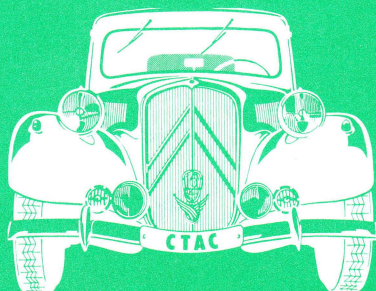


# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH - 8058 Zürich  
Druck: Druckerei Schönbächler, 8409 Winterthur  
Erscheinungsweise: fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr - 420 Exemplare  
Abonnement: im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen  
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe

---

## Organisationsplan

---

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken ZH P/Fax 052 319 25 17 eberlid@swissonline.ch	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg@centralnet.ch	Udo Kenkel Gerbeweg 12 3123 Belp P 031 819 54 61 udo.kenkel@insel.ch	Andreas Rutishauser Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P/Fax 01 722 16 29 traction@traction.ch

---

## Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Hans Bollhalder Oberau 22 9476 Weite SG P 081 783 23 89	Walter Rey Schöneckstrasse 367 8215 Hallau P 052 681 41 34 Fax 052 681 41 29	Daniel Löhner Klusstrasse 16 4900 Langenthal P 062 922 72 29 G 031 324 51 46	Christian Bolliger Frohburgstrasse 22 8832 Wollerau P/Fax 01 784 00 77
Werner König Lindenstrasse 5 8623 Wetzikon P 01 930 05 39	Hans-Peter Rubitschon Sennhof 8354 Hofstetten P 052 364 21 62 Fax 052 364 21 30	Christoph Platzer Sperrstrasse 82 4057 Basel P 061 692 38 09 cplatzer@magnet.ch	Koni Fisch Singsisenstrasse 42 5630 Muri P 056 664 24 23
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 90 46	Kurt Sutter Bahnhofstrasse 4 8716 Schmerikon P 055 282 15 23 Fax 055 282 18 04

---

Zeitungsgredaktion	Clubartikel	Mitgliederverwaltung	Versand Clubzeitung
James Liebmann Unterschlatt 8418 Schlatt ZH P/G 052 363 11 46 Fax 052 363 30 11 ericjames@swissonline.ch	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P 041 980 37 80 kochhg@centralnet.ch	Druckerei Schönbächler 8409 Winterthur G 052 246 05 05

---

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Walter Homberger - Ersatz: Koni Fisch



# INHALT

Treffen und Termine	2
Zwei Worte des Präsidenten	3
Sommerferien 1998 <i>Von Remo Spaini</i>	6
Morgens um sieben nach Belgien... <i>Von Res Diem</i>	9
Dein Benzintank - das unbekannte Wesen <i>Von Daniel Löhner</i>	13
Citroën 15/six Spezial <i>Von Daniel Eberli</i>	15
Das unrühmliche Ende eines Traction Cabriolets 1934 <i>Von Hans Georg Koch</i>	21
Bericht vom zweitägigen Clubtreffen am 12./13. September 1998 <i>Von Jürg Deller</i>	27
Treffen Region Ost vom 4. Oktober 1998 <i>Von Ruth Enz und Peter Bätcher</i>	31
Ein Rückblick auf 12 Jahre Vorstandstätigkeit von Kurt und Christian, Teil II <i>Von Christian Bolliger und Kurt Sutter</i>	33

## *Clubtreffen - Informationen und Anmeldung:*

Generalversammlung vom 24. Januar 1999 in Nottwil

*Heftmitte*

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage und Ersatzteile  
Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstrasse 39  
8810 Horgen  
Tel. & Fax: 01 72590 45

Garage und Teil  
Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel. & Fax: 055 610 35 70  
Natel: 079 236 75 11

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

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

## Treffen und Termine

---

### *CTAC - Clubtreffen*

24. Januar 1999: Generalversammlung CTAC  
Informationen und Anmeldung in diesem Heft

### *Stammtische*

*Region Nord:* Autobahnraststätte Kempththal; Chauffeurenbeiz  
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr  
Ende Dezember 1998: Jahresschlusscock

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

### *Weitere Treffen und Daten:*

27./28. März 1999: OTM Bern mit Clubstand CTAC  
25. - 31. Juli 1999: 10. Randonnée Alpine des CCS 34/57  
14./15. August 1999: 1. Internationales Oldtimertreffen Aarberg (CH)  
25. September 1999: 25 Freunde nostalgischer Autos Alpnach (CH)  
16. Oktober 1999: Oldtimertreffen Hilzingen (D)

***Na - wie wär's denn?***

***Schreib' mal einen Artikel für diese  
Clubzeitung!***

***Heft 1 / 1999 erscheint um den 25. Januar***

***Redaktionsschluss für Heft 1: 10. Januar 1999***

Benken, 22. November 1998

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

Wir gehen gegen Ende November: Das Thermometer zeigt minus 5 Grad, und dies am frühen Nachmittag! Häuser und Landschaft sind mit einer feinen Schneeschicht überpudert. In der Garage schläft die Traction. Kein Grund jedoch zur Untätigkeit: Photos der vergangenen Saison sind zu sortieren, Berichte für das Clubheft zu schreiben...

Zwei Monate nach dem versprochenen Erscheinungstermin des Clubheftes Nummer vier ist dieses noch immer nicht bei den Mitgliedern eingetroffen. Grund ist die allgemeine Überlastung unseres Redaktors James Liebmann. Hoffen wir, dass sich seine Situation im kommenden Jahr bessert, damit das Clubheft regelmässiger erscheint.

Am 23. Januar 1999 findet in Nottwil die Generalversammlung des CTAC statt. Die Einladung dazu ist in diesem Heft zu finden.

Für den Club zeichnet sich ein „kleiner“ Generationenwechsel ab:

Nach mehr als 14 Jahren verschiedener wichtiger Vorstandstätigkeiten (Vizepräsident, Redaktor, Aktuar, Bibliothekar) möchte Andreas Rutishauser auch die Aufgabe als Aktuar weiterreichen.

Nach rund 12, respektive 11 Jahren möchten die beiden Vorstandsmitglieder der Region Süd, Kurt Sutter und Christian Bolliger, aus dem Vorstand austreten. Auch Walter Rey, Vorstand der Region Süd, möchte sich nach 9 Jahren entlasten. An seiner Stelle hat sich Ruedi Jutz freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Für alle anderen Positionen sowie für den vakanten Vorstandssitz in der Region Ost suchen wir engagierte Mitglieder, welche sich im Interesse der CTAC-Allgemeinheit betätigen möchten. Erkundige Dich bitte bei einem der zurücktretenden oder verbleibenden Herren, lass' Dich informieren und stelle Dich zur Verfügung. Der Club ist auf Deine Mithilfe angewiesen, und es ist leider unmöglich, dass ich 330 Mitglieder persönlich anfrage... Neben einem erträglichen Mass an zusätzlicher Arbeit findest Du eine gute, kameradschaftliche Atmosphäre im Kreis der Vorstandsmitglieder. Selbstverständlich würden wir uns auch über eine oder mehrere Vertreterinnen des zarten Geschlechts freuen.

Nachdem Dietmar Jucknischke aus persönlichen Gründen verhindert war, den Unterhalt der Internet-Seiten des CTAC zu übernehmen, hat sich Patrick Lichtsteiner freundlicherweise gemeldet. Zur Zeit lässt er sich von Andreas in das Métier einführen, und ich bin überzeugt, dass er grossen Spass an seiner neuen Aufgabe finden wird.

An der Vorstandssitzung vom 21. November wurde beschlossen, der Generalversammlung zu beantragen, dass die Herren Andreas Rutishauser und Albert Schorta – letzterer hat genau genommen seit Bestehen des Clubs mehr im Hintergrund sehr viel für den Club gearbeitet - zu Ehrenmitgliedern zu ernennen.

Dass 1999 Citroën als Automarke sein 80-jähriges Bestehen feiern kann, dürfte allgemein bekannt sein. Dass aber seit 75 Jahren in der Schweiz ein Händlernetz besteht, dürfte wohl weniger bekannt sein. Dieses Jubiläum nehmen die verschiedenen Citroën Clubs der Schweiz (Traction, 2CV, ID/DS, HY, SM) zum Anlass, einmal ein gemeinsames Fest zu organisieren. Auf Initiative des Citroën Fans Hans-Ruedi Büchi hat bereits eine Sitzung stattgefunden, und die Vorarbeiten sind recht weit gediehen. Am 26. Juni findet in Pfäffikon ZH

das traditionelle Forellenfest statt. Wir können die Infrastruktur, darunter ein Festzelt für 600 Personen, am Sonntag für diesen Anlass nutzen, was garantiert, dass sich der Aufwand in Grenzen hält. Natürlich suchen wir auch für diesen Anlass Helfer, welche das Organisationskomitee tatkräftig unterstützen. Die Region Nord will den Anlass in ein zweitägiges Treffen in der Gegend einbinden.

Wir werden an der GV und im kommenden Clubheft weiter darüber informieren.

Der CTAC wird am 27./28. März 1999 am OTM in Bern mit einem Stand vertreten sein. Wer Lust hat, beim Auf- und Abbau des Standes sowie bei der Betreuung mitzuhelfen, melde sich bitte beim Vizepräsidenten Hans-Georg Koch.

Voraussichtlich Mitte März und/oder Anfang April werde ich einen weiteren Reparaturkurs für Anfänger durchführen. Um das Interesse auszuloten, bitte ich allfällige Teilnehmer, sich mit dem untenstehenden Talon provisorisch anzumelden.


Die übrigen Daten für die Clubanlässe wurden an der Vorstandssitzung wie folgt provisorisch festgelegt:

25. April:           Region West  
29. August:        Region Ost  
26. September:   Region Süd  
30. Januar 2000:   GV

Nun, ich bitte Dich nochmals eindringlich, Dich auf einen der freien Vorstandssitze „Aktuar“, „Region Süd“ oder „Region Ost“ zu melden. Wir brauchen Dich, damit unser Club weiter funktionieren kann!

Mit den besten Wünschen für die kommenden Festtage und zum Jahreswechsel und auf Wiedersehen an der Generalversammlung in Nottwil

Daniel Eberli



Präsident CTAC

✂

Bitte senden an Daniel Eberli, im Chellhof 3, 8463 Benken  
Tel. 052 319 25 17, E-Mail: eberlid@swissonline.ch

## Voranmeldung zum Reparatur- und Servicekurs für Anfängerinnen und Anfänger

Themen:

- Wie funktioniert ein Auto, wie funktioniert die Traction.
- Einstellen von Zündung und Ventilen
- Tips, Pannendiagnose etc.

Ich interessiere mich für die Teilnahme am Reparaturkurs.

Ich kann voraussichtlich teilnehmen am Samstag

20. März 99:  10. April 99:  (Zutreffendes bitte ankreuzen )

Name: ..... Vorname: .....

Strasse: ..... PLZ: ..... Ort: .....

☎: ..... E-Mail: .....

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

Klopfzeichen bei meinem Auto bei den letzten Ausfahrten mit meinem Citroën liessen schlimmes erahnen. Kurbellager, Pleuellager, Ventile? Mittels meiner Ohren versuchte ich, den Ursprung zu lokalisieren. Schliesslich fiel mir auf, dass das Klopfen im gleichen Rhythmus ertönte, mit dem der Aufdruck auf dem Keilriemen über das Poulie der Lichtmaschine lief. Sollte ein Lager des Dynamos defekt sein?

Irgendwann nachts im Bett dachte ich nochmals über das Phänomen nach. Die Lichtmaschine drehte sich wohl, so überlegte ich, nicht im gleichen Tempo, wie der Keilriemen, wegen der Übersetzung durch das Poulie. Der Schaden musste also am Keilriemen selbst liegen. Am Samstag wollte ich ihn herausnehmen, musste aber feststellen, dass dies beim 15/six länger dauert als fünf Minuten. – Immerhin muss man die Hinterachse nicht demonstrieren!

Nun, für diesmal waren Klopfgeräusche keine schlimmen Vorboten. Dennoch hätte es zu grösseren Problemen führen können, hätte ich nicht darauf geachtet: Schliesslich läuft mit der Lichtmaschine auch der Kühlerventilator, und wenn dieser Ausfällt, kann der Motor leicht überhitzen.

Schon mehr als nur Klopfzeichen hat mir Hans-Georg Koch als gegenwärtiger Mitglieder-Verwalter übermittelt: 64 Mitglieder mussten wegen des Mitgliederbeitrages gemahnt werden, das sind satte 20%! Dies führt zu einem riesigen zusätzlichen Aufwand für die Clubverwaltung. Ich wäre dankbar, wenn uns jemand den Grund dafür nennen könnte und was wir dagegen tun können! Bislang habe ich mich immer gewehrt, säumige Zahler ohne Mahnung aus der Kartei zu werfen. Sollen wir die Säumer an den Pranger stellen und im Clubheft namentlich erwähnen?

Das ICCCR 1998 ist Vergangenheit. Leider lag bei mir eine Teilnahme nicht „drin“. – Die heimatische Baustelle lässt grüssen... Ich hoffe wenigstens, mehrere interessante Berichte darüber zu lesen.

Bis zum Erscheinen dieses Heftes dürfte auch das zweitägige Treffen der Region Nord der Vergangenheit angehören. Bleibt als letzter Clubanlass nur noch das Treffen der Region Ost. Wir hoffen natürlich auf schönes Wetter und eine rege Teilnehmerschar. Nicht zuletzt in der Region Ost konnten wir im laufenden Jahr mehrere Neumitglieder „verbuchen“, und dies wäre eine schöne Gelegenheit, um sich kennenzulernen.

Auf Grund von privater Initiative, so habe ich Gerüchte halber vernommen, findet in der Region Nord ein weiterer Höck statt. Es freut mich natürlich sehr, festzustellen, dass mein Vorwort der letzten Nummer auf fruchtbaren Boden fiel, und ich wünsche viel Erfolg. Details sind im Terminkalender zu finden sein.

Am 15. März 1975 habe ich meinen Légère gekauft. In den mehr als 23 Jahren ist mir das Auto an's Herz gewachsen. Ich habe viel daran gearbeitet und viel damit erlebt. Nun stehe ich unmittelbar vor dem Verkauf dieses Veteranen. Leider ist er neben dem 15/six Familiaie einfach überzählig, und die Kinder sind noch zu klein, als dass es Sinn machen würde, ihn zu behalten. So werde ich ihn mit einem lachenden und einem weinenden Auge davonfahren sehen. Immerhin ist der Käufer bereits Mitglied in unserem Club, so dass ich hoffe, „mein“ Auto hin und wieder zu sehen.

Nun wünsche ich allen Lesern einen schönen, pannenfreien Herbst und viele unvergessliche Ausfahrten.



Daniel Eberli  
Präsident CTAC

## Sommerferien 1998

---

*von Remo Spaini*

Wozu gibt's eine alte Citrone in der Garage? Alltagsfahrzeug? Na ja, ganz selten. Für den Alltag genügen zwei Räder und statt Benzin braucht der „Alltagsmotor“ Flüssigkeiten wie Bier, Most, Wasser....

In den Ferien, wenn's mit dem Kanu einen Fluss runtergehen soll, ist der Vierräder mit seiner im Vergleich zum Veb enormen Geschwindigkeit und Transportkapazität unentbehrlich.

Also die hinteren Sitze rausnehmen, Dach- und Velogepäckträger montieren. Das Reisegepäck findet sich Stück um Stück im Auto ein und Christoph Platzer druckt den kürzesten Weg nach Argentat mit Hilfe seines Computers aus.

Ist das Kanu fest mit dem Gepäckträger verbunden? Klammert sich dieser unlösbar am Auto fest? Hat's im Auto an den richtigen Orten Benzin, Öl, Bremsflüssigkeit und Wasser? Sind meine Frau und der ältere Sohn (zehn Jahre) über die zu verwendenden Karten und die Route informiert?

Also rein ins Auto. Erstaunlich, dass zwei Erwachsene und zwei Kinder mit soviel Gepäck eingermassen bequem in einem 11 BL Platz haben.

Alles klappt. Abgesehen davon, dass die beiden Kartenleser auf dem Beifahrersitz, obwohl sie sich regelmässig abwechseln, immer wieder einschlafen. Trotzdem gelingt es praktisch ohne Umwege, den Ausgangspunkt unserer Kanutour auf der Dordogne, die Stadt Argentat, zur erreichen. Das Tal der Dordogne eignet sich vom relativ warmen und im Vergleich zur Schweiz regsicheren Klima gut für Ferien im Freien und bietet neben einer schönen Landschaft viele Sehenswürdigkeiten für Kinder und Erwachsene. Diese Reise ergab einen guten Mix aus Sport, Kultur Unterhaltung und Abenteuer.

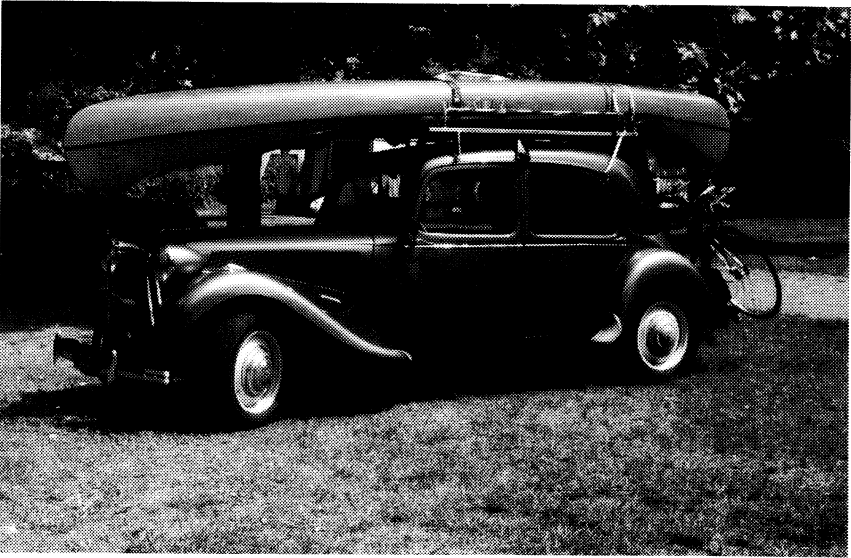
Nach der grossen Fahrt brauchten wir ein paar Tage Zeit, um alles in Ordnung zu bringen: Das Velo hatte ein gebrochenes Schutzblech, das Kanu zwei kleine Risse, das Auto litt unter einer gebrochenen Feder beim Anlasser (zum Glück erst kurz vor Basel), was kein Problem darstellte, waren meine Ammuskeln dank den Kanufahrten bestens aufs Kurbeln vorbereitet. Nur ich konnte mich selbst reparieren; meine Schürfung, die ich beim Umkippen des Bootes erlitten hatte, heilte von selbst.

### **Gelegenheit:**

---

Die Firma **Durlux**, Fabrik für Kleinglühlampen, Oetlingerstrasse 69, 4007 Basel, Tel.: 061 692 92 92, Fax: 061 692 15 05, löst ihre Lagerbestände für Autoscheinwerferlampen von Oldtimern auf. Gelegenheit also, einen oder zwei Sätze für sein Auto als Vorrat anzulegen.





*Citroën mit Kanu- und Velogepäckträger*

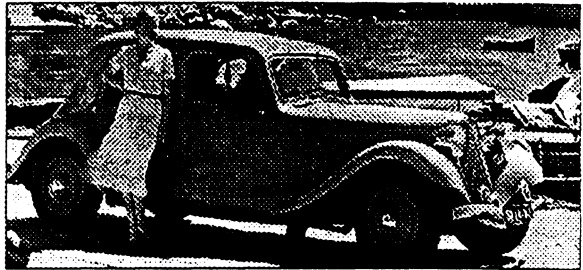


*Citroën: Modell „Wäschetrockner“*



# CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

*Traction*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

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

## Morgens um sieben nach Belgien ...

---

*von Res Diem*

Wenn die Besammlung für ein Treffen auf sieben Uhr morgens angesetzt ist, tönt das hart. Wenn der Besammlungsort zudem Vallorbe ist, riecht es nach tractioneller Grausamkeit und wenn die Fahrt von den Tractionisten aus der französischsprachigen Schweiz organisiert wird, kommt noch die nervenzermürende Ungewissheit dazu, wie verbindlich die Zeitangabe wohl gemeint sein könnte.

Nach einer kurzen Nacht bei meinem Kollegen Archibald in der Nähe von Biel machten wir beide uns um halb sechs auf die Räder. Wieder und wieder versicherte ich meinem club-unkundigen Kumpanen, dass wir mit Sicherheit die Ersten sein würden und natürlich als Einzige pünktlich. So pünktlich, dass wir uns um fünf vor sieben eingangs Vallorbe einen Tankhalt erlauben konnten – und dabei die erste Belehrung einsteckten. Mit Geruhe fuhren die Joire's – les Français! – an uns vorbei. Fünfhundert Meter weiter begrub ich ein altes Vorurteil. Pünktlich auf die Minute waren Archibald und ich als einzige Deutschschweizer die Letzten!

Fünf Tractions und ein XM waren nach Kaffee und Gipfeli startbereit, ausgerüstet mit dem gewohnt perfekten «feuille de route» und frischen Sandwiches. Nach einer guten Stunde Fahrt durch Frankreich hielten wir vor einem geschlossenen Café mit einem schönen Gartensitzplatz. Öffnungszeiten beeindruckten offensichtlich nur die Deutschschweizer, den Service besorgte die etwas ungeübte Putzfrau!

Als einzige Neulinge unter Altbekanntem wurden Archibald und ich äusserst freundlich aufgenommen und von Beginn weg in die Unterhaltung mit einbezogen. Bereits etwas vertrauter machten wir uns eine halbe Stunde später wieder auf den Weg, einer Autobahntankstelle in Epinal entgegen, wo wir James Liebmann treffen sollten. Die Tücken der Organisation und die Gewohnheiten von James kennend, hatte ich vorsichtshalber das Telefon dabei – es blieb stumm. Es schwieg auch, als wir staunend feststellten, dass sich die vereinbarte Tankstelle auf der Gegenfahrbahn befand. Nach kurzer Beratung auf dem Pannestreifen machte sich Louis im XM auf zur nächsten Ausfahrt und fuhr die Strecke zurück, um James bei der Tankstelle zu suchen. Wir andern verliessen die Autobahn ein wenig später und machten bei einem kleinen See einen Apéro-Halt.

Louis kam nach einer Weile angefahren, von James keine Spur. Ich rief bei diesem zuhause an, um zu erfahren, wann er des Morgens in der Frühe abgefahren sei. James antwortete gleich selbst ... Ich hätte wohl besser meinen eigenen technischen Kenntnissen misstraut als den Tücken der Organisation, mein Telefon war nämlich darauf programmiert, **alle** Anrufe in mein Büro umzuleiten. Seit sieben Uhr machte James wiederholt mit meinem Beantworter Konversation.

Für das Mittagessen wurde uns im nahen Städtchen das Hotel «Vaudois» mit seinem vertrauenerweckenden Namen empfohlen. Zuerst stellte sich heraus, dass es sich dabei offenbar um einen Gourmet-Tempel handelte, und dann war «Vaudois» der Familienname des echt französischen Inhaberpaars. Erst nach längerer im Stehen geführter Diskussion erklärten sich die vornehmen Herrschaften des Hauses dazu bereit, uns anstelle des etwa siebzehngängigen Menüs lediglich einen Gourmetsalat zum Preis eines normalen Menüs zu servieren. Gut war es jedenfalls.

Am Nachmittag kam Louis, dessen XM kurzerhand zum Besenwagen ernannt worden war, zu seinem einzigen Einsatz. Das lose Zündkerzenkabel des Franzosen-Six war schnell befestigt, aber die vordere Hälfte des kleinen Feldes war auf und davon. Wir trafen sie erst in Luxemburg wieder – wenn das kein Grund für einen kleinen Weisswein-Halt war! Lis und Kurt Gasser standen zufällig in der gleichen Reihe auf dem Parkplatz, was ebenfalls begossen werden musste, auch wenn die beiden ausser mir wohl niemanden kannten.

Gegen halb sieben abends erreichten wir das Hotel in Bastogne, in welchem ausser Archibald und mir alle ein Zimmer reserviert hatten. In Erinnerung an die unglaubliche Atmosphäre auf dem Treffen-Camping in Clermont-Ferrand vor drei Jahren, hatten wir das Zelt und die Schlafsäcke dabei. Einen Hacken hatte die Sache jedoch – das Treffengelände war eine Fahrstunde vom Hotel entfernt und wir wollten den Abend mit den neuen Kollegen zusammen verbringen. Ein einziges Hotelzimmer war noch frei ...

Das Nachtessen war in einem schönen Lokal reserviert, dessen Fassade gegen die Strasse hin aus einem alten Eisenbahnwagen bestand, in welchem ebenfalls serviert wurde. Weitere Tractionisten aus dem Club Citroën Suisse 34-57, die individuell angegeistert waren, stiessen bei dieser Gelegenheit zu uns. Wir verbrachten einen Abend in echter Randonnée-Stimmung. Als die letzten ins Hotel zurückkehrten, traf James nach einer langen und einsamen Fahrt ein.

Am nächsten Morgen, es war Freitag und somit der erste richtige Tag des ICCCR in Chevetogne, regnete es in Strömen. Archibald und ich hätten das warme Hotelzimmer und die angenehme Entourage mit dem Camping auf der Sumpfwiese tauschen müssen. Hatte ich dieses Jahr nicht bereits eine Woche Camping-Ferien in feuchter Umgebung hinter mir? Das Glück war uns hold und die Receptionistin behielt uns für zwei weitere Nächte.

In römischer Schlachtordnung fuhren wir in Chevetogne ein, um uns eine halbe Stunde später auf dem hügeligen regnerischen Gelände unter unserergleichen zu verlieren. Nur dank Archibalds gutem Geschmack, der ihm wenige Tage zuvor einen blonden Bürstenschnitt auf seine Lebendgrösse von einem Meter fünfundneunzig beschert hatte, gelang es James und mir immer wieder, uns zu orientieren und wieder zu finden. Zwei Tage lang spähnten wir so erfolgreich über die verregneten Köpfe hinweg.

Die Teilnehmer-Autos waren im Gegensatz zu früheren ICCCR's auf einer hügeligen Wiese am Eingang des Geländes parkiert und standen damit für einmal nicht im Mittelpunkt. Das Museumszelt, die Beizen, die Ersatzteile und alle Attraktionen fanden in einiger Distanz zur Parkwiese statt. Einen zentralen Informationsstand am Eingang, wie er sonst üblich war, gab es nicht, die obligate Tragtasche mit Programm, Klebern, Orientierungshilfen und belgischem Bier wollte inmitten des Geländes in einem nicht allzu oft geöffneten Zelt abgeholt werden. Uns eilte es nicht damit, somit erfuhren wir auch erst bei einem erfolglosen Zahlungsversuch, dass alle offiziellen Stände nur **eine** Währung entgegennahmen: den EURO-CITRO.

Dass wir beim Wechselkurs ordentlich draufgezahlt hatten, merkten wir erst, als wir Hunger bekamen und in uns der Verdacht aufkeimte, das Geld könnte für einmal mehr Nährwert haben, als das dagegen eingetauschte Futter. Natürlich hatten wir nicht zu knapp Euro-Citro eingekauft, man ist schliesslich gerne liquid, und ebenso

natürlich gab es dann wider Erwarten doch nicht so viele Stände, die uns unsere Euro-Citro wieder abnahmen, sodass diese allmählich den Rubeln zu gleichen begannen, die man mit vollen Händen ausgibt und es doch nie schafft, sie alle los zu werden.

Das Prototypen- und Raritätenmuseum war diesmal vor allem für 2CV-Fahrer wie mich und Archibald ein Genuss. Der 2CV feiert dieses Jahr seinen Fünfzigsten und war deshalb mit einem guten Sortiment vertreten. In einer Ecke entdeckte ich gar den berühmten Jacques Wolgensinger, den ehemaligen PR-Chef von Citroën, der unter anderem anfangs der siebziger Jahre das 2CV-Cross und in Anlehnung an die Croisières der Anfangszeit die grossen 2CV-Raids initiiert hatte. Sein Grossvater sei Schweizer gewesen, erklärte er, deshalb sein Name, der in Frankreich je nach Region und Sprachverständnis verschieden ausgesprochen werde.

Vor dem Ersatzteilmarkt wurden wir gewarnt, weil sich dieser bei strömendem Regen unter freiem Himmel befände! Wir liessen uns nicht abhalten und nahmen den Bus für die ein bis zwei Kilometer. Was wir da zuerst sahen, war tatsächlich eher trist. Monsieur Renel lagerte seine wertvolle Ware gleich beim Eingang im Pflotsch, ich nehme an, dass ihm die bevorzugte Lage diesmal keinen nennenswerten Mehrumsatz gebracht hat.

Zu dritt schlenderten wir anfänglich von Sumpf zu Sumpf, ohne grosse Lust allerdings, uns darin niederzuknien, um die Raritäten zu begutachten. Schliesslich kamen wir zu der Stelle, an der einer eine ganze DS-Sammlung zum Kauf anbot, darunter ein Cabriolet ... Das brachte James auf ganz neue Gedanken. Etwa eineinhalb Predigten lang verhandelte er mit dem Besitzer, während ich mir Gedanken machte, wie ich ihn anschliessend vor den Liebkosungen seiner Ehe liebsten schützen könnte. Glücklicherweise verlief die Sache schliesslich im Sand.

Dann entdeckten wir, was unserem Informanten offenbar verborgen geblieben war: Hinter der Hecke war der **richtige** Ersatzteilmarkt, derjenige im grossen, sauberen Zelt. Wieder begannen wir die Runde zu dritt. Wieder kamen wir zu einem Stand, diesmal mit besonders schönen und guten Ersatzteilen. James begann eine längere Verhandlung. Zuerst glaubte ich, er wolle lediglich den ganzen Stock en bloc kaufen, dann begann ich zu befürchten, er habe es gar auf die dahinterstehende Firma abgesehen – ich machte mich aus dem Staub, im Ernstfall wollte ich nicht auch noch mitschuldig sein!

Dann sah ich meinen Lottosehser! Suchte ich nicht seit einiger Zeit nach einem Ersatz für meinen in die Jahre und den Rost gekommenen Alltags-Döschwo? Hatte ich nicht vor kurzem mit der Besten aller meiner Ehefrauen einen Nichtangriffspakt abgeschlossen für den Fall, dass ich meinen Döschwo restaurieren oder einen wie immer gearteten anderen zu einem stolzen Preis kaufen sollte? Seufzend dachte ich an den künftigen Hundeköter, den ich mir als Gegenleistung für das Schweigen eingehandelt hatte, denn vor mir stand ein nagelneuer schwarzer Döschwo! Nagelneu heisst hier zwar acht Jahre alt, aber acht Jahre auch, während derer die Karre eingemottet stand, sodass sie jetzt mit ganzen 66 Km auf dem Tacho zum Verkauf stand!

Meine Vorsätze waren dahin, mich beschlich das gleiche Gefühl wie im Sommer 1984, als wir auf Hochzeitsreise zum ICCR in England vor dem Grand Palais in Paris auf jenen Légère 7C Jahrgang 1938 stiessen, der jetzt beim Eingang vorne auf

mich wartete. Mein Herz begann schneller zu klopfen: Hep, Monsieur, la Deuche est vraiment à vendre? De 2PK is al lang verkocht! Schissebach!!! Träume sind Schäume...

James war mittlerweile dabei, die Konditionen auszuhandeln, falls er sich entschliessen sollte, in der Garage seines Pfarrhauses eine Filiale des belgischen Ersatzteilhändlers zu eröffnen. Schliesslich kaufte er aber nur einen grösseren Posten Teile auf Termin, lieferbar erst bei Uebergabe der Checks, die im Large waren – oder waren sie gar nicht dort? Jedenfalls nicht in genügender Zahl und so machte sich James um fünf Uhr abends auf die Suche nach einer Bank. Um sechs Uhr warteten Archibald und ich vereinbarungsgemäss auf dem Parkplatz, weil um sieben Uhr das Galadinner begann. Um Viertel vor sieben deponierten wir das Eintrittsbillet für James unter der Motorhaube und die Suchanleitung an der Seitenscheibe, um Viertel vor acht erschien James im Zelt – rechtzeitig zum Apéro.

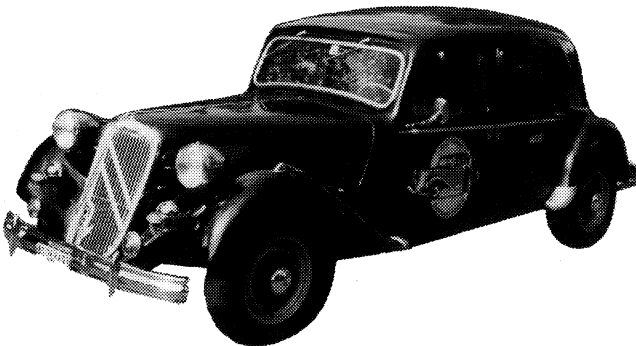
Vornehm in Gummistiefeln und Regenzeug an grossen runden Tischen sitzend liessen wir uns von schwarz befrackten Kellnern bedienen. Fünf Gänge und Getränke à discrétion, die Bühne mit ihrem Lärm glücklicherweise am anderen Ende des Zettes, genossen wir den Ausklang des Treffens in guter und mittlerweile vertrauter Gesellschaft.

Warum war es eigentlich Louis, der nach hundert Kilometern auf der Rückfahrt am nächsten Vormittag plötzlich anhielt und kehrt machte, weil er Geld, Ausweise und weiteres mehr im Hotel vergessen hatte? Eigentlich hätte es doch James sein müssen ...

## **Frick Traction-Avant AG**

Bergwerkstr. 39 8810 Horgen

T/F 01-725 90 45



**Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile**



## Dein Benzintank - das unbekannte Wesen

---

von Daniel Löhner

Die Älteren unter Euch mögen sich vielleicht noch an die Kolle-Filme aus den späten Sechzigern und den frühen Siebziger erinnern. Im Zuge der damaligen Aufbruchstimmung (Establishment, kurze Haare, Krawatte und Vietnamkrieg out - Beatles, Rolling Stones, Jeans und lange Haare in) machte Kolle zum Entsetzen vieler Vertreter der „älteren Generation“ Aufklärungsfilme. Er zeigte - o Graus - sogar diskret Handlungen, die andeutungsweise auf das Unaussprechliche anspielten. Kolle machte allen klar, dass - o Wunder - Frau und Mann an gewissen Körperstellen (und auch sonst) die bewussten Unterschiede haben. Auch dass diese Unterschiede eine gewisse gegenseitige Anziehungskraft zwischen den davon betroffenen Personen ausüben, und dass es bei entsprechender körperlicher Nähe zu bestimmten Aktivitäten und Verhaltensweisen der zwei - oder mehreren - Beteiligten kommen kann. Heute würden über die Kolle-Filme - ich will diese keinesfalls lächerlich machen; sie gaben den damaligen Zeitgeist wider - bereits die Erstklässler lachen. Nach dem, was schon zu den Hauptsendezeiten im Fernsehen so alles läuft... Wohin sind wir nur gekommen?

Was diese langfädige Einführung mit dem Thema „Traction“ zu tun hat? Was ein solch schamloses Geschreibsel in unserer ehrbaren Clubzeitung zu suchen hat? Eigentlich nichts, aber einer dieser berühmten Filme trug den Titel „Die Frau - das unbekannte Wesen“. Das verschaffte mir die Idee für den Titel meiner Story.

Es begann beim diesjährigen obligaten Frühjahrsputz, den ich „Gaston“ (meiner Traction 11 BL) jeweils angedeihen lasse. Nach nunmehr 19jähriger Besitzdauer ist aus den mannigfachen Restaurationsbemühungen praktisch eine Totalrestaurierung geworden, wobei die ersten in Angriff genommenen Teile bald schon wieder fällig sein dürften, aber das ist ein anderes Thema. Wenn die Restaurierung soweit abgeschlossen ist, fragt man sich mitunter: Was könnte man denn noch tun, ausser Waschen und Schmieren? Aha, da ist doch noch der Benzintank. Der hat doch Schmutz am Boden, welcher sich in Form von schwarzem Dreck im Benzinfilter ablagert, weshalb der Filter alljährlich ersetzt werden muss, oder? Den könnte man doch einer Verjüngungskur unterziehen. Gesagt getan: Tank raus, zur Spezialfirma damit zum Reinigen, Tank wieder rein, neuer Dichtgummi auf die Karrosserie. Und: na, sieht doch gut aus, und jetzt kann ich den Tank sogar ganz leerfahren (Vorfreude) und muss nicht immer sicherheitshalber die letzten 5-10 Liter drin lassen, damit die Benzinpumpe nicht zuviel Dreck ansaugt. Dachte ich.

Aber es kam anders. Just in den Sommerferien, im Juli, während unserer Reise durch Süddeutschland und Österreich, fingen die Probleme mit diesem Ding an. Auf der Autobahn begann der Motor plötzlich auszusetzen, und mit knapper Not konnte ich mich noch zum nächsten Parkplatz retten. Dort sah ich nach einem kurzen Blick unter die Motorhaube das Malheur: Benzinfilter völlig verstopft mit rötlichem Sand. Was ist das? fragte ich mich. Etwa eine geheimnisvolle chemische Reaktion des (grünen) deutschen

Benzins mit dem (roten, weil Super) schweizerschen? Eine hinterhältige Vergeltungsmassnahme der Benzinlieferanten, weil wir nicht in der EU sind? Nein, nichts von dem. Die Untersuchung nach Entfernen des Filters ergab, dass es sich ganz einfach um Rostpartikel handelte. Von da an gehörte für den Rest der Reise der allabendliche bzw. -morgendliche Wechsel des Benzinfilters zur Routine. Denn dieser setzte sich jeweils nach etwa 200km hartnäckig mit Rostsand zu.

Wieder zu Hause begab ich mich schnurstracks zur Firma, welche meinen Tank gereinigt, bzw. verunreinigt hatte. Der zuständige Mitarbeiter zeigte sich etwas betreten („Sch....., das ging wohl völlig in die Hose.“). Er konnte mir aber auch nicht helfen. Ein weiterer Versuch, den Tank zu reinigen, sei wenig erfolgversprechend. Es sei sehr schwierig, diese Behältnisse sauber zu bekommen. Man habe es in meinem Fall mit Säure versucht, und die Blicke ins Innere des Tanks - soweit dies möglich war - hätten saubere Verhältnisse ergeben. Im Ergebnis führte die Reinigung aber wahrscheinlich dazu, dass die (kurzfristig) blanken Teile des Tanks umso schneller erneut rosteten und dass die gröberen Rostschichten nur oberflächlich gelöst wurden. Das Benzin, das ja bekanntlich auch ein Lösungsmittel ist, tat dann wohl das Seine dazu und machte die Sauererei komplett. Die einzige, wirklich erfolgversprechende Lösung bestehe, so sagte mir der Mann, im Ersatz des alten Tanks durch einen neuen. Für mich eine ernüchternde Sachlage. Es blieb mir dann aber nichts anderes übrig, als diesem Rat zu folgen, zumal auch die völlige Entleerung des Tanks und die Reinigung der Benzinleitung samt Tankfilter nichts brachten.

Die Moral von der Geschichte: Reinigungsversuche des Benzintanks auf chemischen Weg können ins Auge gehen, sollten also unterlassen werden. Das einzige, was man vielleicht tun kann, ist, den Tank mechanisch zu reinigen, z.B. indem man in den leeren Tank etwas Kies einfüllt, und dann durch entsprechendes Schaukeln wenigstens die grössten Verunreinigungen zu entfernen versucht. Wer bisher keine Probleme hatte, ausser ein wenig Schmutz im Benzinfilter, sollte es aber nach meiner (schlechten) Erfahrung dabei belassen, wie ich dies während 19 Jahren tat. Es kommt allemal billiger, 1-2mal pro Jahr den Filter zu wechseln (erhältlich z.B. für Fr. 3.80 in den Do-it-yourself - Shops der Migros), als einen neuen Tank einbauen zu lassen. Und: ein Ersatz-Benzinfilter gehört zur „eisernen“ Reserve in jeden Tractionkofferraum. Zudem: den Wagen nie längere Zeit mit leerem Tank stehen lassen, sondern auffüllen, damit der Tank nicht rostet.

Was ich weiter gelernt habe: Auch scheinbar banale Teile können es in sich haben und ein ungeahntes Eigenleben entwickeln (deshalb die Überschrift). Zu guter Letzt noch etwas: Irgendwo bleiben alle unsere schönen Tractions halt doch Oldtimer im eigentlichen Sinn des Wortes. Lassen wir ihnen wenigstens ein bisschen von diesem Flair und versuchen wir nicht (ich spreche vor allem zu mir!), alles bis ins Letzte zu perfektionieren.

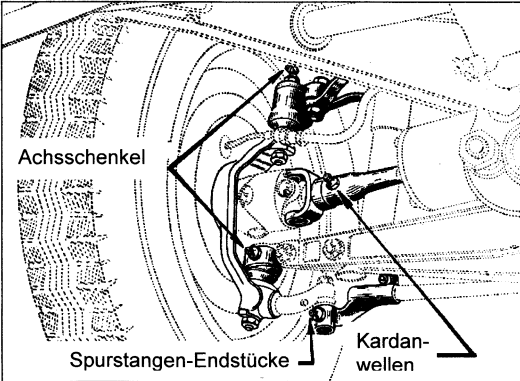
# Citroën 15/six Spezial

## Service-Arbeiten

Ergänzung zur Broschüre "Citroën Traction Avant 11CV: Technik und Wartung für Anfänger"

## Allgemeine Schmierarbeiten

Alle 1'000 km:



**Mit der Fettpresse:**

- 4 Schmiernippel an den Achsschenkeln (2 links, 2 rechts)
- 2 Schmiernippel an den Spurstangen-Endstücken
- 2 Schmiernippel an den Kardanwellen
- 1 Schmiernippel an der Wasserpumpe

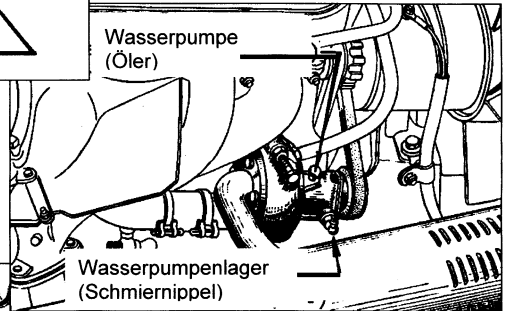
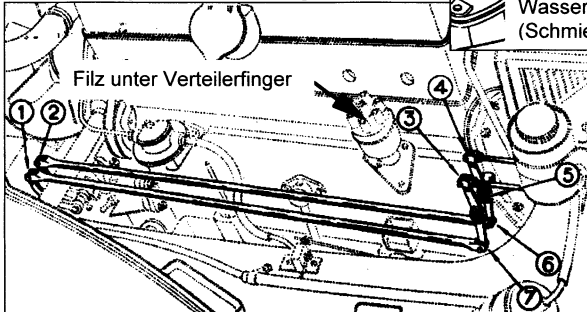
**Mit dem Ölkännchen:**

Motorenöl:

- 1 Öler an der Wasserpumpe
- 7 Drehpunkte des Schaltgestänges

Nähmaschinen oder Fahrradöl:

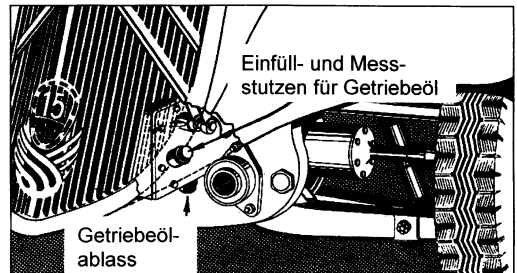
- Verteilerfinger-Filz (nur wenige Tropfen!)

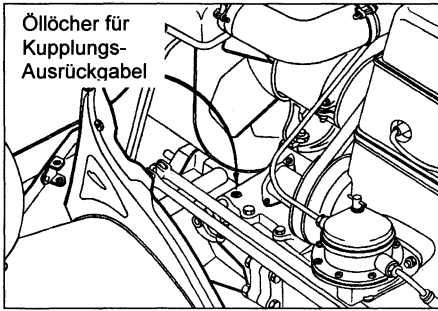


Alle 5'000 km:

Getriebeölstand überprüfen.

Einfülldeckel herausdrehen und daran befestigten Messstab sauberwischen. Danach 1 Umdrehung hineindrehen und wieder herausnehmen. Das Niveau darf nicht tiefer sein als 0,5 cm vom Markierungsstrich. Nötigenfalls nachfüllen (Getriebeöl HD90).





Ebenfalls alle 5'000 km:  
Einige Tropfen aus dem Ölkännchen (Motor- oder Nähmaschinenöl) in die beiden Löcher (1 links, 1 rechts) im Deckel des Kupplungsgehäuses, um die Ausrückgabel zu schmieren.

**Alle 5'000 km oder einmal pro Jahr:**  
Wechsel des warmen Motorenöls  
(Citroën empfahl: Nach 4000 km ca. ¼ des Öls abzulassen und durch neues Öl zu ersetzen.)

### Alle 20'000 km:

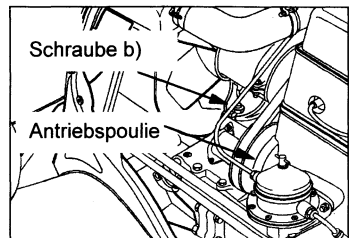
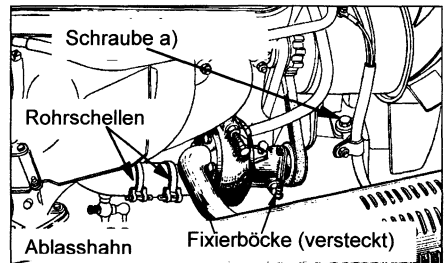
#### Grosser Service:

- Wechsel des Getriebeöls.
- Schmieren von Lenkung, Bowdenzüge von Anlasser und Choke, Tachowelle.
- Stossdämpfer und Silentblöcke überprüfen.
- Benzinfilter im Kofferraum reinigen.
- Ventile und Zündung einstellen (Bei Betrieb mit bleifrei - Benzin: Alle 10'000 km!).

### Keilriemen wechseln

Im Gegensatz zum 4-Zylindermotor, wo der Wechsel des Keilriemens notfalls auch auf der Strasse geschehen kann, ist diese Arbeit am 6-Zylinder sehr aufwendig, da zwei Keilriemen vorhanden sind, ein breiter für den Antrieb von Lichtmaschine und ein schmaler für die Wasserpumpe. Da die beiden Riemen gewissermassen ineinander verschlauft sind, muss für den Ersatz beider die Wasserpumpe gelöst werden, was erst nach dem Ablassen der Kühlflüssigkeit möglich ist. Eine regelmässige optische Prüfung und das rechtzeitige Ersetzen der beiden Riemen ist deshalb empfohlen. Der breitere Riemen (17 x 570 B23) ist übrigens nicht einfach aufzutreiben.

1. Becken unterstellen,  
Kühlwasserhahn hinter Wasserpumpe öffnen.
2. Batterie abklemmen, evtl. Kabel des Dynamos lösen (Anschlüsse notieren!).
3. Luftfilter ausbauen.
4. Lichtmaschine lösen (Schrauben a) und b).
5. Rohrschellen des flexiblen Verbindungsstückes hinter der Wasserpumpe lösen.
6. Spannschraube c) bei Wasserpumpe lösen.
7. Fixierböcke der Wasserpumpe (je zwei Schrauben) lösen. Zentrierdorn im vorderen Bock nicht lösen!
8. Wasserpumpe lockern und Keilriemen ausfädeln.
9. Dynamo nach links verschieben und Keilriemen ausfädeln.
10. Breiten neuen Keilriemen beim Antriebspoulie und Dynamo einfädeln.
11. Schmalen Keilriemen beim Antriebspoulie und Wasserpumpe einfädeln.
12. Arbeiten 1-7 in umgekehrter Reihenfolge erledigen, dabei Keilriemen so spannen, dass sie 1 – 1½ cm durchgedrückt werden können, bevor die Wasserpumpe und der Dynamo endgültig festgezogen werden.
13. Kühlwasser mit Kaffeefilter filtrieren und wieder einfüllen.
14. Kühlsystem auf Dichtheit prüfen.



Daniel Eberli

## **Das unrühmliche Ende eines Traction Cabriolets 1934 nach dem 11. ICCCR in Chevetogne**

---

*von Hans Georg Koch*

Zwei Tage Regen waren vorüber, als wir am Morgen des 23. August im Hôtel les Ardennes in Han sur Lesse die Augen aufschlugen und bemerkten, dass es draussen trocken war. Nach einem kleinen Frühstück und zwei Tassen Kaffee gegen das Kopfweh nach dem Galadiner vom Vorabend bei dem Champagner und Wein gratis war!! packten wir unsere Siebensachen und verladen alles in den Spider welcher auf deutsch Schwiegermattersitz heisst. Das Verdeck war noch etwas feucht, als wir es zusammenfalteten. Der Motor wurde vom Anlasser, den ich eine Woche zuvor noch revidiert hatte, in Gang gesetzt und nahm langsam etwas Temperatur an. Wir rollten aus dem Hof des Hotels und während sich die Nebelschwaden in den Sonnenstrahlen etwas verzogen oder sich langsam auflösten, suchten wir den kürzesten Weg Richtung Autobahn. Einige Kühe lagen in den taunassen Feldern und schauten uns nach als wir vorüberfuhren, sonst kein Mensch auf der Strasse. Ein Sonntagmorgen wie im Buche beschrieben, die Welt schien wirklich in Ordnung. Langsam wärmte die Sonne meine Lederjacke und ich bog auf die Autobahneinfahrt ab. Bei höherer Geschwindigkeit kühlte der Fahrtwind meine Finger, so dass ich meine Handschuhe aus den Taschen hervorsuchte und anzog.

Zwei Stunden lang kamen wir zügig voran, überfuhren die Grenze nach Luxemburg und staunten über die luxuriöse Strassenbeleuchtung auch auf den Autobahnen. Keine Zollstellen mehr, nur noch die Zollhäuschen stehen dort wo einst die Identität nachgewiesen werden musste. Kurze Zeit später kamen wir an die deutsche Grenze, ich wollte in Schengen ins Saarland hinüberwechseln. Neben der Brücke über die Saar fanden wir ein schlichtes Denkmal mit einem Bild von der Unterzeichnung des Schengener Abkommens über den freien Personenverkehr und machten eine Foto. Wir wechselten uns am Steuer ab und Patty fuhr weiter. Wir erklimmen die nächste Anhöhe und suchten uns den Weg Richtung Saarbrücken.

Entlang der Saar durchquerten wir das einstige Kohle- und Eisenindustriegebiet und dann die Stadt Saarbrücken. Hier war doch schon einiger Betrieb. Die nächste Ausfahrt nach Sarreguemines (Saargmünd) brachte uns auf eine Schnellstrasse am rechten Ufer der Saar, wenig Verkehr. Während ich einen neuen Sender am Radio suchte, hörten wir ein Geräusch, wie wenn man ein Blech fallen lässt. Ich dachte, jetzt haben wir die Autonummer verloren und drehte mich nach hinten. Der freie Blick über die ganze Strasse zeigte mir, dass ich mich wohl doch getäuscht hatte. Ich rief zu Patty: „Es liegt nichts auf der Strasse!“ und sie gab wieder Gas. In diesem Moment krachte es ganz unheimlich. Das Geräusch kam aus dem Motorraum. Ein kräftiger Ruck ging durch den Wagen und wir wurden nach vorne geschüttelt. Ich stützte mich am Handschuhfach ab, um nicht den Kopf an der Windschutzscheibe anzuschlagen. Jetzt hörten wir ein unheimliches Klappern und Nageln im Motor, Patty kuppelte aus und der Motor starb ab. Das Auto rollte noch bis an eine Stelle wo der Pannestreifen etwas breiter war. Wir schauten uns an und ohne dass einer etwas sagte, wussten wir, dass dieser Motor wahrscheinlich das Zeitliche gesegnet hatte.

Nachdem ich den ersten grösseren Ärger überwunden hatte, suchten wir nach einem Ausweg, um von dieser Schnellstrasse herunterzukommen. Es war mir sofort klar, dass ich mir selber helfen musste, wenn die Abschleppkosten nicht ins

astronomische wachsen sollten. Wir versuchten den Motor im Standgas laufen zu lassen, weil es da am wenigsten klapperte, ich schob den Wagen an, und Patty kuppelte ein. So tuckerten wir bis zur nächsten Ausfahrt und dort noch einige Meter weiter auf den Vorplatz eines Hauses, das zu einem kleineren Dorf gehörte. Mir schien, dass der Motor nur noch auf drei Zylindern lief und das Geschüttel als Zeichen einer ziemlichen Unwucht deutete auf ein schwerwiegenderes inneres Problem hin. Ich wollte auf jeden Fall sehen, was da vorgefallen war, ich vermutete einen Bruch einer Pleuelstange oder vielleicht auch der Kurbelwelle. Dazu wollte ich die Ölwanne herunternehmen um von unten einen Blick in den Motor zu gewinnen. Auf diesem Vorplatz aus Verbundsteinen konnte ich dies aber kaum machen, schon alleine wegen der zu erwartenden Ölflecken. Zu Fuss erkundeten wir das Dorf, welches einen alten verlotterten Bahnhof hatte, wo schon seit Jahren kein Zug mehr gehalten hatte alles war mit Gras und Brombeeren überwuchert. Leider ungeeignet für eine Reparatur. In die andere Richtung sah es schon besser aus, ein Parkplatz für Lastwagen, es stand aber nur ein einziger Reisebus da. Ebenfalls hatte es Container für Glassammlung, Kartonsammlung und Kleidersammlung sowie verschiedenen Müll und Bauschutt welcher herumlag. Dieser Ort schien mir für die Aktion geeignet.

Zuerst musste ich das Auto mit dem Cric etwas aufbocken. Leider hob sich das Rad nur etwa sechs Zentimeter vom Boden, dann war der Cric völlig ausgefahren. Also unterlegten wir einen Backstein vom Bauschutt, liessen den Wagenheber wieder herunter, unterlegten einen anderen Backstein unter den Wagenheber und hoben den Wagen die nächsten sechs Zentimeter. Ein Karton aus der Kartonsammlung wurde unterlegt, damit ich nicht im Sand liegen musste. Patty schnitt bereits Putzlappen aus der Kleidersammlung, alles aus Frottéstoff! Als Auffangbecken für das Motorenöl fanden wir eine Gemüseschublade aus einem Kühlschrank, welche sich dazu wirklich eignete. Danach begann ich die Ölwanne zu demontieren. Schon beim herunternehmen fühlte ich, dass Metallteile darin herumrutschten, das liess nichts Gutes ahnen. Tatsächlich lag der untere Teil des Pleuellagers und ein Bolzen sowie dessen Mutter sowie das Sicherungsblech darin. Der Zweite Bolzen steckte noch im Loch, war aber mittendurch gebrochen.

Der Blick nach oben in den Motor zeigte weitere verheerende Schäden. Ich entdeckte, dass die hinterste Pleuelstange einerseits erheblich verbogen war und andererseits die linke Seitenwand des gusseisernen Motorblocks durchschlagen hatte und nach aussen stand, etwas verklemmt. Mit dem Schraubenzieher Nr. 6 und dem Hammer gelang es mir sie zu lösen und wieder in den Motorraum zurückzuschwenken. Aber ich musste einsehen, dass der Kolben nicht an der Kurbelwelle vorbei zu entfernen war. Es blieb also nicht anderes als den Zylinderkopf abzunehmen, damit der Kolben mit der Pleuelstange nach oben entfernt werden konnte. Es erschien mir jetzt langsam wie eine Zangengeburt. Mutig löste ich die drei Muttern des Auspuffs am Krümmer, nahm die Ölleitung für die Schmierung der Kipphebelwelle hinten am Zylinderkopf ab, löste die Lichtmaschine um den Keilriemen abzunehmen und entfernte die Benzinleitung an der Benzinpumpe. Jetzt nahm ich den Ventildeckel ab und löste die Schrauben des Zylinderkopfes. Der Druck der Ventilfeuern hob den Kopf direkt von der Dichtung. Wieder unten liegend versuchte ich den Kolben weiter nach oben zu schlagen was zuerst auch einige Zentimeter ging. Oben schaute er schon einen Zentimeter heraus. Unten hingegen sperrte die verbogene Pleuelstange. Sie war so unglücklich in Längsrichtung des Motors verbogen, dass man sie zwar hin und her bewegen konnte, nicht aber nach hinten, weil der Kolbenbolzen diese Bewegung nicht zulies.



An diesem Punkt musste ich die absolute Aussichtslosigkeit meiner Aktion erkennen und mich entschliessen aufzugeben, was ich sonst eigentlich nie mache.

Während ich mit schwarzen Händen und verölter Frisur unter dem aufgebockten Cabriolet hervorkroch, hielt ein Auto neben uns und ein Mann in unserem Alter stieg aus. Er erkannte sofort, dass es sich bei unserem Auto um einen Citroën handelte und fragte uns, ob wir auch in Belgien am Treffen in Chevetogne gewesen seien? Als Beweis zeigte ich die Plakette und den Plastiksack mit dem Treffensignet. Er erklärte, er sei Journalist und habe gestern für das ZDF einen Bericht über das 11. ICCR gemacht. Dann fragte er ob er uns helfen könne.

Es war für mich unumgänglich, dass wir unseren Citroën in die Schweiz abschleppen oder sonst irgendwie transportieren mussten. Dazu musste ich einem möglichen Helfer erklären, wo sich unser Missgeschick ereignet hatte und wo er uns gegebenenfalls finden könnte. Also diskutierte ich mit diesem ersten Helfer, wo sich unser gegenwärtiger Aufenthaltsort befand. Die Strassenkarte die wir bei uns hatten, gab keinerlei Auskunft, auch er als Ortskundiger konnte nur angeben, dass wir ungefähr in der Gegend von Saarbrücken waren, zwischen zwei oder drei möglichen Autobahnausfahrten. Er behauptete die Ortschaft hiesse Güdingen, das war aber nirgends auf unserer Karte verzeichnet und auch er hatte keine Karte oder einen Stadtplan bei sich, wo er mir hätte zeigen könne wo wir sind.

Ich durfte sein Natel brauchen um mich einmal bei der Garage Mehri in Grosswangen zu erkundigen, ob mich Josef, der Chef der Firma an diesem Sonntagabend in der Nähe von Saarbrücken abholen könnte. Aber nur Marianne, seine Frau war zu Hause, er war mit dem Hund auf dem Sonntagsspaziergang. Freundlich und hilfsbereit wie immer meinte Sie, dass er etwa in einer Viertelstunde wieder zurück sei, und dass ich dann mit Ihm selbst reden könnte. Sie hätten für den Abend nichts weiteres geplant und es sei ihnen sowieso etwas langweilig.

Ich benutzte die Wartezeit um zu Fuss zu erkunden, was mir der Journalist vorher erklärt hatte. Ich marschierte bis zur Hauptstrasse und dann bis zum Ortsende. Hier fand ich noch die alte Zollstation, allerdings unbesetzt und verschlossen. Wir mussten uns also direkt an der französischen Grenze befinden. Die Hauptstrasse führte weiter nach Grossbliersdorf und die Ortstafel verkündete <Landeshauptstadt Saarbrücken, Ortsteil Güdingen>. Auf dem Rückmarsch erkundete ich noch das Restaurant Saarschleuse, das mir noch einladend schien, wir hatten ja noch kein Mittagessen zu uns genommen und es war schon nach 16 Uhr.

Mit dem zweiten Telefonanruf in die Schweiz erreichte ich Josef Mehri direkt. Er meinte, er hätte sich schon den ganzen Sonntag auf meinen Anruf gefreut und schrieb meine Schilderung des Weges fleissig auf, bis zum Restaurant, wo wir uns zu verpflegen gedachten. Er erklärte, dass er mit der Garagennummer am Abschlepper nicht ins Ausland fahren dürfe, aber dass er einen Anhänger organisieren würde und als Zugwagen den Omega von seinem Vater nehmen werde. Er versicherte, er werde mich auf jeden Fall finden und ich ganz unbesorgt sein könne. Ich fühlte mich heute zum ersten Mal etwas getröstet und war glücklich einen Freund zu haben der mich aus dieser blöden Lage fischen würde. Unser Journalist half uns Das Auto über die Strasse zu schieben, von dort konnten wir es bis zur „Saar-Schleuse“ rollen lassen.

Wir bestellte etwas zu trinken, da sich der Durst mittlerweile etwas bemerkbar machte. Das Mittagessen hatten wir sowieso ausgelassen. Wir fragten die schon etwas gealterte Wirtin ob wir uns kurz waschen dürften, was sie freundlicherweise bejahte. Nacheinander verschwanden wir in die Toilette, Patty machte mir schon die frischen Kleider bereit und ich wusch die Haare unter dem etwas tief ins Waschbecken hängenden Wasserhahn. Das Wasser kühlte meine im Innersten verwundete Citroën-Seele. Ich musste mich damit abfinden, dass es zum ersten Mal nicht mehr möglich sein würde, auf eigener Achse nach Hause zu kommen. Die Seife lief mir in die Nasenlöcher, so tief musste ich mich vornüberbeugen. Ich trocknete die Haare mit dem Frottierhandtuch und zog die frischen Kleider an. Ich fühlte mich erholt, wieder deutlich sauberer, aber zutiefst unglücklich mit den äusseren Umständen, ein ganz ungewohntes und für mich nicht angenehmes Gefühl. Zurück in der Wirtschaft tranken wir aus, zahlten und reservierten für das Nachtessen einen Tisch.

Hand in Hand spazierten wir der Saar entlang Richtung Saarbrücken. Die Saarschleuse war nicht mehr besetzt, das letzte Schiff war soeben abwärts geschleust worden. Daneben stand ein Baggerschiff auf dem Trockenen. Wir fragten uns, wie dies wohl wieder ins Wasser gehievt werden könnte. Ich konnte nicht verstehen warum dieser Nachmittag ein solches Ende genommen hatte. Weiter unten kamen wir zu zwei neuen Brücken, die mich sowohl architektonisch wie auch konstruktiv überzeugten, die zweite war sogar dunkelblau und weiss gestrichen, meine Lieblingsfarben. Wir beobachteten Schwäne und Enten, und suchten uns ein paar Brombeeren am überwucherten Ufer. Dabei trafen wir auch auf einige interessante Pflanzen, die sich hier ausbreiteten, z. B. das amerikanische Springkraut, das aber kaum hier heimisch gewesen ist. Faszinierende Distelarten wuchsen neben jungen Schwarzerlen, typische Pionierpflanzen. Nach zwei Stunden waren wir wieder bei unserem Restaurant zurück.

Das Nachtessen wurde freundlich und prompt serviert. Ein Salatteller, Rumpsteak mit Pilzen, Pommes-Frites und Saisongemüse. Es schmeckte uns gut, der Hunger kam jetzt wieder zurück. Noch vor zwei Stunden hätte ich keinen Bissen heruntergebracht. Während Patty noch einen Kaffee bestellte begannen wir auszurechnen, wie lange es wohl dauern würde, bis unsere Abschleppmannschaft uns finden würde. Wir berücksichtigten die langsamere Reisegeschwindigkeit mit einem Anhänger, mögliche Staus unterwegs, Probleme bei der Beschreibung unseres Aufenthaltsortes und zogen noch andere Faktoren in Betracht. Wir versicherten uns bei der Wirtin, dass das Lokal auch nach 22 Uhr geöffnet sei und ob unsere Freunde nach deren Eintreffen auch noch etwas zu Essen bekommen könnten. Noch während wir so rätselten, sahen wir durchs Fenster Marianne Mehri über die Terrasse aufs Restaurant zukommen. Mir fiel ein Stein vom Herzen, sie hatten uns gefunden.

Sofort bestellten wir noch zwei gleiche Nachtessen. Der Koch, der schon in der Gaststube beim Bier sass, warf sich wieder in die weisse Kutte und während wir das Cabriolet mit Schwung auf den Tiefladeanhänger schoben (was uns erst beim zweiten Mal mit vereinten Kräften gelang), stand das Essen auf dem Tisch.

Eine halbe Stunde später starteten wir zurück in die Schweiz. Das Hauptproblem war jetzt, eine Tankstelle zu finden, die nicht nur die lokalen Kreditkarten akzeptierte. Beim dritten Anlauf klappte es dann.

Trotz Dreilitermotor mit genügend Leistung spürte man jetzt das zusätzliche Gewicht am Anhängerhaken, von den vier erwachsenen Personen im Auto nicht zu sprechen. In Sarguemines (Saargmünd) erreichten wir die französische Autobahn. Jetzt ging es wieder kräftig voran. Problemlos erreichten wir Strassburg, Mülhausen und dann Basel.

Um 03.00 Uhr morgens kurvten wir auf den Vorplatz unseres Hauses in Grosswangen. Auto abladen ohne alle unsere Nachbarn zu wecken. Alles gelingt problemlos, da alle langsam ins Bett wollen. Keine zehn Minuten später schüttelt es mich vor Erschöpfung als ich mich unter das Deckbett werfe. Ich kann vor dem Einschlafen nicht mehr auf zehn zählen..... und schon läutet der Wecker wieder. Montagmorgen 06.30 Uhr. Ich erwache wie aus dem Coma und versuche mich irgendwie zu orientieren. Ist das wirklich die Realität oder alles nur ein böser Traum?

---

Traction - 2 CV - C 4 - C 6 - CX - XM - Saxo  
Xantia - Berlingo - Evasion - Jumper - C 15

Neuer Treff  
für alle Citroën-Freunde  
jeden Sonntag  
ab 10.00 Uhr  
treffen sich Citroën-Freunde auf dem  
Seedamm Rapperswil/SG  
im Gasthof Seefeld,  
Hurden

Tel.: 055 410 34 20

# 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

Notitzblöcke

Bburago-Modelle TA

Bestellung telefonisch.  
Lieferung per Post

Patricia Koch  
Breiten  
6022 Grosswangen  
041 980 37 80

## **Bericht vom zweitägigen Traction Clubtreffen 12./13. September 1998**

---

von Jürg Deller

Das Treffen führt ins Zürcher Oberland, das kenne ich doch, dachte ich mir. Nun denn, dachte ich weiter, anmelden kann ich mich ja trotzdem, es geht ja noch um anderes als die Landschaft. Dass meine Kenntnisse doch nicht so gut sind und dass „anderes“ so schön zum Zug kam, machte für mich auch dieses Treffen, wie so viele vergangene, wertvoll. Doch der Reihe nach:

Das 11. ICCCR in Belgien war gerade mal drei Wochen alt, als unser Leschi schon wieder gesattelt wurde. Hinten links war er zwar verbeult von einem Parkschaden in Brüssel (immer diese Belgier!), dennoch fahrtüchtig und sauber gewaschen.

Die Garage König in Wetzikon fanden wir dank guter Beschreibung in der Einladung auf Anhieb. Werner offerierte einen Apéro, und wir waren froh, hatte es so viel Platz in der Garage. Aus zwei Gründen: Erstens regnete es weder einmal (unsere Traction ist sicher mehr im Regen gefahren, als im Trockenem), und zweitens kamen so viele Leute, dass woanders möglicherweise Platznot geherrscht hätte. Premiere - so viele junge Leute habe ich noch nie an einem Treffen gesehen. Mehr als zwanzig Jugendliche von zwei bis 16 (?) Jahren waren anwesend. Es freut die Teilnehmer *und* die Organisatoren, wenn so viele mitmachen.

Unser Anführer der Ausfahrt war H.P. Rubitschon, für einmal nicht mit der Traction unterwegs. Seine Anweisungen, wie gefahren werden soll, waren so gut, dass sich auf der ganzen Fahrt bis Neuthal kein einziges fremdes Auto dazwischen Klemmen konnte. Bei jeder kritischen Abzweigung sperrte immer das zweite Fahrzeug die Strasse, so dass bei Stoppstrassen und Rotlichtern problemlos weitergefahren werden konnte und so immer alle zusammenblieben (vergessen wir Strassenverkehrsgesetz und Polizei). Der „Sperrer“ hängte sich darauf als letzter an die Kolonne, und das Spiel begann von neuem. Klasse!

Die Besichtigung der Industrieanlage Neuthal war sehr interessant und führte uns in die Vergangenheit, wo die Wasserkraft die einzige brauchbare Antriebsquelle für Webereimaschinen und mechanische Werkzeuge war. Kluge Köpfe konstruierten eine Anlage, welche die Kraft von einer Turbine mittels Stangen, Getriebe, Transmissionsseilen, Zwischenstützen und Verteilwellen über hundert und mehr Meter übertragen konnte. Und das ganze war so weit restauriert worden, dass es sogar zur Demonstration laufengelassen werden konnte.

Sehr sympathisch erwartete uns am Bahnhof Neuthal ein weiterer Apéro. Mir schien das eine ganz spontane Aktion zu sein, oder habe ich mich getäuscht? Danke und Prost!

Der Tractionkonvoi bewegte sich anschliessend in der gleichen Art wie vorher weiter, auf unbekanntem Strassen und Strässchen, auf Wegen, steil hinauf und hinunter, in idealem Tempo für alle. Leider konnte die Landschaft nur zum Teil genossen werden, denn der Regen verminderte manchmal die Sicht.

Kurz nach dem Massenlager- oder Zimmerbezug im Gasthof in Sternenberg versammelten wir uns zum Nachtessen. Die Wartezeit bis zum Essen nutzten wir für Gespräche, fürs Kennenlernen neuer Mitglieder und nicht nur für „Öl- und Rostgespräche“. Zwischendurch erfreute uns Agi mit Drehorgelspiel. In ihrem grossen SIX hatte auch die Orgel Platz, nebst

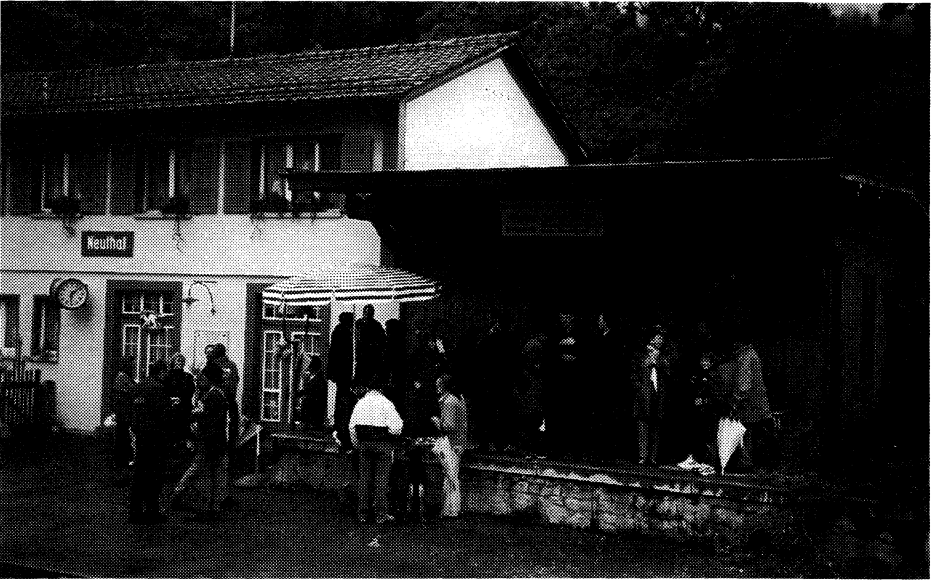


*Parkplatz Garage König.  
Ob wohl der Pseudruck noch stimmt? Fritz Anliker*

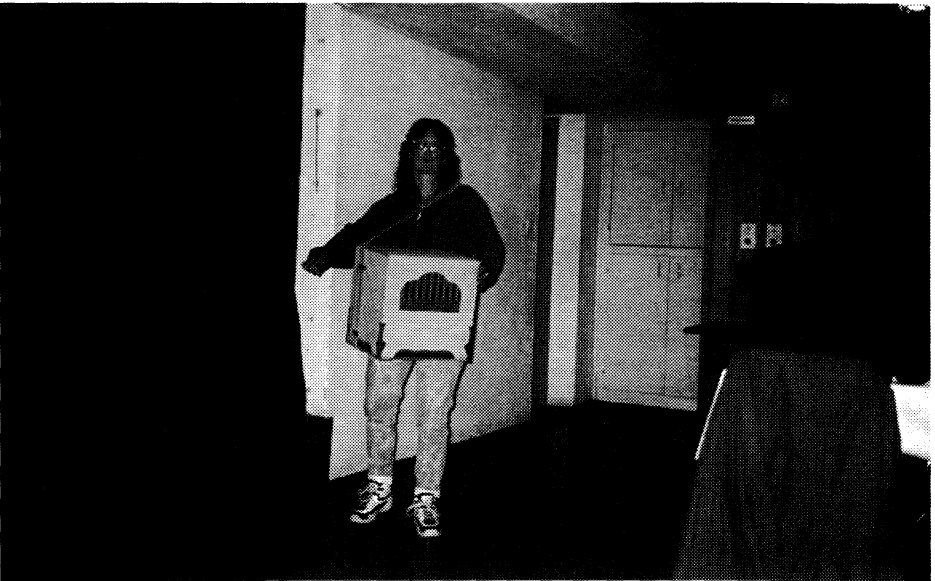


*Parkplatz Garage König.  
H.P. Rubitschon hält galant die Türe auf.*





*Neuthal  
Sympathischer Apéro am Bahnhöfli*



*Sternenberg, Gasthof  
Agis Drehorgel findet An'klang und Beachtung*

nebst Kind und Hund.

Es zeichnete sich schon früh ab, dass der Punkt „Besuch der Sternwarte“ wohl gestrichen werden musste. Die Leuchtkraft der Sterne vermag eine kompakte Wolkendecke eben nicht zu durchdringen.

Vor dem Frühstück am nächsten Tag hatte ich „Hund“, das heisst, unser Billy hatte seinen begleiteten Spaziergang zugeht. Da das Frühstück eher ein Spätstück war, kam das Hundelüften halt vorher. Dafür schmeckte anschliessend das vielseitige Z'Morgebüffet umso besser.

Auch die „ev. kleine Wanderung möglich“ musste dem Wetter geopfert werden. Es war nass und kalt - so gar nicht anmächlich für so etwas.

Die Zeit des Aufbruchs war genau definiert, sie hatte mit Religion zu tun. Sobald nämlich James nach seiner Predigt bei uns aufkreuzte, war Abfahrt. In schon gewohnter Manier fuhren wir im Konvoi auf schönen (Um)-Wegen durch einen Teil des Thurgaus, via Lommis auf den Sonnenberg oberhalb Stettfurt. Der Regen hatte aufgehört, so dass wir die Landschaft geniessen konnten.

Das Mittagbüffet hielt, was es versprach. Obwohl der Magen noch nicht leer war, langten wir kräftig zu und führten dabei weitere Benzin-, Spachtel- und Pannengespräche.

Für uns wurde es jetzt langsam Zeit, Abschied zu nehmen, denn zuhause warteten Verpflichtungen. Das Wetter hatte inzwischen vollends aufgeklart, so dass die Scheibenwischer nicht mehr gebraucht wurden. Herzlichen Dank an die Organisatoren H.P. Rubitsch, Peter Weber (mit Videokamera) und Walter Rey.



### *Neuthal*

*Auf dem Weg zur Besichtigung der Industrieanlage. Auch die beiden Hunde sind interessiert.*

## Treffen Region Ost vom 4. Oktober 1998 in der Bündner Herrschaft

---

*von Ruth Enz und Peter Bätcher (den Neuen aus Bischofszell)*

Da habe ich mir etwas Schönes eingebrockt, das erste Mal an einem Treffen des "CTAC" dabei und gleich den Bericht schreiben. Doch hat mich Daniel Eberli bei unserem Gespräch davon überzeugt, dass es am Besten ist gerade sofort mitzumachen. Obwohl ich über diese schönen Oldtimer noch gar nicht so viel weiss, mich aber dafür sehr interessiere, mache ich nun den Start-Versuch.

Bereits am Samstag bangten Peter und ich wegen dem Wetter. Bis heute sind wir mit unserem Oldie noch gar nie im Regenwetter spazieren gefahren. Doch am Sonntagmorgen erschien es uns gar nicht so schlimm. Als wir am frühen Morgen aus den Federn krochen, war der erste Blick nach draussen richtig erfolgversprechend. Es regnete nicht mehr und bereits zeigten sich die ersten Aufhellungen. Frohgemut machten wir uns um 8.00 Uhr auf die Fahrt nach Bad Ragaz. Wir freuten uns darauf, das erste Mal an einem Club-Treffen teilnehmen zu können und die Mitglieder etwas kennen zu lernen. Auch stellten wir es uns so schön vor, all die schönen Citroën-Traction-Oldies zu sehen und danach zusammen durch die herbstlich, verfärbten Weinberge der Bündner-Herrschaft zu fahren. Bereits auf der Fahrt rätselten wir über die Teilnehmerzahl. Sind es wohl zehn? Oder eventuell nur zwei bis drei? Leider fing es in Weesen ein wenig zu regnen an, doch hofften wir noch immer auf schöneres Wetter.

Als wir um 9.40 Uhr in Bad Ragaz beim Hotel Sandis eintrafen, standen bereits vier "Citroën Traction" auf dem Parkplatz. Zuerst mussten wir uns diese natürlich ansehen, hatten wir bis jetzt noch gar nie die Gelegenheit einen Anderen als den Unsrigen so genau unter die Lupe zu nehmen. Freundlich wurden wir von den Anwesenden begrüsst. Mit Gipfeli und Kaffee wurden wir im Hotel verwöhnt.

Die erste Bekanntschaft schlossen wir mit Guido und Elsie aus Vaduz, die auch noch zu den "Neuen" gehörten. Sofort kamen wir zusammen ins Gespräch, das Hauptthema war selbstverständlich die neue Errungenschaft der "Citroën Traction". Wir sind nämlich erst seit dem 25. Mai 1998 im Besitze dieses Oldies, haben aber doch einige Fahrten in diesem schönen Sommer, der leider bereits hinter uns liegt, gemacht. Also können auch wir schon ein bisschen mitschwatzen. Langsam stiessen noch weitere Teilnehmer zu unserer Gruppe und bald hiess es bereit machen zur Abfahrt!

Als wir wieder auf den Parkplatz kamen waren es doch elf Oldtimer, einer schöner als der andere, die teilnahmen. Hans Bollhalder erklärte vor der Abfahrt das Vorgehen bei unserer Fahrt nach Fläsch. Langsam setzte sich der Tross in Bewegung. Für uns war es ein herrlicher Anblick, wie alle "Traction" hintereinander fahren. Diese Kolonne werden wir nicht so schnell vergessen, wir hatten richtig den Plausch, auch dazu zu gehören. Nach der Durchfahrt von Bad Ragaz steuerten wir in Richtung Balzers-Luziensteig und dann ging es weiter nach Fläsch. Bald schon hiess es anhalten, wir besichtigten ein kleines Weingut in Maienfeld und degustierten einen "Herrschäftler". Herr und Frau Möhr hiessen uns herzlich willkommen zum Apero und servierten uns einen feinen RieslingxSylvaner. Anschliessend erklärte uns Herr Möhr die ganzen Vorgänge bei der "Wümet" und wie er vom Förster zum Weinbauern wurde. Einige von uns kauften noch einen guten Tropfen zur Erinnerung.

Bald ging es, jetzt leider in strömendem Regen, weiter zum Mittagessen, das wir angesichts des schlechten Wetters nicht an der Grillstätte sondern im Restaurant Heidihof einnehmen mussten. Auch da hatten alle wieder viel Zeit zum Plaudern. Wieder kam das Hauptthema innert kürzester Zeit zum Vorschein. Peter war echt froh, dass Guido ihm seine Betriebsanweisung für den Citroën Traction, erschienen im Juni 1950, zum Kopieren mitgegeben hat. Jetzt sind auch wir orientiert an was alles gedacht werden muss und welche Knöpfe für was sind. Da bei unserem Autokauf gar nichts Schriftliches dabei war, standen wir bis heute so richtig neben den Schuhen. Immer wieder tauchten Fragen auf, auf die niemand eine Antwort wusste.

Nach dem Mittagessen, dass allen gut geschmeckt hat, haben alle noch einen Dessert erhalten der vom Club spendiert wurde. An dieser Stelle danken wir dem Club ganz herzlich für das feine Caramelköppli sowie auch für die Gipfeli und den Kaffee vom Vormittag im Hotel Sandis in Bad Ragaz. Auch bei Hans Bollhalder und Werner König bedanken wir uns auf diesem Weg für die gute Organisation des Treffens.

Hans Bollhalder teilte mit, dass jetzt die Museumsbesichtigung für die daran Interessierten stattfindet. Ein Teil der Anwesenden besuchten darauf das Heidimuseum die restlichen blieben im Restaurant wo es mit anregenden Diskussionen weiter ging. An eine Weiterfahrt mit den alten Autos war leider wegen dem miesen Wetter nicht mehr zu denken.

Auch Christian Heussi stiess mit seiner tollen "Traction-Rennmaschine" (er hat am Klausenpass-Rennen am 27.9.98 mit diesem Oldie in seiner Kategorie den 5. Rang errungen, ganz herzliche Gratulation!) noch zu uns. Es wurden Super-Fotos zum Ansehen herungereicht.

Agi Eberli unterhielt uns mit Ihrer Drehorgel noch etwas mit Musik, während Peter mit Daniel und Christian unter unseren Oldie krochen um zu sehen woher es immer tropft. Ich glaube sogar, dass sie am richtigen Ort geschraubt haben, auf jeden Fall tropft es nun nicht mehr und wir sind sehr dankbar darüber.

Für uns war es ein lehrreicher, interessanter Sonntag. Wir sind sehr froh, dass wir dem "CTAC" beigetreten sind, denn wir haben nette Leute kennen gelernt und sind mit vielen nützlichen Tips beladen nach Hause gegangen. Da wir uns um ca. 16.00 Uhr verabschiedeten ist uns unbekannt wie lange der Tag für die anderen noch war. Wir hoffen, dass alle trotz strömendem Regen gut nach Hause gekommen sind.

## **Dringend zu verkaufen**

---

### **Citroën 15/six mit Gazogène ab Werk (Unikat)**

Prototyp, Baujahr 1950, 57'000 km, schwarz

Kann nur mit Holz betrieben werden!

Verbrauch: 20 kg Holzkohle/100 km; Spitze: 100 km/h

Preis: 64'000 DM

Der Wagen kann im Schlumpf-Museum besichtigt werden.

Michèle Patin, Wilhelm-Hoegner-Str. 29, D-81737 München

Tel./Fax: 0049 89 673 15 25 - e-mail: mpatin@epo.e-mail.com

## Ein Rückblick auf 12 Jahre Vorstandsarbeit von Kurt + Christian

Wie bereits in der letzten Ausgabe angekündigt, setzen wir unseren Rückblick der Jahre 1986 - 1998 fort.

### 1993

Das Treffen 1993 stand unter dem Motto „Weiterbildung“. Um 10.00 Uhr starteten wir zur Besichtigung der Höllgrotten in Baar. Hier handelt es sich um eine Tropfsteinhöhle die an Reichtum, Schönheit und Mannigfaltigkeit alle anderen Höhlen weit übertrifft und daher zu den sehenswertesten Naturwundern der Schweiz gehört. Auf einem gut beleuchteten Rundgang tauchten wir in den unterirdischen Zauberbereich ein. Wir lernten den Unterschied zwischen Stalaktiten und Stalagmiten kennen. Zurück an der Oberfläche fuhren wir über Aegeri, Sattel nach Goldau. Der Tierpark Goldau zählt zu den grössten Freiluftzonen der Schweiz. Die einen verpflegten sich selber mit dem mitgebrachten Picknick an einem der zahlreichen Plätze, andere nahmen ihr Mahl im Restaurant im Park ein. Zwischen riesigen Felsbrocken schlängelt sich der Waldrundgang an Gehegen vorbei, wo viele einheimische Wildtiere in natürlicher Umgebung bewundert werden können.

### 1994

Das Treffen vor den Sommerferien nahmen wir zum Anlass ein Treffen mit einem befreundeten Club und einem Grillplausch zu organisieren. Um 09.30 Uhr treffen sich die Teilnehmer/innen in Biberbrugg wo auch die Teilnehmer des Morris Minor Club auf uns warten. Bei sprichwörtlicher „Affenhitze“ verschiebt sich der Konvoi von über 100 Teilnehmer zum Lauerzersee, so dass sich alle wieder bei der Fähre treffen, um sich auf die Insel Schwanau übersetzen zu lassen. Beim anschliessenden kühlen Apéro konnten die Teilnehmer den bevorstehenden Hitzschlag abwenden. Die Erwachsenen benedieten die Kinder, die im Wasser gemächlich herum platschten. Danach ging es mit fast 40 Fahrzeugen weiter Richtung Morschach. Hier wurden die Gäste mit einer wunderschönen Aussicht über den Vierwaldstättersee belohnt sowie mit einer angenehmen Kühle im Wald empfangen. Bald stiegen an den verschiedenen Feuerstellen die typischen Grillgerüche auf. Man konnte feststellen, dass die Tractionisten ausgezeichnete Grillierspezialisten sind. Bei einem Rundgang fiel uns die Vielfältigkeit des kulinarischen Angebotes auf. Es war ein tolles Bild, der ganze Waldboden war von Tractionisten bevölkert. Eugène Tobler machte das Unmögliche möglich und beglückte die Anwesenden mit einer grossen Auswahl an Glaces. Dieses Treffen ging puncto Teilnehmerzahl und Fahrzeuge sowie fast täglichen Routenplanänderung und Grillstellenänderung aufgrund immer neuer Anmeldungen in die Geschichte der Region Süd ein.

### 1995

Dieses Jahr organisieren wir ein zweitägiges Herbsttreffen. Die Ausfahrt führt uns ans Winterfest in Lugano. Wir fahren über den San Bernardino Pass nach San Antonino (oder heisst es San Antonio) und treffen uns dort zum Mittagessen. Im Konvoi geht es über den Monte Ceneri nach Tesserete. Vor dem Bezug des Hotels führt uns eine zauberhafte Ausfahrt durch verschlungene Wege ins Val Colla nach Bogno. Im malerischen Bogno war ein Apéro eingeplant. Bei unserer Ankunft mussten wir feststellen, dass schon sämtliche Restaurants die Saison beendet hatten. Nach einem Spaziergang durchs Dorf fuhren wir weiter nach Alborno, wo wir doch noch zu unserem Apéro kamen. Das Nachtessen wurde von Claude Pizzotti in einem typischen Tessinergrötte organisiert. Am Sonntag besichtigten wir die Kandinsky Ausstellung im Museo Cantonale d'Arte in Lugano bevor wir uns dem geselligen Winterfest anschlossen. Etliche Teilnehmer nutzten die Gelegenheit um sich mit typischen Tessinerspezialitäten für die Heimfahrt einzudecken. Am späten Nachmittag fuhren diejenigen zurück, die das Wochenende nicht verlängern konnten.

## Ein Pausenhalt auf dem San Bernardino Pass (2066 Meter über Meer)



### 1996

In diesem Jahr findet das internationale Treffen im Glarnerland über Pfingsten statt. Die Organisation des zweitägigen Herbsttreffens fiel diesmal wieder der Region Süd zu. Wir liessen uns etwas besonderes einfallen und wählten das Motto Spiel, Sport und viel Geselligkeit. Dazu wählten wir die neu eröffnete Freizeitanlage in Morschach aus. Diese Anlage bietet für Jedermann/Frau etwas, vom Tennis über Squash, über die ganze Bäderlandschaft, Minigolf, Möglichkeit zum Wandern und Biken etc. sowie günstiger Uebermachtungsmöglichkeit. Bis zum Anmeldeschluss hatten sich nur ganz wenige angemeldet so dass wir uns schweren Herzens entschieden haben, den Anlass mangels Teilnehmer abzusagen. Als Ersatz organisierte Dani eine Ausfahrt ins Zürcher Weinland.

### 1997

Die letzte gemeinsame Ausfahrt im Jahr 1997 nahmen wir zum Anlass unsere Tractions nochmals richtig auszufahren. Dafür wählten wir den schönsten Herbsttag aus. Von Alpnachstad fuhren wir im Konvoi über den Brünigpass nach Meiringen. In Meiringen besuchten wir das Sherlock-Holmes-Museum. Dann fuhren wir weiter nach Innerkirchen zum Grillplatz. Dieser Platz war so wunderschön, dass wir die Weiterfahrt auf den Sustenpass immer weiter hinauszögerten, so dass es schlussendlich für den Abstecher zum wunderschönen Steingletscher nicht mehr reichte. Die Fahrt führte uns weiter nach Wassen und Altdorf. Hier trennten sich die Wege der Teilnehmer für die Heimfahrt.

Im nächsten Heft werden wir unseren Rückblick abschliessen.

Christian und Kurt



# *Silikon-Bremsflüssigkeit*

## ... und es gibt sie doch

In den CTAC-Mitteilungen 4 1997, 5/6 1997 und 1 1998 erschienen Berichte, Erfahrungen und Meinungen zum Thema Silikon-Bremsflüssigkeit. Bei Derendinger ist diese bekanntlich nicht mehr erhältlich, obwohl sie noch vor einigen Jahren als „besonders geeignet für Veteranen“ angeboten worden war.

Inzwischen konnte ich jedoch eine Adresse ausfindig machen, wo Silikon-Bremsflüssigkeit weiterhin erhältlich ist, allerdings zu „Apotheker-Preisen“ (Die Apotheker in unserem Club mögen mir verzeihen!). Bedenkt man jedoch, dass man, um sicher zu gehen, andernfalls sämtliche Gummitteile auswechseln müsste, lohnt sich die Anschaffung trotzdem.

Harley-Davidson verwendet für seine Motorräder diesen besonderen Saft. Erhältlich dürfte er somit in jeder Harley-Vertretung sein oder beim

### **American Motorcycle Shop**

Hofstr. 14  
8181 Hörli

Telefon 01 861 03 11  
Fax 01 861 04 03

### **Zu verkaufen:**

---

für 6-Zylinder: Motorblock, Kurbelwelle, Getriebe, Antriebswellen, Auspuffkollektor, Dynamo, Radlager vorne

Felgen Pilote 185X400, 165X400, belgische Felgen, Radkappen, Radkappenschrauben

Diverse Karosserieteile für Tractions und DS

Dynamoanker neugewickelt, Anlasserteile

Getriebe für Légère, revidiert

Armin Frick, Bergwerkstrasse 39, 8810 Horgen  
Tel.: 01 725 90 45

### **Zu verkaufen**

---

#### **Citroën Traction Cabriolet 1939**

Schwarz, Verdeck beige, braunes Lederinterieur, gelbe Pilotfelgen, neue Mechanik und neu verchromt, vor kurzem total restauriert

Preis: US\$ 37'000 inklusive Frachtkosten an einen europäischen Hafen

Mario Kaplan, Argentinien

Fax: 541-778-1392 - e-mail: mkaplan@impsat1com.ar

# - STELLENANZEIGER -

## Top-Job! Co-Redaktor

### Sie

- sind gerne gestalterisch tätig.
- arbeiten gerne selbständig oder im Team.
- möchten sich, für die Allgemeinheit einsetzen.

### Wir

- offerieren Ihnen einen eintägigen Computerkurs.
- bieten Ihnen Ruhm und Ehre.
- erlassen Ihnen Ihren Jahresbeitrag.

### Interessiert?

Melden Sie sich bei  
James Liebmann ☎ 052 363 11 46  
oder  
Daniel Eberli ☎/Fax 052 319 25 17.

## Fussgänger/in. aufgepasst!

### Als Bibliothekar/in

können Sie von schönen alten Autos träumen, können sich jederzeit an Text und Bildern erfreuen und sind örtlich und zeitlich in Ihrer Tätigkeit ungebunden!

Bei uns können Sie sich zur Expertin / zum Experten weiterbilden!

Lassen Sie sich diese Chance nicht entgehen und melden Sie sich noch heute beim Generalunternehmer für die Deutsch-Schweiz!

Andreas Rutishauser,  
Tel./Fax 01 722 16 29  
wartet auf Ihren Anruf!

**P. S.** Auch als Autofahrer/in kann Ihnen dieser Job viel bieten!

Planst Du eine Karriere beim CTAC?  
Möchtest Du Dich weiterentwickeln?



**Dann bist Du die richtige Frau / der richtige Mann für uns!**

Egal, wo Du wohnst: Im Süden, wie im Osten suchen wir einen intiativen, fröhlichen **Regionalvorstand**, der sich mit Begeisterung einsetzt und zusammen mit seinen Kollegen interessante Clubanlässe organisiert.

Der Club braucht Dich! Melde Dich also noch heute!

CTAC  
Postfach 1066  
8058 Zürich Flughafen

Unser erfolgreiches, seit mehr als 20 Jahren in einem Grenzbereich der Automobilbranche tätiges Unternehmen - die Nummer 1 der Citroën Clubs der Schweiz - sucht auf 25.1.99 einen zuverlässigen

## Aktuar

Sie nehmen an einer bis zwei Sitzungen pro Jahr und an der Generalversammlung teil, erstellen selbständig Protokolle und verfassen einen Zeitungsbeitrag über die GV.

Entschädigt werden Sie mit einem Betrag in Höhe des Jahresbeitrages und mit dem Dank aller Mitglieder.

Eigener PC wünschenswert, aber nicht Bedingung. Word-Kurs wird geboten.

Ihre Bewerbung erreicht uns unter:

**Citroën Traction Avant Club**  
Postfach 1066  
8058 Zürich-Flughafen

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname.....

Vorname Partner.....

PLZ/Ort.....

Adresse.....

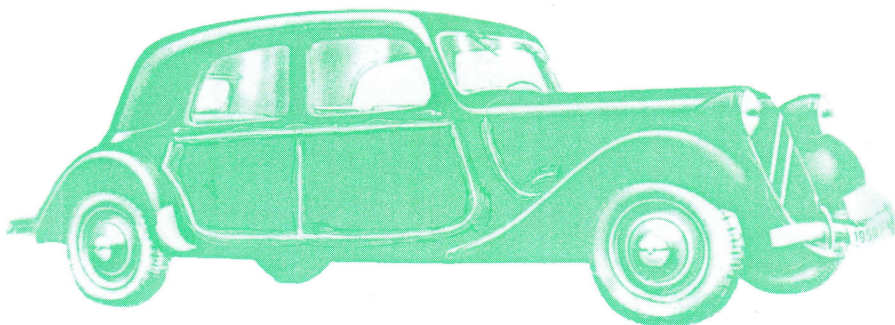
Geburtstag..... / ..... / .....

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

Gültig ab:.....

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

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



## Mitglieder-Werbung

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



## CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/319 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name.....

Vorname.....

Vorname Partner.....

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

Adresse.....

PLZ/Ort.....

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

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

PP  
8058 Zürich

PP/Journal  
CH-8058 Zürich

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



*Schöne Festtage  
und  
alles Gute  
im Neuen Jahr!*