

° CITROËN °



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

2/2018

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Edgar Stocker**

Bahnhofstrasse 2  
6102 Malters  
P 041 497 11 36  
N 079 382 06 76  
stockermode@regiocom.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  
N 079 352 33 46  
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 052 315 27 02  
N 079 636 65 65  
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  
video.peti@sunrise.ch

### West

**Ernst Mühlheim**

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

**Roland Ledermann**

Bielstrasse 31  
3292 Busswil  
P 032 384 14 60  
N 079 435 30 73  
r.m.ledermann@outlook.com

**Christian Jung**

Brüggliäcker 13  
5619 Büttikon  
P 056 610 43 67  
N 079 818 81 68  
christfreg@bluewin.ch

### Süd

**Urs Steiner**

Guglern 51  
6018 Buttisholz  
P 041 544 21 15  
um.steiner@buttisholz.net

**Hans Herzog**

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

**Franz Wermelinger**

Neuheim  
6133 Hergiswil  
P 041 979 16 35  
N 079 281 21 54  
franz.wermelinger@zapp.ch

### Redaktion

**Hans Georg Koch**

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

### Mitgliederverwaltung

**Roland M. Ledermann**

Bielstrasse 31  
3292 Busswil  
P 032 384 14 60  
N 079 435 30 73  
r.m.ledermann@outlook.com

### Internet



[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)

### Bibliothek

**Daniel Löhner**

Huebacherweg 15  
4460 Gelterkinden  
P 061 981 15 46  
gaston1950@hotmail.com

### Internet

**Rudolf Weber**

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

### Bankverbindung

**Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters**

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

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Rodage</b> .....	<b>2</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>Aus alten Zeiten</b> .....	<b>5</b>
<b>70 Jahre Citroen 2 CV</b> .....	<b>7</b>
<b>Militärische Verkehrskontrolle</b> .....	<b>11</b>
<b>Treberwurstessen in Ligerz, 3.3.2018</b> .....	<b>13</b>
<b>Paris, Mai 1968 (1)</b> .....	<b>17</b>
<b>Paris, Mai 1968 (2)</b> .....	<b>20</b>
<b>CTAC Ausfahrt West, 28.4.2018</b> .....	<b>23</b>
<b>Sommerreise nach Südfrankreich</b> .....	<b>31</b>
<b>Danis Schrauberkurs 12.4.-14.4.2018</b> .....	<b>35</b>
<b>Vorführen meines B12 1926</b> .....	<b>37</b>
<b>Traction Avant in Bern anno 1955</b> .....	<b>38</b>
<b>Die Entwicklung der Traction Avant</b> .....	<b>40</b>
<b>Kaufempfehlung</b> .....	<b>42</b>
<b>Ausblick</b> .....	<b>44</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>44</b>

---

## Technikexperten und FIVA-Pässe

### Fritz Müller

Rebenweg 2  
4442 Diepflingen  
P 061 9813692  
N 079 435 96 36  
frederico.mueller@sunrise.ch

### Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 3171468  
N 079 466 00 79  
video.peti@sunrise.ch

### Walter Rey

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

## Rechnungsrevisoren

### Ernst Mühlheim

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

### Flemming Gubler

Erlenstrasse 43  
8832 Wollerau  
P 044 786 10 19  
N 079 283 36 66  
flemming.gubler@gmail.com

### Franz Wermelinger

Neuheim  
6133 Hergiswil b. Willisau  
P 041 979 15 35  
N 079 281 21 54  
franz.wermelinger@zapp.ch

# RODAGE



Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Am 3. März startete die neue Traktionsaison (ohne Tractions) mit einem Ausflug nach Ligerz/Schernelz zum alljährlichen Treberwurstessen. Wir trafen uns bei Dominique Andry zu einem reichhaltigen Apéro. Gegen 19.00 Uhr dislozierten wir nach Ligerz zum traditionellen Treberwurstessen. Nach einem gemütlichen Abend mit vielen interessanten Gesprächen nahmen wir am späteren Abend wieder den Heimweg unter die Räder. Herzlichen Dank den Organisatoren Dominique und Udo mit ihren Helfern.



Bei sommerlichen Temperaturen nahmen Ruedi Weber und ich am 21. April an der Delegiertenversammlung des SHVF (Swiss Historic Vehicle Federation) im Verkehrshaus Luzern teil. Dem SHVF sind ca. 140 Schweizer Oldtimerclubs angeschlossen, welche die Liebhaber alter Autos, Motorräder, Lastwagen etc. vertreten. Gesamthaft waren etwas über 250 Delegiertenstimmen anwesend, wovon 8 auf den CTAC fielen.

Die Tage werden länger, die Temperaturen höher, der Frühling ist da, der Sommer steht vor der Tür. Nun heisst es Garagentor auf und die Traction aus dem Winterschlaf erwecken. Meine habe ich bereits für das erste Treffen der Region West startklar gemacht. Alle Niveaus kontrolliert, sämtliche Schmiernippel mit frischem Fett versorgt und die Karosserie vom Staub befreit. Natürlich durfte auch eine ausgiebige Probefahrt durch die wunderbar blühende Luzerner Landschaft nicht fehlen.

Tags darauf, das schöne schon fast sommerliche Wetter lockte zu einer weitem Aus-

fahrt. Jedoch will der Motor einfach nicht mehr anspringen. Also ab in die Überhosen und nachschauen; kein Benzin im Schauglas, von Hand pumpen half auch nichts. Zum Glück hatte ich eine neue Benzinpumpe in Reserve. Somit ran an die Werkzeugkiste und schnell war die neue Pumpe eingebaut. Doch oh Schreck, die Traction läuft immer noch nicht an. Nächster Versuch, Luftfilter weg. Und siehe da, kein Benzin im Vergaser. Der gute alte Trick mit dem Schraubenzieher (mit dem Schraubenzieher auf den Vergaser klopfen) und das Benzin läuft wieder. Viel Aufwand um eine kleine Sache, vermutlich war nur das Schwimmventil hängen geblieben. Aber nun ist die Traction wieder bereit für die nächste Ausfahrt. Und diese wird nicht lange auf sich warten lassen...



Ein paar Tage später stand schon die erste vom Vorstand West organisierte Ausfahrt von diesem Jahr auf dem Programm. Einen grossen Dank an Christian Jung, Ernst Mühlheim und Roland Ledermann für die hervorragende Organisation. Eine interessante Führung durch das Flusskraftwerk Hagneck bildete das gelungene Rahmenprogramm. Nicht nur das Flusskraftwerk war sehenswert, nein auch die bezaubernde Landschaft rund ums Kraftwerk. Nach einer gemütlichen Fahrt durchs blühende Bernerseeland und einem währschaftigen Mittagessen im Gasthof Bad in Oberwil neigte sich ein schöner Ausflug dem Ende entgegen.

Nun hoffen wir auf einen schönen Frühling und einen ebensolchen Sommer, damit die Traction auch ja nicht in der Garage verstaubt sondern aktuell vom vielen Blütenstaub vergilbt. In diesem Sinne wünsche ich euch viele schöne und spannende Ausfahrten mit eurer Traction.

Liebe Grüsse

Euer Präsident Edgar Stocker

# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 17.6.2018 Region Nord, Ebianum Fisibach (Einladung im Heft 1/2018)
- 1.7.2018 Hecktrieblertreffen (www.oldtimer-taxi.ch)
- 4.7.2018 Abendausfahrt Nord
- 11.8.2018 Familien Grillplausch Nord
- 18.8.2018 Samstagsausfahrt Nordwest
- 19.8.2018 Region Süd, Victorinox Brunnen
- 23.9.2018 Region Ost, Taminaschlucht, Taminabrücke, Bad Pfäfers
- 1.12.2018 Chlaushöck Nord
- 5.12.2018 Chlaushöck Süd
- 8.12.2018 Chlaushöck West
- 13.12.2018 Chlaushöck Nordwest

## Stammtische

- Region West 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
- Nordwestschweiz Restaurant «zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr  
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- 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

- 8.-10.6.2018 Classic Car Tage Adelboden (www.adelboden.ch)
- 8.-10.6.2018 Lenzerheide Motor Classics (www.lenzerheide-motorclassics.ch)
- 10.6.2018 Oldtimer Sunday Morning Treffen Zug
- 10.6.2018 Rädli Treff Bilten
- 10.6.2018 8. Oldtimer-Treffen Eptingen (Mineralquelle Eptingen)
- 24.6.2018 Oldtimertreff Schwägälp Säntis (TCS)
- 24.7.2018 Indianapolis in Oerlikon (offene Radrennbahn)
- 26.8.2018 Grand Prix Suisse Memorial, Bern

## Redaktionsschluss für Heft 3/2018: 29.6.2018

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





Alltagsszene vor dem Bahnhof von Provins (1962) (Bazot)

Fotos aus der Sammlung von Flemming Gubler, vielen Dank!



Niveauübergang mitten in der Stadt (1955) (François - Photorail)



## Reifenservice



Beni Stumm

Ausserdorfstrasse 31

5223 Riniken

056 284 54 20

079 300 24 99





# 70 JAHRE CITROËN 2 CV

## Wie die Ente Geschichte schrieb

Als preiswertes Minimalauto, das es nicht am Fahrkomfort fehlen ließ, wurde der Citroën 2 CV berühmt und zum meistverkauften Auto der Franzosen.

von Wolfram Nickel, 27.02.2018 - [www.handelsblatt.com/auto/test-technik/70 ...](http://www.handelsblatt.com/auto/test-technik/70...)

Die charakteristischen Kulleraugen machten den 2 CV berühmt.

Paris „Endlich wieder ein echter Citroën, unverwechselbar und minimalistisch wie die Ente!“, feierten Fachmedien vor vier Jahren den C4 Cactus. Zu früh gefreut, denn dieser C4 war den Kunden zu frugal. Passend zum 70. Geburtstag des legendären 2 CV soll deshalb ein neuer,



komfortbetonter Cactus die gigantischen Fußabdrücke der federweich abgestimmten Ente ausfüllen.

Ob es aber jemals gelingen wird, die revolutionäre Idee dieses bis heute erfolgreichsten Citroën mit neuem Leben zu füllen? Immerhin rollten bis 1990 über fünf Millionen 2 CV als ebenso simpel gehaltene wie skurril gezeichnete Limousinen und Lieferwagen von den Bändern.

Ein preiswerter und pragmatischer Citroën, den die Presse bei der Premiere im Pariser Grand Palais 1948 satirisch beschrieb als „Konservendose, Modell freies Campen für vier Sardinen“. Was die Nachfrage offenbar noch förderte, nahmen frühe 2-CV-Käufer doch bis zu sechs Jahre Lieferzeit hin.

In Deutschland wurde der Zweizylinder erst zum Inbegriff des exzentrischen Galliers und dann zum unverzichtbaren Vehikel von Lebenskünstlern und der Studentenbewegung. Trotz hoher Rostanfälligkeit ist der kompakte Viertürer mit riesigem Rolldach bis heute unvergessen. Noch ein Kunststück gelang der Ente à la Citroën: Sie überlebte ihre Kinder und designierten Nachfolger, wie Ami, Dyane, Méhari, LN und Visa. Aber auch Namen jüngerer Erben wie AX und Pluriel sind längst verweht.

Im Reigen der Geburtstagsgratulanten sollen die Enten-Abkömmlinge trotzdem nicht fehlen, schließlich verkörpern sie zumindest zwei Philosophien ihres Vorbilds: Ein unkonventionelles Konzept und Komfort zu kleinen Kosten. Nicht mangeln durfte es bei Enten-Küken wie Citroën Dyane (ab 1967), LN (ab 1976) oder Visa (ab 1978) außerdem an dem bewährten, wenn auch schwachbrüstigen Boxermotor mit seinem Schnattersound. Bis zu 300.000 Kilometer schlägt so ein kleines Entenherz mit seinen im 2 CV maximal 21 kW/29 PS.



Im April 1948 läuft die Produktion des Ami 6 in Frankreich an. Am 24. April erfolgt die Pressevorstellung parallel in mehreren europäischen Städten. Die Motorleistung des Citroën 2 CV wird erhöht von 9 kW/12,5 auf 10 kW/14 PS

Auch die Protestnote gegen das PS-Establishment war beim Entennachwuchs stets präsent. So überraschte der 2-CV-Sprössling

Méhari im Jahr 1968 mit federleichter, aber nicht feuerfester Kunststoffkarosserie für Jagd und Strand, während die exaltierte Z-Designlinie des Ami 6 mit inverser Rückscheibe (ab 1961) oder die luftgepolsterten Karosseriefanken des C4 Cactus (ab 2014) bei den meisten Betrachtern ratlose Blicke bewirkten.

Eine Ente à la nouvelle cuisine präsentierte 2002 dagegen der Citroën Pluriel im runden 2-CV-Retrolook. Mit ihm konnten Kleinwagenfahrer ihr Auto erstmals in fünf unterschiedlichen Karosserieformen nutzen. Ob Dreiturer, Pick-up, Cabriolimousine, Vollcabrio oder Spider, der wandelbare Pluriel war für jede surprise gut – Basteltalente seiner Besatzung beim Umbau der Karosserieteile vorausgesetzt.

Die 1967 lancierte Dyane orientierte sich beim Design am 2 CV, wurde aber vom Original überlebt.

Überraschungsmomente gehörten auch beim 2 CV von Beginn an dazu. So fragten sich die Besucher beim Pariser Salon 1948, ob dieses kurios geformte Anti-Traumauto wirklich ernst gemeint war. Allen voran der französische Staatspräsident Vincent Auriol, dessen Gesichtszüge regelrecht entgleiten als er sich in den Fond des hässlichen Entleins setzen sollte.



Tatsächlich schien der Sozialist Auriol in diesem Moment vergessen zu haben, dass der Citroën 2 CV ein von der Politik schon lange eingefordertes Volksfahrzeug war. Die einfache Karosserie auf Kastenrahmen machte das Auto bezahlbar und der anfangs gerade einmal 7 kW/9 PS entwickelnde 375-Kubikzentimeter-Boxermotor den Unterhalt erschwinglich.

„Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fass Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und nur drei Liter auf 100 km verbraucht“, waren die Vorgaben an den Citroën-Konstrukteur André Lefèbvre

gewesen, der das Projekt dieses geräumigen und sogar geländegängigen Volksautos schon Ende der 1930er Jahren realisiert hatte.

Der 2-CV-Sprössling Méhari im Jahr 1968 überraschte mit federleichter, aber nicht feuerfester Kunststoffkarosserie für Jagd und Strand.

Richtig in Fahrt kamen die Fließbänder mit dem 2 CV zwar erst 1949, dafür liefen sie dann 41 Jahre lang. Als 1990 der Abschied nahte, wurde der 2 CV nur noch in Portugal gebaut, auf eine Trauerstunde für das Kultvehikel wollte die Belegschaft aber nicht verzichten.

Auf manchen Exportmärkten wie Deutschland traf der 2 CV – der Typencode steht für „deux chevaux“, zwei fiskalische Pferdestärken – erst Ende der 1950er Jahre ein. Hierzulande kostete der 3,83 Meter kurze Viertürer deutlich mehr als ein VW Käfer, trotzdem fand der kleine Franzose seine Fangemeinde. Vielleicht weil die Ente - diesen Kosenamen verdankt er seiner Kurvenneigung, die an einen watschelnden Gang erinnert – polarisierte wie kein anderes Auto.



Sogar der schicke City-Flitzer Citroën LN hatte in den 1970er Jahren keine Chance, den 2 CV abzulösen...

In den 1960er Jahren entdeckten Jugend und Studenten das Primitivauto und feierten darin den „Summer of Love“. Und welches Auto hätte sich ab 1968 besser zum Protest gegen Protz und Chrom geeignet? Sogar Ökoaktivisten fühlten sich im 2 CV wohl, der erst 1974 nach der Ölkrise sein bestes Verkaufsjahr erlebte und in den 1980ern zwar ohne Katalysator, aber immerhin bleifrei fuhr. Schließlich Form des französischen savoir-vivre, der auch

verkörperte der 2 CV eine besondere Roger Moore als James Bond nicht widerstehen konnte. Im Film „In Tödlicher Mission“ trickste er in einer knallgelben Ente alle Verfolger aus.

Und auch ein kleiner Fünftürer namens Visa war in den 1980ern kurzlebiger als sein betagter Zweizylinderspender, der derweil als 2 CV Charleston den Modetrend des Retrodesigns initiierte.



Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft, beim Deux Chevaux trugen die härtesten Rivalen jedoch die Gene der Ente. Etwa der bereits erwähnte Citroen Ami 6, der vorübergehend Frankreichs meistgekauftes Auto wurde. Mit diesem „kleinen Freund“ wollte Citroen die gigantische Lücke zwischen 2 CV und dem Flaggschiff DS füllen. Was dem Ami mit seinem schrillen Cocktail aus schrägem Design und der Technik des 2 CV gelang.

Allerdings hatte der luftgekühlte 21-PS-Zweizylinder-Boxer gegen die stärkere europäische Kompaktklasse einen schweren Stand, weswegen der Ami im Exportgeschäft weniger brillierte. Auch die Weiterentwicklung zum Ami 8 mit Vierzylindern und Fastback konnte den Erfolg des 2 CV nicht wiederholen. Gleiches gilt für die 1967 lancierte Dyane, die das Design des puristischen 2 CV in elegantere Couture verpackte, mehr als eine Million Käufer überzeugte, aber vom Original überlebt wurde.

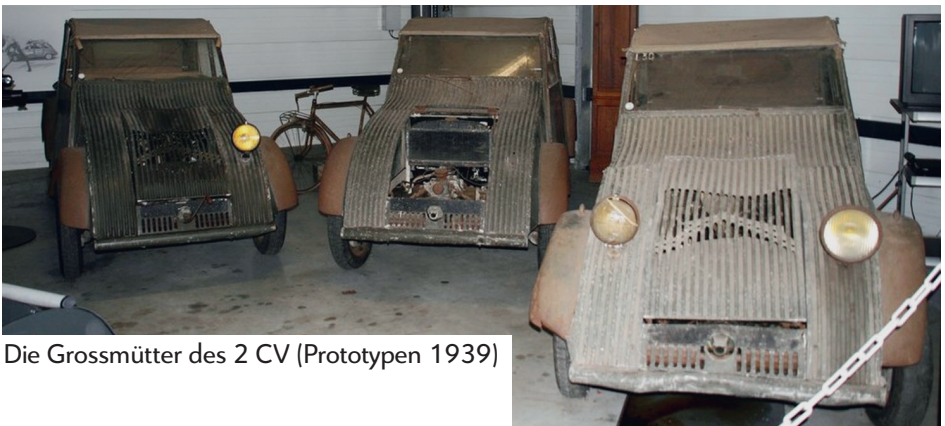
Sogar der schicke City-Flitzer Citroen LN hatte in den 1970er Jahren keine Chance, den 2 CV abzulösen und auch ein kleiner Fünftürer namens Visa war in den 1980ern kurzlebiger als sein betagter Zweizylinderspender, der derweil als 2 CV Charleston den Modetrend des Retrodesigns initiierte.

Ein neues „Auto für alle“ im Sinne des Unternehmensgründers André Citroen wurde nach dem 2 CV erst wieder der 1986 enthüllte Citroen AX.

Ein neues „Auto für alle“ im Sinne des Unternehmensgründers André Citroen wurde nach dem 2 CV erst wieder der 1986 enthüllte Citroen AX. Mit diesem extravaganten Dreieinhalb-Meter-Modell präsentierte Citroen einen Superstar, der in einer spektakulären Werbekampagne die chinesische Mauer erklimmte und als Straße zum Erfolg nutzte.



Mit insgesamt rund 2,6 Millionen Einheiten avancierte der AX zum meistgebauten Citroen aller Zeiten - nach dem 2 CV. Dessen unverwechselbaren und unvergessenen Charakter konnte bisher niemand neu interpretieren. Was den stacheligen C4 Cactus nicht abhält, jetzt einen neuen Anlauf zu nehmen.



Die Grossmütter des 2 CV (Prototypen 1939)

# MILITÄRISCHE VERKEHRSKONTROLLE

Guten Abend Herr Koch.

Das Modell ist fertig! Hat länger gedauert als ich dachte, obwohl im kleinen 1:48er Massstab und nicht allzu vieler Teile, hat vor allem die Lackierung einiges an Zeit gekostet. Der Bausatz ist von guter Qualität und die Passgenauigkeit lässt auch keine Wünsche offen. Dank Ihrer Hilfe und Ihrem Fotomaterial hatte ich auch schnell den Überblick. Das Kreieren der Beschriftung am PC hat dann schon etwas gedauert. Ich habe schon mal bei einer Flugzeugbeschriftung aus den 20er Jahren gestaunt wie eifallsreich die Armee mit der Schriftauswahl war. Mit dem Übertragen auf spez. Papier für anschliessendes aufbringen mit Nassschiebetechnik war der Drucker vollends überfordert. Zu allem Überfluss hat sich das Glanzweiss mit dem Abdeckband zu einer klebrigen Masse verwandelt. Damit alles auf Anfang, jede Farbe im neuen Verhältnis aufgetragen und 2 Wochen durchtrocknen lassen. Nass anschleifen, die Beschriftung drauf und mit Glanzlack versiegeln. Trotz einem kleinen Fehler im Detail der Beleuchtung, muss trotz mehrmaliger Durchsicht der Fotos Tomaten auf den Augen gehabt haben, ist halt am rechten hinteren Kotflügel auch ein Rücklicht.

Ein nicht alltägliches Modell das mir richtig Freude macht und obwohl eigentlich nur als Beisteller zu den Fliegermodellen zum Grössenvergleich gedacht, zu einem besonderen Modell geworden. Nicht zuletzt wegen der Entstehungsgeschichte.

Nochmals vielen Dank für Ihre Hilfsbereitschaft und einen schönen Abend.

Mit freundlichen Grüssen, Hans Röthlisberger



*Die entsprechenden Bilder sind im Clubheft 6/1989, Seite 193-194 erschienen!*

*Ein Hinweis für alle, die hin und wieder in unserem Archiv graben.*



## 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

# TREBERWURSTESSEN IN LIGERZ, 3.3.2018



Mehr als 100 Jahre werden um den Bielersee Traditionen gepflegt. Als «Zustupf» der Winzer in der Winterzeit, als Nebenverdienst in den diversen Weinkellern und bereits als traditioneller Anlass des Citroen Traction Avant Club: Das Treberwurstessen.....

Im -Weinlokal Bäreloch- in Ligerz waren wir Gäste von Daniel und Anna Ryhiner. Aber der Reihe nach. Vorab gab es einen feinen Apero bei Dominique Andry in Schernelz. Der feine Tropfen vom Rebberg «Festy» und Selbstgebackenes von Mariam und Dano Andry liessen keine Wünsche offen. Den dreien sagen wir ein ganz liebes Dankeschön.

Daniel Ryhiner nahm die Interessierten mit ins Brennhusli. Dort konnten sie ihr Wissen über die Verfeinerung der Treber Wurst auffrischen. Mit einem gesunden Hunger wurden die leckeren Portionen verspeist. Ein feiner Tropfen Pinot-Noir sorgte für die Abrundung des Menüs.

Ich persönlich habe mich bereits auf das gluschtige Dessert gefreut. Eine Komposition aus Glace und in Marc eingelegten Weinbeeren. Mmmhhhh.

Die heitere Runde wurde durch einige Klub-Neulinge aufgefrischt. Fast ist es Mitternacht geworden. Zeit für die Heimreise, für welche einige doch eine grössere Strecke in Kauf genommen haben. Aber für solch einen Anlass macht man das ja gerne.

Auf ein Wiedersehen im kommenden Jahr. Der Termin ist der 2. März 2019

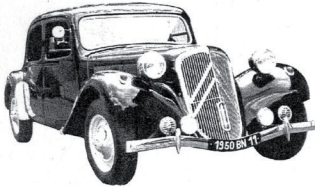
Mit tractionistischen Grüssen

Udo Kenkel (Text und Fotos)



## TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,  
Ausstellung von FIVA-Pässen,  
Service  
Fritz Müller  
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden  
Termine Tel. 079 435 96 36



# GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroën 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.



## TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,  
Ausstellung von FIVA-Pässen,  
Service  
Fritz Müller  
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden  
Termine Tel. 079 435 96 36







THOMAS GILG

www.gilg-schreinerel.ch

## Oldtimeratelier

### OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

Oldtimeratelier GmbH  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
079 179 64 60  
info@oldtimeratelier.ch  
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

dickesdesign.ch  
visuelle kommunikation

# PARIS, MAI 1968 (1)

Interessanterweise habe ich sowohl von Guido Soland einen Artikel aus der NZZ und von Walter Rey eine Originalfoto der Pariser Unruhen von Max Baumgartner einem damaligen Pressefotografen erhalten. Vielen Dank für die interessanten Beiträge!

In beiden Artikeln zeigen die Bilder die gleiche arme ausgebrannte Traction!

Hier zuerst der Hintergrundtext aus der NZZ am Sonntag:

## Das Unmögliche war in Griffnähe

Vor fünfzig Jahren überraschte die Achtundsechziger-Bewegung die Welt. Bis heute scheiden sich an ihr die Geister. Als überschätzte Revolte einer hedonistischen Jugend gilt sie manchen. Sie hat aber viel Gutes bewirkt.

von Manfred Papst 17.2.2018, NZZ am Sonntag, 18.2.2018

Bild: Robert Doisneau / Gamma-Rapho / Getty Images



Ein Jahr nach dem «Sommer der Liebe»: Am 1. Mai 1968 fliegen in Paris die Pflastersteine, und Autos werden in Brand gesteckt.

«Soyons réalistes, demandons l'impossible!»: So lautete eine der Parolen im Pariser Mai 1968. «Seien wir realistisch, verlangen wir das Unmögliche!» Der Satz soll auf den Revolutionär und Guerillaführer Che Guevara zurückgehen, der am 9. Oktober 1967 in Bolivien umgebracht worden war. Er war damals ein Popstar der bewegten Jugend und ein fotogener Märtyrer, sein Poster hing in jeder Wohngemeinschaft, von T-Shirts und Ansteckknöpfen blickte er trotzig in die Welt. Er liess den Marxismus unakademisch und sexy aussehen.

Tempi passati! Heute sind wir skeptischer und nüchterner. Die Rebellen von einst sind

auf dem langen Marsch durch die Institutionen zu Vertretern des Establishments geworden und klebten an ihren Sesseln, bis sie in den Ruhestand traten.

Niemand will heute mehr aus dem Staat Gurkensalat machen, freie Sicht aufs Mittelmeer haben oder unter dem Pflaster den Strand suchen. Es ist chic, die Bewegung von damals ins Lächerliche zu ziehen. Ausser ein bisschen Randalie mit Transparenten, grossen Sprüchen, reichlich Joints, Pflastersteinen und Gruppensex sei da doch gar nichts gewesen, heisst es.

Doch diese süffisanten Wertungen greifen zu kurz. Sie lassen ausser acht, dass im Jahr 1968 grosse Teile der Welt in Aufruhr waren. In den USA eskalierten die Proteste gegen den Vietnamkrieg, den die Grossmacht letztlich im eigenen Land verlor. Schon im Jahr zuvor hatte sich der Boxer Muhammed Ali geweigert, in Südostasien Kriegsdienst zu leisten, und dafür eine bedingte Gefängnisstrafe sowie eine mehrjährige Sperre als Sportler in Kauf genommen. Das war ein Fanal.

Die schwarze Bürgerrechtsbewegung, deren Anführer Martin Luther King am 4. April 1968 in Memphis ermordet wurde, erstarkte. Zwei Monate später fiel Robert Kennedy am Abend seines Wahlsieges in Kalifornien einem Attentat zum Opfer. In Deutschland protestierte die Studentenbewegung gegen die Notstandsgesetze, in Frankreich kam es zu den Mai-Unruhen, in der Tschechoslowakei wurde der Prager Frühling von der Sowjetunion und ihren Verbündeten brutal niedergeschlagen, von Mexiko bis Japan bebten die Gesellschaften. War das also eine Epochenschwelle? Ja und nein.

Im Rückblick erscheint uns die Zeit stets als Kontinuum. Die Übergänge zerfliessen. Vor den Krawallen in Berlin, Paris und Zürich gab es den friedlichen «Summer of Love» 1967. Er versammelte Feministinnen, Bürgerrechtler, Künstler jeglicher Couleur. Es herrschte eine Stimmung der Hoffnung und des Aufbruchs. Und es ging um Themen, die bis heute relevant sind: Freiheit, Verantwortung, Ökologie.



Vorbereitet wurde die Bewegung durch Denker der Frankfurter Schule, orchestriert wurde sie ganz wesentlich von der Popmusik. Sie war der Soundtrack einer neuen Haltung zur Welt. Die Beatles veröffentlichten ihr epochales Album «Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band». Die Rolling Stones spielten in Zürich. Dabei ging Mobilien zu Bruch. Aufgestaute Triebe machten sich Luft.

In den Jahren 1967 bis 1970 erlebte der Pop die wichtigsten Jahre seiner Geschichte. Sie waren, mit Karl Jaspers zu sprechen, eine Achsenzeit. Frühvollendete Genies wie Jimi Hendrix, Janis Joplin, Jim Morrison traten auf den Plan. Und Bands, die davor und danach zum Mittelfeld zählten, liefen zu ganz grosser Form auf.

Von der Welle des Zeitgeists wurden sie hochgespült. Wer heute die bedeutendsten Alben der Popgeschichte zu benennen versucht, findet sie fast alle in diesen Jahren. Auch Bands wie Led Zeppelin, Pink Floyd, Deep Purple und The Who lieferten damals ihre besten Werke, während Bob Dylan sich nach seinen quecksilbrigen Meisterwerken der Jahre 1965/66 und seinem ominösen Motorradunfall zurückgezogen hatte und sich Ende 1967 mit lehrhaften Balladen zurückmeldete.

Wer heute die 1968er-Bewegung einordnen will, hat es schwer. Widersprüche und Abgründe tun sich auf. Da ist zum einen die ungeheure politische Naivität von damals. Dass hoffnungsfrohe junge Menschen sich für Diktatoren wie Mao Zedong und Fidel Castro begeistern konnten, ist kaum mehr nachzuvollziehen. Doch die verstiegenen Träumer von damals haben unsere Zivilgesellschaft verändert, und zwar durchaus auch zum Guten.

Wir gehen seither mit einer anderen Haltung durch die Welt. Wir sind nicht mehr so autoritätsgläubig wie damals. Wir nehmen es beispielsweise nicht mehr hin, dass unsere Kinder in der Schule gezüchtigt werden, wie das zuvor während Generationen gang und gäbe war. Die Diskriminierung und Stigmatisierung von Minderheiten hat abgenommen.

Wenn wir heute an 1968 denken, fallen uns vielleicht vor allem bunte anarchische Aktionen, Krawall, Spektakel und nackte Körper ein. Doch wir sollten die Bewegung nicht unterschätzen. Sie hat - gerade in ihrer Unausgegorenheit - unsere bis dahin reichlich verkrustete Gesellschaft aufgerüttelt und uns letztlich zu einem aufrechteren Gang verholfen.



Uschi Obermaier (\*1946)

# PARIS, MAI 1968 (2)



Das berühmte Bild des Schweizer Fotografen Max Baumgartner, -> Text nächste Seite

Bitte Das Foto zurücksenden ist in meinem Archive  
und wenn möglich die Zeitung auch Danke Walti

1968  
- Schlafhaus Nachrichten -  
Mr. Baumgartner hat Foto gemacht

Kol Klaus Georg  
der Bericht und  
das Foto LG Walti

in Paris 1968  
- Der MB war am falschen Ort und wurde das  
Opfer der Vandalen -

- der MB war im Dept. 37 Indre-et-Loire

Inmatriculiert Tours Südlich von Paris -

....und dazu noch der Kommentar von Walter Rey

# Schaffhauser Nachrichten

24.2.2018

**Per Zufall geriet der Schaffhauser Fotograf und langjährige SN-Mitarbeiter Max Baumann 1968 in den Strudel der Studentenunruhen. Faszinierende Zeitzeugnisse sind seine Bilder heute noch.**

Als im Mai 1968 der Proteststurm der unzufriedenen Jugend losbrach und durch Paris fegte, war ich eben ahnungslos mit dem Auftrag des Swissair-Fotoarchivs, die Sehenswürdigkeiten der Stadt wieder einmal neu zu fotografieren, in Paris eingetroffen. Sofort faszinierte mich das ungewohnte Geschehen auf den Strassen und rund um die Sorbonne; der Auftrag konnte warten. Die Wut und die Entschlossenheit, womit Tausende Studentinnen und Studenten gegen die Gesellschaft rebellierten, überraschten ganz Frankreich. Presse, Bevölkerung und Regierung schienen vorerst wie gelähmt.

Und nachts die Strassenschlachten

Befand man sich mitten im Geschehen, liess sich der Tag in verschiedene Phasen einteilen: Am Nachmittag dominierten Protestmärsche und der Wiederaufbau der von der Polizei zerstörten Barrikaden, nachts die Strassenschlachten zwischen den mit Schlagstöcken und Bsetzsteinen bewaffneten Jugendlichen und den Stosstrupps der in voller Montur vorrückenden Polizei, frühmorgens, wenn die erschöpften Akteure schliefen, gespenstische Ruhe und eine Pariser Bevölkerung, die ratlos vor den Trümmern stand.

In den Vorlesungssälen der besetzten Universität Sorbonne, dem Motor der Revolte, wohnten die Studentinnen und Studenten und diskutierten pausenlos - die Professoren waren ausgesperrt. Der Innenhof war vollgekleistert mit sozialistischen Affichen, überall schwarze und rote Fahnen, an den Rändern reiheten sich kleine Marktstände mit revolutionärer Literatur: antiquarische Bücher, politische Traktate, die kleine rote Bibel des grossen Vorsitzenden Mao Tsetung, Schmähschriften gegen das Staatsoberhaupt de Gaulle. An jedem Stand wurde ein anderer Revolutionär verehrt und propagiert: Marx, Engels, Lenin, Bakunin, Proudhon, Stalin und Trotzki - niemand schien es zu stören, dass Stahlin Letzteren einst hatte umbringen lassen.

Viele Pariserinnen und Pariser besuchten die Sorbonne, um von den Studenten zu hören, wie sie sich die Zukunft denn vorstellten. Ihr Unverständnis für die Gewalt und für die Beschwörung der greisen sozialistischen Häupter entlud sich in heftigen Streitgesprächen. Den vielen Zweifeln und Vorbehalten zum Trotz aber ahnten alle, dass der explodierte Drang nach Autonomie und Befreiung von gesellschaftlichen Zwängen tiefe Spuren hinterlassen würde.



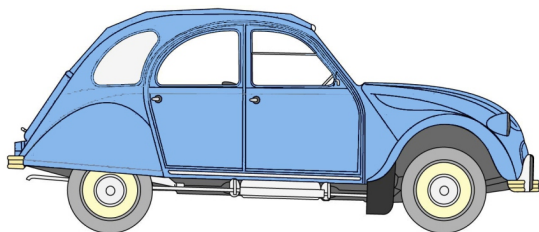
Die Rotkreuz-Samariter warten auf ihren nächsten Einsatz!

## ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65  
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55  
Fax 044 802 80 56

[www.traction-avant.ch](http://www.traction-avant.ch)  
[www.doeschwo-shop.ch](http://www.doeschwo-shop.ch)  
[walder@2cv-ersatzteile.ch](mailto:walder@2cv-ersatzteile.ch)

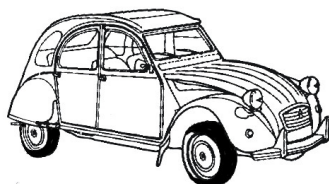


## 40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

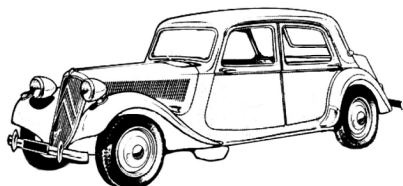
Plus de 8500 articles en stock  
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour  
Auch Teile für

2 CV



Traction





# CTAC AUSFAHRT WEST, 28.4.2018

Hagneck - gut zwei Dutzend Häuser, eine Haltestelle (Halt auf Verlangen) der Biel-Täuffelen-Ins Bahn und ein Restaurant bei der Brücke. Ein ziemlich unbedeutender Ort in der Schweiz, wenn nicht hier der sanfte Hügelzug südlich des Bielersees für den Kanal durchbrochen worden wäre, der wohl das Kernstück der Juragewässerkorrektion bildet. Diese wiederum - so haben wir es mal im Geographieunterricht gehört - hat das ehemalige Sumpfgebiet Seeland entwässert und landwirtschaftlich nutzbar gemacht.



In oben erwähntem Restaurant „Brücke“ trafen wir uns am letzten Samstagmorgen im April um das nahe gelegene neue Flusskraftwerk zu besichtigen.

Herr Wenk hat uns zusammen mit seinen beiden Führerinnen, Frau Schneider und Frau Schwab im Besucherzentrum empfangen und mit einer Bildpräsentation die Anlage mit all ihren Zusammenhängen vorgestellt. Das alte, um 1900 in Betrieb genommene Elektrizitätswerk ist heute denkmalgeschützt, es war eines der ersten dieser Art in der Schweiz. Vor drei Jahren ging das neue, moderne Flusskraftwerk ans Netz, das mit zwei grossen Kaplan-Rohrturbinen aus dem Wasser-Gefälle vom Kanal zum Seespiegel (6.75 - 9.15 m) jährlich rund 110 GWh (Gigawatt Stunden) Strom produziert. Dies entspricht dem Bedarf von über 31'000 Haushalten.



## 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





In drei Gruppen begaben wir uns anschliessend auf einen Rundgang durch das Werk. Neben dem architektonisch ausserordentlich gelungenen Bau aus ockerbraun eingefärbtem Beton beeindruckten die vollständig ferngesteuerten technischen Einrichtungen\*. Da sich die Anlage in einem Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung befindet, legten sowohl Bauherrschaft und wahrscheinlich insbesondere die Genehmi-





**FRT Auto** GmbH

**Adrian Fritschi**

**FRT Auto GmbH**

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

**Ob Sie an ihrem  
Traction Avant oder sonst einem  
exklusiven Fahrzeug einen Service,  
eine Reparatur oder  
eine Restauration benötigen,  
ihr Oldtimer-Spezialist ist für  
Sie da und berät Sie gerne!**





gungs-Behörden grosses Gewicht auf die Umweltverträglichkeit. Mehrere Millionen Franken hat man investiert, um ein ausgeklügeltes Fischtreppensystem zu erstellen, sowie Auenlandschaften und eine Insel zu gestalten. Dies alles um den Eingriff in die Natur nicht nur gering zu halten, sondern darüber hinaus wieder Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten zu schaffen. Die Auszeichnung „Landschaft des Jahres 2017“ ist die Anerkennung dafür.\*



Der morgens noch bedeckte Himmel hatte sich mittlerweile aufgeklärt. Bei schon frühlingshaften Temperaturen und Gluscht auf den Zmittag bestiegen wir die kürzlich aus dem Winterschlaf erweckten Oldies. Zeitweise recht rasant ging es dem Städtchen Aarberg entgegen, das wir allerdings wegen der alljährlich stattfindenden Puce umfahren mussten (also, darum herum!). Durch blühende Landschaften erreichten wir via Suberg das Limpachtal und über ein paar Buechiberg-Höger unser Ziel Oberwil bei Büren.



Unter den mächtigen Bäumen vor dem Gasthaus „Bad“ genossen wir den bereitstehenden Weissen bei einem geselligen Schwatz. Es ging schon gegen zwei Uhr als für uns im Sáli Teller mit währschafter Kost aufgetragen wurden. Gesprächsstoff gibt es beim Dessert und danach immer viel, bis diejenigen, die den weitesten Heimweg haben, wieder ans Aufbrechen denken mussten.





Ein herzliches Merci, dass sie unsern Anlass besucht haben. Dank natürlich auch an die Teilnehmer aus der Region und - nicht zu vergessen - an das Team West: Ernst, Roland und Christian, die das Ganze aufgegleist haben - alles hat prima geklappt. Wir werden uns gern an den Tag erinnern!



Text und Fotos: Hans Ettlin, 3.5.2018

\*Weitere Informationen: [www.bielerseekraftwerke.ch](http://www.bielerseekraftwerke.ch)



Google: „Landschaft des Jahres 2017“, dann [www.srf.ch](http://www.srf.ch)





## **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.





# SOMMERREISE NACH SÜDFRANKREICH

## Sommerreise mit der Citroën Traction Avant (CTA)

Nach dem wir die Weihnachtsbastelei von Hans Georg Koch erfolgreich ausgeführt hatten, dachten wir, es wäre an der Zeit, auch mal was beizusteuern fürs Klubheft.

Wir verreisen seit ca. 10 Jahren in den Sommermonaten regelmässig mit unserer CTA in die Ferien. Immer habe ich mir vorgenommen, anschliessend einen Bericht fürs Klubheft zu schreiben. Aber eben, nur vorgenommen.

Wir haben immer tolle Bekanntschaften mit den Einheimischen auf unseren Reisen erlebt. Hier nur einige Beispiele auf dem Weg nach Sète in Südfrankreich.

Die Reise führte von Luzern über den südlichen Jura durchs Vallé de Joux. Dann ging es weiter Richtung Cotes du Rhone. Bei der 2. Übernachtung, in Serrières durften wir unsere CTA in einer Halle der PTT parkieren. Rundum gelbe Postautos und viel Platz! (das war nur für VIP und CTA s gestattet.)



Weiter ging es dann durch die Berge Richtung Cevennen. Unterwegs mussten wir mal an einem Rotlicht halten, was zwei alte Damen veranlasste, uns durchs Autofenster ihre persönlichen Geschichten über die eigene CTA zu erzählen. In einem idyllischen Ort namens Ganges nächtigten wir dann in einer Gite, wo wir vom Zimmerwirtepaar sehr herzlich begrüsst wurden. Später bei einem Glas Wein durften wir von unseren Reiseerlebnissen erzählen und ein Foto von uns und dem Auto für ihr Gästebuch machen.

Nach zwei weiteren Reisetagen durch das Weingebiet Languedoc/Roussillon erreichten wir dann die Dünen von Sète. Nach kurzem Hotelsuchen sind wir dann am Strand fündig geworden. Das Hotel de Venice ist eines der ersten Hotels überhaupt am Strand von Sète, welches in den 20ern gebaut wurde. Nach dem Einchecken erlaubte uns der freundliche Wirt, seine private Garage zu benutzen! Im Foyer hingen überall Bilder aus der Anfangszeit des Hotels. Über die parkierten Autos vor dem Hotel auf den Bildern braucht man nicht viel zu sagen! Am nächsten Morgen wurde uns unüblicher Weise das Zmorge auf dem Zimmer serviert.

Nach einigen Tagen ging's dann ins Städtchen Sète. Im Hotel Orc Bleu erklärte man uns, dass wir unser Auto nur im öffentlichen Parkhaus abstellen könnten. Nach dem einchecken wurden wir dann aber eines anderen belehrt. Nachdem der Patron des Hauses unser Legi sah, wurden wir umgehend in die hoteleigene Privat-Garage bugsiert, wo unsere CTA zwischen Bugatti, MG und Healeys von einer englischen Reisegruppe parkte!



Nach 5 Tagen Entspannung in Sète ging's dann Richtung Avignon. Unterwegs noch einen Abstecher zur Pont du Gard, einem Relikt aus der Römerzeit. Später in Avignon selber getraute ich mich mitten in die Altstadt. Durch sehr enge Gassen und Plätze, so eng, dass ein zurückfahren beinahe Realität wurde. (Nein, es war kein Fahrverbot.)



Weiter ging's zu den Rhone Tal - Rebbergen. Im Weindorf Thonnens s. Rhone entdeckten wir eine heimelige Gite, wo wir unsere CTA ultraknapp in der wohl engsten Garage, die ich je gesehen habe, einparken mussten. Und das ganz ohne Servolenkung ! An ein spontanes wegfahren war gar nicht zu denken. Denn die Autos standen am Schluss hinten, vorne und seitlich dicht an dicht. Soviel zu den engen Verhältnissen in der „Grande Nation“.



Unsere Reise endete schliesslich nach zwei Wochen und gegen 2000 Km pannenfrei..

Wir möchten mit unserem Beitrag andere CTA Fahrer ermutigen, auch mal die Landesgrenzen zu passieren. Wir können solche Reisen nur empfehlen. Gute Vorbereitung und seriöser Service vor der Abreise sind Bedingung. (Wir haben im Club ja Tractionisten, wo man mit eigener Mithilfe diese Arbeiten ausführen lassen kann. Herzlichen Dank an Dani Eberli!)

Auf unseren vielen Reisen quer durch Frankreich haben wir nie erwähnenswerte Pannen gehabt. Mal eine defekte Birne hier, ein wenig Luftverlust da, heisse Bremsen, oder defekter Scheibenwischermotor. (ausgerechnet in der regenreichen Normandie)

Die positiven Erlebnisse machen solche Lappalien aber allemal wieder wett.

Nun wünschen wir allen allzeit gute Fahrt in der neuen Saison!!

Werner Stalder, 7.1.2018





RESTAURANT

**W**erde  
ista

# Hotel & Bildungszentrum Matt

SEMINARHOTEL | RESIDENZ

[www.bzmatt.ch](http://www.bzmatt.ch)

# DANIS SCHRAUBERKURS 12.4.-14.4.2018

## Elektrokurs und Bremsen Reparaturkurs 12.4.bis 14.4.18

Mit meinem Sohn Oliver, besuchte ich Daniels Kurs, der uns voll vereinnahmte und wir sehr viel, in kurzer Zeit lernen konnten.

Dieser Kurs besteht nicht einfach aus Zuhören und Schröble, nein, es ist viel mehr. Erlebnis, Gruppen Therapie pur, mit zeitweiser militärischer Grundausbildung in Disziplin und exerzieren. Er führt straff, um seinen Zeitplan einzuhalten. Dennoch versteht er, die teilweise langweilige Materie witzig und mit vielen Anekdoten herüberzubringen. Sein Anschauungsmaterial ist endlos. Aufgeschnittener 4 Zylinder Motor, Kupplung, Getriebe, Bremsbacken, Nockenwellen, Kabelbäume etc. etc..

Wenn wir Banausen ihm nicht folgen können, mangels IQ, Demenz oder anderen Alterserscheinungen, verweist er uns immer wieder auf seinen Grundkurs.

Man wird sich bewusst, dass für diese Materie ein jährlicher WK von 3 Wochen nötig wäre, um nur das wichtigste intus zu begreifen. Nie würde man das "Know How" von Daniel Eberli erreichen, der sich in all den Jahren eine Position zwischen André Citroën und Einstein, als Citroën Papst erarbeitet hat.

Daniel duldet kein "Gelauer" und führt zielstrebig durch den Kurs, der sein Geld wert ist. Er versteht es, einschlafende Teilnehmer zum Durchhalten zu motivieren. Die Multi Kulti Gruppe formt er in kürzester Zeit und nach 3 Tagen hat man das Gefühl, sich während Wochen mit dem Thema Citroën herum geschlagen zu haben. Der Team Geist unter allen Teilnehmern ist grossartig.



Daniel's Gattin , Agi ist ein wichtiger Eckpfeiler seiner Kurse. Sie empfängt die Kursteilnehmer und zeigt die Zimmer. Sie haben alle erdenklichen Ausstattungen wie in einem 5 Stern Hotel. Man muss nicht wie im Chedi die Rezeption anrufen, sondern für alles gibt es eine Notfall Box: Rasier-Utensilien, Pflaster, Notfall Apotheke, Zahnbürste, Kaffeemaschine, jede Menge Schweizer Schokolade und Gutzi's. Die Lichter in den Gängen und in der Toilette sind mit Bewegungsmeldern ausgestattet. Das ganze Haus ist mit viel Liebe durch die beiden eingerichtet worden. Citroën ist allgegenwärtig, Spielzeugautos, Trett -Autos in allen Jahrgängen, Citroën Bilder etc. etc..

Bis in den Estrich reichen Alu Leitern und verborgene Falltüren unter den

Teppichen, um Citroën Teile in die verborgensten Winkel des Hauses zu hieven und zu verschieben.

Das AGI-Frühstück ist vom feinsten: Grosse frische Brot- und Gipfeli Auswahl, selbst gemachte Konfitüre, Butter, Käse, gekochte Eier, Birchermüsli, Melonen, Nüsse, Käse, Charcuterie, Salami, Schinken, etc.. Nicht zu vergessen, die von ihr mit viel Liebe zelebrierten Kaffe Pausen.

Der Abendausflug bei der örtlichen Winzer Familie ist unglaublich interessant. Auf 8 ha bauen sie 23 verschiedene Traubensorten an. Im Fasskeller wird uns eine grosszügige Aufschnitt- und Käseplatte serviert. Zum Nachttisch gehen wir ins Traktor-Museum und stellen fest, dass der Winzer auch noch ein Fan von Monteverdi Geländewagen ist.

Zum Schluss kann ich allen einen solchen Kurs wärmstens empfehlen. Durch die praktischen Arbeiten an einem Traction Avant eines Teilnehmers, wird man nicht nur in der Theorie geschult, sondern kann selber Hand anlegen und aus den Fehlern lernen. In zwei Tagen haben wir die Bremsanlage renoviert und auf Silikon Bremsöl gewechselt. Während diesen Arbeiten tauchten immer wieder andere Probleme auf, die wir nebenbei ebenfalls reparierten. Zur Freude aller, fuhr der Besitzer am Ende des Kurses mit einem fast neu restaurierten Auto nach Hause!

Danke Dani und Agi für die beispiellose Gastfreundschaft. Wir kommen wieder!

Oliver und Hans Berchtold, 26.4.2018



# VORFÜHREN MEINES B12 1926

Von Andreas Leuenberger, 1.11.2017

Am 23. August musste ich meinen roten B12 bei der Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Bern in Bützberg vorführen. Es wird verlangt, dass das Auto sauber gezeigt wird.

Darum habe ich in der Autowaschanlage zur Vorbereitung die Kotflügel von unten mit Hochdruck gereinigt und dabei gerade auch noch den Moor hinten und untenherum gewaschen. Das kostete zwar zwei Franken aber alles war schön sauber.

Bei einem Kollegen durfte ich nachher auf dem Bremsprüfstand die Bremsen testen und auch gleich das Licht kontrollieren und einstellen. Ich gab ihm dafür zehn Franken Trinkgeld. Anschliessend fuhr ich zur MFK. Der Prüfer freute sich, einmal ein etwas anderes Fahrzeug prüfen zu dürfen, schaute aber ganz genau hin! Er bat mich, mit ihm in die Grube zu steigen und da traute ich der Sache nicht mehr ganz. Was hatte er wohl zu beanstanden? Er zeigte mir, dass an einer Schraube der Kardanwelle eine Splinte fehlte und bat mich, diese zu Hause nachträglich noch anzubringen. Dieser Mangel hatte aber keinen Einfluss auf das positive Prüfergebnis.

So habe ich meinen Oldtimer dieses Jahr für Fr. 12.- vorgeführt.



# TRACTION AVANT IN BERN ANNO 1955

Im Jahre 1955 wurde die Aufnahme von einem Hausabriss in Bern gemacht.

Was ja im Prinzip als ein ganz natürlicher Prozess bewertet wird. Aber, da hat sich doch was ins Bild «gedrängt». Etwa «vorgedrängt». Oder per Zufall zur richtigen Zeit am richtigen Ort gewesen. Aber was ist hier die richtige Zeit? Oder ist der Ort der Zufall?

Den richtigen Zeitpunkt würde ich eher als die Zeit beziffern, in welcher die Traction vor die Linse des Fotografen fährt. Dieser, der Fotograf, wollte ja nur die Tatsache des Hausabrechens festhalten. Und warum dieses? Fotografen denken in diesem Moment etwas weiter. Die Idee ist, ein vorher und nachher zu dokumentieren. In diesem Fall war das die Zeitspanne der Aufnahme = Jahr 1955 und das Nachher = Jahr 2018. Damit ist der Leserschaft auf interessante und dokumentarische Art die Veränderung ihrer Stadt = Bern, vor Augen geführt worden. So weit so gut.

Nun aber zu der - zufällig ins Bild gelaufenen Traction. Der Fahrer fährt hier ein Rädli-Modell, welches aus der Scheibenwischerstellung erkennbar ist. Beim Baujahr würde ich auf Nachkriegszeit tippen. Aber was mich viel mehr beschäftigt, ist der Vergleich Haus / Auto.

Das Haus ist weg. Dort steht ein neues modernes Gebäude. Aber was ist mit der Traction passiert. Das Nummernschild erkennt man nicht. Eine Identifizierung dürfte aufwändig und kompliziert sein. Also müssen wir spekulieren und unsere Fantasie freien Lauf lassen. Im Gegensatz zum Haus ist eine Traction erhaltenswert. Ob der Besitzer bzw. Fahrer noch unter uns weilt? Fraglich, Immerhin sind inzwischen 63 Jahre vergangen. Aber die Traction kann und wird viel älter. Sie ist bestimmt heute um die 75 Jahre alt. An wie vielen Häusern welche abgerissen wurden, ist diese Traction bereits vorbeigefahren? Hunderte, Tausende? Ich weiss es nicht. Aber diese Traction fährt immer noch. Ich glaube ganz feste daran. (siehe Fantasie)

Deshalb, liebe Tractionisten und Tractionistinnen, wollen wir die Traction erhalten. Ein Haus kann man neu bauen, aber eine Traction?

Viel Spass mit eurer Traction und denkt mal daran, wenn ihr per Zufall an einem Haus vorbeikommt, welches gerade abgerissen wird.....

Mit tractionistischen Grüssen Udo Kenkel



« M. René Ronsin, architecte D. B. A., 2, rue Baraloux, à Saint-Brieuc, a fait une chute de 8 m. dans un ravin après deux loopings.

Les trois passagers de la voilure sont sortis indemnes de l'accident grâce à la résistance de la „Tout-Acier Monocoque“».



# Einst und Jetzt



**Einst:** 1955 wird das Haus an der Ecke Stauffacher-/  
Wiesenstrasse abgebrochen. Ein Zeuge der ersten Bebauung  
verschwindet. Foto: Stadtarchiv Bern (Bestand: Leist Bern Nord)

 *Traction Avant* 

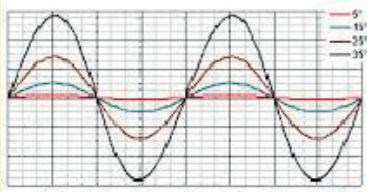
# DIE ENTWICKLUNG DER TRACTION AVANT

## Ein steiniger Weg zur Vorderradantrieb-Lösung

Die Lösung der Drehmoment- und Drehbewegungsübertragung zwischen 2 Wellen, die sich ständig um ihren Verbindungspunkt gegenseitig bewegen, ist theoretisch gut bekannt und heisst Kreuz- (oder Kardan-) Gelenk.

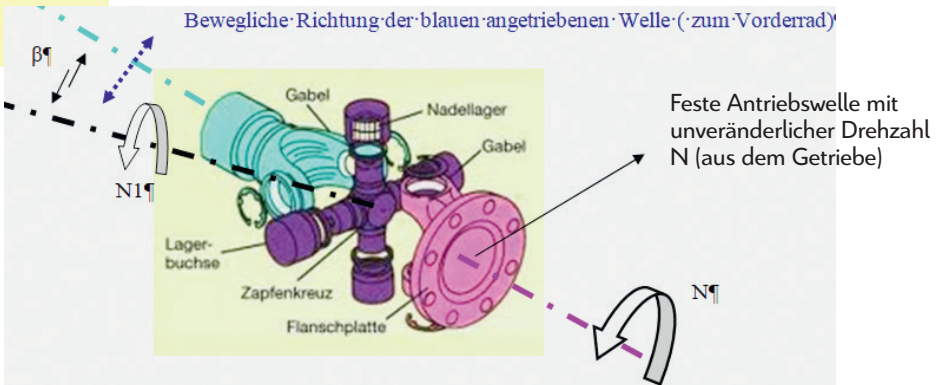


Problem :

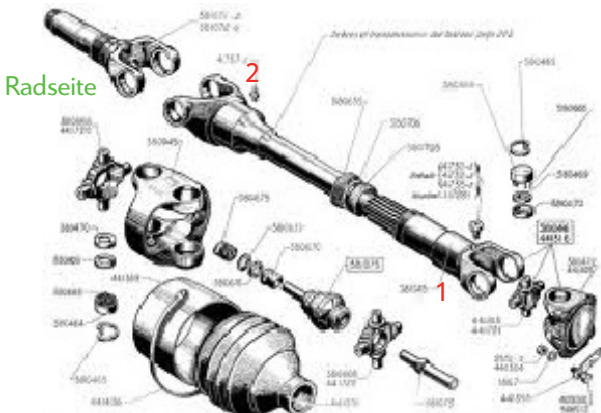


Falls die beiden Wellen nicht mehr auf einer Achse liegen (d.h. die beiden Wellenachsen schliessen einen Winkel  $\beta$ ), weist die Drehzahl  $N_1$  der blauen Welle Schwankungen um den Wert  $N$  auf. Diese Schwankung steigt mit der Auslenkung  $\beta$ .

Die schwankende Drehzahl des Vorderrads kann aber beim Vorderradantrieb nicht hingenommen werden....



Die Citroën-Konstrukteure hatten damals die Wahl zwischen 2 Lösungswegen:



Teleskopische Welle mit insgesamt 3 Kreuzgelenken: Einfaches Kreuzgelenk am Getriebeausgang und doppeltes Kreuzgelenk an der Radseite.

Die beiden Wellengabeln 1 und 2 der teleskopischen Welle sind in Wirklichkeit um  $90^\circ$  versetzt/verdreht.

Durch diese Lösung werden die Drehzahlschwankungen weitgehend reduziert.

Diese Lösung hat sich nach dem Misserfolg des RZEPPA Gelenks durchgesetzt.

Darum hier auch noch die andere mögliche Lösung:

Theoretisch perfekte schwankungsfreie Lösung, aber in 1933 sehr aufwendig herstellbar und mit grossen Problemen hinsichtlich der Qualität bei der Serienherstellung.

A. Citroën hat sich ursprünglich für die Eigenherstellung dieses Gelenkes entschieden - wie sich später zeigte, ein Fehler mit fatalen Folgen.....

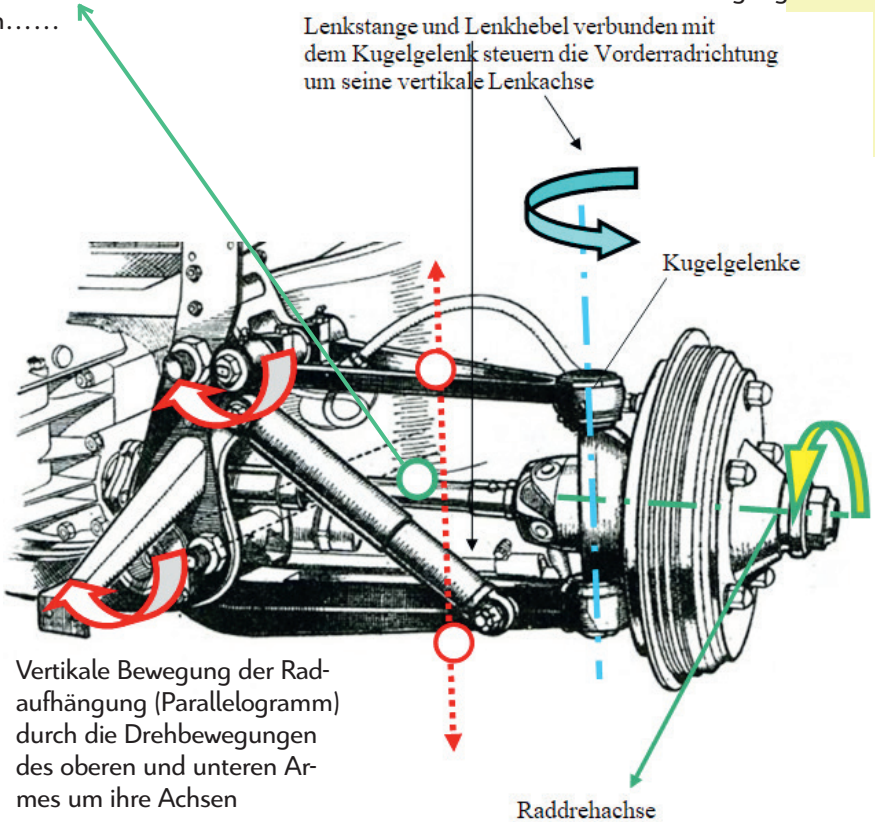


Homokinetisches RZEPPA Gelenk (USA-Patent)

### Vorderradantrieb (franz. „traction avant“)

Kraftübertragung Antriebswelle - Rad:

Durch das ständige Wechseln der Radrichtung (blau) und der vertikalen Federung (rot) ändert die Antriebswelle bezüglich der Raddrehachse (grün) ständig die Richtung. Trotzdem muss sie an das Vorderrad das Drehmoment und die Drehbewegung übertragen.....



Dieses Hauptproblem vom Vorderradantrieb ist heute dank der modernen Bearbeitungs- und Fertigungstechnik banal geworden – dem Entwicklerteam um A. Lefèbre hat es aber in 1933 – 1935 manche schlaflose Nacht bereitet.....

Von Thomas Pesek, 25.2.2018



Citroën 11 CV BL Traction Avant

## FÜR GENTLEMEN UND GANGSTERBOSSE

### Für wen ist er ideal?

Fahrer, die auf einen robusten Dauerläufer mit gediegenem Design stehen, die nicht vor einer aufwendigen Pflege zurückschrecken und am liebsten im dreiteiligen Anzug vom Großvater samt Filzhut hinter dem Steuer sitzen.

### Wer sollte besser die Finger davon lassen?

Alle, denen das regelmäßige Abschmieren des Fahrwerks oder die vergleichsweise engen Ölwechselintervalle zu aufwendig erscheinen. Ebenfalls nicht glücklich wird, wer im 11 CV eher eine altmodische Kiste sieht als einen schön geformten Klassiker.

### Worauf ist besonders zu achten?

Schauen Sie bei der Besichtigung eines 11 CV unbedingt darauf, dass der Wagen keinen Wartungstau aufweist. Die regelmäßige Pflege ist noch recht günstig- Schäden kommen dagegen teuer zu stehen.

### Was kostet der Spaß?

Ein fahrbereiter 11 CV mit TÜV schlägt mit mindestens 19000 Euro zu Buche. Exemplare zu diesem Preis haben meist reichlich Kilometer auf dem Buckel. Fahrzeuge in wirklich gutem Zustand liegen laut Classic Analytics bei knapp 30 000 Euro.

## Wo finde ich einen?

Im Internet werden immer wieder Fahrzeuge angeboten. Infos erhalten Sie beim Citroen Veteranen Club,

[www.cvc-club.de](http://www.cvc-club.de), oder bei derTraction Avant IG, derTAVIG, [www.tavig.de](http://www.tavig.de)



## DATEN UND FAKTEN

Alltag: Der 11 CV ist ein Auto, das problemlos den Alltag meistern kann.

Reise: Für den Traction Avant gibt es sogar Dachgepäckträger. Wer es seinem Wagen zutraut, kann also auch lange Trips unternehmen.

Sport: Gangster fahren lieber den 15 CV mit Sechszylinder. Warum wohl?

Schrauben: Das Meiste kann man selbst reparieren. Einige Eigenheiten erfordern die Fahrt zur Fachwerkstatt.

Aus: Motor Klassik 2/2018



Traction Avant als Winterauto! Foto: Peter Brönnimann



Manchmal sollte man das Leben auch etwas gemütlicher angehen lassen!

Darum grüsst Euch Euer Redaktor

Hans Georg



## IMPRESSUM

Herausgeber: Citroën Traction Avant Club Schweiz  
c/o Edgar Stocker  
Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters

Redaktion: Hans Georg Koch,  
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druck: Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

ISSN: 1660-7481

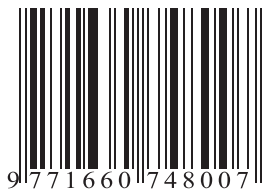
Erscheinungsweise: Fünf Ausgaben pro Jahr

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



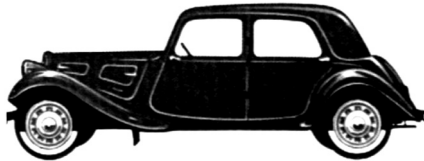
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

# 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: Roland Ledermann, Bielstrasse 3, 3292 Busswil



---

## Mitglied werden:

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

Name: ..... Vorname: .....  
Adresse: ..... PLZ / Ort: .....  
Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....  
Bemerkungen: .....

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied                   | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet              |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft                       | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung     | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : .....        |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen                 | .....  |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich.                     |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Edgar Stocker, Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters

# O.L.D.



*Les appareils O.L.D. sont inventés et déposés en France et à l'Étranger.*

*Premier marque qui depuis plus de 15 années connaît un grand succès des appareils assemblés s'adaptant indépendamment sur toutes les voitures.*

*Le transport pratique des bagages revient à O.L.D.*

**O. LECANU-DESCHAMPS, Constructeur, 51, rue Raspail**  
 6. C. Seine 446.570      **LEVALLOIS-PERRET (Seine)**      Tél. Péralte 01-29 et +2-26

