

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW

# 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 1996

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassierer</b>	<b>Aktuar</b>
<b>Daniel Eberli</b> Im Chellhof 8463 Benken P:052/319 25 17 G:01/816 39 60	<b>Hans-Georg Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P:041/980 37 80	<b>Udo Kenkel</b> Gerbeweg 12 3123 Belp P:031/819 54 61	<b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax:01/722 16 29

---

## Organisationsgruppen

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
<b>Thomas Jährmann</b> Althausstrasse 22 8957 Spreitenbach P.:056/401 47 34	<b>Walter Rey</b> Schöneckstr. 367 8215 Hallau P:052/681 41 34	<b>Daniel Löhner</b> Klusstrasse 16 4900 Langenthal P.:063/22 72 29	<b>Christian Bolliger</b> Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
<b>Aladar von Vladar</b> Feldkircherstrasse 59 FL-9494 Schaan G:075/232 93 94 N:077/97 65 52	<b>Hans-P. Rubitschon</b> Sennhof 8354 Hofstetten P:052/364 21 62 Fax: 052/364 21 30	<b>Christoph Platzer</b> Sperrstrasse 82 4057 Basel P.:061/692 38 09	<b>Koni Fisch</b> Singisenstrasse 42 5630 Muri P.: 056/664 44 20
<b>James Liebmann</b> Felsenhofstrasse 5 8340 Hinwil P.: 01/937 49 66	<b>Peter Weber</b> Neunfornerstr. 6 8475 Ossingen P:052/317 14 68 G:052/213 32 23	<b>Beat Scheidegger</b> Haldenstrasse 127 3014 Bern P:031/332 51 71	<b>Kurt Sutter</b> Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/282 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion</b> <b>Archiv, Modelle</b> <b>Bibliothek</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder-</b> <b>verwaltung</b>	<b>Druck und</b> <b>Versand der</b> <b>Clubhefte</b>
<b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax:01/722 16 29	<b>Patty Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P:041/980 37 80	<b>Röbi Isler</b> Erikaweg 6 8400 Winterthur P:052/223 09 71	<b>Albert Schorta</b> Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

---

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

---

Redaktionsschluss Heft 4/Juli 1996: 31. Mai 1996



# INHALT

Das Wort des Präsidenten.....	38
Treffen und Termine.....	38
Es begann NICHT mit dem Benz-Patent-Motorwagen, von KuGa.....	40
Inserat .....	41
8. Randonnée Alpine, von Jürg Deller.....	42
TeilnehmerInnen Tessin 1995 .....	47
Batterie überbrücken, von H.G. Koch.....	48
Ich erinnere mich noch, als ob gestern gewesen wäre, von Daniel Eberli ...	52
<i>Einladung zum CTAC Treffen vom 30. Juni 1996.....</i>	<i>53</i>
<i>Anmeldung zum CTAC Treffen vom 30. Juni 1996.....</i>	<i>55</i>
Inserate und Kleinanzeigen .....	57
Der Citroën in der Scheune .....	60
La Traction en Bande Dessinée .....	68

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile  
 Frick Traction Avant AG  
 Bergwerkstr. 39  
 8810 Horgen

Tel. + Fax: 01/725 90 45

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 Teile  
 Christian Heussi  
 Badstrasse 57  
 8867 Niederurnen

Tel. + Fax: 055/610 35 70  
 Natel: 077/93 20 16

Reparaturen und Garage  
 Rolf Ochsner  
 Hauptstr. 82  
 8357 Guntershausen

Tel.: 052/365 22 00

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

Benken, 25. Februar 1996

# Liebe Clubmitglieder, liebe Leser

**Das Internationale Jubiläumstreffen 1996 des Citroën Traction Avant Clubs, es findet statt!**

Mit dieser Nachricht "überraschte" Christian Heussi die Mitglieder des Organisations-Komitees an der Sitzung vom 21. Februar. Der Grund: Die allererste Anmeldung - von einem Engländer - war zusammen mit dem dazugehörenden Geldbetrag eingetroffen. Für das Komitee war dies eine erfreuliche Nachricht und die erste Bestätigung, dass der Aufwand gerechtfertigt ist.

Nachdem die Sponsorsuche äusserst harzig angefangen hatte, zeigt sich auch da hin und wieder ein Lichtblick. Inzwischen steht fest, dass die Teilnehmer neben der traditionellen Plakette auch ein Rallyeschild - gesponsert von Mövenpick Marché - überreicht bekommen. Der Gag dabei: Wer an Pfingsten 1996 mit dem Rallyeschild unter dem Arm in das Mövenpick der Autobahn-Raststätte Glarnerland kommt, erhält gratis einen Kaffee!

Sofern das Wetter mitspielt, können am Treffen Passagierflüge mit Segelflugzeugen und/oder Gleitschirmen durchgeführt werden. An weiteren Attraktionen wird noch gearbeitet. Eines ist sicher: Wer nicht an diesem Anlass teilnimmt, wird etwas verpassen!

Dass solche Erfolge nicht von ungefähr kommen, ist klar. Das ganze OK vollbringt grosse Leistungen. Allen voran Christian Heussi und Regine Hansche, welche nicht Stunden, sondern Tage und Wochen investieren, um Sponsoren und Inserenten zu finden. Ihre Aktivitäten haben sie nur "kurz unterbrochen", um mit ihrem wunderschönen Légère Cabriolet bei garstigstem Winterwetter an der Rallye Monte Carlo einen Spitzenplatz herauszufahren! Herzliche Gratulation!


Auch Andreas Rutishauser produziert im Augenblick Zeitschriften am Laufmeter: Das vorliegende Heft, das Jubiläumsheft und den Ausstellungsführer für das Museum "Alte Garage" in Rorschach! Hut ab vor dieser Leistung!

Bis zum Erscheinen des vorliegenden Clubheftes wird der Oldtimer-Frühling bereits angelaufen sein. Die Ausstellung in Rorschach ist eröffnet. Wer nicht dabei war, hat noch bis zum 19. Mai Gelegenheit, um sie zu besuchen. Der OTM in Bern gehört ebenfalls der Vergangenheit an. Vor uns liegt noch das Treffen der Region Nord, und dann geht es in Riesenschritten auf das Jubiläumstreffen in Mollis zu.

Erfreulicherweise haben sich bereits eine Anzahl von Helfern für das Aufstellen des Festzeltes und für Arbeiten während des Anlasses gemeldet. Es dürfen aber noch einige mehr sein. Ganz besonders suchen wir noch einen oder zwei Platz-Sprecher, welche über die Lautsprecheranlage den Anlass kommentieren und Mitteilungen verbreiten. Also: Hier ist für einmal eine "grosse Klappe" gefragt! Wer meldet sich?

Nun wünsche ich allen einen schönen Auto-Frühling und auf Wiedersehen am 28. April - oder spätestens an Pfingsten!

Tractionellement



Daniel Eberli

# Treffen und Termine

## CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

28. April 1996	Region Nord
24.-27. Mai 1996	20 Jahre CTAC in Mollis (GL)
30. Juni 1996	<i>Region West</i> <i>Anmeldung in diesem Heft</i>
28./29. September 1996	Region Süd
19. Januar 1997	GV in Nottwil

### Regionalhöcks:

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

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

## andere Treffen und Daten

27. April-16. Mai 1996	Rally Luxemburg-Moskau
4./5. Mai 1996	Citro Mobile in Utrecht (NL)
16.-19. Mai 1996	40 Jahre Citroën Club Dänemark
16.-19. Mai 1996	20. Internationales Deutschlandtreffen des CVC in Königslutter
18./19. Mai 1996	Oldierama in Lörrach (D) bei Basel
<b>25.-27. Mai 1996</b>	<b>20 Jahre CTAC Jubiläumstreffen in Mollis (GL)</b> Anmeldung bis 15. April 1996!
1./2. Juni 1996	5e Rencontre Internationale Citroën, F-Nogent le Rotrou
7.-9. Juni 1996	Internationales SM Treffen im Dreiländereck (CH/F/D)
8./9. Juni 1996	20e Anniversaire Club de la Voiture Ancienne d'Alsace
15./16. Juni 1996	Auto-Rétro in Seclin bei Lille (F), Thema: 40 Jahre Citroën DS
28.-30. Juni 1996	20 Jahre Traction Owners Club (GB)
25.-28. Juli 1996	15. Internationales Oldtimertreffen in Villach (A)
30. Juli- 8. August 1996	Raid Australia für Citroën 2CV
20.-22. September 1996	2. Oldtimer Berg Trophy, Davos Schatzalp
28. Juni - 27. Juli 1997	Raid Island, organisiert vom Citroën Club Dänemark
30. Juli-3. August 1997	12. 2CV Welttreffen in Holland
August 1998	11. ICCCR in Belgien

# Es begann NICHT mit dem Benz-Patent-Motorwagen Von KuGa

Am 25. November 1994 wäre Karl Benz 150 Jahre alt geworden. In "meiner" Lokalzeitung erschien unter der Rubrik "Auto und Strasse" ein Bericht mit dem Titel: Es begann mit dem Benz-Patent-Motorwagen. Eine Bildunterschrift: Der Erfinder des Automobils, Karl Benz . . . . Im Text: Rund 15 km/h schnell war das erste Automobil der Welt, das den Namen jenes Mannes trug, der am 25. November . . . . Ich wunderte mich sehr, begann nachzuforschen und fand . . . . .

Karl Benz war einer von vielen Automobilerfindern.

## Es begann NICHT mit dem Benz-Patent- Motorwagen

- 1150 Chinesen betreiben ein Raketenauto mit Feuerwerkpulver
- 1488 Leonardo da Vinci erfindet Gelenkkette und Wechselgetriebe
- 1665 Der Flame F. Verbiest fährt im 4-rädrigen frontgetriebenen Dampfturbinenwagen durch Peking
- 1770 Der franz. Ingenieur N.J. Cugnot baut Dampfwagen für Militär
- 1800 R. Trevithick betreibt in London ein Taxiunternehmen mit Dampfwagen welche 15 km/h erreichten
- 1831 Der britische Dampfautopionier W. Hancock richtet Busdienst ein
- 1834 Der Deutsche Von Jacobi baut den ersten brauchbaren Gleichstrommotor
- 1860 Der in Belgien geborene und in Frankreich tätige Zündkerzen-Erfinder Lenoir baut 2-Takt-Gasmotoren mit Batterie-Spulen-Zündung
- 1861 Die englischen Grossgrundbesitzer können ein Gesetz zur Höchstgeschwindigkeit durchsetzen: Ausserorts 16 km/h Innerorts 8 km/h
- 1862 Der franz. Techniker B. Rochas lässt Viertakt-Gasmotor patentieren
- 1864 bis 1874: Der Oesterreicher S. Marcus tüfelt an Sprühvergasern für Benzinmotoren
- 1865 Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in England auf 6 resp. 3 km/h. Zudem musste vor jedem Dampfwagen ein Mann mit roter Fahne einhergehen. Dieses Gesetz galt 31 Jahre lang, bis 1896
- 1873 bis 1885: Der Franzose A. Bollée stellt zuverlässige Dampfwagen her. Er fährt von Paris nach Wien, 1300 km ohne nennenswerte Panne
- 1876 Der Deutsche N.A. Otto erwirbt von Lenoir einen 2-Takt-Gasmotor und erfindet das Viertaktprinzip erneut für Stationärrmaschinen
- 1883 Die Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim, Benz & Cie wird gegründet

- 1884 Der Franzose Delamare-Deboutteville liess ein Automobil patentieren. Praxisversuche blieben aus
- 1884 W. Maybach baut unter dem Geschäftsmann G. Daimler den ersten schnelllaufenden Benzinmotor
- 1886 Das Patent für Ottos Viertaktprinzip wird als nichtig erklärt, nachdem Rochas dieses bereits 1862 publiziert hatte
- 1886 Karl Benz baut ein dreirädriges neuartiges Fahrzeug als Einheit zwischen Antrieb und Karosse mit Viertakt(Rochas)-Benzinmotor(Marcus-Maybach), Summerzündung(Lenoir), Differential und Riemengetriebe.  
Der Benz-Motorwagen wird patentiert. Jungfernfahrt in Mannheim.
- 1886 Drei Monate nach Benz erproben Daimler-Maybach eine vierrädrige Motor-kutsche auf der Strasse
- 1888 Bertha Benz fährt mit dem Benz-Patent-Motorwagen mit ihren beiden Söhnen von Mannheim ins 80 km entfernte Pforzheim.  
Pannen unterwegs: Herunterspringende Ketten wieder aufgezogen, Benzinleitung zum Vergaser reinigen, Kurzschlüsse in elektr. Anlage beseitigen, Bremsbeläge durch Schuster ersetzen, bei stärkeren Steigungen musste geschoben werden
- 1926 Gründung der Daimler-Benz-AG  
Bis dahin arbeiteten die unter Daimler-Maybach und Benz hervorgegangenen Firmen unabhängig voneinander als Konkurrenten

Quelle: Ein Jahrhundert Automobil von Robert de la Rive Box und Felix R. Paturi  
Eingesandt von KuGa

## Inserat

*zu verkaufen:*

### **Citroën 2CV "I Fly Bleifrei"**

grün  
Jahrgang 1987  
guter Zustand  
82'000km  
dem Meistbietenden

Florian Haller  
Winkel mattstrasse 4  
5726 Unterkulm  
Tel.: 062/776 31 38

# 8. Randonnée Alpine von Jürg Deller

Bericht von zweien die auszogen, französische Pässe zu befahren mit einer 47 Jahre alten Tractiön.

Die Geschichte fand statt vom 23. Juli bis 29 Juli 1995 und hat uns positiven und nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Vorerst einige Daten und Fakten:

- Die Organisation war ohne Fehl und Tadel; man spürt, die machen das nicht zum ersten Mal.

- Teilnehmer: 49 Tractions und ein Besenwagen ( XM Break, gestellt von Citroen Suisse AG, mit Mechaniker und Material). Die Teilnehmerzahl ist limitiert auf total 50 Fahrzeuge. Jüngster Teilnehmer Jahrgang 1995 (Eltern aus dem CTAC, schon oft positiv in Erscheinung getreten).

- Es wurde vorausgesetzt, dass die Fahrzeuge in gutem technischen Zustand sind und vor allem Bremsen, Benzinpumpe, Lenkung, Antriebswellen, Getriebe, Reifen und Kühlsystem besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

- Französischkenntnisse waren von Vorteil, aber nicht Voraussetzung. Es hat sich gezeigt, dass ohne jegliche Kenntnisse auch mit grösster Panne niemand verlorenging.

- Die Strecke ohne Umwege, mit Start in Genf und Ziel in Villars, war etwa 1250 km, unsere Ablesung (mit Fahrt zum Start und Fahrt vom Ziel nach Hause, Zusatzausflügen, Besichtigungen, Ausschweifungen und Zählertoleranzen) ergab ca. 2000 km.

- Es waren 24 Pässe zu überqueren. Deren 4 führten auf über 2000 müM, 5 auf 1500 bis 2000 müM, 10 auf 1200 bis 1500 müM, die restlichen auf unter 1200 müM. Der Ausgangspunkt der verschiedenen Pässe war natürlich unterschiedlich hoch, so dass auch "tiefere" Pässe anspruchsvoll sein konnten. Der höchste führte bis auf 2802 müM (Col de la Bonette).

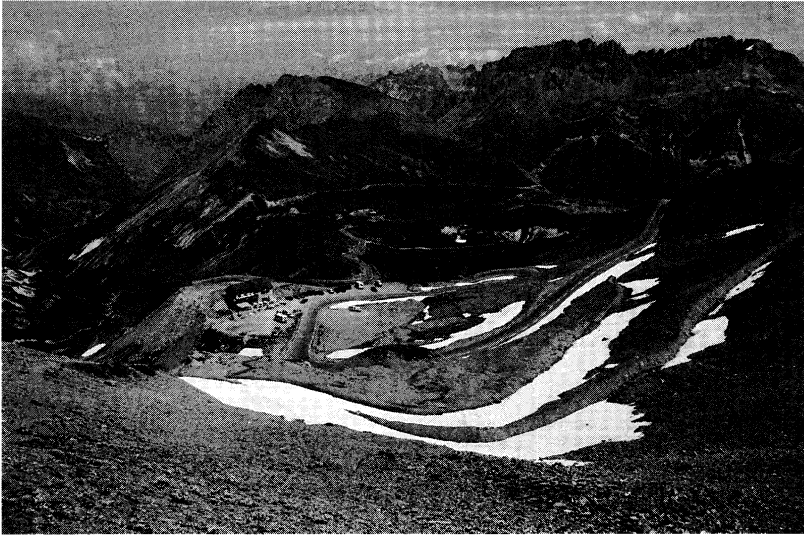
- Das Preis/Leistungsverhältnis stimmte bestens: 2 Personen zahlten zusammen Fr. 1610.-- für 7 Uebernachtungen, immer mit mehrgängigem Nachessen und gutem, währschafem Frühstück, durchwegs in sauberen, freundlich bedienten Hotels, z.T. mit Garage (von \*\* bis hin zu \*\*\*\* - Klassierung), inklusive Einschreibgebühr (für Kartenmaterial, Plakette, Apéros, detaillierte Wegbeschreibung, etc.), Betreuung, Organisation, Supergala-Abend und vielem mehr. Selbstverständlich kamen die Fahrkosten, die Kosten für Getränke, Souvenirs, Zwischenmahlzeiten etc. dazu.

- Typen: 11B, 11BL, 11AL, 11Langenthal, 11BL Cabriolet, 11BL Décapotable, 11AL Cabriolet, 7C, 7C Cabriolet, 7C Coupé, 15/6, 15/6 Décapotable, 15/6H, Jahrgänge von 1935 bis 1957.

- 2 Belgier-, 7 Franzosen-, der Rest Schweizerfahrzeuge.

Die Hinfahrt nach Genf am Sonntagmorgen fand bei besten Bedingungen statt. Nachdem das frühe Aufstehen einmal überstanden war, gab es keine weiteren Minuspunkte mehr. Das Wetter stimmte, der Kaffee belebte, die Tractiön sprang ohne Probleme an, und flüssig ging's gen Genf. Die anfänglichen 95 km/h wurden meiner Frau schon bald zu langweilig. Diplomatisch fragte sie





mich, ob der Wagen nicht mehr hergebe. Meine anfänglichen Bedenken von zu hoher Dauerbelastung wusste sie leicht zu zerstreuen, und so rollten wir bald mit 110 km/h weiter.

Die Idee war zuerst, dass wir unterwegs einkehrten und nochmals "richtig" z'Morge nähmen. Da wir aber keinen Hunger verspürten und alles so gut lief, fuhren wir ausser einem Benzinhalt durch bis Genf-Flughafen. Dort nahmen wir

Ab 10.00 Uhr war der Empfang offen, um 11.15 Uhr war schon ein Aperitiv vorgesehen, und um 12.15 Uhr stand das kalte Buffet bereit, von Citroen Schweiz gesponsert.

Hier nahmen wir auch alle Unterlagen in Empfang, den Reisebeschrieb, die Strassenkarten, die Hotelinformationen usw. Wir sahen einige bekannte Gesichter, schlossen erste neue Bekanntschaften und begannen uns in die neue Situation einzuleben.

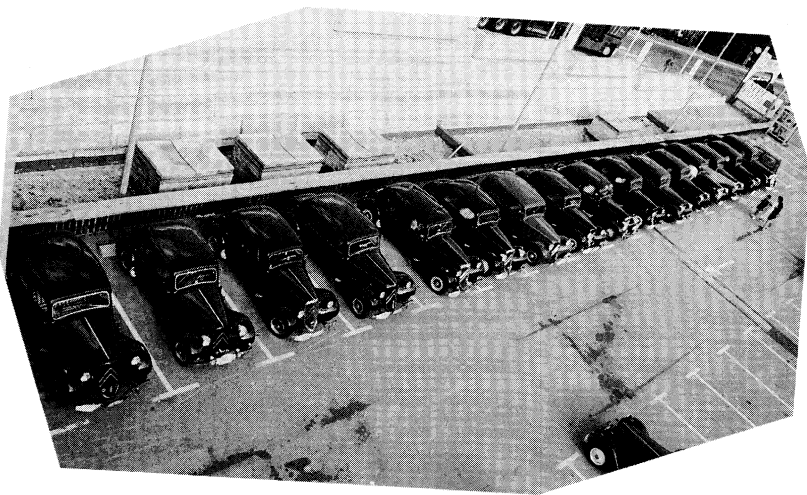
Um 14.00 Uhr war Aufbruch. Ich schätzte es sehr, eine gute Navigatorin zur Seite zu haben (wir verfuhrten uns kein einziges Mal während der ganzen Woche). Minutiös, oder besser kilometeriös, war der Weg beschrieben, jede wichtige Abzweigung war angegeben, jede wichtige Tafel erwähnt, jede Sehenswürdigkeit hervorgehoben - es fehlte nichts an Informationen.

Bis zu diesem Tag hatten wir zwar schon viele tausend Kilometer mit der Traktion zurückgelegt, aber eigentlich noch nie so richtig und anhaltend Passfahrten gemacht. Deshalb war ich anfangs etwas überrascht, dass trotz richtig funktionierendem Kühlsystem sich die Wassertemperatur bald einmal in höhere Regionen begab. Jedenfalls war der COL DES GLIERES die eigentliche erste Prüfung. Das war noch ein Pass! Mit engen, steilen Kurven, die immer wieder in den ersten Gang zwangen, mit Gegenverkehr (Sonntag), mit zum Teil Naturstrasse - kurz, die Traktion wollte ganz plötzlich nicht mehr. Ich fürchtete, die Kolben hätten angefressen, doch zeigte sich später eindeutig, dass wegen der Hitze die Benzinpumpe überfordert war. Da half nur noch eines: Sich in Geduld üben, abkühlen des Motors mit offener Haube zum ersten, sicher aber nicht zum letzten Mal. So etwa 20 Minuten genügte, um in einen Temperaturbereich zu kommen, wo die Pumpe wieder willens war, Benzin zu schöpfen. Einen bis zwei Liter Wasser nachgiessen, dann konnte es weitergehen.

Diese Fahrt am ersten Tag führte, so quasi zum Einlaufen, über eine Strecke von wenig mehr als 100 km. Das genügte aber vollauf, denn zusammen mit der Anfahrt, dem Kennenlernen der Teilnehmer, dem richtigen Weg finden bis hin zur Hotelsuche und dem Einchecken war der Tag hübsch ausgefüllt, ja die Zeit war sogar zu kurz, um das schöne Städtchen Annecy zu besichtigen, unseren ersten Uebernachtungsort.

Am nächsten Morgen nach recht früher Tagwache (Abfahrt um 08.00 Uhr) hatte die TOTAL-Garage von Monsieur Pessey Ausgangs Annecy in Sevrier ihren grossen Tag: Soviele Tractions wie an diesem Tag waren wohl in der ganzen Zeit vorher noch nie an der Tankstelle gewesen. Die meisten von uns nahmen sich die Empfehlung zu Herzen, am Morgen mit vollem Benzintank loszufahren. So wurde denn die erste Tankstelle auf unserem Weg zum Col de Leschaux von Tractions fast überschwemmt. Zur Erinnerung daran schickte ich ihm ein Foto.

Mit dem Col de Leschaux, du Fresne, du Glandon (Zweitausender angekratzt), d'Ornon, de Parquetoux und Bayard, zusammen mit einer Fahrstrecke von über 230 km, war ein rechtes Pensum zu fahren, das viel zum Schauen, Schalten und Schwitzen gab. Die Ankunft in unserem zweiten Etappenort Gap war denn auch sehr willkommen, zum ersten wegen des Ausruhens, zum zweiten wegen des Empfangs mit Apéro, und zum dritten wegen Petrus, der zum ersten und letzten Mal in dieser Woche seine Schleusen öffnen wollte.



So könnte ich nun weiterfahren und von jedem Tag viel erzählen. Aber das würde wahrscheinlich ein viel zu langer Bericht - besser wäre, alle Interessierten würden sich das nächste Mal auch anmelden. Deshalb fahre ich nur noch kurz weiter im Telegrammstil:

Grasse als Etappenort von Dienstag und Mittwoch, Kennzeichen --> Parfumstadt. Besuch von Cannes privat (freier "Ausgang"). Briançon als Donnerstagziel nach "Königsetappe" (6 Pässe, davon der höchste von Europa, nämlich Col de la Bonette, über 300 Tageskilometer). Albertville Ziel vom Freitag, und Villars "Final Destination" des Randonnée.

In Villars wohnten wir im Top-Hotel "Le Bristol", das wirklich alle Erwartungen übertraf. Sehr schöne Zimmer, Garage für unsere Fahrzeuge, ausgiebiger Apéro in festlicher Kleidung, ein "Buffet Helvetique", das nun wirklich keine Wünsche offenliess - wir wunderten uns, wie das alles im Pauschalpreis inbegriffen sein konnte.

Erfreulich war, dass auf der ganzen Reise niemand ernstlich erkrankte, die gegenseitige Rücksichtnahme grossgeschrieben wurde und die Stimmung immer ausgezeichnet war. Ein kleiner Wermutsdoppeltropfen fehlte allerdings auch nicht. Eine Traction blieb vor Albertville mit Getriebeschaden liegen, und ein sehr schönes Cabriolet wurde von einem unachtsamen Buschauffeur beim unerwarteten Rückwärtsfahren etwas abgeändert.

Unsere Erwartungen, ausgesprochen oder nur gedacht, haben sich voll erfüllt: Wir erlebten Geselligkeit, konnten mit unserer Traction anspruchsvolle Strecken fahren, hatten Musse für Besichtigungen verschiedenster Art, lernten neue Gegenden kennen, die wir sonst wahrscheinlich nie besucht hätten, kamen oft in Kontakt mit der Bevölkerung (Tractions sind noch ein verankelter Wert für viele unseres Alters) und nicht zuletzt lernten wir neue Leute aus einer anderen Umgebung als dem CTAC kennen, was sich horizonsweiternd auswirkt. Wir werden wieder einmal eine Woche Ferien auf diese Weise verbringen, vielleicht schon beim nächsten Randonnée in zwei Jahren.

*Jürg Keller*

## **Der CTAC auf dem Internet**

Seit kurzem ist der CTAC auf dem Internet präsent. Unter folgenden Adressen kann er gefunden werden:

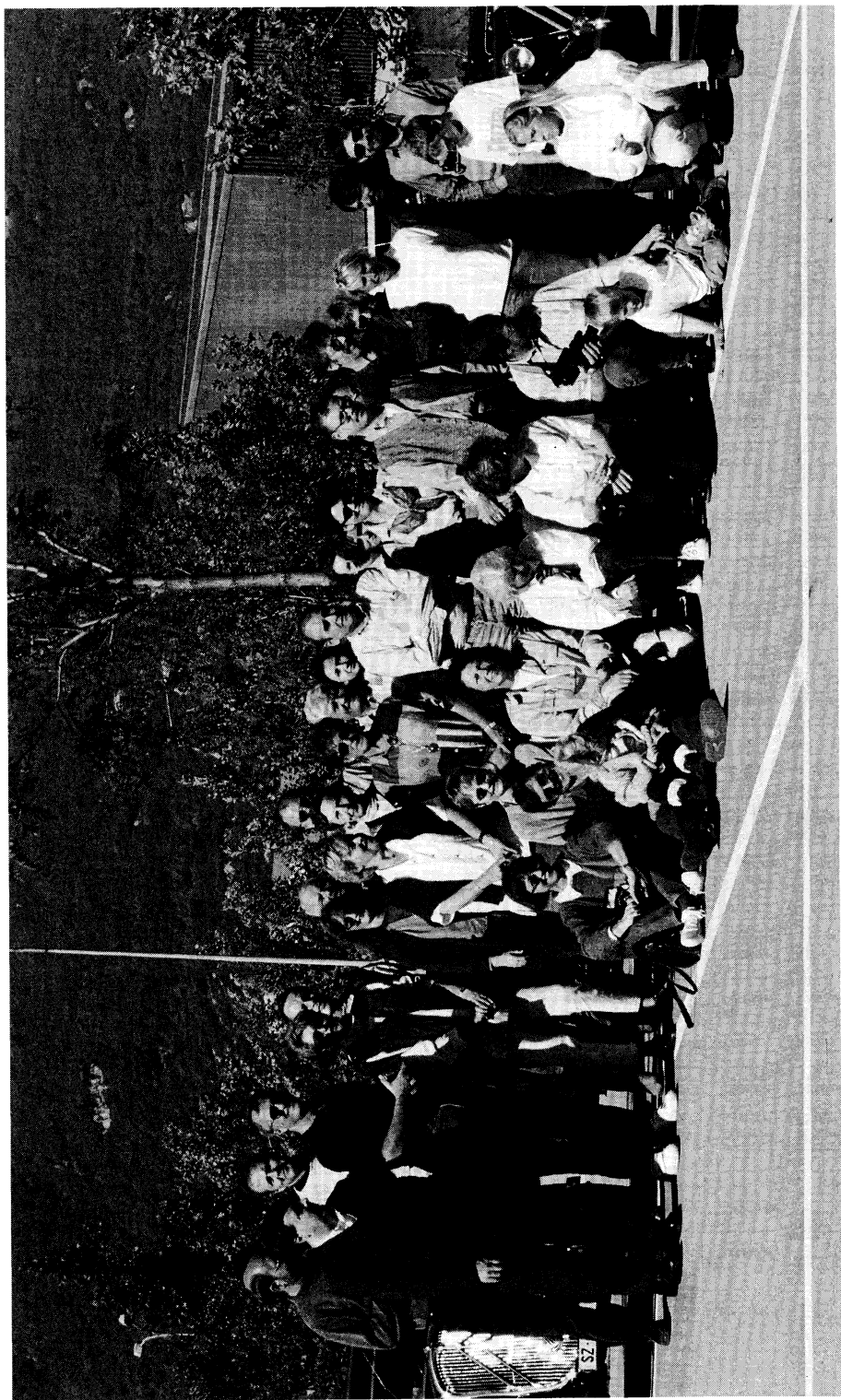
<http://www.udena.ch/andreas/>

<http://www.magic.mb.ca/~banderson/galleries/Andreas/>

Die Redaktion kann unter folgenden Adressen erreicht werden:

[acr@udena.ch](mailto:acr@udena.ch)

[arutishauser@access.ch](mailto:arutishauser@access.ch)



**TeilnehmerInnen der Tessinerausfahrt vom Wochenende 30.9./1.10.1995**

## Batterie überbrücken.....

von Hans Georg Koch

Der Frühling naht und das Traction-Fieber klettert wieder über die 38,0° Grenze. Der Nachbar nützt die ersten warmen Sonnenstrahlen und arbeitet bereits im Garten. Auch bei uns spriessen die Krokusse, aber die interessieren mich weniger. Mich zieht es mehr in die Garage, wo jetzt wieder acht Grad über Null herrschen. Wenn man länger als eine halbe Stunde etwas arbeitet, bekommt man so klamme Finger, dass man sie im Hosensack wieder aufwärmen muss, die Werkzeuge sind alle noch halb gefroren.

Ich möchte heute nur mein gutes altes Stück nach der langen Winterpause wieder einmal anwerfen und das friedliche blubbern des Motors geniessen. Nur in der Kiste sitzen und an die nächste Saison denken, die Vibrationen an meinem Hintern spüren, den Choke langsam zurückschieben und warten bis der Motor Betriebstemperatur erreicht hat. Das habe ich schon seit Tagen geträumt und das Traumbild wurde immer deutlicher. Jetzt stehe ich in der Garage.

Ich sitze ins Auto und stecke den Zündschlüssel. Gebannt blicke ich auf das Ampèremeter während ich den Schlüssel drehe. Aha, der Zeiger zuckt ein wenig gegen rechts, also habe ich vergessen, die Batterie über den Winter abzuhängen. Auch der Benzinanzeiger federt in der Gegend von 15 Litern, also ist noch Stoff im Tank.

Ich schalte die Zündung nochmals aus und öffne die linke Motorhaubenhälfte. Ich kitzle die Benzinpumpe von unten, sie gurrzt zuerst etwas trocken doch dann schmatzt sie, und ich sehe wie sich das Schauglas mit dem rosaroten Saft füllt. Ich pumpe weiter, während ich mich bücke um unter dem Luftfilter hindurch zu sehen, wie sich der Benzinfilter (nicht serienmässig) vor dem Vergaser füllt und das Benzin am Bestimmungsort ankommt.

Ich sitze wieder in den Wagen und pumpe einige Male mit dem Gaspedal um das Benzin über die Beschleunigerpumpe noch etwas weiter in den Ansaugkrümmer zu fördern. Dann schalte ich die Zündung erneut ein, ziehe den Choke (Knopf mit Bezeichnung „S“) ganz heraus und ziehe am Anlasserzug (Knopf „D“).

Ausser einem matten Klicken des Anlassers und einem kurzen, müden Brummen passiert gar nichts. Der Benzinanzeiger wandert gegen Null und ich lasse den Anlasserzug wieder los. Diagnose: Die Batterie ist leer!

Weil ich mich durch solche Tatsachen nicht gerade geschlagen gebe, will ich jetzt die Batterie mit derjenigen eines anderen Autos überbrücken.

Dabei gibt es einige wichtige Dinge zu beachten und einige Schwierigkeiten, die man kennen muss, damit weder die Batterie, noch der Traction oder das Auto von dem man überbrückt oder sogar die Personen, die überbrücken zu Schaden kommen.

Zum Überbrücken braucht man zuerst eine zweite Batterie und zwei Überbrückungskabel, üblicherweise ein schwarzes und ein rotes, die Farbe spielt zwar keine Rolle, aber mit zwei unterschiedlichen Farben ist die Verwechslungsgefahr wesentlich geringer. Für den elektrischen Strom allerdings ist die Farbe des Kabels wurst. Das rote Kabel wird normalerweise für die Verbindung der Pluspole (⊕) verwendet, das schwarze Kabel für den Minuspol (⊖). Beim Traction, wie bei den meisten Autos, ist der Minuspol der Masseanschluss. Falls ⊕ und ⊖ an der Batterie nicht angeschrieben ist, kann man kontrollieren von welchem Batteriepol ein dickes Kabel (manchmal auch ein geflochtenes Band ohne Isolation) direkt an den Motorblock verläuft. Normalerweise ist der Minuspol auf der Beifahrerseite, Bastler schaffen es manchmal auch umgekehrt. Die beiden Überbrückungskabel haben an beiden Enden grosse Klemmen. Der kritische Punkt ist der Anschluss des Kabels an diesen Klemmen. Oft ist das Kabel an diesen Stellen lose angebracht oder teilweise gebrochen. Einerseits lässt sich dann nicht die gesamte Leistung der Hilfsbatterie übertragen, andererseits

erwärmen sich diese Stellen durch den elektrischen Strom eventuell so stark, dass man sich die Hände verbrennt, wenn man die Klemmen nach erfolgtem Start des Motors wieder abnehmen will.

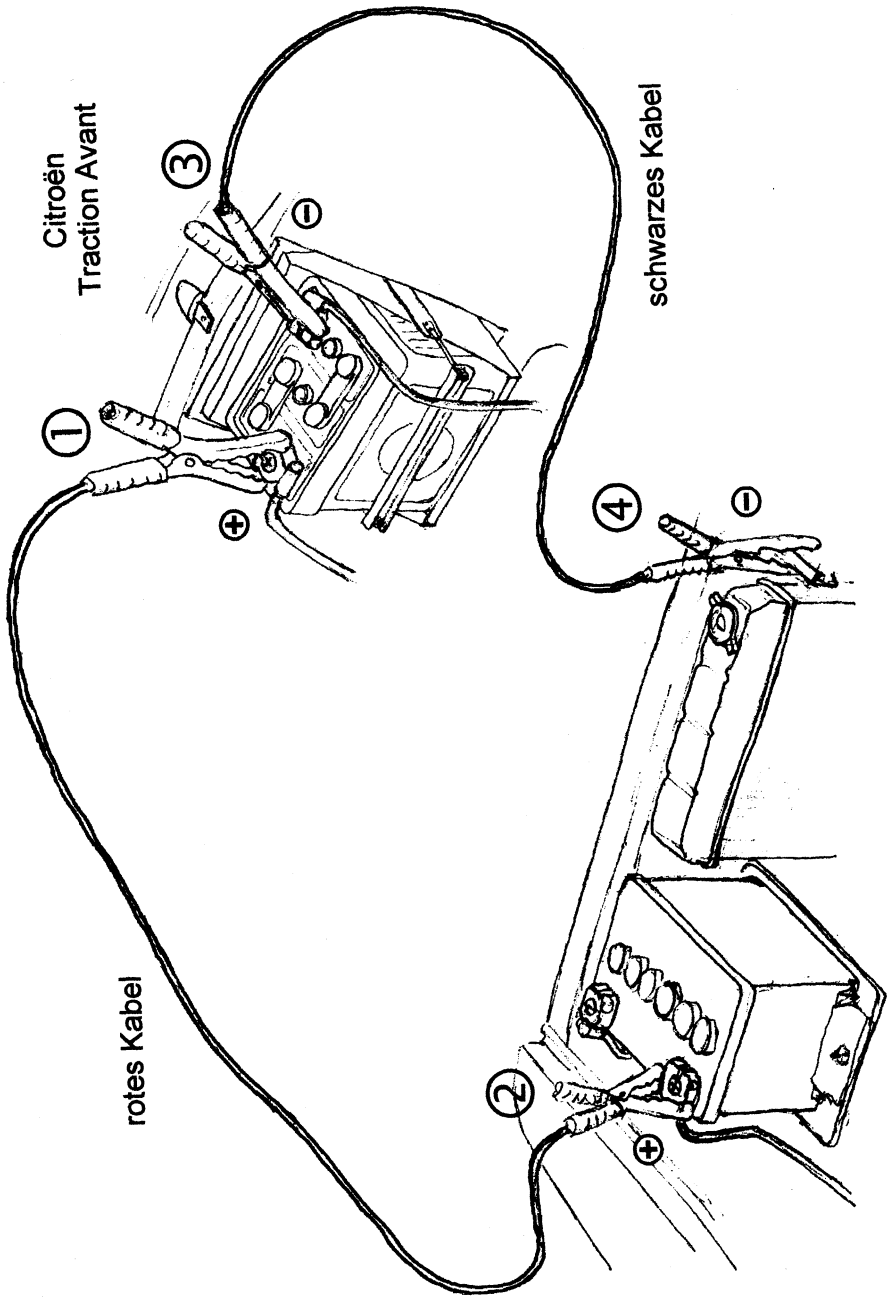
Eines der Hauptprobleme der ganzen Überbrückerei ist wahrscheinlich, dass der Traction ein 6 Volt Batterie eingebaut hat. Dies sieht man daran dass die Batterie aus nur drei Zellen (drei Deckeli zum Einfüllen des destillierte Wassers) besteht, während zum Überbrücken eine 12 Volt Batterie (sechs Deckeli) zur Verfügung steht.

Wenn man Batterien unterschiedlicher Spannung (12 Volt mit 6 Volt) zusammenschliesst (Pluspol mit Pluspol und Minuspol mit Minuspol verbinden) kommt es infolge der Spannungsdifferenz von 6 Volt zu einem starken Strom in Richtung der 6 Volt Batterie. Solange dieser Strom nur kurzzeitig (einige Sekunden) fliesst, nimmt die 6 Volt Batterie keinen Schaden. Dieser Strom führt zu einer ultraschnellen Aufladung der 6 Volt Batterie. Hält dieser Aufladevorgang über mehrere Minuten an, beginnt die 6 Volt Batterie zu „gasen“, das heisst man hört ein Geräusch wie wenn die Batterie kochen würde und durch den elektrolytischen Prozess innerhalb der Batterie entweichen hochexplosive Gase (Knallgas) durch das kleine Luftloch im Deckeli. Falls diese jetzt durch einen Funken (z.B. beim Abnehmen des Überbrückungskabels) entzündet werden, fliegt einem die Batterie um die Ohren. Schwere Verätzungen durch Batteriesäure sind dann die Regel, ganz zu schweigen vom Schaden am Fahrzeug. Bei jedem Kontakt mit Batteriesäure (Haut, Augen, Kleider, Auto) sofort mit fliessendem Wasser abspülen, je schneller desto besser, keinesfalls zuerst zum Arzt rennen. Falls Säure in die Augen gelangt ist, beim Spülen die Augen mit Gewalt öffnen um weiteren Schaden zu vermeiden (Erblindung). Nach dem Spülen einen Arzt aufsuchen. Es empfiehlt sich eine Schutzbrille zu tragen.

Aber jetzt zum eigentlichen Vorgang des Überbrückens. Wenn alle Vorsichtsmassnahmen eingehalten werden kann eigentlich nichts passieren. Grundsätzlich wird immer der Pluspol mit dem Pluspol verbunden, der Minuspol mit dem Minuspol. Ein Anschluss übers Kreuz kann zur Zerstörung der schwächeren der beiden Batterien führen.

Die folgende Zeichnung erklärt das genaue Vorgehen. Die Zahlen beschreiben die Reihenfolge der einzelnen Schritte zum Anlegen der Überbrückung.

Man beginnt immer mit dem roten Kabel, das die Pluspole verbindet. So kann es nicht zu einem Kurzschluss kommen, wenn man durch Unvorsicht mit der Polklemme irgend ein Metallteil im Motorraum des jeweiligen Autos berührt. Aber aufpassen, wenn die Klemme am Pluspol angebracht ist, darf sie nicht gleichzeitig Motorhaube oder Batteriekasten touchieren, sonst funktts trotzdem! Wenn beide roten Polklemmen fest sitzen, (ev. etwas daran wackeln) werden mit dem schwarzen Kabel die Minuspole verbunden. Auch hier besteht keine Gefahr von Kurzschlüssen ausser wenn man die roten Polklemmen berührt. Zuerst die eine Klemme im Traction anbringen, dann die andere am Auto mit der 12 Volt Batterie. Diese Klemme sollte nach Möglichkeit nicht direkt am Batteriepol angebracht werden sondern soll möglichst in einiger Entfernung von der Batterie an ein blankes Metallteil (Masse) angeklemt werden. Die Funken, die es gibt, wenn der letzte Kontakt geschlossen (oder geöffnet) wird, entstehen dadurch nicht in unmittelbarer Nähe der Batterie. Diese Funken sind aufgrund der Spannungsdifferenz zwischen den Batterien (wie oben erklärt) normal. Damit die 6 Volt Batterie nicht überladen wird, muss jetzt schnell gehandelt werden, rein ins Auto, Zündung einschalten, Anlasserzug ziehen. Damit wird der Überbrückungsstrom direkt auf den Anlasser weitergeleitet, und die 6 Volt Batterie nimmt keinen Schaden. Der Anlasser geniesset die kräftige Spannung und dreht munter. Mit einigem Glück springt der Motor an. Falls nicht, muss während der Fehlersuche das schwarze Überbrückungskabel wieder abgenommen werden, damit die 6 Volt Batterie





nicht überladen wird, mit Vorteil am 12 Volt Auto. Wenn der Anlasser beim Überbrücken überhaupt nicht besser dreht, muss man die Kontakte an den Polklemmen überprüfen oder möglicherweise ist eines der Überbrückungskabel defekt. Das Abnehmen der Überbrückungskabel geschieht in umgekehrter Reihenfolge, zuerst das schwarze, dann das rote. Man beginnt mit der Klemme an der Masse des 12 Volt Autos, weit weg von der Batterie weil auch jetzt wieder ein Funke entsteht. Vorsicht ist auch vor statischer Elektrizität geboten. Einerseits können die beiden Autos unterschiedlich statisch geladen sein, dann entsteht ein Funke bereits beim anschliessen des ersten Kabels, andererseits durch Tragen von synthetischen Kleidern, ein Phänomen, das wir häufig bemerken, wenn wir aus dem Auto aussteigen und die Türfalle anfassen. Vorbeugen gegen solche Funkenentladungen kann man, indem man alle beteiligten (Autos und Mechaniker) erdet (Kabel an Wasserleitung) oder vor Beginn entlädt (Masse der beiden Autos miteinander einige Sekunden verbinden und Mechaniker muss ein Auto anfassen). Es wird auch empfohlen das Rauchen während des Überbrückens einzustellen!

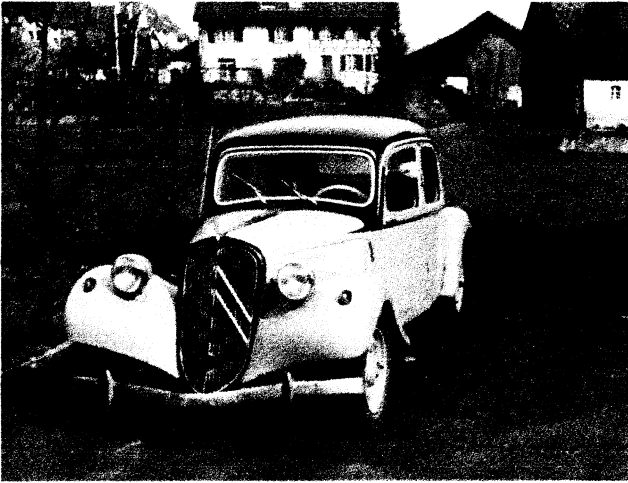
Je länger der Artikel wird, desto komplizierter wird die ganze Sache. Ich selbst habe schon hundertmal überbrückt und hatte bis jetzt Glück. Es hat immer früher oder später funktioniert und zu schweren Zwischenfällen ist es bisher nicht gekommen. Die hier geschilderten Gefahren sind zwar klein aber doch vorhanden, und es ist besser, sie zu kennen und in der Lage zu sein, im Ernstfall darauf reagieren zu können, als von unvorhergesehen Situationen überrascht zu werden. Ich möchte diesen Artikel in diesem Sinne verstanden wissen, und keinem die Freude am Überbrücken genommen haben.

Mit steigender Umgebungsemperatur nimmt auch die Kapazität des Akkumulators zu, wenn man wartet bis im Mai und eventuell die Batterie einen Tag vor der Ausfahrt an das Ladegerät anhängt, kann man sich das ganze Procedere sparen. Doch auch hier empfiehlt sich, das Ladegerät zuerst an der Steckdose auszuziehen bevor die Batterieklammern abgenommen werden!

Im Zeichen des Doppelwinkels  !!

Euer Hans Georg Koch.

## Ich erinnere mich noch, als ob es gestern gewesen wäre:



In Vaters Garage stand mein neuerstandener 11CV. Ich hatte den Wagen wenige Tage vorher gekauft - mechanisch war ich vom Zustand voll überzeugt - das Äußere allerdings verlangte ohne Zweifel nach einer Neulackierung: Der Wagen war geschmackvoll in schwarz und leucht-oranger gehalten, mit Schachbrettmuster auf dem Kühlergrill... Deswegen hatte ich mir ein Abbeizmittel gekauft, welches aussah wie Himbeergelee. Dass im hinteren Bereich der Tür-

schwelle nicht nur Blech, sondern auch Spachtelmasse, Polyester, Gips, alte Zeitungen

und Holzreste zum Vorschein kamen, ist eine andere Geschichte. Auf alle Fälle ging mir einiges durch den Kopf, während ich das dickflüssige Geschlabber auftrug und die aufgelöste Farbe Schicht um Schicht abkratzte. Die Gedanken gipfelten schließlich in einem „Bericht“, der in der Clubzeitschrift Nr. IV 1977 (dem Vorgänger der CTAC-Mitteilungen) erschienen ist, und den wohl viele unserer Leser nicht kennen, so dass ich ihn auf der nächsten Seite nochmals schreibe. - Leider habe ich das Original nicht mehr gefunden - dafür sind mir bei der Suche andere uralte Dokumente in die Hände gekommen...



*D. Eberli*

Daniel Eberli

Text: Frühjahr 1996, Bilder: März 1975

# Inserate und Kleinanzeigen

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

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

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 200.— pro Seite, Fr. 100.— pro  $\frac{1}{2}$  Seite. Farbinserate Fr. 150.— pro Seite plus Aufpreis für Farbdruck. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

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

## *Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:*

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.— plus Versand
- diverse Pins mit Traction-Motiv, neu aus England und Frankreich
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr -.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.— plus Versand
- Musikdosen mit Traction-Motiv, Fr. 15.-- + Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.— plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.— plus Versand
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv, Fr. 250.--
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

*zu verkaufen:*

## **Citroën 11 BL (Légère)**

Jahrgang 1952

Farbe: schwarz

infolge Zeit- und Platzmangel preiswert abzugeben

gefahren bis April 1991 (seither unter Decke in Garage)

VPreis Fr. 5'500.--

H. Gibel, Gründenstrasse 65A, 8247 Flurlingen

Tel. 052/659 21 93 ab 19.00 Uhr

# Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

LITERATUR LITERATUR LITERATUR LITERATUR LITERATUR LITERATUR LITERATUR

**Zu verkaufen** (Preise inkl. Versand)

28.2.96

**Gute Kopien** von Original-Citroen- Reparaturhandbüchern + Ersatzteilkatalogen  
A-Fahrzeuge z.T. + TA-439 gebunden, alles andere in guten Ordnern mit 4-Ring-Mechanik

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

**GS** (Lieferfrist ca 2 Wochen) . . . . . Fr. 80.-  
Ersatzteilkatalog Nr.590 5-sprachig Ausgabe September 1970  
ca 300 Seiten Ein Ordner mit Text Ein Ordner mit Bildern

**Traction Avant** (4x sofort lieferbar) . . . . . Fr. 30.-  
Dictionnaire de Reparations CARROSSERIE Nr.439 (französisch)  
ca 60 S. Text 44 Bilder gebunden mit IBICO-Spiralen

**Traction Avant 16-Six** (2x sofort lieferbar) . . . . . Fr. 100.-  
Dictionnaire de Reparations (französisch) Edition 1948  
Ein Ordner mit 218 S. Text Ein Ordner mit 149 Bildern

**DS-19** (4x sofort lieferbar) . . . . . Fr. 100.-  
Reparaturhandbuch Nr.465 (deutsch) Ausgabe 1957  
Ein Ordner mit ca.240 S. Text Ein Ordner mit ca.150 Bildern  
Handgezeichnete Schnitte und perspektivische Darstellungen, Reparaturbeschriebe  
und Bilder sind ausführlicher als die "modernen" Bücher der 70-er-Jahre

**DS21 - DS19A - DS21M - DS19MA** (Lieferfrist ca 2 Wochen) . . . . . Fr. 80.-  
Ersatzteilkatalog Nr.519 (deutsch) Ausgabe 1966  
ca 360 Seiten Ein Ordner mit Text Ein Ordner mit Bildern

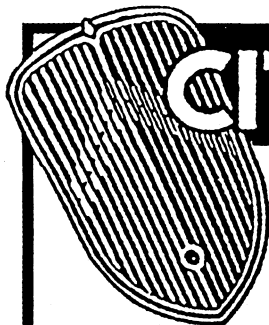
**DS - ID** D-Fahrzeuge alle Typen ab September 1965 (2x sofort lieferbar) Fr. 60.-  
Reparaturhandbuch Nr.583 Band I (deutsch)  
Techn.Daten, Einstellungen, Kontrollen über 500 S.  
Ein Originalbuch wenig gebraucht, und ein sehr guter Nachdruck

**SM** (2x sofort lieferbar) . . . . . Fr. 80.-  
Ersatzteilkatalog Nr.584 5-sprachig Ausgabe September 1970  
Ein Ordner mit ca.180 S. Text Ein Ordner mit ca 70 Bildern

Kurt Gasser, Lindenstrasse 7, 8245 Feuerthalen  
Tel 052 659 14 20

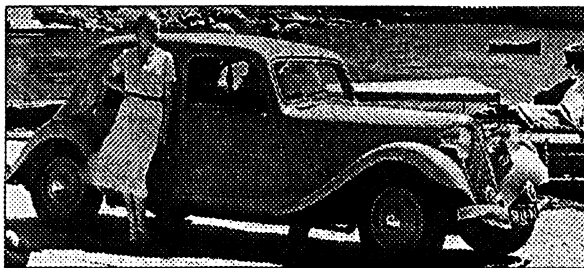
III2802.doc

Notengeld schicken oder Einzahlung auf PC-Konto 82-13963-8 (Schaffhausen)



# 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 077 93 20 16



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

 **Electrolux**

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



## Frick Traction Avant AG

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

- **Synchronkörperfedern**, oelpumpendruckfedern, ventilfedern, kupplungsdruckplattenfedern für 7CV, 11CV, 15/6. **Alle druckfedern mit 20jahre bruchgarantie!** Unsachgemässe behandlung und normale abnutzung ausgeschlossen.
- Kupplungsdruckplatten und drucklager revidieren.
- **Pilote** felgen 165-400, 185-400. Normale und belgische felgen, sowie radkappen, radkappenschrauben, radkappenhalter.
- **Reparaturhandbücher**, ersatzteilkataloge, betriebsanleitungen für 7 und 11CV, 15/6, 15/6H auf deutsch und französisch.
- **Diverse Citroënprospekte**, Traction, HY und ältere modelle, teilweise schweizerausgaben.
- **Castrol oldtimer motoroel 20W/50** in der schönen 2liter kanne. Passt ideal in die halterung unter der linken motorhaube jeder Traction.
- **Diebstahlsicherung**, schalthebelschloss Robri.
- **Vergaser- und benzinpumpenflansche** planen **ohne** materialabnahme. Denn je dünner die flansche sind, umso eher verziehen sie sich. Verzogene oelrücklaufhalbschalen an der kurbelwelle planen **ohne** materialabnahme und original innendurchmesser (oder kurbelwelle spezifisch) herstellen.
- **Vergaser** ausgeschlagene drosselklappenwellen reparieren.
- **Zündverteiler** revidieren und auf der **verteilerprüfbank** fliehkraft- u. vacuumverstellung prüfen/einstellen.
- **Vacuumdosen revidieren** für alle Citroënzündverteiler und die meisten fremdmarken.
- **Bremstrommeln** statisch auswuchten. Statische unwucht bis 80 gr. sind leider keine seltenheit. Alle Tractionräder und DS-räder (zentralverschlusschraube) statisch und dynamisch auswuchten.
- **Anlasser** und **dynamos** revidieren. Defekte anker (wenn möglich) reparieren. Dynamoanker neu wickeln.
- **Gewichtsverteilung** vorder-/hinterachse sowie achsparallelität vorder-/hinterachse einstellen. **Spur- und sturzfehler** hinterachse korrigieren.

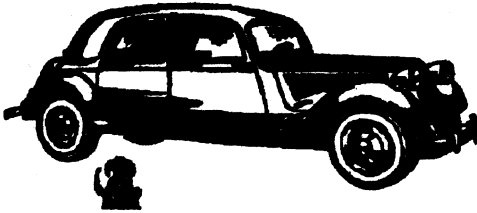
**Abgaswartung - Reparaturen - Revisionen - Restaurationen - Ersatzteile**

# Der Citroën in der Scheune

Nach: „**CITROEN IN A BARN**“ von Don James, Ohio, USA

aus „*Citroën*“ des Citroën Traction Register von Süd Afrika  
ins Deutsche übertragen von Daniel Eberli, Citroën Traction Avant Club, Schweiz

**E**s war ein sonniger Frühlingstag, und ich war draussen und bastelte an meinem alten, unrestaurierten Légère. Wie gewöhnlich sprang er sofort an, und nachdem ich den Stand des Getriebeöles, die Bremsen und das Kühlerwasser geprüft hatte, entschlossen sich meine Frau und ich, für unseren Hund ein Leintuch auf den Rücksitz zu legen und eine Fahrt ins Grüne zu machen. Mein 11BL ist ein 1955-er Modell, und es braucht sehr viel Arbeit, aber er läuft noch, und es macht mir Spass, ihn zu fahren.



Als wir losfuhren, hatte ich eine Idee, wohin unser Ausflug gehen sollte. Es handelt sich um eine sehr kleine Stadt, im Süden, etwa zwei Stunden zu fahren über die Nebenstrassen, über die wir fahren wollten. Der Name der Stadt ist „Robertsville“, und sie hat eine Besonderheit, an die ich mich erinnere aus der Zeit, als ich ein

Kind war und mit dem Mofa dort herumfuhr.

Gleich ausserhalb der Stadt ist eine Ziegelsteinstrasse. Auch heute sind Ziegelsteinstrassen nichts ungewöhnliches in Städten in Ohio, aber diese beginnt ausserhalb der Stadt und ist eine ländliche Nebenstrasse, die während vieler Meilen über sanft geschwungene Hügel führt. Ich habe gehört, dass es einmal ein Arbeitsbeschaffungsprojekt während der Krisenjahre war.

Es war ein schöner, sonniger Tag. Ich liebe den Duft des Frühlings, ganz besonders, wenn er gemischt ist mit dem Geruch eines alten Wagens. Die Traction hat innen einen ganz speziellen Geruch.

**A**ls wir in Robertsville ankamen, war die Ziegelsteinstrasse immer noch da, und obwohl sie sehr holperig war, immer noch frei von Schlaglöchern, genau so, wie ich sie in Erinnerung gehabt hatte.

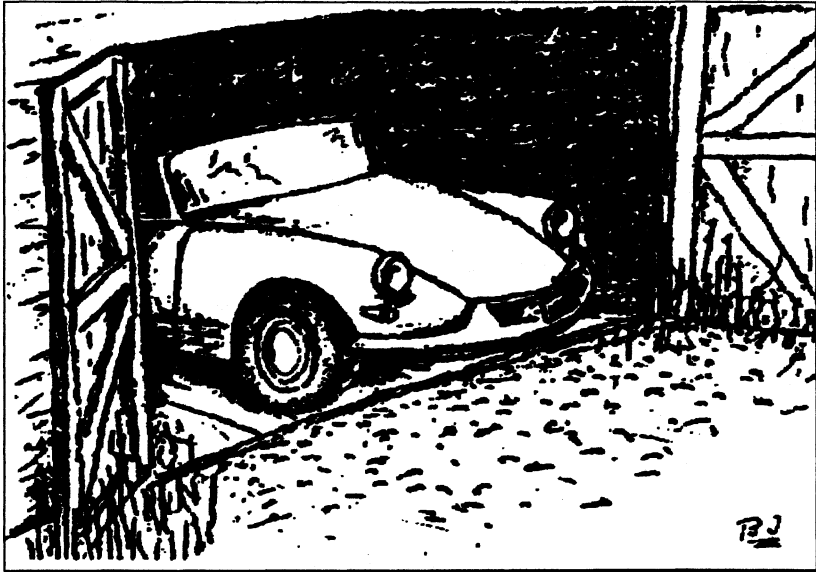
Die Strasse führt über viele Hügel, sanft ansteigend zwischen Landwirtschaftsbetrieben und Kornfeldern. Sie hat leichte Kurven, mit denen die Traction keine Probleme hat, und fällt schliesslich ab in ein Tal.... Ein Tal, das an diesem Tag überraschend mit Nebel gefüllt war.

Es war kurz nach Mittag, aber ich schaltet meine Scheinwerfer ein, um Konflikten mit dem Traktor irgend eines Bauern vorzubeugen. Der Nebel schien sehr kühl, aber wir kamen wieder heraus, als wir auf dem Talgrund ankamen, und dort schien die Sonne.



Nach ungefähr einer Viertelmeile war eine starke Steigung, um auf der anderen Seite aus dem Tal herauszukommen, deshalb schaltete ich zurück um sie mit der Traction rassig anzugehen.

Aus dem Augenwinkel heraus glaubte ich die Front eines D-Modells, die aus einer Scheune hinter einem Haus auf der linken Seite hervorklugte, zu sehen. Ich denke oft, dass ich Citroëns sehe, weil ich sie im Kopf habe, aber da dies nur eine einfache Vergnügungsfahrt war, fragte ich meine Frau, ob ich nochmals einen Ausblick nachschauen könne. Falls es ein Citroën war, war es möglich, dass der Besitzer ihn verkaufen wollte - oder zumindest war er ein potentielles neues Mitglied für unseren Club.



Nachdem ich angehalten hatte, legte ich den Rückwärtsgang ein und setzte zurück, bis ich freie Sicht hatte. Es war ein Citroën!!! Ein frühes D-Modell, nach den einfachen Scheinwerfern zu beurteilen! Wahrscheinlich mitte der Sechziger.

Das war alles, was ich aus der Entfernung sehen konnte. Ich fuhr neben die Strasse. Während meine geduldige „bessere Hälfte“ und der Hund warteten, spazierte ich zurück zur Scheune, um genauer nachzuschauen.

**E**s war eine jener Scheunen, die an einem Abhang stehen, mit einer Rampe in den oberen Teil, wo der Citroën parkiert war. Es war sehr dunkel darin, und das Sonnenlicht kam aus einem solchen Winkel, dass nur Nase und Kühlerhaube sichtbar waren.

Als ich in die kühle Dunkelheit der Scheune trat, konnte ich sehen, dass es ein Cabriolet war! Es war burgunder-rot, und obwohl sehr staubig, war die Farbe in sehr gutem Zustand und das Verdeck perfekt. Die Reifen waren gut, aber die Zulassungsmarke war von 1966!!

Ich konnte mir nicht vorstellen, wie der Wagen in einem so guten Zustand sein konnte, nachdem er so lange abgestellt war. Eine sorgfältige Untersuchung der Farbe zeigte keine Spuren einer nachträglichen Lackierung. Das Lederinterieur war perfekt. Ich ging so weit wie möglich auf den staubigen Boden hinunter um zu sehen, ob ich an der Unterseite Rost finden konnte. Selbstverständlich fand ich keinen.

**A**lles, was ich hörte, war ein „Klick“, und ich wusste, dass mich jemand beobachtete. Als ich aufblickte, sah ich eine sehr kleine Frau, die ich auf ungefähr fünfzig schätzte. Sie trug grösstenteils graue Haare und einen sehr unfreundlichen Gesichtsausdruck. Schlimmer war, dass sie eine Flinte hatte, und diese war genau auf mich gerichtet! Sie sagte, dass ich besser einen guten Grund nennen könne, warum ich in ihrer Scheune war!

Ich erklärte ihr, dass ich mich für Citroën begeisterte und dass mich der Wagen interessierte. Ich erzählte ihr von unserem Club und dass ich hoffte, dass der Besitzer bei uns Mitglied würde. Sie senkte das Gewehr an dieser Stelle und erklärte mir, dass der Wagen „Französisch“ war und ihrem Buben gehörte, der in der Arme war.

Sie erzählte, ihr Junge habe den Wagen neu gekauft und während etwa drei Jahren gefahren, bevor er in die Armee ging. Sie wusste sehr wenig über das Auto und sagte, dass sie glaube, dass ihr Sohn das Interesse daran verloren habe.

An diesem Punkt fragte ich, ob sie denke, dass er interessiert wäre, das Fahrzeug zu verkaufen. Sie überraschte mich mit der Antwort, dass er ihr einen Brief geschickt hatte mit dem Auftrag, herauszufinden, wieviel sie dafür bekommen könnte. Sie hatte sich nie die Mühe genommen, ein Inserat zu machen, weil sie dachte, dass man für den Wagen keine Ersatzteile bekommen konnte.

Ich liess sie wissen, dass ich interessiert war und erkundigte mich, ob sie einen Preis nennen könne. Sie dachte einige Sekunden lang nach und sagte, dass sie \$ 600.- haben müsse für den Wagen.... Sie würde keinen Penny weniger nehmen!

**N**un malte ich mir aus, dass das Auto sogar wenn es nicht laufen würde, leicht diesen Preis wert sein würde. Ich sagte ihr, dass das Geschäft in Ordnung sein, wenn ich den Motor starten könnte, um zu sehen, ob er laufe. Zwei Starthilfe-Kabel hingen wenn nötig an der Wand bereit, und ein alter Traktor war gleich neben dem Citroën parkiert.

Die Frau stellte ihr Gewehr ab und zog einen losen Ziegelstein aus der Grundmauer der Scheune heraus. Dort fand sie die Fahrzeugschlüssel, welche sie mir übergab mit den Worten: „Wenn Sie denken, dass Sie wissen wie, versuchen Sie es.“

Ich war sicher, dass der Wagen Hilfe von einer zweiten Batterie brauchen würde, aber ich dachte, ich wollte zuerst den Schlüssel probieren. Es war ein „Citromatic“, aber ich kannte den Trick, um einen solchen zu starten.

Der Motor drehte sehr langsam, aber nach fünfzehn Sekunden langsamen Durchdrehens sprang er an! Er kam in einen gleichmässigen Leerlauf, als ich den Choke hineinschob. Er lief wie neu!

Ich war sicher, dass meine Frau langsam ungeduldig bei der Traction wartete, aber als ich aus der Scheune blickte, sah ich, wie sie den Hund neben die Strasse führte.

Ich kam zum Schluss, dass ich noch etwas Zeit riskieren konnte, ohne sie allzu neugierig zu machen, was ich im Schilde führte. Meine Frau hat mir klar genug gesagt: „Keine weiteren Autos mehr“ !

Nach dem ich den Motorenraum inspiziert hatte, stellte ich den Motor ab. Ich war überrascht, dass die Mäuse keinen Schaden angerichtet hatten, und sagte dies auch. Die Frau erklärte, dass sie fünf Katzen habe, und dass sie noch nie Probleme gehabt habe mit Mäusen. Sie nahm mir die Schlüssel wieder ab und versorgte sie hinter dem Backstein. Ich sagte ihr, dass ich ihr die \$ 600.- geben werde, aber dass ich weder Scheckbuch noch so viel Bargeld bei mir hatte, um einen solchen Handel abzuschliessen. Ich bat sie auch, den Wagen niemandem ausser mir zu verkaufen, und ich war der Ansicht, dass ich ihr Pfand geben musste, damit sie den Wagen für mich behielt.

Sie sagte, dass sie mir traue, was schön zu hören war, nachdem sie noch vor wenigen Augenblicken ein Gewehr auf mich gerichtet hatte. Ich wollte nicht, dass sie ihre Meinung oder den Preis ändern würde, deshalb fragte ich sie, ob sie das Reserve- rad meiner Traction als Pfand nehmen würde und erklärte, dass die 165x400 Reifen schwierig zu bekommen waren und dass, sollte ich nicht zurückkommen, der Reifen auf das Cabriolet passen würde!

Sie sagte mir, dass ich das Rad neben die Holzbeige hinter der Scheune legen könne. Ich rannte zum Wagen, um das Reserve- rad zu holen und erzählte meiner Frau, dass ich dabei war, das Geschäft meines Lebens zu machen, als sie mich fragte, warum es so lange dauerte. Sie bekam den gleichen Gesichtsausdruck, wie immer, wenn ich ihr erzähle, dass ich dabei bin, noch ein Auto kaufen. Es interessiert sie nicht, wie „gut“ das Geschäft ist.

Ich rollte das Reserve- rad hinter die Holzbeige. Ich hasste es, das Rad draussen zu lassen aus Angst, jemand könnte es stehlen, deshalb deckte ich es mit Holz zu. Es war ein neuer Michelin-Reifen, und jemand könnte ihn klauen, ohne zu wissen, dass er zu keinem Fahrzeug, das er hat, passt!

Die Frau sagte, dass sie mir die Eigentumsurkunde zum Unterschreiben schicken werde und versicherte mir, dass ihr Sohn sehr erfreut sein würde, dass sie den Wagen für ihn verkauft hatte.

Ich fragte, wo er stationiert sei, und sie sagte „Vietnam“. Er war Schütze eines Helikopters, und war seit beinahe einem Jahr dort. Sie erzählte, dass sie seit letztem Jahr verwitwet war, und dass sie sehr ungeduldig darauf wartete, dass ihr Sohn zurückkam, aber er plane, in der Armee seine Karriere zu machen.

Ich fand es sehr merkwürdig, dass die Frau dachte, dass immer noch Helikopter in Vietnam stationiert waren, aber ich wollte nicht weiter darauf herum hacken, ausser dass ich ihre Zusicherung haben wollte, dass sie mir den Wagen definitiv überschreiben liess.

Ich erklärte ihr, dass bald das Clubtreffen von Northfield Mountain stattfinden würde, und dass ich deswegen sehr beschäftigt sein würde. Ich sagte ihr, dass ich den Wagen abholen würde, sobald ich vom Treffen zurück war, und dass ich bar bezahlen würde, nicht mit einem Check. Ich gab ihr meine Adresse und die Telefonnummer und versprach ihr, ganz bestimmt vor Ende Juni zurück zu sein.

**N**ach dem Treffen von Northfield Mountain fuhr ich direkt nach Hause. Nach meiner Rückkehr hatte ich einige Tage Arbeit nachzuholen, und dann, an einem sehr schönen Tag, mit \$ 600.- in bar, meiner Werkzeugkiste, Reserveöl und Hydraulikflüssigkeit, fuhren meine Frau und ich hinunter, um den Wagen zu holen. Meine Frau würde ihren Wagen zurückfahren, während ich versuchen wollte, das Cabriolet nach Hause zu bringen.

Wir beide hatten unsere Citroën-Treffen-T-Shirts an, weil es nicht schaden konnte, dass wir uns als Citroën-Fanatiker zeigten. Manchmal ist es schwierig, ein Auto zu einem guten Preis zu bekommen, wenn man ein Citroën-T-Shirt trägt und übertriebenes Interesse am Objekt seiner Begierde zeigt...

Ich stellte fest, dass die Strasse gleich ausserhalb von Robertsville asphaltiert war, aber durch die Löcher im Teer konnte man immer noch die roten Ziegelsteine sehen, als wir in das kleine Tal hinunterfuhren. Ich hasse es wirklich, wenn sie Backsteinstrassen überteen.

Am Fusse des Hügels konnte ich weder das Haus, noch die Scheune oder mein Cabriolet sehen. Wir fuhren mehrmals die Ziegelsteinstrasse auf und ab, konnten aber kein einziges Haus in diesem Tal finden!! Nichts als Unkraut und ein kleiner Sumpf. Schliesslich hielt ich den Wagen an, wo das Haus sein sollte, und da waren die Überreste einer Einfahrt. Zu Fuss ging ich weiter und fand die Fundamente des Hauses und der Scheune. Beides war bis auf die Grundmauern abgebrannt!!! Und am wichtigsten: Da war kein Cabriolet!

Wir fuhren zurück nach Robertsville, um herumzufragen, ob jemand wusste, was mit dem Haus geschehen war. Alle, die wir fragten, sagten, dass es dort kein Haus, keine Scheune, und keinen Citroën gebe!

**W**ir hielten an einer kleinen Tankstelle, um aufzutanken, bevor wir nach Hause zurückkehrten. Ich erzählte dem Tankstellenwärter von meinem Erlebnis. Der Mann sagte, dass er die Strasse und das Haus, von dem ich sprach, kenne, und dass er mit dem Ehemann der Frau befreundet gewesen war, bevor er starb. Er sagte, dass die Frau das Haus angezündet und sich mit einer Flinte erschossen habe, nachdem sie einen Brief von der US-Army bekommen hatte, dass ihr Sohn in Vietnam getötet worden war. Das müsse '68 oder '69 gewesen sein! Funken vom Haus hätten die Scheune in Brand gesteckt, und er wusste, dass da Überreste eines Traktors und eines Wagens waren, aber jemand hatte sie vor einigen Jahren weggeschleppt. Er war sich da ganz sicher, aber er konnte sich nicht mehr an die genauen Daten erinnern.

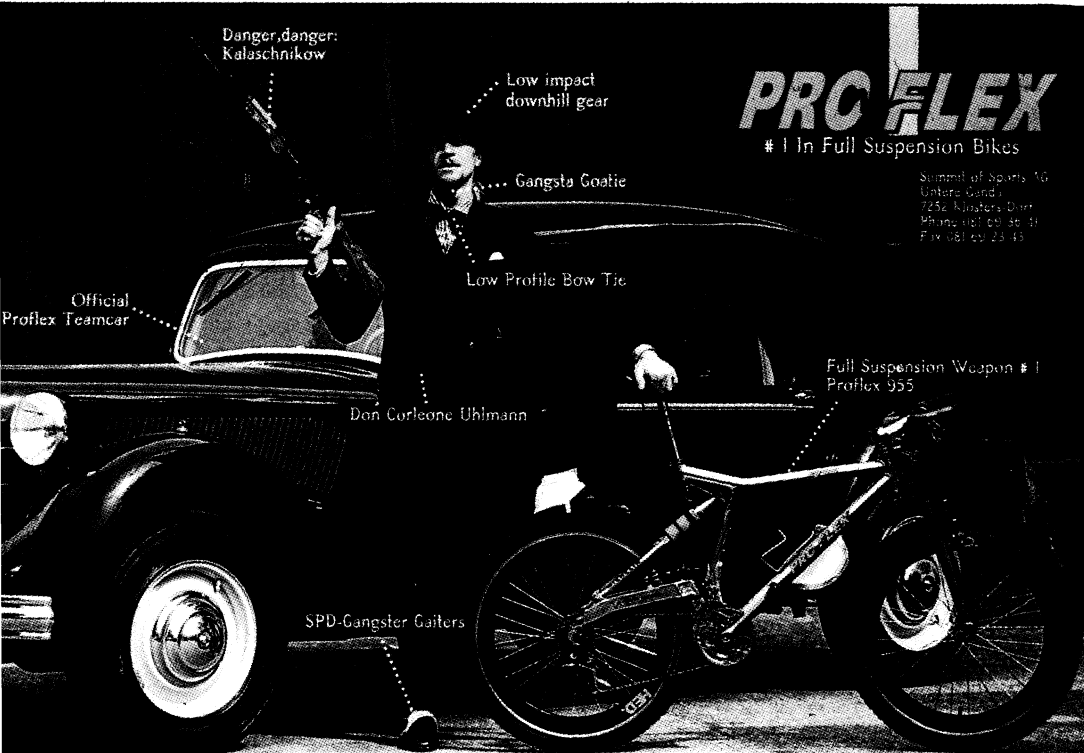
Ich dachte, ich könnte ein Stück des Citroën finden dort draussen, deshalb fuhren wir nochmals zurück. In der Holzbeige hinter dem Fundament der Scheune, begraben unter dem Holz und verbrannten Überresten der Scheune fand ich Felge und Reifen eines Traktion Avant. Sie war sehr rostig, und der Michelin Pneu war von der Sonne ausgetrocknet und voller Risse.

**I**ch konnte kaum glauben, dass dies mein Reifen sein sollte, aber bei meinem Rad fehlte der Bügel zur Befestigung des Raddeckels, und genau so war es auch hier! Es war ganz klar eine Traktion Felge mit fünf Löchern und einem 165x400 Reifen.

Ich warf Felge und Reifen in meinen Wagen und rannte zurück zum Fundament der Scheune. Ich fand den losen Ziegelstein, und dahinter waren die sehr rostigen Schlüssel eines Citroën!

Jedes Mal, wenn wir schönes Wetter haben und ich einige Stunden Zeit übrig habe, zieht es mich nach Robertsville, wo ich die Strasse hinauf und hinunter fahre. (Bis jetzt bin ich nie an einem Tag gefahren, an dem es Nebel hatte.) Vielleicht sollte ich es früher am Morgen versuchen, und ganz bestimmt vor Ende Juni!

Don James, Ohio, USA.





# LA TRACTION EN BD

Ende der 30er Jahre in Westeuropa, Belgien und später Paris: der bekannte **Harry Dickson**, ein Abenteurer und Detektiv, wird verfolgt. Es geht um das Geheimnis eines vergessenen Reichs und den Schatz von Alexander dem Grossen. - Für uns Citroënisten sind die Szenen in Paris interessant. Wir finden neben verschiedenen Fahrzeugen der Epoche auch unsere Traction avant: als Hintergrund im Strassenverkehr, aber auch als Transportmittel für **Harry Dickson**. Die Genauigkeit der Darstellung wurde künstlerisch etwas verfremdet, doch die Grundformen sind unverkennbar.

Der Rest der Geschichte bleibt spannend. Das gesuchte Grabmal wird gefunden und der Schatz liegt vor unseren Augen. Aber das Böse behält (wie im richtigen Leben) seine Hand im Spiel und es kommt zur Katastrophe.

Die ganze Erzählung könnt Ihr aber am besten selber nachlesen. Ihr findet sie im **Verlag Dargaud: Harry Dickson, „Le royaume introuvable“**. Das Szenario für die Geschichte stammt von Christian Vanderhaeghe (geb. 1943, studierte anfänglich Rechtswissenschaft). Zufälligerweise traf er auf Pascal Zanon (geb. 1943 in Brüssel) und als Folge daraus entstand die Reihe von Harry Dickson. Zanons zeichnerisches Geschick ist verblüffend. Deshalb empfehle ich für Liebhaber von exklusiven Karosserien aus jener Epoche auch die anderen Bände der seit 1986 erscheinenden Abenteuerverserie wärmstens: z.Bsp. „La bande de l'araignée“ oder „Les spectres bourreaux“.

Jörg Henauer



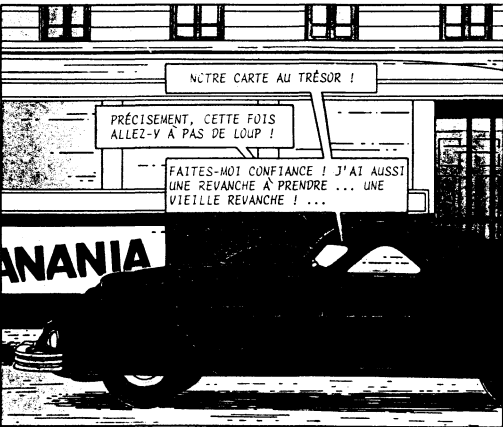
UNE SEMAINE PLUS TARD, DANS LE XVI<sup>ème</sup> ...

VOUS ÊTES CERTAIN QU'ILS ONT DÉPOSÉ L'ASTROLABE CHEZ CE MELLÔT ? ...

VOU'ÇA, MON CHER ! VOUS CONNAÎSSEZ LE DOGUE, SA MEUTE NICHÉ EN FACE ! ...

JE SAIS, IL VEUT RÉCUPÉRER SON OS !

BANANIA

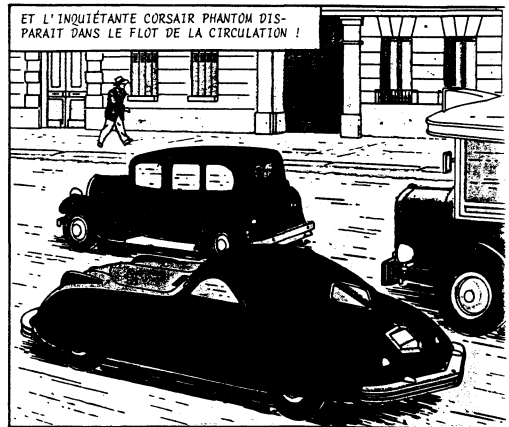


NOTRE CARTE AU TRÉSOR !

PRÉCISEMENT, CETTE FOIS ALLEZ-Y À PAS DE LOUP !

FAITES-MOI CONFIANCE ! J'AI AUSSI UNE REVANCHE À PRENDRE ... UNE VIEILLE REVANCHE ! ...

BANANIA



ET L'INQUIÉTANTE CORSAIR PHANTOM DISPARAIT DANS LE FLOT DE LA CIRCULATION !



QUELQUES HEURES PLUS TARD ...

RIEN DE TEL QU'UN BON PLAN POUR FAIRE PARLER UN MÉCANISME ...

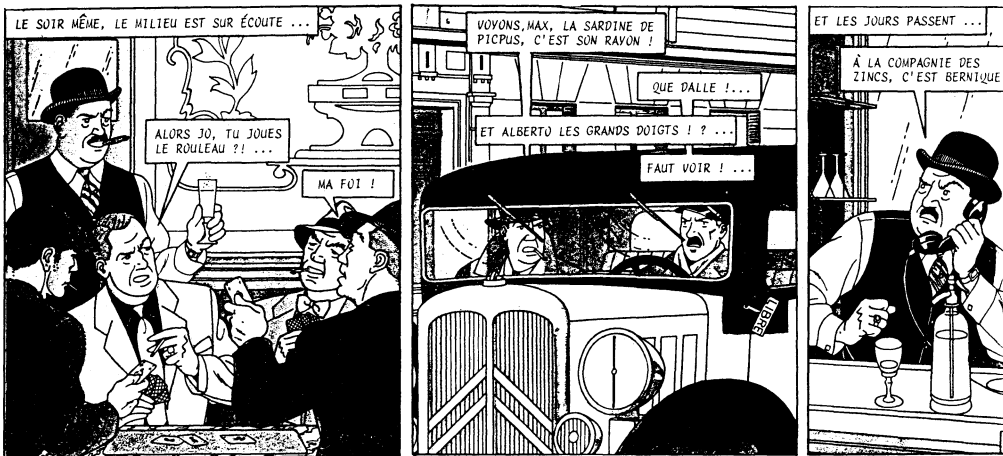


VAS-Y L'ARBI ! J'AI HÂTE DE FAIRE REBONDIR LE CAÏLOU DE CE BIGLEUX DANS LES ÉTOILES !

EN TAPIS VOLANT ! ...

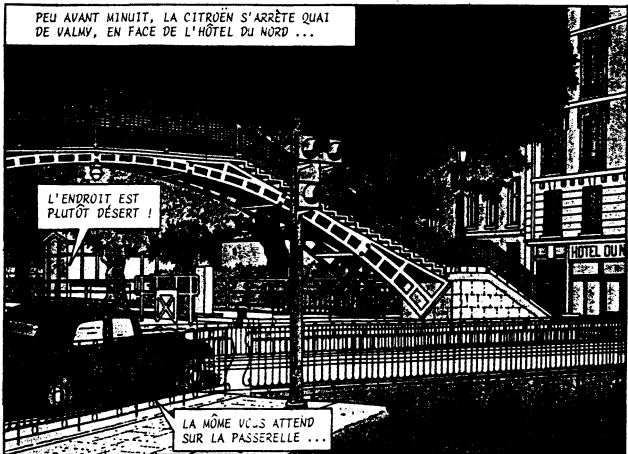


MAIS QUI CA PEUT-IL ÊTRE ? ! ...





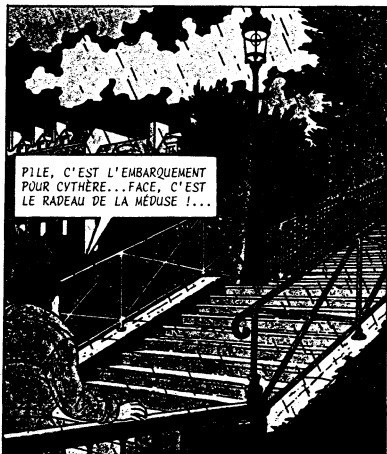
PEU AVANT MINUIT, LA CITROËN S'ARRÊTE QUAI DE VALMY, EN FACE DE L'HÔTEL DU NORD ...



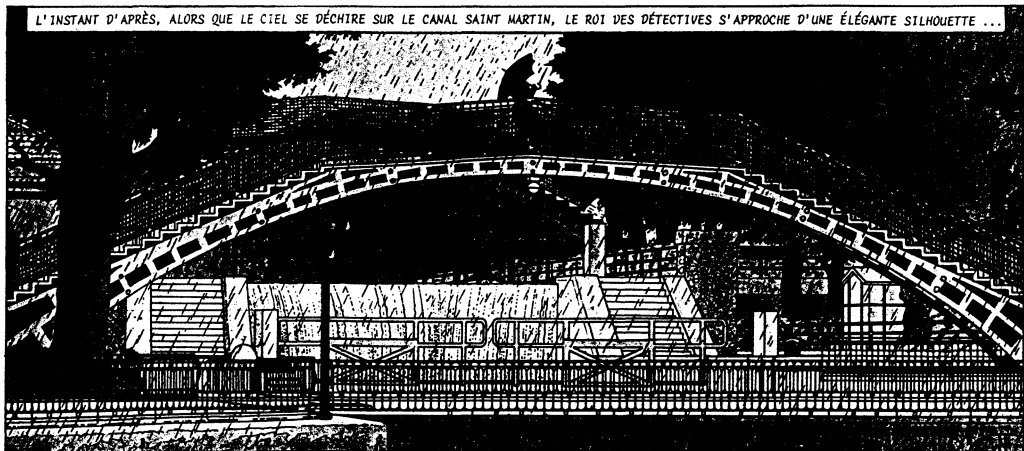
L'ENDROIT EST PLUTÔT DÉSERT !

LA MÔME VOUS ATTEND SUR LA PASSERELLE ...

PILE, C'EST L'EMBARQUEMENT POUR CYTHÈRE... FAÇE, C'EST LE RADEAU DE LA MÉDUSE !...



L'INSTANT D'APRÈS, ALORS QUE LE CIEL SE DÉCHIRE SUR LE CANAL SAINT MARTIN, LE ROI DES DÉTECTIVES S'APPROCHE D'UNE ÉLÉGANTE SILHOUETTE ...



... LORSQU'IL SE FIGE INSTANTANÉMENT !!



GOOD LORD, VOUS ... MISS CUVELIER ? !

MON CHER HARRY, J'AURAIS BIEN SÛR PRÉFÉRÉ VENIR ET LE PONT DES SOUPIRS !...

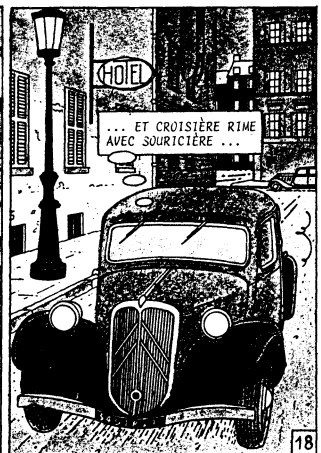


MAIS COMMENT AVEZ-VOUS PU SURVIVRE À VOTRE CHUTE DU DUNJON DES BECKETT ???



EN FAIT, AU LIEU DE PLONGER DANS LE VIDE, JE REMONTAIS DIX MÈTRES PLUS HAUT, ACCROCHÉE À UN CORDAGE RELIÉ À UN SIMPLE SYSTÈME DE CONTREPOIDS !...





# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

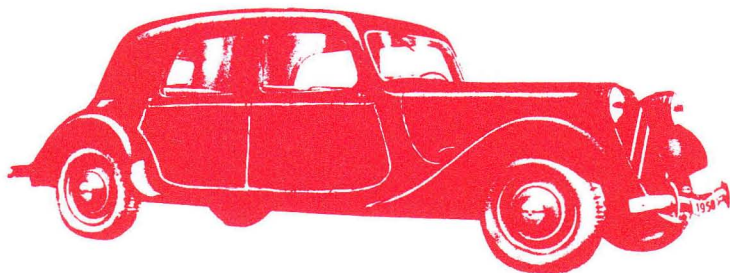
Vorname..... Vorname Partner.....

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

Geburtsstag ..... / ..... / ..... Tel (P):..... / .....

Gültig ab: ..... Tel (G): ..... / .....

Senden an: Robert Isler, Erikaweg 6, 8400 Winterthur



## Mitglieder-Werbung

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



## CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name .....

Vorname.....

Vorname Partner..... Geburtsstag ..... / ..... / .....

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

Tel (P):..... / ..... Tel (G): ..... / .....

**AZB**  
8058 Zürich

**PP/Journal**  
CH-8058 Zürich

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

