

CITROËN



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2 / 2004

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

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

Vizepräsident

Walter Homberger
J. C. Heerstrasse 25
8635 Oberdürnten
P 055 241 21 81
mullum@bluewin.ch

Kassier

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

Aktuar a. i.

Koni Fisch
Singisenstrasse 42
5630 Muri
P 056 664 44 20
Fax 056 664 24 23

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
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

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

Süd

Koni Fisch
Singisenstrasse 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

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlín

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

Josef Burri

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

Gansackerweg 34
4460 Gelterkinden
P 061 981 36 92
G 061 925 02 31
fritz.mueller@abbott.ch

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P 041 497 11 36
G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regjocom.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 052 354 03 21
G 052 385 41 04
ruedi.burri@tele2.ch

Sekretariat

Patricia Koch
Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
patricia.koch@centralnet.ch

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey
Schöneckstrasse 367
6215 Hallau
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

Rudof Weber
Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 28 50
weber.rudolf@weber-gubser.ch

Deko

Guido Soland
Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86



Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Ernst Mühlheim

Inhalt		1
Rodage	Hans Georg Koch	4
1934	Hans Georg Koch	6
Presse 1934	Hans Georg Koch	9
Ode an die Traction	Guido Soland	12
Geschichte der Traction	Philippe de l'Arc	13
Besitzer berichten	Edgar Stocker	19
Inserate		22
Oldtimertreff Schwägälp		23
Treffen Region Ost 14.10.2003	Markus Bühler	24
IDEaleDS meets Traction	Hans Georg Koch	27
Treffen Region Ost 25. April 2004	Hans Georg Koch	29
Inserate		34
Inserate		36
Treffen Langenthal 25. April 2004	Hans Ettlín	37
Clubhöcks	Hans Georg Koch	38
Unfälle und Verbrechen	Christoph Platzer	40
Technik	Daniel Eberli	41
13. ICCCR Interlaken	Caspar Türlér	45
Ausblick	Hans Georg Koch	48
Impressum		48

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

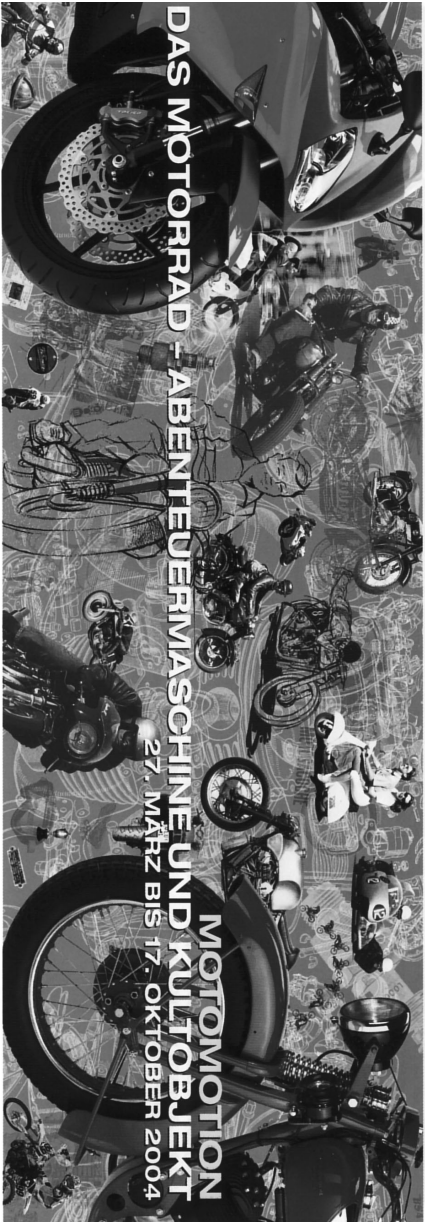
Ersatzteile und Reparaturen
Albert Schorta
 Spechtweg 5
 4552 Derendingen
 Tel. 032 682 32 83
 Natel 079 250 33 86
 www.cta-service.ch

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
 Hauptstrasse 82
 8357 Guntershausen
 Tel 052 365 22 00
 Fax 052 366 20 40
 garage.ochsner@datacomm.ch





**MOTOMOTION
DAS MOTORRAD - ABENTEUERMASCHINE UND KULTURJEKT
27. MÄRZ BIS 17. OKTOBER 2004**

**MOTOMOTION
DAS MOTORRAD - ABENTEUERMASCHINE UND KULTURJEKT
27. MÄRZ - 17. OKTOBER 2004**

Das motorisierte Zweirad lässt kaum jemanden unberührt. Ob Bewunderung oder Ablehnung, Liebe oder Hass, Leben oder Tod - kaum ein anderes

Vehicle transportiert Emotionen so kompromisslos wie das Motorrad. Es ist Freizeitgerät oder wirtschaftliches Verkehrsmittel, Inbegriff

für Geschwindigkeitserausch und Abenteuer, oder gar ein modernes Symbol für Freiheit schlechthin. In MotoMotion geht das Verkehrshaus

zusammen mit zahlreichen Partnern während rund sechs Monaten dieser Faszination, dem Abenteuer und dem Kult um das Motorrad auf den Grund.



TREFFEN UND TERMINE

18.6. 2004	Sommereinläuten Gasthof Schönbühl
20. 6. 2004	Ausflug der Region Nord
7. 7. 2004	Abendausfahrt der Region Nord
12.-16. 8. 2004	ICCCR Interlaken auf dem Flugplatz Interlaken-Wilderswil Info bei: www.icccr.org
28. 8. 2004	Familienbräteln der Region Nord
26. 9. 2004	Ausflug der Region Süd

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat 27.5., 24.6., 29.7., 26.8., 30.9., 28.10., 25.11.
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate 30.6., 25.8., 27.10.
Zentralschweiz	Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat 2.6., 7.7., 4.8., 1.9., 6.10.
Allgemein	ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate Langenthaler Oldtimer Treffen, Flugplatz Bleienbach 30.5., 27.6., 25.7., 29.8., 26.9.

Weitere Treffen und Daten

11.-13. 6. 2004	70 Jahre Traction Avant Dünkirchen
27. 6. 2004	Oldtimertreff Schwägälp
8.-11. 7. 2004	Automobil Festival von Mulhouse www.ville-mulhouse.fr

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

Redaktionsschluss für Heft 3/2004:

3. 7. 2004



LA



CITROËN

VOITURE DE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE

**TRACTION PAR ROUES AVANT • "MOTEUR FLOTTANT"
ROUES INDÉPENDANTES • FREINS HYDRAULIQUES
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION
CARROSSERIE "TOUT ACIER" MONOCOQUE
VOITURE INTÉGRALEMENT AÉRODYNAMIQUE
VITESSE : 100 KM. A L'HEURE • POIDS : 900 KG.
CONSOMMATION : 9 LITRES AUX 100 KILOMÈTRES**

LA VOITURE LA PLUS MODERNE ET LA PLUS ÉCONOMIQUE

PRIX : 17.700 ^{FRS}

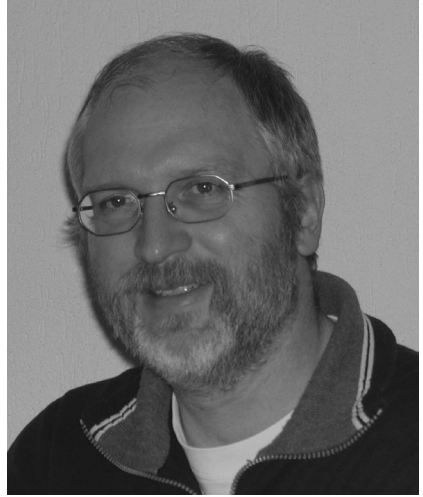
L'achèvement des nouvelles Usines de Javel vient de porter au plus haut degré la perfection et la puissance des Usines Citroën : 400 ingénieurs, 1.000 machines-outils nouvelles, qui portent le total à 17.000, 90 hectares d'ateliers alimentés par une force motrice de 60.000 CV, concentrent leurs efforts et leurs immenses possibilités à fabriquer à la cadence de 650 voitures par jour, les 8 - 10 - 15 CV et la nouvelle 7 Citroën à traction avant. C'est grâce à leur suprématie industrielle que les Usines Citroën peuvent livrer à un prix surprenant de bon marché cette 7 CV de conception entièrement nouvelle, qui dépasse en qualité, en confort et en élégance les voitures les plus modernes et les mieux construites.

Werbeplakat von 1934.

Man beachte die hervorgehobenen Qualitäten dieses «komplett neuen Fahrzeugs». Interessant wäre auch, den Preis auf Schweizer Verhältnisse umzurechnen.

Liebe Clubmitglieder

Mit viel Enthusiasmus habe ich mich an die Arbeit gemacht, dieses Clubheft mit dem Thema 70 Jahre Traction Avant auf die Beine zu stellen und wurde durch einige Clubmitglieder dabei tatkräftig unterstützt. Es kamen viele kleinere und grössere Teile zusammen, die das Thema aus verschiedenen Blickrichtungen beleuchten. Zusammen gibt es aber ein abgerundetes Bild der damaligen Situation und reflektiert die Zeit der Traction gut. Ich beschränke mich darum auf einige wenige Vor-Worte und überlasse euch das Feld zur Entdeckung der Zeit vor 70 Jahren.



Euer Hans Georg Koch
Präsident und Redaktor

Hans Georg Koch

The image shows the cover of a Citroën brochure titled "Traction Avant 1934-1935". The title is in a stylized, cursive font, flanked by two Citroën double-chevron logos. Below the title is the subtitle "La Gamme Citroën". The central part of the cover features a large, stylized graphic of the Citroën logo (two chevrons) and the word "CITROËN" in a bold, sans-serif font. Surrounding this central graphic are six small inset images of different Citroën Traction Avant models, each with a caption below it: "Les 7", "Les 11A", "Les 7S et 11AL", "Les 11 versions longues", "Les 7 et 11 PVU", and "Les 22".

Eine wunderschöne Webseite von Jérôme Collignon und Guy Loos. Es lohnt sich, sie einmal anzusehen!
<http://tractionavant1934.site.voila.fr/>

1934

Während wir über die Entstehung und die Konstruktion der Traction eigentlich alles wissen, kennen wir uns in der Zeit, in welcher dieses avantgardistische Auto entstanden ist, wenig aus.

Ich habe darum in verschiedenen Quellen nachgeforscht und versucht, für euch ein Bild des Jahres 1934 zusammenzufügen, das die verschiedenen Ereignisse und Entwicklungen aufzeigt.

Diese Arbeit hat mich vom Beginn der Suche im Internet über verschiedene Lexika und Nachschlagewerke bis zu Bibliotheken geführt, in welche ich sonst nie eingedrungen wäre. Auf der anderen Seite habe ich Sachen entdeckt, die ich sonst nie erahnt hätte, wenn auch nicht alles die Relevanz erreicht, dass es in diesem Artikel publiziert werden müsste. Ich kann aber ein buntes Patchwork des Jahres 1934 präsentieren.

Viele Quellen, vor allem auch deutschsprachige, konzentrieren sich in erster Linie auf die Entwicklungen in Deutschland. Sie zeigen den aufkeimenden Nationalsozialismus, welcher auch das Geschehen in Österreich und Italien, etwas weniger auch in Frankreich beeinflusst. Das dritte Reich wird gegründet und die Weimarer Verfassung hat ausgedient. Im Laufe des Jahres 1934 wird in Frankreich der Präsident der Republik dreimal ausgewechselt. Am 6. Februar demonstrieren die Rechtsextremen auf der Place de la Concorde in Paris, 20 Tote und 2300 Verletzte. Am 12. Februar erlebt Frankreich einen Generalstreik mit vielen antifaschistischen Demonstrationen. Am 23. Mai werden die beiden Gangster Bonnie Parker und Clyde Barrow in den USA von der Polizei erschossen. Am 25. Juli wird Österreich Deutschland angeschlossen, nachdem der österreichische Kanzler Engelbert Dollfuß von den österreichischen Nazis ermordet wurde. Nach dem Ableben von Paul von Hindenburg am 2. August wird Hitler am 19. August Reichsführer.

In England tauft die Königin das Passagierschiff „Queen Mary“ beim Stapellauf. In China beginnt Mao Tse-Tung im Oktober den „Langen Marsch“, welcher ein Jahr dauern wird.

Neben der Geburt der Traction sind auch verschiedene Personen auf die Welt gekommen, die in späteren Zeiten ebenfalls Aufmerksamkeit erregt und Berühmtheit erlangt haben. Sicher haben sie zum Zeitpunkt ihrer Geburt keinen Einfluss auf die Geschichte gehabt, sie sind aber mit der Traction gross geworden und die Ära der Traction Avant hat sie geprägt und umgekehrt haben sie das Zeitalter der Traction später gestaltet und verändert. In nicht ganz chronologischer Reihenfolge möchte ich als ersten Juri Gagarin, der am 9. 3. 1934 geboren wurde, erwähnen. Er umrundet am 12. April 1961 als erster Mensch die Erde in einer Raumkapsel. Am 3. Mai wird der preisgekrönte Schweizer Schriftsteller Adolf Muschg geboren. Die Filmschauspielerin und Oscar-Preisträgerin Sophia Loren erblickt das Licht der Welt am 20. 9. 1934, die Amerikanerin Shirley McLaine am 24. 4.34 sowie das französische Sexsymbol Brigitte Bardot am 28. 9. 1934.

Ebenfalls in diesem Jahr ist der Kanadische Sänger Leonhard Cohen (21. 9. 1934) geboren, der mit seinen oft melancholischen Liedern wie „Suzanne“ die Musik der Siebzigerjahre geprägt hat.

Ulrike Meinhof, Mitbegründerin der Baader-Meinhof Bande, (Rote Armee Fraktion) die in den frühen Siebzigerjahren mit Banküberfällen und Bombenterroranschlägen ihre radikale Gesinnung durchzusetzen versuchte, entspringt auch dem Jahr 1934.

Für Forscher muss das eine goldene Zeit gewesen sein. Es scheint jedem Wissenschaftler persönlich überlassen zu sein, Versuche durchzuführen sowie deren Gefährlichkeit und Folgen abzuschätzen. Sicherheitsrichtlinien oder ethische Überlegungen und Vorschriften hat es 1934 offenbar nicht gegeben. So war es für den französischen/russischen Wissenschaftler Serge Voronoff (1866-1951), der sich vor allem mit Fragen des Alterns beschäftigte, möglich, Schimpansenhoden (eines Schimpansen aus dem Jardin des Plantes) auf Männer zu transplantieren und dies der Öffentlichkeit als Verjüngungskur und Methode gegen das Altwerden zu verkaufen. Im Übrigen war er Direktor der Abteilung für experimentelle Chirurgie des College de France und hat etwa 2000 Xenotransplantationen (=von Tier auf Mensch) vorgenommen. Wahrscheinlich war er somit einer der ersten, der sich mit Frischzellentherapie und Stammzellentransplantation beschäftigte.

Am 20. März macht Rudolph Künhold die ersten Versuche mit Radar und Ernst August Friedrich Ruska konstruiert einen Prototyp eines Elektronenmikroskops. Am 4. Juli stirbt Marie Curie, die Entdeckerin der natürlichen Radioaktivität an Leukämie aufgrund fehlender Schutzmassnahmen gegen die Strahlung. Ihre Tochter Irene Joliot-Curie kann mit ihrem Mann Frédéric im gleichen Jahr zum ersten Mal ein künstliches radioaktives Element herstellen.

Der heute noch bekannte Jazzmusiker Duke Ellington landet mit seiner Band seinen ersten Hit: „Solitude“. Am 9. Juni erscheint Donald Duck zum ersten Mal in einem Trickfilm „The Wise Little Hen“ und der Oskar für den besten Film erhält „It Happened One Night“ (New York – Miami) von Frank Capra. Alfred Hitchcock veröffentlicht den Film „Der Mann, der zuviel wusste“. Auch 1934 erscheinen die Comicfiguren Flash Gordon und Betty Boop. Superman erscheint erst vier Jahre später.

Die englische Autorin Agatha Christie publiziert den Kriminalroman „Tod im Orientexpress“ und der Amerikaner Henry Miller schreibt „Wendekreis des Krebses“, ein Buch das mit allen Tabus der Gesellschaft aufräumt und deshalb lange verboten war.

Am 17. September kommt die erste Schallplatte mit 33 Touren auf den Markt, mit der 5. Sinfonie von Beethoven. Wer denkt im Zeitalter der CD und DVD noch an solche Vinylscheiben? Erstmals erscheint ein Radioempfänger mit 5 Radoröhren auf dem Markt.

Walter Bromberg publiziert in den USA die erste klinische Studie zum Cannabiskonsum und liefert damit erstmals wissenschaftliche Tatsachen über die Wirkung und das Suchtpotenzial von Tetrahydrocannabinol. Der amerikanischen Bevölkerung wird allerdings suggeriert, dass Marihuana ein hochgefährliches, in den Wahnsinn und den Tod föhrendes Rauschgift sei.

1934 gibt es weltweit 82 Flugzeugabstürze von Passagierflugzeugen aller damaligen Fluggesellschaften mit 106 Todesopfern!

Italien veranstaltet den Fussball Weltcup und gewinnt ihn auch. In Davos wird der erste Skilift am Bogenhang eingeweiht. Rudolf Caracciola gewinnt am 5. August das Klausenrennen auf Mercedes-Benz vor Hans Stuck auf Auto Union. Das Duell dieser beiden Spitzenrennfahrer föhrt zu einem neuen Streckenrekord. Caracciola beendet das Rennen der Rennwagen mit einer Fahrzeit 15 min 22,2 sec! Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,9 km/h, Stuck brauchte 2,8 Sekunden mehr.

Am 15. Dezember hinterlegt André Citroën die Bilanz seiner Firma. Am 21. Dezember übergibt das Handelsgericht in Paris die Firma einem neuen Direktionskomitee unter Pierre Michelin und Pierre Boulanger und rettet sie so vor der Liquidation. Wir können uns nur vorstellen, wie André Citroën mit seiner Familie die Festtage am Ende des Jahres 1934 verbracht hat.



Tankstelle in den Fünfzigerjahren. Eingesandt von Caspar Türler

AUTOMOBIL REVUE

ERSTE EUROPÄISCHE AUTOMOBILZEITUNG. GEGRÜNDET 1906.

Reproduktion mit freundlicher Genehmigung der Automobil Revue

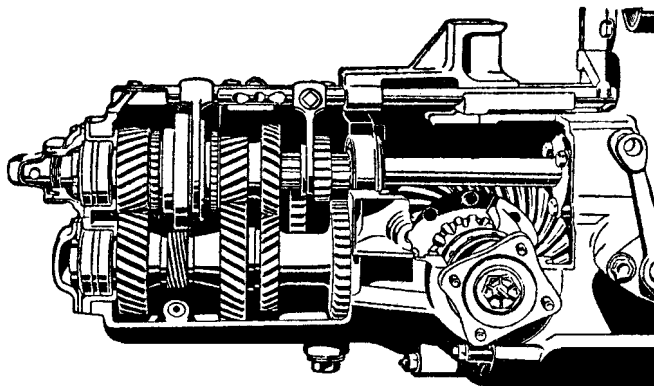
Bei meiner Suche nach Zeugen der Zeit, bin ich auf die Automobil Revue vom 9. Oktober 1934 gestossen, die über den Automobilsalon von Paris berichtet sowie auf einen Artikel vom 16. März 1935, der nach dem Automobilsalon in Genf entstanden sein muss.

Mein Dank geht an Frau Studer und Herr M. Wyler von der Automobil Revue die die Archive durchsucht haben und mir entsprechende Fotokopien zur Verfügung gestellt haben.

Citroën AR 9.10.1934

bietet dieses Jahr wohl die Hauptsensation des Salons. Er hat seine ganze Produktion, die bisher eher auf die orthodoxe Linie eingestellt war, von Grund auf revolutioniert.

Schon der 7-PS-Vierzylinder, der im Lauf dieses Frühlings herauskam, stellte eine radikale Abkehr vom früheren Aufbau dar. Mit seinem Vorderradantrieb, den selbsttragenden Karosserien, den mit Torsionsstangen unabhängig abgedeferten Rädern, den eingesetzten Zylinderlaufbüchsen und Dutzenden anderer neuen Feinassen stellte er geradezu eine Musterkarte aller modernen Tendenzen dar. Nun hat Citroen diesen kühnen ersten Wurf noch übertroffen. Neben dem 7-PS-Typ wird ein 9-PS-Vierzylinder gebaut, als mittelgrosser Wagen ein 11 PS in gleich zwei verschiedenen Ausführungen, und als Clou des Ganzen bringen die Werke am Quai de Javel einen Achtzylinder von nominell 23 PS heraus, der ebenfalls die erwähnten Chassischarakteristiken zeigt.

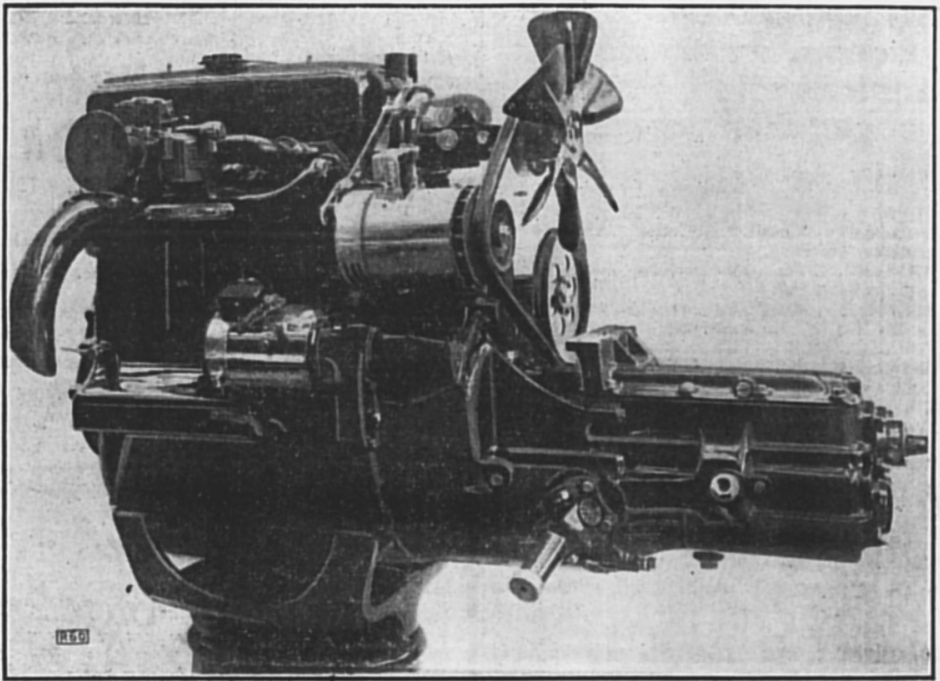


Kein Wunder, dass der Stand dauernd unter Massenandrang steht. Der 23-PS-Typ ist der erste in grossen Serien und zu populären Preisen fabrizierte Achtzylinder mit Vorderradantrieb.

Mit einem Zylinderinhalt von 3620 ccm dürfte er bei seinen, der selbsttragenden

Karosserie zu verdankenden geringen toten Massen eines der leistungsfähigsten Gebrauchsfahrzeuge der Gegenwart darstellen. Auch der 11 PS in Sportausführung, der die leichte Chassisausführung des 7-PS-Typs hat, wird ganz neue Fahransationen schaffen.

Alle Karosserien sind trotz moderner, fliessender Linienführung hervorragend gut ausgenützt und die Zweckmässigkeit selbst. Durch den Wegfall der Kardanwelle liess sich verblüffend viel Raum gewinnen. Die Verschmelzung der Vorderkotflügel mit der Motorhaube ermöglichte zwanglos einen so breiten Ausbau der Karosserie, dass auch vorn bequem drei Personen nebeneinander Platz finden, um so mehr, als kein Schalt- und kein Bremshebel im Wege steht.



Der Motortriebeblock des 7-PS-Citroën-Vorderradantriebswagens. In der Mitte unten ist eines der Antriebsgelenke des rechten Vorderrades sichtbar

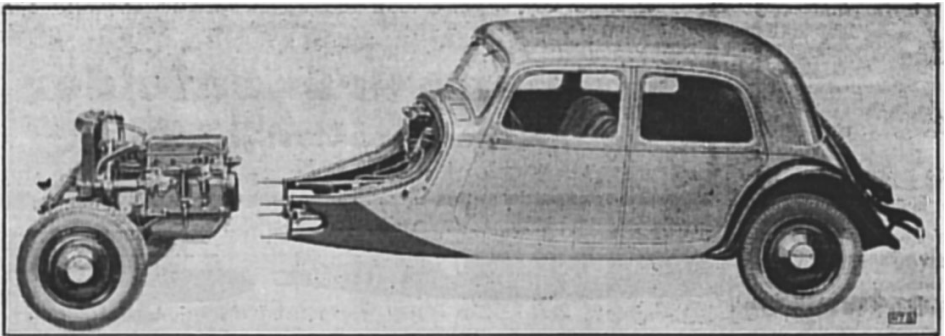


Die Crew der Testfahrer der Traction Avant während einer Pause (1934)

Mit seinen neuen Frontantriebstypen erregte Citroën schon am Pariser Salon die grösste Sensation. Tatsächlich ist es das erstmal, dass eine Fabrik vom Umfang des französischen Werkes sich fast über Nacht zu einer ganz neuen Konstruktionsrichtung entschliesst.

Noch vor einem Jahr waren die Citroën Wagen bei aller Fortschrittlichkeit der Detailbehandlung typische Vertreter der traditionellen Bauart. Heute sind sie die modernsten Personenwagen überhaupt. Mit lückenloser Konsequenz wurde von den allerletzten Erkenntnissen Gebrauch gemacht. Dass durch eine so radikale Umstellung der Produktion der Fabrik trotz reissenden Absatzes der Wagen Millionenausgaben entstünden, war vorauszusehen. Nicht zum erstenmal hat jedoch Citroën mit einem kühnen Wurf Erfolg gehabt.

Die Fabrikation konzentriert sich heute auf die Vierzylindertypen, die mit Motoren von 8 bzw. 10 Steuer-PS ausgerüstet werden. Die Grundkonstruktion ist in beiden Fällen dieselbe. Auf einen Chassisrahmen wurde vollständig verzichtet. Als Fundament dient die Stahlkarosserie selbst, die vorn in zwei Tragarmen für den Motor und das vordere Fahrwerk endet. Alle vier Räder sind unabhängig voneinander durch Torsionsstäbe abgefedert. Durch den Vorderradantrieb ergibt sich ein äusserst kompaktes Antriebsaggregat und eine vorzügliche Raumausnutzung, um so mehr, als das Getriebe vor den Vorderradantriebsachsen liegt und diese über die Vorgelegewelle antreibt. Durch den Wegfall der Kardanwelle kommt der Karosserieboden äusserst tief zu liegen, was einesteils wieder einen ungewöhnlich niedrigen Gesamtbau des Wagens und andernteils eine Verminderung der toten Massen erlaubte. Der Wegfall des Chassisrahmens gestattet die Ausnutzung der Karosserie über die ganze Wagenbreite, so dass auch vorn bequem drei Personen nebeneinander Platz finden. Auch an Eleganz der Linienführung haben die Karosserien unter den gegenwärtigen Großserienwagen nicht ihresgleichen.



Der neue Citroën besteht aus einem "Antriebsaggregat" und einem "Personenbehälter", der selbsttragenden Stahlblech-Karosserie, die in kurzer Zeit voneinander getrennt werden können.

ODE AN DIE TRACTION

Dieser Beitrag zum Thema 70 Jahre Traction Avant hat Guido Soland eingeschickt, auch er und seine Frau Ursula sind immer noch von diesem Auto fasziniert!

Traction Avant

70 Jahre sind verflissen,
Deine Anziehung ist ungebrochen.

Lang ist's her seit man dich produziert,
aber du bist immer noch, ja, du existierst.

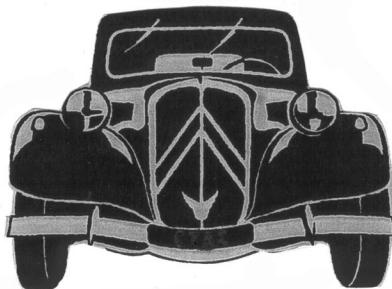
Alles an dir ist einfach und nicht's zuviel,
deshalb bist du ein äusserst beliebtes Automobil.

Tagtäglich musst Du nicht mehr für alle spuren
und du bist doch zuverlässig wie Schweizeruhren.

Bescheiden stets und niemals diffusil
fährst du mit dem Meister an das gewollte Ziel.

So wirst dereinst du auch mich überleben,
und ich werde dich meinen Nachkommen übergeben.

G.S. 4. 4. 04.



GESCHICHTE DER TRACTION

Aus Philippe B. de l'Arc - Histoire de l'Automobile 1930-1939

<http://perso.club-internet.fr/pboursin/autohi3e.htm>

Übersetzung aus dem Französischen: Hans Georg Koch

Die Traction Avant bleibt auch heute noch eines der berühmtesten Modelle der Marke Citroën. Sie hat zur weltweiten Beachtung dieser Marke beigetragen. Die Palette dieser neuen Modelle begann im März 1934 mit dem Typ 7 CV.

Während dieser Epoche wurde Europa von einer schweren Wirtschaftskrise erfasst und André Citroën hatte sich mit seinen ultramodern ausgestatteten Fabriken stark verschuldet. Er zählte jetzt auf den Erfolg dieses neuen Modells mit revolutionärer Konzeption um seine Unternehmung zu retten. Diese Neuerscheinung räumte mit den traditionellen Prozessen auf. Das Pflichtenheft definierte folgendes: 7 PS (= 1600 ccm Hubraum) 7 Liter Benzin auf 100 km, 100 km/h, vier Plätze, selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Antrieb auf die Vorderräder, was eine ausserordentlich sichere Strassenlage ermöglichen sollte.

In der Entwicklungsabteilung fanden sich die profiliertesten Ingenieure der damaligen Zeit, darunter André Lefèbvre, der später auch der Vater des 2 CV und der DS wurde, der Designer Flaminio Bertoni ebenso wie Paul Aubarède und Pierre Lemaire, die das Konzept des „Moteur flottant“ (schwimmender Motor (in Federn und Gummis)) entwickelt hatten.

Dieser Wagen enthielt so viele Neuheiten, dass bis zur Einführung lange nicht alles vollständig ausgereift war. Durch einen externen Ingenieur beeinflusst, hatte Citroën an einem automatischen Getriebe gearbeitet, das wegen seiner fehlenden Reife das Projekt lange Zeit verzögerte. Die Kraftübertragung auf die Vorderräder arbeitete mit Kardangelenken von Grégoire, die nie eine perfekte Zuverlässigkeit erreichten und für die erste Serie schliesslich durch amerikanische Rzeppa-Kardangelenke ersetzt wurden. Später wechselte man dann zur französischen Firma Glaenger. Die Entwicklung der selbsttragenden Karosserie brachte die Ingenieure in die Vereinigten Staaten, wo die Firma Budd genügend Erfahrung aufwies, die Presswerkzeuge herzustellen.

Am 24. März 1934 stellte darum ein hoffnungsvoller und überzeugter André Citroën die Neuheit seinen wichtigsten Vertragshändlern vor. Der Marktauftritt begann im Monat Mai des gleichen Jahres, aber die ersten Kunden mussten sich mit Kinderkrankheiten des Getriebes und Schwächen der Stabilität der Karosserie herumschlagen. Dagegen hatte die Traction erhebliche innere Qualitäten, wie etwa einen ausgezeichneten Motor. Eine fantastische Werbekampagne erlaubte es, ihr einen Karrierestart zu ermöglichen, den sie verdiente.

Die Traction der ersten Serie 7A erwiesen sich als ungenügend. Man entwickelte darum im Juni 1934 die Serie 7B (9 CV, = 1800 ccm). Im Oktober erschien die 7C mit dem standardisierten Zylinderinhalt (78x100), was bei 4 Zylindern einen Hubraum von 1911 ccm ergab (= 11 CV). Diese drei Typen der 7er Serie wurden jeweils als Berline, Cabriolet Roadster und Faux Cabriolet mit Blechdach produziert. Übrigens der Typ 7 S mit 11 PS war in der Tat die erste Légère, die wir

später in diesem Artikel noch zu sehen bekommen.

Ende 1935 erhielt die Traction einen von aussen zu öffnenden Kofferraum und im Mai 1936 wechselte man zur Zahnstangenlenkung, einer Lösung, die eine perfekte Strassenhaltung ermöglichte und kaum einer Abnutzung unterliegt im Gegensatz zur bisherigen wenig präzisen Konstruktion mit Lenkgetriebe und verschiedenen Umlenkhebeln und Gelenken.

Ab Januar 1938 begann die Montage der berühmten Pilote-Felgen von Michelin, deren Design mit den flachen Speichen die Leichtigkeit und Eleganz des äusseren Erscheinungsbildes verstärkte und die Strassenlage mit den Niederdruck Pilote-Pneus noch weiter verbesserte.

1939 waren die Unterschiede zwischen dem Typ 7 und dem Typ 11 so gering, dass die unterschiedliche Bezeichnung keine Rechtfertigung mehr hatte. Citroën entschloss sich darum einen neuen Typ 7 „économique“ auf den Markt zu bringen, dessen Verbrauch um 10% gesenkt wurde, ohne dass die Leistungsfähigkeit eingeschränkt würde. Die 7 éco wurde nur als Berline produziert. Die Kadenz wurde im Jahr 1940 niedrig gehalten und im Jahr 1941 wurde die Produktion eingestellt.

Die neue Linie der 11 CV unterteilte sich in zwei Modelle, die 11 Normale und die 11 Légère. Um das Angebot über dem Typ 7 etwas reichhaltiger zu gestalten entschloss sich Citroën ein etwas längeres und breiteres Modell anzubieten, das aber vom gleichen Motor (1911 ccm) angetrieben wurde. Unter der Bezeichnung 11 A wurde es auf dem Automobilsalon von Paris im Oktober 1934 präsentiert. Auf der Basis dieses Modells entwickelten sich diverseste Karosserieformen, zuerst ein Berline (Limousine), ein Cabriolet Roadster und ein Faux-Cabriolet mit Blechdach. Später auf verlängertem Chassis eine Karosserie mit 6 Seitenfenstern als Familiale und noch später als Commerciale (mit zweiteiliger grosser Heckklappe). Im Katalog erschienen auch zwei kurzlebige Modelle, eine Coupé Limousine auf langem Chassis aber ohne das dritte paar Seitenfenster und ein Coupé de Ville mit Separation. Ebenfalls erhältlich waren serienmässig auch durch die Fabrik ausgerüstete Taxis.

Der grössere Motor (11 CV) gab den Modellen des Typs 7 etwas mehr Rasse in Form des Typs 7 S, äusserlich ähnlich dem Typ 7C. Der Typ 7C wurde jedoch nur einige Monate produziert als Berline, Roadster und Faux-Cabriolet. Der stärkere Motor erwies sich als zu kräftig für die Achsen des Typs 7. Das Modell wurde daher bereits Ende 1934 zum Typ 11 AL weiterentwickelt, also zur ersten Traction Légère. Sie war charakterisiert durch die Montage der Achsen des Typs 11 (Normale) (Räder mit 6 Schrauben) auf die Karosserie der 7. Die Innenausstattung entsprach dem Typ 11A (Wollstoff, Velours als Option). Genau wie der Typ 7 wurde die 11 Légère als Berline, Cabriolet und Faux-Cabriolet produziert.

Ab 1935 stabilisierte sich die Modellvielfalt der Typen 7 und 11. Die selbsttragenden Karosserien wurden verstärkt und die Lenkung wurde verbessert. Die Aufhängung wurde mit hydraulischen Stossdämpfern ausgerüstet und machte die Traction zuverlässiger. Seit Michelin die Firma Citroën übernommen hatte, wurde die Produktion vereinfacht und gestrafft, vor allem bei der Innenausstattung. Erst

im Jahr 1936 begannen die 7er und 11er mit ihrer neuen Zahnstangenlenkung wirklich erfolgreich zu werden. Dies wie auch die straffe Führung der Firma durch die Herren von Clermont-Ferrand erlaubte der Gesellschaft erstmals wieder profitabel zu arbeiten. Seit dem Salon 1935 hatte sich auch das Armaturenbrett wesentlich vereinfacht, mit einem Kombiinstrument über der Lenksäule. Die Innenausstattung erhielt Sitze mit verchromten Griffstangen über den Rückenlehnen.

Eine weitere Vereinfachung wurde im Februar 1937 vorgenommen. Ab diesem Datum haben alle Modelle Bremsstrommeln mit 5 Schraubenbolzen. Die 11 Normale wurde zur 11B und die 11 Légère wurde zur 11 BL. Im Laufe des Jahres 1937 erschien noch eine kleine Serie welche 11 AM (=améliorée) genannt wurde. Sie unterschied sich durch eine wesentlich verbesserte Mechanik, einen neuen Zylinderkopf und einen Fallstromvergaser.

1938 erschien ein neues Modell im Katalog, die 11 Commerciale. Aufgebaut auf dem langen Chassis der Familiale unterschied sie sich im Wesentlichen durch eine grosse zweiteilige Hecktüre und durch eine schwarze abwaschbare Innenausstattung aus Kunstleder. Die einfach demontierbaren Sitze machten dieses Fahrzeug sehr polyvalent. Der damalige Prospekt zeigt dieses Fahrzeug in verschiedenen sehr realistischen Situationen. Von der Commerciale wurden aber zwischen 1938 und 1941 nur 3561 Einheiten produziert, weniger sogar als von jedem der drei anderen Modelle.

1939 erfolgte ein weiterer Entwicklungsschritt für die Tractions. Ab dem März wurde der sogenannte „Performance“-Motor montiert, mit etwas mehr Leistung als seine Vorgänger. Er hatte einen Zylinderkopf mit kürzeren Ventilen und war mit leichteren Pleueln und einem neuen Fallstromvergaser mit rohrförmigem Luftfilter ausgerüstet. Die Produktion der Faux Cabriolets lief 1939 aus.

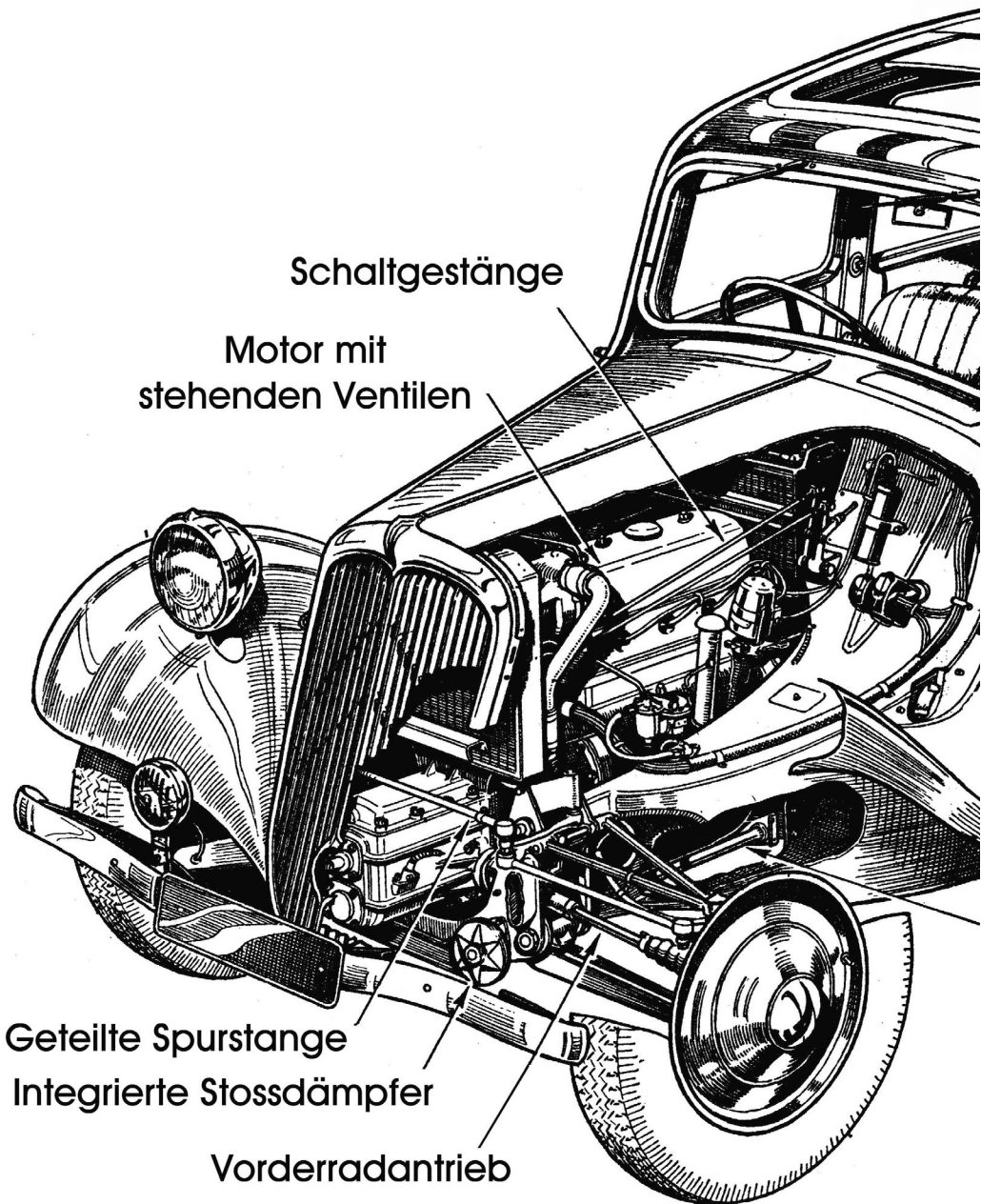
Beim Beginn des zweiten Weltkrieges wurde die Produktion nicht unterbrochen aber der Katalog wurde gestrafft und zeigt nur noch Berline, Familiale und Commerciale. Die Produktion lief tröpfchenweise bis zum Juni 1945. Die Fabrik wurde 1940 bombardiert.

Die ersten Fahrzeuge der Nachkriegsproduktion mussten auf der Basis der alten Lagerbestände produziert werden. Eine neue Serie konnte erst nach Eintreffen von neuen Pressmatrizen begonnen werden. Dies erklärt einige Differenzen zwischen den Modellen vor und nach der Besetzung Frankreichs. Als erstes wurde nur die Produktion der 11 Légère Berline aufgenommen.

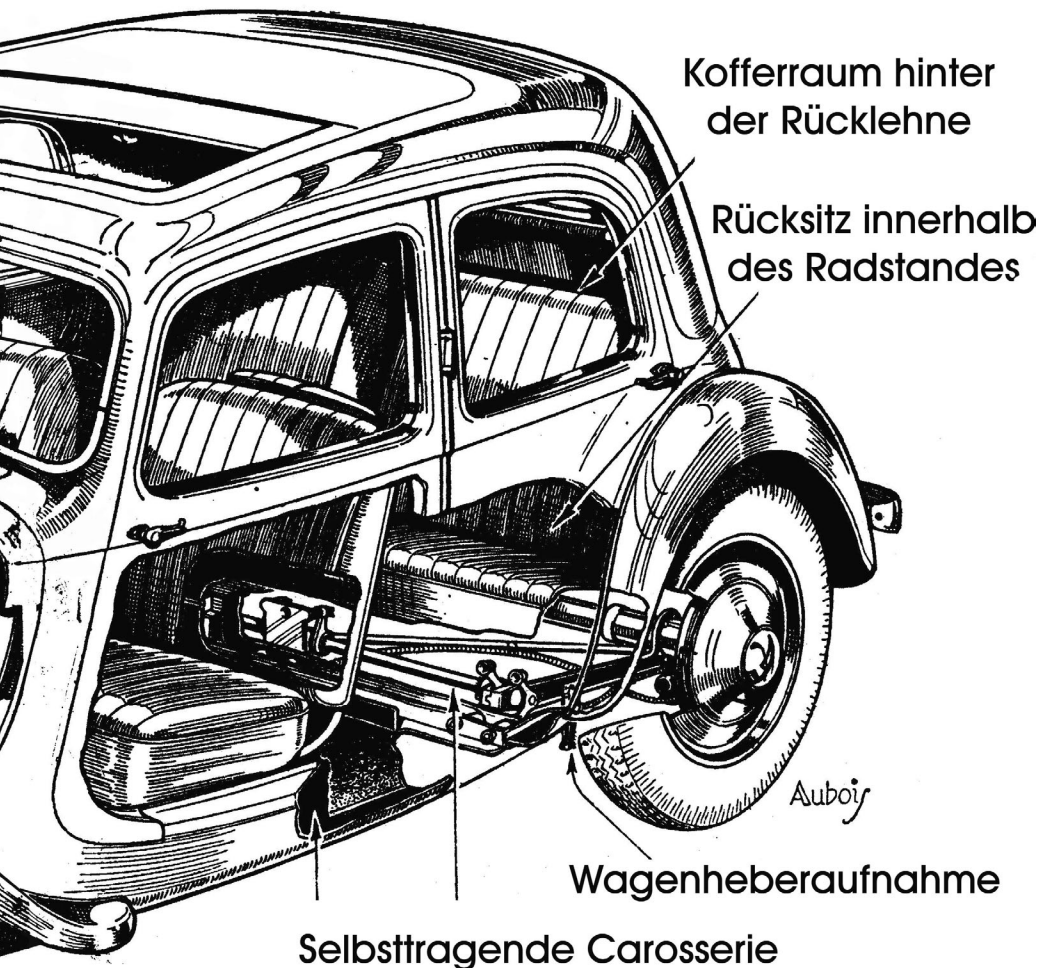
1946 lief die Produktion mit stylistisch leicht retouchierten Modellen wieder an. Die Pilote-Felgen wurden durch die Michelin BM-Felgen (=bon marché) ersetzt. Die Motorhaube erhielt die seitlichen Lüftungsschlitze anstelle der beiden Klappen und auf den Stosstangen erschienen die beiden Hörnchen. Die Zierleisten waren aus Aluminium. Der grösste Teil der Produktion von 1946 wurde exportiert. Ebenfalls wurde die Produktion der 15/six wieder aufgenommen.

Das wichtigste Ereignis im Jahr 1947 stellte die Wiederaufnahme der 11 B im

Fortsetzung Seite 18



Auf dieser Zeichnung zeigt sich die Traction 7 A in ihrer allerersten Auslegung. Sichtbar sind die Umlenkung der Spurstange vor dem Kühler und die Reibungsstossdämpfer am vorderen Ende der Torsionsstäbe. Welcher



Einzelradaufhängung mit Torsionsstabfederung

Typ von Antriebswellen dargestellt ist, lässt sich nur schwer eruieren. Diese englische Version ist rechtsgelenkt, darum kann man das Lenkgetriebe leider nicht sehen. Neben dem Schiebedach (engl. Version) zeigt sie auch die doppelten Lüftungskappen auf dem Torpedoblech die für die ersten Modelle charakteristisch sind. Die Hinterachse besteht aus einem Rohr (essieu tubulaire) und weist zwei Schräglenker auf, später reduzierte man auf nur noch einen Schräglenker. Schmale Felgen und Pneu sowie Radkappen ohne zentrale Schraube und ebenfalls schmale Kofflügel (ails fines) zeichnen dieses Modell aus.

Zusatzscheinwerfer waren bei den französischen Modellen nicht vorhanden und die Kontrollschildplatte an der vorderen Stosstange war gegen unten gebogen. Aus «The Motor» 25. September 1934

Monat März dar. Man musste aber bis zum Jahr 1950 warten, bis die Tractions wieder den gewohnten Qualitäts- und Fertigungsstandard erreicht hatten.

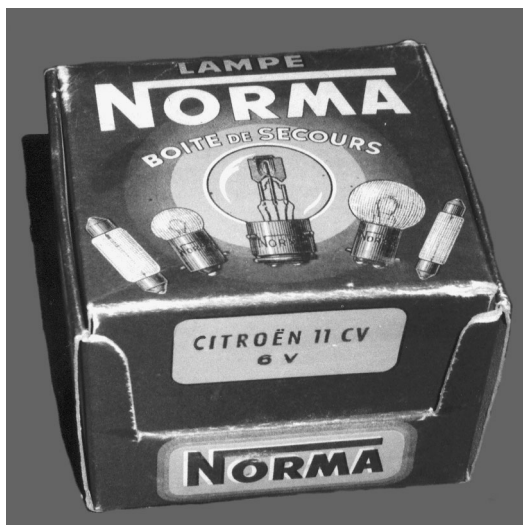
Der Vergaser Solex 32 brachte verbesserte Leistung und geringeren Verbrauch. Der Komfort wurde durch eine bessere Innenausstattung mit Pullman-Sitzen und einem besser ausgestatteten Armaturenbrett angehoben.

Ab Frühling 1952 überwand die Palette der Tractions erneut eine stilistische Entwicklungsstufe um sich der neuen Herausforderung der Peugeot 203 oder des Simca 8 oder Simca Aronde zu stellen. Neben einigen mechanischen Details erhielt die Traction den viereckigen Kofferdeckel unter dem jetzt das Reserverad verschwand sowie die geraden Stosstangen.

Citroën machte 1953 einen „Rückgriff in die Ahnengalerie“ und legte die Versionen Familiale und Commerciale neu auf. Die Familiale bot 8 Sitzplätze, die Klappsitze miteingerechnet, während sich die Commerciale wesentlich vom Vorkriegsmodell unterschied, vor allem durch die jetzt einteilige grosse Heckklappe. Der Erfolg dieser beiden Modelle liess sie bis 1957 im Katalog bleiben.

Während die Entwicklungsabteilung des Quai de Javel den zukünftigen Citroën, die DS plante, profitierten die Tractions von einer letzten technischen Entwicklungsstufe ab Mai 1955: der Montage des 11 D Motors. Dieser Motor behielt zwar den Hubraum von 1911 cm³ aber entwickelte jetzt sogar 60 PS. Er ermöglichte ruhigere Fahreigenschaften und garantierte wirkliche Zuverlässigkeit und Reparaturfreundlichkeit durch seine Pleuelstangen mit Lagerschalen.

Das neue „heilige Gespenst“ von Citroën, die berühmte DS 19 wurde auf dem Autosalon von Paris im Oktober 1955 präsentiert. Sie stellte wiederum eine fundamentale Neuerung in Konstruktion und Automobildesign dar. Aufgrund dessen entschied die Direktion von Citroën, die Tractions mit all ihren Unzulänglichkeiten noch eine gewisse Zeit weiterzuproduzieren. Weiterentwicklungen erfolgten aber keine mehr bis zum offiziellen letzten Produktionsdatum dem 25. Juli 1957.



Norma Ersatzbirnenset 6V für die Traction Avant in einer blauen Kartonbox.

Eingesandt von Walti Rey



André CITROËN S. A.
GENÈVE

**Soll Ihnen Ihr Wagen Freude bringen,
und wünschen Sie einen niedrigen Kilometerpreis,**

dann beachten Sie bitte

Unsere Ratschläge:

1. Befolgen Sie genau die Vorschriften unserer Betriebsanweisung, die wir Ihnen bei Lieferung des Wagens ausgehändigt haben.
2. Der Wagen soll gemäss den auf der Windschutzscheibe aufgeklebten Vorschriften eingefahren werden.
3. Lassen Sie Ihren Wagen alle 1500 km schmieren und zwar mit einem Fett, das qualitativ der in unserer Betriebsanweisung empfohlenen Marke entspricht. (Laut Betriebs-Anweisung wird eine Schmierung nach je 1000 km empfohlen. Die Citroënwerke haben jedoch letzthin beschlossen, eine Schmierung nach je 1500 km vorzuschreiben.)
4. Pflegen Sie die Karosserie.
5. Zuerst den Motor bei mässiger Geschwindigkeit erwärmen lassen und dann rasch fahren.
6. Unsere Motoren sind oben gesteuert, so dass die Kipphebel Spiel haben müssen. Man muss die Kipphebelaufschläge hören.
7. Der Leerlauf soll nicht zu spärlich eingestellt werden. Der Motor muss stets sehr «rund» laufen (eher etwas zu schnell als zu langsam).
8. Ein Oelverbrauch von 0,5 bis 1,2 Liter auf 1000 km ist normal und nicht auf Abnützung der Kolben oder Zylinderhülsen zurückzuführen. Das Oel fliesst vielmehr über die Kipphebelwelle den Ventilen entlang und wird so verbraucht. (1 Liter pro 1000 km entspricht einem Oelverbrauch von 1 Milliliter pro 3300 Explosionen, was bestimmt nicht übertrieben ist).
9. Die Antriebswellen werden ein langes Leben haben wenn:
 - sie alle 1500 km geschmiert werden,
 - sie beim Waschen nicht mit Hochdruck abgespritzt werden,
 - nicht mit grosser Geschwindigkeit auf schlechten Strassen gefahren wird.
10. **Wenden Sie sich für alle Reparaturen an unsere offiziellen «Citroën-Service», deren Adressen Sie in unserer Broschüre «CITROËN SERVICE-ORGANISATION» — sie wurde Ihnen bei Uebergabe des Wagens ausgehändigt — vorfinden. Sie werden damit Geld sparen, da diese Reparatur-Werkstätten den Frontantrieb kennen und folglich am schnellsten reparieren. Ausserdem werden durch sie nur Original-Bestandteile eingebaut.**

Gelten wohl diese Ratschläge heute immer noch? Haben sich unsere Gewohnheiten und Ansprüche bezüglich Fahrzeugunterhalt nicht doch geändert? Dies war eine Beilage zu Edgar Stockers Kaufvertrag auf der nächsten Seite!



KAUF-VERTRAG

Der Unterzeichnete **Herrn Paul Stocker, Tuch & Messgeschäft Matlers**

kauft unter heutigem Datum von **A. ROELLI, GARAGE, LUZERN**

unter Anerkennung der umstehenden allgemeinen Verkaufsbedingungen

I Citroen - Limousine 4-türig

Modell 1946 - 47 9.75 PS.

Bohrung 78 mm. Hub 100 mm

Farbe grau

Wagen erhalten:
18. DEZ. 1946

*Preis . 9750.-
4% Umsatz . 380.-
10.130.-*

zum Preise von Fr. **7.950** (in Worten) Franken **(siebentausendneunhundertfünfzig + 4% Umsatzsteuer.**

Zahlungsbedingungen: **in bar bei Uebernahme.**

Lieferzeit: Die Ablieferung des oben bezeichneten Objektes soll, richtige Einhaltung der Zahlungsbedingungen vorbehalten, am **raschmöglichst** bei Eingang des Fz. **erfolgen.**

Besondere Bestimmungen: **Motor und Chassis Nr. können erst bei Ablieferung des Fahrzeuges bekannt gegeben werden.**

Sollte bis zur Ablieferung des Fahrzeuges seitens der Fabrik einen Preisaufschlag eintreten, welcher andererseits durch die eidg. Preiskontrolle genehmigt würde, sind wir gezwungen denselben ebenfalls in Anrechnung zu bringen.

Andere Abmachungen, als die hier schriftlich fixierten, wurden nicht getroffen, bzw. haben keine Gültigkeit. Der Vertrag ist doppelt ausgefertigt und nach Kenntnissnahme der beiden Kontrahenten unterzeichnet.

Luzern, den **11. NOV. 1946**

Der Verkäufer:

A. Roelli

Der Käufer:

Paul Stocker



Kauf-Vertrag

Herr Paul Stocker, Tuch- und Massgeschäft Malters Käufer
erwirbt heute von der Firma Hürzeler Garage Luzern/Horw Verkäuferin,
zu den auf der Rückseite dieses Vertrages vermerkten Garantie- und allgemeinen Bedingun-
gen der Fabrik Citroen SA Genf/Paris, von welchen der Käufer
Kenntnis genommen hat:

Ein Automobil, Marke Citroen 11ég. Modell 1952 Karosserie Limousine de
Luxe
Zylinderzahl 4 Bohrung 78 Hub 100 PS. 9.73 Farbe schwarz
Räder bereift 5-fach Plätze 4/5 Motor Nr. nach Eingang
Werkzeug kompl. ab Fabrik Chassis Nr. nach Eingang

Eintausch Ihres Citroen 11 lég. Modell 1946 kommissionsweise zum Preise
von Fr. 3300.-- dreitausenddreihundert oo/oo

zum Preise von Fr. 9620.-- (in Worten) neuntausendsechshundertzwanzig oo/oo

Zahlbar Fr. zahlbar in Wechsel fällig am 31. Juli 1952

Lieferzeit: baldmöglichst

Besondere Abmachungen: Die de Luxe Ausrüstung wird ohne verchromte Schein-
werfer geliefert. Rouleau und Thermostat sind im
Preise inbegriffen. Die Polsterung wird in grün
geliefert.

Luzern, den 20. Mai 19 52

Die Verkäuferin:
FRITZ HÜRZELER
Tel. (041) 222 34
Agence Citroën
GARAGE ELITE Bundesstr.
LUZERN

Das Einverständnis der Geschäftsleitung mit diesem Vertrag bleibt vorbehalten.

Der Käufer:


Paul Stocker & Co.
Malters

Edgar und Vreni Stocker aus Malters haben diese beiden seltenen Dokumente zu diesem Heft beigegeben. Sie besitzen dieses Auto auch heute noch!!

"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
Homepage: www.cta-service.ch

Das gibt es immer noch !

**Wir reparieren sämtliche
Kopiergeräte, Drucker, Fax & Schreibmaschinen
vor Ort mit Garantie !**

An und Verkauf von Occ. Geräten

Seit über 30 Jahren vom Fach

Hans Brunner
Reparatur – Service Zürichsee
Tel: 079 / 472 90 91 Fax: 055 / 211 17 78

säntis Sektion Appenzell A. Rh. OK Oldtimertreff, Geschäftsstelle, Saum 3860, 9100 Herisau



Internationaler Oldtimertreff Schwägälp SÄNTIS

Citroen Tracoin Avant Club
Hans Georg Koch
Breiten
6722 Grosswangen

Herisau und Schwägälp im März 2004

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Oldtimerfreunde

Das erste internationale Oldtimertreffen auf der Schwägälp steht vor der Tür. Es findet am Sonntag, 27. Juni 2004 statt. Die TCS-Sektion Appenzell A. Rh. zusammen mit der Säntis-Schwäbelbahn AG ein Programm ausgearbeitet, das wir Ihnen hier näher vorstellen möchten. Das Ziel dieses Anlasses ist, Ihnen einen erlebnisreichen Tag anzubieten, der in Zukunft im Jahresprogramm Ihres Clubs oder Ihrer Interessengemeinschaft nicht mehr wegzudenken ist. Auch ein qualitativ hochwertiger Ersatzteilmarkt soll integriert sein.

Die Schwägälp am Fusse des Säntis ist als Ausflugziel weit über die Grenzen der Ostschweiz hinaus bekannt. Die einmalige Umgebung ist geradezu prädestiniert, hier einen solchen Event durchzuführen. Kommen Sie als aktiver Teilnehmer oder als interessierter Zuschauer zu uns und geniessen Sie diesen Grossanlass unter weiten Gleichgesinnten.

Damit Ihre gepflegten und schön restaurierten Autos oder Motorräder keinen Schaden erleiden, ist eine Durchführung nur bei guter Witterung vorgesehen. Der Anlass wird am Samstag, 26. Juni, 12:00 Uhr durch ein- oder abgefragt. Telefon 071 385 56 66 und unsere Homepage www.oldtimertreff-schwagalp.ch geben Ihnen ab diesem Zeitpunkt darüber Auskunft.

Teilnahmeberechtigt sind Autos und Motorräder aller Marken bis Jahrgang 1975. Mit beiliegendem Anmeldebildon können Sie sich bis 24. April 2004 beim OK anmelden. Damit wir einen reibungslosen Ablauf garantieren können, genügend reservierte und abgesperrte Parkplätze zur Verfügung haben, sind wir auf Ihre Anmeldungen rechtzeitig angewiesen.

An den beiden Startorten Umäsch und Nessler/Rietbad werden Sie zwischen 9.30 und 11.00 Uhr von uns mit einem kleinen Blumenkränchen und einer Plakette empfangen. Paketweise werden Sie die Fahrt entweder von der Toggenburger- oder von der Appenzellerseite wie eine Trumpfparade geniessen. Auf der Schwägälp werden Sie ein- und Ihr Auto oder Motorrad wird auf einem reservierten und eingezäunten Platz ausgestellt und bewacht. Ihr persönliches Tages-Programm auf der Schwägälp stellen Sie sich anhand der angebotenen Packages selbst zusammen. Die Rückfahrt erfolgt ab ca. 15:00 Uhr individuell.

Was wäre so ein Treffen ohne eine Prämierung? Die teilnehmenden Autos oder Motorräder werden kategorienweise von einer Jury bewertet. Zu gewinnen gibt es z.B. verschiedene Weekends mit Säntisfahrt und Säntis-Zmittag.

Das definitive Programm mit allen Einzelheiten werden wir Ihnen frühzeitig zustellen. Wir hoffen, Sie mit diesen Ausführungen ein wenig «glücklich» auf unseren Anlass gemacht zu haben, freuen uns auf Ihre Anmeldung und auf das Zusammentreffen mit Ihnen am 27. Juni 2004 auf der Schwägälp.

Mit freundschaftlichen Grüßen
TCS Sektion A. Rh.

Im Namen des Organisationskomitees:

Brigitte Tobler
Brigitte Tobler
Herbert Hämi

Urs Meyer

Telefon 078 889 01 02 • Fax 071 353 47 01 • umeyer@csar.ch • www.oldtimertreff-schwagalp.ch

säntis Sektion Appenzell A. Rh. OK Oldtimertreff, Geschäftsstelle, Saum 3860, 9100 Herisau



Internationaler Oldtimertreff Schwägälp SÄNTIS

Programm vom 27. Juni 2004

ab 9.30 bis 11.00 Uhr

Umäsch und Nessler/Rietbad

Eintreffen der Teilnehmer
Abgabe der vorbestellten Gutscheine,
Plaketten und Blumen

ab 10.00 bis 11.00

Fahrt (paketweise) auf die Schwägälp
Einweisung auf den reservierten Parkplätzen

11.00 bis 15.00 Uhr

Oldtimershow auf der Schwägälp
mit kategorienweiser Jurierung
Individuelles Programm für Teilnehmer
und Besucher

14.30 Uhr

Preisverleihung

ab 15.00 Uhr

Individuelle Rückfahrt



Bitte diesen Talon bis 24. April 2004 einsenden an:
OK-Oldtimertreff, Geschäftsstelle, Saum 3860, 9100 Herisau.

Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____ Plz./Ort: _____

Telefon-Nummer: _____ E-Mail: _____

Fahrzeugmarke/Typ: _____ Jahrgang: _____

VIP-Angebot, Fr. 130.- Halbtaxiabo Fr. 120.- Anzahl Begleitpersonen (Reduktion Fr. 10.-) Anzahl
Angebot 1, Fr. 95.- Halbtaxiabo Fr. 85.- Anzahl Begleitpersonen (Reduktion Fr. 10.-) Anzahl
Angebot 2, Fr. 75.- Halbtaxiabo Fr. 65.- Anzahl Begleitpersonen (Reduktion Fr. 10.-) Anzahl
Angebot 3, Fr. 60.- Halbtaxiabo Fr. 50.- Anzahl Begleitpersonen (Reduktion Fr. 10.-) Anzahl

(Bitte zutreffendes ausfüllen oder ankreuzen)
Ich bin bereit ab Umäsch oder Nessler/Rietbad 1 oder 2 Ehrengäste mitzunehmen.
Teilnahme und Zeit wird mit Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt vereinbart.

Die Bestellung wird nach Eingang bestätigt.



TREFFEN REGION OST 14.10.2003

Bericht von Markus Bühler

Als zugewandte Orte, dh. ohne persönlich eines dieser legendären Automobile unter Benzindampf stehend zu besitzen, hatten meine Frau und ich einmal mehr Gelegenheit als Beifahrer auf Vordersitzen und fein ausgepolsterten Hinterbänken mitzufahren. Ermöglicht wurde uns dieses Vergnügen, es war ja nicht das erste mal, von Hans Bollhalder, mit dem der Bericht den Arbeitsplatz aber auch „frühmechanische“ Erlebnisse in jüngeren Lebensjahren, expliziert am Traction Avant der Sozial- Sozialisten, nämlich dem Döschwooh verbindet...



Die beiden Hans, namentlich genannt: Bollhalder und Brunner zeichneten für die Idee und Organisation der Ausfahrt in Personalunion verantwortlich. Unterstützt wurden sie dabei in verdankenswerter Weise von Werner König. Die Traction Fahrt vom Besammlungsort Oberriet zur Besichtigung der Ausstellung über den Alpenrhein, der Rhein-Schauen in Lustenau im benachbarten Vorarlberg, die damit verbundene Fahrt mit der Rheindamm-Bahn bis zum Mündungsgebiet des Rheins in den Bodensee, geriet nicht nur wegen des österreichischen Kaiserwetters, sondern auch wegen der ausnahmslos guten Laune der Tractionisten und ihrer Begleiter, der Absenz von elektrischen,



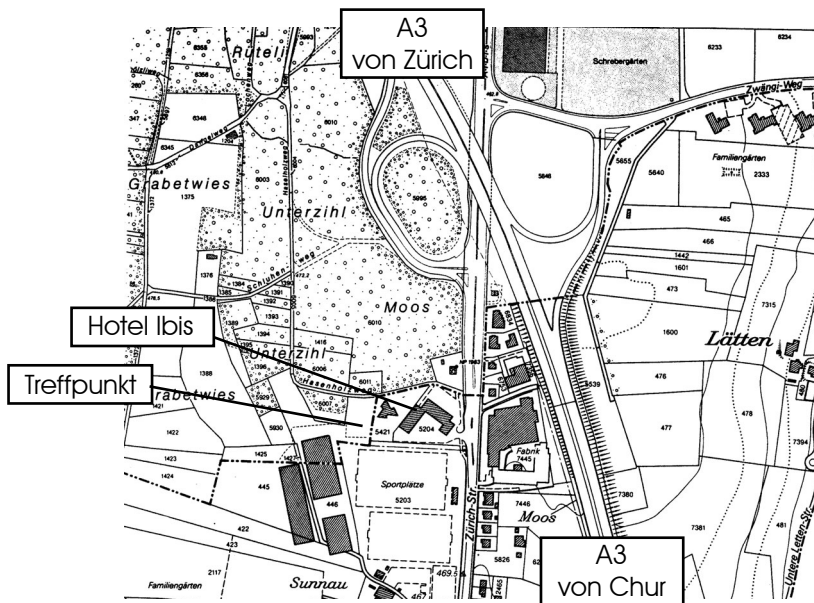
Region Nord

Einladung

zum
Citroën Traction Club Treffen
des **CTAC** Region Nord
vom
Sonntag 20. Juni 2004

Treffpunkt 09.30 h hinter
dem **Hotel Ibis Adliswil ZH**

Bei der Autobahnausfahrt Wollishofen/Adliswil
an der Zürcherstrasse Richtung Adliswil
hinter dem Hotel Ibis



Programm

Region Nord

Sonntag 20. Juni 2004 09.30 h

Treffpunkt hinter dem Hotel Ibis
Zürich - Adliswil

mit offeriertem Kaffee, Orangenjus und Gipfeli

Geschicklichkeitsfahren

anschliessend
gemeinsame Ausfahrt von *Adliswil*

über den Albispass nach Ebertswil

Mittagessen **auf dem Bauernhof**
mit Grilladen und Salat
Getränke und Kaffee

div. Oel und Rostgespräche,

Mittagessen:
Kosten Mittagessen:
ca. Fr. 20.00 Erwachsene

mit Unterstützung des Oldtimer Clubs
der Feuerwehr Adliswil

Anmeldung

zum Treffen CTAC Nord Sonntag 20. Juni 2004



Name:Vorname

Tel. Nr.

Wir kommen zum Treffen der
Region Nord 2004 mit Mittagessen
Anzahl Erwachsene(inkl. Fahrer)
Anzahl Kinder
(zutreffendes ausfüllen)

Anmeldeschluss: **10. Juni 2004**

Mit Talon senden oder per Fax an 052 213 71 74

per E-Mail jutzosm@bluewin.ch oder per Natel 079/636 65 65



Wir freuen uns auf
einen schönen Treffentag

der Vorstand Region Nord

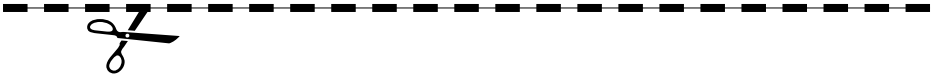
Ruedi Jutz
Peter Weber
H.P. Rubitschon
und Ruedi Bräuer

übrigens: **Mittwochausfahrt** 7. Juli 2004
19.00 h Einkaufszentrum Rosenberg Winterthur

nächster **Höck** Region **Nord CTAC**
jeweils Mittwoch , 30.6./ 25.8./ 27.10.
ab 20.00 h Restaurant Löwen Illnau

Bitte frankieren

Citroën Traction Avant Club
Ruedi Jutz
Aspacherstrasse 38
8413 **Neftenbach**



hydraulischen und mechanischen Pannen, dem vollständigen Ausbleiben höchst unerwünschter und gefürchteter Blechverformenden Kräfte, aber auch der beiden obgenannten Hansen wegen, die zusammen mit Werner, im Vorfeld offensichtlich gar vorzügliche Organisationsarbeit geleistet haben, zum Volltreffer. Ein schöner, unvergesslicher Tag für alle Teilnehmer .Ein grosses Dankeschön an den Kaiser für das Wetter, und die Organisatoren.



Die Ausstellung Rhein-Schauen (den Rhein schauen) in Lustenau befasst sich mit dem Alpenrhein. Mittels eindrücklichen Exponaten des damaligen Rheindammbaues, Modellen, Bildern und Grafiken wird das Zustandekommen der ungestümen Kraft des Rheinwassers und was diese Kräfte anzurichten imstande sind, erklärt. Ausführlich sind die Arbeiten der Flusslaufkorrektion, der Bau der Rheindämme sowie deren schützenden Wirkung für eine ganze Grossregion dokumentiert. Zur Ausstellung kann wie erwähnt, eine Fahrt mit der ehemaligen Baubahn dem „Rhibähnle“ auf dem Rheindamm gebucht werden. Auch für gesellschaftliche Ereignisse ist die Bahnfahrt erhältlich. Der Ausstellung ist ein Grosseaquarium angegliedert. Die Bewohner des Rheins und Bodensees können dort beobachtet werden. Erstaunlich ist die Artenvielfalt. Ihr gilt es Sorge zu tragen.

Insgesamt verdient die Ausstellung das Prädikat sehr sehenswert. Eine kommentierte Führung vertieft das Verständnis für die Besonderheiten des Rheins.



IDEALDS MEETS TRACTION

Geburtstagstreffen bei Familie Stocker in Malters

Am Stammtisch in Willisau wurden wir von Edgar und Vreni Stocker für den Sonntag 18. 4. 2004 zu einem Citroën Treffen eingeladen und füllten den Anmeldezettel mit Stockers wunderbarem Traction als Hintergrund gerne aus.

Bei unserem Eintreffen in Malters stellten wir allerdings fest, dass zwei Drittel der anwesenden Gäste vom IDEale DS und CX Club waren, sich der Traction Avant Club mit einem Drittel der etwa dreissig Teilnehmer aber trotzdem behauptete. Die ganze Familie Stocker war aufgeboten und im Einsatz, unterstützt durch zwei fleissige Helfer beim Schöpfen. Sie stellten uns ein tolles Mittagessen auf den Tisch. Es gab Nudelgratin mit Pilzen und zarten Braten aus dem Ofen. Dazu ein spezielles Citroën-Partybrot, das allerdings schon gegessen war bis ich die Digitalkamera meiner Schwiegermutter endlich zum Funktionieren brachte, darum kein Bild.



Die Familie Stocker besteht durch und durch aus Citroënisten. Es gibt in der Familie keine anderen Auto-Marken. So war der jüngste zum Beispiel ein C3 Pluriel auch ein superschneller Xantia V6 Activa mit >200 PS. Im Garten stand unter einem Vordach ein Visa Cabriolet und auf dem Parkplatz parkte ein roter CX neben einem Traction und einem weiteren DS, letztere beiden von Gästen. Stockers schwarze ID stand auf dem Trottoir vor dem grossen Haus während die Traction in der Garage zu besichtigen war. Abgerundet wurde das Ganze durch die anderen Modelle der eingeladenen Gäste, eine bunte Frühlingmischung. Das grosse Dach vor den Garagen, unter welchem normalerweise die diversen Modelle der Familie parken, eignete sich ausgezeichnet für dieses gemütliche Beisammensein. Die einladenden Festbänke waren schnell besetzt und während des Essens war es erstaunlich still, es schmeckte allen.

Für den Kaffee und die diversen Kuchen, die anschliessend angeboten wurden, konnten wir die Tische dann in die Frühlingssonne rutschen, die sich gegen die aufziehenden Regenwolken erfolgreich wehrte. In der Diskussion erfuhr ich so nach und nach, dass das Treffen zu Ehren der Geburtstage von Vreni (7. 4.) und Edgar (19. 4.) organisiert wurde. Ich fühlte mich geehrt, eingeladen zu sein.

Mit Ruth und Erich Feser, dem Präsidenten des IDEale DS und CX Clubs plauderten wir später über unsere Ideen und Pläne für das ICCCR in Interlaken.



Wir möchten unseren Gastgebern Edgar und Vreni Stocker für diese erste Gartenparty im 2004 danken und hoffen, dass unsere Geburtstagsgrüsse gut angekommen sind.



Mit Pia und Josef Burri und Urs Steiner genossen wir den angenehmen Nachmittag im Tal der kleinen Emme bis das Auffrischen des Windes und die aufziehenden Regenwolken mahnten, den Heimweg anzutreten.

Schon beim Erwachen stellen wir fest, dass ein wunderschöner Tag anbricht, wolkenloser Himmel, bei den drei Schritten bis zur Garage spüre ich, dass mir eine empfindliche Kälte ins Gesicht bläst. Die Autos die draussen stehen sind alle angefroren. Eine Fahrt im offenen Cabriolet wäre ziemlich hart zu überstehen, ist doch mit einer Fahrt von etwa 1 3/4 Std. zu rechnen bis nach Bauma im Zürcher Oberland.

Wir entscheiden uns für einen Kompromiss, wir nehmen das Cabi aber mit geschlossenem Dach, so können wir vom Wind geschützt etwas von der Motorwärme profitieren, die in den Innenraum eindringt.

Die Fahrt über Luzern, Zug, Sihlbrugg, Hirzel, Pfäffikon, Rapperswil, Wald zum Treffpunkt auf dem Bahnhof in Bauma läuft problemlos ab und es erwarten uns schon eine stattliche Anzahl Zitronen. Die herumstehenden Clubmitglieder und neugierigen Zuschauer müssen sich aber gegen die heftige Bise schützen.



Yolanda König winkt die Teilnehmer mit einem Citroën Schild zusammen und teilt von der Verladerrampe aus mit, über welche Route es zum Restaurant Sonnenhof weitergeht. Alle verkriechen sich wieder in die Autos und eine Kolonne von 32 Wagen setzt sich in Bewegung. Es geht

heftig bergauf und am meisten müssen wir den ersten Gang einlegen. Dies gibt uns aber Gelegenheit den frischen Morgen in dieser Voralpenregion zu geniessen und uns an den massenhaft blühenden (Wald-)Schlüsselblümchen (*Primula eliator*) zu erfreuen.

Die Parkplätze rund um das Restaurant Sonnenhof sind im Nu belegt. Glücklicherweise behält der Parkplatzeinweiser (Wädi Vogt) die Übersicht, so dass auch die hinteren der Kolonne eine Chance auf einen Parkplatz haben. Die Gaststube wird von den Ersteintreffenden in Beschlag genommen und binnen Kurzem ist der letzte Stuhl besetzt, so dass sich die andere Hälfte der Teilnehmer die Tische und Bänke der Gartenwirtschaft an die Sonne rückt und Kaffee und Gifeli im Freien geniess.

Wiederum winkt Yolanda mit dem Citroën Schild, ein Zeichen, dass Sie uns erklären wird, wo und wie es weitergeht. Wo wir im ersten Gang hinaufgefahren sind, müssen wir auch im ersten wieder runter. Dann geht es weiter zur Privatsammlung Junod, die seit letzter Woche in einer Halle einer ehemaligen



Schreinerei im Tisenwaltsberg-Bäretswil untergebracht ist. Von aussen deutet nichts darauf hin, dass innerhalb dieser Halle wahre Schätze verborgen sind. Yolanda stellt uns Herrn Junod, den Besitzer vor, der als Geschenk ein gerahmtes Plakat vom letzten internationalen 2CV Treffen in Italien erhält. Dann öffnen sich die beiden Schiebetore der Halle für uns, die wir als allererster Club diese einmalige Privatsammlung besuchen dürfen.

Als erstes sticht mir ein alter Turicum (1904) in die Augen, das wohl älteste Exponat der bunt sortierten Ausstellung. Daneben verschiedenste Fahrzeuge

Tractionade Videokassette oder CD

von Ruedi Weber

“Festival des Tractionades”

Reportage über das Tractiontreffen vom 12. - 13. Juli 2003 in der Auvergne in Zentralfrankreich mit über 500 teilnehmenden Tractions.

Sprache: Schweizerdeutsch

Kamera und

Videoproduktion: Rudolf Weber



Citroën Traction Avant Club Schweiz 2003 DVD+R Spielzeit 22 Minuten

VHS oder DVD - Spielzeit 22 Minuten

Verkauf zum Selbstkostenpreis + Verpackung und Porto SFr. 25.--

Dieses Video wurde an der Generlversammlung am 25. Januar uraufgeführt!

europäischer und amerikanischer Fabrikation, wie Chevrolet oder Packard. In der Mitte ein riesiger grüner FBW Lastwagen, der als Traktor für Eisenbahnwagen eingesetzt wurde.

Alle Exponate sind in einem ausgezeichneten optischen und technischen Zustand. Werner König hat in der vergangenen Woche geholfen, alle Fahrzeuge aus verschiedenen Einstellplätzen abzuholen und hierher zu fahren. Er hat mir bestätigt, dass alle Autos in fahrbereitem Zustand seien und dass alle Motoren zum Laufen gebracht wurden um die Autos überzuführen.

In einem Nebenraum steht eine komplette Sammlung an NSU Motorrädern und Kleinmotorrädern. Daneben einige NSU Fahrzeuge des Typs Prinz. Zwei Kutschen vervollständigen das Bild. Im Hauptraum entdeckte ich auch einen NSU Ro 80.



Leider ist es aus sicherheitstechnischen Überlegungen nicht möglich, auf die Galerie zu steigen, obwohl eine Treppe vorhanden wäre, die Geländer fehlen noch. Aber die Treppe, die in den Keller führt darf benutzt werden und dort entfaltet sich eine unübersehbare Sammlung an Velos und Motorrädern der verschiedensten Marken. Als Nichtfachmann ist es für mich schwierig, eine Einteilung zu sehen aber Jean-Louis Junod kommt mir zu Hilfe und zeigt mir die Details. Zum Beispiel drei österreichische Mountain-Bikes mit Allradantrieb. Über einen Zahnriemen und ein Kardangelenke im Lenkerkopf wird vom Hinterrad auch das Vorderrad



angetrieben. Eine technische Meisterleistung, die wahrscheinlich dazu führt, dass dieses Velo mit doppelter Leistung den Berg empor klettert.

Ebenfalls eine Rarität ist ein 70 Jahre altes Motorrad, das vorne eine Einarmgabel und am Hinterrad eine Einarmschwinge besitzt, eine Technik, die erst in den letzten Jahren wieder aufgegriffen wurde.

Jean Louis zeigt mir auch ein Velo mit Kardanantrieb aus den Vorkriegsjahren des letzten Jahrhunderts und das heutige Pendant in Form eines Mountain-Bikes ebenfalls mit Kardanwellenantrieb. Ein Reitvelo, bei dem man zum Antrieb mit dem Hinterteil auf und ab wippen muss, rundet die interessante Fahrradsammlung ab, die auch einige Hochräder beinhaltet.

Etwas erstaunt stelle ich fest, dass trotz der Vielfalt der Sammlung kein einziger Citroën zu sehen war, warum wohl?



Hungrig versammeln sich alle Teilnehmer wieder vor der Bar „chez Susanne“, an welcher uns von der Familie Junod ein Aperitif spendiert wird und Yolanda erklärt uns dann die Route zum Anwesen der Familie wo wir zum Mittagessen erwartet

werden. Auf dieser Strecke haben wir kleine Gäste im Schwiegermattersitz, Lukas und seine Schwester Bianca, die Kinder von Ruedi Burri. Wie war das bei uns vor 10 Jahren??



Wieder geht es steil den Berg hinauf Richtung Gryfenburg zum Hof der Familie Junod im Stollen-Hinterburg, Bäretswil. Die Vergangenheit als Pferdezucht blickt noch überall durch, die Gebäude sind aber alle als Lager für Oldtimer (und Newtimer) umgenutzt. In der ehemaligen Reithalle ist aufgedeckt und hier bekommen wir eine exquisite Sammlung von Citroën Automobilen zu Gesicht, die die Fest-

bänke in der Mitte einrahmt. Ich verstehe jetzt warum Jean Louis diese alle hierher gebracht hat um uns eine besondere Freude und eine sensationelle Atmosphäre zu gewähren. Vom C3 aus den zwanziger Jahren bis zum SM ist alles versammelt, vom AMI bis zum 2CV Sahara und vom Traction über den Six zum edel schwarzen DS oder zum Panhard. Vor lauter Staunen vergeht mir zuerst einmal der Appetit. Die wohlriechenden Düfte von Vreni und Edy Hofers Gulaschkanone betören aber die Magennerven nachdem sich die Augen an den Autos satt gesehen haben. Zuerst muss aber angestanden werden und



Yolanda verkauft jedem einen Bon für den Schmaus, der mich stark an die Rekrutenschule erinnert, insbesondere weil in meinem Rücken ein alter Dodge WC mit amerikanischen Hoheitszeichen steht. Verschiedene elektrische Öfen und Gasheizungen erwärmen den grossen Raum, so dass sich eine gemütliche Atmosphäre einstellt und uns das militärische Mittagessen mundet. Es hat genügend für einen Nachschlag, für alle, die in Nostalgie schwelgen oder inmitten des Nachmittags wirklich Hunger haben.



Walter Homberger schneidet zwei wunderschön garnierte Citroën-Brote in Scheiben, die zur Suppe genossen werden.

Aufgrund des etwas rauhen Windes verzichten wir auf den vorgeschlagenen Fussmarsch zur Gryfenburg und wenden

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.



LANGENTHALER OLDTIMER TREFFEN 2004

Auf dem Flugplatz Bleienbach bei Langenthal

**Freies Treffen für OldtimerfahrerInnen aller Marken
mit Autos und Motorräder bis Baujahr 1974**

Jeweils am letzten Sonntag im Monat!

25. April 30. Mai 27. Juni 25. Juli 29. August 26. September

**Ab 10.00 Uhr
bis 14.00 Uhr**

**Eintreffen der Oldtimer: 100 reservierte Parkplätze
Gemütliches Zusammensein der BesucherInnen oder Zeit für
einen Apéro/Imbiss im Flugplatzrestaurant**

**Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen mit Oldtimern
von A wie Adler bis Z wie Zündapp!**

**Für motorisierte Besucher ohne Oldtimer steht am Flugplatz das Parkhaus der Firma
Daetwyler gratis zur Verfügung.**



uns einem Stück Kuchen und einem Kaffee zu, der ebenfalls im Preis inbegriffen ist. Damit klingt dieser Ausflug langsam aus und nach und nach brechen die ca. 100 teilnehmenden Personen mit ihren 32 Tractions auf.

Unseren grossen Dank möchten wir dem Organisationsteam Ost aussprechen, Werner und Yolanda König, Hans Brunner und Hans Bollhalder, die eine ausgezeichnet funktionierende Ausfahrt organisiert haben. Auch der Familie Junod und ihren Helfern sei gedankt, die uns ihren Sonntag und ihre Infrastruktur zur Verfügung gestellt haben. Wir sind stolz, dass wir als erste diese einmalige Sammlung besuchen durften.

Der gesamte Anlass hat uns, wie auch allen anderen Teilnehmenden sehr gut gefallen und das Echo war ausnahmslos positiv.

Hans Georg und Patricia Koch

v.l.n.r:

Jean Louis Junod
 Jean Pierre Junod
 Hans Georg Koch
 Walter Homberger
 René Julmy
 und Truricum 1904



Sommereinläuten am 18. Juni 2004

Zusammen mit der Musikgesellschaft Urtenen-Schönbühl, den Hubelsteigiele, dem Harley-Davidson Club und dem Dienstags-Club feiert der Citroën Traction Avant Club mit unserem Wirtepaar Brigitte und Otto Gerber-Fuhrer den Sommerbeginn ab 18'00 Uhr im und vor dem Landgasthof.

Abgesperrte Parkplätze für Oldtimer und Harleys vorhanden.

Bitte um Voranmeldung:

Udo Kenkel, Gerbeweg 12, 3123 Belp

Tel: 031 819 54 61/ 079 208 04 89

Fax: 031 632 42 70

Mail: udo.kenkel@bluewin.ch



Landgasthof Schönbühl · Brigitte & Otto Gerber-Fuhrer

Alte Bernstrasse 11 · 3322 Schönbühl

Telefon 031 859 69 69 · Telefax 031 859 69 05

E-Mail: info@gasthof-schoenbuehl.ch

Internet: www.gasthof-schoenbuehl.ch

Restaurant am Mittwoch geschlossen



TREFFEN LANGENTHAL 25. APRIL 2004

Eine zügige Bise fegte über den Flugplatz. Der Himmel klar und die Landschaft mit blühenden Bäumen geschmückt.

Wer geglaubt hat, das Oldie-Treffen in Bleienbach ziehe nur ein paar Unentwegte an, sah sich gründlich getäuscht. Gegen elf Uhr war der grosse Parkplatz lückenlos gefüllt. Eine bunte Mischung aus würdigen Oldtimern, Vor- und Nachkriegsklassikern sowie Kultwagen aus den Sixties belegten, aufgestellt in Reih' und Glied, den Platz. Der CTAC sah sich ebenfalls vertreten: Hans Ryfs Rosengart war nicht zu übersehen, da und dort ein paar bekannte Gesichter und Schortas erschienen für einmal in „British Racing Green“.



Trotz hochgeschlagener Krägen und eingezogenen Schultern sprach man von Macken und Erlebnissen oder bewunderte Raritäten und Alltagsautos, die gestern noch das Strassenbild prägten. Viele wärmten sich im Flugplatzbeizli die Hände, wo für einmal nicht vom Fliegen die Rede war.



Schon bald nach dem Mittag lichteten sich die Reihen: manch einer nutzte den Nachmittag für eine Ausfahrt oder machte sich gemächlich auf die Heimreise. Das ungezwungene Treffen wird in bester Erinnerung bleiben. Kam da schon Vorfreude auf den 30. Mai auf?

Urs Vogel – dem Initianten – und seinen Helfern wünsche ich weiterhin so grossen Erfolg. Für ihren Einsatz gehört ihnen ein herzliches Dankeschön!

Hans Ettlín

CLUBHÖCKS

Die Clubhöcks in der Region West in Schönbühl und der zentralschweizer Stammtisch in Willisau werden gut frequentiert und sind ein ausgezeichnetes Gefäss um Erfahrungen und Wissen, nicht nur rund um die Traction, auszutauschen! Die folgenden Bilder aus dem Restaurant zur Post in Willisau oder dem Landgasthof Schönbühl widerspiegeln die tolle Stimmung und die ausgezeichnete Gastfreundschaft, die unsere Clubmitglieder geniessen.



Eine tolle Überraschung waren die Erdbeercoupees, die uns Hans und Edith Herzog vom Restaurant Post in Willisau zu später Stunde noch offerierten!



Hier ist ein Teil des Teams am studieren und diskutieren, wie die Ausstellung "70 Jahre Traction Avant" am 13. ICCCR in Interlanken aussehen soll. Leider bleiben die Ideen dem Fotoapparat verborgen!

Exposition Flaminio Bertoni, "30 ans d'Art et Automobile"

30 ans d'Art et d'Histoire automobile

EXPO

Bertoni



Flaminio Bertoni - sculpteur, peintre, styliste

19.-31. Mai 2004, Antony (92) / Paris

Centre municipal André Malraux
Rue Léon Jouhaux, 92160 Antony



Biographie



Exposition



Automobile



Information

contact: Amicale Flaminio BERTONI, 6 - 116 allée d'ARZ, F - 92160 ANTONY. email: info@expo-bertoni.com

UNFÄLLE UND VERBRECHEN



Traction Avant gegen Peugeot 404! Beide Fahrer müssen den Kopf ziemlich hart angeschlagen haben, Sicherheitsgurten waren damals noch ein Fremdwort!
(Aus der Sammlung von Christoph Platzer)



Sechs Aschenbecher für einen Nichtraucher – Folge 6

Druck-Sache (Immer noch zu wenig Öldruck...)

Bedingt durch die ständig zunehmende Klimaerwärmung ist es heutzutage für den Laien immer schwieriger, die Jahreszeiten zu unterscheiden. Selbst Profis wie die Meteorologen der Meteo Schweiz oder Förster und Gärtner blicken heute nicht mehr aus dem Fenster oder auf das Thermometer, sondern auf den Kalender, wenn sie wissen wollen, welche Jahreszeit gerade herrscht.

Insider wie die Clubmitglieder des CTAC haben es da bedeutend einfacher, denn da gibt es ein absolut untrügliches Zeichen, welches sich nicht durch die Kapriolen des Thermo- oder Barometers beeinflussen lässt: Hängt der Motor von Eberli's Six am Haken, ist Winter!

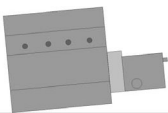


Genau, und deshalb ist jetzt Winter, obwohl das Thermometer heute früh, 7. Februar 2004, um halb sechs Uhr milde 12 Grad C angezeigt hat. – Draussen, versteht sich.

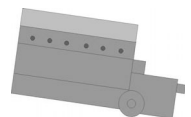
Das heisst, genau genommen hängt der Six-Motor nicht mehr am Haken, sondern nur noch das Getriebe. Der Motor ist ...

Aber gehen wir doch der Reihe nach! Bevor ich jedoch zum eigentlichen Bericht komme, möchte ich auf die Folgen 1 bis 5 hinweisen, deren Kenntnis Voraussetzung für das richtige Verständnis zur vorliegenden Geschichte ist. Am Schluss der Folge 5 wurde ja auf Grund des festgestellten mangelhaften Öldrucks die Wahrscheinlichkeit einer weiteren Folge angedeutet.

Im Laufe des Nachmittags des 26. Januar begann ich mit der Demontage der Motorhaube, der Kotflügel und des Kühlers und am darauffolgenden Vormittag baute ich den Motor ganz aus. Verglichen mit dem ersten Mal war ich einiges schneller. Insbesondere das Ausfädeln der Antriebswellen und das Ausfahren der fast 350 kg schweren Motor-Getriebe-Einheit gingen absolut problemlos von statten. Im Nachhinein frage ich mich, ob vielleicht beim 1. Mal die Teile



nicht oder falsch geneigt waren. Während der 4-Zylinder zum Aus- und Einbauen nach hinten geneigt sein muss, muss der 6-Zylinder leicht nach vorne geneigt sein, damit er zuerst aus



den hinteren Motorlagern gehoben wird.

Da der 4-Zylinder an der Wasserpumpe aufgehängt wird, bekommt er

automatisch die richtige Neigung. Beim 6-Zylinder muss eine vierbeinige Kette verwendet werden, welche vorne länger ist als hinten.

Während dem ich das Motorenöl abliess, inspizierte ich den Magneten, den ich letztes Mal mit Araldit in die Ablassschraube geklebt hatte. Der Magnet hatte ganz feinen Metallabrieb angezogen. Die Menge fand ich angemessen, war dies doch vom Einschleifen der ganz neuen Zylindern und den Kolbenringen zu erwarten. Feste Teile fand ich keine, was beruhigend war. Dank dem Magnet war verhindert worden, dass der Abrieb weiterhin im Öl zirkulieren und wie Schleifpaste auf die Lager wirken konnte.

Die offenen Zahnräder der Ölpumpe



Für die nächsten Untersuchungen war mir Hansueli Streit, Clubmitglied und Fachmann für Hydraulik, behilflich. Wie ein Tierarzt kam er in meine Garage und installierte eine externe Ölpumpe, welche uns erlaubte, von aussen, bei demontierter Ölwanne und stehendem Motor, im Ölkreislauf Druck aufzubauen und zu beobachten, wo welche Menge der schwarzen Brühe auftauchte. (Ganz sicher einmal in den Ärmeln des Blaumanns und auf dem Garageboden, aber das muss wohl

nicht besonders erwähnt werden...) Bevor wir unsere Tests starteten, heizten wir das Öl auf einem kleinen Elektro-Rechaud. (Ich habe nicht gewagt zu fragen, ob Hansueli's Gemahlin Renata weiss, wozu ihre beste Pfanne verwendet wird!)

Item, wir stellten fest, dass beim hintersten Hauptlager zuerst – und für unser Gefühl zu viel – Öl kam. Auf der anderen Seite trat bei den Kipphebeln nur wenig Öl zu Tage. Immerhin konnten wir nirgends Ölaustritt feststellen, wo keines zu erwarten war.

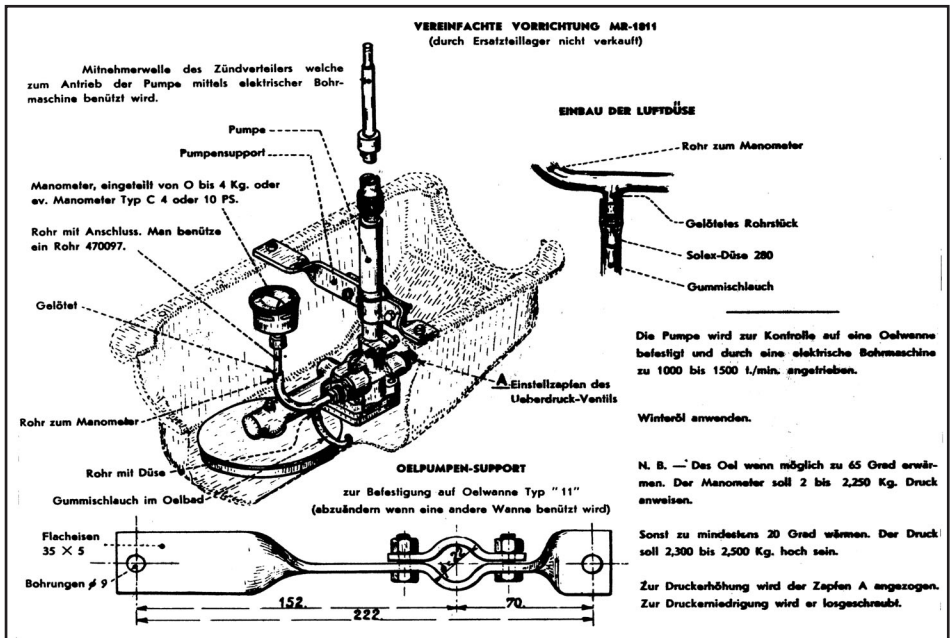
Als nächstes untersuchten wir die Ölpumpe. Dummerweise öffneten wir das Druckbegrenzer-Ventil, bevor wir die Pumpe nach der im Original-Werkstatt-Handbuch beschriebenen Methode prüften. Mit einem Aluklotz konstruierten wir eine Einrichtung, welche wir direkt an die Ölpumpe anflanschen konnten. Mittels Bohrungen

Die Ölpumpe mit der Messeinrichtung



konnten wir ein Manometer und eine Schraube mit einem 2.5 mm Loch anschliessen. Letztere konnten wir auswechseln mit einer solchen mit 3 mm Loch. – Eine Düse wie im Buch beschrieben mit 2.8 mm Loch oder einen entsprechenden Bohrer hatten wir nicht greifbar. Aus drei unterschiedlich dicken Rohrstücken bastelten wir einen Flansch, so dass wir die Ölpumpe mit der Bohrmaschine antreiben konnten. Das Öl saugten wir direkt aus der Pfanne, was zwar wirkungsvoll funktionierte, aber natürlich auch Spuren auf dem Garageboden hinterliess.

Wir waren etwas erstaunt, dass die gemessenen Werte als gut bis sehr gut bezeichnet werden konnten, zeigte doch das Manometer rund 2.5 kg Druck bei einer Bohrmaschinendrehzahl von rund 1100 Umdrehungen. In der Diskussion kamen wir darauf, dass dies einer Motordrehzahl von 2200 Umdrehungen entspricht, da die Ölpumpe zusammen mit dem Zündverteiler angetrieben wird und somit nur halb so schnell wie die Kurbelwelle läuft. So gesehen waren die Werte unserer Meinung nach nicht mehr so überragend, entspricht dies doch im dritten Gang ungefähr einer Geschwindigkeit von ca. 70 km/h!

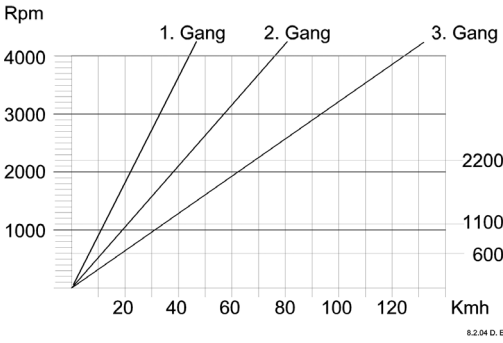


Das „Bucheli“-Buch „Querschnitt durch die Autotechnik“, Band 10 beschreibt das Einstellen der Ölpumpe wie folgt: „Die Ölpumpe soll mit einem Druck von 2 bis 2.5 kg eingestellt werden. Dieselbe kann durch Verdrehen des Einstellzapfens reguliert werden. (Drehzahl des Motors zur Einstellung: 1000 Touren mit einer Durchlassdüse von 2,8 mm Bohrung und bei einer Öltemperatur von zirka 60° Celsius.)“

Ist es möglich, dass wir hier auf einen Fehler im Werkstatt-Handbuch gestossen sind – und vielleicht den wahren Grund für unzählige Lagerschäden gefunden haben? (Die Anleitungen sind für den 11-er wie für den 15-er Motor identisch,

und es gibt auch keinen Unterschied zwischen dem Deutschen und dem Französischen Buch.)

Verhältnis Drehzahl - Geschwindigkeit



Wir wollten der Sache auf den Grund gehen. Da wir keine präzisen Angaben über die tieferen Drehzahlen meiner Bohrmaschine hatten, nahm Hansueli Streit die Ölpumpe mit, um sie am Feierabend bei sich im Geschäft zu prüfen. – Das Ergebnis war niederschmetternd!

Bei einer Pumpendrehzahl von 300 Umdrehungen – entsprechend einer Motorendrehzahl von 600 Umdrehungen (also ungefähr Leerlaufdrehzahl oder 20 Km/h im dritten Gang) brachte die Pumpe bei ganz verschlossener Austrittsdüse nur gerade 1 kg auf das Messinstrument. Der Druckverlust innerhalb der Pumpe war also ganz enorm.

In der gleichen Zeit, da Hansueli die Versuche mit der Ölpumpe durchführte, mass ich das Spiel des hintersten Hauptlagers der Kurbelwelle. Da ich das Steuerkettengehäuse nicht öffnen wollte, konnte ich die untere Lagerschale jedoch nur lösen, nicht ganz ausbauen. Mit der gleichen Methode, wie im Bericht Nummer 1 beschrieben, stellte ich fest, dass das Spiel 75 bis 80 Tausendstel betrug – relativ viel, wie ich fand. Ein Anruf bei meinem Zylinderschleifer bestätigte, dass dieser Wert zwar noch innerhalb der Toleranz, aber doch im oberen Bereich lag. Da der Motor ohnehin ausgebaut war, willigte er ein, die Lagerböcke etwas abzunehmen und die Lagerschalen neu einzureiben, um das Spiel zu verringern. Und meine Ölpumpe befindet sich zur Zeit bei Albi, wo sie neue Zahnräder mit Übermass bekommt.



Fortsetzung Seite 47

13. ICCCR INTERLAKEN

Liebe Tractionisten-Kolleginnen und -Kollegen,

Da mit Hans Peter Rubitschon und mir zwei CTAC-Clubmitglieder im ICCCR OK sind, nehme ich gerne die Gelegenheit wahr, Euch auch im Clubheft aus erster Hand über den Fortschritt der Treffenorganisation zu informieren. Während ich schreibe, sind es nur noch gerade 13 Wochen bis zum Freitag dem 13. August, an dem das 13. ICCCR-Fest steigt - eine solche Anhäufung von guten Omen stimmt das OK und sicher auch Euch alle zuversichtlich!

Mit Zuversicht allein ist es aber noch nicht getan. Was wir jetzt dringend brauchen, ist Eure Unterstützung in Form von zahlreichen Teilnehmeranmeldungen und aktivem Engagement als Hilfskräfte. Die Marke von 2000 Anmeldungen rückt zwar in Sichtweite... schön wäre es jedoch, wenn wir das Doppelte und mehr erreichen könnten. Die „Qualität“ eines ICCCR hängt natürlich nicht (nur) von der Quantität ab. Trotzdem wünschen wir uns angesichts der zögerlichen Sponsorenbeteiligung, von Euch und allen anderen Citroën-Fans, die das Schweizer ICCCR nicht verpassen wollen, eine möglichst unverzügliche Anmeldung als Treffenteilnehmer (das Anmeldeformular mit Preisangaben liegt CTAC-Heft 1/2004 bei).

Warum heute anmelden?

Die Organisation eines ICCCR – des grössten Einzelmarkttreffens der Welt – bedingt eine entsprechende Vorbereitung und bringt grössere finanzielle Verbindlichkeiten mit sich. Ein Grossteil der Positionen wie die Miete des Areals, der Festzelte, Bestuhlung, die Reservation von Musikgruppen, die Organisation des Teilemarktes, das Aufstellen von sanitären Anlagen und Stromnetz, Personalaufwand fürs Registrationsbüro, Sicherheitskräfte etc. werden vor dem Treffen fällig. Wir wollen vermeiden, dass sich die Hälfte der Teilnehmer, wie am EuroCitro 2003, erst am Treffen selber registriert und den Teilnehmereintritt zahlt – so kann niemand vernünftig kalkulieren und viele müssen am Eingang warten. Ihr unterstützt uns mit Eurer vorherigen Einschreibung wesentlich und tut euch auch selber einen Gefallen! Erstens ermöglicht ihr damit ein attraktives Programm (jeder Franken und jeder Euro wird ins Treffen investiert) und zweitens tut ihr für die Volkswirtschaft Gutes – die Mannen und Frauen rund ums ICCCR-OK, von denen die meisten nebenher noch einem Beruf nachgehen müssen, fallen dann nämlich nicht durch Magengeschwüre und schlaflose Nächte aus. Spass beiseite: Wer sich heute anmeldet, kommt nicht nur in den Genuss einer tieferen Teilnehmernummer, des Newsletters und des zugesandten Programmhefts. Er braucht auch beim Eingang zum Treffen selber nur noch auf der reservierten Express-Spur seine Teilnahmestätigung zu zeigen!

Wie ihr auf unserer Internet-Site nachvollziehen könnt, haben wir eine ganze „Europatournee“ von Messebesuchen hinter uns, wo wir nach Kräften fürs



ICCCR geworben haben. Die Saison hat mit dem Besuch der niederländischen CitroMobile in Utrecht ihren Abschluss gefunden, es gibt vor dem ICCCR keine grössere Messe mehr. Nun ist es auch an Euch, mit Clubmitgliedern und anderen Freunden übers ICCCR zu reden und die Kunde zu verbreiten. Eine Teilnahme in der Gruppe macht doppelt Spass – wir freuen uns auf Euch!

Ganz besonders freuen wir uns, für einmal Gastland sein zu dürfen und tausenden von Citroën-Fans aus aller Welt die Schweiz von der besten Seite zeigen zu dürfen. Wer Lust und Zeit hat, aktiv mitzuhelfen, ist herzlich gebeten, sich über volunteers@icccr.org oder unser Registrationsbüro in Interlaken (Tel. 033 823 66 50) als freiwilliger Helfer anzumelden. Wir brauchen noch etliche Helfer/innen als Verkehrsassistent, Kassierer, Fahrzeugeinweiser (Kenntnis des Citroën-Modellstammbaums von Vorteil), Dolmetscher, Betreuer etc. Wer sich für eine solche ehrenvolle Aufgabe mindestens einen halben Tag Zeit nehmen kann, bekommt dafür Verpflegung, ein exklusives T-Shirt und eine spezielle Erwähnung im ICCCR-Erinnerungsbuch!

Was gibt es sonst noch Neues?

- Für die ausländischen Teilehändler wird ein mit der eidg. Zollverwaltung ausgehandeltes Global-Deklarationsformular in den nächsten Tagen erwartet und dann umgehend auf dem Internet publiziert.
- In Sachen Programm werden wir zusammen mit dem Tourismusbüro Interlaken eine reichhaltige Unterhaltungspalette anbieten. Auf den drei Aussenbühnen und abends auch im grossen Festzelt werden wir unseren interantionalen Besuchern sowohl einen Querschnitt durchs schweizer Handwerk und Brauchtum als auch Musik vom Ländler über Jazz bis Pop liefern.
- Das ICCCR als Mekka jedes Citroën-Fans bietet Euch die einmalige Gelegenheit, vor der Haustür gelebte Industrie-, Design- und Mobilitätsgeschichte zu erleben. Dazu tragen die vielen angereisten Fans mit ihren Karossen, aber auch die Sonderausstellung 70 Jahre Traction Avant und 80 Jahre Citroën Schweiz und der grosse Teilerk bei.
- Das ICCCR lebt von seinen Besuchern! Ihr werdet nicht nur viele seltene Fahrzeuge bewundern können, sondern auch alle Koryphäen und alten Bekannten aus der „Szene“ wieder sehen. Nehmt auf jeden Fall Eure Foto- und Videokameras mit! Fürs leibliche Wohl ist durch eine Vielzahl verschiedener Restaurants ebenfalls gesorgt. Und für Kinder und Junggebliebene sind allerlei Vergnügungsbetriebe vor Ort, welche zur guten Stimmung beitragen werden.
- Last but not least: Auf dem ICCCR-Camping, unmittelbar anschliessend ans Treffengelände, ist genügend Platz für tausende von Zelten und Caravane. Wer lieber in einer festen Unterkunft logiert, der möge sich mit der Herbergensuche in Interlaken beeilen. Unsere Partnerorganisation

Interlaken Congress (Tel. 033 827 62 05) hilft Euch gerne dabei. Bis zum 14. Juli ist ein Kontingent von Zimmern in allen Kategorien für ICCCR-Teilnehmer reserviert.

- Das Wetter kann natürlich niemand garantieren. Wir haben jedoch erst kürzlich aus gut unterrichteten Kreisen im Vatikan vernommen, dass der Papst heuer drei wichtige Gutwetter-Termine in seinem Kalender vorgemerkt hat: Ostern, Pfingsten und das ICCCR.

Für die allerneusten Infos bitte ich Euch, unsere Site www.icccr.org zu konsultieren. Ich aktualisiere sie praktisch täglich – wenn nicht gerade etwas publiziert wird, dann bin ich am Übersetzen, Texten oder Bilder bearbeiten. Falls Euch etwas fehlt, oder wenn ihr Fragen und Anregungen habt, kontaktiert mich bitte über die untenstehende e-Mail Adresse.

Wir sehen uns in Interlaken!
Herzlich, Eurer

Caspar Türlér
caspar.tuerler@icccr.org - www.icccr.org



6 Aschenbecher für einen Nichtraucher (Fortsetzung und Schluss)

Bevor wir sie dann wieder einbauen, wollen wir damit eine ganze Testserie durchführen. Auf der einen Seite wollen wir bei verschiedenen Drehzahlen sowohl Druck- als auch Literleistung feststellen. Auf der anderen Seite wollen wir die Aussage des Zylinderschleifers überprüfen, wonach bei der Verwendung eines Einbereichsöles SAE HD 40 der Öldruck bei warmem Motor höher sei, als bei einem 20W-60 Mehrbereichsöl.

Unserer Meinung nach kann dies nicht stimmen, sind wir doch der Ansicht, dass die Viskosität direkt mit der Dicke des Öles zusammenhängt. – Mehr davon beim nächsten Mal.

Darum also hängt der Motor zur Zeit nicht mehr am Haken, obwohl Winter ist. Auf alle Fälle bin ich nun zuversichtlich, dass wir das Problem mit dem ungenügenden Öldruck in den Griff bekommen.

Daniel Eberli

AUSBLICK

Dieses Heft war wirklich ein schwerer Brocken, es ist viel dicker ausgefallen, als ich eigentlich geplant habe. Ich habe mich aber an den vielen Beiträgen gefreut, die in den letzten beiden Monaten bei mir eingetrudelt sind.

Ungebrochen ist mein Enthusiasmus für die nächste Ausgabe, die sich mit dem Thema "Ferien mit dem Traction" (oder auch ohne) befassen wird. Ich möchte Euch auffordern, Berichte und Fotos von Erlebnissen, Reisen und andere Feriengeschichten, möglicherweise auch aus der Werkstatt, schlicht Ferien rund um die Traction, beizusteuern. Ich werde Euch wieder ein interessantes Heft präsentieren!

Es grüsst Euch der Redaktor, Hans Georg Koch

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Redaktion und Layout:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 70.--)
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:

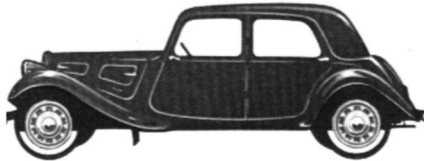
Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet werden können 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

Allez voir et essayer

DANS NOS MAGASINS D'EXPOSITION
ET CHEZ TOUS NOS CONCESSIONNAIRES

LA 7

PRIX: 17.700^{FRS}

