

# °CITROËN°



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC-MITTEILUNGEN

**1/2007**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Walter Homberger**  
J.- C.- Heer-Strasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
walter.homberger@hombitrading.ch

### Vizepräsident

**Rudolf Weber**  
Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
rudolf@weber-gubser.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**  
Birkenweg 50  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**Hans Georg Koch**  
Breiten 4  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
hansgeorg.koch@centralnet.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**  
Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 079 636 65 65  
Fax 052 213 71 74  
info@jutz-osm.ch

### West

**Ernst Mühlheim**  
Leimbachstrasse 1  
3714 Frutigen  
P 033 671 34 85  
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

### Süd

**Edgar Stocker**  
Bahnhofstrasse 2  
6102 Malters  
P/G 041 497 11 36  
Fax 041 497 40 36  
stockermode@regiocom.ch

### Werner König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 079 569 04 72

### Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
h.p.rubitschon@gmx.ch

### Hans Ettlín

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66  
hans.ettlin@switzerland.net

### Hans Herzog

Gasthaus Post  
6130 Willisau  
P/G 041 970 25 06  
e.herzog@starnet.ch

### Hans Brunner

Oberseestrasse 56  
8640 Rapperswil  
P 055 211 13 08  
G 055 211 17 77  
info@rep-service.ch

### Peter Weber

Alti Husermerstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 317 14 68  
N 079 466 00 79  
videopeti@freesurf.ch

### Fritz Müller

Rebenweg 2  
4442 Diepflingen  
P 061 981 36 92  
G 061 925 02 31  
fritz.mueller@abbott.com

### Urs Steiner

Rothenring 23  
6015 Reussbühl  
P 041 268 81 15  
urs.steiner@gvl.ch

### Redaktion

### Hans Georg Koch

Breiten 4  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
hansgeorg.koch@centralnet.ch

### Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 385 41 04  
G 052 354 03 21  
ruedi.burri@tele2.ch

### Archiv

### Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 23  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Bibliothek

### Josef Burri

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84  
N 079 623 36 15

### Internet

### Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 332 88 50  
rudolf@weber-gubser.ch



<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Rodage</b> .....Rudolf Weber	<b>2</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>Generalversammlung</b> ..... Hans Georg Koch	<b>6</b>
<b>Nostalgietreffen</b> .....	<b>15</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>16</b>
<b>Citroën C4/C6</b> ..... Max Baumgartner	<b>17</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>20</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>24</b>
<b>Citroën Gipfelstürmer in der Schweiz</b> ..... Sven Kloos	<b>26</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>30</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>32</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>34</b>
<b>Wie soll die Traction angehoben werden</b> .....Daniel Eberli	<b>35</b>
<b>Reparaturkurs</b> .....	<b>38</b>
<b>Tractions Weltweit</b> .....	<b>40</b>
<b>Chlaushöck in der Zentralschweiz</b> ..... Hans Georg Koch	<b>41</b>
<b>Jahresschlusshöck Nord</b> ..... Hans Georg Koch	<b>42</b>
<b>Treberwurstessen</b> ..... Udo Kenkel	<b>43</b>
<b>Helferfest "30 Jahre CTAC"</b> ..... Hans Georg Koch	<b>46</b>
<b>Unglücksfälle und Verbrechen</b> ..... Nathalie Lustenberger	<b>47</b>
<b>Ausblick</b> .....	<b>48</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>48</b>

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage  
**Christian Heussi**  
 Kantonsstrasse 62  
 8854 Galgenen  
 Tel 055 610 35 70  
 Fax 055 460 32 22  
 Natel 079 236 75 11  
 chrheussi@datacomm.ch  
 www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen  
**Albert Schorta**  
 Spechtweg 5  
 4552 Derendingen  
 Tel 032 682 32 83  
 Natel 079 250 33 86  
 www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile  
**Frick Traction Avant AG**  
 Glarnerstrasse 24  
 8805 Richterswil  
 Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
 Höhenweg 3  
 8564 Wagerswil  
 Tel 071 657 24 33  
 Fax 071 657 24 62  
 info@schelbli.com  
 www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile  
**Garage Ochsner**  
 St. Gallerstrasse 13  
 8353 Elgg  
 Tel 052 365 22 00  
 Fax 052 366 20 40  
 www.garage-ochsner.ch



# RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Was sollen wir nur von diesem Winter halten? Mangelnde Niederschläge und zu hohe Temperaturen vergällen vielen die Freude am Wintersport. Doch die andere Seite dieser Medaille ist, dass auf Grund des sich nahtlos an einen verlängerten Herbst anschliessenden verfrühten Frühlings eigentlich keine Saisonpause für unsere Veteranen zu verzeichnen ist. Leider haben aber etliche Kollegen ihre Fahrzeuge aufgebockt, eingemottet und die Nummer deponiert. Und andere haben sich gerade ganz abgemeldet und sind in den Sommer gereist – wie unser Präsident, Walti Homberger, der mit seiner Frau Trudi zur Zeit „down under“ unsicher macht. Dies gibt mir die Ehre, für einmal ein „Rodage“ zu verfassen.



Aber zurück zum seltsamen Winter 2007. Wie viele Clubkollegen wissen, hält mich die kalte Saison selten davon ab, auf meine geliebte Traction zu verzichten. Und als die Region West zum traditionellen Treberwurst-Essen nach Ligerz lud (siehe Bericht in diesem Heft), stand für mich die Wahl des Transportmittels bereits fest. Etwas enttäuscht war ich schon, dass ich als einer der Weitestangereisten als einziger mit einer Traction zu einem Treffen von Tractionisten aufkreuzte, war die Witterung doch relativ mild und die Strasse trocken. Um meinem Festbedürfnis nicht allzu enge Schranken auferlegen zu müssen, entschloss ich mich für eine Übernachtung vor Ort um am Sonntagmorgen in aller Ruhe wieder Richtung Ostschweiz zu fahren. Der Morgen zeigte sich kühl, und das Dach war reifbedeckt, die Scheiben jedoch lediglich beschlagen. Nach dem Trocknen derselben bestieg ich – warmgekleidet – meine Zitrone und machte mich auf den Weg. Leider war ab Biel dichter Nebel mein Begleiter. Dieser sollte sich bis nach Zürich nicht verziehen. Die Sicht wurde schlechter und schlechter. Kaum sah ich noch die Fahrbahnbegrenzung der Autobahn. Überraschenderweise war aber der Blick nach links oder rechts wesentlich klarer. Sollte dies ein Wink auf die kommenden nationalen Wahlen sein? Oder lag es lediglich an der Frontscheibe? Der Scheibenwischer erwies sich als nutzlos und in mir dämmerte die Erkenntnis, dass es sich um Eis handeln könnte. Es gab nur eines – einen Halt auf dem Pannestreifen. Tatsächlich bedeckte eine feine Frostschiicht die Frontscheibe, was die Sicht wie durch ein Milchglas erklärte. Obwohl die Temperatur im Innenraum über Null lag, reichte die Wärme nicht um die Frontscheibe, welche durch den Fahrtwind natürlich laufend zusätzlich gekühlt wurde, über dem Gefrierpunkt zu halten. Nun galt es, die glücklicherweise nicht stark haftende

Reifschicht zu entfernen und die Scheibe trocken zu reiben, bevor es weiter gehen konnte. Noch mehr als einmal musste ich diese Übung wiederholen. Nun erinnerte ich mich, dass ich als Jugendlicher in den 50er Jahren an Fahrzeugen Heisscheiben gesehen habe, welche als Zubehör erhältlich waren und mittels Saugnäpfen an der Frontscheibe befestigen werden konnten. Falls jemand noch so ein Teil an Lager hat – ich wäre ein Abnehmer.

Trotz diesem Abenteuer möchte ich Winterfahrten empfehlen, waren doch unsere Autos früher das ganze Jahr im Einsatz. Und wenn man sich im Wagen so bekleidet, wie man das auch für einen Spaziergang beim selben Wetter täte, ist auch eine kühle Temperatur kein echtes Problem.

Unsere Hinterräder-Freunden träumen allerdings von richtig hartem Winterwetter mit schneeüberwehten Strassen - und vom dazu gehörenden Citroën-Modell. Wäre es nicht toll, mit einer C4 mit Kégresse-Raupen durch die tiefverschneite Schweiz zu fahren und nur Spott für die teuren SUV's zu haben, die rasch mal an ihre Grenzen stossen? Schon mehrmals wurde im Clubheft oder im Internet auf diese ausserordentlichen Fahrzeuge hingewiesen – nun dürfen wir in dieser Nummer gerade zwei Artikel publizieren, die sich mit historischen Kettenfahrzeugen befassen. Zudem beziehen sich beide Autoren auf Fahrzeuge, die bei der PTT im Postautomobilservice eingesetzt wurden. Leider befindet sich keine solche Rarität in unserem Club und am Stammtisch werden abenteuerlich Ansätze diskutiert, wie man ein solches Fahrzeug beschaffen könnte. Dies dürfte aber ähnlich schwierig sein, wie die Suche nach einer 22CV. Doch wer weiss – vielleicht rattert bei einem künftigen Clubtreffen plötzlich eine Kégresse um die Ecke und bläst zur Expédition Suisse!

Zurück zur nüchternen Realität – im Januar fand die Generalversammlung unseres Clubs statt (siehe Bericht in diesem Heft). Zwar ist dabei jeweils nicht so viel von Autos und mehr von Zahlen die Rede doch demonstrierte dieser Anlass einmal mehr, dass der CTAC ein äusserst lebendiger Club ist, der weder Müdigkeitserscheinungen zeigt noch an einer Schrumpfung leidet. Erfreulich ist, dass für altershalber abtretende Kollegen ständig neue Traction-Enthusiasten nachstossen und sicher stellen, dass diese Fahrzeuge noch lange auf unseren Strassen vom wohl genialsten Wurf des André Citroën zeugen werden.

In diesem Sinne rate ich allen, bald ans Ausmotten zu denken und wünsche einen guten Saisonstart.

Euer Vizepräsident  
Ruedi Weber



# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

29. 4. 2007	Ausflug Region Süd
5. 5. 2007	Nostalgietreffen mit Schweizer Paraplegiker Vereinigung
24. 6. 2007	Ausflug Region Nord
4. 7. 2007	Mittwoch-Abendausfahrt (ohne Anmeldung, info@jutz-osm.ch)
11. 8. 2007	Grillabend Reg. Nord (Anmeldung nötig bei info@jutz-osm.ch)
18.-19. 8. 2007	Ausflug Region Ost
23. 9. 2007	Ausflug Region West
27. 1. 2008	Generalversammlung

## Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69 Jeden letzten Donnerstag im Monat
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
Zentralschweiz	Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat
alle Citroën	ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

8.-18. 3. 2007	Autosalon Genf (www.palexpo.ch)
9.-11. 3. 2007	Antwerp Classic Salon, Belgien (www.siha.de)
9.-11. 3. 2007	Retro Classics Stuttgart (www.retroclassics.de)
24.-25. 3. 2007	Oldtimer & Teilemarkt Fribourg (www.otm.ch)
30.3. - 1.4. 2007	Rally Coppa d'Europa (www.coppa-europa.org)
29.3. - 3.4. 2007	Techno Classica Essen (www.siha.de)
14.-15. 4. 2007	Veterama Ludwigshafen
21.-22. 4. 2007	Oldierama Lörrach (www.messe-loerrach.de)
25. 4. 2007	Armeefahrzeug Versteigerung Thun
28. 4. 2007	Oldtimer- und Teilemarkt Utzwil (www.otuz.ch)
20. 5. 2007	Nostalgie im Hasenstrick, Auto-Motorrad-Flugzeug-Traktoren
2. 6. 2007	Jungfrau Staffette 2007 (info@jungfrau-staffette.ch)
2. - 3. 6. 2007	Oldtimer-Messe Uster www.oldtimermesse.ch)
15. 9. 2007	No-Limit-Auction, Oldtimergalerie Toffen
16. 9. 2007	Historische Verkehrsschau Flugplatz Altenrhein
4. - 7. 10. 2007	Geneva Classics (www.geneva-classics.ch)

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:  
**[www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html](http://www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html)** dank Ruedi Weber!

**Redaktionsschluss für Heft 2/2007:**

**8.4.2007**

# OLDTIMER & TEILE

## MARKT SCHWEIZ in FRIBOURG



**24.+25. MÄRZ 2007**

Samstag 9.00 - 18.00 / Sonntag 9.00 - 17.00

### 18. CLUB - SHOW

ACIS - American Car Shows Team - Auto Union  
Citroën - Fiat - Ford - Opel - Peugeot - Renault  
Citroën - Fiat - Ford - Opel - Peugeot - Renault  
Citroën - Fiat - Ford - Opel - Peugeot - Renault  
Citroën - Fiat - Ford - Opel - Peugeot - Renault

Vorstände: FAAB / FAVA / FIVA / SDFM

BCR - Sonderfahrten: Carrosserie König

**32. Youngtimer Messe der Schweiz**

www.Oldtimer-Teilemarkt.ch  
Telefon +41 (0)56 308 18 10 - Fax +41 (0)56 308 18 10



Impressionen von der Generalversammlung. Die Konzentration steht unseren Mitgliedern förmlich ins Gesicht geschrieben!



# GENERALVERSAMMLUNG

## Protokoll der Generalversammlung vom 28.1.2007

Ort: Guido A. Zäch Forschungszentrum, 6207 Nottwil

Dauer: 10 .17 bis 12.35 Uhr

### Traktanden :

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmenzähler, Wahl des Tagespräsidenten
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 29. Jan. 2006
5. Kassabericht 2006
6. Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes
7. Budget 2007
8. Wahlen
9. Bericht des Mitgliederverwalters
10. Bericht des Webmasters
11. Bericht des Clubheftredaktors
12. Treffendaten 2007/2008
13. Varia
14. Abschluss der GV
15. Video-Rückblick von Peter Weber

Protokoll: Hans Georg Koch

Anwesend: 58 Personen, davon 48 stimmberechtigte Clubmitglieder

Entschuldigt: 53 Clubmitglieder

### 1. Begrüssung

Walter Homberger eröffnet als Präsident die Sitzung und begrüsst alle anwesenden Clubmitglieder, Begleiterinnen und Gäste.

Die Einladung zur Generalversammlung und die Traktandenliste wurde im Clubheft 5/2006 publiziert und fristgerecht an alle Mitglieder versandt.

Die Traktandenliste wird ohne Änderungsanträge genehmigt.

### 2. Wahl der Stimmenzähler, Wahl des Tagespräsidenten

Als Stimmenzähler werden Hansruedi Büchi und Walti Rey gewählt. Die gültigen Stimmen werden eruiert (48, absolutes Mehr = 25). Als Tagespräsident hat sich Ruedi Jutz zur Verfügung gestellt. Er wird einstimmig gewählt.



### 3. Jahresbericht des Präsidenten

Mit einer abwechslungsreichen Powerpoint-Präsentation aus Bildern verschiedenster Fotokameras unserer Clubmitglieder lässt Walter Hombberger das ereignisreiche letzte Clubjahr nochmals revue-passieren und geht mit gezielten Kommentaren auf die diversen Ereignisse ein. Es entsteht ein lebhaftes Bild des vergangenen Jahres und die vielen Anwesenden werden an die eine oder andere Begebenheit erinnert. Die fröhliche Stimmung unter den Anwesenden verrät die dadurch geweckten Gefühle. Der Jahresbericht wird von den Anwesenden mit einem grossen Applaus genehmigt.

### 4. Genehmigung des Protokolls der GV vom 29. Jan. 2006

Das Protokoll der Generalversammlung vom 29.1.2006 wurde von Hans Georg Koch erstellt und im Heft Nr 1/2006 publiziert. Es gibt keine Anträge zur Korrektur. Das Vorlesen des Protokolls wird nicht verlangt. Durch Handerheben wird das Protokoll einstimmig genehmigt und die Arbeit des Aktuars wird durch den Präsidenten verdankt.

### 5. Kassabericht 2006 (in Fr.)

Der Kassier, Udo Kenkel, präsentiert seinen Rechnungsabschluss mit folgenden Zahlen (alles in Fr.):

<b>Einnahmen:</b>		<b>Ausgaben:</b>	
Mitgliederbeiträge	25'050,00	Klubheft	10'520,45
Spenden	320,00	Porto & Spesen	2'859,35
Inserate	2'040,00	Fachliteratur	326,35
Artikelverkauf	352,50	Treffenspesen	16'586,10
Zinserlöse	485,20	Dachverband	925,00
		Verwaltung	945,65
<hr/>		<hr/>	
Total	28'247,70		32'162,90
Ausgabenüberschus	-3'915,20		

Der Ausgabenüberschuss ergibt sich vor allem durch das Treffen zum 30-jährigen Jubiläum des Clubs, welches allerdings besser als budgetiert abgeschlossen hat. Dadurch wird der Verlust im Jahr 2006 kleiner als geplant. Udo bedankt sich für den sparsamen und effizienten Einsatz der Geldmittel des Clubs zugunsten unserer Mitglieder. Die geringsten Ausgaben verursachte das Treffen Nord mit dem Besuch des Kraftwerks Wettingen-Neuenhof.

## Bilanz:

	Aktiven	Passiven
Bank	43'706,33	
Beteiligung	201,00	
Debitoren	2'409,80	
Vermögen		49'912,33
Kreditoren		320,00
Ausgabenüberschuss 2006		-3'915,20
<b>Bilanzsumme</b>	<b>46'317,13</b>	<b>46'317,13</b>

## Vermögensänderung:

Vereinsvermögen am 31.12.2005	49'912,33
Ausgabenüberschuss 2006	-3'915,20
Vereinsvermögen am 31.12.2006	45'997,13

## 6. Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes

Fleming Gubler verliert im Auftrag der Revisoren den Revisionsbericht. Die Rechnungsführung entspricht den statutarischen Vorgaben.

Die Revisoren schlagen vor, die Rechnung des Traction Avant Clubs abzunehmen und dem Kassier wie auch dem Vorstand Décharge zu erteilen.

Es entsteht eine kleine Diskussion, da im Revisionsbericht aufgrund eines Schreibfehlers anstatt der Bilanzsumme die Summe der Einnahmen vermerkt ist. Dies wird sofort korrigiert.

Anschliessend wird die Rechnung einstimmig abgenommen, dem Präsidenten und dem Vorstand ebenfalls einstimmig Décharge erteilt.

## 7. Budget 2007 (in Fr.)

Udo Kenkel stellt das vorsichtig optimistische Clubbudget für das Jahr 2007 vor.

Einnahmen		Ausgaben	
Mitgliederbeiträge	24.400,00	Klubheft	10.500,00
Gönner	200,00	Spesen/Porto	3.100,00
Inserate	1.000,00	Fachliteratur	300,00
Verkaufserlöse	200,00	Treffenspesen	4.500,00
Zinserlös	400,00	Dachverband	900,00
		Übr. V-Aufwand	4.400,00
<b>Einnahmen</b>	<b>26.200,00</b>	<b>Ausgaben</b>	<b>23.700,00</b>

Einnahmenüberschuss 2007: 2,500,00

## 8. Wahlen

Ruedi Jutz tritt als Tagespräsident in Aktion. Bevor er zur Bestätigung des Präsidenten schreitet, lobt er mit prägnanten Worten die ausgezeichnete Arbeit von Walter Homberger und bedankt sich im Namen des ganzen Clubs.

Walti Homberger wird einstimmig als Präsident bestätigt. Der übrige Vorstand, Ruedi Weber (Vizepräsident), Udo Kenkel (Kassier) und Hans Georg Koch (Aktuar) wird in Globo ebenfalls einstimmig bestätigt.

Nach 10 Jahren Vorstandsarbeit in der Region Süd tritt Koni Fisch per Ende 2006 als Vorstandsmitglied zurück. Walti Homberger liest das Rücktrittsschreiben vor. Er würdigt die grosse Arbeit, die Koni Fisch für den Club geleistet hat. Mit seinem Einsatz zugunsten des 30-jährigen Jubiläumstreffens hat er seiner Vorstandstätigkeit die Krone aufgesetzt. Der Entscheid von Koni Fisch wird akzeptiert. Walti dankt Koni für alles, was er für den Traction Avant Club getan hat und wünscht ihm und seinem Sohn, der kürzlich als Nachfolger in die Führung seines Unternehmens eingetreten ist, alles Gute. Koni bleibt weiterhin Mitglied und Revisor des Clubs.

Als Ersatz im Vorstand der Region Süd konnte Urs Steiner durch Edgar Stocker gewonnen werden. Aufgrund eines Todesfalls in der Familie ist er aber nicht an der GV anwesend. Walter Homberger stellt Urs Steiner kurz vor. Er ist vielen kein Unbekannter, er ist schon seit 1996 Mitglied des Traction Avant Clubs. Urs Steiner wird von der Versammlung einstimmig gewählt.

Guido Soland, ein ebenfalls alteingesessenes und verdientes Mitglied unseres Clubs und langjähriger Art-Director tritt aus dem Club aus. Walter Homberger verliest den Brief, in welchem Guido seinen Entschluss, nach 20 Jahren aus dem Club auszutreten, erklärt.

Albi Schorta schlägt vor, Guido Soland als Ehrenmitglied weiterhin im Traction Avant Club zu behalten. Walter Homberger möchte diesen Schritt zuerst mit Guido Soland absprechen.

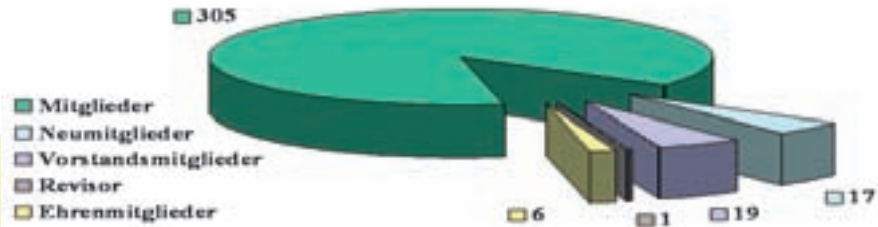
Die restlichen Regionalvorstände werden in Globo einstimmig bestätigt. Damit bestehen im Jahre 2007 keine Vakanzen im Vorstand.

## 9. Bericht des Mitgliederverwalters

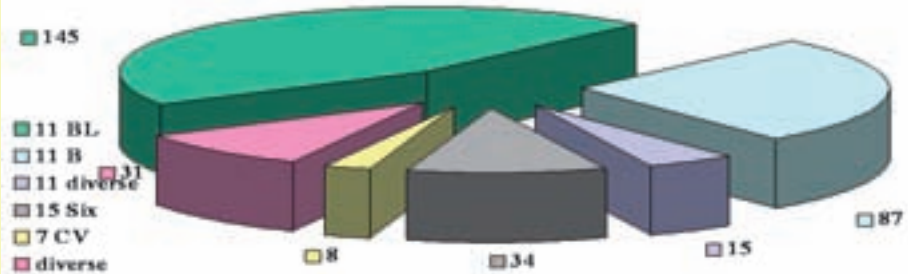
Ruedi Burri ist leider krankheitshalber abwesend. Darum erklärt Walter Homberger die Grafiken, die uns Ruedi per Mail zugestellt hat und dankt Ruedi für die einwandfreie Arbeit und die dadurch immer aktuelle Mitgliederdatenbank.

Aktuell besteht der Citroën Traction Avant Club aus 347 Mitgliedern. Diese besitzen 324 Citroën Fahrzeuge.

## Mitgliederverteilung (347 Mitgl.) (1 Revisor ist bei den Vorstandsmitgliedern gezählt)



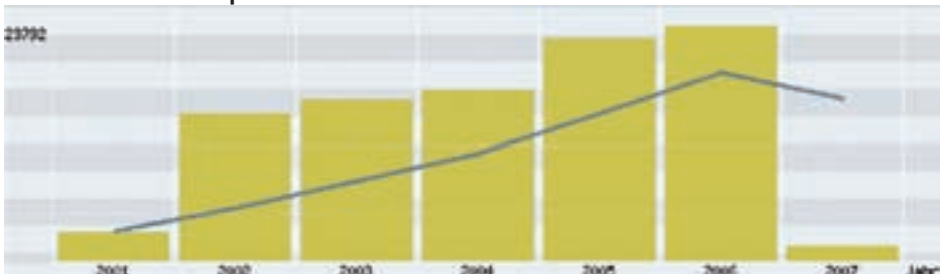
## Fahrzeugverteilung (324 Fz)



## 10. Bericht des Webmasters

Ruedi Weber erklärt der Generalversammlung die Bewegungen auf unserer Website. Im vergangenen Jahr haben über 23`000 Besucher aus aller Welt unsere Homepage angesehen. Seit Bestehen unseres Internetauftritts (22.8.2001) haben ~100`000 Besucher unsere Website angewählt, das sind etwa 75 Aufrufe pro Tag.

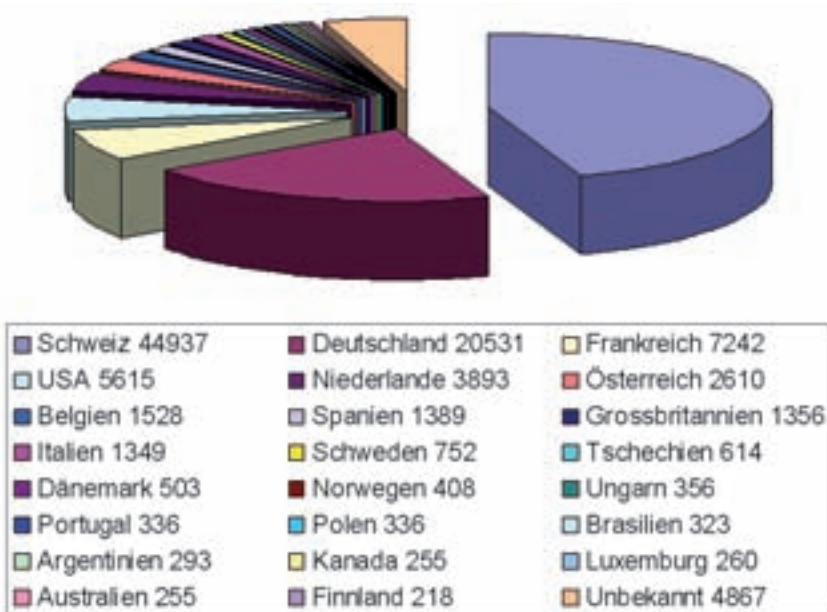
## Webseitenaufrufe pro Jahr



Die folgende Grafik zeigt die Herkunft der Surfer. Obwohl es eine deutschsprachige Webseite ist (Schweiz und Deutschland liegen an der Spitze), treffen sich hier Internauten aus der ganzen Welt. Dies beweist die ausserordentliche Qualität unserer Webseite.

## Herkunft der Surfer

Anzahl Zugriffe seit Messbeginn am 22. August 2001



Ruedi hat im vergangenen Jahr 8 Newsletters publiziert. Darin gab es 88 Hinweise auf andere Seiten und 40 Artikel, die im Internet publiziert wurden. (4 historische, 13 technische und 19 Erlebnisberichte)

Die Website lebt von der Aktualität. Jedes Mal wenn man unsere Homepage besucht, sieht man etwas Neues. Dies ist nur durch den unermüdlichen und fortwährenden Einsatz von Ruedi Weber, unserem Webmaster, möglich. Er hat es verstanden, nicht nur Clubmitglieder für unser liebstes Thema zu begeistern, die eindruckliche Statistik der Zugriffe zeigt, dass unsere Website weltweit Beachtung gefunden hat. In Anerkennung seiner grossen Arbeit dankt ihm Hans Georg Koch im Namen des Clubs.

## 11. Bericht des Clubheftredaktors

Im vergangenen Jahr sind fünf Clubhefte erschienen, sie beinhalten insgesamt 192 Druckseiten. Alle Ausgaben wurden vierfarbig gedruckt, das Heft zum Clubjubiläum mit einem speziellen Umschlag. Walter Homberger bedankt sich für die ausgezeichnete Arbeit des Clubheftredaktors. Er bemerkt, dass er immer wieder gerne in den Clubheften blättert und sich an die verschiedenen Anlässe erinnern lässt.

## Clubheft Format A4

Hans Georg Koch hat im Auftrag des Vorstands abgeklärt, wie gross die Kosten für ein Clubheft im Format A4 wären. In der Offerte der Druckerei Schürch vom 15.1.2007 zeigt sich, dass nicht nur der Druck teurer wäre, sondern auch die Portokosten pro verschicktes Heft wären statt 85 Rp. dann 2.- Fr. Eine Ausgabe eines Clubheftes im Format A4 würde 3792.40 Fr. kosten, bisher bezahlen wir 2675.95 Fr. Momentan kann und will der Club diese zusätzliche Kosten nicht tragen.

## Redaktionsschluss 2007 (Das Heft erscheint ca. 3 Wochen später)

18. 2. 2007	Heft 1
8. 4. 2007	Heft 2
17. 6. 2007	Heft 3
16. 9. 2007	Heft 4
18. 11. 2007	Heft 5

## 12. Treffendaten 2007/2008

29. 4. 2007	Region Süd
24. 6. 2007	Region Nord
18./19. 8. 2007	Region Ost
23. 9. 2007	Region West + IDEaleDS/CX
10.11. 2007	Vorstandssitzung
27. 1. 2008	Generalversammlung
27. 4. 2008	Region Nord
29. 6. 2008	Region Ost
24. 8. 2008	Region West
21. 9. 2008	Region Süd
09.11. 2008	Vorstandssitzung
25. 1. 2009	Generalversammlung

## Nostalgietreffen

Die Schweizer Paraplegiker Vereinigung (Selbsthilfeorganisation der Rollstuhlfahrer) hat den Citroën Traction Avant Club angefragt, bei einem Nostalgietreffen (Oldtimer und Rollstuhlfahrer) mitzumachen. Nachdem der Vorstand an der letzten Sitzung grünes Licht gegeben hat, stellt Hans Georg Koch den geplanten Ausflug am 5. Mai 2007 von Nottwil ins Tanksäulenmuseum in Gänsbrunnen vor. Alle CTAC-Mitglieder sind von der SPV eingeladen. Es wird ein Flugblatt verteilt und eine Liste herumgereicht, in welche sich interessierte Tractionfahrer einschreiben können.

## Hinterrädertreffen

Dani Eberli möchte am 26.8. oder 2.9.2007 ein Treffen mit hinterradgetriebenen Citroëns organisieren. Geplant wird eine gemeinsame Ausfahrt mit Picknick und einem Badeplausch, alles in nostalgischer Kleidung und mit zeitgenössischen

Picknickkörben und weiteren Accessoires (Plattenspieler etc.) Die Hinterrädlersektion begrüsst diese Idee. Weitere Informationen folgen demnächst.

### 13. Varia

Daniel Eberli stellt erneut seinen bewährten Reparatur- und Servicekurs vor, der am 30./31. März und am 20./21. April stattfinden wird.

Hanspeter Rubitschon informiert über die geplanten Aktivitäten der ACI (Amicale Citroën Internationale). Die ACI wird am OTM in der Clubshow einen Stand betreiben (Stand Nr. 7). Unsere Mitglieder sind eingeladen einen Besuch zu machen. Es gibt eine neue ACI Website mit vielen verschiedenen Informationsseiten (Inserate, Forum, Puzzle, Terminkalender, Dokumente, Newsletter etc.). Die Adresse ist: [www.aci-suisse.ch](http://www.aci-suisse.ch). Es findet sich dort auch ein Wettbewerb, mit welchem man eine Reise an die Retromobile in Paris gewinnen kann. Die ACI wird im Jahr 2007 das 2CV World Meeting in Schweden und 2008 das ICCCR in Rom unterstützen.

Ruedi Weber ist daran, vom 6.-14. Oktober für etwa 12 Fahrzeuge eine Reise nach Holland zu organisieren. Interessenten können sich Bei Ruedi melden. Einige Plätze sind bereits durch Teilnehmer der letzten Reise nach Österreich gebucht.

Werner Zimmermann macht eine Umfrage bezüglich eines Rahmenprogramms rund um den Besuch des 14. ICCCR's im August 2008. Werner will als Vorprogramm eine mehrtägige Reise durch Italien organisieren, die dann in das ICCCR mündet. Die Idee findet grosses Echo unter den Anwesenden. Werner wird sich um die Planung kümmern.

### 14. Abschluss der GV

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen unter dem Traktandum Varia mehr zu behandeln sind, schliesst Walter Homberger die Sitzung mit dem Dank für das zahlreiche Erscheinen.

### 15. Video-Rückblick

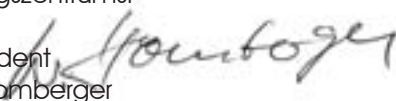
In gewohnt professioneller Weise zeigt Peter Weber einen Zusammenschnitt seiner Videoaufnahmen, die er im Laufe des Jahres aufgenommen hat. Das Publikum lohnt die Vorführung mit einem grossen Applaus. Die DVD mit den ungekürzten Beiträgen ist bei Peter Weber erhältlich: [videopeti@freesurf.ch](mailto:videopeti@freesurf.ch)

Die Veranstaltung endet wie gewohnt mit einem gemeinsamen Mittagessen im Restaurant „Aurora“ auf dem Dach des Forschungszentrums.

Der Aktuar  
Hans Georg Koch



Der Präsident  
Walter Homberger





#### CTAC - Präsident

Walter Homberger  
J.-C. Heer-Strasse 25  
8635 Oberdürnten  
Tel.: 055 2412181  
E-Mail: [walter.homberger@ctac.ch](mailto:walter.homberger@ctac.ch)  
[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)

An die  
Generalversammlung des CTAC  
vom 28. Januar 2007  
in Notwil LU

Muri, 13. Januar 2007

## Prüfung der Jahresrechnung 2006

Sehr geehrter Herr Präsident,  
sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge unserer Aufgaben als Revisoren des CTAC (Citroën-Traction-Avant-Club) haben wir die Jahresrechnung 2006 von unserem Kassier Udo Kenkel am 13. Januar 2007 geprüft, kontrolliert und abgenommen.

Wir überprüften die Eröffnungsbuchungen per 1. Januar 2006 anhand der Vorjahresbilanz und kontrollierten die Aufwendungen und Erträge des Berichtsjahres aufgrund der vorhandenen Belege und anderweitigen Buchungsunterlagen. Ebenso stimmten wir die sauber und ordnungsgemäss geführte Buchhaltung ab.

Die Bilanz per 31. Dezember 2006 zeigt, nach Berücksichtigung eines Ausgabenüberschusses von CHF. 3'915.20 für das Jahr 2006, bei den Aktiven und Passiven übereinstimmend ein Vereinsvermögen von CHF. 45'997.13. Im übrigen konnten die in der Bilanz ausgewiesenen Aktiven durch entsprechende Ausweise belegt werden.

Die durchgeführten Revisionsarbeiten erlauben uns die Feststellung, dass die Rechnungsführung des CITROËN TRACTION AVANT CLUB den statutarischen Vorschriften entspricht.

Wir empfehlen Ihnen daher, der Bilanz per 31. Dezember 2006, sowie der Erfolgsrechnung 2006 vorbehaltlos zuzustimmen und dem Kassier für die Kassenführung während dem Berichtsjahr Entlastung zu erteilen.

Die Revisoren

Koni Fisch

1. Revisor

Flemming Gubler

2. Revisor

Ernst Mühlheim

Ersatzrevisor



## Besuch des Tanksäulenmuseums in Gänsbrunnen

### Citroën Traction Avant Club und Rollstuhlfahrer der Schweizer Paraplegiker-Vereinigung

Am Samstag, 5. Mai 2007 führen wir einen Anlass der besonderen Art durch, einen „Nostalgietag“ zusammen mit Mitmenschen im Rollstuhl.

Was wird uns erwarten?

Wir treffen uns im SPZ Nottwil mit den Rollstuhlfahrern und deren Begleitpersonen. Zusammen fahren wir dann im Konvoi Richtung Solothurner Jura. Dort werden wir ein ganz spezielles Museum besuchen: Das Tanksäulenmuseum Gänsbrunnen - das Ergebnis einer über 20-jährigen Sammler-Leidenschaft. Die wahrscheinlich grösste Sammlung alter Tanksäulen der Jahre 1900 bis 1970 (ca. 400 Säulen...) gewährt Einblick in die Faszination dieses speziellen Hobbys und zeigt eine fast unerschöpfliche Vielfalt von antiken Tanksäulen und alten Fahrzeugen. Nach dem Besuch nehmen wir im Nachbardorf Welschenrohr zusammen das Mittagessen ein und fahren danach zurück nach Nottwil.

Damit den Autos nichts passiert, werden die Rollstühle mit einem speziellen Transportanhänger durch die Schweizer Paraplegiker Vereinigung transportiert.



Für die Mitglieder des Citroën Traction Avant Clubs bezahlt die Paraplegiker-Vereinigung den Eintritt ins Museum und das Mittagessen. Es gibt jedoch keine Kilometerentschädigung.

### Programm:

Samstag, 5. Mai 2007

- 9.00 Besammlung im SPZ, kurze Einführung für die Chauffeure und Abfahrt Richtung Gänsbrunnen
- 11.00 Führung und Besuch des Tanksäulenmuseums
- 12.30 Mittagessen in Welschenrohr
- 15.00 Rückfahrt nach Nottwil

Einige von Euch haben sich anlässlich der Generalversammlung bereits auf einer Liste eingeschrieben. Wir brauchen aber noch mehr Fahrzeuge. Ich bitte alle Interessierten, sich direkt bei mir zu melden.

Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen, 041 980 37 80  
oder ein Mail zu schicken: [HansGeorg.Koch@centralnet.ch](mailto:HansGeorg.Koch@centralnet.ch)

Danke!



- Handabrachten



- Rund-, Flach-, Innen-  
schleifen



- Gewindeschleifen  
- Zahnradschleifen

- \* Diamant-Abriechtwerkzeuge
- \* Diamant- und  
Borazon-Scheiben für  
**Industrie und Gewerbe**

Konrad Fisch

## NEO DRESS AG

Postfach 113  
5630 Muri (Schweiz)  
Telefon 056 664 44 20  
Telefax 056 664 24 23

Internet: [www.neodress.ch](http://www.neodress.ch)  
E-mail: [info@neodress.ch](mailto:info@neodress.ch)

# CITROËN C4/C6

## verantwortlich für die erfolgreichsten Jahre der schweizerischen Reisepost? 1929 – 1938

von Max Baumgartner

Wer den Namen SAURER vernimmt, sieht sofort ein gelbes Postauto der PTT mit grosser Schnauze vor sich und hört das Dü Da Do des Dreiklanghorns. Das Motiv stammt aus dem Andante der Ouvertüre zu Rossinis Oper „Wilhelm Tell“, das die drei Töne cis-e-a in A-Dur umfasst. Warum sind die Marken Saurer, FBW und Berna so intensiv mit den Postautos verbunden?

Dies ist einfach zu begründen. Neben den für den Reisepostbetrieb allgemein gültigen gesetzlichen Grundlagen gibt es zum Beispiel auch für die Beschaffung der Fahrzeuge Verordnungen und Weisungen. Die ersten gesetzlichen Grundlagen betreffend der Beschaffung des Rollmaterials für den Kursbetrieb finden sich in Artikel 32 der Konzessionsverordnung vom 8. Februar 1916:

Für die ausschliesslich auf Schweizer Gebiet verkehrenden Unternehmungen soll das Material, das in der Schweiz hergestellt werden kann, von schweizerischen Fabriken bezogen werden. Abweichungen hievon müssen der Genehmigung des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes unterbreitet werden.

Das war ein massiver Schutz der Interessen der Armee und der einheimischen Fahrzeugindustrie.

Wie wir später sehen werden, konnte André Citroën da, leider nur kurzzeitig, eindringen. Bemerkenswert ist, dass es Citroën vor allem in einer ganz speziellen Domäne schaffte in den Postautobetrieb vorzustossen. Die schweizerische Reisepost war im wesentlichen durch die Erschliessung der Alpenpässe für das reisende Publikum bekannt geworden. Die Eröffnungsjahre der Alpenpasslinien mit Bussen sind:

Simplon	1919
Bernardino	1921
Lenzerheide	1921
Julier	1921
Furka	1921
Oberalp	1921
Col de Mosses	1922
Maloja	1923
Ofenpass	1923
Klausen	1923
usw.	

Ganz speziell interessant ist der Ofenpass, mit seinem schwierigen Gelände, mit riesigen Schneemassen und Minustemperaturen im Winter. Es herrschten sehr

widrige Verhältnisse, geradezu geschaffen für den Einsatz eines Citroën C4 Kegress.

Schneeräumung war zu dieser Zeit ein grosses Problem. Die Armee führte in der KTA (Kriegstechnische Abteilung) Versuche mit einer Schneeschleuder durch, die auf einem Lastwagen aufgebaut war. Die PTT beschaffte sich 1928 eine Schneeschleuder mit Raupenantrieb. Sie wurde von der Firma Hanomag in Hannover und Saurer in Arbon gebaut. Nach vielen Aenderungen konnte die Maschine eingesetzt werden.

1929 beschaffte die PTT Citroën-Kegress-Fahrzeuge mit Raupenantrieb und Kufen an den vorderen Rädern. Diese Fahrzeuge wurden am Ofenpass im normalen Kursdienst eingesetzt. Auch für kürzere Strecken wie zum Beispiel Chur-Tschierschen (11km) kamen die Citroën-Kegress in den Einsatz. Mir sind keine Probleme beim Einsatz dieser Fahrzeuge bekannt. Ich nehme deshalb an, dass es überhaupt keine Probleme mit diesen Fahrzeugen gab. Alle C4 und C6 Besitzer des CTAC werden diese Auffassung sicher teilen.



Diese verschiedenen C4 oder C6 versahen den Dienst bei unserer Reisepost PTT bis ins Jahr 1946. Beschafft wurden 1928 zwei Wagen mit Karosserien von Citroen/Gangloff. Eine weitere Beschaffung wurde 1935 realisiert mit Karosserien von Seitz.

Bei genauem Studium der technischen Unterlagen der PTT bin ich auf eine kleine Ungereimtheit gestossen. Der Hubraum wird in allen Unterlagen mit 1,767 lt. angegeben. Bei der Zylinderzahl wird jedoch konsequent 6 angegeben. Stimmt der Hubraum, so handelte es sich um C4, stimmt jedoch die

Zylinderzahl, so wären es C6 gewesen. Für diese Unstimmigkeit kann ich mir nur einen Grund vorstellen (als stolzer C4 Besitzer), das Fahrzeug wurde wegen

der grossen Leistungsfähigkeit für einen 6-Zylinder gehalten, obwohl es „nur“ ein 4-Zylinder war. Ich nehme an, dass mir wenigstens die C4 Besitzer beistimmen. Der Vollständigkeit halber möchte ich noch anfügen, dass von 1929 bis 1938

## Raupen-Allwetterwagen Citroën

1935



Chassis:	Citroën-Kegress	Motor:	Citroën
Chassistyp:	C 35 (?)	Motortyp:	?
Leistung:	35 PS	Zylinderzahl:	6
Bohrung:	75 mm	Hub:	100 mm
Hubraum:	1,767 lt	Drehzahl:	2600 U/min.
Länge:	5,120 m	Sitzplätze:	9
Breite:	1,750 m	Stehplätze:	—
Höhe:	2,180 m	Max.-Belastung:	9
Radstand:	1,950 m		
Bemerkungen:	Raupenfahrzeug Prototyp.		

Ausrangierung: 1946

## "Traction Avant" CITROËN



- *Restauration*
  - *Reparaturen*
  - *Beratung*
  - *Wartung*
- Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
Natel: 079/250 33 86  
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)

### Liebe Kundinnen und Kunden, liebe Tractionfreunde

Am 24. März werde viele von Euch an den Oldtimer und Teilemarkt in Fribourg fahren. Wie schon letztes Jahr werde ich keinen Stand in Fribourg führen sondern in meiner Garage in Wangen an der Aare am Samstag einen Tag der offenen Tür durchführen.

Ich freue mich, wenn möglichst viele auf dem Weg zum OTM oder auf der Heimfahrt bei mir vorbeischauen würden.

Für alle Besucher gibt es gratis Wurst, Brot und Getränke.

Ich freue mich auf ein fröhliches Zusammensein.

Und so findet man mich:

<http://www.cta-service.ch/Anfahrt.htm>

Mit freundlichen Grüssen

Euer Albi Schorta



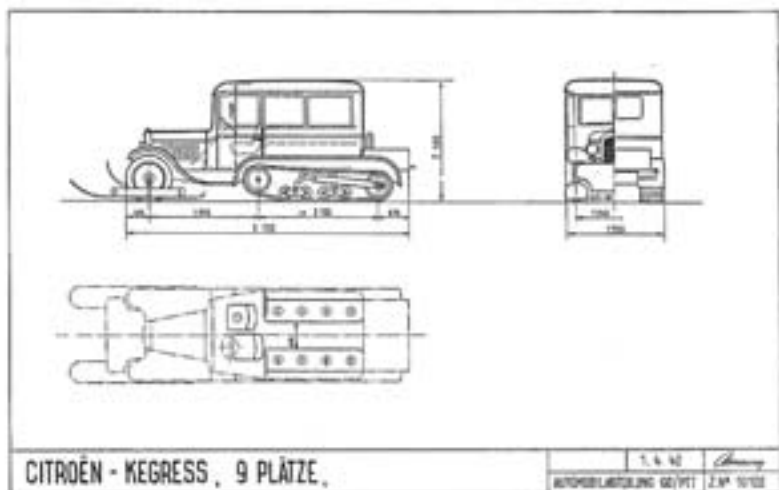
neben den Citroën auch noch Postautos anderer Marken im Einsatz waren. Es trifft auch zu, dass die schweizerische Reisepost bereits vor 1929 existierte. Selbstverständlich gab es unsere Postautos auch nach 1938. Sollte die Existenz der gelben Postautos in Zukunft nicht mehr sicher sein; wer weiss, ob da nicht eventuell, als man 1938 die Citroëns aus dem Kursdienst entliess und 1946 die letzten ausrangierte, Fehlentscheide gefällt wurden.

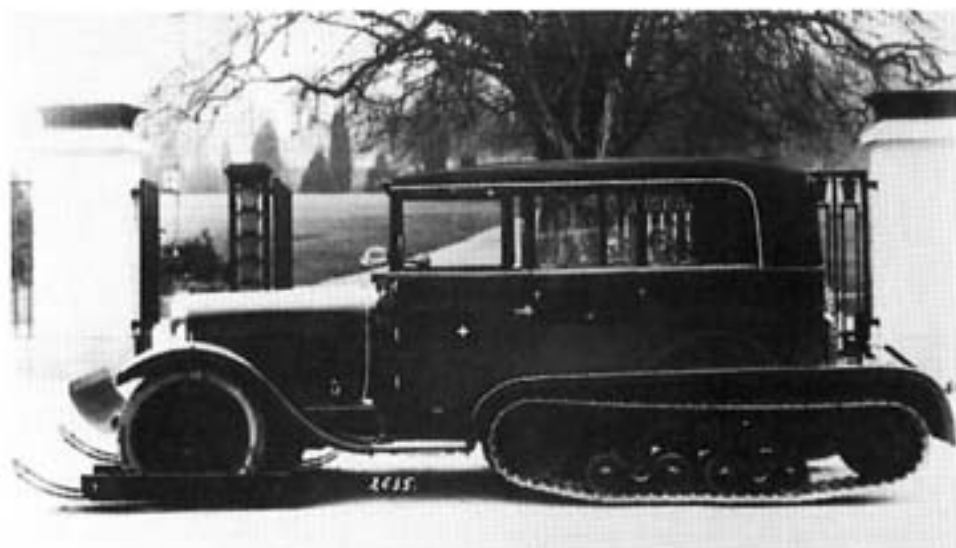
Um zahlenmässig Klarheit zu verschaffen :

#### Anzahl Regie-Postautos nach Marken

	Saurer	Berna	Martini	FBW	Citroen
1929					2
1930					2
1931					2
1932	178	7	2	40	2
1933	175	5	2	35	2
1934	175	6	1	34	2
1935	189	6	1	36	2
1936	191	6	1	35	2
1937	192	8		37	2
1938	204	8		32	2
1939	211	7		35	

Auffallend ist die Konstanz der 2 Citroën-Kegress Fahrzeuge. Leider habe ich (noch) nicht herausgefunden, wo die beiden anderen Citroën-Kegress eingesetzt waren. Sicher könnte man bei weiteren Nachforschungen in den PTT Archiven weitere interessante Informationen finden. Ob je ein Postautochauffeur im Dienst einen Kegress gefahren hat und später als Privatmann eine Traction besessen hat?

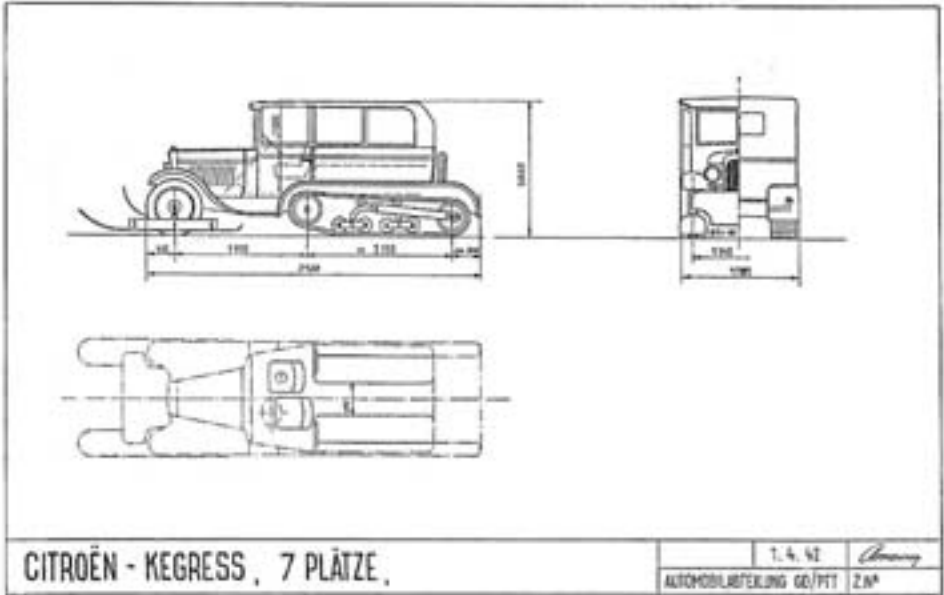




Chassis:	Citroën-Kegress	Motor:	Citroën
Chassistyp:	C 35 (7)	Motortyp:	?
Leistung:	36 PS	Zylinderzahl:	6
Bohrung:	72 mm	Hub:	100 mm
Hubraum:	1,767 lt.	Drehzahl:	1800 U/min.
Länge:	5,120 m	Sitzplätze:	7
Breite:	1,780 m	Stehplätze:	–
Höhe:	2,050 m	Max.-Belastung:	7
Radstand:	1,950 m		
Bemerkungen:	1935 Karosserieumbau.		
Ausrangierung:	1946		



# Typenskizze



P-Nummer	Jahrg.	Karosserie
1551	3613	1928 Citroën/Gangloff
1552	3614	1928 Citroën/Gangloff

Im CTAC-Club Heft war auch schon eine Foto eines C4 publiziert der im Dienste der Fliegertruppe auf dem Flugplatz Dübendorf stand. Citroens waren auch in der offiziellen Schweiz beliebt.

Zur Zeit bin ich intensiv mit der Entscheidungsfindung beschäftigt, ob ich meinen C4 mit neuer gelber Farbe ausstaffieren soll, um Saurer im Segment Postauto zu konkurrieren. Aber es gibt ja keine Saurer Postautos mehr....

Max Baumgartner

Quellen:

80 Jahre Postauto 1906-1986, Gerhard Rentsch  
 Von der Postkutsche zum Postauto, Ulrich Bretscher





Damen-, Herren-, und Bébémode  
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche  
alles zum Nähen und Stricken  
Tag- und Nachtwäsche

## Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



## Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen  
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46  
[stockermode@regiocom.ch](mailto:stockermode@regiocom.ch)

Wir bedanken uns für die Teilnahme an der  
Citroën Classic Kasse 2006. Gleichzeitig  
möchten wir unsere lieben Citroënfreunde  
informieren, dass die nächste C.C.K. am  
15. - 17. Juni 2007 stattfinden wird.  
Sommere Details über das Programm findet man ab  
Ende Januar 2007 unter der Internetadresse:  
[www.citroen.ch/cf](http://www.citroen.ch/cf)  
Wir wünschen allen Citroënfreunden ein frohes  
Weihnachtsfest und allen Gute im neuen Jahr  
des Citroën Classic Kasse Organisationskomitees

Golf Walter Klaus  
*[Handwritten signatures]*



# **Einladung**

zum Treffen

der Region Süd

am Sonntag

29. April 2007

*Fraktion Sport Club*

## **Besuch**

der Napfmilch AG

Hergiswil bei Willisau

anschliessend

## **Ausfahrt**

zum Mittagessen

# Programm

Sonntag 29. April 2007

ab 09.30 Uhr

Treffpunkt bei der Napfmilch AG, Opfersei  
6133 Hergiswil bei Willisau

Kaffee und Gipfeli

## **10.15 Uhr Besichtigung der Napfmilch AG**

Die Napfmilch AG wurde im April 1998 gegründet  
und hat die Produktion im Juni 1999 aufgenommen

anschliessend gemeinsame Fahrt  
zum Mittagessen

## **Menü**

Kleiner gemischter Salat

Gespickter Rindsbraten  
Kartoffelgratin  
Gemüsebouquet

Dessert

Fr. 28.-- (Kindermenü Fr. 15.--)

# Anmeldung

zum Treffen CTAC Süd  
Sonntag 29. April 2007

Name.....Vorname.....

Strasse.....Ort.....

Wir kommen zum Treffen der Region Süd

Anzahl Erwachsene.....Anzahl Kinder.....

## **Anmeldeschluss 19. April 2007**

Talon per Post senden oder per Fax 041 497 40 36  
per Tel. 041 497 11 36 oder E-Mail [stockermode@regio.com.ch](mailto:stockermode@regio.com.ch)



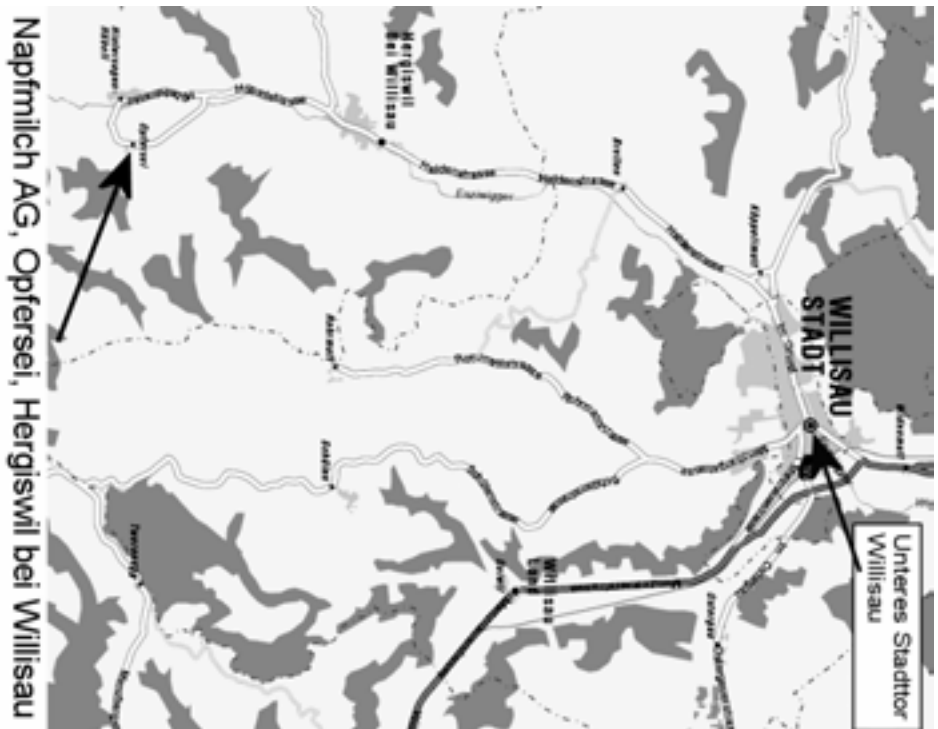
Wir freuen uns auf ein  
interessantes und gemütliches Treffen

Hans Herzog  
Urs Steiner  
Edgar Stocker

NB: Der Anfahrtsweg führt durch das Städtchen Willisau  
Richtung Hergiswil  
(CTAC Wegweiser beachten)



Edgar Stocker  
Bahnhofstrasse 2  
Postfach 549  
6102 Malters



**10, 11, 12, 13 juillet 2009 à ARRAS**

La Traction  
Universelle  
Nord  
\* France \*

Traction  
Avant  
Nederland  
\* Hollande \*

**75  
HEURES**



**75  
ANS**

Belgische  
Oude  
Citroën Club  
\* Belgique \*

Traction  
Owners  
Club  
\* Angleterre \*

TRACTION AVANT  
**CITROËN**

# CITROËN GIPFELSTÜRMER IN DER SCHWEIZ

von Sven Kloos

Wie auch in vielen Teilen Eurpas entwickelte sich auch in der Schweiz das Postwesen aus den Militärboten. Jahrhundertlang galten die Alpen als grösstes Hindernis zwischen Süd- und Mitteleuropa. Schon zu Zeiten der Römer, gab es Boten die die über 2000m hohe Alpenpässe bezwangen, jedoch sehr mühsam. Schnell entwickelten sich sogenannte Stadtboten, diese wurden aber nur für amtliche Botengänge benutzt. Gelegentlich durften sie auch private Postbriefe zustellen. Durch diese Boten entwickelte sich die erste Botenlinie zwischen Sankt Gallen und Nürnberg. Weitere Botenlinien entstanden mitte des Sechzehnten Jahrhunderts. Diese führten über Lindau, Ravensburg, Biberach, Ulm und Nördlingen. Ende des Sechzehnten Jahrhunderts, genauer gesagt im Jahre 1575 wurde eine weitere Route erschlossen, diese führte von Sankt Gallen ins Nachbarland Frankreich in die östlich gelegene Stadt Lyon.



## Auf zu neuen Gipfeln

Einhundert Jahre später wurde unter der Leitung von Beatus Fischer ein eigener Postdienst in der Schweizer Stadt Bern eröffnet. Schnell erschloss Herr Fischer Postlinien nach Genf und über den Sankt Gotthard nach Italien. Fünfzehn Jahre später folgten weitere Postlinien. Diesmal ging es wieder ins Nachbarland Frankreich, in das schöne Burgund. Es folgte eine weitere ins südlich gelegene Italien, diese führte über den Grossen Sankt Bernhard Richtung Piemont. Über ein Jahrhundert unterhielt die Familie Fischer den Postbetrieb in fünf Kantonen.

In den folgenden Jahren bewarb sich Thurn und Taxis für die Postzustellung in der Schweiz, jedoch lehnten die Schweizer jeglichen Kontakt mit dem Reich ab. Somit wurde die Post zum Staatseigentum erklärt.

Zwei Jahrhunderte später, man schreibe das Jahr 1801 liess der



Konsul Napoleon Bonaparte eine Postlinie von Paris über den Simplonpass nach Mailand errichten. Diese wurde gleich so ausgebaut, dass Pferdefuhrwerke diesen Pass schnell und bequem überwinden konnten. Vielleicht sollte dieser Weg für Napoleon Bonaparte später mal ein wichtiger strategischer Weg sein. Nach der Eröffnung dieses Passes überquerten Eilpostwagen sogenannte Diligencen mit jährlich 29.000 Reisenden diesen. Doch schon ein Jahrhundert später wurde der Simplonpass durch den 19,8km langen Simplontunnel nach einer achtjährigen Bauzeit ersetzt. Dadurch konnte die Post das ganze Jahr sicher und gefahrloser transportiert werden.

## Gründung der Schweizerischen Post

Durch die schweizerische Bundesverfassung wurde am 1. Januar 1849 die Schweizer Post gegründet. Dadurch erweiterte sich auch die Reiselust des schweizerischen Volkes. Somit wurde auch gleich die Reisepost eingerichtet. Jedoch mit dem Zeitalter der Industrialisierung verschwanden die Pferdekutschen, Schlitten und somit auch die 2500 Pferde die bis zu ihrem Höhepunkt der Reisepost im Jahre 1913 immer und immer wieder die schweren Lasten zogen. Bis zu diesem Zeitpunkt zogen diese 2500 Pferde rund 2231 Kutschen sowie 1059 Schlitten auf einer Netzstrecke von rund 7000 Kilometer, dabei wurde eine Gesamtstrecke von 9,7 Millionen Kilometer hingelegt.



## Das Zeitalter der Automobile

Wie schon erwähnt, änderte sich durch die Industrialisierung der Trend weg von Pferdekutschen zu Automobilen. Schon im Jahre 1905 wurden drei Postfahrzeuge von der Postverwaltung bei den Automobilherstellern Martini, Saurer sowie Berna in Auftrag gegeben. Diese kamen im folgenden Jahr im Raum Bern zum Einsatz, jedoch blieb der Erfolg aus. Durch die Unzuverlässigkeit dieser Fahrzeuge und die dadurch entstandenen Unterhaltskos-

ten musste eine Strecke wieder auf Kutschenbetrieb umgestellt werden, eine weitere wurde gar ganz eingestellt. Dadurch dass der erste Weltkrieg ausbricht, erlangen besonders Lastkraftwagen zu mehr Aufmerksamkeit. Diese wurden zu hunderten von der schweizerischen Armee bei den schweizerischen Automobilherstellern wie Berna, Martini sowie Saurer bestellt. Jedoch kommen diese nicht wirklich zum Einsatz, somit stehen diese fast neuwertigen Lastkraftwagen in Lagerräumen herum und warten auf neue Aufgaben. Ab 1919 werden mehr als 100 dieser fast neuwertigen Lastkraftwagen von der schweizerischen Postverwaltung als Postfahrzeuge übernommen und teilweise als Car Alpin modernisiert. Diese Car Alpin sind keine reine Posttransportmittel, sondern eher soll dem Volk die Chance gegeben werden nunmehr mit der Post zu reisen. Die Besonderheit dieser Car Alpin ist, dass sie mit einem Stoffverdeck ausgerüstet sind. Dieses lässt sich komplett öffnen, wie in einem offenen Tourer. Ab 1920 werden die ersten dieser Car Alpin in Dienst geschickt. Jedoch zeigt sich schon nach kurzer



1906 - Erste Postautomobile der Schweizer Post. V.l.n.r.: Berna, Martini, Saurer

Zeit, dass diese Car Alpin nicht für die steilen Gebirge geeignet sind. Probleme machen der ungenügende Lenkeinschlag, somit kommt es öfter vor, dass in engen Steilhängen man mit den großen Lastkraftwagen zurücksetzen muss. Dies will man aber seinen Kunden und Reisenden nicht zumuten. Ein übriges geben noch die Lenkung, der zu schwache Motor sowie die zu schwach ausgelegten Bremsen hinzu. Um diese Probleme aus der Welt zu schaffen, setzen sich die Spezialisten der Post sowie die Konstrukteure der Automobilhersteller zusammen. Als Ergebnis kommt am 19. Juni 1921 ein speziell entwickelter neuer Car Alpin von dem Automobilhersteller Saurer des Typ AD auf den Markt. Dieser zeichnet sich durch einen stärkeren Einschlagwinkel der Lenkung sowie einen leistungsstärkeren Motor (55 PS bei 1250 U/min aus einem Hubraum von 6840ccm), dazu wurde das Vierganggetriebe wie schon beim Vorgänger direkt an den Motorblock verschraubt. Hinzu kommt noch die bei Saurer gern verbaute Motorbremse. Ab dem selben Jahr erprobt man auch die neu entwickelten Luftreifen, diese werden ein großer Erfolg. Denn dadurch erhöht sich der Fahrkomfort und durch die weichere Federung der Reifen sinken die Unterhaltskosten, ganz zur Freude der schweizerischen Post. Jedoch haben die Lastkraftwagen nicht nur Vorteile, der grösste Nachteil zeigt sich im Winterbetrieb.

## Halbkettenfahrzeuge erklimmen die Gipfel

Dadurch dass die schweizerischen Alpenpässe zum grössten Teil in der Winterzeit verschneit sind, müssen die Lastkraftwagen der Post in den Werkshallen stehen bleiben. Doch wie kommt die Post nun zu den Empfängern? Die schnellste Lösung die es gab waren die vor Jahren ausrangierten Pferde mit ihren Postschlitzen.

Schon kurz darauf, man schreibt das Jahr 1925, werden erste Halbkettenfahrzeuge auf der Strecke Chur - Lenzerheide erprobt. Dieser aus Schweden kommende Nyberg Gummiraupenantrieb wird mit einem Saurer Armeefahrgestell 2A kombiniert. Jedoch verschwindet sehr schnell die Euphorie. Denn was auf flachen verschneiten Strassen sehr gut funktionierte, scheiterte in den steilen engen Passstrassen der Alpen. Selbst durch Weiterentwicklung des Nyberg-Gummiraupenantrieb kann keine vernünftige Basis für die Zukunft erstellt werden. Somit wird dieses Projekt kurzer Hand eingestampft.



1926 - Ein Saurer-Raupenwagen mit Nyberg-Kettenantrieb auf der Poststrecke St. Moritz - Maloya - Castasegna

Drei Jahre später wird ein neuer Versuch mit Halbkettenfahrzeugen gestartet, jedoch vertraut man dem schwedischen Nyberg Gummiraupentrieb nicht mehr. Nun schlägt die Stunde der Autochenilles vom französischen Automobilhersteller Andre Citroën. Diese werden von der schweizerischen Post in den Alpen getestet und für tauglich befunden. Diese Autochenilles werden in zwei Versionen von der schweizerischen Post verwendet. Die kleinen Autochenilles basieren auf dem Chassis P 17. Diese besitzen einen Vierzylinder Reihenmotor vom Citroën Typ C4. Als weiteres werden original der 38 Liter Kraftstofftank, Schaltgetriebe, Lenkung sowie die Kupplung übernommen. Alles weitere wird speziell für die Autochenilles produziert.

Dabei liegt der Kraftstoffverbrauch bei rund 20 Liter auf 100 Kilometer. Sowie ein halber Liter Motorenöl.

## Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen  
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- Revisionen und Reparaturen von  
– Motoren  
– Getrieben  
– Kupplungen  
– Elektrik usw.



- Service



- Totalrestaurationen

- Grosses Ersatzteillager



- Eigene Fabrikation

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen usw.



**Retrogarage**  
 Christian Heussi  
 Kantonsstrasse 62  
 CH - 8854 Galgenen  
 Tel. +41 55 610 35 70  
 Fax +41 55 480 32 22  
 www.retrogarage.ch

3. Oldtimer-Messe Uster

**OMU**  
**2./3. Juni 2007**

Was? Teilemarkt, Autos + Motos,  
 Oldtimer-Ausstellung,  
 Wo? Landihalle Stadthalle

**A.53 Uster West**

**Mit Oldtimer-Corso**

OMU 2007 • Meier Ruedi  
 Steinstrasse 21 • 8630 Rüti (ZH)  
 Tel / Fax.: 055 240 81 73  
 oldiruedi@hispeed.ch

**www.oldtimermesse.ch**



Citroën Kegresse Typ P15N mit C6-Motor:  
Unterwegs auf der Poststrecke Chur - Tschierschen

Als stärkere Version der Autochenilles werden Autochenilles des Types P 15 N verwendet. Diese besitzen den Sechs Zylinder Reihenmotor des Citroën C6. Auch bei diesem Modell werden viele original C6 Teile verbaut. Dabei liegt der Kraftstoffverbrauch des P 15 N bei rund 30 Liter Kraftstoff sowie einem Liter Motorenöl auf 100 Kilometer.



Citroën Kegresse Typ P15 N

**Wir reparieren noch!  
vor Ort, mit Garantie**

**Kopiergeräte  
Drucker  
Fax  
Schreibmaschinen**



**An und Verkauf von Occasionsgeräten**

**Hans Brunner**

**Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee**

**Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70**

# OTUZ 2007



## Zweiter Oldtimer- und Teilemarkt Uzwil

Der Frühlingmarkt der Ostschweiz

Fehlt noch etwas? Beim OTUZ finden Sie bestimmt das richtige Teil, die nötigen Experten oder gar das ganze Fahrzeug um in die neue Saison zu starten.

Auf 1800 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche sind die Chancen intakt das Richtige zu finden. Mit Clubpräsentationen.

Wo: Eishalle, Sportsstrasse, 9240 Uzwil

Wann: Samstag 28. April 2007

Zeit: 9.00 bis 16.30 Uhr

Eintritt: 5.- CHF (Kinder / Jugendliche bis 16 Jahre gratis)

[www.otuz.ch](http://www.otuz.ch)

[info@otuz.ch](mailto:info@otuz.ch)

Ab dem Jahre 1928 werden Autochenilles dieser Fahrzeugreihen auf den schwer zugänglichen Poststrecken Chur - Tschierschen genutzt. Sechs Jahre später erschliessen diese Autochenilles auch eine neue Poststrecke am Ofenpass. Durch ihre enorme Klettereigenschaften stossen die Autochenilles in immer entferntere Gebiete wie in den Col de la Forclaz mit 1.700 Höhenmeter, Grosser Sankt Bernhard mit 2.473 Höhenmeter, Col de Pillon mit 1.550 Höhenmeter, Sankt Gotthardpass mit 2.112 Höhenmeter sowie Oberalppass mit 2.048 Höhenmeter und Julier mit 2.287 Höhenmeter. Somit tragen die Autochenilles des Automobilherstellers Andre Citroën einen grossen Teil zur Erschliessung der Post in der Schweiz bei. Jedoch so hoch auch der Höhenflug des Erfolgs ist, lang blieb dieser nicht. Denn die Autochenilles waren zu Wartungsunfreundlich, Kostenintensiv und zeigten immer häufiger ihre Schwächen. Somit endete die Ära der Autochenilles des berühmten Andre Citroën.



Was geschah mit diesen Autochenilles?

Wurden sie vielleicht im Zweiten Weltkrieg für das Militär umgebaut und kamen dort zum Einsatz? Oder wurden diese zum Schutz in dunklen Werkshallen versteckt und warten seit dieser Zeit auf ihre Wiederentdeckung?

Vielen Dank an Sven Kloos, der uns diesen interessanten Text und die Fotos zur Verfügung gestellt hat. Sven arbeitet sonst am Clubheft «Veteran» des Citroën Veteranen Clubs mit.

Sven Kloos  
Citroën-Veteranen-Club von Deutschland e.V.  
Landesbezirk Hessen – Rheinland-Pfalz

# Gasthaus Post

Leuenplatz 3  
6130 Willisau



Die beiden Herren, die das Gasthaus Post leiten



Das neue Post Hotel ist ein moderner Aufenthaltsort für Gäste und Mitarbeiter.



Die Köche des Gasthaus Post



Das neue Post Hotel ist ein moderner Aufenthaltsort für Gäste und Mitarbeiter.



Das Gasthaus Post ist ein moderner Aufenthaltsort für Gäste und Mitarbeiter. Es bietet eine hervorragende Küche, einen Saal und einen Kegelklub.

Das neue Post Hotel ist ein moderner Aufenthaltsort für Gäste und Mitarbeiter. Es bietet eine hervorragende Küche, einen Saal und einen Kegelklub.

Alle Einrichtungen im Gasthaus Post sind modern und komfortabel.



# WIE SOLL DIE TRACTION ANGEHOBEWEN WERDEN

von Daniel Eberli

Hin und wieder wird mir die Frage gestellt, wie man die Traction für Reparatur- und Wartungsarbeiten am Besten anhebt.

Ich bin in der glücklichen Lage (respektive ich habe mich in die Lage gebracht...), für Wartungs- und Reparaturarbeiten eine Arbeitsgrube in meiner Garage zur Verfügung zu haben. In die Winkeleisen, welche ich als Rahmen am oberen Rand angebracht habe, lege ich nicht nur die Bretter zur Abdeckung, sondern ich habe darin einen mit Druckluft betriebenen Grubenheber platziert, den ich sowohl längs, als auch quer verschieben kann. Das untenstehende Bild zeigt die Konstruktion: An zwei senkrecht montierten Platten sind oben zwei Rollen angebracht, welche in den oben erwähnten Winkeleisen verschiebbar sind. Die Platten sind mit zwei kräftigen Rundeseisen verbunden. Auf diesen wiederum ist – beweglich mit leicht hohlförmigen Rollen, (damit sie auf den Rundeseisen geführt werden) ein kleiner Wagen aufgelegt, welcher den Zylinder mit der eigentlichen Hebevorrichtung mit sich führt. Die genannten Teile sind im unten gezeigten Bild grün gefärbt.

In der Mitte des Hebezylinders ist normalerweise ein eiserner Teller angebracht, wie er bei jedem Wagenheber üblich ist. Diesen habe ich herausgehoben und in die Öffnung eine Eigenkonstruktion eingesteckt, welche im zweiten Bild skizziert ist.

Der Sinn dieser Konstruktion ist der, den Wagen nicht in der Mitte am Chassis unter dem Getriebe, sondern aussen bei den Schwingarmen anzuheben. Da die Teller seitlich verschiebbar sind, können sie in der Breite angepasst werden, so dass sie für die verschiedensten Fahrzeuge dienen können – und insbesondere auch für das Anheben der Traction an der Hinterachse Verwendung finden.

Beim untenstehenden Bild ist die Konstruktion um 90 Grad geschwenkt, so dass sie längs der Grube verläuft. Ich bringe sie jeweils in diese Position, wenn ich sie nicht brauche.

## Grubenheber

Zubehör zur Verwendung bei Citroën Traction Avant



Nun hat ja nicht jeder Tractionist eine Grube. Die skizzierte Konstruktion kann auch angepasst werden für einen Rangierwagenheber. Allerdings müssen dann die pink eingefärbten Teile gekürzt werden, damit die Konstruktion unter dem stehenden Auto Platz findet.

#### Tragkonstruktion für Grubenheber

##### Legende

- Vierkant-Eisen schätzungsweise 6 x 4 cm, Länge 90 cm.
- Rundeisen-Eisen passend zum Wagenheber
- Vierkant-Rohr innen passend auf Vierkant-Eisen
- Massive Teiler, leicht hohl geschmiedet.



## Wie soll die Traction mit „Hausmitteln“ angehoben werden?



Zur Grundausstattung jeder Tractionisten-Garage gehört ein Rangierwagenheber. Das Gebot der Sicherheit – sowohl für den Besitzer, als auch für das Fahrzeug – verbietet allerdings an einem Auto zu arbeiten, das nur mit dem Wagenheber hochgehoben wird (Radwechsel ausgenommen). Für weiter gehende Wartungs- und Reparaturarbeiten wird der Wagen auf Böcke gestellt.

Für einzelne Arbeiten kann der Wagen auf Rampen gefahren werden. Zum Abschmieren sind diese jedoch nicht geeignet, da meistens dafür die Räder gedreht werden müssen, was nicht geht, wenn diese auf den Rampen stehen...

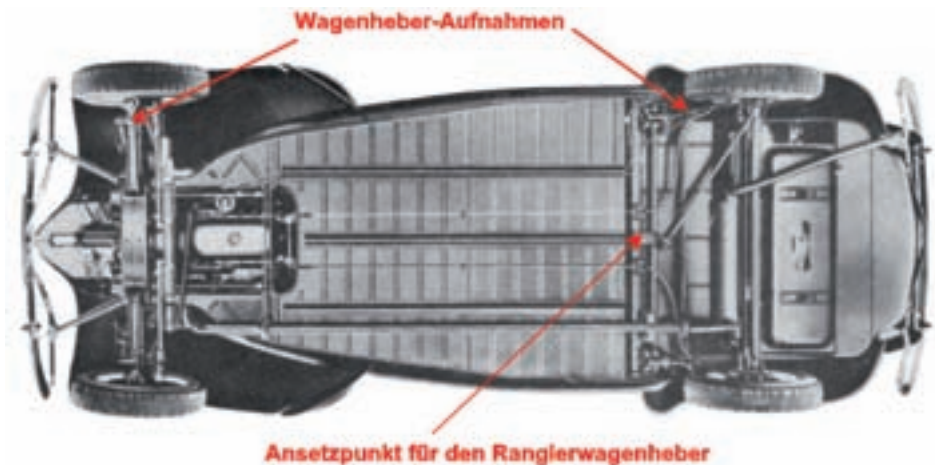
Auf Grund gemachter Beobachtungen rate ich davon ab, vorne eine Traction am Querträger unter dem Getriebe anzuheben – zumindest nicht ohne Hilfsmittel. Ich empfehle, entweder eine Konstruktion im Sinne meiner Skizze zu fertigen, oder einen Hartholzklotz zu schneiden, welcher in der Mitte eine Nut hat



und im Übrigen leicht hohlrund geformt ist, so dass er der Form des Querträgers unter dem Getriebe entspricht. Damit lässt sich die Kraft (respektive das Gewicht) verteilen. Die Unterstellböcke können dann vorne unter die Schwingarme – am Besten im Bereich der Stossdämpferbefestigung oder unter die werksseitig vorgesehenen Punkte für den Original-Wagenheber – gestellt werden. So lässt sich sicher arbeiten.

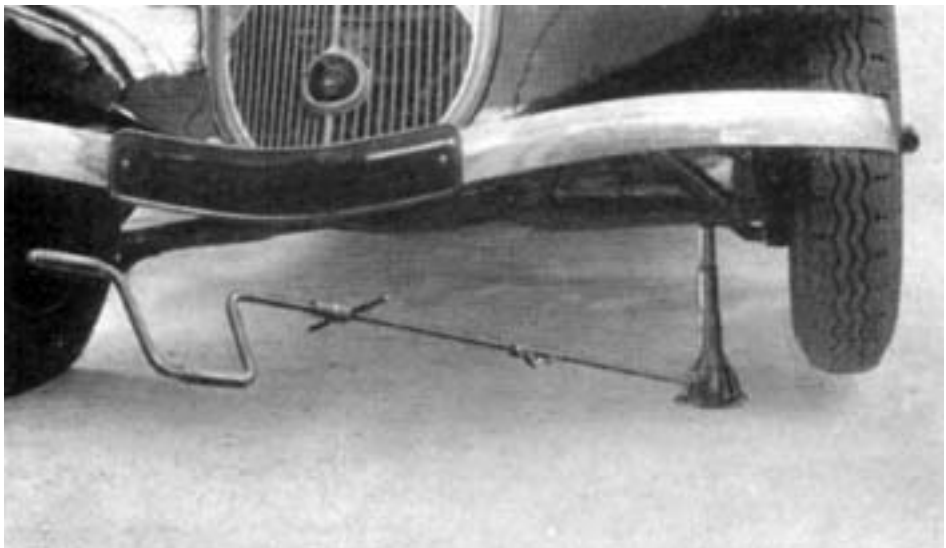


An der Hinterachse sind – abgesehen vom seltenen Schmieren der Radlager und dem Überprüfen der Bremsbeläge – nur wenig Arbeiten nötig. Dennoch ist es wichtig, zu berücksichtigen, dass die Traction nicht in der Mitte der Hinterachse angehoben werden darf. Auch dort eignet sich die oben genannte Tragkonstruktion für den Grubenheber. Als Alternative könnte man auch bei der Hinter-



achse ein – allerdings längeres - Holzstück unterlegen, doch sollte auch dieses derart geformt sein, dass es nicht abrutschen kann. Zudem kommt dann das Auspuffrohr in den Weg.

Hingegen ist das massive Rohr, welches am Ende des hinteren Fussraumes quer über die ganze Wagenbreite führt, und an welchem die hinteren Torsionsstäbe befestigt sind, stark genug, so dass man dort das Auto in der Mitte anheben kann. (Siehe Hinweis auf dem vorangehenden Bild.) Das Problem ist allerdings, dass der Wagenheber dann sehr weit unter das Fahrzeug geschoben werden muss und sich kaum mehr Hebebewegungen ausführen lassen. Die Böcke werden dann unter die Wagenheberaufnahmen an den hinteren Schwingarmen untergestellt. Danach soll der Wagenheber langsam entlastet werden, denn bedingt durch die Position der Wagenheberaufnahmen ergibt sich eine Hebelwirkung, so dass der Wagen wieder etwas einfedert.



# Einladung

zum

## Service- und Reparatur-Kurs für Tractionistinnen und Tractionisten

**Zusatzthema: Ausmotten**



### Ziel:

- Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction kennenzulernen.
- Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen zu können
- Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen zu können.
- Wagenbesitz ist nicht Voraussetzung, es werden auch Tipps zum Kauf einer Traction abgegeben. (Erfahrungsberichte und Nachlese früherer Kurse unter: [www.tractionavant.ch/ctacBerichte.html#Ergebnisse](http://www.tractionavant.ch/ctacBerichte.html#Ergebnisse) )

### Datum: (Frühling 2007)

Freitag 30. März 10<sup>00</sup> bis ca. 19<sup>30</sup> Theorie, danach Abendessen und Fachsimpeln  
Samstag 31. März 08<sup>30</sup> bis ca. 12<sup>30</sup> Praxis  
Am Nachmittag je nach Wunsch weitere Praxisthemen oder eine kurze Ausfahrt mit Kaffeehalt.  
*Genügend Interessenten vorausgesetzt, wird am 20./21. April nochmals ein Kurs durchgeführt.*

### Ort:

Benken ZH, (Nähe Rheinflal, Schaffhausen)

### Kosten:

Fr. 130.- pro Teilnehmer (zuzüglich Verpflegung, evtl. Übernachtung und Reparaturbroschüre)

### Anmeldung:

Die Teilnehmerzahl ist auf 8 Personen beschränkt. Anmeldung ist deshalb unbedingt notwendig.

Die Anmeldung muss bis spätestens 20. März 2007 erfolgt sein.

An: Daniel Eberli, Im Chellhof 3, CH-8463 Benken. ☎/Fax XX41 (0) 52 319 25 17,

E-Mail: [eberlid@swissonline.ch](mailto:eberlid@swissonline.ch)

Bitte ausschneiden, kopieren oder ein E-Mail mit gleichem Inhalt senden an:



### Anmeldung zum Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten Frühling 2007

Ich kann teilnehmen am: 30./31. März  20./21. April  Brauche Vorschlag für Übernachtung:

Bitte wenn möglich beide Daten ankreuzen!

Ich wünsche am Samstagnachmittag: Weitere Praxisthemen  Eine gemeinsame Ausfahrt  Nichts

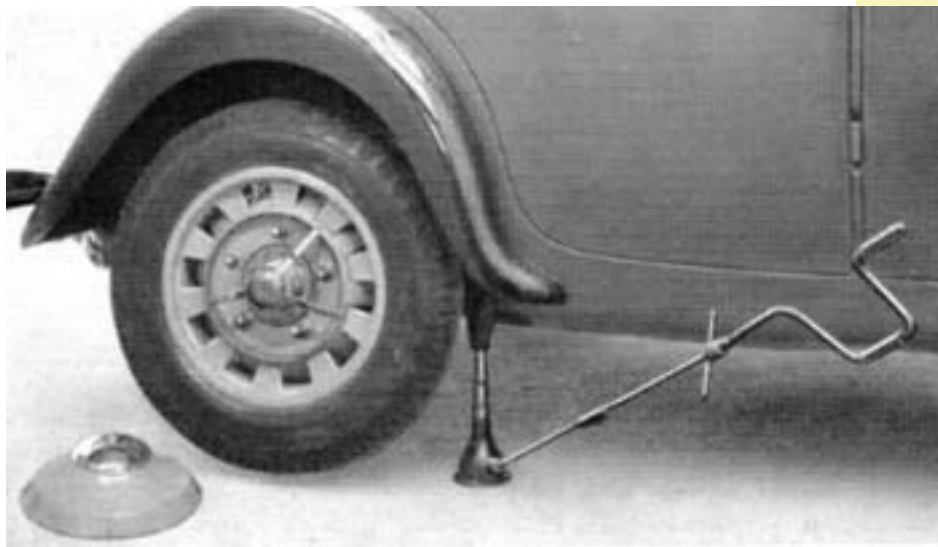
Name: ..... Vorname: .....

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

Tel.: ..... E-Mail: .....

An der Karosserie selbst würde ich das Auto nur bei grossflächiger Druckverteilung unterstellen. Ebenfalls nur in Ausnahmefällen würde ich einen Wagen auf vier Böcke stellen. Im Normalfall würde ich deren zwei verwenden - entweder vorne oder hinten. Es ist zu beachten, dass, bedingt durch die Bauart des Rangierwagenhebers, dieser beim Hubvorgang einen gewissen Weg zurücklegen muss. Wenn er nun - zum Beispiel bei ungeeignetem Untergrund - gebremst oder blockiert wird, wirkt sich der entsprechende Zug auf das zu hebende Fahrzeug aus, was sich fatal auswirken könnte, wenn dieses nicht sicher steht.

Die nachfolgenden Bilder zeigen den Original-Wagenheber und die entsprechenden Aufnahmepunkte bei den vorderen und den hinteren Schwingarmen.



**CITRORAMA**

Hat sich gewandelt:

Nach der Erweiterung der Messe mit den Marken Peugeot, Citroën, Renault und anderen „Franzosen“ im Jahr 2006 öffnen wir uns auch mit unserem Namen allen französischen Automobilen:

**JETZT NEU:**

**francemobile**  
DIE FRANZÖSISCHE AUTOMESSE II

- Die Preise bleiben gleich!
- Concours d'Elegance
- Fahrzeugverkauf
- Clubpräsentationen
- Aktionen

Vom **01.09.-02.09.2007**  
in den Messehallen Niederrhein,  
47495 Rheinberg (A57)

[www.francemobile.de](http://www.francemobile.de)

# TRACTIONS WELTWEIT

Per E-Mail habe ich von Josef Portmann folgenden Text und die beiden Bilder aus Uruguay erhalten. Was es doch auf der Welt nicht alles gibt!

Josef schreibt:

Hallo Hans Georg,

Als langjähriges Mitglied des CTAC melde ich mich auch einmal, obwohl ich leider noch immer keine Traction gefunden habe.

Meine Tochter arbeitet zur Zeit als Botschaftsassistentin in Buenos Aires. Ueber Neujahr unternahm sie einen Ausflug nach Colonia in Uruguay. Anschliessend sandte sie mir diese Bilder. Die Traction hat also sogar als „Bluemechischtli“ eine Verwendung.

Seit wann die Traction dort steht, sowie näheres zu deren Vorgeschichte kenne ich nicht.

Vielleicht steht sie Ende Jahr noch dort, meine Frau und ich planen für Ende Jahr einen Besuch bei unserer Tochter. Also Fortsetzung folgt...? vielleicht!

Gruss aus dem Emmental

Sepp Portmann



# CHLAUSHÖCK IN DER ZENTRALSCHWEIZ

Der Nikolaustag 2006 fiel genau mit dem letzten Regionalhöck der Zentralschweiz im Restaurant Post in Willisau zusammen. Dies war ein Grund mehr eine tolle Feier zu organisieren und dabei wurden wir fantastisch unterstützt von unserem Wirtepaar Edith und Hans Herzog. Sie servierten uns Grättimannen die von ihrer Tochter Stefanie speziell für den CTAC gebacken wurden mit Kakao in nostalgischen Mucheli zum «fünkeln», wie ich es jeweils in der Kindheit erlebt habe. Da kamen schöne Gefühle und eine tolle Stimmung auf. Die grosse Besucherzahl brachte das ihre zum Erfolg dieses Anlasses. Ein grosses Dankeschön an Edith, Hans und Stefanie, es hat uns riesig gefreut.



# JAHRESSCHLUSSHÖCK NORD

Auch die Region Nord organisierte wieder ihren traditionellen Jahrresschlusshöck in der kurzerhand umfunktionierten Ausstellungshalle der Citroën Vertretung von Peti Weber in Andelfingen. Alle Teilnehmer konnten ein ausgezeichnetes Risotto aus einem mobilen Risotto-Gusskessel geniessen und wurden danach von einem reichhaltigen Dessertbuffet überrascht. Da kam doch schon wirklich weihnächtliche Stimmung auf. Den Organisatoren der Region Nord sei hier von den zahlreichen Teilnehmern ein Kränzchen gewunden!





# TREBERWURSTESSEN

Region West vom 17. Februar 2007

von Udo Kenkel

Am schönen Bielersee gelegen, in Ligerz, haben wir uns zu unserem traditionellen Treberwurstessen getroffen. Die Treber- auch Tresterwurst genannte „Schnapsidee“ wird bereits über 100 Jahre hergestellt.

Der verbleibende Rest von den ausgepressten Traubenbeeren, aus welchen der bekannte „Marc“ Schnaps hergestellt wird, dient der Veredelung dieser Saussiconwürste. Während des Brennvorganges entsteht der Treberdampf. In diesem Dampf garen die Würste ca. 1 Stunde lang und erhalten damit ihren speziellen Geschmack.



Als Beilage werden unter anderem Kartoffelsalat, Gratin oder Brot serviert. Dies, je nach Tradition des jeweiligen Gastgebers. Durch die Bewirtung der Gäste verdienen sich die Winzer in der Bielerseeeregion einen willkommenen „Winterzustupf.“ Die Trebersaison ist von Januar bis März.

Wir haben uns in Schernelz bei unserem Klubkameraden Men Andry und seiner Frau Dominique zum offerierten Apéro





Hombis neuer elektro-magneto-akustischer Schockhelm zur unterbewussten Modifikation der Hirnstruktur und konsekutiv verschiedener neuropsychologischer Funktionen. «;-) (Damit wird dem Proband ein Doppelwinkel ins Hirn gebrannt!!)

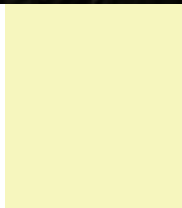
mit Bielerseewein und Snacks getroffen. Eine gemütliche und fröhliche Einstimmung auf den Hauptanlass. Vielen Dank an Men & Dominique.

Im Carnozet von Guisepppe De Jaco wurden wir vorzüglich mit einer bestens zubereiteten Treberwurst und einem schmackhaften Gratin verwöhnt. Guisepppe ist Geigenbauer und ein perfekter Gastgeber. Mit einem mundigen Tropfen Pinot vom eigenen Rebberg unseres Kollegen Men Andry haben wir das Essen und den Abend ausgiebig genossen.

Dieser, bereits zum siebten Mal durchgeführte Anlass der Region West des CTAC, hat sich mittlerweile als fester Bestandteil im CTAC Kalender etabliert. Freuen wir uns auf das nächste Jahr, wenn es wieder gilt: Treberwurstessen am Bielersee....

Text und Bilder Udo Kenkel





# HELPERFEST "30 JAHRE CTAC"

Am 3. Februar 2007 traf sich das OK, welches unser Clubjubiläum in Ruswil organisiert hatte ein letztes Mal, zusammen mit den Ehefrauen im Restaurant «Schanghai» in Luzern zu einem gemeinsamen Nachtessen. Damit wurde die grosse aber auch erfolgreiche Arbeit rund um den 30sten Geburtstag unseres Clubs in kameradschaftlicher Atmosphäre abgeschlossen. Wir hatten die Gelegenheit

in unmittelbarer Nähe des grossen Meerwasseraquariums zu sitzen, in welchem man das nachgebildete Riff mit seinen bunten Fischen stundenlang beobachten könnte. Die Bilder zeigen die gemütliche Stimmung dieses wunderbaren Abends.



# UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



Unser Clubmitglied Nathalie Lustenberger hat als scharfe Beobachterin dieses Bild in der COOP Zeitung Nr. 49 vom 5. 12. 06 entdeckt. Es stammt aus dem Buch «Katastrophen Sepp», das soeben neu erschienen ist. Es zeigt Fotos der Fotografendynastie Reinhard, Zeitzeugen von fatalen Ereignissen während der letzten 70 Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Verlag Brunner AG, edition magma

Dieses Heft ist eine Maxi-Ausgabe! Noch immer hat nicht alles Platz gefunden. Es zeigt, dass auch während des Winterhalbjahres keineswegs ein Winterschlaf erfolgt, sondern, dass in verschiedensten Anlässen, das vergangene Jahr nochmals erörtert wurde und für dieses Jahr einige tolle Ideen kreiert und bis zur Realisation und Durchführung ausgearbeitet wurden. In vielen Werkstätten wird noch geschraubt, gewerkelt und gebastelt, so dass wir hoffentlich wieder ein paar neu restaurierte Autos bewundern können.

Interessant ist dieses Heft vor allem durch die zahlreichen Einsendungen unserer Mitglieder geworden. Viele Augen unserer Clubmitglieder können mehr entdecken als die beiden Sehorgane des Clubheftredaktors. Viele Ideen werden nicht in meinem Büro geboren, sondern entwickeln sich unter Clubkameraden. Es freut mich immer, wenn ich Post oder e-Mails erhalte, die mir helfen, neue Themen in unser Heft zu bringen, die unser liebstes Hobby betreffen.

Ich freue mich auf ein tolles Clubjahr!

Es grüsst Euch

Euer Hans Georg Koch

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name: .....

Vorname: ..... Vorname Partner: .....

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

Geburtstag: ..... Tel Privat: .....

Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....

Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---



### Mitglieder-Werbung

---

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club.  
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

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

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

Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....

Bemerkungen: .....

Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied  Zeitschrift  Ausstellung  Oldtimemarkt  Internet  Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

---

**ATTENTION**

**ROUTE GLISSANTE  
PAR TEMPS DE PLUIE**

**non...**

**...car avec une**

*Traction Avant*

**CITROËN**

**ON COLLE  
A LA ROUTE**

*Demandez un essai gratuit*



917716601748007

01