

# ° CITROËN °



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

**3/2007**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Walter Homberger**  
J.- C.- Heer-Strasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
walter.homberger@hombitrading.ch

### Vizepräsident

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

### Kassier

**Udo Kenkel**  
Birkenweg 50  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**Hans Georg Koch**  
Breiten 4  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
hansgeorg.koch@centralnet.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**  
Feldstrasse 6  
8890 Flurms  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 079 636 65 65  
Fax 052 213 71 74  
info@jutz-osm.ch

### West

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

### Süd

**Edgar Stocker**  
Bahnhofstrasse 2  
6102 Malters  
P/G 041 497 11 36  
Fax 041 497 40 36  
stockermode@regiocom.ch

### Werner König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 079 569 04 72

### Hans-Peter Rubitschon

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

### Hans Ettlín

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66  
hans.ettlin@switzerland.net

### Hans Herzog

Gasthaus Post  
6130 Willisau  
P/G 041 970 25 06  
e.herzog@starnet.ch

### Hans Brunner

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

### Peter Weber

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

### Fritz Müller

Rebenweg 2  
4442 Diepflingen  
P 061 981 36 92  
G 061 925 02 31  
fritz.mueller@abbott.com

### Urs Steiner

Rothenring 23  
6015 Reussbühl  
P 041 268 81 15  
urs.steiner@gvl.ch

### Redaktion

### Hans Georg Koch

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

### Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 385 41 04  
G 052 354 03 21  
ruedi.burri@tele2.ch

### Archiv

### Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 23  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Bibliothek

### Josef Burri

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84  
N 079 623 36 15

### Internet

### Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 332 88 50  
rudolf@weber-gubser.ch



<b>INHALT</b> .....	<b>1</b>
<b>RODAGE</b> .....Walter Homberger	<b>2</b>
<b>TREFFEN UND TERMINE</b> .....	<b>4</b>
<b>TREFFEN SÜD, 29.4.2007</b> .....	<b>5</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>8</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>14</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>16</b>
<b>KÉGRESSE ZUM DRITTEN</b> .....Dani Eberli	<b>17</b>
<b>50 ANS DE LA ROSALIE</b> .....	<b>18</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>22</b>
<b>HECKTRIEBLER PICKNICK-PLAUSCH</b> .....Dani Eberli	<b>27</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>28</b>
<b>AUFGEGABELT</b> .....	<b>29</b>
<b>SWISS MARATHON RALLYE</b> .....	<b>30</b>
<b>ACI HELFERTREFFEN</b> .....	<b>31</b>
<b>INSERATE</b> .....	<b>34</b>
<b>VOR 50 JAHREN</b> .....Koni Fisch	<b>35</b>
<b>AUSSTELLUNG</b> .....	<b>36</b>
<b>HISTORIE</b> .....Hans-Peter Rubitschon	<b>37</b>
<b>25 JAHRE BOCC</b> .....Robert Verrydt	<b>38</b>
<b>UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN</b> .....	<b>39</b>
<b>AUSBlick</b> .....Hans Georg Koch	<b>40</b>
<b>IMPRESSUM</b> .....	<b>40</b>

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage  
**Christian Heussi**  
 Kantonsstrasse 62  
 8854 Galgenen  
 Tel 055 610 35 70  
 Fax 055 460 32 22  
 Natel 079 236 75 11  
 chrheussi@datacomm.ch  
 www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen  
**Albert Schorta**  
 Spechtweg 5  
 4552 Derendingen  
 Tel 032 682 32 83  
 Natel 079 250 33 86  
 www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile  
**Frick Traction Avant AG**  
 Glarnerstrasse 24  
 8805 Richterswil  
 Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
 Höhenweg 3  
 8564 Wagerswil  
 Tel 071 657 24 33  
 Fax 071 657 24 62  
 info@schelbli.com  
 www.schelbli.com

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



# RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Schon wieder verlangt unser fleissiger Redaktor von mir ein Vorwort für dieses Club-Heft Nr.3/2007! Somit sind wir bereits schon fast zur Hälfte durch unsere Oldtimer Saison und gleichzeitig auf halbem Weg zum nächsten Jahresschluss-Höck!!

Die Zeit scheint tatsächlich zu rasen und wir rasen mit. Die beiden Clubtreffen der Regionen Süd und Nord waren ein voller Erfolg. Viele Mitglieder in Begleitung von Partnern und auch Jugendlichen und Kindern haben daran teilgenommen. Diese rege Teilnahme freut die Organisatoren sehr und spornt sie an auch in Zukunft weitere interessante und unterhaltsame Ausfahrten und Treffen durchzuführen.



Für das vorliegende Heft hat Udo Kenkel einen Erlebnisbericht über das erste Treffen des Jahres verfasst. Im Napfgebiet hat die Traction-Kolonne die Produktionsstätte der Napfmilch AG besucht und sich anschliessend in Willisau bei Clubmitglied Hans Herzog im „Pöstli“ mit einem ausgezeichneten Mittagessen verwöhnen lassen. Die schon im April sehr sommerlichen Temperaturen erlaubten ein Essen „al fresco“ und zum Schutz vor der sengenden Sonne mussten sämtliche Sonnenschirme aufgestellt werden.

Auch das erst kürzlich stattgefundene Club-Treffen der Region Nord wurde diesmal bei strahlendem Sommerwetter (ohne einen noch so kleinen Regenguss!!) mit gegen 60 Teilnehmern durchgeführt. So konnte es sich Dani Eberli am CTAC-Höck in der darauf folgenden Woche nicht verkneifen den folgenden Kommentar abzugeben: „Wenn denn am Nord-Treffen endlich einmal die Sonne scheint, wird dafür der Anlass in eine Halle verlegt!“ Die emsigen Organisatoren hatten nämlich die Bewilligung bekommen alle Fahrzeuge während dem zweistündigen Rundgang in einer riesigen, ehemaligen Konstruktionshalle zu parkieren. Leider war ich selbst an jenem Sonntag verhindert, an dieser interessanten Führung durch das ehemalige Sulzer-Areal teilzunehmen. Bestimmt werden wir in einer nächsten Ausgabe unseres Clubheftes mehr über dieses Treffen lesen und entsprechende Bilder präsentiert bekommen.

An einem Wochenende Mitte Juni habe ich zum zweiten Mal am «Citroën Classic Meran» teilgenommen. Diese sehr sympathische Veranstaltung wird von einigen Südtiroler Citroën Enthusiasten mit Unterstützung der Stadt Meran, der lokalen Tourismusorganisation, der Hotelier-und Gastwirtevereinigung und diverser Sponsoren mustergültig organisiert. Das Programm führt durch die prächtige

Gegend zwischen Meran und Bozen, bietet spezielle Weindegustationen und schmackhafte Mahlzeiten in originellen Gaststätten und Hotels. Gesamthaff waren gegen 50 Citroën Oldtimer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und dem Südtirol versammelt. Neben vielen schönen DS gab es noch 2CV, GS, CX und SM zu bestaunen. Leider glänzten dieses Jahr die Tractions mit Abwesenheit und die Organisatoren würden sich riesig freuen, wenn nächstes Jahr auch eine Delegation von Schweizer Tractionisten den Weg ins Südtirol finden würde. Ich kann jedenfalls eine Teilnahme an diesem Anlass, der speziell durch seine freundschaftlich lockere Ambiance gekennzeichnet ist, sehr empfehlen.

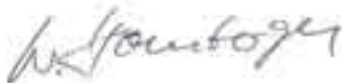
Nachdem bereits in den letzten Ausgaben unserer Club-Informationen einiges über die legendären Kégresse zu lesen war, kann sich der interessierte Leser diesmal den Teil 3 mit Material von Dani Eberli zu Gemüte führen. Im Weiteren berichtet Hans Georg Koch über das gelungene Helferfest im Nachgang zum ACI-Stand am OTM Fribourg, das in Ligerz bei Men Andry stattgefunden hat. Auch erfahren wir, dass unser Mitglied Christian Heussi am Swiss Marathon Rallye den Sieg heraus gefahren hat! Zudem kann unser Redaktor auch diesmal wieder verschiedene Zeitungsartikel, die von unseren Clubmitgliedern eingesandt wurden, veröffentlichen.

Das Wichtigste im vorliegenden Heftli sind hingegen die Einladungen, resp. Anmeldungen für die nächsten zwei CTAC-Treffen 2007, nämlich Region Ost (Samstag, 18. und Sonntag, 19. August) und Region West mit Teilnahme des Club IDEALEDS + CX (Sonntag, 23. September).

Sicher ist auch die von Dani Eberli ins Leben gerufene Ausschreibung eines erstmaligen Hinterrädler-Treffens (Sonntag 26. August) für unsere Freunde der Propulsion Arrière von Interesse. Solche Initiativen sind meiner Meinung nach zu begrüßen. Auch wenn wir im Ursprung ein Traction Avant Club sind, ist bestimmt auch gelegentlich ein Anlass mit artverwandten alten Citroën Fahrzeugen eine Bereicherung unseres Jahresprogramms.

Ich wünsche nun allen eine schöne Sommerzeit, erholsame Ferientage und möglichst viele erlebnisreiche Fahrten mit und ohne Traction. Ich, für meinen Teil, werde bestimmt mit 50 weiteren Traction-Fahrern das Randonnée Alpine Ende Juli, vom Piemont über die Pässe des Appenin bis in die Gegend von Florenz, geniessen.

Euer Präsident  
Walter Homberger



# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- |                 |  |
|-----------------|--|
| 11. 8. 2007     | Grillabend Reg. Nord (Anmeldung nötig bei <a href="mailto:info@jutz-osm.ch">info@jutz-osm.ch</a> ) |
| 18.-19. 8. 2007 | Ausflug Region Ost   |
| 26. 8. 2007     | Hecktrieblerausfahrt (siehe Anmeldung Seite 27)  |
| 23. 9. 2007     | Ausflug Region West  |
| 27. 1. 2008     | Generalversammlung   |

## Stammtische

- |                |  |
|----------------|--|
| Region West    | Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69<br>Jeden letzten Donnerstag im Monat                       |
| Region Nord    | Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94<br>Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate |
| Zentralschweiz | Restaurant zur Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06<br>Jeden ersten Mittwoch im Monat    |
| alle Citroën   | ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr<br>Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate   |

## Weitere Treffen und Daten

- |                   |  |
|-------------------|--|
| 20. 7. 2007       | Oldtimertreffen in Wildhaus, Rest. Alpiger (071 999 16 77)   |
| 21. - 22. 7. 2007 | Klausentage ( <a href="http://www.schuck.ch/klausenrennen">www.schuck.ch/klausenrennen</a> )                   |
| 22. 7. 2007       | Oldtimertreffen Böhler-Passhöhe (079 330 30 15)  |
| 28. -29. 7. 2007  | Oldtimertreffen Jaunpass (033 783 17 60)   |
| 29. 7. 2007       | Langenthaler Oldtimertreffen, Flugplatz Bleienbach<br>( <a href="http://www.ac-vogel.ch">www.ac-vogel.ch</a> ) |
| 29. 7. 2007       | Oldtimer Sunday Morning Treffen Zug ( <a href="http://www.oldtimertreffen.ch">www.oldtimertreffen.ch</a> )     |
| 19. 8. 2007       | Oldtimertreffen in Wildhaus, Rest. Alpiger (071 999 16 77)   |
| 19. 8. 2007       | Oldtimertreffen Böhler-Passhöhe (079 330 30 15)  |
| 23. - 26. 8. 2007 | Raid Suisse -Paris ( <a href="http://www.raid.ch">www.raid.ch</a> )  |
| 26. 8. 2007       | Oldtimer Sunday Morning Treffen Zug ( <a href="http://www.oldtimertreffen.ch">www.oldtimertreffen.ch</a> )     |
| 2. 9. 2007        | Oldtimertreffen Schafisheim ( <a href="http://www.oldtimer-schafisheim.ch">www.oldtimer-schafisheim.ch</a> )   |
| 16. 9. 2007       | Historische Verkehrsschau Flugplatz Altenrhein   |
| 24. 9. 2007       | Oldtimermarkt, Lipsheim  |
| 4. - 7. 10. 2007  | Geneva Classics ( <a href="http://www.geneva-classics.ch">www.geneva-classics.ch</a> )                         |
| 9. - 11. 11. 2007 | EpoqAuto, Lyon   |

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

**Redaktionsschluss für Heft 4/2007:**

**16.9.2007**

# TREFFEN SÜD, 29.4.2007

## ISIDOR und der SKILIFT

### Am Tag als die Milch in den Napf kam.....

Ein modernes Märchen für die Enkel des Andre Citroen, von Udo Kenkel

Wir schreiben den 29. April 2007.

Abfahrt ab Belp um 07,30 Uhr – pünktlich – reisen wir, Hans Ettlin, Katrin und Udo durch das ziemlich verschlafene Emmental zum ersten Treffen des CTAC Region Süd.

Die ungetrübte Frische des Tages verleiht uns eine aufgeräumte, fast euphorische Reisestimmung. Mit seiner, ab Werk implantierten, Zuverlässigkeit spielt der Motor unseres fahrbaren Untersatzes seine Melodie der zündungsfreudigen Takte der Fortbewegungssonate aller Ventile, Wellen, Lager und Kolben. Wir werden melodios dem angestrebten Ziel, 6133 Hergiswil, Opfersei am Napf, näher gebracht.

### Isidor, Feuerwehr, Skilift und Milch vom Napf

Zusammenhanglos..... und doch zu ordnen. Eines habe ich gelernt: Wichtig ist ein Verein. (ableitend: Vereinigung, vereint = bündeln von Interessen und Kräften; neuzeitlich = Multitasking.)





Nur derjenige, welcher dabei war versteht ISIDOR = Ideenträger und Gründer. Stichwort – Skilift Immergrün, Feuerwehr und Milch am Napf. Eines haben sie alle gemeinsam, sie wollen leben, überleben. Das funktioniert nur durch das Bilden von Gemeinschaften, Vereinen, Genossenschaften oder Firmen. Aus Ideen, gebündelten Kräften und Taten wurde dann die Napf Milch AG = ein modernes Märchen der Neuzeit.

Im Präsentations Show Room der Napfmilch AG, einem alten, ehrwürdigen Kellergewölbe, wurden wir Zeuge einer zielstrebigem Umsetzung von Wollen und Können, von Planen und Erreichen. Selbstverständlich können Milchprodukte aus dem Napfgebiet in den Verkaufsstellen der Grossverteiler imagerträchtig aus dem Bauchnabel einer Naomi Campel geschlürft werden. Vorstellbar, aber unbezahlbar. Was macht Isidor? Er schickt seine 52 Joghourtantilopendomppteure (Kuhbauern) in die Neonlicht durchflutenden werbe- und verkauftsträchtig herausgeputzten Konsumtempel der mächtigen Retailer der Migros und Coop. Mit Chüermutz und den halbleinigen Hosen, der kompletten Produktpalette, lässt Isidor seine Hersteller auf die Kundschaft los. Dabei lernen diese die knallharte

Fortsetzung Seite 15





## Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen  
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- Revisionen und Reparaturen von
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.



- Service



- Totalrestaurationen

- Grosses Ersatzteillager



- Eigene Fabrikation

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen usw.



Wir reparieren noch!  
vor Ort, mit Garantie

Kopiergeräte  
Drucker  
Fax  
Schreibmaschinen



An und Verkauf von Occasionsgeräten

Hans Brunner

Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee

Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70



Einblick in die Lager- und Produktionshallen der Napf-milch AG. Die Erklärungen von Isidor Kunz fand grosses Interesse, bei Hausfrauen und Familienvätern.







Agi und Dani Eberli bei einer Notreparatur, dadurch haben sie leider die Degustation der Milchprodukte vom Napf verpasst. Ein Kanister Altöl oder ein alter Kanister mit neuem Öl wirkt Wunder!



Auch der Jungmannschaft hat's gefallen: Patrick Burri und Jérôme Weber.





Gemütlicher Ausklang nach einem feinen Mittagessen im Gasthaus Post in Willisau. Vielen Dank den Organisatoren, Edgar Stocker, Hans Herzog und Urs Steiner.



# Gasthaus Post

Leuenplatz 3  
6130 Willisau



Wir Gasthaus Post sind professionelle Assistenten und mehr. Sie sind bei uns herzlich willkommen. Sie sind bei uns herzlich willkommen. Sie sind bei uns herzlich willkommen.

Das Hotel Post bietet 20 Zimmer, einen 2-Funktion-Restaurant.

Alle Zimmer mit TV, Klimaanlage und WC.

Information für alle über unsere Preisgestaltung.

Alle Reservierungen bei Posthaus sind möglich.





Verkaufsrealität kennen. Ohne den treuen Blick seiner vertrauten Milchspender, ohne die gewohnte Umgebung von Heu und Mist sind sie der Gunst der Konsumenten ausgeliefert.

Das gleiche passiert Isidor an der Bahnhofstrasse in Zürich. Nur mit dem Erlös aus dem Skilift und dem Kontenstand des Feuerwehrfonds, öffnen sich die monetären Versorgungsschläuche der Banken nicht. Erst ein professionell erstellter Finanzplan bewegt die Dagobert Ducks, die Schleusen der Geldspeicher zu öffnen. Weisses Gold (Milch) für den Segen des Geldes.

Mit weit aufgesperrten Mündern nehmen die anwesenden Citroenisten die unglaublich und geradezu abstrakt klingenden Anekdoten auf. In diesen offenen Mündern zergehen die köstlichen und schmackhaften Produkte der Napf Milch AG. Ein Unbeteiligter, nicht anwesender Citroenist, wird nie ein Napfmilch Produkt so degustieren und verköstigen können. Selbst Schuld, er hätte sich ja anmelden können.

Wer nun glaubte, dass der Wortschatz und Redefluss von Isidor versiegt wäre, täuscht sich gewaltig. Erst das gemeinsam erzeugte Crescendo aller startenden Citroenmotoren lässt Isidor und seine nie enden wollenden, spannenden und informativen Mitteilungen im Hintergrund verstummen. Aber wir brauchen solche Spinner und Visionäre, welche ideen- und tatkräftig das Unmögliche wahr machen. Die Normalos ersticken uns in ihrer Trägheit.

Wer nun meinte das war der Höhepunkt des Treffen Süd, hat sich in den Irrungen der menschlichen Vorstellungskraft begeben. Die Organisatoren haben es verstanden uns durch eine liebliche, frühlingshafte Natur zu führen. Unterstützt durch eine papierähnliche GPS-Hilfe, erstellt und konstruiert von Hans-Georg Koch, leitete uns auf kleinen Nebenstrassen zu der anvisierten Verpflegungsebene nach Willisau. Im Restaurant Post, unseres Klubmitglied Hans Herzog, ging die kulinarische Post erst richtig ab. Bei schönster Wetterlage wurden wir im Freien auf der Terrasse und im Garten mit feinen Speisen und Getränken aus Küche und Keller verwöhnt.

Einen herzlichen Dank an den Gastgeber und seiner Mannschaft.

Einen herzlichen Dank an die Organisatoren des Treffen Süd.

Einen herzlichen Dank an unseren Chauffeur Hans Eftlin.

Isidor Kunz, Bauer und Chef der Napf Milch AG

Skilift – Immergrün, gegründet und errichtet um die Jugend im Ort zu halten.

Feuerwehr Obersei, eine skurrile Legende

Napfmilch AG, von der Milchkuh zur Joghurtantilope

[http://www.wwf-lu.ch/html\\_navigation\\_konsum\\_napfmilch.html](http://www.wwf-lu.ch/html_navigation_konsum_napfmilch.html)

<http://www.peterhelfenstein.ch/hergiswilerlaebe/2007-03/agathafeier.html>

<http://www.napfmilch.ch/>

# Da trifft es sich gut.



WISSENSCHAFT UND FORSCHUNG  
KONGRESSE UND TAGUNGEN  
GASTRONOMIE  
HOTEL  
SPORT  
KULTUR

IN NOTTWIL AM SEMPACHERSEE



Seminar- und  
Kongress-Hotel  
Guido A. Zäch Strasse 4  
CH-6207 Nottwil

Telefon +41 41 939 60 00  
Fax +41 41 939 64 65  
hotellerie@kongresshotel-gzi.ch  
www.kongresshotel-gzi.ch

# KÉGRESSE ZUM DRITTEN



Die Kégresse Diskussion ist lanciert. Diesmal können wir einen Beitrag von Dani Eberli publizieren, der sich seit Jahren mit der Materie beschäftigt hat und auf der ganzen Welt Halbkettenfahrzeuge aufgespürt hat.

Bei der Reise des CTAC nach Wien waren Agi und ich noch einige Tage länger geblieben und hatten mit unserem Freund Helge Torgersen unter anderem das Technische Museum in der Stadt besucht. Wir wurden dort mit so viel Freundlichkeit empfangen, dass ich es wagte, Fragen zur Citroën Kégresse der Österreichischen Post zu stellen, die nach unseren Informationen dort ausgestellt sein müsste, die wir aber nirgends entdecken konnten. Äusserst zuvorkommend wurden wir informiert, dass das Fahrzeug – weil restaurationsbedürftig – aus der Sammlung genommen und in eine Halle eingelagert worden war. Man bot mir sogar an, dass ein Museumsmitarbeiter dort für mich einige Bilder schiessen und sie mir zukommen lassen würde.

Einige meiner Fragen konnten damit beantwortet werden, dafür stellten sich neue, wie zum Beispiel nach der Funktion des grossen Hebels neben dem „normalen“ Schalthebel und der Handbremse.



# 50 ANS DE LA ROSALIE

**Circuit de MONTHERY**  
**Fête de la Propulsion**  
**2007** 75ans de la ROSALIE  
6 8 7 octobre 2007

**75 ANS DE LA ROSALIE**  
**Fête de la Propulsion**  
6-7 Octobre 2007

**Circuit de Montlhéry**  
Renseignements : CITROËN-PROPULSION  
23, route de la Vallée - 76930 Gousserville  
[www.rosalie-citroen.com](http://www.rosalie-citroen.com)  
Attention : Participants et visiteurs : inscriptions obligatoires

Vielen Dank an Kurt Balsiger für diesen Hinweis!





Zu den Ideen, die ich revidiert habe, gehört die Überlegung, wie man es erreicht hatte, dass es bei der für heutige Verhältnisse geringen Motorleistung möglich war, extreme Steigungen zu überwinden, und dies schwer beladen oder zum Teil noch mit Anhängelasten. Ich hatte angenommen, man habe einfach ein zusätzliches Getriebe hinter das „normale“ Getriebe angeflanscht, damit weitere Untersetzungen möglich waren. Diese Bauart wurde öfters verwendet, wenn alte Autos zu so genannten Autotraktoren umgebaut wurden. Citroën wählte einen anderen Weg: Bei den angetriebenen Zahnradern wurde links und rechts eine umschaltbare zweistufige Untersetzung angebracht, die extrem langsame Geschwindigkeiten erlaubte, dafür die Kraft vervielfältigte ohne die Kardangelenke übermäßig zu belasten.

Damit konnte ich auch die Funktion des oben erwähnten Hebels erklären. Auch eine weitere Frage wurde beantwortet, wenn mich auch die Antwort recht erstaunte: Nach meiner Überlegung hätte ein Fahrzeug dieser Art an der Hinterachse mit Einzelradbremsen versehen sein müssen, insbesondere für den Winterbetrieb, wenn die Vorderräder auf Skier gestellt wurden. Bei der Konstruktion der Seilzugbremsen, wie sie bei C4 und C6 zur Anwendung kam, wäre die Ausstattung mit Einzelradbremsen recht einfach zu realisieren gewesen. Dies wurde – zumindest in der Serienausstattung – nicht angeboten. Offensichtlich war die Haftung der Raupen auch auf Schnee und Eis so hervorragend, dass dies nicht als notwendig erachtet wurde.

Das Trägermaterial der Raupen war ein dickes Gummiband, auf dem auf der einen Seite Metallplatten angebracht waren, auf der anderen Seite verschiedene „Zähne“ aus Gummi zum Antrieb und zur Führung. Die Stützrollen zwischen dem Antriebsrad vorne und dem mitlaufenden Rad, welches mit einer Spannvorrichtung versehen war, waren ebenfalls mit einer dicken Gummiauflage ver-

sehen. Ebenso waren die Metallplatten aussen mit Gummiklötzen bestückt, so dass doch eine erträgliche Laufruhe erreicht werden konnte.



Die Motoren waren um 25% gedrosselt, von 30 auf 24 PS. Die Ölwanne war unterteilt, damit auch bei extremer Schräglage die Schmierung gewährleistet war.

Ohne Untersetzung erreichte das Raupenfahrzeug als „Tourenwagen“ eine Spitzengeschwindigkeit von 36 km/h, als „Traktor“ 30 km/h. Mit dem 6-Zylindermotor dürften es 55-60 km/h gewesen sein. Zum Vergleich: Für den „normalen“ C4 wurde eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 85 km/h angegeben, beim C6 100 km/h.



Dieses Bild vermittelt einen Eindruck vom Komfort für die Passagiere. Es stammt – wie die übrigen Farbbilder dieses Teils auch – vom Fahrzeug der Österreichischen Post im Lager des Technischen Museums Wien.





- Handabrichten



- Rund-, Flach-, Innen-  
schleifen



- Gewindeschleifen  
- Zahnradschleifen

- \* Diamant-Abrichtwerkzeuge
- \* Diamant- und  
Borazon-Scheiben für  
**Industrie und Gewerbe**

Konrad Fisch

**NEO DRESS AG**

Postfach 113  
5630 Muri (Schweiz)  
Telefon 056 664 44 20  
Telefax 056 664 24 23

Internet: [www.neodress.ch](http://www.neodress.ch)  
E-mail: [info@neodress.ch](mailto:info@neodress.ch)



Es ist ein schönes Beispiel dafür, dass in jenen Jahre der Grundsatz galt „1 m über dem Boden ist besser als Laufen...“.

Nicht nur die Österreichische Post bediente sich der Citroën Raupenfahrzeuge (zum Teil auch mit Lizenzfabrikaten), auch bei der Schweizer Post kamen sie zum Einsatz, wie das Bild, ein C6 [Beschriftung: Mustair – Ofenpass – Zernez] am Ofenpass) beweist.



Heutzutage mag erstaunen, für wie viele Einsatzvarianten die Raupenfahrzeuge angepriesen wurde. Andererseits muss berücksichtigt werden, dass speziell in der kleinräumigen Landwirtschaft Europas bis nach dem zweiten Weltkrieg hauptsächlich mit dem Pferd gearbeitet wurde. Für mehr oder weniger stationären Einsatz (zum Beispiel für den Antrieb von Dreschmaschinen) kamen nach der Jahrhundertwende Dampfmaschinen oder ähnliche schwere Geräte zur Anwendung. Auf dem Feld waren diese nicht einsetzbar. Nach dem ersten Weltkrieg wurden die ersten auf Feld und Wiese brauchbaren Traktoren entwickelt. Einige Beispiele: Fordson, weltweit einer der grössten Produzenten, startete 1917 ernsthaft mit der Fabrikation. Lanz brachte den ersten Bulldog 1921 heraus. Hürlimann, lange Zeit einer der führenden Schweizer Traktorenhersteller, begann 1929 mit der Produktion seines ersten Traktors, ebenso wie der Konkurrent Bühler.



Insbesondere für Militärzwecke gab es schon früher Schlepper, doch waren diese sehr schwer, unhandlich und auch teuer. Der grosse Vorteil der Citroën Kégresse lag neben

der hohen Geländegängigkeit in der Vielseitigkeit der Einsetzbarkeit. Für den durchschnittlichen Landwirtschaftsbetrieb dürfte sie zu teuer gewesen sein, aber für Grossbetriebe, oder auch für Kooperationen und für die öffentliche Hand war sie ein ideales Transportmittel.

Eine bemerkenswerte Zahl dürfte bei reichen Grossgrundbesitzern – insbesondere in England – als Jagdwagen verwendet worden sein. (Siehe auch „From „A“ to „X“, 75 years of Citroën in the UK“, ISBN 90-76537-01-1.)

Citroën Raupenfahrzeuge waren – interessanterweise auch in Österreich – mehrfach bei Feuerwehren im Einsatz. Unter anderen beschaffte sich die Stadt Wien 1931 gleich zwei C6-Kégressen. Sie wurden nicht nur für Löscheinsätze am Stadtrand verwendet, sondern auch zur Schneeräumung eingesetzt.

<http://wien.gv.at/feuerwehr/geschichte/gesch20fuhr.htm>

Citroën Raupenfahrzeuge wurden verwendet zur Rasenpflege bei Golfplätzen, zum Schleppen von Flugzeugen auf Grasplätzen, zum Ziehen von Kanalbooten vom Ufer aus, für den Holztransport und für vieles mehr.

Im Jahre 1931 führte Citroën mit einem Convoy, bestehend aus 20 Nutzfahrzeugen, darunter auch mindestens eine Kégresse, eine Werbefahrt durch halb Europa durch. In drei Monaten wurden über 20'000 Kilometer zurückgelegt. Von Paris ging die Reise über Nürnberg, Prag, Wien, Budapest, Bukarest, Sofia, Belgrad, Innsbruck, Friedrichshafen und zurück nach Paris.

Citroën konnte seine Fahrzeuge nicht nur der Französischen Armee verkaufen, auch mehrere andere Länder (u. a. Belgien, Dänemark, Polen) gehörten zu den Kunden.

Obwohl Citroën auch nach dem Krieg bis 1970 Nutzfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 10 Tonnen baute, verschwanden die Raupenfahrzeuge mit dem Konkurs im Jahre 1934 aus den zivilen Verkaufskatalogen von Citroën.

Allradfahrzeuge wie der Jeep oder der Landrover, welche im Laufe des Krieges und danach nach Europa kamen, waren billiger, sparsamer und schneller. In der Landwirtschaft setzten sich „normale“ Traktoren aus den gleichen Gründen durch. Zudem wurden die Strassen immer besser.

Leider ist nicht bekannt, auf welchen Bauernhöfen noch eine Kégresse vor sich hinrostet.

In den folgenden Bücher sind ebenfalls Hinweise zu Citroën Halbkettenfahrzeugen zu finden: „Toutes les Citroën“ von René Bellu, ISBN 2-85922-014-3; „Le Catalogue Citroën“ von Fabien Sabatès, ISBN 2-7072-0256-8.



Ofenpass, 9. Februar 1935, Foto: R. Grass



4. März 1933, erstes Citroën-Auto im Münstertal, bei Sturm und hohem Schnee über den Ofenpass. Ankunft in Münster, Besprechung mit den Behörden, Photo: R.Grass



10. März 1935

oben: Raupenauto oberhalb Tschierv (Münstertal)

rechts: Citroën Kégresse der Schweizer Post bei Ova Spin (Ofenpassstrasse)



**LES  
AUTOCHENILLES  
CITROËN**

REVUE des PROPRIÉTAIRES  
KÉGRESSE-AUTOMOBILISTES  
Publiée par Citroën en France et en Suisse



# HECKTRIEBLER PICKNICK-PLAUSCH

## Einladung für den 26. August 2007

**Treffpunkt:** 0930 – 1000

Parkplatz Einkaufszentrum Rosenberg, Winterthur

(Autobahn-Ausfahrt Winterthur-Ohringen, ca. 500 m Richtung Stadtzentrum oder vom Stadtzentrum Winterthur ca. 2 km Richtung Schaffhausen respektive Seuzach.)

**Wichtig:** Pass oder ID mitnehmen!

### Programm:

Gemeinsame Autofahrt durch das Zürcher Weinland

Picknick und Badeplausch an einem lauschigen Plätzchen.



Es ist erwünscht, sich den Fahrzeugen entsprechend zu kleiden und auszustaffieren, damit stillechte Photos geschossen werden können. Wolldecken um ins Gras zu sitzen, Getränke und Verpflegung sind Sache der Teilnehmer. Für eine Grillgelegenheit wird gesorgt. Hinweise zu Mode und Accessoires findet man zum Beispiel im Internet unter: <http://www.mgb.essen.de/projekte/goldene20ger/mode.ppt>.

Teilnahmeberechtigt sind ausschliesslich Citroën Hecktriebler Fahrzeuge. Tractionisten und andere Fans sind herzlich willkommen als Passagiere in einem der heckgetriebenen Citroën – natürlich ebenfalls passend gekleidet! Angebote und Anfragen für freie Plätze bitte an die Organisatoren.

Möglicherweise muss ein Unkostenbeitrag erhoben werden. Die Autofahrt findet bei jeder Witterung statt, hingegen wird ein Schlechtwetterprogramm vorgesehen.

**Anmeldung:** Bitte möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis am 20. August 2007, telefonisch oder schriftlich an:

Daniel & Agi Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken

Tel./Fax 052 319 25 17

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



### Anmeldung:

- Name:
- Vorname:
- Tel.
- E-Mail:
- Fahrzeug:
- Anzahl Teilnehmer:
- Freie Plätze:

# "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
  - Reparaturen
  - Beratung
  - Wartung
- Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
Natel: 079/250 33 86  
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)



**123ignition.nl**



## Leute

■ GYMlive-Druck (wieder) bei Vogt-Schild Druck AG

### Schorta, Brunner und Morgenthaler

Am Dienstag, 12. Februar 2007, um 9 Uhr, war es soweit: Die grosse Druckmaschine der Firma Vogt-Schild Druck AG (Baselstadt) spuckte die ersten GYMlive-Druckbogen der Ausgabe 1./2/2007 aus. Dies war nicht nur für die GYMlive-Redaktion ein grosses Moment, sondern auch für Albert Schorta (BAG, ganz links, Drucker), Peter Brunner (links, GYMlive-Layout) und Remo Morgenthaler (ganz rechts, Drucker). Die Fachmänner machen grosse Augen zum neuen Print-Produkt und zeigen sich vom Inhalt und von der Druckqualität beeindruckt.

Ab Januar 2007 ist Vogt-Schild Druck AG der neue/die neue/die GYMlive-Druckpartner (mit Berücksichtigung), nachdem die Jahrgänge 1998 bis 2006 von der Firma Zülfelder AG (St. Gallen) produziert wurden. Bis 1997 wurde GYMlive und seine Vorgängerpublikation «SPORT AKTIV» bereits einmal bei Vogt-Schild, damals noch in Solothurn, hergestellt.



Meine Tochter Manuela hat diese beiden Bilder aus dem Berufsleben unseres Clubmitglieds Albi Schorta in den Zeitschriften «GYM-live» (oben) und «via 4/2007» (SBB) (unten) entdeckt. Es wundert uns keineswegs, dass es nicht nur beim Basteln in der Garage in Wangen an der Aare rund zu- und hergeht, sondern dass Albi auch bei der wirklichen Arbeit mit seinem Team grossen Plausch hat! Wer wollte da nicht mittanzten??



# SWISS MARATHON RALLYE

Teilnehmerliste SMR 2007						
Name	Vorname	Begleiter	Fahrzeug	Punkte	Rang	
23	Heussi	Christian	Elmar Hoffmann	Citroën 11BL	500.00	1
4	Neuchâter	Reto	Odenwald Hamath	Simca 1200 Coupé	700.00	2
14	Am	Simon	Jacq Ledi	VW Käfer	900.00	3
28	Dravec	Christian	PM Jung	Austin Healey 1000	8500.00	4
	Roland	Henzig Werner	Rover P5 VE	9900.00	5	
		Splittler Simon	Alfa Romeo GTV	11700.00	6	
			Phil Dino Coupé	12000.00	7	
			Delmona Sport	12400.00	8	
			"Caterpillar"	13200.00	9	
				15100.00	10	
				15800.00	11	
				16800.00	12	
			Delmona Sport	18400.00	13	
				19300.00	14	
			Delmona Sport	26100.00	15	
			Delmona Sport	27700.00	16	
			Delmona Sport	31000.00	17	
			Delmona Sport	33100.00	18	
			Delmona Sport	35900.00	19	
			Delmona Sport	36800.00	20	
			Delmona Sport	39900.00	21	



Christian Heussi hat am 20. Mai einen weiteren Höhepunkt in seiner Rennfahrerkarriere erlebt, als er in Willisau als Sieger der Swiss Marathon Rallye eintraf. Dieses Rennen führte während 24 Stunden ohne Unterbruch kreuz und quer durch die Schweiz, über Pässe und mehrmals durchs Mittelland. Die Rangliste zeigt, dass sich Christian gegen eine Reihe stärkerer und jüngerer Fahrzeuge durchgesetzt hat. Wir gratulieren dem Gewinner sowie seinem Beifahrer und Kartenleser Elmar Hoffmann und freuen uns mit ihnen. «HGK»



# ACI HELFERTREFFEN

Am Samstag 9. Juni hat Hanspeter Rubitschon die Helfer eingeladen, die den erfolgreichen Stand der ACI am Oldtimer und Telemarkt in Fribourg konzipiert und ausgeführt hatten. Die ACI gewann damit den Publikumspreis der besten Präsentation in der Clubshow.

Das Treffen fand im mittlerweile dem ganzen Club bekannten

Weinberg von Men Andry in Ligerz statt, auf der Festi, wie der Flurnamen besagt. Der vom Club meist verwendete Chasselas, Johannisberg oder Pinot Noir wächst auf der Festi, gleich oberhalb der berühmten Hochzeitskirche von Ligerz. Wie uns Men erklärte, stand dort früher einmal eine mittelalterliche Festungsanlage mit zwei Türmen von denen heute nur noch die Fundamente sichtbar sind. Die alte Wehranlage wurde nicht von ungefähr gerade dort erbaut. Die überwältigende Aussicht von diesem Platz über den Bielersee, die Petersinsel und über das Mittelland bis zu den Alpen, die sich im Süden in ihrer vollen Länge ausbreiten, liess uns diesen traumhaft schönen Ort bewundern.



Im Garten des Elternhauses von Men Andry stand eine Bar und ein grosses Partyzelt, wunderbar gedeckt von Dominique, Mens Frau.

An der Bar konnten wir unseren ersten Durst mit dem süffigen Weisswein löschen und das Aperobuffet geniessen, während wir den atemberaubenden Ausblick genossen. Hanspeter Rubitschon bedankte sich offiziell bei allen anwesenden und verteilte den Frauen Blumen, Familie Andry erhielt eine weitere Zitrone in Form eines Zitronenbaums und alle erhielten ein rotes Citroën Badetuch.



In einer zweiten Phase machte sich Men an der bereitstehenden Paellapfanne zu schaffen. Wir betrachteten interessiert was er denn jetzt zum Besten geben würde. Das Ganze begann mit Butter und Öl und angedämpftem Schnittlauch. Darin schmornte er Felchenfilets aus dem Bielersee, dazu kamen Kapern und alles wurde mit Weisswein abgelöscht, gewürzt und gesalzen und kunstvoll auf den Tellern im Doppelwinkel mit Zitronenschnitz angerichtet. Als Beilage erhielten wir geschwollte neue Kartoffeln. Im zweiten Durchgang bereitete er dann Eglifilets zu und es war für mich schwer zu entscheiden, welcher Fisch besser geschmeckt hat, beide waren weit über den Erwartungen! Der Salat, den wir dazu erhielten rundete das Menu gekonnt ab. Bravo Men, bravo Dominique, sehr gut gemacht.

Während es einnachtete, sassen wir gemütlich unter dem Zelt. Zum Dessert gab es frische selbstgepflückte Riesenerdbeeren mit Rahm und selbstgemachte Brownies. Auch konnten wir die ersten Kirschen des Jahres kosten. Im Lichte der Kerzen wurde es Nacht und Dominique lud uns zum abschliessenden Kaffee in ihr Haus ein.

Bereits im Morgen des Sonntages ging dieser erholsame und gemütliche Anlass zu Ende und wir kehrten glücklich mit unserer Traction wieder nach Hause zurück. Vielen Dank an den Organisator, Hans Peter Rubitschon und an Dominique und Men Andry für ihre grosszügige Gastfreundschaft. «HGK»



Mit Spass gekocht, mit Liebe serviert und mit Genuss gegessen, wir fühlten uns wie Götter auf dem Olymp, und waren dabei hoch über dem Bieleresee.

Zum Ablöschen muss man unbedingt eine Flasche weissen ACI-Wein nehmen, typischerweise mit dreieckiger Etikette, (siehe unten auf dem Tisch) erhältlich bei Men Andry.





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

**Top Mode  
Top Beratung**

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



## Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen  
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46  
[stockermode@regiocom.ch](mailto:stockermode@regiocom.ch)

**france**mobile****  
DIE FRANZÖSISCHE AUTOMESSE II

1. + 2. SEPTEMBER 2007  
MESSE NIEDERRHEIN  
D-47495 RHEINBERG  
[WWW.FRANCEMOBILE.DE](http://WWW.FRANCEMOBILE.DE)

Eingesandt von Koni Fisch, der diesen Artikel in der MZ vom 28. April 2007 gefunden hat. Hier wurde noch mit Tractions spioniert!

## Warum griff der Bundesanwalt zur Pistole?

### Affäre Dubois/Ulich vor 50 Jahren wurde die Schweiz von einem Spionageskandal erschüttert

Vor knapp 50 Jahren, am 2. Mai 1952, wurde Max Ulich, ein Inspektor der Bundespolizei, unter dem Vorwurf der Spionage verhaftet. Damit schlug ein Skandal geborener Ostschweizer in der Schweiz ein. Ulich hatte, angeblich seiner Aufklärung näher zu kommen,



Die Schweiz war spätestens seit dem Zweiten Weltkrieg, als sie zunehmend von der Atomenergietechnik abhängig war, zum Spionierparadies für westliche Geheimdienste geworden. Agenten aller Schattierung trafen sich in Bern und die Bundespolizei hatte es nicht leicht, den Überblick zu behalten. Dass es bei einer Person eines Schritts so weit gekommen war, damit konnte niemand rechnen.

Der alte Ulich, heute allerdings schon mit dem Verdienstorden beehrt, wurde nach langem Inhaftieren nach Bern gebracht. Am 23. März 1952 wurde er vom Bundesanwalt Roger Lehmann mit einem Dienstgespräch einbestellt. Es war ein Sonntag und am nächsten Morgen wurde er von seinem Mitarbeiter einbestellt. Der Chef, Bundesrat Markus Feldmann, sprach diskretionlos mit Ulich und sagte ihm, er solle mit ihm kommen. Ulich war überrascht, aber bereit, sich dem zu fügen. Er wurde in einem Hotel in Bern untergebracht und in der Nacht von einem anderen Mann, dem er sagte, er sei Dubois, in ein Hotelzimmer in der Nähe des Hauptbahnhofs gebracht.



IM HOHEN LANGENTRIFLESE BEWAHRT: ...

DER GRÄTZLICHE ...



# AUSSTELLUNG

André Citroën, der Gründer der Marke, wird ab kommenden Sonntag in einer Ausstellung des Jüdischen Museums Rendsburg (Schleswig-Holstein) geehrt. Die vom 24. Juni bis zum 30. September laufende Ausstellung zeigt neben zahlreichen Fotos und Dokumenten aus der Sammlung der Familie Citroën und den Archiven von Automobiles Citroën unter anderem einen Wagen des Typs A, mit dem Citroën die Grossserienfertigung von Autos in Europa begründete, und den Schreibtisch, an dem er bis 1934 arbeitete.



Diese ungewöhnliche Hommage an eine große Unternehmerpersönlichkeit wird in den nächsten 3 Monaten sicherlich ein Anziehungspunkt für Citroën-Fans aus Deutschland und seinen nördlichen Nachbarländern sein. Die Ausstellung ist jeweils dienstags bis sonntags von 12 bis 17 Uhr zu besichtigen, weitere Informationen finden sich unter [www.schloss-gottorf.de/jm](http://www.schloss-gottorf.de/jm).

André Citroën (1878-1935) stammte aus einer Familie niederländischer jüdischer Diamantenhändler, die über Warschau nach Paris einwanderte. Er besuchte die französische Elite-Ingenieurschule Ecole Polytechnique und legte mit dem Erwerb eines Patents zur Herstellung winkelvezählter Zahnräder noch vor dem Abschluss seines Studiums den Grundstein zu einer bemerkenswerten Unternehmerkarriere. Früh studierte er die Methoden von Taylor und Henry Ford und setzte sie im ersten Weltkrieg in einer Munitionsfabrik in Paris um, die er ab 1919 zum ersten modernen Automobilwerk in Europa konvertierte.

Citroën bereitete der Massenmotorisierung in Produktion, Vertrieb und Marketing den Weg und war in den 1920er Jahren auch dank internationaler Montagewerke u. a. in Amsterdam, Brüssel, London, Mailand, Köln der grösste Autoproduzent Europas. Auf sein Betreiben wurden die Sahara und der Himalaja erstmals mit dem Auto durchquert und der Eiffelturm zum Träger der größten Leuchtreklame der Welt. Die Weltwirtschaftskrise und hohe Aufwendungen für ein neues Werk und die Entwicklung des „Traction Avant“, technischer Vorläufer des modernen Autos mit selbsttragender Karosserie und Frontantrieb, trieben sein Unternehmen 1934 in den Konkurs. Citroën musste es an Michelin abtreten und starb bald darauf an Krebs. Sein Charisma und seine Dynamik hatten dem Unternehmen aber in nur 15 Jahren unverkennbar den Stempel aufgedrückt.

Quelle: <http://www.autosieger.de/article12565.html>

Was nicht so alles geschrieben wird! Hanspeter Rubitschon hat mir diesen Artikel aus der «Neuen Zürcher Zeitung» Nr. 121 vom 29. Mai 2007 zugeschickt.

## Automarken und ihre Embleme

### Doppelwinkel am Eiffelturm

#### *Citroëns Beginn mit Zahnrädern*

H. Se. Eine Riesenwerbung im wahrsten Sinne des Wortes leistet sich André Citroën (1878 bis 1935) ab 1925: Neun Jahre lang lässt der Sohn eines holländischen Diamantenhändlers seinen Namen recht unbescheiden am Eiffelturm leuchten. Gross und grell prängt die Schrift am Pariser Wahrzeichen, geschrieben mit dreissig Meter hohen Leuchtbuchstaben, die aus 250 000 Glühbirnen gefertigt sind und elektrische Kabelstränge von 600 Kilometer Länge erfordern. Dabei hätte man zuvor durchaus den Verdacht hegen können, Citroën habe nur wenig im Sinn mit einer eigenen Automobilproduktion. Denn die Gründung seiner Firma im Jahr 1913 am Quai de Grenelle in Paris legt lediglich das Fundament für eine Zahnradfabrik. Dementsprechend präsentiert sich das heute noch verwendete Firmenemblem: Es zeigt den sogenannten Doppelwinkel – angelehnt an die Winkelverzahnung der charakteristischen Zahnräder dieser Fabrik.



Doch in Tat und Wahrheit ist André Citroën ein besessener Erfinder – und obendrein ein Visionär, der die Automobilindustrie revolutionieren will. So ruft er 1922 Kreditverträge mit 12 und 18 Monatsraten ins Leben, bietet den Angestellten eine Krankenversicherung, zahnärztliche Ambulanz, einen 13. Monatslohn und Kinderkrippen. Auch seine Bemühungen um ein breitgefächertes Kundendienstnetz gestalten sich erfolgreich: 1925 – die Citroën (Suisse) SA in Genf

ist gerade einmal ein Jahr alt – arbeiten weltweit 5000 Vertretungen mit Vertriebsgesellschaften von Algier bis Madrid für die Firma. Seinen ersten Personenwagen, den 18 PS starken Type A, stellt Citroën ab Mitte 1919 in seinen neuen Räumen am Quai de Javel her. Zwei Jahre später erscheint der wirtschaftlichere und leistungsstärkere B2, der auch als Taxi Verwendung findet. Schon 1927 beträgt die gesamte Produktionsfläche des Unternehmens 760 000 Quadratmeter, über die mehr als 76 000 Neuwagen rollen.

Doch Rückschläge bleiben nicht aus. Mitte der dreissiger Jahre zum Beispiel erschüttert eine gewaltige Finanzkrise das Unternehmen – ein Konkurs kann nur dank Reifenhersteller Michelin abgewendet werden. Dann übersteht Citroën den Zweiten Weltkrieg zwar glimpflich und kann die Jahresproduktion schon 1947 wieder auf 23 000 Einheiten hochfahren. Trotzdem sind weitere einschneidende Massnahmen nicht zu vermeiden. Während British Airways und Air France 1976 die Concorde in Betrieb nehmen, gehen 89,95 Prozent des Kapitals in die Hände der Peugeot-Gruppe über, welche die Firmen in der Dachgesellschaft PSA zusammenfasst. Die Folge: Für das Hauptquartier beginnt das Jahr 1982 mit einem Zügeltermin – es zieht vom Quai de Javel, der seit 1959 offiziell Quai André Citroën heisst, in den Pariser Vorort Neuilly-sur-Seine um. 1985 schliesslich wird der Plan nach einer neuen visuellen Identität verabschiedet: Die Firmenfarben Blau-Gelb werden durch Weiss-Rot ersetzt.

# 25 JAHRE BOCC

## Belgische Oude Citroën Club



*Citroën 2CV (automaat) 1931*

*B.O.C.C. vzw*

*Ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de  
"Belgische Oude Citroën Club" vzw hebben de voorzitter en het bestuur  
de eer U uit te nodigen op het feestdiner  
dat doorgaat op zaterdag 31 mei 2008 om 19 uur  
in het hotel Floreal  
Koning Albertlaan 59  
8370 Blankenberge*

*Graag een kaartje voor 1 maart 2008*

*B.O.C.C vzw  
Henriëte 8  
2930 Brasschaat  
Tel. 03 605 12 31*

*Voorzitter  
Robert Verrydt  
Abel Janssenslaan 8  
2845 Niel*

Nicht nur im CTAC werden Feste gefeiert.

Diese Einladung geht an alle Citroën-isten, die sich den Termin für das Fest zum 25. Jahrestag des «Belgische Oude Citroën Clubs», dem Belgischen Pendant des CTAC, reservieren möchten.

Die Belgische Szene ist lokal ziemlich aktiv und ist gut organisiert. Wir erinnern uns noch an das ICCCR in Chevetogne, anlässlich dessen einige unserer Mitglieder bereits einmal in Belgien gewesen sind.

Am 31. Mai 2008 findet ein Galadiner im Hotel Floreal in Blankenberge statt. Teilnehmer werden gebeten, sich bis zum 1. März 2008 anzumelden.





# UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



## Schweres Autounglück bei Basel

In der Geschichte unserer Verkehrsunfälle dürfte das furchtbare Autounglück bei Bekwäiserhalle unweit Basel vom vergangenen Samstagabend wohl einzig dastehen. Unserer Momentaufnahme zeigt eindringlich die verheerenden Folgen der Kollision. Die Wagen verkeilten sich ineinander und die Benzintanks explodierten. Nach den ersten Meldungen forderte das Unglück drei Tote und sechs Schwerverletzte.



80 % aller Verkehrsunfälle lassen sich mit etwas Ueberlegung und gutem Willen vermeiden!

Traktoren haben keine «Winker»; der Lenker muß das Richtungszeichen von Hand geben. Am Traktor in unserem Bild wurde diese kleine Reparatur am Straßenrand ausgeführt. Dann fuhr der Lenker, ohne nach rückwärts zu blicken, noch links, um die Straße zu überqueren. Erst als er zu spät war, bemerkte er den herannahenden Pestsenswagen. Er hätte sich die Reparatur schon können, und alles nur wegen einer kleinen Unterlassungsünde!

Mit etwas Ueberlegung und gutem Willen lassen sich 80 % aller Verkehrsunfälle vermeiden!

Hansruedi Büchi hat uns für diese Ausgabe zwei Unfallbilder geschickt. Das obere Bild stammt aus dem «Anzeiger für den Bezirk Pfäffikon» vom August 1947. Schade um das Cabriolet, das hier in Feuer und Rauch aufgeht.

Die behelrenden Zeilen unter dem Traktorunfall stammen aus dem Wochenblatt von Pfäffikon vom Montag, 16. Juli 1951. Vielen Dank!

Der längste Tag ist schon vorbei und die Sommerferien sind in Sicht. Unglaublich, was in diesem Jahr schon alles passiert ist. Ich habe den Eindruck, die Zeit wie auch der Kilometerzähler laufen schneller als sonst.

Mit knapper Not konnte ich dieses Heft zwischen Samstagabend und Sonntagmittag fertigstellen.

Jetzt stehen die nächsten Treffen an: Nach der Ausfahrt Nord geht es dann im August zwei Tage in Sarganserland und ins Fürstentum, teils in die Luft, teils unter Tage. Die Separatisten der Hinterradsektion bräteln ihre eigenen Würste und wollen dabei keinen Frontantrieb sehen. Da sind wir doch schon toleranter und lassen die Vorfahren unserer Tractions bei allen unseren Treffen mitmachen.

Ausserordentlich gefreut haben mich die vielen Beiträge und Zuschriften, die mir teils elektronisch, teils per Post oder sogar mittels Oldtimerausfahrt zugestellt wurden. Ich glaube das ist das Clubleben, das ich immer wieder gerne genieße.

Euer Hans Georg Koch

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Walter Homberger J.- C.- Heer-Strasse 25, 8635 Oberdürnten
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.--
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweise:	Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name: .....

Vorname: ..... Vorname Partner: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

Geburtstag: ..... Tel Privat: .....

Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....

Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---



### Mitglieder-Werbung

---

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

Name: ..... Vorname: .....

Adresse: ..... PLZ / Ort: .....

Tel. Privat: ..... Tel. Geschäft: .....

Bemerkungen: .....

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

Mitglied  Zeitschrift  Ausstellung  Oldtimemarkt  Internet  Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Walter Homberger, J.- C.- Heer-Strasse, 8635 Oberdürnten

---



Although there has been a steady process of improvement and refinement, the front wheel drive Citroën remains basically the same as when introduced some 15 years back — and is still the most successful design of to-day. Unaffected by the trend towards new looks and bizarre fashioning, Citroën has steadily continued to supply discerning motorists with a car that has no equal in the ability to "get-you-there" quickly, safely and economically. Difficult route conditions make no difference to the high performance of Citroën . . . the car with the best individual and team performance in this year's arduous Alpine Rally . . . and to-day, they are proving the superiority of Citroën front drive in every part of the world.

“LIGHT FIFTEEN” Saloon

With sunshine roof £375, plus Purchase Tax £160 9 4  
 With fixed roof £370, plus Purchase Tax £157 1 8

“SIX CYLINDER” Saloon

With sunshine roof £387, plus Purchase Tax £238 16 1  
 With fixed roof £380, plus Purchase Tax £236 17 3

*The cars with*  
**INDEPENDENT FRONT  
 SUSPENSION**

**TORSION BAR SPRINGING  
 INTEGRAL CHASSIS & BODY**

**DETACHABLE CYLINDER  
 BARRELS and**

**FRONT WHEEL DRIVE**

**CITROEN CARS LTD., SLOUGH, BUCKS.** Telephone: Slough 23811 Telegrams: Citroworks

