

# ° CITROËN °



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC - MITTEILUNGEN

2/2015

# 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 079 402 22 85  
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  
markroth@windowlive.com

**Werner König**

Blumengasse 18  
8331 Auslikon  
P 043 497 79 54  
N 079 569 04 72  
wernerkoenig@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**

Leimbachgasse 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](http://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

**Citroen Traction Avant Club, 4442 Diepflingen**

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9  
Konto 61-206981-9  
BIC POFICHBEXXX  
BC (BLZ) 9000

## Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Ernst Mühlheim, Franz Wermelinger

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Rodage</b> .....	<b>2</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>Clubtreffen Region Ost, 26.4.2015</b> .....	<b>5</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>8</b>
<b>Paris 1954</b> .....	<b>12</b>
<b>Klugscheissereien</b> .....	<b>14</b>
<b>Inserat</b> .....	<b>15</b>
<b>Dunlop Karte</b> .....	<b>16</b>
<b>Inserat</b> .....	<b>18</b>
<b>Tagfahrlicht am Oldtimer</b> .....	<b>19</b>
<b>Der alte Mann und das Meer</b> .....	<b>20</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>22</b>
<b>Einladung Treffen West, 28.6.2015</b> .....	<b>23</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>24</b>
<b>60 Jahre Citroën DS</b> .....	<b>25</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>28</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>30</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>32</b>
<b>Clubhock West</b> .....	<b>34</b>
<b>Ölfilter Nachrüstsatz</b> .....	<b>36</b>
<b>Die Zeit vor der Traction</b> .....	<b>37</b>
<b>Inserat</b> .....	<b>38</b>
<b>Das Citroën Logo</b> .....	<b>39</b>
<b>Ausblick</b> .....	<b>40</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>40</b>

## 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  
Glarnerstrasse 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 und Tractionisten

Bereits ist die erste Ausfahrt Geschichte! Die Organisatoren der Region Ost hatten zu einer interessanten Führung in der Region Walensee – Sarganserland eingeladen. Bereits einige Tage vor dieser Ausfahrt waren die Wetterprognosen nicht gerade viel versprechend. Bis am Samstag waren die Prognosen bestenfalls „Nachlassen der schweren Niederschläge“. Toll – das Einzige was nicht sehr zuverlässig funktioniert an meiner Traction sind die Scheibenwischer! Schon lange wollte ich mal einen Service am Scheibenwischermotor machen, aber eben: WOLLTE! In Gedanken beruhigte ich mich, da ich wusste, dass noch einige Äpfel in der Früchteschale liegen und 3 – 4 Stopps zur Reinigung der Scheibe mit einem angeschnittenen Apfel – aber oha lätz: Im Baselbiet hörte es am Samstagmorgen nach 6 Uhr auf zu regnen. Um 7.15 Uhr war unser Abfahrtstermin zum Treffpunkt der Nordwestschweizer in Diegten. Die Landschaft sah aus wie im Herbst: Nebel hing an den Hügeln und es war noch recht kühl. Bereits auf der Südseite des Juras war eine deutliche Wetterbesserung sichtbar. Unglaublich aber wahr, ab Sursee war sogar zaghafter Sonnenschein zu beobachten.



Je näher wird zum Kaffee-Halt in Murg am Walensee kamen, wurde das Wetter immer freundlicher und sonniger. Unsere Regionalvorstände der Region OST hatten also beste Arbeit geleistet: Sie hatten eine schöne Fahrt und eine sehr interessante Führung im Versuchsstollen Hagerbach vorbereitet. Auch die Kolleginnen und Kollegen, die sich unterirdisch nicht wohlfühlen, kamen auf ihre Rechnung. Diese Gruppe besichtigte das Schloss Sargans.

Ein Schloss mit Aussicht!





Anschliessend fuhren wir nach Wangs ins Parkhotel zum gemeinsamen Mittagessen. Der Service klappte hervorragend und die Stimmung war fröhlich und gemütlich. Auch den australischen Gästen von Agi und Dani Eberli gefiel unser Ausflug sehr gut. Als ehemaliger Präsident eines Traction-Clubs in Australien kaufte der Australier eine Plakette für seine Traction in Melbourne. Gemäss meinen Notizen im Rodage des Heftes Nr. 1/2015 sind nun also bereits 3 Plaketten in Australien an Tractions montiert!



Am Abend waren auf meinem Tacho immerhin 430 km mehr aufgeführt als am Morgen! Für die Autos aus der NW-Ecke der Schweiz wurden also insgesamt mehr als 1700 km an diesem Tage zurückgelegt. Und das alles ohne Pannen und ohne Regen!

Den Organisatoren Markus „Muck“ Roth, Hans Bollhalder und Werni König möchte ich an dieser Stelle für ihre geleistete Organisation nochmals herzlich danken!

Wenn Ihr dieses Heft lest, werden etwa 20 Autos oder fast 40 Mitglieder des CTAC unterwegs sein und in Italien die Region um die Dolomiten unsicher machen. Die Organisatoren Zimmermann und Koch haben wiederum eine interessante Reise mit vielen Events geplant. Wir sind sehr gespannt auf den Bericht in einem der nächsten Hefte!

Auch auf die Ausfahrt West vom Sonntag, 28. Juni mit der Besichtigung der Gewürzfabrik Cuenin sind wir sehr gespannt. Bitte Eure Anmeldung nicht vergessen!

Bis zu unserem nächsten Treffen verbleibe ich

Mit lieben Grüßen aus dem Baselbiet und wie immer: Gäbet Sorg im Ränke

Euer Präsident,

Fritz Müller

A handwritten signature in blue ink that reads "Fritz Müller". The signature is written in a cursive, flowing style.

## **Nachwort mit guten Neuigkeiten:**

Soeben ist Ruedi Weber, unser Vize-Präsident, von der Delegiertenversammlung der FSVa in Luzern zurückgekehrt und hat mich über das Ergebnis in der wichtigen Sache zur Bildung eines einzigen neuen Dachverbandes für unsere Oldtimer orientiert:

Die beiden Verbände, der FSVa und die Swiss-Oldtimers, haben am 16. Mai 2015 nach jahrelangen Bemühungen nun tatsächlich fusioniert und sich in dem neuen Verband mit dem Namen „Swiss Historic Vehicles Federation“ oder abgekürzt SHVF zusammengeschlossen. Es wurde ein neuer 11-köpfiger Vorstand gewählt. Als erster Präsident wird Lukas Oberholzer, ehemaliger Präsident vom SMVC, den neuen Verband führen. Die lange Zeit der Verhandlungen und Sitzungen der ehemaligen Verbände ist nun definitiv vorbei. Wir wünschen dem frisch gewählten Vorstand eine glückliche Hand und einen guten Kurs in der konstruktiven Phase der Formierung des neuen Verbandes SHVF.

# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 28.6.2015 Region West
- 1.7.2015 Abendausfahrt Nord
- 8.8.2015 Grillplausch Nord
- 16.8.2015 Region Nord
- 23.8.2015 Hecktriebler Treffen
- 27.9.2015 Region Süd
- 28.11.2015 Jahresschlusshöck Region Nord, Gundetswil
- 2.12.2015 Santichlaus in Willisau
- 5.12.2015 Chlouser-Abend Region West, Hornusserhütte Belp
- 31.1.2016 Generalversammlung, GZI Forschungsinstitut, Nottwil

## Stammtische

- Region West Neu: Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern  
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

- 28.6.2015 Oldtimertreffen Bleienbach ([www.fluegerli.ch](http://www.fluegerli.ch))
- 3.-5.7.2015 Lignères Historique ([www.lignieres-historique.ch](http://www.lignieres-historique.ch))
- 5.7.2015 Oldtimer Sunday Morning Zug, ([www.osmt.ch](http://www.osmt.ch))
- 26.7.2015 Rädli Träff Bilten ([www.oldtimermesse.ch](http://www.oldtimermesse.ch))
- 26.7.2015 Oldtimertreffen Bleienbach ([www.fluegerli.ch](http://www.fluegerli.ch))
- 2.8.2015 Oldtimer Sunday Morning Zug, ([www.osmt.ch](http://www.osmt.ch))
- 16.8.2015 Bergprüfung Altbüron ([www.fluegerli.ch/altbueron](http://www.fluegerli.ch/altbueron))
- 6.9.2015 Oldtimertreffen Hasenstrick ([www.oldtimer-treffen.ch](http://www.oldtimer-treffen.ch))
- 6.9.2015 Frutigtaler Oldtimertreffen Reichenbach  
([www.frutigtaler-oldtimertreff.ch](http://www.frutigtaler-oldtimertreff.ch))
- 23.8.2015 Oldtimertreffen Vaduz ([www.oldtimermesse-ch.com](http://www.oldtimermesse-ch.com))
- 19.-20.9.2015 34ème Bourse d'Echanges Lipsheim
- 9.-11.10.2015 Veterama Mannheim

## Redaktionsschluss für Heft 3/2015: 5.7.2015

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:  
[www.tractionavant.ch/ctaCTATreffen.php](http://www.tractionavant.ch/ctaCTATreffen.php) dank Ruedi Weber!



# CLUBTREFFEN REGION OST, 26.4.2015



Petrus prophezeite ein Treffen inmitten einer mehrtägigen Regenperiode. Doch der Glarner Föhn machte nicht mit und bescherte uns überraschend einen herrlich warmen Frühlingstag. So trafen sich 25 Tractors mit rund 60 TeilnehmerInnen im Lofthotel Murg zu Kaffee und Gipfeli.





Die gemeinsame Ausfahrt führte uns auf der Kantonsstrasse dem Walensee entlang weiter durch das in vollem Blust stehende Seesdal zum Versuchsstollen Hagerbach bei Flums.



Die beiden Führer vermittelten uns viel Fachwissen über den Tunnelbau für Strassen und Bahnen. Während zwei Stunden erhielten wir Einblick in unzählige Segmente des weitverzweigten fast 15 km langen Stollennetzes. Namhafte in der Schweiz tätige Unternehmen inkl. SUVA beteiligen sich an diesem Gemeinschaftswerk mit modernsten Baustoffprüflabors. Die Forschung und Entwicklung neuester Verfahrenstechniken samt realitätsnaher Ausbildung und Training mit SBB – Güter- und Personenwagen in den Stollen findet ihre Anwendung auch im Jahrhundertbauwerk NEAT-Basistunnel.







## OLDTIMER WERKSTATT

**Daniel Eberli**

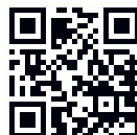
**Im Chellhof 3**

**8463 Benken ZH**

**Tel. 052 319 25 17**

Mail: [eberlid@swissonline.ch](mailto:eberlid@swissonline.ch)

[www.oldtimer-taxi.ch](http://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.







Die ausgestellten restaurierten Tunnelbohrmaschinen verschiedenster Art und Dimension fanden grosses Interesse bei den Besuchern!







An Wochenenden steht die riesige Kaverne im Berginnern für Konzertevents für bis zu 500 Personen zur Verfügung. Zu erwähnen wäre noch die grosse Sammlung von historischen Oel-, Petrol- und Karbidlampen aus aller Welt. Der kühlen Unterwelt dank der Stollenbahn wieder entronnen, stiegen wir gerne in unsere von der prallen Sonne aufgeheizten Tractions für die Weiterfahrt zum Parkhotel Wangs bei Sargans. Beim Mittagessen und Kaffee hatten wir genügend Zeit für Stollen- Benzin- und Rostgespräche. Den drei Organisatoren Markus Roth, Werner König und Hans Bollhalder ein grosses Dankeschön für den perfekt organisierten Anlass.

Flemming Gubler, 27.4.2015, Fotos Werner Zimmermann und Hans Georg Koch



# PARIS 1954

Ich war wieder mal in Paris, „meine Stadt“, wie immer grossartig!

In einem kleinen Café an der Strasse habe ich in die „Rückspiegel“ geschaut und schau mal, was ich dabei gesehen habe!

Paris 1954, das war schon damals nicht leicht durch die doch breiten Strassen zu kommen.

Mit besten Grüssen, Felix Blaser







Wieviele Tractions sind auf dem Bild?

Der erste Einsender mit der richtigen Zahl erhält einen der neuen Clubkleber!  
Bitte e-Mail an [hansgeorg.koch@fibermail.ch](mailto:hansgeorg.koch@fibermail.ch)

# KLUGSCHEISSEREIEN

Von Wolfgang Blaube, Oldtimer Markt, 2/2015

## »Den Citroën 11 CV nennt man Gangsterlimousine«



Eine Behauptung, die absolut unbestritten ist – aber trotzdem falsch. Natürlich ist richtig, dass die legendären *Traction-Avant*-Modelle mit 56 PS star-

ster den Gendarmen lässig entschwinden ließ. Weshalb deren 22 PS schwächere 11 CV eher als *Gangsterverlustlimousinen* kursieren müsste.

kern 1,9-Liter-Vierzylinder so überlegene Fahreigenschaften hatten, dass sie vorzüglich als Fluchtwagen für die Unterwelt taugten. Doch dieses Privileg relativiert sich mittels der in diesem Zusammenhang gern ignorierten Tatsache, dass die Gendarmerie der *Grande Nation* in jener Ära gleichsam meist per Citroën 11 CV unterwegs war. Ein Patt der Motorisierung, das Fragen aufwirft.

Etwa die, welches denn nun die echte, die wahre Gangsterlimousine ist. Knappe, korrekte Antwort: der Citroën 15 Six. Jener große *Traction Avant* unterscheidet sich vom Markenkollegen vor allem durch einen längeren Wagenbug und den darin verbauten 2,9-Liter-Sechszylinder, der mit 78 PS die Gang-



Unschuldig kriminalisiert: Der Volksmund irrt, nennt er den 11 CV (hier das Stück von Leser Hagen Schäfer, der das Thema aufwarf) die *Gangsterlimousine*





A photograph of a vintage black car with a white grille and white-walled tires. A woman in a light-colored, fringed dress and dark gloves stands next to the car. The background is an ornate interior with a large, illuminated mannequin leg. The license plate of the car reads '9113-AU84'.

# Oldtimermesse

25. Oktober 2015 St. Gallen

OLMA Messegelände  
Sonntag 9-17 Uhr  
[www.oldtimermesse-ch.com](http://www.oldtimermesse-ch.com)

Der CTAC ist mit seinem neuen Stand an der Oldtimermesse präsent!




# DUNLOP KARTE

Am 2. Februar erreichte mich ein Mail von Herrn Hansjörg Luterbach, einer Person, die ich bisher noch nicht kannte.

Er schrieb: *Da ich in Huttwil oft an Ihren CTAC-Mitteilungen mitarbeite, weiss ich von Ihrem speziellen Hobby. Per Zufall bin ich nun auf Ricardo auf etwas gestossen, das Sie bestimmt interessieren dürfte.*

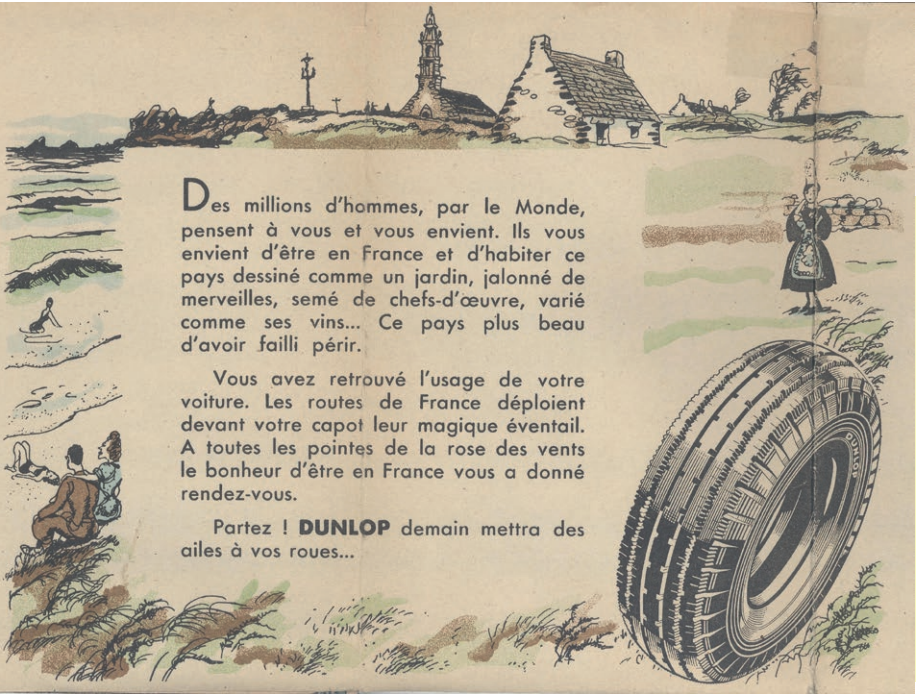
Der angehängte Link führte zu einer Frankreichkarte aus den Fünfzigerjahren, die vom Preis her erschwinglich war und die ich aus purer Neugier ersteigerte. Leider ist sie nicht datiert.

Ich war nicht schlecht überrascht, dass es nicht ein alte Michelin-Karte war sondern eine Dunlop-Karte! Ich wusste bisher nicht, dass es auch so etwas gegeben hat. Es ist eine Strassenkarte im Masstab 1:1 Mio, Eine Hälfte von Frankreich ist auf der Vorderseite, die andere auf der Rückseite. Ringsum ist sie mit Karikaturen der einzelnen Regionen Frankreichs verziert. Dazu gibt es noch eine Tabelle mit den vorgeschriebenen Reifendrücken und die obligate Dunlop Werbung.

Hans Georg Koch, 20.4.2015 



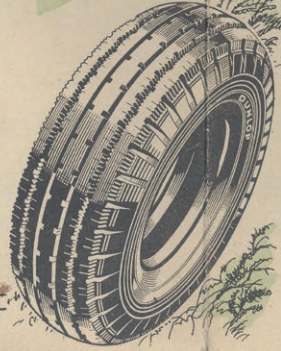




Des millions d'hommes, par le Monde, pensent à vous et vous envient. Ils vous envient d'être en France et d'habiter ce pays dessiné comme un jardin, jononné de merveilles, semé de chefs-d'œuvre, varié comme ses vins... Ce pays plus beau d'avoir failli périr.

Vous avez retrouvé l'usage de votre voiture. Les routes de France déploient devant votre capot leur magique éventail. A toutes les pointes de la rose des vents le bonheur d'être en France vous a donné rendez-vous.

Partez ! **DUNLOP** demain mettra des ailes à vos roues...



### TABLEAU DE GONFLEMENT

SUPER BAS. PRESS.			STABILIA			BALLON BAS. PRESS.			BALLON BAS. PRESS.		
DIMENSIONS	PRESSIION DE GONFLEMENT	CHARGES PAR ESSEU	DIMENSIONS	PRESSIION DE GONFLEMENT	CHARGES PAR ESSEU	DIMENSIONS	PRESSIION DE GONFLEMENT	CHARGES PAR ESSEU	DIMENSIONS	PRESSIION DE GONFLEMENT	CHARGES PAR ESSEU
4.00x15R 1.3		350	125x400 R 1.2		400	5.00x17 2.5	900	7.00x18 R 3.	1.700		
4.25x15 1.3		360	135x400 R 1.25		500	5.00x19 2.5	950	7.00x19 R 3.	1.700		
4.50x175x16 1.9		660	145x400 R 1.25		600	5.00x20 2.5	950	7.00x20 R 3.	1.800		
5.00x5.25x18 R 1.9		740	155x400 R 1.4		700	5.00x21 2.5	950	7.00x21 R 3.	1.800		
5.25x16 1.9		770	165x400 1.4		800	5.25x17 2.5	950	7.50x17 R 3.	1.800		
5.50x16 1.9		810	185x400 1.5		1.000	5.25x18 2.5	1.000				
5.75x16 1.9		890	205x400 1.6		1.200	5.25x19 2.5	1.050				
6.00x16 2		1.020				5.25x20 2.5	1.050				
6.25x16 2		1.100				5.25x21R 2.5	1.050				
6.50x16 2		1.170				5.50x17 2.5	1.050				
7.00x15 2.5		1.400				5.50x18 2.5	1.100				
7.00x16 R 2.		1.270				5.50x19 2.5	1.100				
7.50x15 2.		1.400				6.00x20 R 2.5	1.100				
7.50x16 R 2.		1.400				6.00x17 R 2.75	1.200				
8.25x15 2.25		1.620				6.00x18 R 2.75	1.300				
						6.00x19 R 2.75	1.300				
						6.00x20 R 2.75	1.400				
						6.00x21 R 2.75	1.400				
						6.50x17 R 2.75	1.400				
						6.50x18 R 2.75	1.400				
						6.50x19 R 2.75	1.500				
						6.50x20 R 2.75	1.500				
						7.00x17 R 2.75	1.500				



**SONDERSCHAU**

**FAHRZEUGE UND STANDMOTOREN AUS USTER**

**ZUM ELFTEN MAL**

**OMU**

**OLDTIMER-MESSE USTER**

**27. | 28. JUNI 2015**

**TEILEMARKT MIT OLD- UND YOUNGTIMERTREFFEN**

**9:00 BIS 17:00 UHR**

**SONNTAG 28. JUNI: CORSO 10:30 BIS 12:30 UHR**

**STADT- UND LANDIHALLE USTER**

**Eintritt ganzes Gelände CHF 08.00**



**A 53 | Ausfahrt Uster West**

**Organisation:**

**Ruedi Meier | Steinstrasse 21 | 8630 Rüti | 055 240 81 73**

**[www.oldtimermesse.ch](http://www.oldtimermesse.ch)**





# TAGFAHRLICHT AM OLDTIMER

Seit dem 1. Januar 2014 ist das Fahren bei Tag mit Licht in der Schweiz vorgeschrieben. Löblicherweise hat man für die Oldtimer, die vor dem 1. Januar 1970 in Verkehr gesetzt wurden, eine Ausnahme gemacht. Diese dürfen auch weiterhin ohne Licht am Tage verkehren. Wenn das Licht aber tatsächlich der Verkehrssicherheit helfen sollte, dann müssten sich wohl auch die "Ausnahme-Fahrer" überlegen, besser doch mit Licht zu fahren, um neben den mit teilweise arg hellem Tagfahrlicht fahrenden Neuzeitlern nicht völlig ins Dunkel zu geraten.

Der moderne Personenwagen behilft sich spezieller LED-Tagfahrlichter, die kaum Strom benötigen und immer mehr auch Designelemente am Auto sind. Ältere Fahrzeuge aber sind auf die Nutzung des Abblendlichts angewiesen, womit natürlich deutlich mehr Strom benötigt wird, der sich sogar in zusätzlichen Verbrauchswerten zeigt. Zudem besteht vermehrt das Risiko, dass das Licht nach Abstellen des Wagens nicht ausgeschaltet wird, denn viele Fahrzeuge der Siebziger- oder Achtzigerjahre hatten noch keine automatische Abschaltvorrichtungen.

Besonders schlimm trifft es die Sportwagen mit Klappscheinwerfer, bei ihnen leidet oft die Optik und der Luftwiderstand nimmt zu. So ist es kein Wunder, dass auch Oldtimer-Besitzer auf die Idee kommen, ihr Auto mit LED-Tagfahrlicht nachzurüsten, fallen doch damit die meisten genannten Nachteile weg.

Allerdings begeben sie sich jetzt in eine Grauzone, was die Veteranenzulassung (Sonderstatus für Oldtimerfahrzeuge (Code 180), die erlaubt, mehrere Autos auf ein Kennzeichen einzulösen und das Motorfahrzeug-Kontrollintervall auf sechs Jahre zu dehnen) angeht. LED-Zusatzlampen sind keine zeitgenössischen Zubehör-/Anbauteile und gehören aus Sicht der Strassenverkehrsämter nicht an einen Veteran.

Eine Anfrage beim Strassenverkehrsamt Zürich ergab, dass man die Nachrüstung von LED-Lichter an Veteranenfahrzeugen nicht als Pflicht sehe. Wenn der Fahrzeughalter sich trotzdem für eine freiwillige Nachrüstung entschied, verliere er die Vergünstigungen des Veteranenstatus, will heissen, sein Fahrzeug wird behandelt wie modernere Occasionen, muss alle zwei Jahre zur Kontrolle und kann nicht auf ein Veteranen-Kontrollschild eingelöst werden.

Andere Strassenverkehrsämter sehen dies ein wenig pragmatischer und meinen auf Rückfrage, dass der Veteranenstatus durchaus aufrecht erhalten bleiben könne, wenn die LED-Lichter spurlos demontierbar wären.

Man ist sich also noch nicht ganz einig zwischen den Kantonen, allerdings hofft man, dass das ASTRA oder die Vereinigung der Strassenverkehrsämter schon bald gemeinsam zu einer Regelung kommen könne. Tatsächlich seien bisher halt auch noch kaum solche Fälle vorgekommen, meinte ein Sprecher eines Strassenverkehrsamtes.

Nun, wir haben schon einige dieser Fahrzeuge zirkulieren sehen und es werden wohl immer mehr sein. Ob neomodische LED-Lichter wirklich an einen Oldtimer gehören, wenn man ästhetische und Kulturgut-Kriterien anwendet, ist allerdings dann eine ganz andere Frage.

aus Zwischengas-Blog von Bruno von Rotz, 27.09.2014



# DER ALTE MANN UND DAS MEER

Reise nach La Ferté Vidame vom 13-14. September 2014 - Teil 2

Wie im ersten Bericht erwähnt haben Katrin und ich noch eine Woche „Bretagne“ im Anschluss an La Ferté Vidame angehängt. Nach einem ausgiebigen Frühstück machten wir uns dann am Sonntag auf die Reise. Kurz nach La Ferté Vidame verdünnten sich die Tractionströme und bald einmal sah man nichts mehr von diesen Fahrzeugen. Fast melancholisch wurde die Stimmung. Unsere Fahrtrichtung ging nach St. Malo, aber gelandet sind wir im romantischen Fischerdorf Cancale. Dieses sich treiben lassen und dann unerwartet etwas Schönes finden, das macht es aus. So erging es uns mit Cancale. Muschelstände, Fischverkäufer und Essen aus der Hand, einmalig.



Unser Tagesziel war Pontaubault in der Nähe von der Insel Kathedrale le Mont St.-Michel in der Normandie. Diese touristisch überlaufene Insel haben wir nur aus 10 Km-Distanz besichtigt. Ich

hatte im Internet nach möglichen Übernachtungsmöglichkeiten gesucht und wurde in diesem „Dörfchen“ Pontaubault fündig. Aber nicht findig, das Suchen war etwas mühsam und das Resultat ernüchternd. Zufällig kam ein junges Paar im Auto vorbei und erklärte uns - etwas knapp und unfreundlich - die Anlage sei ausgebucht, basta. Also galt es, vor Ort eine andere Bleibe suchen. Diese fanden wir dann auch rasch und wurden in einem wirklichen Gourmet-Tempel fündig. Im Hotel/Restaurant „Les 13 Assiettes“ gab es Schlemmen in Frankreich - ohne Plastik - gediegen und köstlich. Da aber unser Ziel die Bretagne war, ging es weiter Richtung Westen zur Atlantikküste. Und hier kommt der Satz „der alte Mann und das Meer“ ins Spiel. Ich hatte





schon daheim auf Katrin eingewirkt, dass sie unbedingt die Badehose einpacken müsste. Sie war von dieser Idee nicht so begeistert –viel zu kalt und ausserdem gefährlich im Atlantik zu baden. Für mich alles keine Argumente. Ich wollte einmal im Atlantik baden, basta. Das Ziel war Châteaulin. Nördlich ist Brest und südlich Quimper. Die Idee war, von hier aus Tagesreisen in die Städte und Dörfer zu unternehmen. Mit unserem Hotel Old Salt House haben wir einen Volltreffer gelandet. Unter englischer Führung wurden wir in einem dreihundert jährigen Haus herzlich empfangen und genauso vier Tage lang beherbergt und bewirtet. Sehr empfehlenswert. Das Haus ist frisch renoviert und der Erhaltungsmix aus Altem und Neuen ist gepaart mit viel Fingerspitzengefühl für das Moderne. Und der Preis unglaublich = vierzig Euro pro Person mit Frühstück. Wir haben tolle



Ausflüge gemacht. Da ist das Städtchen Locronan welches sich seine Bretonische Art erhalten hat und als Künstlerdorf zu bezeichnen ist. In diesem Dorf findet man einige sehenswerte Artisan-Geschäfte. Auch Pont-Aven und selbstverständlich Concarneau sollte man besuchen und gesehen haben. Es wurde uns

bewusst, dass wir in dieser Woche nicht wirklich alles sehen und anfahren konnten. Das lässt Zeit und Raum für ein anderes Mal. Aber da war ja noch das Ding mit der Badehose. Und der alte Mann wollte unbedingt in den Atlantik. Am allerletzten Tag wurde die Badehose doch noch nass und der „Alte“ strahlte zufrieden und glücklich.



Wieder war eine unvergessene schöne Zeit mit den Tractionisten und einem Traction-Treffen zu Ende. Erlebnisreiche und eindruckliche Ferien –mit Badehose- runden diese Ferien ab. Der Weg ist das Ziel. Und dieses dürfte dann das ICCCR 2016 in Holland sein.

Auf ein Wiedersehen.....

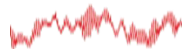
mit tractionistischen Grüßen

Katrin + Udo Kenkel, 1.4.2015( Text und Fotos)



# INSERTATE

**Akustik**  
Nr. 25 17 02



**Isolation**  
Nr. 10 25 15



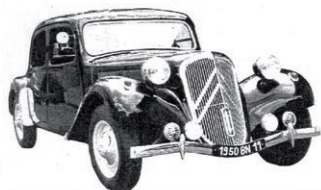
**Thermo**  
Nr. 30 16 05



[info@isoproq.ch](mailto:info@isoproq.ch)

**Tel: 071-279 1512**

## Restaurierungen - 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.

# EINLADUNG TREFFEN WEST, 28.6.2015

Wir treffen uns ab 09.00 Uhr zu Kaffee und Gipfeli im Gasthof zum Lamm, Gwattstrasse 128, 3645 Gwatt (Thun)

GASTHOF ZUM  
**LAMM**



Bitte Anmeldung über unsere Webseite  
Dort findet sich auch das Programm mit  
genauem Anfahrtsplan zum Downloaden.

Telefonische Anmeldung bei  
Roland Ledermann 079 435 30 73

Anmeldeschluss:  
20.6.2015



<http://www.tractionavant.ch/Anlaesse/2015/Westausflug/Einladung.php>

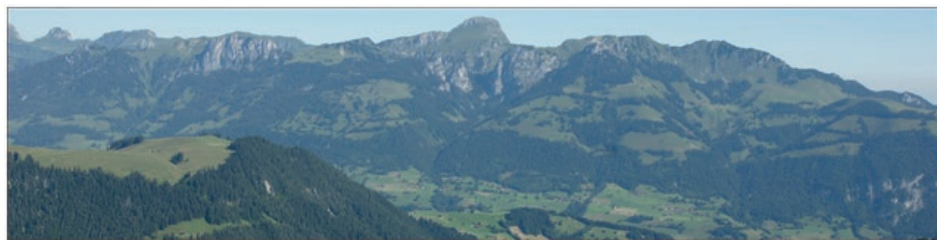
Gemeinsam fahren wir via Reutigen nach Burg-  
holz und besuchen dort die Firma Cuenin AG,  
Gewürzmühle, den Familienbetrieb unserer Club-  
mitglieder H. u. V. Lustenberger.

Nach dem vom Gastgeber offerierten Apéro geht  
es zum Mittagessen ins Restaurant Diemtigbergli  
oberhalb von Diemtigen.



Von hier gib es eine wunderbare Aussicht  
zu geniessen.

Das Vorstandsteam West freut sich auf  
eine zahlreiche Teilnahme!





## 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](http://www.gasthauspostwillisau.ch)

# 60 JAHRE CITROËN DS

## Tradition: 60 Jahre Citroen DS

<http://www.welt.de/motor/news/article137749426/Tradition-60-Jahre-Citroen-DS.html>

Technisch und zugleich kulturell einzigartig, über allen Dingen schwebend wie eine Göttin, das war in der Geschichte des Automobils nur ein Fahrzeug: Die DS, französisch gesprochen Déesse, also „Göttin“. Zum 60. Geburtstag macht Citroen den mythischen Buchstabencode seines früheren Flaggschiffs zum Signet einer Premiummarke – eigenwillige Würdigung eines Jahrhundertautos.



Citroen DS 19 Jahrgang 1961, Foto: Citroën

DS, diese zwei Buchstaben verkörpern für frankophile Automobilfans seit 60 Jahren ultimative Avantgarde und Ästhetik, vor allem aber die Vorherrschaft von Citroen bei extravaganten Formen und technischen Innovationen. Die göttliche „Déesse“, das war bis dahin nicht dagewesener Futurismus in Millionenaufgabe vom legendären ersten Citroen DS 19 aus dem Jahr 1955 bis zur finalen Ausbaustufe Citroen DS 23 aus dem Jahr 1975. Wie kein anderes Fahrzeug haben sich diese revolutionären Limousinen, Landaulets, Kombis und Cabriolets in die Geschichte von Technik, Kunst und Kultur eingeschrieben.

Gegen die Wirkung der DS waren alle Wettbewerber chancenlos, das Citroen-Flaggschiff wurde ein technisches Wahrzeichen der Grande Nation, so wie der längste Transatlantikliner aller Zeiten, die „France“ von 1961, der Überschallverkehrsjet „Concorde“ von 1969 oder später der schnelle TGV auf der Schiene. Und in den luxuriösen Prestige- und Pallas-Linien wurde der einst größte Citroen internationaler Inbegriff französischen Lifestyles. Weshalb nicht nur in Deutschland viele passionierte DS-Fahrer ihren

Citroen schlicht Pallas nannten. Zumal der Name Pallas ebenfalls göttlichen Bezug hatte. Erinnernte diese DS-Ausstattung doch an Pallas Athena, die griechische Göttin der Weisheit, Künste und Wissenschaften. Geradezu verstörend für alle Connaisseurs der automobilen Göttin war deshalb das Revival des Signets DS mit der Bedeutung Different Spirit im Jahr 2010 und das obendrein für Kleinwagen wie den DS3.



Allerdings war es nicht allein der Luxus des Prestige- und Pallas-Programms oder der Status präsidialer Staatskarossen, denen die 20 Jahre gebauten Spitzenlimousinen der Marke im Zeichen des Doppelwinkels ihren Mythos verdanken. Es war vielmehr eine so noch nie dagewesene Faszination des Fortschritts, die sich in den großen Citroen-Modellen spiegelte. Auf unbekanntem Terrain fuhren die Typen DS und ID (für „Idee“ als Einstiegsversion) in technischer Kühnheit und formschöner Couture, aber auch in Kunst und Kultur. Bereits die Premiere im prachtvollen Grand Palais des Pariser Automobilsalons besaß neuartigen politischen und gesellschaftlichen Glanz mit eigenen Galas für Staatsgäste und einem Rekord für die Ewigkeit: 750 Kaufverträge in den ersten 45 Minuten nach Enthüllung des Autos und 12.000 Bestellungen bis zum Abend dieses Messetages, das hatte es noch nie gegeben.

Was war dieser Citroen für ein Automobil? Zunächst einmal eine dramatisch lang gestreckte Stromlinien-Limousine von fast 4,90 Meter, deren Silhouette manche Betrachter an Raumschiffe aus Science-Fiction-Romanen erinnerte. Futuristisch wirkten auch die hydropneumatische Federung inklusive Niveauregulierung sowie die Leichtbau-Karosserie mit Teilen aus glasfaserverstärktem Kunststoff und Aluminium. Exzeptionell waren überdies die Zweikreisbremsanlage mit Hochdruckservounterstützung und vorderen Scheibenbremsen, das halbautomatische Getriebe, das aufprallsichere Einspeichen-Lenkrad, die Gürtelreifen und ab 1967 mitlenkende Scheinwerfer. Kurz: Die DS war ein technisches Gesamtkunstwerk, für das zwei kongeniale Konstrukteure verantwortlich zeichneten, die noch Unternehmensgründer André Citroen persönlich eingestellt hatte: Flaminio Bertoni (Design) und André Lefèvre (Technik).



Woran es der DS allerdings zeitlebens fehlte, war standesgemäße Schubkraft. Eher schwächliche Triebwerke von anfangs gerade einmal 46 kW/63 PS und auch am Ende nur 93 kW/126 PS ließen die Göttin nie wirklich abheben gegenüber der Konkurrenz. Anders als beim Vorgänger Traction Avant gab es keinen Sechszylinder, sondern nur allmähliche Hubraumvergrößerungen von 1,9- auf 2,3-Liter für die Vierzylinder. Ein klarer Nachteil insbesondere im Export, wo die Göttin auch preislich über den Wolken schwebte.



In Deutschland etwa startete die DS-19-Preisliste vor 60 Jahren bei 12.350 Mark, so dass die Französin gegen Repräsentationsfahrzeuge antreten musste wie Borgwards Pullman-Limousine Hansa 2400 oder den V8-BMW 501. Nicht viel vorteilhafter für die DS war die Situation am Ende ihrer Laufzeit, denn 1975 war ein Pallas Injection Automatik kostspieliger als Sechszylinder wie Mercedes 280, BMW 2500 oder Opel Admiral. Passioniert im Sinne von leidensfähig musste mancher Pallas-Käufer zudem hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Verarbeitungsqualität sein. Ein Thema, das Citroen während der ganzen Bauzeit der Göttin beschäftigte, den Erfolg der fast 1,5 Millionen mal verkauften kapriziösen Französin aber nicht schmälerte. Dafür sorgten preiswerte Einstiegsversionen, konkurrenzlose Riesen-Kombis mit 3,13 Meter Radstand und eine tiefe gesellschaftliche Verankerung dieses revolutionären Jahrhundertautos.

Schon Weltpremiere und Werbung der schönen Gallierin wurden konsequent künstlerisch inszeniert. Während die damals berühmtesten Grafiker und Fotografen (darunter Robert Doisneau, Helmut Newton und Milton Glaser) die DS verführerisch ins Bild setzten, startete die Göttin im internationalen Filmgeschäft eine unvergleichbar gla-



**THOMAS GILG**

[www.gilg-schreinerei.ch](http://www.gilg-schreinerei.ch)

*Oldtimeratelier*

OLDTIMER SERVICE  
& RESTAURATIONEN

Felix Blaser  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
079 179 64 60  
[ctas.blaser@gmail.com](mailto:ctas.blaser@gmail.com)  
[www.oldtimeratelier.ch](http://www.oldtimeratelier.ch)

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

 TRACTION AVANT

 STUDEBAKER

 PACKARD

mouröse Karriere. Sei es an der Seite von Marcello Mastroianni, Gérard Depardieu, Jane Birkin, Leonardo Di Caprio, Alain Delon oder Cathérine Deneuve, die DS besetzte in rund 1.500 Filmen die automobile Hauptrolle. Weltrekordverdächtig. Kein Kinobesucher und TV-Zuschauer konnte diesem Citroen entgehen, zumal schwarz gekleidete Göttinnen bei allen französischen Staatsakten beeindruckende Kolonnen bildeten und über Jahrzehnte die TV-News beherrschten. Bisweilen sogar mit an Dramatik kaum zu übertreffenden Stuntszenen. So rettete eine DS-Repräsentationslimousine womöglich 1962 sogar dem französischen Präsidenten Charles de Gaulle das Leben. Bei einem missglückten Attentatsversuch auf das Staatsoberhaupt konnte der große Citroen dank Hydropneumatik auf nur drei Rädern entkommen - für Citroen unbezahlbare Werbung.

Damit nicht genug. Die Mailänder Triennale von 1957 ehrte die DS als erstes Automobil mit dem Preis für industrielle Kunst. Der Auftakt für eine einzigartige Karriere dieses Fahrzeugs als Kunstobjekt in den großen Museen der Welt, denn die DS inspirierte zahlreiche Bildhauer zur Schaffung kreativer Skulpturen. Derweil zelebrierten Literaten wie der französische Kulturphilosoph Roland Barthes den Citroen als mystisches Objekt, das vom Himmel gefallen sei. Eindeutig irdischer Natur waren dagegen ihre sportlichen Siege bei allen wichtigen Rallyes und Langstreckenrennen. Sei es bei der Rallye Monte Carlo (1959 und 1966), der Fernfahrt Lüttich-Sofia-Lüttich (1961) oder der Rallye Marokko (1969).

Zum 60. Geburtstag der großen Citroen-DS-Familie soll nun die neu gegründete Marke DS ein frisches Kapitel französischer Avantgarde schreiben. Ambitionen, die von der für alle Fans unsterblichen und unvergänglichen Déesse aus dem Oldtimer-Olymp wahrscheinlich eher amüsiert beobachtet werden.

## **Chronik:**

1938-1950: Der Designer Flaminio Bertoni präsentiert Entwürfe für das Projekt VGD (voiture de grande diffusion – „Fahrzeug mit großer Verbreitung“)

1955: Am 6. Oktober feiert die DS Weltpremiere auf dem Pariser Salon. Produktion von 69 Vorserieneinheiten

1956: Start der Großserienfertigung mit den ersten 10.000 Einheiten. Vom Vorgänger 11 CV werden immer noch knapp 40.000 Einheiten produziert. In Deutschland treffen die ersten DS in den Schauräumen ein

1957: Im Mai wird die Modellreihe ID eingeführt, gleichzeitig wird die Produktion des ID/DS-Vorgängers Traction Avant 11 CV eingestellt, die Version 15 Six lief bereits 1955 aus

1958: Beim Karossier Chapron geht der DS Prestige in Kleinserie mit Trennscheibe und Funktelefon für Chauffeurbetrieb. Im Oktober wird der ID-Kombi vorgestellt

1959: Sieg bei der Rallye Monte Carlo

1960: Der Modelljahrgang 1960 ist erkennbar an Entlüftungsgittern in den Kotflügeln. Insgesamt werden 78.915 ID und DS produziert sowie 4.290 Break und 1 Vorserien-Cabriolet



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

Tag- und Nachtwäsche

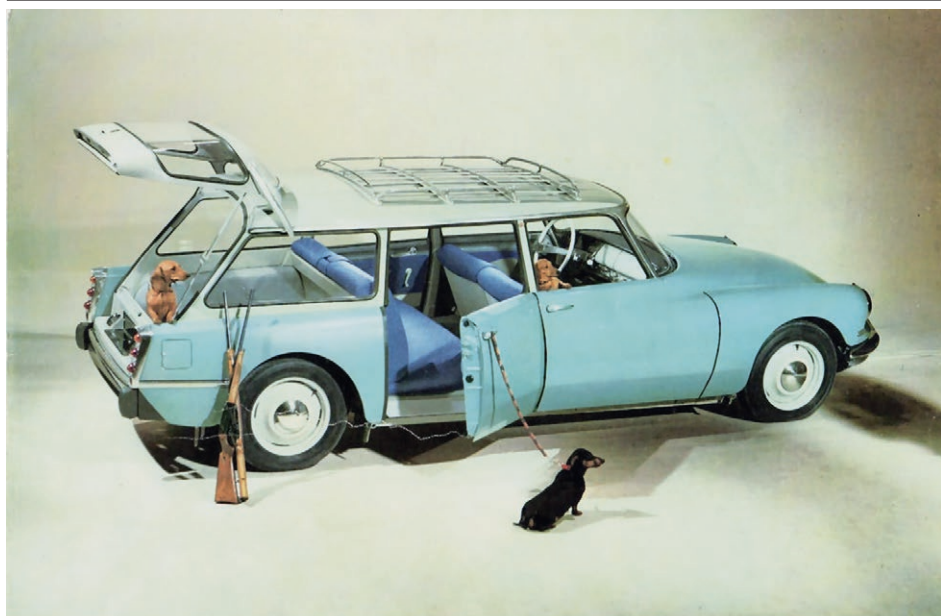
**Totalausverkauf  
letzte Tage nur  
noch bis ende Juni**



## Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen

Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46





1961: Im Februar wird das DS Cabriolet vorgestellt, die Produktion erfolgte beim Karosserie-Henri Chapron. Im ersten vollen Jahr werden 162 Cabriolet hergestellt. Im März wird der „DA-Motor“ eingeführt mit höherer Verdichtung, Schwingungsdämpfern etc. Ab September mit neu gestalteter Armaturentafel

1962: Im September Vorstellung des Modelljahrgangs 1963 mit modifizierter Front und 10 km/h höherer Endgeschwindigkeit. Am 22. August überlebt Präsident General Charles in seiner DS ein Attentat, da der Wagen trotz zerschossenen Hinterreifens weiterfahren konnte

1964: Die Luxusversion Pallas wird im August eingeführt, populäres Kennzeichen sind auffällige Zusatzscheinwerfer

1965: Neue Motorengeneration DY (DS 19) und DX (DS 21) sowie neue Getriebe

1966: Sieg bei der Rallye Monte Carlo

1967: Im September neue Frontgestaltung mit Doppelscheinwerfern hinter Glas. Optional mitlenkbare Fernscheinwerfer, serienmäßig für nach Deutschland gelieferte DS (ab September 1968)

1968: Neue DY2- und DX2-Motoren. Der DS 19 wird durch den DS 20 ersetzt

1969: Die ID-Baureihe wird ersetzt durch D Special und D Super. Im Herbst erhält die Instrumententafel zeitgeistige Rundinstrumente. Triumph bei der Rallye Marokko. Am 7. Oktober fährt die millionste DS von den Bändern des Werks am Quai de Javel

1970: Qualitätsprobleme durch Rost

1971: Produktionseinstellung für die Modelle DS 20 Prestige und DS Cabriolet. Ab Herbst Vollautomatikversion von Borg Warner lieferbar

1972 : Die Version DS 23 ersetzt ab September den DS 21

1973: Verlagerung der Produktion ins Werk Aulnay-sous-Bois, weiterhin Qualitätsprobleme. Die DS erreicht ein neues Produktionshoch von 92.483 Einheiten

1974: Im August wird der Citroen CX als Nachfolger der DS präsentiert. Gegenüber 11.800 CX werden noch 40.039 Citroen DS ausgeliefert

1975: Offizielle Produktionseinstellung für die DS am 24. April im Werk Aulnay-sur-Bois, allerdings werden noch bis September einzelne Fahrzeuge aus Teilen gefertigt

1976 : Produktionsende für die DS Ambulance

2005: Anlässlich des 50. Geburtstags der DS treffen sich in Paris Enthusiasten mit insgesamt 1.600 Citroen DS und ID

2010: DS wird als Modellbezeichnung eingeführt (DS3, später DS4 und DS5)

2014: Der PSA Konzern Peugeot Citroen lanciert DS als eigenständige Marke

2015: Citroen feiert das ganze Jahr über mit verschiedenen Aktionen den 60. Geburtstag der DS

# 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



## **Wichtige Motorisierungen:**

Citroen ID 19 bzw. D Spécial mit 1,9-Liter- (46 kW/63 PS bzw. 49 kW/66 PS bzw. 51 kW/70 PS bzw. 54 kW/74 PS) -Vierzylinder-Benziner bzw. mit 2,0-Liter- (57 kW/78 PS bzw. 66 kW/90 PS) -Vierzylinder-Benziner.

Citroen ID 20 bzw. D Super bzw. D Super 5 mit 2,0-Liter- (66 kW/90 PS) -Vierzylinder-Benziner bzw. mit 2,2-Liter- (72 kW/98 PS bzw. 76 kW/104 PS) -Vierzylinder-Benziner.

Citroen DS 19 bzw. Pallas mit 1,9-Liter- (52 kW/71 PS bzw. 55 kW/75 PS bzw. 59 kW/80 PS) -Vierzylinder-Benziner bzw. mit 2,0-Liter- (62 kW/84 PS) -Vierzylinder-Benziner.

Citroen DS 20 bzw. Pallas mit 2,0-Liter- (66 kW/90 PS bzw. 72 kW/98 PS) -Vierzylinder-Benziner.

Citroen DS 21 bzw. DS 21 ie bzw. Pallas mit 2,2-Liter- (74 kW/100 PS bzw. 88 kW/120 PS) -Vierzylinder-Benziner.

Citroen DS 23 bzw. DS 23 ie bzw. Pallas mit 2,2-Liter- (76 kW/104 PS) -Vierzylinder-Benziner bzw. mit 2,3-Liter- (81 kW/110 PS bzw. 93 kW/126 PS) -Vierzylinder-Benziner.

## **Produktionszahlen:**

Citroen ID/DS insgesamt: 1.455.746 Einheiten (davon 1.330.755 in Frankreich, die übrigen in England, Belgien und Australien)

Citroen DS Cabriolet (produziert bei Chapron): 1.365 Einheiten.

1955 insgesamt 69 Vorserien-Einheiten,

1956 insgesamt 10.000 Einheiten,

1957 insgesamt 28.593 Einheiten,

1958 insgesamt 52.466 Einheiten,

1959 insgesamt 66.931 Einheiten,

1960 insgesamt 78.915 Einheiten (plus 4.290 Break und 1 Cabriolet),

1961 insgesamt 72.717 Einheiten (plus 4.880 Break und 161 Cabriolet),

1962 insgesamt 78.696 Einheiten (plus 5.339 Break und 209 Cabriolet),

1963 insgesamt 86.975 Einheiten (plus 6.501 Break und 241 Cabriolet),

1964 insgesamt 76.156 Einheiten (plus 6.223 Break und 184 Cabriolet),

1965 insgesamt 83.092 Einheiten (plus 6.222 Break und 127 Cabriolet),

1966 insgesamt 92.706 Einheiten (plus 6.855 Break und 124 Cabriolet),

1967 insgesamt 94.693 Einheiten (plus 7.211 Break und 82 Cabriolet),

1968 insgesamt 75.313 Einheiten (plus 6.547 Break und 95 Cabriolet),

1969 insgesamt 82.218 Einheiten (plus 47 Cabriolet),

1970 insgesamt 103.633 Einheiten (plus 40 Cabriolet),

1971 insgesamt 84.238 Einheiten (plus 13 Cabriolet),

1972 insgesamt 92.483 Einheiten),

1973 insgesamt 96.990 Einheiten,

1974 insgesamt 40.039 Einheiten,

1975 insgesamt 847 Einheiten.



# CLUBHÖCK WEST

## Neuer Monatstreff der Region West

von Hans Ettl, 2.4.2015

Nur wenige von uns haben wahrscheinlich das Restaurant „Bahnhof“ im Berner Weisenbühl\*- Quartier vorher gekannt. Etwas unscheinbar steht es gegenüber der Bahnstation, davor eine Gartenwirtschaft mit alten Bäumen. Vor Jahren befanden sich in der Nachbarschaft eine Baumaterial-Firma und mehrere Handwerksbetriebe. Heute sind es die Angestellten der umliegenden Verwaltungen und Büros, die zum Zmittag im „Bahnhöfli“ einkehren. Eine Quartierbeiz – im besten Sinne – ist es geblieben. Nichts da mit schicki-micki Einrichtung und übersteuerten Preisen - authentisch eben und mit einer guten Küche. Und zum Glück seit ein paar Jahren rauchfrei! Vielleicht passt der Hauch von Nostalgie, der hier noch geblieben ist, auch zu unsern französischen Klassikern?





 Restaurant Bahnhof  
**Weissenbühl**



Item, die Wahl unserer drei Regionalvorstände ist glücklich, was den unerwartet zahlreichen Besuch des ersten Höcks bestätigt. Gerne hoffe ich, dass sich der neue Treffpunkt etabliert und wir dort viele gesellige Stunden verbringen werden.

\* Dort, von wo das von Polo besungene Meitschi herkommt. (ex „Jersey Girl“, B. Springsteen)





# ÖLFILTER NACHRÜSTSATZ

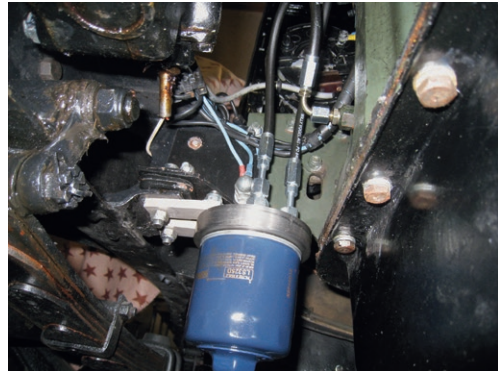
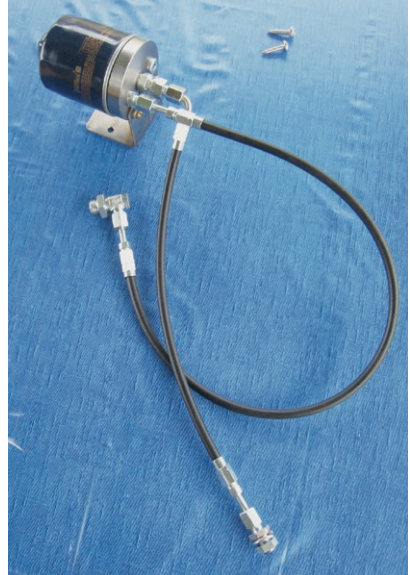
Motorschmierölfiltersystem Nachrüstset für Traction 11 und AC 4.  
Andere Modelle auf Anfrage.

Zwecks Verschleissverminderung und Erhöhung der Betriebssicherheit kann dieses Nebenstrom-Filtersystem sehr einfach eingebaut werden. Der Öldruck im Hauptstrom wird dadurch nicht beeinträchtigt. Ausgezeichnete Filterleistung.

Alle Teile in bester Qualität gefertigt. Preis Fr. 400.00

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung

Hansueli Streit  
Berglistrasse 36  
CH 8616 Riedikon  
hu.streit@bluewin.ch  
044 941 04 00





# DIE ZEIT VOR DER TRACTION



Eine Momentaufnahme Anfang der 30er Jahre, Paris ist noch Traction-Avant-frei!

**Traction Avant** – oder eben **Avant Traction** / die „Vor-Traction-Zeit“ !

Paris, Métro-Station Grenelle, damals Linie 5, im Vordergrund ein Citroën Hecktriebler.

Beste Grüsse, Flemming



## Bischofberger's und die Kreuz-Crew

Geöffnet DI - SA  
Hotel ganze Woche

062 398 03 33  
[www.kreuz.ch](http://www.kreuz.ch)

## Sommerzyt - Chrüzgärtlizyt



Geniessen Sie unser Chrüz-Gärtli  
während den Sommertagen.

## ZEITZEICHEN DAS CITROËN-LOGO





# WINKELZÜGE

Kaum ein Markenemblem symbolisiert eine Marke so gut wie der Doppelwinkel von Citroën. Was kaum einer weiß: Ursprünglich kamen die einst aus Holz gefertigten, winkerverzahnten Zahnräder aus Osteuropa

**A**ls André Citroën 1919 begann, Automobile zu bauen, war er bereits ein gemachter Mann. Von 1908 bis 1914 hatte er den angeschlagenen Autobauer Mors wieder auf Vordermann gebracht und im Ersten Weltkrieg kamen massenhaft Granaten aus seiner Fabrik am Quai de Javel in Paris. Als Markenzeichen diente schon damals der Doppelwinkel. Auf die winkerverzahnten Antriebsräder war er gestoßen, als er zur Jahrhundertwende auf Verwandtenbesuch in Warschau weilte (das damals im mit Russland verbundenen Kongresspolen lag) und seinen Schwager zu einem Betrieb in Głowno begleitete. Dieser hatte für diese Art Zahnräder das Patent inne, das Citroën kurzerhand erwarb. Ab 1905 baute die „Société des Engrenages Citroën, Hinstin & Cie.“ in St. Denis die materialschonenden und leisen Winkelzahnräder für Textilmaschinen, bis sich Jung-André mit seinen Kompagnons überwarf und zu Mors ging.

Auch wenn er dann ab 1914 für Frankreichs Kriegswirtschaft eine wichtige Rolle spielte, wuchs mit zunehmender Kriegsdauer Citroëns Abneigung gegen den Konflikt. Schon vor dessen Ende ließ er von Jules Sa-

lomon ein ziviles Produkt konstruieren: den Citroën Type A. Der Doppelwinkel im Oval saß als Kühleremblem in einem hochkant stehenden, in der Regel blauen Oktagon und erfuhr über Jahrzehnte nur wenige Änderungen, lediglich die Winkelenden wurden später angespitzt. Citroën war ein talentierter Werbestrategie – nicht nur seine Expeditionen durch Asien und Afrika brachten Publicity, auch die Illumination des Eiffelturms mit seinem Namen sorgte ab 1925 für Furore und 1922 der per Flugzeug an den Himmel über Paris geschriebene Citroën-Schriftzug (vgl. OLDTIMER MARKT 11/2009). Und in den Gemeinden der Grande Nation standen überall Wegweiser mit dem „Double Chevron“.

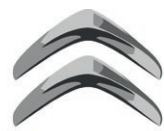
**Mit Volumenmodellen** wie Trèfle oder Rosalie baute Citroën die Firma weiter aus. Die Entwicklung des Traction Avant trieb ihn in den Ruin – kaum ein Jahr später war der Firmengründer tot, Michelin übernahm den Laden. Die Erfolgsgeschichte ging dennoch mit dem 2 CV und der DS nach dem Zweiten Weltkrieg weiter. Seit den frühen Dreißigern prangen die Doppelwinkel als Hintergrundmotiv im Kühlergrill – zunächst der Ro-

salie, die zudem ein Emblem trägt, das einen schwimmenden Schwan unter dem Double Chevron zeigt und auf den „Moteur flottant“ hinweist, den elastisch gelagerten und damit schwingungsarm laufenden Motor. Schließlich fand der Doppelwinkel auch auf der Heckklappe der Kühlergrill-losen DS Platz, bis er zu Beginn des 21. Jahrhunderts als integral in die Kühlluftschlitz eingearbeitetes Element eine willkommene Unterbrechung beim Blick auf die Citroën-Frontansicht (etwa des C6) bildete.

Seit Mitte der Siebziger hatte Peugeot das Sagen, die Marke verlor nach und nach an Profil. Das machte sich auch im Logo bemerkbar: Die Winkel wurden 2009 ordentlich geputzt und sind seither abgerundet – manche sagen auch, sie seien einfach nur stumpf geworden. Der Citroën-Schriftzug in Großbuchstaben hat dafür die traditionelle rote Farbe behalten, die seit den Achtzigern das Logo unterlegt hatte. Die aktuellen DS-Modelle zielt hingegen ein eigenständiges Logo.

TEXT **Michael Hundt**

FOTOS **Siegfried Traub, Citroën**  
[m.hundt@oldtimer-markt.de](mailto:m.hundt@oldtimer-markt.de)



**CITROËN**







Und immer noch gibt es einige, die es überhaupt nicht lassen können!  
Ich wünsche Euch viel Vergnügen mit Eurer Traction, den ganzen Sommer lang.  
Euer Clubredaktor, Hans Georg Koch



## IMPRESSUM

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

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



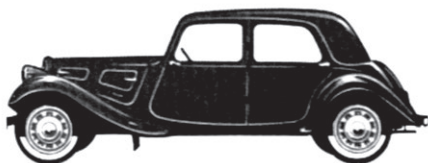
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

# 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

