

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

2/2010

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.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 48
8413 Neffenbach
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
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.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

Bleikenmattstrasse 7
3122 Kehrsatz
P 031 961 37 53
hanseettlin@bluewin.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Buswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@bluewin.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 544 21 15
um.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 Fritz Müller	2
TREFFEN UND TERMINE	4
ACI-TREFFEN SURSEE, 12. 9. 2010	5
TREFFEN REGION WEST, 25.4.2010 Hans Georg Koch	6
INSERATE	8
INSERAT	10
INSERATE	12
IN MEMORIAM ALBERT SCHORTA Fritz Müller	14
GETRIEBE Hans Georg Koch	16
INSERATE	18
INSERATE	22
GRÜSSE AUS THAILAND Kurt Gasser	23
ERINNERUNGEN	25
INSERATE	26
KAMBLY Guido Soland	27
INSERATE	28
60 JAHRE EDGAR	29
GABRIEL OROZCO	30
AUFGEGABELT	32
ANDRÉ CITROËN	33
40 JAHRE CITROËN GS Gabi Okner, Günter Busse	35
UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN	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

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
 Glarnerstrasse 24
 8805 Richterswil
 Tel/Fax 044 784 58 58
 Natel 076 379 11 22

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 Tractionistinnen und Tractionisten
Diese Zeilen sind an einem verregneten Sonntag entstanden. Nur eine Woche ist es her, dass eine grosse Schar CTAC-ler sich bei schönstem Wetter im Gäu zu einem Ausflug getroffen haben. Ich habe mich ausserordentlich gefreut, dass fast 100 Personen den Weg zur Jura-World of Coffee in Angriff nahmen und sich diese Ausstellung nicht entgehen lassen wollten. Während dem Vortrag von Hans Berchtold waren alle gespannt zu hören, was Hans mit seiner Familie auf diesem langen Weg



alles erlebt hatte. Allein diesen Vortrag vorzubereiten, die Bilder zu sortieren und mit witzigen Kommentaren zu versehen war eine grosse Arbeit von Hans. Ich denke, dass der Schlüssel zum Erfolg unseres Vereins darin liegt, dass viele Traction-Fans in ihrer Freizeit keine Mühe scheuen, ihre gemachten Erfahrungen für andere Kollegen zusammenzustellen, vorzutragen oder schriftlich festzuhalten.

Seit meinem ersten Vorwort ist nun die offizielle Stabsübergabe von Walti Homberger an mich erfolgt. Bei schönstem Wetter trafen wir uns in der neuen, traumhaften Wohnung von Trudy und Walti in Rapperswil. Der Ausblick vom Attika-Appartement auf den Zürichsee und die Berge ist absolut einmalig. Trotzdem haben wir uns aufgerafft und zusammen die Files vom PC kopiert und auch die noch offenen Arbeiten übergeben.



Anschliessend wurden meine Frau und ich von Hombergers zu einem feinen Mittagessen eingeladen, nochmals herzlichen Dank!

Wenige Tage später habe ich meinen lieben Kameraden Albi Schorta im Spital Solothurn besucht. Trotz seiner Atemnot hat er mir den Witz vom Osterhasen erzählt und wir haben dabei ein weiteres Mal zusammen gelacht. Auch über die Garage in Wangen hat er gesprochen und mich um Rat gebeten, was wir mit den sogenannten Ladenhütern machen sollten. Dass dies unser letztes Treffen sein sollte, wurde nur wenige Tage später zur Gewissheit. Ich habe mir erlaubt, die Würdigung, welche an der Abdankung von Albi verlesen wurde, in diesem Heft zu veröffentlichen.

Hans Berchtold und ich sind von Vreni Schorta beauftragt worden, Abklärungen zu machen, wie es weiter gehen soll mit Albis Garage und den vielen Ersatzteilen. In der letzten April-Woche haben wir das Inventar in der Garage in Wangen an der Aare aufgenommen. Als nächstes werden verschiedene Interessenten angeschrieben, dass sie eine Offerte für das Inventar eingeben können. Wir werden Vreni 3 – 4 Vorschläge mit den zu erwartenden Vor- und Nachteilen unterbreiten. Die Familie Schorta wird dann entscheiden, in welche Richtung es weiter gehen wird...

Sicher gibt es Mitglieder die sich gefragt haben, weshalb denn die letzte Ausgabe unseres Cluborgans in einem derart grellen Violett entstanden ist. Mein Wunsch war, dass wir in den nächsten Jahren die Farben des Regenbogens auswählen. Bei mir werden die Zeitschriften des CTAC in einem hölzernen Sammelbehälter nebeneinander aufgereiht. Ich stelle mir vor, dass es schön aussehen wird, wenn ein paar Jahrgänge nebeneinander im Bücherregal stehen werden.

Mit den Treffen der Regionen geht es bereits am 13. Juni weiter. Ich freue mich, dass der regionale Vorstand Nord einen schönen Event organisiert hat. Genauso interessant ist jeweils die Ausfahrt, da man immer wieder neue Regionen in unserem schönen Land kennenlernt. Diesem Heft liegt die Anmeldung dazu bei. Für die Organisatoren ist es sicher angenehm, wenn man sich rasch zur Anmeldung entschliesst.

Ich freue mich auf die nächste Ausfahrt, auf schöne Stunden mit Euch und schicke Euch

e liebä Gruess usem Baselbiet

Fritz Müller



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 13. 6. 2010 Region Nord (**8-tung neues Datum!**)
- 22. 8. 2010 Region Süd
- 26. 9. 2010 Region Ost
- 30. 1. 2011 Generalversammlung, GZI Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (28.1., 25.2., 25.3., 29.4., 27.5., 24.6., 29.7., 26.8., 30.9., 28.10., 25.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (24.2., 25.4., 30.6., 25.8., 27.10.)
- Zentralschweiz Gasthaus 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

- 3. - 6. 6. 2010 Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen
(www.klassikwelt-bodensee.de)
- 19. - 20. 6. 2010 OMU Uster (www.oldtimermesse.ch)
- 26. - 29. 8. 2010 20. Raid Suisse-Paris
- 5. 9. 2010 Frutigtaler-Oldtimertreff Reichenbach
(www.frutigtaler-oldimertreff.ch)
- 5. 9. 2010 Oldtimer-Treffen Hasenstrick (www.hasenstrick-hotel.ch)
- 11. - 12. 9. 2010 ACI-Treffen Sursee, Treffen aller Schweizer Citroën Clubs
(www.amicale-citroen-internationale.ch)
- 13. - 17. 10. 2010 Swiss-Classics Interlaken (www.swiss-classics.de)
- 24. 10. 2010 Vevey Retro (www.veveyretro.ch)
- 24. 10. 2010 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)

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

Redaktionsschluss für Heft 3/2010:

19. 6. 2010

ACI-TREFFEN SURSEE, 12. 9. 2010



L'AMICALE CITROËN SUISSE PRÉSENTE



PAUL FURRER AG



CITROËN CLUB ROMAND

CITROËN SPORT CLUB SCHWEIZ

PLURIEL CLUB SCHWEIZ



CITROËN DS CLUB SUISSE
CH-4148 HODHWALD



TREFFEN REGION WEST, 25.4.2010



Treffen West – eine Kaffeefahrt??

Wenn unser Präsident Fritz Müller etwas organisiert, hat es schon wiederholt etwas mit einer Kaffeefahrt zu tun gehabt. Dies gilt auch für das Treffen West vom 25.4.2010! Fritz wollte uns in die Welt des Kaffees einführen und davon fühlten sich auch viele Frauen angesprochen.

Dies führte dazu, dass sich 93 Personen für den Besuch der „Jura World of Coffee“ in Niederbuchsiten, bei der Firma Jura Kaffeemaschinen angemeldet hatten. Das erste Treffen im Jahr ist regelmässig gut besucht, ich denke aber, dass das spannende Thema und das prachtvolle Wetter das ihre dazu beigetragen haben, dass sich zwischen 09.00 und 10.00 Uhr 39 Tractions auf dem Parkplatz vor dem Ausstellungsgebäude einfanden.

Fritz hatte eigens eine Crew von Jura-Mitarbeiterinnen bestellt, die sensationell dekorierten Cappuccino, Latte Macchiato, Espresso, Café Crème und andere Spezialitäten aus Jura Kaffeemaschinen ausschenkten und dazu Brötli, Gipfeli und kleine Zöpfli servierten. Bis zum Beginn der Führungen durch die Kaffeewelt sassen alle im Entrée zusammen und Fritz erklärte den Ablauf des Besuches der Ausstellung und das weitere Programm des Tages.





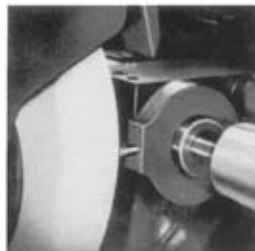
Wir lernten vieles über den Kaffee. Zuerst wie er entdeckt wurde, über die ersten Tierversuche mit Ziegen in Abessinien, woher der Kaffee überhaupt stammt und wie er nach Europa einerseits und Südamerika andererseits gelangte. Im Orient wurde alles daran gesetzt, damit keine Pflanzen ausgeführt wurden und dass das „Gold des Orients“ auch eine wichtige Handelsware und Einnahmequelle des Ostens blieb. Wir hörten über den Ursprung des Namens und die Kultur des Kaffeetrinkens im Orient und im Okzident und wie das erste Kaffeehaus in Wien entstand. Auch erfuhren wir wie und warum der meiste Kaffee heute aus Südamerika



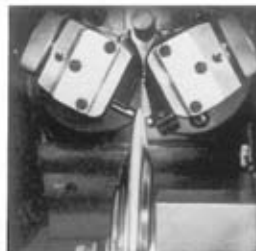
stammt, wie die verschiedenen Kaffeearten gemischt werden und wie der Kaffee geröstet wird. Wir konnten erfahren, wer wieviel Kaffee trinkt und in welchen Produkten überall Kaffee enthalten ist.



– Handabrachten



– 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



In einem abschliessenden Film wurde der Kaffee von der Ernte auf den Kaffeeplantagen über die verschiedenen Stationen der Bearbeitung und des Transportes bis zum Endverbraucher in vielen actionreichen Szenen dargestellt, quasi eine Zusammenfassung des Wissens, das von unserer Führungsperson während der Ausstellung in interessanten Erklärungen vermittelt wurde.

Danach begaben wir uns in den Vortragssaal im ersten Stock, wo uns Hans Berchtold einen Vortrag über seine Teilnahme am Rallye Paris-Moscou-Paris präsentierte. Sein Sohn Oliver hatte dazu eine reich illustrierte Computerpräsentation vorbereitet.

Hans hat diese Fernfahrt mit seiner ganzen Familie mit zwei Tractions absolviert, seinem silbrigen 15-Six und seinem grünen Larse wobei verschiedene

Teams auf verschiedenen Teilstrecken zum Einsatz kamen. Der Vortrag wurde durch die einzelnen Etappen der Rallye gegliedert und Hans verstand es, viele lustige Begebenheiten und Anekdoten zu erzählen, so dass der bis auf den letzten Platz gefüllte Vortragssaal gefühlsmässig vom Staunen zum Schmunzeln bis zum Lachen und zurück zum Entsetzen pendelte. Wir erfuhren zwar nicht viel über



die besuchten Städte im Osten aber viel über die Schwierigkeiten mit Strassen, Verkehr, Sprache und Pannen. Hans konnte uns aber bestätigen, dass die meisten Defekte an anderen Autos aufgetreten sind und dass seine beiden, von Albi Schorta vorbereiteten Tractions, bis auf einen abgerissenen Auspuff die fast 10'000 km problemlos abgespult haben. Interessant für mich waren die Erfah-

INSERAT

Zu verkaufen

Citröen 11BL 1954

Die Inverkehrssetzung des Fahrzeuges erfolgte am 1. Januar 1954.

Farbe weiss - Polster rot - Armaturenbrett schwarz / weiss (siehe Fotos). Aussen total restauriert und neu lackiert (weiss). Alle Chromteile neu verchromt. Guter mechanischer Zustand; wurde vom Fachmann Albi Schorta gewartet. Das Fahrzeug wurde mit einer Wechselnummer gefahren und ist als Veteranenfahrzeug registriert und zugelassen. Noch einzelne Ersatzteile vorhanden.

Trotzdem mir das Auto viel bedeutet (grosser Arbeitsaufwand beim Restaurieren) möchte ich mich von meinem Fahrzeug trennen. Ich fahre pro Jahr lediglich ca. 300 km. Zudem habe ich akute Platznot.

Preisvorstellung: Sfr. 25'000.- überbracht

Hans Frey

Hofrainstrasse 10

6205 Eich

hannes.frey@bluewin.ch

Tel G: 062 756 17 85

Natel 079 353 66 83





rungen mit den Ärzten und Spitälern in St. Petersburg, wo sich Hans wegen eines Muskel-/Sehnenrisses an der Schulter behandeln lassen musste. Das Kantonsspital Basel durfte nach der Heimkehr die Garantiarbeiten übernehmen. Der grosse Applaus bestätigte, dass Hans das Interesse der Anwesenden voll getroffen hatte. Vielen Dank für diese schöne Präsentation.

Jetzt wurden die Fahrzeuge bestiegen und die Motoren gestartet. Hinter der roten Traction von Fritz Müller reihten sich alle Teilnehmer auf und über Ober-

buchsiten fuhren wir im Konvoi nach Hägendorf und dann hinauf durch die Teufelsschlucht nach Bärenwil und hinunter nach Langenbruck. Ohne dass wir wirklich die Hauensteinstrasse erreichten, ging die Route weiter zum Kloster Schöntal (anno 1146 erstmals beurkundet) und wieder hinauf zum Chilchzimmersattel (991 m ü.M.) und hinunter zum Berggasthof Oberbölichen, wo wir auf dem Parkplatz unterhalb der Bölichenfluh kurz stoppten, bis wieder alle aufgeschlossen waren. Einige unserer Tractions hatten den Siedepunkt bereits erreicht. Dann ging es wieder in geordneter Kolonne hinunter nach Eptingen, Diegten und nach Zunzgen, wo wir im Landgasthof Hard sehnlichst erwartet wurden. Das Dorf Zunzgen wurde förmlich von Tractions überschwemmt und jeder mögliche Abstellplatz wurde benutzt um alle Autos verstauen zu können.





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



Marielle Weber malte am 25. 4. 2010 die Tractor Avant 11 BL von Wädi Schmid mit einer ausserordentlichen Detailtreue. Die zur Reproduktion notwendige Kontrastverstärkung der zarten Farbstiftzeichnung führte zur Blaufärbung des ursprünglich weissen Papiers. Wädis Auto zum Vergleich auf der gegenüberliegenden Seite. Bravo Marielle!



Im grossen Saal im ersten Stock fanden die noch verbliebenen 83 Personen Platz und konnten ein ausgezeichnetes Mittagessen mit Schweine- und Rindsbraten oder das vegetarische Menü geniessen. Wir liessen es uns schmecken und blieben bis spät in den Nachmittag sitzen, damit unsere Autos auch Zeit hatten, wieder auszukühlen.

Vielen Dank den Organisatoren der Region West, Ernst Mühlheim, Hans Ettlin, Roland Ledermann und vor allem Fritz Müller, der die Idee einbrachte und seine lokalen Beziehungen für diesen gemütlichen Sonntag unter Clubkameraden spielen liess.

Hans Georg Koch, 25.4.2010 



IN MEMORIAM ALBERT SCHORTA

Am 8. 4. 2010 mussten wir in Solothurn von unserem Clubkameraden, lieben Freund und immer hilfsbereiten Mechaniker Albert Schorta Abschied nehmen. Er ist am 1. 4. 2010 einem heimtückischen Krebsleiden erlegen.

Albi hat als Gründungsmitglied des Traction-Avant-Clubs massgeblich mitgeholfen, den Grundstein für einen prosperierenden Verein zu legen. Als Dank seiner grossen Verdienste für den Club wurde Albi in den Stand eines Ehrenmitglieds erhoben. Es war für ihn eine grosse Freude, wenn sich Gleichgesinnte der schönen alten Tractions zu gemeinsamen Ausfahrten trafen. Dabei wurde über die verschiedenen Probleme dieser alten Autos philosophiert. Es versteht sich von selbst, dass Albi, als genialer Mechaniker mit grossem Fachwissen und riesiger Erfahrung mit diesem Autotyp ein sehr gefragter Gesprächspartner war. Nicht nur sein ausgezeichnetes Fachwissen war gefragt, sein erlernter Beruf als Drucker prädestinierten Albi als Produzent des Clubheftes in den ersten Jahren des Traction Avant Clubs. Anfänglich liefen diese Druckarbeiten für den Verein unter der Hand, also gratis in der Druckerei Habegger. Mit zunehmender Mitgliederzahl war dann der Club später in der Lage, den Druck zu bezahlen.

Auf unseren grösseren Europa-Reisen nach Wien, Amsterdam und Berlin waren Vreni und Albi gerne dabei. Dabei wurde viel gelacht, die zwischenmenschlichen Beziehungen wurden gepflegt und unter den Teilnehmern wurden tiefe, innige Freundschaften geschlossen. Albi war immer besorgt, dass alle Defekte behoben werden konnten und alle Autos das gesteckte Ziel erreichten. Seine Hilfsbereitschaft und die unendliche Geduld, spezielle Kniffe aus seinem riesigen Erfahrungsschatz zu erklären, waren bestimmt die Basis für seine tolle Kameradschaft. Wie oft haben wir doch lachen dürfen, ob den lustigen Anekdoten und den trockenen Witzen, die Albi stets der Situation entsprechend einbrachte - lustige und auflockernde Komik, nie verletzend, eben Albi-like.

Als an der letzten grossen Ausland-Reise nach Arras in Frankreich, Vreni und Albi nicht mitreisen konnten, erkannten viele von uns, dass die Krankheit leider in Albis Alltag einen Platz einnahm, der grössere Verschiebungen in den Prioritäten bei der Familie Schorta notwendig machte. In den letzten Wochen mussten wir dann traurig erkennen, dass Albis Atemprobleme einer schwerwiegenden Krankheit zugrunde lagen, sodass es für Albi auch eine Erlösung war, für immer einzuschlafen.

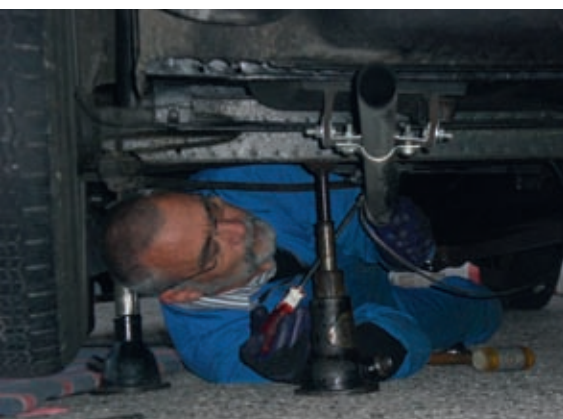
Liebes Vreni, liebe Corina und Reto

Wir trauern mit Euch um unseren lieben Freund Albi. Wir wünschen Euch in den Tagen der Trauer, aber auch in der Zukunft viel Mut und Zuversicht.

In aufrichtiger Anteilnahme

Im Namen des Traction Avant Clubs Schweiz

Der Präsident: Fritz Müller



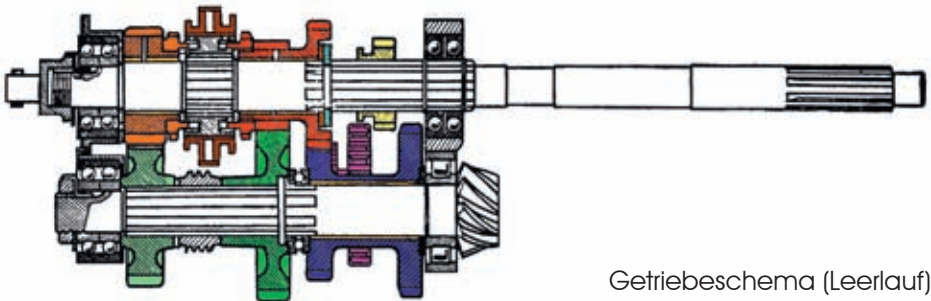
GETRIEBE

Überlegungen zum Getriebe der Traction Avant

Beim Betrachten von verschiedenen Getriebeschäden zeigt sich ganz deutlich, wo das Traction Getriebe seine Schwachstellen hat. Ich habe mir darum dazu gewisse Überlegungen gemacht und denke, dass sie für die einen zusätzliche Information darstellen und für andere vielleicht Ausgangspunkt für weitere Studien und Diskussionen sein könnten.

Betrachtet man das Getriebe eines gewöhnlichen Autos, so besteht es aus einer Vorgelegewelle, auf welcher alle Zahnräder kraftschlüssig verbunden sind und der Hauptwelle, auf welcher die verschiedenen Gangräder (1. – 4. Gang) angeordnet sind. Beim Schalten wird dann jeweils eines dieser Gangräder durch die Schaltmuffe mit der Welle kraftschlüssig verbunden, so dass man die Kraft über die verschiedenen Gänge auf die Räder übertragen kann. Beim Fahren im ersten Gang ist nur das erste Gangrad belastet und beim Fahren im dritten Gang natürlich nur das dritte Gangrad.

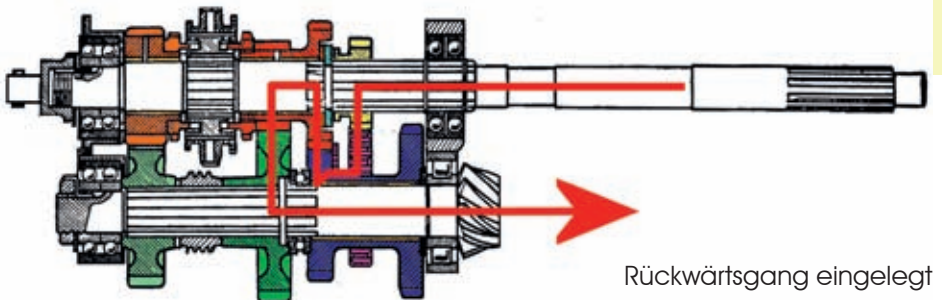
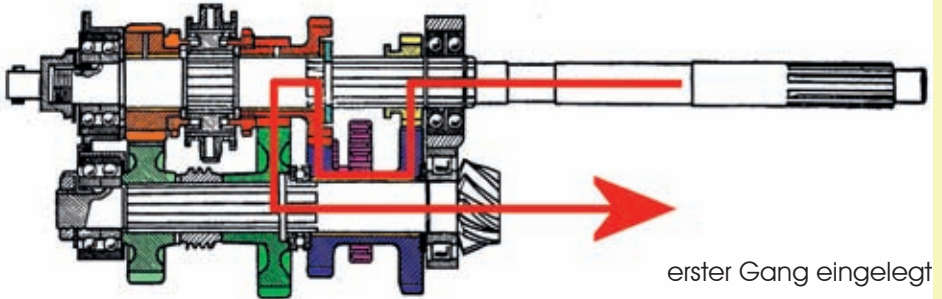
Nicht so beim Traction Avant Getriebe. Ich musste feststellen, dass hier alles wesentlich komplizierter ist, obwohl das Getriebe nur drei Vorwärts- und einen Rückwärtsgang aufweist. Einmal scheint hier die ganze Konstruktion umgekehrt zu sein, die Vorgelegeräder (grün) sind auf der Hauptwelle und geschaltet wird auf der oberen Getriebewelle wo sich die Gangräder (rot, orange, gelb) befinden. Zum zweiten wechselt die Kraftübertragung je nach eingelegtem Gang mehrmals zwischen den beiden Wellen. Diese konzeptionellen Eigenheiten lassen vermuten, dass spezielle konstruktive Massnahmen zu Problemen führen müssen, die bei einer konventionellen Konstruktion nicht auftreten würden. Einige Teile werden überbelastet und unterliegen daher einem grösseren Verschleiss.



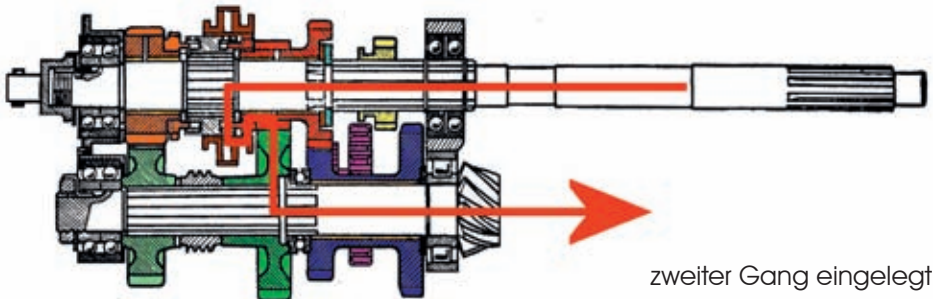
Getriebeschema (Leerlauf)

Die von mir beobachteten Schäden zeigten sich einerseits am Differentialantrieb, also am Pignon und am Tellerrad. Meiner Meinung sind dies Schäden die durch die ungenügende Qualität des verwendeten Materials und dessen Ermüdung hervorgerufen werden. Andererseits scheint das zweite Gangrad (rot) und sein zweigeteiltes Bronzelager Aufgrund der konstruktiven Eigenheit des Getriebes einer hohen Abnutzung und Schadenanfälligkeit zu unterliegen. Abgebrochene Zähne und ausgelaufenen Lager sind hier häufig. Was könnten die Gründe dafür sein?

Beim Gedankengang durch das Getriebe einer Traction fällt auf, dass das zweite Gangrad (rot) nicht nur für die Kraftübertragung des zweiten Ganges verwendet wird, wofür es eigentlich zuständig wäre, sondern, dass auch der erste Gang (gelb) seine Kraft über ein frei drehendes auf der unteren Getriebewelle liegendes Doppelzahnrad (dunkelblau) an das zweite Gangrad überträgt. Das erste Gangrad wird auch für den Rückwärtsgang benützt und das Umkehrzahnrad des Rückwärtsganges (violett) überträgt dessen Kraft auf das frei drehende Zahnrad (dunkelblau) auf der unteren Welle, welches die Kraft wiederum auf das zweite Gangrad (rot) leitet.



Im zweiten Gang macht die Schaltmuffe des zweiten und dritten Ganges (Synchromesh) einen Kraftschluss der oberen Getriebewelle mit dem zweiten Gangrad und überträgt so die Kraft von der oberen Welle auf das zweite Gangrad. In allen drei Fällen überträgt das zweite Gangrad dann die Kraft auf das fest auf der unteren Getriebewelle sitzende „Nachgelegerad“ welche dann über die untere Welle zum Differential weiterfließt.



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

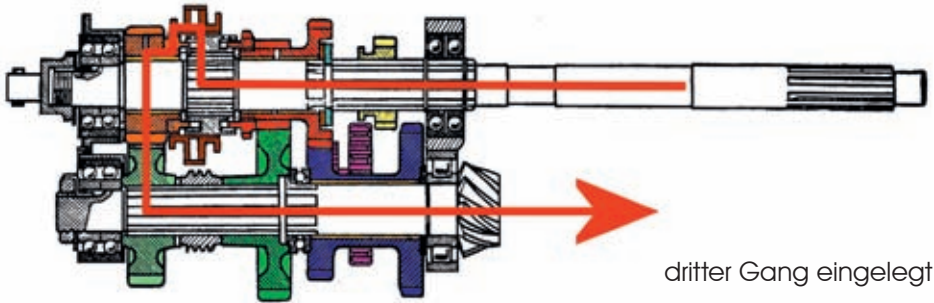


An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner
Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee
Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70

In allen drei beschriebenen Situationen steht somit das zweite Gangrad (rot) und sein grüner Gegenspieler im Zentrum der Kraftübertragung und damit auch des Verschleisses.

Der Vollständigkeit halber auch die Situation im dritten Gang.



dritter Gang eingelegt

Die Analyse der Zähne, die ich nach dem Getriebebeschaden vom 8. 12. 2009 im Getriebeöl gefunden habe, lässt verschiedene Rückschlüsse über die Art und Weise, wie sich ein solcher Getriebebeschaden entwickelt und über dessen Ablauf vermuten.

Das interessanteste Detail zeigt einer der abgebrochenen Zähne, der das ganze Desaster ausgelöst zu haben scheint. Er zeigt auf der ganzen Länge auf seinem Kamm einen Abdruck eines gegenliegenden Zahns (Bild unten). Die obere Hälfte des Zahns (schwarz) stellt noch die ursprüngliche



Oberfläche des Kamms dar, die untere Hälfte ist weggeschlagen. Dies lässt darauf schliessen, dass in der besagten Situation die Zähne nicht mehr ineinander gegriffen haben, sondern, dass Zahn auf Zahn zu liegen gekommen sein muss.

Dies dürfte auch den enormen Knall verursacht haben, der in diesem Moment das ganze Auto erschütterte und meine Knie weich werden liess. Warum konnte es soweit kommen? Das Getriebe hat sich doch in den letzten 100'000 km bestens bewährt.

Die weitere Untersuchung zeigte einerseits, dass die beiden Bronzebüchsen (gold) des zweiten Gangrades (rot) mehrere Zehntelmillimeter Spiel auf der Welle hatten und andererseits, dass sie ihren Presssitz im Zahnrad verloren hatten und frei darin hin und her schwammen. Daneben zeigte auch das doppelte Kugellager der oberen Welle am Getriebeeingang (gegen die Kupplung) erhebliches Spiel, es war ziemlich ausgelaufen. Damit hatte die obere Welle ebenfalls Spiel und die Zahnräder können aus beiden Gründen auseinanderweichen. Es kommt noch dazu, dass das zweite Gangrad gerade in der Mitte



zwischen dem vorderen und dem hinteren Lager liegt und sich dort die Welle am meisten durchbiegen kann, weil das Zahnrad eine radiale Kraft auf die Welle ausübt.

Die Abnutzung der Bronzebüchsen des zweiten Gangrades läuft beschleunigt ab, wenn diese den Presssitz im Zahnrad verlieren. Dass die Probleme der Schmierung hier bereits durch die Techniker 1934 erkannt wurden, zeigen die Schmiernuten in den beiden Bronzebüchsen. Die vordere Büchse hat eine rechtsdrehende Nut, die hintere eine linksdrehende. In der Mitte der beiden eingepressten Büchsen ist ein Spalt, in welchen durch drei Ölbohrungen zwischen den Zähnen des Gangrades während der Fahrt Öl ins Lager gepresst wird und sich durch die Drehung in den links und rechtslaufenden Schmiernuten entlang der Welle nach vorn und hinten verteilt und die Schmierung sicherstellt. Wenn nun die Bronzebüchsen ihren Halt im Zahnrad verlieren, können sie sich soweit verschieben, dass die Ölbohrungen verschlossen werden und kein Getriebeöl mehr in die Büchsen gelangen kann. Damit nimmt die Reibung auf der Welle zu und das Zahnrad beginnt mehr und mehr auf der Bronzebüchse zu drehen - was es eigentlich nicht sollte. In diesem „ehemaligen“ Presssitz zwischen Büchse und Zahnrad findet praktisch keine Schmierung statt, was zu zusätzlichem Verschleiss führt. Im Endstadium stecken die Bronzebüchsen nur noch lose im Zahnrad, so dass sie bei der Demontage herausfallen und sie haben auch unglaublich Spiel auf der Welle. Beim Nachmessen zeigt sich meistens, dass die Bohrung im zweiten Gangrad nicht mehr zylindrisch sondern durch die Abnutzung leicht konisch geworden ist. Durch die ausgelaufenen Büchsen führt das Zahnrad eine Schlingerbewegung auf der Welle aus, die den Celeronring, der das Längsspiel ausgleicht vollständig abnutzen kann. Das Foto zeigt, wie ein ausgelaufener Ring gegenüber einem neuen aussieht.



Wer bis hierher meinem Gedankengang folgen konnte, versteht, warum sich nach dem grossen Knall weder im ersten, im zweiten noch im Rückwärtsgang mehr das Auto bewegen konnte. Um mich aufs Trottoir (oder den Pannestreifen) zu retten, hätte ich den 3. Gang benutzen müssen. In der Aufregung habe ich das aber nicht probiert und das Auto von Hand gestossen.



In der Zwischenzeit ist das Getriebe wieder repariert. Die neuen Bronzebüchsen mussten nach dem Einpressen noch auf das genaue Mass ausgerieben werden. Eine Arbeit die mit Gefühl und mehrfachem Probieren der Passung gemacht werden muss, damit nicht schon vor dem Zusammensetzen bereits wieder zuviel Spiel eingebaut ist. Das Getriebe läuft ausgezeichnet und auch der Geräuschpegel hält sich in Grenzen hoffentlich wieder viele, viele Kilometer.

Hans Georg Koch, 12. 4. 2010



Gasthaus Post

Leuenplatz 3
6130 Willisau



Freundliche Herrschaft
erfreut sich auf Ihrem Besuch



Wir Gemütlichkeit und
gediegene Atmosphäre
schätzen, liegt bei uns
richtig.

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

Alle Zimmer mit TV,
Etagenbusche und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Pauschalangebote!

Alle Räumlichkeiten im
Parkaree sind rollstuhl-
gängig.



Gemütliche Ambiance

Gernig boden sehr Sie
mit tihleren Gdastner an



Gedessen, wie ihr fest oder freien
Anlass in unseren
stimmungsvollen Saal!



Komfortable Zimmer



Citroën in Asien

Oder die Nachhaltigkeit der Croisière Jaune



Während unseren letzten AntiWinterFerien waren wir auf Koh Samui in der Nähe eines SchiffLandeStegs stationiert. Der Pier gehörte zur FahrenOrganisation LOMPRAYAH, welche den Golf von Thailand mit High Speed Catamarans bedient. LOMPRAYAH hat auch Busse, diese standen oft hinter dem Pier. Die Busse waren mit GOLDEN DRAGON angeschrieben und zwischen GOLDEN und DRAGON prangte „unser“ Citroën-Emblem. Mit

einer kleinen Abweichung war es offensichtlich unser Emblem. Der GoldenDragon-DoppelWinkel war von einem Kreis umrahmt. In der TractionZeit war unser DoppelWinkel von einem Oval eingefasst. Die ersten 2CV hatten dieses Oval 1948 auf der Haube. Ich schaute die Busse am Pier genauer an und fragte die Fahrer nach dem Hersteller und nach der BetriebsAnleitung für einen bestimmten Bus. Die Busse kämen aus China und die BetriebsAnleitungen habe der Manager. Im Büro neben der TicketAusgabe erfuhr ich, der Manager sei nächste Woche wieder anwesend. In der ZwischenZeit macht ich einige Fotos. Ich erhoffte mir aus einer BetriebsAnleitung mehr über den Hersteller zu erfahren. Also besuchte ich nächste Woche den obersten Manager von LOMPRAYAH-Samui in seinem klimatisierten Container in dieser äusserst wichtigen Angelegenheit. Die im selben Container tätige Sekretärin bat mich in einer feudalen PolsterGruppe Platz zu nehmen. Da sass ich nun in meiner knielangen Badehose und T-Shirt. Der Manager in weissem Hemd und Krawatte war ziemlich verkabelt. Ein MobilTelefon war am Laptop angeschlossen. Zusätzlich bediente der arme Mann noch ein FestNetzTelefon. Er unterbrach seinen konstant andauernden RedeFluss nach einigen Minuten, begrüßte mich freundlich und setzte sich zu mir in die PolsterGruppe. Ich schilderte ihm mein Problem mit seinen Bussen, mit dem Emblem, mit den BetriebsAnleitungen und mit Citroën. Er hat mich ziemlich sicher nicht genau verstanden, was auch an meinem mangelhaften Englisch lag; aber dank thailändischer Freundlichkeit und meiner Hartnäckigkeit hatte ich alsbald die Technischen Beschreibungen der Busse in den Händen. Aber leider war mit Ausnahme der Zahlen alles in Thai geschrieben. Auf einem

คู่มือบริการ

VERSION 1.1.2006
 25167930, 2516796
 25167119, 25167120



Citroën
 Den oval eingefassten
 DoppelWinkel aus der
 TractionZeit habe ich
 hinzugefügt.



GOLDEN DRAGON
 Beim OriginalDokument
 war der kreis-efasste
 DoppelWinkel zentriert.

Titelblatt erkannte ich TypenBezeichnungen von Bussen und einen FirmenNamen. Dieses Titelblatt liess ich mir kopieren. Im Internet habe ich nach den Ferien den BusHersteller gefunden. Das DoppelWinkelEmblem prangt riesig im Eingangsbereich der Firma. Einen Zusammenhang mit Citroën konnte ich nicht herstellen. Meine Email-Anfrage blieb unbeantwortet.

www.lomprayah.com
www.goldendragonbus.com

eingesandt von KuGa

หมายเหตุ : บริษัทใช้รถตู้โดยสารของค่าย Golden Dragon ซึ่งเป็นรถที่นำเข้าจากบริษัท Bestin Corporation Co., Ltd. บริษัทนำเข้ารถตู้โดยสารที่ 2,000 - 2,500 คันจาก บริษัท Bestin Corporation Co., Ltd. บริษัทนำเข้ารถตู้โดยสารที่ 2,000 - 2,500 คันจาก บริษัท Bestin Corporation Co., Ltd.

Bestin Corporation Co., Ltd.



Vaters Citrone

Mein Vater, Guido Spaini, ist vor über zehn Jahren gestorben. Er war Architekt, organisierte Arbeiten auf den Baustellen, verfasste Offerten und Baustellenrapporte.

Damals war ich so klein, dass ich auf dem Rücksitz in einem Korb aufbewahrt wurde, wenn meine Eltern mit mir gemeinsam wegfuhrten. Meine Mutter hielt den Korb und eine der hinteren Türen fest, da sich diese gerne von selbst in Kurven öffnete.

Wie lange mein Vater dieses Auto besessen hat, weiss ich nicht und ehrlich gesagt, kann ich mich nur an die Erzählungen meiner Eltern an dieses Auto erinnern. So berichtete mein Vater nicht nur über die Korbgeschichte, sondern auch, dass er damit Autos der Marke Jaguar überholt und das Auto einmal eine Pirouette auf einer vereisten Fahrbahn hingelegt hätte. Raubtiere vom Typ Jaguar hätten in kurvenreichen Strassen keine Chancen gehabt. Bei einer Geraden seien hingegen die Citroen chancenlos gewesen.

Ich kann mich aber gut erinnern, dass er im Jahre 1992 einen rechten Schock erlitten hat. Damals fuhrten wir mit den Kindern im neu erworbenen Citroen 11 BI zu ihm. Er fand es völlig verrückt, dass ich so eine alte Kiste gekauft hatte. Ich war damals 38 Jahre alt und wollte zum ersten Mal im Leben unbedingt ein Auto. Ich fand, dass dies eine Anschaffung fürs Leben wäre und ich wollte un-





Oldtimer4Wedding

*Wir chauffieren
Sie geniessen*

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

Fortsetzung von Seite 25

bedingt ein Auto mit Kotflügeln mit einer Lampe obendrauf. So kam ich zu meiner Citrone.

Meine Jugenderinnerungen an Tractions waren folgende: Ich besass zwei Tractions der Marke Dinky Toy und einmal haben wir einen riesigen Citroen gesehen, der viel grösser war, als alle mir bekannten. Das muss eine Commerciale oder eine Familiare gewesen sein.

Inzwischen habe ich zwei Autos: Die Citrone und den Peugeot 305 von meinem Vater. Den Peugeot kann ich einfach (noch) nicht verkaufen, weil er eine Erinnerung an meine Eltern ist. Er war nach dem Tod bei meiner Mutter in der Garage und ich bin immer wieder mit dem Velo zu ihr geradelt und wir sind dann im von ihr geliebten Peugeot einkaufen gegangen. So hat der Peugeot in den letzten 10 Jahren immerhin 10.000 Kilometer mit mir und meiner Mutter zurückgelegt.

Meine Citrone wurde schon zweimal im Clubheft abgebildet. Sie begleitet mich in die Sommerferien: Auf dem Dach das Kanu und auf der Reserveradabdeckung vom Kofferraum das Velo. Immer, wenn ich in der Citrone sitze, geht's mir wie 1992. Ich fühle mich grossartig, wenn ich mit ihr fahren darf.

von unserem Mitglied Remo Spaini, März 2010

KAMBLY



Mit diesem Citroën verfügte Kambly 1924 über den ersten Lieferwagen. 40 Blechdosen fanden darin Platz.

darin Platz hatten. Dani meint, dass der Jahrgang 1924 aufgrund der Ballonreifen zutreffend sei. Der Preis für das Fahrzeug betrug damals 16'300 französische Francs, wie aus den Prospekten hervorgeht, die Dani beigelegt hat.

Meine Nachfrage bei Herrn Oscar A. Kambly (heutiger Besitzer der Firma) hat ergeben, dass die Dame am Steuer des Lieferwagens, die Ehefrau des damaligen Chauffeurs der Firma, Louis Maag sei. Wirklich charmant!

Bei Kambly begann alles mit einer Liebesgeschichte. Dem Ruf der Liebe folgend kommt der Gründer, Oscar R. Kambly I nach Trubschachen. Nach dem Familienrezept seiner Grossmutter bäckt er für Dorf und Talschaft die originellen Bretzeli, die bald so beliebt sind, dass er beschliesst, seine Hausspezialität in einem weiteren Umkreis zu verkaufen.

1910 gründet er die Firma Kambly und legt den Grundstein zur heutigen Fabrik, wo heute die Bretzeli und Vielfalt weiterer edler Spezialitäten in unveränderter Qualität und mit derselben Sorgfalt und Hingabe gebacken werden. In der 2. Generation ist es das Lebensziel von Oscar J. Kambly II, die hohe Tradition handwerklicher Konditorei- und Confiseriekunst mit modernster Technologie zu verbinden. Seine Erfindungen sind bahnbrechend, wer kennt nicht seine feinen Butterfly, Caprice und seine lustigen, knusprigen Goldfischli.



Vielen Dank an Guido Soland



Citroën-Paradies

Über 40 Jahre

Citroën Veteranen Fahrzeuge

2CV Ami6 Traction HY DS CX GS

Ersatzteillager 1934 -1985

Reparaturen - Restaurationen

Schelbli Grenzgarage AG

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel. 041 (0)71/657 24 33

Fax 041 (0)71/657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com

60 JAHRE EDGAR

Unser Vorstandsmitglied der Region Süd, Edgar Stocker aus Malters durfte am 19. 4. 2010 seinen 60sten Geburtstag feiern. Dazu waren neben vielen Familienangehörigen auch einige Tractionisten aus der Zentralschweiz eingeladen, die sich sonst regelmässig am Stammtisch in Willisau treffen. Das von Vreni organisierte Fest fand am 24. 4. 2010 im Pfadiheim in Malters statt. Die Tractions durften gleich neben dem Gebäude parkieren, somit waren es nur ein paar Schritte zum Aperitiv, den wir draussen einnehmen konnten. Mitglieder des Turnvereins waren für den Service besorgt und wir durften ein sensationell geröstetes Spanferkel geniessen, wie man dem Änneli ansieht!

Hans Herzog vom Gasthaus zur Post bezauberte uns dann mit einem Dessertbuffet mit sensationeller Patisserie zum Kaffee.

Edgar wurde im Anschluss ans Fest am Morgen des 25. 4. dann auch zum zweiten Mal Grossvater. Der Citroën Traction Avant Club gratuliert zu beiden Ereignissen.

Hans Georg Koch



GABRIEL OROZCO

Modernes Nomadentum

Arbeiten des Mexikaners Gabriel Orozco im Kunstmuseum Basel

Gabriel Orozco pendelt zwischen New York, Paris und Mexikocity. Dieses Nomadische schlägt sich in seinem Werk genauso wieder wie sein Interesse an Lyrik, Philosophie und Politik. Jetzt ist eine große Überblicksausstellung des mexikanischen Künstlers in Basel zu sehen.

Gabriel Orozco verwirrt unser Auge. Gleich im ersten Raum der Ausstellung steht dieser zusammengefaltete Citroën DS: Das mächtige, schaukelnde Straßenschiff, Signet eines protzenden, gutgepolsterten französischen Oberklassen-Lebensgefühls der 60er-, 70er- Jahre, ist so auseinandergesägt und wieder zusammengesetzt worden, dass auf jeder Sitzbank nur noch ein (dünner) Mensch Platz findet - eine Art Citroën-Kabinenroller, die Luxuskarosse im Zerrspiegel, geschrumpft auf eine Schmalspur-Version - der Mercedes für Arme.

Natürlich ist Orozcos Fotografie eines teilweise feucht beschlagenen Klavierflügels ein Bild der Vergänglichkeit: Jemand muss ihn angehaucht haben, und der kondensierte Odem wird wieder verfliegen. Ob das aber eine Metapher für das flüchtige Lebensgefühl der Globalisierung ist, wie eilige (und im Bedarfsfall ebenfalls flüchtige) Interpreten behaupten, sei dahingestellt. Orozco hat jedenfalls einen Blick für das Skurrile und Absurde, das bisweilen sozial aussagekräftig ist: der verschrunpelte Fußball, der zum Regenfänger wird, Spielzeugautos, die zu einem gigantischen Verkehrsstau arrangiert sind, dazwischen Fingerkuppen aus Knetmasse - solche Fotografien weisen durchaus auf Armut, Überbevölkerung und Ausgeliefertsein hin, aber eben sehr zart.

Die eine Richtung in Orozcos Werk weist in die morbide Komik. Dafür steht etwa, ebenso wie der verschmälerte Citroën, eine muffig riechende Aufzug-Kabine; innen wie eine Grabkammer, der Normalgroße stößt sich den Kopf, und an der Bedienungs-Armatur sieht man, dass der Fahrstuhl nur vom ersten bis zu dem wiederum ersten Stock fährt, kein Witz. Außen ist das Ganze eine korrodierte Stahlwand, die einst durch den Schacht schwebte und nun skulptural stille steht.

Die zweite Tendenz in Orozcos Werk ist das Dekadent-Biomorphe. Ständig werden organische, tierische, menschliche Formen beschworen - zum Beispiel eine Kreuzung aus Arm und Wirbelsäule mit integrierter Ohrmuschel, darauf eine Kugel, darunter zarter Verbandsmull. Das wirkt wie Giacometti in der surrealen Phase. Aber auch die Starfighter-artig von der Decke hängende Schaumstoff-Vögel, die sich gleich wie Geier auf uns stürzen werden, sind ideelle Biomasse.

Von Christian Gampert,

www.dradio.de/dlf/sendungen/kulturheute/1166410 - 18.4.2010

kunstmuseum basel

Di - So 10 - 18 Uhr
www.kunstmuseumbasel.ch



gabriel
orozco

18.04. - 08.08. 2010

Die Ausstellung wurde organisiert von:
The Museum of Modern Art, New York, und
seinem genealogisch verwandten Basler
The National Council for Culture and the Arts
(CONACULTA), and Fundación Televisa, Mexico.





Soroptimist aus Lenzburg spendete 23 000 Franken

Auch in wirtschaftlich schwieriger Zeit sind Herzen und Portemonnaies für gute Zwecke offen. So sponsort der Lenzburger Klub von Soroptimist International die grosszügige Summe von 23 500 Franken für Fragile Suisse, die Hilfsorganisation für hirnverletzte Menschen und ihre Angehörigen. Das anlässlich des Sorop-Kinos gesammelte Geld wird für Intensivwochen für Sprache und Gedächtnis von

Aargauer Betroffenen verwendet. Vorgeführt wurde die Screwball-Komödie «Miss Pettigrew lives for a Day» im Kino Urban, anschliessend luden die Damen ihre Begleitung im Müllerhaus zum Apéro riche. OK-Präsidentin Dorothee Huber-Hegnér und Präsidentin Elisabeth Schmid-Huber übergaben den Check an Fragile-Geschäftsführerin Elisabeth Fischbacher (Mitte). (1443)

Koni Fisch hat dieses Bild in der Aargauer Zeitung vom 10. März entdeckt. Der Citroën Traction Avant unseres Clubmitgliedes Karl Ott wird hier für einen guten Zweck im Dienste der Behinderten eingesetzt. Bravo!



En octobre 1951, pour le Salon de Paris, la presse n'était pas tendre avec la vieillissante Traction.

Ein Artikel aus der Rubrik Berühmte Spieler

gefunden auf der Webseite:

<http://www.casinospiegel.net/andre-citroen.html> 20.2.2010

Andre Citroën, der französische Automobil-Fabrikant, schien Glücksspiel vor allem als Mittel zur Förderung seiner Publicity zu benutzen. Citroën war ein ausgezeichneter Autokonstrukteur und er besaß ein unerschütterliches Vertrauen in die Zukunft des Automobils, schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts, als andere das Auto noch als eine Torheit betrachteten. Mit ebenso großer Berechtigung könnte man allerdings die Berühmtheit Citroëns auf seinen ausgeprägten Sinn für Publicity zurückführen.

Citroëns Laufbahn war mit ausgeklügelten und dramatischen Geniestreichen auf dem Gebiet der Publicity übersät. So brachte er es fertig, die Behörden zu überreden, sie sollten den Eiffelturm bei Nacht mit seinem Namen illuminieren. Er erregte die Aufmerksamkeit der Weltöffentlichkeit, als er eine Karawane seiner Automobile quer durch die Sahara fahren ließ. Und eines Abends im Jahre 1926 setzte er sich wild entschlossen an den Spieltisch, um so lange beim Baccara zu verlieren, bis er den Rekord aller Zeiten aufgestellt hatte. Zweck des kostspieligen Unternehmens: Er wollte mit seinem Namen wieder einmal in die Zeitungen kommen. Citroën verlor dabei 13 Millionen Francs. Eine der unangenehmeren Begleiterscheinungen dieser Rekordsitzung bestand darin, daß die Banken drohten, seine Firma unter den Hammer zu bringen. Aber ein Mann von der Energie eines Citroën hielt es nicht lange in den Tiefen des Daseins. Citroën steigerte die Produktion seiner Fabrik und entwarf einen neuen Verkaufs-Feldzug, den er sogar auf Amerika ausdehnte. In kurzer Zeit war er finanziell wieder auf beiden Beinen.

Citroën fühlte sich in der Gesellschaft reicher und berühmter Leute wohl, das war auch der Grund, weshalb er spielte, denn das Kasino von Deauville verfügte stets über jenes Publikum, mit dem er so gerne auf Tuchfühlung war. Das Spiel selbst interessiert mich überhaupt nicht, auch nicht, ob ich gewinne oder verliere, hat er einmal gesagt. Mich interessiert nur, ob die Summen, die ich gewinne oder verliere, groß genug sind, daß die Zeitungen davon Notiz nehmen. Alles, was er unternahm, zielte darauf ab, die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit zu erregen. Ihm gelang es sogar, jene Regel des Kasinos von Deauville ändern zu lassen, derzufolge nur Spieler, nicht aber Spielerinnen zum exklusiven Baccara-Saal Zutritt haben. Dazu veranlaßte er seine Frau, einfach den Saal zu betreten und Nico Zographos, den Bankhalter, dazu zu veranlassen, ihren Mann zur Beendigung seines Spiels zu überreden, weil er schon zu viel verloren habe.

In seinen besten Zeiten erreichte Citroën mit seinen Ergebnissen als Glücksspieler nahezu immer die Schlagzeilen. Er brauchte nur mit Paderewski oder dem Aga Khan ein Kasino zu betreten, schon war ihm eine ausgiebige Berichterstattung über die Dauer seiner Spiel-Sitzung und über ihre Ergebnisse in Zeitungen und Gesellschafts-Magazinen sicher. Immer auch war ein Foto dabei. Man

sagte ihm nach, daß er mit der Bank in beliebiger Höhe mithalten konnte. Das stimmte nicht, aber es sicherte ihm Publicity. Immer auch wurden seine spektakulären Erfolge am Spieltisch von geschickten Schreibern mit den Erfolgen seiner Automobile verquickt, dabei schrieb man seinem Scharfsinn als Spieler auch das Genie zu, die Massen mit Autos zu versorgen.

So viel Publicity er zu Lebzeiten hatte, so wenig wurde ihm zuteil, als er 1935 starb. Seine Firma war zusammengebrochen, Michelin hatte sie übernommen. In einem knappen Nachruf stand zu lesen, sein Spekulieren mit dem Prinzip des Vorderradantriebs sei entscheidend für den Zusammenbruch seines Unternehmens gewesen. Er hatte das Prinzip bei dem Modell von 1934 verwirklicht.



Das Casino von Deauville, auch heute noch imposant und verführerisch!

Bild: Jabusan in Google Earth

Oldtimer Autokino

1) Cinema Drive-in am Gempfenfest, 29. August 2010 in 4145 Gempfen

2) Cinema Drive-in in Huttwil, 11. September 2010

Das Programm sieht wie folgt aus:

18:30 Uhr – Eintreffen der Oldtimer, Zuweisung der reservierten Plätze

19:30 Uhr – Zuweisung der Plätze für alle restlichen Besucher

bis 21 Uhr – Autoschau & Stadttour, Gempfenfest

ab 21 Uhr – Nachtessen auf dem Gelände (im Auto oder bei der Imbissbude) spätestens um

22 Uhr – Filmstart

Mitternacht - Midnight Movie!

Die Filme und das genaue Program werden wir im Juli auf unserer Webseite: <http://www.jabpix.com/drivein> ankündigen.

40 JAHRE CITROËN GS

Citroën GS: Die "kleine Göttin" wird 40!

Nicht nur das Prestige gilt es zu feiern, auch das Volumenmodell in millionenfacher Ausführung und damit rund 191 mal (!) mehr produziert als der SM steht im Mittelpunkt: Günter Busse von der GS/A IG (www.gs-gsa-ig.de) schreibt eine ausführliche Retrospektive zur "kleinen Göttin", die 2010 ebenfalls ihr 40-jähriges Jubiläum feiert.



Das "G" Modell im Citroën-Programm wird im September 1970 zusammen mit dem repräsentativen SM dem Kunden angeboten.

Sein endgültiger Name ist "GS" – für Grande Série – und seine Aufgabe ist es, eine klaffende Lücke in der Fahrzeugpalette von Citroën zu schließen.

Es war ein solch avantgardistisches Auto, über das die Automobilexperten auch gleich viel zu erzählen hatten und es in der gehobenen Mittelklasse plazierte.

Dieser GS, ein von Citroën völlig eigenständig, ohne Anlehnung an andere PKW-Modelle, entwickeltes Auto, das folgerichtig auch noch im gleichen Jahr neben fünf neu auf dem Markt erschienenen PKW zum Auto des Jahres gewählt wurde.



Die Jury bestand aus 43 Autoredekteuren aus 12 Ländern:

Österreich, Holland, Deutschland, Italien, Schweiz, Dänemark, Frankreich, Amerika, England, Schweden, Finnland und Belgien.

Diese Platzierung des GS war auch völlig gerechtfertigt, denn er wies in seiner Klasse Revolutionierendes auf. So war nicht nur die von Robert Opron entwickelte Karosserieform modern und der Zukunft angepasst, auch der von Michel Armand kreierte Innenraum passte in die Herzen der Autofreaks.



Es war eine würdevolle Mischung aus funktioneller Handhabung und futuristischem Design. Ganz besonders stellten die überragenden Fahreigenschaften dieses Fahrzeugs in seiner Klasse die Automobilwelt auf den Kopf, denn durch die hydropneumatische Federung hatte der GS die stabilste Straßenlage überhaupt und meisterte selbst die Fahrt auf Eisenbahnschienen mit Bravour.



Citroën selbst stellte dem Publikum diesen GS mit folgenden Worten vor:

Vom Motor bis zu den Heckleuchten eine neue Konzeption. Das kann getrost behauptet werden vom Citroën GS. Motor und Form, Leistung und Komfort, alles ist so aufeinander abgestimmt, daß eine Funktion die andere ergänzt. Den Ingenieuren und Stylisten von Citroën ist es gelungen, optimal die Anforderungen der Aerodynamik mit denen

der Ästhetik zu vereinen, den Wunsch nach sportlichem Fahren mit der notwendigen Sicherheit in Einklang zu bringen und den Ansprüchen der Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit (z.B. eines grossen Kofferraums) zu genügen. So ist die ungewöhnliche Leistung seines Motors, der wie ein Rennmotor aufgebaut ist, eine ungewöhnliche Federung wert, die bisher seinen «großen Brüdern» DS und ID vorbehalten war: Eine Federung, nach den modernsten Erkenntnissen der Hydropneumatik. Seine Linie ist die gelungene Verbindung von guter Form und optionaler Funktion. Aerodynamische Tests ergaben 16% weniger Luftwiderstand als beim DS, dessen Aerodynamik in der Fachwelt als beispielhaft gilt! Ein mehr als beeindruckendes Ergebnis.

Unter seiner Haube arbeitet ein Vier-Zylinder-Boxer-Motor mit zwei obenliegen-

den Nockenwellen, die durch Zahnriemen angetrieben werden. Entsprechend ist der Antrieb leichter und direkter und das "Spiel" um einiges geringer.

Das bedeutet: Seine Motorleistung ist in allen Drehbereichen günstiger und «vor allem» bei hohen Geschwindigkeiten größer. Sein Zweikreis-Bremssystem (mit vier Scheibenbremsen) passt sich durch eine Bremskraftverteilung automatisch der jeweiligen Belastung (durch Insassen und Gepäck) an.

Die hydropneumatische Federung wurde durch eine neue Radaufhängung wesentlich verbessert. Querstabilisatoren vorn wie hinten sorgen für eine hohe Stabilität bei jedem Straßenzustand: Der Citroën GS kennt kein «Aufbäumen». Seine Innenausstattung trägt hohem Komfort und Sicherheit gleichermaßen Rechnung.

Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeitsstufen, eine Zeituhr und ein Zigarettenanzünder. Sein Rückspiegel sieht nachts genau so viel wie am Tage. Farbige Kontroll-Leuchten für Öl- und Bremsdruck liegen gut sichtbar im Blickfeld des Fahrers.

Sein Heiz- und Lüftungssystem ist so perfekt abgestimmt wie alles andere an ihm. Warmluft bläst ins Innere, gleichzeitig bläst Kaltluft auf die Windschutzscheibe. Das gefährliche Beschlagen der Sichtscheibe ist vorbei! Sein Kofferraum ist rechteckig, ohne Winkel und ohne «toten» Raum, voll nutzbar.

Und der Citroën GS hat den Sicherheitstachometer: Die Geschwindigkeiten erscheinen als Zahlen mit unterschiedlicher Lichtintensität; je schneller, je heller. Dabei wird gleichzeitig der Bremsweg angezeigt. Die Zahlen erscheinen auf einem Zylinder und werden durch ein Vergrößerungsglas gut sichtbar. Zusätzlich ist der Zylinder in 4 Farbzonen eingeteilt, entsprechend den Gängen.

Der in Rennes la Janais in Frankreich gebaute GS macht internationalen Furore und dies nicht nur beim privaten Kunden.

Sein 1015 ccm-Motor ist renntauglich und wird im MEP X-27 in der Formel BLUE erfolgreich eingesetzt. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt hier bei 200 km/h.

Ja sogar der erste Zweischeiben-Drehkolbenmotor hat in einer GS Karosserie seine Premiere und wird zum – heute legendären und raren – "GS Birotor".



Für den Automobilsalon 1972 in Genf wurde eine von BERTONE geschmiedete Karosserie vorgestellt: der GS CAMARGUE.

Eine aerodynamische und sportlich schicke Nobelkarosserie mit GS-Motorisierung, welche selbst das Lenkrad und die Instrumente vom GS übernommen hat.

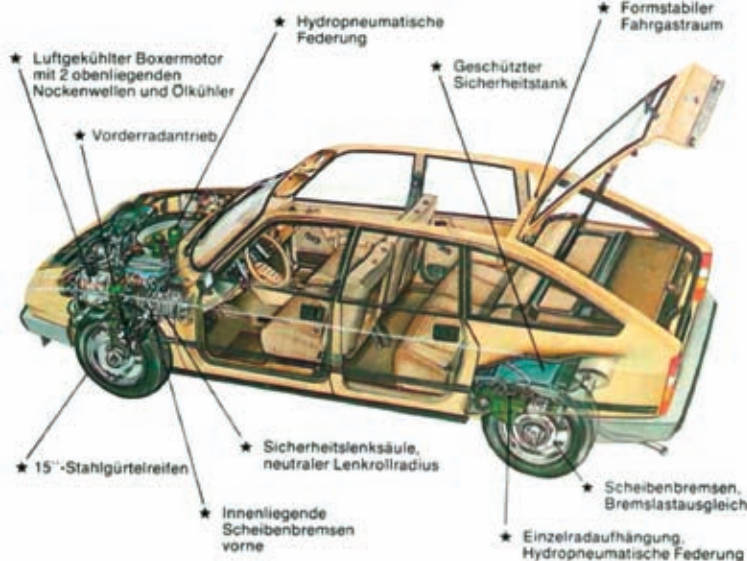
Das Ansehen des GS hat nicht viele Varianten, so liegen Liebe zum Fahrzeug

nicht weit weg zur Ablehnung im Detail. Diese Ablehnung lag aber wohl hauptsächlich in den Erfahrungen einiger TÜV-Prüfer, welche mit unterdrückter Verlegenheit irgendwann den Handbremsgriff im Armaturenbrett entdeckten und dann bereits den Wagen mit den Hinterrädern auf dem Bremsprüfstand plazierte hatten und dann gesagt bekommen mußten, daß die Handbremse auf die Vorderachse wirkt.

1979 erscheint parallel zu dem Erfolgsmodell bereits sein Nachfolger, der GSA. Innen wie außen ein wenig aufgepeppt und dem Kundenwunsch entsprechend endlich mit der großen Heckklappe, leider aber auch mit einer verwirrenden Vielfalt an Plastik.

Die G-Serie wird in ihrer Vielfalt an Versionen in Sachen Ausstattung und Motorisierung natürlich den internationalen Gegebenheiten und Anforderungen angepasst und erreicht in der Citroëngeschichte zu seiner Zeit die größte Produktionsauflage aller Modelle von insgesamt fast anderthalb Millionen Fahrzeugen, nämlich genau 2.475.164 Stück. Die Produktion des GS wird Anfang 1981 eingestellt. Der GSA erreicht leider nicht mehr die Verkaufszahlen des GS und wird im Jahre 1986 das letzte Mal für den europäischen Markt ausgeliefert.

Bis ins Jahr 1991 wurden noch einige Modelle in Indonesien produziert.



Zum 30sten Geburtstag sind bereits ausführliche, bebilderte Berichte zum "Citroën GSA" und zum "GSA als Importfahrzeug in der DDR" erschienen, welche auf der Homepage der GS/A Interessengemeinschaft www.gs-gsa-ig.de nachgelesen werden können.

Einen herzlichen, doppelwinkligen Gruß von

Gabi Okner und Günter Busse, GS/A IG


UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



Ein Ereignis, das alle Arbeiter der Citroën Vertretung Dufour in St. Malo die Arbeit niederlegen lässt, so etwas sieht man nur einmal. Diese arme Traction Typ 7 von 1934 mit Kunstlederdach (cuir simili) scheint förmlich von einem Gegenstand erschlagen worden zu sein.



AUSBLICK

Ich war letzten Freitagmorgen etwas knapp dran als ich 1. 5 km von zu Hause plötzlich den typischen Geruch von Kühlerwasser in der Nase hatte. Ich dachte, so schnell kann der Motor gar nicht warm werden und kochen dann schon gar nicht. Ich fuhr etwas schneller um die Kühlung zu intensivieren aber es wurde nur schlimmer. Dampfwolken kamen zuerst unter dem Armaturenbrett hervor, dann qualmte es aus dem Scheibenrahmen der Windschutzscheibe. Binnen einiger Sekunden waren alle Scheiben innen beschlagen. Ich musste anhalten und die Fenster öffnen. Ich liess dem Motor laufen und es qualmte weiter. Ich öffnete die Motorhaube und konnte nichts ungewöhnliches sehen und schaute darum unter das Auto. Aus dem rechten Chassiskasten seitlich des Motors tropfte Kühlerwasser direkt auf den heissen Auspuff. Die Wasserleitung zur nachträglich eingebauten Heizung im Innenraum verläuft durch den Seitenkasten und war offenbar defekt und so füllte sich der ganze Seitenkasten mit Kühlerwasser. Das Abflussloch für Spritzwasser liegt genau über dem Auspuffrohr, das darunter nach hinten zieht. Mein Sohn Andreas kam mit seinem Auto 2 Minuten nach mir über die gleiche Strecke, so dass ich das Auto stehen liess und er mich zur Arbeit mitnehmen konnte. Am Schluss war es eine lose Bride an einem Schlauch. 

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepflingen
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:

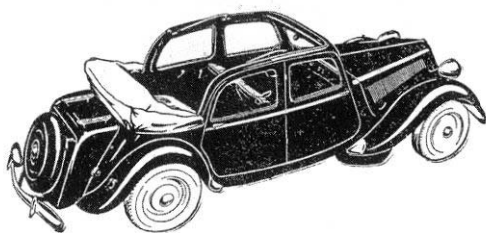
Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermark Interne Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen



LES DÉCAPOTABLES ET MALLES
A. E. A. T''

POUR TRACTION AVANT

ont fait leurs preuves depuis 1937

Grand Prix d'Honneur - Enghien 1950

Ets ANSART
et TEISSEIRE

41, Rue Ybry, 41
NEUILLY-SUR-SEINE
(Seine)

Tél. : MAILLOT 97-08

