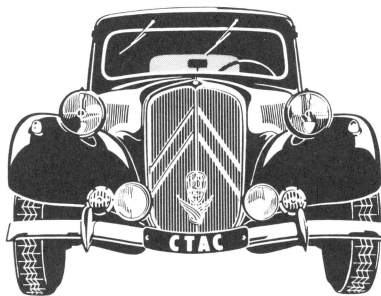


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



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

Organisationsplan 1995

Präsident	Vizepräsident	Kassierer	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P: 031/819 54 61	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Thomas Jährmann Althausstrasse 22 8957 Spreitenbach P.: 056/71 47 34	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/ 61 41 34	Daniel Löhner Lentulusrain 6 3007 Bern P.: 031/371 92 96	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vladar Feldkircherstrasse 59 FL-9494 Schaan G: 075/232 93 94 N: 077/97 65 52	Hans-P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P.: 061/692 38 09	Lukas Schlumpf Konredstrasse 66 8005 Zürich P: 01/271 71 92
	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P: 031/332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P + Fax: 01/722 16 29	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Erikaweg 6 8400 Winterthur P: 052/223 09 71	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

Redaktionsschluss Heft 4/August 1995: 15. Juli 1995



I N H A L T

Das Wort des Präsidenten	74
Treffen und Termine	76
Der 30. April aus der Sicht eines Velofahrers	77
Treffen der Region West, 30. April 1995	78
Die Synchronfedern im 11er Schaltgetriebe (von KuGa)	80
6. Monte Carlo Challenge '95, 12. bis 17. Februar 1995	82
Einladung zum CTAC Treffen vom 2. Juli 1995	89
Programm zum CTAC Treffen vom 2. Juli 1995	90
Anmeldung zum CTAC Treffen vom 2. Juli 1995	91
Inserate und Kleinanzeigen	94
Steiner Urs: Ein Neumitglied stellt sich vor	98
Liebe Tractionisten/-nistinnen (von Peter Egloff)	100
Damit,....oder.....Deswegen	102
Traction Avant en Bande dessinée	104
Eingesandt von Walti Rey	108

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen
Citraöen Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern
Tel.:031/55 33 11

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

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel. + Fax:058/21 35 70
077/93 20 16

Garage und Teile
Christian und Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil
Tel.:072/28 24 33

Reparaturen und Garage
Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen
Tel.: 052/61 22 00

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

Benken, 14. Mai 1995

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

die Teilnehmer der gestrigen Vorstandssitzung haben sich den Entscheid für den Ort des Jubiläumstreffens nicht leicht gemacht, standen doch die Militärflugplätze Buochs und Mollis und ein attraktives Gelände in Richterswil zur Diskussion. Gute Gründe haben schliesslich bei der Abstimmung doch zu einem deutlichen Resultat geführt:

Das nächste Internationale Jubiläumstreffen des CTAC findet an Pfingsten 1996 in Mollis am Eingang zum malerischen Glarnerland statt!

Christian Heussi, der dank seiner Teilnahme am Klausenrennen über viele gute Kontakte verfügt, ist Präsident des Organisationskomitees, tatkräftig unterstützt von seiner Freundin Regine und hoffentlich vielen Helfern.

Wir suchen nun arbeitswillige Helfer - sowohl zur Vorbereitung von Ferne, als auch zur Durchführung an Ort und Stelle, - und Sponsoren. Wir brauchen eine funktionierende Organisation, ein lässiges Signet und gute Ideen. Die Erfahrung mit anderen Treffen hat gezeigt, dass die Mjithilfe im Team nicht nur Arbeit, sondern jede Menge Befriedigung in Form von Spass und guter Kameradschaft mit sich bringt. Wer bereit ist, sich zu engagieren, ist gebeten, sich mit Christian Heussi in Verbindung zu setzen, Badstrasse 57, 8867 Niederurnen, Tel. & FAX: 058 21 35 70 oder Natel 077 93 20 16.

Ich bin überzeugt, dass wir in dieser schönen Umgebung am Fusse des Fronalpstocks ein unvergessliches Treffen organisieren können!

Die Inseratenpreise für gewerbliche Inserate, die nicht Tractions betreffen, sind nach unten korrigiert worden. Sie gelten sowohl für die normalen Nummern, als auch für die Jubiläumsausgabe (Ausnahme: Farbdruck). Die genauen Bedingungen sind auf der Seite "Inserate und Kleinanzeigen" zu finden.

Die Reaktionen auf meinen Aufruf zu mehr Mitarbeit in unserer Clubzeitung waren für mich etwas überraschend. Meine Absicht war, mehr positive Textbeiträge zu Erfahrungen oder Erlebnissen bringen zu können. In dieser Art ist gar nichts eingetroffen, statt dessen sind mehrere Briefe eingesandt worden, mit denen uns die Verfasser - zum Teil recht unfreundlich - klar machen wollten, weshalb sie *nichts* machen für den Club. Nun, Motzen ist eine der Stärken des Schweizers, aber hin und wieder nimmt dies schon ungewöhnliche Formen an, wie zum Beispiel beim letzten Treffen, als sich ein Teilnehmer bei den Organisatoren ungehalten darüber beschwerte, dass die Autobahnausfahrt infolge Baustelle schlecht signalisiert war, und dass er und seine Mitfahrer beim Mittagessen an einem Einzeltisch sitzen mussten. (Wohlverstanden: Alle anderen haben die Signalisation als genügend empfunden, und zum Essen war er eine halbe Stunde zu spät!)

Ich habe bislang Kritik immer ernst genommen und ich habe versucht, darauf einzugehen. Ich bin aber zur Überzeugung gelangt, dass wir in den letzten Nummer zu viel davon im Clubheft publiziert haben. So könnte leicht der Eindruck entstehen, dass in unserem Club gar nichts richtig läuft. - Wenn sich alle über dem Teller den Kopf kratzen, braucht sich niemand zu wundern, wenn jeder in seiner Suppe ein Haar findet! - Ich bin aber überzeugt, dass das Team unseres Vorstandes seine Arbeit gut macht. Unser Hobby macht Spass und Freude, und das soll auch in unserer Clubzeitung zum Ausdruck kommen. Aus diesem Grunde werden wir in den nächsten Nummern unserer Clubzeitung keine Reklamationen oder Beschwerden mehr veröffentlichen. Wer auf Beschlüsse der GV Einfluss nehmen will,

muss sich an die GV bemühen. Selbstverständlich werden wir aber nach wie vor Kritik ernst nehmen. Persönliche Briefe werden auch persönlich beantwortet.

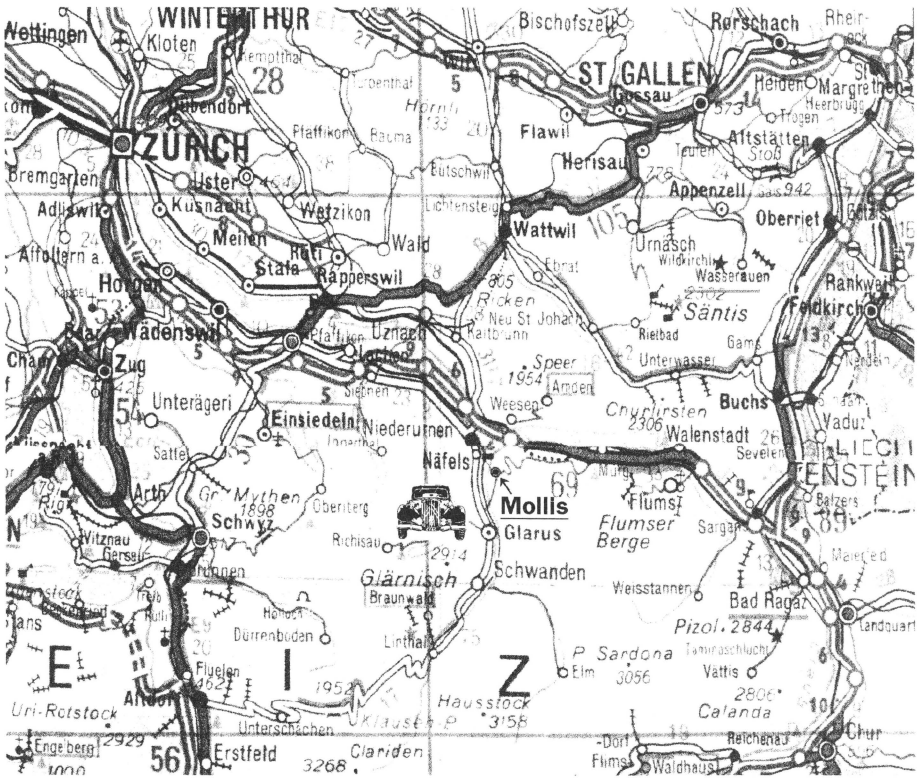
Daniel Eberli

Daniel Eberli

Pfingsttreffen 24.- 26. Mai 1996

Distanzen nach Mollis ca.:

Amsterdam	Brüssel	Frankfurt	Genf	Paris	Zürich
920 km	700 km	490 km	340 km	620 km	60 km



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

2. Juli 1995 *Treffen der Reion Ost*

30. Sept./1. Okt. 1995 Treffen der Region Süd

21. Januar 1996 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

7. Mai 1995 7. Grand Prix Retro
AGEPOLY-EPFL, C.P. 120, 1050 Lausanne

10./11. Juni 1995 Trophée Suisse des Véhicules Historiques
Circuit de Lignières (NE)

16.-18. Juni 1995 Citroën Car Club Rally, GB-Petersborough

17./18. Juni 1995 Oldierama, D-Lörrach bei Basel

8./9. Juli 1995 2CV-Rendezvous
Auto Technik Museum D-Sinsheim

23.-29. Juli 1995 Randonnée Alpine des CCS 34-57

18.-20. August 1995 5° Raid Suisse-Paris/Pantin

18.-20. August 1995 10. ICCCR, F-Clermont-Ferrand

16. September 1995 OTM Herisau

22.-24. September 1995 Oldtimer Bergtrophy Davos-Schatzalp

24. September 1995 10. Rassemblement National des SDHM

24. September 1995 OTM Lipsheim (F, Elsass)

28. Oktober OTM Zürich (Züspahallen)

25.-27. Mai 1996 20 Jahre CTAC Jubiläumstreffen in Mollis (GL)

Der 30. April aus der Sicht eines Velofahrers

Da ich lieber mit dem Velo als mit der Traction unterwegs bin, schwinde ich kurz vor sieben Uhr in den Sattel. Von Pratteln, einem Vorort von Basel, geht's nach Liestal, dann über den Hauenstein nach Balsthal. Jetzt wird der schwierigste Weg unter die Räder genommen, der Passweg. Bei Balsthal sehe ich endlich die erste Traction. Ich winke: Freundlich wird zurückgewunken. Ob die mich kennen?

Ein langer Aufstieg beginnt. Immer wieder blicke ich ins Tal zurück. - Wo sind sie denn, meine geliebten Tractions? Als ich vom Velo steige, um meinen Pulli zu versorgen, kommen Christian Heussi mit seinem Cabriolet gefolgt von einer anderen Traction. Wo ist denn Christians Freundin? Das ist ja Andreas neben Christian! Jetzt freue ich mich richtig auf das Treffen. Frohen Herzens wird die Steigung in Angriff genommen. Der Passweg ist nicht so leicht zu bezwingen. Immer wieder schaue ich ins Tal zurück, um zu sehen, ob noch andere Tractions den Berg hinaufklettern. Im Tal sehe ich vier schwarze Punkte hintereinander auf der Hauensteinstrasse. Möglicherweise...Tatsächlich, ein paar Minuten später fährt ein Konvoi schwarzer Limousinen an mir vorbei. Im Gegensatz zu mir nehmen sie die Steigung locker in Angriff. Ich halte an und winke ihnen glücklich lachend zu. Fröhlich wird zurückgewunken.

Bald habe auch ich den Parkplatz des "Alpenblick" erreicht. Erstaunt und erfreut bin ich, dass so viele Tractions hier sind. Die meisten müssen von der anderen Seite den Pass hinaufgefahren sein.

Ich bin froh, mit den anderen Clubmitgliedern sprechen zu können und geniesse den gut organisierten Ausflug.

Von einer Regenfahrt zuhause angekommen, musste ich ein Bier trinken und eine halbe Stunde schlafen. 90 Kilometer und 2 Pässe machten sich in Form einer wohligen Müdigkeit bemerkbar.

Für mich war's ein gelungener Tag. Dafür möchte ich den Organisatoren und den Mitgliedern danken: Im Club macht man Bekanntschaften mit immer neuen Leuten. Nach kürzester Zeit ist es, als ob man sie schon lange kennen würde. Das ist nicht selbstverständlich. Kommen deshalb so viele Mitglieder an die Treffen.?

Euer

Remo Spaini

Treffen der Region Westvom 30. April 1995 in Laufen

Bei bedecktem Himmel treffen nach und nach etwa 30 Tractions mit ihren Passagieren beim Restaurant Alpenblick am Passwang ein. Mit der erwarteten Aussicht vom Jura über das Mittelland zu den Alpen wird es leider nichts. Dafür werden eifrig Motorhauben geöffnet, Erfahrungen ausgetauscht und im Restaurant die vom Club gesponserten Gipfeli und Kaffee konsumiert. Nachdem ich bei der Hinfahrt beim Aus- und v. a. beim Einkuppeln ein lautes und für mich beängstigendes Klopfergeräusch festgestellt habe ("das heter doch no nie gmacht!) teile ich meine Sorgen umgehend meinem Tischnachbarn Hans Ryf mit. Nach kurzer Probefahrt lautet die Diagnose übereinstimmend mit Albert Schorta: "Kupplungsdrucklager defekt". Ich erinnere mich: als mir Heinz Beyer seinerzeit den Motor revidiert und (auf meinen Wunsch) das damals schon jaulende Drucklager ersetzt hatte, hatte ich ihn hinterher schüchtern darauf aufmerksam gemacht, dass die Kupplung immer noch schleifende und quietschende Töne von sich gebe. Seine Antwort: "Das Lager muss sich jetzt erst einschleifen...." Nachdem sich das Kupplungsdrucklager also 12 Jahre lang eingeschliffen hat, ist es nun offensichtlich ganz hinüber. Das heisst: Irgendwann Getriebe raus, am besten gerade mit dem Motor. Aber, so beruhigt Hans Ryf mich und meine Begleiterin, nach Hause kommst Du auf jeden Fall. Die Sache ist nicht gefährlich, hat Zeit bis zum Winter. In meinem Kopf fängt es aber schon an zu rechnen: Drucklager ersetzen, bei dieser Gelegenheit eventuell auch neue Kupplung einbauen? Wie steht es mit den Kreuzgelenken der Antriebswellen? etc. Der Reparaturbetrag dürfte auf jeden Fall vierstellig sein.

Bei der Weiterfahrt den Passwang hinunter nach Laufen (Toll: an der Spitze des Korso!) wird dann meine Stimmung zusehends besser, da auch das Wetter leidlich mithält. Zumindest regnet's nicht. Die Strecke ist kurvenreich, relativ wenig befahren und daher wie geschaffen für Traction-Fans. Ca. um 11.30 Uhr treffen wir auf dem reservierten Parkplatz in Laufen ein, und es bleibt uns noch etwa eine Stunde bis zum Mittagessen. Wieder angeregte Gespräche um und bei den Tractions. Wieder geöffnete Motorhauben. Andere benützen die Gelegenheit und schauen das schöne Städtli an. Den auf dem Parkplatz zurückgebliebenen wird von einem elegant und stilgerecht gekleideten Herrn (habe den Namen leider wieder vergessen), der uns in einem ebenso eleganten Bentley-Coupé begleitet hat, eine Demonstration eines neuen und für Oldtimer scheinbar besonders geeigneten Lackpflege- und Konservierungsverfahrens verabreicht.

Um 12.30 finden wir uns alle pünktlich im Hotel Central zum Mittagessen ein. Nachdem wir uns bei gutem Essen und Wein ausgiebig gestärkt haben, findet für die Interessierten eine Führung im Heimatmuseum der Stadt Laufen unter kundiger Führung von Herrn Fuchs, einem alten Laufentaler, statt. Wir sind alle überrascht, mit welcher Sorgfalt und Professionalität die einzelnen Abteilungen (Versteinerungen, Geschichte

des Laufentals, Geräte und Einrichtungen) gestaltet sind. Dies obwohl es sich nur um ein kleines Museum handelt, das von einem privaten Verein (mit Unterstützung der öffentlichen Hand) betrieben wird. Herr Fuchs weiss sehr viel und interessant über die einzelnen Ausstellungsgegenstände - die meisten haben ihre eigene Geschichte - zu berichten. So vergeht die Zeit wie im Fluge und gegen 16.00 Uhr heisst es bereits wieder Abschied nehmen und die Heimreise antreten. Ich hoffe, es sind alle gut nach Hause gekommen und wir sehen uns bald wieder.

Bern, 3. Mai 1995

Daniel Löhner



Die Synchrofedern im 11-Traction Avant-Schaltgetriebe

Die im Synchrokranz (Schiebemuffe) sitzenden sechs Druckfedern stellen über je eine Kugel die Verbindung her zwischen Synchrokranz und Synchronabe (Gleichlaufkörper). Die Kugeln werden (wenn der 2. oder 3. Gang nicht eingelegt ist) in eine kreissegmentförmige Aussparung in der Nabe gedrückt. Dadurch wird der Kranz auf der Nabe zwischen dem 2.- und 3. Gangrad zentriert.

Beim Zerlegen von 5 Synchronisierungen bot sich mir folgendes trauriges Bild:
Bei einem Synchroniseur waren von den 6 Federn 4 gebrochen. Bei 4 von 5 Synchronisierungen war das Innere der Federn mit einem HART gewordenen Silberfett aufgefüllt. Das Federn konnte daher gar nicht mehr einwandfrei stattfinden. Beim Silberfett handelte es sich um Never-Seize oder Anti-Seize. Derartiges Fett gehört nicht ins Getriebe. Es zerstört Wälzlager nach kurzer Laufzeit.

Ich habe von 15 Federfabriken Offerten eingeholt für neue Synchrofedern. Neben dem Preis habe ich auch technische Fragen gestellt.

Die Auswertung der erhaltenen Angebote möchte ich hier wiedergeben:

Von 15 Offertanfragen wurden 13 beantwortet.
Die Lieferfristangaben schwanken von 2 bis 6 Wochen.

Stückpreis bei Bestellmenge 120: Fr. 1.05 bis Fr. 5.40
Stückpreis bei Bestellmenge 600: Fr. 0.23 bis Fr. 1.30

Material

Das von mir verlangte Material ist festigkeitsmässig nicht ausreichend (das habe ich später bemerkt). Dies wurde von keinem der 13 Hersteller beanstandet. Den Federlieferanten hätte mein Fehler deshalb auffallen müssen, weil beim Zusammendrücken auf Blocklänge die Maximalspannung in der Feder das Zulässige weit, nämlich um 20%, übersteigt. Derartige Druckfedern sind zumindest verdächtig. Die Synchrofeder wird im Betrieb nahezu bis auf Block zusammengedrückt (Blockspiel = 0,3mm).

Im Gegenteil haben 6 Hersteller das Material VD (vergüteter VENTILfederdraht) angeboten, welches als Synchrofeder noch ungeeigneter wäre als das von mir verlangte Material FD (vergüteter Federdraht).

Einer hat eine Werkstoffsorte angeboten, die es gar nicht gibt, welche jedoch am ehesten zur Sorte VD passt.

Also 7 von 13 Herstellern empfehlen eine Materialsorte welche noch schlechter ist als die ungenügende verlangte.

Offensichtlich nehmen die Hersteller die Materialwahl nicht ernst. Sie empfehlen einfach das was sie am Lager haben.

Man kann sich also nicht darauf verlassen, dass die Fabrikanten das richtige Material verwenden, wenn man neue Federn nach Muster herstellen lässt!

Durch falsche Materialwahl können die Synchrofedern lahm werden oder brechen.

Richtig wäre patentiert-gezogener Federstahldraht Klasse D nach DIN 17223 Teil 1 mit Dauerschwingfestigkeit nach DIN 2089 Teil 1 Seite 23 Kugelstrahlen ist nicht erforderlich. Materialklasse D ist wichtig.

Kugelstrahlmittel

Das Festigkeitsstrahlen von kleinen Federn ist problematisch. Ich wollte daher wissen was für ein Strahlmittel von den Spezialisten eingesetzt wird. Jedoch keiner der 13 Hersteller gibt die verlangte Strahlmittelbezeichnung exakt an, obwohl die meisten das Kugelstrahlen bestätigen und auch verrechnen! Ein einziger gibt wenigstens den Kugeldurchmesser mit 0,8mm an. Dies dürfte viel zu gross sein für eine Federdrahtdicke von 0,9mm und einen Windungsabstand von 1mm.

Vernünftige Kugeldurchmesser, mit welchen das Innere der Federn (max. Spannungen sind innen) bestrahlt werden kann, dürften 0,6mm nicht überschreiten.

Ein Hersteller schlägt Glasperlenstrahlen vor, was keine Festigkeitssteigerung bewirkt. Glasperlen werden vor allem zum Entgraten von Kunststoffteilen eingesetzt.

Strahlintensität

Die richtige Intensität ist ausschlaggebend für die Festigkeitssteigerung beim Kugelstrahlen. Wenn die Strahlintensität zu klein gewählt wird nützt das Kugelstrahlen nichts, ist die Intensität viel zu gross bleibt von den filigranen Federn nichts mehr übrig.

Keiner der 13 Hersteller machte eine Angabe zu der von mir verlangten Strahlintensität. Wenigstens einer gibt eine Strahlzeit an von 8-10 min.

Schlussfolgerung

Ich werde die Synchronfedern ohne Kugelstrahlen bestellen. Das Kugelstrahlen, welches festigkeitsmässig nicht unbedingt nötig ist, organisiere ich eventuell selber bei einem Hersteller für Strahlmaschinen wo ich früher tätig war.

Als Bestätigung für die richtige Materialwahl verlange ich vom Federhersteller ein schriftliches Material-Attest.

Aufruf

Ich selber benötige für meine beiden Getriebe (eines soll nach 8-jähriger Pause wieder fahren, das zweite ist Ersatz) 12 neue Synchronfedern.

Wer von den Garagisten und Ersatzteillisten möchte wieviele Federn bestellen?

Ich plane eine Sammelbestellung. Wenn sich 3 Interessenten melden würden:

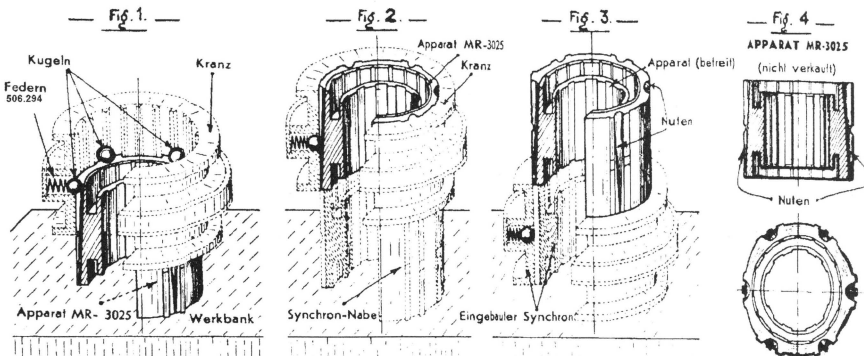
Pro Abnehmer 204 Federn für 34 Getriebe.

Kostenaufwand Fr. 60.- bis 200.- pro Ersatzteillist

Kurt Gasser
Tel 053 29 14 20 P

Lindenstrasse 7
Fax 052 264 1102 G

8245 Feuerthalen
Tel 052 264 1610 G



6. Monte Carlo Challenge '95

12. bis 17. Februar 1995

Fahrer:	Christian Heussi, CH
Navigatorin:	Regine Hansche, NL
Auto:	Citroën 11 BL Werkscabriolet 1938
Länge der Rally:	2561 km, insgesamt ca. 4000 km
Klassen:	Sportklasse 1950-1969, nach Hubraum in 10 Klassen Grande Touring-Klasse, bis 1969 und pre '49 in einer etwas kürzeren Route

Wer sich das erste Mal für die Monte Carlo Challenge anmeldet, weiss noch nicht, was auf ihn zukommt, auch heisst sie die "härteste und schwierigste" Winterrally für alte, mindestens 25jährige, Autos zu sein. Derjenige hat nämlich noch nicht die Strapazen von 24 Stunden Etappen, Eis, Schnee, Stress, Kälte und Ermüdung erlebt, und vielleicht einen Unfall oder Autoschaden auf einer Nachtetappe auf abgeschiedenen Strassen oder Pässen, weitab vom nächsten Dorf.

Wir hatten zwar im Vorjahr unsere Klasse, die pre '49, gewonnen, aber doch sagte ich, wie viele andere: Einmal und nie wieder.

Doch dann kommt der Sommer, in der Wärme vergisst man die Strapazen und die Kälte, erinnert sich nur noch der schönen Erlebnisse und dann kommen genau in der grössten Augusthitze die neuen Anmeldeformulare. Neue Routen, mehr westwärts durch das Central Massiv und die Ardèche, und man ist schon überredet, erneut auf dem heissen Stuhl des Navigators Platz zu nehmen.

Nach unserer frühen Anmeldung blieb Christian genügend Zeit, das Cabi optimal vorzubereiten. Von Michelin bekam er sehr gute Winterpneus zur Verfügung gestellt, die bei ersten Schneetests auf der Ibergereggen super liefen. Bei normalen Strassenverhältnissen vertrugen sie allerdings höhere Geschwindigkeiten nicht. Daher freute sich Christian ganz besonders, als er von Herrn Köppl aus Au/SG eine Woche vor dem Start noch alte, aber ungebrauchte Winterpneus bekam, die er an der Hinterachse montieren konnte. Bei den Vorbereitungen hatte er auch grosse Hilfe von den Herren Josef Thum, Jakob Schlittler, Herbert Dick und Karl Enz. Er verbesserte auch die Heizung, Scheibenwischanlage und Elektrik, um auch nachts genügend Strom zu haben.

Wir hatten auch dieses Jahr en Startplatz Noordwijk (NL) gewählt. Andere Möglichkeiten waren Oslo, Bristol, Bozen, San Sebastian oder Rothenburg o. d. Tauber. Doch die Atmosphäre am letztjährigen Start in Holland war so gut, so viele begeisterte Zuschauer...

Donnerstagnacht, 9. auf 10. Februar fuhren wir also Richtung Holland. Während der Anreise über 874 km hatten wir leider immer Regen und Christian war nach einem normalen Arbeitstag und einer durchfahrenen Nacht sehr müde. Aber der erste Durchhaltetest war überstanden. Von Freitag auf Samstag konnten wir das Cabi in der Citroëngarage Damsté in Nieuwegein versorgen, wo es, schon versehen mit Rallyschildern und Startnummer 3, von vielen Leuten bestaunt wurde. Samstagmorgen, den 11. Februar, gings dann die letzten 70 km zur Wagenabnahme nach Noordwijk, die ohne Probleme verlief. Es mussten noch einige Formulare ausgefüllt werden, danach gab es abends einen Empfang vom Verkehrsamt und Bürgermeister, und danach hatten wir Zeit für Freunde, Fans und meine Kinder, bis Sonntagnachmittag, dem Start um 15 Uhr.



Im Minutenintervall starteten wir zur ersten Nachtetappe über 678 km nach Joigny (F). Unterwegs hatten wir erst in Chaam (NL) und später in Huy (B) eine Stempelkontrolle. Eine Woche vorher wäre diese Kontrolle auf dem Hauptplatz nicht möglich gewesen, da dann alles durch die Hochwasserkatastrophe noch einen halben Meter unter Wasser stand. In Huy trafen wir den Vorjahrsteilnehmer Michael Müns, der uns beim Tanken aushalf und mit uns zu Abend ass. Weiter gings dann schnell zur französischen Grenze, Sedan, Chalons-s-Marne und Trojes nach Joigny. Zwischen 2 und 3 Uhr nachts trafen da auch alle Teilnehmer aus Oslo, Rothenburg, Bozen und Bristol ein. Leider war es kalt und alle Lokale geschlossen. So probierten manche, so gut es ging, in ihren Autos zu schlafen (?), bis um 4 Uhr morgens ein Cafe öffnete, Zeit für einen heissen Kaffee, Croissants und die Toilette.

Ab 7.30 Uhr erfolgte die Zeitkontrolle **aus**, wiederum im Minutenintervall. Über Auxerre, Clamency, St. Saulge, vorbei am Autocircuit Magny-Cours, Bourbon-l'Archambault, le Montet nach Ebreuil, wo es inzwischen stark regnete. Ab da wurde das Gelände schroffer und die Strassen schmaler. Es ging durch den Gorges de Chouigny, wo es eine geheime Kontrolle gab, und den Gorges de la Sioule nach Manzat, mit Umleitung um den örtlichen Friedhof, weiter nach Pontibaud, nach Rochefort-Montagne, mit schöner Aussicht auf den Puy de Dôme, einem alten Vulkan, und nach le Mont-Dore. Hier kommen wir bei strömendem Regen nach 365 km um 15 Uhr an.

Nun hätten wir nach 33 Stunden doch ein gutes, warmes Bett verdient. Leider weit verfehlt: Das Zimmer war steinkalt, die nachträglich eingebaute Dusche zu klein - mit schmerzhaften Klapptüren und die Matratzen wahrscheinlich so alt wie's Hotel (Jahrhundertwende). Vielleicht wurden diese Schikanen beabsichtigt? Im Zeitgeist der alten Monte's? Trotzdem hatten wir ein phantastisches Abendessen und als wir am nächsten Morgen aufstehen, gibt's 10 cm Neuschnee. Für uns in der Grande Touring Klasse erfolgt der Start zur nächsten Etappe über 520 km nach Vals-les-Bains ab 10 Uhr. Bei herrlichem Wetter und Neuschnee geht's zur 1. Regelmässigkeitsprüfung auf den Col de la Croix St. Robert und dann auf den Col de Serre, wo schon die ersten Teilnehmer im Strassengraben und Schnee stecken. Über Murat und Pierrefort gehts nach St. Flour zu einer Mittagspause. Es ist schon beeindruckend, wenn so viele alte Rallyautos das Stadtbild beherrschen, mit all den Zuschauern, das Kommen und das spätere schnelle Abfahren der Teilnehmer. Valentinstag, also auch noch schnell eine Karte aus dem Herzen der Auvergne an die geheimen Lieben daheim.

15 km nach St. Flour sehen wir dann das imposante Viaduc-de-Garabit von Eiffel, müssen uns aber beeilen, die nächsten Durchfahrts- und Zeitkontrollen in Saugues, Cayres, le Béage, Bourlatier und Mezilhac rechtzeitig zu erreichen. Inzwischen ist es wieder dunkel und wir haben noch eine Regelmässigkeitsprüfung über den Col des Quatre Vios und den Col de la Fayolle vor uns. Während dieser Prüfung verfahren wir uns, Christian gibt Vollgas bergab, um die verlorene Zeit wieder gut zu machen und wir schaffen es in der Sekunde genau (Glück oder Können?) Dann gehts weiter bergab nach Vals-les-Bains, wo wir spätabends ankommen, die ersten verbeulten, aber noch fahrbaren Autos sehen und den 84. Geburtstag des ältesten Teilnehmers, Maurice Gatsonides feiern.

Mittwochmorgen starten wir in der Grande Touring Klasse, da wir an den Vortagen keine Zeitverluste und die besten Regulationsergebnisse hatten, als erste zur nächsten 24 Stunden Etappe. Erst gibt's noch einen Beschleunigungs- und Bremsstest, dann gehts über Aubenas Richtung Gorges de l'Ardèche, zu einer weiteren Regulationsprüfung. Es ist eine wunderschöne, imposante Gegend, leider ist man gerade dann mit Tripmaster, Uhr und Karten beschäftigt, sodass man gar nichts von dieser prächtigen Naturlandschaft geniessen kann.

Wir durchqueren das Rhôneetal und fahren vorbei an Bolléne, Malaucene, durch den Gorges de la Nesque nur noch auf D-Strassen, meist so schmal, dass Ueberholen nicht möglich ist. Nach Sault und Banon erreichen wir Forcalquier, von alther ein traditioneller Monte-Stopp, zur Mittagspause. Über Valensole und Riez gelangen wir zum Lac de Ste. Croix und dem Canyon du Verdon.



Jetzt bei Tageslicht schonte Christian mich und meine Höhenangst etwas. durch nicht allzu wild durch die Kurven zu fahren. Über Trigrance ging's dann zur Nordseite des Canyons, wo in la Palud-s-Verdon eine Zeitkontrolle mit einer anschliessenden Regulationsprüfung über den Col d'Ayen folgte. Via Moustiers-St. Marie, Puimoisson und Mezel erreichen wir nach 457 km Digne-les-Bains zum Abendhalt. Auch hier mussten einige Teilnehmer wegen Autoschäden aufgeben. Christian zog nur noch die Bremsen nach, was sich später als sehr klug erwies. Da auf der ganzen Strecke jetzt kein Schnee lag, war das Tempo aller viel höher, und das Material dadurch besonders beansprucht.

Ab 22.30 Uhr wurde die Nachtetappe über 550 km gestartet, zuerst über die N 85 (Route Napoleon), über den Col des Lesques zu einer Regelmässigkeitsprüfung entlang dem Lac de Castillon nach St. André les Alpes und über den Col de la Colle St. Michel nach Annot und weiter zum Tankstopp um 2 Uhr nachts in Entrevaux.

Wer einmal die Atmosphäre der Monte Carlo Challenge fühlen möchte, müsste diesen Tankaufenthalt erleben: Hektik, Reparaturen, Gerangel um den Zapfhahn und Stempelposten, Leute, die aufgeben müssen, interessante Gespräche, flauere Witze, Motorengedröhne. in die falsche Richtung Abfahrende, Geklatsche und Gejohle, wenn sie den Fehler bemerken und laut hupend wieder passieren, und alle mit inzwischen ziemlich mitgenommenem Aussehen, schmutzig und übernächtigt.

Aber nach einer halben Stunde geht's weiter, erst über den Col de St. Raphael und den Clue de St. Auban zur Kreuzung D5 mit D2211. Das gemeine: es gibt innerhalb eines Kilometers zwei solcher Kreuzungen. Viele verlieren bei der Suche nach der richtigen wichtige Minuten, auch wir handeln uns dabei die ersten 20 Strafpunkte bei der Zeitkontrolle ein. Es gab übrigens ziemlich viele dieser kniffligen Situationen, und man freute sich als Navigator besonders, wenn man all diese kleinen Tricks der Organisatoren rechtzeitig durchschaute.

Aber es geht weiter, das Tempo liegt hoch, zurück zur N 85 und über den Pas de la Faye nach St. Vallier-de Thiey, von dort auf der D5 über den Col de la Sine zur Kreuzung mit der D2 bei les 4 Chemins. Diese Kreuzung werde ich nie wieder vergessen, auch Christian nicht, auch wenn er mir inzwischen vergeben hat: Durch ein totales black out verpasse ich die Kreuzung und schicke ihn über den Col de Bleine. Erst auf der anderen Seite bemerke ich diesen kapitalen Fehler und Christian muss diesen schmalen Pass im Gegenverkehr wieder zurück. Dabei verlieren wir wertvolle Zeit und verspielen damit den Gesamtsieg in der Grande Touring Klasse. Trotzdem probiert Christian soviel wie möglich gut zu machen und fährt - glaube ich - Rekordzeit über den Col de Bleine zurück, durch den Clue les Baumes und den Gorges du Loup nach Gourdon, dem Frühstückhalt, und verliert insgesamt nur 12 Minuten. Gut, waren die Bremsen vorher an gezogen, jetzt glühten und stanken sie.

Nach einem starken, heissen Kaffee geht's die letzten 60 km nach Monte Carlo und, nachdem wir noch schnell das Verdeck geöffnet hatten, auf die Zielrampe im Hafen.

Unter grossem Beifall von Publikum und Presse können wir die Zielankunft feiern, und danach mit den anderen Schweizern bei plus 18 Grad auf der Promenade die Ankunft der restlichen Teilnehmer. Hier erfahren wir auch das Los vieler anderer Teilnehmer: Die meisten Ausfälle dieses Jahres waren zahlreiche Aufhängungsbrüche.

Nach 28 Stunden in Kälte und Nacht haut jetzt Sonne und Alkohol den stärksten um. Nach einem wohlverdienten Mittagsschlaf sehen wir abends den Start der 75 besten der Sportklasse zur Nachtetappe. Diese Prüfung wird allerdings mitten in der Nacht abgebrochen. Freitagmorgen ist die Rangliste bekannt: In der Grande Touring Klasse werden wir trotz meines Navigationsfehlers zweite, die pre '49 haben wir mit grossem Vorsprung gewonnen. Am Abend gibt's das traditionelle Galadiner im Hotel de Paris, die Siegerautos frisch gewaschen und poliert vor der Türe auf dem Casinoplatz. Während der Siegerehrung sind die Teilnehmer jetzt in Galakleidung fast nicht erkennbar, aber alle sichtbar entspannter. Nach einem Abstecher in "Rosi's Bar" auf der Rennstrecke gilt Abschied nehmen. Doch wieder bis zum nächsten Jahr?



Am Heimweg über den Colle di Nava (I) bricht dann das Lichtmaschinenrad ab. In Turin streift der Ventilator, später bei der Ausfahrt aus dem Gotthardtunnel bricht es ab und beschädigt Motorhaube und Kühler. Glücklicherweise hatten wir keine weitere Etappe zu bewältigen und hatten Gabriel Egloff dabei, der uns dann noch nach Hause schleppte.

Eine Woche der Superlativen: Winter, Schnee Regen, Kälte, viele durchwachte Nächte einerseits, Frühling und Wärme mit blühenden Sträuchern an der Riviera andererseits, am Heimweg wiederum Schnee und Kälte. Alte Freundschaften gefestigt, neue gemacht, unter Mithilfe vieler, vor, während und nach der Rally.

Ende Februar 1995

Regine Hansche

Resultate:

Sportklasse:

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. Gammons/Easter | MGA |
| 2. Wilson/Bufum | Porsche 356 C |
| 3. Corns Cave | Volvo Amazon |

Grande Touring Klasse:

- | | |
|-------------------|-------------------------|
| 1. Door/Ealand | Volvo PV 544 |
| 2. Heussi/Hansche | Citroën 11 BL |
| 3. Noble/Noble | Bentley Continental S 1 |

Pre '49:

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Heussi/Hansche | Citroën 11 BL |
| 2. Selci/Campagnoli | Citroën Light 15 |
| 3. Aebi/Aebi | Rolls Royce Silver Ghost |





Kupplung revidieren Traction avant 7 und 11 CV

Zitat aus dem reparaturhandbuch: "Auf der 6 feder kupplung ist, damit die kupplung progressiv arbeitet die *druckfläche nicht flach*, sondern *hohlgewölbt*, bei der 9 federn kupplung *leicht hohlgewölbt*."

Bei der kupplungsrevision wird die druckplatte einfach *plangeschliffen*.

Mit unserem neuen spezialwerkzeug sind wir in der lage die druckplatte *hohlgewölbt* zu bearbeiten.

Selbstverständlich verwenden wir bei der revision die der originalausführung entsprechenden federn.

Einstellung der gewichtsverteilung TA 7 + 11CV, 15-6

Zitat aus dem reparaturhandbuch: "Die *gewichtsverteilung* auf jedem rad spielt eine grosse rolle für die *strassenlage, die bremswirkung und die reifenabnützung*. Nach jeder arbeit, welche eine verstellung der torsionsstäbe oder ein richten der carrosserie erforderte, muss die gewichtsverteilung eingestellt werden."

Mit unseren modernen und genauen *einzelradwaagen* sind wir in der lage die gewichtsverteilung an den vorder- wie hinterrädern genau einzuregulieren.

Vergaser, Benzinpumpen, Zündverteiler

Vergaser drosselklappenwellenspiel beheben. Montageflansch planen *ohne materialabnahme*.

Revidierte Solex vergaser für die Traction im austausch ab lager.

Benzinpumpen revidieren. Montageflansch planen *ohne materialabnahme*.

Benzinrücklaufventile, standart ausführung für 8mm leitungen. Andere durchmesser auf anfrage.

Vacuumdosen an zündverteiler revidieren. Zündverteiler auf prüfstand kontrollieren, einstellen.

Neuheit

Steckerladegerät für 6 + 12 volt autobatterien. Betriebsspannung 230 v/50 hz, ausgangsleistung 500 mA/6 volt, 400 mA/12 volt. Ist die volle batterie ladung erreicht, wird der ladestrom automatisch reduziert. Bei längeren standzeiten bleibt die batterie dadurch immer voll geladen.

Sollte die batterie einmal ganz entladen sein, so ist es mit diesem gerät möglich sie sehr schohnend wieder aufzuladen, ohne dass sie unbedingt schaden erleidet. Preis sfr. 73.--, incl. Mwst, plus versand. Bei der bestellung bitte die batteriespannung angeben.

Zum 11 jährigen jubiläum

bis ende 1995

für alle 11CV T.A. reparaturen 11 % rabatt

auf arbeit und teile

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 Clubblem, 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 bleigfasstem Glas mit Traction-Motiv, Fr. 250.--
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Zu verkaufen:

Citroën Traction légère 11 B Normale, 1955
schwarz
infolge Platzmangel preiswert abzugeben
teilweise zerlegt und restauriert
VPreis: sFr. 5'000.--.

P. Egloff-Manhart, Nussberg, 8418 Schlatt

Tel. P.: 052/232 25 35 abends ab 17.00

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

Zu verkaufen:

Citroën 11 B Large, 1953
Karosserie fertig zum Spritzen
neue Pneu's, Bremsen
Mechanik i.O., jedoch ohne Motor und Getriebe
Preis: Fr. 3'500 mit Verzollungsausweis und französischer Carte Grise
Walter Rey, Schöneckstrasse 367, 8215 Hallau
Tel.: 053/61 41 34 ab 19.00, Fax 053/51 41 29

Wegen Todesfall zu verkaufen:

Citroën Légère C4 1937
original restauriert
noch nicht fertig zusammengestellt
VP Fr. 25'000.--
Appenzeller, Stadtplatz, 3270 Aarberg
Tel.: 032/82 17 52

Zu verschenken:

1 Felge zu Citroën B??
circa 1924
Grösse 720x120
ab Platz
Marcel Marro, 3186 Düringen
Tel.: 037/432 738, 11-13h und ab 17h

Neu für Citroën Traction 15/6:

Nachfertigung des Auspuffkollektors
2-teilige Ausführung (um Verzug zu verhindern)
Mehrfachvergaser-Ansaugkollektoren können angebracht werden
"Look d'origine"
Preis: FFr 2550.-- + Porto
Club "La Voiture Ancienne d'Alsace, 28 rue de la Gare, F-67640 Lipsheim

Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu verkaufen:

Elektrische Frontscheibenheizung für PW Aufsatzscheibe für Montage von innen
Marke "Royal", Swiss Made

Je ein 3-stufiger Schalter für linke und rechte, separat beheizbare Scheibenhälfte

Eine Glasscheibe in einer Ebene

Preis: Fr. 200.-

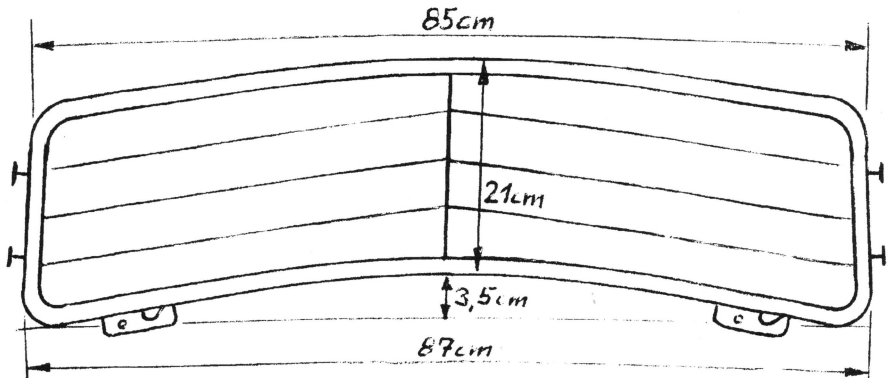
Die angebotene Aufsatzscheibenheizung passt nicht zu Traction's. Für Traction's gab es eine Extra-Ausführung mit einer Aussparung unten in der Mitte für das Frontscheibenverstellhandrad.

Aufruf: Zu welchen Autos passt die angebotene Aufsatzscheibenheizung?

Kurt Gasser
Tel 053 29 14 20 P

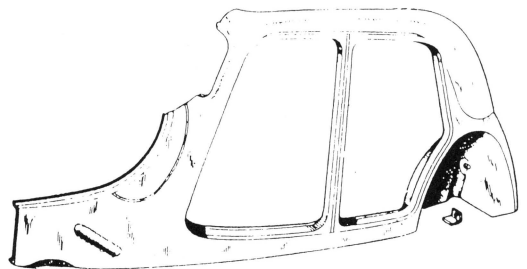
Lindenstrasse 7
Fax 052 264 1102 G

8245 Feuerthalen
Tel 052 264 1610 G



Die gute Seite des Traction; komplette Seitenteile für Traction kann man bei der Firma Néo-Rétro in Frankreich bekommen; Hergestellt am Javel für den Export in die USA sind diese Teile im perfekten Originalzustand nach Frankreich zurückgekommen; ihr Preis beträgt 5450 FF das Stück

Néo Rétro
B.P. 369
87010 Limoges
Tel: 0033/55483858
Fax: 0033/55002796





CITROËNISTES



Mein Angebot: Interessiert?

Chromteile

Gummitteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

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

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

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

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

neue Kupplungen für 4-Zylinder

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

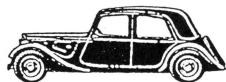
homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV
grosses Ersatzteillager

Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Traction



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



Ein Neumitglied stellt sich vor

Steiner Urs, 1.11.42 und Margrith

Gloggere

6018 Buttisholz / LU

Tel privat 045 57 16 96

TA „Julie“, 1.1.47

11 BL

Limousine, schwarz

Am 1. September 1963, zwei Monate vor meinem 21. Geburtstag, kaufte ich den TA aus zweiter Hand für Fr. 300.-.

Bis Ende 1961 war er eingelöst und wurde vom damaligen Besitzer, einem Händler für Landwirtschaftsbedarf (Gummistiefel, Güllenschläuche und vieles mehr) täglich benützt, um die Kundschaft in der Zentralschweiz zu besuchen.

Mein damaliges Ziel war es, das Fahrzeug irgendwann später zu restaurieren. Um die Karosserie vor Rostfrass zu schützen, konservierte ich damals alle Hohlräume und die Wagenunterseite mit recht viel Aufwand.

1976 bezogen wir unser neues Heim, ausgerüstet mit einer zweiten Garage für den TA. Als Alltagsfahrzeug stand damals in der andern Garage ein Citroën DS 23 Pallas, heute ist es ein CX 25 GTI. Sie sehen, die Citroën's mit ihrer revolutionären Technik und dem exzellenten Fahrkomfort faszinieren mich noch heute.

Im Herbst 1991, 28 Jahre nach dem Kauf, nahm ich dann die Gesamtrestauration in Angriff. Als Nichtfachmann war das für mich eine grosse Herausforderung. Mit Ausnahme der Motorrevision, der Spenglerarbeit, der eigentlichen Lackierung (während zwei Wochen Ferien habe ich beim Autolackierer die ganze Karosserie selber geschliffen) und den Ersatz des Himmels, habe ich die Restauration selber durchgeführt. In schwierigen Phasen - Einbau des Motors, der Kupplung und des Getriebes - stand mir ein ehemaliger Schulkollege, Automechaniker und Adlerspezialist Fritz Hoher von Geiss, mit Rat und Tat zur Seite. Diesem „Rückenhalt“ verdanke ich auch weitgehend den Mut zur Eigenrestauration. Danke, Fritz!

Nach gut drei Jahren, mit etlichen durchgearbeiteten Nächten und einem Aufwand von ca. 900 Stunden, schlug dann am 30. September 1994 die Stunde der Wahrheit. Im ersten Anlauf nahm er die Hürde der amtlichen Prüfung auf dem Strassenverkehrsamt des Kantons Luzern mit dem Stempel „Veteranenfahrzeug“.

Eine kleine Rückblende ins Jahr 1963.

Meinem sonst vollständigen TA fehlten alle vier Radkappen. Auf einer Fahrt Richtung Chur - damals war die Autobahn noch nicht gebaut - entdeckte ich in der Nähe von Bilten so etwas wie einen Autoabbruch mit mehreren Citroën. Meines Wissens verkaufte mir damals der Vater des heute bestens bekannten Christian Heussi die ersten TA Ersatzteile.

Christian war dann auch für die Restauration mein hauptsächlicher Teilelieferant. Ich danke Dir für den zuverlässigen Service und die guten Tips.

Mit den an der Restauration beteiligten Fachleuten machte ich übrigens durchwegs sehr gute Erfahrungen;

- Otto Wüest, Wauwil, revidierte als alter Citroën-Kenner den Motor.

- Alex Lipp, Carrosserie, Ruswil, führte mit viel Fachkenntnis die Spenglerarbeiten aus. Für die Rohmontage der Karosserie stellte er mir seine Werkstatt zur Verfügung.

- Hans Kunz, Autospritzwerk, Ruswil, bot mir die Gelegenheit, möglichst viele Vorbereitungsarbeiten in seine Werkstatt selber zu leisten.
 - Hansruedi König, Autosattlerei, Sursee, lieferte mir den Originalstoff für die Innenverkleidungen.
 - Richard Keiser, Autosattlerei, Ebikon, verpasste dem TA in Rekordzeit einen neuen Himmel, und fasste alle Teppiche ein.
 - Pneu Stössel in Ebikon organisierte mir die Reifen innert nützlicher Frist. (Michelin X 165x400) Das Pneumatikhaus in Luzern hat die Reifen am Lager zum genau doppelten Preis.
 - Die Firma Wiba in Kriens sandstrahlte die Türen, die Kotflügel, Kofferdeckel, Motorhaube und verschiedene Kleinteile. Den Rest der Karosserie habe ich selber „entlackt“.
- Ihnen allen danke ich für die gute Zusammenarbeit und für die vielen wertvollen Anregungen.

Dank dem Insidertip von Jörg Henauer, CTAC-Mitglied, konnte ich an der GV vom 29. Januar 1995 im SPZ in Nottwil bereits die ersten Kontakte zum Club knüpfen. Diese Schnupperstunde erlebte ich positiv, finde es aber schade, dass keine 10% der Mitglieder an der GV teilnehmen.

Ich danke allen, die mich schon vor meiner Mitgliedschaft so freundlich in ihren Kreis aufgenommen haben.

Voll Spannung warte ich auf das erste Treffen.

Mit freundlichen Grüssen.

Steiner Urs

Die Redaktion hat Fax!

Seit kurzem ist die Redaktion der CTAC-Mitteilungen auch mit Fax erreichbar. Die Telefonnummer ist dieselbe, wie für Gespräche, nämlich: 01/722 16 29. Eure Faxe werden von einem Computer entgegengenommen und nicht von einem "echten" Telefax-Gerät.

Also, wer's ganz eilig hat und auch noch 2 Tage nach Redaktionsschluss seinen Bericht loswerden will: Sag'g doch schnell per Fax.

Als nächsten Schritt stelle ich mir einen Anschluss an die sogenannte "Datenautobahn" Internet vor. Dort ist es kein Problem digitalisierte Bilder von Tractions, anderen Citroëns und wie die Medien auch schon herausgefunden haben, von mehr oder weniger bekleideten Menschen, in der Weltgeschichte herumzuschicken.

Das wär doch auch etwas für den CTAC: Eine Adresse im Internet. Das Heftli könnte via Modem an die ausländischen Mitglieder gehen, das Archiv könnte "online" abgefragt werden, interessierte Gäste könnten Informationen abrufen, und was der Möglichkeiten noch mehr sind. Was meint Ihr dazu?

Lieber Dani

Liebe Tractionisten / -nistinnen

Ja gibt's denn das. Ein Unbekannter der zur Feder, respektive zum Compi greift und schreibt. Tatsache ist, dass dieser Unbekannte in letzter Zeit viel erlebt hat und auch dem Problem hoher Mitgliederzahlen und geringer aktiver Beteiligung schon gegenüberstand. Dazu kommt noch die etwas verzwickte, persönliche Clubmitgliedschaft des Schreibers. Das ganze nahm seinen Lauf vor genau 3½ Jahren, als ich nach einem Hobby Ausschau hielt. Die Entscheidung war sofort getroffen als ich ein Inserat sah, worin zwei Traction zum Verkauf angeboten wurden. Allerdings musste noch viel Zeit und Geduld investiert werden bis aus zwei mindestens ein fahrtüchtiges Exemplar entstand. Nun galt es, einen Unterstand zu organisieren, sich Unterlagen zu besorgen und um den Clubbeitritt zu kümmern. Als alles seinen Lauf nahm, wurde in die Hände gespuckt, der Schraubenschlüssel gezückt und die Schweissanlage angeworfen und los ging's. So vergingen rund 1½ Jahre. In der Zwischenzeit wechselte ich auch den Unterstand, mit allem was dazugehört und gleichzeitig hielten wir zusammen mit meinem Bruder Ausschau nach einem Haus das wir kaufen wollten. Das Schicksal



schlug zu und im November 1993 fanden wir auch etwas: Ein Haus, gross genug für zwei Familien, mit viel Garten, 3 Garagen, kompletter Werkstatt und zu guter letzt mit fahrbereitem Oldtimer in der Garage und alles im Kaufpreis inbegriffen tönt gut, nicht? Wer kennt den Spielfilm „Geschenkt ist noch zu teuer“? Genau so kommt es uns vor. Das Problem ist nur, der Oldtimer entspricht dem Jahrgang her zwar der Traction, ist aber leider keine! Nun gut, es ist ein Riley und stammt vom europäischen Oldtimerparadies England, wurde 1948 gebaut, technisch und optisch kommt das Fahrzeug natürlich nicht an die Traction heran, dafür ist es "good old British style", etwas bullig, mit Holz, Leder und Trittbrettern.

Mein Konflikt ist nun, dass der Riley Club sehr weit weg ist mit seinen Aktivitäten. Im Gegenzug der CTAC mit seinen Anlässen eher in meiner Region ist, aber eben leider mit dem „falschen“ Fahrzeugtyp.

Nun inspirierte mich aber Dein Bericht: Das Bad in der Menge (2/95) zu folgender Überlegung: Erstens denke ich, dass keine Traction haben kein Grund zum Austritt ist und zweitens gibt es ja auch Anlässe, an denen Oldtimer aller Marken vertreten sind. Die andere Frage ist, ob ein CTAC -

Mitglied auch mal mit einem andern Fahrzeug als mit einer Traction an einem Clubanlass teilnehmen kann oder überhaupt darf ? Vorausgesetzt dass er auch kommt. Die Frage ist noch nicht entschieden, geschweige denn gelöst. Wie sieht dass denn so im Club aus?

Eine kleine Notiz würde mich sehr freuen, oder vielleicht kommt sogar ein Echo in der Clubzeitung.

Viele liebe Grüsse

Peter Egloff



P. S. Um ein wenig Administration zu sparen, kannst Du mir eine allfällige Antwort auch per interner Post schicken, ich arbeite auch auf dem Flughafen.

Peter Egloff
Swissair Box 971

Schande, so nahe und noch nie „Hoi“ gesagt



Benken, 15. Mai 1995

Lieber Peter,

Herzlichen Dank für Deinen netten Brief. Bitte entschuldige meine etwas verspätete Antwort: Ich war mit meiner Familie in den Ferien...

Herzliche Gratulation zu Deinem Haus, den Garagen und und und! Ich denke, unter solchen Umständen hätte wohl jeder noch so vergiftete Citrönler einen Riley in „Kauf genommen“!

Selbstverständlich darfst Du als Mitglied mit Deinem Riley an unseren Clubtreffen teilnehmen. Wir sind ein Club der Freunde, und nicht der Besitzer alten Citroën. Ich bin sogar überzeugt, dass Dein Auto an einem Treffen auf grosses Interesse stossen wird, schliesslich kennt man ja die Tractions mittlerweile. Also: Sehen wir Dich an unserem nächsten Treffen oder kommst Du wenigstens zum Höck nach Kempthal?

Eine Schande ist es tatsächlich, dass wir uns auf dem Flughafen noch nie begegnet sind. Ich hoffe, wir können dies bald ändern! Ich arbeite im AIS im OPS, und Du?

Mit herzlichen Grüssen

Daniel Eberli

Daniel Eberli

Damit,....oder.....Deswegen

Zum Titel möchte ich bemerken, dass er in seinem ganzen Inhalt auf die Traction bezogen ist.

Die Einladung zur Vorstandssitzung erfolgte früh genug und zu einem Zeitpunkt, als ich mit meinem Etienne bereits 600 Kilometer in diesem Jahr abgespult hatte. Für meine Verhältnisse relativ viel.

Auch die beschriebene Anreise wurde als Traction-Test-Strecke empfohlen. Also 1. Teil des Titels = damit (mit Traction natürlich).

Nun nahte auch der Termin 13. Mai 1995. Ihr erinnert Euch: Bonifatius, Servatius, Pankratius und die kalte Sophie als Krönung der (Sch)Eisheiligen. Somit fiel Teil 1 buchstäblich ins Wasser. Teil 2 (deswegen) stand eindeutig im Vordergrund. Via Bern über die alte Zürichstrasse und einen Teil "Route Nationale" ging es nach Sursee und Breiten. Es stimmte, eine sehr schöne Traction-Strecke. Wenn, ja wenn da nicht dieses Sauwetter gewesen wäre. Das Haus von Hans-Georg und Patty Koch war auch schnell gefunden. Prangte doch ein nicht zu übersehendes Citroën-Logo fest am Gebäude der Abstellplätze.

Nach und nach trafen 14 Kollegen des CTAC und deren Vorstände zur Vorstandssitzung ein. Es herrschte klare Aufgabenteilung: Frauen in die Küche und Männer an den Tisch. Liegt es daran, dass wir im CTAC noch keine Quotenregelung haben? Oder ist die Oldtimerei nur Männersache? Ich erwarte hier zahlreiche Briefe von unseren Club-Frauen.

Nachdem die Traktandenliste bekannt gegeben wurde, hatte ich doch echte Bedenken, ob ich am Montag pünktlich im Büro sein würde. Kaum vorstellbar, was da an Themen so alles zusammen kommt, welche diskutiert, erörtert, behandelt oder verworfen werden mussten. Das aus meiner -unmassgeblichen- Sicht wichtigste Thema war:

Treffen anlässlich des 20-jährigen CTAC-Bestehen 1996.

Es waren drei Orte in die engere Wahl gekommen:

Buochs,

Mollis,

Richterswil

Ich kann Euch sagen, die Präsentation der einzelnen Orte erfolgte fast spannender als eine Bewerbung für die Olympischen Spiele. Hatten hier einige Präsentatoren Nachhilfestunden bei einschlägigen Verkehrsvereinen genommen? Ich glaube nicht. Das kommt von Herzen, hier einmal seine Region "verkaufen" zu dürfen. Selbst profihafte Videoaufzeichnungen wurden uns geboten. Wie soll man da noch entscheiden können ?

Manchmal ist es einfacher nur einen Ort zur Auswahl zu haben, aber gleich drei gute???

Es wurde eine Für und Wider Liste aufgestellt. Mein Gott, war das spannend. Selbst der ansonsten ruhige Christian Heussi machte mobil und verkaufte seine Region beispielhaft. Und ich? Mich hatte das Abstimmfieber voll erwischt. Obwohl ich mich bereits in Nottwil an der HV als Aktiver zur Verfügung gestellt hatte, kämpfte mein Inneres voll mit.

Und dann die entscheidende Abstimmung: ein traumhaftes Wahlergebnis für.....???

Ihr werdet es an anderer Stelle erfahren, denn es steht mir nicht an, hier Vorstandsbeschlüsse bekannt zu geben.

Somit war der wichtigste Punkt entschieden. Aber weiter ging's.

Mittlerweile war die vierte Stunde Sitzung angebrochen und aus der Küche kamen Düfte, welche meine Aufmerksamkeit empfindlich störten. Sind wir nicht bald am Ende? Mmh.. riecht das gut. Meine Nerven, muss der Kerl da so langatmig reden? Riecht immer noch toll. Mach doch endlich Schluss. Mmh.. lecker, wie es aus der Küche strömt. Macht doch mein Nachbar, nachdem er bemerkt hatte, was der Ablenkungsgrund war, die Küchentüre vollends zu und grinst mich frech an. So ein fieser Typ. Endlich, endlich hiess es fertig und ab zum Grill. Stellt Euch einmal vor: im geräumigen Autounterstand feine Koteletten zu grillieren und einen Meter davon entfernt steht sie: die Traction von Hans-Georg Koch. Das ist genau so stark wie meine Uebernachtung in Bönigen bei Erich Michel: aufstehen und neben einer Traction sein. Das sind Erlebnisse. Unvergesslich.

Die Frauen hatten ganze Arbeit geleistet. Salate, mehr als jeder essen konnte. Selbstgebackenes Brot in Form von Citroën-Doppel-Winkeln. Einen feinen Rosé, Desserte, Kuchen, Kaffee. Ich danke allen für die tolle Bewirtung. Hans-Georg und Patty, Ihr seid prima Gastgeber. Und das Ihr das alles aus dem eigenen Sack bezahlt habt....., nochmals im Namen aller Kollegen und des Vorstandes herzlichen Dank.

Wieder mal einen schönen Tag mit Freunden und Kollegen verbracht. Das verbindet und schafft Zusammenhalt, Erinnerungen und viel: weisst Du noch, bei Koch's?.

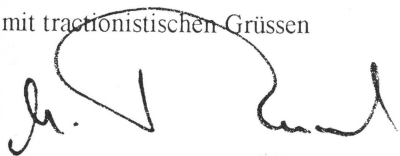
Leider vergehen auch solche Tage und Nächte. Denn es wurde nach Mitternacht bis wir wieder in Belp waren.

Ich rate allen Vorstandsmitgliedern, welche verhindert waren, merkt Euch den 4. November 1995. An diesem Datum findet das nächste Vorstandstreffen statt.

Die nächsten Traktanden lassen grüssen.

Bis dahin

mit tractionistischen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Udo Kenkel', with a large, stylized flourish above the name.

Udo Kenkel

Traction Avant en Bande dessinée

Auch Viktor *Levallois* ist ein Abenteurer. Seine Erlebnisse der Jahre 1948 ("Traffic en Indochine") und 1950 ("la Route de Cao Bang") wurden bereits früher vom Zeichner *Stanislas* und dem Texter *Rullier* für die Nachwelt erhalten. Jetzt ist ebenfalls im Verlag ALPEN PUBLISHERS sein neuestes Album erschienen:

"le manchot de la Butte rouge", zu deutsch: der Einarmige des roten Scheibenstandes (= sehr wörtlich bersetzt).

Benutzt wird ein klassischer Zeichenstil, entsprechend der Handlung im Jahre 1950. Diese beginnt an einem regnerischen Novembertag mit einem Autounfall. Da sich im Autowrack geheime Papiere finden, wird die *Securité* beigezogen. Mit welchem Fahrzeug erscheint sie wohl? - Richtig, in einem 11 CV. - VVROOO ... und schon ist sie auch wieder weg. - Der arbeitslose *Victor Levallois* erhält zu dieser Zeit die Stelle eines Nachtwächters bei einer Firma für Flugzeugentwicklung und er wird Zeuge des Mordes an einem angestellten Ingenieur. Ein Staatsverräter? Vieles weist daraufhin. Doch *Victor* löst den Fall auf seine Weise. Der Schluss des Bandes lässt dann auch noch ein paar Fragen offen Mehr wird nicht verraten. Selber lesen hält den Geist wach und gibt im weiteren einen schönen Einblick in die französische Gassensprache.

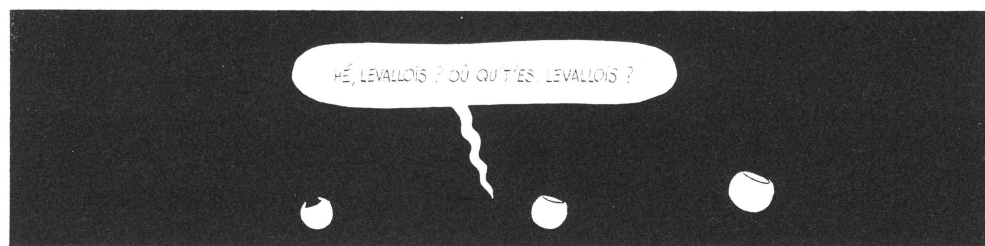
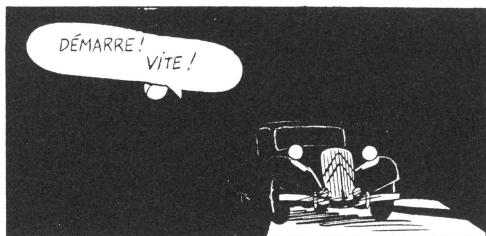
Jörg Henauer



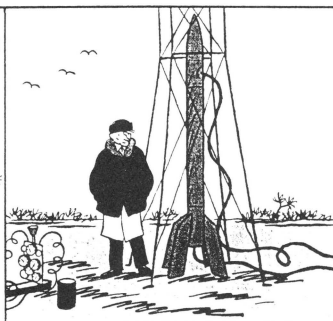
ÎLE-DE-FRANCE, NOVEMBRE 1950.



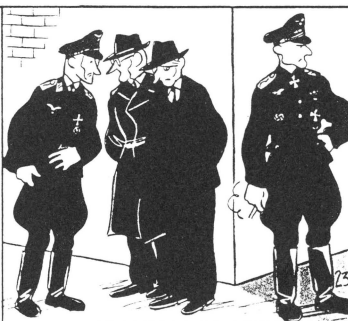




" ROSOCHOWITZ ÉTAIT L'UN DES PLUS BRILLANTS AÉRO-DYNAMIENS D'AVANT GUERRE. POLONAIS, C'EST POURTANT AVEC LES ALLEMANDS DU VEREIN FÜR RAUMSCHIFFART* QU'IL SE FAIT CONNAÎTRE. "



" APRÈS LA PRISE DU POUVOIR PAR LES NAZIS, IL QUITTE L'ALLEMAGNE POUR RETOURNER À VARSOVIE. C'EST LÀ QUE LES FRISES* L'ARRÊTENT EN 1941. "



* SOCIÉTÉ POUR LE VOLE SPATIAL CRÉÉE EN 1927 À BRÉSŁAW

* SURNOM DES ALLEMANDS PENDANT LA GUERRE.

Frankreich



Reims 1941



Reims 1941



Reims 1941



Reims 1942



Reims 1942

Ein paar Bilder aus einem deutschen Album während der Besetzung in Frankreich, in Reims. col.W.REY

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname.....

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:

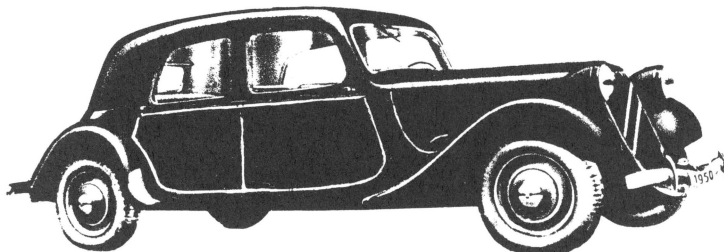
Vorname Partner.....

Adresse.....

Tel (P):..... /

Tel (G): /

Senden an: Robert Isler, Schlosstalstrasse 38b, 8406 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.: 052/43 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): /

AZB

8058 Zürich

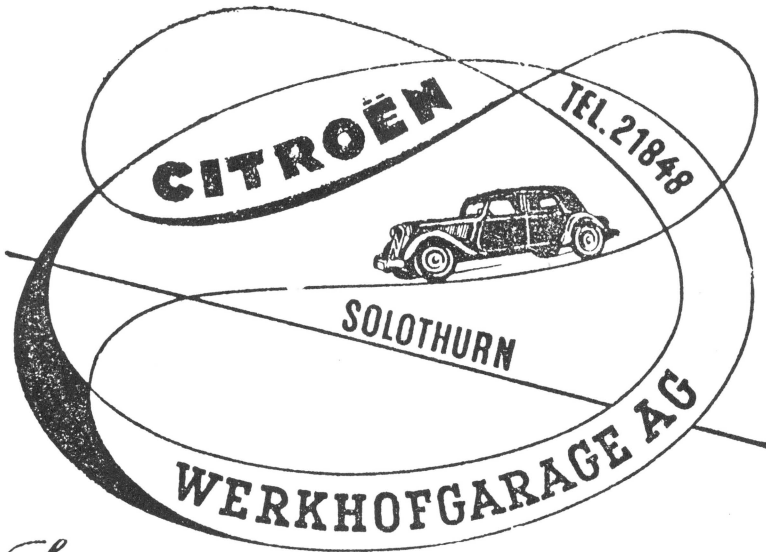
PP/Journal

CH-8058 Zürich

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich-Flughafen



*Sien Sie anspruchsvoll beim Kauf eines
Wagens... kaufen Sie aber nicht, bevor
Sie den **CITROËN** gefahren haben.*
