

◦ CITROËN ◦



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

3/2010

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

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

Kassier

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 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
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 044 930 05 39
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlin

Bleikenmattstrasse 7
3122 Kehrsatz
P 031 961 37 53
hansettlin@bluewin.ch

Hans Herzog

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Roland Ledermann

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

Urs Steiner

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

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@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
w.rey@gmx.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch



Inhalt.....	1
Rodage..... Fritz Müller	2
Treffen und Termine	4
ACI-Treffen Sursee, 12. 9. 2010	5
Inserat.....	6
Treffen Nord, 13. 6. 2010	7
Inserate.....	10
Klassikwelt Bodensee	12
Inserate.....	14
Fundsachen	17
Aus der Werkstatt	18
Inserate.....	20
Oldtimermuseum Shantytown NZ	21
Inserate.....	24
Inserate.....	28
Die Gummiblume aus Kasachstan	29
Aufgegabelt	31
Hochzeit in Frutigen	32
Citroën History - Teil 1	33
40 Jahre Citroën M35 Wankel	35
Alfred Kégresse	37
Ausblick	40
Impressum	40

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

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

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 Tractionistinnen und Tractionisten

Unsere Organisatoren der Region Nord hatten am Sonntag, 13. Juni einigiges Wetterglück für den Ausflug nach Deutschland ins Bauern- und Bulldogg-Museum in Stühlingen. Die Anfahrt aus dem Baselbiet in die Ostschweiz war nur mit einem funktionierenden Scheibenwischer möglich. Aber in der Region Zürich besserte sich das Wetter zusehends und schlussendlich war dann der restliche Tag einigermaßen trocken bis schön. Der Vorstand der Region Nord konnte eine grosse Anzahl von Clubmitgliedern begrüessen. Herzlichen Dank den Organisatoren für ihre grosse Vorarbeit, die sie für diesen Tag geleistet haben!



Nun ist auch in unseren Breitengraden definitiv der Sommer eingeflogen. Endlich sind die Tagestemperaturen gestiegen und die Kinder können sich in der Badi die nötige Abkühlung holen. Auch für mich ist die Aussen-temperatur etwas rasant angestiegen. Die Wärme im Haus hat mich ins kühle Bad getrieben, von wo aus ich nun diese Zeilen schreibe.



Für unsere Oldies ist bei diesen Lufttemperaturen ebenfalls mit erhöhter Kühler-temperatur zu rechnen. So hat meine Light Fifteen am letzten Wochenende beinahe gekocht! Wie war das möglich?

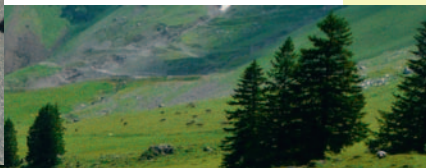
Der Organisator des Schwägälpe-Rallyes hat mich per Mail ermuntert, in der Ostschweiz an diesem Oldtimer-Treffen teilzunehmen. Da das für Trudy und mich aus dem Baselbiet eine Durchquerung der Schweiz bedeutet, beschlossen wir, am Samstag zu unserer Tochter auf den Rorschacherberg zu fahren und dort über Nacht zu bleiben. Damit die Anreise auf die Schwägälpe nicht so lange ist. Bei schönstem und heissem Wetter starteten wir also am Sonntag Morgen in Rorschacherberg und waren bereits nach etwa 50 Minuten in Urnäsch. Dort war die Einschreibung für die Fahrt auf die Schwägälpe. Gerade als wir weiter fahren wollten, bog ein Oldie mit originalen Posthorn-Fanfaren (Kompressor!) zur Anmeldung ein. Ist das nicht ein Citroen? Natürlich, das muss eine offene C4 Jahrgang 1930 sein. Die Überraschung war für uns gross, als Hildy und Max Baumgartner

lachend aus der C4 ausstiegen und uns begrüßten. Wir beschlossen spontan, hinter der C4 auf die Schwägälp zu fahren. Dies war ein fataler Fehlentscheid, da der C4 grosse Strecken im ersten Gang fahren musste und somit meine Light Fifteen etwas warm bekam. Das Überholen des C4 brachte die Erleichterung: Die Temperatur des Kühlwassers fiel wieder merklich und die Luft in unserem Oldie verbesserte sich auch rasch...



Oben angekommen, staunten wir Unterländer über die tolle Bergwelt. Als unser Citroen übers Mikrofon dem Publikum vorgestellt wurde, liess dies Änneli und Wädi Schmid aufhorchen. Auf die herzliche Begrüssung folgte ein ausgedehnter Apéro.

Es war wirklich einmalig, in dieser herrlichen Berg-Kulisse hunderte von Oldies geniessen zu können.



Nun hat ja auch die Ferienzeit begonnen. Ob mit oder ohne Traction wünsche ich Euch eine erholsame und unfallfreie Zeit. Ich freue mich, Euch bei nächster Gelegenheit evtl. an einem der Stammtische zu sehen!

Liebi Grüess usem Baselbiet, gäbet Sorg und bliibet gsund!

Fritz Müller

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

22. 8. 2010 Region Süd
26. 9. 2010 Region Ost
30. 1. 2011 Generalversammlung, GZI Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (28.1., 25.2., 25.3., 29.4.,
27.5., 24.6., 29.7., 26.8., 30.9., 28.10., 25.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (24.2., 25.4.,
30.6., 25.8., 27.10.)
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

26. - 29. 8. 2010 20. Raid Suisse-Paris
5. 9. 2010 Frutigtaler-Oldtimertreff Reichenbach
(www.frutigtaler-oldtimertreff.ch)
5. 9. 2010 Oldtimer-Treffen Hasenstrick (www.hasenstrick-hotel.ch)
11. - 12. 9. 2010 ACI-Treffen Sursee, Treffen aller Schweizer Citroën Clubs
(www.amicale-citroen-internationale.ch)
26. 9. 2010 29. Ersatzteillbörse Lipsheim
(www.lvaabourselipsheim.com)
13. - 17. 10. 2010 Swiss-Classics Interlaken (www.swiss-classics.de)
24. 10. 2010 Vevey Retro (www.veveyretro.ch)
24. 10. 2010 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

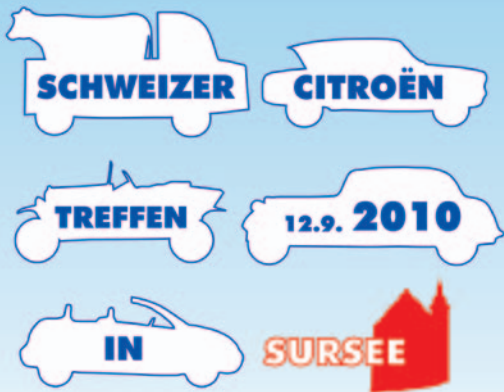
Redaktionsschluss für Heft 4/2010:

7. 8. 2010

ACI-TREFFEN SURSEE, 12. 9. 2010



**L' AMICALE CITROËN
SUISSE PRÉSENTE**



SPONSOREN



PAUL FÜRER AG



CITROËN CLUB ROMAND

CITROËN SPORT CLUB SCHWEIZ

PLURIEL CLUB SCHWEIZ



Das Gelände, auf dem das Treffen stattfindet, ist einfach zu finden: Autobahn A2/E35 bei der Ausfahrt Nr. 20 Richtung Sursee. Beim ersten Kreisell rechts abbiegen in die Glockenstrasse, dann gleich nochmals rechts in die Moosgasse die sich in die Allmendstrasse fortsetzt. Über die Brücke wieder über die Autobahn, dann rechts in die Chommlibachstrasse und gleich nochmals rechts in die Wassergrabestrasse, wo unsere Helfer an der Eingangskontrolle bereitstehen.

Wir freuen uns auf eurer zahlreiches Erscheinen.
Für das Organisationskomitee
Hans Georg Koch

Ein ausserordentliches Citroën Treffen aller Typen von 1919-2010 steht unmittelbar bevor. Der Termin vom 12. 9. 2010 muss in jeder Agenda vermerkt sein!

Für die Traction und 2CV-Liebhaber werden verschiedene Händler mit ihren Ersatzteilangeboten anwesend sein. Alle, die schon lange etwas suchen, werden hier sicher fündig werden.

Liste der Aussteller:

Citroën Ersatzteile:

- ETS R. Walder Dübendorf
- Retrograge Chr. Heussi, Galgenen
- Walter Rey, Hallau
- Christian Schelbli, Grenzgarage AG, Wagerswil

Andere:

- Motul-Motorenöle
- Franki-Shirt, Thun, T-Shirts
- Aregger Bruno Sursee, Spielzeugautos
- Oldtimer Werbe-Atelier, Gaby Hahn, Horw





Citroën-Paradies

Über 40 Jahre

Citroën Veteranen Fahrzeuge

2CV Ami6 Traction HY DS CX GS

Ersatzteillager 1934 -1985

Reparaturen - Restaurationen

Schelbli Grenzgarage AG

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel. 041 (0)71/657 24 33

Fax 041 (0)71/657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com

TREFFEN NORD, 13. 6. 2010

Sagenhafter 13. Juni 2010 mit der Region Nord

Wie jedes Mal seit wir letzten Herbst im französischen Jura unsere „Reine de la Route“ erstanden, freuten wir uns sehr auf den Ausflug mit anderen Oldtimern. Wir wussten gerade in Gesellschaft der Tractionisten würden wir uns richtig wohl fühlen, was sich einmal mehr bewahrheitete. Unsere Vorfreude wurde mit einem in allen Richtungen (nur das Wetter spielte nicht 100% mit) wunderschönen Tag gekrönt!



Wie immer setzte Peter mein Rollstuhlgestell auf einen der drei hinteren Sitzplätze und die anstelle der Beine positionierten Räder sorgten für die nötige Stabilität. Beim Treffpunkt Restaurant Kreuzstrasse in Humlikon erwartete uns bereits eine stattliche Anzahl Fahrzeuge – beim ersten Halt wird Präsident Fritz Müller



feststellen, dass 35 Oldtimer sich zu diesem Ausflug eingefunden haben. Kaum waren wir ausgestiegen, anerbote sich Hans Peters Enkel Nicolas mir mit Rollstuhl schieben behilflich zu sein, akzeptierte aber meine Selbstständigkeit, als ich ihm versprach, später meinen Rollstuhl selbst ausprobieren zu dürfen.



Nachdem ein Treppenlift mich ins Restaurant brachte, genossen wir ausgiebig Kaffee und Gipfeli. Interessante Gespräche selbst noch auf dem Parkplatz sorgte für eine spätere Abfahrt - sind das nicht zwei Schönheiten vereint?



Danach folgten wir einer wunderschönen Route: an Humlikon vorbei nach Flaach, bei Rüdlingen über den Rhein Richtung Rafz – weiter am Zoll vorbei Richtung Lottstetten – Jestetten umfahren wir und es geht Richtung Osterfingen. Wir durchfahren eine wunderschöne Route durch den Wald und eine schöne Tallandschaft an Osterfingen vorbei durch das Weinbaudorf Wilchingen und zurück in die Schweiz durch Hallau. Wiederum in Deutschland durchqueren wir

Unter-, Obereggingen und Mauchen und platzieren unsere Oldies wenig später Schachbrett ähnlich auf dem Parkplatz, um uns im „Gasthaus Mittlere Alp“ ganz köstlich verpflegen zu lassen. Der Salat hatte eine köstliche Sauce, die Fleischstücke waren riesig und es gab dreierlei Beigaben für wenige Euros. Nebenbei gesagt: nach dem Essen löste ich bei Nicolas mein Versprechen ein und siehe da - er beherrschte die Rollstuhl-Technik bestens.

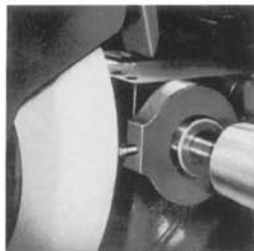


Nur einige Kilometer dauerte dann die Weiterfahrt wieder Richtung Schweiz bis zum nächsten Halt in Stühlingen, wo das Parkieren im engen Städtchen Dank Ruedis Anweisung und Übersicht erstaunlich gut und schnell vonstatten ging.

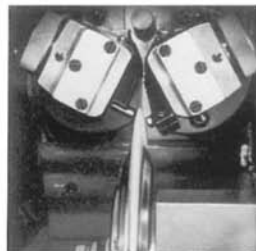




– Handabrichten



– Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



– Gewindeschleifen
– Zahnradschleifen

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

Konrad Fisch

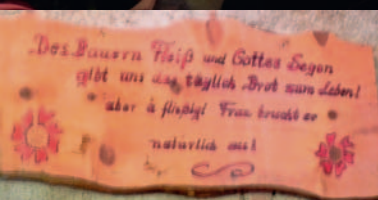
NEO DRESS AG

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

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch



Im berühmten Bulldogg-Museum lernten wir Oldtimer anderer Art auf eindruckliche Weise kennen.



← Dieses Letzte Bild freute natürlich vor allem uns Frauen.

Ins nahe Restaurant durch den Gang und an den Platz war Nicolas dann doch noch mein Rollstuhl-Chauffeur, was er ebenfalls mit Bravour und ohne jegliches Anstossen beherrschte. Es wurde uns bereits im Museum angekündigt, dass es keine grosse Auswahl an Süßspeisen habe ausser natürlich dem Apfelstrudel. Davon wie köstlich und riesig dieser serviert wurde, liess sich mein Nachbar überzeugen. Als die enorme Portion serviert wurde, hiess er sie mit einem tiefen Seufzer willkommen, so erstaunte ihn die Grösse des Apfelstrudels und dessen Zutaten. Wiederum war eine gemütliche Runde angesagt mit interessanten Leuten und intensiven Gesprächen. Bald ging ein wunderschöner Tag im Kreise der Tractionisten zu Ende. Ganz herzlichen Dank sei den Organisatoren von Traction Nord! Allen voran Ruedi Jutz, Hans Peter Rubitschon und Peter Weber. Wir haben den Tag genossen und kommen wieder!

Text und Fotos: Regula & Peter Huwyler



KLASSIKWELT BODENSEE

Ein Rundgang durch die Klassikwelt Bodensee Friedrichshafen 2010

Vom 3. bis 6. Juni 2010 lud Friedrichshafen zur Klassikwelt Bodensee ein. Eine Ausstellung für Young und Oldtimer, zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Auf einer Ausstellungsfläche von über 80'000 m². In 12 Ausstellungshallen und auf nochmals so grosser Aus-



senfläche zeigten 405 Aussteller aus zehn Länder ihre Schätze und boten diese auch zum Verkauf an. Die Ausstellung fand bereits zum dritten Mal in Friedrichshafen statt und gehört in Europa zu den grössten und wichtigsten Oldtimer Ausstellungen. Sie wurde von über 45'000 Personen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich besucht.



hafen statt und gehört in Europa zu den grössten und wichtigsten Oldtimer Ausstellungen. Sie wurde von über 45'000 Personen aus Deutschland, der Schweiz und Österreich besucht.



In der Halle A1 schaffte die Sonderausstellung 111 Jahre Elektrofahrzeuge, eine Revue von alten Elektrofahrzeugen bis hin zum modernen BMW oder Tesla, eine Verbindung zu nachhaltiger Mobilität. Die Besucher konnten zudem auf ver-



schiedenen Elektromotorräder und Roller selber einen Parcours durchfahren.

In der Halle „Motorradsalon“ wurden schöne alte Motorräder aller Marken aus Europa und Amerika ausgestellt. Natürlich durfte hier die Bekleidung nicht fehlen, die auch erworben werden konnte.



Die Halle A3 war voll mit Flugzeugen und einigen alten Holz-Booten. Zudem zeigten die Piloten jeweils am Nachmittag, je nach Witterung, ihre Flugschau. Gestartet wurde direkt auf dem Flugplatz nebenan. Dies begeisterte hunderte von Zuschauern. Gleichzeitig startete der Zeppelin mit Gästen für einen Rundflug. Sehr imposant, die alten Flugzeuge im Vordergrund und dahinter der startende respektive landende Zeppelin.

Ein Oldtimerfreund aus dem Vorarlberg organisierte in der Halle A5 die American Classics. Es blutet das Herz eines wahren Oldtimer Freundes, wenn man die tiefergelegten, übermotorisierten, umgebauten und ferngesteuerten Vorkriegs-klassiker ausgestellt sieht. Aber auch da fanden sich viele Freunde alter Fahrzeuge.



A vintage black car is parked on a cobblestone street in Paris, with the Eiffel Tower visible in the background. The scene is decorated with red and white striped awnings and floral arrangements.

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

Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch

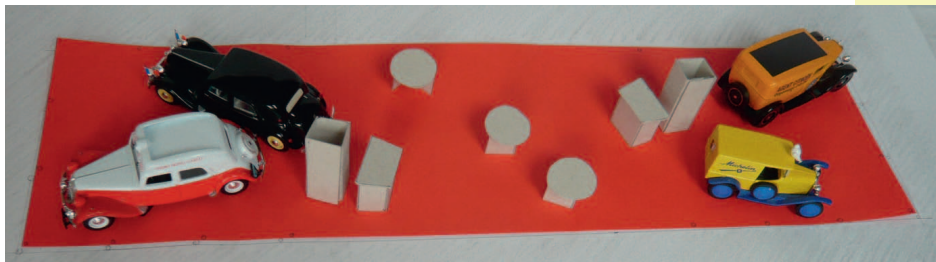


In der nächsten Halle fand das Fahrerlager unter dem Motto „Faszination Rennsport“ statt. Vor- und nachmittags wurden auf dem Vorplatz hinter den Ausstellungshallen, Demonstrations-Rennläufe mit alten Rennwagen und Motorrädern gezeigt. Man konnte den Rennteams in unmittelbarer Nähe bei der Arbeit zuschauen und danach die Rennen verfolgen.

Im grossen Innenhof parkten Besucher mit ihren Veteranenfahrzeugen. Auch diese konnte man bestaunen und hautnah anschauen.

Die Hallen A7 und B5 beherbergten den Autosalon. Fahrzeuge wurden von ihren Besitzern gezeigt und zum Kauf angeboten.

In zwei weiteren Ausstellungshallen war der Oldtimer-Teilemarkt und Accessoires wurden angeboten. Der Teilemarkt war hauptsächlich auf deutsche und englische Fahrzeuge ausgerichtet. Natürlich durften Werkzeuge, Modellautos, Blechteile und Mode nicht fehlen.



Die letzten zwei Ausstellungshallen waren der Clubwelt vorbehalten. Eindrücklich zeigten viele Old- und Youngtimer Clubs Auszüge aus ihrem Clubleben. Der CVC Citroen Veteranen Club, Landesbezirk Baden Württemberg, zusammen mit dem CTAC Citroen Traction Avant Club Schweiz, Region Nord, zeigten in einem gemeinsamen Clubstand, auf über 120 m² vier Citroen Veteranenfahrzeuge. Den B2 von Peter Weber, das 11 B Cabriolet von Ruedi Jutz, den 11 BL von Jürgen Streicher und den GS Halbautomat von Jürgen Moz. In der Begegnungszone standen vier Clubtische mit Sitzmöglichkeiten. Clubmitglieder wurden zu Kaffee, Mineralwasser und Kuchen eingeladen.



Dank der Mail Aufforderung besuchten uns einige Clubmitglieder am Clubstand. Angeregte Gespräche über die Ausstellung und über das Clubleben machten die Standbetreuung abwechslungsreich.

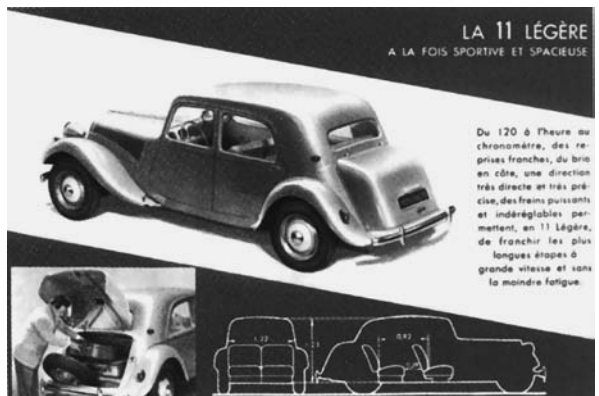


Trotz wechselhaftem Wetter wurde die Messe von sehr vielen Leuten besucht. An den vier Ausstellungstagen halfen Clubmitglieder beider Clubs bei der Standbetreuung. An dieser Stelle bedanken wir uns herzlich bei allen Helfern. Eine gelungene Oldtimermesse mit vielen interessanten Gesprächen über Oldtimer und Clubleben.

H.P. Rubitschon, 24. 6. 2010



Beim Räumen des Hauses meiner Mutter kam ein Buch meines ehemaligen Deutschlehrers Fritz Klaus zum Vorschein: «Baselland, zwischen Strom und Berg» Beim Durchblättern des Buches stach meiner Frau Patty dieses Foto von E. Rauser in die Augen. Es zeigt eine Traction vor dem Gasthof zum Rössli in Augst (auf der Ergolzbrücke) und muss vor 1959 entstanden sein. Vielleicht erkennt jemand seine Traction wieder!

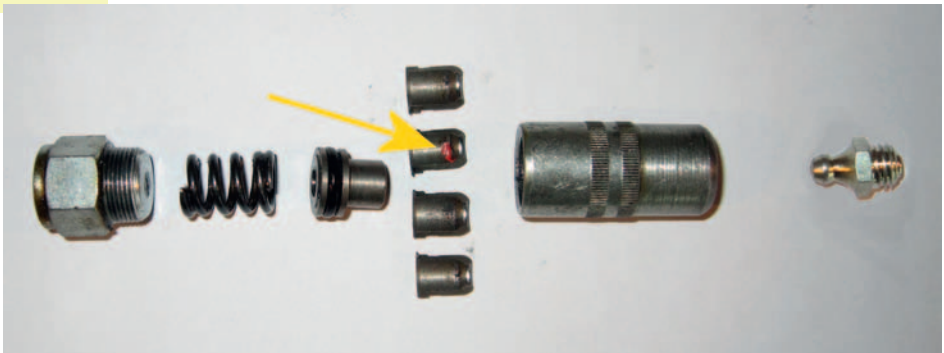


AUS DER WERKSTATT

Jedesmal wenn ich meine Traction schmieren muss, artet diese Arbeit in eine riesige Sauerei aus. Ich bin bis zu beiden Ellenbogen voll Fett, obwohl ich versuche, alles gleich mit einem Lappen abzuwischen. Wenn ich den Lappen dreimal gewendet habe, quillt mir das Fett zwischen den Fingern durch und alles was ich sonst noch anfasse, zeigt Spuren des grauglänzenden Chassisfettes, das zwar ausgezeichnete Schmiereigenschaften zu haben scheint, mir aber an alle möglichen Orte hingelangt, nur nicht in die Schmiernippel, wohin ich es gerne pressen würde.

Diesmal war es einfach zu viel. Ich konnte nicht mehr verstehen, warum die Fettpresse das Fett einfach auf den Schmiernippel drauf pflatschte oder es die Greifkupplung am Ende des Hochdruckschlauches immer wieder vom Schmiernippel abjagte. Ich musste der Sache auf den Grund gehen.

Also zerlegte ich die Greifkupplung um zu verstehen, wie diese überhaupt funktioniert und um zu sehen, woran mein Problem liegen könnte. Sämtliche Teile waren natürlich rundherum mit Fett überzogen und es brauchte ziemlich Zeit um alles so zu putzen, dass ich es untersuchen konnte ohne gleich kleben zu bleiben.



Zu meiner eigenen Überraschung konnte ich jetzt zwei Probleme erkennen. Die Kupplung hält sich mit vier Krallen, die von vorne gesehen das Loch der Kupplung bilden am Schmiernippel. Bei der Reinigung stellte ich fest, dass an der Innenseite der Krallen rote Farbe abgelagert war, welche verhinderte, dass sich die Kralle richtig am Schmiernippel festhalten konnte (gelber Pfeil). Die Farbe stammte von meinen Schmiernippeln, die ich aus optischen Gründen alle mit signalroter Kunstharzfarbe angemalt habe. Sieht zwar unter der Motorhaube sehr gut aus, scheint aber Probleme mit der Fettpresse zu verursachen. Hinter diesen Krallen hat es in der Kupplung eine Gummidichtung, die das Austreten von Fett neben dem Schmiernippel verhindern soll. Diese Dichtung war in Auflösung begriffen und konnte meiner Ansicht nach ihre Aufgabe nicht mehr erfüllen. Sie liess sich nicht herausnehmen, geschweige denn ersetzen, so dass ich zum Schluss kam, dass es wohl am einfachsten wäre, einen neuen Greifkopf



für die Fettpresse zu besorgen. Die Tatsache, dass dieses Ersatzteil problemlos im Handel erhältlich ist, leitet mich zum Schluss, dass ich wohl nicht der einzige bin, der sich über die Sauerei beim Schmieren aufregt.

Interessant ist dennoch die Funktion dieser „hydraulischen“ Greifkupplung, die ich bei dieser Gelegenheit quasi als Nebeneffekt begriffen habe. Von hinten drückt eine Feder auf den Stempel oder Kolben mit O-ring, welcher wiederum die Greifkrallen nach vorne in das Loch vorne am zylindrischen Gehäuse presst, damit

sie konzentrisch zusammengedrückt werden und sich am Schmiernippel halten, wenn man den Greifkopf aufsteckt. Beim Schmiervorgang wird jetzt die Kraft der Feder durch das Fett, das unter sehr hohem Druck (400 bar) aus der Fettpresse kommt, verstärkt, weil der Druck auf die ganze Fläche des Stempels (ausser dem Loch in der Mitte zur Fettförderung nach vorn) drückt. Dies wiederum lässt die Krallen sich praktisch unlösbar am Schmiernippel halten (wenn sie nicht voller Farbe sind) und das Fett sollte bei intakter Dichtung wirklich in den Schmiernippel (und nicht daneben) gepresst werden. Beachten sollte man daher, dass die Schmiernippel sauber sind, bevor man die Fettpresse ansetzt und dass sie nach dem Schmiervorgang ebenfalls wieder geputzt werden, damit sich nicht unnötig viel Dreck daran ansetzt.

Hans Georg Koch, 26.5.2010 



Das «Cinema Drive-in» katapultiert die Besucher zurück in die Vergangenheit - in eine Welt wo man Filme noch auf Grossleinwand im eigenen Auto bestaunen konnte. Filmfans jung und alt, Autoliebhaber und alle Nostalgiker sind dazu eingeladen, Unterhaltung vom Feinsten im unvergesslichen Ambiente zu geniessen. Der Ton wird über eine Radiofrequenz gesendet; die Autos sind vorne aufgebockt für die perfekte Sicht auf die Leinwand. Nebst den Filmen gibt es auch kulinarische Köstlichkeiten aus den 50-er Jahren: Cheeseburger, Hot Dogs und Milchshakes! Alles erinnert an die Zeit des Rock'n Roll...

Rollschuh-Girls und Popcorn-Boys bedienen Sie direkt am Auto.

Das Autokino findet an zwei Standorten statt: vom 27. – 29. August sind wir auf dem Schulhausplatz in Gempen (nahe Liestal/Basel) und vom 10. – 11. September sind wir auf der Ribimatte in Huttwil.

<http://www.cinema-drive-in.ch>

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**

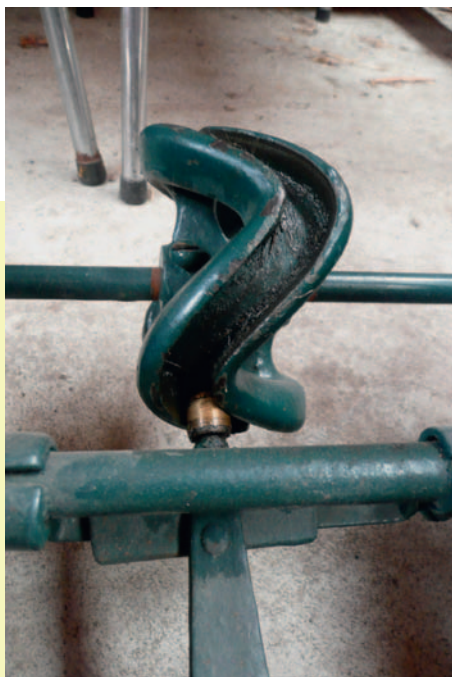
OLDTIMERMUSEUM SHANTYTOWN NZ

Jürg Deller hatte die Gelegenheit auf einer seiner zahlreichen Weltreisen ein Automuseum am anderen Ende der Welt sozusagen auf der Unterseite anzusehen. Die Autos stehen dort zwar nicht Kopf aber sie fahren auf der falschen Seite der Strasse, was immer wieder zu grosser Verwirrung bei uns Europäern führt. Jürg hat mir einige Bilder geschickt und geschrieben:

Nun sind wir wieder aus NZ und AUS zurück, und die aufgehäuften Arbeiten sind, je nach Priorität, erledigt oder on the way. Wir haben viel erlebt und auch einige Bilder heimgebracht, die du vielleicht fürs Heft brauchen kannst. Der zweite (grössere) Teil der Bilder ist für dich zum Betrachten gedacht, weil es dich vielleicht interessiert, welch aussergewöhnliches Auto-, Töff- und Motorenmuseum in NZ steht mit Millionenwerten, absolut exklusiven Exponaten und riesengross. Ca. 40 Min. nördlich von Wellington haben wir dieses gefunden. Viel Vergnügen.



Gefunden in Shantytown bei Hokitika, Westküste Südinsel NZ. Ob hier wohl André Citroën seine Ideen geholt hat? Diese Zahnräder finden sich um 1900, den Zweck dieser Maschine konnte ich nicht erfahren.



Gefunden im Oldtimermuseum in Thornbury, westlich von Invercargill im Süden der Südinsel NZ. Rasenmäher zum Stossen gibts auch heute noch, aber solche mit Schermessern und dieser Antriebsmechanik sicher nicht. Hat zwar nichts mit Traction zu tun, ist aber auch ein aussergewöhnliches Vehikel.

Gegenüberliegende Seite:

Citroënreklame vom 14. Oktober 1927, gefunden in Omaru, südlich von Christchurch NZ. Hier wollten wir ursprünglich einfach durchfahren, denn nirgends war etwas von einem Oldtimermuseum geschrieben. Omaru entpuppte sich als liebenswerte kleine Stadt mit vielen alten, schön hergerichteten Häusern, in denen mannigfaltiges Leben herrscht. Da findet man einen Laden mit hundert von alten Radios, einen anderen mit antiken Kleidern und alten Büchern. Ein paar Schritte weiter entdeckt man Tonnagen von Antiquitäten aller Art und eben, fast etwas versteckt und bescheiden im Hintergrund ein privates Oldtimermuseum. Natürlich müssen wir da hineingehen. Originell eingerichtet, mit Szenen aus dem damaligen Leben, alten Tanksäulen, britischen Oldtimern und oh Wunder, mit einer Traction, die sogar zum Verkauf angeboten wird. Für 9000 NZ\$ hätten wir sie gleich mitnehmen können. Ein Bild zeigt, welchen Preis man am 16. August 1938 für die Tractions verlangte. Leider kenne ich den damaligen Wechselkurs nicht, und auch die Teuerung bis heute ist mir nicht bekannt.

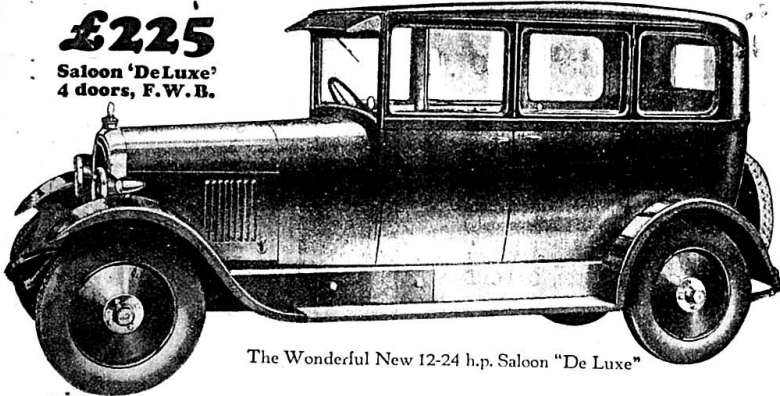
CITROËN

again leads /

with unquestionably the most marvellous
Motor Car Value in the World

£225

Saloon "De Luxe"
 4 doors, F.W.B.



The Wonderful New 12-24 h.p. Saloon "De Luxe"

The
WONDERFUL NEW
12-24 h.p.

MODELS AND PRICES
 (Effective 11th October, 1927)

2-Seater with Dickey...	...	£178
4-Seater	£185
Saloon, standard, 4-doors	...	£205

12-24 h.p. "De Luxe"
with Four-wheel Brakes.

Saloon "De Luxe" 4-doors	...	£225
Coupé "De Luxe" 2-Seater Folding Head and Dickey	...	£235
Coupé "De Luxe" 4-Seater Fixed Head...	...	£235

All Models have Four-wheel Brakes & Cellulose Finish

The Programme includes an entirely new Saloon "De Luxe" with rounded back, curved window frames, adjustable front seats, and numerous chassis refinements, making it unquestionably the World's Supreme Closed Car Value at the price.

See them at
STAND No. 101
OLYMPIA

Send for the New Citroën Book 19.

CITROËN CARS LTD.

CITROËN BUILDING, BROOK GREEN,
 HAMMERSMITH, LONDON, W.6.

Showrooms: Devonshire House, Piccadilly, W.1. Works: Slough, Bucks.

A1 The Advertisement Index is on the Second Page Preceding the Classified Advertisements.



Gasthaus Post

Leuenplatz 3
6130 Willissau



Schöne Personen
freudig stets auf Ihren Besuch



Wer Gemütlichkeit und
gediegene Atmosphäre
schätzt, liegt bei uns
richtig.

Das Hotel Post bietet 20
Betten, davon 2 Familien-
zimmer.

Alle Zimmer mit TV,
Etagendusche und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Pauschalangebo-
tel

Alle Räumlichkeiten im
Parterre sind rollstuhl-
gängig.



Gemütliche Ambiente

Gäste holen wir Sie
mit unserem Oldtimer ab

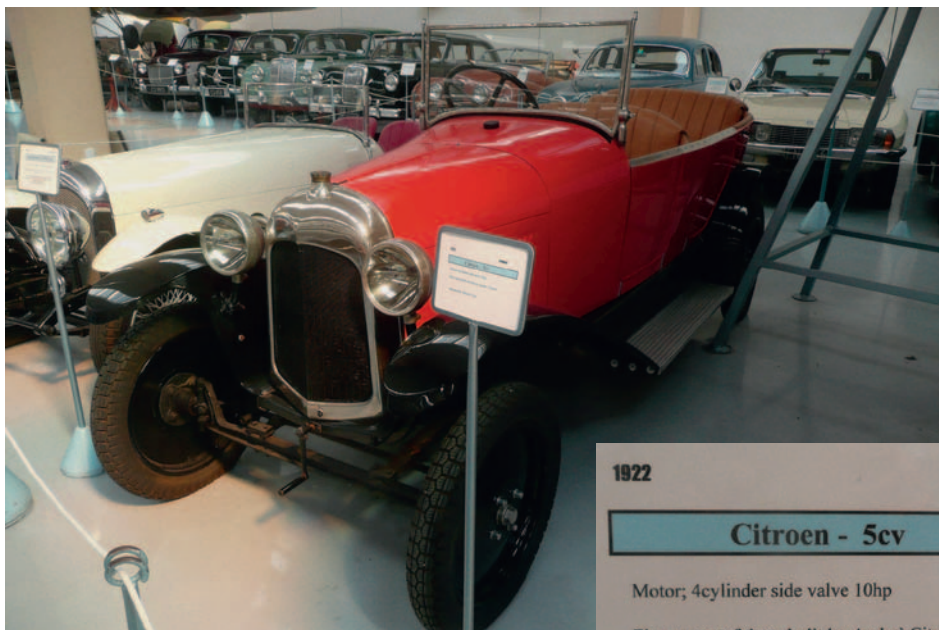


Gasthaus mit 20
Zimmern in unseren
eigenen gemütlichen Saal



Modernste Zimmer





1922

France

Citroën - 5cv

Motor; 4cylinder side valve 10hp


First successful car built by Andre' Citroën

Donated by Sklenar Trust

Angeblich erster erfolgreicher Wagen von André Citroën (man beachte die Schreibweise). Dieser steht im Southward Museum Trust, etwa 40 Minuten Fahrt von Wellington nach Norden. Das ist ein absolutes Supermuseum, mit Hunderten (!) von meist sehr seltenen, sehr wertvollen, sehr exklusiven Autos im Wert von Dutzenden Millionen Franken. Von Al Capones zerschossenem Cadillac bis zum Citroën SM, vom Clement Talbot Roadster 1909 bis zum Citroën 2CV, vom Maybach SW38 Cabriolet 1934 bis zum Benz 1895, dem ältesten Auto in NZ ist alles zu sehen. Und alles in perfekt restaurierten Zustand - unglaublich.







1951 Citroen Light 15

Engine: 4 cylinder 1911cc
 Transmission: 3 speed manual gearbox.
 Performance: Cruising speed of 90 kph max 116 kph

Comments: The Traction Avant, French for forward traction was designed by André Lefebvre and Flaminio Bertoni in 1933-34. Being front wheel drive, the gearbox is in the front and engine behind with the differential between them.

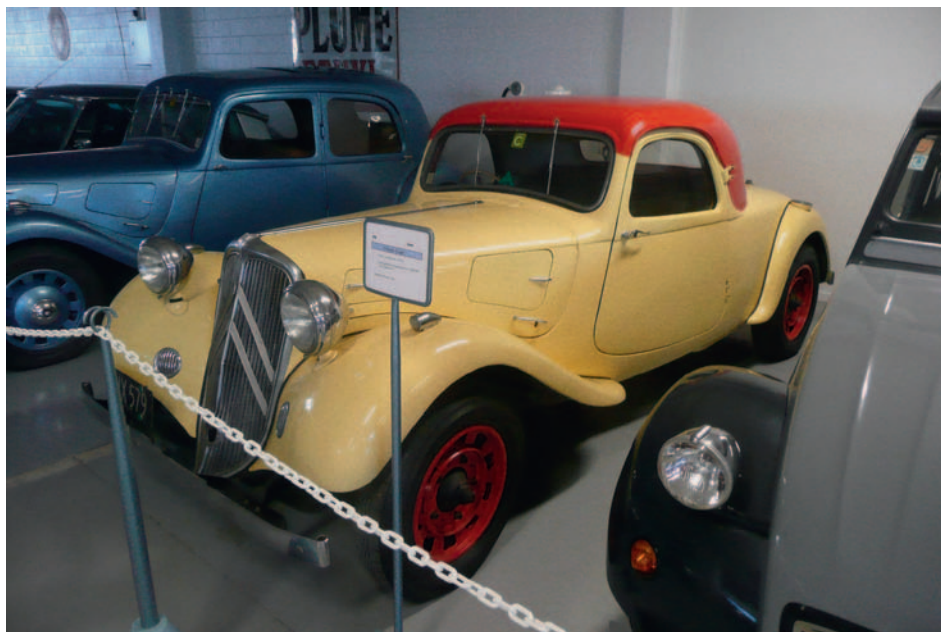
History: While it was not the first front wheel drive car, it was the World's first front wheel drive steel monocoque production car. With the engine set well within the wheelbase the result was very favourable weight distribution which aided the handling characteristics. All right hand drive models were built in Slough, England. Affectionately known as Josaphine.



Eine Palette von Fahrzeugen unseres bevorzugten Herstellers, aus dem vorher erwähnten Museum.

Liebe Grüsse

Jürg Deller 15. 6. 2010





Oldtimer 4 Wedding

*Wir chauffieren
Sie genießen*

Tel. 033 251 31 38
Fax 033 251 09 52
www.hochzeitsfahrten-buergin.ch
info@hochzeitsfahrten-buergin.ch



DIE GUMMIBLUME AUS KASACHSTAN

Eingesandt von Hedi und Daniel Flury.

Aus Zentralasiatischem Löwenzahn wollen Wissenschaftler Kautschuk herstellen. Sie nehmen einen Forschungszweig wieder auf, der im Zweiten Weltkrieg Hochkonjunktur hatte. Von Fabio Bergamin, NZZ am Sonntag, 14. März 2010, Seite 77

Sunnewirbel, Ramschfädra, Chrottepösche oder Löwenzahn: Allein im deutschen Sprachraum trägt die Pflanze, die im Frühjahr leuchtend gelb auf unseren Wiesen blüht, 500 verschiedene Namen. In Teilen Deutschlands wird sie Milchstock genannt – ihres Milchsafts wegen, der aus dem Stängel tropft, wenn Kinder die verblühte Pustebblume pflücken und die mit Flugschirmen versehenen Früchte in die Luft blasen. Auch Wurzeln und Blätter enthalten den Saft aus Wasser, Eiweissen, Zuckern, Harzen und Ölen.

Die Wurzeln einer speziellen Löwenzahn-Art aus Zentralasien haben einen weiteren Inhaltsstoff, der hiesigen Arten fehlt: Gummi. In Zukunft wollen Forscher diesen Rohstoff aus der Pflanze gewinnen und daraus Autoreifen, Dichtungen oder Kondome herstellen. In einem neuen europäischen Projekt erarbeiten sie jetzt die technologischen Grundlagen dazu.

Alternative in Kriegszeiten

Kok-saghyz - grünes Kaumittel - heisst die Löwenzahnart von den Ausläufern des Tjan-Shan-Gebirges im Osten Kasachstans. Traditionell verwendeten die Kasachen die Wurzel als eine Art Kaugummi. Dass man daraus auch Autoreifen herstellen kann, ist an sich schon lange bekannt. Sowjetische Forscher hatten die Pflanze in den 1930er Jahren entdeckt. Mit aufwendigen Verfahren und starken Lösungsmitteln gewannen sie daraus Gummi. So erhielten sie eine Alternative zum Kautschuk, der schon damals fast nur von Gummibaumplantagen in Südostasien stammte. Als die Sowjetunion im Zweiten Weltkrieg in einen Versorgungsengpass geriet, diente Gummi aus Löwenzahn im kleinen Stil für die Bereifung von Militärfahrzeugen.

Die Forschung an Kok-saghyz blieb auch Nazideutschland nicht verborgen. Im Russlandfeldzug beschlagnahmte die SS sowjetische Forschungsunterlagen und Saatgut. Die Nazis liessen den Löwenzahn von Zwangsarbeitern in den besetzten Gebieten Osteuropas anbauen. Nach Auschwitz deportierte Wissenschaftler mussten dort Züchtung und Forschung weiterführen. Doch obwohl die Nazis dem Vorhaben hohe Priorität einräumten, war es wenig erfolgreich. Als der Kautschuk-Welthandel nach dem Krieg wieder in Schwung kam, verschwand Kok-saghyz-Gummi in der Versenkung.

Jetzt erlebt er eine Renaissance. Vor zwei Jahren startete die EU ein 11 Millionen Franken schweres Projekt zur Erforschung alternativer Gummipflanzen. «Kautschuk ist ein strategisch wichtiges Material», sagt Jan van Beilen von der Uni Lausanne. Er ist Experte für nachwachsende Rohstoffe und Mitinitiator des Projekts. Mehr als zwei Drittel der Weltproduktion stammen von Gummibaumplantagen in Indonesien, Thailand und Malaysia. Wirtschaftsmächte wie die USA oder Europa haben ein Interesse daran, Gummi auch aus anderen Weltregionen beziehen

zu können. Auf seinem Herkunftskontinent Südamerika plagt eine Pilzkrankheit den Gummibaum. Ein Anbau ist dort praktisch nicht möglich. Und man befürchtet dass die Krankheit auch nach Südostasien eingeschleppt werden könnte. Zudem beeinflussen Wetterextreme wie Trockenheit und Überflutungen die Produktion. Letztes Jahr ging sie deswegen weltweit um 10 Prozent zurück.

Im Löwenzahn sieht die Wissenschaft eine Alternative. «Die Qualität seines Gummis ist absolut mit jenem des Gummibaums vergleichbar, sagt van Beilen. Die Kok-saghyz-Pflanze besteht bis zu einem Siebtel ihres Gewichts aus Kautschuk. Damit dürfte sich ein Anbau auch wirtschaftlich lohnen. Kok-saghyz wächst ausserdem im gemässigten Klima. «Man könnte ihn fast überall in Europa anpflanzen.»

Bisher wurden erst kleine Mengen Löwenzahngummi im Labor hergestellt. Und die Forschung, die nach dem Zweiten Weltkrieg in einen jahrzehntelangen Dornröschenschlaf gefallen ist, steht heute wieder auf Feld eins. Die Wissenschaftler mussten sich die Pflanzen in botanischen Gärten und in Zentralasien neu beschaffen. «Es sind alles Wildpflanzen. Für einen kommerziellen Anbau müssen sie erst durch Züchtung veredelt werden», sagt van Beilen.

Dies geschieht unter anderem in den Gewächshäusern der Uni Münster. Forscher um Dirk Prüfer haben dort jüngst eine Pflanze gezüchtet, die für die Gewinnung von Gummi besser geeignet ist. Während beim Gummibaum bloss die Rinde aufgeschnitten werden muss und dabei flüssiger Kautschuk aus dem Stamm fliesst, gerinnt der Löwenzahnlatex, sobald er mit Luft in Kontakt kommt. Prüfer und sein Team haben nun beim Löwenzahn gentechnisch das Enzym ausgeschaltet, das für die Gerinnung des Milchsafts verantwortlich ist. «Wenn wir die veränderten Pflanzen aufschneiden, fliesst die Milch aus», sagt Prüfer. «Wir können so den Latex ernten und ihn viel einfacher vom Rest der Pflanze trennen.» Weil die Forscher keinen Gentech-Löwenzahn anbauen möchten, wiederholen sie nun ihre Arbeit mit konventioneller Züchtung. Prüfer rechnet damit, dass sie dieses Ziel in fünf Jahren erreichen werden.

Naturgummi für hohe Ansprüche

So könnte auf den Feldern Europas bald Löwenzahn blühen, aus dessen Wurzeln Kautschuk tropft - Naturkautschuk von guter Qualität. Zwar kann man heute Gummi auch synthetisch aus Erdöl herstellen. Dieser ist dem natürlichen aber qualitativ nicht ebenbürtig. Zudem sind die Erdölreserven begrenzt. Überall dort, wo Gummi hohen Ansprüchen genügen muss, wird Naturkautschuk verwendet. So bestehen Autoreifen nie ausschliesslich aus synthetischem, sondern aus einem Gemisch von synthetischem und natürlichem Kautschuk. Und Flugzeugreifen etwa, die ein grosses Gewicht tragen müssen, sind gar ausschliesslich aus Naturgummi hergestellt.

Weshalb der Löwenzahn aus Kasachstan Gummi produziert, wissen die Forscher bis heute nicht. «Viele Pflanzen haben einen Milchsaft. Man nimmt an, er dient als Frass-Schutz gegen Insekten», sagt Prüfer. «Warum aber der Saft des zentralasiatischen Löwenzahns Gummi enthält, der einheimische hingegen nicht, ist absolut unklar.

Metallischer Glanz

Erneut vom Wetterglück begünstigt: Der Internationale Oldtimertreff des TCS AR lockte gestern viele Fans nostalgischer Fahrzeuge an den Fuss des Säntis.



Speaker Lukas Pfiffner (rechts, mit Vorstandsmitglied Georges Schmidt) heisst die Besetzung auf dem Citroën Jahrgang 1930, dem Fahrzeug von Max Baumgartner aus Rehetobel, willkommen.

ingesandt von unserem Mitglied Max Baumgartner

Arbon Classics im Regen. Beda Braun parkiert seine Traction zwischen zwei «V8 Schiffen»



HOCHZEIT IN FRUTIGEN

Am 5. Juni 2010 kam die Traction mit Berner Oberländer Nummernschild von unserem Vorstandsmitglied Ernst Mühlheim zu ihrem schönsten Einsatz. Sara, die



Tochter von Ernst und Maria vermählte sich mit Thomas Schmid in der Kirche von Spiez und der Brautvater fuhr sie standesgemäss mit seiner 11 Normale zur Kirche und später auch weiter zum Hochzeitsfest.

Der CTAC gratuliert dem jungen Paar wie auch den stolzen Brauteltern.



CITROËN HISTORY - TEIL 1

<http://fahrzeug-klassiker.de/2010/05/citroen-teil-1/> 8.Mai 2010

Nachdem André Citroën im Jahre 1900, anlässlich eines Besuches bei seiner Schwester in Polen, einen Betrieb fand, der Zahnräder mit Winkerverzahnung aus Metall herstellte, erwarb er ein Patent dafür.

So entstand auch die Idee für das spätere Firmenlogo von Citroën, die doppelte Schrägverzahnung von Zahnrädern.

1905 gründete er dann mit drei Compagnons eine Fabrik zur Herstellung von Zahnrädern für Textilmaschinen.

Schon bald wurde André Citroën allerdings vom französischen Autohersteller Mors engagiert, um die Firma aus der Krise zu führen. 1912 besuchte er Henry Ford um dessen Produktionsmethoden kennenzulernen und schon im Jahre 1913 hatten sich die Produktionszahlen bei Mors verzehnfacht.

Während des Ersten Weltkrieges produzierte Citroën Munition, stieg aber nach dem Krieg direkt wieder in die Autoproduktion ein, diesmal jedoch mit seiner eigenen Firma.



Citroën 5 HP Tréfle

Der Citroën Typ A Torpedo wurde von 1919 bis 1921 gebaut und war das erste Fahrzeug, das in Europa in Großserie hergestellt wurde. Noch dazu war das Fahrzeug ausgestattet mit elektrischer Lichtanlage und Elektrostarter. Dies gab es bei anderen Herstellern erst wesentlich später.

Weitere Neuerungen wurden von Citroën in seiner Firma eingeführt, die es bis dahin in

Europa nicht gegeben hatte. Er gründete einen Betriebskindergarten, ein Betriebsorchester, eine Krankenversicherung, die Angestellten bekamen ein 13. Monatsgehalt und eine Pension. 1928 wurde außerdem eine Berufsfachschule gegründet.

Citroën entwickelte auch eine ganz neue Werbestrategie für seine Firma. In ganz Frankreich wurden Straßenschilder mit einem Hinweis auf die Automanufaktur aufgestellt und auch der Eiffelturm wurde als Werbefläche für Leuchtreklame genutzt. Expeditionen in die Sahara, nach Alaska und in den Himalaja wurden mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen von Citroën ausgestattet.

Ab 1920 gab es auch einen Ersatzteilservice, Leasingautos, einen Leihwagenservice und für die zukünftige Kundschaft auch Modellautos und Kinderfahrzeuge. Des Weiteren wurden die Autos in den 1920er Jahren auch mit Autoradios ausgestattet und es gab eine Neuwagengarantie.

Nach Typ A kamen Typ B (1921-1928) und Typ C (1922-1934) auf den Markt, und der Caddy, der ab 1922 zu haben war, war ein Sportwagen auf Basis des Typ B.

Der 5 CV (Typ C) wurde schnell unter dem Namen „Petit Citron“ (kleine Zitrone) bekannt, da er gelb lackiert war. Das ähnliche Fahrzeug von Opel war grün lackiert und wurde „Laubfrosch“ genannt.

Dank der ständigen Verbesserungen bei Citroën stiegen die Verkaufszahlen stetig und bald beherrschten Citroën Taxis das Pariser Straßenbild.

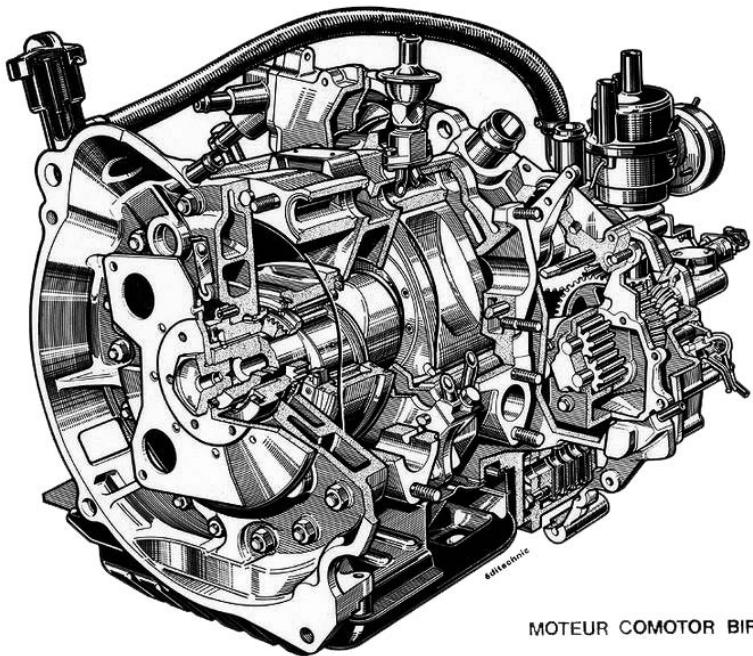
1924 wurden bis zu 300 Autos täglich produziert und 17.000 gingen in diesem Jahr in den Export.

Der B 10 hatte erstmals eine Ganzstahlkarosserie und der B 12 eine Bremsanlage, die auf alle 4 Räder wirkte.

Fortsetzung folgt.



267 Exemplare des M 35 werden 1970 bei Heuliez gebaut. Alle sind in graumetallic lackiert und weisen auf dem linken vorderen Kotflügel eine Aufschrift mit der laufenden Nummer auf.



MOTEUR COMOTOR BIOTOR

40 JAHRE CITROËN M35 WANKEL

Prototyp M35 - der vergessene Wankel-Citroen

Text: Motor Klassik und Citroën Communication

Als drittes Geburtstagskind feiert Citroën den Prototyp M35. Die Marke gehörte seinerzeit zu den ersten Lizenznehmern der neuen Antriebstechnik und prophezeitete der Kreiskolben-Technologie eine große Zukunft. Extra für die neue Technik gründeten die Franzosen eine Tochtergesellschaft, die Wankelmotoren entwickeln und bauen sollte (Comotor).

Der Citroën M 35 war ein Versuchsträger, den man kaufen konnte. Es reichte aber nicht, den Preis zu bezahlen – man musste sich verpflichten, mindestens 30.000 Kilometer im Jahr zu fahren und den Wagen jederzeit den Citroën-Ingenieuren zur Untersuchung eventuell auftretender Probleme zu überlassen. Von angepeilten 500 Autos entstanden vielleicht auch aufgrund dieser strengen Bedingungen nur 267. Die Nummer 169, steht in der Werkssammlung in Aulnay sous Bois. Aber Citroën war es mit diesem Versuch bitter ernst. Denn auf dem Motor des M 35 lagen hohe Erwartungen. Es war ein Wankelmotor, und er sollte – so die Intention – der erste in einer langen Reihe von Citroën-Wankelmotoren werden.

Rückblende in das Jahr 1964. Felix Wankel, der Erfinder des Kreiskolbenmotors, hat den kleinen deutschen Hersteller NSU für eine Serienproduktion seiner Erfindung gewinnen können, die nun den hübschen NSU-Spyder antreibt. Die Automobilwelt wird von einer wenige Jahre dauernden Wankel-Euphorie erfasst. Das kompakte und vibrationsarm hoch drehende Triebwerk ist vielleicht der Antrieb der Zukunft... und damit ein klarer Fall für Citroën.

Citroën und die deutschen NSU-Motorenwerke unterzeichnen einen Vertrag über die Entwicklung eines Kreiskolbenmotors durch die gemeinsame Filiale Comobil (mit Sitz in Genf). 1967 wird in Luxemburg die Citroën-Tochtergesellschaft Comotor zur Herstellung von Automotoren gegründet. Hier, bei Comotor, entsteht der Wankelmotor des M 35. Geplant sind auch Zweischeiben- und noch größere Motoren. Zunächst aber soll der Einscheiben-Motor, Kammervolumen 995 cm³, 49 PS bei 5 500 U/min, den Ernst des Lebens kennen lernen.

Ein Massanzug für Testfahrer – aus der Änderungsschneiderei

Die neue Technik mit den auf dem Papier so überzeugenden Vorteilen erweist sich in der Praxis und im Detail als äußerst knifflig. Wie alltagstauglich ist sie, und was bleibt noch zu verbessern? Man verfällt auf den Gedanken, eine Kleinserie von Fahrzeugen zu bauen und an Kunden zu verkaufen, die den Kreiskolbenmotor im realen Fahrbetrieb erproben sollen.

Aber in welchem Auto? Der gerade erschienene Ami 8, ein optisch gestraffter

und technisch maßvoll überarbeiteter Nachfolger des Ami 6, ist der einzige Citroën in der passenden Größe. Für die anvisierte Schar an Autoverrückten, die sich freiwillig als zahlende Versuchsfahrer einspannen lassen sollen, ist er aber nicht prestigeträchtig genug.

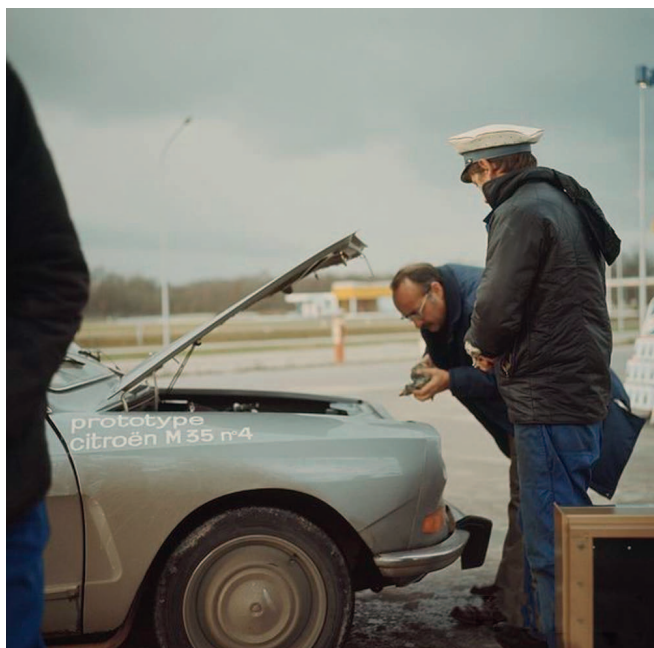
Flugs macht man mit Hilfe des Karosseriebauers Heuliez aus der kleinbürgerlichen Limousine ein zweitüriges Coupé, das fast kein Blechteil mit der schnöden Großserienbasis gemeinsam hat.

Das kleinste Auto mit hydropneumatischer Federung

Und auch für die Technik bleibt es nicht beim simplen Einbau des Wankelmotors anstelle des vom 2CV-Motor abstammenden Zweizylinder-Boxers des Ami 8. Für die Straßenlage und den Komfort, die der anspruchsvolle Kunde erwartet, spendiert man dem M 35 als erstem Auto dieser Größe sogar die legendäre hydropneumatische Federung.

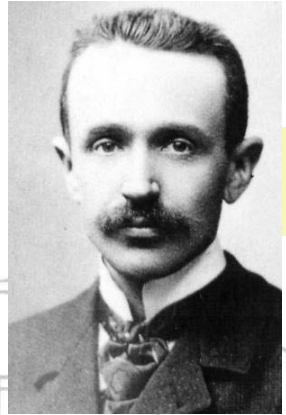
Das Resultat ist ein sehr spezielles Automobil. Klein, aber technisch sehr exklusiv, ohne über exorbitante Fahrleistungen zu verfügen – 144 km/h Spitze bescheinigt das Datenblatt. Zum ungefähren Einstiegspreis einer DS – rund 14.000 Francs – erhält der Connaisseur ein Fahrzeug, das trotz der beinahe handgefertigten Spezialform für unbedarfte Betrachter aussieht wie das etwas mehr als halb so teure meistverkaufte Modell der Marke. Wohl deshalb werden alle Prototypen auffällig nummeriert und tragen eine Aufschrift, die das staunende Publikum unterrichtet, dass hier jemand für Citroën Erprobungskilometer sammelt... und wohl auch deshalb werden die ursprünglich anvisierten 500 Stück nicht erreicht. Das ist ein schlechtes Omen für Citroëns Wankel-Abenteuer – und es wird leider nur allzu deutlich bestätigt. Das nächste Modell mit Wankelmotor ist der GS Bitorotor.

Foto: Motor Klassik



ALFRED KÉGRESSE

Dieser Beitrag stammt von Rösli und Milo Trachsler, lang-jährigen Tractionisten und HY-Fahrer. Rösli hat einen Artikel in der «Mercedes Classic» Ausgabe 1/2010 entdeckt, der sich mit Mercedes-Kégresse Fahrzeugen beschäftigt. Er stammt aus der Feder von Stanislaw Kiriletz, einem Modellautofanatiker, der diese Unterlagen zum Bau eines Modells eines solchen Fahrzeugs zusammengetragen hat.



Viele Menschen kennen die Halbkettenfahrzeuge „Citroen-Kégresse“, die in 20-30 Jahren erfolgreich durch die ganze Welt gefahren sind, aber fast keiner weiss, dass die ersten Wagen dieser Art von Adolphe Kégresse in Russland entwickelt wurden.

Im Jahr 1906 wurde mit dem Bau der Zarengaragen begonnen – am St. Petersburger Winterpalast, am Schloss Peterhof, in Zarskoje Selo, der Sommerresidenz nahe St. Petersburg, in Gatschina, und am geliebten Sommerpalast Liwadija auf der Krim. Innerhalb eines Jahres stieg die Anzahl der Autos im Besitz des Zaren auf sieben – französische „Delaunay-Belleville“ Nobelkarossen und die bereits 1905 gekauften fünf „Mercedes“. Fürst Orloff, Kanzlermeister des Zarenhofes, übernahm als Nebentätigkeit die Stelle des Kaiserlichen Garagenleiters, und diente als persönlicher Fahrer des Zaren. 1908 kaufte Fürst Orloff im Auftrag Nikolaus II zehn weitere Autos. Sieben trugen wieder den Namen „Mercedes“, darunter befanden sich zwei mächtige 37/70PS Sechs-Zylinder Modelle. Zu diesem Zeitpunkt waren am Zarenhof bereits 26 Fahrer angestellt. Die Leitung der Garage übernahm ein Protégé des Fürsten Orloff, Adolphe Kégresse, ein junger eingewanderter Franzose.

Adolphe Kégresse wurde 1879 in Héricourt (Frankreich) geboren. Von Beruf Ingenieur, zog 1905 im Alter von 26 Jahren nach Russland um und fand Anstellung in St. Petersburg, erst in der Maschinenfabrik „Lessner“, später als persönlicher Fahrer am Hofe des Zaren Nikolaus II. Im Jahre 1907 nahm er die Russische Staatsbürgerschaft an und leitete nach kurzer Zeit den Kaiserlichen Wagenpark in der „Persönlichen Garage seiner Kaiserlichen Majestät“, Zar Nikolaus II. in Zarskoje Selo in der Nähe von St. Petersburg.

Im Jahre 1913 befanden sich 29 Autos, davon 11 „Mercedes“ im Dienste des Zaren. Eins dieser Automobile war eine Limousine Typ TB-4-32PS der Marke „Lessner“, die in St. Petersburg unter Lizenz der „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ hergestellt wurde, und deren Aufbau von der ebenfalls in St. Petersburg ansässigen „Hofkutschenfabrik Iwan Bräutigam“ stammte. Für die Bewirtschaftung des Hofes wurden ausserdem ein „Daimler“ Omnibus und zwei Lastwagen – ein „Daimler“ und sein russischer Lizenzbau aus den „Maschinenbauwerken G.A. Lessner“ erworben. Ebenfalls dienten noch zwei „Benz“ 38/60PS – Wagen dem Kaiser und seinem Hof.

Im Jahre 1913 arbeiteten bereits 80 Facharbeiter (Kraffahrer, Kfz-Mechaniker,



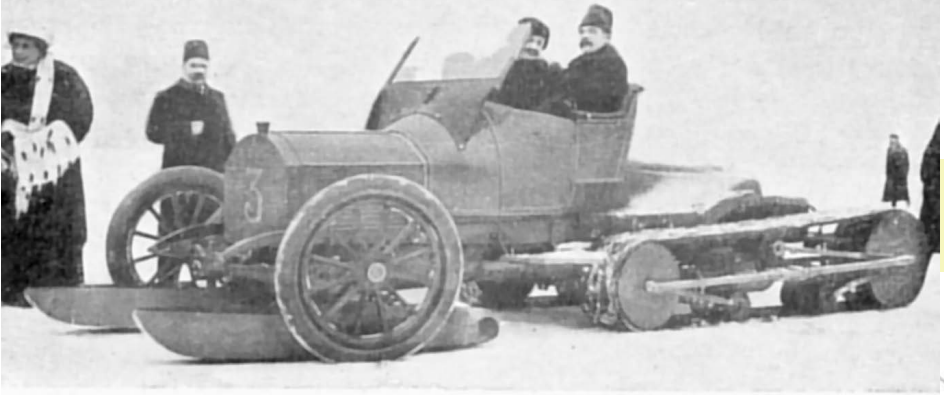
Januar 1913, St. Petersburg.
Erleichterter „Mercedes-Kégresse“ mit
der Startnummer 3 zu der Eistrennen bereit! Man sieht neue
Skis und fürs Rennen wurden die Kotflügel entfernt.

Schlosser, usw.) in allen Garagen des Zaren, und 1916 umfasste der kaiserliche Wagenpark nicht weniger als 56 Kraftfahrzeuge. Ein ganz außergewöhnliches und interessantes Fahrzeug befand sich ebenfalls im Fuhrpark seiner Majestät: ein Halbketten-Automobil. Dieses war das Ergebnis der Tüfteleien des technischen Direktors der Kaiserlichen Garagen und persönlichen Chauffeurs seiner Majestät: Fähnrich Adolphe Kégresse. Er war mit viel Ernst bei seiner Sache, und wollte dem Zaren auch im Winter seine Spazierfahrten ermöglichen. Da die Nobelkarossen seiner Majestät wegen der zahlreichen Schneefälle monatelang nutzlos waren, fing der begabte Mechaniker Kégresse ab 1909 an, mit Halbkettenantrieb zu experimentieren. Im Jahre 1912 konnte er seiner Majestät schließlich seinen ersten Halbkettenwagen vorstellen, in der Garage von Zarskoje Selo zusammengebaut auf der Basis des Fahrgestells eines der nun schon älteren

Dieses Bild wurde 1912 anlässlich erster Testfahrten in Zarskoje Selo gemacht. Adolphe Kégresse testet seine Erfindung auf der Gelände der „Kaiserlichen Garage“.



Januar 1913. Adolphe Kégresse am Steuer seines Wagens während Rennens
St. Petersburg – Kronstadt – St. Petersburg auf dem Eis der Ostsee.



Tr Авто-сани Кегресса. (Состязание И. Р. А. О. 20-го января 1913 г.).

M. „Mercedes“ 26/45PS. Aller Wahrscheinlichkeit nach war dies das erste funktionsfähige Auto dieser Art auf der Welt. Es war ein voller Erfolg, der „Mercedes-Kégresse“ konnte nicht nur Schnee, sondern auch ohne weiteres durch Schlamm fahren, seine Geländegängigkeit war einwandfrei. Im Januar 1912 nahm Kégresse auf seinem Halbkettenwagen mit der Startnummer 3 an dem auf dem Eis der zugefrorenen Ostsee gefahrenen Rennen St. Petersburg – Kronstadt – St. Petersburg erfolgreich teil. Er gewann 5. Preis und stellte einen Rekord für „Auto-schlitten“ auf – er fuhr 1 km in 57,8 Sekunden und 3 km – in 1 Minute, 21,8 Sekunden. Im Mai 1913 auf der IV. Internationalen Automobilausstellung in St. Petersburg wurde „Mercedes-Kégresse“ der Öffentlichkeit vorgestellt. 1914 ließ Kégresse seine Erfindung in Russland und in Frankreich patentieren. Infolge der Entmachtung des Zaren im Sommer 1917 verließ Adolphe Kégresse Russland und ging nach Frankreich zurück, und wurde 1919 von der Firma „Citroën“ angestellt, wo er in den Zwanziger und Dreissiger Jahren zusammen mit Ingenieur Jacques Hinstin an der Weiterentwicklung seiner Erfindung arbeitete. (am Bekanntesten dürften die Citroën C6-Kégresse der „Croisière Jaune“ sein, die bis nach China führen). Er starb 1943 in Croissy-sur-Seine.

„aldomojus usenist“
«Ex Oriente Lux»
Stanislav Kiriletz A.M.
Wilhelmstrasse. 51
D - 63911 Klingenberg
www.kiriletz.de



AUSBLICK

Dieses Heft lebt von den verschiedenen Beiträgen unserer Mitglieder aus aller Welt. Es zeigt, dass das Automobilfieber und die Oldtimerszene im Speziellen keine Grenzen kennt und sich über den ganzen Globus erstreckt.

Für mich als Redaktor bestätigt dies, dass wir eine aktive und eingeschworene Gesellschaft sind und die gefundenen «Schätze» nicht nur für uns behalten. Vielen Dank allen, die zu dieser Ausgabe des Citroën Traction Avant Clubheftes beigetragen haben.

Die Sommerpause naht und die Ferien sind wohlverdient. Ich bin überzeugt, dass auch in den nächsten Monaten wieder viel erlebt wird. Wir sind alle gespannt, was unsere Mitglieder mit den Tractions alles unternommen haben! Mit diesen Gedanken wünsche ich Euch schöne Sommerferien.

Es grüsst Euch

Euer Hans Georg Koch 

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepflingen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	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.-- pro Ausgabe
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:

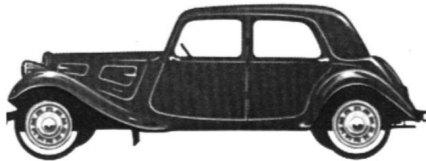
Adresse: PLZ / Ort:

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 Oldtimermarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

