

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

2/2014

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

Walter Schmid

In Lampitzäckern 54
8305 Dietlikon
P 044 833 59 28
N 079 772 95 28
w.schmid@glattnet.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Regionale Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
mroth@emea.att.com

Werner König

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 043 497 79 54
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80
bo-sto@gmx.ch

Nord

Rudolf Jutz

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Peter Weber

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

West

Ernst Mühlheim

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

Felix Blaser

Stockhornweg 15
3250 Lyss
P 032 384 23 40
N 079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com

Roland Ledermann

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

Süd

Edgar Stocker

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

Hans Herzog

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

Mitglieder- verwaltung

David Stahel

Hinterdorfstrasse 33
8412 Hünikon
P 052 222 63 43
G 079 666 40 46
stahel@pop.agri.ch

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet



www.tractionavant.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

Bankverbindung

Raiffeisenbank Gürbe

3665 Wattenwil
IBAN: CH51 8009 8000 0046 6168 3
BIC: RAIFCH22
BC: 80098

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Ernst Mühlheim, Franz Wermelinger

Inhalt	1
Rodage	Fritz Müller 2
Treffen und Termine	4
OTM Fribourg 2014	Udo Kenkel 5
Inserat	8
Inserate	12
Korrigendum Generalversammlung vom 26.1.2014	Hans Georg Koch 12
Prominente Gäste	Hans Georg Koch 13
CTAC-Stand im «La Vie de l'Auto»	Jean-Pierre Hossann 14
Als der Eiffelturm für Autos warb	Jean-Claude Gerber 17
Inserate	18
80 Jahre Traction Avant	Jan Eggermann 21
Info 80 Jahre Traction Avant	Traction Universelle 24
Die Teststrecke von La-Ferté-Vidame	Jan Eggermann 25
Inserate	26
Clubtreffen West, 26. & 27. 4. 2014	Regula Huwlyer 28
Stadtführung in St.-Ursanne	Marianne Ledermann 32
Inserate	40
Inserate	42
Jetzt geht nichts mehr	Hans Georg Koch 46
Motorfahrzeugkontrolle LU	Hans Georg Koch 47
60 Jahre Garage Flückiger Aarwangen	André Baumann 49
Inserate	52
Unglücksfälle und Verbrechen	Thomas Fritschi 53
Inserate	54
Bibliothek	Josef Burri 55
Ausblick	Hans Georg Koch 56
Impressum	56

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage Christian Heussi
Fahrzeuge und grosses Ersatzteillager
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

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

c-motion Garage GmbH
Fahrzeuge und Ersatzteile,
Service und Reparaturen
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 36
www.c-motion.ch

CTAS
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com

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

Oldtimer Werkstatt
Service und Reparaturen
Daniel Eberli, Im Chellhof 3
8463 Benken ZH
Tel 052 319 25 17
Natel 079 417 44 21
eberlid@swissonline.ch
www.oldtimer-taxi.ch



RODAGE

Liebe Tractionistinnen, liebe Tractionisten

Den Titel zu meinem Vorwort könnte ich auswählen aus „**Wie gut sind schlechte Zündkerzen?**“ oder „**Wie schlecht sind (noch) gute Zündkerzen?**“

Nun, den ersten Teil überlasse ich gerne den Spezialisten. Dazu wurden auch schon viele Abhandlungen geschrieben, welche im Internet abgerufen und gelesen werden können.

Heute möchte ich mich zur 2. Zeile äussern. Die Geschichte begann, als eine befreundete Person mir seinen Oldie zeigte und das Ansinnen hatte, nach einigen Jahren der unfreiwilligen Stilllegung dieses Auto wieder zum Leben zu erwecken. Da die MFK-Prüfung einige Jahre zurück lag und die Flüssigkeiten und deren Stände nicht gerade vielversprechend aussahen, fasste ich den Entschluss, das Auto mit einer Garagen-Nummer abzuschleppen. Der zuerst durchgeführte Bremstest mit vielleicht 20 km/h trieb mir die Schweissperlen auf die Stirne: Nur mit Mühe und grosser Kraftanstrengung konnte ich das Fahrzeug anhalten. Halleluja, das fing ja toll an... Ich erwägte, das Auto auf einen Trailer aufzuladen, liess mich aber schlussendlich von meinem Schwager zur Methode abschleppen überschwatzen. Er versprach während dem Abschleppen, ganz langsam, nie aber über 30, oder allerhöchstens 40 km/h zu fahren. Diese Diskussion beunruhigte mich sehr, da ich mir den Versicherungsfall eines abgeschleppten und schlecht bremsenden, in das Schleppfahrzeug aufgefahrenen Oldtimer, echt schwierig vorstellte. Da die zu schleppende Strecke nur etwa 300 Meter lang war, entschlossen wir uns also, mit aller Vorsicht abzuschleppen. Nachdem dieses Unterfangen gut verlief, wurde Wasser ins Kühlsystem aufgefüllt und das rabenschwarze, dicke Öl abgelassen. Das Motorenöl war aber erst bockig und wollte die Wanne nicht verlassen, da ein kompakter und dichter Schmutzzapfen hinter der Ablassschraube steckte. Nach dem Durchstossen mit einem Draht, liess sich eine dickflüssige Brühe entleeren. Da wussten wir, dass diesem Oldie endlich wieder mal etwas Gutes getan wird. Als nächstes wurde das alte Benzin durch Neues ersetzt und die frostgeschädigte Batterie ausgetauscht. – So, eigentlich sollte nun dem Starten des Motors nichts mehr im Wege stehen.

Als der Motor nach gereinigtem Vergaser und genügend Benzin kein Lebenszeichen von sich gab (nicht mal ein kleines Husten war zu vernehmen), wurde die Zündung überprüft. Also alle Kerzen raus, Abstand kontrollieren, und mittels Anlassversuch den Funken beurteilen. Alles sah ordentlich aus, auf allen Kerzen waren Funken ersichtlich. Nach dem Einbau wurde erstmals statt Benzin ein Starthilfespray benutzt. Das Resultat war ernüchternd, ausser 1 – 2 maligem Husten war kein Lebenszeichen dieses Motors auszumachen. Lange Gesichter, fast endlose Diskussionen über mögliche Ursachen halfen nicht weiter. Ohne Hintergrund holte ich eine neue Zündkerze und verpasste dem Kolben 1 dieses gute Stück. Der Startversuch war wesentlich besser als alles, was bisher zu vernehmen war: Der Motor lief mit Starthilfespray unter lautem und unrundem Spotzen 1 bis 2 Sekunden! Da waren die restlichen Kerzen natürlich rasch ausgewechselt und



man höre und staune, der Motor lief willig an, wenn der Lauf auch noch etwas holprig war, immerhin, es tat sich einiges. Nach einem langsamen Warmlauf des Motors, wurden die Aussetzer immer seltener und der Motor lief schön und immer runder.

Was konnte die Ursache für unsere Fehlinterpretation des Zündfunkens der alten Kerzen sein? Die Anoden und Kathoden sahen eigentlich recht gut aus! Nach einer weiteren gründlichen Reinigung der Kerzen fiel beim genaueren Untersuchen jedoch auf, dass alle Kerzen im Brennraum (vor allem beim Gewindehals) eine sehr raue Oberfläche hatten.



Zündkerze nach Reinigung

Wir vermuten, dass der Metallabtrag der Kerzen sich als kleine Schweissperlen an der Innenseite der Kerzen festsetzten und in eingebautem Zustand die Bildung eines intensiven Zündfunkens störten.

Meine Lehre, die ich aus dieser Episode zog ist, dass der zündende Funke nicht immer dort ist, wo er sein sollte - (vielleicht auch im Gehirn?!)

Bis zum Erscheinen des Heftes 3/2014 wird sich wieder einiges tun in der Oldtimerszene: Im Juni wird die Delegiertenversammlung des FSVa sein, wo über die Auflösung unseres

derzeitigen Verbandes und die Gründung eines neuen Dachverbandes entschieden wird. Nach wie vor plädieren wir vom CTAC für EINEN starken Dachverband. Dies bedingt jedoch eine seriöse Vorbereitung, Entwicklung entsprechender Statuten, Besprechung der Übergangsbestimmungen sowie den gezielten Einsatz der entsprechenden Finanzen. Ich werde Euch bei Gelegenheit wieder berichten, wie es weiterläuft mit unserem Dachverband. Bis dahin wünsche ich Euch eine schöne Zeit mit dem Oldie und schicke an alle die herzlichsten Grüsse aus dem Baselbiet

Euer Präsident Fritz Müller



Herzliche Gratulation zum 65sten Geburtstag!

Wie einige von Euch vielleicht wissen, hat Fritz Müller am 9. 5. 2014 seinen 65sten Geburtstag gefeiert. Das Fest wurde im familiären Rahmen bei ihm zu Hause gefeiert, die äusserst zahlreichen Gäste brachten die Küchenmannschaft unter der Leitung von Trudi zum Schwitzen. «Fritz und Drunder» belohnten die Gäste dafür mit gekonnten musikalischen Darbietungen zur Freude aller Gäste. Der Traction Avant Club gratuliert seinem Präsidenten.

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 22. 6. 2014 **Ausfahrt Nord**
- 2. 7. 2014 Mittwochsausfahrt Nord
- 5. 7. 2014 Grillplausch West (F. Müller)
- 9. 8. 2014 Grillplausch Nord
- 17. 8. 2014 **Ausfahrt Süd**
- 24. 8. 2014 Hecktriebler Ausfahrt
- 28. 9. 2014 **Ausfahrt Ost**
- 29.11.2014 Jahresschlusshöck Nord, Gundetswil
- 3. 12. 2014 Chlaushöck Zentralschweiz in Willisau
- 6. 12. 2014 Chloushöck Region West

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Zentralschweiz 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

- 15. 6. 2014 Bahnhofstrasse Wald rollt (www.waldrollt.ch)
- 15. 6. 2014 Oldtimer-Treffen Eptingen (www.oldtimertreffen.eptingen.ch)
- 28. - 29. 6. 2014 OMU Uster, (www.oldtimermesse.ch)
- 29. 6. 2014 Oldtimertreffen Langenthal (www.aca-club.ch)
- 5. 7. 2014 Meeting Oldtimer Valais (www.oldtimer-valais.ch)
- 20. 7. 2014 TCS Youngtimer & Classic-Treffen, Münchenstein
Migros Betriebszentrale (www.tcsyoungtimerclassic.ch)
- 8. - 10. 8. 2014 Eurocitro Le Mans (www.eurocitro.org)
- 13. - 14. 9. 2014 80 ans de la Traction Avant, Jubiläumstreffen
La Ferté-Vidame, Frankreich
(www.la-traction-universelle.org)
- 27. -28. 9. 2014 Bourse d' échanges Lipsheim (voitureancienne.org)

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:
www.tractionavant.ch/ctacTreffen.php dank Ruedi Weber!



Redaktionsschluss für Heft 3/2014:

28. 6. 2014

OTM FRIBOURG 2014

Text und Fotos von Udo Kenkel, 2. 4. 2014

Am 22. und 23. März 2014 fand der traditionelle Oldtimer- und Teilemarkt im Forum Fribourg statt.

Für einige Clubmitglieder begann der OTM bereits etwas früher. Im Klartext: der CTAC hatte beschlossen am diesjährigen OTM wieder mit einem eigenen Stand präsent zu sein. Das letzte Mal war das genau vor 11 Jahren.

Gleichzeitig hat der Vorstand beantragt, dass wir mit einem neuen Standkonzept - auch für weitere Messen/Ausstellungen - arbeiten möchten. Das zu realisieren war schon ziemlich anspruchsvoll. Zeit ist leider nicht dehnbar. Das OK für Fribourg legte sich ins Zeug und mit einem gelungenen Endspurt konnten wir trotz kleineren technischen und finanziellen Hürden am 21. März 2014 in Fribourg mit dem Aufbau des geplanten Standkonzeptes beginnen. Erstaunlicherweise lief alles besser und schneller als erwartet. Hier einen besonderen Dank an alle Beteiligten so wie Helfer und allen sonstigen guten Geister welche aktiv oder im Stillen mitgearbeitet haben.





Dann kam der Samstag und etwas Nervosität machte sich schon bei mir bemerkbar. Meinen ersten Rundgang, durch die noch besucherfreien Ausstellungshallen, durfte ich sehr geniessen. Punkt neun Uhr strömten mehrere Hunderte Besucher wie eine Welle in das Forum.



Und schon hatte der CTAC die ersten Interessenten am Stand. Da gab es nicht mehr viel zu studieren und alle legten los. Informative und angeregte Gespräche wurden geführt.



Sei es am ausgestellten Fahrzeug von Ruedi Weber, oder bei Kaffee, Mineral oder O-Saft und Baselbieter Nussgipfel im Bistro des CTAC. Ab fortgeschrittener Uhrzeit wurde auch ein Gläschen vom feinen Weissen genossen. Hier wurden gute Kontakte geknüpft und neue Mitglieder gewonnen. Dort wurden Diskussionen über das Umfeld im politischen Oldtimer Bereich und ebenso im Verbandswesen ausdiskutiert. Immer wieder erstaunlich, dass auch Frauen mit guten und gezielten Sachfragen

und Anregungen sich äusserten und so ein breites Umfeld sich für unser Hobby begeisterte.

Der von uns aufgebaute und präsentierte Clubstand mit Szenen aus der französischen Bistrowelt, kombiniert mit Sujets aus der damaligen Citroën Werbung, fand weitherum grossen Anklang und Bewunderung. Das hat uns gezeigt, dass wir in der Sache und dem Konzept auf dem richtigen Weg sind. Sicherlich gibt es hier und dort noch etwas Verbesserungspotenzial. Und das Eine und Andere können und werden wir auch ändern und bei einer anderen Gelegenheit einfließen lassen. Aber die Besucher Resonanzen zeigen

Blaser

Citroën Traction Avant

Service



Citroën Traction Avant 11 CV

- » Bremsen okay?
- » Bremsflüssigkeit ersetzt?
- » Radbremszylinder gewartet?

Super, alles in Ordnung!

Für alle anderen mein Angebot:

Bremsenservice

- » Vier neue veredelte Radbremszylinder
- » Bremsflüssigkeitsersatz DOT 4
- » Einstellungen Bremsbacken und Handbremse

Pauschal Fr. 890.-

Angebot gültig bis 30. Juni 2014
Ausführungen nach Absprache

CTAS
Blaser Felix
Stockhornweg 15
3250 Lyss
N: 079 179 64 60
E: ctas.blaser@gmail.com

klar, so schön kann Oldtimer Hobby sein. Und das der CTAC ein sympathischer und offener Klub ist, dass spürt jeder. Wer nicht in Fribourg war, hat eindeutig etwas verpasst. Sogar der Petrus hatte mächtig Freude an der Oldtimerei – er war so gerührt, dass er „Rotz und Wasser“ geheult hat. Na ja, etwas Schnee war auch dabei. Am Sonntag ging es ab 17,00 Uhr dem Ende entgegen. Nach guter Planung durften wir einen reibungslosen Abbau erleben. Die Standprofis verstaute alles Material, die Gerätschaften und....
...der OTM 2014 in Fribourg gehört der Vergangenheit an. Was bleibt, sind die vielfältigen und schönen Erinnerungen.

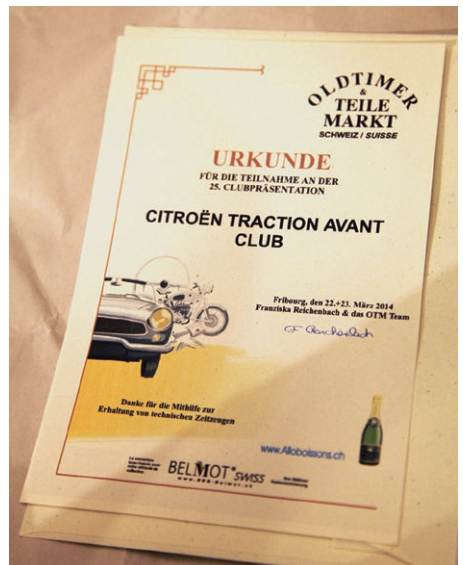
Bis zum nächsten Mal grüsse ich Euch herzlichst.



Ein innovatives, motiviertes und schlagkräftiges Team des Citroën Traction Avant Clubs hat das Konzept erarbeitet und die Ausführung gleich selbst in die Hand genommen.
v.l.n.r: Hans Ettlin, Erwin Herzog, Ernst Mühlheim, Tomash Pesek, André Baumann, Fritz Müller und Roland Ledermann.







Ein herzlicher Dank an alle, die zum guten Gelingen dieses Projektes beigetragen haben, sei es in der Vorbereitung, bei der Standbetreuung oder beim Aufräumen. Es macht Freude, mit guten Kameraden einen Erfolg zu feiern!



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

GENERALVERSAMMLUNG VOM 26.1.2014

Korrigendum zum Protokoll:

Im Protokoll unserer Generalversammlung vom 26. 1. 2014 ist mir untergegangen, dass unser langjähriger Kassier Udo Kenkel am Ende der Sitzung in den Stand eines Ehrenmitgliedes erhoben worden ist.

Ich möchte mich dafür entschuldigen und hier die Korrektur offiziell publizieren.

Hans Georg Koch, Aktuar CTAC



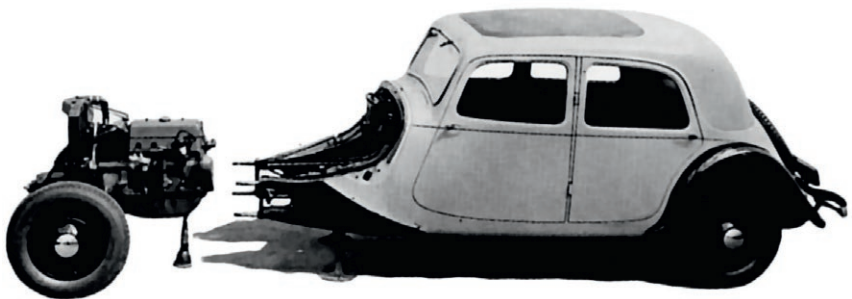
Ganz speziell hat unser Clubstand auch Herrn Pierre Michel Fiorina gefallen, er ist ehemaliger Direktor der Kommunikationsabteilung von Citroën Suisse in Genf, zu Zeiten wo dort noch Traction Avants verkauft wurden.

Er hat sich bei seinem Besuch sehr positiv über die warmherzige und offene Atmosphäre unseres Standes und den Auftritt des Citroën Traction Avant Clubs am Oldtimer und Teilemarkt geäußert. Nach einer längeren Fachsimpelei über die Traction Avant und über unsere bevorzugte Marke im Allgemeinen hat er mich gefragt: «Wenn sich zwei Verrückte treffen, worüber reden sie dann?»

Ich war leider nicht spontan genug um die richtige Antwort zu geben, darum half er mir auf die Sprünge: «über Citroën!!»

Vielen Dank für den Besuch, das Lob für unseren Clubstand und die angeregte Diskussion über unser gemeinsames Hobby.

3. 3. 2014, Hans Georg Koch 



CTAC-STAND IM «LA VIE DE L' AUTO»

Im französischen Oldtimermagazin « La Vie de l' Auto » (Ausgabe Nr. 1605 vom 3. April 2014) erschien eine Reportage über den Oldtimer und Teilemarkt mit einer Foto unseres Clubstandes, welcher offenbar auch dem französischen Journalisten Eindruck gemacht hat. Sicher ein Zeichen, dass unser Auftritt Beachtung fand und dass sich unsere Anstrengungen gelohnt haben. Vielen Dank an Willi Müller für den Hinweis.

REPORTAGES

39^e OLDTIMER UND TEILE MARKT À FRIBOURG (SUISSE)



◀ OTM est une vraie fourmilière, compacte et recelant toujours de bonnes affaires. Il faut ouvrir l'œil en permanence !

PRATIQUE

Date : 22-23 mars

Chiffres : 400 exposants, 5 halls, 22 000 m² et 20 000 visiteurs

Tarifs : entrée 12 €, enfants de 6 à 16 ans 1,60 €

Contact : OLDTIMER UND TEILE MARKT
OTM, Route du lac 12, case postale 48, CH - 1763 Granges Paccot, Suisse
tél. (+41) 26 467 20 00,
e-mail : info@oldtimer-teilemarkt.ch,
www.oldtimer-teilemarkt.ch

Une recette efficace

Prenez un salon classique avec des véhicules exposés ou à vendre. Ajoutez une bonne dose de stands avec une armada de pièces. Saupoudrez d'une pincée de clubs qui exposent en compagnie de la fédération nationale. Vous obtiendrez OTM, fidèle au poste depuis près de 40 ans.

Corr. Jean-Pierre HOSSANN

« Cette année, le salon OTM est placé favorablement au calendrier : il se glisse entre deux géants allemands, Retro Classics à Stuttgart et Techno Classica à Essen. Si vous ajoutez la situation géographique idéale de

Fribourg, non loin de la France et de l'Allemagne, et accolée à un réseau d'autoroutes performant, voilà l'édition 2014 vouée au succès. Nous fêterons en grandes pompes notre 40^e édition l'an prochain, nous y travaillons déjà », précise Franziska Reichenbach, nouvelle responsable de l'organisation.

Les cotes sont avenantes : 5 halls, 17 000 m² plus une partie bourse-expo

à l'extérieur, de 5 000 m². À l'entrée, nous voici en présence d'une Lotus 22 en livrée Formule Junior, celle-là même qui participa au GP de Bruxelles en avril 1962 aux mains de Jo Siffert, exposée par *Automobil Revue*, une publication suisse qui perdure depuis 1906 ! Stefan Fritsch, l'un de ses représentants précise : « Ce pilote suisse a fait ses débuts en F1 avec cette Lotus,

une rampe de lancement pour la saison qui démarrera en mai 1962 à Zandvoort aux Pays-Bas. »

Pour tous les budgets

La mise en bouche, ce sont les dizaines de stands de pièces, d'accessoires, de documents et de miniatures à l'étage. Un délicieux parfum de bourse façon années 80 : de nombreux particuliers

Stephan Musfeld, du musée Pantheon de Bâle, présente une Citroën C 6 avec gazogène en état d'origine. Une exposition temporaire dédiée à la marque va démarrer ce mois-ci. ▶



▲ Ambiance garantie sur le stand du Traction Avant club Suisse. Patricia Koch roule régulièrement en Traction et elle adore !

étaient leur marchandise, et les chineurs se régalaient. Par le plus grand des hasards, le pilote Jo Siffert est de retour chez Werner Hännli : «Je propose une série de photos dédiées, dont celle-ci avec le pilote suisse au volant d'une Porsche 917. Son prix est de 120 €. J'ai aussi des photos signées de Maurice Trintignant il y a une quinzaine d'années, à 40 € pièce.»

Parmi les pièces repérées, une paire de feux arrière pour Alfa Romeo 2600 Touring à 1 000 € la paire, ou bien une calandre chromée pour MGB GT de 1968 à 250 €, le tout en très bon état.

Le hall 4 est dédié aux clubs, un salon dans le salon, qui se montre

toujours aussi agréable depuis 25 ans. Fritz Müller, président du Traction Avant club Suisse, annonce la couleur : «Nous avons la chance de compter près de 380 Traction roulantes, dont le plus ancien cabriolet au monde, un modèle 1934.» Changement de décor sur le stand du Classic Buick club Suisse, en compagnie de Remo Pasini, membre du comité, au volant d'un cabriolet le Sabre de 1960 : «L'attachement des Suisses à GM est historique car à l'époque, il existait une usine de montage à Biel en Suisse. Le modèle exposé ici est très symbolique : le chant du cygne de la démesure, avec notamment un tableau de bord extraordinaire.»

Coup d'œil sur les véhicules à vendre à présent, avec un cocktail pros-particuliers qui ratisse large et qui fait le charme de cette formule. La bonne affaire vient d'être conclue à l'extérieur avec cette Fiat 500 de 1972 à reprendre, pour 1 600 €. Non loin de là, un break Opel Kadett B de 1969 en bel état est affiché à 4 600 €.

De retour à l'intérieur, le bon choix est peut-être cette MGB GT de 1966, dans un très bon jus en état de marche, annoncée à 5 300 €. À moins que ce ne soit l'un des clous du salon : la Cord 812 de 1937, très saine, à négocier autour de 100 000 € ! ■



Dieses schöne Bild zeigt, wie stolz und glücklich man in den Fünfzigerjahren war, wenn man mit einer Traction (und erst noch mit einer 15 Six) in die Ferien fahren konnte, mit Mami, Bruder und Teddybär! (Papi machte die Foto!)

Heute würden wir uns ja kaum mehr trauen auf die Motorhaube zu sitzen. (Man beachte die sechs zusätzlichen runden Zier-teile entlang der Kante.)

Vielen Dank an Hans-Peter Rubitschon, der mir dieses Dokument gemalt hat.

Alles rund ums Auto!

- Neuwagen-Verkauf
- Oldtimer-Spezialist
- Top-Finanzierungskonditionen
- Service und Reparaturen aller Automarken
- Abgastest (auch für Dieselfahrzeuge)
- MFK Bereitstellung/Vorführung
- Klimaanlage-Unterhalt
- Karosserie
- Frontscheiben Austausch/Reperatur
- Motorrevisionen
- Einlagerung von Reifen und Rädern
- Ersatzfahrzeuge
- Abschlepp-Service
- Versicherungs-Schäden
- Feriencheck

Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb, darum haben wir für all Ihre Anliegen offene Ohren.

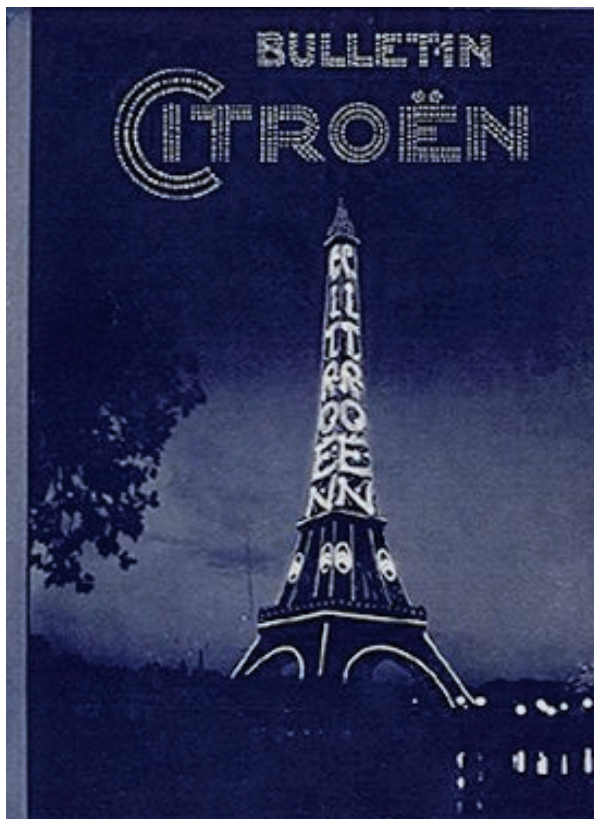
ALS DER EIFFELTUM FÜR AUTOS WARB

<http://www.20min.ch/wissen/history/story/Als-der-Eiffelturm-fuer-Autos-warb-15109399> 1.4.2014

von J.-C. Gerber, 20 Minuten

Vor 125 Jahren wurde der Eiffelturm eingeweiht. Ursprünglich als temporäre Attraktion geplant, wurde er für Paris bald unverzichtbar. Autobauer André Citroën nutzte ihn gar als Werbeträger.

Falsche Bescheidenheit konnte man ihm nicht nachsagen: André Citroën war nie um eine Idee verlegen, wenn es darum ging, seine Automarke der Öffentlichkeit näherzubringen. Nachdem der Patron des gleichnamigen Autoherstellers bereits Expeditionen und Autorennen in Afrika organisiert und medial ausgeschlachtet hatte, verwirklichte er 1925 sein bisher grandiosestes Projekt. Er überzeugte die Stadtväter von Paris, ihm den Eiffelturm – das damals höchste Bauwerk der Welt – als Werbeträger zu überlassen.



Die Idee für die Aktion war von Fernand Jacopozzi an André Citroën herangetragen worden. Jacopozzi, der eine Firma für Leuchtreklame besass, hatte im Vorfeld der Pariser Art-Deco-Messe von 1925 das Potenzial des Eiffelturms als Kunst- und Werbeträger mit weltweiter Ausstrahlung erkannt. In Citroën fand er den geeigneten Partner, der neben den finanziellen Mitteln auch die nötige Kühnheit für ein solches Projekt besass. Und so erstrahlte der über 300 Meter hohe Eiffelturm am 4. Juli 1925 erstmals in seinem neuen Lichterleid.

Jacopozzi schuf für Citroën nicht nur einen etwas verschnörkelten Schriftzug des Markennamens im Art-Deco-Stil, sondern bettete ihn in eine Lichtshow mit insgesamt neun Motiven ein. Sie wurde auf insgesamt drei Seiten des Eiffelturms installiert und

nahm den ganzen Raum von der zweiten Etage bis zur Spitze ein. Insgesamt brachten unerschrockene Arbeiter 250'000 Glühbirnen in sechs verschiedenen Farben an und verlegten 6000 Meter Kabel. Die weiteren Motive waren Sterne und Kometen mit Schweif, so dass die gesamte Lichtinstallation wie ein Feuerwerk wirkte.

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

Grosses Ersatzteillager
Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde
Lamellenkupplungen für 15-Six
Vorführen von Veteranenfahrzeugen
Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus



Michelin drehte den Hahn zu

Die Citroën-Werbung am Pariser Monument sorgte für viel Aufsehen und galt zu seiner Zeit als grösste Werbung der Welt. Die einzelnen Buchstaben des Schriftzugs waren je 30 Meter hoch und noch in vierzig Kilometern Entfernung zu sehen. Der Legende nach soll sich Charles Lindbergh bei seiner Solo-Atlantiküberquerung im Flugzeug Spirit of St. Louis beim Anflug auf Paris am Citroën-Schriftzug orientiert haben.

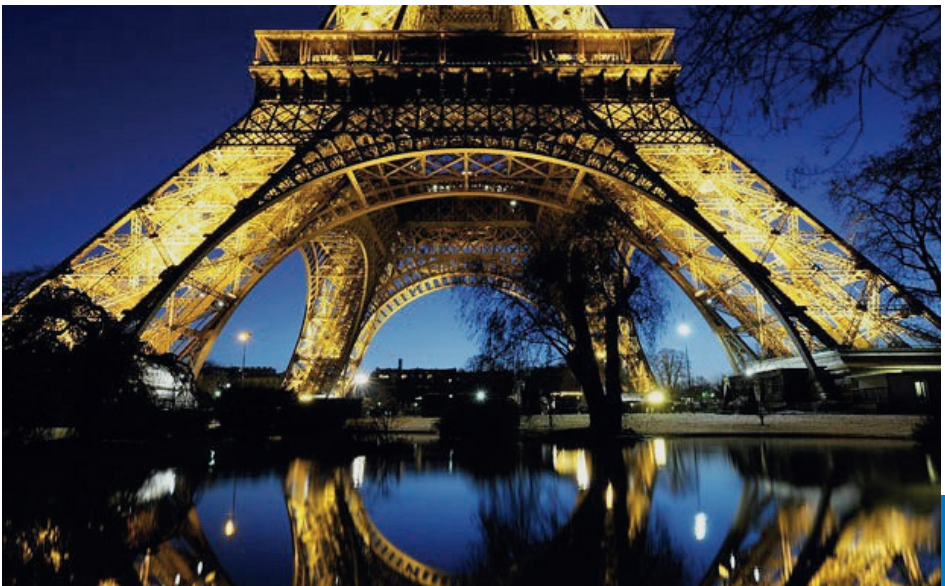
Der Autobauer liess die Motive jedes Jahr wechseln. 1933 ergänzte er die Werbung um eine Uhr mit Leuchtzeigern. 1935 war dann Schluss mit der Herrlichkeit. Die Reifenfirma Michelin hatte das Zepter beim finanziell angeschlagenen Autohersteller übernommen und der Ära der Extravaganz unter André Citroën ein Ende bereitet.

Eiffelturm sollte abgerissen werden


Dass Paris überhaupt für einige Jahre in den Genuss einer privat finanzierten Lichtshow kam, konnte zum Zeitpunkt der Eröffnung des Eiffelturms am 31. März 1889 noch niemand erahnen. Es war noch nicht einmal klar, ob das heute weltberühmte Monument 1925 überhaupt noch stehen würde.

Für viele Bürger und Kulturschaffende war die 10'000 Tonnen schwere Eisenkonstruktion ein Schandfleck. Bereits wenige Tage nach Baubeginn am 14. Februar 1887 protestierten zahlreiche Intellektuelle gegen den «unnötigen und ungeheuerlichen Eiffelturm im Herzen unserer Hauptstadt». Eiffel hatte für den Betrieb des Turms eine 20-jährige Konzession erhalten. Danach sollte das Monument abgerissen werden.

Die Rettung des Eiffelturms kam schliesslich von unerwarteter Seite. Das Militär erkannte die strategische Bedeutung des Turms. 1898 wurde eine erste Funkstation auf dem Turm errichtet, wodurch mehrere Militäranlagen im Raum Paris miteinander verbunden werden konnten. 1898 kamen eine Wetterwarte und 1906 ein Radiosender dazu. An einen Abbruch war fortan nicht mehr zu denken. Noch heute beherbergt das Meisterwerk der Ingenieurskunst, an dessen Konstruktion neben Gustave Eiffel auch der Schweizer Maurice Koechlin entscheidenden Anteil hatte, diverse Telekommunikationseinrichtungen. Doch in erster Linie ist der Eiffelturm ein Touristenmagnet, der auch nach 125 Jahren nichts von seiner Anziehungskraft verloren hat.






Im Herzen der Schweiz
 Gönnen Sie
 Ihrem 
 eine Pause,
 die auch Sie
 verwöhnt...

SEMINARHOTEL
 SEMPACHERSEE

Telefon 041 939 23 23
 6207 Nottwil
 info@dasseminarhotel.ch

WWW.DASSEMINARHOTEL.CH

DAS RESTAURANT!
 DIE BARI!
 DIE MARKT-«WIRTSCHAFT»!
 BANKETTRESTAURANT «AURORA»
 MIT GROSSER DACHTERRASSE
 140  kostenlos
 150 HOTELZIMMER
 36 SEMINARRÄUME
 SPORTANLAGE
 7 TAGE GEÖFFNET
 WIRELESS-LAN kostenlos



80 JAHRE TRACTION AVANT

Am 18. April 1934 wird im Citroën-Ausstellungsraum am Place de l'Europe in Paris ein Fahrzeug vorgestellt, das das Strassenbild der französischen Hauptstadt auf Jahrzehnte prägen wird und als einer der ganz grossen automobilen Meilensteine gilt. Die Rede ist vom Citroën 7CV, der schnell nach seinem innovativen Frontantriebskonzept auch Traction Avant genannt wird.



In der lichtdurchfluteten Halle des Citroënwerkes am Quai de Javel: Das Traction Avant-Programm des Jahres 1934/35. Gut erkennbar die Familiäre-(Kombi)-Version unten links, sowie unmittelbar darüber die Cabrio- und Coupé-Version ("Faux-cabrio"). Auch Exemplare des Vorgängermodells 10CV sind am unteren und oberen rechten Bildrand erkennbar.

Bild: Citroën

Firmengründer André Citroën ist Anfang der Dreissiger Jahre Alleineigentümer des Automobilwerkes und hat für die Konzeption der später auch als 11 und 15 CV bekannt gewordenen Limousine ein hochkarätiges Team von Technikern und Künstlern engagiert: Neben Flugzeugeningenieur André Lefèbvre, dem vor allem Fragen der Aerodynamik und die damit verbundene Lösung des Gewichtsproblems am Herzen liegen, ist mit Flaminio Bertoni auch ein virtuoser Bildhauer und Architekt im Team. Ihm gelingt in Form des Traction Avant (s)ein erstes automobiles Kunstwerk. Beide werden die Formensprache des Unternehmens Citroën auf Jahrzehnte prägen. Fahrzeuge wie 2CV oder DS sind ohne Bertoni und Lefèbvre schlicht undenkbar, der Traction Avant ist sozusagen das erste Chef-d'œuvre der beiden, entwickelt in einer undenkbar kurzen Zeit von knapp 18 Monaten. Mit Details wie einer hydraulischen Bremsanlage, neuen Motoren oder seiner Federung ist er bereits überaus innovativ; doch erst das Zusammenspiel von Frontantrieb und selbsttragender Karosserie mit tiefem Schwerpunkt machen ihn revolutionär.

Zur Produktion des Traction Avant hat André Citroën sein Hauptwerk am Quai de Javel bei laufender Produktion noch 1933 komplett umbauen lassen. Von der Entwicklung bis zur Produktion und Vorstellung scheint bis zum Frühjahr 1934 alles nach Plan zu laufen. Und es muss nach Plan laufen, denn die Citroënwerke – und damit auch Quasi-Alleineigentümer André Citroën – befinden sich in einer existentiellen Finanzkrise, die der neue 7CV beheben soll. Doch das gelingt nicht auf Anhieb, der neue 7CV ist mit zahlreichen Kinderkrankheiten versehen, die zwar seinen avantgardistischen Ruf kaum antasten, dafür aber das ohnehin theoretische Finanzierungsmodell André Citroëns scheitern lassen. Noch bis Dezember 1934 hofft André Citroën, dann muss er Insolvenz anmelden. Auf Vermittlung der französischen Regierung steigt nun Hauptgläubiger Michelin bei Citroën ein. André Citroën bleibt nominell Chef des Aufsichtsrates, stirbt aber im Juli 1934. Die beiden zur Sanierung von Michelin aus Clermont-Ferrand nach Paris entsandten Manager Pierre Michelin und Pierre-Jules Boulanger bringen die Produktion des Traction Avant jetzt schnell auf Touren, der Wagen wird zu einem der grössten finanziellen Erfolge Citroëns, und unterstreicht den besonders fortschrittlichen Ruf der Marke.

Die gute Strassenlage (eine zeitgenössische Werbung spricht davon, dass "Citroën die Zentrifugalkräfte zähme") des Tractions lässt ihn später zum bevorzugten Fahrzeug für all diejenigen werden, die es eilig haben: Von der Polizei im Paris der Vorkriegszeit, bis zu motorisierten Einheiten von französischer Armee, Wehrmacht oder Résistance im zweiten Weltkrieg. Noch Anfang der Fünfziger treibt in Frankfurt/Main eine Bande ihr Unwesen, die bevorzugt im schwarzen Citroën – sprich im damaligen Jargon per Gangsterlimousine – unterwegs ist.



Sehr zum Leidwesen vieler Tractionisten endet im Juli 1957 mit einer schwarzen Familiale die Traction-Avant-Produktion. In Frankreich bleibt die Reihe aber noch bis in die siebziger und frühen achtziger Jahre im Strassenbild vertreten.

Bild: Citroën

In den Folgejahren wird der Traction Avant immer wieder verbessert, ohne aber Grundsätzliches zu ändern: 23 Jahre lang wird der aerodynamische Streamline gebaut, seine Fertigung endet erst im Juli 1957 nach 759.123 Exemplaren. Bis dahin sind dem kleinen Anfangsmodell 7CV Versionen mit stärkeren Motoren, etwa der "11er", ergänzt durch einen "15CV SIX" mit Sechszylindermotor gefolgt. Es gibt Cabrio- und Kombiversionen und zuletzt noch eine Ausführung mit Hydropneumatischer Federung. Citroën wird mit dem Traction Avant auch international, er wird auch in Grossbritannien, Belgien und Deutschland gefertigt.

Die Geburtstagsfeier "80 Jahre Traction" findet auf dem Gelände der Schlossruine von La Ferté-Vidame in unmittelbarer Nähe der Citroën-Versuchsstrecke statt. La Ferté-Vidame liegt im Departement Eure et Loir 120 Kilometer westlich von Paris ...

Von Jan Eggermann,

<http://www.garage2cv.de/80-jahre-citroen-traction-avant/> 17.4.2014



Bild: Citroën



Bild: Citroën

INFO 80 JAHRE TRACTION AVANT



LA TRACTION UNIVERSELLE

1, Avenue Marthe 95100 ARGENTEUIL

Tel : 01 46 52 11 50

Contact : 80ans@la-traction-universelle.org

Site : www.la-traction-universelle.org



Argenteuil, le 7 mai 2014

Chers amis,

Après plusieurs mois de préparation, avec le soutien de Citroën Héritage et en partenariat avec les acteurs locaux : Conseil Général d'Eure et Loir, Mairie de La Ferté-Vidame, associations locales... l'organisation de l'événement des « **80 ans de la Traction** » à La Ferté-Vidame les 13 et 14 septembre 2014 entre dans sa phase finale. Nous sommes heureux de vous donner l'état d'avancement du projet et de vous communiquer les informations sur nos partenaires.

Avancement du projet :

- Parc de 60 ha et les communs du château mis à disposition par le Conseil Général,
- Participation financière de l'Amicale Citroën France et du Conseil Général,
- Partenariat avec les centres de vacances Center Parcs et Huttopia,
- Restauration rapide et buvettes confiées aux commerçants locaux,
- Dîner champêtre du samedi soir avec traiteur sous chapiteau de 1000 places,
- Spectacle laser et pyrotechnique le samedi à 21h30,
- Musée dans les communs du château sur le thème du salon 1934,
- Concours d'élégance représentatif de la production,
- Conférences sur l'histoire de Citroën et de la Traction,
- Bourse d'échanges de pièces et miniatures,
- Boutique spéciale des 80 Ans de la Traction,
- Visite du Centre d'Essais Citroën,

Informations sur nos partenaires :

- Office de tourisme de La Ferté-Vidame (liste d'hébergements),
- Center Parcs des Bois-Francis à Verneuil sur Avre (offre spéciale 80 ans),
- Campement Huttopia en forêt de Senonches (offre spéciale 80 ans),
- Old'Azur Pneus Michelin Collection (promotion spéciale 80 ans).

Pour vos hébergements, toutes informations et réservations en ligne sont disponibles à partir de notre site : www.la-traction-universelle.org

Pour vos commandes de pneus, adressez-nous votre réservation et votre chèque avant le 30 juin 2014 à : **La Traction Universelle, 1 Avenue Marthe, 95100 Argenteuil.**

Près de 600 Traction sont déjà inscrites à 4 mois de l'événement... Nous savons pouvoir compter sur votre enthousiasme pour que cet événement soit une grande fête de tous les passionnés de Traction !

Le comité d'organisation.



DIE TESTSTRECKE VON LA-FERTÉ-VIDAME



Das Gelände der Teststrecke ist ummauert wie einst Westberlin!
Bild: garage2cv.de

In den Wäldern von La Ferté-Vidame, 120 Kilometer westlich von Paris, stehen noch Mauern mitten im Wald mit Wachtürmen und patrouillierenden Wachen. Doch diese Mauer hier ist nicht erbaut worden, um Staaten voneinander zu trennen. Hier dient sie einem friedlichen Zweck.

Sie sollte den alten Besitz des Louis de Rouvroy, Herzog von Saint-Simon zur Zeit des Louis XIV, vor neugierigen Blicken schützen, aber seit 1934 befindet sich auf dem seit den Tagen der französischen Revolution verlassenen Adelsgrund die fast hermetisch von der Aussenwelt abgeschirmte Citroën-Teststrecke.

Sie sollte den alten Besitz des Louis de Rouvroy, Herzog von Saint-Simon zur Zeit des Louis XIV, vor neugierigen Blicken schützen, aber seit 1934 befindet sich auf dem seit den Tagen der französischen Revolution verlassenen Adelsgrund die fast hermetisch von der Aussenwelt abgeschirmte Citroën-Teststrecke.



In den Wirren der Revolution bis auf die Grundmauern abgebrannt: Der Sitz des Herzog von Saint-Simon, General unter Louis XIV.
Bild: garage2cv.de

Auf 1.000 ha Waldfläche erstreckt sich ein ausgedehntes Strassennetz, das es erlaubt, die neuen Fahrzeuge der Marke ausgiebig zu erproben. Vom Entenvorläufer TPV bis zum neuen Citroën C6 drehen und drehen alle neuen Fahrzeuge der Marke hier ihre allerersten Runden. Autobahn-ähnliche Streckenabschnitte für Langzeiterprobungen, Landstrassen und schlechteste Wege zur Fahrwerksabstimmung: In La Ferté-Vidame kann jede erdenkliche Fahrsituation getestet werden.

Die Wahl fiel nicht ohne Grund auf das Gebiet bei La Ferté-Vidame: Einerseits ist das Gelände für die in Paris ansässigen Konzernmitarbeiter gut erreichbar. Bereits Pierre Boulanger hielt den Standort in den dreissiger Jahren für optimal, denn sowohl die morgendliche An- als auch die abendliche Abfahrt nach Paris seien immer mit Sonne im



OLDTIMER WERKSTATT

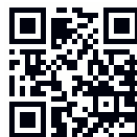
**Daniel Eberli
Im Chellhof 3**

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch



- Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.



CTA - Garage

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen

Termine Tel. 079 435 96 36

Rücken zu bewältigen. Andererseits fallen in dieser Abgeschiedenheit alle unnatürlichen Besucher natürlich sofort auf und geraten in den Fokus vieler Überwachungskameras entlang der Mauer.

In einer 1990 erschienenen Werkspublikation hiess es, dass – obwohl die alte Anlage alle Voraussetzungen für guten Schutz mitbringe – erst moderne Beobachtungstechniken die Unverletzbarkeit der Teststrecke nochmals stark eingeschränkt hätten. So sei einmal versteckt im Farnkraut ein mit hochwertiger Ausrüstung und Überlebensration ausgerüsteter Fotograf aus Deutschland entdeckt worden, der vorgab, ausgerechnet hier ornithologische Studien zu unternehmen. Wer allerdings die Mauern kennt, die das Testgelände umgeben, muss stark an dieser Version des Mannes zweifeln, dem natürlich unmissverständlich klargemacht wurde, er solle seine Studien doch lieber im Schwarzwald fortsetzen

...
Wie gut die Überwachung funktioniert, spürte eine andere Gruppe Automobilbegeisterter im letzten Sommer. Magisch angezogen durch die auch am Rande der Teststrecke deutlich vernehmbaren Motorgeräusche der Testfahrzeuge war schnell ein Wasserdurchlass in der Mauer gefunden, der genügend Platz zum Durchschreiten bot. Auf der anderen Seite angekommen sahen sich die Wagemutigen nicht nur einem massiven Stahlgitter, sondern auch einem heranrasenden Berlingo des Werkschutzes gegenüber ...

Von Jan Eggermann, 2000



Die Teststrecke von La Ferté-Vidame auf einem Satellitenbild von Google Earth. Das Dorf liegt oben in der Mitte des Bildes. Diese Schlossruine befindet sich zwischen Dorf und Testgelände.

CLUBTREFFEN WEST, 26. & 27. 4. 2014

Besuch im Felslabor „Mont Terri“

von Regula Huwyler, 1. 5. 2014, Fotos: Udo Kenkel und Philip McKinstry

Jahr für Jahr bestätigt sich, dass die erste Traction-Ausfahrt immer sehr gut besucht ist. Die Ehre eines jeden Tractionisten wird bestätigt, wenn sein Oldtimer zur ersten Ausfahrt nach dem Winter auch fahrtauglich und bereit fürs kommende Jahr ist. Leider schafften wir Huwys es im 2014 für einmal nicht - unsere Traction steht immer noch bei Rolf in der Garage ohne neue Türverkleidungen.

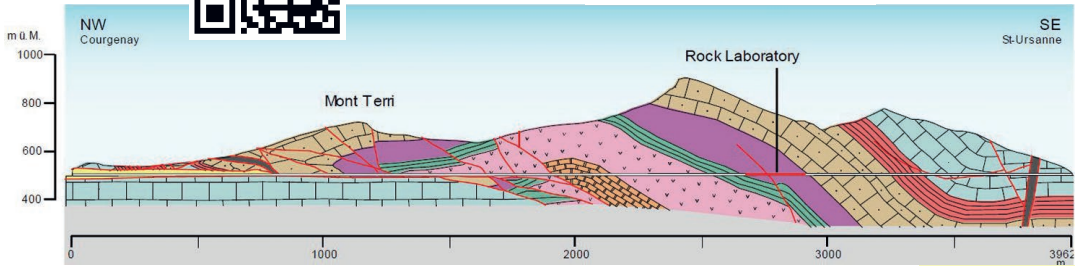
So starteten wir am Samstag, dem 26. April bereits morgens vor halb acht Uhr mit unserem (zum Ärger vieler Tractionisten knallweissen), 13-jährigen Citroën Xantia Richtung Jura. Zwei Stunden später trudelten mit uns die meist schwarzen Oldtimer nach und nach in der Sportanlage von Saignelégier ein und reichten sich gewohnt korrekt nebeneinander auf. Der erste gemütliche, ausgiebige Schwatz bei Kaffee, Gipfeli und feinen Wegglis wurde rundum sehr genossen.



Vor 10 Uhr verteilte Roland die Fahrrouten vom Morgen und Nachmittag. Die 90-minütige Ausfahrt via Saint-Hippolyte führte uns dem Doubs entlang, durch Frankreich über Hügel, durch Täler, zwischen Wiesen und durch Wälder nach St.-Ursanne. Ich bin mir nicht sicher, ob viel mehr andere Autos in diesem historischen Städtchen zu sehen waren als unsere Tractions - es mutete an, als ob es für uns reserviert worden wäre. Im Restaurant „La Couronne“ genossen die einen eine Truite bleue (Forelle blau) zu einem Glas Weisswein genauso, wie die anderen saftiges Schweinsgeschnetzeltes zu einem Glas Roten und für jedermann natürlich viel Wasser zum Spülen.

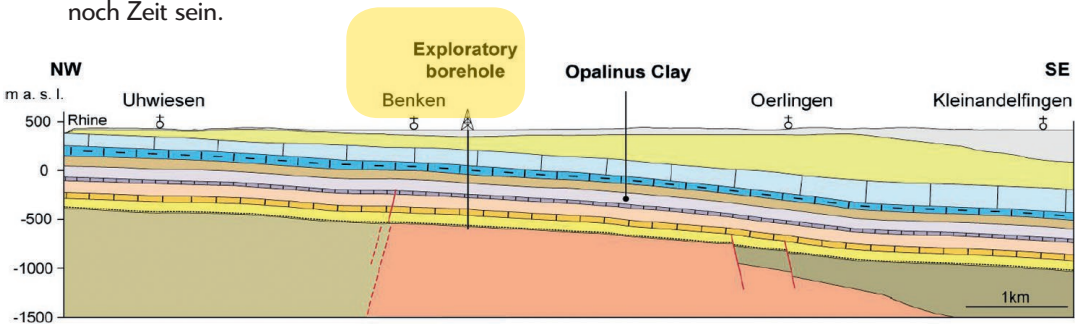






Das Nachmittagsprogramm gestaltete sich für alle absolut spannend. Die Einen erfuhren Unterhaltsames und Spannendes über St. Ursanne mit seinem mittelalterlichen Stadtkern und vor allem über die Geschichte der vielberühmten Stiftskirche mit der romanischen Pfeilerbasilika. Es ging treppauf und -ab, eine Stufe hier, ein Abgang dort, sodass ich als Rollstuhlfahrerin im Nachhinein glücklich bin, meine Wissenslücken über St.-Ursanne im Berginnern ergänzt haben zu können. Mit uns stieg die grössere Gruppe in drei Kleinbusse, die uns zum Besucherzentrum des Felslabors fuhren, wo wir sehr viel Wissenswertes über geologische Tiefenlager, radioaktive Abfälle und deren sichere Entsorgung erfuhren. Ein weiterer Kaffee wurde offeriert und wir konnten uns umsehen bei den Ausstellungen und Erklärungen im Eingangsbereich.

Anhand von Tabellen, Zeichnungen und Darstellungen wurden wir im Repräsentationsraum aufgeklärt über die Versuche, Bohrungen, Testergebnisse, Arbeiten und Abklärungen von Wissenschaftlern und Doktorarbeiten. Viele und immer mehr Länder beteiligen sich an den hier möglichen Versuchen. Swisstopo, Geologen, Nagra etc. alles kommt hier zusammen - unterstützt und ergänzt sich. Verschiedenste Fragen beschäftigten unsere Tractionisten - natürlich kam auch Benken (Wohnort von Daniel + Agi Eberli) zur Sprache, wo ein Lager für radioaktive Abfälle geplant und geprüft worden war, aber auf grosse Opposition von Anwohnern gestossen ist, vor allem wegen der auch geplanten oberirdischen Bauten - alle nutzen sehr gerne unsere Atomenergie und Nuklearmedizin schweigen aber lieber über die Entsorgung der Abfälle. Für weitere Fragen sollte im Felslabor selbst noch Zeit sein.



So stiegen wir zuerst wieder ein in die Kleinbusse und fuhren über den Sicherheitsstollen des „Mont Terri“-Tunnels (Juratunnel) bis in dessen Mitte, 300m unter der Erdoberfläche. Ein durch eine Doppel-Türen-Schleuse abgeschirmter Überdruck im Inneren sorgt dafür,

STADTFÜHRUNG IN ST.-URSANNE

Pünktlich um 14:00 Uhr hat uns Frau Weber für die Stadtführung herzlich begrüsst und eingeladen mit ihr einen Rundgang zu machen.

Das malerische Städtchen aus dem Mittelalter besitzt 3 Stadttore. Porte Saint-Pierre. Porte Saint-Paul und Porte Saint-Jean.

Die vierbogige Steinbrücke über den Doubs wurde 1728 erbaut. Darauf steht eine Statue aus Buntsandstein gefertigt des Brückenheiligen Johannes von Nepomuk. Das Stadtwappen zeigt einen Bären mit dem Bischofstab. Die Stiftskirche ist wunderschön erhalten. Sie stammt aus dem 12. bis 14. Jahrhundert. Romanischer Ursprung mit gotischen und barocken Ergänzungen und Erweiterungen. Sehr schön erhaltene Wandmalereien. Heute leider verblasst - früher blauer Sternenhimmel. Gibt es etwas Schöneres? Für mich einzigartig und berührend! Beidseitig schliesst an die Kirche der frühgotische Kreuzgang aus dem 14. Jahrhundert.

Sehr schöner Innenhof. Prächtiges Südportal der Kirche. Verschiedene archäologische Schätze sind erhalten und ausgestellt. Die Kirche wird rege für kulturelle Anlässe genützt. In der Halle des Hôtel de Ville sind das gotische Kreuzrippengewölbe und Rundpfeiler erhalten. Ein wundervoller Ort für beispielsweise ein kühles Sommerapéro. Mit grossem Fachwissen und ebenso grosser Begeisterung hat uns Frau Weber die Sehenswürdigkeiten von Saint-Ursanne vorgestellt und näher gebracht. Sehr schnell war die Zeit vergangen. Ich danke Frau Weber an dieser Stelle noch einmal herzlich. Die Führung war sehr interessant und sie hat sich wirklich gelohnt.

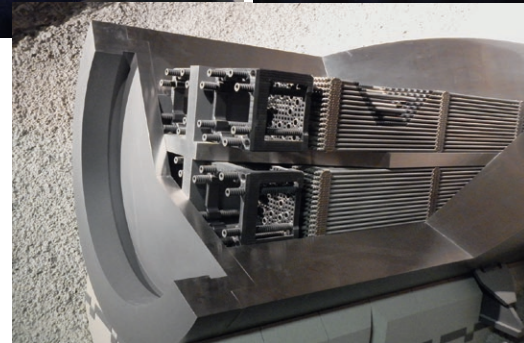
Marianne Ledermann, 6. 5. 2014



dass bei einem Brandunfall der Rauch des Autotunnels nicht in den Sicherheitsstollen gelangen kann. Was 1996 mit ein paar kleinen Nischen begonnen hat, sind mittlerweile etwa 600m Laborstollen. Innerhalb der Jurafaltung entstand hier eine dicke Schicht des speziellen Opalinustons, der absolut Wasser undurchlässig ist, dennoch Wasser enthält und sogar beim Entstehen von allfälligen Rissen, diese wieder selbst schliessen kann - dadurch ist der Ort bestens geeignet für diese speziellen Experimente. 15 Projektpartner experimentieren hier gemeinsam, arbeiten Hand in Hand, um vielleicht zu erfahren, ob, wo und wie unsere Generation, die von ihr produzierten radioaktiven Abfälle sicher lagern, respektive gefahrenfrei entsorgen kann.



Leioceras Opalinum, ein Fossil, das dem Opalinuston seinen Namen gegeben hat. Nach 180 Mio. Jahren ist die Perlmuschel des «Schneckenhauses» noch erhalten. (Bild: nagra)





Das „Mont Terri“-Projekt in Stichworten:

Der spezielle Opalinuston, das einzige bekannte Gestein in der Schweiz, das sich für Tiefenlagerung radioaktiver Abfälle eignet, wird hier im gemeinsamen Forschungsprojekt in hydrogeologischer, geochemischer und geotechnischer Hinsicht untersucht - Der Kanton Jura, als Eigentümer des Gesteins rund um das Felslabor und muss alle Forschungsgesuche bewilligen - Die schweizerische Swisstopo finanziert den Betrieb und Unterhalt - Die 15 Betriebspartner finanzieren die Experimente und deren Auswertung (z.B.: Entwicklung von Methoden; Demonstrationsexperimente oder

Charakterisierungen des Opalinustons) - Sowohl Nagra als auch ENSI arbeiten mit - ein rundum 9cm dicker Stahlmantel schützt vorerst die bestens gesicherten, gut gelagerten Brennstäbe. Aufgestellt in einer grösseren Höhle im Opalinuston wird der Raum rund um den Stahlmantel mit Sepiolitgranulat aufgefüllt (wird auch als Katzensand verwendet). Dieser soll sich bei Wassereintrich durch Quellung wieder zu Stein verfestigen und die entstandenen Hohlräume vollständig verschliessen, so glauben die Geologen. Da sich die Opalinusschicht seit Millionen von Jahren nicht verändert hat (das zeigen spezielle Versteinerungen), trauen die Fachspezialisten ihr nochmals eine Million Jahre mehr zu, um so die Menschheit sicher zu schützen.

Peters Meinung ist, das Felslabor sei eine ideale Spielwiese für gescheite Spezialisten. Ich selbst habe viel Neues, Spannendes erfahren und bin froh, dass es solche Spezialisten gibt, die sich nicht nur für das heute irgend Mögliche interessieren, sondern auch dafür, was vor unserer Zeit war und vor allem auch, was nach uns sein wird.



Danach fuhren wir in gewohnter Kolonnenformation weiter durch wunderschönste Jur-landschaft bis nach Cornol, wo die Einen den letzten Holzschuhmacher in Aktion kennen lernten (Marcel Gagnet) und die Anderen degustierten für Fr.10.- in der nahen Destillerie die seltensten heißen Wässerchen - Eigenbrände von Hagebutten, etc., dabei wurde in unserer Familie immer behauptet, nur die Schweden brächten es fertig, aus „allem“ ein Schnäpschen zu brennen.



Als der Vorstand von Region West hörte, dass Hans Winkler das Basler Hinterland wie seinen Hosensack kenne, wurde ihm postwendend die Organisation des Sonntags übertragen. Wir starteten wiederum in der Schweiz, befanden uns bald auf Frankreichs Boden und bekamen hier einen Vorgeschmack der elsässischen Sprechweise - weder deutsch noch französisch - nicht nur im Satz, auch in einem Wort kann die Sprache gewechselt werden. Dies bewies uns dann Maitre Anthony persönlich, der einen internationalen Käsehandel betreibt, indem er verschiedenste Käse in seinen Kellern reifen lässt. Er erzählte von Degustationen in Paris, Hongkong, der englischen Königin und noch viel mehr. Seine Käse schmeckten auch vorzüglich und Dank seinem Sohn kamen wir dann doch noch in den Genuss mit EC direkt Kuh-, Schaf-, oder Ziegenkäse mit nach Hause zu nehmen. Obwohl die Zeit drängte, um nicht zu spät zum Apéro nach Basel zu kommen, zog unsere Oldtimerschlange doch noch eine kleine Reise hinauf und hinunter durch das Städtchen Vieux-Ferrette, wo wir wie fast überall Leute an die Fenster und vor die Türen lockten.



Dank der Ortskenntnis von Hans gelangten wir wieder zuerst durch das Baselbiet, dann Solothurn, aber immer auf naturschönen, kurvigen Nebenstrassen bis fast ins Basler Zentrum, nämlich nach Muttenz, auf den Parkplatz des Pantheon, wo sich das „schöne“ Parkieren für einmal nicht als ganz so schwierig erwies.



Die Vielen bereits bestens bekannte Citroën-Oldtimer-Autobar von Hans Berchtold war sicher allen sehr willkommen, sowohl Cüpli, Orangensaft, als auch die feinen Knusperlis dazu. Herzlichen Dank dem edlen Spender und Besitzer der Autobar! Dann ging es in die grosse Rundhalle des Pantheons, wo ich über die Autorampe genauso zur aufsteigenden Rundausstellung alter Autos gelangte. Besonders interessierte uns natürlich die zuoberst situierte Spezialausstel-



lung unserer Lieblinge zu Ehren des 80. Geburtsjahres der Traction Avant. Unsere letzte gemeinsame Mahlzeit, serviert von den Pantheon-Angestellten, mundete uns wiederum bestens und der extra mit Citroën Zeichen verzierte Zitronenkuchen war das vollendende Tüpfchen auf diesem Ausflug.

Ganz herzlichen lieben Dank für die Topp-Organisation an Region-West. Ich staune immer wieder, wie viele schöne Örtchen und Wege unseres Landes wir doch wieder kennenlernen, wenn wir mit Euch allen unterwegs sind. Es waren zwei tolle Tage mit der Region West und den vielen Teilnehmenden.



PANTHEON BASEL

Die neueste Errungenschaft von Hans Berchtold: eine Trac-tion 15 Six von 1949, caros-riert von der Carosserie Worb-laufen. Dies ist eines der beiden noch bekannten Exem-plare von ca. 15 Stück, die damals hergestellt wurden.

Wir gratulieren!



Eine Trac-tion 7C von 1934 aus der Sammlung Junod, Bäretswil

Immer wieder schön anzu-sehen, die Trac-tion 15 Six in der Splendilux Ausfüh-rung.
Sie gehört Vilma Schelbli, c-motion, Wagerswil





Eine Traction 11 B Commerciale von 1951
Sie gehört unserem Clubmitglied Josef Mehri, meinem Garagisten des Vertrauens in Grosswangen



..... hier treffen sich die Engländer:

Eine Traction als Coupé carrossiert (Faux Cabriolet) von 1935 (RHD) aus der Sammlung von Hans Berchtold (links)

and the Slough-built Traction Light 15 (11CV) from 1954 owned by our president Fritz Müller (below).



CITROËN

PANTHEON BASEL

Sonderausstellung

Pantheon Basel

13. April - 12. Oktober 2014

Zur Sonderausstellung «Citröen», in welcher auch verschiedene Fahrzeuge von unseren Clubmitgliedern zu sehen sind, gibt es ein Buch mit einer tollen Dokumentation der ausgestellten Objekte. Ein muss für alle Citroën-Fans.

Kosten Fr. 10.-, zu beziehen bei Pantheon Basel AG, Hofackerstrasse 72 4132 Muttenz

Pantheon Basel AG, Hofackerstrasse 72, CH-4132 Muttenz

+41 61 466 40 77, info@pantheonbasel.ch, www.pantheonbasel.ch

Öffnungszeiten: Mo bis Fr: 10 bis 17.30 Uhr, Sa und So: 10 bis 16.30 Uhr, Eintrittspreis CHF 10



Auch im zweiten Teil der 1914 erschienen Broschüre mit dem Titel « Automobil-industrie» der Schweizerischen Landesausstellung in Bern erfahren wir bisher unbekannte Tatsachen.

Habt ihr gewusst, dass in der Schweiz im Jahre 1878 bereits Versuche mit Dampf-wagen unternommen wurden. Der folgende Artikel beschreibt detailliert, wie diese Maschinen konstruiert waren und welche Resultate damit auf der Strasse erzielt wurden.

Die rare Broschüre habe ich von Ruedi Bösch in Büron erhalten. Vielen Dank.

Wir wollen die Liste aller dieser bis auf unsere Tage sich folgenden Erfinder nicht weiter verlängern, die das Automobil zu einem so voll-kommenen Transportmittel gemacht haben, dass es im Begriffe steht, die auf Schienen laufende Maschine, von der es sich ein Jahrhundert früher getrennt hatte, wieder einzuholen.

Jedoch möchten wir hier noch eine eingehendere Beschreibung eines Dampf-wagens geben, der einst einen gewissen Erfolg hatte und der als das erste schweizerische Automobil gelten kann.

Es ist dies das Dampfautomobil der Herren

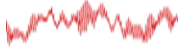
R. Thury und
J. Nussberger.



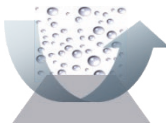
THURY R. und NUSSBERGER J. vom Jahre 1878-1879.
Diese Maschine wurde von zwei damals bei der Sociéte Genevoise pour la Construction d'Instruments de Physique in der Lehre stehenden jungen Männern entworfen und konstruiert. Die ersten Versuche fallen ins Jahr 1878. Dampfmaschine und Dampfkessel wurden provisorisch in einen gewöhnlichen vierrädri-gen Wagen eingebaut. Die Resultate waren dermassen zufriedenstellend, dass die Erfinder beschlossen, ein besonderes, für dieses neue Verkehrsmittel besser passendes Chassis zu konstruieren. Der Kessel war damals ein horizontaler mit Rückschlagflamme und mit einem Dampfüberhitzer.

INSERATE

Akustik
Nr. 25 17 02



Isolation
Nr. 10 25 15



www.isoproq.ch

isoproQ

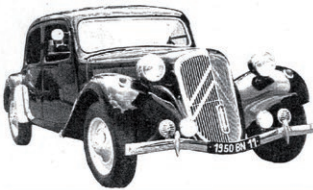
info@isoproq.ch

Tel: 071-279 1512

Thermo
Nr. 30 16 05



Restaurierungs - Material



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern



Wangenstrasse 82
3018 Bern-Bümpliz
Tel. 031 992 58 49

MWST-Nr. 762 344

Das Automuseum

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

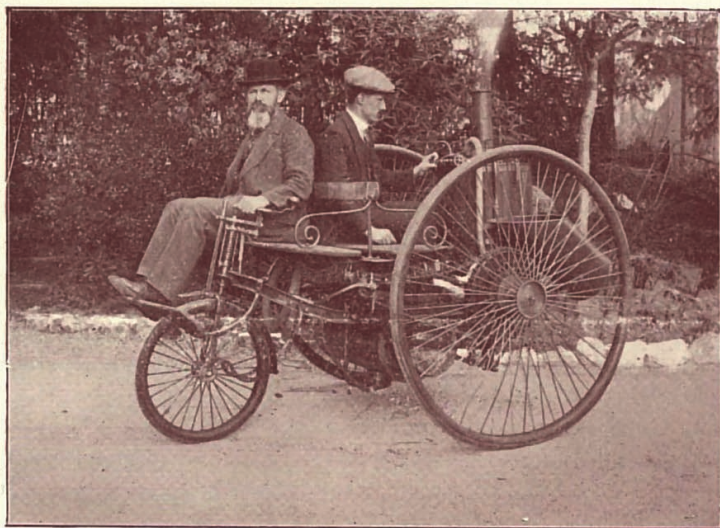
Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung
möglich.



Die Maschine verkehrte dann in den Jahren 1879-1880 oft in der Umgebung Genfs, ohne sich jedoch weit von der Stadt zu entfernen.

Diese Versuche erweckten bei vielen Personen Interesse, namentlich auch bei Herrn Raoul Pictet. Dank seiner Unterstützung konnte der horizontale Kessel durch einen dem Zwecke besser entsprechenden, kräftigeren vertikalen ersetzt werden; einige andere daran vorgenommene



Herr R. Thury mit seinem Neffen, Herrn Nussberger (Sohn des Mitarbeiters von Herrn Thury).

Verbesserungen erhöhten die Leistungsfähigkeit des Vehikels derart, dass grössere Touren damit unternommen werden konnten. (Genf-Morges und zurück, Genf-Cruseilles, auf der alten Strasse von Monnetier etc.), also Strecken bis zu hundert Kilometern. Zugversuche glückten ebenfalls bestens. So wurde z. B. eine Fahrt nach Châblé mit einem von zehn Personen besetzten angehängten Gesellschaftswagen zurückgelegt. Dieser Dampfswagen existiert zur Stunde noch und befindet sich nach einigen vorgenommenen Reparaturen im gleichen Zustand wie vor 35 Jahren.

Nachfolgend seine genaue Beschreibung :

Das Chassis besteht aus einem Eisenrahmen aus einem Stück, der an Stelle der heutigen Längsträger den ganzen Mechanismus trägt. Die Triebachse liegt über dem Chassisrahmen und bewegt sich zwischen zwei



Par Gleitstangen. Die Abfederung besorgen gegen Druck arbeitende Spiralfedern.

Der Dampfkessel befindet sich hinter der Triebachse und bildet teilweise ein Gegengewicht zum Vorderchassis. Dieses ist also sehr wenig belastet, und $\frac{3}{4}$ des Gesamtgewichts ruht auf der Triebachse.

Der Dampfkessel ist ein Röhrenkessel mit Innenfeuerung. Auf 18 Atmosphären Druck geprüft, kann diese Pression normalerweise 10-12 kg erreichen. Die Feuerfläche beträgt $2,5 \text{ m}^2$; das kurze Kamin von kleinem Durchmesser erfüllt seinen Zweck, durch den austretenden Dampf die beste Saugwirkung zu erzielen, in ausgezeichneter Weise; weshalb auch Steigungen sehr rasch genommen werden können, ohne dass dabei ein Druckverlust entsteht. Der Aufstieg nach Monnetier auf der alten Strasse von Mornex (circa 12% Steigung) in schneller Fahrt mit 4 Personen Belastung und gefülltem Wassertank, ist ein Beweis der grossen Kraftentwicklung, deren Kessel und Mechanismus fähig sind.

Die Dampfmaschine mit zwei Zylindern von 72×80 Abmessung, leistet ungefähr 8 Pferdestärken bei 300 Umdrehungen (sie kommt also einem gewöhnlichen 8 Cylinder Benzinmotor gleich, jedoch mit geringerer Tourenzahl). Sie besitzt eine Kulissensteuerung, welche Vorwärts- und Rückwärtsfahren gestattet bei einem von $\frac{1}{10}$ zu $\frac{6}{10}$ wechselnden Entspannungsgrade; der Hebel in rechter Handreichweite des Führers gewährt die vollkommenste Geschwindigkeitskontrolle, die sich denken lässt. Ein zweiter Hebel erlaubt ebenfalls ihre Regulierung vermittelt der Dampfzufuhr.

Die Triebachse besitzt ein Differential von heute noch klassischer Form; mit diesem ist eine Bandbremse verbunden, die vom Führer durch ein Pedal betätigt werden kann.

Die *Triebräder* sind von Hand geschmiedet, und haben viel Mühe und Arbeit gekostet. Die äusserst solide in die Felge geschraubten und vernieteten Speichen liegen dagegen in der Nabe frei und können sich in radialer Richtung hin und her bewegen. Diese Konstruktionsart ist sehr wichtig, da sie bei starker Beanspruchung ein Reißen der Drahtspeichen verhütet. Die Vollgummireifen von 50 mm Durchmesser sind einfach mit einer Mischung von Kautschuk, Guttapercha und Harz auf die Felgen geklebt, die, wenn heiss aufgelegt, eine äusserst solide Gummilösung darstellt.

Die *Kohlenbehälter* reichen für circa 50 km; das *Wasserreservoir* mit 80 l Fassungsvermögen erlaubt dagegen nicht mehr wie 20 km auf einmal zurückzulegen. Jedoch ist seine Füllung äusserst leicht und rasch



vorzunehmen vermittelt eines Ejektors, der in wenigen Sekunden einen luftleeren Raum erzeugt. Es genügt jeweilen den Saugeschlauch in ein Brunnenbecken zu werfen und den Ejektorhahn zu öffnen, worauf das Wasser energisch angesaugt wird und das Reservoir in Zeit von einer Minute füllt.

Das *Lenkrad* ist ebenfalls mit einer gegen Druckwirkung arbeitenden Spiralfeder versehen. Der Lenkorganismus besteht in einer geraden Lenkstange, die vermittelt eines inneren Zahngetriebes auf das Lenkrad wirkt. Die Führung ist also sehr einfach, und die Lenkvorrichtung erlaubt, fast an Ort und Stelle zu wenden, indem der Durchmesser des vom inneren Rade beschriebenen Kreises nur ungefähr zwei Meter beträgt. Eine, übrigens selten beanspruchte Hilfsbremse wirkt vermittelt eines hebelbetätigten Bremschuhs auf das Lenkrad.

Die *Speisung* des Dampfkessels mit Wasser geschieht im Betrieb automatisch durch eine Wasserpumpe. Ein auf die Auspuffleitung montierter *Vorwärmer* temperiert das Wasser bevor es in den Kessel tritt. Das Kondensationswasser wird dagegen nicht verwendet, aus Furcht, es könnte damit Oel von den Zylindern in den Kessel gelangen. Bei Anhalten wird die Speisung des Kessels vermittelt einer Handpumpe vorgenommen. Von den 4 paarweise auf zwei Bänken sitzenden Passagieren, die sich den Rücken zukehren, hat der eine die Heizung und Wasserzufuhr zu besorgen; einem zweiten fällt die Führung zu, während die andern in keiner Weise beansprucht werden.

In der Praxis erzielte Resultate. Die höchste, gemessene und ganz genau kontrollierte Geschwindigkeit ergab 50 km pro Stunde. Die kommerzielle Fahrgeschwindigkeit variierte stark bei den verschiedenen Fahrten, überstieg jedoch mehrere Male 30 km. Auf kurzen Distanzen ist die Höchstgeschwindigkeit von 50 km wahrscheinlich oft überschritten worden.

Steigungen. Trotzdem ihm ein Geschwindigkeitswechsel fehlte, war das Automobil ohne jede Schwierigkeit imstande, die stärksten Steigungen zu nehmen. Der mit einem Anhängewagen gemachte Zugversuch auf der alten Strasse nach Châble, d. h. bei ca. 7% Steigung, ist ein Beweis für die im Vergleich zu den modernen Wagen überlegene Geschmeidigkeit und Kraft dieser Maschine.

Das Gewicht des Wagens in Marschbereitschaft mit gefülltem Wasserreservoir und Kohlenbehältern und vier Personen an Bord erreicht 820 kg.

Zieht man die äusserst geringen Hilfsmittel in Betracht, über die die



Konstrukteure verfügten, ihr jugendliches Alter, die Tatsache, dass sie von den vor ihnen gemachten Studien und Erfahrungen nicht die geringste Kenntnis hatten, die Notwendigkeit, in der sie waren, den grössten Teil der Maschine selbst von Hand zu konstruieren und die Unmöglichkeit, bereits fertige Teilstücke zu erhalten, so muss das erreichte Resultat als ein höchst beachtenswertes bezeichnet werden.



JETZT GEHT NICHTS MEHR



Der Herr links im Bild in seinen weissen Kleidern überlegt, ob es wirklich nur die am Boden stehende Büchse Öl ist, die dieser zusammengebastelten und arg herunter gekommenen Traction fehlt. Das Türpaneel der Fahrertür ist feucht und verzogen und das Auto hat verschiedene Dellen in den Kotflügeln. Hinten und vorne sind verschiedene Felgen montiert, hinten eine Stossstange von einem Six, obwohl es sich um einen 11 BN handelt. Auf der Belgischen Felge hinten fehlt der Raddeckel. Drei Burschen versuchen den Defekt im Motorraum zu suchen. Der mittlere hantiert sicher am Zündverteiler. Die Arretierung der Motorhaube fehlt auf dieser Seite, sie liegt ganz hinübergelappt auf der anderen Hälfte, darum haben die drei so gute Kopffreiheit. Die Szene spielt sich auf einem verlassenem Gehöft ab, das den Eindruck der momentanen Ausweglosigkeit noch unterstützt. Schade, dass wir nicht über den Ausgang dieser Aktion erfahren.

Hans Georg Koch 11. 5. 2014 



Foto: Stefan Haldi

Nach vier Jahren harter Arbeit, vielen Abenden in der Garage und einigen Enttäuschungen konnten Marco Mehri und ich am 1. April (kein Aprilscherz!) die Traction Avant 15 Six H bei der Motorfahrzeugkontrolle Luzern in Kriens vorführen. Schon an der geplanten Zeit von über 30 Minuten konnten wir sehen, dass es die Experten genau nehmen wollten. Das Fahrzeug war bisher nur in Frankreich zugelassen und so musste kontrolliert werden, ob es den Schweizer Vorschriften entspricht.

Zu meiner Überraschung waren zwei Experten für diese Prüfung abgestellt, Herr Jung und Herr Schmidli.

Gemäss einer Checkliste wurde strukturiert vorgegangen und das Auto professionell begutachtet. Beginnend mit der Chassisnummer und der Motornummer wurde Stück für Stück des Fahrzeuges kontrolliert, zuerst von oben, dann von unter dem Boden. Weil wir über die Autobahn angereist waren, zeigte sich ein Wasserverlust über den Überlauf des Kühlers. Ein kleiner Schönheitsfehler, doch die Experten zeigten Verständnis für diese konstruktionsbedingte Eigenheit. Die Vorderachse wurde auf der Rüttelplatte getestet, sämtliche Gelenke hielten dies spielfrei aus.

Dann wurde die ganze Beleuchtung kontrolliert, inklusive Scheinwerfereinstellung und Einstellung der Nebelleuchten bis hin zum Rückfahrlicht.

Anschliessend ging es auf den Bremsprüfstand, wo sich wie beim Test am Morgen bei der Garage Mehri zeigte, dass die Bremsen hinten und vorne gerade zogen. Etwas erstaunt waren die Experten, dass dieses Auto nur eine Einkreis-Bremsanlage besitzt und dass die Hilfsbremse die Handbremse ist. Zwischendurch mussten wir mehrmals den Motor laufen

lassen, damit die Hydropneumatik den Druck und damit die Fahrzeughöhe halten konnte. Herr Jung fuhr jetzt um die Prüfhalle herum und testete, ob die Bremsen zum Blockieren gebracht werden können, was einwandfrei gelang und auch akustisch wahrgenommen werden konnte.

Gleich ging es weiter mit einer Lärmmessung in 7 m Abstand, bei einer Tourenzahl von 1/3 der Nenndrehzahl für maximale Leistung. Damit hatte ich nicht gerechnet. Der ganz neue Auspuff erfüllte aber die Vorschriften und so konnte auch dieser Test positiv abgeschlossen werden.

Mit einem Messband wurden jetzt die Aussenmasse, Radstand und Spur vermessen. Wir näherten uns dem Abschluss der Prüfung und die beiden Prüfer erledigten das Papiergeschäft und übergaben mir dann den ausführlichen Bericht mit allen anderen Unterlagen, mit denen man das Fahrzeug jetzt einlösen konnte. Die beiden Spezialisten der Motorfahrzeugkontrolle haben diese nicht alltägliche Prüfung genau und korrekt aber doch mit Fairness und einer sichtbaren Begeisterung und Freude vorgenommen.

Vielen herzlichen Dank an Herrn Jung und Herrn Schmidli, die mir einen sehr glücklichen Abend bereitet haben.

Hans Georg Koch 2. 4. 2014 



Sonntagmorgen, 4. 5. 2014, Besammlung in Langenthal

60 JAHRE GARAGE FLÜCKIGER AARWANGEN



Am 3./4. Mai 2014 feierte die Garage Flückiger in Aarwangen ihr 60 jähriges Bestehen. Seit wir damals vor 25 Jahren aus der Ostschweiz ins Bernbiet gezogen sind, ist sie unsere Hausgarage sowohl für Neuwagen als auch für unsere Oldtimer. So war eine Zusage für mich also Ehrensache, als mich Hans Ruedi Flückiger anfragte, ob ich nicht ein paar Traktionisten kenne, die sich vielleicht bereit erklären würden anlässlich des Jubiläums, ihre Tractions am Sonntag nach Aarwangen zu fahren und dort auszustellen.

Kurzum nutzte ich auf Anraten von Ruedi Weber die praktische Funktion des Rundmails an alle unsere Clubmitglieder mit der Anfrage, wer wohl Zeit und Lust hätte, am Jubiläum teilzunehmen. Wie immer war auf unseren Club Verlass und innert kurzer Zeit hatte ich mehr als ein Dutzend Zusagen.

Wir verabredeten uns also am Sonntag in der Nähe von Langenthal um danach Punkt 11.00h vor der Garage im Konvoi vorzufahren. Sogar das Wetter hatte Einsicht und trotz relativ kühlen Temperaturen konnten wir einige Sonnenstrahlen geniessen. Eine grosse Anzahl von Besuchern erwartete uns bereits und freute sich ob dem ungewohnten Bild unserer herausgeputzten Tractions jeglicher Couleur, Art und Alter. Mit einem Apéro wurden wir herzlich begrüsst und danach besuchten wir individuell die Ausstellung.





Die Ausstellung auf dem Gelände der Garage, im Ausstellungsraum und sogar in der Werkstatt war mit viel Liebe und Stil hergerichtet worden. Nebst dem vielfältigen Neuwagenangebot (inkl. einem C4 Cactus der eigentlich noch gar nicht dort sein durfte) wurde die Ausstellung mit Sammlerstücken aus dem Besitze Flückigers erweitert. So standen 2CV und DS3 Cabrio, SM und C6, DS und C5 anschaulich nebeneinander. Die Werkstatt (welche so sauber war, dass ich annehmen muss das hier gar nie gearbeitet wird, was ja auf Grund der Qualität von Citroën absolut realistisch ist) glich einem Museum. Hier schlug wohl das Herz jedes Citroën-Liebhaber ein wenig schneller. Mehrere DS, Tractions, HY, Ami6, GS, 2CV, CX, XM etc. präsentierten sich dem interessierten Publikum. Jedes Auto hat natürlich auch seine Geschichte, welche der Besitzer mit dem Fahrzeug erlebt hat (1. Auto, Hochzeitsfahrt etc.).





Auch für das leibliche Wohl war gesorgt und wir konnten unsere Essens- und Getränkebons in Fischknusperli, Bratwürste, Risotto etc. umtauschen. Schnell entstand an den Tischen im Festzelt (geschmückt unter anderem mit unsern zwei Bistro-Blachen aus Fribourg) intensive Gespräche zwischen den Clubmitgliedern welche erst endeten, als wir unseren Parkplatz für den anrückenden SM-Club räumen mussten.

Herzlichen Dank nochmals meinen Clubkollegen, die sich spontan zum Mitmachen entschieden haben. Mein Dank geht aber auch an das Team um Hans Ruedi Flückiger und seine Frau, welche uns freudig empfangen hat!

Text und Fotos André Baumann, 11. 5. 2014 / 11BL 1939



Ergänzung:

Am Rande des Treffens durfte man wieder einmal erleben, wie Kameradschaft in unserem Club gelebt wird: Vergisst mal jemand seine Autonummer wird ihm sofort ein original französisches Nummernschild zur Verfügung gestellt. Im Gegenzug dafür wird eine defekte, entladene Batterie umgehend überbrückt. SO geht das, liebe Mitglieder anderer Clubs!

Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch

UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



Dieses Bild habe ich von Thomas Fritschi aus Reichenbach erhalten. Sein ehemaliger Lehrmeister René Lanz in Kirchberg musste diesen Unfall aufräumen. Die Traction Avant kam auf nasser und rutschiger Strasse ins Schleudern, glitt seitwärts von der Strasse und kam an diesem Baum zum Stillstand. Soweit sich Thomas erinnern kann, ereignete sich dieser Ausritt in die Landschaft in der Nähe von Burgdorf im Jahr 1959 oder 1960. Der Fahrer habe den Unfall leider nicht überlebt, was wir sehr bedauern.

Vielen Dank an Thomas für dieses seltene Dokument.

Blaser

Citroën Traction Avant

Service

- » Jährlicher Unterhalt
- » Mechanik und Elektrik
- » MFK
- » Teil- und Komplettlackierungen
- » Chromteile erneuern
- » Interieur restaurieren
- » Motor- und Getrieberevisionen
- » Komplettrestauration
- » Beratung

Felix Blaser, Lyss

T: 032 384 23 40

N: 079 179 64 60

E: ctas.blaser@gmail.com



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerei.ch



Neu in der Bibliothek

Unsere Bibliothek hat einen wichtigen Zugang erhalten. Es handelt sich um das offizielle Buch des 15. ICCCRs, das vom 9. bis 12. August 2012 in Harrogate, Nordengland stattgefunden hat. Das Buch zeigt das ganze Treffen auf 224 Seiten in unzähligen Farbbildern. Der Text ist dreisprachig nebeneinander, französisch, englisch und deutsch. Am Schluss des Buches findet sich eine offizielle Teilnehmerliste. Ich finde das Buch ausgezeichnet gelungen, sauber und richtig gebunden und eine Freude zum Lesen, sich erinnern und alles zu entdecken, was man damals nicht gesehen hat.

Josef Burri, Bibliothekar CTAC

Bücher aus unserer Bibliothek können gratis für jeweils 4 Wochen ausgeliehen werden. Sie werden per Post versandt und auf gleiche Art wieder zurückgeschickt.



AUSBLICK

Das Clubjahr hat im 2014 mit einem «Big Bang» begonnen. Das Treffen in St. Ursanne war für mich in jeder Hinsicht ein Erfolg. Begonnen mit einer Fahrt durch die wunderbaren Naturlandschaften entlang des Doubs oder den kulinarischen Höhepunkten mit gebratener Forelle oder «Carpe frite». Als Fischliebhaber freute sich mein Gaumen gleich zweimal. Der anspruchsvolle wissenschaftliche Ausflug in einen 180 Mio Jahre alten Fels zeigte uns eine Problematik auf, die unsere Generation nicht mehr lösen können wird. Auf der anderen Seite wurden wir in ein Schuhmacherhandwerk eingeführt, das in naher Zukunft aussterben wird und schliesslich kamen wir über den Oberkäsekenner des Elsass wieder nach Muttenz, wo sich im Pantheon ein grosser Teil der historischen Citroën-Modellpalette versammelt hatte.

Ich freue mich auf das nächste Treffen, bei dem die Region Nord die Federführung übernehmen wird und welches uns die Trinkwasserversorgung der grössten Stadt der Schweiz präsentieren wird. Wir wohnen im Wasserschloss Europas und können uns nicht vorstellen, wie in anderen Regionen der Welt ums Wasser gekämpft wird oder mit welchen Wasserqualitäten man sich zufrieden geben muss und mit welchen Konsequenzen man dann konfrontiert ist. Auch hier freue ich mich, wieder etwas zu lernen, etwas zu sehen, das man sonst nicht sieht und mich wieder mit Freunden zusammenzufinden mit denen ich ein wunderschönes Hobby teile!

Es grüsst Euch Euer Redaktor

Hans Georg Koch 

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:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



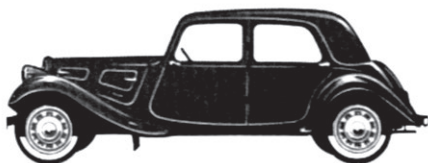
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle
Angaben ohne Gewähr.

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: David Stahel, Hinterdorfstrasse 33, 8412 Hünikon



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 Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

PARURE & SAUVEGARDE
DE LA VOITURE



7

SCINTEX - S.A. capital 72 millions - COURBEVOIE (Seine)

