

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2009

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

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

Vizepräsident

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

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

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

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 044 930 05 39
G 079 569 04 72
r.könig@freesurf.ch

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlin

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

Hans Herzog

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

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

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 54 42 115
urn.steiner@buttisholz.net

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch



| | | |
|---|-------------------|-----------|
| INHALT | | 1 |
| RODAGE | WALTER HOMBERGER | 2 |
| TREFFEN UND TERMINE | | 4 |
| GUIDE MICHELIN | | 5 |
| INSERATE | | 6 |
| GROSSE PASSION FÜR "OLDTIMER" | | 8 |
| INSERATE | | 10 |
| CARLO BONZANIGO | | 11 |
| INSERATE | | 12 |
| VISIONÄR IN DER (BLEI)WÜSTE | ULRICH KNAAK | 14 |
| INSERATE | | 16 |
| ZAHLENRÄTSEL | | 18 |
| INSERATE | | 20 |
| BIENVENUE CHEX LES CH'TIS | WÄDI SCHMID | 21 |
| AUSFAHRT REGION OST, 26.4.2009 | WERNER ZIMMERMANN | 25 |
| INSERATE | | 26 |
| FAUX COUPÉ | | 31 |
| AUSBlick | HANS GEORG KOCH | 32 |
| IMPRESSUM | | 32 |

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

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

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

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

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

In der Zwischenzeit hat nun auch in unseren Gegenden das warme Frühlingswetter Einzug gehalten.

Damit hat bestimmt für die Meisten von uns die aktive Oldtimersaison wieder begonnen.

Das erste Clubtreffen dieses Jahres ist daher auch bereits Ende April erfolgreich über die Bühne gegangen. Die von unseren Vorstandskameraden der Region Ost bestens vorbereitete Veranstaltung hat eine Vielzahl von Fahrzeugen und deren Fahrer und BegleiterInnen ins Zürcher Oberland und an den oberen Zürichsee gelockt. Das sonnige Frühlingswetter hat zudem auch einige Spontan-Teilnehmer veranlasst mit ihrer Traction ein erstes Mal auszufahren. Mehr als 50 Personen haben am Nachmittag die geruhsame Schiffs-Rundfahrt, den interessanten Besuch der alten Kibag-Werkstätte und den erfrischenden Apéro auf der privaten „Bätzimatt“-Insel, sowie das schmackhafte und gesellige Mittagessen an Bord genossen. Unser langjähriges Clubmitglied Kurt Sutter, der den Organisatoren als Einheimischer behilflich war, konnte den Fahrzeugparkplatz von seinem Haus sogar im Rückwärtsgang erreichen! Ein sehr gelungener Saisonstart mit vielen herausgeputzten Fahrzeugen und aufgestellten Clubmitgliedern ist damit den Organisatoren bestens gelungen. Allen beteiligten Organisatoren, Helfern und Helferinnen danke ich nochmals an dieser Stelle für ihren Einsatz. Für diejenigen die leider nicht dabei sein konnten hat Werni Zimmermann in diesem Heft einen ausführlichen Bericht verfasst.

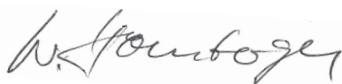


Anlässlich unserer diesjährigen Australienreise im März hatte ich wiederum Gelegenheit einen lokalen Citroën-Enthusiasten zu besuchen. Im Hinterland der Sunshine Coast, an der Ostküste von Queensland, betreibt ein ehemaliger Franzose ein weitherum bekanntes Restaurant „Le Relais Bréssant“. Um die Attraktivität seines Gastronomiebetriebs zusätzlich zu steigern hat er seit meinem letzten Besuch, direkt anschliessend am Restaurant, einen grosszügigen Ausstellungsraum für seine diversen Oldtimer angebaut! Neben Traction 11 BL, DS 23 und C5 Trèfle, sind auch noch weitere französische Marken dort aufs Schönste präsentiert. Wir konnten uns anlässlich eines Nachtessens überzeugen, dass diese Erweiterung auch tatsächlich zusätzliche Gäste anzieht. So waren an diesem Abend mindestens an zwei Tischen je vier Personen als Oldtimerbesitzer auszumachen. Leider konnte ich dann am nationalen Citroëntreffen über Ostern in Süd Australien nicht mehr teilnehmen. Wir waren bereits wieder zu Hause, denn wir hatten unserem Enkel versprochen, dass wir gemeinsam das vom Osterhasen versteckte „Eiernäschli“ suchen würden.

Nun freuen wir uns sicher auf die nächste CTAC-Ausfahrt, die uns, durch die Region Süd organisiert, in die Gegend des Emmentals führen wird. Ich hoffe, dass sich dafür möglichst viele Clubmitglieder mit Familie oder Freunden mit dem beiliegenden Formular oder via Internet anmelden und den Weg ins Bernbiet dann Ende Juni unter die Tractionräder nehmen.

Ich wünsche uns nun für die bereits begonnene Oldtimersaison möglichst viel sonniges Wetter, weitere interessante Treffen mit kameradschaftlichen Kontakten und pannen- und unfallfreie Fahrten mit unseren schönen Fahrzeugen. Auch die Auswahl an zusätzlichen Veranstaltungen im In- und Ausland ist gross und vielfältig. Bestimmt ist daher, für jeden Geschmack etwas Attraktives dabei.

Euer Walter Homberger
Präsident CTAC



Reisezeit, Stau am Gotthard, hatten wir das nicht schon einmal? Dieses Bild aus den 50er Jahren illustriert das bereits damals vorhandene Verkehrschaos. Vielleicht wieder einmal eine Gelegenheit über die heute fast verkehrsfreie Tremola zu fahren!

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

1. 6. 2009 Mittwochsausfahrt (19.00 Uhr, Zentrum Rosenberg Winterthur)
28. 6. 2009 Region Süd
8. 8. 2009 Grillplausch Region Nord
22./23. 8. 2009 Region West (GP Suisse, Bern) (www.ocb.ch)
30. 8. 2009 Hinterrädler-Treffen
20. 9. 2009 Region Nord

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (29.1., 26.2., 26.3., 30.4.,
28.5., 25.6., 30.7., 27.8., 24.9., 29.10., 26.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (25.2., 29.4.,
24.6., 26.8., 28.10.2009) Jahres Schlusshöck 5.12.09
- Zentralschweiz Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

4. - 5. 7. 2009 OMU, Oldtimermesse Uster (www.oldtimermesse.ch)
10. - 12. 7. 2009 75 Jahre Traction Avant, Arras (75heurespour75ans.com)
19. 7. 2009 Rädli Träff Wattwil (www.oldtimermesse.ch)
15. - 16. 8. 2009 Vevey Retro (www.veveyretro.ch)
22. - 23. 8. 2009 Grand Prix Bern Memorial (www.gp-suisse.ch)
18. 7. - 28. 8. 2009 Paris-Moscou-Paris für Traction Avant (www.caar.nl)
14. - 16. 8. 2009 Eurocitro, Le Mans (www.eurocitro.org)
15. - 16. 8. 2009 Altes Blech, Grosse Oldtimer Ausstellung auf dem oberen Hauenstein in Langenbruck
28. 8. 2009 9. Luzerner Museumsnacht mit Oldtimer-Shuttle vom Verkehrshaus zu Löwenplatz
29. 8. 2009 Charity Classic, Kiwanis Club Weinfelden
(classic@kcweinfelden)

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

Redaktionsschluss für Heft 3/2009:

20.6.2009

Vom Garagen- zum Gastroführer

Vor 100 Jahren erschien der erste Schweizer Guide Michelin. Die zweite Ausgabe liess dann aber lange auf sich warten

Was 1908 als Reisehandbuch begann, entwickelte sich zu einem angesehenen Gastroführer. Und noch immer setzt der Guide Michelin auf Piktogramme statt auf grosse Worte.

VON TERTIA HAGER

«Achtung Landwirtschaft! Passen Sie auf Fuhrwerke, freilaufende Kühe und andere Tiere auf.» So hiess es sinngemäss im Vorwort des ersten Guide Michelin für die Schweiz aus dem Jahr 1908. Der moderne und vor allem wohlhabende Mensch von damals reiste im Auto; das grüne Büchlein machte ihn mit den speziellen Gegebenheiten der Schweiz vertraut.

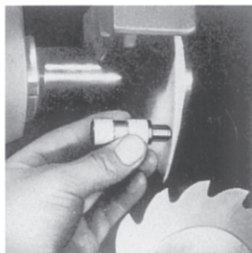
REISEN MIT DEM AUTO war ein kleines Abenteuer: Beschilderungen waren spärlich, Tankstellen, wie man sie heute kennt, existierten noch nicht – häufig musste der Treibstoff in Drogerien und Gemischtwarenläden gekauft werden, einen Pannendienst gab es erst recht nicht. Und so war der Guide Michelin ein eigentliches Auto-Reisehandbuch mit Hinweisen zu Treibstoffdepots, Adressen

von Garagen, kleinen Stadtplänen, Routenbeschreibungen und Anleitungen, um selbst einen Schlauch zu wechseln – inklusive Illustrationen und einer detaillierten Werkzeugliste. Ergänzt wurde das Büchlein mit Adressen von Übernachtungsmöglichkeiten auf der Reiseroute und Hinweisen zu touristischen Besonderheiten des jeweiligen Ortes.

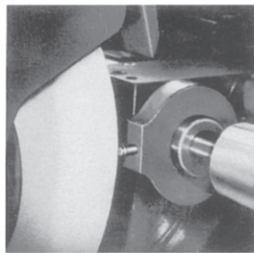
In all den Jahren hat sich der einstige Reiseführer zum Restaurant- und Hotelführer gewandelt. Im Jahr 1908 kam man noch mit ein paar wenigen Piktogrammen aus: Ein Schraubenschlüssel verwies auf eine Garage, ein Haus mit vielen Türmchen auf ein Hotel «Première Catégorie» (Luxushotel), ein Haus ohne Türmchen auf ein Hotel «Cinquième Catégorie» (sehr einfaches, aber sauberes Hotel).

Heute ist der Guide Michelin eine eigentliche Sammlung von Piktogrammen: Ein Sonnenschirm verspricht eine Terrasse, eine Weintraube eine besonders interessante Weinkarte und ein Anker einen Bootssteg. Was den «gschnäderfrässigen» Gourmet besonders interessiert: 1 Stern verspricht eine sehr gute Küche. Die Formulierung zu den zwei und maximal drei Sternen, die der Füh-

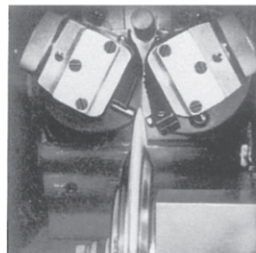




– Handabrachten



– Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



– Gewindeschleifen
– Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrihtwerkzeuge
- * 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

rer vergibt, kann als Reminiszenz an die erste Ausgabe des Guide Michelin verstanden werden: 2 Sterne bedeutet «Die Küche verdient einen Umweg» und 3 Sterne «Die Küche ist eine Reise wert».

DASS DIE SCHWEIZER GASTRONOMIE über 80 Jahre auf Michelin-Sterne warten musste, hat – zum Glück – nichts mit ihrer Qualität zu tun. Vielmehr dauerte es unglaubliche 86 Jahre bis zur zweiten Ausgabe des Führers. Nachdem in Frankreich 1900 der erste Guide Michelin überhaupt erschienen war, folgte vier Jahre später einer für Belgien – und 1908 die Schweizer Ausgabe.

Vor und nach den beiden Weltkriegen wurde einzig die französische Ausgabe regelmässig neu aufgelegt. Ab den 50er-Jahren kamen immer mehr neue Länder dazu. Im Pro-Kopf-Vergleich ist der Schweizer Guide Michelin heute jener mit den meisten Sterne-dekorierten Restaurants – 84 sind es an der Zahl.

Anlässlich des 100-Jahr-Jubiläums des Urführers aus Frankreich machten die Verantwortlichen noch ein Geheimnis daraus, wie viele Testesser in seinem Auftrag unterwegs sind und nach welchen Kriterien gewertet wird. Heute zeigt man sich offener: Ein 15-köpfiges Team ist ganzjährig in essender und übernachtender Weise unterwegs für den Schweizer, den deutschen und den

österreichischen Führer. Die Hotelinspektoren sind nicht etwa verfressene Freizeitgourmets, sondern Leute mit einschlägiger Ausbildung im Gastgewerbe. Sie klassifizieren die Lokale anhand eines zweiseitigen Testformulars. Beurteilt werden unter anderem die Qualität, die Zubereitung, der Geschmack, die Beständigkeit des Angebotenen.

Kein Traumjob, sondern Knochenarbeit: Bis zu neunmal pro Woche essen die Inspektoren auswärts. «Man muss sich darauf einstellen und diszipliniert sein», sagt Chefredaktorin Juliane Caspar, selbst drei Jahre lang als Testerin unterwegs. Vor dem 3-Gänger den Brotkorb leer zu essen, sei nicht zu empfehlen.

Im Gegensatz zu anderen Gastroführern publiziert der Guide Michelin keine eigentlichen Texte. «Der Guide soll in erster Linie eine zuverlässige Orientierungshilfe sein», erklärt Juliane Caspar. Die meisten der 1900 aufgeführten Schweizer Gaststätten und Hotels sind lediglich mit Piktogrammen erklärt. Ein Schirm steht für Terrasse, das Köpfchen des Michelin-Männchens für «Bib Gourmand» – eine Auszeichnung für Häuser mit besonders gutem Preis-Leistungs-Verhältnis und so weiter.

Der Reiseführer von einst bleibt auch nach 100 Jahren seinen Prinzipien treu: Praktische Informationen sind wichtiger als grosse Worte.



Aus: Sonntag, Nr. 33,
17. Aug. 2008

GROSSE PASSION FÜR "OLDTIMER"

NE Unter-Emmentaler

Unabhängige abonnierte Regionalzeitung für den Amtsbezirk Trachselwald und die Region Huttwil

AZ 4950 Huttwil
Postcode 1

Erscheint Dienstag, Donnerstag und Samstag
für den Amtsbezirk Trachselwald und die Region Huttwil
134. Jahrgang, Nummer 28 - Einzelpreis Fr. 1.50

Redaktion, Druck, Verlage
Druckerei Schürch AG, Bahnhofsstrasse 9, 4950 Huttwil
Tel. 062 959 80 70, Fax 062 959 80 74, E-Mail: ue@schuerch-druck.ch

Samstag, 7. März 2009

Andreas Leuenberger, Rohrbach. Das grosse Hobby von Andreas Leuenberger sind alte Autos und Motorräder. Für ihn ist das «Werkeln» an den Oldtimern nicht wirklich Arbeit, sondern pures Vergnügen, denn Technik hat ihn schon immer fasziniert.

Der «Vorkriegs-Klassiker», ein dunkelroter Citroën B 12 (Jahrgang 1926) mit Faltdach, 1390 cm³, 20 PS stark, steht mitten in der hellen, gut eingerichteten Garage. Die Motorhaube ist geöffnet, der Motor ausgebaut. Er sei gerade damit beschäftigt, den ganzen Motor zu warten, sagt Tüftler Andreas Leuenberger schmunzelnd und zeigt auf die ausgebauten Teile.

Neben dem «B 12» steht eine weitere Rarität, ein Motorrad Marke Motosacoche «Jubile», Typ 418 (Jahrgang 1932). Vor 40 Jahren hat er diesen zweirädrigen «Senior» erworben. Doch nicht etwa so wie er jetzt in der Ecke steht, sondern in seine sämtlichen Einzelteile zerlegt. Diese lagen durcheinander gewürfelt in drei Kisten verpackt, mussten sortiert, geputzt und teilweise ersetzt werden. Die Stunden und Tage, welche er für das Zusammensetzen und Instandstellen der handgeschalteten Motosacoche gebraucht habe, könne und wolle er nicht zählen.

«Für mich zählen nicht die investierten Stunden und Wochen, sondern das Erlebnis des Schaffens. Das Ergebnis, etwas erreicht zu haben, das erfüllt mich mit Zufriedenheit. Der «Töff» fährt wie am Schnürchen, ohne zu mucken. Ich war mit ihm schon einige Male am Motorradtreffen in «Sebähnl» in Trimbach», erzählt Andreas Leuenberger nicht ohne Stolz. Dort habe er damit für einiges Aufsehen erregt.

Woher kommt die Passion

Der gelernte Landmaschinenmechaniker im Ruhestand erzählt munter weiter. «Im Jahr 1999 las ich im «Unter-Emmentaler», dass drei Oldtimer zu verkaufen sind. Ein Marmon Typ 868, ein De Dion Bouton sowie der Citroën B 12. Ich habe mich sofort auf das Inserat gemeldet und hatte das Glück, eines dieser Autos, also den Citroën, zu erwerben. Dieser Typ wurde nur ein Jahr lang hergestellt.» Der Citroën war zwar fahrtüchtig, musste aber dennoch total überholt werden. Da waren im Langhub-Motor die Kolben zu ersetzen. Die Kolben passten zwar, doch



In seiner Werkstatt ist «Oldtimer-Freak» Andreas Leuenberger im Element.

Bilder: vsm/ztvg

das B-Mass stimmte nicht. Den Motor habe er damals selber ausgebaut und revidiert, die Bremsen ersetzt, eine neue Kupplung montiert sowie an der Banjo-Hinterachse die Lager ausgetauscht und das Differenzial neu eingestellt. Ebenfalls habe er einen Kotflügel abgeschliffen, neues Blech eingesetzt und den Wagen zuletzt wieder gespritzt. Viele kleine Details habe es noch zu reparieren und erneuern gegeben. Doch die alle aufzuzählen, würden dann doch zu weit führen. Andreas Leuenberger erzählt, erklärt, zeigt

und ist dabei völlig in seinem Element. Es ist faszinierend, ihm zuzuhören.

Handarbeit ist gefragt

Teile zu diesem wunderschönen alten Citroën (und anderen Oldies) sind nicht mehr erhältlich. Diese müssen selber angefertigt werden, oder man lässt sie anfertigen. Ab und zu findet er auch Teile an Oldtimer-Börsen. Die Reifen bestellt «Oldtimer-Res» in England! Doch man müsse immer vorausschauend denken und die Bestellung früh genug aufgeben, denn nicht sel-

ten betrage die Lieferfrist von Pneu sechs Monate oder länger, da diese im normalen Handel nicht mehr erhältlich sind, also speziell angefertigt werden müssen.

Viele Teile aber – welche ab und zu ersetzt werden müssen – stellt der geübte Handwerker selber her. «So ein Ersatzteil an meiner 80er-Drehbank selber herzustellen, ist jedesmal eine neue Herausforderung. Wenn es endlich geschafft ist, bin ich dann schon stolz.» Für einen Moment hält Andreas Leuenberger inne und steht versonnen vor seinen zwei Prachtsstücken.

Ausfahren an schönen Tagen

An schönen Tagen öffnet sich die Garagentüre an der Toggenburgstrasse in Rohrbach, und der Citroën darf an die frische Luft. Bis zu 50 km/h bringt er auf die Strasse. Diese gemütlichen Fahrten, das «Veteranen-Feeling», geniessen Leuenbergers sehr. Ab und zu werden auch Hochzeitspaare und Jubilare chauffiert.

Treffen in Bleienbach

Jeden letzten Sonntag in den Monaten April bis Oktober findet ein Veteranen-Treffen auf dem Areal der Firma Dätwyler in Bleienbach statt (der «Unteremmentaler» berichtet regelmässig). Auf diese Treffen, an denen jeweils an die 300 Autos teilnehmen, freut sich der Oldtimer-Fan schon heute. Da wird er sich neue Impulse holen, diskutieren, debattieren, fachsimpeln, Gleichgesinnte treffen. Sobald es wieder sommerlich warm und trocken ist, wird sich das Garagentor bei Leuenbergers öfters öffnen, und ein auf Hochglanz polierter Citroën wird tuckerknd sein Winterquartier verlassen, und eine Motosacoche wird an Donnerstagen knatternd Richtung Trimmbach fahren. Verena Mosimann



Der Citroën B 12 und die Motosacoche (rechts) warten auf wärmere Tage und die damit verbundenen gemütlichen Ausfahrten.

"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



123ignition.nl



CARLO BONZANIGO

Der Tessiner Carlo Bonzanigo ist Chefdesigner von Citroën. Er will die Werte der Automarke in fließende, kühne Formen umsetzen. Die Konzeptstudie Hypnos zeigt, was der Schweizer darunter versteht.



Carlo Bonzanigo hat für Citroën den neuen C3 Picasso gestaltet, aber auch die Konzeptstudie Hypnos.

Extravagante und avantgardistische Formen – die typischen Merkmale des Pariser Modedesigns. Doch nicht nur: Die Automarke Citroën orientiert sich seit dem «Traction Avant» von 1934 ebenfalls an den Werten französischer Couturiers.

Verantwortlich für die aktuelle Designsprache der französischen Traditionsmarke ist der Schweizer Carlo Bonzanigo aus Lugano. Der 42-Jährige studierte an der ETH Zürich Maschinenbau, dann entschied er sich aber 1995, zum Automobil-Künstler zu werden – und heuerte bei der italienischen Designschmiede Pininfarina an. «Mein letztes Projekt war dort der Maserati GranTurismo», erklärt der zierlich wirkende Tessiner.

Seit 2004 arbeitet Bonzanigo nun schon für Citroën und fühlt sich dort sehr heimisch. «Man muss die Werte einer Marke verinnerlichen, um sie nach aussen

A vintage dark-colored car is parked on a cobblestone street in Paris. In the background, the Eiffel Tower is visible, along with several women in red and white outfits, possibly a fashion show or a parade. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

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

Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch



Eine Postkarte von Guido Soland zeigt eine Traction vor dem Chalet des Cartel Chrétien Social Fribourgeois und der ganzen Partei auf der Terrasse!

tragen zu können», umschreibt er sein Credo. Damit ist er mittlerweile zum Chefdesigner aufgestiegen. Zu seinen Werken gehören Serienautos wie der soeben lancierte C3 Picasso, aber auch automobiler Träume, die es auf der Strasse nie zu sehen geben wird: futuristische, manchmal sogar verwegene Concept Cars.

Die Konzeptstudie Hypnos, die der Fachwelt im Oktober 2008 erstmals vorgestellt wurde, liegt zwischen den beiden Extremen. Sie gilt als Vorläufer des in zwei Jahren kommenden luxuriösen Citroën DS5. «Konzeptautos sind Kommunikationsinstrumente der Automarken», erklärt Bonzanigo: «Damit signalisieren sie, wohin ihre Reise in die Zukunft gehen soll.»

Auch das Ziel für den mit 4,90 Meter Länge und 2,04 Meter Breite stattlich dimensionierten Hypnos war klar vorgegeben: «Wir wollen mit dem Hochbeiner das Thema Hybrid lancieren.» So steht die Studie auf der Plattform des C5 und ist mit dem gleichen Diesel-Hybrid ausgerüstet, der nächstes Jahr im Konzernbruder Peugeot 3008 in Serie geht. «Gleichzeitig soll das Interieur unseres Autos zeigen, wie kreativ wir sind», führt der Chefdesigner weiter aus. So entstand ein Innenraum mit spiralförmigem Mitteltunnel, aus dem vier Sitzschalen herauszuwachsen scheinen. Ins Auge stechen vor allem ihre Prismenformen und die Regenbogenfarben der Bezüge. «So etwas können wir nur in einem Konzeptauto umsetzen – in Serie gehen kann das Interieur aber so nicht – zu eigensinnig.»

Der Hypnos übernimmt noch eine dritte Kommunikationsaufgabe: «Citroën ist die Marke der Gegensätze. Das war schon immer so – denken Sie nur an die Zeit, als es gleichzeitig den Döschwo und die DS gab, oder den Méhari und den SM.» So will der Hypnos ein Gegenpol zum kleinen würfelförmigen C3 Picasso sein. Und der nächste Streich von Bonzanigo? «Den zeigen wir im Herbst an der IAA in Frankfurt – mehr darf ich Ihnen noch nicht verraten.»

Blick Online, 27.4.2009

<http://www.blick.ch:80/auto/auto/ein-schweizer-stylt-citroen-117650>



VISIONÄR IN DER (BLEI)WÜSTE

Zum Tod von Jacques Wolgensinger

von Ulrich Knack

Quelle: Hydraulische Presse, DS Club Deutschland und Citroen DS Club Schweiz

Eine Nachricht vom 9. November 2008 machte mich sehr traurig: Jacques Wolgensinger ist in seinem Domizil in Nizza gestorben. Diesem Mann, den privat kennen zu lernen mir zum Glück vergönnt war, verdanken nicht nur die Citroën-Fans durch seine zahlreichen Publikationen und Anregungen unendlich viel, nein auch die Marke selbst verdankt ihm wesentliche Grundzüge ihrer Identität. Denn „Wolgen“, wie ihn seine Freunde genau wie Untergebene und Kollegen stets respektvoll nannten, war fast 30 Jahre lang das öffentliche Sprachrohr von Citroën.



Jacques Wolgensinger stammte aus Lothringen. Nach dem Studium der politischen Wissenschaften fand er seinen Traumberuf im Journalismus. Jegliche Form von Schreiben lag ihm, genau wie er eine grosse Liebe für die französische Sprache und Kultur hegte. Sein Journalismus reichte stets und gern an Literatur heran, eine Unterscheidung, die Wolgensinger auch gar nicht kannte. Für ihn war Sprache das Mittel, Informationen zu transportieren, nicht mehr, aber auch kein bisschen weniger.

Mit Citroën kam Wolgensinger, der, wie seine Frau Marlène es mir gegenüber einmal lachend formulierte, „fast alle Métiers kennt, nur nicht die Autotechnik, weswegen er diese so gut erklären kann,“ im Jahr 1957 in Kontakt. Damals war Wolgensinger Redakteur bei der elsässischen Zeitung „Dernières Nouvelles D'Alsace“. Er war binnen einiger Jahre die Karriereleiter in dem Provinz-Tageblatt hochgeklettert, jedoch unzufrieden über „die Art des dort üblichen Journalismus, die nur an der Oberfläche der Dinge kratzte.“ Wolgensinger sehnte sich nach mehr. Mehr Aufgaben, mehr Öffentlichkeit, aber auch mehr Freiheit und vor allem nach persönlich grösserer Herausforderung.

Ein Anruf seines alten Studienkollegen Claude Puech, der kurz zuvor als 26-Jähriger von Citroën-Chef Pierre Bercot als Werbeleiter eingestellt worden war, kam ihm gerade recht. Puech teilte ihm mit, dass bei Citroën ein erfahrener Journalist für die neu zu schaffende Tätigkeit des Pressesprechers und für den Aufbau einer Abteilung Öffentlichkeitsarbeit gesucht wurde. Einzige Bedingung: Der neue Mann solle die Welt der Presse und das Geschäft mit der Information gut kennen und beherrschen.

Dies war genau die Art Herausforderung, die Jacques Wolgensinger gesucht hatte, gab es doch in jener Epoche, eineinhalb Jahre nach Vorstellung der DS

19, eine Zeit in der es von journalistischen Anfragen und technischen Schwierigkeiten im Unternehmen Citroën nur so wimmelte, nur einen rasch für die ungeduldige Presse abgezogenen Ingenieur, der technische Anfragen nach dem neuen Wunderauto beantworten sollte, samt einer Sekretärin, die Übersetzungen in andere Sprachen anfertigte.

Der „Presseverteiler“ bestand damals, wie Wolgensinger später schaudernd berichtete, „aus einem Zettel mit handschriftlich vermerkten Namen einiger Journalisten!“ Wolgensinger sah sich zunächst mit dem Hass der gesamten Branche konfrontiert, hatte doch Michelin, das geheimniskrämerische Unternehmen aus Clermont-Ferrand und Inhaber der Automarke Citroën seit 1934, mit der französischen Presse nicht ein oder zwei, sondern bereits neun Prozesse um angebliche Werksspionage geführt. Es ging dabei vordringlich um die Vorab-Informationen über das neue Auto (die spätere DS) zwischen 1952 und 1954 in Auto-Journal.

Seine erste Tätigkeit als noch 27-jähriger Pressesprecher bestand für Wolgensinger in der Verabschiedung der letzten Traction Avant im Juli 1957, ein Faktum, welches er zufällig erst zwei Stunden zuvor erfahren hatte. Seit dieser Episode prägte Wolgensinger die Formulierung: „Nach meiner Ankunft bei Citroën musste ich nicht der Presse das Unternehmen erklären. Ich musste zunächst dem Unternehmen vielmehr die Bedeutung und Rolle der Presse erklären.“

Und dies gelang „Wolgen“ vortrefflich in den Jahren bis 1986 als Öffentlichkeitsdirektor (er selbst hasste das Wort „Kommunikation“ als Abteilungsbezeichnung) und Pressesprecher des Unternehmens, ein Jahr länger noch als Chefredakteur „seines“ berühmten PR-Blattes Double Chevron. Beide übrigens, Wolgensinger und „sein“ Hausinformationsblatt Double Chevron erhielten mehrfach Preise und höchste Anerkennung.

Kaum ein Journalist, der Wolgensinger je bei Vorstellungen persönlich erlebt hat, zeigte sich mir gegenüber auch noch Jahrzehnte später nicht nur beeindruckt von diesem Mann, sprach voller Respekt von ihm. Immer wieder hörte ich, neben der einhelligen Feststellung seiner Strenge, seines Wunsches nach Genauigkeit und Kontrolle auch die Formulierung von seiner „grossen Persönlichkeit“, so zum Beispiel auch vom langjährigen deutschen Pressesprecher Gunter von Bülow. Einhellig war stets auch die Aussage aller Pressekollegen: Was Wolgensinger für das Image der Marke Citroën geleistet hat, das hielt Jahrzehnte später noch an und war etwas ganz Besonderes, was zwischen circa 1960 und 1985 keine andere Automarke derart vorzuweisen hatte.

Welches waren nun seine Verdienste konkret? Wolgensinger war für derart viele, heute im historischen Rückblick zur Identität der Marke gehörigen Details persönlich Initiator, dass seine Rolle beim Doppelwinkel-Unternehmen nicht genug gewürdigt werden kann. Hier seien nur zwei Beispiele aufgegriffen: Als der erste „moderne“ Prospekt des Hauses Citroën unter dem neuen Team von Werbeleiter Claude Puech und Agenturleiter Robert Delpire für 1961 erschien, der legendäre 2CV-Prospekt „Liberté“, da bestimmten die Kreativen niemand anders als Pressesprecher Wolgensinger selbst zum Texter und Lektor dieses Prospektes (ei-

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.



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

**Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen**



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

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

ne Tätigkeit, die Wolgen auch später noch viele Male ausübte). Er persönlich kreierte damals den heute zigfach in vielen Abwandlungen um die Welt gereisten Satz, der auf Hunderten von 2CV-Heckscheiben bei Welttreffen zu lesen ist: „Dies ist kein Auto, dies ist eine Lebensart.“ Ein Satz, den viele Markenfans seither auf die gesamte Modellpalette des Herstellers mit Stolz anwandten.

Auch für die Existenz einer Werkssammlung, lange Jahre im Tiefgaragenkeller des Pariser Hochhauses verborgen untergebracht, in welchem die Wolgensingers ihre Stadtwohnung hatten (eine Citroën Immobilie im 15. Arrondissement), war ebenfalls Wolgensinger persönlich verantwortlich. Ganz im Stillen, zusammen mit dem Journalisten und Citroën-Fan Roger Brioult als Berater und teilweise Beschaffer, kaufte Wolgensinger Jahr um Jahr, so wie das Budget es zuließ, alte und historisch bedeutsame Autos für die Werkssammlung auf. Vor seiner Zeit im Unternehmen wurden nämlich weder die oben erwähnte letzte Traction (ein Familiale, der an einen Händler in St. Malo ging) noch beispielsweise die erste DS usw. aufgehoben. Das 1968 mit großem Aufwand und viel Bildmaterial, eigens von Wolgensinger in Auftrag gegeben, gefeierte Jubiläum „50 Jahre Citroën“ wäre ohne diese und andere Vorarbeiten Wolgensingers schlicht nicht zu feiern gewesen. Er selbst setzte sich auch ans Steuer der Veteranenfahrzeuge in dem damals gedrehten PR-Film. Und zur 50 Jahrfeier im Verkehrshaus Luzern liess er das DS-Schnittmodell mitbringen, welches heute stolzer Clubbesitz ist. Denn seiner plastischen, informationsvermittelnden Art verdankte das Unternehmen viel mehr technisch erklärende Schnittobjekte als seinerzeit üblich.

Wir als Citroën-Freunde haben mit Jacques Wolgensinger nicht nur einen grossen Journalisten verloren, jemanden, der die Autopresse nachhaltig beeinflusst hat, einen stilvollen und kunstsinnigen Autoren sowie einen feinen, gebildeten und kontaktfreudigen Menschen. Wir haben als Citroën-Fans insgesamt einen „Motor“, verloren, der über lange Jahrzehnte, auch noch nach seinem Ausscheiden wegen einer Herzoperation, das gesamte Unternehmen nachhaltig beeinflusst und bestimmt hat. Ohne Wolgensinger, bei aller Genialität der Techniker und Ingenieure, wären die Citroën-Modelle heute nicht das, was sie in den Augen aller sind und bleiben: ganz aussergewöhnliche Automobile in denen stets auch Visionen stecken. Wolgensinger war es, der uns diese Visionen mit seiner Sprache gezeigt hat.

Mein Beileid gilt seiner Frau Marlène, über deren Werdegang im Unternehmen bis hin zur Sport-Chefin ich in früherer Ausgabe der HP bereits berichte. Zur Beschreibung der innigen Beziehung der beiden mag die Widmung Jacques Wolgensingers in seinem in Deutschland berühmtesten Buch: Andre Citroën, Motorbuch 1992, genügen: „Für Marlène, zur Erinnerung an unsere Begegnung und unser Leben unter dem Citroën-Zeichen.“

Ich hatte gehofft, das Paar zu unserem 25. Club-Jubiläum in diesem Jahr als Gäste begrüßen zu können. Ich werde Jacques Wolgensinger als Mensch und als zu befragenden besten Kenner der Werksgeschichte sehr vermissen. Mir und uns bleiben seine vielen, aufschlussreichen Bücher und generell die unzähligen Zeugnisse seines Schaffens.

ZAHLENRÄTSEL

Mein Auto, meine Heimat:

In Frankreich ändern sich die Nummernschilder.

von Jeanne Rubner, Süddeutsche Zeitung, 15.4.2009

Der Fahrer dieses Citroën wohnt in Paris, das zeigt die „75“ am rechten Rand des Original-Nummernschilds deutlich. Dieses wird nun durch eine anonyme Zahlen-Buchstaben-Reihe ersetzt. (Foto: imago)

Ganze Generationen französischer Kinder haben dieses Zahlenspiel geliebt: Auf den langen Fahrten in die großen Ferien vertrieben sie sich die Zeit damit, die Autokennzeichen zu dechiffrieren und lernten so zugleich die Verwaltungseinheiten der Nation. Denn die zweistellige Zahl, die auf der Kennung



rechts außen steht, verrät das Département und damit den Wohnort (und die Eigenarten) des Fahrzeughalters: 75, das konnte nur ein arroganter Pariser sein und 68 ein hinterwäldlerischer Bauer aus dem Elsass. Und verbarg sich hinter dem Steuer von „2A“ nicht vielleicht ein Bombenleger aus Korsika?

Jetzt aber ist Schluss mit den beliebten französischen Klischees: An diesem Mittwoch läutet der Staat das Ende der Zahlenrätsel ein. Fortan wird jedes neue Fahrzeug mit einer Kombination aus Zahlen und Buchstaben versehen. Die Nummer des Départements, immerhin ein Erbe der Französischen Revolution, wird dann nur noch sehr klein am rechten Rand des Autokennzeichens erscheinen, und der Fahrzeughalter darf sie sogar frei wählen.

Zwei Buchstaben, drei Zahlen, zwei Buchstaben: So werden Frankreichs Fahrzeuge in Zukunft schnöde gekennzeichnet. Und zwar lebenslang, bis sie auf dem Schrottplatz landen. Selbst bei einem Umzug oder bei einem Verkauf bleibt das Nummernschild erhalten. AA-001-AA wird die erste neue Kombination sein, und sie dürfte an den ersten Autokäufer des 15. April - wegen der Zeitverschiebung - auf der Insel Réunion im Indischen Ozean vergeben werden. Das System soll die Anmeldung vereinfachen, die in Zukunft von Autohändlern übernommen werden kann, sowie dem verbreiteten Diebstahl von Autos vorbeugen. Mehr als 130.000 Fahrzeuge haben 2008 in Frankreich unfreiwillig den Besitzer gewechselt.

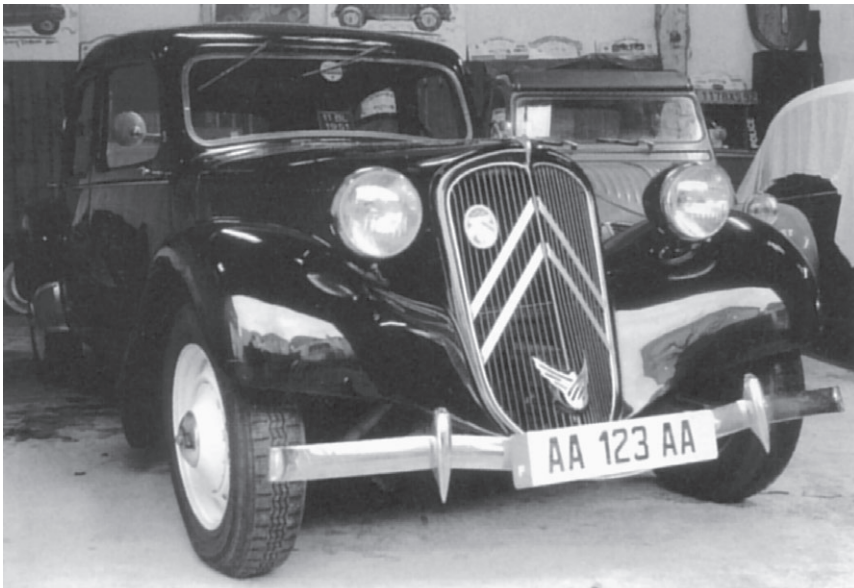
Parallel zu den Kennzeichen werden die „cartes grises“, die grauen Fahrzeugscheine, fälschungssicherer gemacht. Bislang kam es häufiger vor, dass die

Blanko-Formulare in den Präfekturen gestohlen wurden. Schließlich soll das neue System neue Kennzeichen schaffen. Die gingen etwa in Paris schon zur Neige, denn in Frankreich muss der Besitzer die Fahrt zum Schrottplatz nicht melden. Es mussten bisher also viel mehr Nummernfolgen generiert werden als tatsächlich Autos auf den Straßen fahren.

Die neuen Buchstaben- und Zahlenkombinationen vergibt nun der Computer, und selbst Prominente werden sich nicht mehr ein Kennzeichen wählen dürfen. Ein kleiner Trost für alle, die dem seit 1950 gültigen System nachtrauern, ist die freie Wahl einer Département-Kennzahl. Diese war ursprünglich nicht vorgesehen, doch nach heftigen Protesten lokaler Abgeordneter und Zehntausender Bürger musste Innenministerin Michèle Alliot-Marie nachgeben. Nun ist zumindest eine Ecke für die traditionelle zweistellige Zahl reserviert. Darüber wird das Symbol der zugehörigen Region prangen - der rote Stern für die Ile de France oder der Mohr für Korsika.

Jetzt rätselt ganz Frankreich, welche Zahlen in Zukunft am häufigsten die Autos schmücken werden: Das Département, in dem man wohnt? Eigentlich langweilig. Jenes, in dem man geboren wurde? Dort, wo das Ferienhäuschen steht? Oder vielleicht sogar das Geburtsjahr? Dass das elitäre Pariser „75“ überhand nehmen könnte, wird von Experten bezweifelt. Denn die Bewohner des Großraums Paris stammen in der Regel nicht aus der Hauptstadt und dürften daher geneigt sein, ihre wahren Wurzeln auf dem Autokennzeichen preiszugeben.

Apropos elitär: Wirklich exklusiv bleibt in jedem Fall die Nummer 06. Denn bislang durften nur die Autofahrer aus dem an Monaco grenzenden Département Alpes-Maritimes auf den Felsen mit dem Grimaldi-Schloss fahren. Wer glaubt, er könne nun mogeln, indem er sich einfach die Ziffer 06 für sein Auto besorgt, irrt: Die „echten“ Bewohner dieses Départements erhalten in Zukunft eine Vignette, die ihnen die freie Fahrt ins Fürstentum sichert.



Gasthaus Post

Leuenplatz 3
61330 Willisau



Freudliche Herzung
freude steht auf Ihrem Besuch



Wer Gemütlichkeit und
gediegene Atmosphäre
schätzt, liegt bei uns
richtig.

Das Hotel Post bietet 20
Betten, davon 2 Familien-
zimmer.

Alle Zimmer mit TV,
Etagenwäsche und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Pauschalangebo-
te!

Alle Räumlichkeiten im
Parterre sind rollstuhl-
gängig.



Gemessen, wie ihr Post oder ihrem
Anlass in unseren
stimmungsvollen Sälen



Komfortable Zimmer



Gemessene Annehmance



Gernie holen wir Sie
mit unseren Quidtmer ab

BIENVENUE CHEX LES CH'TIS

„Mon dieux“ - wenn ich geahnt hätte, auf was ich mich hier eingelassen habe – einfach so ein Reisli nach Frankreich mit alten Autos auf die Beine stellen, nur weil Dorfgenosse Zimmermann mit der Organisation unseres Trips nach Vallenga so erfolgreich war (abgesehen von den ständigen Herumschubserien meiner Wenigkeit unter verschiedenen Zimmergenossen!)...

... und dann noch in eine Gegend, die selbst der Franzose weder gut kennt noch besonders schätzt: Ins Departement „Nord“ an der belgischen Grenze. Hier - so will der Volksmund es wissen - regne es Sommers wie Winters in Strömen, die Arbeitslosigkeit, die Alkoholiker- und Verbrechensrate würden Rekorde schlagen: Wohl dem, der nie seinen Fuss in „den Norden“ setzen muss (deshalb kommen wir ja auch mit dem Auto...).

... und dann noch diese Sprache dort „oben“: Picardisch, eine dem Französischen nahe verwandte romanische Sprache beziehungsweise ein nordfranzösischer Dialekt, der in der Picardie, dem Artois, in Französisch-Flandern sowie in Belgien im Westen Walloniens gesprochen wird: Das Wort „Ch'ti“ soll aus dem Ersten Weltkrieg stammen, „Ch'timi“ oder verkürzt „Ch'ti“ bezeichnet die gebürtigen Nord Pas-de-Calais Einwohner und deren Sprache („Ch'ti?“ = „c'est toi?“ (bist du es?) oder „Ch'mi“ = „c'est moi“ (ich bin's). Und selbst ist man kaum noch des Französischen aus der Schule mächtig (und d' Hälfli sowieso wieder vergäse...) - en voilà une belle merde!

Wer die Filmkomödie „Bienvenue chez les Ch'tis“ von Dany Boon gesehen (und ohne franz. Untertitel auch lückenlos verstanden) hat wird begreifen, dass sich der anfängliche Elan bezüglich Organisation dieser Reise in etwa gleich verhielt wie die meisten Aktienkurse an der Börse! Nun, mittlerweile sind einige Wochen ins Land gegangen, das Wetter und die Stimmung besser geworden (im Gegensatz zu den Aktienkursen...) und das Licht am Ende des Tunnels sichtbar (sofern dieses aus Kostengründen nicht doch noch ausgeknipst wird).

Eine freudige Nachricht sei hier vorweg genommen: seit Kurzem ist für alle Angemeldeten mindestens „un lit garanti“ (ist doch schon was...). Unzählige Stunden am PC googeln, mails aufsetzen und von der lieben, treusorgenden Gattin korrekt übersetzen lassen, auf Antwort warten, nachfassen, gegebenenfalls Antworten entziffern (wieso versteht mein PC auch kein Französisch und macht aus den diakritischen Zeichen immer diesen Buchstabensalat (J'attends avec int@r@ct votre r@ponse ...))? Rückantworten formulieren, die dann zuweilen doch missinterpretiert werden (d.h. beginne wieder bei: mails aufsetzen, ...), um schlussendlich auf Aennelis verdankenswertes Angebot einzugehen, den Hörer zur Hand zu nehmen, um den Sachverhalt telefonisch zu klären – und siehe da – wow – die sprechen ja bestes Französisch, nix da mit „Ch'ti“ und sonstigem Kauderwelsch!

Glücklicherweise kann man im CTAC als „bizut“ auch auf Klubmitglieder zurückgreifen, die bezüglich Organisation einer Reise bereits einschlägige Erfah-



rungen gesammelt haben, sei es bei der Suche gut gelegener Hotels oder Insider-Adressen für den Besuch einer empfehlenswerten Champagnerkellerei. Andere wiederum versorgen einem mit ausreichend Prospekt- und Kartenmaterial, alles Zeichen eines guten „esprit d'équipe“ im CTAC! Und da wäre doch noch die nette Dame vom „Maison de la France“ am Rennweg in Zürich zu erwähnen, die auch nach dem x-ten Besuch auf (fast) alle Fragen eine Antwort weiss oder zumindest den passenden Prospekt hervorzaubert „Oh, mon dieu, isch möschte doch so gerne mitkommen, und das nosch mit einer voiture ancienne, mon frère habite prés d' Arras, tu comprends...“!

Pünktlich zum publizierten Anmeldetermin (Ende März) ist das sich selbst auferlegte Limit von 20 Fahrzeugen erreicht. Es werden Teilnehmer aus der ganzen Welt (von Auckland bis Zollikerberg) dabei sein, sicher wieder eine unterhaltsame Truppe, die sich für eine gemeinsame Hinreise an dieses wichtige Ereignis der Traction-Szene des Jahres 2009 entschlossen hat!

Auf einer an die Wand gepinnten Strassenkarte „France du Nord“ mehren sich mit der Zeit die farbigen Kreisli, Striche, Post-Its, etc. und lassen allmählich erkennen, durch welche Gegenden uns die Reise führen wird:

1. Tag: Elsass

Individuelle Anreise, Ankunft spätestens 18:00 Uhr im Hotel

Das Hotel ist ab Basel ca. 45km entfernt, erreichbar über die A3, Nordtangente (E25), die A35 / A36 bis Ausfahrt 18/18A, dann auf die D430

Gegenseitiges Beschnuppern der Reiseteilnehmer (soweit dies noch nötig sein sollte...), Apéro (hoffentlich im Garten....), gemeinsames Nachtessen und schlussendlich an der Bar „vider son sac et raconter des histoires de bonne nuit“ (Letzteres gilt für jedes Hotel auf der Reise, wird aber aus Platzgründen nicht mehr explizit erwähnt).

Unterkunft: Elsass Club Hotel Bollwiller, 3b, route de Guebwiller, F-68540 Bollwiller

2. Tag: Elsass (Vogesen), Lothringen

Bollwiller – Grand Ballon – Épinal – Charmes – Nancy (ca. 180km)

Der Grand Ballon (Grosse Belchen) ist der höchste Berg der Vogesen (1'424müM). Vom Gipfel aus (schönes Wetter vertraglich zugesichert....) genießt man den Ausblick auf die Rheinebene mit Mülhausen, Basel, Freiburg im Breisgau und Colmar, darüber hinaus auf den Schwarzwald und Jura, sowie bei günstigen Wetterbedingungen auf einen großen Teil der Alpen von Österreich und Liechtenstein bis hin zum Mont Blanc.

Épinal liegt an der Mosel und hat über einen drei Kilometer langen Stichkanal Anschluss an den Canal des Vosges, der in Verbindung mit den Flüssen Saône und Rhône eine schiffbare Verbindung mit dem Mittelmeer und über den Rhein-Marne-Kanal zum Rhein herstellt.

Nancy, Hauptstadt des Départements Meurthe-et-Moselle hat ca. 105'000 Einwohner. Das historische Stadtzentrum (Place Stanislas, Porte de la Craffe, Kathedrale, etc. lädt für einen ausgiebigen Stadtbummel ein.

Unterkunft: Hôtel La Résidence, 30, Boulevard Jean-Jaurès, F-54000 Nancy (Alternative mit besserem Parkplatzangebot noch in Abklärung)

3. Tag: Lothringen, Champagne-Ardenne

Nancy – Marbache – Saint Mihiel – Châlons-en-Champagne – Vertus (ca. 200km)

Saint-Mihiel liegt im Département Meuse, Region Lorraine (deutsch: Lothringen). Die Stadt liegt am Fluss Meuse (deutsch: Maas) sowie am parallel verlaufenden Schifffahrtskanal Canal de la Meuse (früher: Canal de l'Est, branche Nord).

Wer sich etwas in der historischen Geschichte des Ersten Weltkriegs auskennt, wird unterwegs einen Abstecher nach Verdun machen. Die Stadt und ihre Festungsringe erlangten damals traurige Berühmtheit, als im Kampf um die Anhöhen der Stadt die blutigste Schlacht an der Westfront (nebst der Schlacht an der Somme) zwischen Franzosen und Deutschen begann.

Châlons-en-Champagne, bis 1998 Châlons-sur-Marne, ist eine Stadt in der historischen Landschaft Champagne. Sie ist die Hauptstadt der Region Champagne-Ardenne und des Départements Marne und hat ca. 48'000 Einwohner. Ein Triumphbogen in dieser Stadt erinnert an die Durchreise Marie Antoinettes von Wien nach Paris auf dem Weg zu ihrer Hochzeit mit Ludwig XVI (aber wir wollen ja nach Arras und Marie Antoinette ist laut aktueller Teilnehmerliste bei uns auch keine dabei...).

Vertus ist ein wichtiger Weinbauort der Côte des Blancs, einem Teil des Anbaugebietes für den Grundwein des Champagners. Die Weinberge der Gemeinde sind als „Premier Cru“, d.h. als gute, aber nicht als Spitzenlagen eingestuft. Wie überall an der Côte des Blancs dominiert im Rebsortenspiegel der Chardonnay. Ein Sechstel des Bestandes entfällt auf Pinot Noir. Zu den Grundbesitzern in Vertus gehören die großen Champagnerhäuser Moët & Chandon, Veuve Clicquot Ponsardin und Roederer.

Unterkunft: „Hôtellerie de la Reine Blanche, 18, av. Louis Lenoir, F-51130 Vertus
Von dort aus besuchen wir am frühen Abend in Épernay die Kellerei von Moët & Chandon und lassen uns in die Geheimnisse der Herstellung von Champagner einweihen.

4. Tag: Champagne-Ardenne, Picardie, Nord Pas-de-Calais

Vertus – Reims – Laon – Saint Quentin – Cambrai (ca. 190km)

Reims liegt im Zentrum der Champagne, die den weiten, flach gestuften Ostteil des Pariser Beckens einnimmt. Die Stadt befindet sich in einer Ebene, am rechten Ufer der Vesle, einem Zufluss der Aisne, und am Canal de l'Aisne à la Marne. Architektonisch hat die Stadt einiges zu bieten: Die wichtigsten Plätze, die Place Royale mit einer Statue von Ludwig XV und die Place du Parvis mit einer solchen von Jeanne d'Arc. Die Kathedrale Notre-Dame de Reims gilt als eine der architektonisch bedeutendsten gotischen Kirchen Frankreichs. Vom 12. bis zum 19. Jahrhundert wurden hier die französischen Könige gekrönt. Der Palast des Erzbischofs wurde zwischen 1498 und 1509 erbaut. Er beherbergte die französischen Könige bei ihren Krönungsfeierlichkeiten.

Die Oberstadt von Laon liegt auf einem 100 m hohen Kalksteinfelsen und ist weithin in der Ebene sichtbar. Die Unterstadt liegt in der Ebene und ist damit von dem Kalksteinfelsen aus gut zu sehen.

Saint Quentin (nicht zu verwechseln mit dem ältesten Gefängnis Kaliforniens,

San Quentin (San Quentin State Prison)) liegt am Fluss Somme sowie am hier parallel verlaufenden Canal de Saint-Quentin, der eine schiffbare Verbindung zwischen dem Tal der Schelde und dem der Oise herstellt. Im Zweiten Weltkrieg war die Stadt eine wichtige Garnison der Wehrmacht und beherbergte u.a. ein Kriegsgefangenenlager und einen Fliegerhorst der Luftwaffe.

Cambrai ist ein Zentrum der Textilindustrie und liegt an der oberen Schelde (frz. Escaut), das Umland der Stadt wird landwirtschaftlich genutzt. Cambrai war für die Herstellung des Stoffes Kambrik, einem feinen Baumwollgewebe, das dort erstmals produziert wurde, bekannt. In Cambrai kam der bekannte Flugpionier Louis Blériot (1872-1936) zur Welt.

Unterkunft: Hôtel Beatus, 718, Avenue de Paris, F-59400 Cambrai (Alternative noch in Abklärung)

5. Tag: Nord Pas-de-Calais (Arras)

Cambrai – Arras (40km)

Die letzte „kurze“ Etappe lässt sich dadurch erklären, dass es unsere Absicht ist, „putzmunter“ gegen Mittag im Konvoi ins Ausstellungsgelände einzufahren und die Ehrerbietungen der bereits Anwesenden entgegen zu nehmen! Da der Hauptveranstaltungsort „Artois Expo Complex“ etwas ausserhalb von Arras liegt, unser Hotel sich aber im Zentrum der Stadt befindet, soll am ersten Tag des Jubiläums genügend Zeit eingeräumt werden, sich beim Veranstalter zu registrieren, den Veranstaltungsort zu erkunden und gegen Abend im Hotel einzuchecken.

Unterkunft (Fr-So): Hôtel Moderne, 1, Boulevard Faidherbe, F-62000 Arras

ÜBRIGENS – es ist im CTAC bekanntlich Usus, dass das Erlebte jeweils in schriftlicher Form verfasst und der Nachwelt erhalten wird! Rein statistisch gesehen trifft es somit auf dieser Reise pro Tag durchschnittlich 2,571 Autos (für resedagrüne Fahrzeuge kann diese Regel nicht angewendet werden...), die sich um einen Tagesbericht bemühen müssen – seht euch deshalb vor und spitzt schon mal eure Bleistifte...

Natürlich sind noch einige andere offene Punkte zu klären (Restaurants unterwegs, DAS Restaurant für „unser Galadiner“ am Samstagabend, evtl. weitere Besichtigungen, Organisation der individuellen Rückreisen, etc.), wir sind aber guten Mutes, auch diese Hürden noch zu schaffen. Es gibt noch vieles zu tun, packen wir's an oder auf gut French: „Yes we can“!



AUSFAHRT REGION OST, 26.4.2009

Der CTAC hat die Reihe der Saisonausflüge 2009 furios gestartet!

Kaffeeundgipfeliambesammlungsortwieimmer. Der vergangene, ausserordentlich strenge Winter, der lange ja scheinbar nicht enden wollte, hat bei vielen Tractionisten tiefe Spuren hinterlassen. Denn nur so ist es zu erklären, dass der Parkplatz vom Hotel Laufenbach in Rüti/ZH schon lange vor der abgemachten Zeit zu über drei Vierteln besetzt war. Die Tractionisten lechzten förmlich nach Zwischengasschaiten, Krafflenken, Oel- und Benzindüften, sowie nach dem beruhigenden Schnurren von Langhubmotoren. Auch der gross angelegte Hotelgarten vermochte die ausflugshungrigen Fans alter französischen Autos kaum zu schlucken, womit auch schon gesagt wäre, dass das Wetter Sonnencreme verlangte.



Wiederum gelang es dem OK-Trio „Ost“ fast verträumte und verkehrsarme Strassen zu finden, welche uns in gewohnt lockerem Konvoi, teils am Rand des Zürcher Oberlandes, teils mal links und mal rechts der Kantonsgrenze zwischen den Kantonen Zürich und St. Gallen führten, und welche für uns nach einer wunderschönen „Blueschtfahrt“ in Schmerikon am Obersee endeten. Zum Glück hat CTAC-Mitglied Kurt Sutter für uns fast die ganze Hafenanlage „gemietet“, denn wo hätten wir sonst unsere vielen Tractions ausstellen sollen! (Kurt hat vis-à-vis der Hafenanlage, an der Bahnhofstrasse 4, sein eigenes Sattler- und Tapezierer-Geschäft und befasst sich nebst Teppichen, Bodenbelägen, Polster- und Sattlerarbeiten auch mit dem Auffrischen von Tractions-Intérieurs! Er ist sicher auch das einzige Mitglied, welches, um in Schmerikon zu uns stossen zu können, lediglich den Rückwärtsgang seiner Traction benötigte....)



Oldtimer4Wedding

*Wir chauffieren
Sie genießen*

Tel. 033 251 31 38
Fax 033 251 09 52
www.hochzeitsfahrten-buergin.ch
info@hochzeitsfahrten-buergin.ch



Stolz, unübersehbar und mit geöffneten Türen lag das Partyschiff MS „Seestern“ im Hafen von Schmerikon, bereit mit wehenden Fahnen in See zu stechen. Es dauerte denn auch nicht lange, bis die „Tractions-Familie“ das 60-plätziges Motorschiff praktisch füllte. Und los ging's, nur, zuerst wusste niemand wohin. Der CTAC-„Prospekt“ versprach lediglich „Überraschungsprogramm für Oldtimerbegeisterte“. Der Kapitän Karl Rickli des Schiffsbetriebes Rickli GmbH Schmerikon begrüßte die Gesellschaft und steuerte sein 24 Meter langes und fünf Meter breites Wasserfahrzeug „hinselbst“ über den Obersee, um nach relativ kurzer Fahrzeit zielsicher an einer kleinen unbekanntenen Insel anzulegen. Beim Anlegen war unschwer festzustellen, dass Kurt Rickli die Jobs des ersten Offiziers, des ersten und zweiten Matrosen, des Maschinenführers und denjenigen des Kapitäns in Personalunion verkörperte. Der im noch etwas feuchten Inselgras servierte Apéro erhöhte die bereits gute Stimmung noch um ein paar weitere Dezibel, und die Spannung stieg merklich an, denn auf dieser Insel war nichts auszumachen als Büsche, Bäume, Vögel, Enten und ein paar ältere Schuppen.



Endlich lüftete unser Führer – es war wiederum Kapitän Rickli – das Geheimnis: Wir befanden uns auf einer kleinen Privatinsel der Firma KIBAG, nahe am Ausfluss des Linth-Kanals. Die KIBAG ist eine führende Schweizer Gruppe im Baustoff- und Baubereich und entstand 1926 aus dem Zusammenschluss von zwei Kies- und Bagger-Unternehmen. Zur KIBAG Gruppe gehören heute 12 Kies- und 20 Betonwerke, 13 Strassen- und Tiefbaubetriebe und zwei Umwelt- und

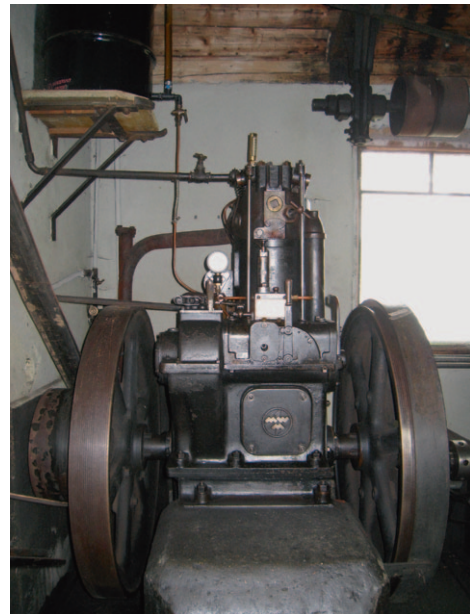
Entsorgungsunternehmen. Insgesamt beschäftigt die Gruppe rund 1100 Mitarbeitende. Früher wurde aus dem Obersee mit Schrägbaggern (ähnlich einem Förderband mit grossen Schaufeln) vom Seegrund Kies und Gestein zu Tage ge-





fördert, auf Transportschiffe geladen und verfrachtet. Um den Unterhalt der Bagger und der Schiffe zu gewährleisten, brauchte es eine ausgebaute Werkstatt. Und diese befindet sich in einem der grossen alten Schuppen auf dieser Insel. Nur, diese „Werkstatt“ wurde zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg gebaut! Wir hatten also die einmalige Gelegenheit, diese Werkstatteinrichtungen, welche – Zeit sei Dank

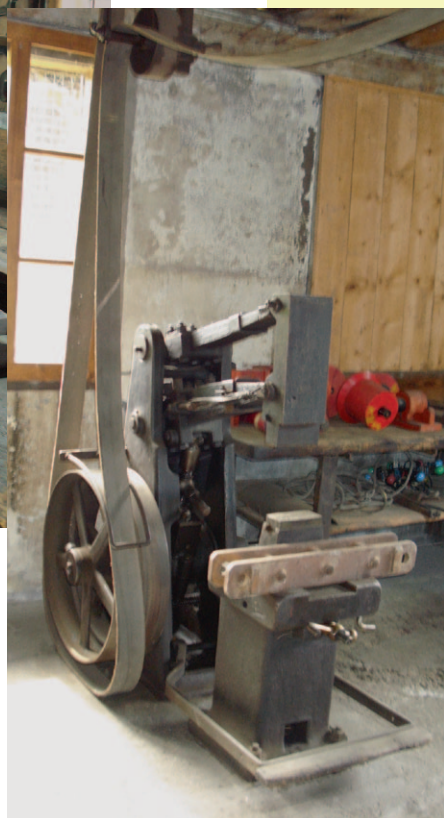
– fast automatisch zum Museum wurden, zu besichtigen. Schon beim Eintreten schien man den „Groove“ von abgelagertem Eisenstaub, von mit Schmiere beschmutzten Übergewändern und längst vertrockneten Schweisstropfen zu spüren. Die Einrichtungspalette reichte von Fräsmaschinen, Bohrmaschinen, Schleifmaschinen über Drehbänke, Schneidmaschinen, Amboss und Esse, um nur die wichtigsten Elemente zu nennen. Das Faszinierendste aber war der Antrieb für diese Maschinen. Da diese keine eigene Antriebsmotoren besaßen, wurde die Antriebskraft von einem grossen Motor geliefert, und mittels vorwiegend an den Decken angebrachten Transmissionswellen, Transmissionsrädern und Transmissionsriemen, zum Teil einmal oder zweimal die Richtung ändernd, wieder runter auf die Transmissionsräder der Maschinen zugeführt. Vielerorts gab es nicht nur Räder, sondern ganze Rädergruppen mit verschiedenen Durchmessern, damit die Antriebsgeschwindigkeit geändert werden konnte. Die Lederriemen mussten einfach versetzt werden, etwa so wie heute beim Kettenantrieb eines Rennvelos. Kurz gesagt, dieser Schuppen, bzw. dieses Museum beinhaltet Zeitzeugen, die leicht vergangene Schwer- und Schwerstarbeiten erahnen lassen.



Es war ein Augenschmaus zusehen, und sich wieder mal eins zu eins vor Augen führen zu lassen, mit welchen Mitteln und unter welchen Umständen vor fünfzig oder achtzig Jahren gearbeitet wurde. Kurt Sutter verriet uns auch, dass sein Vater öfters auf die Insel ausrücken musste, um einen gerissenen Transmissionsriemen zu reparieren.



Um diesen „Privatbesuch“ zu organisieren brauchte es nicht nur Vitamin



B, sondern C, D und E sicher auch noch. Deshalb sei allen Organisatoren und Mitorganisatoren bereits an dieser Stelle herzlich gedankt für die Gestaltung und Organisation dieses exklusiven CTAC-Ausfluges!

Zur Abrundung des Tages führte uns Kapitän Rickli mit seiner MS „Seestern“ auf einer Extraroute über



den Obersee, nicht ohne uns mit geschichtlichen Informationen und heutigen Tätigkeiten der Firma KIBAG zu versorgen, währenddem wir von gepflegtem Service verwöhnt ein Mittagessen schmausend, gemütlich dem Hafen Schmerikon zusteuerfen.

Werni Zimmermann, Dietlikon, 3.5.2009
Fotos: Werner Zimmermann und Edgar Stocker



FAUX COUPÉ



Was ist hier falsch?

Dies ist ein Bild eines aktuellen Kalenders, den mir Diana Siegrist, die Chefin unserer Ergotherapie ins Büro gebracht hat, da in meinem Betrieb jeder weiss, dass ich ein Liebhaber von alten Autos und ganz speziell von alten Zitronen bin.

Das Bild ist hinten beschriftet mit Citroën Traction Avant «Faux Coupé» und dabei steht noch, dass dies ein ganz seltenes Modell sei. Diese Ansicht kann ich wirklich teilen. Obwohl dieses Auto ein Aargauer Kontrollschild trägt, habe ich es noch nie live gesehen. Es scheint sich hier um eine gelungene Handarbeit eines Carrossiers zu handeln, der ein Coupé gestaltet hat, ohne zu versuchen das originale «Faux Cabriolet» zu imitieren oder zu kopieren. Das Kontrollschild existiert tatsächlich aber der Besitzer ist (noch) nicht Mitglied in unserem Club. Kennt jemand dieses Auto?

Hans Georg Koch 

AUSBLICK

Die Oldtimersaison hat begonnen und ein Event folgt dem anderen, sei es in unserem Club oder seien es die Veranstaltungen, an welchen alle Marken und Typen zusammen teilnehmen.

Mit der neuen Saison zeigen sich auch die Resultate der langen Winternächte. Was wurde da alles gebastelt und restauriert. Um welche Erfahrungen sind wir reicher geworden und was planen wir als nächste Projekte.

Auf jeden Fall hat sich der Koch'sche Fuhrpark dank der aktiven Mithilfe verschiedener Clubmitglieder (Schorta, Mühlheim und Stocker), deren Zugfahrzeuge und Tiefladeanhänger und einer kleinen Finanzspritze um ein weiteres Exemplar einer sensationellen Traction (Restaurationsobjekt) erweitert.

Darum hier ein kleiner Wettbewerb: Was für eine Chassisnummer hat dieses neu in die Schweiz importierte Fahrzeug. Einige von Euch wissen mehr, andere müssen sich eher aufs Raten verlassen. Ein e-Mail an mich genügt. Der am nächsten liegende gewinnt. Als Preis winkt ein Citroën Virus (C6 H1) in einer Retorte, (bitte nicht öffnen). Impfstoff dagegen gibt es noch nicht.

Euer Hans Georg Koch 

IMPRESSUM

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



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

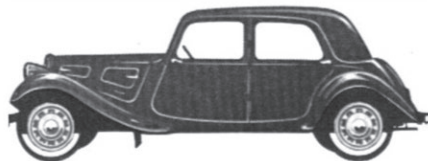
Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

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

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

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

UNE SÉLECTION MARCHAL

*Pour améliorer
votre
éclairage*



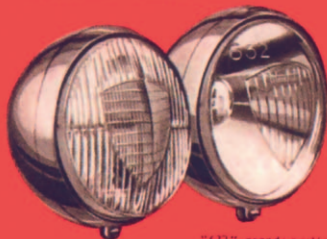
PROJECTEURS de LUXE
tout chrome, à cimeter et
récupérateur de lumière



Nouveauté GIROPHAR se fixe
sur le pare-brise - L'œil de la route



OPTIQUES au Code
européen pour la trans-
formation des projecteurs
américains



"610" anti-brouillard
et pour les virages.

"632", grande portée



Nouveauté
"640" virages et anti-
brouillard, petit modèle.

