

# 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 420 Exemplare  
Abonnement: im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen  
© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe

---

## Organisationsplan 1997

---

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassierer</b>	<b>Aktuar</b>
<b>Daniel Eberli Rutishauser</b> Im Chellhof 8463 Benken P + Fax: 052/319 25 17	<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</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>Walter Rey</b> Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 052/681 41 34	<b>Daniel Löhner</b> Klusstrasse 16 4900 Langenthal P.: 062/922 72 29 G.: 031/324 51 46	<b>Christian Bolliger</b> Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
	<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>Peter Weber</b> Neunformerstr. 6 8475 Ossingen P: 052/317 14 68 G: 052/269 13 13	<b>Beat Scheidegger</b> Haldenstrasse 127 3014 Bern P: 031/331 52 85 G: 031/332 51 71	<b>Kurt Sutter</b> Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/282 15 23

---

<b>Zeitungsredaktion</b>	<b>Clubartikel</b>	<b>Mitglieder- verwaltung</b>	<b>Druck und Versand der Clubhefte</b>
<b>James Liebmann</b> Unterschlatt 8418 Schlatt (ZH) G.: 052/363 11 46 P.: 052/363 30 10 Fax: 052/363 30 11	<b>Patty Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P: 041/980 37 80	<b>Röbi Isler</b> Wolfzangenstrasse 48 8413 Neftenbach P: 052/315 52 35	<b>Albert Schorta</b> Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 032/682 32 83

---

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

---

Redaktionsschluss Heft 4/Oktober 1997: 15. September 1997

# INHALT

Das Wort des Präsidenten	74
Treffen und Termine	75
Treffenbericht vom 27. April 1997 der Region Ost	76
Wattwileroldtimerpromenade	77
Bericht - Tour de Champagne	78
Oevres de Flaminio Bertoni - Exposition	87
Treffen - Les Citroëns de Flaminio Bertoni	88
Treffen - Region Süd vom 5. Oktober 1997	89
Warum Paris auch eine Reise wert ist	90
Buchhinweis - „Die Strasse lebt“	95
Bericht - 44. Tulpenrallye	97
La Traction en BD	102
Artikel aus „Cash“ - „Die Zitrone bleibt im Saft“	106
Tips und Kniffe - Starten des Motors mit Hilfe der Kurbel	107
Inserate und Kleinanzeigen	86 92 100

## 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 Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel. & Fax: 055 610 35 70  
Natel: 077 93 20 16

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

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

## **Liebe Clubmitglieder, liebe Leser.**

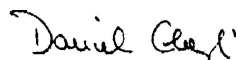
Die Aktivitäten des Citroën Traction Avant Clubs überstürzen sich. Das Frühlingstreffen in Horgen ist vorüber, leider war das Wetter eher verregnet. Die Reparaturkurse für Anfänger waren ein voller Erfolg; hingegen musste das gemeinsame Basteln für Fortgeschrittene beinahe abgeblasen werden, weil das versprochene Auto nicht rechtzeitig bereit gestellt werden konnte. Zufälligerweise meldete sich Christian Lehner kurz vor der endgültigen Absage des Kurses, weil er seine Légère wegen schlechten Hinterradbremser nicht durch die Motorfahrzeugkontrolle bringen konnte. Kurzfristig wurde umdisponiert, doch durch das Hin und Her nahm schliesslich neben Christian nur noch Anton Wirth an diesem Anlass teil. Wir hatten trotzdem Spass und Erfolg. (Leider hatten wir soviel Erfolg, dass Christian der Spass nach dem Vorführen verging: Ein Experte knallte ihm mit einem anderen Wagen, der auch vorgeführt wurde, von hinten ins Auto!)

Vor einiger Zeit sind die Teilnehmer der Champagne-Fahrt zurückgekommen. Tatsächlich durften wir mehrfach erleben, dass die Zuschauer am Strassenrand applaudierten, als wir vorbeipromenierten! Die Fahrt nach Frankreich - darin waren sich die Teilnehmer einig - war ein grossartiges Erlebnis, besonders weil die Gruppe ausgezeichnet harmonierte. Bestimmt wird wieder einmal etwas in dieser Richtung organisiert. Herzlichen Dank an Koni Fisch (Monsieur Poisson) und an die Gastgeberfamilie Lancelot-Royer in Cramant. Noch lange werden wir beim Knallen eines Champagnerkorkens begeistert an diese Reise denken! Ganz ohne Basteln ging es auch da nicht, aber immerhin kamen alle Fahrzeuge wieder nach Hause.

Ich möchte an dieser Stelle daran erinnern, dass bei längeren Fahrten der Flüssigkeitsstand häufig kontrolliert werden muss: Es ist normal, dass der Ölverbrauch etwas ansteigt, wenn der Motor über längere Zeit gefordert wird, da heisses Öl dünnflüssiger ist, als kaltes. Unsere Tractions haben - sofern sie im Originalzustand sind - keine Öldruckanzeige, so dass man erst mit den Ohren feststellt, wann zuwenig Öl im Motor ist, und dann ist es zu spät... (Auch wer eine Öldruckanzeige hat, sollte nicht warten, bis diese nichts mehr anzeigt!)

Bedingt durch Verzögerungen in der Produktion des vorliegenden Heftes gehört auch das Treffen der Region Nord der Vergangenheit an. Die Sommerpause neigt sich dem Ende zu, das Treffen vom 30./31. August steht vor der Tür.

Die vorliegende Nummer ist die erste, welche von James Liebmann alleine zusammengestellt wurde. James, ich danke Dir herzlich für Dein Engagement und wünsche Dir viel Erfolg. Ich hoffe, dass Dein Briefkasten überquillt von Beiträgen unserer Mitglieder.



Daniel Eberli

# Treffen und Termine

## **CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen**

30./31. August 1997      *Treffen der Region West*

5. Oktober 1997      **Treffen der Region Süd: Information in diesem Heft - keine Anmeldung erforderlich**

28. Januar 1998      **Generalversammlung in Nottwil**

### **Stammtische**

*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, ab 19.00

### **Andere Treffen und Daten**

7. September 1997                  FNA-Treffen: 9.30 Uhr bis 17.00 Uhr, Einkaufszentrum  
Pilatusmarkt, Nidfeld, Kriens

20. September 1997                Herisauer Oldtimer- und Teilemarkt

28. September 1997                Treffen in Varese: „Les Citroëns de Flaminio Bertoni“  
(siehe Beitrag in diesem Heft!)

21.-23. August 1998                11. ICCCR in Chevetogne, Belgien

13.-15. Oktober 1998                DS on the Route 66, USA

---

## **Glühbirnen ? Kein Problem !**

6 Volt Glühbirnen?  
12V Glühbirnen für Dreistift-Fassungen?  
**Fabrik für Kleinglühlampen AG**  
Oettingerstr. 69  
**4057 Basel**  
Tel. 061 692 92 92

6 Volt Halogen? 12 Volt Halogen?  
Alte Fassung, mehr Leistung?  
**Karlheinz + Gisela Geiger GbR**  
Stembusch 23  
**D-59399 Olfen** (Deutschland)  
Tel. 0049 2595 5663  
FAX 0049 2595 7143

## Treffenbericht vom 27. April 1997 der Region Ost

Da für mich die Bergwerksbesichtigung aus gesundheitlichen Gründen nicht gerade das Ideale war, stiess ich mit meinen Eltern erst bei Biberbrugg zu. Die Fahrt dauerte nicht lange, und schon waren wir auf dem überfüllten Parkplatz beim Restaurant Raten. Trotz schlechtem Wetter knipste ich noch ein paar Fotos von unseren Tractions. Schon war es an der Zeit, das Mittagessen zu geniessen.

Danach gab es Gelegenheit, miteinander über dies und das zu diskutieren. Mich freute es, mit bestimmten Personen zu fachsimpeln.

Das Wetter zeigte sich leider nicht von der besten Seite. Trotzdem verbrachten wir aber einen gemütlichen und zufriedenen Sonntag. Das verdanken wir Flemming und seinem Helfer durch die gute Organisation. Doch langsam wurde es Zeit, voneinander Abschied zu nehmen.

Mit tractionistischem Gruss - Hansruedi Zwingli, jun.



## Wattwiler Oldtimerparade

In Wattwil stellten alle Garagisten am gleichen Wochenende ihre Autos aus. Dazu organisierten Sie eine Oldtimerparade. So trafen am Sonntag auf einem grossen Parkplatz 63 ältere Jahrgänge ein. Nun hatten alle Oldtimerfahrer und Besucher Gelegenheit, die Schmuckstücke zu bestaunen. Nach einer Weile wurden die Fahrer über den Corsostreckenverlauf und den Wettbewerb informiert.

Die Fahrt führte durchs Dorf an allen sieben Garagen vorbei. Was da alles mitfuhr. Vom Steyr (PKW), Austin, Borgward bis zu den amerikanischen Schwanzflossen war alles vertreten. Was uns besonders freute - eine zweite Traction war auch noch dabei. Bei allen Garagen war eine Menge schaulustiger Leute zu sehen.

Nach der angenehmen Corsofahrt war der Spuck noch nicht vorbei. Jetzt ging es erst richtig los. Jetzt galt es, die Wettbewerbsfragen zu beantworten. Dazu musste man die Wattwilergaragen nochmals anfahren. Denn bei jeder Garage war eine Frage zu beantworten.

Als wir die Wettbewerbsfragen eingetragen hatten und wieder an den Ausgangspunkt zurück kamen, durften wir uns zum wohlverdienten Imbiss begeben. Nach dem Essen richtete ein Organisator der Oldtimerparade nochmals ein paar Worte an die Beteiligten. Auch die Wettbewerbsfragen wurden nochmals kurz repetiert. Somit war die Rangverkündigung angesagt. Als Dank schenkten sie jedem Fahrer ein kleines Präsent. Nun begaben sich alle Fahrer und Mitfahrer langsam aber sicher wieder auf den Heimweg.

Mit den besten Oldtimergrüssen verabschiedete ich mich.  
Hansruedi Zwingli jun.



# Tour de Champagne

Von Donnerstag, 29. Mai 1997 bis Sonntag 1. Juni 1997

**Donnerstag, 29. Mai 1997**

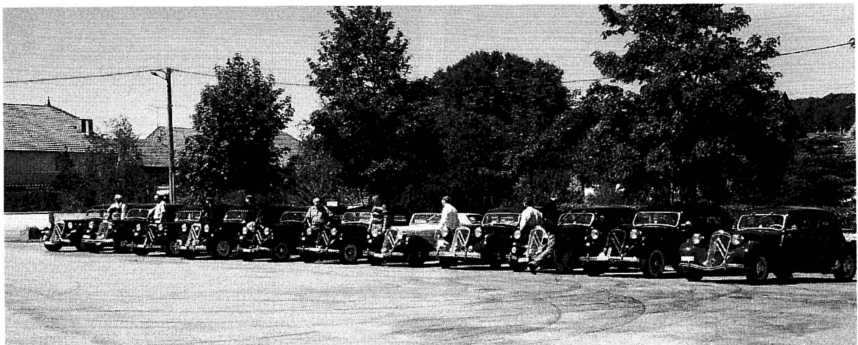
Eine grosse „Tour“ mit der Lina (so heisst nämlich unsere Traktion) steht bevor. Die ursprüngliche Besitzerin hiess LINA SCHWARZ und kam aus dem Emmental.

Wahrscheinlich ging es vielen Teilnehmern dieser vorbildlich und perfekt organisierten Reise von Koni Fisch und Familie und seinen Kollegen so wie mir. Hält das meine Traktion durch? Distanz - Hitze - Wärme etc. Für mich selber war es die erste Ausfahrt in diesem Rahmen. Also gut. Alles kontrolliert und überprüft.

Donnerstagmorgen besammelten wir uns pünktlich (PÜNKTLICH) um 8.15 Uhr bei der Raststätte Pratteln-Nord. Alle vollzählig anwesend. Zur abgemachten Zeit starteten wir Richtung Basel-Flughafen Grenzübergang nach Frankreich. Einige Kilometer nach dem Zoll trafen wir uns nochmals auf dem Pannestreifen der Autobahn Richtung Mulhouse, um sicher zu sein, dass alle den Grenzübertritt geschafft hatten. Weiter gings dann über Mulhouse (A 35) nach Vesoul (N 19) und durchs Elsass, dann durch den franz. Jura Richtung Langres. Eine schöne gemütliche Fahrt durch eine wunderbare Gegend.

Nach ca. drei Stunden Fahrt ohne Kaffee o.ä. entschied sich die Spitze unserer Kolonne für einen „Halt“ auf einem Parkplatz an der N 19 natürlich ohne Restaurant oder Kiosk. Dafür konnten wir die Überreste des Morgenkaffees auf freiem oder etwas getarntem Gelände entledigen. Die Légères mussten einige Zeit auf die „SIXERS“ warten... ach nein... es war ja umgekehrt. Wo waren die Genießer... Bei dieser trockenen Rast konnten wir auch die neueste Anschaffung unseres Präsis bestaunen und bereden (wirklich ein Bijou!).

In Combeaufontaine, in der Auberge Comtoise, wurde uns ein feines Mittagessen serviert. Vor diesem Regionalschmaus mußten wir jedoch unsere Autos „RICHTIG“ parkieren, da uns noch ein regionaler Presseempfang bevorstand. Also: alle Fronten Richtung Parkplatzmitte! Kritische Stimmen ertönten. Gründe: Sonnenlicht - Fotos, Köfferli, Rädli. So geht das nicht! Alles umparkieren direkt vis-à-vis auf dem Parkplatz. Grosses Rurren und Surren der Chauffeure und Motoren. Innerhalb weniger Minuten war alles perfekt.





Einige gute Ideen und Meinungen kamen noch. Man könnte diese Fahrzeuge noch nach Jahrgang und Farbton (je schwarz desto schwärzer) aufstellen, gingen aber unter den gewaltigen Hunger- und Durstgefühlen unter. Es war der Plausch.

Während des Mittagessens wurden wir auf einmal gestört. Koni informierte uns, dass in unmittelbarer Nähe eine Citroën-Garage sei, und deren Besitzer ihn gebeten habe unsere Autos dort aufzustellen, um ein einmaliges Foto zu schiessen. Gesagt - getan. Honorar: ein Schlüsselanhänger Citroën und ein Jahreskalender Citroën, und der Plausch und Spass ....



Danach machten wir uns weiter auf den Weg Richtung Champagne. Über franz. Autobahnen, wo man auch auf dem Pannestreifen Benzin aus dem Kanister auffüllen konnte, oder dann etwas später an einer Tankstelle, wo wir uns ein letztes Mal erfrischten und die letzten 150 km unter die Räder nahmen.

PÜNKTLICH um 19 Uhr kamen wir heil, ohne Pannen, in Vertus an. Ein typisches gemütliches franz. Dorf. Koni organisierte uns ein feines Hotel, in welchem wir uns sehr wohlfühlten und sehr gut bedient wurden.

Nach einem mehrgängigen, sehr guten Nachtessen wagten sich noch einige Nichtmüde aus dem Haus ins Dorf und suchten nach etwas kühlem Flüssigem. Aber oh je, alles war wie ausgestorben. Wir waren nach einem kurzen Spaziergang an der Hotelbar und bald in den weichen Federn, die glaub' ich, alle herbeigesehnt haben. Guet Nacht!

### **Freitag, 30. Mai 1997**

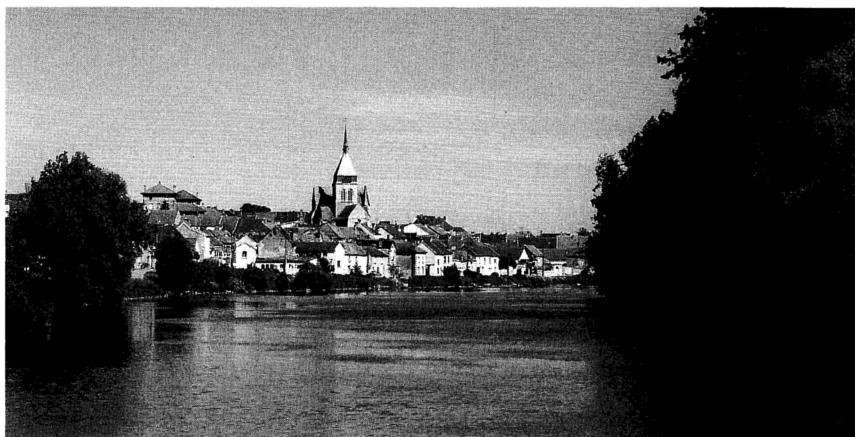
Guete Tag! Bei einem feinen Frühstücksbuffet begrüßten wir uns wieder, bis es um 10 Uhr PÜNKTLICH hiess: Mir göhnt!

Vom Hotel weg führen wir durch herrliche Weinberge (eine Traction nach der anderen) nach Epernay - quasi ins Zentrum der Champagnerproduktion. Bei der Firma Mercier parkierten wir unsere Oldies „vorschriftsgemäss“. d.h. Köfferli, Rädli nach hinten oder ... Von einer Hostess wurden wir empfangen, ein Film von der Gründung der Firma bis zum heutigen Tag wurde uns vorgeführt. (WER trinkt WANN wo Champagner etc.) Mit einem Lift, der ca. 30 Personen aufnehmen kann, wurden wir dann etwa 10 Meter unter die Erdoberfläche hinuntergelassen, wo wir ein sog. Minirail

besteigen konnten. Dort wurde uns ein Teil der 18 Kilometer Keller gezeigt, in dem ca. 17 Millionen Flaschen Champagner gelagert werden. Diese Keller wurden von Hand ausgegraben. Das Unternehmen Mercier war 1890 schon an der Weltausstellung in Paris vertreten, als auch der Eiffelturm die grosse Attraktion war. Mercier stellte dort ein Weinfass auf, das ein Fassungsvermögen von 210'000 Flaschen Champagner hatte. (Eichenholz, 23 Tonnen, Schnitzereien, wurde von 24 Ochsen nach Paris transportiert).

Nach dieser eindrucksvollen Besichtigung fuhren wir ins Stadtzentrum von Epernay, wo wir die Stadt genossen, zum Teil Bistros und Sehenswürdigkeiten.

Besammlung PÜNKTLICH 15.30 Uhr auf dem Parkplatz. Vorher noch schnell eine gute Glacé mit einem knusprigen Cornet und dann weg durch die verstopfte Stadt Richtung Landesteg an der Marne, wo Koni und unsere Gastgeber (eine Winzerfamilie aus Cramant) eine Schifffahrt organisiert hatten. Eine herrliche Fahrt durch Weinberggenden versetzt mit Schleusen und wunderbarem Wetter. Es war der Plausch.



Auf der Rückfahrt ins Hotel besichtigten wir noch das Musée du Mariage in Oger und degustierten zur Abwechslung einen Champagner und wurden über die speziellen Bräuche des Heiratens, dessen Folgen usw. aufgeklärt.

Dies ein paar Notizen über die ersten zwei Tage unserer Tour de Champagne. Ein Kompliment und ein herzliches Dankeschön den Organisatoren Koni Fisch und seiner Familie, sowie allen anderen Helfern, wie auch der Fam. Lancelot aus Cramant für das gelungene Treffen des CTAC. BESTEN DANK!!!



P.S. Einen herzlichen Dank auch noch unserem Präsidenten. Am Sonntagnachmittag, auf der Heimfahrt, stellten wir fest, dass meine „LINA“ bald mehr Oel als Benzin verbrauchte. Der ganze Tractiontross hielt an, grosse Diskussionen über mögliche Gründe dieses Oelverlustes usw. Dani packte sein Kombi aus, stieg hinein und kroch unter meine Traction, um sich zu vergewissern wo der Schaden ist. Er zog einige Schrauben nach, und die Panne war behoben. Nochmals besten Dank, Dani!

Hansruedi Kehr



**Samstag, 31. Mai 1997**

Nach einer weiteren Nacht im Hotel de la Reine Blanche trafen wir uns wieder beim Morgenessen, mehr oder weniger ausgeruht. PÜNKTLICH um 09.30 starteten wir zur nächsten Exkursion nach Reims.

Zuerst besuchten wir aber ein Museum über den Rebbau in Oger, in welchem diverse alte Geräte, Giftspritzen, Pflüge an Seilwinden, Düngegeräte, Apparate zum Herstellen der Pfähle und vieles mehr ausgestellt war. Im Keller wurden verschiedene Kelterpressen gezeigt, riesige Apparate, die aus ganz Frankreich zusammengesammelt wurden. Für mich waren die regionalen Unterschiede in der Konstruktion dieser urtümlichen Apparate ausserordentlich interessant. Zum dritten Mal wurden wir über die Geheimnisse der Champagnerherstellung aufgeklärt, diesmal hatte ich bereits etwas Vorahnung und konnte jetzt immer besser verstehen, was Dom Perignon, der Mönch alles experimentierte bis er die „Méthode traditionnelle champenoise“ herausgefunden hatte. Offenbar kam ihm dabei auch manchmal der Zufall zu Hilfe.

Nach dem bereits üblichen Apéritif starteten wir die Motoren und fuhren nach Reims. Unter kundiger Führung von Koni erreichten wir den Marktplatz bei der „Porte Mars“, dem ältestem römischen Triumphbogen in Frankreich, der im Mittelalter als Stadttor in die Stadtmauer integriert war.



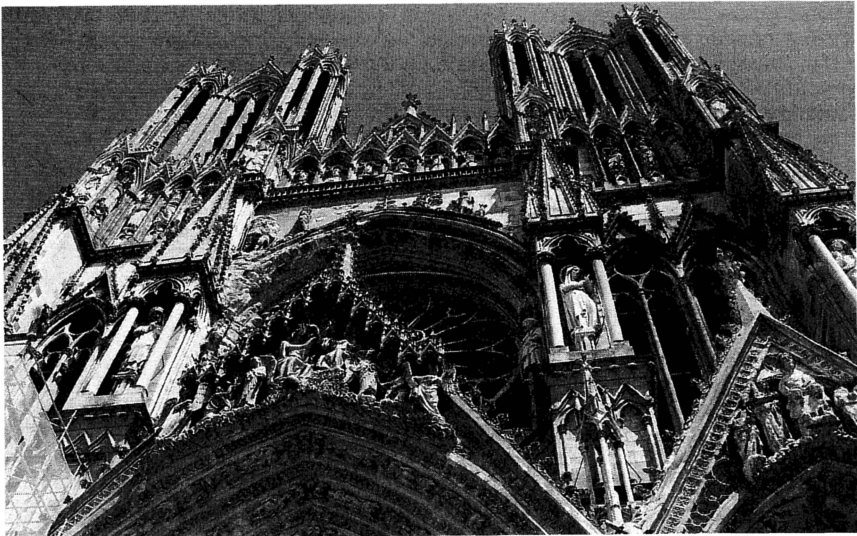
Wir hatten Zeit, diese berühmte französische Stadt zu Fuss zu erkunden. In erster Priorität wollte ich natürlich die prächtige Kathedrale von Reims einmal ansehen.

Hier wurde im Jahre 498 König Chlodwig vom heiligen Remigius getauft. Damit wurde die christliche Grundlage des Frankenreiches geschaffen. 816 wurde Ludwig der Fromme als erster französischer König in der Kathedrale gekrönt. Ab dem Jahre 1027, in welchen Heinrich I. die königliche Weihe erhielt wurden bis auf wenige Ausnahmen alle französischen Könige in Reims gekrönt.

Bereits die Westfassade mit den beiden Türmen und den wundervoll verzierten Portalen hinterlässt einen bleibenden Eindruck in meinen grauen Hirnzellen. Der Innenraum im Stile der Hochgotik wirkt unglaublich leicht, die aufstrebenden Säulen und Fenster lenken den Blick unweigerlich himmelwärts. Man muss sich vorstellen, wie es den armen, dem Verhungern nahen Bauern des Mittelalters zu Mute war, wenn sie diesen Prachtsbau betraten, während ihre Familien in strohbedeckten ungeheizten Lehmhütten wohnten. Der Bauer muss sich wirklich im Himmel gefühlt haben, und das war offenbar auch der Zweck dieser Kirche. Die berühmten farbigen Fenster und die vielen Statuen die leider seit dem 2. Weltkrieg nicht mehr alle erhalten sind, dienten dazu, den Analphabeten des Mittelalters das Leben Christi und der Heiligen vor Augen zu führen und ihnen den richtigen Glauben und die nötige Gottesfurcht zu lehren. Auf der Rosette im nördlichen Querschiff ist die ganze Geschichte von Adam und Eva mit der Vertreibung aus dem Paradies dargestellt, während die grosse Rosette über dem Hauptportal die wichtigen Propheten und die zwölf Apostel zeigt. Die kleine Rosette ist der Verehrung Marias gewidmet, die Kirche ist ja auch der Jungfrau Maria geweiht (Notre-Dame de Reims).

Im westlichen Querschiff der Kathedrale kann man auf den Glasfenstern wiederum die verschiedenen Schritte des Weinbaus und der Champagnerherstellung betrachten. Im Chor sind einige Fenster von Marc Chagall eingebaut.

Durch das Hauptportal kommen wir aus dem „Himmel“ wieder auf die Welt hinaus. Ich lege mich mit dem Rücken auf den Boden, und fotografiere noch die Fassade von unten, dann wird es schon wieder Zeit, zum Auto zurückzugehen.



PÜNKTLICH um 16.00 Uhr sind wir bereit zur Weiterfahrt nach Œuilly, wo wir das „Haus des Winzers“, eine Art Ecomusée besuchen werden. Wahrscheinlich will uns die Reiseleitung wirklich den Kontrast zwischen einem hochgotischen sakralen Bauwerk und den Lebensraum eines eingeborenen Leibeigenen demonstrieren.

Verschiedene Lichtsignale erschweren die Ausfahrt der Traktionkaravane aus Reims, so dass wir trotz vorsichtiger Fahrweise und intensivem spähen nach dem vor uns fahrenden Fahrzeug die falsche Route erwischen. Wir merken es zwar sofort aber wir sind auf einer Autobahneinfahrt und können nicht mehr zurück. Hinter uns folgt der Rest der Kolonne. Nach einem kurzen Halt zur Konsultation beschliessen wir bei der nächsten Ausfahrt zu wenden und nach Karte weiterzufahren. Gleichzeitig wollen wir noch eine Tankstelle entern, damit alle wieder den Spritvorrat auffüllen können. Bei mir fehlt zudem etwas Luft hinten rechts.

Während wir tanken, treffen nacheinander noch zwei weitere versprengte Tractionisten bei der Tankstelle ein, so dass wir nach einem kurzen Appell die Gewissheit haben, dass der ganze Rest unseres Konvois wieder beisammen ist.

Die Weiterfahrt durch die Weinberge bei schönstem Wetter ist wiederum ein Erlebnis zum geniessen. Kurz nach unserer verlorenen Vorhut treffen wir in Œuilly ein.

Das Winzerhaus besteht im wesentlichen aus einem einzigen Raum. einer Stube, in welcher am offenen Feuer gekocht wird, wo an einer Wand ein Schüttstein eingebaut ist, welcher sich direkt in den unter dem Haus liegenden Schweinestall entleert und wo die Grossmutter an der anderen Wand in einem Bett (hölzerner Verschlag) schläft und während der Nacht das Feuer unterhält und bewacht. Über dem Haus liegt ein Estrich, der als Lagerraum dient. Zwei Nebenräume sind als Schlafkammern mit engsten Raumverhältnissen eingerichtet.

Neben dem Winzerhaus besuchen wir auch das Schulhaus und die romanische Dorfkirche. Die Schule mahnt uns ganz an das bekannte Bild von Albert Anker. Auch hier war ein Lehrer für alle Klassen zuständig und die älteren Schüler wurden als Instruktoren für die jüngeren eingesetzt. Alles spielte sich in einem einzigen Klassenzimmer ab. Die archaischen Methoden der Strafen in der Schule wurden erklärt und die Unterrichtsmittel des letzten Jahrhunderts waren ausgestellt. Andererseits ist auch anzumerken, dass es sich hier um eine der wenigen Schulen handelt, die nicht nur den Privilegierten vorbehalten war sondern die für die Kinder der Bauern betrieben wurde. Kinder aus der ganzen weiteren Umgebung fanden sich deshalb zum Unterricht in Œuilly ein.

Bei der Rückfahrt kamen wir wieder am Schloss der Veuve Cliquot vorbei und durchquerten auf individuellen Routen die Stadt Epemay. Der ganze Tross besammelte sich wieder auf dem Parkplatz ausserhalb des Winzerdorfes Cramant weil wir dort zum Nachtessen und zum Besuch des Weinkellers der Familie Lancelot eingeladen waren. Imposant war die riesige Champagnerflasche die am Dorfeingang aufgestellt war. Wir haben verschiedene Erinnerungsfotos geschossen, während die Sonne schon tief im Westen stand.

Nach dem herzlichen Empfang durch die Familie Lancelot und der köstlichen Degustation führte uns der Hausherr durch den in die Kreidefelsen unter dem Haus eigenhändig gegrabenen Champagnerkeller. Er geht nochmals detailliert auf die Schaumweinherstellung ein. Was ich hier besonders zu schätzen wusste, waren die diversen Demonstrationen, die Praxis. Man konnte nach diesen elend langen theoretischen Vorträgen endlich einmal selbst Hand anlegen und am Rüttelpult stehen.

Einmalig war die Demonstration des „dégorgement à la volée“. Dabei wird die fertig gegärte Champagnerflasche (Innendruck 5 bar!!) manuell geöffnet und die abgesetz-

te Hefe entfernt ohne dass der Champagner aus der Flasche spritzt. Danach wird wiederum etwas Zuckerlösung zugesetzt um einen „sec“ oder „demi-sec“ zu erhalten und danach wird die Flasche verzapft, gewaschen und etikettiert.

Die Frauen sassen schon am Tisch, bis wir diesen Vorgang ausführlich studiert hatten. Der Abend verging schnell bei einem guten Rotwein und einem umfangreichen kalten Buffet und tiefgreifenden Gesprächen und Diskussionen. An dieser Stelle sei dem Ehepaar Lancelot-Royer nochmals herzlich für die Gastfreundschaft gedankt.

Im Hinblick auf die kommende Heimfahrt deckten wir uns noch mit einigen Flaschen des edlen Traubensaftes ein und machten uns dann im frühen Morgen wieder auf den Weg ins Hotel nach Vertus.



### **Sonntag, 1. Juni 1997**

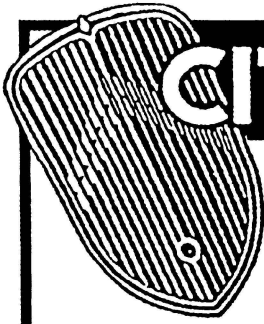
Mit der inzwischen zur Gewohnheit gewordenen Pünktlichkeit standen um 10.00 Uhr bereits alle Teilnehmer bei ihren bereits reisefertig gepackten Tractions. Nach kurzer Lagebesprechung teilten wir uns in zwei Gruppen zur Heimreise. Die grössere Gruppe fuhr auf direktem Weg Richtung Schweiz, so dass mit einem Eintreffen in Basel am späteren Nachmittag gerechnet werden konnte, während die zweite Gruppe eine etwas freier gestaltete Routenführung unter die Räder nahm.

Mit der ersten Gruppe ging es zügig Richtung Schweiz. Die Temperatur war aber im Vergleich zu den Vortagen merklich gefallen, es war zwar schön aber die Bise kühlte erheblich. Um im Cabriolet offen zu fahren zogen wir gerne zwei Pullover unter die Lederjacken an. Glücklicherweise wollte Dani einmal mit dem Cabriolet fahren, das gab uns die Gelegenheit uns im Six-familiale, dem „Bus“ des Präsidenten wieder einmal richtig aufzuwärmen

Nach dem Col de Bussang erreichten wir Mulhouse und kurz darauf Basel. Nach dem Zoll mussten wir uns bei einem kurzen Halt verabschieden.

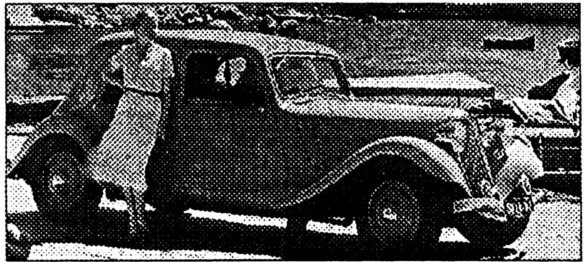
Diese Ausfahrt hat mir ausserordentlich gefallen. Ich möchte darum dem Initiator, Organisator und unermüdlichen Reiseleiter Koni Fisch sowie seinen Helfern aus seiner Familie nochmals herzlich danken.

Hans Georg Koch



# CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

*Traktion*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Telefon und Fax 055 610 35 70  
Natel 077 93 20 16



# Oeuvres de Flaminio Bertoni

## Exposition Rétrospective

Varese

Villa Recalcati

27 Septembre jusqu' au 26 Octobre 1997

Oeuvres exposées:

- Dessins originaux Citroën
- Maquettes des voitures
- Sculptures
- Dessins divers
- Peintures
- Inventions brevetées
- Projets d'architecture
- Voitures: Traction avant, 2 CV, DS, Ami 6

C' est la première fois que toute l' oeuvre géniale et complète de Flaminio Bertoni est exposée au public.

Organisation:

Amministrazione Provinciale di Varese - A.P.T. Azienda di Promozione Turistica del Varesotto - Club IDéeSee RIASC di Firenze.

RASSEMBLEMENT INTERNATIONAL  
Varese 28 septembre 1997

**LES CITROËN DE FLAMINIO BERTONI**

Traction avant - 2 CV - ID - DS - AMI 6

**PROGRAMME**

Heures 9.00-10.43	Rencontre et poinçonnage
11.15 - 13.00	Visite exposition oeuvres de Flaminio Bertoni
13.30	Déjeuner chez restaurant sur le Lac de Varese

**HOTES D'HONNEUR**

M. Robert OPRON, successeur de Flaminio Bertoni au bureau d'étude Citroën  
M. Fabien Sabates, journaliste et écrivain spécialisé sur l'histoire Citroën

**POUR RENSEIGNEMENT:**

<b>IDéeSse Club</b>	Via Fanciullacci 22	Ø Lundi et mardi des heures 21 à 22
<b>50019</b>	<b>Sesto Fiorentino</b>	055 - 443761
<b>A.P.T.</b>	Viale Ippodromo 9	Ø Heures de bureau
<b>20100</b>	<b>Varese</b>	0332-284624

**SPECIAL**

Pour toutes les équipages qui veulent arriver le samedi 27 septembre, nous avons prévu un parc avec bar - restaurant et zone de camping.  
Pour les hôtels demander à A.P.T.

**POUR ARRIVER**

Autoroute **Milano - Varese**

Samedi 27: Péage Buguggiate Rue pour Schiranna

Dimanche 28: Péage Varese x Centre

Tout le parcours sera signalé avec flèche „Chevron Citroën“

**INSCRIPTION**

**Obligatoire pour qui veulent prendre part au déjeuner (200 places)**

A envoyer à M. Sergio Cerreti, Via Fanciullacci 22 - 50019 Sesto Fiorentino

F 80 par voiture - F 145 par déjeuner/personne



## Die letzte gemeinsame Ausfahrt im Jahre 1997



### Treffen der Region Süd vom Sonntag 5. Oktober 1997

Zum traditionellen Treffen der Region Süd laden wir Euch gerne ein. Wir nutzen die Gelegenheit um ein letztes Mal im Jahre 1997 im Citroen-Konvoi die Alpen zu durchqueren.

Wir besammeln uns an der Talstation in Alpnachstad und fahren gemeinsam über den Brünigpass nach Meiringen. Nach der Besichtigung des Sherlock-Holmes-Museums treffen wir uns zu einem Grillplausch (bei schlechtem Wetter essen wir in einem Restaurant) in Innertkirchen. Mit gutem Schuhwerk (keine Wanderschuhe notwendig) kann auch die Aareschlucht besucht werden. Bei schönem Wetter nutzen wir die Gelegenheit und besichtigen den Steingletscher auf der Fahrt zur Sustenpasshöhe. Unsere Fahrt führt uns weiter nach Wassen und Altdorf. Hier trennen sich unsere Wege; entweder durch den Seelisbergtunnel oder über die Axenstrasse oder vielleicht noch über den Klausenpass?

Zeitplan:	ab 09.30	Eintreffen der Teilnehmer an der Talstation Alpnachstad
	10.00	Abfahrt über den Brünigpass nach Meiringen
	10.45	Eintreffen in Meiringen und Begrüssung der restlichen Teilnehmer auf dem Parkplatz des Park-Hotels Sauvage
		Besuch des Sherlock-Holmes-Museums
	12.00	Weiterfahrt zum Grillplatz (jeder nimmt sein Essen und seine Getränke selber mit)
	14.30/15.00	Abfahrt auf den Sustenpass
	ca. 17.00	Abschiedstrunk in Altdorf

### Eine Anmeldung ist nicht notwendig

Wer sich trotzdem anmelden möchte kann dies per FAX 055/282.18.04 oder Tel. 055/ 282.15.23 machen.



Kurt



Koni



Christian

## Warum Paris auch eine Reise wert ist oder

„At the age of 37 she realised, she'd never drove through  
Paris in a sportcar, with the warm wind in her hair.....“

M. Faithfull

Nach einer Reihe von kühlen und unfreundlichen Spätsommertagen im 1996 packte uns am 23. September wieder einmal das Reisefieber und im speziellen stellte sich die Frage, wie es wohl dem Eiffelturm bei diesem Wetter gehen mag. Wir wussten von Christian Heussi, dass er an eben diesem Wochenende südlich von Paris an einem Rennen mit seinem vielgeliebten DB teilnehmen würde. Vielleicht auch ein kurzer Abstecher dorthin?? Es sollte aber ganz anders kommen.....

Schon bei der Ankunft in der Metropole, am späten Freitagabend, überraschte uns das bedeutend mildere Klima. Dass „unsere“ Métrolinie wegen Bauarbeiten wenige Stationen vor „unserem“ Hotel blockiert war störte uns in keiner Weise und der nächtliche Spaziergang erhöhte nur die Vorfreude auf den nächsten Tag.

Pünktlich nach dem Croissant-Frühstück begann sich die Sonne (in der Schweiz ein ausstrebender Stern) zu zeigen. Der Startschuss zum Flanieren und Lädeler war gegeben (siehe dazu im Reiseführer das Gebiet um die Champs Elysées). Im Verlaufe des späteren Nachmittags, nach vielen Geschäften, dem Standardbesuch von Sacré Coeur und Place du Tertre und voller Pariser Impressionen schien es Zeit auch den letzten (einzigsten Abend) zu organisieren. Warum nicht einmal Père Lachaise, den berühmten Friedhof ansehen?

Und.... wohnt nicht dort in der Nähe auch André? **Der** André mit dem violetten Cabriolet vom ICCR 1995! Wie es sich für korrekte Schweizer gehört, möchte man sich telefonisch vorankündigen. Trotz mehrmaliger Versuche ist gemäss Auskunft niemand unter diesem Namen in Paris wohnhaft. Seltsam! Mit der Adresse, dem Pariser Stadtplan und schliesslich mit der Métro ist der Zielort aber bald erreicht. Endlich stehen wir dann doch vor der Hausnummer, aber ein elektronischer Sesam (-schliess dich) verweigert jeglichen Zutritt oder auch die Bekanntgabe von Wohnernamen. Im gegenüberliegenden Kopiershop zeigt man sich zuerst sehr reserviert; findet jedoch schliesslich in der Kartei den Namen und kündigt uns telefonisch an. Der daraufhin warmherzige Empfang durch die Familie von André ist unbeschreiblich. Sogar der skeptische Besitzer des Ladens wirkte erstaunt.

Angekommen in der Wohnung im obersten Stock des Wohnhauses schienen die beiden Kinder (Georges und Pauline) bereits alles über uns zu wissen. Weitere Informationen wurden im ausgiebigen Gespräch ausgetauscht, währenddessen Marie Julie ein opulentes Abendessen nur für uns zwei auf den Tisch zauberte. Und jetzt mußte das Wiedersehen gefeiert werden, mit einem Ausgang ins Pariser Nachtleben. Im Nu war eine Nachbarin (22.30!) zum Hüten der Kinder organisiert. - In der nahegelegenen unterirdischen Garage standen wir vor dem wohlbekanntem Cabriolet und dem Vorschlag zum Einsteigen folgten wir nur zu gerne. im Hinblick auf die hiesigen Fahrsitten

erschien es uns aber doch etwas zu riskant, die Einladung, selber zu fahren, anzunehmen.

Wir genossen die himmlische Abendrundfahrt mit dem Cabriolet durch die Strassen von Paris und die spontane Freude von unzähligen Passanten und Autofahrern. Gerade diese Tage wurde nämlich das Kulturerbe des Vaterlandes („Journées de la patrimoine“) gefeiert und „Citroën“ schien dazu zu gehören. - Der Zufall (??) wollte es, dass der beginnenden Tag auch zugleich Andrés Geburtstag war. Als Ueberraschung für Ihn bestellten wir in einem Café in der unmittelbaren Nähe der Notre Dame um 00.15 eine Torte, welche ohne Probleme wenige Minuten später auf dem Tisch stand. Zum Abschluss dieses unvergesslichen Abends wurden wir in den frühen Morgenstunden des neuen Tages in unser Hotel zurückgefahren.

Aber auch der folgende Sonntag stand im Zeichen von A. Citroën. Bereits am frühen Vormittag parkierte vor unserem Hotel **das** Fahrzeug. Gemeinsam mit den Kindern von André und Marie Julie starteten wir (sechs Personen im Cabi!) zu einem Besuch des Invalidendoms und anschliessend einer kleinen Rundfahrt bei Tage durch die faszinierende Grossstadt. - Unausweichlich näherte sich jedoch der Termin des Retourfluges. Der Abschied am Gare Montparnasse fiel schwer und wurde nur durch das gegenseitige Versprechen auf ein baldiges Wiedersehen erleichtert.

Ein wunderschönes Wochenende voller Herzlichkeit und Spontaneität ging zu Ende. Es ist zutiefst beeindruckend, wie durch A. Citroën auch 1996 grenzüberschreitende tiefe Freundschaften entstehen!

Jörg Henauer und Hélène



# 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.

Suche  
Rücksitzbank zu MB  
(Rückenlehne ist vorhanden).

Mrs Berger  
Tel. 062 393 25 62 , abends

Suche  
Gutes und günstiges Sattleratelier,  
für komplettes Interieur MB.

Mrs Berger  
Tel. 062 393 25 62 , abends

# PATTY'S CLUBBOUTIQUE

Spiegelrahmen mit variablem Motiv,  
Jeder kann seinen eigenen Citroën-Spiegel  
kreieren

Traction Avant T-Shirts

Einkaufstaschen mit TA-Motiv  
aus Baumwolle

Cabrioletmützen aus Tactel,  
weiss, Futterstoff Baumwolle

3D-Pins, Traction Avant, vergoldet

Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

Tiffany-Lampe, Traction Avant

Geschirrtücher mit TA-Explosionszeichnung

**Immer noch  
vorrätig !!**  
Der Club Pin.



Clubkleber

Clubaufnäher

Musikdosen

Traction Sackmesser,  
Victorinox

Diverse Pins

Glückwunschkarten

Notizzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch,  
Lieferung per Post

Patricia Koch  
Breiten  
6022 Grosswangen  
041 980 37 80



## 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.

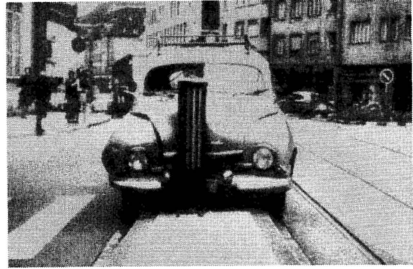
**Abgaswartung - Reparaturen - Revisionen - Restaurationen - Ersatzteile**



## DIE STRASSE LEBT

Fotografien 1938-1970,, herausgegeben von Ulrich Binder und Martin Heller mit Beiträgen der Herausgeber sowie von Christoph Maria Merki  
188 Seiten, 150 Fotos s/w. Hardcover, ISBN 3-93114163-2.  
Koproduktion mit dem Scalo Verlag Zürich-Berlin-New York.  
Preis Sfr 38.-, zuzüglich Versandkosten. (Bestellfax: ++41 1 446 22 33)

Die Strasse ist der eigentliche Lebensnerv des Fortschritts. Denn der Wunsch nach Beschleunigung, nach gesteigerter Mobilität, effizientem Transport und flüssigem Verkehr prägt spätestens seit den fünfziger Jahren die gesellschaftliche Entwicklung auch in der Schweiz. Diese Dokumentation zeigt, wie diesem Wunsch buchstäblich der Boden bereitet wurde - anhand von Fotografien aus dem Archiv der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).



*zu verkaufen:*

### **Citroën 15-SIX Jahrgang 1951**

schwarz, wurde vor 12 Jahren, damals noch in Frankreich, neu gespritzt.  
Wurde bis vor 10 Jahren, als er in meinen Besitz kam, im Sommer regelmässig als Alltagsauto gefahren. Optisch und technisch einwandfrei.

Kilometerstand unklar.

Letzte MFK (als Veteran eingetragen): 1994

Interieur mit Ausnahme des Teppichs original (sogar der Himmel...)

Kupplung neu 1996.

Batterie neu 1997.

Sonst halt nie grosse Probleme !! Darum findet der Verkauf auch nur mit Wehmut statt, und mein SIX wird nur in gute Hände weitergegeben - aber eben vielleicht in solche, die mehr Zeit für ihn haben.

Preis: Sfr. 22'000.

Joe Aeberhard  
von Rollstr. 1  
4702 Oensingen  
079 414 19 17

**Zu verkaufen:**

## **Fabrikneue Einzelteile zu Citroën Traction 15CV:**

	CHF
4 Pneu Michelin 185 x 400	1460.00
4 15/6 Radkappen	284.00
1 Auspuff rostoffrei, Schalldämpfer und Endrohr	681.50
2 Kotschutzlappen	58.50
1 Batteriekasten	35.00
1 Kompletter Satz Robriteile	812.00
1 Reparaturhandbuch 15/6 franz.	80.00
<b>Total Einzelteile:</b>	<b>3411.00</b>

### **1 Citroen 15/6 Familiale (Kofferli-Modell)**

1. Inverkehrsetzung 1953, zerlegt, sandgestrahlt, grundiert, aber noch nicht geschweisst

**mit allen Ersatzteilen wie oben aufgeführt** **5900.00**

Peter Zehntner  
In Crützweg 8  
4418 Reigoldswil  
061 941 1717, Fax 061 941 22 26



## 44. TULPENRALLY 15. bis 19. April 1997

von Regine Hansche

Die Tulpenrallye '97 wurde diesmal zum 44. Mal veranstaltet, also mit einer langen Tradition. Typisch für diese Rallye ist das Fahren mit einem Twinmaster, da meistens über sehr schmale, auch Schotterstrassen und Feldwege gefahren werden muss, und daher eine exakte Orientierung unerlässlich ist.

Fahrer:	Christian Heussi
Navigators:	Henk van Montfoort
Auto:	Citroën 11 CV Cabriolet, Jahrgang 1938
Länge der Rallye:	2200 km
Start und Ziel:	Noordwijk, durch die Niederlande, Belgien, Luxemburg und Frankreich
Teilnehmer:	153 Autos in der Sportklasse 50 in der Touringklasse

Christian meldet sich zusammen mit Navigator Henk van Montfoort an, da dieser diese Rallye zum 13. Mal fuhr, also mit Erfahrung. Erst sechs Wochen vor dem Start kommt die definitive Zulassungsbestätigung. Das bedeutet, dass Auto schnell vorzubereiten, für Henk, Hotelzimmer zu buchen, was, gesehen der späten Anmeldung gar nicht so einfach war.

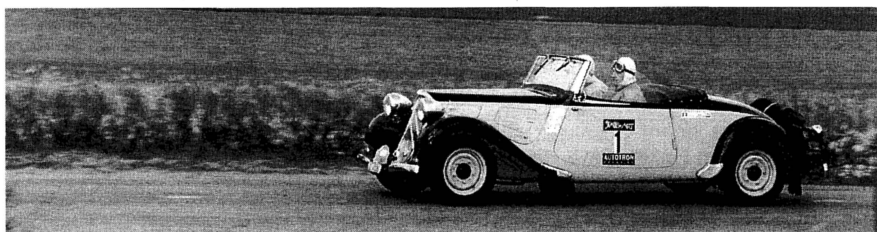
Überraschend war auch, dass sie die Startnummer 1 bekamen, das bedeutete, während der ganzen Rallye als erste zu starten, und falls sie keine gravierende Fehler machen sollten, als erste bei allen Kontrollposten anzukommen.

Christian kam am Samstagmorgen um h 7.00 in Holland an, er hatte noch am Freitag arbeiten müssen, und danach seinen Hund Sugar zur Fräzi Bulet gebracht. Den Sonntag, 13. April, nutzte er, um zusammen mit Henk Rallyeschilder, Startnummern und verpflichtete Reklame zu montieren, das Auto zu waschen und letzte Vorbereitungen zu treffen.

Am Montag trafen sie, nachdem sie noch eine Plache von 3 x 5 Meter gekauft hatten, die laut Reglement Vorschrift war, um h 12.30 zur Wagenabnahme in Noordwijk ein. Leider regnete es genau während dieser Periode, schade für alle interessierten Zuschauer. Hier traf man auch viele Bekannte, Rallyekollegen und Officials. Am Abend gab es in Huis ter Duin einen Empfang des Verkehrsbüros der Gemeinde Noordwijk. Nach einem Abendessen gingen alle früh ins Bett, da am nächsten Morgen schon ab h 8.01 gestartet wurde.

15. April, Christian und Henk starten als erste unter grossem Interesse der holländischen Presse zur ersten Etappe im offenen Cabriolet Richtung Eindhoven, erst entlang blühender Tulpenfelder danach entlang dem Lekdeich auf einer nicht allzu schweren Route nach einem Punkt - Pfeil System zur Mittagspause im DAF Museum. Auch die Nachmittagesetappe, einem Karte lesen Trajekt, via Zolder nach La Roche in den belgischen Ardennen, schien zuerst wenig Schwierigkeiten zu bereiten. Am Abend wurde allerdings deutlich, dass Henk ein Newsbulletin nicht gelesen hatte. Es gab diesen Nachmittag eine Routenänderung, die er nicht beachtet hatte und lagen daher am 87. Platz. Am nächsten Morgen, 16. April starteten sie aus La Roche Richtung Luxemburg, Thionville zur Mittagspause in Charleville, und mussten unterwegs auf der Karte jeweils den kürzesten Weg selbst finden. In Charleville trafen sie auch Regine Hansche, Christians Eltern in einem BX und Gabriel Egloff in einem SM. Nach einem Interview mit einer lokalen Zeitung gingen weiter Richtung Vogesen.

Es war ein schwieriges Kartenlesen Trajekt, aber trotzdem konnten alle Stempelposten rechtzeitig erreicht werden, bis 200 Meter vor einem Posten in Bellevosse. In einer Spitzkehre bergauf: die rechte Antriebswelle bricht samt Rad ab, die Bremsankerplatte gräbt tiefe Rillen in den Asphalt und sie stehen still. Sie sichern erst den Unfallort, dann holt Henk im Dorf Hilfe. Ein Glück im Unglück, es konnte sehr schnell ein Abschleppwagen aus Saulxures organisiert werden. Während des Aufladens des Autos, was übrigens mit nur drei Rädern in der Böschung gar nicht so einfach war, ereignete sich nur 100 Meter weiter, nach der nächsten Spitzkehre ein weiterer Unfall. Ein luxemburger Team, mit einem Sunbeam Alpine hat einen Kardanwellenbruch. Auch dieses Auto wird gleich mit aufgeladen. Von Saulxures geht es dann leider im Taxi zum Abendhalt im 80 km entfernten Turckheim. Nach einer Lagebesprechung beschliesst Christian in die Schweiz zu fahren, und eine neue Antriebswelle und Werkzeug zu holen. Auch Gabriel fährt nach Hause, seine Bremsen am SM waren durch. Christian bringt Henk zum Hotel in der Nähe von Turckheim, wo dieser noch die Karten für die nächsten Etappen einzeichnet. Christian ist erst um h 2.30 zu Hause. Nach nur drei Stunden Schlaf trifft er um h 9.00 Gabriel in Würenlos, um h 10.30 ist er zurück in



Turckheim. Henk hatte am Vorabend bei der Ankunft in Turckheim leider die Stempelkarte nicht abgeliefert, so bekamen sie auch für die gut gefahrene Strecke vom Vortag die maximum Strafzeit, im Moment der 139. Platz. Henk hatte am Morgen für ein holländisches Team, mit einem Renault 4 CV aus 1956 eine Antriebswelle für nur FF 200 organisiert. Sie hatten ebenfalls in Bellevosse einen Unfall. So ging's mit sechs Personen im BX zur Unfallstelle des Renault zurück, dann nach Saulxures zur Reparatur der Traction. Mit Gabriels Hilfe konnte alles in Rekordzeit gemacht werden und um h 16.00 konnte die Rallye wieder aufgenommen werden. Nach dem Col du Donon werden sie von Regine und dem französischen Garagisten angehalten, seit der Reparatur fehlt der BX Autoschlüssel. Christian ist sich sicher, ihn im BX gelassen zu haben und fährt weiter Richtung La Petit Pierre, dem Abendaufenthalt. Leider hatten sie die Etappen durch die Vogesen und den Elsass gemisst, trotzdem freuten sich alle, dass sie wieder im Rennen waren. Während einer Regulation kurz vor dem Etappenziel macht Henk leider einen Fehler, wodurch es dafür die maximalen Strafpunkte gab. Da Regine und Gabriel noch nicht in La Petit Pierre eingetroffen waren, beschliessen sie ihnen zu helfen. Während der 90 km zurück gibt es bedenkliche Geräusche unter der Motorhaube, Christian vermutet die Wasserpumpe, schlussendlich ist es die Lichtmaschine: zwei der drei Befestigungen waren abgebrochen. Henk findet inzwischen den BX Schlüssel zufällig in seiner Tasche, Christian repariert im Dunkeln die Lichtmaschine mit Holzkeilen und Spannssets. Um 23.00 kommen sie im Formel 1 Hotel in Saverne an, leider ohne verdientem Abendessen. Am Morgen den 18. April um h 6.00 aufstehen, um wieder rechtzeitig zum Start in t.a Petit Pierre zu sein. Henk navigierte dann zwischen TC 44 bis TC 45 leider nicht die kürzeste Route, und so gibt es bis zum Mittagsaufenthalt in Manderen nochmals 300 Strafpunkte. Danach verlässt die Rallye Frankreich und es geht durch Luxemburg Richtung Belgien. Während der schwierigen Etappe zwischen Trois Ponts, Stavelot und Malmedy macht Henk keinen einzigen

Fehler und sie erreichen den Abendaufenthalt mit nur 40 Strafpunkten. In Vaals, dem Dreiländereck Niederlande - Belgien - Deutschland wartet ein wunderbares Dinner in einem Schloss. Am späten Abend gibt es leider nochmals Probleme, da Henk das in Aachen gebuchte Hotel nicht findet. Um Mitternacht finden sie ein Hotel für eine kurze Nachtruhe, da es am nächsten Tag schon um h 7.30 weiter geht. 19. April, ein sehr kalter Morgen, -2<sup>o</sup>, bei einem TC in Maasbracht bei den Eltern des späteren Rallyesiegers



Eddy van der Hoorn gibt es Limburger Vlaai, eine Spezialität der Region und heißen Kaffee. Die Route führt ab Nijmegen über den Lekdeich (eine Regulation), Dodewaard und Ochten zur letzten Mittagspause nach Veenendaal bei Brooklands Classis Cars. Danach geht es 40 km über die Autobahn bis Nieuwerbrug, über die letzte Mautbrücke Hollands zum letzten TC in Leimuiden. Da war gerade ein Fiat 500 Treffen, es wimmelte nur so von diesen Kleinkalibern, mindestens 100 Exemplare surrten wie ein Bienenschwarm um sie herum, ein sehr lustiges Erlebnis. Um 14.33 h stehen sie rechtzeitig auf der Zielrampe in Noordwijk, später gestartete verloren in Staus wertvolle Zeit. An diesem Tag hatten sie auch ihr bestes Resultat erzielt, nur 20 Strafpunkte.

Nach dem Finish gab es einen grossen Rummel rund der Rallye und nach einem schönen, nicht ganz trockenen Nachmittag gab es ab h 20.00 das Galadinner mit Unterhaltung und Preisverleihung. Trotz des Unfalls und der damit verbundenen Reparatur, und der vielen Navigationsfehler hatten sie doch noch ihre Klasse gewonnen, da die beiden anderen ausgefallen waren, eine stilisierte Tulpe als Preis. Nach einem guten Essen am Tisch des Nestor der Rallyefahrer, Maurice Gatsonides, kam der Höhepunkt des Abends. Die Sieger der Rallye, Eddy van der Hoorn/René Smeets kamen in ihrem Siegerauto, ein Volvo 122 S bei sich steigender Musik in den verdunkelten Saal gefahren. Sehr beeindruckend und ein wunderbarer Abschluss der Feier.

Am Sonntag, 20. April kehrt Christian in die Schweiz zurück, es war eine sehr spannende Woche voll neuer Erfahrungen, und einer von den Veranstaltern perfekt organisierten Rallye.

zu verkaufen:

## Citroën AC4 Commerciale 1929

restauriert, fahrbereit  
Hubraum 1628  
Veteranenfahrzeug

VP ab MFK Fr. 29'000.--

Arthur Schröder  
Hardackerstrasse 17  
5302 Siggenthal Station  
Tel: G:056/254 69 45, P: 056 281 14 44



**Hast Du** im Fahrzeugausweis Deines 11CV Normale, Familiare oder Commerciale oder Deines 15CV (gleich welcher Typ) eine Eintragung im

Feld 31 **Anhängelast** ? Dann sende mir doch bitte baldmöglichst eine Kopie Deines Fahrzeugausweises (evtl. auch eines ausländischen!). Dies könnte mir - und anderen Clubmitgliedern - helfen, eine Hängerkupplung zuzulassen. Die Beamten vom Strassenverkehrsamt haben ein Problem, wenn sie zwei Zahlengruppen vergleichen müssen und nur eine haben ...

Vielen Dank!

Daniel Eberli  
Im Chellhof 3  
8463 Benken  
☎ / FAX 052 319 25 17

*zu verkaufen:*

## **Citroën 11 B Normale 1954**

Zustand gut, fahrbereit  
letzte MFK 1991  
dem meistbietenden ab SFr. 17'000.-

Beat Heller  
Hotel Eiger  
3818 Grindelwald  
033 853 21 21

*zu verkaufen:*

## **Citroën 11 BL Légère 1949**

grau/schwarz, guter Zustand  
Motor revidiert, bleifrei  
ab MFK

VP: 13'000.-

Urs Schmid  
Allmendstrasse 427  
4623 Neuendorf  
062 398 31 50

*zu verkaufen:*

## **Citroën 2 CV 6 Cabriolet**

Sondermodell „Fireball“  
MFK Januar 97

Das Auto ist in ausgezeichnetem Zustand und befand sich  
bisher in unserem Familienbesitz.  
Wir möchten es deshalb an einen Liebhaber verkaufen  
Interessenten melden sich gerne telephonisch und dürfen den Wagen  
gerne anschauen

Preis auf Verhandlungsbasis

Georg Leimeroth  
Moosbrunnenstrasse 3  
8426 Lufingen  
01 813 51 45



## La Traction en BD



Die folgende Erzählung beginnt am 21. Juli 1940. Patrick Timmermans, ein junger Bursche mit auffallendem rotem Haarschopf will in Afrika seine Tante Emilie besuchen. Als die lange Reise endlich überstanden ist, muss Patrick jedoch schnell feststellen, dass in Mokambo etwas nicht mit rechten Dingen zugeht. Langsam entschlüsselt er das Geheimnis einer stillgelegten Diamantenmine und einer alten Rache.....

Bereits auf der Strasse nach Mokambo werden sie von einem grauen Automobil bedrängt, das jedem von uns recht bekannt vorkommen muss: ein 11 CV. Ob es sich auch diesmal wieder einmal um *die* „Limousine eines Gangsters“ handelt bleibt offen. Eine Anspielung auf die berühmte „Tim und Struppi“ - Reihe findet sich übrigens auf der dritten Seite, die wir hier abdrucken.

Der Zeichner Goffin benützt für die Erzählung einen recht eigenen, auffällig klaren Zeichenstil. Die plakative Verwendung der Farben und schnörkellose Darstellungen heben sich deutlich von den üblichen Comicromanen ab.

Der vorliegende Band Nummer 2 stammt aus der Serie „**Die Abenteuer des Patrick Timmermans**“ (von Rivière/Goffin) mit dem Titel: „**Die Diamantenmine**“; herausgegeben im **Verlag comicArt**.

Jörg Henauer

**ESSAYEZ**

LA  
**15**  
SIX  
CYLINDRES

100 de moyenne  
sans imprudence  
sans appréhension

*Traction Avant*  
**CITROËN**





NACH DREI LANGEN TAGEN UND EINEM  
AUFENTHALT IN TENKE TRIFFT DER ZUG  
IN ELISABETHVILLE EIN...



DA IST ER ! ... PATRICK !

ICH BIN DEINE TANTE EMILIE ...  
UND DAS SIND LINE UND RENÉ

HATTEST DU EINE GUTE REISE ?  
KOMM, GIB MIR DEINEN KOFFER !

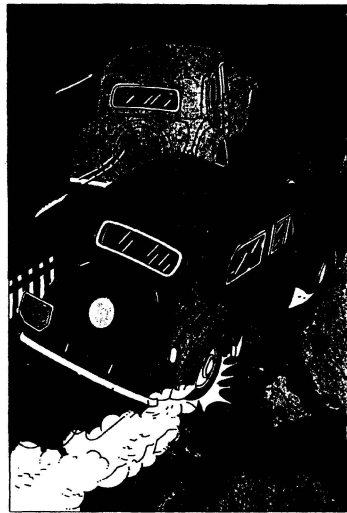
BEEILT EUCH ! WIR MÜSSEN ZU HAUSE SEIN, BEVOR  
ES DUNKEL WIRD...

IST ES NOCH WEIT BIS ZU EUCH, TANTE EMILIE ?



NEIN, NEIN !





DAS IST MR. BENCHLEY... ICH GLAUBE, SEINE FRAU JENNIFER KENNST DU BEREITS...

ABER JA, WIR SIND UNS HEUTE MORGEN IN DER STADT BEGEGNET!

... UND DAS IST MISS LEACOCK ... IHR VERDANKEN RENÉ UND SEINE SCHWESTER IHRE RASCHEN FORTSCHRITTE IM ENGLISCHEN!

DEINE TANTE HAT UNS VON DEINEN HELDENTATEN IN BELGIEN ERZÄHLT!

ICH GEHE JETZT SCHLAFEN. EINEN SCHÖNEN ABEND NOCH!



ICH HABE DIE NACHRICHTEN IM RADIO GEHÖRT ... SIEHT SO AUS, ALS OB ES IN KENIA ERNST WÜRDIG WÄRE ... DIE ITALIENISCHE LUFTWAFFE HAT DEN FLUGHAFEN VON BAIKIR BOMBARDIERT! ... UND WAS HÖREN SIE AUS BRÜSSEL, LIEBSTE EMILIE?

PATRICKS MUTTER KONNTE AUS AMIENS NACH BRÜSSEL ZURÜCKKEHREN. DIE EVAKUIERUNG NÄHERT SICH IHREM ENDE. ICH FRAG' MICH, WIE ES WEITERGEHEN SOLL ...





# Starten des Motors mit Hilfe der Kurbel

Sollte der Anlasser Deines Autos nicht funktionieren, lässt sich dieses mit Hilfe der Kurbel starten. Dies birgt jedoch verschiedene Gefahren, auf die wir hier hinweisen möchten.

**a)** Um den Motor zu starten, haben alle Fahrer die Gewohnheit, die Kurbel so zu platzieren, dass sie sie von oben nach unten stossen (Fig. 1), was den Eindruck einer rascheren Rotation erweckt.

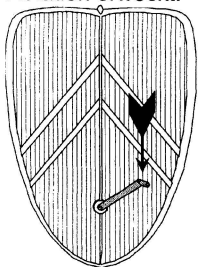


Fig. 1

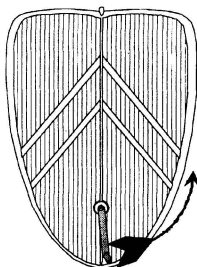


Fig. 2

Gefährliche Art, um den Motor mit der Kurbel zu starten, da es auf diese Weise unmöglich ist, bei einem Zurückschlagen der Kurbel einen Unfall zu verhindern.

Wenn die Kurbel unglücklicherweise zurückschlägt, wenn sie in der Position in Figur 2 ist, lässt der Fahrer die Kurbel los und versucht seinen Arm und seine Hand zu retten, indem er beides von unten nach oben wegzieht. Da sich aber die Kurbel schneller in Pfeilrichtung bewegt, als der Arm, resultiert dabei ein Treffen zum Nachteil des Fahrers.

Würden im Gegensatz dazu alle Fahrer die gute Gewohnheit annehmen, um den Motor zu starten die Kurbel in die tiefste Position zu bringen (Fig. 3) und dann die Drehbewegung auszuführen, indem sie an der Kurbel nach oben ziehen, würde für den Piloten keine Gefahr mehr bestehen. Im Falle eines Zurückschlagens müsste die Kurbel beinahe einen Vollkreis (Fig. 4) beschreiben, bevor sie in den Kontakt mit der Hand kommen könnte, so dass diese genügend Zeit hätte, um sich in Sicherheit zu bringen.

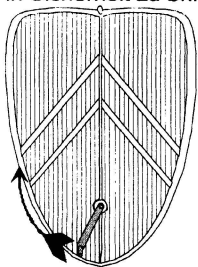


Fig. 3

Richtige Art, die Kurbel zu halten, um den Motor zu starten

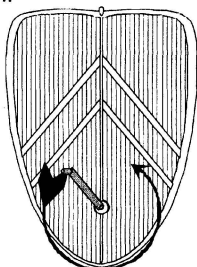


Fig. 4

Sollte die Kurbel zurückschlagen, bedeutet dies für den Fahrer keine Gefahr.

Festzuhalten wäre hierbei noch, dass diese Art, einen Motor in Bewegung zu versetzen, erlaubt, mehr Energie zu entwickeln, als beim Stossen der Kurbel.

Beim Stossen muss man die freie Hand auf dem Kotflügel des Wagens oder auf einem der Scheinwerfer abstützen. Konsequenz: Man verbiegt die Stützen, während beim Ziehen die freie Hand keiner Stütze bedarf.

**b)** Versuche niemals die Kurbel mit beiden Händen festzuhalten, weil man riskiert, beim Zurückschlagen sehr ernsthaft verletzt zu werden.

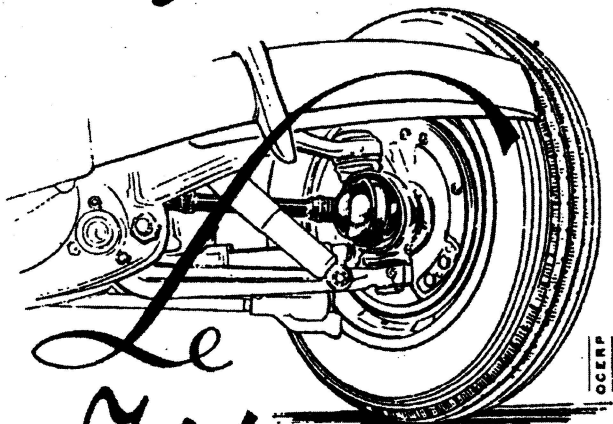
**c)** Vergewissere Dich, dass die anderen Körperteile, die Schenkel, die Knie etc., nicht in den Bereich der Kurbel kommen, um im Falle des Zurückschlagens der Kurbel einen Unfall zu verhindern.

**d)** Für die Traction mit ihrer diffizilen Kurbelstütze ist die Aussage, nur eine Hand zu verwenden, etwas theoretisch.

Wichtig ist auf alle Fälle, dass die **Zündung auf "Spät"** (Drehung gegen den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag) verstellt wird, bis der Motor anspringt.

Aus dem Clubheft des Club Belge des Anciennes Citroën  
Übertragen aus dem Französischen:  
Daniel Eberli

**UN NOUVEAU CARDAN  
POUR TRACTIONS AVANT**  
*Angle Total 50°*



*Le*  
**Joint UNIVERSEL  
HOMOCINÉTIQUE  
VILLARD**

BREVETÉ S. G. D. G.

Assure aux tractions avant une plus grande souplesse de conduite, quels que soient le parcours et l'allure, l'angle de braquage pouvant atteindre 50°.

Demandez renseignements et démonstration à :

votre GARAGISTE-ou, à défaut,

SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150 000 000 FR.

3 IMPASSE THORETON. PARIS (XV<sup>e</sup>) TEL VAU 68 40

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburtstag..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

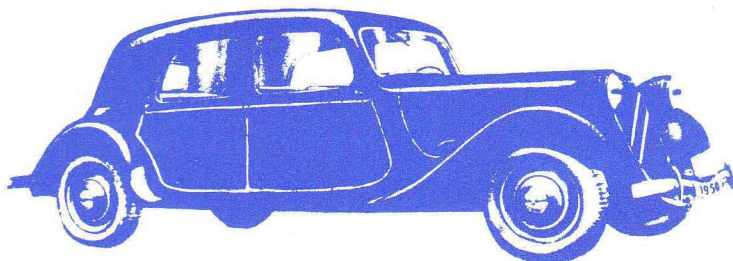
Vorname Partner.....

Adresse.....

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

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

Senden an: Robert Isler, Wolfzangenstrasse 48, 8413 Neftenbach



## Mitglieder-Werbung

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



## CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname Partner.....

Adresse.....

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

Vorname.....

Geburtstag..... / ..... / .....

PLZ/Ort.....

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

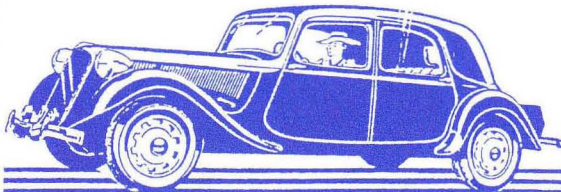
PP  
8058 Zürich

PP/Journal  
CH-8058 Zürich

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

Essayez **15**  
LA  
**CITROËN**  
SIX CYLINDRES  
*Traction Avant*

130 KM A L'HEURE CHRONO  
15 LITRES A 80 DE MOYENNE



DEMANDEZ UN ESSAI GRATUIT

↳ CHEZ  
NOTRE PRESIDENT