

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH - 8058 Zürich
 Druck: Druckerei Habegger, CH - 4552 Derendingen
 Erscheinungsweise: fünf bis sechs Mal pro Jahr, 420 Exemplare
 Abonnement: im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
 © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe

Organisationsplan 1997

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken ZH P/F 052 319 25 17	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61	Andr. Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/F 01 722 16 29

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
vakant	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P 052 681 41 34	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P 01 784 00 77
vakant	H. - P. Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P 052 364 21 62 Fax 052 364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09	Koni Fisch Singisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 44 20
vakant	Peter Weber Neunfornstrasse 6 8475 Ossingen P 052 317 14 68 G 052 269 13 13	Beat Scheidegger Haldenstrasse 127 3014 Bern P 031 331 52 85 G 031 332 51 71	Kurt Sutter Bahnhofstrasse 4 8716 Schmerikon P 055 282 15 23

Zeitungsredaktion	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Clubzeitung
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt ZH P/G 052 363 11 46 Fax 052 363 30 11	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80	Robert Isler Wolfzangenstr. 48 8413 Neftenbach P 052 315 52 35	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P 032 682 32 83

Rechnungsrevisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

Redaktionsschluss für Heft 5 / Dezember 1997: 30. November 1997

INHALT

Der Redaktor hat das Wort	110
Treffen und Termine	111
Das Wort des Präsidenten	112
Generalversammlung, Traktandenliste	113
Der Gepäckträger	114
Lady in Black and Red oder Puzzle in Blech	115
Geschichten mit offenem Ende	117
Zum Schmunzeln	118
Bremsen	121
CTAC Mitgliederliste 1997	124
Neuntes Randonnée Alpine - 27. Juli bis 2. August	131
Inserate und Kleinanzeigen	116 119 120 122 130

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

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

DER REDAKTOR HAT DAS WORT

Liebe Leserin, lieber Leser.

Dieses Clubheft ist wiederum mit Verspätung entstanden. Das liegt in erster Linie an der für mich ungeschickten Terminierung des Redaktionsschlusses und andererseits daran, dass ich bei der Redaktion und der Zusammenstellung des Heftes noch nicht so routiniert arbeite, wie dies mein Vorgänger, Andreas Rutishauser, tat. Ich hoffe aber, dass ich mir die nötige Fertigkeit im Laufe der nächsten Ausgaben aneignen werde. Das bedeutet allerdings auch, dass ich jeweils unmittelbar nach Redaktionsschluss mit den Abschlussarbeiten beginnen werde. So bitte ich nochmals um Nachsicht und Verständnis bei Euch allen - danke! In diesem Jahr wird nur noch ein Heft erscheinen; dies wenn möglich noch vor dem Silvester.

Um das Clubheft attraktiv und abwechslungsreich zu gestalten, bin ich auf die Mitarbeit aller Clubmitglieder angewiesen. Bitte greift doch mal zum Schreibgerät und berichtet über irgend etwas, das im Zusammenhang mit unseren Tractionts steht! Das kann ein Bericht einer angefangenen oder gelungenen Restauration eines Wagens sein; oder ein Erlebnis, das sich fernab unserer Treffen und Zusammenkünfte abgespielt hat. Auch technisches Know-how, das jemand beim Arbeiten an seinem Fahrzeug erworben hat, ein Trick oder Kniff, der bis dato unbekannt gewesen ist, sind willkommene Beiträge. Zeichnungen oder Fotografien lockern die Texte wohlthuend auf. Falls Ihr Fotos oder Zeichnungen zu einem Artikel beilegt, erwähnt bitte, ob Ihr diese wieder zurückhaben möchtet! Die Artikel und Berichte können mir fertig ausgedruckt (bitte in nicht zu kleiner Schrift) oder auf einer Diskette im Windows-Format zugestellt werden.

Der Schwerpunkt im vorliegenden Heft bildet ein ausführlicher Bericht des Randonnée Alpine, das Ende Juli dieses Jahres abgehalten wurde. Meines Erachtens ist es diese Veranstaltung Wert, so ausführlich gewürdigt zu werden. Und - wer weiss - vielleicht regt die Lektüre den einen oder anderen dazu an, das nächste Mal auch mit von der Partie zu sein. In der Heftmitte findet sich ein Mitgliederverzeichnis, abgeschlossen per Anfangs September. Es ist so plaziert, dass es bei Bedarf ohne Mühe aus dem Heft herausgetrennt werden kann.

Nun wünsche ich allen viel Spass beim Durchblättern und beim Lesen!

Mit herzlichen Grüssen,

James Liebsmann.

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

25. 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:

27. Dezember: Jahresschluss Höck
Infos und Anmeldung bis 15. Dezember an
H.P. Rubitschon, Tel. 052 364 21 62 oder FAX 364 21 30
Der „normale“ Höck am Mittwoch der geraden Monate
enzfällt im Dezember.

Andere Treffen und Daten

21.-23. August 1998

11. ICCCR in Chevetogne, Belgien

13.-15. Oktober 1998

DS on the Route 66, USA



P.O. BOX 124 • B-1410 WATERLOO
BELGIUM

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

Die Tage werden kürzer, bereits beginnen sich die ersten Blätter zu verfärben. Der Altweibersommer hat sich bislang von der besten Seite gezeigt. Der Kilometerzähler meiner Traction ist ein direkter Zeiger für die Anzahl der sonnigen Tage: Mit über 6000 gefahrenen Kilometern seit Mitte April müssen wir wohl einen sehr schönen Sommer gehabt haben...

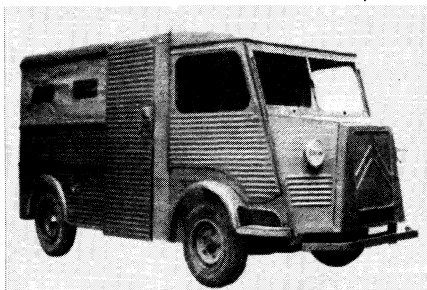
Das Herbsttreffen wird bis zum Erscheinen dieses Clubheftes wohl der Vergangenheit angehören. Ich hoffe, dass uns Petrus nochmals wohlgesonnen ist.

Das Clubheft Nummer 3/97, dessen Redaktionsschluss ursprünglich auf den 15. Juni festgelegt worden war, ist leider erst nach Mitte September bei den letzten Mitgliedern eingetroffen. Verzögerungen von A bis Z (vom neuen Redaktor, der zuerst einen Einführungskurs besuchen musste, über die Druckerei bis hin zur PTT, die einen ganzen Sack irgendwo liegenliess) waren der Grund. Wir bitten um Verständnis und werden uns bemühen, dass die Informationen in Zukunft aktueller sein werden.

Ich bin jedoch überzeugt, dass der vielseitige Inhalt des letzten Heftes für die lange Wartezeit entschädigt hat. So gesehen ist James der Start als neuer Redaktor sicher gelungen! Ich drücke ihm die Daumen und hoffe, dass er auch weiterhin von unseren Mitgliedern tatkräftig unterstützt und mit Beiträgen eingedeckt wird.

Im letzten Clubheft fand sich ein Hinweis auf eine Ausstellung in Varese (Italien) über Flaminio Bertoni. Diese dauert noch bis zum 26. Oktober. Sollte eines unserer Mitglieder diese Ausstellung besucht haben, wäre unsere Leserschaft sicher interessiert an einem Bildbeitrag! (Du weißt nicht, wer Flaminio Bertoni war? Bertoni war während Jahrzehnten Chefzeichner bei Citroën, und er ist der „Urheber“ der Traction, der DS, des 2CV etc.)

Unerwähnt von der Presse haben in diesem Jahr zwei Jubiläen stattgefunden, die den Citroënisten interessieren: Vor 50 Jahren, im Juni 1947 wurde der Type H als Nachfolger des TUB (Traction Utilitaire B) der Öffentlichkeit vorgestellt. Bei uns wurde dieses nützliche Fahrzeug bekannt als „H-Wagen“ oder „Schrumpf-Elefant“ und „Wellblechkiste“.

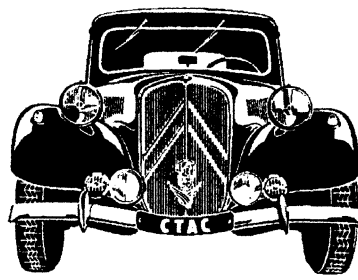


Vor 40 Jahren, am 25. Juli 1957, lief die letzte Traction vom Band, eine 11 Familiäre. Damit ging eine Epoche zu Ende. (Die Produktion der 15/six wurde bereits 1955 beendet.)

Mit den besten Wünschen
für einen schönen Herbst

Daniel Eberli

Daniel Eberli



ORDENTLICHE GENERALVERSAMMLUNG

SONNTAG, 25. JANUAR 1998

SCHWEIZERISCHES PARAPLEGIKERZENTRUM NOTTWIL

- Traktandenliste:**
- Begrüssung
 - Jahresbericht
 - Wahl der Stimmenzähler
 - Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung vom 19. Januar 1997
 - Kassabericht
 - Revisorenbericht
 - Budget 1998: Festsetzung des Jahresbeitrags
 - Wahlen: Vakanzen Region Ost
 - Treffendaten 1998: weitere Anlässe, OTM Bern
 - Clubheft
 - Dienstleistungen des Clubs
 - Dachverband Informationen
 - Verschiedenes
 - Umfrage
 - Abschluss der Generalversammlung

Die definitive Einladung wird in Heft 5/1997 publiziert.

Der Präsident: Daniel Eberli

DER GEPÄCKTRÄGER

Über ein Jahr lang habe ich einen Gepäckträger gesucht: Alle mir bekannten Händler habe ich angefragt und sogar in den CTAC-Mitteilungen inseriert.

Der einzige „Erfolg“ war ein Reinfall. Ich konnte einen Gepäckträger ausleihen. Leider habe ich ihn erst beim Start in die Ferien ausprobiert. Schon auf dem Weg nach Basel ist mein Kanu mitsamt dem Gepäckträger verrutscht.

Zum Glück konnte ich meine Traction gegen den Peugeot meines Vaters tauschen. Mein Vater musste ja höchstens Einkaufstaschen transportieren und das macht er meist mit dem Velo.

Nach den Sommerferien hatte ich die Idee, dass nur ich einen Gepäckträger herstellen oder machen lassen konnte. Ich muss lange über die Form nachgedacht haben, denn ich bin einmal mitten in der Nacht aufgewacht, im Kopf hatte ich den Bauplan meines Gepäckträgers.

Doch wie kommt ein Gepäckträger aus einem Kopf auf ein Autodach? Noch dazu wenn der „Gedankentäger“ des Schweissens unkundig ist. Ich erinnerte mich, dass ich vor Jahren mit meinem Vater einmal etwas in einer Schlosserei abgeholt hatte. Warum nicht dort anfragen?

Ich war zugegebenermassen recht überrascht, als ich am Telefon erfuhr, dass meine Wünsche in Erfüllung gehen würden: Der Vater und die beiden Söhne der Firma Widmer arbeiteten beinahe jeden Samstag im Geschäft, um Büroarbeiten zu erledigen. Grossartig, dass sie sich die Zeit nahmen, einem interessierten Laien ihre Kenntnisse weiterzugeben.

Kurzum, ich besitze nach langer Arbeit und dank der Hilfe vor allem von Beat Widmer einen grossen, vollverzinkten Gepäckträger mit demontierbarer Kanuhalterung, der wahrscheinlich von den hässlichsten Schweissnähten der Welt zusammengehalten wird.

Falls ein Leser oder eine Leserin ebenfalls einen Gepäckträger wünscht, gebe ich gerne alle gewünschten Auskünfte.

Remo Spaini

Lady in Black and Red oder Puzzle in Blech?

Ich bin zum Spieler geboren. Das Glück, das dazu von Nöten wäre, habe ich allerdings nicht gepachtet. Ich bin demzufolge der geborene Verliererkandidat - meist zur Freude meiner Umwelt, manchmal auch zum Leid meiner Familie.

Ich bin zum Autonarr geboren. Die Geschicklichkeit, die dazu von Nöten wäre, wurde mir allerdings nicht in meinen ersten Wagen gelegt. Ich bin demzufolge der geborene Zahlkandidat - meist zur Freude meiner Umwelt, manchmal auch zum Leid meiner Familie.

Spieler und Autonarr - wie nah sind sich doch die beiden Leidenschaften! Treffen sie im richtigen Augenblick aufeinander, so vermögen sie Berge zu versetzen ... Berge von Geld!

Ich habe mich an eine Légère gewagt - frisch gewagt ist halb gewonnen! Doch aus der Lady in Black and Red wurde alsbald eine Lady in Matt und Rost und Black an den Händen und Red - schamesrot! - im Gesicht waren alsbald nur noch die Insassen. Abhilfe schaffte nur eine Generalrevision.

Wer nichts wagt, gewinnt nichts! Aus der Lady in Rost wurde mit viel fremder Hilfe eine Lady in Einzelteilen, die bei einem Spengler hospitalisiert wurde, der sie später an einen Maler weiterreichte. Nackt bis auf das glänzend lackierte Blech erhielt ich meine Lady nach einer kleinen Ewigkeit wieder zurück und mit ihr Berge von ebenso glänzend lackierten Teilen zu ihrer Bekleidung. Da packte mich Autonarr wieder der Spieltrieb - allerdings der falsche, derjenige nämlich, bei dem es auf Geschicklichkeit viel mehr ankommt als auf Glück.

Ich wähnte mich vor einem gigantischen Puzzle aus Blech und gigantisch war mein Selbstvertrauen. Geduld zähle ich im Gegensatz zu Glück und Geschicklichkeit zu meinen Stärken und Geduld ist beim Puzzle wichtiger als alles andere!

Ich fügte zusammen, schraubte, schwitzte, fluchte, demonitierte wieder, holte Ratschläge ein, verzweifelte an deren Ausführung - kurzum ich erlebte alle Höhen und Tiefen des Traktionisten. Mein Selbstvertrauen versank in ungeahnte Tiefen, meine Hochachtung vor den Mechanikern stieg derweil in ungeahnte Höhen.

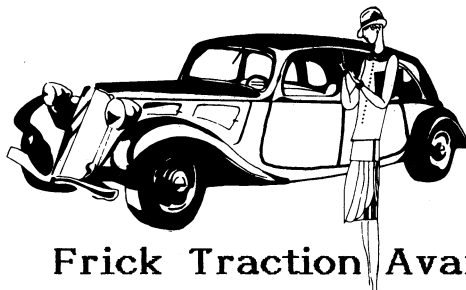
Ich vertraute meine zarte, glänzende Lady in Black and Red seufzend den groben, öligen Händen des Spezialisten an. Dieser reichte sie später an den Sattler weiter.

Ich betrachtete das Geschehen aus der Ferne, umgeben von einer verzweiferten Familie und hämisch lachenden Ungläubigen, die meine Lady in Gedanken bereits verschrottet hatten! Während einer zweiten kleinen Ewigkeit trotzte ich der Umwelt, baute mein Selbst- und Traction-Vertrauen im gleichen Mass wieder auf, wie sich mein Kontostand abbaute. Noch war nicht aller Tage Abend!

Geduld bringt Rosen! Wer wagt gewinnt! Res im Glück! Oh Triumph, die Lady in Black and Red wurde fertig - vollendet - perfekt! Eine siebenjährige Odyssee ging zu Ende, ich sass endlich wieder am Steuer, übersah in meiner Freude gar meine Familie, die mir auf der Strasse winkend und hupend entgegenkam - ich bin zum Spieler geboren und habe gewonnen!

Ich bin auch zum Autonarr geboren ... und habe bezahlt. Hätte allerdings meine Lady das kleine Vermögen nicht verschlungen, ich hätte es in meiner ebenfalls angeborenen Faulheit mangels Zwang wohl gar nie verdient. Wie zerronnen so gewonnen! Das einzige, worüber ich mir manchmal in trüben Minuten Gedanken mache, sind die zehntausend Franken, die ich in all den Jahren einem stolzen Liegenschaftbesitzer dafür bezahlt habe, dass meine Lady **nicht** in der Garage stand, weil sie bei den Spezialisten war!

Res Diem



Frick Traction Avant AG

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

- **Synchronkörperfedern**, oelpumpendruckfedern, ventildfedern, 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 (zentralverschlussschraube) 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

Geschichten mit offenem Ende

Wer kennt es nicht, dieses Gefühl: Da hat man endlich beim Zappen durch die Fernsehkanäle einen Film erwischt, den man interessant findet - und hat dabei nicht einmal den Anfang verpasst. Geduldig erträgt man die Werblocke - bis überraschend nach dem letzten ein neuer Film beginnt. Ein Blick ins Programmheft zeigt, dass alles seine Richtigkeit hat: Der Film hatte ein offenes Ende; es bleibt der Phantasie des Betrachters überlassen, sich das Ende auszudenken.

Für mich sind solche Filme frustrierend: Wenn ich mir das Ende einer Geschichte ausdenken soll, brauche ich keinen Film anzusehen. Dann setze ich mich vor den Computer und denke mir eine Geschichte aus. Aber gleich eine ganze, und eine **mit** einem Ende. Ich hasse Geschichten mit offenem Ende!

Zu meinem Leidwesen erlebe ich in meiner Funktion als Präsident sehr viele Geschichten mit offenem Ende. Häufig gelangen Clubmitglieder oder andere Veteranen-Fans mit irgendwelchen Anliegen an mich. Da sind schon einmal Fragen darunter, wie diejenige eines Traction-Besitzers in Portugal nach Farbmustern für das "Satte Blau", mit dem er sein Restaurierungs-Objekt lackieren wollte, oder die Frage des Simca 8 - Besitzers, wo man Filterelemente für den "Vokes"-Luftfilter bekommen könnte, der auch in einigen Tractions montiert worden war. Oder aber die Anfrage nach "kompletten, verchromten Hauptscheinwerfern mit 12 Volt-Einsätzen" ohne zu spezifizieren, um welche Art von "Restaurationsobjekt" es sich handelt.

Ich habe es mir zur Pflicht gemacht, auf alle schriftlichen Anfragen zu antworten. Es versteht sich von selbst, dass dies oft aufwendig ist und viel Zeit kostet. Nun kann ich damit leben, dass die Empfänger dieser Schreiben nicht vor Dankbarkeit einen Kniefall tun und den Boden, auf dem ich stehe (oder vielmehr den Stuhl, auf dem ich sitze) küssen. Es überrascht mich auch nicht, dass die im letzten November versprochene Flasche Portwein aus Portugal bis heute nicht bei mir eingetroffen ist. Was mich jedoch ärgert, ist die Tatsache, dass für mich diese Anfragen meistens Geschichten mit offenem Ende sind. (Eine löbliche Ausnahme war der Simca 8 Besitzer, welcher mir begeistert schrieb, dass er dank meinem Hinweis zu einem Vokes-Luftfilter gekommen war.) In der Regel erfahre ich nicht, ob meine Hinweise, Adresstips oder technischen Empfehlungen etwas getaugt haben.

Ich erhebe keinen Anspruch darauf, perfekt zu sein und keine Fehler zu machen. Aber gerade deswegen bin ich - bei positivem wie bei negativem Ergebnis - darauf angewiesen, dass man mir mitteilt, ob meine Hilfe zum Erfolg beitragen konnte. Nur wenn ich dies erfahre, kann ich mich verbessern und mein Wissen erweitern, damit andere (und auch ich selbst) wieder davon profitieren können.

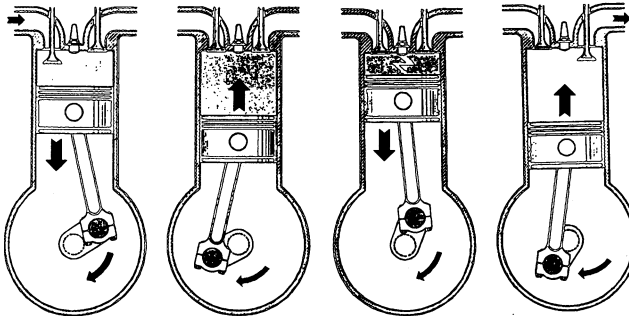
Vielleicht sind die Adressen, welche ich zu vermitteln versuche, schon lange veraltet (die Telefonnummern sind es ohnehin meistens!). Auch in dieser Beziehung bin ich auf die Tips und Hinweise unserer Mitglieder angewiesen.

Und schliesslich - siehe oben - ich hasse Geschichten mit offenem Ende. Es gibt viele Möglichkeiten, um mich über den Ausgang einer Geschichte zu informieren. Das kann eine kurze Notiz oder ein Telefonanruf sein. Es kann auch ein Beitrag in unserer Clubzeitung sein, denn erfahrungsgemäss sind viele Veteranenbesitzer an solchen Geschichten interessiert. Auf alle Fälle aber: Lasst mich bitte nicht hängen mit Geschichten mit offenem Ende!

Daniel Eberli

Zum Schmunzeln:

Aus einer Prüfung von Flugberater-„Stiften“ über Motorenkenntnisse



1. Ansaugen

2. Verdichten

3. Arbeit

4. Auspuff

Die Aufgabe lautete, auf der neben stehenden Zeichnung ohne Ventile, ohne „Inhalt“ des Brennraumes und ohne Pfeile sowie ohne Namen der verschiedenen Takte die fehlenden Angaben zu ergänzen und die Takte zu beschreiben.

Zwei „Rosinen“ aus den Antworten möchte ich Euch nicht vorenthalten:

1. Takt:

Der Kolben geht runter. - Vakuum - zieht Luft/Gasgemisch an, d. h. Einlassventil ist geöffnet.

2. Takt:

Kolben geht nach oben, verdichtet das Luft/Gasgemisch. (Gemisch kann nicht entweichen, weil beide Ventile zu.) Das Gemisch ist noch zu wenig heiss, die kleine Explosion reicht noch nicht aus, um die Kerze zu zünden.

3. Takt:

Kolben bewegt sich zuerst runter, dann wieder hinauf, komprimiert die Luft nochmal. Das Gemisch ist genügend heiss, verbrennt und zündet die Kerze. ⇒ Der Kolben läuft aus eigenem Antrieb.

4. Takt:

Auslassventil öffnet sich, der Kolben geht nach oben, presst das verbrannte Gemisch heraus.

Wiederholung Takt 1 - 4.

1. Takt: Ansaugen

Der Kolben geht nach unten. Das Einlassventil lässt Luft herein.

2. Takt: Verdichten

Durch die Verdichtung wird verhindert, dass Luft Austritt. Der Kolben erreicht den unteren toten Punkt und geht wieder nach oben. Dadurch (Auf + Ab-Bewegen) wird der Brennraum grösser.

3. Takt: Arbeit

Luft hat keinen Platz mehr und dehnt sich durch Erwärmung aus. Will austreten. Gasgemisch explodiert.

4. Takt: Auslass

Gasgemisch wird ausgeschieden. Vorgang beginnt von neuem.

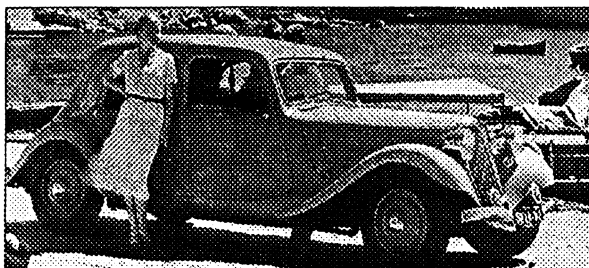
P.S. Ich hab dann nochmals versucht, die Geschichte zu erklären ...

Daniel Eberli



CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant



Badstrasse 57
8867 Niederurnen

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

Zu verkaufen

Wunderschöner DS Super 5, 1972, weiss

Exklusiv mit Metalldach und Stahlschiebedach „Webasto“
Interieur: neu Velours rot mit Weissm Lederbesatz, Kopfstützen
Chromstahl-Auspuffanlage neu
Neue Bereifung Michelin XVS
Dazu passendes Paletot (Winterpijama)
Geprüft: 8. 97

1992 nach umfangreicher Restauration Expertenbewertung nach Inter-Classic: Note 1. Zwischenzeitlich neue Kupplung und Lenkung, vordere Aufhängung inkl. Federkugeln, sowie diverse Nebenaggregate revidiert oder neu. Optisch und technisch ist das Fahrzeug makellos.

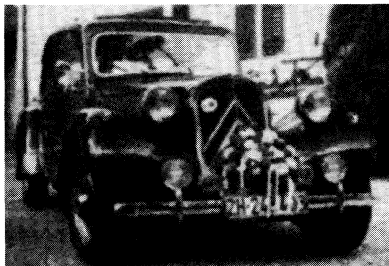
Preis kann gegen Angebot nach Besichtigung verhandelt werden:
Idee: Fr. 16'000.--

H.U. Hofer, Zelg, 3183 Albligen
Tel.: 031 741 09 05; Fax: 031 741 15 89; Natel: 079 206 29 76

Zu verkaufen

Citroën 11 Légère, Jahrgang 1955

Veteran mit weitgehender Alltagstauglichkeit
Faltdach, Anhängerkupplung und vieles mehr
1911ccm, 56 PS, 3 Gänge, Spitze 130 km/h
Teilrestauriert, ab MFK, umständehalber
Dem Meistbietenden ab Fr. 15'000.--
Tel.: 052 319 25 17



Bremsen

Gut gehupt ist halb gebremst, sagt man, aber was tun, wenn die Hupe streikt? Da ist es doch besser, man kann sich auf seine Bremsen verlassen...

Dieser Beitrag richtet sich an diejenigen Mitglieder, welche selbst an ihren Bremsen arbeiten oder ihre Autos an andere Garagisten als diejenigen unseres Clubs geben.

Bremszylinder von **Derendinger** gibt es auch heute noch für unsere Tractions. Gemein bei diesen Ersatzteilen ist jedoch, dass die Kolben zu kurz sind. Solange die Bremsbeläge neu sind, spielt dies keine Rolle. Mit der Zeit, wenn die Beläge dünner werden, kommen die Kolben zu weit aus dem Zylinder heraus. Sie verklemmen sich und spielen nicht mehr. Überhitzte Bremsen und Verlust der Flüssigkeit sind die Folge.

Massgebend ist die **Form** der Kolben:

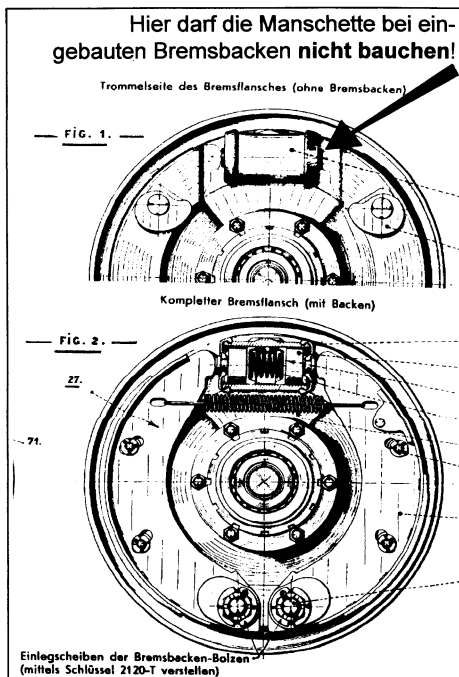


Richtig



Falsch

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um das Problem zu lösen. Meines Wissens sind die richtigen Kolben bei unseren Clubgaragisten erhältlich. Oft können auch die alten Kolben poliert und in den neuen Zylindern verwendet werden. Und schliesslich kann am Bremsbacken da, wo der Kolben stösst, ein Halbmond aufgeschweisst werden. Es ist allerdings darauf zu achten, dass bei der Bewegung von Kolben und Backen die Manschette nicht beschädigt werden kann.



Vor einigen Jahren hat Derendinger **Silikonflüssigkeit** als das ideale Bremsöl für Veteranen propagiert. Anscheinend war der Markt zu klein: Heute ist die Silikonbremsflüssigkeit nicht mehr erhältlich. - Zumindest mir ist kein Lieferant bekannt. Gemäss Aussagen von Spezialisten darf die Silikonflüssigkeit jedoch nicht einfach durch das normale Bremsöl ersetzt werden, weil die Gummitteile aufquellen können. Man müsse alle Gummitteile ersetzen! Ärgerlich und kostspielig für diejenigen, welche ihre Autos mit Silikonbremsflüssigkeit betrieben haben. Kennt jemand einen anderen Lieferanten dieser Bremsflüssigkeit?

Daniel Eberli

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

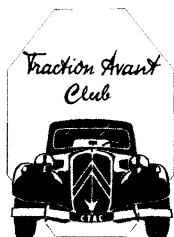
Handgemalte Schirme mit Holzgriffen

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

NEUNTES RANDONNÉE ALPINE - 27. JULI BIS 2. AUGUST 1997

In den ungeraden Jahren wächst meine Spannung im Frühling besonders, wenn ich an das dann jeweils bevorstehende „Passereignis“, das Ende Juli während einer Woche von unserem welschen Club, „Club Citroën 34-57“ organisiert wird, denke. Nach meinem Vergaser- und Zündungspech mit der Légère vor zwei Jahren wollte ich es diesmal wissen! Die Légère mit meinem Jahrgang und dem vor zwei Jahren eingebauten 11 D-Motor sollte ihre Kletterfähigkeiten diesmal ohne Pannen und ständigem Warten wegen ungenügender Benzinzufuhr oder überhitztem Kühlwasser unter Beweis stellen. Nun war sie nach etlichen, zum Teil mit Schwierigkeiten und Nachreparaturen verbundenen, Garagenaufenthalten bereit und fit. Diesen Beweis erbrachte sie, als ich eine kleine Testtour, die mich über den Klausen-, den Susten- und den Brünigpass führte, unternahm.

Erster Tag - Sonntag

Am Sonntag, 27. Juli, kämpfte ich wie immer mit Zeitproblemen, startete aber dennoch so gegen 10.00 Uhr Richtung Genf. Um ja noch rechtzeitig am Startort einzutreffen, fuhr ich ohne Halt bis Genf durch. Es war heiss. Trotzdem, und obwohl ich auf der Autobahn nicht gerade langsam unterwegs war, kletterte die neu eingebaute Wassertemperaturanzeige nicht über 85°, selbst in der sengenden Mittagssonne im Kolonnenverkehr durch die Stadt Genf. Dafür sank der Benzinvorrat. Ich schaffte es mit einem Rest von knapp 10 Litern im Tank, wie sich beim Auffüllen nach dem Start zeigte. Und meine Ankunft - natürlich als letzter der teilnehmenden Wagen - wurde in der Ferme St. Maurice mit entsprechendem Applaus quittiert. Ja, es gab da sogar noch genug zu Essen. Da war keine Spur von Aufbruch spürbar. Ich fasste meine Unterlagen und hatte meine Verspätung soweit glücklich eingeholt.

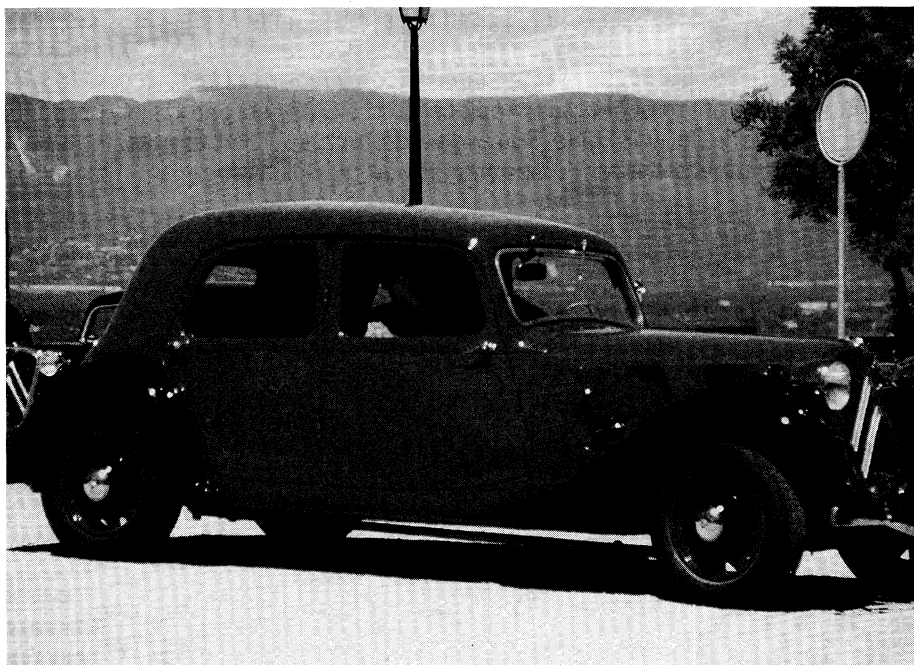


Besammlung bei der Ferme St. Maurice

Da ich ohne Begleitung im Auto unterwegs war, hielt ich es für sinnvoll, mich zur Fahrt durch Genf der Légère des bestausgewiesenen Organisators des Anlasses, Jacques Bovey, anzuschliessen. In rasanter Fahrt ging es durch die Stadt, selbst die Grünphasen bei dem Ampeln meinten es gut mit mir... bis an einer Abzweigung dennoch Unsicherheit aufkam, ob wir auf dem richtigen Weg zum Zollposten Moillesulaz seien. Zweimal musste ich den Wagen wenden - dann war ich auf der richtigen Strasse und auf mich selbst gestellt, weil Jacques andere Teilnehmer abwarten wollte. Ich vertraute zu Recht dem Routenheft, was sich als richtig erwies, da das „Carnet de route“ in gewohnt exakter Manier ausgeführt war.

An diesem ersten halben Tag galt es, eine Etappe von immerhin 126 Kilometern zu bewältigen, die drei Pässe (Col de la Croix-Fry, 1477m ü. M.; Col du Marais, 843m ü. M.; Col de Tamie, 907m ü. M.) beinhaltete. Wie den Passhöhen zu entnehmen ist, war dieses erste Wegstück ohne Probleme zu bewältigen. So hielt sich am Abend sogar die Müdigkeit in Grenzen. Albertville, Hôtel Roma, hiess das Ziel - ein riesiger Hotelkasten neueren Datums aus der Zeit der olympischen Spiele. Das wunderbare Wetter ermöglichte es der Hotelbelegschaft, der ganzen „Randonnée-Horde“ rund um den Hotel-Swimmingpool den Apéritif und das feine Nachtessen zu servieren.

James Liebmann



Eine besonders originalgetreu und schön restaurierte 7C von Res und Gabi Diem

Zweiter und dritter Tag - Montag und Dienstag

Am Montagmorgen, den 28. Juli, steht in der Routenbeschreibung ganz zuoberst: „Départ 08.00“. Das heisst, grausam früh aufstehen, um vorher duschen, zähneputzen, packen, frühstücken, Route des Tages anschauen, Légi kontrollieren, Scheiben putzen und einladen zu können. Und das in den Ferien! Aber eben, wir haben uns ja freiwillig gemeldet, und wenn wir auf die Sicherheit des Besenwagens zählen wollen (Citroën Xantia Break 2.1 Turbo D, für allfällige Pannenbehebung), sollten die Abfahrtszeiten eingehalten werden.

Also starten wir vom Sportlerhotel „Roma“ in Albertville, übersehen grosszügig den Ölfleck, wo nachts der Motor geweint hat, und machen uns auf nach Beaufort. Die Streckenbeschreibung ist sehr gut, so dass man den Weg ohne Probleme finden kann. Meine Navigatorin ist geübt und hat sehr gute Übersicht, so dass ich ihr voll vertrauen kann. Es ist wichtig, dass die „offizielle“ Route gefahren wird, denn nur auf dieser fährt auch der Besenwagen.

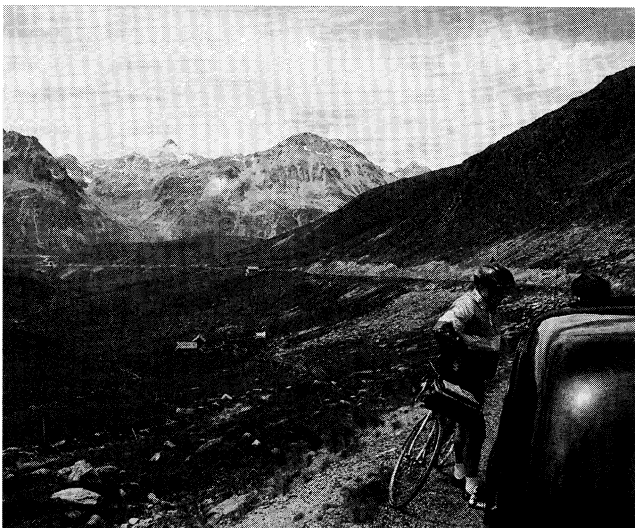
Schon folgt der erste Pass des Tages, der Col du Pré (1703 m.ü.M.). Er ist steil, hat enge Kurven und ist nicht sehr übersichtlich. Ich versuche eine Kurventechnik zu fahren, die ein Herunterschalten in den ersten Gang möglichst vermeiden hilft, aber es gelingt nicht immer. So ist es unvermeidlich, dass die Kühlwassertemperatur stetig steigt, was ich gar nicht schätze. Denn ich weiss vom letzten Mal her, dass meine Benzinpumpe ab einer gewissen Wärme nicht mehr richtig bis gar nicht mehr schöpft und dann halt der Motor stehenbleibt. Doch das sind ja kleine Fische - mit etwas Geduld (pro Mal ca. 20 Minuten) geht es dann jeweils weiter.

Ein grösserer Fisch ist, was wir bald nach einer Spitzkehre antreffen: Ein Tractioncabi ist mit einer gebrochenen Antriebswelle am Strassenrand stehengeblieben. Wir halten an und erkundigen uns, welche Hilfe gebraucht wird. Der Fahrer (aus Paris) erklärt, er habe schon alles in die Wege geleitet. Seine Garage in Paris sei angewiesen, ein „neues“ Auto aufzuladen, es an den nächsten Übernachtungsort zu bringen und das defekte Cabi gleich mitzunehmen. Ja, bei uns hätte eine andere Lösung gefunden werden müssen, mit „nur“ einem einzigen alten Auto.

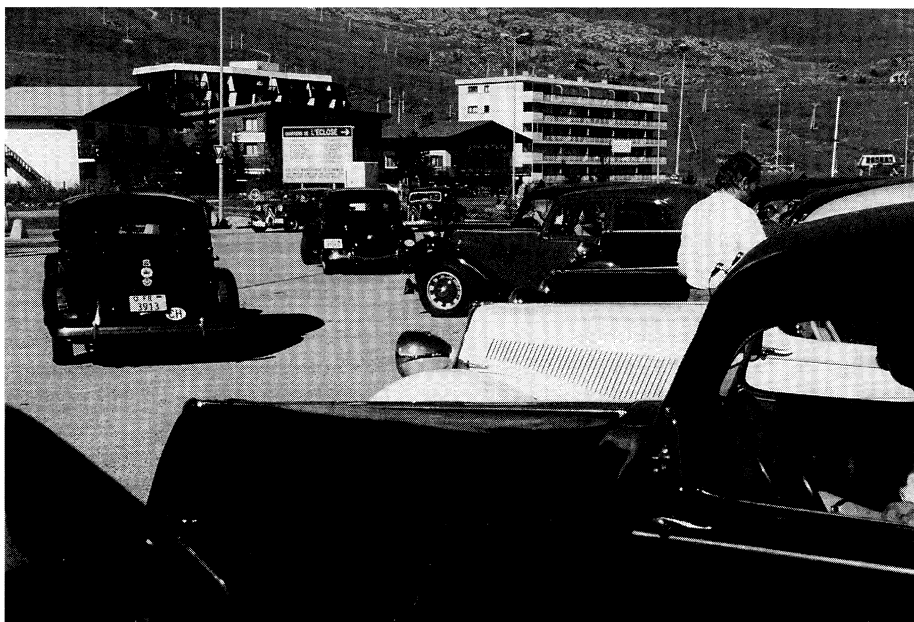
Etwas über der „Barrage de Roselend“ (Stausee) sehen wir kurz später schon die ersten Tractionisten auf der Terrasse einer Beiz. Da wir keine grossen Beizenbesucher sind, machen wir nur einen kurzen Halt (Panorama, Info der Panne) und fahren darauf weiter zum nächsten Pass, dem Cormet de Roselend (1968 m.ü.M.). Nun folgen sich die Auf- und Abfahrten Schlag auf Schlag: Hinunter nach Bourg-St.-Maurice (ca. 600m.ü.M.), hinauf zum „gefürchteten“ Col de la Madeleine (1993m.ü.M.), eng, steil, dann wieder hinunter nach St.-Jean-de-Maurienne, wieder hinauf zum Col de la Croix de Fer (2067m.ü.M.). Hier lassen wir unsere Traction etwas verschnaufen, mit offener Motorhaube, um die Abkühlung zu beschleunigen.

Ein Velofahrer gesellt sich zu uns und freut sich an unserem Légi. Ja, sein Vater habe auch einen solchen gehabt, das sei ein gutes Auto gewesen (das hören wir noch oft mit ähnlichen Worten).

Noch eine Abfahrt ins Tal, dann kommt die letzte happige Steigung auf die Alpe-d'Huez. Velorennfahrer können davon ein Liedlein singen -



unser Légi jetzt auch. So heiss hat er wahrscheinlich noch nie gehabt.



Alpe d'Huez

Wir finden unser Hotel auf der „Alp“ und richten uns ein. Alp war das einmal,

jetzt ist es eine „Station de Ski“, halb zugeteert, unvorstellbar verkabelt und verbähnelt, kurz, optisch ein Streichresultat. Unsere Berge haben oft auch viele Bahnen, aber ich bin doch recht erschrocken ob dem, was sich hier dem Auge bietet.

Leute vom Verkehrsverein (würde man bei uns sagen) heissen uns bei einem Apéro willkommen. Eine kleine Ansprache von Jacques Bovey und eine der Behörden, kleiner Geschenkaustausch, darauf geht's ab ins Zimmer zur Dusche.

Hier können nicht alle im selben Hotel schlafen, aber das Essen kann gemeinsam stattfinden. An Gesprächsstoff mangelt es nicht, das Essen ist gut und es gibt reichlich, das Wetter macht mit, kurz, hier kommt keine Langeweile auf.

Es war ein strenger Tag, mit fünf Pässen und etwa 260 Kilometern Fahrt, immer:.....ufe-n-abe-links-rächts-uuswiche-schalte-chratze-um-d'Egge-luege-brämse-Zwü-schekupple-.... Deshalb schlafen wir auch gut, trotz der schmalen und eher kurzen Betten (80 x 190). Übrigens, noch vor dem Schlafengehen sehen wir, wie das defekte Pariser-Auto aufgeladen wird. Also ist der Ersatz schon angekommen.

Am folgenden Morgen ist die Abfahrt schon wieder so früh vorgesehen. Wir wollen tanken, aber wo um diese Zeit? Also lassen wir es vorläufig bleiben, wir haben ja zwei 5-Liter-Kanister Reserve im Kofferraum. Da wir Individualisten sind, fahren wir allein los. Gleich zu Beginn führt uns die Route auf den Col de Sarenne (1999 m.ü.M.). Die verbaute Alpe-d'Huez ist schnell hinter uns, dann haben uns die Berge, die schmalen Strassen, die schöne Aussicht wieder. Die Warnung im Routenbeschrieb („Attention aux gués et autres passages d'eau en travers de la route“) ist berechtigt. Statt viele kleine Brücken zu bauen, wird einfach eine Vertiefung quer zur Strassenführung gebaut, damit das Wasser geführt über die Strasse fliessen kann. Natürlich ist eine solche Vertiefung nur im Schrittempo passierbar, sonst hockt man auf. Mit wenig Verkehr ist das kein Problem, und da für uns sowieso der Weg das Ziel ist, zählt die Zeit ganz anders als sonst beim Autofahren.

Für eine längere Strecke sind wir nun auf einer Hauptstrasse, die zwar schön breit und weniger kurvig ist, dafür viel stinkenden Verkehr hat (Diesel lässt grüssen). Allgemein Richtung Briançon und weiter bis Savines-le-Lac fahren wir durch, um gleich anschliessend am Lac de Serre-Ponçon unsere Liegestühle auszupacken und zusammenzusetzen. Wir geniessen Sonne, Wasser und Ruhe.

Wie wir uns wieder in den Verkehr einordnen wollen, kommt uns gerade eine längere Kolonne Tractions entgegen. Wir hängen uns an und folgen ihnen, unsere eigene Navigation dabei vernachlässigend. Das entpuppt sich als

Fehler, denn schon bald heisst es umkehren, weil der Vorderste einen Wegweiser verpasst hat.

Der Col de Pontis ist zwar mit 1301m.ü.M. nicht so hoch, aber er hat es in sich: Eine so schmale und enge Strasse habe ich noch nie angetroffen. Einige der Kurven konnten erst im zweiten Anlauf genommen werden, das Gelände ist so steil, dass einem schwindlig werden kann. Dafür haben wir eine wunderschöne Aussicht, und es macht Freude, wenn man beim Autofahren etwas gefordert wird.

Weiter führt uns der Weg nun auf den Col d'Allons (2250 m.ü.M.), darauf über den Col des Champs (2087 m.ü.M.). Hier befindet sich die Grenze der Alpes Haute Provence und Alpes Maritimes.

Auch beim Autofahren kann man Wild erblicken, und sei es auch noch so klein. Murmeli melden sich mit dem bekannten Pfeifen, und die Sperberaugen von Trudi, meiner Frau und Navigatorin, erblicken mehr als eines dieser Modelle.

Eine letzte Abfahrt an diesem Tag nach Guillaumes und eine letzte Bergfahrt nach Valberg, dann haben wir das Etappenziel von diesem Dienstag erreicht. Mehr als 280 Kilometer, streng, anspruchsvoll, einsam oder verkehrsreich, alles war dabei. Auch hier reicht es nicht für alle Teilnehmer ins gleiche Hotel. So verschlägt es uns nach Beuil, was wir gar nicht bereuen müssen. Während Valberg auch wieder eine „Station“ ist, allerdings etwas kleiner als Alpe-d'Huez, ist Beuil ein kleines, lebendiges Dorf mit alten Steinhäusern, Dorfkern renoviert, mit schöner Aussicht und freundlichen Leuten.

Wir werden gut aufgenommen, erhalten komfortable Zimmer, werden sehr gut bewirtet mit reichlich Essen und Trinken. Selbst Ziegenkäse probiere ich, und ich finde ihn sogar gut (wo ich doch sonst die Nase rümpfe darüber). Das Abendessen findet recht spät statt, weil wir auf verschiedene Teilnehmer warten, unter anderem auf Islers und Diems. Sie haben am Vormittag Zeit gebraucht für Pannenbehebungen, von denen wir bei unserer Abfahrt noch nichts gewusst haben.

Jürg Deller

Vierter Tag - Mittwoch

Mittwoch war der Wendetag unserer Reise. Ein letztes Mal fuhren wir morgens von Valberg und Beuil aus gegen Süden los, durch eine eindrückliche Schlucht, in der Steinschlag von den roten Felsen zur Tagesordnung zu gehörte. Für einmal waren die Cabrio-Fahrer nicht zu beneiden.

Nach etwa vierzig Kilometern gelangten wir in ein wunderschön restauriertes Bergdorf, das mit seinem Baustil und den Gassenbezeichnungen eher an Ita-

lien erinnerte. Wir waren nur noch etwa fünfzig Kilometer nördlich von Nizza. Eine kleine Gruppe Tractions versammelte sich auf dem Parkplatz eingangs Dorf und machte sich traditionsgemäss auf die Suche nach der schönen Gartenbeiz - vergeblich, wie sich herausstellte. Der Aufenthalt war aber dennoch einer der vielen kleinen Höhepunkte der Fahrt. Wir trafen hier auch James Liebmann wieder, der am Dienstag wegen einer lecken Bremsleitung erst im Lauf des Nachmittags starten und darum nach einer einsamen Fahrt erst spät nachts in seinem Hotel angekommen war.

Weiter ging die Fahrt, doch jetzt in nördlicher Richtung. Bei einer Tankstelle nutzte ich die Traktionen-Warteschlange für eine kleine Rost-Expedition hinter das Gebäude. Kaum sah ich aber eine alte Michelin-Tafel, rief mich die beste aller meiner Ehefrauen allerdings auch schon zur Tagesordnung...

Auf dem Col de la Lombarde (2350m) kamen wir zum ersten Mal nach Italien. Kurz nach der Passhöhe fand bei einem kleinen Bergsee auf einer wunderschönen Alp einer der vielen Apéros statt. Unter blauem Himmel hielten wir auch unser PiqueNique ab.



Beim Aufbruch begannen dann die Probleme. Zuerst übersah ein Belgier einen grossen Steinbrocken, der aus der Wiese ragte, liess daran seinen Auspuff hängen und blockierte die Wegfahrt. Röbi Isler fand darauf hin einen anderen Weg zurück auf die Strasse, blieb dort aber mit Kupplungsproblemen stehen. Louis, der Fahrer des Besenwagens, hatte wieder einmal Arbeit. Er hatte sich für seine Hilfsbereitschaft bereits den Uebernamen «Louis en panne» eingehandelt.

Als Letzte fuhren wir schliesslich los, Marlene und Gabi im Frauen-Cabrio, Röbi und ich im bescheidenen Légère. Im Galopp durchquerten wir einen eher verlassenem Teil Italiens und kämpften im Aufstieg zum Col de Marche (1991m) tapfer einen mit Mamma, Papa, Nonna und Bambini vollgestopften Fiat nieder. Das gab uns Appetit auf weitere Tachtelmechtel. Unterhalb der Passhöhe erwischten wir vor einer Spitzkehre in einem Streich den Frauen-

Six und einen verduzten Normalwagenfahrer. Unser Stolz hatte im engen Légère kaum noch Platz! Allerdings trauten wir uns daraufhin nicht mehr, auf der Passhöhe anzuhalten, sondern verdrücken uns erst ein paar Kilometer weiter unten unauffällig in einen Parkplatz vor einer Gartenbeiz. Inmitten weiterer Tractionisten warteten wir, bis unsere «Opfer» wieder an uns vorbeifuhren.

Weiter ging es zum Col de Vars (2111m), am Légère-Steuer diesmal Röbi, der das PS-Manko mit der Kurventechnik ausglich. In den Haarnadelkurven machte der Légère offenbar wesentlich mehr Spass als ein Six. Im Rennfahrertempo (wenigstens für unsere bescheidenen Begriffe) nahmen wir schliesslich noch den Col de l'Izoard (2360m), dessen aussergewöhnliche Südseite mit ihren Gesteinsformationen eher im wilden Westen als in Frankreichs Alpen gesucht würde. Unsere Fahrt endete in Briançon, auf dem Parkplatz des Alpe-Hotel. Wieder einmal hatte die ganze Equipe im gleichen Hotel Platz. Das Nachessen war gewohnt lärmig und unterhaltsam und dauerte vielleicht auch einwenig länger - am nächsten Tag war ein Ruhetag eingeplant.

Fünfter Tag - Donnerstag

Den Ruhetag hatten wir nötig! Nicht dass wir von den bisherigen Etappen so müde gewesen wären, nein, die Hoteldisco hatte uns alle geschafft! Oh nein, besucht hatten wir sie nicht, dafür waren wir wohl zu alt, aber die excellente Lüftungsanlage übertrug die Musik hervorragend in fast alle Zimmer und die meisten von uns waren bis vier Uhr morgens im eigenen Bett live dabei.

Nach dem Frühstück ging es in Richtung Altstadt. Auf dem Parkplatz vor der Burg reihten sich bald die Tractionen. Wir erwischten ein Parkfeld, auf dem nicht «payant» stand und sahen auch keine zentrale Parkuhr. Trudi und Jürg Deller zeigten sie uns später von der höher gelegenen Ruine aus.

Den Geschäften nach zu urteilen, waren wir nicht die einzigen Touristen in den Gassen Briançons. Fast zufällig gerieten wir zwischen unseren Geschenkeinkäufen auch in ein kleines aber schönes Automaten-Museum, in welchem alle möglichen Figuren zur Musik tanzten.

Am Nachmittag prüften Röbi und ich wieder einmal ganz seriös unsere Autos und siehe da, mein Reserverad war platt. Zur guten Reisevorbereitung hätte wohl auch gehört, dass ich dort ein Ventil eingeschraubt hätte. Im Supermarkt neben dem Hotel entdeckte schliesslich einer «Nenette», diesen genialen Wachs-Staubwedel, der die Traction auf französisch polierte. Innert Minuten glänzte das Blech wieder, wenn auch nur oberflächlich. Die frohe Kunde sprach sich schnell herum und es dauerte nicht lange, bis der Vorrat an «Nettes» im Supermarkt ausverkauft war. Manchmal kurbelten wir also nicht nur die Traction an, sondern auch die Konjunktur!

Das Nachtessen war nicht im Hotel vorgesehen, sondern hoch über der Stadt, vor einer halb verfallenen und wieder im Aufbau befindlichen Burg. Die Fahrt dahin war als Corso durch die Innenstadt gedacht - angeführt von einem roten Lieferwagen aus den zwanziger Jahren, dem Stolz des Hotelbesitzers. Gefahren wurde das bockende Ungetüm von Louis en panne, der für einmal als Erster und nicht als Letzter starten durfte. Doch Nomen est Omen! Louis en panne tombait en panne! Beim ersten rechten Stutz noch innerhalb der Stadt gab die Karre den Geist auf und Louis, im Zivilleben Polizist, sah sich genötigt, den Verkehr um das rote Hindernis herum zu dirigieren. Die Tractionisten dagegen setzten ihren Weg frohen Mutes fort. Zum ersten Mal seit Tagen ohne narrensichere Streckenbeschreibung und nun auch noch des kundigen Anführers beraubt, erwischte der vorderste Fahrer eine falsche Abzweigung. Diese führte zwar ebenfalls zu einer Burg, aber nicht zu derjenigen, vor der die Küchenequipe Grill und Buffet vorbereitet hatte. So geschah es, dass die Kolonne mit einem Mal ins Stocken geriet und auf der engen Bergstrasse plötzlich Tractions zu Hauf entgegenkamen. Schliesslich landeten doch alle am richtigen Ort.



Mit Volksmusik und Volkstanz wurde die Wartezeit bis zum Essen verkürzt. Das Wetter - was hätte man anderes erwartet - war natürlich immer noch wunderschön und trotz der Höhe war es auch abends noch angenehm warm. Wir erlebten einen weiteren Höhepunkt dieser sehr gut organisierten Woche.

Mit vollem Bauch machte ich mich schliesslich zusammen mit Jürg und Röbi an die Erforschung der Burg. Was wir an alten Betten fanden, erweckte die Hoffnung, dass die Burg zu Kriegszeiten der Resistance gedient haben könnte. Mit messerscharfer Logik verbanden wir den Gedanken der Resi-

stance mit der Traction. Wo FFI-Leute waren, waren auch Tractions! Vor unseren geistigen Augen sahen wir uns schon in Heuhaufen wühlen, etwas Mattes an den Tag zerren, das sich selbstverständlich als das gesuchte «8»-Cabriolet erweisen würde und als Helden des Randonnées - was schreibe ich? - aller Tractionisten! in die hehre Weltgeschichte des Automobils eingehen. Dermassen beseelt drangen wir in einen düsteren Winkel der Burg vor, tappten wörtlich im Dunkeln, fanden bereits eine Seemannstruhe und stiessen endlich auf den Schatz! Welche unglaubliche Laune des Schicksals hatte Röbi diesen alten Scheinwerfer in die Hand gespielt? Mit einem Triumphschrei zog er ihn aus altem Müll hervor, stürmte aus dem Ganzdunkel ins Halbdunkel zurück, wo Jürg und ich mit klopfendem Herzen die Vorfreude aller grossen Entdecker kosteten. Diese Silhouette des Scheinwerfers, das halb-ovale, länglich gegen unten gezogene! Wer kennt nicht die Form des in den Kotflügel integrierten Scheinwerfers des sagenhaften «8»? Wir drängten uns zur Schiessscharte vor, die das wenige Abendlicht hereinliess und lasen mit feuchten Augen die uns so wohlbekannten Buchstaben, die in den unteren Glasrand eingegossen waren VW!

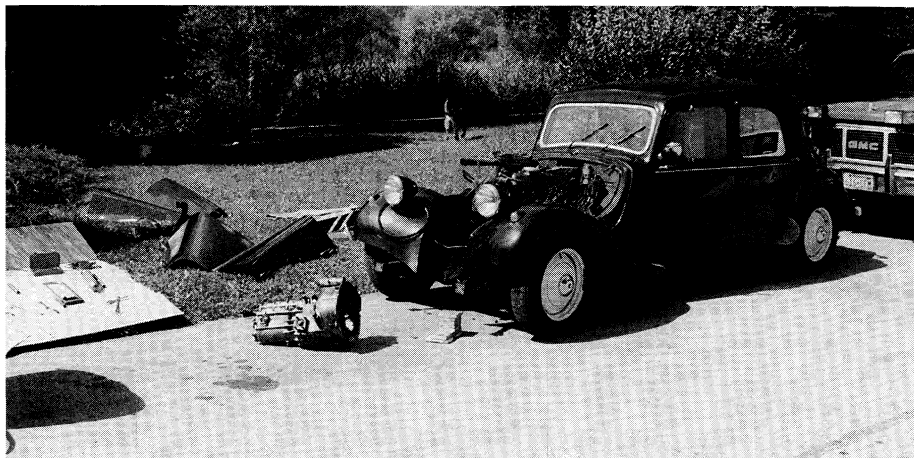
Jeder Entdecker muss Rückschläge und Enttäuschungen einstecken können, und mögen sie noch so herb sein. Pfeiffend und hosenabklopfend verliessen wir daher die düstere Stätte und mischten uns unauffällig wieder unter die Gesellschaft.

Gegen halb zehn Uhr beschlossen Röbi und ich, den Rückweg vor den andern anzutreten, solange noch etwas Tageslicht auf dem ausgefahrenen Feldweg lag, der einen rechten Teil der Strecke ausmachte. Wir fuhren also nach Briançon zurück, verpassten bei der ersten Kreuzung die richtige Strasse und landeten vor einer Einbahn-Tafel in einer Strasse voller Strassencafés. Wir beschlossen kurzerhand, uns dem Schicksal zu beugen, parkierten und setzten uns neben die Einbahn-Tafel an einen Bistrotisch, noch nicht ahnend, dass uns bei Tee und Kaffee ein weiterer Höhepunkt des Randonnées bevorstand. Es dauerte nicht lange, bis wir die nächste Traction den Berg herunterkommen sahen, feststellten, dass auch dieser Fahrer die Verzweigung verpasste und schliesslich vor unserem Tisch der Einbahn-Tafel respektierte und nach rechts abbog. Nicht viel später kam er allerdings wieder zurück - die Strasse rechts war eine Sackgasse. Als nächstes kam eine Dreiergruppe, machte sich nichts aus der Verzweigung und bog vor unserem Tisch in die Sackgasse ein, um nach kurzer Zeit in geschlossener Formation wieder zum Rückzug zu blasen. Das Schicksal blieb an diesem lauen Sommerabend den meisten Tractionisten treu. Die Strassencafés waren gut besetzt und wir teilten unsere grenzenlose Schadenfreude mit mit anderen Touristen und Einheimischen. Den Vogel aber schoss der zweitälteste Teilnehmer ab. Mit Brille und Hörgerät trotzte er in seiner Traction, die er in den fünfziger Jahren erstanden hatte, dem technischen Fortschritt. Auch er verpasste die Kreuzung, näherte sich der Einbahn-Tafel, übersah auch diese, fuhr geradeaus weiter und verhedderte sich beinahe mit zwei hupenden Autos, die

auf dieser engen Strasse so rücksichtslos entgegenkamen! Dann muss ihn die Einsicht überkommen haben, denn er wendete unter Getöse, kam zurück und bog voll frohen Mutes in die Sackgasse ein ...

Jeder Spass hat ein Ende und schliesslich kehrten auch wir zum Hotel zurück, wo uns eine weitere passive Disco-Nacht erwartete.

Res Diem



Reparatur während des Ruhetages: An einer Traction mit irreparablen Motorschaden wird das Getriebe ausgebaut, um es in einer Légère mit Getriebebeschaden wieder einzubauen

Sechster Tag - Freitag

Wie gewohnt etwa eine halbe Stunde später als vorgegeben, startete ich in „Duo-Fahrt“ mit Bruno Portmann zum Aufstieg des Col de Montgenèvre (1850m ü.M.). Da dies eine wichtige Verbindungsstrasse Richtung Italien ist, hatte es nicht gerade wenig Verkehr - darunter auch einiges an Lastwagen. Das war manchmal mühsam. Am ärgsten setzten mir jedoch die schleichenenden Wohnmobile zu. Da musste ich die Kraft meiner Légère immer wieder ausnützen, um Überholvorgänge so kurz wie möglich zu gestalten.

Zum guten Glück fuhren die meisten „normalen“ Fahrzeuge auf der nördlichen Seite des Passes in Richtung Tunnel du Fréjus. Nur einige Unentwegte suchten ihren Weg über den Col du Mont-Cenis. So auch ein Engländer mit Partnerin in einem Diesel-BX, der den Aufstieg eher gemächlich anging. Rasant vermochte ich ihn an einer übersichtlichen Stelle zu überholen, was beim BX-Fahrer sichtliche Freude auslöste. Ich erreichte bald die Passhöhe am Stausee „Lac du Mont-Cenis“. Hier, auf fast 2100m ü.M., gab es ein Restaurant, wo wir uns einen Kaffee genehmigten. Auch der BX erreichte

schliesslich den Pass. Der Engländer parkierte und jubelte mir voller Freude entgegen. In sehr englisch anmutendem Französisch sprach er mich an, bis er bemerkte, dass es wohl besser wäre, sich auf Englisch mit mir zu unterhalten. Jedenfalls war jener Mann selbst Besitzer einer Traction (einer französischen, und das in England!) und bereute es fast ein wenig, seine Ferienreise nicht auch mit dem 11 CV unter die Räder genommen zu haben. Bevor Bruno und ich wieder miteinander losfuhren, fachsimpelten wir noch eine Weile mit dem Briten und seiner Gemahlin.

Die Weiterfahrt führte uns, wie schon so oft während dieser Woche, durch malerische Gegenden. Im Dörfchen Bessans knurrten unsere Magen derart, dass wir uns zu einem Mittagshalt entschieden. Vor einer Beiz mitten im Dorf standen schon einige Tractions. Kaum hatten wir unsere Wagen abgestellt, kam ein kauziger Typ mit einem riesigen Hund daher. Ich hatte schon vorher bemerkt, dass er uns freudig gefolgt war (wiederum mit einem Diesel-BX mit französischen Schildern). Ich staunte nicht schlecht, als er uns auf „Züritütsch“ ansprach und berichtete, dass er Schweizer (aus Wetzikon) sei und seit vielen Jahren in Paris lebe. Sein Ferienhaus hatte er in der Gegend von Bessans. Immer wieder merkte ich, wie klein unsere Welt doch ist!

Nach dem Essen war der höchste Pass dieser Woche, der Col de l'Iseran (2770m ü.M.), zu erklimmen. Auf der Passhöhe war ein Apéritif des rührigen Jean Lanaud aus Dijon, einer der ältesten Teilnehmer, aus Anlass seines Geburtstages, angekündigt - im Freien. Je höher ich stieg, desto stärker blies ein kalter Wind. Ich schloss sogar Luftklappe der Légère, um ein wenig Motorenwärme im Innenraum zu „konservieren“.

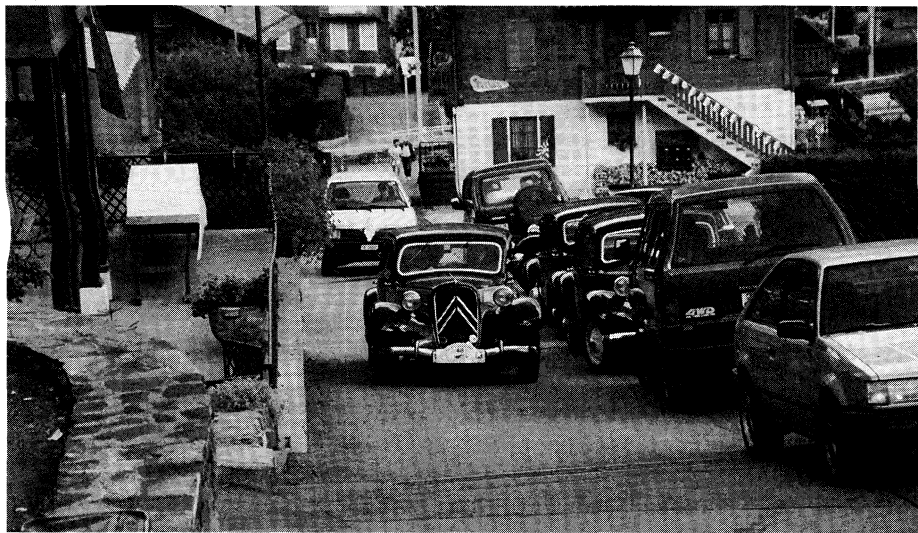
Auf der Passhöhe angekommen, war kaum an ein Aussteigen zu denken. Stürmischer, kalter Wind blies mich fast um. Und von einem Apéritif im Freien konnte ich im Halbnebel auch nichts erkennen. Dennoch standen einige Tractions auf dem Parkplatz, was den Schluss nahe legte, dass die besagte Zusammenkunft im Restaurant stattfinden musste. So war es auch: ein herzlicher Empfang, eine willkommene Pause vor der Abfahrt nach dem berühmten Skiort „Val d'Isère“. Dort angekommen, genehmigten sich Bruno und ich noch einen Kaffee, um die letzten paar Kilometer bis Tignes zu bewältigen. Schon wieder machten wir Bekanntschaft mit einem französischen Skiort, der uns mit einem Apéritif und warmen Willkommensworten der lokalen Behördenvertreter empfing. Ganz im Gegensatz dazu stand das Wetter: es war kalt, es war neblig, es nieselte.

Nach dem gemeinsamen Nachtessen überraschte uns Louis Burnans mit einer kurzen 1. August-Ansprache und der Aufforderung, nun aufzustehen und gemeinsam die Nationalhymne anzustimmen. Es klang erstaunlich gut! Auch Feuerwerk fehlte nicht. Louis und seine Crew zündeten es vor dem Lokal an. Es war sehr speziell, Vulkane und Raketen im Nebel abzubrennen; ein besonderes Lichtspiel war die Begleiterscheinung.

Siebter und achter Tag - Samstag und Sonntag

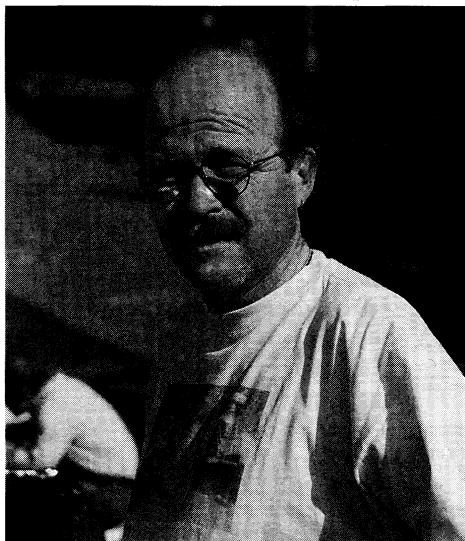
Eine letzte Etappe von gut 200 Kilometern der gemeinsamen Reise stand bevor. Sie führte uns zunächst über den Col du Petit-Saint-Bernard (2146m ü.M.) nach Aosta. Zufälligerweise begegneten wir auf der Fahrt Richtung Aosta einem historischen Dampfzug, der mein Herz höher schlagen liess. Aber auch die Passagiere des Zugs winkten begeistert, als sie den kleinen Konvoi von drei Tractions erblickten.

Auf der Bergfahrt zum Col du Grand-Saint-Bernhard (2472m ü.M.) liessen wir uns in einem typischen italienischen Restaurant kulinarisch verwöhnen. Die Terasse und der Sonnenschein luden zum Verweilen ein. Wir kosteten Pasta casalinga und Pizze. Die Passhöhe der Grenzstrasse Italien-Schweiz war in Nebel gehüllt, sodass ich auf einen längeren Halt verzichtete. Die dortige bekannte Bernhardinerhundezucht wollte ich auch nicht anschauen. Sie ist eher veraltet und nicht mehr ganz tiergerecht, müssen doch die Hunde in ziemlich kleinen Zwingern aufwachsen.



Enge Gassen in Champéry

Letztes Etappenziel war Champéry. In einem rustikalen Hotel fanden alle Teilnehmenden Platz. Im Dorf war ein grosser Markt in Betrieb. Es war erholend und schön, da ein wenig hin und her zu flanieren. Vor dem Schlusessen empfing Citroën Suisse die Uermüdlichen auf dem Croix de Culet, der per Luftseilbahn erreicht wurde, zu einem Apéritif. Ich genoss diesen lieber auf der belebten Hotelterrasse bevor wir uns alle zu einem kulinarisch hervorragenden Buffet im Saal des Hotels zum Nachtessen einfanden. Die zwei launigen Reden von Jacques Bovet und Louis Burnans lockerten den Abend erfrischend auf.



← Jacques Bovey

Louis Burnans ↑

Am Sonntagmorgen startete ich zusammen mit Islers, Diems und Dellers Richtung Deutschschweiz. Via Aigle, Col des Mosses und das Simmental erreichten wir zügig Spiez. Dort trennten wir uns von Dellers und fanden uns zu fünft in einem schönen Restaurant ausserhalb Faulensees zum Mittagessen ein. Danach gings über den Brünig, auf dessen Passhöhe Islers von dem dort abgehaltenen Flohmarkt derart angetan waren, dass sie ihn besuchten, und wir folglich noch zu zweit unterwegs waren, nach Luzern, Richtung Zürich und Winterthur.

Eine tolle, erlebnisreiche Woche ging damit für mich zu Ende. Die kompetente, perfekte Organisation durch Jacques Bovey und die umsichtige Begleitung durch den von Louis Burnans pilotierten „Besenwagen“ waren die herausragenden äusseren Markenzeichen der Veranstaltung. Und ich kam beinahe pannenfrei über die Runde; meine Légère hatte das Ihre dazu beigetragen, wie auch Islers und Diems, die mir unter fachkundiger Führung Röbi Islers bei der Pannenbehebung zur Seite standen. Eben: wichtig waren mir die guten Begegnungen mit lebenswürdigen Menschen und die gute Kameradschaft, die unter allen Teilnehmenden gelebt wurde. Ich freue mich bereits auf 1999 - da werden ich und die Légère 50 - und das nächste Randonnée Alpine steht auf dem Plan!

James Liebmann

LA 10ÈME RANDONNÉE ALPINE

AURA LIEU

DU DIMANCHE 25 AU SAMEDI 31 JUILLET 1999

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag..... / /

Gültig ab:

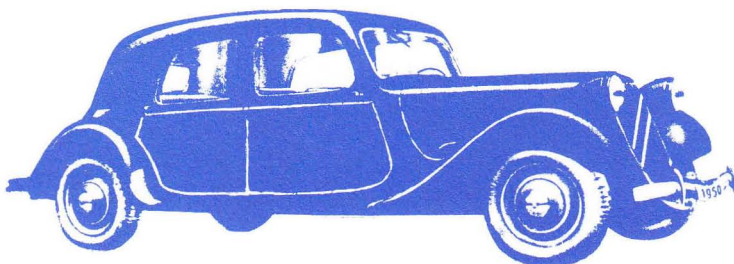
Vorname Partner.....

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): /

Heft 11/97 November D1281

Ös. 44,- - sfr. 5,50 - Lit. 2000,- - Preis 690,- - Hft. 7,60
dkr. 31,- - FF. 22,50 - FHM 29,- - nkr. 33,- - skr. 43,-

OLDTIMER MARKT

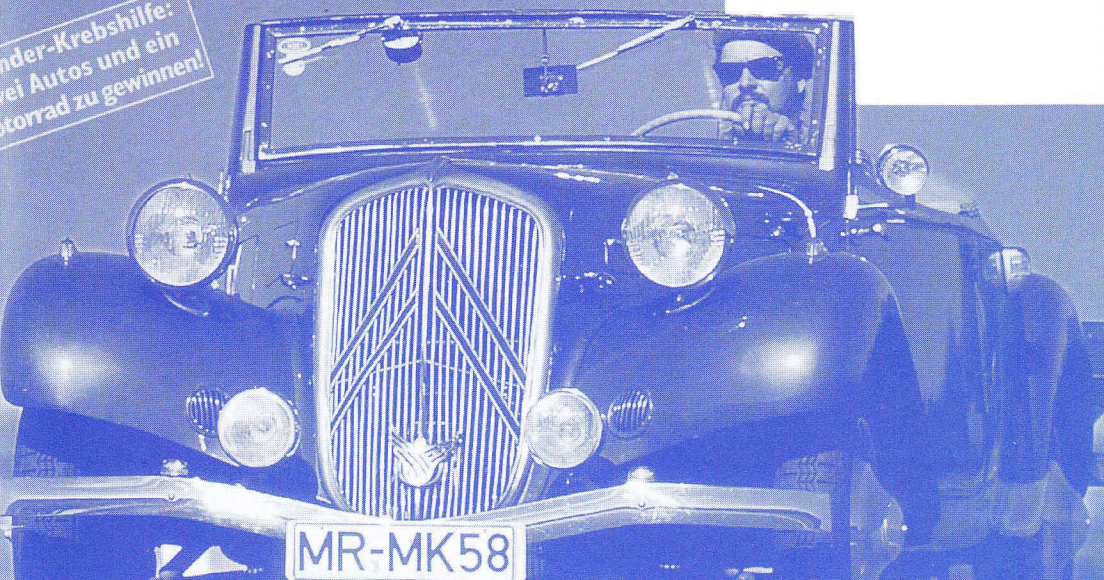
EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER



GROSSE TELEFONAKTION BEWEIST:

H-Kennzeichen: Beamte sind oft ahnungslos!

...nder-Krebshilfe:
...ei Autos und ein
...torrad zu gewinnen!



BESSER, ALS DIE POLIZEI ERLAUBT:

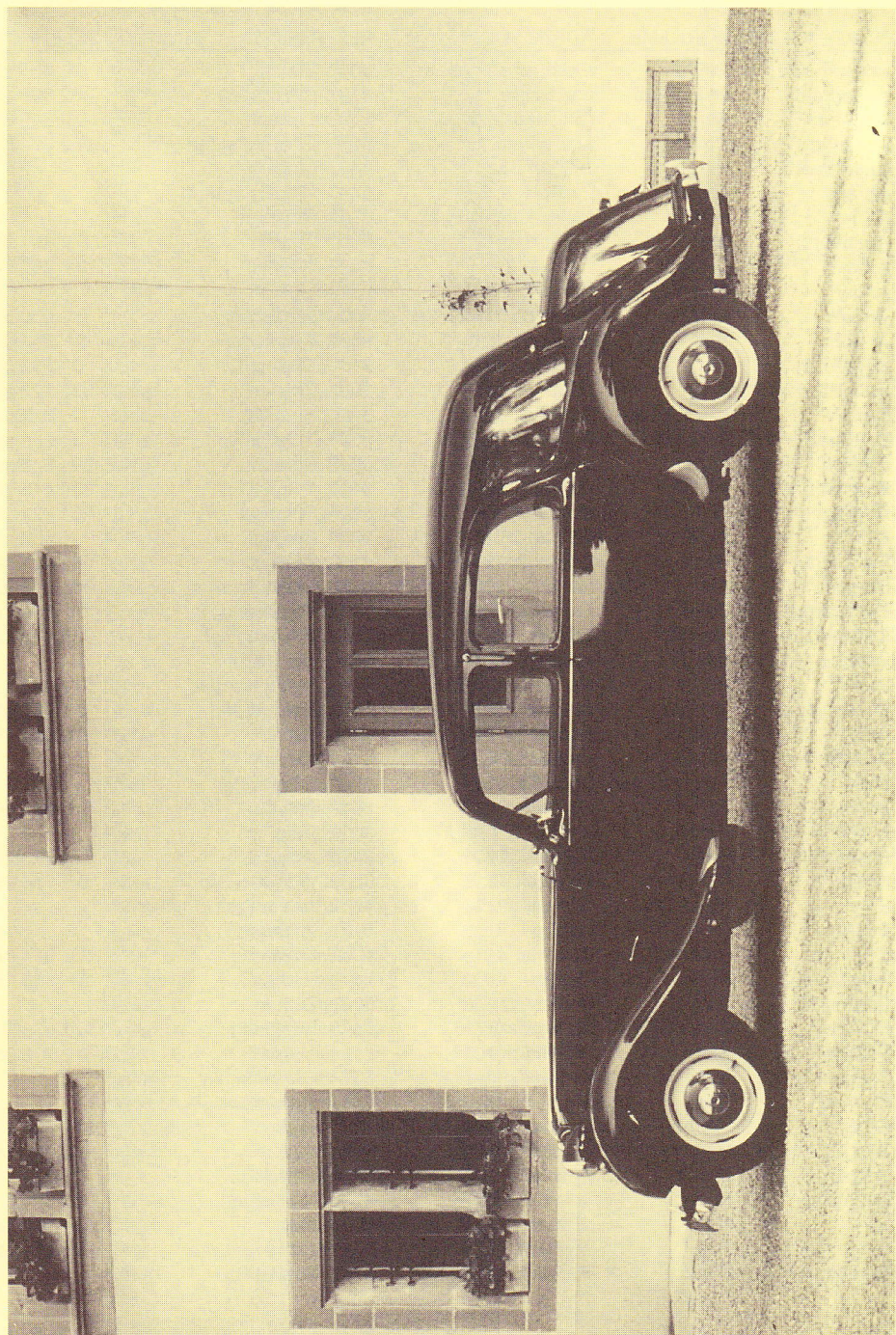
Citroën Traction Avant

PP
8058 Zürich

PP/Journal
CH-8058 Zürich

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

Interessanter Beitrag, zum Kaufen empfohlen.



CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Ackerknecht	Dieter	Eierbrechstr. 20	8053	Zürich	01 381 90 60
Aeberhard	Hansjakob	von Rollstr. 1	4702	Oensingen	062 396 15 28
Aegerter	Alfred	Chilenastr. 2	8108	Dällikon	01 845 06 68
Aeschbach	Christian	Lindenweg 3	5036	Oberentfelden	062 871 57 13
Aeschimann	Hermann	Dorfstr. 33	3432	Lützelflüh	
Ahrens	Jörgen	Zweierestr. 5E	5443	Niederrohrdorf	
Alt	Hans	Meierskappelstr. 22	6343	Rotkreuz	
Ammann	Erwin	Brahmsstr. 72	8003	Zürich	01 491 86 55
Amos	Claude	Oelestr. 2 B	8625	Gossau	01 935 24 59
Andry	Domenic	Chôte 2	2514	Ligerz	
Anliker	Fritz	Furtbachweg 62	8304	Wallisellen	01 830 69 14
Anliker	Rolf	Frohbergstr. 1	8162	Steinmaur	01 854 03 29
Bäggli	Hans	Altmoosstr. 41	8157	Dielsdorf	01 853 20 42
Balmer	Jürg	Hirschweg 12	3604	Thun	033 222 32 55
Bandi	Markus	Alpenstr. 27	3400	Burgdorf	
Barazzutti	Jacques	Zedernweg 20	5503	Schafisheim	
Bärtsch	Oscar	Via Cantonale 45	6948	Porza	091 940 41 42
Baumann	André	Lobärgstrasse 43	3423	Ersigen	034 445 79 00
Begré	Alain	Eigenrain 3	4107	Ettingen	061 721 86 26
Beldi	H. R.	Dorfstr. 28	5200	Brugg	
Berchtold	Hans	Fiechthagstr. 11	4103	Bottmingen	061 422 09 55
Berger	Urs	Hauptstr. 232	4625	Oberbuchsiten	062 393 25 62
Beringer	Peter	Frohheimstr. 5	8304	Wallisellen	01 830 70 40
Bertenghi	Hannes	Etzelstr. 111	8808	Pfäffikon SZ	055 410 18 10
Bertoli	Giorgio	Hauptgasse 34	5466	Kaiserstuhl	
Bertschi	Rolf	Kappelerstr. 100	9642	Ebnat-Kappel	071 988 12 34
Bietenhalder	Werner	Auf der Ebene 10	8303	Bassersdorf	01 836 56 27
Bill	Werner	Renggerstr. 43	8038	Zürich	01 481 90 66
Blasutto	Alcide	Hinter Gärten 9	4125	Riehen BS	
Blesi	Heinrich	Thon 34	8762	Schwanden	
Bohler	Pierre	Bergellerstr. 18	8049	Zürich	01 341 46 05
Bohny	Peter	Brückenfeldstr. 27	3012	Bern	
Bollhalder	Hans	Oberau 301	9476	Weite	081 783 23 89
Bolliger	Christian	Postfach 62	8832	Wollerau SZ	01 784 00 77
Born	Hans-Ulrich	Brunnenstr. 1	4912	Aarwangen	
Bösiger	Rolf	Hardstr. 22	5163	Wildeggen	
Bosshard	Andreas	Wartweg 2	5082	Kaisten	062 874 14 17
Bosshard	Erwin	Jfangstr. 1	8427	Rorbas	01 865 15 85
Bräm	Jürg	Dorfstr. 52	8037	Zürich	
Brasey	Daniel	Neumoosstr. 16	8575	Istighofen	071 633 28 29
Bräuer	Rudolf	Weinbergstr. 19	8134	Adliswil	01 710 09 73
Breitenmoser	Hans	Kurhausstrasse 8	8371	Oberwangen	
Brunner	Hans	Sternengraben 6	8640	Rapperswil SG	
Bucher	Werner	Im Gerbelacker 14	3063	Ittigen	031 809 17 33
Büchi	Herbert	Wehntalerstr. 22	8181	Höri	01 860 54 60
Büchi	Jaques	Allmendstr. 60	8180	Bülach	01 862 18 65
Bugmann	Beda	Schürenmatt 25	4208	Nunningen	061 791 90 93
Bürki	Max	Wylerringstr. 17	3014	Bern	031 332 06 61
Burri	Josef	Postfach 1133	6021	Emmenbrücke	041 260 12 84
Büttler	Peter	Hauptstr. 12	4581	Küttighofen	

CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Caironi	Max	Webermühle 16/507	5432	Neuenhof	056 406 42 46
Caluori-Wäger	Myrtha	Teuchelweg 14	7000	Chur	081 353 19 03
Caruso-Wäger	Beatrice	Flurstr. 9	8302	Kloten	01 813 36 15
Casagrande	Roland	Bottmingerstr. 3	4102	Binningen	
Christen	Dominique	Jurastr. 7	2552	Orpund	
Dähler	André	Bernastr. 30	3800	Interlaken	033 822 86 49
Dannmeyer	Andy	Bohnenbergstr.2	8212	Neuhausen	052 672 19 31
Defeminis	Robert	Pfruondweg 4	7203	Trimmis	081 353 77 39
Deller	Jürg	Püntengasse 6	8304	Wallisellen	01 830 35 75
Diem	Andreas	Dorfstr. 29	8542	Wiesendangen	052 337 22 14
Disler	Ueli	Gertrudstr. 14	8953	Dietikon	01 740 51 80
Domig	Christian	8, rue du Jura	F-68300	St-Louis	0033 89697806
Dubler	Hans	Hauptstrasse 37	2576	Lüscherz	
Eberli	Daniel	Im Chellhof 3	8463	Benken	052 319 25 17
Egloff	Peter	Nussberg	8418	Schlatt	052 232 25 35
Eichmann	Hansjörg	Bühlhofstr 11	8185	Winkel-Rüti	01 860 92 15
Erne	Hansruedi	La Charmillotte	2886	Epiquez / JU	
Ettlin	Hans	Grünastr. 37	3084	Wabern	031 961 37 53
Etzensperger	J.+ U.	Am Kirchweg	3366	Bettenhausen	
Felber	Willi	Mühlestr. 5a	6022	Grosswangen	
Fisch	Konrad	Singisenstr. 42	5630	Muri	056 664 44 20
Floean	Alfredo	Casa Lepori	6968	Sonvico	091 943 54 19
Flueckiger	Rudolf	Langenthalstr. 61	4912	Aarwangen	
Flury	Daniel	Brunnackerstr. 1	2563	Ipsach	032 331 66 77
Frei	Beat	Hasenacherstr. 181	8626	Ottikon	01 935 17 65
Frey	Beda	Klybeckstr. 18	4057	Basel	061 681 67 18
Frey	Konstantin	Augsterweg 19	4058	Basel	061 601 59 95
Frey	Pitt	Hauptstr. 108	4147	Aesch	
Frick	Armin	Bergwerkstr. 39	8810	Horgen	
Fuchs	Hans	Zürcherstr. 29	4332	Stein	
Gähler	Felix	Eggwilstrasse 18c	9552	Bronschhofen	
Gasser	Kurt	Lindenstr. 7	8245	Feuerthalen	052 659 14 20
Gehrig	Hans-Ulrich	Im Pächterried 19	8105	Watt	01 840 29 49
Geiser	Richard	Claridenstr. 13	8630	Rüti	055 240 28 94
Geisinger	Michele	Sihlhaldenstr. 23	8136	Gattikon	
Gibel	Hans-Peter	Gründenstr. 65a	8247	Flurlingen	
Girardin	Adrien	Unter Kanalweg 63	2560	Nidau	
Girsberger	Ulrich	Embracherstr. 10	8185	Winkel	01 860 73 30
Giston	Jachen	Rablüzza 152	7550	Scuol	
Gnehm	Erich	Im Bühl	9546	Tuttwil	
Goetze	John-C.	Utoquai 39	8008	Zürich	01 251 17 19
Gohl	Heinrich	Feuerweg 28	8046	Zürich	01 371 74 41
Good	Geni	Bahnhofstr. 16	8340	Hinwil	01 937 49 79
Gössi	Ernst	Gloriweidstr. 2	6403	Küssnacht	041 852 01 30
Götschi	Urs	Laupenau 7	3177	Laupen	
Grosjean	Verena	Siedlungsweg 8	2504	Biel	032 341 73 87
Gubler	Flemming	Im Hirtenstall 5	8805	Richterswil	01 786 10 19
Günter	Susanne	Hochstr. 355	8200	Schaffhausen	052 643 16 89
Häfeli	Leo	Steigring 1	5313	Klingnau	
Hager	Peter	Sägestr. 1	8162	Steinmaur	01 853 23 53

CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Hagmann	Fritz-Peter	Beundenweg 19	2542	Pieterlen	032 377 32 20
Härri	Ernst	Einsiedlerstr. 424	8810	Horgen	
Hässig	Felix	Minervastr. 59	8032	Zürich	
Hauser	Walter	Harossenstr 45	8311	Brütten	
Hedinger	Steven-Herma	9, Beech Hill Road	GB-L	Berks Great Britain	
Heeb	Ewald	Lueghalde 9	8462	Rheinau	
Heller	Beat	Hotel Eiger	3818	Grindelwald	033 853 21 21
Henauer	Jörg	SPZ	6207	Nottwil	041 928 10 37
Heussi	Christian	Badstr. 57	8867	Niederurnen	055 610 35 70
Heussi	Fritz	Schöneegg 3	8752	Näfels	
Hobi	Guido	Schulstr. 19	8307	Effretikon	052 343 49 62
Hofer	Alfred	Neugut 21a	3280	Murten	
Hofer	Hans-Ulrich	Zelg	3183	Albigen	031 741 09 05
Höfliger	Beat	Rathausgasse 11	8180	Bülach	01 860 88 37
Höhener	Manfred	Kurvenstr. 10	9062	Lustmühle	071 333 33 53
Hohl	Hansruedi	Meisenweg 5	4536	Attiswil BE	
Holdener	Rolf	Postfach 117	6314	Unterägeri	041 750 48 30
Homberger	Walter	J.C. Heerstr. 25	8635	Oberdürnten	055 241 21 81
Hoop	Wilfried	Kohlmahd 143	9485	Nendeln	
Hopf	Hannes	Mönchstr. 38	3600	Thun	033 222 60 73
Hublard	Daniel	Kramburg	3199	Gelterfingen	
Hubschmid	Kurt	Quaistr. 3	9323	Steinach	
Huerlimann	Kurt	Wihaldenstr. 22	8340	Hinwil	01 937 30 52
Hugener	Thomas	Rainstr.25a	6314	Unterägeri	
Hugentobler	Hanspeter	Magdenastr. 17	8570	Weinfelden	
Huser	Martin	Buacherweg 2	5443	Niederrohrdorf	056 496 50 42
Isichen	Max	Hünenbergstr. 2	6006	Luzern	
Isler	Robert	Wolfzangenstr. 48	8413	Neftenbach	052 315 52 35
Iten	Yvonne	Lörenstr. 21	9230	Flawil	071 393 59 36
Jaeger	Peter	Wannenstr. 19	8542	Wiesendangen	
Jäger	Anton	Jesuitenweg 166	3902	Gils	
Jaggi-Huber	Gabriele	Oberibergerstr. 22	8842	Unteriberg	
Jährmann	Thomas	Langäckerstr. 15	8957	Spreitenbach	
Jordi	Ernst	Friloweg 504	4950	Huttwil	
Jost	Beat	Winkelstrasse 6	9553	Bettwiesen	
Jucknischke	Dietmar	Zähringerstr. 35	3012	Bern	031 302 27 48
Jung	Hanspeter	Hitzkirchstr. 3	6027	Römerswil	
Jutz	Rudolf	Bankstr. 12	8400	Winterthur	052 315 27 02
Kälin	Martin	Färblistr. 2	8752	Näfels	055 612 37 43
Kallen	Peter	Ausserdorf 206	5724	Dürrenäsch	
Kammermann	Daniel	Gen. Guisanstr. 15	3700	Spiez	
Kämpf	Hans	Chapfstr. 39	8126	Zumikon	
Kappeler	Urs	Pilgerstr. 36	5405	Baden	056 493 19 57
Karli	Adrian	Hauptstr. 79	5027	Herznach	062 878 17 66
Kaufmann	Franz	Thorenbergstr. 28	6014	Littau	041 250 23 53
Kehr	Hansruedi	Hauptstr. 116	5265	Wittnau	
Kenkel	Udo	Gerbeweg 12	3123	Belp	031 819 54 61
Ketteler	Kalla	Dr. Danzebrink-Str. 3a	D-36039	Fulda	
Kettiger	Peter	Thurgauerstr. 54	8050	Zürich	079 400 56 52
Klainguti	Christian	Chesa Lyss	7526	Cinuos-chel	

CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Koch	Hans-Georg	Breiten	6022	Grosswangen	041 980 37 80
Kohler	Peter	Haselweg 2	8200	Schaffhausen	
König	Werner	Bodenstr. 7	8623	Wetzikon	01 930 05 39
Köppel	Albert	Eschenstr. 17	9032	Engelburg	071 228 21 77
Köppel	Werner	Velos-Motos	9468	Sax	081 757 10 74
Krähenbühl	Louis	Seminario 145, Lomas	C.P.	5392 Mexico	
Kuhfuss	Dieter	Concordiastr. 15	4142	Münchenstein	061 411 64 84
Kunz	Daniel	Eggasse 5 B	3076	Worb	
Kurzo	Josef	Eichenweg 17	1719	Brünisried	026 419 25 38
Lätt	Werner	Mühle	4583	Mühledorf	
Lauber-Käch	Robert	Hotel Löwen	6182	Escholzmatt	041 486 12 06
Läubli	André	Schlattweg 9	5707	Seengen AG	062 777 22 17
Ledermann	Roland	Bielstr. 31	3292	Busswil	032 384 14 60
Lehmann	Markus	Mattenweg 1	4447	Känerkinden	
Lehner	Christian	Hohbühlstr. 8	9400	Rorschach	
Leutert	Ulrich	Bünenmattweg 1	4148	Pfeffingen/BL	
Liebmann	James	Unterschlatt	8418	Schlatt b. Winterthur	052 363 11 46
Lingg	Serge	Tunastr. 8	5734	Reinach	062 771 25 24
Lippuner	Fabian	Helenastr. 9	8008	Zürich	01 381 93 47
Lippuner	Hanspeter	Längimoostr. 7	8309	Nürensdorf	01 836 77 19
Locher	André	Taminastr. 8	7310	Bad Ragaz	
Löhrer	Daniel	Klusstrasse 16	4900	Langenthal	
Loosli	Gottlieb	Lauei	3099	Rüti	031 809 24 48
Luginbühl	Walter	Bruneggstr. 45	5103	Möriken	
Lüscher	Ursula	Habüelstr. 166	8704	Herrliberg	01 915 30 08
Lutz	Hans	Oberdorf 134	8455	Rüdlingen	01 867 31 55
Maas	Hermann	Wilerstr. 4	8427	Rorbas	01 865 37 12
Maissen	Adalbert	Luven 552	7172	Rabius	081 943 24 16
Manser	Josef	Kamorstr. 1	9240	Uzwil	
Mantel	Hansueli	Rudishaldenstr. 11	8800	Thalwil	01 722 23 39
Marengi	Bruno	Bruechstr. 59	8706	Meilen	01 923 19 69
Matile	Etienne	Petit-Cortailod 33	2016	Cortailod	032 842 50 25
Mauron	Marcel	Alte Landstr. 205	8800	Thalwil	01 720 10 66
Mehri	Josef	Dorfstr. 7	6022	Grosswangen	
Meier	Armin	Birchacherstr. 19	3184	Wünnewil	
Meier	Max	Surveglias	7083	Lantsch / Lenz	
Meier	Philippe	Störklingasse 31	4125	Riehen	
Meier	Werner	Mattenstr. 10	4313	Möhlín	061 851 42 15
Meili	Heinrich	Forchstr. 169A	8132	Hinteregg	01 984 37 29
Meyer	Ursula	Blumenweg 17	4708	Luterbach	
Meyer	Walter	Via campo sportivo	6997	Sessa	091 608 22 30
Michel	Erich	Kirchstr. 21	3806	Bönigen	033 822 47 91
Mischler	Daniel	Bachweg 9	3203	Mühleberg	031 331 24 56
Möckel	Anton	Landstr. 88	5436	Würenlos	056 424 32 50
Möri	Reinhard	im Holz	3309	Kernenried	
Moser	Michael	Alte Ossingerstr. 2	8461	Oerlingen	
Mueller	Willy	Badachtal	6245	Ebersecken	
Müller	Ernst	Angerwegli 6	4324	Obernumpf	
Müller	Hans	Sandbachstr. 8	6064	Kerns	
Müller	Konrad	Sihlmatt 3	8816	Hirzel	01 271 44 19

CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Müller	Peter	Hauptstr. 139	8545	Rickenbach	
Müller-Bonetti	Eva	Bleicherweg 20	4102	Binningen	
Musallam	Theodore	Ob.Mühlestettenweg 3	4450	Sissach	
Muther	Jaques	Geissberg	8603	Wolfhausen	055 243 16 79
Narr	Hans-Peter	Goldbergstr. 4	8212	Neuhausen/Rhf	052 672 76 43
Neeser	Thomas	Leerweg 6	8154	Oberglatt ZH	01 863 20 13
Neff	Franz	Im Brül 1078	9496	Balzers	075 384 35 13
Neier	Anton	Ostermundigenstr. 2	3006	Bern	031 352 83 97
Neukomm	Hans	Altenrain 8	8223	Guntmadingen	
Niederhauser	Thomas	Hanfgarten	3412	Heimiswil	
Niedermann	Cécile	Hummelwaldstr. 20	8645	Jona	055 212 14 07
Nipp	Bertrand	Steinackerstr. 61	4147	Aesch	061 751 20 23
Noser	Martin	Lütschbach 17A	8733	Eschenbach	055 282 37 88
Oberli	Erwin	Bernstrasse 3	3054	Schüpfen	031 879 17 77
Obrist	Jürg	St. Martinsstr. 251	7408	Cazis	081 651 60 58
Obrist	Reto	Chalet am Bergliß	7075	Churwalden	081 284 57 83
Ochsner	Rolf	Hauptstr. 82	8357	Guntershausen	052 356 22 00
Oehrli	Hans Ulrich	Hauptstr. 92	3806	Bönigen	
Ott	Paul	obere Mauer 9	8253	Diessenhofen	
Paulet	Jean-Francois	Grabenstr. 53	8225	Siblingen	
Perroulaz	Marco	Weiermattweg 3	3186	Düdingen	026 493 25 36
Pfiffner	Bruno	Lehmistr. 628	9123	Nassen	
Pillard	Roger	Rue centrale 12	1350	Orbe	
Pillion	Jean-Louis	Mulflerstr. 28	8164	Bachs/ZH	01 858 21 52
Pizzotti	Claude	Belvedere di Cossio	6995	Cadro	
Platzer	Christoph	Sperrstr. 82	4057	Basel	061 692 38 09
Plüss	Willy	Längweiherstr. 58	6014	Littau	
Portmann	Josef	Oberfeldstr. 4	3550	Langnau	034 402 48 92
Pretto	Adrian	Muslistr. 6	8820	Wädenswil	01 780 85 184
Ramseier	Urs	Tagelswangerstr. 3	8307	Effretikon	
Raveglia	Romy	Vreneliweg 10	8810	Horgen	01 725 05 80
Rey	Felix	Isenlaufstr. 10	5620	Bremgarten	
Rey	Walter	Schöneckstr. 367	8215	Hallau	053 681 41 34
Richli	Herbert	Schwanenfelsstr. 15	8212	Neuhausen	
Ritschard	Peter	Zulligerstr. 8	3063	Ittigen	031 921 26 41
Roeleven	Marco	Bristenstr. 15	6460	Altdorf	041 870 71 76
Rossi	René	Ebnetsstrasse 11	8309	Nürensdorf	01 836 70 00
Rubitschon	Hans-Peter	Sennhof	8354	Hofstetten-Elgg	052 364 21 62
Ruchti	Hans	Chum	3766	Boltigen	
Rüegger	Ernst	Salmenstr. 13	4127	Birsfelden	
Rutishauser	Andreas	Zehntenstr. 23	8800	Thalwil	01 722 16 29
Rutishauser	Rita	Hintere Etzelstr. 10	8810	Horgen	01 726 10 04
Ryf	Hans	Jurastr. 11	3380	Wangen a. Aare	032 631 25 86
Sahli	Max	Kantonsstr. 49	8863	Buttikon	
Savoldelli	Pierro	Hotel Romana	7460	Savognin	081 684 15 44
Sbaffi	Marco	Vordergasse 43	8213	Neunkirch	
Schaad	Paul	Alemannenweg 1	4514	Lommiswil	
Schafflützel	Matthias	Kreuzeggweg 8	8400	Winterthur	052 232 08 32
Schaufelberger	Otto	Bettswilerstr. 12	8344	Bäretswil	01 939 27 46
Scheidegger	Beat	Haldenstr. 127	3014	Bern	031 331 52 85

CTAC Mitgliederliste 1997

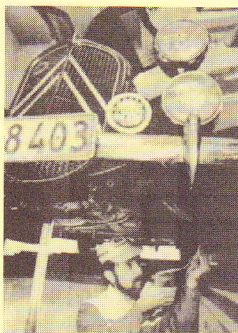
NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Schelbert	Christof	Bleichmattstr. 15	4600	Olten	065 212 61 15
Schelbli	Christian	Wagerswil	8557	Lipperswil	
Scheuble	Willy	Weingartenstrasse	8559	Fruthwilen	071 864 20 67
Schibler	Robert	Leemattenstr. 11	5442	Fislisbach	
Schildknecht	Jürg	Schürenstr. 11	8903	Birmensdorf	01 737 25 50
Schlapfer	Peter	Cheibegässli 12	6285	Hitzkirch	
Schlumpf	Lukas	Dienerstr. 64	8004	Zürich	01 271 71 92
Schmid	Urs	Allmendstr.427	4623	Neuendorf	
Schneider	Hugo	Mülistr. 3	8320	Fehraltorf	01 954 31 44
Schneider	Kaspar	Rheinauerstr. 174	8463	Benken	
Schneider	Urs	Neue Bahnhofstr. 133	4132	Muttenz	
Schneider	Walter	Bahnhofstr. 52	4125	Riehen BS	
Schneiter	Marcel	Hotel Tödi	8783	Linthal	055 643 16 27
Schorta	Albert	Spechtweg 5	4552	Derendingen	032 682 32 83
Schumacher	Beat	Seesatz 3	6203	Sempach-Station	
Schweingruber	Ulrich	Zentrumsplatz 7	3322	Schönbühl	031 859 04 04
Schweizer	Martin	Imbergässlein 33	4051	Basel	061 261 10 03
Seiler	Benno	Chilchberg 6	4312	Magden	061 841 00 44
Seiler	Cuno	Sommerauweg 24	4442	Diepflingen	061 971 62 54
Sicher	Philipp	Stalden	6482	Gurtellen	
Sigg	Peter	Steinerstr. 62	8475	Ossingen	
Singeisen	Alfred	Auf der Schanz 11	4403	Kaiseraugst	
Soland	Guido	Schaubweg 10	6205	Eich	041 460 24 86
Soppelsa	Kuno	Storenstr. 12	8280	Kreuzlingen	071 671 16 41
Spaini	Remo	St. Jakobstr. 8	4133	Pratteln	061 821 94 77
Sperl	Jörg	Ebnetstr. 29	6043	Adligenswil	
Sprenger	Gérald	Via Peschiera	6982	Agno	
Stäheli	Peter	Notkerstr. 11	9243	Jonschwil	071 923 76 79
Stähli	Werner	Kleinalbis 22	8045	Zürich	01 462 38 13
Stampfli	Beat	Bahnfeldstr. 9	3360	Herzogenbuchsee	
Stäuble	Otto	Röthacker	5085	Sulz G	
Steeg	Kurt	Im Gibel 24	8162	Steinmaur	01 853 29 34
Stehrenberger	Paul	Kehr 39 Postfach	9056	Gais / AR	071 793 11 75
Steiner	Hans	Hauptstr. 63	5737	Menzikon	
Steiner	Hermann	Gesellschaftsstr. 14	3012	Bern	
Steiner	Urs	Rothenring 23	6015	Reussbühl	
Steiner	Bruno	Im Apfhäler 134	4132	Muttenz	
Stern	Stefan	Rümlangerstr. 93	8052	Zürich	01 303 10 80
Stöckli	Susi	Anton Graff-Str. 22	8400	Winterthur	052 212 85 68
Strausak	Theo	Ringstr. 21	4573	Lohn-Ammansegg	
Strebel	Ulrich	Postfach	8046	Zürich	01 371 78 39
Strub	Bruno	Konsumstr. 11	3007	Bern	
Stucki	Walter	Postfach 1	3128	Kirchenturnen	
Suter	Hanspeter	Poudrières 45	2006	Neuchâtel	032 724 35 18
Suter	Paolo	Via Logio	6946	Ponte Capriasca	091 945 20 13
Sutter	Kurt	Bahnhofstr. 4	8716	Schmerikon	055 282 15 23
Tinner	Christoph	Herweg 18	8708	Männedorf	01 920 42 74
Tobler	Eugène	Schwyzerhöhestrasse	6443	Morschach	
Trachsler	Milo	Rubistr. 8	6353	Weggis	041 390 20 09
Tschanz	Peter	Chalet Coldo	3792	Saanen / Be	033 744 46 76

CTAC Mitgliederliste 1997

NAME	VORNAME	ADRESSE	PLZ	ORT	TELEPHON P
Ueltschi	Michael	Sägestr. 11	3054	Schüpfen	031 879 09 91
Vieli	Rolf	Sennensteinstr. 11	7000	Chur	
Vinzens	Anton	Walchlistr. 16	8800	Thalwil	01 720 21 13
Vogelsang	Peter	Bethlehemstr. 173	3018	Bern	031 991 78 82
Von Vladar	Aladar	Feldkircherstr. 59	FL-9494	Schaan	077 97 65 52
Wäckerlin	Jean	Mühlenstr. 9	8225	Sibilingen	
Walder	Paul	Gartenstr. 42	4452	Itingen	061 971 69 46
Waldvogel	Fredy	Rosenbergstr. 17	8212	Neuhausen	
Weber	Alex	Hauptstrasse 50	8225	Sibilingen	
Weber	Peter	Neunfornerstr. 172	8475	Ossingen	052 317 14 68
Weber	Rudolf	Tagelswangerstr. 11	8307	Effretikon	052 347 01 71
Wettstein	Thomas	Weierstr. 3	8175	Windlach	01 858 03 14
Wick	Karl	Hiddigeigeiweg 6	D-79713	Bad Säckingen	07761
Widmer	Jörg	Oeriweg 16	8105	Regensdorf	01 840 07 86
Widmer	Ulrich	Verenaweg 14	6343	Buonas	041 790 13 69
Wiederkehr	Hans	Roseneggweg 1	8866	Ziegelbrücke	
Wild	Peter	Moosackerstr 4	8405	Winterthur	
Wiler	Josef	Zellgut	6214	Schenkon	
Willmann	Jakob	Schulhausweg 49	4919	Reisiswil	
Winiger	Romano	Postfach 2048	8645	Jona	
Winkler	Adrian	Eigerstr. 64	3007	Bern	031 371 03 31
Winkler	Benedikt	Tönierstr. 6	8730	Uznach	
Winzeler	Heinz-Beat	Im Eichbühl 39	8405	Winterthur	
Wirth	Anton	Postfach 298	8401	Winterthur	052 222 13 53
Wirz	Margrit	Industriestrasse 4	6345	Neuheim	
Wiser	Fritz	Jm Leemann 11	8805	Richterswil	01 784 96 45
Wullmann	Albert	Grebnetgasse 21	2545	Selzach	
Wullschläger	Heinz	Waldstr. 11	3082	Schlosswil	031 711 21 08
Youssofian	Eric	Cholacherstr. 18	5452	Oberrohrdorf	
Zaugg	Konrad	Tromgässli 14	3303	Jegenstorf	
Zehntner	Peter	Im Chrüzweg 8	4418	Reigoldswil	
Zimmermann	Fredi	Moosacker 12	8156	Oberhasli	01 850 48 42
Zimmermann	Werner	Dorfstr. 27	8305	Dietlikon	01 834 14 68
Zwingli	Hansruedi Se	Kappelerstr. 69	9642	Ebnat-Kappel	071 993 33 83

CITROËN TRACTION AVANT 11CV:

Technik und Wartung für Anfänger



Daniel Eberli

Noch sind einige Exemplare der Broschüre,

CITROËN TRACTION AVANT 11CV: Technik und Wartung für Anfänger

welche im Jubiläumsjahr 1996 an alle Mitglieder verschickt worden ist, erhältlich. Für den Anfänger ist sie eine interessante Lektüre und ein unentbehrliches Hilfsmittel. Darin ist in einfachen Worten beschrieben, wie die wichtigsten Komponenten unserer Veteranen funktionieren. Danach folgen Tips für kleinere Service-Arbeiten mit Schmierplan und Schaltschema und ein Anhang zur Pannendiagnose.

Erhältlich für Fr. 10.- plus Versandkosten beim Clubpostfach oder unter Telefon 052 319 25 17.