

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

CTAC-Mitteilungen 2 – April 2001

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2001, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

Präsident

Hans-Georg Koch
Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
kochhg9@centralnet.ch

Vizepräsident

Udo Kenkel
Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Kassier

Udo Kenkel
Gerbeweg 12
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

André Baumann
Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Oberau 22
9476 Weite SG
P 081 783 23 89 oder
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
P 052 315 27 02
Fax 052 213 71 74
jutzosm@bluewin.ch

West

Daniel Löhner
Klusstrasse 16
4900 Langenthal
P 062 922 72 29
G 031 324 51 46
daniel.loehner@gs-vbs.admin.ch

Süd

Koni Fisch
Singsenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23
kfisch@neodress.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
G 01 930 05 54
r.koenig@freesurf.ch

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
rbm01@bluemail.ch

Christoph Platzer

Sperstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@balcab.ch

Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
G 01 286 72 50
mullum@bluewin.ch

Hans Brunner

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

Peter Weber

Alti Husermerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
Fax 052 317 06 20
videopeti@freesurf.ch

Hans Ettlín

Grünastrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
G 031 963 66 66

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84

Redaktion

André Baumann
Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
P 034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri
Oberackerstrasse 6
8492 Wila
P 052 385 41 04
G 052 354 03 21
ruedi.burri@ch.nestle.com

Sekretariat

Patricia Koch
Breiten
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
patricia.koch@centralnet.ch

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey
Schöneckstrasse 367
8215 Hällau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29

Internet

Caspar Türlér
Schloss-Strasse 26
8803 Rüschiikon
P 01 724 03 03
G 01 229 22 43
caspar.tuerler@swx.com

Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 34 73
weber.rudolf@swissonline.ch

Deko

Guido Soland
Schaubweg 10
6205 Eich
P 041 460 24 86

Übersetzungen Korrespondenz Ausland

Yolanda König
Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 01 930 05 39
F 01 930 05 39
r.koenig@freesurf.ch

Rechnungsrevisoren:

Flemming Gubler, Koni Fisch, Walter Homberger

INHALT

Inhalt	1
Treffen und Termine	2/3
Rodage	Hans Georg Koch 4/5
32 Jahre Traction Deller	Jürg Deller 6-8
Abschiedswehen	Cuno Seiler 9
Frutigen 2001 (Programm, Highlights, Anmeldung)	10-17
Inserate	18-20
Bremsen Traction Avant	Daniel Eberli 21-23
Goddess of 1967	Hans Georg Koch 24
Leidenschaft und Schmerz (Reaktionen)	Regine Hansche 25
Die Traction im Internet	Rudolf Weber 26/27
Société Anonyme André Citroën (8. Teil)	zVg Guido Soland 28

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

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

Garage und Teile
Christian Heussi
Badstrasse 57
8867 Niederurnen
Tel/Fax 055 610 35 70
Natel 079 236 75 11

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

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 33
Fax 071 657 24 62
E-Mail ch.schelbli@bluewin.ch

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

TREFFEN UND TERMINE

CTAC - Clubtreffen

22. April 2001 CTAC Treffen Region Nord
- 2./3. Juni 2001 Internationales CITROEN TRACTION AVANT Treffen zum 25-Jahr-Jubiläum des CTAC in Frutigen**
(Anmeldung in Heftmitte)
19. August 2001 CTAC Treffen Region Süd
16. September 2001 CTAC Treffen Region Ost
27. Januar 2002 CTAC GV 2002, Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69
jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Autobahnraststätte Kempththal, Chauffeurenbeiz
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Allgemein Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

Weitere Treffen und Daten

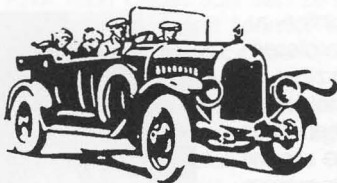
28. April 2001 Auktion der Oldtimergalerie Toffen (www.oldtimergalerie.ch)
100 klassische Automobile
16. Juni 2001 14. Herisauer Oldtimer- und Ersatzteilmarkt
- 23./24. Juni 2001 2. Internationaler Grand Prix Bern Revival
12. August 2001 2. Int. Oldtimertreffen in Aarberg (www.immohachen.ch/oldtimer)
- 9.-11. August 2002 12. ICCCR, Boston, MA,USA (www.icccr.org)

Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

Heft 3/2001 erscheint im August 2001

Redaktionsschluss: 23. Juli 2001



2001

14. HERISAUER OLDTIMER- UND ERSATZTEILMARKT

Samstag, 16. Juni 2001

09.00 - 17.00 Uhr

beim Sportzentrum Herisau

über 100 Aussteller

Der ideale Platz für Kauf, Verkauf und Tausch von:

**Oldtimer-Fahrzeugen, Oldtimer-Ersatzteilen (Autos und
Motorräder), Literatur, Prospekte, Modellautos, Zubehör,
Bekleidung, Werkzeuge, etc.**

Info + Standunterlagen bei

**Herisauer Oldtimer- und
Ersatzteilmarkt**

**Annemarie Meyer, Saum 3860
CH-9100 Herisau**

Natel 079 / 396 77 32

Rodage

Das Oldtimerfieber packt langsam und unerbittlich zu. Diese Woche stieg das Thermometer erstmals in diesem Jahr über die 20° C Grenze, obwohl es im März nur an einem Tag nicht geregnet hat. Die steigende Umgebungstemperatur ist ein untrügliches Zeichen, dass die Saison demnächst beginnt. Eine Saison, die uns mit einem umfangreichen und gut vorbereiteten Programm empfangen wird.



Das internationale Treffen ist weitgehend geplant, Ernst Mülheim und seine Frauen und Männer vom OK schlagen sich noch mit Kleinigkeiten und Détails herum. Die Eckpfosten sind aber eingeschlagen und mit viel Eifer und Einsatz wird der Rest dazwischen erledigt. Obwohl ich nur aus der Ferne beobachte, was in Frutigen geschieht, bin ich von der Vorarbeit begeistert. Ich freue mich darauf, denn die vielen tollen Ideen werden die Teilnehmer begeistern.

Es ist also Zeit, den Versicherungsnachweis zu bestellen, damit die Autonummer wieder abgeholt werden kann. Die Batterie könnte vielleicht bereits geladen werden. Vorher sollte man das Niveau der Batterieflüssigkeit kontrollieren und eventuell mit destilliertem Wasser ergänzen, falls nötig.

Auch der Oldtimer- und Teilemarkt, der dieses Jahr in Fribourg stattgefunden hat ist ein untrügliches Zeichen, dass der Frühling kommt. Ich finde, der Umzug von Bern in das neue „Forum Fribourg“ hat diese Veranstaltung wesentlich aufgewertet. Es steht eine bessere Infrastruktur zur Verfügung und die Menge der Besucher beweist den Organisatoren, dass das Publikumsinteresse immer weiter steigt. Eine übersichtlich gegliederte Halle (in welcher man auch nicht gefroren hat wie in den Zelten in Bern) und die Angebote im Freigelände darum herum machten den Besuch zu einem Genuss.

Diesen Genuss musste man sich allerdings zuerst verdienen, denn die Anfahrt und das Parkieren waren am ersten Tag wesentlich schwieriger als in Bern. Wir standen bereits 1,5 km vor der Autobahnausfahrt auf der rechten Spur und bewegten uns im Schrittempo, wenn überhaupt. Aufgrund des intensiven Regens der Vortage konnten die vorgesehenen Parkflächen nicht benützt werden. Der Verkehrsdienst war darum mit dem Ansturm der Besucher etwas überfordert und versuchte verzweifelt den Verkehrsstrom auf geteerte Parkflächen zu leiten.

Im Obergeschoss waren auf der einen Seite alle Motorradspezialisten untergebracht und auf der anderen Seite die Clubshow einiger eingeladenen Oldtimerclubs.

Wie immer trafen sich auch einige Tractionisten ganz spontan beim Schnüffeln in Ersatzteilkisten und Bücherkartons. Es hat sich wieder gezeigt, dass das Ersatzteilangebot für die Traction ausgezeichnet ist. Dies ist tröstlich und macht Mut, die Traction auch ab und zu einmal zu benutzen.

Um vier Uhr nachmittags fand ich mich mit Udo Kenkel, unserem Vizepräsidenten am Stand der FSVA (Fédération Suisse des Véhicules Anciens), unserem Dachver-

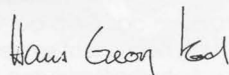
band ein, wo der alljährliche Aperitif für die Delegierten der Mitgliederclubs stattfand. Der FSVA feiert dieses Jahr sein zehnjähriges Bestehen. Mit einer Rede des Gründungspräsidenten, Ernest Schmid, wurde ein Rückblick auf die bisherige Tätigkeit, Zielsetzungen, ein Überblick über die laufenden Projekte und ein Ausblick in die Zukunft gegeben. Die FSVA hat auch einen achtseitigen zweisprachigen Faltprospekt herausgegeben, der diese Thematik darstellt. Alles weitere findet sich auf der Webseite www.fsva.ch, die kürzlich aufgeschaltet wurde. Eine weitere Ansprache hielt Christine Rais als Veranstalterin des Oldtimer- und Teilemarktes in welcher sie die guten Beziehungen zur FSVA und den Oldtimerclubs der Schweiz betonte und uns am neuen Standort Fribourg willkommen hiess.

Danach nahmen wir an der Jahresversammlung des FSVA teil, die in einem Saal des angegliederten Restaurants abgehalten wurde. Der Präsident, Dominik Fischlin, führte die Sitzung straff und zügig. Alle Geschäfte gingen problemlos über die Bühne. Für den Citroën Traction Avant Club, als einer der grösseren Clubs in der FSVA, ergaben sich keine wesentlichen Konsequenzen. Durch eine Statutenänderung werden wir nächstes Jahr über vier Delegiertenstimmen verfügen anstatt wie bisher über eine. Die Amicale Peugeot und der Oldtimerclub Freiburg, sowie die Freunde historischer Landmaschinen wurden als neue Mitglieder in die FSVA aufgenommen. Neu können auch Organisatoren von Oldtimerveranstaltungen nach FIVA Regeln Mitglieder der FSVA werden.

Aus Anlass des zehnjährigen Jubiläums hat die FSVA die Delegierten zu einem Nachtessen in die Altstadt von Fribourg eingeladen. Wir dinierten dem Jubiläum entsprechend in einem barocken, wundervoll ausgemalten Saal des „Aigle Noir“ an der Rue des Alpes. Zusammen mit Kollegen vom Oldtimerclub Bern und Freunden vom Oldtimerclubs Fribourg verbrachten wir während des viergängigen Menus einen aufgestellten und von abwechslungsreichen Diskussionen geprägten Abend. Wir danken den Organisatoren der FSVA, Lokal und Menu waren gut gewählt.

Die Heimfahrt vor Mitternacht bei Gewitter und strömendem Regen hat meinen ursprünglichen Enthusiasmus und die frühlinghaften Traction-Gefühle wieder etwas gedämpft. Auch während ich dieses Vorwort schreibe, schüttet es draussen ziemlich intensiv. Aber das kann ja nicht das ganze Jahr so weitergehen!

Es grüsst Euch Euer



Hans Georg Koch
Präsident CTAC



32 JAHRE TRACTION DELLER

(Rubrik: Geschichte von unserem Prachtstück, vom Kauf bis zur Gegenwart)

Ein alter BMW 501 gab den Anlass zum Kauf unserer Traction. Da besagter BMW ein zuverlässiges Fahrzeug sein musste, es aber nicht mehr war (dauernd musste an unserem "Leukoplastbomber" herumgebastelt werden), schenkten wir ihn meinem Vater. Auch der 57er Speedy (VW Käfer meiner Frau) stand als Bastelobjekt nicht mehr zur Verfügung weil verscherbelt. Also kauften wir ein ganz neues Auto. An diesem funktionierte alles (übrigens schon sehr bald auch der Rostfrass - ich sage aber nicht, dass das Auto aus Italien kam), und so wurde es mir bald etwas langweilig, nichts mehr zum Chlüttern zu haben.

Ein Inserat im Tagli 1968 pries einen Citroën Légère 1948 an, grau, fahrbar, für 600 Franken. Der Besitzer hatte keine Ahnung von Auto und lieferte deshalb in regelmässigen, kurzen Abständen seine Traction in die Reparaturwerkstätte ein. Dieses Vorgehen tat seinem Portemonnaie ungut, und so beschloss er, sich seines Geldvernichters zu entledigen.

Der Tacho war (unter manch anderem) defekt. So merkte ich während der Fahrt von St. Gallen nach Hause nicht so recht, wie schnell ich fuhr. Meine Frau, die hinterherhetzte, klärte mich dann auf. Aha, deshalb das verzweifelte Kurbeln am Lenkrad in den Kurven.

Vor der Garage daheim betrachtete ich zum ersten Mal unsere neue Errungenschaft so richtig. Ja, fahrbar stimmte, aber sonst sah es nicht so vielversprechend aus. Aber, so tröstete ich mich, ich konnte ja vieles selber machen, und der Anschaffungspreis war bescheiden. Doch woher die Zeit nehmen? Das Schicksal meinte es gut mit mir. Es befand, ich fahre zu riskant Ski, und liess mich mit einem Beinbruch liegen. Das gab mir Gelegenheit, mehr als zwei Monate vom Arbeitsplatz fernzubleiben. Was macht man da mit der vielen Zeit? Eben!

Getriebe, Zylinderkopf, Antriebswellen, Bremsen, Lenkung usw., ihr kennt das ja. Die ersten und weniger ersten Rostschäden an der Karosserie flickte ich mit Glasfasern und 2-Komponenten-Material (hält heute noch, da staunt ihr, nicht wahr?).

Da grau nicht gerade unsere Lieblingsfarbe ist, und da es gar nicht so viele Blüemlikleber gab wie es brauchte, um alle unschönen Stellen abzudecken, war gelegentlich eine Neulackierung spruchreif. Schwarz sollte sie werden wie im Original, aber die Räder sollten grau bleiben, denn das Gelb der Originalausführung gefiel uns nicht besonders. Originalzustand war damals noch nicht so gefragt, deshalb sägten wir auch die Querstangen an den Sitzen ab - aus Sicherheitsgründen für Hintersitzende (heute bekäme man zwei Jahre Zuchthaus dafür).

Nun lief unsere Traction bestens, sah auch nach etwas aus und machte uns und anderen viel Freude. Ausfahrten, Hochzeitsfahrten, Ferienfahrten wechselten sich ab mit Fahrten fürs Militär (Einrücken in Kägiswil), für Familienfêten und ins Ausland.

Wenige Jahre nach der Clubgründung des CTAC wurden wir Mitglied. Unser erstes Treffen war im legendären Zofingen. Nun folgten viele Treffen im In- und Ausland. Nicht nie, aber selten liess uns unser Leschi im Stich. England, Dänemark, Deutschland, Holland, Frankreich, Belgien, halt bei fast allen ICCCR waren wir dabei.

Vier Pannen sind uns in besonderer Erinnerung geblieben. Da war die Heimfahrt von Holland. Ein lauter Knall im Motorenraum, und da war kein Vortrieb mehr, dafür eine Beule von innen nach aussen in der Motorhaube. Das Antriebspully hatte sich in verschiedene Teile aufgelöst. So eine Stunde an der Autobahn warten, bis die holländische "Wegenwacht" ankommt zum Abschleppen, ist ein spezielles Erlebnis. Lastwagen um Lastwagen donnerte vorbei, jedes Mal uns und unseren armen Leschi arg durchschütteleind.

Oder: Nach einer Passfahrt liess sich der zweite Gang nicht mehr lösen. Abschleppen oder ca. 200 km im zweiten Gang heimhötteren inklusive Bözberg waren die Varianten. Es sei verateten, 50 km/h im Zweiten verbraucht gar nicht viel mehr Benzin. Dass dann gegen Ende der Fahrt noch die Lichtmaschine den Geist aufgab, nachts um halb zwölf, konnte uns auch nicht mehr erschüttern.

Oder: Hochzeitsfahrt mit befreundeten Nachbarn als Brautpaar.

Nach einem kurzen Apéro zu viert in Regensberg auf der Fahrt zur Trauung in Affoltern/ZH blieb das Miststück etwa 300 Meter vor der Kirche stehen. Diesen restlichen Weg musste das Brautpaar zu Fuss zurücklegen. Und alles Probieren von Dani Eberli und mir, während in der Kirche der Pfarrer Schicksal spielte, nützte nichts.



Oder: Nach einer grösseren Investition in die Technik, nach den ersten 20 Kilometern, in der letzten Spitzkurve steil aufwärts, gab es einen kurzen, trockenen Knall, und Leschi wollte nicht mehr. Der Wasserfall vorn unten war ein Ölfall mit Ursprung Getriebe. Dieses hatte "es" verjagt - rundum, und es wurde nur noch durch seine Innereien zusammengehalten. Es grenzt an ein Wunder, dass solcherart trocken und ohne grossen Halt der Zahnräder und Wellen die schon hinter uns gebrachten 20 Kilometer, nun zurück zur Reparaturwerkstatt, überhaupt noch zurückgelegt werden konnten,

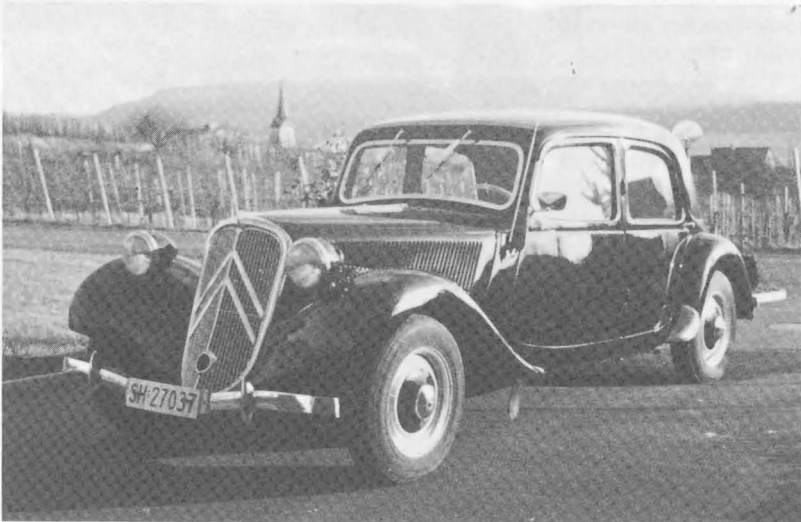
Mit 47 Jahren durfte unser Vehikel das erste Mal an einem Randonnée Alpine teilnehmen. Da zeigte es sich dann, dass zwar eigentlich alles bestens funktionierte, dass aber in der Sommerhitze beim Aufstieg auf Passhöhen bis 2800 Meter (momoll, das gibt es in den französischen Alpen) der Kühler überfordert war. Kommt Zeit, kommt Rat, vor allem wenn beim jeweiligen Halt die Motorhaube geöffnet wurde, damit die warme Luft den noch wärmeren Motor für eine halbe Stunde etwas abkühlen konnte.

Die Fotos, die während dieses Lebensabschnitts unserer Traction von uns gemacht wurden, füllen mittlerweile mehrere Alben, so wie die Erlebnisse von Peter Weber die Videokassetten füllen.

Ja, und nun sind wir bald soweit, dass Frutigen unseren 25 Jahre alten Club beherbergen darf. Da wird dann unser in die Jahre gekommenes Stück auch wieder teilhaben (wenn nichts ganz Grosses dazwischen kommt).

Und dann ruft möglicherweise bald die Neue Welt, wenn das nächste ICCCR in Boston stattfindet. Wer wäre auch dabei?

Jürg Deller



Abschiedswehen

Was, wenn die Heilungskosten ins Unendliche steigen ? Nachdem sich unsere betagte Tante Francine ihrer Herzoperation unterzogen hatte, dachten wir eigentlich, dass sie nun wieder voll fit sei. Weit gefehlt ! Mit dem total überholten Herzen, das ihr Ch. H. implantiert hatte, schaffte sie erst lange Strecken und zunehmend selbst kurze Strecken nur unter unsäglichem Schwitzen und Schnaufen (total 2000 km). Auch mit ihrer Blase hatte sie zunehmend grössere Probleme. Grosse Flecken in der Garage zwangen uns gar ihr zwei Nachttöpfe unterzustellen. Den Spital nahe Glarus konnte sie schlussendlich nicht mehr aus eigener Kraft erreichen und für den Krankentransport wollten wir nicht mehr aufkommen. Ein befreundeter Arzt im Dorf stellte bei ihr dann fest, dass das obere Herzkranzgefäss im Eimer ist (Zylinderkopfdichtung).

Toll, dachten wir. Erst trugen wir uns mit dem Gedanken, Francine aktive Sterbehilfe zu leisten. Diesen Gedanken verwarfen wir dann wieder (hat uns Francine doch inklusive Ankauf 30'000.- gekostet).

So kommt es, dass wir beschlossen haben unseren einstigen Traum (mittlerweile Albtraum) zum Verkauf auszusprechen.

Von vielen tollen Ausfahrten hatten wir geträumt, nur wenige waren es. Wir schafften gerade ein Clubtreffen, einen Besuch im Ecomusée (mit dem alten Motor), zwei Fahrten nach Schaffhausen und zwei Spitalbesuche im Glarnerland.

Schade !!! Der Traum ist aus. Was bleibt ist ein leeres Bankkonto und eine immer noch kranke Francine, die wohl schön aussieht, krank ist und darum dringend zum Arzt sollte.

Cuno Seiler

Prunk, Protz und Personal im Jachthafen von Saint-Tropez



Der Termin für das 25 jährige Jubiläumstreffen in Frutigen rückt immer näher. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren und dem OK ist es gelungen, ein Programm auf die Beine zu stellen, dass die Anreise ins schöne Berner Oberland mehr als Wert ist.

Zur Erinnerung: Das Treffen steht jedem Citroën Liebhaber zur Teilnahme offen. Egal ob mit oder ohne Traction oder anderen Citroën-Fahrzeugen zu Fuss oder per Velo, wir freuen uns über jeden, der mitfeiert !

Bereits haben sich eine stattliche Anzahl Tractionisten sowie andere Citroën-Freunde angemeldet. Allerdings hat sich erst ein kleiner Teil der Clubmitglieder eingeschrieben. Wir nehmen nicht an, dass Ihr den Jubiläumsanlass verpassen wollt. Zudem wissen wir aus zuverlässiger Quelle, dass dieses Jahr an Pfingsten auch das Wetter mitspielt ! Daher:

Eine Anmeldung kann auch weiterhin erfolgen !!!

(E-Mail, Anmeldeformular auf dem Internet oder beiliegend). Eine Reservierung von Unterkünften muss jedoch ab jetzt direkt durch den Teilnehmer getätigt werden.

Informationen über Frutigen und die Region sowie Unterkunftsmöglichkeiten gib'ts auf dem Internet unter:

<http://www.frutigen-tourismus.ch/>

oder bei

Frutigen-Tourismus

Dorfstrasse 18

Postfach 59

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (33) 671 1421

Fax +41 (33) 671 5421

e-Mail: frutigen-tourismus@bluewin.ch



ANMELDUNG

**Internationales CITROËN TRACTION AVANT Treffen
2./3. Juni 2001 in Frutigen, Berner Oberland (CH)**

Teilnehmer

Name	[REDACTED]	Vorname	[REDACTED]
Adresse	[REDACTED]	Land	[REDACTED]
PLZ	[REDACTED]	Ort	[REDACTED]
Telefon	[REDACTED]	e-mail	[REDACTED]
Anzahl mitreisender Personen	[REDACTED]	Erwachsene	[REDACTED]
		Kinder	[REDACTED]

Fahrzeugdaten

Typ	[REDACTED]	Jahrgang	[REDACTED]
Carrosserie	[REDACTED]	Nummer	[REDACTED]
Besonderheiten	[REDACTED]		

Teilnahmegebühren

Fahrzeug inkl. Insassen	à sFr. 50.-	sFr.	[REDACTED]
Galadiner / Citroën-Abend	Personen à sFr. 50.-	sFr.	[REDACTED]
	TOTAL	sFr.	[REDACTED]

Überweisung auf folgendes Konto:
4661683 80098, Raiffeisenbank Gürbe, 3665 Wattenwil, PC 30-4423-9

Informationen und Anfragen zur Veranstaltung oder Anmeldung

André Baumann Lobärgstrasse 43 3423 Ersigen (Schweiz)
Tel 0041 / 34 / 445 79 00 e-mail ba.design@smile.ch

Freitag 1. Juni 2001

Eintreffen der Teilnehmer	am späteren Nachmittag
Verpflegung am Abend im Festzelt	ab 18.00h
Öffentliches Drive-In-Kino	ab 21.00h

Samstag 2. Juni 2001

Eintreffen der Teilnehmer	ab 09.00h
Verpflegung im Festzelt	ab 11.00h
Teilemarkt	ab 11.00h
Citroën-Oldtimer Ausstellung	ab 11.00h
Ausstellung aktueller Citroën Modelle mit Probefahrt	ab 11.00h
Plauschfahrten mit Oldtimern	
Geschicklichkeitsfahren mit Spezialfahrzeugen	ab 13.00h
Gala Diner mit Preisverleihung	Türöffnung 19.00h Diner ab 20.00h

Sonntag 3. Juni 2001

Teilemarkt	ab 11.00h
Citroën-Clubshow und weitere Oldtimer Clubs mit Apéro	11.00h
Citroën-Oldtimer Ausstellung	
Ausstellung aktueller Citroën Modelle mit Probefahrt	
Rekordversuch: Citroën-Typen 1919-2001	12.00h
Ausfahrt zu touristischen Zielen	individuell
Präsentation der Fahrzeuge, Concours d'élégance	ab 13.00h
Schluss des Treffens	18.00h

Blick

Blick
ONLINE

HOME

AKTUELL

SPORT

WETTER

UNTERHALTUNG

TECHTREND

AUTO

GESUNDHEIT

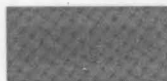
GAMERADAR

EROTIK

TREFF

SERVICE

SUCHEN



Next Town...

TIPPEN SIE MIT, UND GEWINNEN



23. MÄRZ 2001

BLICK AUTO

Alles Citroën oder was?

VON MARIO BORRI

FRUTIGEN BE – Der Citroën-Traction-Avant-Club Schweiz feiert an Pfingsten Geburtstag. Alle Fans der «Gangster-Limousine» und andere «Zitronen-Freaks» sind herzlich eingeladen. Höhepunkt der Party: eine Show mit allen Citroën-Modellen von 1919 bis 2001.

Vor 25 Jahren haben sich die Schweizer Freunde des legendären Citroën Traction Avant zu einer Interessengemeinschaft formiert. Heute zählt der Club rund 340 Mitglieder. Vom Freitag 1. bis Sonntag 3. Juni 2001 steigt die Jubiläumsparty im Berner Oberland. Highlight der Feierlichkeiten ist der Versuch, sämtliche Citroën-Modelle vom Typ A von 1919 bis zum brandneuen C5 auf dem Platz zu präsentieren. Keine leichte Aufgabe: Die gesamte Palette umfasst rund 35 Fahrzeugtypen. Laut Club-Sprecher André Baumann gestaltet sich vor allem die Suche nach einigen Exoten aus den 70er Jahren als schwierig. Dank Internet ist man aber zuversichtlich, die Aktion erfolgreich über die Bühne zu bringen. Anmeldung und Infos unter: www.tractionavant.ch.



Grosse Citroën-Party am Pfingstwochenende vom 1. bis 3. Juni 2001.

FOTO: ANDRÉ BAUMANN

Artikel vom 20. März 2001

UP

| HOME | AKTUELL | SPORT | WETTER | UNTERHALTUNG | TECHTREND | AUTO
| GESUNDHEIT | GAMERADAR | EROTIK | TREFF | SERVICE |

Am Anfang war die verrückte Idee eines OK-Mitglieds, endlich einmal alle je gebauten Citroën Personewagentypen zusammenzubringen. Aus der Idee wird am 3. Juni (hoffentlich) Wirklichkeit ! Bereits haben wir Zusagen von einigen Fahrzeugen und zusätzlich einiger Spezialkarosserien.

Auf der folgenden Seite seht Ihr den Stand unserer Bemühungen, noch fehlen einige Wagentypen. Da es in der Schweiz nicht möglich ist, beim Strassenverkehrsamt eine Liste von zugelassenen Fahrzeugen der gesuchten Typen zu erhalten, müssen wir in mühsamer Sucharbeit einzelne Besitzer ausfindig machen. Daher sind wir auf Eure Mithilfe angewiesen:

- **Wer von Euch hat in der Garage oder auf dem Estrich eines der gesuchten Fahrzeuge und würde uns dieses für den Rekordversuch zur Verfügung stellen ?**
- **Oder kennt Ihr vielleicht jemanden der eines der Fahrzeuge besitzt ? Dann überzeugt ihn davon, dass er an Pfingsten unbedingt nach Frutigen kommen will !**
- **Meldet Euch bitte auch, wenn Ihr ein seltenes Fahrzeug habt, das vielleicht schon abgehackt ist. Besser eins zuviel als gar keins !**

Also:

Helft uns bitte, den Rekordversuch erfolgreich abzuschliessen und meldet Euch ! Nebst Publikationen in Fachpresse und Medien kann daraus sogar ein Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde werden !

Kontakt:

André Baumann
Lobärgstrasse 43
3423 Ersigen
034 445 79 00
ba.design@smile.ch

Liste der gesuchten Autos für den Rekordversuch (Stand 20.3.01)

1919 1921 1922 1928 1932 1934 1949 1955 1961 1967 1968 1970 1974



Typ A	Von	Bis	Produktion
	1919	1921	24.000

?



Typ B	Von	Bis	Produktion
B2	1921	1927	73.306
B2 Candy	1922	1927	44.206
B10	1924	1925	17.290
B12	1925	1927	28.281
B14	1926	1929	119.497
B18	1927	1928	9.707

?



Typ C-Q-Q	Von	Bis	Produktion
	1929	1936	48.192

?




Typ Cs - Cs	Von	Bis	Produktion
C4	1928	1934	143.068
C8	1929	1933	81.273

✓




Beetle	Von	Bis	Produktion
B	1932	1936	37.536
1S	1932	1932	44.206
1S	1932	1933	7.228
7 UA	1935	1936	7.191
11 LA	1935	1941	7.538

✓



Tractor	Von	Bis	Produktion
T	1934	1941	48.008
T1	1934	1937	400.435
T3	1936	1937	30.892

✓




ZV	Von	Bis	Produktion
	1949	1960	3.909.634

✓



DS-ID	Von	Bis	Produktion
	1955	1975	1.456.115

✓




Ami 6-8	Von	Bis	Produktion
Ami 6	1961	1969	1.035.855
Ami 8	1969	1979	773.344

?




Byane	Von	Bis	Produktion
	1967	1984	1.443.053

✓




Mihari	Von	Bis	Produktion
	1966	1987	1.44.963

✓



SW	Von	Bis	Produktion
	1970	1975	12.920

?



65	Von	Bis	Produktion
G60	1970	1981	1.874.754
G60 Rotor	1974	1975	847
G5A	1979	1986	562.000


?



C1	Von	Bis	Produktion
	1974	1988	1.021.000


✓

1976 1978 1982 1986 1989 1991 1993 1994 1996 1997 1999 2001 2002




LN	Von	Bis	Produktion
LN	1976	1979	116.621
LNA	1978	1986	164.276

?



Visa	Von	Bis	Produktion
	1978	1988	1.222.608

?




Bl	Von	Bis	Produktion
	1982	1994	2.015.738

?



Al	Von	Bis	Produktion
	1986	1996	2.425.136

✓



XM	Von	Bis	Produktion
	1989	-	329.388

?



ZX	Von	Bis	Produktion
	1991	1997	1.581.376

?



Kaelia	Von	Bis	Produktion
	1993	-	1.106.731

?




Evasion	Von	Bis	Produktion
	1994	-	82.278

✓



Berlino	Von	Bis	Produktion
	1996	-	211.427

✓



Saxo	Von	Bis	Produktion
	1999	-	801.417

✓



Xara	Von	Bis	Produktion
	1997	-	597.687

✓



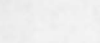
Xara Picasso	Von	Bis	Produktion
	1999	-	-

✓



C3	Von	Bis	Produktion
	-	-	-

✓



C3	Von	Bis	Produktion
	-	-	-

?

?

Als Eröffnung und Highlight des Jubiläumstreffens am Freitagabend präsentieren wir das

1. CTAC Drive-In-Kino

auf dem Treffengelände /Flugplatz in Frutigen (Zufahrt ab Autobahn beschildert).

Wer erinnert sich nicht an die legendären Filmszenen aus den 60er- und 70er-Jahren. So manche Romanze begann auf dem Vordersitz eines tollen Schlittens im Autokino bei einem spannenden Film. Jetzt endlich können auch wir mit unseren noch tolleren Schlitten (sprich Tractions) einen solchen Abend erleben. Ob im Auto oder Open-Air, die Leinwandgrösse von **14m** vermittelt ein eindrucksvolles Bild des Geschehens. Da wir in unseren Oldtimern die neuste Tonübertragungstechnik über das Autoradio nicht nutzen können wird uns der **High Boost Dolby Stereo Ton** den Hörgenuss ermöglichen.

Filmbeginn ist um 21.00h. Der Eintrittspreis wird bei Fr. 20.- pro Auto liegen (Freude herrscht bei den Familiale-Besitzern). Für **Popcorn** und **Coke** ist ebenfalls gesorgt. Falls die Temperaturen im Auto aufgrund der äusseren Witterung gegen die Nullgradgrenze rutschen sollten empfehlen wir etwas Warmes aus unserer Festwirtschaft oder noch besser: näher zusammenrücken !

Nicht genug der Highlights, es ist uns zudem gelungen den **absoluten Kultfilm** (nicht nur unter Traktionisten) aufzuspielen und Euch zu präsentieren :

DIVA (von Jean Jacques Beineix)



Action-Thriller

Dieser raffinierte Thriller mit Hitchcock-Qualitäten gemischt mit sexuellen Exzessen bietet 118 Minuten Faszination. Die junge Fräulein Jules vereint zunächst eine Copendiva. Heimlich schwelgt er in Konjunkt mit. Das Band wird mit einem anderen verwechselt, das einen Supergangster auf das schwarze Bismarck.

Nun gerät Jules in den Dackelgang der Pariser Unterwelt. Auf absurde Weise ist sie in dieser Welt auch konstant. Zwei sinnlose Killer, die Plattenfirma und die Polizei jagt jetzt grössten Jules.

Abendliche Verwirrungen streuen sich ein, da keiner die Motive des anderen kennt. Jules wurde auf der Straße tödlich, könnte da nicht Hilfe von dem verurteilten Bismarck und dessen sexy Freundin. Wie aus einer anderen Welt taucht das Paar auf und bringt eine konstante Ebene in diesen Thriller.

CAST:

Cynthia	Wahneema Lubiano
Michelle	Michelle Pfeiffer
Jules	Francesca Annis
Daniel	Nancy Benquet
Alta	Thuy An Luu
Steve	Steve Faller
Charles	Charles Berling
Amy	Isabelle Huppert
Regis	Jean-Pierre Baudouin
Daniel	Jean-Claude Raimond
Jack	Jacky Martini
Maria	Madeleine Renaud
Francois	François Truffaut
Production	Image Sébastien

18 Mo. Farbe
Laser Film
Dolby Digital
DVD Video

TAURUS
VIDEO

Eine weisse Traction als Hauptdarstellerin ! Lasst euch dieses einmalige Erlebnis nicht entgehen. Wer sich bis jetzt noch nicht für das Treffen angemeldet hat kann das noch tun, wer für den Film früher als ursprünglich geplant anreisen will wird bestimmt nicht enttäuscht.

INTERNATIONALES

*Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën
Treffen in Frutigen, Internationales Citroën Treffen in Frutigen, Internationales Citroën*

Traction-Avant Treffen

1., 2. und 3. Juni 2001
in **Frutigen/BE**

25 Jahre
CTAC



Pfingsten 2001



INSERATE

(s. auch unter <http://www.tractionavant.ch/ctacinserate.html>)

Zu verkaufen:

Still for sale ! my 1948 Big Six

Due to a recent purchase of a 1938 Slough Roadster, my 1948 Slough Big Six is now on the market. This is not a 'cheap' car as it has been fully restored to the highest standards. A full restoration report and plenty of pictures can be viewed on: <http://guest.btinternet.com/marcus.lasance/>



This car will also be available for viewing at Frutigen Friday the 1st to Sunday 3rd of June. Offers in the region of SFR 35,000 considered. marcus.lasance@btinternet.com

Zu verkaufen:

CITROEN 11 BL 1953

Stammnummer:

048.962.063

Fahrgestell:

612 947

Erste Inverkehrsetzung :

30.1.1953 in Frankreich

Letzte Vorführung:

13.10.1995 AG

Farbe:

schwarz, Felgen grau (53)

Motor vor 2000 km total revidiert und auf bleifrei umgestellt (Ch. Heussi)

Zylinderkopfdichtung defekt.

Investitionen für 12'000 Fr. mit Belegen.

Preis :10'000.-

Besichtigung : C. Seiler, Sommerauweg 24, 4442 Diepflingen, 061/ 971 62 54

Zu verkaufen:

Citro n 15/Six, Jahrgang 1951

Schwarz, teilweise restauriert

Ab MFK, vollgetankt

Preis Fr. 18'800.-

Zusätzlich 4 neue Reifen 185x400

Paul Stehrenberger, Kehr 39, 9056 Gais AR

Tel 071 793 11 75

pastehrenberger@swissonline.ch



Liebe Inserenten

Teilt dem Redaktor doch bitte mit, ob Euer Inserat Erfolg hatte oder wenn das Inserat erneut erscheinen soll. Danke !

REX • CITROEN • ZÜNDAPP • AGFA • RENAULT • PUCH • PEUGEOT • AUTOMOBIL REVUE • BMW • LAMBRETTA • PHILIPS • HEINKEL • KODAK • MOTO • HARLEY DAVIDSON • DKW • MESSERSCHMITZ • KTM • CYCLEMASTER • DINKY TOYS • MOTOSACOCHE FLINK • HOBBY • MOSQUITO

WÄNN I GAS GIB, ISCH D' CARAVELLE
NA NÖD VERCHAUFT.
SI CHOSCHT NÄMLICH NUR 3000 STUTZ !

WETZIKON
KEMPTEN

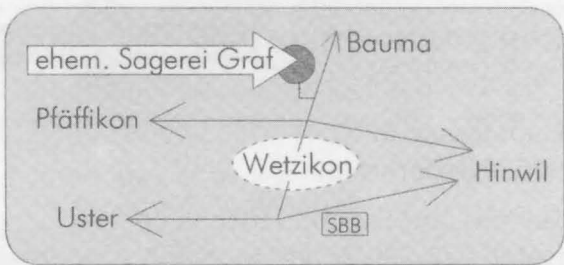


23./24. Juni 2001 Sammler-Verkaufs-Plausch

Voll- teil- und unrestaurierte Oldtimer von 1929-1960
Autos - Motorräder - Roller - Mopeds - Velos mit Hilfsmotoren
Modellautos, altes Spielzeug und Flohmarktartikel
Auto- und Motorradbücher, Prospekte, Betriebsanleitungen
Radio, Tonband, Plattenspieler, Film- Photoapparate, Haushaltgeräte, usw

Verlosung eines fahrbereiten Oldies !

Snacks und Cafeteria

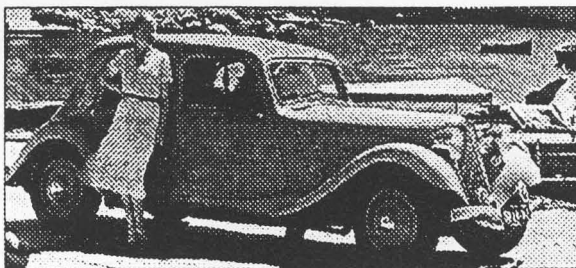


atelier-zimmerli@swissoneline.ch
Tel. 01/9323777 Fax. 01 9323778



CITROËNISTES

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



CHRISTIAN HEUSSI

Traction



Avant

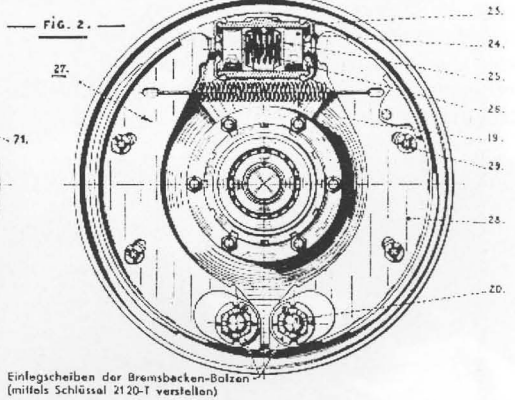
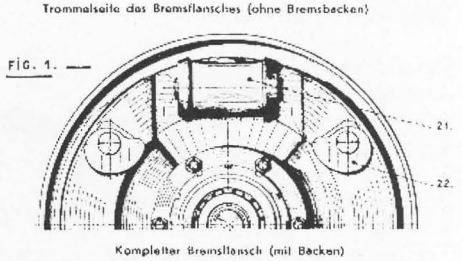
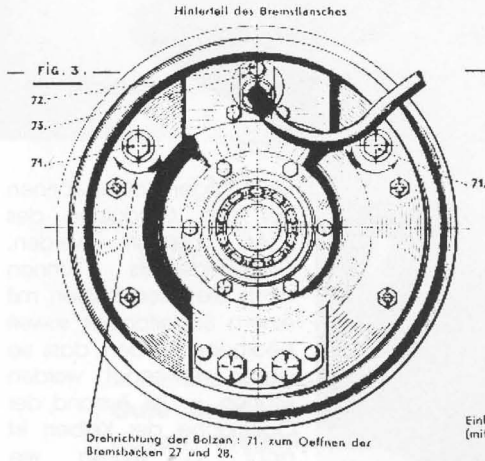


Badstrasse 57
8867 Niederurnen

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

Bremsen Traction Avant

Die Bremsen unserer Tractions verlangen nach regelmässiger Pflege. Die Bremsflüssigkeit muss spätestens nach zwei Jahren ersetzt werden, da sie Kondenswasser aufnimmt, was in den Bremszylindern zu Standschäden führt. Zudem sinkt mit zunehmendem Wasseranteil der Siedepunkt, so dass es bei starker Beanspruchung der Bremsen (zum Beispiel bei einer Pass-Abfahrt) zu Dampfblasen in den Bremsleitungen kommen kann. Im Gegensatz zur Bremsflüssigkeit lässt sich Dampf komprimieren, so dass kaum mehr eine Bremswirkung erzielt werden kann.

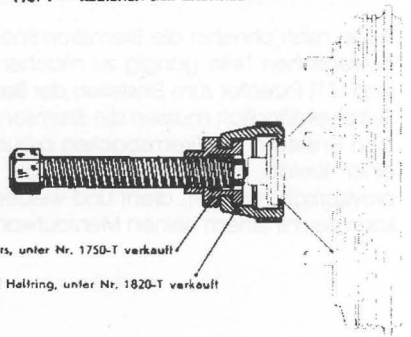


Das Kondenswasser sammelt sich am tiefsten Punkt der Bremsanlage: In den Radbremszylindern [21]. Die Kolben [24] in den Radbremszylindern rosten fest, und wenn man die Bremse das nächste Mal betätigt, werden sie losgerissen. Dabei wird die Oberfläche im Zylinder beschädigt, es kommt zu Poren und Kratzern, so dass die Gummilippen [25] nicht mehr sauber dichten. Bremsflüssigkeit dringt um den Kolben herum in die Staubmanschette und tropft von dort innert kurzer Zeit auf die Innenfläche der Bremsstrommel. Beim nächsten Bremsvorgang gelangt die Flüssigkeit auf die Bremsbeläge, diese verölen und werden glashart. Die Bremswirkung lässt rapide nach und die Bremsen ziehen einseitig.

Fazit: Wer seine Bremsflüssigkeit nicht regelmässig wechselt, riskiert im besten Fall eine Totalrevision der Bremsen.

Zum Abziehen der vorderen Bremsstrommel der 11CV vom Konus der Antriebswelle ist unbedingt ein Spezialabzieher notwendig. Dieser muss im Bereich der Nabe ansetzen. Auf gar keinen Fall darf ein Abzieher an

FIG. 1 — ABZIEHEN DER RADNABE



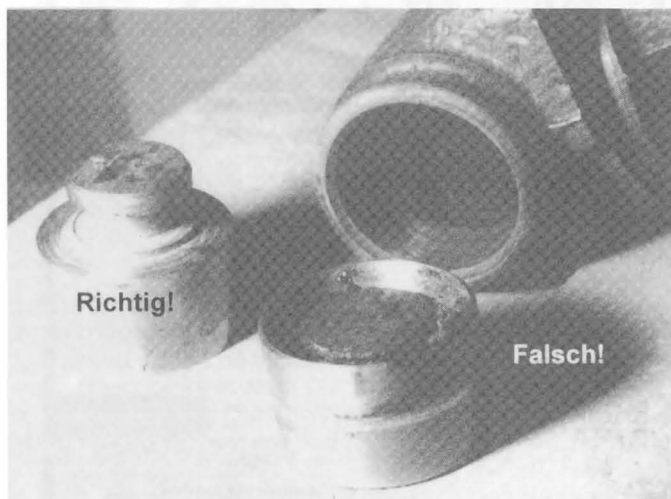
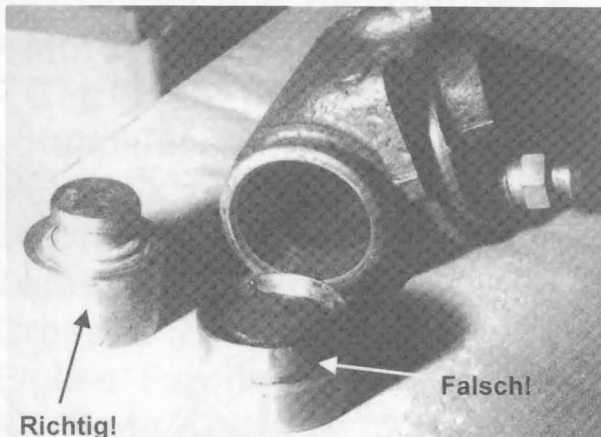
Technische Tips und Ratschläge

ohne Gewähr, jede Haftung wird abgelehnt!

den Schrauben oder am äusseren Rand der Trommel ziehen: Die Trommeln werden dadurch verzogen und unbrauchbar!

Generell ist zu bedenken, dass die Bremstrommeln nur im äussersten Notfall von einem Fachbetrieb ausgedreht werden dürfen. Durch das Ausdrehen nimmt die Wandstärke ab, und die Trommeln werden noch empfindlicher auf Verzug.

Bei Derendinger wurden in den letzten Jahren Ersatzbremszylinder für 11CV verkauft, welche mit falschen Kolben bestückt waren. Es ist wichtig, dass die richtigen Kolben in Form eines "Gewichtsteines" montiert sind. Zwar funktionieren die anderen am Anfang auch, aber mit der Abnutzung der Bremsbeläge kommen sie zu weit heraus. Sie können verkanten, was zu einem Blockieren der Bremse führen kann, oder es kann zu fatalem Ölverlust kommen.



Die richtigen Kolben können bei den Garagisten des CTAC gekauft werden. Gegebenenfalls können auch die alten Kolben mit einem Schleifpapier soweit bearbeitet werden, dass sie weiter verwendet werden können. – Der Zustand der Oberfläche der Kolben ist nicht so wichtig wie derjenige der Zylinder, weil an den Zylinderwänden die Gummiteile dichten müssen.

Es lohnt sich, die Bremsteile mit einem speziellen Bremsfett einzustreichen. Probleme mit Rost lassen sich damit drastisch reduzieren.

Wenn man ohnehin die Bremstrommel demontiert, sollte man die Gelegenheit nützen, um alle beweglichen Teile gängig zu machen. Dazu gehören auch die unteren [20] und oberen [22, resp. 71] Exzenter zum Einstellen der Backen [26 und 27].

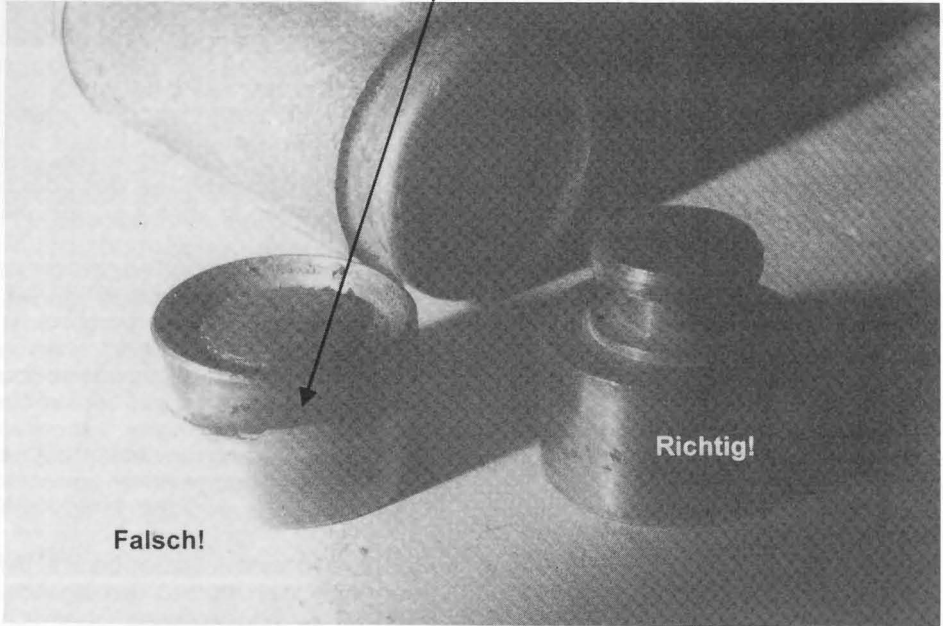
Selbstverständlich müssen die Bremsen am Schluss der Arbeiten entlüftet werden.

Zum Einstellen der Bremsbacken braucht man nicht unbedingt ein Einstellgerät. Wenn man mit einer Kreide horizontale Striche auf die Bremsbeläge macht und danach die Trommel provisorisch montiert, dreht und wieder demontiert, sieht man, wo die Trommel streift, und man kann sie mit einem kleinen Mehraufwand an Zeit ebenfalls passgenau einstellen.

Technische Tips und Ratschläge

ohne Gewähr, jede Haftung wird abgelehnt!

Beim untenstehenden Bild ist anhand der Rostspuren feststellbar, wie weit die zu kurzen Kolben aus dem Zylinder gepresst worden sind. Es leuchtet ein, dass dies zu gefährlichen Situationen führen kann.



Gute Bremsen sind das halbe Leben. Wer nichts davon versteht, muss diese Arbeiten dem Fachmann überlassen!

Daniel Eberli

Am 7. April hatten wir die Gelegenheit im Anschluss an das Nachtessen für die Helfer des Citroën Treffens von Pfäffikon mit Hansruedi Büchi ins Kino Rex in Pfäffikon ZH zu gehen und einen aussergewöhnlichen Citroën-Film zu sehen.

Goddess of 1967 von Clara Law, Honkong/Australien

Ein skurriler Film, der eine abgedrehte Geschichte erzählt, in deren Mittelpunkt quasi als roter (rouge écuré) Faden eine 1967er DS dauernd präsent ist. Sie stellt das vertraute Objekt dar, das in einer neutralen Weise den Kinogänger durch die Geschichte führt.

Der Film ist technisch einfach und ohne viel Aufwand gemacht. Oft sieht man Mikrofone, Lichtreflektoren oder Scheinwerfer im Bild. Es kommen keinerlei Überblendungen vor, der ganze Film besteht aus hart zusammengeschnittenen Szenen.

Die vielschichtige Story spielt mehrheitlich in Australien, beginnt aber eigentlich in Tokyo. Sie verläuft nicht immer chronologisch, verschiedene Rückblenden werden durch entsprechend eingblendete Titel signalisiert. Die äussere Reise ist auch ein Trip in die Abgründe der Seele einer blinden Frau.

Ein japanischer Computerhacker und Reptilienliebhaber wünscht sich nichts sehnlicher als eine DS. Mit einem falschen Passwort beschafft er sich das nötige Geld von 40'000 Au\$, nachdem er übers Internet in Australien ein entsprechendes Exemplar ausgemacht hat.

Die Geschichte nimmt eine erste unerwartete Wendung beim Eintreffen des Interessenten in Australien. Während eines Streits um das zu erwartende Kapital hat der Besitzer seine Frau und nachher sich selbst erschossen. Das Blut klebt noch auf den Teppichen und die Hirnmasse hängt an der Decke und an den Wänden.

Der japanische Besucher muss mit der DS auch ein blindes Mädchen mitnehmen, das als einziges den wirklichen Besitzer kennt und so einen Verkauf erst möglich machen kann.

Dies ist der Beginn einer 5000 km Reise durch Australien mit viele unerwarteten Wendungen und Überraschungen.

Immer wieder wird in frühere Zeiten zurückgeblendet und es werden Szenen gezeigt, bei denen die DS schon vor 30 Jahren dabei war. Viele dramatische, demütigende, ekelerregende und sexuell ausschweifende Szenen bis zur Vergewaltigung reihen sich aneinander. Die damaligen archaischen und heutigen Lebensweisen werden an typischen Orten des Outbacks gezeigt, einmal in einem Tanzlokal, einmal in einer zerfallenen Kirche, auf einer Farm, in einem Motel usw.. Leider verschwimmt dadurch die beabsichtigte Aussage des Films etwas. Mit der Darstellung der anderen Seite der Welt wird auch die andere Seite des Lebens gezeigt. Die Blindheit bekommt im Laufe des Films einen tieferen Sinn, die dunkle Seite unseres Charakters.

Das blinde Mädchen und der japanische Gast kommen einander langsam näher. Schliesslich finden sie den Besitzer der DS untertage in einer Opalmine und das Mädchen möchte ihn in einem Zustand von beginnender Schizophrenie mit einer Pistole erschliessen. Der japanische Gast ermahnt sie aber, dass dadurch die Welt auch nicht besser wird und sie besinnt sich im letzten Augenblick.

Zusammen fahren sie dann mit der DS in die unendliche Weite der australischen Steppe, während sie ihm die Augen zuhält und hier endet der Film.

Hans Georg Koch

Herzlichen Dank an Hansruedi Büchi, der diese Sondervorstellungen im stimmungs- und reizvollen Studio-Kino Rex in Pfäffikon ermöglicht hat. Die Anfahrt hat sich trotz des Regenwetters mehr als gelohnt !

André Baumann

Leidenschaft und Schmerz - Reaktion aus dem Glarnerland

Wenn man den Bericht liest, weiss man eigentlich nicht, ob man lachen oder weinen soll. Vielleicht war schon der Anfang der falsche; zuerst zum Club, dann mit einem Fachmann die Traction aussuchen ? Dass der Motor nicht original war, sah der Fachmann aus dem Glarnerland auch, und nur unter grosser Mehrarbeit konnte er die, in früheren Jahren abgesägte DS Kurbelwelle und mit Körnerschlägen gesicherte Stirnrad, trotzdem nicht weit über dem Kostenvoranschlag reparieren. Wegen der anstehenden Italienreise wurde eine zinslose Zahlungsreglung getroffen, dass man doch in die Ferien starten konnte. Nach dem Urlaub fuhr man wiederum ins Glarnerland, wo der Fachmann schon von weitem hörte, dass der Motor nicht mehr schön rund läuft. Bei Nachfrage wurde erklärt, dass die Wassertemperatur bei einer Passfahrt unglaublich anstieg, man aber trotzdem weiterfuhr, bis man ein schönes Restaurant gefunden hatte. Dabei zeigte man auch noch stolz ein Photo vom Parkplatz, die Traction inmitten einer grossen Wasserlache. Der Fachmann war enttäuscht, hatte er nicht eindringlich gewarnt, bei Passfahrten sofort anzuhalten - und gegebenenfalls ein Restaurant bergab zu suchen. Die ganze Arbeit umsonst - auch ein Fachmann hat manchmal seine depressive Momente, wenn seine Arbeit durch Unverständnis rücksichtslos zerstört wird. Das der Motor dann doch noch zwei Jahre hielt, scheint unter Fachleuten ein Wunder. Über die "falschen" Zündkerzen und Wärmewerte im Verbrennungsraum würde der Fachmann gerne diskutieren, und über das nicht vorhandene Längsspiel der Kurbelwelle (für den Laien: es handelt sich dabei um ca. vierhundertstel Millimeter) scheint auch etwas unglaubwürdig, da sich der Motor beim nicht vorhanden sein, nicht mehr drehen lässt. Dem Bericht zufolge konnte man trotzdem fahrend den nächsten Fachmann erreichen. Den Fachmann würde es auch interessieren, in welchem Jahr das falsch eingebaute Thermometer installiert wurde. Jetzt ist das Fahrzeug im besten Zustand und käuflich, und nur an einen eingefleischten Tractionisten - wenn es diesen Kenner nur nicht stört, dass ein nicht originaler Motor unter der Motorhaube schnurrt.

Regine Hansche

Leidenschaft und Schmerz nicht nur beim Autor !

Selten zuvor hat ein Bericht so viele Reaktionen hervorgerufen wie die von Giorgio Bertoli leidenschaftlich niedergeschriebene Geschichte aus seinem Leben. Wir wollen an dieser Stelle auf Darstellungen und Gegendarstellungen verzichten. Auch Garagisten sind keine Götter in „Blau“ und können an einem schlecht oder falsch behandelten Auto keine Wunder vollbringen, schon gar nicht gratis. Das angeeignete Fachwissen und die vielen Stunden über Motor und Getriebe haben seinen Preis. Trotz unterschiedlicher Ansichten glaube ich ist es wichtig, dass solche Berichte anderen Traction-Liebhabern zugänglich werden. Vielleicht trifft der eine oder andere Neuling seinen Entscheidung dadurch bewusster oder mit **vorgängiger** Hilfe eines „Fachmanns“. Wir haben genug erfahrene Leute im Club, welche gerne bereit sind beim Autokauf mit Rat und Tat zur Seite zu stehen !

Auch wenn in den letzten Heften vermehrt negative Erfahrungen breitgeschlagen wurden, dürfen wir nicht vergessen, dass der Grossteil der Tractionfahrer hauptsächlich von positiven Erlebnissen berichten würde, fände er nur endlich Zeit, diese niederzuschreiben

André Baumann

INTERNET

Die Traction im Internet

Zwar sind wir Tractionisten grosse Nostalgiker und können uns an 50 jähriger, „handgreiflicher“ Technik sehr erfreuen. Dass wir deswegen weltfremd sind, kann aber überhaupt nicht behauptet werden. Im Gegenteil. Mit dem Internet wurde ein Medium entdeckt, das uns hilft, das faszinierende Hobby noch intensiver auszuleben und vor allem den Kreis der befreundeten Gleichgesinnten nun über die halbe Welt zu spannen.

So führt der Link: <http://www.egroups.com/group/TA-L> z.B. zu einer sehr aktiven Internetdiskussionsgruppe. Tractionisten aus dem angelsächsischen Raum beschreiben hier – allerdings in englisch – fast täglich ihre Probleme worauf andere ihnen mit Ratschlägen zu helfen versuchen. Erstaunlich ist es, dass es so viele Tractionbesitzer in den USA gibt, die dort ihre Wagen liebevoll restaurieren aber über keine Ersatzteihändler verfügen. Kürzlich wurde hier z.B. eine längere Diskussion geführt, wie man die Oelwanne, nach einer Demontage wieder so montiert, dass sie auch dicht ist. Im Notfall wird mit dem Artikel ein Bild der Problemstelle mitgesendet. Jedermann (also auch Schweizer) können mitmachen, sofern sie englisch schreiben wollen. Auf der oben erwähnten Seite muss man sich allerdings zuerst als Teilnehmer registrieren lassen (join this group)!

In Europa sind die klassischen Tractionländer Holland und England. Auch hier betreiben vielen Traction-Enthusiasten eine Web-Seite. Vermutlich ist der Holländer Jerome Cats (<http://www.cats-citroen.net/>) einer der besten Traction-Kenner der Welt. Und er teilt sein Wissen freizügig mit allen Citroen-Freunden im Internet. So hat er z.B. alle historischen Lackfarben auf seinen Seiten abgebildet. Cats besitzt nicht weniger als acht Tractions u.a. die rare hydropneumatisch gefederte Version der fünfziger Jahre. 15 weitere Citroens stehen bei ihm herum, u.a. zwei hinterradangetriebene Vorkriegsmodelle, aber auch etliche 2CVs Ami6 etc. Natürlich hat er alle mit Bildern dokumentiert.

Warum jedoch so weit schweifen, wenn doch der CTAC eine der besten Citroen-Clubseiten hat (www.tractionavant.ch)? Als besonderen Service bieten wir eine sehr grosse Linksammlung auf viele Traction- und Oldtimerseiten. Auch findet man – falls man das Clubheft verlegt hat – immer die aktuellen Trefferdaten unserer Sektionen. Durch die interessanten Bericht von Mitgliedern lernt man viel über das rostige Hobby. Die Abenteuerberichte aus der Garagengrube bringen uns aber auch immer wieder zum schmunzeln.

Das Internet hat den Vorteil, kurzfristig aktualisierbar zu sein, da uns kein Redaktionsschluss Einschränkungen auferlegt. Wer unsere Seiten letztes Jahr häufig besucht hat, konnte sich fast täglich informieren, was unsere Präsident in Australien so treibt. Wie war das möglich? Nun – Hans Georg hat in downunder seine Digitalkamera häufig benutzt, abends die Bilder via Laptop und Internet an die CTAC-Webmasters gesandt durch welche sie den Weg ins Internet fanden. Auf diesem Wege standen sie uns Clubmitgliedern in der Schweiz kurz darauf Verfügung, waren aber zur Verblüffung seiner australischen Oldtimerkollegen natürlich auch in Australien wieder zu bewundern. Wer es verpasst hat, findet die Beiträge hier noch immer: <http://www.tractionavant.ch/Galerie/downunder/downunder.htm>.

Als besonderen Service bieten wir allen Clubkameraden an, ihren Liebling im Internet zu platzieren. Davon haben schon über 25 Besitzer Gebrauch gemacht, entweder nur mit einer Foto oder mit längerem oder kürzerem Kommentaren zur Geschichte ihres Schmuckstückes. Natürlich freuen wir uns über jeden Neuzugang. Schon heute haben wir vermutlich die schönste Traction Fotogalerie im Internet. Wie geht man vor? Siehe <http://www.tractionavant.ch/Galerie/Instruktion.htm>

Hat jemand seinen Ersatzteilkatalog nicht zur Hand? Einer unserer Clubgaragisten, Christian Heussi (<http://www.retrogarage.ch>) hat nun alle Ersatzteile im Internet publiziert. Wenn ich jeweils nicht mehr sicher bin, wie man ein Teil genau montiert, drucke ich einfach die entsprechende Seite aus dem Katalog aus und nehme sie mit in meine Garage! Und natürlich geht die Ersatzteilbestellung via Internetkatalog und E-Mail viel schneller über die Bühne als wenn man früher mühsam einen Brief (auf französisch!) an Dépanoto in Frankreich sandte.

Ich hoffe, ich habe alle Tractionisten, die das Internet für ihr Hobby noch nicht entdeckt haben, neugierig gemacht. Und die „habitués“ möchte ich mit einem neuen Service überraschen, einem Newsletter. Wer nicht täglich Zeit hat, zu schauen, ob wir etwas neues publiziert haben (und wer hat diese Zeit schon) kann mir seine E-Mail-Adresse zusenden. Bei jedem neuen Beitrag auf unserer CTAC-Webseite sende ich dann allen ein kurzes Mail das auf die Neuigkeit hinweist.

Für das Internetteam
Rudolf Weber

Internet: www.TractionAvant.ch

Caspar Türlér

Schloss-Strasse 26
8803 Rüschiikon

P 01 724 03 03

G 01 229 22 43

caspar.tuerler@swx.com

Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 11
8307 Effretikon

P 052 347 01 71

G 01 333 34 73

weber.rudolf@swissonline.ch

SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN

SOCIETE ANONYME ANDRE CITROEN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

8. Folge: Die Idee von Pierre Jules Boulanger, ein kleines sparsames Auto für die armen Leute zu bauen.

Gegen Ende Oktober 1935 ging ein Gerücht durch die Entwicklungsabteilung und die Ateliers von Citroën: "Sie wollen einen Rahmen mit vier Rädern, gedeckt von einem Regenschirm, konstruieren!" Der Auftrag des fünfzigjährigen Pierre Jules Boulanger, kurz PJB genannt, lautete, ein Auto zu bauen, das zwei Bauern in Stiefeln und fünfzig Kilo Kartoffeln oder ein Fass Wein mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern befördern konnte und dabei höchstens 3 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbrauchte. Das Aussehen schliesslich sollte keinerlei Bedeutung haben. Monsieur Brogly, der Chef des Entwicklungsbüros, glaubte seinen Ohren nicht zu trauen. Es war der unrealistischste Auftrag, den er jemals gehört hatte. Boulanger hingegen wusste genau, was er wollte, nämlich auch den Aemsten in Frankreich die Möglichkeit geben, ein Auto zu besitzen. Jean Duclos, Ingenieur und Verantwortlicher für Publikumsbefragungen bei Citroën machte sich auf den Weg. Er durchquerte während fünf Monaten ganz Frankreich und befragte über zehntausend Personen, was für ein Auto sie benötigten, wie oft sie damit unterwegs seien, welche Lasten sie zu transportieren hätten, ob sie zwei oder vier Türen bevorzugten etc. Aus den Antworten entstand ein Pflichtenheft, das die Bedürfnisse der bescheidensten Leute in Frankreich sichtbar machte. Unter dem Namen TPV (Toute Petite Voiture) ging das Fahrzeug in Entwicklung, das schliesslich 13 Jahre später, am Pariser Autosalon 1948 als 2CV dem Publikum vorgestellt werden sollte. 1936 wurde ein Modell aus Holz im Massstab 1:1 hergestellt, anfangs 1937 folgte der erste Prototyp. Er besass den wassergekühlten 500 cm-Motor der BMW-Motorräder und wog dank der Verwendung leichtester Materialien nur gerade 300 kg. Die Bremsen wirkten nur auf die angetriebenen Vorderäder und die Lenkung war so direkt wie bei einem Fahrrad. Lefebvre, der geniale Ingenieur, der bereits die Traction Avant entwickelt hatte, fuhr 50 Meter mit dem neuen Fahrzeug, stieg mit einer Grimasse aus und befahl, von vorne zu beginnen! 1938 wurden erneut zwanzig verbesserte

Prototypen hergestellt, aber viele Probleme blieben ungelöst. So brachen beispielsweise die Schweisspunkte am Aluminiumchassis während der Fahrt. Im Mai 1938 gab Boulanger eine Vorserie von 250 Fahrzeugen in Auftrag. Das erste dieser Fahrzeuge verliess das Produktionsband im September 1939, fast gleichzeitig mit der deutschen Kriegserklärung. Als sich Boulanger bewusst wurde, dass der Krieg noch eine Zeitlang andauern würde, beschloss er, das Projekt des TPV nochmals gründlich von A bis Z zu überarbeiten. Der Prototyp von 1939 war unbrauchbar und viele Leute in der Fabrik wussten das. Zwar wären die technischen Mängel mit der Zeit zu beheben gewesen, aber das Auto hätte unweigerlich zum finanziellen Ruin geführt, demassen hoch waren die Herstellkosten. Viele Teile waren, um Gewicht zu sparen, aus Aluminium oder Magnesium gefertigt, aus Materialien also, die ein Vielfaches von Eisen kosteten. Der ursprüngliche Glaube Boulangers an einen baldigen Preissturz bei den leichten Materialien erwies sich als Illusion. Ein Misserfolg wäre deshalb unvermeidbar gewesen, wenn das Auto wie geplant 1939 schon auf den Markt gekommen wäre. Der Krieg hatte den Produktionsbeginn verhindert und dem Projekt somit das Leben gerettet. Viele Details wurden überarbeitet, neue Ideen geprüft. 1941 trat der Italiener Walter Becchia bei Citroën ein. Becchia war zuvor Entwicklungschef bei Talbot gewesen und hatte dort die berühmten Grand-Prix-Motoren entwickelt. Innerhalb einer Woche zeichnete er einen neuen luftgekühlten Motor mit 375 cm Zylinderinhalt. Die Prototypen die daraufhin entstanden, waren zwar äusserlich denjenigen der Vorkriegszeit immer noch ähnlich, technisch jedoch waren sie völlig verändert. Nur eine Woche vor der ersten Präsentation am Salon 1948, beschloss Boulanger noch, anstelle der Handkurbel einen elektrischen Anlasser einzubauen. Es dauerte nochmals ein Jahr, bis die Serienproduktion gestartet werden konnte. Der 2CV war mittlerweile schwerer geworden, verbrauchte mehr Benzin und fuhr schneller als 1935 geplant, aber sein Erfolg war überwältigend! 1950 betrug die Lieferfrist 10 Monate, 1951 mussten die Käufer bereits anderthalb Jahre auf ihren 2CV warten.

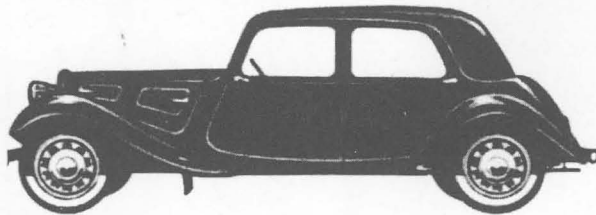
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name
Vorname Vorname Partner
Adresse PLZ / Ort
Geburtstag Tel Privat
Gültig ab: Tel Geschäft
Fahrzeug Typ/Jg: EMail

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



Mitglieder-Werbung

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

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

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

PP
4950 Huttwil

Bitte nachsenden
ohne Adressmeldung



IMPRESSUM

Herausgeber: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen
Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
Erscheinungsweise: Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage: 420 Exemplare
Abonnement: Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe
