

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.traction.ch/ctac/>

CTAC-Mitteilungen 6 – Dezember 1999

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 1999

Präsident

Daniel Eberli

Im Chellhof
8463 Benken ZH
P/Fax 052 319 25 17
eberlid@swissonline.ch

Vizepräsident

Mitgliederverwaltung Hans-Georg Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Kassier

Udo Kenkel

Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Oberau 22
9476 Weite SG
P 081 783 23 89

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
P 052 315 27 02
Fax 052 213 71 74

West

Daniel Löhner

Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Süd

Koni Fisch

Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23
kfisch@neodress.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39

Hans-Peter Rubitschon

Sennhof
8354 Hofstetten
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 30

Christoph Platzer

Sperstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@magnet.ch

Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
G 01 286 72 50

Vakant

Peter Weber

Neunfornstrasse 6
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
G 052 269 13 13

Beat Scheidegger

Haldenstrasse 127
3014 Bern
P 031 331 52 85
G 031 332 51 71
Fax 031 332 90 46

Vakant

Redaktion

André Baumann

Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
Fax 062 957 10 26
ba.design@smile.ch

Clubartikel

Patty Koch

Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Bibliothek

Ruedi Burri

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

Archiv

Walter Rey

Schöneckstrasse 367
8215 Hallau
P 052 681 41 34

Internet: www.traction.ch/ctac/

Andreas Rutishauser

Zehntenstrasse 23
8800 Thalwil
P/Fax 01 722 16 29
traction@traction.ch

Patrik Lichtsteiner

Cheleweg 7
6026 Rain
P 041 458 13 52
patrik.lichtsteiner@chpau.mail.abb.com

Caspar Türler

Schlossstrasse 26
8803 Rüschlikon
P 01 724 03 03
caspar.tuerler@swx.com

Rechnungsrevisoren:

Koni Fisch, Walter Homberger-

Ersatz: Fleming Gubler

INHALT

Inhalt		1
Treffen und Termine		2
Einladung Jubiläumstreffen 25 Jahre CVC		3
Das Wort des Präsidenten		4/5
Der CTAC gratuliert herzlich...		6
Einladung Treberwurstessen Region West	Daniel Flury	7
Reisebericht Südafrika	Daniel Flury	8-10
3=6 und 11=15, Höhere Mathematik	Daniel Eberli	11/12
Inserate und Kleinanzeigen		13
Clubboutique		14/15
Am Bliibliër Hëiri sin Deekaawee (fast eine Weihnachtsgeschichte)	Daniel Eberli	17-19
Le Parc André Citroën	Peter Waser	20-22
Bibliothek, Benutzung und Liste der vorhandenen Titel	W.Rey / Ruedi Burri	24-29
Stellenanzeiger		30

Einladung und Traktandenliste zur GV 30.1.2000 in der Heftmitte

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11

Garage und Teile
Christian und Vilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
Natel 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile
Rolf Ochsner
Hauptstrasse 82
8357 Guntershausen
Tel 052 365 22 00

TREFFEN UND TERMINE

CTAC - Clubtreffen

30. Januar 2000	Generalversammlung (Anmeldung in diesem Heft)
30. April 2000	Treffen Region Ost
24./25. Juni 2000	Treffen Region Süd
27. August 2000	Region West
1. Oktober 2000	Region Nord (provisorisch)
2001	25-Jahr-Jubiläum des CTAC

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat <i>27. Januar / 24. Februar / 30. März / 27. April / 25. Mai / 29. Juni / 27. Juli / 31. August / 28. September / 26. Oktober / 30. November</i>
Region Nord	Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
Allgemein	Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

5./6.2.2000	Rally des Neiges, VCCSR
1. – 4. Juni 2000	Jubiläumstreffen 25 Jahre CVC, Rheinlad-Pfalz (Info im Heft)
19.5.2000	20 Jahr OAF, Jubiläumsausstellung Autos und Motorräder, Thun

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an das Clubpostfach senden !

Heft 1/2000 erscheint (wenn alles gut geht beim Jahreswechsel) **Mitte Februar 2000**
Redaktionsschluss: 31. Januar 2000



Jubiläumstreffen des CVC

1.-4. Juni 2000 in Stromberg - Rheinland-Pfalz

1975 wurde der Citroën-Veteranen-Club von Deutschland e.V. gegründet. Sein Ziel war und ist die Erhaltung von Fahrzeugen der Marke Citroën sowie die Pflege der Geselligkeit der Mitglieder. Im nächsten Jahr wird der CVC nun stolze 25 Jahre alt.

Aus diesem Anlaß wird es ein Internationales Deutschlandtreffen geben, daß vom Landesbezirk 6-1, Hessen - Rheinland-Pfalz, organisiert werden wird.

Stattfinden wird das Treffen im bzw. am Golf-Hotel Stromberg, in Rheinland-Pfalz. Dort steht uns eine große Anlage mit großem Parkplatz zur Verfügung, der angrenzende Naturpark Hunsrück, ebenso die Flüsse Rhein und Nahe bieten vielfältige Ziele für Ausfahrten und sonstige Aktivitäten an..

Nach einiger Kritik, die in den letzten Jahren die Organisatoren solcher Treffen zu hören bekamen, die Hotelpreise seien zu hoch, haben wir nach einer Alternative gesucht und auch gefunden.

Wir bieten für das Jubiläums-Treffen ein Top-Hotel sowie preiswerte Ferienwohnungen an. Hotelanlage und Ferienhäuser liegen direkt nebeneinander und bieten so für jeden Geldbeutel das Richtige.

So bieten wir Übernachtungen bereits ab DM 29,- pro Person und Nacht an. Und das sieht dann wie folgt aus:

Bungalowtyp „Bergamo“

für 6 Personen, bestehend aus Diele, Wohnzimmer mit Essecke, Küche, 3 Schlafzimmern, 1 Bad/WC, 1 Dusche/WC sowie Terrasse.
Mietpreis für 4 Tage DM 522,-
(entspricht DM 29,- pro Person)

Bungalowtyp „Arosa“, 4 Personen, bestehend aus Diele, Wohnzimmer mit Essecke, Küche, 2 Schlafzimmern, 1 Bad/WC sowie Terrasse.

Mietpreis für 4 Tage DM 468,-
(entspricht DM 39,- pro Person)

Bungalowtyp „Verona“

für 2 Personen, bestehend aus Diele, Wohnzimmer mit Küche, 1 Schlafzimmer sowie 1 Dusche/WC.

Mietpreis für 4 Tage DM 300,-
(entspricht DM 50,- pro Person)

In diesen Preisen enthalten sind die Bettwäsche sowie die Endreinigung, jedoch nicht:

Frühstück (kann zu DM 18,50 pro Person im Hotel eingenommen werden, oder Selbstverpflegung, tägliche Zimmerreinigung, Benutzung der Wellness-Therme des Hotels für DM 20,- pro Person und Tag möglich).

Die Bungalow-Mietpreise verstehen sich als Blockbuchung, d.h. für den gesamten Zeitraum, Einzelübernachtungen sind hier nicht möglich.

Camping ist allerdings auf dem gesamten Gelände nicht erlaubt!

Für diejenigen, die im Hotel übernachten wollen, bieten wir an: Doppelzimmer DM 145,- pro Nacht inkl. Frühstücksbuffet sowie Einzelzimmer DM 110,- pro Nacht inkl. Frühstücksbuffet.

Im Hotel können auch Einzelübernachtungen für 1, 2 oder 3 Nächte gebucht werden.

Im Moment sind wir mitten in den Vorbereitungen. Weitere Informationen und das Anmeldeformular werden in der kommenden Ausgaben der VETERAN 1.2000 veröffentlicht.

Merkt Euch also schon mal den

1. - 4. Juni 2000

für das Jubiläumstreffen vor. Wir freuen uns auf Euer Kommen!

Helmut Kloos, Landesbezirk 6-1

Benken, Ende November 1999

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Der Jahrtausendwechsel steht uns unmittelbar bevor. Sicher werden wir überall grosse Worte zu diesem Ereignis zu hören und zu lesen bekommen. Ich persönlich bin überzeugt, dass wir uns daran gewöhnen werden, statt 1999 eben 2000 zu schreiben... Unser Leben besteht aus Veränderungen, und dies wird auch im neuen Jahrtausend so bleiben.

Seit dem 26. Juni 1983 bin ich Präsident dieses Clubs; seit mehr als 19 Jahren Mitglied des Vorstandes. Nun denke ich, dass ich, nach mehr als 16 Jahren, nicht nur das Recht, sondern gewissermassen auch die Pflicht habe, meinen Sessel zu räumen. Ich will Platz machen für einen Präsidenten mit neuem Elan und neuen Ideen. Ich möchte vor allem auch aufhören, solange mir die Arbeit noch Spass macht und zu einem Zeitpunkt, an dem ich einen intakten, funktionierenden Club weitergeben darf.

Der Zeitpunkt für den Rücktritt nach so vielen Jahren wird immer falsch sein. Man könnte ihn noch etwas hinausschieben, abwarten, verzögern. Ich bin der festen Überzeugung, dass damit letztendlich niemandem gedient ist. Es wäre ein Abschied in Raten, und darunter würde das Verhältnis der Vorstandsmitglieder und der ganze Club leiden. So bin ich – nach reiflicher Überlegung und ohne Beeinflussung von aussen – zum Entschluss gelangt, dass ich an der kommenden Generalversammlung zurücktreten werde. (Kollege Billy Clinton war nur halb so lange Präsident und hatte in dieser Zeit wesentlich mehr und grössere Skandale, als ich...!)

Ich habe an der Sitzung vom 30. Oktober meinen geschätzten Vorstandskollegen meinen Entschluss bekannt gegeben. Ohne Überheblichkeit stelle ich fest, dass es nicht einfach sein wird, einen Ersatz zu finden. Die Arbeitsbelastung in den vergangenen Jahren war hoch, und es war nicht immer einfach, den richtigen Weg und den richtigen Ton zu finden. Ich denke, dass sich die Generalversammlung Gedanken machen sollte, wie die Arbeitslast des Präsidenten reduziert werden könnte. Eine Funktionsteilung – zum Beispiel mit Beisitzern für Public Relations und Dachverband, für Auslandskontakte oder für technische Fragen – drängt sich auf. Die Aufgaben dieser Beisitzer wären interessant und dementsprechend attraktiv, so dass sich (hoffentlich) auch Leute dafür finden liessen.

Dass das Amt des Präsidenten einiges an Bürde bringt, dürfte klar sein. Entschädigt wird man jedoch durch nette und interessante Kontakte mit Menschen auf der ganzen Welt. Es bringt Befriedigung, zusammen mit einem guten Team, wie es der Vorstand des CTAC ist, zusammenzuarbeiten und Leistungen zu vollbringen. Wäre diese Befriedigung für mich nicht höher zu werten gewesen, als der Aufwand, hätte ich dieses Amt nicht sechzehn Jahre lang behalten.

Selbstverständlich werde ich selbst auch weiterhin nicht ganz untätig sein. Man wird gelegentlich von mir Artikel im Clubheft finden, und ich werde hin und wieder einen Reparaturkurs organisieren. – Und ich werde es geniessen, als ganz "normaler" Teilnehmer an den Clubanlässen teilzunehmen.

Der Vorstand des CTAC wird am 10. Dezember nochmals zusammentreten, um über mögliche Nachfolger zu beraten. Selbstverständlich kann nicht jedes unserer über 300 Mitglieder telefonisch kontaktiert werden. Somit bitte ich Dich, mit mir oder mit Hans Georg Koch in Verbindung zu treten, wenn Du Dich für das Amt des Präsidenten oder für eine andere Aufgabe (z.B. als Beisitzer) interessierst. Deine Meldung ist uns enorm wichtig, denn eines ist offensichtlich: Ohne Präsident ist das Funktionieren - und damit auf längere Sicht das Weiterbestehen des ganzen Clubs - in Frage gestellt. Selbstredend kommst Du auch in Frage, wenn Du dem weiblichen Geschlecht angehörst! (Siehe auch die Inserate auf der zweitletzten Seite!)

An der Vorstandssitzung wurden die Treffendaten für das kommende Jahr provisorisch festgelegt. Details sind der Einladung für die Generalversammlung vom 30. Januar 2000 zu entnehmen. Des weiteren wurde über das 25-Jahr-Jubiläum des CTAC diskutiert, welches wir im Jahre 2001 feiern

können. Bereits jetzt spüre ich eine hohe Bereitschaft von Clubmitgliedern, sich zu engagieren. Wir suchen schon heute für diesen Anlass Ressortleiter und Helfer, denn die Eckdaten müssen noch vor den Sommerferien 2000 feststehen, damit die Infrastruktur reserviert werden kann und Sponsoren ihre Beiträge budgetieren können.

Nun wünsche ich allen Lesern und deren Familien von Herzen frohe Festtage und viel Glück und Gesundheit im neuen Jahrtausend.

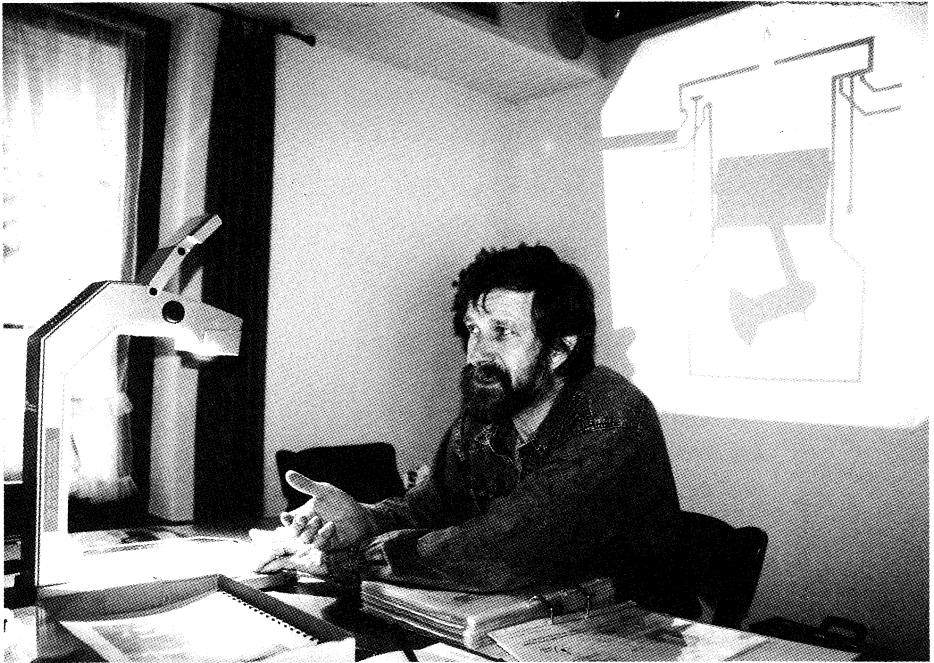
En guete Rutsch und auf Wiedersehen an der GV.

Dein (Noch -) Präsi



Daniel Eberli

P.S. Zum Thema "Reparaturkurs" möchte ich herausfinden, ob bereits im Frühjahr 2000 genügend Nachfrage nach einem Anfängerkurs besteht. Wenn Du Interesse an einer Teilnahme hast, bitte ich Dich, mir dies bis Mitte Januar per Post, Telefon (052 319 25 17), per Fax auf die gleiche Nummer oder per E-Mail (eberlid@swissonline.ch) mitzuteilen.



DER CTAC GRATULIERT HERZLICH



Hoi Zäme !!!

Ab hüt simmer eis meh i dä Rundi!

Mir rüäfets Marielle !

Ich han am 23. Nov. um 15.09 d Wält änteckt.

*Ich bringe 3810 Gramm uf d Waag,
und bi scho 53 cm gross.*

*Diä glücklichä Elterä und mis Schwöschterli
Peter, Susi und Sabrina - Xantia händ dä Plausch a mir.*

*Ich bi mit äm Mami zur Ziit im
Kantonsspital z Winterthur.*

*Dähei bini dänn a de
Nüfermerstr. 6 in Ossingä.*

Einladung zum tractionellen Treberwurstessen am Bielersee



TREBERWURST

Feinste Saucisson im Dampfe des <MARC> gegart

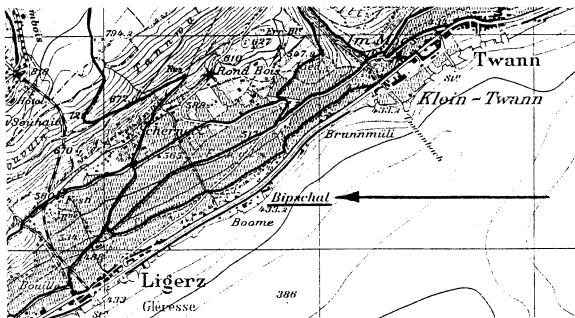
26. Februar 2000

Da die Teilnehmerzahl beschränkt ist, max. 20 Personen, bitten wir Euch um eine unverzügliche Anmeldung an:

Daniel und Hedi Flury, Brunnackerstr. 1, 2563 Ipsach

Tel G / P 032 331 66 77

Anmeldeschluss: 31. Januar 2000



Treffpunkt:
19 00h direkt am See
im Keller von
Frau C. Frey,
Bipschal 7,
2514 Ligerz

Anmeldung: Ich / wir nehmen am tractionellen Treberwurstessen teil:

Name:

Ich / wir sindPersonen

Versprochen ist versprochen ein Reisebericht aus dem südlichen Afrika

Versprochen ist versprochen unsere Verwandten luden uns jahrelang ein. Also sind wir nach Südafrika gereist und haben das versprochene Familienauto Nissan ohne Reserverad und ohne Wagenheber in Empfang genommen. „Es ist keine Sache mit dem Auto in einem Tag von Johannesburg nach Kapstadt zu fahren (1500 km),. Wir haben es geschafft, obwohl der Nissan in Stellenbosch den, von den Weinbauern so erwünschten, Regengüssen nicht stand hielt und wir tropfnass, ein im Winterschlaf träumendes eiskaltes Hotel, aufsuchten mussten.

Foto Nr. 1.

Nehmen Sie genügend Trinkwasser mit nicht alle finden in der Wüste einen Kühlschrank. Die letzte Reisegruppe musste auf dieser Strecke 24 Stunden warten, weil ihnen zwei Reifen platzten, bis zufällig vorbeifahrende Helfer kamen. Wir freuten uns in Namibia auf die Wegstrecke Swakopmund, Cape Cross mit freilebender Robbenkolonie und Weiterfahrt zu einer verlassenen Mine in der Wüste des Brandberggebietes. Wir entdeckten die ersten Welwitschiapflanzen, (lebende, fossile Wüstenpflanze, die über 600 Jahre alt werden). Wir sind begeistert von der einsamen Wüstenlandschaft und nehmen die schlecht Strasse in Kauf. Bei einem dieser Bewunderungs- und Fotohalten fällt Serena ein leises Zischen auf, es kommt nicht von Schweiss -perlen, die auf, heisses Metall tropfenden, sondern aus einem Reifen des Nissan entweicht unaufhörlich Luft. Nach kurzer Weiterfahrt muss das Rad gewechselt werden. Daniel arbeitet sich sehr gut an das kaputte Rad heran, die letzte Schraube ist wie angebacken. Nach dem fünften Versuch, mit gemeinsamen Kräften und Stossgebet, lässt sich die Schraube endlich lösen und der Bastelwagenheber kann in einem ausgebuddelten Loch greifen und den Wagen heben.

Foto Nr. 2.+3.

Noch 82 km Bachbettstrasse durch die Wüste bis Uys Min, eigentlich einem Zwischenhalt, wären noch zu fahren. Es wird finster und wir haben das Vergnügen im schwachen Scheinwerferlicht den Weg zu suchen. Dank der Gastfreundschaft von Uys Min können wir die Nacht da verbringen.

Wo finden wir ein gutes Reserverad, mit ängstlicher Vorsicht setzen wir unsere Reise durch Namibia fort, immer auf der Suche nach einer Garage, nach drei Tagen können wir in Otjiwarongo ein neues Pneu kaufen ...und was steht da in der Garage, ein wunderschöner Traction Avant Jahrgang 47 mit Holzarmaturenbrett, Welch ein geschenkter Anblick.

Foto Nr. 4.

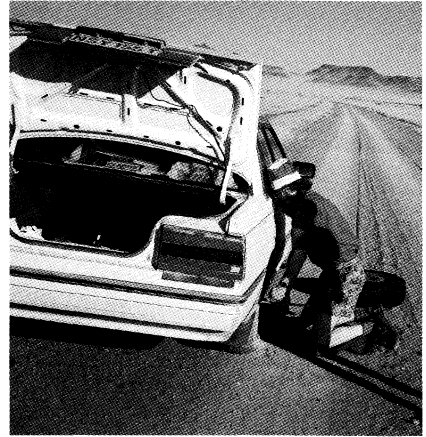
Zurückgekehrt nach Johannesburg finden wir die Reklame für ein sichereres Wüstenfahrzeug als der Nissan...

Foto Nr. 5.

Daniel, Hedi und Serena Flury



1



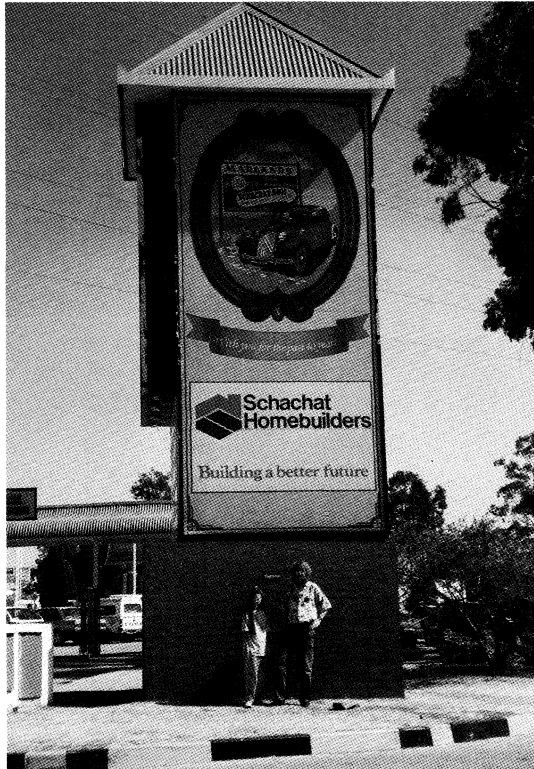
2



3



4



5

$$3 = 6$$

$$11 = 15$$

Höhere Mathematik oder Mogelpackung ?

Automobilproduzenten lassen sich gelegentlich grossmundige Argumente einfallen, wenn es darum geht, die Verkaufszahlen ihrer Produkte zu steigern. Vor einigen Jahren setzte sich ein Produzent sogar über die Regeln der Mathematik hinweg, indem er - ohne rot zu werden - behauptete: $3 = 6$. (Kenner werden sich sofort erinnern, dass es sich dabei nur um den Audi-Ahnen DKW $3 = 6$ handeln kann, dem Vorläufer des legendären DKW 1000.) Mit der Formel $3 = 6$ wollte man weismachen, dass ein DKW 3-Zylinder-Motor gleich viel leistete, wie ein entsprechender 6-Zylinder, da er dank seiner 2-Takt-Technik eben doppelt so häufig zündete, wie ein Viertakter. Zugegeben, die 900-er und späteren 1000-er Motörchen zeigten tatsächlich eine erstaunliche Laufruhe

(wenn man vom 2-Takt-typischen "Räng-dä-däng-däng" im Schiebetrieb absieht) und eine relativ hohe Leistungsausbeute und Drehzahlfreudigkeit.

Dass das Auto dabei eine Qualmwolke hinter sich herzog, als ob es mit Rohöl oder Briketts befeuert würde, verschwieg man grosszügig. Schliesslich fand das ja erst hinter dem Auto statt - gewissermassen "Aus den Augen, aus dem Sinn...".

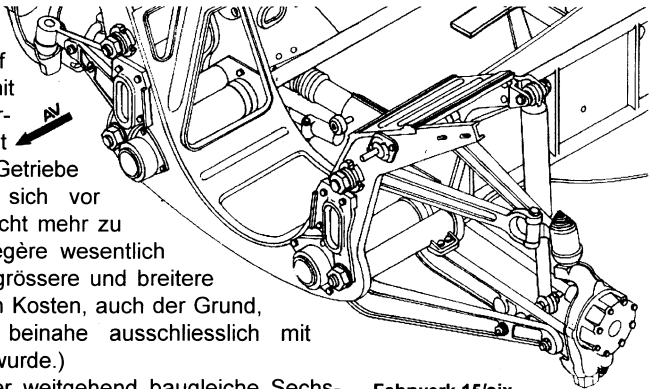
Bei Citroën war es nicht das Werk selbst, welches mit der Formel $11 = 15$ die Regeln der Mathematik über den Haufen warf, sondern es handelte sich dabei um mehrere Zulieferer. Das kam so:

Schon bald einmal stellten eingefleischte Traction-Fahrer fest, dass ein gut gehender 11 Légère einem 15/six in Sachen Fahrleistung kaum nachstand. Half man zum Beispiel mit einer Doppelvergaser-Anlage und vielleicht sogar einem Viergang-Getriebe nach, brauchte man sich vor einem Sechszylinder nicht mehr zu fürchten, zumal der Légère wesentlich wendiger war, als der grössere und breitere Six. (Dies ist neben den Kosten, auch der Grund, weshalb bei Rallyes beinahe ausschliesslich mit Vierzylindern gefahren wurde.)

In einem Punkt war der weitgehend baugleiche Sechszylinder dem kleineren Modell jedoch überlegen: Die Führung der Vorderachse war beim "Grossen" viel stabiler und präziser, als beim "Kleinen". Während die VierzylinderModelle nur oben eine Dreiecks-Konstruktion aufwiesen, hatten



DKW 1000 S Coupé, ca. Jahrgang 1963
Bild: Motor Klassik 10/99



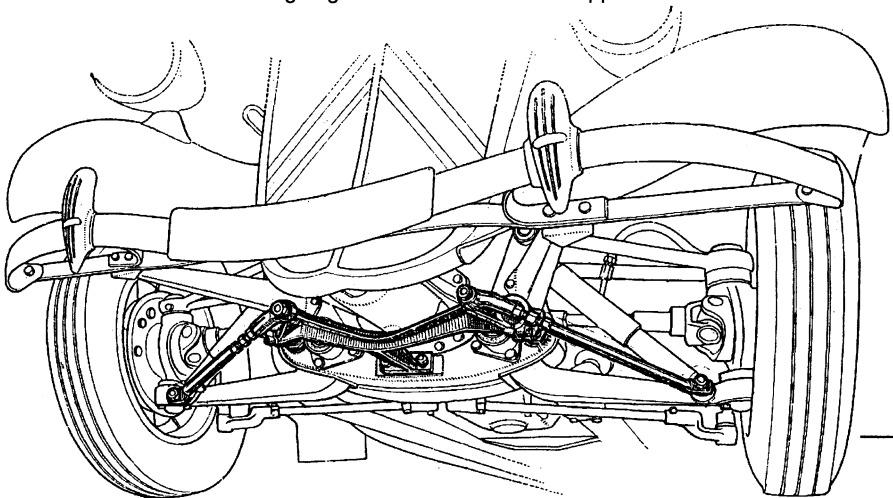
Fahrwerk 15/six
Bild: Heller Bausatz 1:8

Während die VierzylinderModelle nur oben eine Dreiecks-Konstruktion aufwiesen, hatten

die Sechszylinder sowohl bei den oberen, wie bei den unteren Armen Dreiecke, um dem grösseren Gewicht und dem grösseren Drehmoment gerecht zu werden.

Dieses Manko versuchten verschiedene Firmen mittels Zubehör wettzumachen, so zum Beispiel die Firma "Speed", welche sich bereits mit anderen Accessoirs einen Namen gemacht hatte. Der Trick lag darin, in der Verlängerung des Drehpunktes der unteren Schwingarme (und somit in der Verlängerung der vorderen Torsionsstäbe) einen weiteren Drehpunkt zu erhalten, von welchem ein zweiter Arm zur unteren Befestigung des Stossdämpfers beim unteren Achsschenkel geführt wurde, womit man auch unten eine Dreieckskonstruktion erhielt. Die Anbauteile unterschieden sich nur in Details, das heisst meistens in der Art der Befestigung.

Während bei der Firma Speed der Drehpunkt gewissermassen mit einem Hilfsrahmen konstruiert wurde, baute man den "Bloc de triangulation" der Firma "établissement L. Guillard" aus Jarnac (Charrete, Frankreich) einfach mit Kappen über den Silentblöcken, in denen die Torsionsstäbe gelagert wurden. Diese Kappen



Triangulation Speed

Bild: R.T.A. (Zubehör Speed)

wurden sogar mit den gleichen Schrauben wie die Silentblöcke befestigt.

Eine gewisse Verbesserung der Stabilität der Vorderradaufhängung war diesen Systemen nicht abzusprechen. Nur – ein grosser Teil des Mehrkomforts des "Six" ist begründet durch das grosse Gewicht des Motors. Und wie es bei der Motorenleistung heisst: "Hubraum ist durch nichts zu ersetzen als durch noch mehr Hubraum", so heisst es beim Fahrkomfort "Gewicht ist durch nichts zu ersetzen als durch noch mehr Gewicht". Da helfen alle Tricks nichts (Der Schweizer würde sagen: "Das schläckt kei Geiss wäg!"): Ein leichtes Auto wird immer fröhlich von Schlagloch zu Schlagloch hüpfen. (Dass ein hohes Gewicht natürlich andere "gewichtige" Nachteile hat, will ich nicht bestreiten, doch steht dies hier nicht zur Debatte...)

Ein Urteil zu fällen, ob es sich bei diesen Zahlenspielereien um höhere Mathematik oder um eine Mogelpackung handelt, fällt nicht leicht; – zu gegensätzlich sind die verschiedenen Argumente. Auf alle Fälle möchte ich zur Vorsicht mahnen, wenn einer grossmundig eine "Elf" für eine "Fünfzehn" verkaufen will!

Daniel Eberli

INSERATE

Zu verkaufen:

Auflösung einer antiquarischen Modellauto-Sammlung.

Bei Interesse den Typ und den Hersteller (z.B. 11BL Citroën) angeben, und schon kommt per Brief oder Fax ein Angebot.

Freddy Vögele, Köhlesrain 109, D-88400 Biberach/Riss
Tel. + Fax 0049 7351 23806
(Absender nicht vergessen!)

Zu verkaufen:

Einer der allerletzten

Citroen BX 19TZI Break

Mit allen Optionen:

Automat, Klimaanlage, Servolenkung, ABS, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorne und hinten, Wärmedämmglas

dunkelgrün, metallic

erste Inverkehrssetzung: 11. Mai 1993, 110'000 km

äusserst gepflegt, neue Bereifung, Winterräder, neue Auspuffanlage, neue Batterie

Verhandlungspreis: Fr. 8'500.- ab Kontrolle TCS

Interessenten bitte melden unter: Tel. 031 741 09 05, Fax 031 741 15 89, Natel 079 206 29 76

Zu verkaufen:

CITROËN Traction Avant 11BL, légère, schwarz

Das Fahrzeug bedarf einer Restaurierung und ist zur Zeit nicht fahrtüchtig. Abgabe nur an einen Liebhaber.

Preis nach Absprache

Roger Gautschi

Meierwiesenstrasse 58

8064 Zürich

079/684 63 22 (ab 17.00)

12. ICCCR, Verschiffung von Fahrzeugen nach Amerika

Von **Guido Soland** habe ich einige interessante Unterlagen betreffend der Möglichkeiten einer Verschiffung der Fahrzeuge zum 12. ICCCR in Boston erhalten. Aufgezeigt werden verschiedene Möglichkeiten und deren Risiko. Auch eine Offerte (Stand 1999) ist dabei.

Wer sich jetzt schon mal Gedanken machen will wie er im August 2002 nach Amerika gehen will und wieviel Geld er schon mal sparen soll kann die **Unterlagen beim Redaktor** anfordern (es sind 5 Blätter, am besten die Fax Nr. angeben).

PATTY'S CLUBBOUTIQUE

Traction Avant T-Shirts mit Clubemblem
alle Grössen auf Bestellung, Fr. 25.-

T-Shirts mit dem eigenen Auto. (Foto einsenden)
alle Grössen auf Bestellung, Fr. 25.-

T-Shirts 75 Jahre Citroën (Treffen Pfäffikon)
Grösse XL Fr. 15.-

Spiegelrahmen mit variablem Motiv Fr. 25.-
Jeder kann seinen eigenen Citroën-Spiegel
kreieren!

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung Fr. 15.-

Cabrioletmützen aus Tactel.
weiss, Futterstoff Baumwolle (auf Bestellung)

Handgemalte Schirme mit Holzgriffen Fr. 60.-

3D-Pins, Traction Avant, vergoldet Fr. 20.-

Traction Sackmesser Victorinox Fr. 25.-

Clubpin Fr. 5.-

Diverse Pins Fr. 5.-

Clubkleber Fr. -.50

Rotizblöcke Fr. 10.-

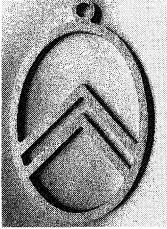
Clubaufnäher Fr. 5.-

Glückwunschkarten Fr. 3.-

Bestellung telefonisch,
Lieferung per Post

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
041 980 37 80

Neu in Patty's Clubshop:

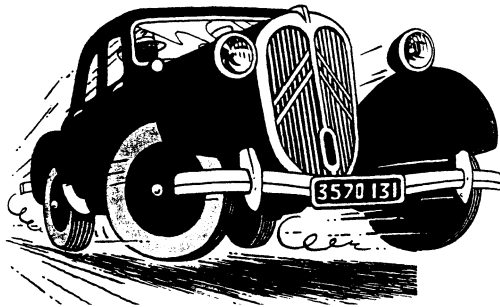


Schlüsselanhänger ca. 52 x 38 x 2 mm
(kann nach Nachbearbeitung der Kanten auch als Halsschmuck getragen werden).

Stückpreis Fr. 2.- (plus Versandkosten).

Kurzarm-T-Shirt, gute Qualität, grau mit schwarzem Aufdruck:
In der Mitte das Portrait von André Citroën, rundherum gruppiert:
Typ A, Traction, HY, SM, DS, 2CV.

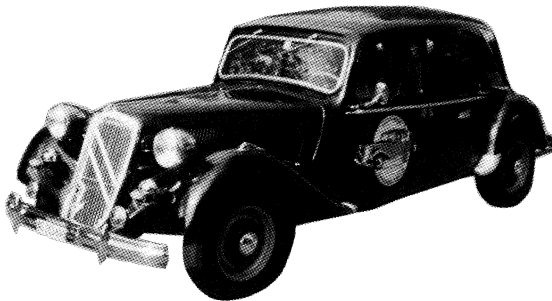
Diverse Grössen. Stückpreis Fr. 15.- (plus Versandkosten).



Frick Traction-Avant AG

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen

T/F 01-725 90 45

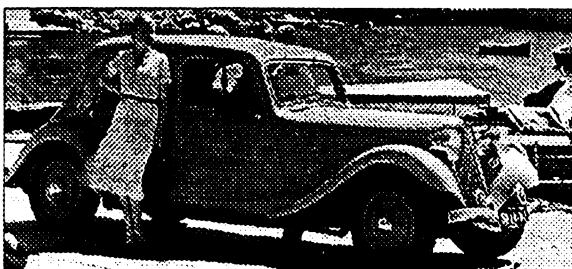


Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile



CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70
Natel: 079 236 75 11

Solltest Du beim Lesen der nachfolgenden Geschichte Schwierigkeiten mit der Sprache haben, so bitte ich Dich, nicht gleich aufzugeben. Es dürfte helfen, wenn Du in diesem Fall den Text laut liest. – Versuch's einmal, auch wenn sich Deine Frau wundert über die merkwürdigen Töne, die aus dem WC kommen. (Oder willst Du etwa behaupten, dass Du die Clubzeitung nicht auf dem WC liest?!?)

Am Bliibler Hëiri sin Deekaawee

Bi dë folgëndë Gschicht han-ich nummë wenig Nämë gändëret. Erschtëns schpillt si in-ërë Ziit, wo no niëmër vo Datëschutz gredt hätt, und zwiitëns liit ën grossë Teil vo dë Lüüt undërzwüschët uf ëm Diinërtër Fridhof und hätt (hoffëtli) sini Ruëh.

Ëmal, um 1967 umë – ich wëiss nümë genau, wänn - hätt min Vattër ën ur-altë, grünë Deekaawee hëipracht. - Bi mim Vattër isch-ës ganz ëidüütig, dass ösëri Familië vo dë Jegër und Sammlër abschtammt. No hüt phackt ër jedi Glägëhëit (ob-wool's ës bitzëli bessër wordë-n-isch), und furtghëië chan-ër au nüt. (Bösi Zungë wärdëd jëzt behauptë: "Dër Apfël fällt nicht weit vom Schtamm!") Eso isch ëm ebë ëm Bliibler Hëiri sin Deekaawee "zuëgloffë". Abër ich muës glaub am Aafang aafangë.

Waarschiinli mögëd sich nummë no di eltërë vo öi an Bliibler Hëiri ërinnërë. Èr isch währënd Jaarzähntë z'Diinërt Pöschtlër gsii, und mir isch ër als chliisës Manndli in Èrinnërig blibë.

Mini Eltërë händ im Schpaathërbstcht 1962 d'Schtell vom Poschthaltër vo Diinërt übërnoo. Das hëisst, gnau gnoo händ's zwoo Schtellë-n-übërnoo, dië vom Bliibler Hëiri und siinërë Frau, wo's Büro z'Chilëdiinërt gha hätt, und dië vom Jakob Roth, wo s'Büro im Baanhof z'Welsikë gha hätt und für dë Zuëschtellëdiënscht z'Äschlikë und z'Welsikë zuëschständig gsii isch. S'Büro z'Welsikë hätt ër dänn näbëd sinërë-n-Arbët als Baanhofvorschtand no phaltë bis zur Pensioniërig.

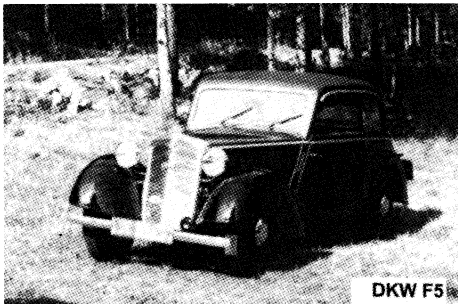
Min Vattër hätt dozmaal no sis erschtë-n-Auto gha, ën IFA F9. Das seg ën Oschtzonë Deekaawee, hät ër gseit. Èr hätt ëmaal müëssë de Motor wächslë, und hätt dänn ën Deekaawee-Motor iibouë. Nachhër isch das Auto rächt guët gröflët: Ab und zuë isch es voorchoo, dass d'Nadlë vom rundë Tachometër bi Null widër aafangë hätt...

Also, wi gsëit, dë Bliibler Hëiri isch ës chliisës, chrumms Manndli gsii. S'erscht Mal, wo-n-ich ën gsee han, bin ich als Drittklässlër uf ëm



Pausëplatz vom Schuëlhuus umëhangët. Dë Bliibler isch mit sim grünë Deekaawee gmüëtlich dëhär-ghottërët und hätt mim Vattër di neu Tuur zëigët. Mini Eltërë händ gsëit, ës seg ën Landi-Deekaawee. Më heg das Modäll a dë Landi 39 als Schwiizër Lizänzbou vorgschtellt. (Hütt wür më sägë: Swiss Finisch".)

Das Auto hätt ähnllich usgsee, wië-n-ën Citroën Leschäär, nummë ë Nummërë chliinër. È Zitronë hett au nië zum Bliibler passt, abër dë Deekaawee isch exakt s'richtigë Gfährtt gsii für ihn.



Dē Bliiblēr Hēiri hätt nümmē guēt ghört, und wil doozmal no kēi normals Auto ēn Dräāzaalmässēr gha hätt, hätt ēr amigs Gas gēh, bis ēr d'Vibrazionē vom Auto gschpüürt hätt. Wänn-ēr dänn widēr ab ēm Gas isch, hätt dā Zwēithaktēr natürlīch ganz typisch tōnt. Drum hätt dē Bliiblēr Hēiri au dē Übernāmē "Rämmädämm" ghaa. Kotflügēl vo dēm Deekaawee händ mit dē Chüällērhuubē ēn rächt ängē Schpalt bildēt. Deet hätt dē Bliiblēr amigs d'Briēfposcht und d'Ziitigē iigklämmt – ämal bi schönēm Wättēr. Um s'Resērverad umē hätt ēr d'Schnüēr gwicklēt vo dänē Bünd, wo-n-ēr scho vērtrēit gha hätt. – Doozmaal isch mēr ebē no schparsam gsii und hätt's nid ēifach de Chnopf durēgschnittē, sondērñ mē hätt ēn Schlick gmacht. Ēs isch klaar, das dē Bliiblēr mit dērē Fuēr nid so schnäll hätt chōnē faarē. – Ich bi sichēr, dē dritt Gang a dēm Auto isch no gsii wiē nöi! Au wänn-ēr nid schnäll gfaarē-n-isch, hätt ēr amigs ē grossi, blai Rauchfaanē hindēr sich hārzogē. Wänn-ēr dē Motor abgstellt hätt – was sältē gnuēg voorchoo isch – hätt mēr liislig öppis ghört tiggelē. Nēi, das isch nid dē Katalisator gsii, wo mē daa ghört hätt, sondērñ d'Holz wüürm... S'Auto isch rundumē verbüülēt gsii, und d'Schiwērfēr händ zimli schepps i d'Gägēd zünnt. Das Öl, wo dē Bliiblēr ab und zuē am Huēt gha hätt, isch nämli nid unbedingt Zwēithaktēr-Öl gsii, und dē Bliiblēr hätt hin und widēr au öppis andērs gladē gha, als Phäckli!

D'Poscht z'Chilēdiinert isch i dēm altē Puurēhuus grad weschtlich vom Pfarhuus gsii. Weisch, d'Schtrass i-s-Grüüt isch dozmal nanig rächtwinklig zur Hauptschtrass abogē, sondērñ ēs hätt zwo limündigē gha, ēini vo Ussērdiinert und ēini vo dē Riēdmüli, und diē sind vor ēm Wäbēr sim Hoof zāmēcho. Vo deet isch dänn das Schtrössli imēnē elegantē Bogē z'erschnt nach rächts und dänn nach linggs um ēm Waltēr sini Schampinion-Zucht umē, verbii am Abzweigēr vom Chilēwääg (deet wo dē Fiorini gwoont hätt), dänn a dē alte Poscht und am Lenggēhagēr sim Gwärb und ēm Hüslvo i dē Frau Gremingēr (Weisch no, mir händ ērē heimlich Frau Brämēginggēr, obwol si das gar nid vērdiēnēt hätt!) verbii und dänn nach ērē engērē Linggskurvē piiflēgraad i-s Grüüt übērē ggangē. – Sāb Schtuck wāt ē richtigē Rännschrecki gsii, wänn's nid nummē ē-n-ēischpuurigē Fäldwääg mit villnē Schlaglöchēr gsii wār...

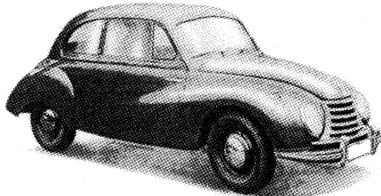
Dē Pilzli-Waltēr hätt ja no ēs hārzigs Tōchtēri gha. Allērdings han-i diē ēmal ēso ghört fluēchē, dass i das a dērē Schtell unmögli cha wiitērgēē. Das isch im Wintēr 62/63 gsii, wo si a dēm Högēri nābēt-ēm Fluckē-Wäldli probiērēt hätt, mit Fassduugēli abzēfaarē. Si isch ēis um's anēr Maal zu dē Riēmli usgrutsch und uf dē Allērwärtsichti ghēit. Di chrummē Brättili sind dēbii i-n-all Himmēlsrichtigē vērschpickt. Am Schluss hätt si diē Fassduugēli i einēr Tōibi in Schnee gschmissē-n-und isch hēizuē gschtampfēt. Dē Fluck wird sich nach dē Schneeschmelzi gwundērēt haa...

Itēm, diē rundē, gschwungēnē Bögē vo dēm Schtrössli zu dē-r-altē Poscht sind am Faarschtii vom Bliiblēr seer ēntgägē cho: Ēr isch nämli amigs fasch uf ēm Schtür-Rad obē glägē und hätt d'Ärm uf bēidē Siitē vo dē Rundig aaglēit gha. Ēso hätt ēr dē ganz Obērköpēr müēssē schräg hebē, wänn-ēr hätt welē –n-ēn Bogē machē. Trotz sinērē gemōchlichē Faarwiis sind ēso natürlīch kēi āngi Kurvē möglic gsii.

Ēmal amē-n-ē schönē Tag isch dē "Rämmädämm" wiē gwōhnli hindērsi us sinērē Garasch usēgfaarē. Abēr weiss dē Tüüfēl, ēntwedēr wāt a dēm Taag dē Bliiblēr ēchli mee als susch uf's Gaas truckt, odēr ēr hätt nid ēso schnäll mögē trēiē wiē susch – uf all Fäll hätt ēr s'Schtrössli nid ganz präicht. Mit zwēinē Redēr isch ēr āmal nābēd ēm Wääg gsii. Deet isch abēr dänn zimli glii s'Waltēr's Gartēhaag choo. Will dē nümmē dē nöischt gsii isch, hätt ēr dē Schtosschtangē vom Deekaawee nid vill Widērschtand mögē büütē. Ēr isch flachglēit wgordē-n-und Schtuck fūr Schtuck undērēm Auto vērschwundē. D'Frau Waltēr, wo grad im Gartē nach dē Boonē gluēgēt hätt, hätt sich mögē mit ēmē-n-ē schnällē Schprung rettē. Dänn abēr isch dē Raamē vom Deekaawee uf ēm Müürli ufgschandē, d'Redli händ läär drēht und s'Auto isch schtilgtschandē. Ēis vo dē Scheiēli vom Gartēhaag muēss sich zwüschtē ēm

Schassi, em Müürli und em Uuspuff verchlämmt haa. Das tünne, roschtigë Röörlü hätt la gaa, und dä Deekaawee hätt zimli luut gknattëret.

Jetz hätt au de Bliibler Hëiri gmërkt, dass öppis nid i der-Ornig isch. Er isch uugschtigë und echli ungschickt i de Tängkëtli umë-n-and schtolpëret. D'Frau Walter hätt entsetzt iri Händ überem Chopf zämeschlagë-n-und grüeft: "Jessës Herr Bliibler, si faarëd mir ja im Gartë-n-umënannd!". De "Rämmdädämm" hätt sich am Wagëtach abgschtützt, umë-n-and gluëgët und mit de gröschtlë Sälbvërschtântlichkëit gsëit: "Was, iich im Gartë? – Abër doch nid iich!".



De Lenggehager hätt dänn mit sim altë Traktor em Bliibler sin Deekaawee vom Müürli abëzogë. Glii drufabë hätt dänn ën nigël-nagël-nöië Gartëhaag s'Grundschtück vo's Walters ziërët. De Bliibler-Hëiri isch vo deet ëwäg nummë mit ëm altë grünë Landi-Deekaawee umgfaarë: Er hätt sich ën nöiërë kauft, ën noble, schwarze 3=6.

Churz nachdëm de Bliibler Hëiri ë paar Jaar schpäter gschtorbë-n-isch, isch dänn das altë Modëll zmal bi öis i de Garasch gschtandë. Min Vattër hätt ën welë reschtauriërë. Nachdëm de alt Göppël längëri Zit nid hätt welë aalaufë, ha-n-ich als viërzäh-jährigs Bürschtlü ëmal mis Glück probiërët.

Wämë de Aalassër truckt hätt, hätt's nu "Klick" gmacht und d'Innëbelüüchtig hätt abglöscht. Ich ha dänn d'Huubë-n-uufgmacht. Zerscht isch mër de Bänziintangk uufgalë, wo grad vor de Frontschibë gsii isch. Z'mitzt drin hätt's ës Roor ghaa, und dur das durë-n-isch de Schalthebël wië-n-ën Schpaziërschtäckë choo. Dank ëm Schalthebël ha-n-ich s'Getriibe gfundë, und dänn simmër zwëi winzigi Zündcherzli uufgalë, wo zu dem quërgschtellët Zwëi -Zylindër-Motörli ghört händ. Plötzlich isch mër de Schruubëziëiër, wo-n-ich i de Hand gha han, abëghëit. Es hätt irgëndwo gfungkët – und dänn isch de Schiibëwüschër gloffë! Ich bin i's Auto gsässë-n-und ha de abgschtellt. Do isch de Zëigër linggs usëgumpët! Es isch wië verhäxt gsii! Ich han au de Zëigër abgschellt. Dänn ha-n-ich namal de Aalassër truckt. Es hätt namal "Klick" gmacht, und allës isch widër ruig und tungkël gsii.

Ich ha mi dänn namal undër d'Huubë buckt und de Schruubëziëiër am gliichë-n-Ort ghëië laa. Ich han gsee, dass er genau uf einë vo de Battërii-Kontäkt gheit isch. Ich ha-n-uf daas abë deet d'Schruubë-n-aazogë, und dänn das Motörli tatsäclich z'Laufë praacht.

Min Vattër hätt schpötër das Auto wiitëverchauft, ooni dass-er öppis draa reschtauriërët hätt: Er hätt waarschiinli usëgfundë, dass d'Holzwürm schnällër gschaffët händ, als er...

Für mich isch-ës abër trozdem ë wärtvollü Èrfaarig gsii: Glii drufabë bin-ich nämli mit ëm Welo uf-ëm Schuëlwäg an-ën Vauwee anëgfaarë, wo nid aagloffë-n-isch. Ich ha grad gmërkt, dass das Auto di gliichë Symtoom ghaa hätt, wië am Bliibler sin Deekaawee. Ich han im ganzë Motorruum nach de Battërii gsüecht, abër si nid gfundë. De Faarër hätt sich natüürli gwundërët, abër wo-n-ën gfrögët han, hätt er si mir zëigët undër-ëm Hindërsitz. Ich han mit-ëm-ë Schlüssël d'Battëriichlämë fëschtgklopfët, und druffabë isch das Auto tatsäclich widër gloffë! Më cha sich ja vorschtlë, was für ën Schtolz dass ich gha han...

Wo min Vattër zwëi Jaar schpötër di alt Zitronë vom Büechi vom Eichhoof hëipraacht hätt – weisch, er hätt si für fufzg Frankë-n-überchoo, und de Büechi isch froo gsii, dass si furt gsii isch, nachdëm si mängs Jaar undër-ëm Nussbaum gschtandë-n-isch und si de Truëningër vom Autoabbruch nië gholt hätt – hätt mich dänn de Oldtëimërvirus ëndgültig vërwütscht.

Abër säb isch ën-andëri Gschicht!

Daniel Eberli

Le Parc André Citroën

Als Tractionist erlebt man ein ganz besonderes Gefühl, wenn man den „Parc André Citroën“ in Paris besucht. Da wo früher die „Geburtsstätte“ unserer Tractions stand, findet man jetzt Grünanlagen und Sozialwohnungen. Der Name „Parc André Citroën“ ist die einzige Erinnerung an die industrielle Vergangenheit. Schwer vorstellbar, dass auf dieser Fläche von 24 Hektaren Hunderttausende von Autos von den Fließbändern rollten.

Bis ins 18. Jahrhundert lag das Grundstück weit draussen vor der Stadt. Im anbrechenden Industriezeitalter baute man hier chemische Fabriken, die unter anderem Javel-Wasser produzierten. Die Eisenbahnstation „Javel“, wo heute viele Menschen aussteigen, um sich im Park zu erholen, erinnert an die industrielle Vergangenheit des Stadtkreises.

Nach dem ersten Weltkrieg baute André Citroën ein Autowerk hoch, wo geniale Autos entstanden, allen voran unsere Tractions.

Und plötzlich lag das Autowerk mitten in einem Häusermeer, Citroën musste die Produktion verlegen. Die Stadtbehörden und Citroën einigten sich Mitte der Siebzigerjahre auf einen Kaufpreis von FRF 375 Millionen für das Areal. Auf einem Teil des Geländes baute die Stadt 2300 Wohnungen, wovon 80 Prozent Sozialwohnungen für Menschen, die normalerweise in der gesichtslosen Banlieu der 10 Millionen Stadt hausen müssen. Die Bewohner haben das Glück, am Rande eines der schönsten und vor allem innovativsten Parks von Paris zu leben. Im Zuge des städtebaulichen Konzeptes der Durchmischung entstanden hier auch futuristische Bürobauten.

Mit dem Auszug des Autowerkes bekam Paris die Chance, den grössten Park der Stadt seit der napoleonischen Zeit zu gestalten. Die riesige Grünanlage sollte, wie einst der Jardin des Tuileries, die Esplanade des Invalides oder der Champ de Mars für das ausgehende Jahrhundert Masstäbe setzen. Der 1985 ausgeschriebene internationale Wettbewerb brachte 63 Ideen. Die Jury beurteilte das Niveau der Ideen sehr hoch und empfahl schliesslich die Projekte zweier Franzosen, Gilles Clément und Patrick Berger, ex aequo, zu prämiieren und mit der Realisation zu beauftragen.

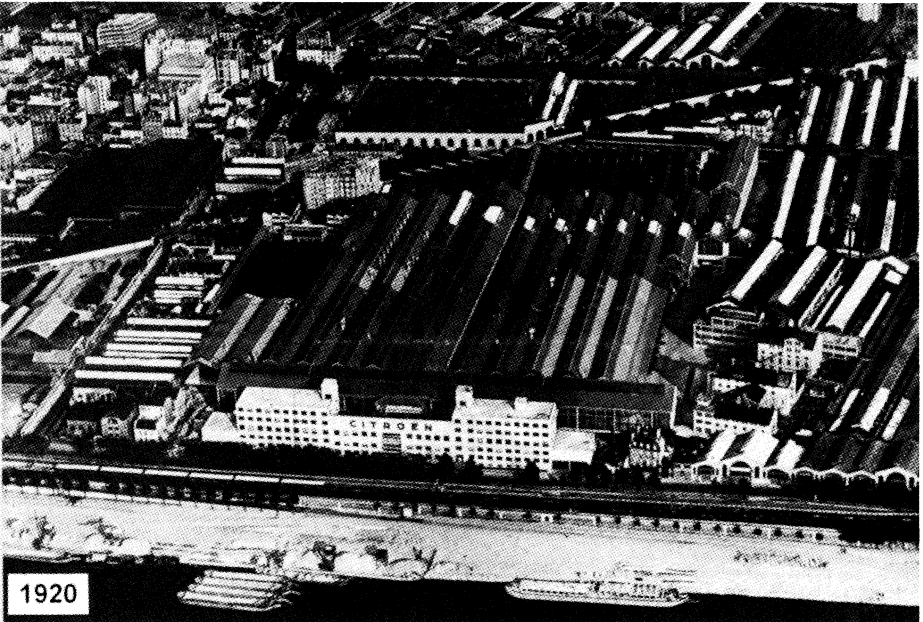
In Zusammenarbeit mit prominenten Gartenarchitekten entstand eine Serie von Gärten – les Jardins Sériels – in verschiedenen Farbtönen: im roten Garten dominieren rote Blumen und Pflanzen mit rötlichen Blättern, der gelbe Garten weckt Erinnerungen an die Sonnenblumen von van Gogh und im blauen Garten glaubt man sich inmitten eines Lavendelfeldes in Südfrankreich. Die Kompositionen der Pflanzen sind einzigartig. Im grünen Garten, dem Gehörsinn gewidmet, rauscht der Wind in den Blättern, grüner Tabak und grüner Nieswurz, ja sogar grün-weiße Tulpen wachsen hier neben Chinaschilf.

Zwei riesige Treibhäuser, moderne Variationen der Orangerien der Belle Epoque, begrünt mit mediterranen Pflanzen, sind besonders bei Regenwetter oder im Winter beliebte Treffpunkte.

Die Mitte des Parkes bildet der Grand Parc Central, eine riesige, an schönen Tagen bunt belebte Wiese. Dazu kontrastieren hundert zu Säulen gestutzte Magnolienbäume. Daneben schiesst Wasser in Fontänen hoch oder gleitet über schräge Rampen in Teiche oder gurgelt durch kleine Bäche.

Umgerechnet 100 Millionen Franken hat sich Paris das Beispiel kapriziöser Gartenbaukunst bisher kosten lassen. Vor drei Jahren, am 22. September 1996, nahm die Bevölkerung den Park mit einem grossen Fest in Beschlag, seither gehört der Parc André Citroën zu den grossen Attraktionen dieser Stadt.

5.12.99/Peter Waser



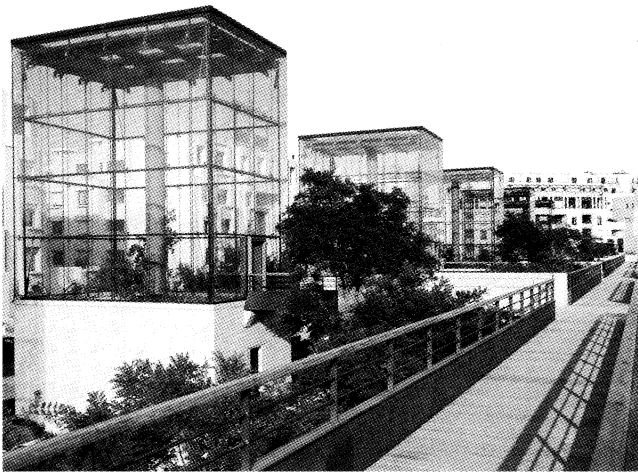
MAIRIE DE PARIS

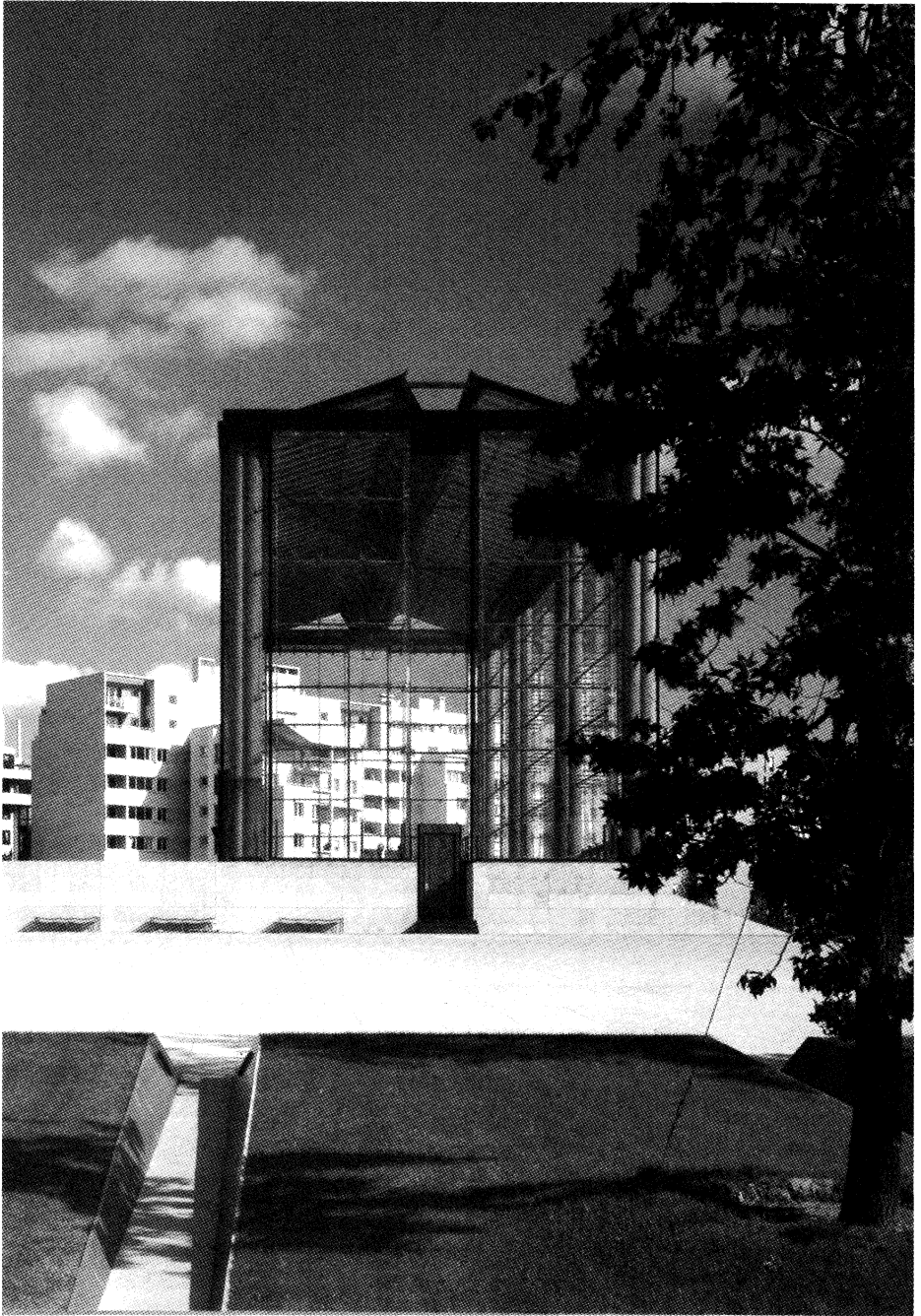


Urbanisme



**LE PARC
ANDRÉ-CITROËN**
un parc à découvrir





Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?

Die Berichte im Archiv können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Dieser Service ist für Mitglieder des CTAC bis auf die Bestellung (Porto, Briefpapier und Umschlag) gratis. Nichtmitglieder haben zusätzlich pro Seite 20 Rappen und 80 Rappen für das Rückporto zu bezahlen. Der Betrag ist der Bestellung in Briefmarken beizulegen, oder auf das Postcheckkonto des CTAC zu überweisen. Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle auf einmal). Es werden Fotokopien versandt (häufig standen uns auch nur Kopien, manchmal nicht bester Qualität, zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen; z.B.: Kopien von Originaldokumenten, Betriebsanleitungen, Testberichte etc..

Die Bücher der Bibliothek können bei der Redaktion zur Ansicht bestellt werden (maximal 2 auf Mal). Die Verleihdauer beträgt 4 Wochen. Bis auf das Rückporto und die Bestellung ist dieser Service für Mitglieder gratis. An Nichtmitglieder werden keine Bücher ausgeliehen. Bitte versucht die Bücher in dem Zustand zu retournieren, in dem Ihr sie erhalten habt. Die Meinung ist nicht, dass die Traction mit Hilfe eines Buches aus der Bibliothek restauriert wird. Gerne könnt Ihr die Bücher fotokopieren (macht mich nicht für eventuelle urheberrechtliche Folgen haftbar!) und mit den Kopien arbeiten. Verlorengegangene Bücher sind der Bibliothek zu ersetzen, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Der CTAC hat verschiedene Publikationen abonniert, oder erhält einiges im Tausch für unser Clubheft. Meistens werden diese Hefte nur vom Präsidenten (an dessen Adresse sie gelangen) und vom Vize gelesen, und nachher werden sie im Keller des Redaktors und Archivars abgelegt. Wer daran interessiert ist, einige der Publikationen zu lesen, möge mir das mitteilen. Ich leihe sie gerne jahrgangsweise aus. Einen Versand per Post möchte ich allerdings vermeiden. Sicher lässt sich ein Weg finden, an einem Clubtreffen, bei Dir oder mir Zuhause eine Übergabe zu machen. Folgende Publikationen lagern im Archiv:

- MARKT Für klassische Automobile und Motorräder (monatlich)
- MOTOR KLASSIK (monatlich)
- AUTO EXCLUSIV (monatlich, mit Mitteilungen des SDHM)
- VETERAN (Clubzeitung des deutschen Traction-Clubs, 2-monatlich)
- ACC-Nachrichten (Clubzeitung des André Citroën Clubs, Deutschland, 2-monatlich)
- CCS 34-57 (Club Zeitung unserer welschen Freunde, vierteljährlich)
- FRONTDRIVE (Clubzeitung des australischen Citroën Clubs)
- CITROËN NEWS (Club Zeitung des südafrikanischen Citroën Clubs)
- FLOATING POWER (Club Zeitung des Traction Owner Clubs GB)
- TRAKSJON (Club Zeitung des Traksjon Avant Nederland, 10 Mal jährlich)
- B11 BLADET (Club Zeitung des Schwedischen Traction Clubs)
- TRACTION (Clubzeitung des Dänischen Citroën Clubs)
- Clubzeitung des norwegischen Citroën Clubs
- BOCC (Mitteilungen des Belgische Ouwde Citroën Clubs)
- Mitteilungen des SM Clubs Schweiz
- Mitteilungen des DS Clubs Ostschweiz
- LE DOUBLE CHEVRON (Mitteilungen von Citroën)
- Club Zeitung des Fiat Topolino Clubs Schweiz
- Club Zeitung des Renault Heck Clubs Schweiz
- Club Zeitung des Renault Floride/Caravelle Clubs Schweiz
- OCI (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Innerschweiz)
- OCB (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Bern)
- Die Motorpeife (Mitteilungen des Schweizer Motor Veteranen Clubs)
- Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Club Villach, A)

Dazu kommen noch sporadisch Citroën und andere Autobezogene Publikationen in Heftform, die mir erhaltenswert erscheinen.

Der Archivar, Bibliothekar (W. Rey, R. Burri)

CTAC ARCHIV - LISTE

Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

- 1.1 Reklame: Évolution d'une silhouette (1)
- 1.2 Reklame: La 7CV Citroën (Berline)(1)
- 1.3 Reklame: La 7CV Traction Avant (Berline, Cabriolet, Coupé)(1)
- 1.4 Reklame: ROBRI-Teile für Nachkriegs Traction Avant (1)
- 1.5 Reklame: Accessoires GM (1)
- 1.6 Reklame: Décapotable et malle A.E.A.T. (1)
- 1.7 Reklame: Cardan Villard (1)
- 1.8 Reklame: 1934 Citroën (GB-Slough)(1)
- 1.9 Reklame: Citroën safety (1)
- 1.10 Reklame: Citroën GB, 1953
- 2.1 Verkehrshaus der Schweiz: Beschrieb Traction 7S des VH (D,2)
- 2.2 2 Berichte aus auto exklusiv über CTAC und Paris-Moscou-Paris
- 2.3 The Motor 1935: Beschreibung der GB-TA-Modelle (E,2)
- 2.4 Pneudrucke für Citroën-Modelle (ohne Michelin X) (1)
- 2.5 Bild der einzigen 22CV, die heute noch fährt (2x11 CV-Front)(1)
- 2.6 Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
- 2.7 Les Cabriolets Citroën (F, 2)
- 2.8 Bericht über die 2 Kinder-TA-Cabrios für das GB-Königshaus (S, B11, 1)
- 2.9 2 Spezialitäten: Décapotable und Marius Renard (S, B11, 1)
- 2.10 11CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/9 (E, TOC, 1)
- 2.11 11CV Légère Fourgon (S, B11, 1)
- 2.12 Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13 Putting the best wheels foremost (GB-Test 11BL, 1947) (E, 5)
- 2.14. 1954., La Gréve des taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15. Verschiedene Spezial-TA's (S, B11, 2)
- 2.16. Tabelle zur Unterscheidung der französischen TA's nach Jahrgängen (F, 1)
- 2.17. Des couleurs qui ont fait couler beaucoup d'Öencre (Bericht über die Werksfarben) (F, 6)
- 2.18. Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F, 2)
- 2.19. Comment les reonna"tre? (Bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-1953) (F, CCS 34-57, 3)
- 2.20. Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21. Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22. 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23. The peoples queen (15/6 story) (E, 3)
- 2.24. Ask those who had one (Anekdoten und Produktionszahlen 15/6) (E, 3)
- 2.25. A truly excellent motor car (GB-Test 1952, 15/6) (E,2)
- 2.26. Avantgarde (15/6 Story) (D, CVC, 6)
- 2.27. La 15/6H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28. 2 Fotos vom Worblaufen-Cabriolet (S, B11, 1)
- 2.29. 15/6 Cabriolet: Modell-Umbauanleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und immer noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30. Geschichte der Traction Avant (D, Markt 11/84, 9) sehr guter Bericht
- 2.31. Schweizer Traction Avant Cabriolet Karosserien (D, Markt, 2)
- 2.32. La 11 Diesel, vous connaissez? (F, 34-57, 1)
- 2.33.
- 2.34.

Unterhalt, Reparaturen und Restauration TRACTION AVANT

- 3.1. Solex Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
- 3.2. Überholung Ducellier Lichtmaschine (D, CVC, 3)
- 3.3. La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)
- 3.4. Einstellung der Bremsen (F, 2)
- 3.5. Hydraulische Lockheed Bremsen 1953 (F, 2)
- 3.6. Referenznummern für Lockheed Bremsen für TA 7, 9, 11, 15, und 2CV, P45, PUD, (F, CCF, 1)
- 3.7. Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
- 3.8. Beleuchtete Prismen an den Scheinwerfern (D, CVC, 1)
- 3.9. Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
- 3.10. Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schlössern (E, 2)
- 3.11. Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12. Aufhängung richten, bebildert (E, 3)
- 3.13. Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)
- 3.14. Auswechseln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15. Auswechseln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16. Einbau eines ID-Motors samt 4-Gang-Getriebe in eine TA (E, TOC, 3)
- 3.17. Novorex und Metalozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18. Austauschbare Teile TA-HY-ID (Teilenummern) (2)
- 3.19. Quer- und Längsschnitt 4-Zylinder-Motor TA, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zylinderkopf (© KuGa) (10)
- 3.20. 11CV-Zahnstangenlenkung mit Schmiernippeln (© KuGa) (1)
- 3.21.
- 3.22.



Berichte über andere Citroën Autos

- 4.1. Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
- 4.2. Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
- 4.3. La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
- 4.4. The Citroën B2: mit Restaurationsbericht B2 Cabriolet (E, 5)
- 4.5. Les usines Citroën: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
- 4.6. Citroën autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
- 4.7. Citroën Type C, 5CV (F, CCF, 3)
- 4.8. Les Citroën C4 (D, Intraction, 3)
- 4.9. Les Jouets Citroën (E, TOC, 1)
- 4.10. Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11. La 2CV: Bericht über den Prototyp von 1939 (E, 2)
- 4.12. The 2CV: australischer Testbericht 1956 (E, 3)
- 4.13. DS19: Hans Herrmann testet (D, hobby?, 3)
- 4.14. DS, birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15. M35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16. Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17. Alles Über Citroën, Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18. Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, hobby?, 1)
- 4.19. Citroën D-Modelle: Tips für den Occasionenkauf (D, ams, 1)
- 4.20. Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21. verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22. Test DS19 (D, Motor Rundschau 16/63, 2)
- 4.23. Test DS19 (D, ams 1963, 6)
- 4.24. Test DS21 Pallas (D, Motor Rundschau 22/65, 2)
- 4.25. 85'000 km mit ID19 Break (D, Motor Rundschau 14+15/67, 10)
- 4.26. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/67, 7)
- 4.27. Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/65, 3)
- 4.29. Citroën in Deutschland (D, Immo Mikloweit, 4)
- 4.30.
- 4.31.
- 4.32.
- 4.33.
- 4.34. Im Döschwo auf Formel-1 Kurs (D, Das Beste, 4)
- 4.35. Döschwo 2 PS-1 Philosophie (D, Gelbes Heft, 8)
- 4.36. Deuche (F, ?, 8)
- 3.37. 2CV, (D, TAM, 8)
- 4.38. XM: Pressemappe, gestiftet von Citroën (D)

Abkürzungen:

- D: deutsch
- F: französisch
- E: englisch
- S: schwedisch
- CCF: Citroën Club France
- 34-57: Citroën Club Suisse 34-57
- B11: Svenska B11 Klubben
- TOC: Traction Owner Club
- CBAC: Club Belge des Anciennes Citro'n
- CVC: Citroën Veteranen Club
- TU: Traction Universelle
- Zahl: Anzahl Seiten des Berichts

BIBLIOTHEK - VERZEICHNIS

C	*	1	René Bellu	Toutes les Citroën
C		2	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 1
C		3	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 2
C		4	Pierre Dumont	Toute l'histoire: Citroën
C		5	Fabien Sabatès	Les chevrons de la gloire
C	*	6	Jean Graton	Les grands Evènements de Citroën
C		7	Hans-Otto Meyer-Spelbrink	Citroën Personenwagen
C		8	Jean-Pierre Dauliac	Les grandes marques: Citroën
C		9	R.+W. Jansen	Citroën op Javel
C	*	10	Jacques Wolgensinger	André Citroën
C	*	11	Takashi Hagino	What's DS?
R	*	1	Citroën	Dictionnaire de réparation: TA 4 cylindres
R		2	Citroën	Catalogue des pièces détachés: TA 7 et 11 CV
R	*	3	Citroën	Dictionnaire de réparation: voiture H
R		4	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1949
R		5	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1954
R		6	Citroën	Notice d'entretien tous modèles 11 CV Monteur 11D
R		7	Citroën	Notice d'entretien TA 7 et 9 CV
R		8	Citroën	Dictionnaire de réparation: DS 19 1957
R	*	9	Citroën	Reparatur-Handbuch: TA 4-Zylinder deutsch
R		10	Citroën	Dictionnaire de réparation: carrosserie TA
R		11	Citroën	Dictionnaire de réparation: TA 15/6 1948
R	*	12	Bucheli	Reparatur-Anleitung 11/15CV
R		13	RTA	Citroën DS 19 1955-1962
R		14	Auto-Rétro	Pièces détachés et accessoires
R		15		
V		1	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1983
V		2	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1984
V		3	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1985
V		4	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1986
V		5	Etienne Christian	4. ICCCR Chartres 1978
V	*	6	Etienne Christian	5. ICCCR Breda 1981
V	*	7	Fabien Sabatès	6. ICCCR Knebworth, 1984
V	*	8	Kloos/Meyer-Spelbrink	7. ICCCR Loreley 1987
V		9	Div. Autoren	8. ICCCR Flevohof, 1989
V		10		9. Herning (folgt)
V		11		
V		14	Weill/Chaignè	L'histoire des Jouets Citroën
V		15	Hans Müller	Die Tragödie André Citroën
V		16	Rob de la Rive Box	Historic Car Racing 1981
V		17	Fabien Sabatès	La Croisière Jaune
V		18	Coll. Auto Archives	Citroën, La Rosalie, 1932-1938
V		19	Rainer Simons	Geschichte der Automobile mit Frontantrieb
V		20	Citroën Deutschland	Kreativität im Automobilbau
V		21	RP Citroën Paris	2CV Evolution technique
V		22	RP Citroën Paris	Ici commence l'aventure
V		23	RP Citroën Paris	Raid Afrique, 1973

T	2	Borgè/Viasnoff	L'Album de la Traction	
T	3	Citroën	50 Jahre Traction Avant	
T	4	Brookland Books	Citroën Traction Avant 1934-1957	
T	5	Auto Loisir	Tout sur la Traction	
T	6	Olivier de Serres	Le Grand Livre de la Traction Avant	
T	7	Fabien Sabatés	Les Fabuleuses Tractions	
T	8	Fabien Sabatés	Der klassische Citroën	
T	9	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1934-1939	
T	10	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1945-1957	
T	11	Daniel Puiboube	Les Traction Avant	
T	12	Borgè/Viasnoff	La Traction Avant - un roman d'amour	
T	13	Auto Exclusiv	Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984	
T	14	Das gelbe Heft	Bericht über Tractions (des CTAC)	
T	*	15	Olivier de Serres	Toute l'histoire: Traction Avant
T	16	Josée Lapeyrière	La 15/6 Citroën	

Abkürzungen:

C	Citroen allgemein
R	Reparatur
V	Verschiedenes
T	Traction

Bemerkungen: * Bücher sind nicht vorhanden



- STELLENANZEIGER -

Top-Job!

MANAGING DIRECTOR

Sie

- suchen die Herausforderung
- wollen eine steile Karriere machen
- möchten ganz oben stehen
- haben Freude, ein effizientes Team zu motivieren und zu leiten
- sind bereit, sich voll für uns einzusetzen

Wir

- bieten Ihnen Ruhm, Macht und Ehre.
- entschädigen Ihre Spesen
- offerieren Ihnen einen eintägigen Computerkurs.

Interessiert?

Melden Sie sich bei D. Eberli

☎/Fax 052 319 25 17

oder

H. G. Koch, ☎/Fax 041 980 37 80.



- ★ Bist Du sprach- und reddegewandt?
- ★ Liebst Du Kontakte zu den Medien und zum Dachverband?
- ★ Hast Du Grundkenntnisse über Citroën und den CTAC und bist bereit, diese zu vertiefen?

Dann bist Du die richtige Person für uns!

Wir suchen einen Beisitzer für PR und Dachverband.

Bitte sende die üblichen Unterlagen an :

Citroën Traction Avant Club

Postfach 1066

8058 Zürich-Flughafen

Wir suchen per 30.1.00 oder nach Übereinkunft:

Beisitzer/in für Auslandskontakte

Anforderungen:

- Deutsch, Französisch und/oder Englisch schriftlich und mündlich
- Freude am Kommunizieren und Übersetzen
- Interesse an moderner Kommunikation

Wir bieten:

- Computereinführung
- Angenehme Arbeitsbedingungen
- Kameradschaftliches Team

Der Club braucht Dich! Melde Dich also noch heute!

CTAC, Postfach 1066,
8058 Zürich Flughafen

E-Mail: eberlid@swissonline.ch

IHRE MILLENIUMS- CHANGE !

Verpassen Sie sich diese nicht!

Wir brauchen für den 30.1.2000 dringend einen Ersatz für unseren alternden

CLUBPRÄSIDENTEN

Dieser attraktive Job hat alles, was es braucht, für eine Karriere voller Befriedigung und Herrlichkeit!

Suchen Sie mit uns Kontakt, bevor es zu spät ist! Sie erfahren mehr bei:

☎/Fax 041 980 37 80 oder

☎/Fax 052 319 25 17



12. Internationale Citroën Car Club Rallye

Zum ersten Mal seit den Anfängen der Internationalen Citroën Car Club Rallye (ICCCR) im Jahr 1972, wird die Veranstaltung auf einem anderen Kontinent stattfinden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika (USA) wurden als Gastgeberland für die 12. ICCCR ausgewählt. Das phänomenale Ereignis wird in der Region Neu England vom 9. - 11. August 2002 stattfinden.

Internationale Umfrage

Wir erwarten nicht nur eine große Anzahl von nordamerikanischen Teilnehmern, sondern auch ein großes Kontingent an internationalen Besuchern. Indem das 12. ICCCR in Amerika stattfindet, wird das Organisationskomitee speziell herausgefordert und wir werden diese Herausforderung mit Euch, den Citroënisten der Welt, meistern. Wir bitten Euch, einige Minuten Zeit zu nehmen, und an dieser Umfrage teilzunehmen. In der Hoffnung, Euch alle bei der 12. ICCCR begrüßen zu können, antwortet bitte auf die folgenden Fragen: (Zutreffendes bitte ankreuzen bzw. ausfüllen)

1. Ich möchte an der Veranstaltung teilnehmen

Ja _____ Nein _____

2. Ich möchte meinen Citroën, Modell _____ von Zuhause zur ICCCR verschiffen

Ja _____ Nein _____

3. Anzahl der Teilnehmer _____

4. Ich (Wir) könnte(n) von _____ zur Veranstaltung fliegen

5. Meine (Unsere) bevorzugte Unterkunft

Hotel _____ Camping _____

6. Ich (Wir) möchte(n) gerne an der Raid nach Montreal im Anschluß an die ICCCR teilnehmen

Ja _____ Nein _____

7. Ich (Wir) möchte(n) nach der ICCCR gern Ausflüge auf eigene Faust unternehmen.

Ja _____ Nein _____

Name(n) _____

Adresse(n) _____

Email _____

Eure Antworten sind uns wichtig. Bitte helft uns, die Veranstaltung zu einem Erfolg werden zu lassen, indem Ihr Vorschläge und Bemerkungen macht.

12. ICCCR Organisationskomitee

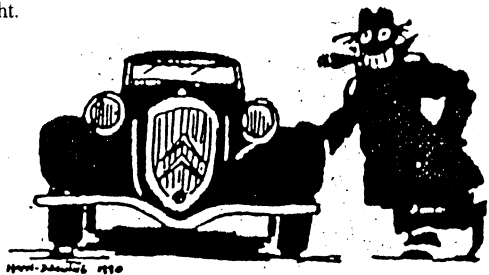
Email: icccr@aol.com

ICCCR USA

P.O. Box 130030

Boston, MA 02113-0001

USA



CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag..... / /

Gültig ab:

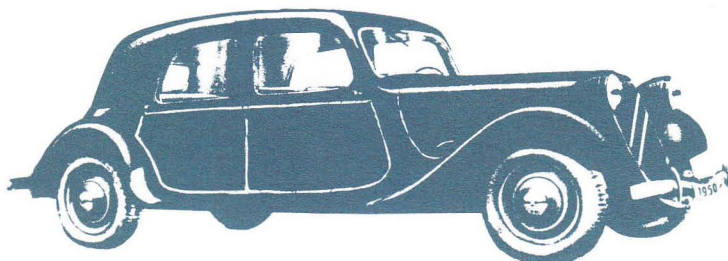
Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Tel (G): /

Senden an: Hans-Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen



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.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Vorname.....


Geburtstag..... / /

PLZ/Ort.....

Tel (G): /

PP
4950 Huttwil

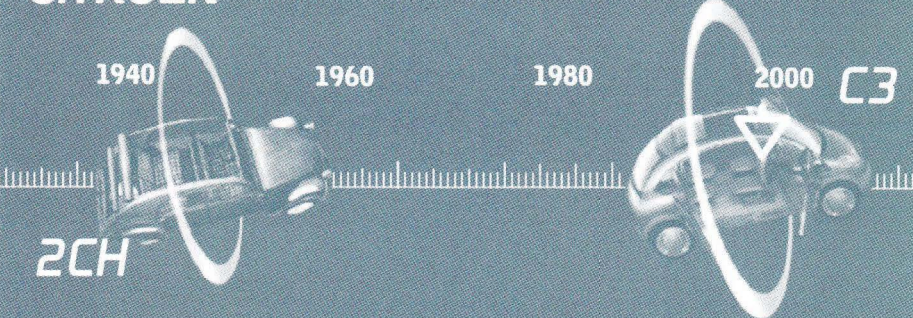
Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



Citroën ist immer im Vorsprung

CITROËN

1940 1960 1980 2000 C3



2CH

jetzt auch im INTERNET www.citroen.ch

IMPRESSUM

Herausgeber:

CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich

Druck:

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

Erscheinungsweise:

Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

Auflage:

420 Exemplare

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen

Copyright:

© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe
