

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2005

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2004, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Walter Homberger

J.- C.- Heer-Strasse 25
8635 Oberürnten
P 055 241 21 81
walter.homberger@hombitrading.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

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

Kassier

Udo Kenkel

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

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 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@bluewin.ch

Hans Ettlin

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

Fritz Müller

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

Edgar Stocker

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

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

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86



INHALT

INHALT	1
RODAGE.....Walter Homberger	2
INSERATE.....	6
INSERATE.....	8
TREFFEN SÜD, 23./24. 4. 2005..... Udo Kenkel	9
AUSTRALIEN..... Jürg Deller	19
INSERATE.....	27
INSERATE.....	28
VENTILE BEIM CITROËN C4Daniel Eberli	31
INSERATE.....	32
INSERATE.....	34
ANDRÉ CITROËN - TEIL 2.....Alexander Soland	36
UNFÄLLE UND VERBRECHEN Christoph Platzer	39
AUSBlick..... Hans Georg Koch	40
IMPRESSUM	40

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
Glernerstrasse 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



RODAGE

Das Wort des Präsidenten

Liebe Clubmitglieder

Nach der Rückkehr von einem längeren Aufenthalt in meiner zweiten Heimat Australien, bin ich bereits von unserem Redaktor darauf aufmerksam gemacht worden, dass das zweite Clubheft 2005 in Kürze in Druck geht und an die Mitglieder verschickt werden soll.

In der Zwischenzeit ist nun auch in unseren Gefilden der Frühling wieder eingezogen und wenn auch gelegentliche Regengüsse und eher kühle Temperaturen noch nicht zu ausgiebigen Oldtimerfahrten anregten, hat doch unser Traction Clubjahr bereits mit einer tollen Veranstaltung begonnen.



Die Präsentation des CTAC mit Ausstellung aller Traction Modelle vom 18. bis 24. April im Verkehrshaus Luzern war ein grosser Erfolg. Unsere aktiven Vorstandsmitglieder der Organisationsgruppe Süd haben hervorragende Arbeit geleistet. Die Vorstellung unseres Clubs während dieser Woche ist mit der Unterstützung vieler Helfer und Helferinnen ausgezeichnet gelungen. Die angebotenen Besucherfahrten mit den diversen Tractionen waren rege gefragt und haben bestimmt viel Goodwill für unser Hobby erzeugt. Auch von Seiten des Verkehrshauses bekamen wir für unseren Einsatz wiederholt Lob und Anerkennung.

Am Samstag und Sonntag konnten sich dann auch im Rahmen des Clubtreffens Süd über 80 Mitglieder und deren Begleitung an dieser gelungenen Veranstaltung erfreuen. Schade war lediglich, dass es Petrus mit uns nicht sehr gut meinte, zudem die Temperaturen während der ganzen Woche im Keller waren und ausgiebiger Regen verhinderte, dass grössere Besuchermengen aufkreuzten. Einen ausführlichen Bericht über die CTAC Präsenz im Verkehrshaus mit attraktiven Bildern findet ihr im vorliegenden Heft.

Allen beteiligten Organisatoren, Helfern und Helferinnen danke ich nochmals für ihren grossen Einsatz. Ebenfalls geht mein Dank an alle Clubmitglieder, die ihre wertvollen Fahrzeuge während dieser Woche zur Verfügung gestellt haben und an die unermüdlichen Chauffeure, die mit ihren Traction-Fahrten unzähligen Besuchern viel Freude bereitet haben. Ich danke auch ganz speziell der Citroën Garage Galliker in Kriens, die mit ihren aktuellen Citroën Modellen die Fahrzeugausstellung aufgelockert und unsere Veranstaltung ausserdem grosszügig unterstützt hat.

Eigentlich wollte ich euch diesmal einiges über meine Citroën Erlebnisse und Kontakte in Australien berichten, doch habe ich von Hans Georg Koch erfahren, dass die verfügbaren Seiten der vorliegenden Ausgabe bereits gefüllt sind. Ich werde also rechtzeitig für die nächste Ausgabe einen etwas umfangreicheren Bericht mit Fotos vorbereiten. Ich kann euch aber bereits heute verraten, dass es auch im Lande der Kängurus eine Vielzahl von Citroën begeisterten Enthusiasten gibt, die allerdings mit sehr viel mehr Mühe als wir (Ersatzteilebeschaffung, technische Unterstützung, weite Distanzen, etc.) ihrem Hobby fröhnen. Umsomehr ist es erstaunlich, mit welchem Eifer und welchem grossem Improvisationstalent unsere australischen Citroën-Freunde ihre Fahrzeuge restaurieren und unterhalten!

Ich hatte am Schluss meiner Reise Gelegenheit am nationalen, australischen Clubtreffen teilzunehmen, das turnusgemäss dieses Jahr durch die Vereinigung der westaustralischen Citroën Enthusiasten über das Osterwochenende in Perth durchgeführt wurde. Es kamen total etwas über 80 verschiedene Citroën Oldtimer zusammen, darunter neben etlichen DS und 2CV auch 4 Tractions. Fast alle Wagen stammen aus der englischen Produktion und sind rechtsgelenkt. Es wurden sogar 2 Propulsion Arrière auf Anhängern herbeigeschleppt, der eine ein Trèfle mit australischer Karosserie und der zweite ein B12 in Restauration, noch ohne Motor und Haube!



Eine wunderschöne weisse (rechtsgesteuerte) Traction aus Australien!

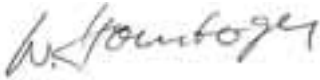
Was mich bei diesem Anlass im fernen Perth einmal mehr begeisterte, war die äusserst herzliche Aufnahme im Kreise der australischen Citroën Fans, die sich mit grosszügiger Gastfreundschaft um mich kümmerten. Dabei sind wertvolle Kontakte entstanden, die bestimmt (E-Mail und Internet sei Dank!) noch weiter gepflegt werden können.

Sicher wird auch unsere nächste CTAC-Ausfahrt, die durch die Region Ost organisiert wird, zu einem interessanten Anlass. Ziel ist diesmal das Klosterdorf Einsiedeln mit seinen Sehenswürdigkeiten.

Ich hoffe, dass möglichst viele Clubmitglieder mit Familie oder Freunden den Weg dorthin unter die Tractionräder nehmen und sich mit dem beigehefteten Formular oder via Internet anmelden.

Nun wünsche ich uns für die bereits begonnene Oldtimersaison möglichst viel schönes Wetter, tolle Treffen mit positiven und kameradschaftlichen Kontakten und natürlich pannen- und unfallfreie Fahrten mit unseren gepflegten Fahrzeugen. Die Auswahl an Veranstaltungen im In- und Ausland ist inzwischen so gross und vielfältig, dass es tatsächlich auch für aktive „Früh-Rentner“, die ja anscheinend genügend Zeit hätten, nicht immer einfach ist eine Auswahl zu treffen!

Euer Walter Homberger (Hombi)
Präsident CTAC



TREFFEN UND TERMINE

19. 6. 2005	Treffen Ost
14. 8. 2005	Treffen West (mit Club 34-57)
15. 9. 2005	Treffen Nord

Stammtische

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

Weitere Treffen und Daten

27.-29. 5. 2005	25 Jahre Oberländer Autofreunde, Uetendorf (033 222 54 42)
29. 5. 2005	Langenthaler Oldtimertreffen, Flugplatz Bleienbach
29. 5. 2005	Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
4./5. 6. 2005	Oldtimermarkt Basel (Zeughausareal)
18./19. 6 2005	Vehikel-Event Brunnadern (071 377 20 83)
26. 6. 2006	Langenthaler Oldtimertreffen, Flugplatz Bleienbach
26. 6. 2006	Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
31. 7. 2005	Langenthaler Oldtimertreffen, Flugplatz Bleienbach
31. 7. 2005	Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
28. 8. 2005	Oldtimermesse St. Gallen (Olma Halle 1)
28. 8. 2005	Langenthaler Oldtimertreffen, Flugplatz Bleienbach
28. 8. 2005	Oldtimer Sunday-Morning Treffen, Zug
3. 9. 2005	14. GP Safenwil
3./4. 9.2005	Oldtimer Messe Uster (OMU)
18. 9. 2005	Herbsttreffen für Oldtimer Motorräder und Flugzeuge, Hasenstrick
4. 12. 2005	Oldtimer und Teilemarkt Roggwil
4. 12. 2005	Oldtimer und Teilemarkt Langenthal

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

Redaktionsschluss für Heft 3/2005:

2. 7. 2005



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.



Finanzplanung. Für bleibende Werte.

Wir Traditionsstreuen wissen es: Bleibende Werte werden gepflegt sein. Deshalb bieten ich als unabhängiger Finanzplaner folgende Dienstleistungen an:

- *Neutrale Zwischenmeinung zu Bank- oder Versicherungsangeboten*
 - *Forschungshilfe in Kapitalanlagefragen*
 - *Planung der eigenen Pensionierung*
 - *Kapitalerbschaften*

*Thomas U. Jakob, OBER
eig. Finanzplaner und dipl. Finanzanalyst LHA
Tel. 062 212 33 52
e-Post: tcr-finance@smile.ch*

PS: Sonderkonditionen für alle CTAC-Mitglieder und deren Familien

GÜNSTIG ZU VERKAUFEN, WENIG BESPIELT

von Caspar Türler

So könnte eine Spielzeug-Verkaufsannonce auf der Auktionsplattform "e-Bay" oder auch im CTAC-Clubheft lauten. Doch aufgepasst, Schnäppchenjäger! Ohne Foto sollte man keinem noch so verlockenden Angebot trauen - weshalb ich eine Abbildung von dem beilege, was mein kleiner Sohn von einem 15/6 Modell übrig gelassen hat.



Natürlich rührt es mich, wenn das Hobby des Vaters den Sprössling nicht völlig unbeeindruckt lässt und er sich der Materie annimmt. Diese ist - im Fall des Traktionmodells - in der Tat noch nicht lange bespielt worden, dafür umso heftiger! Der Lack ist zwar noch dran, doch fehlen alle Räder, die Scheinwerfer, 3 Türgriffe, die hintere Stossstange und der Nummernschildhalter. Die Motorhaube hängt schief nur noch in einer Angel und das Auto ist insgesamt fahruntüchtig. Ausser durch Schieben lässt es sich nicht vom Fleck bewegen, man kann es höchstens noch auf dem Dach um die eigene Achse drehen.

Aber das Traktionmodell wird offensichtlich geliebt. Vielleicht gerade deshalb, weil es mit dem abgezehrten Schrotthäufchen nicht mehr viel schlimmer kommen kann. Oder weil der Sohnmann wie ich ein Herz für Autowracks an sich hat? Während der Erwachsene auf Autoabbruchgeländen gar zu gerne das eine oder andere Relikt von innen bestaunen möchte setzt der Kleine seine Figuren ins Traktionmodell, und weder er noch die Spielfiguren stören sich daran, dass die meisten "Extremitäten" rundherum am Boden verstreut liegen. Vielleicht kommt ja auch die Zeit wo solche Spielsachen wieder zusammengebaut werden!



- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



- Gewindeschleifen
- Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrichtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

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

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch

VENTILE BEIM CITROËN C4

von Daniel Eberli

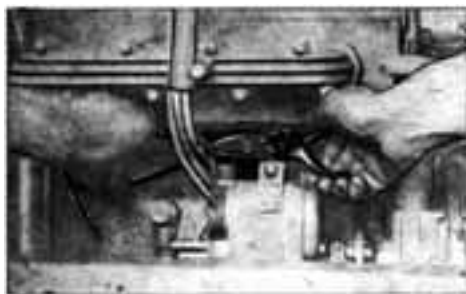
1. Teil: Der Ausbau

Schon eine Weile ärgerte ich mich jeweils, wenn mir die anderen „Hinterrädler« aus unserem Club in den Steigungen davon fuhren. Dies ging so weit, dass ich mit dem Gedanken spielte, einen 2.1 Liter Renault Motor von ca. 1930 einzubauen, der noch bei mir herumstand, nur um mal die Kollegen ärgern zu können. – Der C4 hat einen 1600-er Motor... (Den Renault Motor würde ich übrigens gerne verkaufen, und wie ich dazu kam, ist eine längere Geschichte.) Die einzige Alternative sah ich darin, bei meinem C4 mal die Ventile einzuschleifen.

Ich hatte mir vorgenommen, im Winter diese Arbeit zu machen und zählte dabei auf die Hilfe eines lieben Kollegen, da ich in dieser Beziehung unerfahren bin. Vor dem 2. Weltkrieg allerdings war es ganz normal, regelmässig den Zylinderkopf abzunehmen, die Ventile auszubauen, zu schleifen und alles wieder zusammen zu bauen. Man nannte dies „den Motor entrussen«. Die schlechtere Benzin- und Ölqualität und der Umstand, dass dem Benzin noch kein Blei beige-mischt war, machten diese Arbeit zur notwendigen Routine.

Nachdem ich das Kühlerwasser abgelassen und den Zylinderkopf demontiert hatte, versuchte ich, mich anhand meiner C4 Dokumentation „Les Archives du Collectionneur« von „Revue Technique Automobile« schlau zu machen. Ich konnte feststellen, dass die Ventile mit einem Stift gesichert waren – bei der Traction sind es Keile. Ansonsten halfen mir die Bilder wenig, und der Text war so knapp gehalten, dass er mir kaum weitere Informationen lieferte, auch wenn ich das Französisch verstand. Nun, wozu hat man denn noch das Reparaturbuch vom gleichen Verlag für den Vorgänger des C4, den B14? Insbesondere half mir das nebenstehende Bild für die nötige Erkenntnis, wie ich vorzugehen hatte.

Offensichtlich erwartete man beim früheren Modell weniger Sachkenntnis vom Besitzer oder vom Garagisten, denn dort waren die Arbeiten viel detaillierter beschrieben.



Dépose d'une clavette de soupape



Ich entfernte den seitlichen Deckel, wobei ich mich einer grossen Wasserpumpenzange bedienen musste, um die Schrauben zu lösen. Bevor ich den Motor mit der Kurbel durchdrehte, um die Ventile, die ich ausbauen wollte, zu schliessen, goss ich etwas Öl auf die Kolben, um zu vermeiden, dass durch allfällige Schmutzpartikel an den Zylinderwänden Kratzer entstehen konnten.

Bekanntlich sind bei geschlossenen Ventilen die Stössel entlastet. Ich löste die Kontermutter und stellte das grösstmögliche Ventilspiel ein. Dann stellte sich die Frage, wie ich die Ventilsfeder spannen konnte. Dies war nötig, um den Dorn, der den Druck der Feder auf das Ventil leitet, herausnehmen zu können.

Um mehr Platz zu bekommen, entfernte ich den Vergaser. Dann versuchte ich es mit verschiedenen Hebeln und Unterlagen, aber keines der Behelfsmittel funktionierte wunschgemäss. Man müsste eine spezielle Zange haben...

Bevor ich weiter arbeitete, wusch ich mit einem mit Dieselöl getränkten Pinsel die Ventilsfedern und den Raum darum herum aus.



Schliesslich stellte ich fest, dass sich mit einer Seegeerring-Zange die Ventilsfeder genügend zusammendrücken liess, dass ich ein Stück eines Flacheisens einklemmen konnte. Da der Druck leicht seitlich versetzt war, wurde beim Anheben auch das Ventil gehoben. Dank des eingeklemmten Eisens liess es sich dann jedoch wieder nach unten



klopfen, so dass es möglich war, an den Dorn heranzukommen.

Meine Absicht war, den Dorn nach hinten zu schieben, dann das Ventil um 180° zu drehen und den Dorn mit einer Zange vorne raus zu ziehen. Ich drückte mit den Fingern auf den Dorn – und wurde völlig überrascht, wie leicht er sich bewegen liess. Er fiel gleich hinten raus! Trotz intensiver Suche mit einem Magneten konnte ich ihn nicht mehr finden... (Als ich später den Motor weiter drehte, hörte ich ein einmaliges, leises „Klick« in der Ölwanne, so dass ich annehmen konnte, dass der Dorn dort unten gelandet war. Ich werde beim Ölwechsel danach suchen...)

Danach spannte ich die Ventilfeeder wieder mit der Zange, nahm das Flacheisen heraus und entspannte die Feder. Nun konnte ich das Ventil ohne Probleme nach oben herausziehen.

Mit den anderen Ventilen verfuhr ich gleich. Zwei oder drei Mal war es etwas schwieriger, das Ventil nach oben ab zu ziehen. Indem ich mit der Zange mehrere Hubbewegungen an der Ventilfeeder machte und dabei mit dem Ventil eine Drehbewegung ausführte, gelang mir der Ausbau jedoch jedes Mal ohne grössere Probleme.



Bei der optischen Überprüfung stellte ich fest, dass das hinterste Auslassventil einen Riss hatte und nicht mehr rund war. Ein anderes war ebenfalls nicht mehr 100-prozentig rund. Ich rief Peter Weber an, und er konnte mir mitteilen, dass er noch einen Satz Ventile bei sich lagern hatte. Bei unserer Zusammenkunft stellte sich heraus, dass die Hälse der Ersatzventile um 5/10 dicker waren, als diejenigen, welche ich ausgebaut hatte. Dies war

ideal, denn bei rund der Hälfte der Ventile hatte ich das Gefühl gehabt, dass die Ventilführungen übermässig Spiel hatten. Dank der dickeren Schäfte können wir die Führungen ausweiten, bis die Teile wieder optimal zusammen passen.

Bis Hansueli Streit mir zeigt, wie die Ventilsitze geschliffen werden müssen, werde ich Motorblock und Zylinderkopf reinigen. Über die weiteren Arbeiten werde ich im Teil 2 berichten.

"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

Neu im Sortiment und ab Lager lieferbar:

123ignition.nl



für Citroën Traction-Avant
(4 und 6 Zyl), Citroën HY,
DS und ID und 2 CV

mit und ohne Unterdruck-
anschluss, Zündkabelan-
schlüsse nach oben oder
zur Seite

Preise:

TA 4-Zyl, HY, DS, ID ohne
Unterdruck Fr. 381.--

TA 4-Zyl, HY, DS, ID mit Un-
terdruck Fr. 432.--

TA 6 Zyl. Fr. 463.--

TREFFEN SÜD, 23./24. 4. 2005

CTAC-Präsentation im Verkehrshaus in Luzern

von Udo Kenkel

Alles was Räder und einen Motor besitzt (davon ausgenommen ist unser Staubsauger) übt auf mich eine anziehende Faszination aus.

Die einmalige Chance der Präsentation unseres Klubs und der Traction-Avant anlässlich der Sonderausstellung A.U.T.O. im Verkehrshaus in Luzern war natürlich ein Muss für jeden Fan welcher irgendwie mit dem Bazillus Infectus Automobili-cus in Berührung kommt.

Als Co-Pilot von Hans Ettlín durfte ich die Anreise durch das Emmental genießen. Unser erster Halt wurde in Schüpfheim bei der Garage Enzmann gemacht. Wir hatten Glück denn der Senior-Chef war persönlich anwesend und gerade mit einer Fahrzeugwäsche eines seiner vielen Oldtimer beschäftigt. Gerne ließ er sich von uns unterbrechen und erzählte aus seinem reichhaltigen Wissensschatz alles über Citroen, Fiat und, und.....

Nach einem kurzen Morgenkaffee ging es weiter ins Luzerner-Land. Malters. Hier ist Hans Ettlín seine ganze Vergangenheit eingefallen. Aus Datenschutzgründen verzichte ich auf ausführliche Details. In Kriens musste natürlich bei der Firma Huber-Transporte die Saurer-Sammlung besichtigt werden. Vom Saurer-Alpenwagen in allen Ausführungen über Saurer-Möbelwagen, mit einem Aufbau, welcher eher an ein Wochenendhäuschen erinnert, und Saurer-Camion welcher von 1936 stammte und seinerzeit für Kohlentransporte verwendet wurde, war alles vorhanden. Und in einem Zustand, welcher besser als neu ist.

Im Verkehrshaus angekommen, durften wir direkt auf das Gelände fahren und wurden fachmännisch zum Parkieren eingewiesen. Dieses ergab ein einmaliges Bild aller Gäste-Tractions mit der dort „geparkten“ Coronado.



Den Organisatoren der Traction-Avant-Ausstellung ist es gelungen, dass es selbst mir die Sprache verschlagen hat. Mit einer einmaligen Mischung aus diversen Tractions und Neufahrzeugen gekonnt arrangiert und vom Klub-Art-Direktor Guido Soland bestens dekoriert, präsentierte sich der CTAC in einer faszinierenden Art und Weise.

Josef Burri verknurrte mich zu einem kleinen – unerwarteten – Arbeitseinsatz, ich musste den Haupteingang des Verkehrshauses bewachen damit sich kein Klubmitglied verirrt.... Anschliessend durften wir uns an einem bestens organisierten Aperitif erfrischen. Alles war perfekt und mit viel Sorgfalt geplant und den Gästen offeriert worden. Ich möchte den von Koni Fisch gespendeten Apéro bestens verdanken.





Danach stürmten wir die verschiedenen Abteilungen des Verkehrshauses. Die Themen sind vielfältig und spannend. Ob zu Lande, in der Luft oder auf dem Wasser. Auf der Strasse, der Schiene oder an verschiedenen Animationsgeräten. Hier findet jeder etwas und die zur Verfügung stehende Zeit reicht nie und nimmer aus. Ob es sich nun um ein Laufrad aus den Anfängen der menschlichen Fortbewegung auf Rädern handelte, oder eine Weltraumplattform von 1992 ging. Die Bandbreite ist enorm und die Technik vielfältig. Da mich – wie gesagt – alles was Räder und Motor besitzt, begeistert, ist mir ein Fahrzeug speziell aufgefallen. Es handelt sich um ein dreirädriges Gefährt, welches aufgrund seiner Motor Anordnung sehr speziell ist. Dieser Motor ist seitlich versetzt an der hinteren Achse angeordnet. Darüber liegt der Kraftstofftank und ein Beifahrer nimmt als Krönung auf dieser ganzen Sache Platz. Nur die ganz Mutigen würden

so etwas machen.



Aber früher gab es ja die Pioniere. Diese riskierten Kopf und Kragen für Ihre Ideen. Alleine die ersten, einem Flugzeug ähnlichen Gebilde, mit Helikopter-Stoffrotoren versehen und auf Holzplatten bespannten Stofftragflächen ließen den Abenteurer oder Waghalsigen sofort erkennen. Angetrieben durch ein normales Velo ist der

Eines der drei in England (Slough) gebauten Faux Cabriolets. Die absolute Rarität unserer Ausstellung



Konstrukteur damit tatsächlich einige Meter geflogen. Und anschließend auf die Schnauze - gefallen. Per moderne Kommunikationstechnik (Natel) wurden wir aus allen Träumen gerissen und zum Mittagessen beordert. Alles war perfekt in einem separaten Zelt organisiert und nach dem Genuss der feinen Speisen ging es wieder weiter auf Entdeckerreise durch das Verkehrshaus.

Die Schienen-Fahrzeug-Abteilung zeigte einen breiten Querschnitt der technischen Entwicklung in der Schweiz. Unförmige Gebilde als Zugfahrzeuge, betrieben mit Gleichstrom – welcher eine doppelte – voneinander unabhängige Fahrleitung voraussetzte. Trams, welche über eine waghalsige Leiter auf das Dach führend erklimmen werden mussten. Der Ausblick von dort oben muss toll gewesen sein und den gefährlichen Auf- und Abstieg um ein mehrfaches entschädigt haben. Natürlich nicht im Regen oder im Winter.



So verging ein spannender und abwechslungsreicher Tag. Auf der Rückfahrt nach Bern blieb uns ausreichend Gesprächsstoff um über vieles zu diskutieren und noch einmal alles Revue passieren zu lassen.

Den Organisatoren und allen Helfern gebührt ein grosses Dankeschön für den immensen Einsatz während einer ganzen Woche, in welcher fleissig mit den eigenen Tractions und interessierten Gästen Taxifahrten rund um das Verkehrshaus durchgeführt wurden und der CTAC an einem sehr schönen Stand dem Publikum näher gebracht werden konnte.

Allen Tractionisten wird dieses Süd-Treffen als weiterer unvergesslicher Anlass in Erinnerung bleiben.



Ein Blick in das Ausstellungszelt mit der Blumendekoration «Printemps à Paris»

Eine Mischung aus Tractions und einigen ausgewählten Neuwagen gab der Ausstellung einen tollen Kontrast!







Tractionistin oder Tractionist zu sein ist einfach etwas herrliches!



Lagebesprechung der Verantwortlichen (im Trockenen) nach einem anstrengenden Ausstellungstag.



Der ganze Club sitzt im Flugzeug, die Motoren laufen und erreichen wieder einmal Betriebstemperatur. Captain Jürg Deller und seine Crew begrüßen Sie zu einem Rundflug über Luzern. «Fasten your seatbelts!!»

Zaungäste aus unserem Schwesterclub mit ihren polierten «Déésen»



Citroën Traction Avant Club

Treffen Region Ost

vom 19.6.2005



Einladung Treffen Ost 19. Juni 2005

Finsiedeln

Programm:

- 10.00 - 10.30 Treffen wir uns im Ristorante La Forchétta Bannau – Bieberbrugg natürlich mit Kaffè und Gjöfeli aus Clubkasse
- 10.45 Weiterfahrt nach Finsiedeln / reservierte Parkplätze
- 11.00 Freie Besichtigung Péterde Gestüt / Wilhelm Tell Ausstellung im Kloster
- 12.00 Führung durchs Lebkuchnenmuseum mit Aperó
- 13.00 Rundfahrt um den Sihlsee, zurück zum Treffpunkt La Forchétta
- 14.00 Mittagessen:
Menue: Vorspeise, Salat, Picaia, Milanese, Risotto Fr. 35.—
(Pizza Ofen ist auch in Betrieb) Kinder Menue's und Pizza, können individuell bestellt werden.
- ca. 16.00 Ausklang des Treffens



Citroën Traction Avant Club
Hans Brunner
Oberseestrasse 56
8640 Rapperswil SG





Die exklusiven Exponate lösten ein erstaunliches Interesse bei den Besuchern aus!

Grosser Andrang unter dem Zelt und den Flügeln der Coronado



Das Empfangskomitee am Lieferanteneingang des Verkehrshauses.

Das zweitägige Treffen war auch ein Erfolg bei den Clubmitgliedern, insgesamt besuchten beinahe 100 Personen unseres Clubs diese Veranstaltung!



AUSTRALIEN

....ist eine lange Reise wert

von Jürg Deller

Viele Jahre haben wir unseren Traum geträumt, über 20 Jahre lang. Nun haben wir ihn uns erfüllt und sind über 4 Monate am anderen Ende der Welt umhergereist.

Ein Buch könnten wir schreiben über all unsere Erlebnisse, vom Buschfeuer über Schlangen und Riesenspinnen, von freundlichen Leuten und unglaublichen Entfernungen, von 45° Hitze und Überschwemmungen, von einsamen Buchten und einer eindrücklichen Tierwelt, von endlosen geraden Strassen und endlos aneinandergereihten Kurven, von Fröschen in der WC-Schüssel und Kakerlaken unter dem Kopfkissen, von fliegenden Doktoren und 2000 Kilometern entfernten Lehrern, die via Satellit ins Klassenzimmer kommen. Aber das alles wäre etwas zu viel für dieses Heft. Deshalb beschränke ich mich aufs Thema Auto, das passt doch so gut in unseren Interessenkreis.



Wer glaubt, nur in der "Alten Welt" gebe es auch alte Autos, täuscht sich gewaltig. Australien hat diverse Museen mit unglaublich vielen und schönen Oldtimern. Und die Fans sind oft um Längen angefressener als bei uns. So kann es schon mal vorkommen, dass man seinen Oldy sattelt und schnell zum Treffen fährt. Schnell heisst dann 2000 Kilometer entfernt.



Wir haben in Adelaide ein schönes Auto - Museum besucht, das auf privater Basis funktioniert. Alles wird in Fronarbeit gemacht, also Hallen gebaut, die Kasse bedient, die Fahrzeuge restauriert (nicht nur die eigenen), der Boden betoniert. Und angereist kommen die Freiwilligen regelmässig von überall her, auch wenn es Stunden und Tage dauert. Es wirkt auf mich sehr sympathisch, dass

nicht alles aufs i-Tüpfelchen korrekt und neuer als neu herausgeputzt ist. Der Aufwand steht in einem gesunden Verhältnis zur Sache, was oft eine ganz spezielle Stimmung kreiert.



In Perth haben wir das Motormuseum im Whitemans Park gefunden. Wir haben zwar keine Traction erblickt, aber einen guten Mix von verschiedenen Fahrzeugtypen erlebt, liebevoll arrangierte Szenen, grosse Sammlungen aus dem Umfeld der Autos und anderer motorgetriebenen Maschinen verschiedenster Art.

Mit unserer Matilda, dem rollenden Heim für über 3 Monate, haben wir 17'500 Kilometer zurückgelegt, also etwa die Flugstrecke Singapore - Zürich. Das Ding war ein Truck, ein Lastwagen mit einem Leergewicht von immerhin 4,5 Tonnen, einem schwächlichen 2,5 Liter Dieselmotor und einem sehr gut abgestimmten Automatikgetriebe. Ohne Gegenwind erreichten wir nach einer Weile eine Ge-



schwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde, mit Gegenwind (was sehr oft der Fall war) knappe 80. Dabei stieg der Verbrauch von 16 l/100 km auf 24 l/100km. Das Spiel in der Lenkung (ca. 6cm am Steuerrad), zusammen mit den recht unebenen Strassen und der grossen Windangriffsfläche, verlangte dauernd 100% Aufmerksamkeit. Die längste Strecke ohne eine einzige Kurve fanden wir beim Durchqueren der Nullarborebene, nämlich exakt 146,6km. Das heisst, wir fuhren 2 Stunden ununterbrochen geradeaus. Was für ein Erlebnis! Durch diese Ebene zu fahren braucht je nach Umständen 2 bis 3 Tage. Ausser ab und zu einem Roadhouse gibt es wenige Zeichen von menschlicher Anwesenheit, abgesehen vom Strassenband natürlich. Am ersten Tag des Crossings zählten wir als



Gegenverkehr 4 Roadtrains, 12 normale Autos und einen Velofahrer japanischer Herkunft. Die paar Tankstellenhalter wissen natürlich genau, dass alle auf sie angewiesen sind. So machen sie auch die Preise entsprechend, was beim Diesel bald einmal die Hälfte mehr kostet.

In Melbourne besuchen wir Ted Cross und seine Frau Helen. Sie sind sehr engagiert im Citroën Classic Owners Club of Australia und laden uns zum ersten Jahrestreffen am 26. Januar ein. Dieser Tag ist der Australien Day (entspricht unserem 1. August) und Picknick-day. Am River Yarra treffen wir uns und grillen, plaudern und fachsimpeln. Einige Tage später unterwegs erfahren wir, dass nach langer Trockenheit zuviel des guten vom Himmel kam und alles überschwemmte, während wir in Bright, jenseits der Great Alpine Road, wegen Schnee blockiert sind, Schnee, der um diese Jahreszeit (im Hochsommer) seit Menschengedenken nicht mehr fiel (etwa 42° südliche Breite, entspricht der nördlichen Breite von Rom).



Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge auf den Strassen von Südaustralien beträgt etwa 15 Jahre, ist also deutlich höher als in unserem Land. Dafür ist das Verhältnis von „bezahlt“ zu „geleast“ deutlich besser als bei uns.

Die letzten 2 Wochen verbringen wir in Tasmanien. Hier mieten wir einen ganz



normalen PW und übernachten B&B (Bed and Breakfast). Das ist zwar schon lange nicht mehr die billigste Art von Unterkunft, aber sicher eine der schönsten und interessantesten. Wir lernen so viele alte, schön renovierte Häuser und tolle Gastgeber kennen. Tasmanien ist klein, verglichen mit dem „Mainland“ Australien (etwa anderthalb mal die Fläche der Schweiz, hat aber nur etwa 500'000 Einwohner). Das Leben ist viel weniger hektisch als bei uns. Wer schöne Küstenlandschaften liebt, englischen Einfluss und schöne alte Gebäude, gemässigt Klima und saubere Luft, ist hier bestens bedient.



Der für mich einzige negative Aspekt unserer Reise ist der des Fliegens. Nicht dass ich Angst hätte oder sonst der Sache nicht trauen würde. Aber soooo lang im Flugzeug sitzen zu müssen, bis endlich das Ziel erreicht ist, gefällt mir überhaupt nicht.

Aber sonst kann ich nur sagen, freut euch auf eure Pensionierung und macht dann mit eurer Zeit das, was ihr euch schon lange erhärt habt.

Emaillierte Wegweiser mit dem doppelten Chevron

Aus CITROExpert, 6/2001

Photos: Walter Rey, Rob Jansen,

Übersetzung aus dem Holländischen: Regine Hansche

In den zwanziger und dreissiger Jahren liess Citroën hunderttausende Wegweiser fertigen, mit dem wichtigsten Grund, den Bekanntheitsgrad der Marke mit dem doppelten Chevron zu vergrössern und den Tourismus per Auto anzukurbeln. Diese Schilder sind anno 2001 wegen ihren schönen Farben und der grafischen Form sehr beliebt. Sammler zahlen ohne zu zögern viele hundert Gulden für ein unbeschädigtes Exemplar. In folgendem Artikel lesen sie über die Entstehung, die Produktion und die Idee hinter diesem einzigartigen Reklamemittel.

Roter Führer

Mancher Niederländer, der in Frankreich seine Ferien verbringt, ist von der Wegweisung der Strassen dort begeistert. Es ist ein deutliches und einfaches System, das die Strassen in drei Wertungsstufen einteilt: die nationalen, die departementalen und die drittrangigen, angedeutet mit N, D oder C. Wenn die Wege einander kreuzen, werden immer, praktisch ohne Ausnahme, alle wichtigen Orte und die betreffende Strassennummer auf allen Ecken angegeben. Dieses sehr angenehme aber teure System wurde kurz nach dem 1. Weltkrieg entwickelt und wird auch heutzutage noch immer ergänzt und bezüglich Verarbeitung und Verständlichkeit verbessert. Mit dem beginnenden Verkehr anfangs des zwanzigsten Jahrhunderts begann sich auch der Tourismus zu entwickeln. Der berühmte Reifenfabrikant Michelin brachte 1900 eine 400 Seiten dicke Broschüre heraus, die neben einigem Wissenswerten über Autopneus auch touristische Informationen enthielt. Das geschah wie heutzutage, das heisst, alle Orte einer gewissen Grösse wurden nach Alphabet geordnet, mit den dazugehörigen Hotels, Restaurants und Sehenswürdigkeiten. Darüber hinaus wurden auch die Garagen (meist der Dorfschmied) und Benzinverkaufsstellen (meist die Drogerie) vermerkt. Die grössten Städte bekamen einen Stadtplan. Diese Broschüre, damals so gross wie eine Briefkarte und einen Zentimeter dick, wurde dem Autofahrer gratis angeboten. In den Michelinführern der letzten Jahre wird noch an das lange Bestehen der Broschüre erinnert. Bei einigen Hotels und Restaurants steht die Bemerkung «centaire», was bedeutet, dass sie schon vor hundert Jahren im roten Führer verzeichnet waren.

Bengel

Auch wenn diese Broschüre ein nette Anweisung war, das Finden der Strassen, besonders in Provinzstädten war fürchterlich. Im Büchlein «Das Automobil und seine Behandlung», 1913 durch J. W. Brand geschrieben, finden wir folgenden



Text: «Einfach wird es dem Chauffeur durch Wegweiser gemacht, die durch Automobilclubs aufgestellt wurden. Auch fragen hilft weiter. Allerdings nicht immer. Oft passiert es, dass ein so genannter Witzbold den falschen Weg weist. Dazu kommt, dass nicht jeder Chauffeur die Sprache des Landes, durch das er reist, kennt. Und kommt man durch eine Stadt, dann würde jeder Bengel, der auf eine gratis Autofahrt bedacht ist, ihnen den Weg weisen». Die Strassen bestanden, anfangs des letzten Jahrhunderts zum Teil aus Karrenspuren, und mancher Autofahrer, der dachte, den richtigen Weg gefunden zu haben, landete in einem Schlammloch, aus dem das Fahrzeug fast nicht mehr befreit werden konnte.

Morsdood

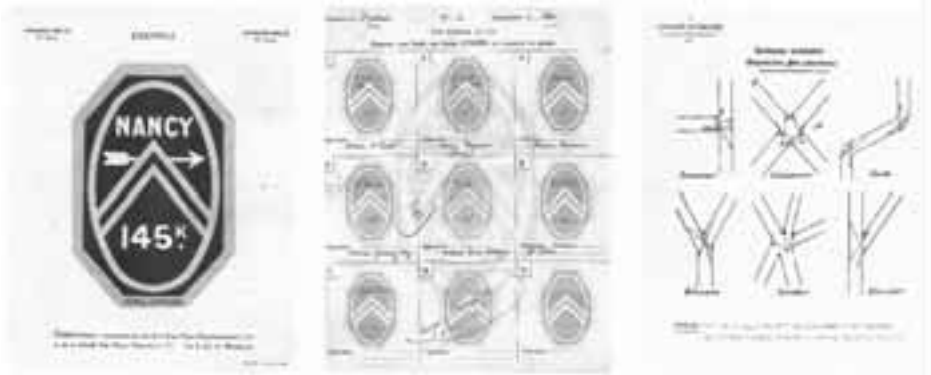
«Mors-tot» ist ein holländischer Ausdruck für sehr tot, unwiederbringlich gestorben. Der französische Autofabrikant Mors beschloss rund 1910, unter der Leitung eines gewissen André Citroën, der dort als Direktor arbeitete, dem Automobilisten etwas zu helfen, indem man auf wichtigen Kreuzungen, auf dem Land sowie in der Stadt Wegweiser aufstellte. Diese Wegweiser bestanden aus einer eisernen Platte, mit einer Nachbildung des Mors-Kühlergrills, im übrigen Teil wurde der Text angebracht. Entweder nur der Ort, oder auch der Ort mit der entsprechenden Distanz. Diese Mors-Schilder wurden in grossen Stückzahlen aufgestellt. Auf alten Ansichtskarten von Innenstädten sieht man sie auch regelmässig wieder. Die Ausgaben für die Reklame für die Firma Mors waren hoch. Neben den Wegweisern erschienen in Zeitschriften und Zeitungen ganzseitige Inserate mit dem makaberen zweideutigen Slogan: „Les Mors vont vite» (was soviel heisst wie: Die Toten gehen schnell).

Neues Leben

Als André Citroën 1919 seine eigene Automobilfabrik gründete, wurde die geniale Idee der Marke Mors fortgesetzt. Manche behaupten, dass Citroën in diesen Jahren lieber Reklame als Autos machte. Täglich erschienen grosse Inserate in Zeitung und in «l' Illustration», (die Illustrierte) der zehner, zwanziger und dreissiger Jahre. So kam man Anfang zwanziger Jahre auf die alte Idee der Wegweiser zurück. 1920 wurde in der Fabrik eine Abteilung eröffnet, die sich auf die Einrichtung der Beschilderung in den französischen Städten konzentrierte. Es wurde ein Konzept ausgearbeitet, und mit einigen Fabriken, wie M.C.P. (Max Cremnitz Paris) Verträge geschlossen. 1924 wird zügig an diesem Service gearbeitet. Gemeinden werden angeschrieben und auf einem einfachen Formular kann die Bestellung von Wegweisertafeln vorgenommen werden. Sogar eine simple Beschreibung auf der Rückseite einer Postkarte genügt, um eine gratis Bestellung aufzugeben. Zehntausende Bestellungen strömen herein. Die Fabrikation kann beginnen. Die achteckigen Tafeln werden aus Blech gemacht. In manchen Fällen bekommen sie eine Zinkbeschichtung, um sie haltbarer zu machen. Das Oval mit dem doppelten Chevron wird mit einer Schablone angebracht, der Text wird freihändig durch Fachpersonal mit dem Pinsel aufgetragen. Im ersten Jahr wurden 65`000 Tafeln gemacht und platziert, 20`000 weitere wurden bestellt.

Historisch

Inzwischen zeigen auch andere, vor allem die Konkurrenten von Citroën, Interesse an dieser Reklame. Der französische Innenminister beschliesst per Regierungsbeschluss, dass jeder sein eigenes Arbeitsterrain bekommen soll. Michelin sorgt für Strassennummern und Distanzanzeigen auf dem Land, Renault darf die Ortstafeln aufstellen und Citroën kümmert sich um die Wegweiser innerorts. So wurden zehntausende Schilder montiert und Wegweiser angebracht, an allen Gebäuden die sich an Strassenkreuzungen befanden. Ob es ein historisches Gebäude war, war damals unwichtig. Viele Stadttore, Kirchen und Stadtmauern von grosser historischer Bedeutung, wurden rücksichtslos mit blau-gelbem Emaille behangen. Viele Gemeinden sahen sofort den Vorteil der Gratisbeschilderung. Das traditionelle Verkehrsschild mit aufgemaltem Text wird durch ein Citroënschild mit Zeichen für Einbahnverkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung, Warnung vor Schulkindern und Kreuzungen verdrängt.



Beispiel eines Bestellformulars für Citroën Wegweisertafeln. Rechts eine Anleitung, wie Abzweigungen und Kreuzungen zu beschildern sind.

Emaille

Der Erfolg ist riesig, und so auch die Kosten. In einer Händlerbroschüre von 1929 wird gemeldet, dass inzwischen 150`000 Schilder montiert seien, 1931 ist diese Zahl schon auf über 200`000 gestiegen. Die Fabrik verkaufte dann zwar genug Autos, aber die Reklameaktionen verschlangen soviel Geld, dass sie schliesslich zum Konkurs der Fabrik 1934 beigetragen haben. Die erste Serie Schilder war nicht sehr haltbar, der Rost kam durch und die Farbe hielt nur an den verzinkten Exemplaren, so dass beschlossen wurde, diese Produktionsweise einzustellen. Um die Lebensdauer zu erhöhen, bot Emaille eine Zukunft. Es wurden mit den Emaillefabriken Emallerie Alsacienne in Strasbourg und Japy Beautor Verträge geschlossen. Die Prozedur, das Anbringen einer gefärbten Glasschicht auf den eisernen Untergrund war zwar sehr teuer, sorgte aber für eine lange Lebensdauer solange die Emailleschicht unbeschädigt blieb. 1926 erschienen die ersten Schilder dieses neuen Modells, nur noch in ovaler Form (nicht mehr das bekannte Sechseck) und, da es Beanstandungen bezüglich der Leserlichkeit gab,

wurden die Chevrons verkleinert und zwei Rechtecke für die benötigten Texte wurden Standard. Diese Ausgangslage sorgte sofort dafür, dass ein Grossteil der Schilder standardmässig produziert werden konnten. Es waren zwei Durchmesser zu bekommen.

Ausland

Ausser in Frankreich wurde diese Erfolgsgeschichte auch ausserhalb des Mutterlandes ausprobiert. Manchmal mit Erfolg, manchmal vergebens. Die französischen Kolonien in Afrika und Mittelamerika wurden ebenfalls mit schönen blaugelben Schildern bestückt. Die Mission in den Niederlanden lief leider auf einen Misserfolg hinaus. Der Bürgermeister von Rotterdam empfing 1932 einen Brief von André Citroën, worin er ihm mitteilte, dass es ihm während eines Besuchs in - unter anderem - Rotterdam aufgefallen wäre, dass die lokale Strassenbeschilderung von schlechter Qualität wäre. Citroën bot in diesem Brief an, Rotterdam mit den bekannten Richtungsweisern auszustatten. Leider ist es nicht zu einer Zusammenarbeit der beiden Parteien gekommen. Die französischen Citroënhändler wurden 1925 in einen Rundbrief aufgefordert, zu kontrollieren, dass die Schilder, die auch für den Verkauf von neuen Citroën Autos sehr wichtig seien, auch anständig befestigt wären. Daneben wurde das Réseau d`amis gegründet, um mitzuhelfen, die Schilder sauber zu halten und eventuelle Beschädigungen zu reparieren. Anscheinend dachte man, dass die Vertreter nichts Wichtigeres zu tun hätten. Die hohe Qualität der letzten Serie Schilder beweist die Tatsache, dass Anno 2001 noch immer solche Schilder draussen hängen. Wenn das auch in den letzten Jahren immer seltener der Fall ist, als Folge der extrem hohen Sammlerpreise, die für diese Objekte bezahlt werden. Das ist sehr schade. In Albert, Bar-le-Duc und Bordeaux hingen bis vor kurzem die Originalschilder, aber schraubende Sammlerhände haben diese schnell verschwinden lassen. Falls sie sich je im Medoc Gebiet in der Nähe Bordeaux aufhalten, dann lässt der Ort Pauillac - ausser einem sehr guten Wein - auch noch zwei intakte Citroënschilder sehen. Sie werden durch einen Dorfbewohner gepflegt, der sie - nach Berichten - monatlich genauestens reinigt.

*Antiquitäten-Café-Bistro, Lenz bei Lenzerheide
(bekannt für die besten Kuchen und Apfelstrudel)*



Machen Sie einen Halt, PP vor dem Café. / Große Freizeithilfe für den Oldtimer-Fahrer mit diesem Inserat. Wir freuen uns auf Ihren Besuch. Brigitte und Max Meier (seit ca. 20 Jahren Mitglied CTAC)

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**

WIE DER «BIB» ZU SEINEM NAMEN KAM

von Jürg H. Meyer, AUTOMOBIL REVUE Nr. 6 vom 9. Februar 2005

Die Geschichte des «Michelin-Männchens», einem der ältesten und weltweit bekanntesten Werbesymbole, ist vielschichtig. Fast so vielschichtig wie sein Körperbau aus lauter gestapelten Reifenschläuchen. Die Franzosen nennen den Gummimann «Bib» – warum?

1889 hatte der englische Tierarzt und Erfinder John Boyd Dunlop seinen Luftreifen marktfähig gemacht. In einer Zeit, da Kutschen und frühe Fahrräder auf eisenumgürteten Holzrädern daherholperten, waren schon Vollgummireifen ein Fortschritt und luftgefüllte Reifen gar ein Traum von Rollkomfort. Innerhalb nur eines Jahres erwarben zahlreiche Fabrikanten von John Boyd Dunlop eine Herstellungslizenz - auch auf dem Kontinent. 1890 tauchte im französischen Zentralmassiv erstmals ein Radfahrer mit Dunlop-Pneumatik auf und - hatte prompt einen Platten. Denn Dunlops Reifen waren wenig dauerhaft, zumal sich auch Nägel und Scherben auf den ohnehin schlechten Strassen reichlich fanden. Hilfe suchend wandte sich der Zweirad-Havarist an das kleine Unternehmen der Brüder André und Edouard Michelin in Clermont-Ferrand, welches Pumpen und Schläuche herstellte und bereits eine gewisse Erfahrung in der Verarbeitung von Kautschuk bzw. Gummi hatte.

Verschleissfester und viel schneller zu reparieren

Die Michelins nahmen sich der komplizierten, Zeit raubenden Reparatur an, wunderten sich und kamen zum Schluss: «Drei Stunden Arbeit und eine Nacht lang warten, bis der Klebstoff trocken ist? So geht das nicht.» Als Erstes machten sie sich daran, einen leicht aufzieh- und demontierbaren Luftreifen zu entwickeln. Eine Viertelstunde Arbeit fürs Reifenwechseln war ihr Ziel. Und jeder sollte es selber machen können. 1891 reichten sie ihre ersten drei Patente dafür ein. «Pneu Michelin» war geboren.

Zur härteren Knacknuss wurde die nach wie vor zu hohe Verletzlichkeit und zu geringe Verschleissfestigkeit der Reifen. Man musste froh sein, wenn eine frühe «Pneumatik» 500 Kilometer hielt. Nach etlichen Misserfolgen brachte eine Idee die Michelins zu einer praktikablen Lösung. Sie verstärkten die Lauffläche des Reifens mit einem Protektor aus Leder, der zusätzlich mit Stahlplättchen bewehrt war. «La semelle», die Sohle, taufte sie ihren Geistesblitz.

Bayerischer Biertrinker war Vorbild

1893 legte André Michelin auf einer Ingenieurskonferenz in Paris die Vorzüge seiner Luftreifen dar und fasste diese mit den Worten zusammen: «Le pneu Michelin boit l'obstacle» - der Reifen «trinkt» bzw. schluckt das Hindernis. Ein Jahr später, an der Welt und Kolonialausstellung in Lyon, erblickte Bruder Edouard auf dem eigenen Ausstellungsstand einen Stapel unterschiedlich grosser Reifen und bemerkte zu André: «Wenn der da Arme hätte, sähe er fast wie ein Mensch

aus.» Den endgültigen Anstoss aber erhielten die Brüder durch den Illustrator Marius Rossillon, der sich den Künstlernamen O`Galop gegeben hatte: Dieser präsentierte 1897 den beiden Michelins das Plakat einer Münchner Brauerei mit einem behäbigen Biertrinker und dem lateinischen Spruch: «Nunc est bibendum!» zu Deutsch «Jetzt wird getrunken!». Im Französischen ist die Wortverwandtschaft enger: «Boire», trinken, leitet sich von bibendum (Grundform bibere) her und bedeutet nicht nur trinken, sondern auch schlucken.



Konkurrenten als schrumpelige Jammergestalten

Damit waren sämtliche Verknüpfungen da. Die Michelins gaben O`Galop ein Plakat in Auftrag, das einen Reifenmann zeigte, der dem Beschauer zugprostend eine Trinkschale, gefüllt mit Nägeln und Scherben, in die Höhe hält. Beidseits des Reifenmannes sitzen mit am Tisch verschrumpelte Jammergestalten, die man bei genauerem Hinsehen als Pneuschläuche erkennt, aus denen die Luft entwichen ist. «Nunc est bibendum!», ruff der Reifenmann aus - «Jetzt wird geschluckt!» Und damit mans auch richtig versteht, gibt das Plakat auch noch die Erklärung: «...c`est à dire, à votre santé le pneu Michelin boit l`obstacle» zu Deutsch «...das heisst, auf Ihr Wohl (resp. zu Ihrem Wohlbefinden) schluckt der Michelin-Pneu das Hindernis».

«Bib» im Wandel der Zeit

«A votre santé» ist hier nicht allein der in Frankreich geläufige Trinkspruch. Er ist auch als Hinweis darauf zu verstehen, dass der Lauf bzw. Abrollkomfort eines Luftreifens von Michelin dem Wohlbefinden der Fahrzeuginsassen zugute kommt, die, in der Kutschenrad und Vollgummi Epoche arg durchgeschüttelt, nach langen Reisen nicht selten am Ende ihrer Kräfte und Nerven waren. 1898 erschien diese erste Werbung mit dem Reifenmann. Das ungewöhnliche Wort «Bibendum» wurde in Frankreich rasch populär und schon bald zu «Bib» abgekürzt. In der Folge brachte O`Galop mehrere hundert Bib Varianten zu Papier. Ein Land ums andere eroberte sich der Reifenmann - inklusive Russland. 1908 wagte er den Sprung über den Atlantik und wurde in den Vereinigten Staaten als «Mister Bib» populär.

Vom aggressiven Siegertyp zum Kumpel

Doch bis die Reifen zur Dauerhaftigkeit, zu den fahrdynamischen Vorzügen und zum Rollkomfort gelangten, vergingen Jahrzehnte, in denen sich auch Bib verwandelte. Die ursprünglich über 40 schmalen Reifen seines Körpers wurden breiter und reduzierten sich auf etwa die Hälfte. Und sein Charakter eines zunächst eher aggressiven Siegertyps wandelte sich zum sympathisch hilfreichen Kumpel. Als solcher ist Bib aktuell in rund 170 Ländern der Welt präsent.

Zu verkaufen zum Selbstkostenpreis von einer 10er Note



**Skript, Film,
Realisation:**

Otto Schaufelberger
Waswiesstr. 11
8344 Bäretswil

15+12 Min. Laufzeit
Abspelbar im DVD Player/
Playstation 2 oder PC mit
Magix Mediamanager silver

Ein DVD+R Otto Film

1. Lovestory C1/Nr.62/ Laufzeit 15 Min. Autospieelfilm 2004
2. Agie + Danie im Tractionvirus/Nr.15/Laufzeit 12 Min.
Puppenspielfilm 1978

**Bitte sendet mir Eure Adresse mit einer 10er Note oder in Briefmarken.
Mit dem Vermerk Film Nr. 62+15. So sende ich Euch den DVD Film mit
den beiden genannten Filmen inklusive Porto und Verpackung.
Nur in der Schweiz lieferbar.**

Otto

ANDRÉ CITROËN - TEIL 2

von Alexander Soland

2 André Citroën, der einfallslose Nachahmer?

Es gibt unendlich viele Gründe unternehmerischen Erfolges, deren Quellen mit der voranschreitenden Entwicklung noch zahlreicher werden. Die Innovation gehört sicher zu den wichtigsten Fundamenten für die wirtschaftliche Prosperität einer Firma oder einer ganzen Branche. Wo Neues geboren wird, treten auch seit jeher Nachahmer auf. So haben sich im Mittelalter der Pflug, die Dreifelderwirtschaft oder der Einsatz von Maschinen (Wasser- und Windwerke) in kurzer Zeit innerhalb Europas verbreitet.

Bis heute hat sich dieses „Abkupfern“ erhalten. Freilich in etwas anderen Formen wie beispielsweise dem aktiven Abwerben von Mitarbeitern der Konkurrenz, Nachahmung von Konkurrenzprodukten oder -prozessen, Kauf von Fremdtechnologien oder Firmen, die diese Technologien besitzen, bis hin zur Industriespionage. Citroën wurde öfters vorgeworfen nur Konzeptionen von anderen verwendet zu haben, allen voran die industrielle Fertigung nach Ford. Dieser Vorwurf ist insofern richtig, als A.C., wie das folgende Kapitel zeigen wird, in der Tat viele Technologien von anderen übernommen oder kopiert hat. Doch selten hat sich Citroën nur mit dem Kopieren einer Idee zufrieden gegeben. Immer war es auch sein Bestreben eine „geliehene“ Innovation zu verbessern, sei es ihre Eigenschaft für sich oder ihre Verwendung und die damit verbundenen Vorteile für die Vermarktung. „La seule idée géniale de Citroën est de s’offrir toutes les bonnes idées des autres, au prix fort. Die nachfolgenden Beispiele sollen diese Begabung seines unternehmerischen Handelns verdeutlichen.

2.1 André Citroën, der eifrige Lizenzverwerter

Citroën's Anfänge als Unternehmer haben bereits damit begonnen Technologien anderer wirtschaftlich zu nutzen (vgl. Kap. 1.2.1). Auch als Fabrikant von Granaten verfuhr er nicht viel anders und nutzte ungeniert die Fertigungsmethoden nach H. Ford und F. Taylor (vgl. Kap. 1.2.3). Die häufigste Verwertung von fremden Lizenzen und Ideen durch A.C. fand jedoch während seiner zweiten Phase in der Automobilindustrie statt. Drei Mal bereiste A.C. alleine und mit Ingenieuren die aufstrebende Nation des Automobilbaus USA (1912, 1923 und 1931), um dort die grossen Produzenten zu besuchen. Von seinen USA-Reisen brachte er Patente oder zumindest Ideen mit, welche er sofort in die Tat umsetzen liess: Neue Formen der industriellen Fertigung (Standardisierung und systematische Organisation des Produktionsprozesses), die Ganzstahlkarosserie, den „schwebenden Motor« und andere.

2.1.1 Die Karosserie ganz aus Stahl

Am Beispiel der erworbenen Lizenz für die Herstellung von Ganzstahlkarosserien soll verdeutlicht werden, welches ausserordentliche Gespür A.C. für solche Konkurrenz-Innovationen hatte. Ausserdem zeigt dieses Beispiel eindrucksvoll, wie er

die Lizenzen jeweils umzusetzen und zu vermarkten wusste.

Die bis in die 30er Jahre gebräuchliche hölzerne Rohkarosserie von Automobilen, setzte die Produzenten von Grossserien vor zweierlei Schwierigkeiten. Erstens war die Herstellung zu aufwendig in Bezug auf das Fachwissen der Arbeiter, die Herstellungsdauer und die daraus resultierenden Kosten. Zweitens genügte die Holzkarosserie den steigenden Belastungen aufgrund der zunehmenden Motorisierung, den verbesserten Ausstattungen und komplizierten Aufbauten nicht mehr.

Als A.C. im Jahr 1923 zum zweiten Mal in die Vereinigten Staaten reiste, konnte er bei der „Budd Manufacturing Company« ein Patent zur Herstellung von Ganzstahlkarosserien erwerben. Die amerikanische Firma hatte das Verfahren selbst zur Herstellung von Eisenbahnwagen genutzt. Für Citroën stand fest, dass diese Technik nicht nur das Produkt wesentlich verbessern würde und somit ein gewichtiges Verkaufsargument wäre, sondern es würde auch wesentliche Vorteile für die Fließbandproduktion bewirken. Sie ermöglichte einen vollständig automatisierten Bearbeitungsprozess, was bei den dato gebräuchlichen Holzkarosserien nicht möglich war. Ein weiteres Mal war A.C. seiner Konkurrenz um eine Nasenlänge voraus.

Die Ganzstahlkarosserie wurde von Citroën mit zwei Hauptargumenten beworben: Sicherheit und Komfort. Spektakuläre Tests wurden für die Werbekampagne inszeniert und brachten die Marke einmal mehr in alle Munde. Einmal wurde ein ganzer Omnibus auf dem Dach eines Citroëns plaziert, etwas später rollte man einen Citroën über eine Klippe, der sich darauf einmal überschlug aber dennoch fahrtüchtig blieb.

2.1.2 Ein Automobil mit Vorderradantrieb und „schwebendem Motor«

Zu den revolutionärsten Automobilen der Firma Citroën gehört sicherlich der 1934 eingeführte „Traction Avant«, der nebst der bereits erwähnten Ganzstahlkarosserie noch zahlreiche andere Neuheiten aufwies. Dazu gehörte der erstmals in Serie produzierte Vorderradantrieb, wofür Citroën ausnahmsweise kein bestehendes System in Lizenz verwendete, sondern sich für eine eigenständige Konstruktion entschied, was wesentlich zu den teuren Entwicklungskosten des Traction Avant beitrug. Eine weitere wesentliche Komfortverbesserung brachte der sogenannte „schwebende Motor«, eine Motoraufhängung, durch welche die starken Vibrationen des Explosionsmotors auf das Chassis wesentlich gedämpft wurden. Diese Technologie erwarb A.C. im Jahre 1931 wiederum aus den USA von der Firma Chrysler.

Das bis anhin zukunftsorientierteste Automobil der Firma Citroën war aber wie bereits angedeutet ein grosser finanzieller Misserfolg und führte die Firma in den Konkurs. Nicht nur die Entwicklungskosten waren aus dem Ruder gelaufen, auch die Einführung folgte viel später als geplant, was die Firma finanziell ruinierte.

2.2 Fertigungsmethoden: L'influence américaine

Mit der Entscheidung für einen preisgünstigen Kleinwagen zielte Citroën zweifellos auf den (französischen) Massenmarkt, wie dies sein Vorbild Henry Ford

in den USA getan hatte. Schon bei der Granatenproduktion hatte Citroën die zentrale Rolle der Produktionsprozesse für ein Massenprodukt erkannt. Wie der Munitionshersteller A.C., fokussierte sich auch der Automobilproduzent A.C. auf die Herstellung eines einzigen, möglichst standardisierten und technisch einfachen Produktes. Ein weiser Entscheid, der ihn an die Spitze des europäischen Automobilmarktes beförderte. Beide Hauptkonkurrenten - Renault und Peugeot - erzeugten nebst zivilen Personenwagen immer noch Kriegsgeräte, LKW's, Flugzeugmotoren oder Traktoren. Auch sie hatten sich mit den Ideen aus Amerika beschäftigt und Louis Renault hatte bereits 1911 die USA bereist, wo er Ford und Taylor traf. Keiner der beiden setzte jedoch die gesammelten Erkenntnisse und Ideen so bedingungslos um, wie Citroën. Mehrmals sendete er seine Chefindenieure in die Vereinigten Staaten und liess sie die dortigen Methoden und Techniken studieren, damit sie im Stande waren diese in seinen Werken implementieren zu können. Citroën importierte aber nicht nur Know-how sowie verschiedene Technologien, auch liess er ganze Maschinenparks mit den nötigen Ingenieuren für die Installation nach Frankreich verschiffen.

Im Gegensatz zu Ford, der seine Strategie ein einziges preiswertes Automobil für die Arbeiterklasse zu produzieren mit dem „Modell T“ 19 Jahre lang durchziehen konnte, gelang Citroën die Verwirklichung desselben Vorhabens mit dem „Modell A“ gerade mal drei Jahre. Rasch musste er feststellen, dass der französische Markt (wie auch das restliche Europa) in Kontrast zum Amerikanischen, wesentlich diversifiziertere Produkte verlangte. Deshalb führte „Citroën“ ab dem Jahr 1922 zwei und wenig später bereits mehrere unterschiedliche Modelle in verschiedenen Ausführungen im Sortiment.

Die Fliessbandfertigung wurde bei „Citroën“ ab 1919 sukzessiv auf den gesamten Produktionsprozess ausgedehnt bis im Jahr 1926 schliesslich das vollautomatische Fliessband installiert wurde. Die Einführung erfolgte bei allen europäischen Automobilproduzenten schrittweise, weil die vielschichtige Produktion lange Zeit multifunktionale Arbeiter wie auch Maschinen bedingte. Aber nach und nach wurden die Ideen von Taylor (Organisation der Arbeitsvorgänge) und Ford (Organisation der Material- und Komponentenversorgung) von allen drei grossen französischen Fahrzeugfabrikanten Citroën, Renault und Peugeot in dieser Reihenfolge übernommen. Damit hatte sich auch in Europa das „Modell Ford“ durchgesetzt.

Die Beispiele haben gezeigt, dass A.C. in der Tat sehr viele essentielle Ideen der industriellen Fertigung und der Automobilfabrikation mehrheitlich aus den Vereinigten Staaten importiert hat. Jedoch „klonte“ er nicht einfach die Methoden der fortgeschritteneren amerikanischen Automobilindustrie, sondern nahm relativ rasch gezwungenermassen Anpassungen für den europäischen Markt vor. Mit der Ganzstahlkarosserie war Citroën sogar etwas schneller gewesen als die Amerikaner und die werbemässige Umsetzung der Technologie war meiner Meinung nach, ein Meilenstein der Produktwerbung.

Somit verbleibt die Frage, ob Citroën ausschliesslich fremde Innovationen in seinem Unternehmen umsetzen liess. Das dritte Kapitel widmet sich ausführlich diesem interessanten Aspekt.

UNFÄLLE UND VERBRECHEN



Hier die Situation nach einer Kollision zwischen einer Traction und einem in den fünfziger und sechziger Jahren wohlbekannten Gefährt, einem Velosolex. Ich bin noch selbst mit einem solchen Solex gefahren und kenne die etwas träge Lenkung durch den auf der Vordergabel sitzenden Motor mit Friktionsantrieb auf das Vorderrad und das etwas schwammig elastische Chassis dieses Gefährts. Dennoch war der Solex eben auch ein Gefährt mit Vorderradantrieb, also eine Traction Avant, nach bekanntem französischem Muster.

Die hier auslaufende Flüssigkeit ist sicher die speziell für den Solex käufliche Zweitaktmischung «Solexine». Es handelt sich hier also um eine feuergefährliche Situation.

Schade um die Traction, schade um den Velosolex, beide Fahrzeuge haben heute einen unbestrittenen Kultstatus erreicht.

AUSBLICK

Diese Ausgabe habe ich grösstenteils in Farbe gestaltet. Die vielen guten Bilder, die mir von den Autoren zugestellt wurden machten es möglich.

Auch die nächsten Ausgaben sollen nach Möglichkeit etwas farbig aussehen, ich freue mich schon auf Bilder vom Treffen der Region Ost und weitere Reiseberichte von unseren Mitgliedern. Es steht ja noch einiges an in diesem Jahr.

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf 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

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

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

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

MICHELIN

*tous les pneus
pour tous les cas*

