

# ° CITROËN °



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

2/2021

# 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  
N 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

### 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**

Chrüzmatte 3  
6133 Hergiswil b. Willisau  
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

**Jimmy Kohler**

Weidstrasse 6  
6343 Rotkreuz  
jjmart@gmx.ch

### Bankverbindung

**Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters**

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

Inhalt .....	1
Rodage .....	2
Treffen und Termine .....	4
Ménage a trois.....	5
Historic Vehicle Days 2021 .....	Hans Georg Koch
Auspuffkrümmer selbst herstellen .....	Kurt Gasser
Mercedes mit Frontantrieb ?? .....	Gerhard Schütz
Einladung Ausfahrt Süd, 20.6.2021 .....	Franz Wermelinger
Robert Opron .....	Manfred Klimeck
Impressum.....	40



## Technikexperten und FIVA-Pässe

### Fritz Müller

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

### Franz Wermelinger

Chrüzmatte 3  
6133 Hergiswil b. Willisau  
P 041 979 15 35  
N 079 281 21 54  
franz.wermelinger@zapp.ch

# RODAGE



Das letzte Jahr war für Alle herausfordernd. Die Einschränkungen haben den Erfindergeist geweckt und uns zum Umdenken veranlasst. Jedoch bin ich zuversichtlich, dass mit gewissem Einschränkungen, Treffen bald wieder möglich sein werden. Bis zum jetzigen Zeitpunkt mussten wir alle Stammtische sowie auch das erste Treffen absagen. Es waren nur Events im ganz kleinen Rahmen erlaubt. Am 25. April trafen sich, zu Ehren der Historic Vehicle Days, sieben Tractions und ein VW Käfer in Hergiswil bei Willisau. Im Restaurant Kreuz genossen wir, unter Einhaltung der Schutzmassnahmen, draussen Kaffee und Gipfeli. Danach machten wir uns auf zu einer 90-minütigen Fahrt durchs Luzerner-Hinterland mit Endziel Gasthaus Post in Willisau. Im «Rosengärtli» wurden wir mit einem feinen

Mittagessen verwöhnt. Danke an Franz Wermelinger, welcher diese abwechslungsreiche Route plante.





Traction  Avant



Unser Internetteam (Jimmy Kohler, Walter Schmid, Roland Ledermann, Markus Roth, Hans Georg Koch, Ruedi Weber und Urs Hochstrasser) hat unzählige Stunden aufgewendet, um den neuen Internetauftritt zu verwirklichen. Jeder Neuanfang birgt seine Tücken, auch darf man das Neue nicht mit dem Alten vergleichen. Ruedi Weber hat unbezahlbare Arbeit geleistet. Jedoch ist diese nicht zu 100% kompatibel mit der neuen Software und kann somit nicht 1:1 übernommen werden. Wichtig ist jedoch, dass unsere neue Webseite funktioniert. Die Bereiche News, Berichte, Galerie und Inserate sind bereits zur Ansicht bereit. Corona wirkte sich auch auf unseren neuen Internetauftritt aus. Schulungen aber auch die Aufschaltung einzelner Module verzögerten sich. Da situationsbedingt die meisten Treffen, Events und Stammtische nicht durchgeführt wurden, fielen entsprechend auch die jeweiligen Berichte auf der Internetseite weg. Sobald wieder vermehrt Anlässe stattfinden, wird auch die Homepage entsprechend wieder gefüttert. Über Umwege mussten wir leider vernehmen, dass einige von euch mit unserem neuen Internetauftritt unzufrieden sind oder Probleme in der Anwendung haben. Inputs zum neuen Internetauftritt, sind willkommen, wir bitten jedoch um Verständnis, dass nicht alle Wünsche sofort in die Tat umgesetzt werden können. Wer Einwände oder Anregungen hat, soll bitte direkt das Gespräch mit Jimmy Kohler, Markus Roth, Roland Ledermann oder mir suchen. Falls jemand Interesse hat, in unserem Internetteam mitzuarbeiten, ist er/sie herzlich willkommen. Diesbezüglich bitte bei mir oder bei einem Teammitglied melden.

Jetzt hoffen wir auf einen schönen Sommer, sodass wir unsere Treffen und Stammtische ohne allzu grosse Einschränkungen durchführen und geniessen können.

Euer Präsident

Edgar Stocker

# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 20.06.2021 Organisationsgruppe 3 (Süd)  
Das interessante und anspruchsvolle Programm auf Seite 35-36
- 22.08.2021 Organisationsgruppe 2 (Ost)
- 18.-19.09.2021 Organisationsgruppe 4 (West) Jubiläumstreffen 45 Jahre CTAC  
in Solothurn.  
Freut Euch auf eine ausserordentlich Veranstaltung!

**Anmeldungen bitte alle über unsere Homepage:  
[www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)**



## Stammtische

- Stammtisch West Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern  
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Stammtisch Nord Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94  
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Stammtisch Nordwestschweiz Restaurant «Zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr  
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- Stammtisch Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06  
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroëntypen ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr  
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

## Weitere Treffen und Daten

- 18.-20.6.2021 Salon champenois du véhicule de collection, Reims
- 26.-27.6.2021 Oldtimermarkt Soulmatt (Elsass)
- 3.-5.9.2021 Retro Bourse Alsace, Centre Culturel Hoerdts (Strassbourg)
- 1.-3.10.2021 Swiss Classic World Luzern
- 16.-17.10.2021 OTM «Light», zusammen mit RETRO-TECHNICA, Forum Fribourg
- 24.10.2021 Oldtimermesse St. Gallen
- 5.-7.11.2021 Epoqu'Auto, Lyon
- 2.-6.2.2022 Retromobile Paris

## Redaktionsschluss für Heft 3/2021: 20.6.2021

Sämtliche Termine und Anmeldungen findet ihr auch immer auf unserer Homepage: [www.tractionavant.ch](http://www.tractionavant.ch)  
alle Termine ohne Gewähr!

# MÉNAGE A TROIS

Den Kopf verdreht hatte mir eine Traction erstmals 1980, als ich mit dem Fahrrad auf dem Schulweg in Bern an einer Oldtimer-Werkstätte vorbeifuhr: Da stand sie, immer wieder, sehr elegant, neben einem blassen Jaguar Typ E. Endgültig geschehen um mich war es dann, als ich den Film «Diva» gesehen hatte. Als Aushilfsangestellter bei der «Berner Zeitung», konnte ich damals gratis ein Kleininserat aufgeben, was ich sogleich tat, um zu einer Traction zu gelangen. Die ältere Dame, welche sich darauf meldete, wollte für ihre Traction aber Geld, was als Gymnasiast mein Budget und meinen Horizont leider überstieg.

Einige Jahre nachdem ich meine wahre Grosse Liebe getroffen hatte, stand in einer Autogarage wieder eine Traction zum Verkauf... Kopf wieder verdreht! 1998 war es soweit: Ein CTAC-Mitglied verkaufte mir seine Large! Meine Grosse Liebe und ich fuhren seither mit unserer Traction zu dritt und meist vergnügt, öfters auf passenden Strassen und Strässchen, ins und durchs Burgund. Einmal mit einem Stopp bei der jährlichen Brocante in Le Landeron, wo die Ente «Cana» beschloss, mit uns auf die Reise zu gehen.



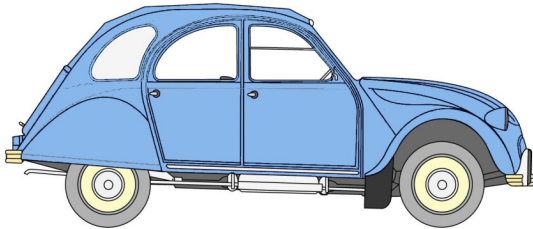
Der Geruch im Innern von historischen Fahrzeugen gehört mit zur reichhaltigen Erfahrung, welche die Besitzer erleben; jedoch wird dieser Geruch nicht von allen gleich beurteilt. So beschwerte sich meine Grosse Liebe leider während Jahren und wiederholt über den ihrer Ansicht nach Gestank.

## 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)

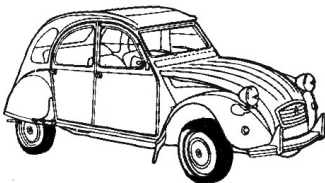


## 40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

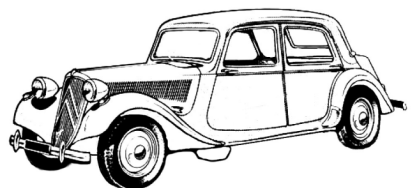
Plus de 8500 articles en stock  
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour  
Auch Teile für

2 CV



Traction





Einmal, bei einer abenteuerlich steilen Fahrt in der Altstadt von Thiers im Süden des Burgunds, wurde es dann auch mir zu viel. Der Blick in den Kofferraum zeigte, dass die Tankabdeckung lose war. Benzin überall im Kofferraum verschüttet und Dämpfe in der Kabine! Da wir beide Nichtraucher sind, gab es zum Glück kein Unglück.

Das Thema Geruch war damit aber nicht vom Tisch und wir versuchten von da an während Jahren, die Ursache herauszufinden.

Einmal musste die Traction wegen unserer Abwesenheit ein halbes Jahr ruhen, weshalb ich sie bei einem fremden Garagisten unterstellte. Nach Rückholung roch es weiterhin unangenehm und ich bemerkte nach einiger Zeit, dass es unter dem Fussbodenteppich feucht und grau war. Offensichtlich war die Traction während unserer Abwesenheit nicht untergestellt, sondern im Regen stehen gelassen worden! Vielleicht war dies die Ursache des Geruchs, vielleicht inzwischen gar die Sitzpolster vergraut. Also: Teppiche raus, alles reinigen und neue Teppiche rein.

Wieder im Burgund, in einem traction-würdigen Hotel, stanken die Kleider beim Öffnen unserer Koffer ganz übel; da half nur draussen alles auszulüften ... nicht vergnüglich.

Wieder zuhause deshalb nochmals alles durchsuchen und siehe da: Aus der Querstrebe unter den Vordersitzen konnten wir einen kleinen, geöffneten Kanister herausziehen, der offensichtlich ausgelaufen war. Endlich!

Trotzdem mussten wir auch nach einer nur kleinen Ausfahrt unsere Kleider weiterhin draussen aufhängen, wenn wir in die Wohnung zurückkehrten und uns am besten gleich duschen... Lag es vielleicht an der Unterbodenbehandlung welche der Vorbesitzer ausgeführt hatte? Leider brachte später auch das Beschnuppern durch Teilnehmer/innen des Stammtisch West kein Licht ins Dunkel dieser Gerüche.

Da erinnerte ich mich an einen Jahre zurück liegenden Kommentar eines Experten bei der kantonalen MF-Kontrolle: «Man solle doch noch bei Gelegenheit die Dichtungen bei den Seitenfenstern und beim Kofferraum erneuern, da könnten Abgase herein dringen». Nun, die alte Kofferraumdichtung hatte zwei drei Schlitze. Aber es war kaum vorstellbar, dass diese Ritzen das Problem sind.



Wir klebten später probeweise die Enden des Kofferraumdeckels mit Abdeckband ab und machten eine Probefahrt.

Leider brachte auch dies nichts, obwohl das Abdeckband an den meisten Stellen hielt, jedoch stieg meine grosse Liebe fortan überhaupt nicht mehr in die Traction ein.

Ménage à trois terminé.

Eine unerträgliche Situation!

Da erinnerte ich mich, dass ein Jugendfreund heute in einer Firma Analysegeräte entwickelt, mit welchen die Zusammensetzung von Stoffen gemessen werden kann. Wohl hatte er diesbezüglich etwas an der Uni

gelernt, entmutigte mich aber, einen Professor um Hilfe zu bitten. Dieser hätte bestimmt gescheiteres zu tun, als sich um meine Traction zu bemühen. Kleine Depression bei mir – zu Unrecht! Ein paar Wochen nach meinem Mail an den Professor rief er auf mein Handy an, war sehr interessiert, betrachtete das Unterfangen einer Luftanalyse als zu aufwändig, gab mir aber Tipps, wie ich die Suche systematisch einschränken könnte. Eine kleine Ausfahrt, wenn die Luft wieder rein ist, hat er zugesichert erhalten.

Luftraumanalysen gibt es für Innenräume von Häusern, um Schadstoffe zu finden welche aus den Baustoffen kommen und die Bewohner/innen gefährden oder stören. Mir wurde jedoch mitgeteilt, es sei sehr schwierig aus einzelnen Elementen auf die Quelle zu schliessen. Zudem müssten z.T. Apparate im Haus platziert werden. Ein Experte bot sich aus Erbarmen jedoch an, privat für 900.- Fr. den Traction-Innenraum auf 3 Schadstoffe zu prüfen, ohne Garantie etwas zu finden oder konkrete Rückschlüsse ziehen zu können.

Im Internet fand ich dann in D-55624 Rhauen die Adler-Apotheke, welche für 150.- € umfassende Raumluftests und Schimmelpilz-Tests anbietet. Ein kleiner Würfel mit Kohlenstaub und eine Petrischale werden für einige Tage ins Auto gelegt und danach zur Analyse in ein Labor geschickt. Tolles Angebot, deshalb gleich gekauft.

Resultat: Absolut niederschmetternd!

Parameter	Warnwert	Grenzwert	Ergebnis	Einheit	Beurteilung
m-, p-Xylol	3	20	355	µg/m3	sehr auffällig
Benzol	3	10	53,4	µg/m3	sehr auffällig
m-Ethyltoluol	1	10	101	µg/m3	sehr auffällig
p-Ethyltoluol	1	10	50,9	µg/m3	sehr auffällig
1,3,5-Trimethylbenzol	1	10	62,0	µg/m3	sehr auffällig
1,2,4-Trimethylbenzol	1	10	25,5	µg/m3	sehr auffällig
n-Hexan	50	200	943	µg/m3	sehr auffällig
o-Ethyltoluol	2	20	137	µg/m3	sehr auffällig
n-Heptan	4	25	169	µg/m3	sehr auffällig
n-Nonan	2	15	17,2	µg/m3	sehr auffällig
2,4-Dimethylpentan	1	10	516	µg/m3	sehr auffällig
o-Xylol	1	10	244	µg/m3	sehr auffällig
Toluol	10	100	883	µg/m3	sehr auffällig
Ethylbenzol	1	10	172	µg/m3	sehr auffällig
1,2,4,5-Tetramethylbenzol	1	10	1,54	µg/m3	auffällig
n-Pentadecan	5	100	0,584	µg/m3	geringfügig nachweisbar
n-Tetradecan	5	100	0,513	µg/m3	geringfügig nachweisbar

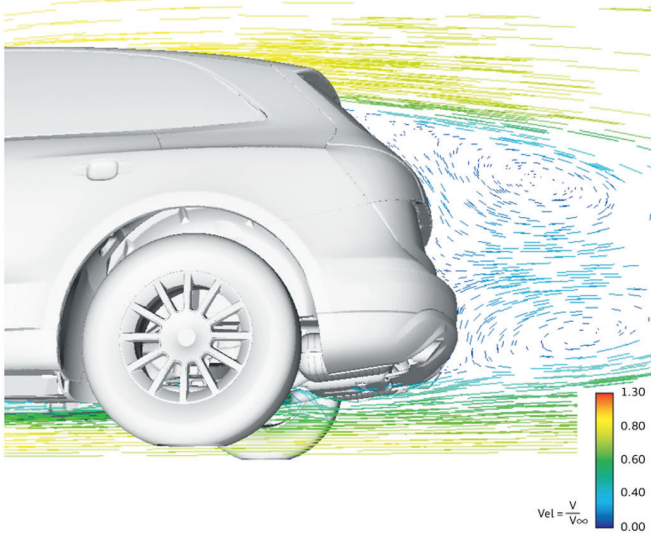
Grenzwerte überschritten: 50-fach bei 2,4-Dimethylpentan; 24-fach bei o-Xylol; 18-fach bei m-, p-Xylol; usw. MEINE TRACTION! Unglaublich, meine Frau war also zu Recht nicht mehr mitgefahren und mir wurde klar, weshalb ich nach Ausfahrten meist eher erschöpft war... Die chemischen Begriffe selbst verstehe ich nicht, aber die meisten kommen aus Abgasen. Also müssen diese irgendwie in den Innenraum gelangen.

Deshalb auf dem Hebelift, erneut prüfen, wo Abgase aus dem Auspuff oder aus dem Motorraum in den Innenraum gelangen könnten. Ist der Motor wirklich dicht?... Doch es fand sich wieder nichts. Da erinnerte ich mich nochmals an den Hinweis des Experten aus der MFK und bestellte eine neue Kofferraumdichtung und einen Aufsatz für den Auspuff, welcher den Ausstoss nach unten lenkt. Beides montiert und.... immer noch keine Besserung!

Wenn am Eisenbahnperрон ein Zug vorbeirauscht, oder ein Flugzeug landet, dann folgen diesen kräftige Luftwirbel. Vielleicht also auch bei einer Traction? Eine Graphik aus der Audi Entwicklungsabteilung bestätigte meine Befürchtung:

## Audi Q5

Aerodynamik  
Aerodynamics  
07/08



Bei genauer Prüfung sieht man, dass meine neue Kofferraumdichtung unten tatsächlich einen dünnen Schlitz offen lässt, durch welchen die Abgase der fahrenden Traction - wohl durch den Wirbel und durch den Unterdruck - nach innen gezogen werden. Wie aber diesen Spalt schliessen, ohne das ganze dauerhaft zuzukleben?

Einmal mehr hatte Felix Blaser vom Oldtimeratelier die rettende Idee: Einen Silikon-schlauch einsetzen, der sich unter dem Druck des Kofferraumdeckels ohne viel Kraft zusammendrücken lässt und so auch grössere Spalten vollständig abdichtet.

Und jetzt? Alles dicht, die Luft ist rein und wir sind wieder zu dritt unterwegs!



Othmar Ulrich, 1.5.2021



## Oldtimeratelier

### OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

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

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD

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

dickesdesign.ch  
visuelle kommunikation



# HISTORIC VEHICLE DAYS



SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

Franz Wermelinger und Edgar Stocker organisierten am Sonntagmorgen des 25. April 2021 eine spontane Ausfahrt in der Zentralschweiz, besser gesagt im Luzerner Hinterland. Franz fand eine landschaftlich reizvolle Route, die an fast allen Wohnorten der Teilnehmer vorbeiführte.



Der Event begann auf dem Parkplatz des Hotels Kreuz in Hergiswil am Napf, also unmittelbar vor der Haustüre von Franz Wermelinger. Im Freien wurden wir mit Kaffee und Gipfeli versorgt, bis Edgar zur Begrüssung das Wort ergriff und sich danach alle zu Ihren Autos



## 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 Lager an revidierten Ersatzteilen**  
Wasserpumpen, Benzinpumpen  
Anlassermotoren, Scheibenwischermotoren  
Lichtmaschinen 6V und 12 V für 11CV und 15CV  
Austauschgetriebe für 11CV und 15 CV



begaben. Es waren 7 Tractions und ein VW Ovali-Käfer von Werner Wermelinger zur Rundfahrt angetreten. Werner wohnt unmittelbar an den Parkplatz angrenzend!



Zuerst fuhren wir unter kundiger Führung von Franz das Tal der Änziwigger hinaus nach Willisau, um dort im Corso durch die beflaggte Altstadt zu rollen. Beim Untertor waren wir nur noch 75 m vom Zuhause von Hans Herzog entfernt. Über die Vorstadt und den Bahnhof ging es durchs romantische Ostergau mit seinen Seen und Teichen Richtung Grosswangen.



Hier kam uns eine ganze Horde von alten Traktoren entgegen, die mit ihren ungefilterten Dieselabgasen die Umgebung etwas verrussten und parfömierten. Wir begrüßten sie aber mit lautem Hupen und Winken, das sie gerne erwiderten.



Nach dem kleinsten Kreiseln in Europa, im Zentrum von Grosswangen, fuhren wir an der Neumühle vorbei, die nur 700 m von meinem eigenen Wohnort gelegen ist und kamen über Kottwil und Mauensee auf der Bernstrasse Richtung Sursee am Quartier Chotten vorbei, wo wir das Wohnhaus von Werner Lischer nur um 300 m verfehlten. Leider ist Sursee am Sonntag autofrei, so dass wir nicht durch die historische Altstadt fahren durften. Wir bogen also nach Nottwil ab und wurden eingangs des Dorfes von der Polizei empfangen, die unseren Corso zerteilte, damit sie dazwischen eine Unfallaufnahme machen konnten. (Niemand von uns war jedoch beteiligt!). Nach einer scharfen Rechtskurve beim Restaurant Bahnhof ging es Richtung Buttisholz (hier herrscht Rechtsvortritt) wo wir beim Gugleren-Kreisel an der Haustüre von Urs und Margrit Steiner vorbeifuhren.



Über Geiss kamen wir dann nach Menznau, wo gerade ein neuer Kreiseln gebaut wird. Deshalb führte uns die Umleitung über den gefährlichen Bahnübergang bei der Spanplattenfabrik. Franz im Führungsfahrzeug konnte nicht gleich in den Verkehr einfädeln und wir standen auf den Bahnschienen bis das Glockensignal ertönte und sich die Schranken schlossen. Mit der Flucht nach vorne auf die Einspurstrecke konnte ich mich glücklicherweise vor dem drohenden Unheil retten.



Jetzt kam zum Schluss noch ein Bergstrecke Richtung Menzberg über die Twerenegg. Wir bewunderten die Aussicht auf die Pilatuskette und die Innerschweizer Alpen und nach dem Überqueren des Kulminationspunktes genossen wir die Aussicht nach Norden über die Hügel des Napfgebietes.



Anstrengungslos ging es jetzt hinunter wieder nach Willisau zu unserem Stammlokal, dem Gasthaus Post, wo wir von Edith Herzog und ihrer Tochter Stefanie im Rosengarten bestens empfangen und bedient wurden.

Hans Georg Koch, 26.4.2021 





**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!**





Was gibt's denn jetzt schon wieder auf Facebook zu sehen???

Posieren und fotografieren von alten Autos fasziniert auch die Jugend!

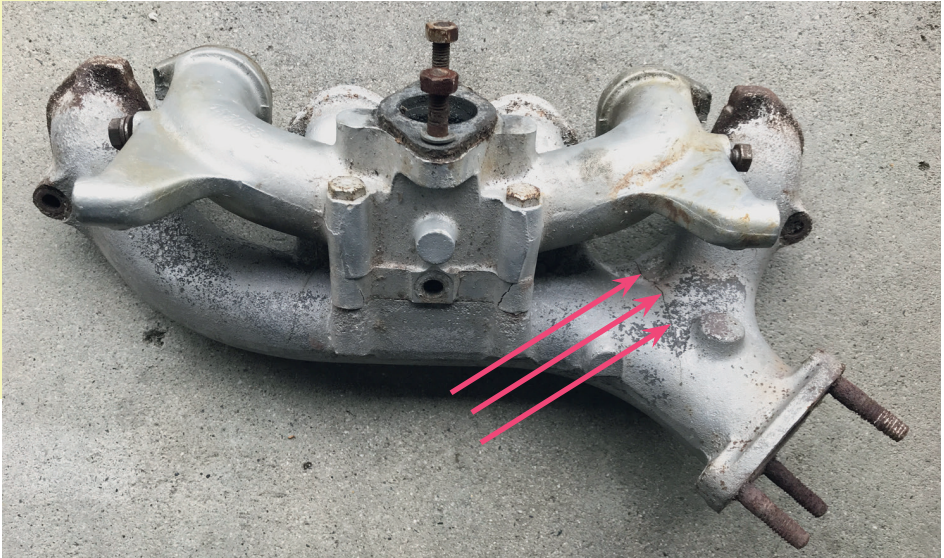


# AUSPUFFKRÜMMER SELBST HERSTELLEN

## Herstellung einer Form zum Giessen von Traction-11er-Auspuffkrümmern

Beschreibung des über ein Jahr dauernden Projekts, von Kurt Gasser (KuGa), 20.4.2021

Die Traction Avant Auspuffkrümmern sind aus Grauguss gefertigt, weil Grauguss (GG) der billigste mögliche Werkstoff ist, der für dieses Bauteil eingesetzt werden kann. Technisch ist GG jedoch nicht geeignet. Risse sind vorprogrammiert.



Typischer Riss an einem Graugusskrümmer.

Nach 8 Jahren Entwicklung von Automobil-Gussteilen (aus Kugelgraphitguss GGG-40) bei Georg Fischer +GF+, vorwiegend komplizierte und sicherheitsrelevante Fahrwerk-Teile wie Achsschenkel oder Radträger (bei der TA: Pivot 427.185 gauche...86 droite), Querlenker, Längslenker; wollte ich +GF+ verlassen. Als private «handwerkliche» Abschlussarbeit, wollte ich für meine 11BL einen Auspuffkrümmer giessen lassen und zwar in GGG-SiMo. Diese Legierung wurde in den +GF+ Giessereien in Grossserie gefertigt für PKWs und LKWs und übertrifft GG in Festigkeit, Duktilität und Hitzebeständigkeit bei Weitem. Möglichst alle dazu erforderlichen Arbeiten wollte ich «eigenhändig» selber ausführen, oder wenigstens etwas dazu beitragen. Kenntnisse von diversen Berufen/ Spezialisten müssen vorhanden sein, erlernt oder erfragt werden: Metallurge, Modell-Schreiner, Kernmacher, Former, Schmelzer, Giesser, Gussputzer, Maschinenmechaniker, Automechaniker. Den Werdegang meines 11er-Auspuffkrümmers, mein Praktikum in Gussteil-Herstellung, habe ich mit ca. 70 Fotos dokumentiert. Ein ganzer Ordner mit Skizzen, Tipps, Ratschlägen und Besprechungs-Protokollen kam zusammen. Resultat meines Praktikums war neben der Formeinrichtung, mein in der Traction eingebauter Kollektor und ein zweiter (auf der Fräsmaschine noch zu bearbeitender) Rohguss-Krümmer sowie eine komplette Gusstraube.

Die Kursiv gedruckten Teile der Bildbeschriftungen stellen meine Eigenleistungen dar.



*Modell aus originalem gerissenen GG-Krümmen, Unebenheiten geglättet, mit 5 Kernlagerzapfen*



*Scheidungsklotz (definiert die Formteilung, Lehlingsarbeit) im Rohbau, mit Modell*



## **OLDTIMER WERKSTATT**

**Daniel Eberli**

**Im Chellhof 3**

**8463 Benken ZH**

**Tel. 052 319 25 17**

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

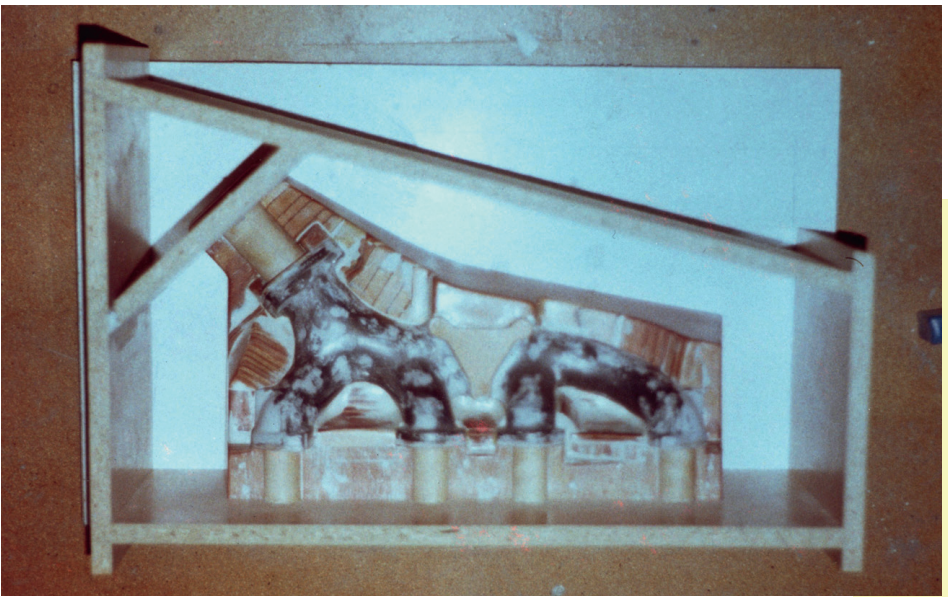
[www.oldtimer-taxi.ch](http://www.oldtimer-taxi.ch)



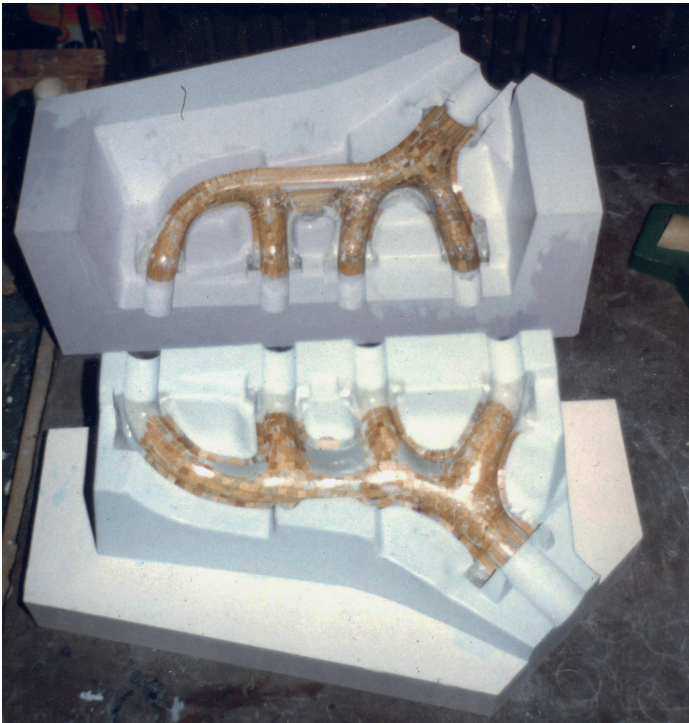
- 🔧 Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- 🏠 Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- 📖 Eigenes Reparatur- und Servicebuch für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



Eine Traction auf der Hauptstrasse in Niederdorf BL (vor 1953). Momentan wird hier alles umgebaut, weil die Schienen der Waldenburgerbahn auf Meterspur erweitert werden.



*Scheidungsklotz verputzt, Modell eingelegt; mit Holzrahmen für Kernbüchse (Lehrling)*



*Einkleben von Mosaikklötzchen in Wandstärkedicke in die Negativ-Aussenformen des Modells, Übergänge gespachtelt, geschliffen, mit 2K-Versiegler gestrichen*

# heller



Garage Gettnau seit 1955  
Citroën-Vertretung seit 1960



Heller Garage AG, Dorfstrasse 76, 6142 Gettnau, 041 970 28 88, [www.heller-garage.ch](http://www.heller-garage.ch)

## STELLENINSERAT: KASSIER GESUCHT

Unser ausgezeichnet bewährter Kassier, Wädi Schmid, wird per GV 2022 definitiv aus dem Amt und damit auch aus dem Zentralvorstand ausscheiden.

Aus diesem Grund suchen wir eine geeignete Person unter unseren Mitgliedern, welche an einem solchen Amt Freude hätte und diese für den CTAC wichtige Funktion übernehmen könnte. Wädi hat im letzten Jahr mit grossem Einsatz die Migration unserer Buchhaltung auf die neue Softwarelösung von fairgate durchgeboxt und kann heute ein einwandfrei funktionierendes System übergeben.

Folgende Aufgaben sind für dieses Amt vorgesehen:

- Rechnungswesen wird generell über fairgate geführt (Doppelte Buchhaltung)
- Generieren (autom. Prozess über fairgate) und verschicken der Rechnungen für den MB
- Mahnwesen (autom. Prozess über fairgate)
- Abrechnen von Clubanlässen gem. Angaben des jeweiligen Veranstalters
- Budgetierung in Absprache mit dem Vorstand, den Ressortinhabern/Veranstaltern
- Präsentation von Rechnung/Budget an VS und GV
- Abrechnung (Einkauf Material/Verkauf Artikel, inkl. Mahnwesen) der Clubartikel erfolgt autonom durch den Merchandiser (Fritz Müller), per Ende Jahr Gesamtabrechnung

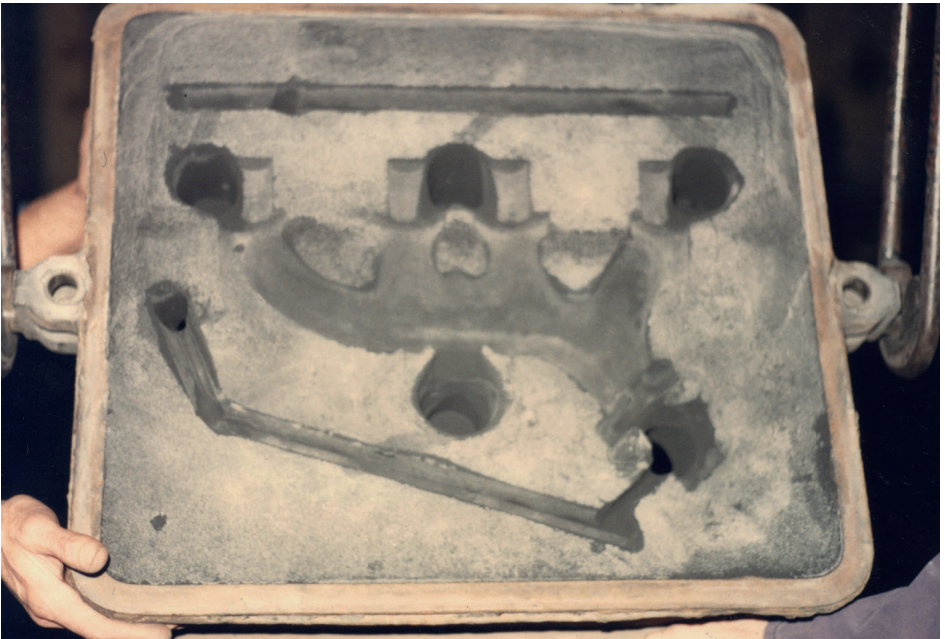
Unterstützung/Einführung durch den aktuellen Amtsinhaber sind garantiert!

Für weitere Auskünfte bitte direkt Wädi Schmid kontaktieren -> 079 7729528





*Kernherstellung: Quarzsand abwägen, Binder-Härter mischen, 4 kleine Öffnungen verschliessen, in grosses Loch einfüllen, stampfen. 4 kleine Löcher einfüllen, stampfen. Nach 6 Stunden in Büchse, auspacken, Gas-Austritts-Löcher bohren, im Ofen trocknen*



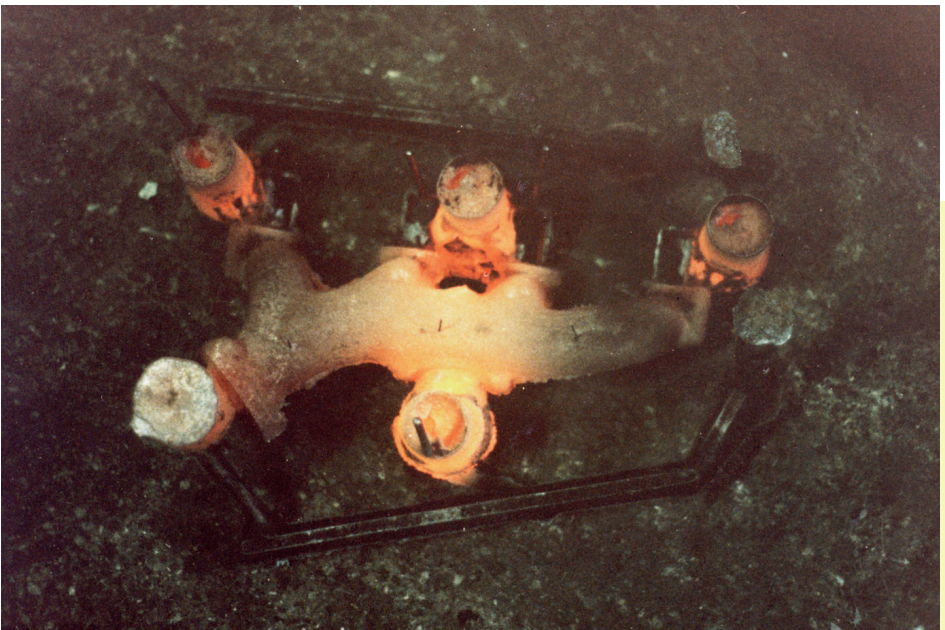
Form-Oberteil, erstellt von den Spezialisten der Giesserei, Erstmuster-Abteilung



Form-Unterteil mit eingelegtem Kern, Gas-Austrittslöcher abgedichtet



Handabguss mit **GGG SiMo 51**, 5% Silizium, 1% Molybdän



Auspacken 30 Min. nach dem Giessen, Krümmer und die 5 Saugern noch rotglühend

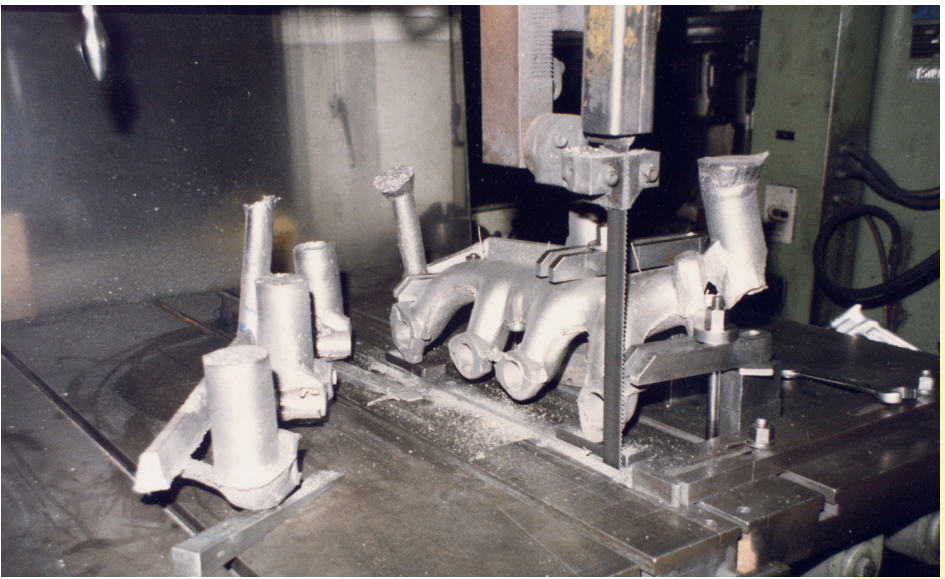


Komplette Gusstraube mit Abgaskrümmer, Eingusskanälen, Läufen, Anschnitten mit Saugern, Steiger. Gewicht 22,3 kg

## Gasthaus Post Willisau



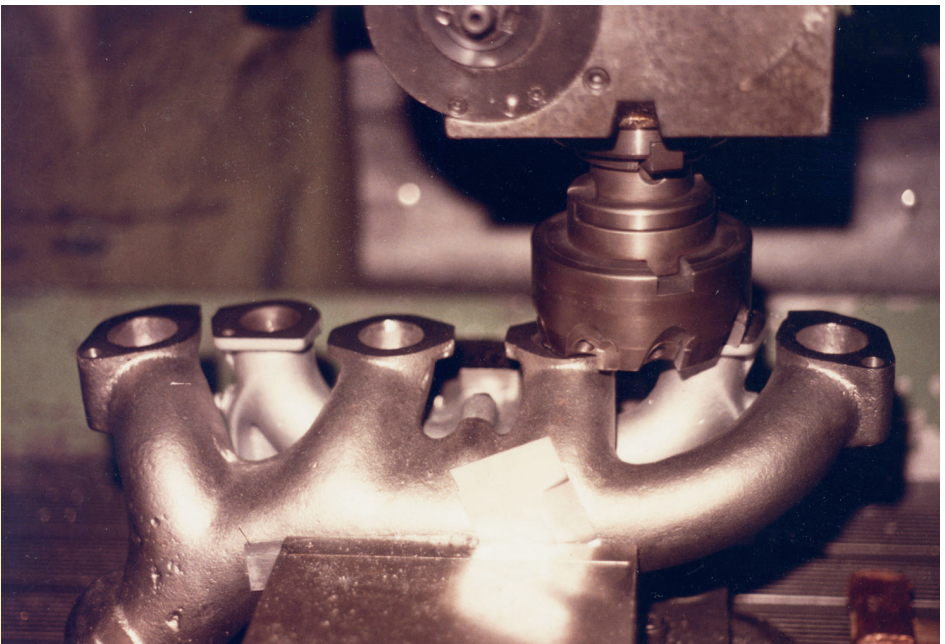
Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger  
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09  
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch



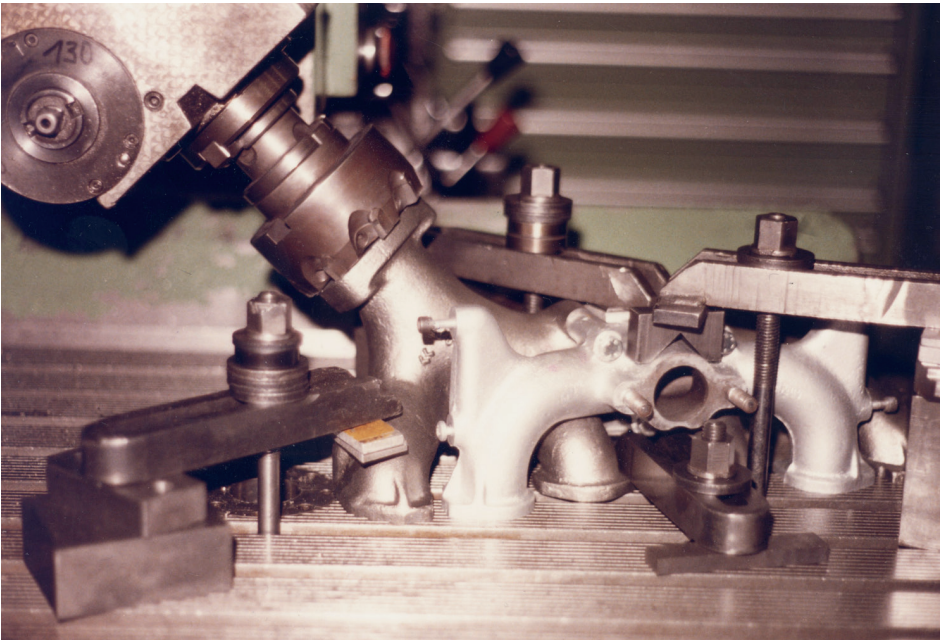
*Absägen der Anschnitte mit ihren Saugern*



Erstes Abgussmuster, zersägt zur Dichtheits- und Wandstärkenkontrolle



*Überfräsen der Anschlussflansche zusammen mit dem Einlasskollektor*



*Fräsen des schrägen Auspuffflansches*



*Herausfräsen der dreieckigen Gemisch-Vorwärmeöffnung*

Anfänglich plante ich, die Vorwärmeöffnung zum Einlass, wegzulassen. Nach Ersatzteilkatalog gab es den Krümmer 456.174 (sans trou de prise d'air chaud). Vorteile: Ein Dichtungsproblem weniger, eine weniger gestörte Abgasströmung und ev. mehr Festigkeit.

Im Fahrbetrieb hatte sich das jedoch gar nicht bewährt. Bei heissem Wetter, nach Abstellen des Motors, heizte der dicke Gussklotz unter dem Einlass derart, dass alles Benzin in der Schwimmerkammer verdampfte. Starten ging nicht mehr. Bei sehr kaltem Wetter fehlte die unbedingt notwendige Gemisch-Vorwärmung. Der Motor stotterte und der ganze Wagen ruckelte.

Text und Fotos Kurt Gasser (KuGa) 16.4.2021



## TRACTION AVANT Service

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



## COLLECTION KLEEFELD

Das Automuseum im oberen Sensebezirk  
1716 Brünisried FR

## GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroën Modelle  
in der Region Bern

Wangenstrasse 82, 3018 Bern-Bümplitz  
Tel. 031 992 58 49



## TRACTION AVANT Service

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

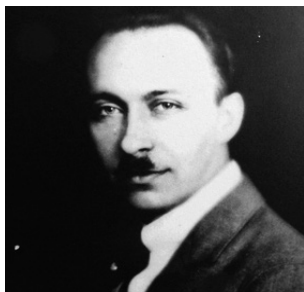


# MERCEDES MIT FRONTANTRIEB ??

Gerhard Schütz, 28.2.2021 (Text und Foto von G. Röhr),  
übrige Fotos: Daimler AG

Mercedes und der Vorderradantrieb, das ist eine Geschichte für sich, und wir machen sie hier erstmals einem breiteren Publikum zugänglich. Die A-Klasse (W168) war 1997 nicht die erste Fronttriebler-Reihe bei Mercedes. Die Anfänge lagen damals mehr als 60 Jahre zurück. 1934 projektierte Hans Nibel bereits ein solches Fahrzeug mit Front-Quermotor. Leider starb er im selben Jahr.

Sein Nachfolger wurde Hans Gustav Röhr. Und der war ein Frontantriebspionier ...



Gustav Röhr

Röhr war in der Autoszene der Dreissigerjahre kein Unbekannter, hatte er doch von 1927 bis 1935 fortschrittliche Autos unter seinem Namen gebaut, u.a. auch einen Kleinwagen in Lizenz des Tatra 57.

Von 1932 bis 1934 hatte er bei Adler den Trumpf Junior mit Frontantrieb entwickelt. Niemand geringerer als Citroën zog in Erwägung, diesen Wagen in Lizenz zu bauen, kam aber aus nationalen Prestigegründen wieder davon ab und brachte den eigenen «Légère» 1934 zur Grossserienreife.

1935 wurde Röhr von Mercedes als Direktor für die Entwicklung, die Konstruktion und den Versuch der «normalen Personenwagen» eingestellt. Röhr machte gleich Nägel mit Köpfen.

## Alles neu und zukunftsweisend

Er begann mit der Entwicklung nicht nur eines einzelnen Fahrzeugs, sondern einer ganzen Frontantriebs-Modellreihe auf der Basis gleicher technischer Komponenten zugunsten niedrigerer Kosten.

Und diese Komponenten hatten es in sich, denn alles war neu: Frontantrieb, Boxermotor mit vier, sechs oder acht Zylindern, Plattformrahmen mit halbselbsttragender Karosserie (vergleichbar dem Citroën Légère), unabhängige Aufhängung rundum (hinten Pendelachse), Zahnstangenlenkung, hydraulische Bremsen, Fünfganggetriebe - kurz, ein wahres Feuerwerk technischer Neuerungen vereint in einem zukunftsweisenden Fahrzeugkonzept.

Die werksinternen Codes für die drei Motorvarianten lauteten W144, W145 und W146. Für die Serien waren folgende Bezeichnungen vorgesehen:

- Typ 130 VB mit 1272 cm<sup>3</sup>, 35 PS bei 4300 U/min
- Typ 190 VB mit 1914 cm<sup>3</sup>, 50 PS
- Typ 260 VB mit 2544 cm<sup>3</sup>, 70 PS

Der Vierzylinder-Boxer eignete sich wegen des tiefen Schwerpunkts und der kurzen Baulänge besonders gut für den Frontantrieb (und natürlich auch als Heckmotor wie beim



Mercedes-Benz 130 VB (1935) - Typ W 144, Versuchswagen mit Frontantrieb und Vorderradantrieb, Konstruktion Gustav Röhrl

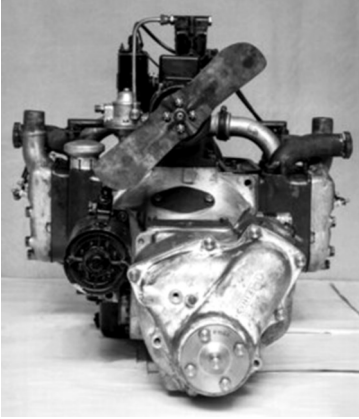
VW Käfer). Citroën hatte für seinen Légère einen ähnlichen Motor in Planung, verwarf ihn aber aus Kostengründen zugunsten des bewährten Reihen-Vierzylinders, der wegen seines Alters im Volksmund schön ironisch «Tournebroche» (Grillspießmotor) genannt wurde.

Für den künftigen 2CV wurde dann ein Boxer realisiert, aber in der kleinwagentauglichen Zweizylinder-Version und luftgekühlt. Dieser wurde 1939 erstmals getestet.

1948 wurde der 2CV, das pragmatische, minimalistische tout petit véhicule (TPV), auf den Markt gebracht und entwickelte sich zu einem verdienten Massenerfolg. Es war ein Auto, das in Deutschland bei den Marketingleuten und beim Publikum vom Design her keine Chance gehabt hätte. Bei Lancia baute Antonio Fessia 1960 einen Vierzylinder-Boxer-Motor in den frontgetriebenen, später auch sportlich erfolgreichen Fulvia ein, nachdem er schon 1947 mit dem Camsa-Projekt ein solches Konzept vorgesehen hatte.

So gesehen erwies sich Röhrl auch hier als Visionär. Weshalb der Frontantrieb in den

Dreissigerjahren in Frankreich zu einer ersten Blüte kam und sich dann kontinuierlich weiterentwickelte, während er in Deutschland bis in die Sechzigerjahre hinein ein Schattendasein führte, als auch Italien und England sich die Technik schon zu eigen gemacht hatten, wäre mal eine sozioökonomische Studie wert.



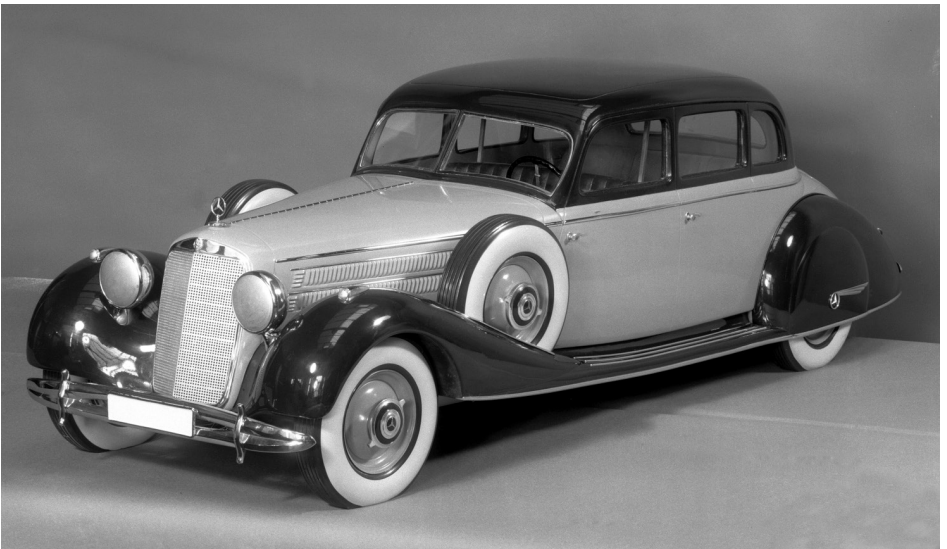
Mercedes-Benz 130 VB (1935)  
Der Vierzylinder Boxer, ein zukunftssträchtiges Konzept



Mercedes-Benz 130 VB (1936)  
Neues Raumkonzept mit grosszügigem Einstieg ohne B-Säule und mit flachem Boden

Es entstanden bis Mitte 1937 50 Prototypen, die bei Daimler-Benz eingehend getestet wurden. Leider ist keiner erhalten geblieben.

Röhrs Team arbeitete auch an einem Oberklasse-Modell, dem W147, Typ 400 V mit V-8-Motor mit 105 PS. Wahrscheinlich wurden hier sowohl der Front- als auch der Heckantrieb geprüft.



Mercedes-Benz 400 V (1937) - Baureihe W147, Modell des Oberklassewagens mit stolzer Breite von 188 cm und geteilter Frontscheibe

Röhr arbeitete parallel auch an den konventionellen Reihen W136, W143 und W 153 (nach dem Krieg Typ 170 S und Typ 220) mit.

### **Wenig Begeisterung für Frontantrieb bei der Firmenleitung**

Die Frontantriebsprojekte wurden aber offenbar von der konservativen Firmenleitung kritisch betrachtet. Jedenfalls: Als Röhr 1937 überraschend starb (eine merkwürdige Parallele zum Tod von Hans Nibel), wurden gemäss dem Autor des Buches «Röhr» mutmasslich alle Prototypen verschrottet und fast sämtliche Unterlagen vernichtet.

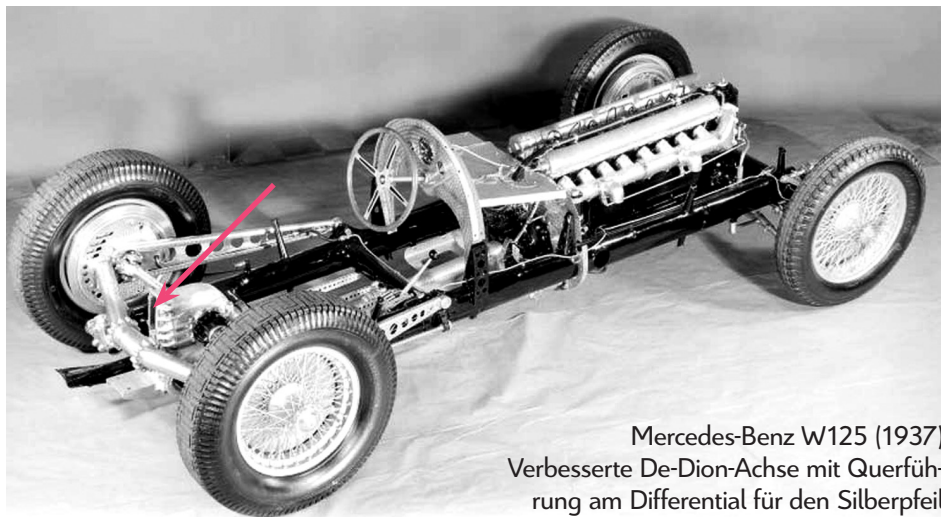
Im Mercedes Benz Archiv sind dafür keine Belege zu finden, allerdings auch keine Dokumente mehr, was aber nicht heissen muss, dass sie aktiv vernichtet wurden.

Offenbar war Röhr, der gleich mit einem ganzen Team, u.a. seinem Freund Joseph Dauben, bei Daimler-Benz angeheuert hatte, in der Firma schlecht akzeptiert, da bisherige leitende Ingenieure sich übergangen oder bedrängt fühlten. Auch ein politischer Faktor ist nicht auszuschliessen: Röhrs Frau Marguerite war Französin, weshalb Röhr von Vorstandssitzungen mit rüstungsrelevanten Traktanden ausgeschlossen wurde.

Wegen der mangelnden Dokumente ist auch im technischen Bereich manches im Unklaren, beispielsweise Details der unabhängigen Aufhängung, bei der anscheinend vieles geprüft wurde, z.B. die eher traditionellen doppelten Querblattfedern, aber auch Innovativeres wie Schraubenfedern oder Torsionsstäbe.

In Sachen Aufhängung hat Röhr noch einen wichtigen Beitrag ausserhalb seiner Sparte der «normalen Personenwagen» geleistet. Er entwickelte die De-Dion-Achse weiter, indem er eine vertikale Gleitsteinführung zur Querstabilisierung des De-Dion-Rohrs einführte.

Sie wurde erstmals im «Silberpfeil» W125 eingesetzt und war danach bei dieser Achsenkonstruktion bei allen Sport- und Rennwagenkonstrukteuren bis in die Sechzigerjahre hinein Standard.



Mercedes-Benz W125 (1937)  
Verbesserte De-Dion-Achse mit Querführung am Differential für den Silberpfeil

28599

# EINLADUNG AUSFAHRT SÜD, 20.6.2021

## Die verborgenen Schätze des Verkehrshauses Luzern

Möchtest du mit deiner Traction einmal durch das Hauptportal des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern hindurchfahren? Kein Problem! Diese Gelegenheit bieten wir allen Teilnehmern an unserer diesjährigen Südausfahrt. Einmalige Fotosujets inklusive.

Treffpunkt am 20. Juni 2021 ist der Innenhof des Verkehrshauses. Und wie versprochen, Einfahrt durch dieses Hauptportal. Im Restaurant Mercato gibt's den obligaten Kaffee mit Gipfeli.



Anschliessend fahren wir gemeinsam zum Aussenlager vom Verkehrshaus in Rain. In Gruppen werden wir durch das Aussenlager geführt. Hier schlummern unzählige Schätze vom Oldtimer über Swissair-Utensilien bis hin zum Modellbau usw.



## Programm

- 09.00 – 09.30 Eintreffen im Verkehrshaus der Schweiz, Lidostrasse 5, Luzern.  
Einfahrt der Tractions durch den Haupteingang des Verkehrshauses  
in den Innenhof.  
Kaffee und Gipfeli (Selbstbedienung) im Restaurant Mercato.
- 09.45 Abfahrt in 5 Gruppen zum Aussenlager Grundweid in Rain.
- 10.30 - 12.30 Führung in zwei Gruppen durch das Aussenlager.
- 12.45 Weiterfahrt via Römerswil nach Retschwil am Baldeggersee zum  
Landgasthof Mühleholz.
- 13.30 Mittagessen im Landgasthof Mühleholz,  
Seestrasse 12, 6285 Retschwil



- Menü 1 (Fleisch):** Grilliertes Mühleholz-Steak an Rosmarinjus  
Nüdeli und Saisongemüse,  
petit Himbeer-Dessert CHF 35.00
- Menü 2 (Vegi):** Spargel-Risotto mit Pamesanspänen und kandierten Tomaten  
petit Himbeer-Dessert CHF 30.00
- Menü 3 (Fisch):** Gebratenes Zanderfilet mit Mandelbutter nappiert  
dazu Reis und Saisongemüse  
petit Himbeer-Dessert CHF 35.00
- > Pommes Frites portionsweise auf dem Tisch inklusive

Die Menükosten werden mit den Getränken im Restaurant einkassiert.

**Anmeldung:** via Internet oder  
telefonisch bei Franz Wermelinger, 079 281 21 54

**Anmeldeschluss:** 12. Juni 2020

Wir freuen uns auf eine faszinierende Ausfahrt der Region Süd.

Das OK: Franz, Hans und Urs

Mit der Kamera des Smartphones den QR-Code lesen und anmelden ->



# ROBERT OPRON

**Robert Opron: Der Mann, der das Schrägheck zeichnete.**

Ein Nachruf auf den ausserordentlich begabten Citroën-Designer.

Manfred Klimeck, Wiener Zeitung online vom 06.04.2021, 17:49 Uhr

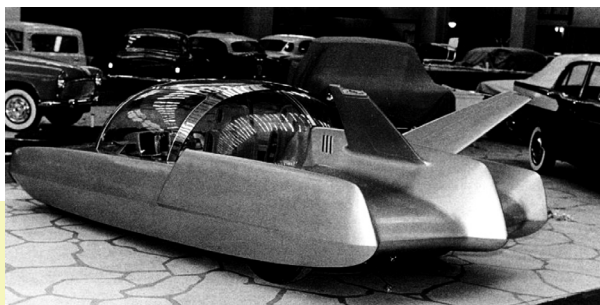


Robert Opron ist tot. Er wurde 89 Jahre alt. Sie müssen nicht in Verlegenheit geraten, wenn Sie den Namen dieses Künstlers nicht kennen - auch unter den Aufmerksamsten kennen ihn nur wenige. Doch Sie kennen viele seiner Werke. Wahrscheinlich haben Sie drei bis vier seiner Arbeiten auch näher betrachten können, denn Opron hat seine Kunst direkt auf die Strasse gestellt. Und man konnte Oprons Kunst auch über Jahre teilweise recht günstig kaufen. Das gilt natürlich nicht für sein Meisterwerk «SM», was weder mit Sacher noch mit Masoch zu tun hat, sondern ein nie geklärtes Kürzel ist, das die Franzosen - Opron war Franzose - leicht spöttisch mit «Sa Majesté» erklärten - Ihre Majestät.



Dieses SM prangte am Armaturenbrett eines Personenfahrzeugs der Marke Citroën, in einem Sportcoupé der Oberklasse, das zwischen 1970 und 1975 nur 12'920 Mal gebaut wurde. Heute sind nach Schätzungen noch rund 3'000 Citroën SM in fahrtüchtigem Zustand. Mindestpreis im sandgestrahlten Zustand: immerhin 120'000 Euro.

Der Citroën SM war das zwölfte Auto, das Opron entworfen hatte - nicht alle erreichten Marktreife. Welch Ausnahmetalent Opron war, beweist seine erste Studie, die er 1959



für Simca in Poissy bei Paris anfertigte, dem damals modernsten Autowerk der Welt. Opron's Wagen namens Fulgur sah aus wie eine Fliegende Untertasse auf Rädern. Die Passagiere saßen unter einer Glaskuppel und am Heck des Autos waren die verkleinerten Heckflügel eines Mirage-Jä-

gers montiert. Der Fulgur, dieses LSD-Kfz, das ohne Zutun von LSD entworfen wurde; der Fulgur, das war Simca klar, Opron damals wohl weniger, würde nie Serienreife erlangen, nie in Produktion gehen. Aber man erkannte bei Simca, welches Ausnahmetalent man im Haus hatte. Draufgekommen, was man aus dem Ausnahmetalent machen kann, sind jedoch andere.

Opron zeichnete noch etliche weitere Studien für Simca, die allesamt in den Schränken der Kategorie «Vergiss es» landeten. 1962 wechselte Opron zu Citroën. Erst als er dort ab 1965 kreativ auffällig wurde, holte man bei Simca die alten Zeichnungen des ehemaligen Haus-Futuristen aus den Archiven und baute 1967 die von ihm im Grundriss



entworfene, nicht gigantisch erfolgreiche Kompaktkarre «1100», die aber schon jenes Schrägheck vorwegnahm, das Volkswagen 1974 mit dem ersten Golf zum Teil unseres Alltags machte.

Bei Citroën hatte man Mitte der 1960er-Jahre das Problem, dass keine und keiner mehr den DS sehen konnte. Das heisst: Sehen konnte man genug DS auf den Strassen,

denn Frankreichs berühmteste schnittige Limousine, entworfen von Flaminio Bertoni und André Lefèbvre, war die dramatisch elegantere Alternative zum technisch völlig anders konstruierten «Ziegelstein auf Rädern» Mercedes 200 und geriet folglich so zum langjährigen Verkaufs-Dauerbrenner, der nicht nur in Frankreich zum ersten Oberklassen-Auto einer neuen Mittelschicht avancierte.

Robert Opron kam zu Citroën, als die Marke schon auf Erfolgskurs war - und die Leute dort selbstsicher im Tun. Er assistierte Flaminio Bertoni bei neuen Studien und wurde nach dessen Tod, 1964, Chefdesigner des nun berühmtesten und ruhmreichsten französischen Autobauers. Opron erbt das DS-Nachfolge-Problem und entwarf, quasi als Luxusversion der DS-Nachfolgemodelle, den SM, der aber von Citroën immer als eigenständig beschrieben wurde. Und trotz technischer wie äusserlicher Ähnlichkeiten nicht als das Auto, das einem anderem in einer Modellreihe nachfolgt.

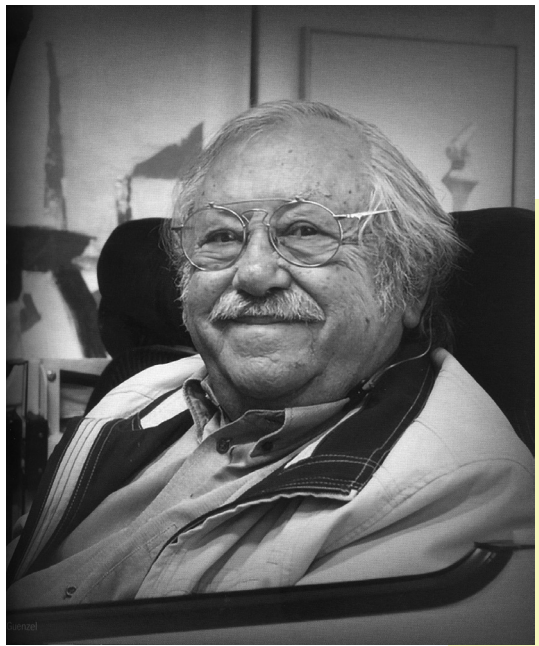


## Zeitlose Eleganz

Und dieser SM ist das sicher schönste je gebaute französische Kraftfahrzeug. Seine Schönheit überstand sogar die Umbau-Attentate der Pariser Konstrukteur-Familie Henri Chapron. Alles an diesem Auto hat jene zeitlose Eleganz, die diese Fahrzeuge auch 51 Jahre nach ihrer Erstzulassung als schlankes Werk einer eleganten Moderne wirken lassen; und als Boten einer Zeit, in der brillanten Industriedesignern das Besondere, aufgrund weniger Sicherheitsvorschriften, noch besonders einfach zu zeichnen und zu bauen möglich war.

Der SM, mit Maserati-Motor, war aber das, was man gemeinhin eine Scheisskarre nennt; ein Auto, dessen Ausfahrten oft in der Werkstätte

endeten und deren Besitzer die gleichen Geschichten erzählen konnten, die damalige Jaguar-Besitzer schon seit Jahren austauschten. Weil die Franzosen aber in Sachen Auto nie den nationalen Masochismus der Briten besaßen, begrub man bei Citroën den SM nach nur fünf Jahren Schweisserei - und nachdem er ein riesiges Loch ins Budget gerissen hat. Mit dem SM begrub die französische Autoindustrie leider auch den Vorsatz, die elegantesten Autos der Welt bauen zu wollen, und wandte sich in Gesamtheit dem erfolgreichen, aber faden Familien-Van zu, an dem sich Opron, trotz nachgesagter Teilnahme am Renault-Espace, nie beteiligte.



Was Opron uns aber noch schenkte, sind seine zwei Schrumpf-SMs, den GS und CX. Danach machte er mit dem Renault Fuego noch mal Furore, um 1984 mit dem Sportwagen Renault Alpine V6 GT ein einziges Mal auch ein hässliches Auto abzuliefern.



Der Mann der das schönste französische Auto der Geschichte baute, verstarb am 29. März im Dorf Antony in der Nähe von Paris an den Folgen einer CoVid-19 Infektion.

Der beste Artikel über Robert Opron stammt von Nigel Wild und ist im Magazin des Englischen Citroën Clubs erschienen. Ich möchte ihn Euch nicht vorenthalten: Hier der QR-Code zum Herunterladen (bis 31.12.2021) -->



## 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. 100.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



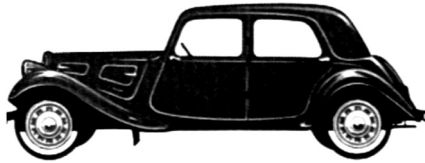
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

# 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: .....

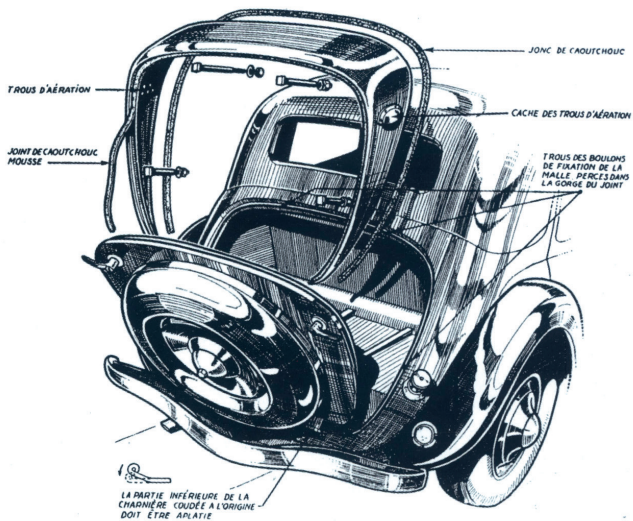
Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- |   |  |
|---|--|
| <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

## LA MALLE ARRIÈRE "SPEED"

La plus simple transformation du coffre arrière — La plus élégante — La plus rationnelle — La moins chère



Double la capacité du coffre arrière. Cette malle permet de volumineux bagages en gardant à la voiture une ligne impeccable. Ses fausses poignées masquent les trous d'aération qui permettent aux chasseurs de transporter des chiens sans risque d'asphyxie. La malle est amovible et se pose en moins de deux heures. Elle est étanche grâce à un joint de caoutchouc qui la sépare de la carrosserie et évite de l'abîmer. Elle est légère et insonore.

Livrée en gris d'apprêt..... PRIX : 650. »

