach zu fegen, nachdem er das Wasser aus dem Fahrzeuginnern geschöpft hatte. Wohl auch zu seinem Erstaunen mussten wir feststellen, dass die Farbe trotz dieser barbarischen Behandlung zu glänzen begann.

Mein Vater überprüfte Wasser und Öl, reinigte die Kerzen mit einer Drahtbürste und wagte mit der Handkurbel einen Startversuch. Zur Überraschung aller Familienmitglieder dauerte es nicht lange, und der Motor begann zu husten und schliesslich einigermassen rund zu laufen. Mein Vater investierte während etwa drei Wochen viel Zeit und ein paar Franken in die Reparatur der vorderen Kotflügel - die Bleche hatten sich als ausgesprochen widerspenstig erwiesen - und in ein paar neue Glühbirnen. Die Bremsen mussten überholt werden, und hinten waren neue Schlusslichter notwendig, und dann wurde der Wagen vorgeführt. Erst später kam stellte sich heraus, dass einer der Kolben ein Loch in der Grösse eines Fünffibers hatte, aber auch diese Reparatur kostete damals noch nicht allzuviel.

Zwei oder drei Jahre lang benutzte mein Vater den Wagen zum Austragen der Post. Besonders im Winter im Schnee (ja, das gab's damals noch...) bewies der Wagen seine Qualitäten, und mein Vater fuhr jeweils mit Ketten ausgerüstet über Strassen, auf denen der Schneepflug - ein von einem Traktor gezogener Holzpflug! - stekkenblieb. Über Nacht musste regelmässig die Batterie aufgeladen werden, denn zum Enteisen der Frontscheibe war eine "Doppelverglasung" mit elektrischen Heizdrähten montiert.

Mit diesem Auto unternahm ich auf dem Hofplatz die ersten Fahrten - hinein in die Garage, heraus aus der Garage etc. - und so muss ich mich wohl eines Tages mit dem Citroën-Virus infiziert haben.

Dies ist meine Geschichte, wie "das mit der Traction" begann, und ähnlich könnte auch Deine aussehen. Warum eigentlich hast Du sie noch nie aufgeschrieben? Wenn Du und die anderen rund 300 Clubmitglieder das tun würden, hätte Andreas, unser Redaktor, das Clubheft gefüllt für einige Jahre. Da Du es aber immer wieder vor Dir herschiebst, bleibt das Clubheft leer, und Andreas ist frustriert. Dieser Club ist nicht eine Vereinigung von einem Redaktor, einem oder zwei schreibwilligen Mitgliedern und einem Clubpräsidenten, von der Du die Zeitschrift abonniert hast. Dieser Club ist ein fragiles Gebilde, das von der Existenz dieser Zeitschrift abhängt, und diese Zeitschrift hängt direkt ab von der Mithilfe der Clubmitglieder - und damit

von Dir. Bereits in Nummer 4/93 musste Andreas eine Seite leer lassen, und wenn das so weitergeht, wird unser Herzblatt weiter schrumpfen. Also, klemm' Dich hinter Deine Schreibmaschine oder Deinen PC, oder nimm auch nur ein Blatt Papier und einen Kugelschreiber, und erzähle Deine Geschichte, Deinen Ärger mit dem Strassenverkehrsamt, Dein Erlebnis mit dem Auto und was Dir sonst noch einfällt. Dein Club ist auf Deine Mitarbeit angewiesen. Dein Beitrag wird Dir nicht nur Arbeit bringen, sondern auch den Stolz und die Befriedigung, dass er von allen Mitgliedern und von Lesern beinahe rund um den Erdball gelesen wird.

Der Vorstand hat sich am Wochenende des 13./14. November im Bündnerland zusammengesetzt, um die Daten für 1994 festzulegen, über Ideen und Probleme zu diskutieren etc. Die Passivität unserer Mitglieder - **Deine** Passivität - war ein Thema. Wir haben über ein Zeilenhonorar diskutiert - und die Idee verworfen, weil dieses sehr hoch sein müsste, um jemanden, der nicht will, zum Schreiben zu bewegen, und der Club dann fairerweise Andreas und mir zuerst etwas bezahlen müsste, was die Clubkasse ganz einfach nicht verkraften könnte.

Zum Jahreswechsel haben mehrere Vorstandsmitglieder ihren Rücktritt beantragt:

- unsere Kassierin Susi Stöckli. Sie erwägt, nach Südafrika auszuwandern. Zu unserem Glück hat sie nicht im Sinn, die Kasse mitzunehmen...
- Guido Hobi, Vorstand Region Nord. Schon seit längerem lassen ihm Beruf und Militär keine Zeit für den Club.
- Franz Neff, Vorstand Region Ost. Auch bei ihm ist die berufliche Belastung gewachsen. Dass er oft plötzlich aus Berufsgründen ins Ausland reisen muss, lässt sich nicht mit der Vorstandsarbeit vereinbaren.

Das Arbeitsvolumens eines Regionalvorstandsmitgliedes ist nicht übermässig gross: Zusammen mit den anderen Vorstandskollegen sollte er einmal jährlich ein Treffen organisieren und wenn möglich am Vorstandswochenende und an der GV teilnehmen. Trotzdem war in der Region Ost bereits vor dem Rücktritt von Franz Neff ein Sitz vakant. Alleine ein Treffen zu organisieren ist nicht nur mühsam, sondern auch irgendwie langweilig und frustrierend. Sollte Aladar von Viadar allein bleiben, kann das durchaus zur Konsequenz haben, dass im nächsten Jahr in der Region Ost kein Treffen stattfindet... Also, wenn Du im Gebiet östlich der Linie Stein am Rhein - Splügen wohnst, melde Dich bei uns, der Club braucht Dich!

Kaum weniger wichtig ist der Ersatz von Guido Hobi. Solltest Du in der mitgliederstarken Region Nord, welche ungefähr die Kantone Schaffhausen, Zürich, Zug sowie Teile der Kantone Aargau und Thurgau umfasst, wohnen, dann melde Dich. Walti Rey und Peter Weber werden sich freuen.

Am wichtigsten ist das Amt der Kassierin oder des Kassiers. Wenn wir keinen Ersatz für Susi Stöckli finden, können wir an der Generalversammlung gleich die Auflösung des Clubs beschliessen, denn das Amt des Kassiers ist in den Statuten vorgeschrieben. Hast Du Freude am Umgang mit Zahlen? Dann melde Dich bitte! Zugang zu einem Computer wäre wohl sinnvoll, ist aber nicht unbedingt notwendig.

Deine Mithilfe wird nicht nur für die obengenannten Ämter verlangt, sondern auch für weitere Aktivitäten im kommenden Jahr. Wie bereits im letzten Vorwort angekündigt, feiern wir 1994 60 Jahre Traction Avant. Am Oldtimer & Teilemarkt in Bern haben wir in Halle 14 einen schönen Standplatz von 6 x 9 m reserviert, auf dem wir uns zusammen mit dem Club 34/57 präsentieren wollen. Der OTM findet statt am 26. + 27. März, Standaufbau ist bereits ab 24. März 14⁰⁰ möglich. Wir suchen Helfer mit guten Ideen, kräftigen Armen und/oder viel Charme, die den CTAC an diesem Ereignis würdevoll vertreten. Melde Dich am besten gleich, spätestens aber bis Mitte Februar

1994 bei uns, wenn Du bereit bist, uns zu helfen. Eine besonderer Citroën-Veteran - Zustand "Wrack" bis "1A", wird ebenfalls gesucht.

Im Herbst schliesslich soll Citroën in Avenches beim traditionellen Treffen des Dachverbandes die Ehrenmarke sein. Auch für diesen Anlass suchen wir nicht nur Teilnehmer, sondern auch Helfer. Auch dieses Ereignis soll zusammen mit dem Club 34/57 durchgeführt werden. Während der Club 34/57 mehr für die lokalen Vorbereitungen besorgt sein wird, soll der CTAC an den Sitzungen des Dachverbandes teilnehmen, die Romands informieren und schliesslich am eigentlichen Treffen den Club 34/57 tatkräftig unterstützen. Einmal mehr hat sich Andreas Rutishauser bereit erklärt, mitzuarbeiten. Hilfst Du ihm dabei?

In Nummer 5/93 haben sich Probleme mit dem Zentralvorstand des Dachverbandes, dem ja bekanntlich auch der CTAC angehört, angekündigt. Ich habe mit verschiedenen Clubpräsidenten (MG, Morris Minor, Renault Heck, Topolino und anderen) Kontakt aufgenommen, und wir haben uns zu einem Gespräch zusammengefunden. Alle diese Clubs hatten grosse Hoffnung in Herrn Rudin, dem Präsidenten des SDHM der Deutschschweiz, gehegt, und alle sind sehr enttäuscht, dass er, sein Vize Fritz Buser und die Sekretärin Daniela Dardel zurückgetreten sind. Die Geschichten, die uns Herr Rudin über den Zentralvorstand erzählt hat, sind äusserst interessant, würden aber den Rahmen dieses bereits jetzt sehr umfangreichen Vorwortes sprengen. Ich werde an der Generalversammlung des CTAC darüber berichten.

Die Präsidenten und weitere Vertreter der obengenannten Clubs sind sich einig: Der Zentralvorstand muss beinahe vollständig ausgewechselt werden. Andernfalls werden diese (und wohl auch noch andere Clubs) aus dem Dachverband austreten, was früher oder später zum Zerfall führen wird. Auch ich gedenke, an unserer Generalversammlung den "Entweder/Oder"-Antrag zu stellen: Sollte es nicht gelingen, den Zentralvorstand grundlegend zu erneuern, beantrage ich den Austritt des CTAC. Im jetzigen Zeitpunkt wird im Zentralvorstand so viel Schaumschlägerei betrieben, dass es unerträglich ist. Der Vorstand umfasste anfangs 1993 nicht weniger als 18 Leute... Unter den Clubvertretern, die sich zusammengeschart haben, haben sich etwa fünf Leute gefunden, die bereit wären, mit einem oder zwei Leuten aus dem bestehenden Vorstand einen neuen, effizienten Vorstand zu bilden, der endlich die Finanzen ins Lot bringt. Ungefähr sieben Leute würden genügen, wenn diese bereit sind, auch Arbeit zu übernehmen, und nicht nur Ruhm und Ehre... Wenn auch Du im Dachverband mitarbeiten möchtest, melde Dich bitte bei mir.

Bitte beachte die weiteren Informationen und Dokumentationen zum Thema Dachverband in dieser Nummer und versuche, Dir selbst eine Meinung zu bilden und lass' uns diese wissen. An der Generalversammlung des CTAC werden wir weiter informieren und auch uns Deine Meinung zu Herzen nehmen. Wir werden versuchen, Vertreter des Dachverbandes an unserer Versammlung teilnehmen zu lassen. Wir haben uns immer um Fairness bemüht, bitte komm' also auch an die Generalversammlung, wenn Du nicht meiner Meinung bist!

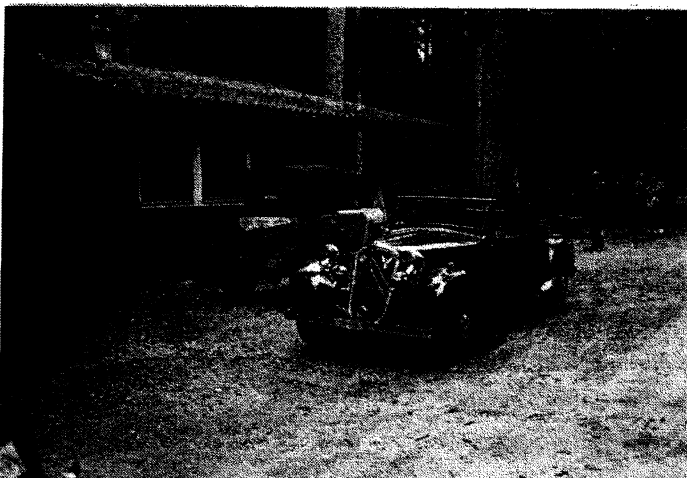
Die übrigen Themen der GV - Du kannst sie der Traktandenliste entnehmen - sind weniger heiss und dürften kaum zu grossen Diskussionen Anlass geben. Unsere Clubkasse ist gesund, wir beantragen Beibehaltung des Jahresbeitrages. Wir haben ein gutes Verhältnis innerhalb des Vorstandes, die erwähnten Rücktritte haben nichts damit zu tun. Von Teilnehmern des "Höcks" in der Region West wurde gefordert, dass wir die GV wiederum im Paraplegikerzentrum abhalten sollen, und diesem Wunsch haben wir gerne entsprochen (Siehe Heft 5/93).

Die provisorischen Treffendaten für 1994: 24. April (Nord) 5. Juni (Ost), 3. Juli (Süd) und 1./2. Oktober (West, evtl. mit Club 34/57).

Allmählich komme ich zum Schluss dieses längsten Vorwortes seit Bestehen des CTAC. Ich hoffe, ich habe Deine Aufmerksamkeit nicht überstrapaziert. Du wirst aber bestimmt festgestellt haben, dass es mir nicht einfach darum ging, dieses Heft zu füllen - obwohl dies dringend nötig gewesen wäre - , sondern dass ich in echter Sorge bin um das Wohl dieses Deines Clubs. Wir sind auf Deine Hilfe angewiesen, und ich bitte Dich, ernsthaft darüber nachzudenken, ob der CTAC Dir nicht etwas Freizeit wert wäre. In der Hoffnung, dass sich Deine guten Vorsätze für 1994 nicht in Nichts auflösen, verbleibe ich mit den besten Wünschen für die kommenden Feiertage und das Neue Jahr

Dein Präsident

Daniel Eberli



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

30. Januar 1994	Generalversammlung <i>Anmeldung in diesem Heft</i>
24. April 1994	Treffen Region Nord
5. Juni 1994	Treffen Region Ost
3. Juli 1994	Treffen Region Süd
1./2. Oktober 1994	Treffen Region West

andere Treffen und Daten

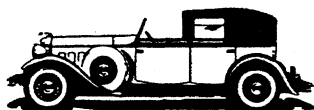
11.-20. Februar 1994	Rétromobile, F-Paris
11. März - 26. April 1994	Citroën, La culture d'une entreprise Ausstellung bei Citroën Niederlande, nahe dem Hauptbahnhof Amsterdam
19. März-1. April 1994	6. Rallye der Kaiserstädte in Marokko Raid International, 3A Rue Guillaume Kroll L-1882 Luxembourg Gasperich
26./27. März 1994	Oldtimer- und Teilemarkt Bern
9.-10. April 1994	Rassemblement Citroën in F-Vic-Fezenac
7./8. Mai 1994	Einweihung des Aermelkanal-Tunnels mit Oldtimern
14./15. Mai 1994	Rassemblement TrACTION in F-Caen 50 Jahre Landung in der Normandie
14.-28. Mai 1994	1. Türkei-Rallye für Oldtimer Raid International, 3A Rue Guillaume Kroll L-1882 Luxembourg Gasperich
4./5. Juni 1994	Auto-expo in F-Seclin
11.-12. Juni 1994	4ème Rencontre Internationale Citroën (ID/DS) Citroën Club du Perche B.P. 161, F-28401 Nogent-le-Trou
21.-26. Juni 1994	25 Jahre Oldtimer Club Bern
13. Juli-15. August 1994	Raid Vancouver-San Francisco (USA) für 2CV
25. September 1994	Rassemblement SDHM in Avenches Gastmarke Citroën
3. Dezember 1994	Oldtimer Teile und Fahrzeug-Markt Zürich Züspa-Hallen 9-16 Uhr
23.-29. Juli 1995	Randonnée Alpine
25.-27. August 1995	10. ICCCR, F-Burgund

OLDTIMER & TEILE MARKT

BEAexpo

BERN

BEAexpo



26.+ 27. MÄRZ '94

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00 Uhr



19. Internationaler Oldtimerfan-Treffpunkt
Verkaufen – Kaufen – Tauschen

OTM, Postfach, CH-2537 Vauffelin, Tel. 032 58 18 10, Fax 032 58 19 10

Die Restauration meiner Traction

Anfangs März war es wieder so weit, dass ich meine Traction vom Winterschlaf befreien konnte. Ich entfernte alle Tücher und nahm die Traction von den Stellböcken herunter. Ein erster Gang ums Auto zeigten die Wunden eines gestressten Autofahrens. Im Herbst, kurz vor dem Winterschlaf, hatte ich es wieder einmal sehr eilig. Ich wollte aus der Garage fahren und hatte den 1. Gang statt den Rückwärtsgang eingelegt. Krach machte es und meine Traction stand an der Garagenwand. Die Kotflügel und die Stossstange waren leicht zerbeult.

Also musste dieser Schaden behoben werden und die jährlichen Frühlings-Arbeiten mussten in Angriff genommen werden. Draussen regnete es wieder einmal und mein Gemütsbarometer stand auf Null. Ich setzte mich auf die Kiste und sah meine Traction an. Das Interieur könnte man doch auch erneuern? Der Lack auf dem Dach hat einen kleinen Sprung? Die Kotflügel brauchen den Spengler und die Stossstange muss ersetzt werden. Da ich ein Mensch von schnellen Entscheidungen bin, habe ich ohne Rücksprache mit meiner Frau entschieden, dass meine Traction eine Vollrestauration benötigt.

Also rein ins Ueberkleid und einen zweiten Werkbank aufstellen. Material bereitstellen und los geht die Arbeit. Es ist Samstag nachmittag; das Ausschlichten der Traction beginnt. Alle Sitze raus und dann das bestehende Innenleben ausbauen. Den Dachhimmel herunternehmen und all die kleinen Nägel entfernen. Die Türverkleidungen abschrauben. In der Zwischenzeit ist es 22.30 und Edith sucht mich in der Garage auf und meint, ob es nicht reicht für heute. Also Schluss; morgen ist ja auch noch ein Tag. Am Sonntag stehe ich um 7.15 wieder in der Garage und entferne die Türen, Lampen, Kotflügel, Stossstangen, Motorhaube, Kühlergrill und alle Teile die ich abschrauben kann. Alles wird mit links/rechts oder vorne/hinten beschriftet. Die Schrauben und Kleinteile packe ich sofort in Plastiksäcke oder Schachteln ein und beschrifte sie. Am Sonntagnachmittag stehen wir vor einem grossen Berg von Einzelteilen und einer nackten Traction. Bis jetzt hatte ich mit viel Freude und Elan gearbeitet. Wo muss ich jetzt weitermachen?

Am Dienstag fuhr ich zum Spengler und zu Christian Heussi um die notwendigen Tips und Tricks einzuholen. Beide gaben mir die nötigen Instruktionen. Ab nach Hause und weiterarbeiten. Die Scheiben ausbauen und sofort anschreiben. Auf dem Rückweg habe ich beim Maler noch die Abbeizlauge geholt, denn in den Läden gibt es heute keine wirksame Abbeizlauge mehr. Und so habe ich fast jeden Abend in 2 Wochen alle Teile abgelaugt. Manchmal sah ich aus wie ein Kaminfeger. Staub und Dreck überall. Und meine Kleider sahen von Tag zu Tag schlimmer aus. Von Zeit zu Zeit kam der Spengler vorbei und kontrollierte die Arbeit eines "Bürolisten". Als alle Teile sauber abgelaugt waren, konnte der Spengler die wenigen Schäden beheben. Auch der Spengler konnte es kaum glauben, dass an der Traction fast gar kein Rost war. So konnte ich Anfangs April bei Schneeschauer und ohne Scheiben die Traction zum Maler fahren. Mit dem Maler habe ich abgemacht, dass er das Auto zwischendurch, wenn wenig Arbeit vorhanden ist, neu aufbauen und spritzen soll. Der Vorteil dabei ist, dass die einzelnen Arbeiten auch gut austrocknen können. Es wurde ein Zeitraum von 3 - 4 Wochen vereinbart. Von anderen Clubhandwerkern weiss ich, dass sie es

nicht lieben, wenn der Kunde alle paar Tage nach der Arbeit schaut. Also habe ich mich daran gehalten und bin erst nach 3 Wochen beim Maler vorbei gegangen. Die Einzelteile waren alle fertig und die Carrosserie wurde gerade gespritzt. So konnte ich am 6. Mai meine Traction wieder abholen.

Jetzt konnte die Arbeit des Zusammensetzens beginnen. Leider nein, denn die Ferien standen vor der Türe. Noch schnell alle Chromteile zum verchromen bringen. Die Metallveredlungswerkstatt Josef Müller (eine Empfehlung eines Grosskunden) in Samstagern versprach mir, dass die Teile nach meinen Ferien alle neu verchromt seien. Also ab nach Hause und Koffer packen. Jetzt kann nichts mehr schief gehen.

Am 5.6. sind wir aus den Ferien zurückgekommen. Gleich am Montag rief ich Herrn Müller an und fragte ob meine Teile fertig seien. "Was die Teile ihrer Citrone? Die haben wir noch nicht gemacht". Bis wann sind sie fertig, war meine Frage. "Vielleicht in 3-4 Wochen". Solange kann und will ich nicht warten, ich hole die Teile sofort bei ihnen wieder ab, war meine Reaktion. Herr Müller meinte, "das sei ihm recht". In der Verzweiflung habe ich sofort Armin Frick angerufen und ihn gefragt, ob er mir weiterhelfen kann. Ist kein Problem, bring mir die Teile und in 10 Tagen kannst du sie wieder bei mir abholen. Also alles rein ins Auto und ab nach Horgen. Die Teile wurden zuerst von Armin kontrolliert. Mit scharfem Kennerblick stellte er fest, dass die Stossstange nicht richtig gerichtet ist und dass ich diese nochmals richten soll, denn es wäre doch schade soviel Geld auszugeben für eine halb gemachte Arbeit. Also wieder zum Spengler und neurichten lassen. Nach 10 Tagen stand ich wieder bei Armin Frick in der Garage. Hat er die Teile? Ich war überzeugt, dass die Teile noch nicht fertig sind. Aber Armin sagt in seiner ruhigen Art, "na holst du endlich deine Teile ab". Es gibt sie noch, die zuverlässigen Handwerker. In der Zwischenzeit war die Traction aussen so weit zusammengebaut, dass nur noch die Chromteile montiert werden mussten.

Am 19.6. habe ich Kurt Sutter an der Hochzeit in Wollerau getroffen und ihn gefragt, ob er mir noch das Interieur machen kann. Am 24.6. suchte ich bei ihm die notwendigen Stoffe aus. Am 29.06. brachten wir ihm die Sitze und am 7. Juli noch die Traction. Ich sagte ihm, es sei nicht so eilig, denn ich müsse erst am 21. Juli das Auto vorführen und es würde reichen, wenn ich das Auto 2-3 Tage vorher zurück hätte. Kurt schaute mich nur an und fragte sich, ob das mein ernst sei. Denn ab 18. Juli hätten sie die wohlverdienten Betriebsferien. Aber er werde das Menschenmögliche machen. Am 17. Juli rief ich Kurt mit schlechtem Gewissen an und fragte nach dem Stand der Arbeiten. Das Auto sei bis auf die vorderen Sitze fertig und ich könne es am Montagabend abholen. Super und vielen Dank. Am Montagabend konnte ich das Auto abholen mit einem neuen Interieur. Am Dienstag habe ich dann das Interieur mit der Handlampe näher betrachtet und konnte mit Freude feststellen, dass hier ein Profi-Handwerker ausgezeichnete Arbeit geleistet hat. Gibt es etwas schlimmeres als ungerade Nähte?

Am Dienstag erhielt ich einen Brief vom Strassenverkehrsamt, dass ich für meine Traction eine 4 stellige Nummer erhalten werde. Ich habe vor 3 Monaten das Strassenverkehrsamt angefragt, ob sie eine 4 stellige Nummer für mich hätten. Dass ich eine solche Nummer erhalten würde habe ich nicht gedacht, denn jeder will doch eine

solche Nummer. Dieser Brief hat mich riesig gefreut, da er gerade auf den Abschluss meiner Restauration kam.

Also jetzt steht nur noch das Vorführen und das Aufräumen der Garage an. Ich habe die ganze Traction nochmals oben und unten sauber gewaschen und auf der Probefahrt nochmals kontrolliert. Um 13.45 stand ich vor dem Strassenverkehrsamt bereit, um meine Traction dem strengen Auge des Experten vorzuführen. Der Experte kam und sagte mir, er gehe zuerst auf eine Probefahrt. Er stieg ein und fort war er mit meiner Traction. Danach prüfte er die Stossdämpfer, alle Nummern, die Lenkung, einen allfälligen Ölverlust, die Bremsen und das Licht. Das Licht war nicht richtig eingestellt. Der Experte stellte mir das Licht noch richtig ein und teilte mir mit, dass dieses Auto von nun an als Veteranenfahrzeug eingelöst werden könne. An der Kasse zahlte ich noch den bescheidenen Betrag von Fr. 50.-- für die Vorführung. Von anderen Clubmitgliedern habe ich gehört, dass es nichts schlimmeres als Experten auf den Strassenverkehrsämtern gibt. Ich von meiner Seite aus kann nur sagen, dass die Mitarbeiter des Strassenverkehrsamtes Pfäffikon sehr freundlich und hilfsbereit waren. Denn ohne ihre Beratung würde meine Traction heute nicht als Veteranenfahrzeug eingelöst sein.

In den 3 1/2 Monaten für die Restauration musste Edith meistens auf mich verzichten.

Somit möchte ich zum Schluss den nachstehenden Handwerkern für ihre Hilfe und Arbeit danken und kann sie allen weiterempfehlen.

Für Ersatzteile: Armin Frick und Christian Heussi
Für Malerarbeiten: Autospritzwerk A. Litschi, Freienbach SZ
Für Interieur: Kurt Sutter
Für Chromteile: Armin Frick

Dies war meine erste Restauration einer Traction. Ich habe diese Arbeiten mit Freude gemacht und kann allen empfehlen die vor der Frage stehen, restaurieren oder warten, restauriert Eure Traction, die Freude mit der Traction ist danach noch grösser.

Wollerau, 15. Oktober 1993
Christian Bolliger

PS: Ich habe gehört, dass Kurt Sutter in einem der nächsten Ausgaben berichten wird, wie er seine Traction vor Jahren restauriert hat.

Krach im Dachverband

Als Delegierter des CTAC im Dachverband bin ich angefragt worden ein paar Gedanken und meine Meinung zur herrschenden Situation im SDHM kundzutun. Es scheint, dass dieses Thema unseren Club bald mehr beschäftigt als es die Traction selbst tut (siehe Anzahl der Beiträge im Clubheft). Gleichwohl werde ich Euch meine Meinung an dieser Stelle mitteilen. Ich verzichte allerdings darauf, einzelne Vergehen oder Personen herauszustreichen, sondern möchte versuchen die **grundsätzliche Problematik** aus meiner Sicht darzustellen.

Seit der Gründung des Dachverbandes wird im CTAC immer wieder mehr oder weniger polemisch über den SDHM diskutiert. Sei es über den Führungsstil einzelner Exponenten, über Beitragserhöhungen oder über politische Verknüpfungen. **Nur selten wurde über Erreichtes und Vollbrachtes diskutiert.** Das liegt wohl unter anderem auch daran, dass der Dachverband keine gravierenden Erfolge im seinem Engagement für unsere Oldtimer erreichen konnte. Damit drängt sich bei mir auch die Frage nach dem Sinn und der Berechtigung des SDHM auf. Was kann den ein Verband wie der SDHM, realistisch gesehen, politisch überhaupt erreichen? Seien wir ehrlich, ohne Unterstützung grösserer Organisationen überhaupt nichts. Wer diese Kreise sind und wie gross deren Einfluss wäre muss jeder für sich beurteilen, ich für mich persönlich möchte von jenen Leuten lieber nicht vertreten werden. Weiter muss erwähnt sein, dass der Dachverband eine bis anhin teure Angelegenheit war (Fr. 5.- pro Mitglied), und wenn ich lese, dass die Sekretariatsarbeit nächstes Jahr 30'000.- Franken kosten soll frage ich mich ob hier unser Beiträge richtig eingesetzt werden. Es darf nicht sein, dass so viel Geld für Organisatorisches draufgeht und zum Fenster hinausgeworfen wird. **Vergessen wir nicht, dass wir selbst auch Möglichkeiten haben unsere Anliegen in Sachen Oldtimer vorzubringen.** Durch unsere Treffen in verschiedensten Regionen kommen wir immer wieder mit Leuten in Kontakt die unserem Hobby wohlgesinnt sind. Versteht mich nicht falsch, der Dachverband kann durchaus seine Berechtigung haben, sei es um die Oldtimerszene zusammenzuführen, gemeinsame Aktivitäten zu koordinieren (Ausstellungen, OTM, Avanches) oder aber auch, in beschränktem Rahmen, mit unseren Anliegen an politische Stellen zu gelangen.

Wenn es aber dem Vorstand des Dachverbandes, egal in welcher Zusammensetzung, nicht gelingt, das angeschlagene Vertrauen durch Gespräche und Taten wiederherzustellen (siehe Forderungskatalog anlässlich der Präsidentenkonferenz) so sehe ich keine Veranlassung, ihm weiterhin anzugehören. Ein Austritt wäre für mich die logische Konsequenz.

Fazit:

Die Grundidee und die Ziele des Dachverbandes müssen neu überdenkt werden. Dabei sollte man aus den bisherigen Erfahrungen und Fehlern die nötigen Lehren ziehen. Die angeschlossenen Clubs müssen überzeugt sein, dass ihre Gelder gut investiert sind und in ihrem Sinne eingesetzt werden. Nur so wird der Verband auch von seinen Mitgliedern getragen und behält seine Berechtigung.

Zum Schluss noch eine Bemerkung:

Nehmen wir das Ganze nicht zu ernst und vor allem nicht persönlich. Vergessen wir nicht, dass es wichtigere, sogar sehr viel wichtigere Probleme gibt, die es zu lösen gilt. Und überhaupt lese und schreibe ich lieber Beiträge zur Traction als zum SDHM!

André 🦁 Baumann

Ein fotografierender Polizist (ingesandt von Guido Soland)

Er verband sein Hobby mit dem Beruf: Der pensionierte «Landjäger» Arnold Odermatt ist ein Pionier der Polizeifotografie.

Seine Bilder erzählen Geschichten. Sie beschränken sich, auch wenn es sich um scheinbar «gewöhnliche» Aufnahmen einer Unfallsituation handelt, nicht auf das bloss Abbilden. Arnold Odermatt, dessen Idol der Reportagefotograf Werner Bischof ist, suchte selbst bei «dienstlichen» Aufnahmen das Besondere festzuhalten. Er wählte Standort und Ausschnitt so, dass er wohlkomponierte Bilder erhielt, die die Atmosphäre mitteilen, über das Dokumentarische hinaus Zeugnis von dem geben, was sich nicht zeigen, nur beschwören lässt.

Diese Fotografien geben Auskunft über die Veränderungen in der Landschaft, in der Berufs- und Lebenswelt. Sie zeugen von einer tiefen Vertrautheit mit der Landschaft, mit den Leuten, und sie machen sichtbar, wie hier einer das Erlebnis im Gestalten zu bewältigen sucht. Die Intensität des Erlebens, aus dem heraus der Fotograf sein Bild gestaltete, wird beim Be-

trachter zum Auslöser des Nachempfindens.

Ohne viel Aufhebens hat Arnold Odermatt das Alltägliche zum Exemplarischen erhoben. Das gilt für ein so starkes Bild wie die Aufnahme des hinter einem stillstehenden schweren Lastwagen ausgestreckt auf dem Boden liegenden toten Knaben wie für die Kafi Schnaps trinkende Runde in der Alphütte. Es ist die Ungestörtheit, die Unmittelbarkeit der Szene, die den Fotografen verschwinden lässt und den Betrachter dafür unmittelbar an seine Stelle setzt.

■ Urs Bugmann

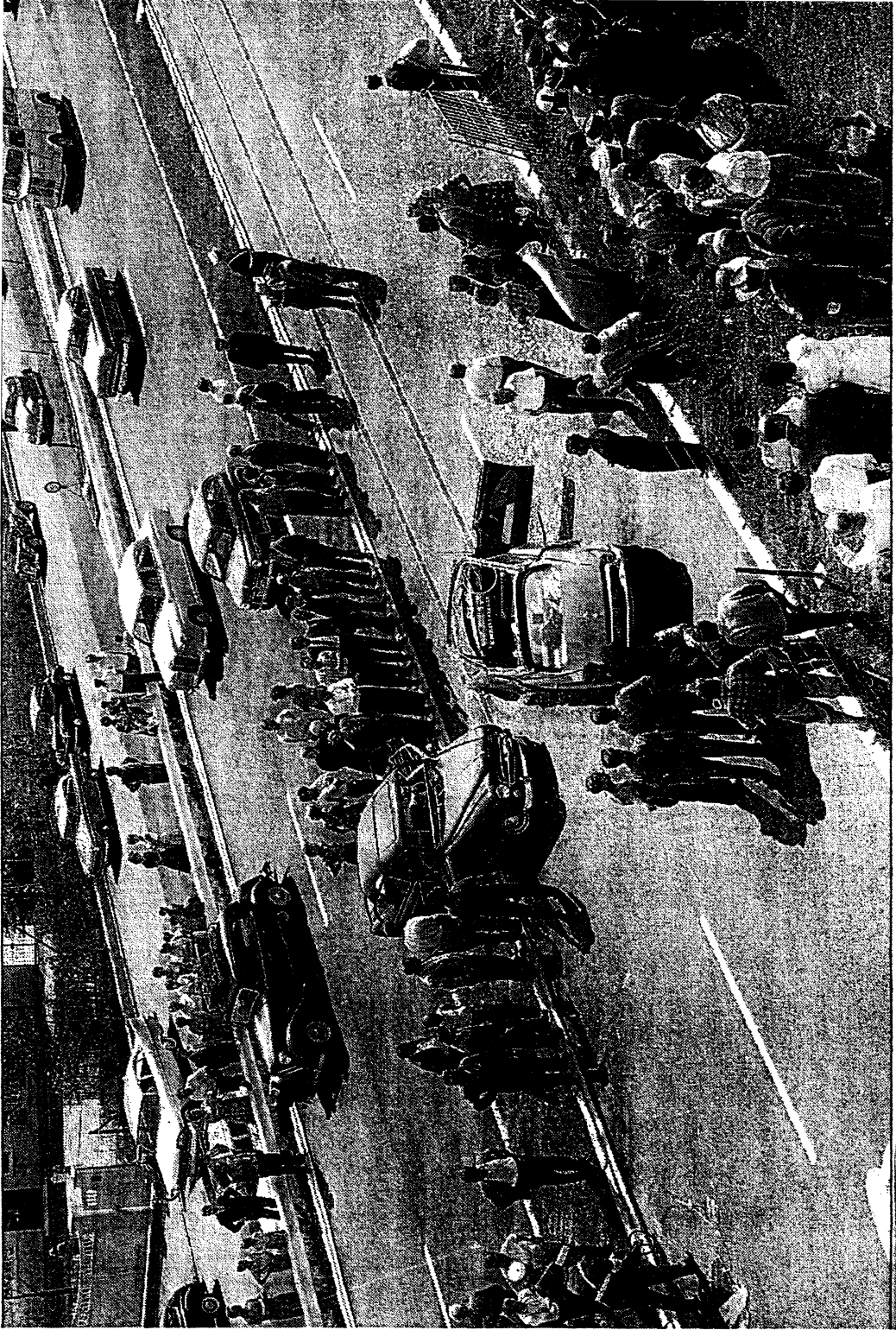


Fast die Hälfte aller Arbeitsniederlegungen zwischen 1945 und 1978 entfallen auf die unmittelbaren Nachkriegsjahre. Im Jahr 1946 streiken rund 15 000 Arbeiterinnen und Arbeiter, vor allem in der Chemie-, in der Textil- und in der Bauindustrie. Aufgrund der Intervention des Bundesrats wird 1948 ein Stillhalteabkommen zwischen Gewerkschaften und Unternehmen geschlossen.

22. 10. 1993

Ein Bildband des fotografierenden Stanser Polizisten Arnold Odermatt

Mehr als nur alltägliche Dokumente



Ein Unfall als Zuschauerattraktion: auf der Autobahn bei Hergiswil, aufgenommen im Jahre 1963.



Leitbild SDHM/ASVE

Nach dem Prinzip "Einigkeit macht stark" kämpfen die im SDHM/ASVE zusammengeschlossenen Sammlerclubs historischer Motorfahrzeuge gemeinsam dafür, dass ihre Fahrzeuge auch in Zukunft die Strassen unseres Landes ungehindert befahren dürfen.

Bei Behörden und in der Oeffentlichkeit soll das Verständnis für die Tatsache erweckt und vertieft werden, dass historische Automobile Teil des technologisch-kulturellen Erbes der Schweiz sind.


Die grossen materiellen und ideellen Opfer, die von ihren Besitzern erbracht werden, sollen anerkannt werden. Die Haupttätigkeit des Verbandes erfolgt auf politischer und kultureller Ebene. Sein vornehmliches Ziel ist es nicht, Anlässe durchzuführen, es sei denn, diese sind geeignet, Idee und Auftrag des Verbandes innerhalb der interessierten Kreise und/oder in der Oeffentlichkeit zu verbreiten.

Der SDHM/ASVE unterstützt und fördert Massnahmen, die es erlauben, das kulturelle Umfeld historischer Motorfahrzeuge im weitesten Sinne darzustellen.

Der Dachverband versteht sich als eine alle Teile des Landes gleichberechtigt umfassende, politisch neutrale Organisation. Er sucht den Kontakt zu ähnlichen Vereinigungen auch im Ausland und ist in diesem Sinne ein echter Repräsentant der sprachlichen und mentalen Vielfalt unseres Landes.

Die Mitgliedschaft im SDHM/ASVE beeinträchtigt die Unabhängigkeit der einzelnen Clubs in keiner Weise.

18.11.93


H.A. Bichsel
Zentralpräsident

Bildlegende Photo Uebergabe SDHM

Die SDHM/ASVE-Petition für das Sammelschild ist eingereicht!

In Bern wurden dieser Tage die in der ganzen Schweiz gesammelten Unterschriften einer vom SDHM/ASVE lancierten Petition übergeben. Diese fordert den Bundesrat zu einer Neuurteilung der Frage des Sammelschildes auf. Der SDHM/ASVE hat eindeutig nachgewiesen, dass (entgegen der offiziellen Begründung) ein solches Schild keine Europa-Regelung verletzt. Besitzer historischer Motorfahrzeuge schützen und erhalten wertvolles Kulturgut - es geht deshalb nicht an, dass sie durch zusätzliche Steuerbelastungen kompromittiert werden.



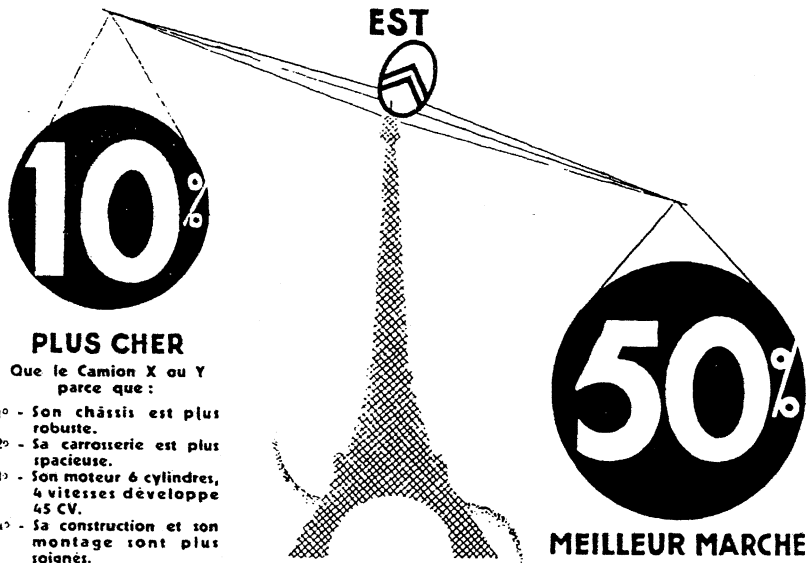
Die Uebergabe vor dem Bundeshaus (von links) H.P. Wyssmann, Vorstand für Politik und Recht, Dr. M. Oesterle, Kulturelles (und Erstbesitzer des Panhard 24 BT von 1966, mit dem die Dokumente vor das Bundeshaus gefahren wurden), Ed. Strebel, Zentralsekretär SDHM/ASVE, H.A. Bichsel, Zentralpräsident SDHM/ASVE.

Bild: Ed. Rieben, Bern

Zur Veröffentlichung in Clubzeitschriften etc. kann das Photo in Postkartenformat bei der Geschäftsstelle SDHM/ASVE angefordert werden.

18.11.93/bf

LE CAMION 6 CYLINDRES 2 TONNES CITROËN



PLUS CHER

Que le Camion X ou Y
parce que :

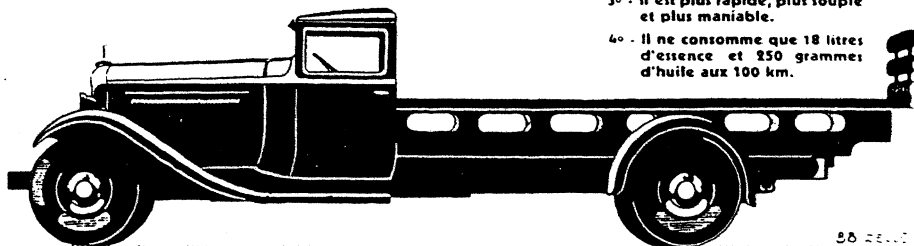
- 1° - Son châssis est plus robuste.
- 2° - Sa carrosserie est plus spacieuse.
- 3° - Son moteur 6 cylindres, 4 vitesses développe 45 CV.
- 4° - Sa construction et son montage sont plus soignés.

Grâce à la qualité de notre fabrication, nous pouvons garantir nos voitures pendant une période d'un an.

MEILLEUR MARCHÉ

Que tous les camions de sa catégorie, parce que :

- 1° - Il n'est jamais immobilisé : il ignore la panne et l'usure.
- 2° - Il a une capacité de transport supérieure.
- 3° - Il est plus rapide, plus souple et plus maniable.
- 4° - Il ne consomme que 18 litres d'essence et 250 grammes d'huile aux 100 km.



POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS ET ESSAIS ADRESSEZ VOUS A LA

Société Belge des Automobiles CITROËN, S. A.

Siège social :
49 51, RUE DE L'AMAZONE 49 51

BRUXELLES

Magasins de Vente et d'Exposition pour Bruxelles
45 BOULEVARD ADOLPHE MAX 45

OU A SES AGENTS A BRUXELLES ET EN PROVINCE

Vente au comptant et à tempérament en 12 et 15 mensualités. — — Ateliers de réparations : 33, Rue du Compas.

Inserate und Kleinanzeigen

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

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

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

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

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

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand

Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand

diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand

- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Legespiele aus Holz
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Erhältlich bei:

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

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

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst



CITROËNISTES



Mein Angebot: Interessiert?

Chromteile

Gummiteile

Achsschenkel

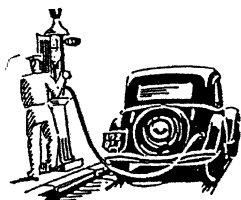
Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais



Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

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

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang
(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

neue Kupplungen für 4-Zylinder

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

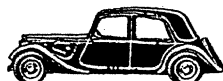
grosses Ersatzteillager

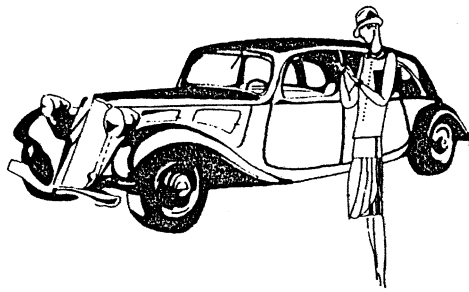


Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Traction

Tel. und Fax: 058/21 35 70
Natel: 077/93 20 16





FRICK TRACTION - AVANT AG

Bergwerkstr. 39

CH - 8810 Horgen

T. 01 - 725 90 45

Reparaturen, revisionen, restaurationen, servicearbeiten.
Citroën Traktion Avant 1934-1957, DS/ID, HY, 2CV.

Revision von vorderachse, getriebe, motor, lenkung, hinterachse, bremsanlage, elektrik (neu verkabelungen), carrosserie. Gewichtsverteilung einstellen.

Wasserpumpenwellen, büchsen, dichtungen, revidierte pumpen.

Kipphebelwellen neu, revidierte kipphebel und stösselbüchsen.

Revidierte bl e i f r e i zylinderköpfe.

Anfertigen von brems- u. hydraulikleitungen légère, large, 15/6H, ID, DS, HY, 2CV etc.
Federkugeln prüfen und füllen.

Lampeneinsätze légère, large, 15/6, ID, DS, HY etc.

Vorderachs- und lenkungsteile. Revidierte vorderachsen und lenkungen.

Silentblockrevision, vorder- und hinterachse. Neue und revidierte querlenkerwellen.

Antriebswellen- und achsschenkelmanschetten.

Blinker, blinkerschalter, blinkerrelais, arbeits- u. wechselrelais 6volt.

Sämtliche gummitteile, fensterführungsprofile, fensterschacht abdichtungen.

Getriebeteile neu und occasion. Revidierte getriebe. Revidierte synchronkörper.
Radkappen und radkappenschrauben.

Kühler reparieren. Revidierte kühler. Heizungen einbauen. Thermostaten.

Benzintank reparaturen, reinigen. Benzinpumpen rev.sätze. Neue benzinpumpen.

Kupplungdrucklager, kupplungen revidiert im austausch. Neue kupplungsscheiben.

Bremstrommeln vorne mit revidiertem konus im austausch. N E U E trommeln auf
bestellung. Occ. trommeln am lager.

Türklemmspiegel. Tachometerwellen. Innenrückspiegel. Front- und heckscheiben.

Abziehbilder für bremsflüssigkeitsbehälter und luftfilter.

Scheibenwischerarme und wischerblätter.

Unterbrechersätze. Kondenser. Zündverteiler. Zündspuhlen 6 volt.

Revision von unterdruckdosen, teilweise neue am lager.

Betriebsanleitungen, reparaturhandbücher 4 und 6 zyl. auf deutsch. Ersatzteilkataloge.

Motordichtungen. Getriebedichtungen. Simmerringe. Radlager 4 und 6 zyl.

Cardanwellen revidiert im austausch. Reparatur von beschädigtem konus. Neue, homo-
kinetische cardanwellen auf bestellung.

Carrosserieteile: kotflügel, türen, heckbleche, bodenbleche, türschwelen, stossstangen,
lenkräder, lampenhäuse, nebellampen etc.

Dynamos und anlasser. Dynamoregler. Neugewickelte dynamoanker.

Auspuffanlagen. Chromstahlanlagen légère, large, D-modelle etc auf bestellung.

Grosses ersatzteillager. Neu- u. occ. teile.

Das Klausenrennen aus der Sicht von Familie Koch

Patricia und Hans Georg Koch, 12.12.93

Während wir noch mit dem Wohnwagen in Interlaken die Sommerferien verbrachten erlöste uns gottseidank ein einmaliges Ereignis von den äusserst feuchten und regnernten Urlaubstagen. Selbst Patty konnte nicht mehr mit ansehen, wie es in unserem Caravan unter den Teppichen zu schimmeln begann. Also beschlossen wir diese Leidensgeschichte endgültig zu beenden und fuhren am 22.7.93 nach Hause und hatten gut einen Tag zu putzen, bis alles wieder versorgt werden konnte.

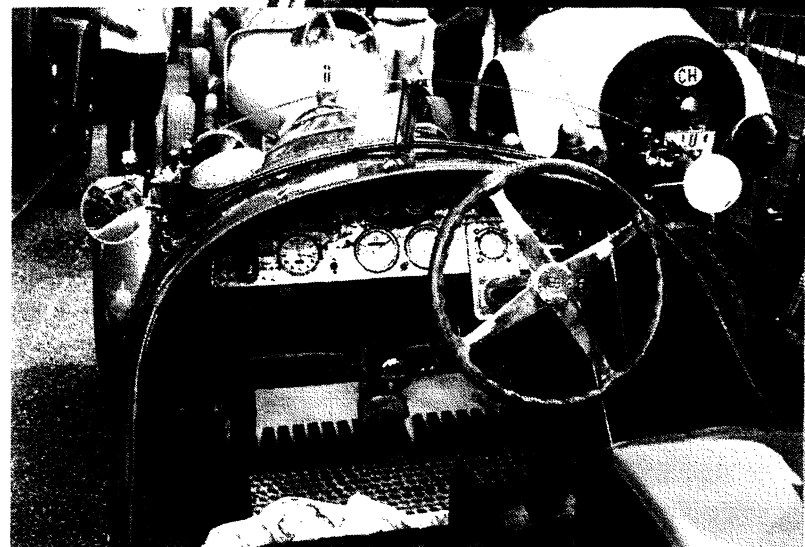
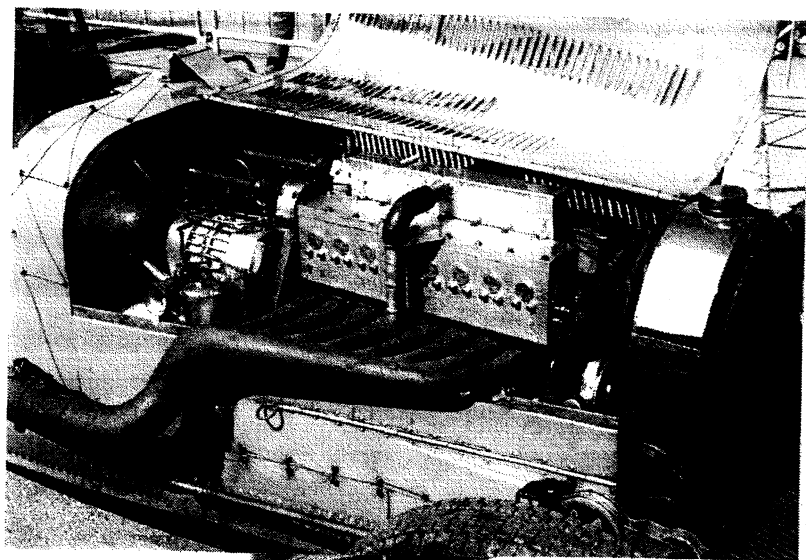
Am 23.7.93 hatten wir bereits alle Kinder wieder mit trockenen Kleidern ausgerüstet und waren glücklich auf dem Weg in den Kanton Glarus zu Christian Heussi. Bereits unterwegs überholten wir auf der Autobahn Richtung Chur einige Veteranenrennwagen auf Anhängern, unsere Herzen schlugen bereits etwas höher. Christian war der Meinung, dass ich seinen Werkstattbus an den Einsatzort zu fahren hätte und beauftragte mich, jeweils Benzin, Luft, Werkzeug, eventuelle Ersatzteile und andere Kostbarkeiten heranzuschaffen. Der VW Bus war um 11.00 Uhr bereits aufgetankt und wir luden die letzten Utensilien in den Kofferraum um nach Glarus zu fahren, wo die Registrierung der Fahrer und Fahrzeuge erfolgte und anschliessend eine Typenprüfung vorgenommen wurde.

Ich versuchte also, dem Tracation 11 Cabriolet 1937 mit dem Bus zu folgen. Der Andrang in Glarus beim Schulhaus war äusserst gross. Es wurde um Millimeter gekämpft, beim Kreuzen auf der Zufahrtsstrasse. Einige Trailers kamen uns bereits wieder entgegen, andere Teilnehmer knieten auf der Strasse und montierten die Startnummern, wieder andere versuchten ihre Boliden anzuschieben was schliesslich auch mit grossem Gedröhne gelang. Nach einem kurzen Besuch auf dem Rennbüro erhielten wir alle Unterlagen und Billette. Für uns keinerlei Problem, da Christian alle Anwesenden kannte, für andere hingegen schon, da viele der deutschen Sprache (glarner Dialekt) nicht mächtig waren.

Nun kam für mich die erste Aufgabe, die meine Fähigkeiten voll forderte. Ich musste die Startnummer 291 auf das frisch lackierte Cabriolet aufkleben. Nachdem ich im Vorbeigehen bereits die Misserfolge anderer Teilnehmer beobachtet hatte wollte ich es auf jeden Fall besser lösen. Zu diesem Zweck nahm ich das Fensterleder und etwas Resevekühlwasser und benetzte die Türe bevor ich den grossen, weissen, runden Sticker aufklebte und darauf die drei einzelnen Ziffern applizierte. Dies gelang so ohne Falten zu werfen.

Nach einer Volte auf dem Turmplatz, wo von den Motorradfreaks bereits eifrig geschraubt wurde, mussten wir in Reihenfolge der Startnummern durch die abgesperrte Innenstadt von Glarus zur Wagenabnahme fahren. Ich suchte mir mit meinem VW-Bus einen Schleichweg, so dass ich direkt hinter dem Parc-fermé parkieren konnte und die wichtigen Utensilien in der Nähe hatte. Mit der Videokamera rannte ich zur Hauptstrasse von Glarus zurück, denn ich wollte Christian und Regine bei der Durchfahrt auf dem Corso filmen. Dies war aber einfacher gesagt als durchgeführt, da der Speaker die Teilnehmer erst durchgab als diese schon mitten auf der Strecke waren. Patty postierte sich darum an der Einfahrt und signalisierte mit beiden Armen den Moment, wo ich mit aufnehmen beginnen musste.

Vor der Wagenabnahme kämpften sich die Teilnehmer durch die Menschenmassen. Es schien, als ob ganz Glarus auf den Beinen wäre, ich traf selbst meine Rollstuhlpatienten beim betrachten der Boliden.

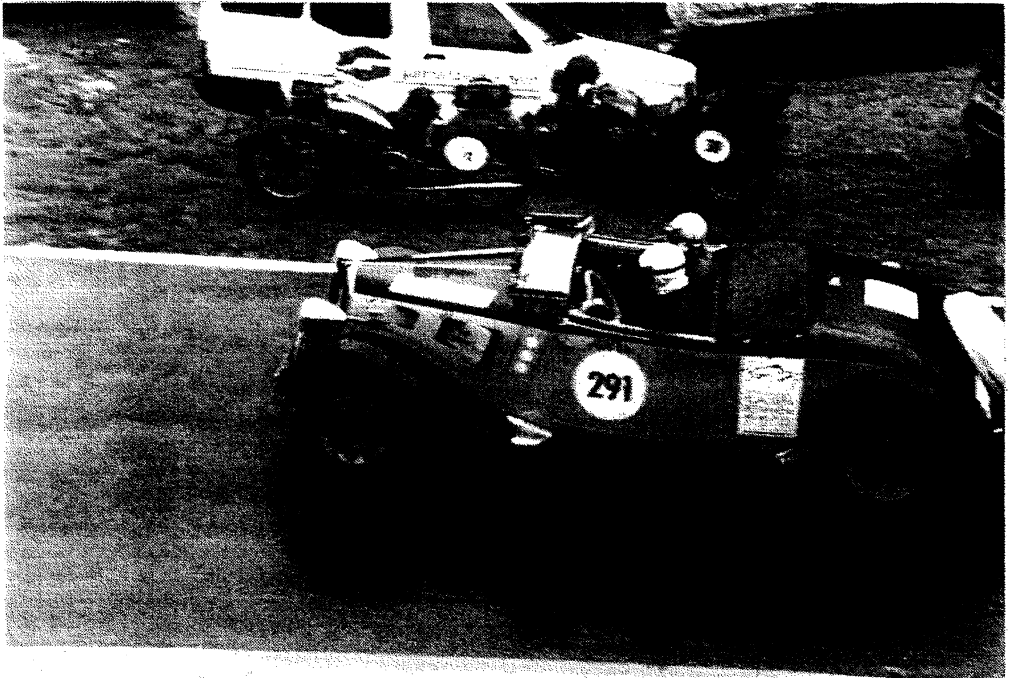
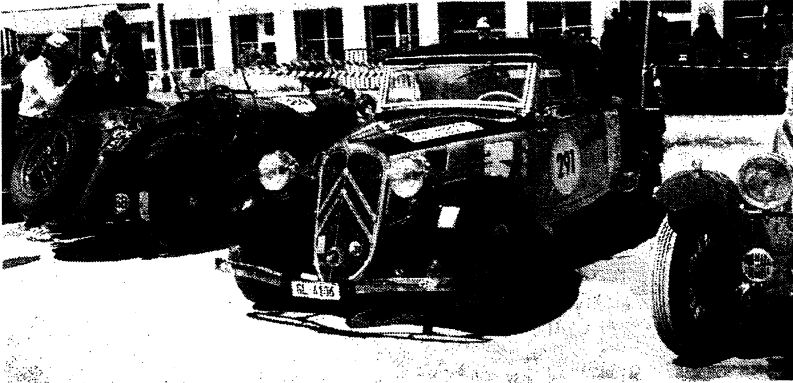


Die Wagenabnahme war im Wesentlichen eine Formsache. Ich beobachtete jedoch, dass auch einige Wagen nicht abgenommen wurden, da sie nicht den Sicherheitsvorschriften entsprachen. (Lenkung klemmt!) Die Ausfahrt der Wagenabnahme mündete in den Parc-fermé auf dem Zaunplatz (Landsgemeindeplatz). Den Parc-fermé konnte man nur mit einer Teilnehmerkarte betreten, alle anderen Zuschauer mussten draussen bleiben. Hier hatte ich das ausserordentliche Glück, als Mechaniker von Christians Team eine Konkurrentenkarte zu besitzen, mit welcher es mir möglich war, den Kopf unter jede Motorhaube zu stecken, zu staunen, mit den Fahrern zu diskutieren, zu fotografieren und zu filmen. Bereits wurden wieder kleinere Reparatur- und Einstellarbeiten vorgenommen. Die Autowerkstätten der näheren Umgebung waren von verschiedenen Konkurrenten in Beschlag genommen worden und arbeiteten auch um 21 Uhr noch mit vollem Einsatz. Ich beobachtete wie an einem Amilcar das Getriebe ausgebaut wurde und das Kupplungsdrucklager ersetzt werden musste. Da dieses leider nicht ab Lager lieferbar war, wurde ein entsprechendes Teil von einem Mitsubishi eingebaut.



Im angrenzenden Festzelt warteten wir auf den Zeitpunkt der Fahrerbesprechung. Diese fand mehrsprachig statt, Adriano Cimarosti, Tulo de Graffenried und die Rennleitung erklärten in allen Sprachen wie, wann und wie schnell im Training vom Samstag gefahren werden sollte/durfte. Danach zogen wir uns müde nach Filzbach zurück, wo wir zwei Zimmer in Christians Villa in Beschlag genommen hatten. Trotz gutem Nachessen war es schwierig, mit all diesen Eindrücken im Kopf einzuschlafen.

Am Samstag Morgen, 24.7.93 suchten wir in Filzbach krampfhaft eine Bäckerei, da ein elektrischer Defekt den Backofen lahmlegte, als wir die Frischbackweggli wärmen wollten. An einem abschüssigen Ort fanden wir schliesslich den Beck, der auch schon frische Gipfeli verkaufte. Er warnte uns aber, dass die Bäckerei am Sonntagmorgen geschlossen sei.



Nach diesem gemütlichen Morgenessen im Rahmen der Grossfamilie Heussi/Koch fuhren wir mit dem Werkstattbus nach Glarus zu unserem Rennwagen, der im Parc-férmé übernachten musste.

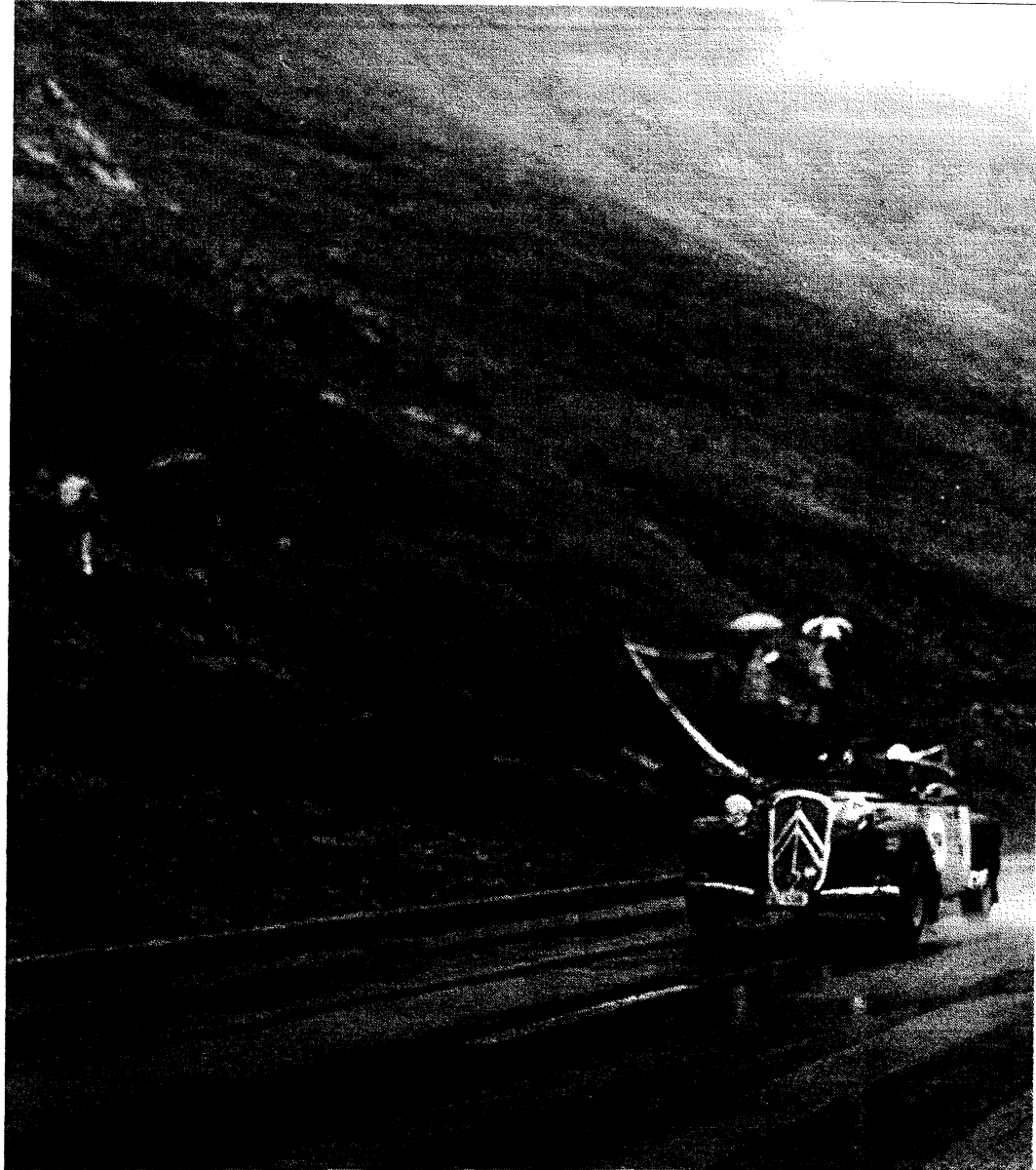
Es war bereits einiges los, und die letzten Einstellarbeiten an den Wagen wurden vorgenommen. Wiederum konnten wir viele seltene Motoren aus nächster Nähe ansehen, hören und riechen.

Die Fahrzeuge waren in aufsteigender Startnummernfolge geordnet und wurden dann auf die Überführungsetappe nach Linthal geschickt. Ich fuhr bereits mit dem Bus voraus und Patty konnte mit Christian und Regine im Wagen Nr. 291 mitfahren.

Es war ein sonniger warmer Morgen und ganz Glarus sass mit Tischen und Morgenessen am Strassenrand, Fotoapparate zu Hauf und Videokameras wurden auf Stativen eingerichtet, um die Vorbeifahrt dieser ausserordentlichen Karawane festzuhalten. Ich schlug mich mit den Einweisposten in Linthal herum, die mich nicht in der Nähe des Wagenparkes parkieren lassen wollten und musste schliesslich beim Fahrerlager der Motorräder den Wagen abstellen. Ich begann das Startgelände etwas zu erkunden und marschierte einmal bis zum Beginn der Zeitmessung und wieder zurück. Da kam Patty angerannt und holte mich im Laufschrift zum Traction Cabi zurück.

Während der Fahrt von Glarus nach Linthal hatte Christian festgestellt, dass die Kühlwassertemperatur weit über die normale Grenze stieg. Dies erstens weil wir den Kühlerventilator ausgebaut hatten, um mehr Leistung zu haben und zweitens weil die Kolonnenfahrt nach Linthal mit einigen Stockungen vor sich ging, während denen der Fahrtwind zu wenig kühlte. Ich spurtete zum Bus, ca 1 km und holte den Ventilator, vier Schrauben und zwei 10er Gabelschlüssel. Wieder im Laufschrift 1 km zum Traction Cabriolet. Christian rauchte bereits verzweifelt eine Zigarette, da die Organisatoren den Start in einer Viertelstunde angesetzt hatten. Sofort begannen wir mit der Montage, zwischen dem kochend heissen Kühler und dem Motorblock mit nicht weniger Temperatur, sich über einen glühend heissen Auspuff beugend und hols der Teufel es ging wirklich nicht gut. Die Schrauben klemmten satanisch, denn sie waren zuvor mit Locktite gesichert gewesen. Nachdem wir vier Schrauben mit den Distanzhülsen provisorisch montiert hatten, versuchten wir von beiden Seiten, diese mit den Gabelschlüsseln anzuziehen. In der aufkommenden Nervosität und dem dauernden gebrannt werden bei der leisesten Berührung mit Metallteilen fielen uns die Schlüssel diverse Male zu Boden und wir krochen unter den Wagen um sie wieder zu holen. Dann kam es wie es kommen musste. Zuerst der eine, dann der andere Schlüssel fiel in das Vorderachsgehäuse und wir konnten sie nicht mehr sehen. Ich rannte zu einem anderen Konkurrenten und entlehnte einen Rollgabelschlüssel. Während Christian damit die Schrauben anzuziehen vermochte, legte ich mich unter die Vorderachse und versuchte mit meinen zarten Fingern die Schlüssel wieder seitlich herauszufischen. Den einen konnte ich noch finden aber der andere schien wie vom Erdboden verschwunden. Ich hatte Angst, dass er sich während der Probefahrt in einem Kardangelenk verfangen und grösseren Schaden anrichten könnte. Ich war bereits schwarz bis zu den Ellbogen, hatte bereits mehrere Brandblasen an den Fingern und die Zeit drängte. Christian war unterdessen beim Händewaschen im Hotel Bahnhof. Der Schlüssel musste doch irgendwo sein. Mit einem letzten verzweifelten Griff seitlich ins Vorderachsgehäuse spürte ich mit dem Handrücken, wie der Schlüssel quer in der Achse eingeklemmt war, quasi aufgehängt. Damit gelang es mir diesen Gefahrenpunkt fürs Rennen zu eliminieren. Das Fahrzeug war dank einer Verzögerung der Startzeit im richtigen Moment einsatzbereit.

Beim Start donnerten die ersten Motorräder weg, dahinter einige Uraltvehikel, die nur Demonstrationsfahrten machten, schliesslich die Klasse der richtigen Rennwagen und auch unser Traction Cabriolet. Jede Gruppe wurde von einem Paccar an-



INTERNATIONALES
KLAUSEN RENNEN
1993 MEMORIAL

geführt, der das Tempo etwas drosselte. Dennoch wurde bei schönstem Sonnenschein gefahren was das Zeug hielt. Unsere ganze Familie war im Startgelände und beobachtete die Abfahrt aus nächster Nähe, nachher setzten wir uns in die Beizen entlang der Strasse und warteten, bis die Fahrzeuge vom Klausen wieder zurückkamen. Für die Rennklasse gab es noch einen zweiten Trainingslauf, bei dem die Strecke aber nicht mehr abgesperrt war, für die anderen war der Tag bereits vorüber.

Mit unseren anderen Tractionisten Röbi Isler und Ueli Girsberger mit Familie verabredeten wir uns zum Nachtessen im Restaurant Römerturm auf dem Kerenzerberg. Zuvor zogen wir uns aber kurz zu Chrisitan Heussi nach Filzbach zurück, wo wir den Schweiss dieses anstrengenden Tages unter der Dusche abspülten. Frisch angezogen und wieder etwas wohlriechender fuhren wir zusammen zum Römerturm und bereiteten uns auf das Abendessen vor. Es erstaunte uns etwas, dass das Nachtessen während einer Stunde nicht serviert wurde. Der Kellner entschuldigte sich bereits zum zweiten mal und fuhr eine neue Flasche Weisswein zum Apéritif auf. Dann schliesslich, bevor uns die Augen begannen zuzufallen wurde das Nachtessen serviert. Freundlicherweise wurden die Getränke für alle von der Firma Chiclets Kaugummi spendiert, die Ueli und Röbi für Promotionsfahrten angestellt hatte. Chiclets war ein Hauptsponsor des Klausenrennens. Hundemüde fuhren wir nach Filzbach zurück und versuchten die kurze Nacht nach Möglichkeit auszunutzen.

Sonntag Morgen, Tagwache um 05.00 Uhr. Fürs Morgenessen noch etwas zu früh, Gipfeli waren ohnehin keine vorhanden. Leicht frierend verkrochen sich alle in den VW-Bus und wir fuhren von Näfels über Glarus nach Linthal. In Näfels stiegen noch Christians Vater und dessen Freund zu. Es war schon einiges los auf den Strassen und wir mussten zweimal eine Kontrollstelle passieren, kein Problem mit dem lizenzierten Werkstattbus. In der Frühe in Linthal gelang es mir, beim Restaurant Bahnhof zu parkieren und den Bus für alle Fälle in der Nähe zu haben. Aber jetzt brauchten wir ja kaum mehr etwas daraus.

Patty und die Kinder und die anderen Gäste bestiegen sofort den Bus in Richtung Urnerboden, da die Strecke ab 07.00 gesperrt wurde. Die Besucher, die mit verschiedenen Extrazügen gekommen waren strömten durchs Dorf in Richtung Bus.

Wir gingen zuerst zum Cabriolet im Parc-fermé. Um 08.00 Uhr war es erlaubt, wieder an den Wagen zu arbeiten. Wir mussten die Lichtmaschine wechseln, die gestern den Geist aufgegeben hatte. Eine Sache, die in 20 Minuten erledigt war, und keinerlei Probleme bot, da jetzt der Wagen noch kalt war. Ich versorgte das Werkzeug und wir gingen zum Zmorge ins Hotel Bahnhof. Nach und nach wurden die Fahrzeuge aus dem Parc-fermé an den Start geholt. Es war ein feuchter Morgen und das Wetter war meist knapp am Regnen. Ich stellte mich vorerst wieder im Startgelände auf und beobachtete während längerer Zeit die Motorradfahrer. Es war einerseits unheimlich gut, diese Vorkriegstechnik anzusehen, zu hören und zu riechen, andererseits aber auch die Begeisterung und die Nervosität der Fahrer zu spüren und zu fühlen. Einer nach dem anderen donnerte den Berg hinauf, nicht wie gestern alle im Pulk miteinander. Die englischen Modelle hatten weitaus den sonoresten Klang, Unterhaltung mit den anderen Zuschauern beschränkte sich auf Zeichensprache.

Dann kamen die Autos. Ich zog mich zurück um nochmals nachzusehen ob mit unserem Renncabriolet alles in Ordnung wäre. Dann holte ich die Videokamera aus dem VW-Bus und begab mich auf die Startribüne um von dem etwas erhöhten Standort die ersten beiden Kurven zu filmen. Während ich mich einrichtete kam es wiederholt zu einigen Schauern, die Zuschauer spannten die Schirme auf und verdeckten damit die besten Blickwinkel. Bei meiner Suche nach dem geeignetsten

Platz traf ich Lisbeth und Kurt Sutter, die sich wie frisch verliebt unter einem Schirm zusammenkuschelten. Ich hatte hingegen grössere Probleme die Videokamera nicht völlig zu ertränken und noch einsatzbereit zu halten, bis Christian vorbeisauste. Ich musste mich zwischenzeitlich wegen strömendem Regen unter die Tribüne retten, wo es doch noch etwas trockener war, die Aussicht war aber völlig ungenügend. Sobald der Regen nachliess kämpfte ich mich wieder in die hinterste Reihe der Tribüne, glücklicherweise war jetzt etwas Platz vorhanden, da sich doch einige Zuschauer verzogen hatten. Mit Glück konnte ich jetzt einige gute Sequenzen filmen und auch Christians Fahrt konnte einwandfrei dokumentiert werden. Er erntete einigen Applaus, wie alle Fahrer, die die Wagen durch die ersten beiden Kurven slideten. Auf jeden Fall war dieser Eindruck wesentlich besser als jener, den anschliessend Mercedes mit Fahrern aus der DTM hinterliessen. Man hatte den Eindruck, dass diese Fahrzeuge kaum rund liefen. Die schnellsten Fahrzeuge kamen am Schluss und diese waren es auch, die das Rennen schliesslich gewannen. Zum Vergleich habe ich auch diese gefilmt, wobei bereits wieder das Problem mit den Akkus der Videokamera auftrat. Ich musste sie immer wieder in der Hosentasche wärmen.

Die Begebenheiten auf dem Urnerboden werden von Manuela wie folgt geschildert:
Mit dem Car fuhren wir frühmorgens auf den Urnerboden. Von dort wollten wir auf die Passhöhe gelangen (zu Fuss), doch es regnete in Strömen, so dass wir kaum voran kamen. So beschlossen wir mit Mami auf dem Urnerboden zu bleiben und von dort das Rennen zu beobachten. Ein paar Autos tuckerten ganz langsam hinauf, andere rasten vorbei, so dass man kaum die Startnummer lesen konnte. Auf dieser langen Geraden war es natürlich günstig zum Überholen, so sahen wir viele Überholmanöver.

Zusammen mit Kurt Sutter fuhr ich nach Rennende von Linthal wir via Rotenthurm nach Altdorf an die Rangverkündigung, die wiederum im strömenden Regen stattfand. Rodney Felton, der Sieger verpasste den Streckenrekord von Rudolf Caracciola nur um einige Sekunden und konnte kaum glauben, wie schnell er gewesen war. In gut schweizerischer Manier gab es Bergkristalle anstatt Pokale und ich glaube, die Teilnehmer freuten sich alle sehr darüber.

Bis auf die Knochen nass und durchgefroren donnerten wir hinter Christian von Altdorf her den Klausen hinauf zurück nach Glarus. Der VW-Bus lief unglaublich, nachdem wir den Tank in Altdorf mit Superbenzin gefüllt hatten. Sicher 20 PS mehr Leistung, so dass wir uns dicht an die Fersen von Christian hängten. So hatten wir einen ortskundigen Vorfahrer, denn es war Nacht und an vielen Stellen hatte es Nebel.

Bisher hatten wir nichts mehr von Patty und den Kindern gehört. Wir vermuteten, sie am ehesten dort zu treffen, wo wir sie am Morgen ausgeladen hatten. Und unsere Nase trügte nicht. Im Hotel Bahnhof in Linthal sassen sie sehnlichst wartend und tödmüde.

Noch am selben Abend brachten wir den Bus zurück, holten unsere Sachen bei Christian, brachten Kurt nach Schmerikon und fuhren anschliessend nach Hause. Für uns alle war es ein einmaliges Erlebnis. Die Autos, die man sonst nur in Museen von weitem Betrachten kann stehen wie selbstverständlich auf öffentlichen Strassen, werden gefahren und sind hautnah zu erleben. Ich hätte nicht gedacht, dass noch so viele Bugattis rennmässig eingesetzt werden.

Schade, dass solche Anlässe nicht häufiger stattfinden und dass in der Schweiz Autorennen meist an den behördlichen Vorschriften scheitern.

Der «Klausen» war ein Volltreffer

Das Klausenrennen-Memorial (23. bis 25. Juli) ist bereits Geschichte. Nach geschlagener Schlacht zog man in Glarus, Linthal und Altdorf Bilanz: Das Ereignis war ein ungeahnter Erfolg, der selbst die kühnsten Erwartungen unverbesserlicher Optimisten in den Schatten stellte.

Seit fünf Jahren schuftete Bernhard Brägger (Altdorf) pausenlos dem hochgesteckten Ziel entgegen. Als Werk einer Gruppe von Enthusiasten fing es an, dann zog man immer grössere Kreise, bis hin zu dem 1500 Leute umfassenden Heer von Helfern (400 Streckenposten), die am Klausen-Weekend im Einsatz standen. Die prophezeiten 25 000 Zuschauer sind gekommen, so dass die hohen Organisationskosten gedeckt sind. Und ein Anlass, dessen treibende Kraft die feurige Begeisterung war, braucht ja auch kein echtes Geschäft zu sein.

Sauberes Gelände

Schon 24 Stunden nach Rennschluss lagen keine Papierreste mehr im Klausen-Gelände herum; am Mittwoch sah alles wieder so aus, als hätten sich ausschliesslich die friedlich weidenden Kühe auf den Alpweiden getummelt. Selbst die sonst so skeptischen Äpler staunten ob so viel Disziplin. Den Zuschauern konnte man das beste Zeugnis ausstellen, die Rennbesucher waren nicht bloss begeisterungsfähig, denn sie gingen bei der Passage der betagten Boliden echt mit, es waren auch Leute, die auf Sauberkeit bedacht waren und damit die Arbeit der Putzmannschaften wesentlich erleichterten. Übrigens: Anderthalb Stunden nach Rennschluss war der Klausenpass wieder für den Alltagsverkehr frei. Der generalstabsmässige Aufbau des Verkehrskonzeptes hat einwandfrei gespielt, selbst die Behörden staunten.

Am Tag nach dem Grossanlass läutete das Telefon bei der Klausenrennen-Memorial AG Sturm: Man beglückwünschte

Bernhard Brägger und dessen Crew für das Geleistete, auch höchste Vertreter der Kantone Uri und Glarus mischten sich in den Lobesang ein.

Kein Unfall

Etwas sei gross herausgestrichen: Es gab keinen einzigen nennenswerten Unfall, obschon viele Fahrer den Drehgriff oder das Gaspedal alles andere als zimperlich handhabten. Bernhard Brägger: «Nach dem Rennen haben mich mehrere Fahrer einfach umarmt», was bei den sonst so nüchternen und schwer auf Touren zu bringenden Eidgenossen allerhand bedeutet. Ein 58jähriger ehemaliger Motorradrennfahrer mit vierzig Jahren Aktivitäten im Rücken: «In meiner Karriere war das die schönste Veranstaltung.»

«Das war sensationell, das müsst ihr wieder durchführen», meinten die Engländer, die besonders auch von der majestätischen Bergkulisse rund um den Klausen schwärmten, und immer wieder mit Ausdrücken wie «fantastic», «fabulous», «great», «marvellous», «unique» oder «tremendous» um sich warfen. Nach dem weitgehend verregneten Sonntag nachmittag ging die auf 19 Uhr angesetzte Preisverteilung vor dem Teildenkmal in Altdorf total in den Eimer, denn just auf diesen Zeitpunkt hin schüttete es wie aus Kübeln. Noch reichte es knapp für eine hastige Verlesung der wichtigsten Sieger, dann aber war Schluss. Angesichts der misslichen Verhältnisse musste also Hals über Kopf auf die Übergabe der Preise verzichtet werden. «Wir werden ihnen die Trophäen per Post nachsenden», gab die Rennleitung bekannt, was man mit ei-

nem Applaus quittierte.

Die Preise? Es waren dies keine banalen Zinnkannen oder Becher üblichen Zuschnitts, sondern rund ein Drittel der Teilnehmer wurde mit Bergkristallen aus der Gegend des Klausens bedacht (Wert zwischen 200 und 500 Fr.). Der Tagessieger, nämlich der in der internationalen Szene des Rennsports mit historischen Wagen wohlbekannte Engländer Rodney Felton, bekam einen zweitausendfränkigen Bergkristall als wertvolles und originelles Souvenir für seine Bestleistung. Am Steuer seines Alfa Romeo Tipo B (oder P3) der Grand-Prix-Klasse (1934) hatte er Rudolf Caracciolas Rekordzeit von 15'22,2" aus dem Jahre 1934 mit 15'24,9" um 2,7" Sekunden verpasst. Dazu sei bemerkt, dass Felton 1993 im Regen, jedoch auf asphaltierter Strasse fuhr, während Caracciola 1934 zwar bei trockener Fahrbahn dem Gipfel entgegentürmte, allerdings kämpfte «Caratsch» am Steuer seines Mercedes W25 noch auf Schotterstrasse. Der 56jährige britische Rennfuchs konnte es kaum fassen.

Nachdem nun auch der hinterste (und allgemein nur bescheidene) Landschaden evaluiert und abgerechnet ist und die Hoteliers sowie Restaurantbesitzer befriedigt und händereibend wieder zur Tagesordnung übergegangen sind (aber auch die Kassen vieler mitwirkender Ortsvereine erhielten einen willkommenen Zustupf), taucht urplötzlich die Frage nach den Chancen eines zweiten Memorials auf den Klausen-Kehren auf.

Einmalig?

Es ist erstaunlich, was sich selbst in der motorsportlich auf rigorose Schalkkost gehaltenen und von grünen Politologen heimgesuchten Schweiz erreichen lässt, wenn echter Enthusiasmus mit im Spiel ist, und wenn auch die Behörden für einmal vom sturen Kurs rigoroser Verbote abkommen. Unmögliches lässt sich auch noch auf dem Hoheitsgebiet von Mutter Helvetia realisieren, wenn alle – verantwortungsbewusst – am gleichen Strick ziehen.

Gedankt sei nicht bloss dem Heer freiwilliger Helfer, ein Dankeschön gebührt auch den Vertretern der Gemeinden und Kantone, die es gewagt haben, sich bei der Vergabe der Bewilligungen zu exponieren. Vor dem Memorial stand etwas fest: Bewilligt wird es nur 1993; an eine Wiederholung darf (im Prinzip) niemals gedacht werden, denn die Zeiten der Bergrennen am Klausen sind an sich seit sechs Jahrzehnten passé. Ja, ganz bestimmt war der Anlass einmalig, eine Reprise wird strikte ausgeschlossen. Aber – vor allem nach dem gebatben Volltreffer – träumen darf man immer, vor allem dann, wenn ein Enthusiasmus vorliegt, der imstande wäre, selbst Inner-schweizer Bergkolosse zu versetzen.

Adriano Cimarosti

Die schnellsten Konkurrenten

Bestehender Rekord: 1934 wurde Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz W25 (8/3360 cm³) Rekordsieger mit einer Zeit von 15'22,2'' = 83,9 km/h. Damals war die 21,5 km lange Strecke jedoch nicht asphaltiert.

1. Rodney Felton (GB), Alfa Romeo Tipo B(P3), 1934, 8/3162 cm³, 15'24,90'' = 83,68 km/h
2. Martin Morris (GB), ERA, 1936, 6/1990 cm³, 15'41,88''
3. Sir John Venables-Llewlyn (GB), ERA, 1935, 6/1990 cm³, 15'43,01''
4. Paul Grist (GB), Alfa Romeo Tipo 8C 2600 Monza, 1933, 8/2556 cm³, 15'54,43''
5. Frederick G. Giles (GB) AC «Cognac», 1928, 6/1996 cm³, 16'07,38''
6. Jost Wildbolz (CH), Maserati 6C 34, 1936, 6/3724 cm³, 16'43,29''
7. Lord Raglan (GB), Bugatti 51, 1932, 8/2262 cm³, 17'02,34''
8. Bernhard Knöchlein (D), BMW 328, 1938, 6/1971 cm³, 17'30,36''
9. Ulrich Sauer (D), BMW 328, 1938, 6/1971 cm³, 17'47,81''
10. Rolf Richter (D), BMW 328, 1938, 6/1971 cm³, 1938, 18'05,34''
11. Barry Foster (GB), MG Monthéry, 1931, 4/747 cm³, 18'08,48''
12. Roger Saul (GB), Alfa Romeo 8C 2600, 1933, 8/2556 cm³, 18'21,84''
13. Richard F. de L. Wills (GB), Frazer Nash/BMW 328, 1938, 6/1971 cm³, 18'31,88''
14. Harald Wolf (D), BMW 328, 1937, 6/1971 cm³, 18'37,98''
15. Georges J. Frey (CH), Bentley 4,5l, 1937, 6/4257 cm³, 19'05,72''
16. Walter Rothlauf (D), Bugatti 37A, 1928, 4/1496 cm³, 19'12,26''
17. Terry Cohn (GB), Alfa Romeo 8C 2600 Monza, 1932, 8/2556 cm³, 19'14,04''
18. John Howell (GB), Bugatti T53, 1930, 16/3798 cm³, 19'16,32''
19. Peter Schack (D), Riley 12/4, 1935, 4/1496 cm³, 19'17,17''
20. Gerhard Maier (D), MG K3 Magnette, 1933, 6/1068 cm³, 19'25,75''
21. Christian Heussi (CH), Citroën 11 BL, 1937, 4/1911 cm³, 19'26,75''
22. Graf Bosco Metternich (D), Riley 12/4, 1933, 1495 cm³, 19'28,42''
23. Mick Walsh (GB), Lagonda LG 45 Le Mans, 1936, 6/4407 cm³, 19'30,99''
24. Christoph Schmidt (D), Alvis 3,5l, 1932, 6/3500 cm³, 19'35,71''
25. Philip Champion (GB), Frazer Nash Super Sports, 1928, 4/1496 cm³, 19'39,29''; usw.

Start Date Beginn	End Date Ende/fin	Country Pays/Land	Meeting Rencontre/Treffen	Organisation	Type of Meet Voitures Fahrzeuge
01/15/94	01/16/94	F	Assemblée Générale	2CV Club de France	2CV
01/29/94	01/30/94	L	Winter Meeting, camping scout "Totschmillen" Wiltz	2CV Club Letzebuerg, Pierre Back, 19, rue d'Altinster, L-6163 Bourlinster; Tel.: L-78 92 15	2CV
01/30/94		CH	General Assembly	CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich, +41/52/43 25 17	TA + older
03/11/94	04/26/94	NL	Citroën, la culture d'une entreprise, 75 ans	Citroën Nederlande, Grande salle de la bourse de Berlage, près de la gare d'Amsterdam	all
04/01/94	04/04/94	D	Karlsruher Ostertreffen		
04/01/94	04/04/94	D	Ostertreffen in Rötgesbüttel/Campingplatz Glockenh		
04/09/94	04/10/94	F	Rassemblement Citroën à Vic-Fezenac	Tacot's club gascon, Café Darolles, place de la Libération, F-32000 Auch; Tel.: F-62.05.45.53	F-32000
04/24/94		CH	CTAC Region Nord	CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich, Tel +41/52/43 25 17	TA + older
05/01/94	05/15/94	F	Rallye National 2 CV	Tel.: +33/38 45 64 34	2CV
05/06/94	05/08/94	NL	Posterholt Treffen	Pionniers de la route organisation, B.P. 64, F-35530 Noyal-sur-Vilaine, Tel.: F-99.00.56.29	2CV
05/07/94	05/21/94	F	Raid 2CV au Maroc	+33 ?	2CV
05/12/94		F	2e Rencontre des 2CV Club de France		2CV
05/12/94	05/15/94	DK	10th Intern. Citraef, Vestbirk Camping Skanderborg	Dansk Citroën ID/DS Klub, Mia Hendriksen, Nr. Sogade 25A, 2.th, DK-1370 Kobenhavn K; +45 33 11 40 42	ID/DS
05/14/94	05/15/94	F	50 ans du débarquement, Rass.Traction Avant à Caën	Engrenage, 14, rue Le Coz, F-35000 Rennes Tel.: F-99.59.17.48 ou F-99.33.27.33 Fax.: F-99.41.61.89	Traction
05/20/94	05/23/94	CZ	Cesko-Ungarian-Austrian Meeting Brno	?	?
05/20/94	05/23/94	D	CCR-R-Pfingsttreffen am Gokarting Reichshof-Hahn	CCR, Steimler Str. 12, D-51580 Reichshof	2 CV
06/03/94	06/05/94	NL	19. Intern. CCNL-Waggel Meeting Vierhouten		
06/03/94		GB	2nd British Mehari Meeting	+GB- 203 404 023	Mehari
06/04/94	06/05/94	F	Auto-expo à Secdin	ACA, 295, rue M. Sembat, F-59184 Sainghin-en-Weppes	?
06/05/94		CH	CTAC Region Ost	CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich, Tel +41/52/43 25 17	TA + older
06/11/94	06/12/94	F	4ème Rencontre Intern. ID et DS, Nogent-le-Rotrou	Citroën Club du Perche, B.P. 161, F-28401 Nogent-le-Rotrou Cedex	ID DS
07/03/94		CH	CTAC Region Süd	CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich Tel.: +41/52/43 25 17	TA + older

Please send your meeting dates to: Andreas Rutishauser, Muespacherstrasse 70, CH-4055 Basle, Switzerland
 Communiquez s.v.p les dates de vos rencontres à: Andreas Rutishauser, Muespacherstrasse 70, CH-4055 Bâle, Suisse
 Teilen Sie bitte Ihre Treffendaten an folgende Adresse mit: Andreas Rutishauser, Muespacherstrasse 70, CH-4055 Basel, Schweiz

A.C.I. (Amicale Citroën Internationale) Meeting Calendar / Calendrier de rencontres / Treffenkalendar

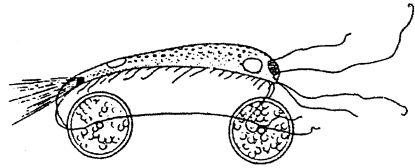
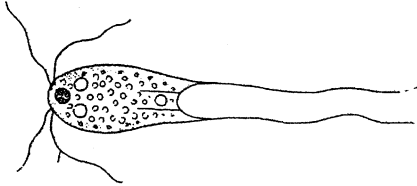
Start Date Beginn	End Date Ende/fin	Country Pays/Land	Meeting Rencontre/Treffen	Organisation	Type of Meet Voitures Fahrzeuge
07/13/94	08/15/94	USA	Raid Vancouver to San Francisco, Raid Rockies U.S.	Tel.: GB-0420 48 91 29, Annie	2CV
08/05/94	08/07/94	NL	2. West-Friesland Treffen		2CV/H
08/12/94	08/15/94	A	2CV und 5. HY Treffen Trofaiach	Tel.: +43/3847/3701	
08/19/94	08/21/94	A	4. Sauriertreffen bei Gföhl/Niederösterreich	Tel.: +43/2732/73082	
08/19/94	08/21/94	DK	Great Northern Traef	TA Danmark, Jorgen Kiaer, GI Sallingvej 20, DK-8660 Hadsten, +45 86 98 31 77	all
08/20/94	09/10/94	P	2-CV Revival Cruise Spain-Portugal-Marocco		2 CV
08/26/94	08/29/94	GB	2CVGB International Meeting, Marlow	2CVGB, 0420 48 91 29	2CV
08/26/94	08/29/94	GB	8th Mehari world Meeting, Marlow	0420 48 91 29	Mehari
08/27/94	08/28/94	L	Summer Meeting, camping scout "Totschmullen" Wiltz	2CV Club Letzebuerg, Pierre Back, 19, rue d'Altinster, L-6163 Bourlinster, Tel.: L-78 92 15	2 CV
08/29/94	09/10/94	F	1st Mehari Raid Marlow-Marseilles	GB-0420 48 91 29	Mehari
09/25/94		CH	Annual Meeting SDHM, Guest marque Citroën	Info: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich, Tel +41/52/43 25 17	all
10/01/94	10/02/94	CH	CTAC Region West	CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich, Tel +41/52/43 25 17	TA + older
07/23/95	07/29/95	CH	Randonnée Alpine	Citroën Club Suisse 34-57, André Bébié, Faubourg Ph. Suchard, CH-2017 Boudry; Tel 41-38-42 47 29	Traction
07/25/95	07/30/95	SLO	11. 2-CV World Meeting Ptuj		2CV
08/25/95	08/27/95	F	10th ICCCR, Bourgogne		all
07/25/97	07/27/97	NL	12. 2-CV World Meeting	?	

Der Bazillus des Schnelligkeitswahnsinns.

In „Tire and Motor“ fanden wir einen ganz köstlichen Artikel über den von einem Mitarbeiter der Zeitschrift entdeckten Bazillus des Schnelligkeitswahnsinns, dessen Humor uns wert erscheint, so weit es in der Uebersetzung möglich ist, unseren Lesern wiederzugeben. Es handelt sich um nicht mehr und nicht weniger als um die Entdeckung des Bazillus des Schnelligkeitswahnsinns, dieses von Unruhe beseelten Organismus, der bei seiner Gegenwart im menschlichen Blute dem Träger Verachtung vor menschlichem und tierischem Leben, vor Geschwindigkeitsbegrenzungen einflösst, und den von ihm befallenen Wesen die

den entdeckten Bazillus zurückzuführen sind, werden voraussichtlich in Amerika bei der nächsten Sitzung der Kammer Anträge eingebracht werden, welche das bisherige Gesetz über den Verkehr mit Motorfahrzeugen entsprechend abzuändern streben. Es ist selbstverständlich, dass nach dieser Entdeckung Automobilisten, welche die Schnelligkeitsgrenze überschreiten, nicht nur bestraft, sondern auch gleichzeitig der Behandlung mit einem Antitoxin unterzogen werden.

Der Entdecker beschäftigte sich nun ernstlich damit, nachdem er einmal die Uebeltäter gefunden hatte, auch das Heilmittel zu finden. Und es gelang



Pyriplektoskoris Pearsonii: Ausserordentlich vergrößerte Photographie des Bazillus, dessen Existenz im menschlichen Blute von einem amerikanischen Journalisten entdeckt und von ihm als Ursache der Tachymanie oder des Schnelligkeitswahnsinns angesehen wird. Das linke Bild stellt die Mikrobe in totem Zustande dar, während rechts ein Bazillus im Moment erfasst ist, wo er zwei rote Blutkörperchen attackiert, welche auch einen Begriff von seiner ungeheuren Kleinheit geben. Der Umstand, dass der aktive Bazillus wie auf Räder montiert erscheint, ist lediglich als symbolischer Zufall zu erachten.

Tendenz verleitet, in Polizeifällen zu geraten. Diese epochemachende Entdeckung, die der Entdeckung eines Pasteur oder Bastian gleichzustellen wäre, ist, wenn dies noch nötig war, ein weiterer Beweis der Vielseitigkeit der automobilistischen Schriftsteller. Dieser Bazillus, eine Protozoe der Klasse der Mastigophora, die der amerikanische Entdecker als „Pyriplektoskoris Pearsonii“ klassifiziert hat, ist von ihm auch der Nachwelt photographisch überliefert worden. Er sieht genau so aus wie sein Name. In seinem ersten Artikel hat der Entdecker leider zu diesem Geschwindigkeitsbazillus noch nicht das Heilmittel angeben können, da er es bisher noch nicht entdeckt hatte. Er empfahl den Bazillus der Schlafkrankheit oder „Bacillus Ergophobius“, denselben Bazillus, welcher die Arbeits-scheuheit hervorruft, und teilte mit, dass derselbe sich bisher als nützlich erwiesen hätte. Nachdem somit erwiesen ist, dass Geschwindigkeitsexzesse nur auf

ihm durch viele Experimente endlich, den geschworenen Feind des Pyriplektoskoris zu entdecken, den „Sanguinoptikos Gompersii“, der den Bazillus des Schnelligkeitswahnsinns unweigerlich tötet, wo er ihn findet. Es war natürlich klar, dass für den neuen Bazillus wertvolles Versuchsmaterial an vom Schnelligkeitswahnsinn



Der „Sanguinoptikos Gompersii“, einen „Pyriplektoskoris Pearsonii“ mit Hinterlist tötend.

Bessenen gefunden worden war. Leider war der neue Bazillus aber in seiner ersten Form zu schwerfällig, um dem anderen mit Erfolg zu Leibe gehen zu können, und der tüchtige Bakteriologe kreuzte den Sanguinoptikos mit der Spezies der Haplobacterinae, die er bei den Siouxindianern gefunden hatte. Hierdurch wurde dem neuen Bazillus das nötige Quantum Hinterlist erteilt, die ihn allein zur erfolgreichen Besiegung seines Feindes befähigt. Wir haben es uns nicht versagen können, auch diesen Gegenbazillus als Produkt einer übermütigen Laune im Bilde zu bringen. J.



Du sollst nicht!

Einige ungewöhnlich gute Ratschläge für Chauffeure in möglichst wenig Worten.

Du sollst nicht rennen.
Du sollst nicht auf andere Wagen hinauffahren.
Du sollst nirgends anfahren.
Du sollst nicht zu spät kommen.
Du sollst nicht schmutzig sein.
Du sollst nicht Experimente machen.

Du sollst nicht den Grössenwahn bekommen.
Du sollst nicht auf dem Wagen rauchen.
Du sollst auch deinen Wagen nicht rauchen lassen.
Du sollst nicht sagen, das ist gut genug.
Du sollst nicht die verkehrte Sorte Oel gebrauchen.
Du sollst nicht mit halb aufgepumpten Reifen fahren.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtsstag / /

Gültig ab:

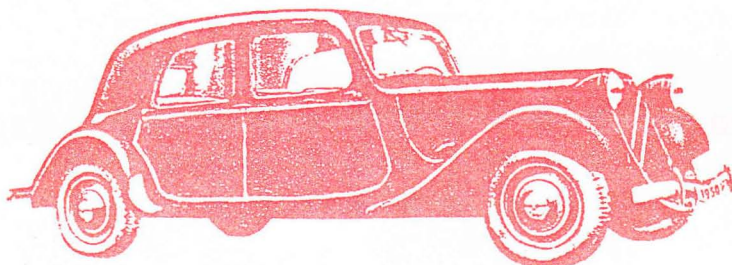
Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Tel (G): /

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



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

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

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

Name

Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Vorname

Geburtsstag / /

PLZ/Ort

Tel (G): /

AZB

8058 Zürich

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066
CH-8058 Zürich-Flughafen

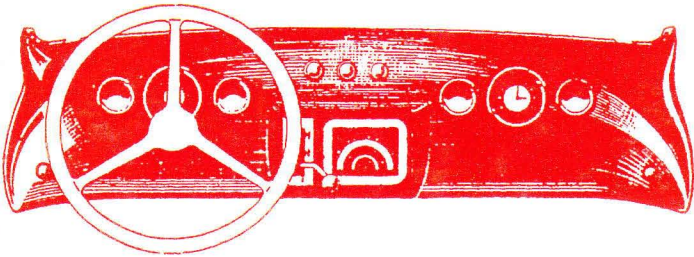
RENARD ET BEC

CARROSSIERS

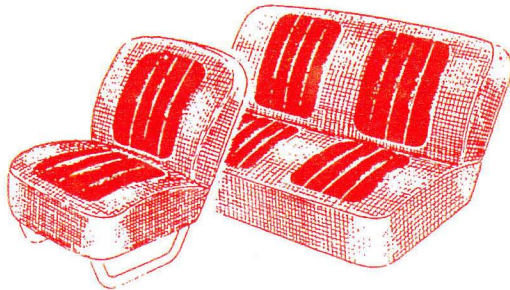
PRÉSENTENT POUR TOUTS TYPES TRACTION AVANT

1° - PLANCHES DE BORD

IMMÉDIATEMENT ADAPTABLES AVEC OU SANS T.S.F.



2° - Leurs
garnitures
spéciales
cuirs
et
tissus



3° - Leur Transformation M R

17, RUE MARIUS-JACOTOT --- PUTEAUX