

° CITROËN °



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

3/2014

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

### Präsident

**Fritz Müller**

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

### Vizepräsident

**Rudolf Weber**

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 079 402 22 85  
rudolf@weber-gubser.ch

### Kassier

**Walter Schmid**

In Lampitzäckern 54  
8305 Dietlikon  
P 044 833 59 28  
N 079 772 95 28  
w.schmid@glattnet.ch

### Aktuar

**Hans Georg Koch**

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

## Regionale Organisationsgruppen

### Ost

**Markus Roth**

am Landsberg 5  
8330 Pfäffikon  
P 044 950 08 64  
mroth@emea.att.com

**Werner König**

Blumengasse 18  
8331 Auslikon  
P 043 497 79 54  
N 079 569 04 72  
werner.koenig@gmx.ch

**Hans Bollhalder**

Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80  
bo-sto@gmx.ch

### Nord

**Rudolf Jutz**

Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 079 636 65 65  
Fax 052 213 71 74  
jutz-osm@gmx.ch

**Hans-Peter Rubitschon**

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

**Peter Weber**

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

### West

**Ernst Mühlheim**

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

**Felix Blaser**

Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
P 032 384 23 40  
N 079 179 64 60  
ctas.blaser@gmail.com

**Roland Ledermann**

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

### Süd

**Edgar Stocker**

Bahnhofstrasse 2  
6102 Malters  
P/G 041 497 11 36  
Fax 041 497 40 36  
stockermode@regio.com.ch

**Hans Herzog**

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

**Urs Steiner**

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

### Redaktion

**Hans Georg Koch**

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

### Mitglieder- verwaltung

**David Stahel**

Hinterdorfstrasse 33  
8412 Hünikon  
P 052 222 63 43  
G 079 666 40 46  
stahel@pop.agri.ch

### Archiv Technische Auskünfte

**Walter Rey**

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

### Internet



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

### Bibliothek

**Josef Burri**

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

### Internet

**Rudolf Weber**

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

### Bankverbindung

**Raiffeisenbank Gürbe**

3665 Wattenwil  
IBAN: CH51 8009 8000 0046 6168 3  
BIC: RAIFCH22  
BC: 80098

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

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>Rodage</b> .....	<b>2</b>
<b>Treffen und Termine</b> .....	<b>4</b>
<b>Grillplausch Region West 5. 7. 2014</b> .....	<b>5</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>8</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>10</b>
<b>Nebelspalter 1986</b> .....	<b>11</b>
<b>Das historische Bild</b> .....	<b>12</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>14</b>
<b>40 Jahre Citroën CX</b> .....	<b>15</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>20</b>
<b>ICCCR 2016</b> .....	<b>21</b>
<b>Sieg der Unvernunft</b> .....	<b>22</b>
<b>Sonderausstellung Citroën</b> .....	<b>25</b>
<b>Elektrische Traction</b> .....	<b>26</b>
<b>Oldtimertreffen Boppelsen</b> .....	<b>28</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>30</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>34</b>
<b>Inserate</b> .....	<b>38</b>
<b>Ausblick</b> .....	<b>40</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>40</b>

## Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

c-motion Garage GmbH  
Fahrzeuge und Ersatzteile,  
Service und Reparaturen  
Höhenweg 3  
8564 Wagerswil  
Tel 071 657 24 36  
www.c-motion.ch

CTAS  
Felix Blaser  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
Tel 032 384 23 40  
Natel 079 179 64 60  
ctas.blaser@gmail.com

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

Oldtimer Werkstatt  
Service und Reparaturen  
Daniel Eberli, Im Chellhof 3  
8463 Benken ZH  
Tel 052 319 25 17  
Natel 079 417 44 21  
eberlid@swissonline.ch  
www.oldtimer-taxi.ch



# RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Heute möchte ich Euch von einem Besuch in einem ganz speziellen Laden berichten:

Unser Mitglied Erwin Herzog erzählte mir von einem Lampenladen der besonderen Art, auf der Suche nach speziellen 6 Volt Lampen sei er durch Zufall auf diese Adresse aufmerksam geworden: Durlux AG, Lyonstrasse 14 in Basel. Er finde das einen genialen Laden für alle alten Lampentypen und er möchte mir diesen Shop mal zeigen.



Eigentlich fehlten in meinem Sortiment schon seit einiger Zeit Soffittenlampen. Auf dem Wunschzettel standen 6 Volt mit 5 Watt und 11 mal 39 mm, das Gleiche mit 10 Watt sowie die 10 Watt-Lampen in 44 mm Länge.

Wir fanden zusammen einen Termin und fuhren also nach Basel ins Dreispitz-Areal, wo diese Lyonstrasse zu finden ist.



An der besagten Adresse steht ein altes Industriegebäude. Bereits hinter der Eingangstüre bemerkt der Besucher, dass in diesem Geschäft die Zeit etwas stehen geblieben ist, was für uns als Liebhaber alter und schöner Sachen natürlich wohlwollend registriert wird: Die freundliche und hübsche Einrichtung des Büros und des Empfangsraumes im Empire-Stil verbreitet einen besonderen Charme. Auf der Infotafel kann der Besucher lesen, dass die Firma seit über 70 Jahren besteht. Im Weiteren wird dem Besucher erläutert, dass auch modernste LED-Leuchten im Angebot des Hauses sind. Auf der Home-Page

**Seit 70 Jahren Ihr Fachberater für Ihre Beleuchtung!**

Ob im öffentlichen Raum, Gastgewerbe, Industrieanlagen, Einzelhandel, Büro, Krankenhaus, Universität oder für zu Hause.

Spezialisiert auf Kleinglühlampen!

(LED-Lampen, Soffittenlampen, Glimmlampen, Kugel - Röhrenformlampen, Halogen, Autolampen, Operations-Mikroskopelampen, Leuchtstofflampen, Energiesparlampen, Kompaktleuchtstofflampen, Entladungslampen, Kompakte Entladungslampen, Haushaltslampen - Allgebrauchslampen, etc.)  
Sollten Sie Ihre Lampe nicht finden können, so rufen Sie uns an oder kontaktieren uns per Mail.

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

**DURLUX AG**

Lyon-Strasse 14, Postfach 25, CH-4023 Basel  
Telefon +41 (0)61 692 92 92, 076 408 10 59  
Telefax +41 (0)61 692 15 05  
[durlux@bluewin.ch](mailto:durlux@bluewin.ch)







unter [www.durlux.ch](http://www.durlux.ch) kann man die Vielfalt des Angebotes ansehen.

Hinter der nächsten Türe verbirgt sich das sehenswerte Lager. Es ist nicht etwa abgesperrt, absolut genial! Auf hohen Regalwänden lagern Tausende von Glühlampen aller Arten! Eine ganze Regalwand ist nur für 6 Volt und 12 Volt Birnen für unsere Oldies reserviert! Wir wurden von Fränzi Grieder freundlich bedient. Sie zeigte uns die riesige Vielfalt der gelagerten Autobirnen. Zur besseren Orientierung benutzt Frau Grieder auch eine Übersichtszeichnung mit den Socketypen. Falls die Firma einen Typ nicht auf Lager hätte, könnte sie auch innert kurzer Frist diesen aufreiben.

Aber auch moderne Systeme und LED Leuchten sind vorrätig. Frau Grieder riet uns, vor dem Besuch jeweils nachzufragen, ob die gesuchte Birne oder Leuchte vorrätig sei, damit man keinen unnötigen Weg machen muss.

Es ist auch möglich, entsprechende Lieferungen per Post zu bestellen. Beim Bezug von 10 Lampen wird Rabatt gewährt. Frau Grieder war auch bestens über unseren Club informiert und war begeistert von unserem Internet-Auftritt. Wer weiss, vielleicht haben wir einen weiteren Fan unserer Autos getroffen und vielleicht kommt Frau Grieder mal auf einen Traction-Ausflug mit?

Bereits ist das erste Halbjahr vorbei und auch schon einige Ausflüge sind vorbei. Es stehen uns aber noch weitere Hauptevents bevor: Ich freue mich jetzt schon auf die Ausfahrt der Region Süd, wo wir am 17. August eine Köhlerei besichtigen werden und sicher viel Wissenswertes über diesen alten Beruf erfahren werden. Dann geht's Schlag auf Schlag: Im September dürfen wir wiederum an einer grossen Ausfahrt nach Frankreich teilnehmen. Den Abschluss der grossen Treffen macht dann die Region OST. Am 28. September werden wir den Rädlitreff besuchen.

Da läuft was in unserem Club!!!

Liebe Grüsse schicke ich Euch aus dem Baselbiet und gäbet Sorg bim Ränke!  
Bis bald, Euer Präsident

Fritz Müller

# TREFFEN UND TERMINE

## Clubanlässe

- 9. 8. 2014 Grillplausch Nord
- 17. 8. 2014 **Ausfahrt Süd**
- 24. 8. 2014 Hecktriebler Ausfahrt
- 28. 9. 2014 **Ausfahrt Ost**
- 29. 11. 2014 Jahresschlusshöck Nord, Gundetswil
- 3. 12. 2014 Chlaushöck Zentralschweiz in Willisau
- 6. 12. 2014 Chloushöck Region West

## Stammtische

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

## Weitere Treffen und Daten

- 16. 8. 2014 Oldtimer im Walzwerk, Autos und Motorräder treffen sich in der alten Aluminiumfabrik Münchenstein ([www.ovw.ch](http://www.ovw.ch))
- 16. - 17. 8. 2014 Oldtimershow Langenbruck ([www.altesblech.ch](http://www.altesblech.ch))
- 24. 8. 2014 Oldtimertreffen Vaduz ([www.oldtimermesse-ch.com](http://www.oldtimermesse-ch.com))
- 31. 8. 2014 Oldtimertreff Bleibach  
Oldtimer aus der Luft und von der Strasse ([www.fluegerli.ch](http://www.fluegerli.ch))
- 6. 9. 2014 GP Safenwil ([www.oldtimergrandprix.ch](http://www.oldtimergrandprix.ch))
- 14. 9. 2014 Oldtimer Sunday Morning Treffen mit Oldtimercorso durch Zug  
([www.osmt.ch](http://www.osmt.ch))
- 13. - 14. 9. 2014 80 ans de la Traction Avant, Jubiläumstreffen  
La Ferté-Vidame, Frankreich  
([www.la-traction-universelle.org](http://www.la-traction-universelle.org))
- 21. 9. 2014 Historische Verkehrsschau Altenrhein ([vhvaltenrhein.ch](http://vhvaltenrhein.ch))
- 27. -28. 9. 2014 Bourse d' échanges Lipsheim ([voitureancienne.org](http://voitureancienne.org))

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



**Redaktionsschluss für Heft 4/2014:**

**9. 8. 2014**

# GRILLPLAUSCH REGION WEST 5. 7. 2014

## Samschtagsfahrtli

Nach einer stürmischen Nacht mit viel Blitz und Donner regnete es am Samstag-Morgen noch heftig. Mails und Telefonanrufe erreichten den Organisator betreffend eines Verschiebedatums. Alle Anfragen wurden psychologisch in Richtung Optimismus gewendet, denn laut Radarbild war um die Mittagszeit eine deutliche Wetterbesserung zu erwarten und siehe da: Der Wettergott war den Tractionisten hold!

Um 13 Uhr trafen sich dann knapp 40 Personen in der Taverne in Langenbruck. Beda und Margaret waren im offenen Cabriolet angereist - Respekt!





Um 13.30 Uhr fuhr dann die Wagenkolonne durch das historische Städtchen Waldenburg nach Tschoppenhof. Diesen Ortsnamen findet Ihr auf keiner Strassenkarte, denn der richtige Name des Dorfes heisst Liedertswil. Da aber vor langer Zeit eine Familie Tschopp in ihrem Bauernhof das einzige Restaurant beheimatete, ging man eben in den Tschoppenhof und nicht nach Liedertswil! In besagtem Restaurant bekamen wir vom Wirtepaar Anna und Franz Rudin einen Apéro serviert, welcher vom Verein gesponsert war.

Nach einer Stunde ging's weiter nach Titterten, Arboldswil Bubendorf und Liestal, Richtung Sissach. In der Nähe der Begegnungszone haben wir nochmals aufkolonniert und sind gemeinsam durch die Begegnungszone von Sissach gefahren. Viele Leute blieben stehen und liessen sich das schöne Bild unserer Tractions nicht entgehen. Die Weiterfahrt durch das Homburgertal führte uns schliesslich nach Läuelfingen in die Schraubersyna-



goge. Dort erwartete uns bereits ein gedeckter Tisch und Walti, der Bruder von Trudy, hatte rasch ein grilliertes Häppchen bereit: Grilliertes Kalbsbrät mit Chilli gewürzt auf Toastbrot. Anschliessend gab es feine grillierte Fleisch-Stücke Roast-Beef, Lamm, Schweinsfilet und Poulet zu 5 verschiedenen Salaten. Die Grilladen und Salate (alle von Walti selber gemacht) waren absolut spitze. Für mich war der frische Kartoffelsalat (ohne Mayonnaise) 2 – 3 Mal eine Sünde wert. Auch den Helferinnen Irene, Barbara und Trudy möchte ich für ihren grossen Einsatz danken! Als Abschluss gab's dann noch das Piece de Résistance: Die grillierte und flambierte Banane mit Vanille-Glace!



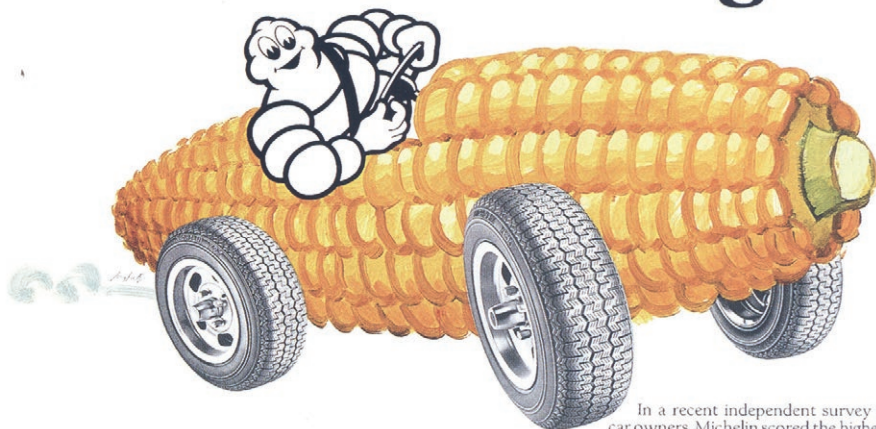




**THOMAS GILG**

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

## Sweet cornering.



In a recent independent survey of car owners, Michelin scored the highest marks for good road holding and handling.

Twice as many as the next highest ranked make of tyre.

Switch to **MICHELIN**  
and insist on no other.





Es wurde bereits dunkel, als die letzten Besucher sich in Richtung Heimat bewegten. Dank der grossen Teilnehmerzahl, dem recht guten Wetter war dieses Fährtdli ein gelungener Event, konnten doch wieder viele neue Kontakte geknüpft werden und evtl. wurden sogar neue Freunde gewonnen!

Fritz Müller, 6.7.2014



## Blaser

## Citroën Traction Avant

## Service



**STOP**

### Citroën Traction Avant 11 CV

- » Bremsen okay?
- » Bremsflüssigkeit ersetzt?
- » Radbremszylinder gewartet?

**Super, alles in Ordnung!**

**Für alle anderen mein Angebot:**

### Bremsenservice

- » Vier neue veredelte Radbremszylinder
- » Bremsflüssigkeitsersatz DOT 4
- » Einstellungen Bremsbacken und Handbremse

**Pauschal Fr. 890.-**

Angebot gültig bis 30. Juni 2014  
Ausführungen nach Absprache

CTAS  
Blaser Felix  
Stockhornweg 15  
3250 Lyss  
N: 079 179 64 60  
E: ctas.blaser@gmail.com



Mein alter Kamerad aus der Rekrutenschule, Edi Franz aus Bern, hat mir dieses Bild aus dem Nebelspalter von 1986 zugesandt. Er hat es offenbar von seinem Nachbarn, Bruno Schwytter erhalten.

Herr Schwytter findet die Wahl einer Traction zur Darstellung dieses Sujets sei ausgezeichnet. Das Bild passt meiner Meinung sehr gut in die Ferienzeit, wo wir alle vom Urwald und vielen wilden Tieren träumen und per Fernseher praktisch jeden Tag in Brasilien sind. Man beachte, dass zwei Affen in der Traction sitzen!!

Vielen Dank an Bruno Schwytter und Edi Franz für diesen originelle Beitrag.



# DAS HISTORISCHE BILD



Wer ihnen in die Quere kam, wurde getötet: Clyde Barrow und Bonnie Parker auf einer undatierten Aufnahme. (National Library of Congress, cph 3c34474)

Das Ende kam am 23. Mai 1934 auf dem Highway 154 im Norden Louisianas. Sechs Polizisten lockten Bonnie Parker und Clyde Barrow in den Hinterhalt und eröffneten das Feuer auf sie. 16 Sekunden dauerte der Kugelhagel. Bei der Obduktion fanden sich später insgesamt 43 Einschusslöcher an den beiden Leichen.

Bonnie und Clyde gingen als das wohl legendärste Gangster-Duo in die Geschichte ein. Zwei Jahre lang narnten die beiden auf ihrem Streifzug durch den Mittleren Westen der USA die Polizei. Die beiden verübten mehr als hundert Straftaten: Morde, Entführungen, Bank- und andere Raubüberfälle sowie Autodiebstähle.

Viel Geld erbeuteten die beiden nicht. Umso grösser sind die Legenden, die sie umranken. Bonnie und Clyde inspirierten Nachahmer, Buchautoren. Und Warren Beatty und Faye Dunaway wurden mit dem Film über das legendäre Gangster-Duo zu Weltstars.

Die Faszination für Bonnie und Clyde hält bis heute an. Vor zwei Jahren kamen ihre Habseligkeiten, inklusive zwei Pistolen, unter den Hammer. Mehr als eine Million Dollar brachte die Auktion ein. Dies ist ein Vielfaches dessen, was die beiden während ihrer gesamten kriminellen Laufbahn erbeuteten.

Dominik Buholzer in der Neuen Luzerner Zeitung, 23.5.2014



Leider kein Gangster-Citroën. Der Ford V8 (Model 18) mit den zahlreichen Einschusslöchern, in welchem Bonnie Parker und Clyde Barrow ums Leben kamen. Clyde Barrow schrieb vor seinem Ableben Henry Ford einen Brief in welchem er die Qualitäten des Autos lobte, Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, Strassenlage und Komfort. (Bild: Wikipedia.de, 26.6.2014)



A vintage black car is parked in a Parisian setting, with the Eiffel Tower visible in the background. The scene is decorated with red and white striped bunting and figures in traditional attire. The car is the central focus, with its headlights and grille clearly visible.

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](mailto:stockermode@regio.com.ch)





# 40 JAHRE CITROËN CX

www.autoscout24.at, (mh/sp-x) 11.03.2014, Bilder: Citroën

**Er sollte die göttliche DS beerben und für die kriselnde Marke im Zeichen des Doppelwinkels alles auf Anfang setzen. Eine Mammut-Aufgabe, die der Citroën CX auf seine eigene Weise grandios bewältigte. Ob vor Präsidentenpalästen, an Taxiständen oder als Rallyechampion - der CX schrieb Geschichte und avancierte zum Millionenseller. Daran änderten auch gelegentliche Pannen nichts.**

Ausgerechnet die Grande Nation muss sich heute mit profanen Mittelklassemodellen begnügen, wenn es um prestigieuse staatstragende Auftritte vor dem Elysée-Palast geht. Da werden sich viele Franzosen wehmütig an die glanzvollen Paraden luxuriöser Limousinen unter früheren Staatspräsidenten erinnern. Etwa an das Jahr 1974, als der futuristische Citroën CX vorgestellt wurde und mit gepfeilter Linie dem Überschalljet Concorde Konkurrenz zu machen schien. Tatsächlich stand schon der Name der stromlinienförmigen Limousine für einen souveränen cW-Wert (französisch: CX). Und rekordverdächtig schnell war der CX ebenfalls – zumindest für Vierzylinder-Limousinen seiner Leistungsliga.



## **Für Präsident und Ruhrpott-Kommissar**

Entsprechend rasant hielt die neue Avantgarde von Citroën Einzug in den präsidentialen Fuhrpark - wo sie gleich auf zwei weitere Markengeschwister traf. War 1974 für Citroën doch das legendäre „Drei-Königsjahr“, in dem die Marke im Zeichen des Doppelwinkels mit einem Flaggschiff-Triumvirat die ganze französische Oberklasse dominierte. An der Spitze der Citroën SM – von den Fans „Sa Majesté“ genannt –, der als von Karossier Chapron gebauter Landulet die Paraden von Präsident Valéry Giscard d’Estaing anführte. Dahinter die göttlich-genialen DS-Limousinen mit bereits fast 20jähriger Dienstzeit.

Für Frische sorgte der neue Citroën CX als designerter Nachfolger der DS. Eine Aufgabe, die das von Robert Opron entworfene skulpturale automobile Kunstwerk bravourös löste. Davon kündigt die Zahl von rund 1,2 Millionen CX Limousinen und Kombis, die Citroën

bis 1991 verkaufte – drei Mal so viel wie vom Nachfolger XM. Der Citroën CX war ein zeitlos moderner Freigeist, mit dem sich die wohlhabende Bourgeoisie ebenso gern schmückte wie die Staatsführung der DDR oder eher ungepflegt wirkende Raubeine wie TV-Tatort-Kommissar Horst Schimanski.

### Mit dem CX meistert Citroën die Krise

Bis es soweit war, musste Citroën aber erst einmal eine Existenzkrise überwinden, zu der die immensen Entwicklungskosten des CX nicht unerheblich beigetragen hatten. An den Rand des Ruins hatte der geniale Automobilkonstrukteur André Citroën („Wenn eine Idee gut ist, ist kein Preis zu hoch“) sein Unternehmen zwar bereits in den Anfangsjahren geführt. Die Situation vor 40 Jahren war aber doch außergewöhnlich dramatisch. Mitten in der Wirtschaftskrise der ersten Ölverknappung stand Citroën vor dem Aus. Hohe Entwicklungskosten für den Kreiskolbenmotor, der auch für den CX angedacht war, sich jedoch als Irrweg erwies, die neuen Modelle SM, GS und CX und schließlich der Bau des hochmodernen, teilautomatisierten Werks Aulnay-sous-Bois für die Fertigung des CX hatten die Kasse so sehr geplündert, dass ein staatlicher Überbrückungskredit benötigt wurde. Bewilligt wurde dieser aber erst, als Erzrivale Peugeot das Ruder bei Citroën übernahm.



Zwei Jahre später ging Citroën endgültig im neu gegründeten Konzern PSA Peugeot Citroën auf – und der Überbrückungskredit konnte vorzeitig zurückgezahlt werden. So gut liefen die Geschäfte mit dem CX bereits. Tatsächlich war „Fahren wie Gott in Frankreich“ so populär wie einst mit der DS, die 1975 ihrem Nachfolger endgültig das Feld überließ. Nicht nur in Deutschland, auch auf vielen anderen Exportmärkten konnte Citroën mit dem CX sogar Peugeot überholen und um den Rang des größten französischen Importeurs kämpfen.

### Anders als die anderen

Was machte den Citroën CX zum neuen Star auf Direktionsparkplätzen, vor Supermärkten, an Taxiständen und als Chauffeurlimousine auf der Avenue des Champs-Élysées? Es war die Fortschreibung der Faszination, mit der sich zuvor die DS-Modelle in die Geschichte von Technik, Kunst und Kultur eingeschrieben hatten. Ein Talent, das europäischen CX-Konkurrenten wie Mercedes Strich-Acht und BMW 5er, aber auch S-Klasse und BMW 7er fehlte. Nicht einmal Avantgardisten wie NSU Ro 80 und die großen Rover V8 der Serie SD konnten hier mithalten.

Ganz anders sahen allerdings die Ergebnisse nüchterner Tests in der Fachpresse aus. Hier fuhr die damals beispiellos breite Familie aus CX selten ganz vorn, gleich ob es sich um Limousine, Prestige (mit Hochdach und 3,10 Meter Radstand), den familienfreundlichen Break oder die dreiachsigen Transportriesen von Tissier handelte (1,8 Tonnen Nutzlast bei 160 km/h Vmax). Ruhm ernteten die Tissier-Citroën als rasende Zeitungskuriere auf der Route Paris-Frankfurt. Doch die Rostanfälligkeit früher Citroën CX und anfänglich desaströse Ergebnisse in Dauertests beschädigten sein Image. In einem 80.000-Kilometer-Dauertest machten über 100 Mängel eine Limousine zum Stammkunden in Werkstätten. Auch der Wertverlust war überdurchschnittlich. Seine Anziehungskraft verdankte das französische Flaggschiff anderen Gründen.

### Flach, lang, geräumig

Wie groß die Ausstrahlungskraft des CX war, zeigte sich bei der Wahl zum Medienpreis Auto des Jahres. Dort holte der Citroën 1975 den Titel und verwies den in seiner Klasse noch revolutionäreren Kompakten VW Golf mit riesigem Abstand auf Platz zwei. Die Gründe für diese Erfolge? Äußerlich war es die ultraflache Stromlinie von nur 1,36 Meter (kaum höher als ein Porsche 911) bei einer repräsentativen Länge von 4,63 bis 4,91 Meter (CX Prestige). Im Interieur begeisterte der opulente Raum für die Fondpassagiere dank eines riesigen Radstandes, der im CX Prestige mit 3,10 Meter sogar den Rolls-Royce Silver Shadow übertraf. Nicht zu vergessen der 1975 eingeführte Großkombi CX Break, der sich rühmte, weltweit geräumigster Frontantriebskombi zu sein.



Nicht fehlen durften im CX der spacie Kommandostand mit digitaler Lupeninstrumentierung (in späteren CX durch konventionelle Rundinstrumente ersetzt) und das hydro-pneumatische Fahrwerk für eine Fortbewegung, die nur als Gleiten oder Dahinschweben bezeichnet werden konnte. Schließlich verfügte der CX über eine Servolenkung mit Hochdruck-Hydraulik, die sich automatisch zentrierte, sogar im Stand. Das alles waren letztlich Evolutionen aus der DS, ebenso wie der bescheidende 102 PS leistende 2,0-Liter-

## *Alles rund ums Auto!*

- Neuwagen-Verkauf
- Oldtimer-Spezialist
- Top-Finanzierungskonditionen
- Service und Reparaturen aller Automarken
- Abgastest (auch für Dieselfahrzeuge)
- MFK Bereitstellung/Vorführung
- Klimaanlage-Unterhalt
- Karosserie
- Frontscheiben Austausch/Reperatur
- Motorrevisionen
- Einlagerung von Reifen und Rädern
- Ersatzfahrzeuge
- Abschlepp-Service
- Versicherungs-Schäden
- Feriencheck

Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb, darum haben wir für all Ihre Anliegen offene Ohren.



Basis-Vierzylinder, der von der Göttin übernommen wurde. Dennoch präsentiert sich der CX als neu komponiertes Kunstwerk. Ein Kunstwerk, das Frankreich auf der Straße an die Spitze führen sollte, so wie die Concorde am Himmel und der Hochgeschwindigkeitszug TGV auf der Schiene.

### Auf Rekordjagd

Zunächst gelang dem CX dies im Motorsport bei materialmordenden Staub- und Schlamm-schlachten: 1977 belegte die Limousine die ersten fünf Plätze der Rallye Senegal und bei der Marathon-Rallye London-Sydney ging der Konstrukteurs-Titel nach Frankreich. Der erste Selbstzünder von Citroën, der CX 2200 D, errang 1978 bei der Rallye Monte Carlo den ersten Platz unter den Diesel-Pkw. Nach Überwindung der Kinderkrankheiten konnten die Citroën also auch zuverlässig sein. Vor allem aber waren sie schnell und sparsam. Als Turbodiesel mit Ladeluftkühlung rannten die gerade einmal 120 PS leistenden sanften Riesen 192 km/h schnell, nachdem sie den Sprint von Null auf Tempo 100 in nur 10,9 Sekunden bewältigt hatten. Im Jahr 1987 waren dies Weltbestwerte für Vierzylinder-Selbstzünder. Sogar in der Sechszylinder-Liga machte der CX seinem Werbeslogan „Ein Diesel wie Champagner“ Ehre. Andererseits konnte das 2,5-Liter-Kraftwerk auch knausern: Gerade einmal 4,9 Liter bei Tempo 90 gönnte sich der Diesel. In dieser Hubraumkategorie ebenfalls rekordverdächtig.

Der stärkste Benziner gab derweil 168 PS ab und nannte sich CX 25 GTi Turbo. Optische Speed-Symbole wie der hohe Doppelspoiler, Doppelreflektoren und das T-Zeichen auf der Motorhaube warnten vor dem fast 220 km/h schnellen Autobahnraser, der alle anderen Vierzylinderlimousinen verbrannte. Aggression war dem Tempo-Weltmeister aber eigentlich fremd. Viel schöner war das Schweben auf Wolke sieben, vor allem im fürstlichen Fond des Lieblings langer Strecken. Eine Disziplin, die der CX nicht weniger als 17 Jahre beispielhaft beherrschte. Dann ging er zugunsten des neuen XM in den Ruhestand – ohne wirklich alt zu sein.



Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren  
auch Ihren Citroën



**Retrogarage**  
 Christian Heussi  
 Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen  
 Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22  
 chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch  
 Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

**Grosses Ersatzteillager**  
 Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde  
 Lamellenkupplungen für 15-Six  
 Vorführen von Veteranenfahrzeugen  
 Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus





11 augustus, august, août

# ICCCR 2016 NEDERLAND



## Nieuwsbrief, Newsletter, Bulletin, Rundschreiben

### Landgut Middachten wird 2016 zum ICCCR-Event / Provinz Gelderland

Das 16. ICCCR findet im August 2016 auf dem niederländischen „Landgut Middachten“ in Rheden statt. Das Landgut (aus dem 17. Jahrhundert) ist UNESCO Denkmal und liegt nördlich von Arnhem, zwischen dem Nationalparks „Veluwe“ und dem „Ijssel“-Fluss. In der Nähe der 300jährigen Geschichte diese Anlage finden sich mittelalterliche Städte, Kunst, Kultur, Sport, Aktivitäten, Natur und Ruhe.

Neben der imposanten Burg und der historischen Gartenanlage, ist ausreichend Platz für alle Art von Aktivitäten während dem ICCCR.

Das Landgut Middachten liegt inmitten der Provinz Gelderland. Eine attraktive Provinz, in der es viel zu sehen gibt und das für alle Altersgruppen .

### Hier die Internetseiten zur Vorabinformation (leider nur in Niederländisch):

[www.middachten.nl](http://www.middachten.nl)

[www.rheden.nl](http://www.rheden.nl)

[www.veluwezoom.nl](http://www.veluwezoom.nl)

[www.geldersestreken.nl](http://www.geldersestreken.nl)



Am 23. April 2014 wurde offiziell der Vertrag zwischen dem ICCCR-Organisationsteam (in Vertretung William Klein Lankhorst), dem Eigner des Landgutes Middachten (Franz Graf zu Ortenburg) und dem Stadtrat aus Rheden (Hans Elsenaarwar) unterzeichnet.

Diese Unterzeichnung nahm man zum Anlass eine kleine Veranstaltung mit vielen passenden Young- & Oldtimern zu organisieren.

### Ticket-Verkauf

Eine Online-Anmeldung ist, für alle Länder!, ab Montag (11.08.2014) mit den bekannten Zahlungsmodalitäten möglich.

Mehr Infos hier: [www.icc2016.nl/web/pre-tickets](http://www.icc2016.nl/web/pre-tickets)

Kleiner Hinweis: Für Kinder die nach dem 11.08.1998 Geburtstag haben, ist der Eintritt auf dem kompletten ICCCR-Event frei! Bitte den Personalausweis nicht vergessen!



# SIEG DER UNVERNUNFT

von Daniel Eberli, 30.6.2014

**Nein, dies ist kein Beitrag über eine vorgezogene Altersdemenz. Ich hatte NICHT vergessen, dass bereits zwei fahrbereite Hecktriebler bei mir herumstehen... Der nachfolgende Bericht soll zeigen, dass die Geschichte nicht ganz einfach ist. Wie fast immer, enthält er im zweiten Teil auch einen Hinweis auf eine technische Panne und das Vorgehen, die Ursache zu ermitteln.**

Es ist kaum zu glauben: Noch bevor das Taxi zum ersten Mal an einem Treffen des CTAC auftauchen konnte, hat die Population der fahrbereiten Citroën Hecktriebler in meiner Garage auf magische Art und Weise um weitere 50% zugenommen. Wenn es nun Leute gibt, die denken, „Der spinnt“, so kann ich dies nachvollziehen...

Ich bin bekanntlich ein praktisch-analytisch denkender Mensch, der in der Regel auf dem Teppich bleibt – auch wenn dieser zuweilen schwebt. Es fällt mir leicht, Wirkung und Ursache zu verknüpfen. Als Beispiel hierfür möchte ich aufführen, dass ich die Tatsache, dass mir bei der letzten Fahrt mit dem offenen AC4 Torpédo die Mütze vom Kopf flog und auf der Mittellinie landete, damit in Verbindung führen konnte, dass ich mir mal wieder die Haare schneiden lassen sollte.

Ich bin meistens ein recht vernünftiger Mensch. So habe ich – zum Beispiel – bis heute KEINE Kegresse gekauft, obwohl mich diese Art von Fahrzeugen sehr fasziniert. Berichte darüber gibt's auf der Webseite des CTAC. Und: Nun ja, ich kann mir leicht vorstellen, dass es Leute gibt, die nach dem Lesen des Artikels „Allô Taxi! – AllôPiéton!“ „Vernunft“ etwas anders definieren würden... ([www.tractionavant.ch/Berichte/2009/Taxi/taxi.php](http://www.tractionavant.ch/Berichte/2009/Taxi/taxi.php)) Wie auch immer: Aus Neugierde schaue ich mir gelegentlich die Angebote an klassischen Citroën auf der Webseite von autoscout24 an. Schon im letzten Jahr war mir dabei ein schönes AC6 Cabriolet Jahrgang 1930 aufgefallen. Mit dem Kommentar „interessant“ klickte ich es dann weg und kümmerte mich um meinen Alltag.

Irgendwie – es könnte sein, dass meine Frau Agi dabei nicht ganz unschuldig war – stolperte ich in diesem Frühling wieder über das Inserat. Über mehrere Tage schaute ich es mir immer wieder an. – Es war wirklich ein schönes Fahrzeug, und dazu in der Schweiz fast oder ganz einmalig. Mir sind zwar mehrere C6 bekannt, aber kein Cabriolet. Gemäss „Toutes les Citroën“ wurde die Karosserie „Cabriolet Quatre Places“ auch nur von Oktober 1928 bis September 1930 gebaut. Man müsste doch sehen, dass dieses Auto in der Schweiz bleibt.

Ich kontaktierte die Verkäuferin, eine rüstige, unverheiratete Rentnerin, welche das Auto selbst während 30 Jahren gefahren hatte, und informierte mich über die Details. Das Cabriolet war wirklich in gutem Zustand. Auf Grund meiner vernünftigen Überlegung sagte ich der Verkäuferin dann aber schweren Herzens am 15. April ab – wohl wissend, dass ich den Verzicht bereuen würde. Ich informierte einige Kollegen, die möglicherweise an diesem Auto interessiert sein könnten. – Keiner reagierte innerhalb einer nützlichen Frist.

Dennoch liess mich das Angebot nicht ruhen, und schliesslich kam ich mit Agi überein, dass wir uns das Cabriolet anschauen sollten, damit ich – als Kenner der Citroën Heck-

triebler – darüber Bescheid wusste. Warum sollten wir nicht in Anbetracht des frühlinghaften Wetters eine Ausfahrt an den Jura-Südfuss machen und uns das Auto anschauen? Am Ostermontag fuhren wir nach Biberist, lernten die sympathische Besitzerin kennen und machten eine grössere Ausfahrt im alten Citroën. Wir waren begeistert, und ich fühlte mich in meiner Überzeugung, dass dieses spezielle Cabriolet in der Schweiz bleiben müsste, bestärkt. Ob wir vielleicht doch selbst...? Es folgte eine Woche, in der ich meine Meinung viertelstündlich änderte. Ich bin normalerweise kein Mensch, der sich mit Entschlüssen schwer tut. Ich kann Fakten einander gegenüber stellen, abwägen und dann entscheiden. Ich bin bislang sehr selten schlecht gefahren damit. In diesem Fall standen jedoch harte Facts (bereits genug Autos, keinen Platz, keine Zeit, absolut unnötig) einer weichen „Tatsache“ (wäre blöd, wenn dieses Auto ins Ausland ginge) gegenüber. Dazu kamen Argumente ins Spiel wie „Wenn ich das Geld auf der Bank lasse, wird's auch weniger. Wenn ich ein Auto kaufe, dann macht es wenigstens Spass“ und „Wenn ich aus dem Schlafzimmerfenster schaue, sehe ich direkt auf den Friedhof. Keiner, der dort liegt, konnte sein Geld mitnehmen!“.

Agi, meine Ehefrau war mir auch keine Hilfe. Im Gegensatz zu anderen Paaren haben wir nie Streit wegen der Finanzen. Differenzen gibt's bei uns eher um die knappen Garageplätze.

Im Mai hatte ich nach einer Motorenrevision gerade ein Kundenfahrzeug fertig gestellt und bekam damit wieder etwas „Luft“ in der Garage. Irgendwann, als meine Meinung gerade mal wieder auf der Seite „müsste man doch kaufen“ war, griff ich zum Telefon, und damit war die Sache gelaufen.

Am 12. Mai fuhr ich mit einem Händler nach Biberist, um das Citroën Cabriolet sowie die dazu gehörende Menge von Ersatzteilen zu holen. Ein Freund half mir, die Teile, darunter ein Motor, ein Getriebe und je eine Achse, zu holen. In weiser Voraussicht hatte ich meinen Motorkran mitgenommen...

Seither haben wir schon kleinere Ausfahrten unternommen, und es war schön, die Ausrufe „Cool“ der Passanten hören zu können.

Am 12. Juni war ich mit Ruedi Weber verabredet, um ihm bei der Neukonstruktion des Kabelbaumes seines Traction Cabriolets behilflich zu sein. Vorher wollte ich beim Schlüsseldienst in Winterthur Türschlüssel für das Cabriolet machen lassen, denn die Vorbesitzerin hatte während all der Jahre, die sie das Auto besass, keine Möglichkeit gehabt, dieses abzuschliessen. Auf Grund der Nummer am Türschloss auf der rechten Seite – links gibt's ein kleines Hebelchen, um die Türe abzuschliessen – konnte man tatsächlich ein Set von Schlüsseln herstellen.

Voller Freude über die neuen Schlüssel setzte ich mich ans Volant des C6 und startete den Motor. Ich rollte vom Parkplatz einen halben Meter auf die Quartierstrasse – und dann starb der Motor. Es gelang mir nicht mehr, diesen zu starten, obwohl der Anlasser drehte.

Die Werkzeugsammlung, die ich an Bord hatte, war bescheiden. Immerhin hatte ich einen Kerzenschlüssel, aber es fehlte mir eine Prüflampe. Ich konnte einigermaßen ausschliessen, dass das Problem an der Benzinversorgung lag, denn der Vergaser tropfte bei den Startversuchen. Aus technischen Gründen war es für mich alleine nicht möglich, den Anlasser zu betätigen und gleichzeitig zu kontrollieren, ob bei den Zündkerzen ein Funke zu sehen war, denn der Anlasser wird bei diesem Auto mit einem Fusschalter betätigt,

und das Auto hat – im Gegensatz zur Traction – keine „Selbstmörder-Türen“. Immerhin konnte ich dank eines Messgerätes, welches mir freundlicherweise die Leute vom Schlüssel-Service zur Verfügung stellten, sicherstellen, dass auf der Zündspule Strom anlag.

Da die Kabel beim Zündverteiler verschraubt sind, war es mir auch nicht möglich, direkt an der Zündspule eine Kerze anzuschliessen, um so die Spule testen zu können.

Nach  $\frac{3}{4}$  Stunden kapitulierte ich und rief Ruedi Weber zu Hilfe. Er kam mit seinem Large vorbei. Zwar führte er weniger Werkzeug mit, als ich mir erhofft hatte, aber ich konnte mit seiner 6-Volt-Zündspule und seinen Zündkabeln Versuche anstellen. Dabei stellte ich fest, dass an der direkt mit der Spule verbundenen Zündkerze ein Funken entstand, wenn ich die Spule direkt an die Masse anlegte, dass aber es jedoch keinen Funken gab, wenn ich die Verbindung zur Masse über den Unterbrecher schaltete. Da der Zündverteiler beim C6 über zwei Unterbrecher verfügt, welche für je drei Zylinder zuständig sind, konnte ich praktisch ausschliessen, dass die Unterbrecher für den Ausfall der Zündung ursächlich waren. Es blieb somit nur der Kondensator.

Ich hängte diesen ab – und siehe da: Auch mit dem manuellen Betätigen der Unterbrecher am offenen Zündverteiler konnte ich einen Zündfunken erzeugen. Nach dem Zusammenbau der zerlegten Teile konnte ich – mit abgehängtem Kondensator – den Motor wieder starten und sogar mit Ruedis Traction als „Besenwagen“ los fahren. Allerdings lief das Auto nicht schön. Der Motor hatte viele Aussetzer und keine Kraft, so dass ich Ausgangs Töss auf einen Parkplatz fuhr.

Mit Ruedis Auto fuhren wir dann zu ETS Walder in Dübendorf, wo wir uns einen neuen Kondensator besorgen konnten. Nachdem dieser eingebaut war, schnurrte der 6-Zylinder wieder wie gewohnt, und wir konnten uns der Elektrik von Ruedis Cabriolet widmen.

Fazit: Ich werde die Werkzeugtasche im C6 besser ausstatten – und ein Zündkabel dazu legen, mit dem ich im Pannenfall eine Zündkerze direkt an die Zündspule anschliessen kann. Ich werde weiterhin ab und zu für Fahrten, die ich mit einem Auto machen muss, einen meiner Hecktriebler einsetzen, und damit ist die Chance, dass der Leser bei einer Fahrt durch das Zürcher Weinland einem Vorkriegs-Citroën mit einem breit grinsenden Fahrer begegnet, durchaus gegeben...







PANTHEON

# SONDERAUSSTELLUNG CITROËN



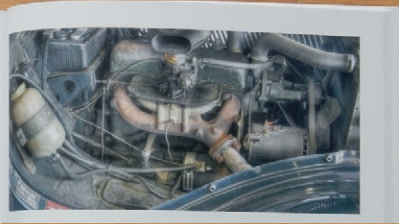
Mit der Eröffnung der Sonderausstellung «CITROËN» im Pantheon Basel ist auch der Ausstellungskatalog erschienen.

Neben einem Abriss über die Geschichte der Marke Citroën bis in die Neuzeit sind sämtliche Exponate in Farbe abgebildet und beschrieben. Zu jedem Fahrzeug gibt es Detailaufnahmen, die die Authentizität demonstrieren und auf die Eigenheiten des Fahrzeugs hinweisen. Dazwischen sind Archibilder und historische Citroën Reklamen eingestreut.

Ein ausgezeichnet gemachtes Werk das ein Sammelstück in der Bibliothek oder ein Geschenk für Citroën Fanatiker sein kann. 100 Seiten Genuss für Kenner.

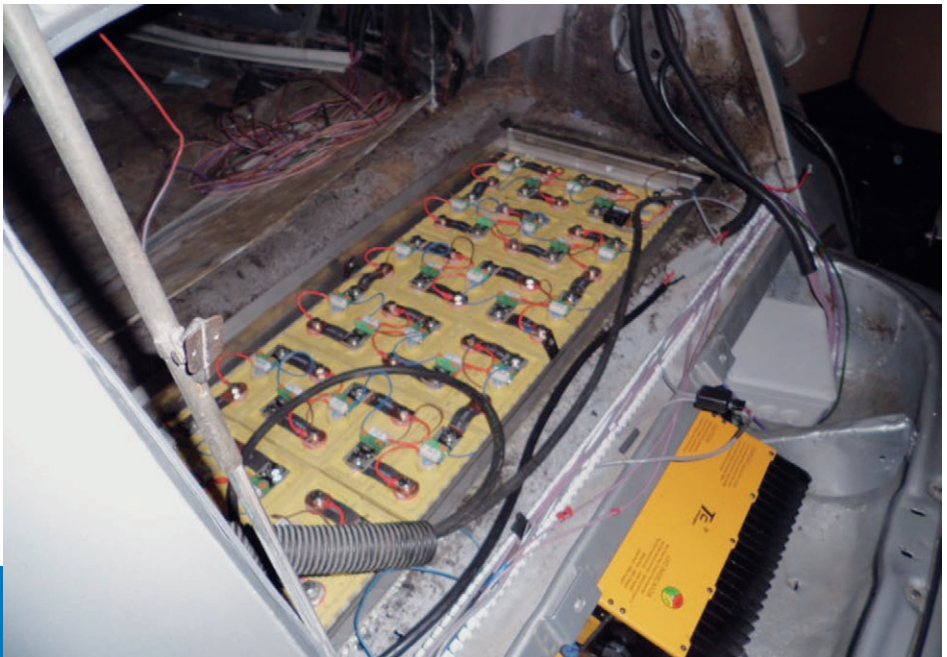
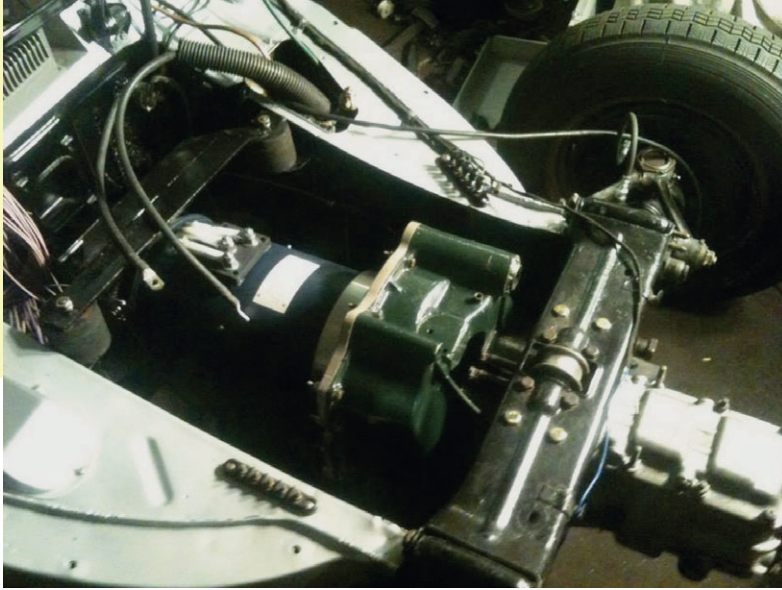
Das Buch ist im Museumsladen erhältlich und kostet Fr. 10.-, Text in Deutsch, Format 23x23 cm, brochiert, ISBN 978-3-925-3682-9-9

Online kann man über diesen Link einen Blick in die Ausstellung werfen:

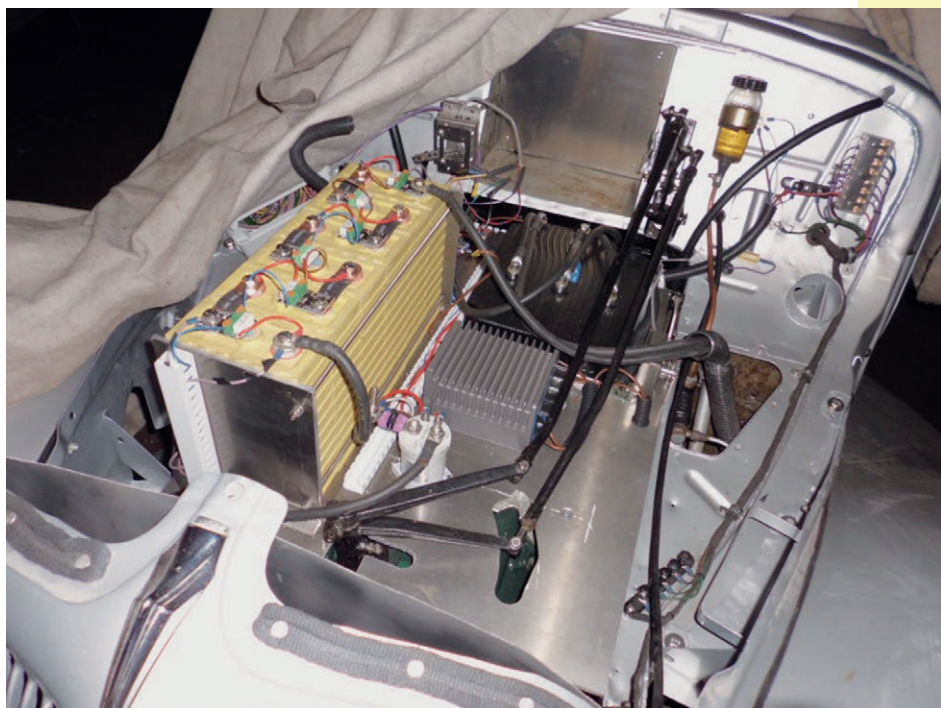


# ELEKTRISCHE TRACTION

Walter Homberger hat mir diese Fotos einer elektrifizierten Traction geschickt. Im gegenwärtigen Boom der Elektroautos kann auch die Traction Avant nicht hinten anstehen. Es ist zwar mit einigem Aufwand verbunden, wie man aus den Abbildungen sieht. Das Drehmoment für die Beschleunigung übertrifft aber den Anzug des ursprünglichen Benzinmotors. Eigene Erfahrungen mit einem elektrischen Porsche Boxster Cabriolet liessen mich als verbissenen Benzin-Automobilisten doch schon etwas staunen. Hingegen bei der Reichweite stand die Traction dann wieder deutlich besser da!







Batterien hinten anstatt des Benzintanks und vorne sieht man die elektronische Motorsteuerung in den verrippten Gehäusen. Wahrscheinlich müssen hinten dann die Federstäbe etwas hochgeschraubt werden, damit die Bodenfreiheit wieder stimmt. Warum man sich mit der Schaltung so viel Mühe macht, verstehe ich nicht. Mit dem Elektromotor braucht man nur noch einen Gang für alle Geschwindigkeiten, schalten ist passé!

# OLDTIMERTREFFEN BOPPELSEN

## Schöne Karossen treffen sich zum zehnten Mal

**BOPPELSEN** Am Sonntag-nachmittag rollten rund 150 aufpolierte, alte Schönheiten zum 10. Oldtimertreffen an. Über 1000 Schaulustige staunten, als die tollkühnen Piloten die Motoren ihrer edlen Kisten knattern liessen.

Garagist und Organisator Heinz Peterhans steht kopfschüttelnd zwischen glühendem Würstgrill und glänzenden Kühlergrills. «Unglaublich. Es sind über 150 Fahrzeuge und sicher mehr als 1000 Besucher. Der absolute Rekord, und wir haben keine Würste mehr», sagt der Gastgeber und wischt sich den Schweiss von der Stirn.

Vor zehn Jahren hat der heute 48-Jährige seine Kunden und Oldtimer-Fans zu einem Tag der offenen Tür in seine Garage zur Post eingeladen. In der Folge kamen jedes Mal mehr Besucher. Vor drei Jahren dann der Rekord: 80 Teilnehmer. Vorletztes Jahr fiel das Treffen buchstäblich ins Wasser, und auch im vergangenen Jahr waren das Wetter und die Besucherzahlen schlecht. Dieses Jahr zum zehnjährigen Bestehen verzeichnet der Veranstalter nun einen absoluten Besucherrekord. «Dass wir diesmal geradezu überannt werden, habe ich gar nicht zu hoffen gewagt», sagt er.

### Duftende Schönheiten

Viele der stark nach Abgas duftenden Schönheiten kommen aus der Region, aber es kreuzen auch Raritäten aus praktisch der ganzen Schweiz auf. Hunderte von Zuschauern erwarten die polierten Prunkstücke, die gerade von der gemeinsamen Ausfahrt zurückkehren und zwischen idyllischen Riegelbauten auf Parkplatzsuche gehen. «30 Kilometer Korso ohne Zwischenfall», zieht Teilnehmer Pedro Rüegg aus Dällikon Bilanz und streichelt seinem sechs Meter langen 76er-Cadillac Eldorado über die Haube, während der Nachmittagswind



Zu einem wahren Epizentrum der Oldtimerszene ist die Garage zur Post einen Nachmittag lang geworden.

Harmonikaklänge über das Volksfest trägt. Sie entspringen dem Instrument von Werner Gabi, der sich im Schatten auf einem Bänkchen niedergelassen hat. «Wir sind mit dem Velo da», singt der Watter dazu. Er ist mit seiner Frau Emmi im pinkfarbenen Ford Mercury angereist. Der 230 PS starke bonbonfarbene Schlitten mit Baujahr 1963 steht jetzt dicht umringt von Experten auf dem Dorfplatz. Gleich daneben startet die Bopplisserin Ana-Maria Auer ihren MG TD Baujahr 1951, dessen Lack zufällig das gleiche Blau hat wie der Himmel.

### Ältester Wagen von 1927

Umringt von Zuschauern, wirft Urs Kolb aus Embrach, tollküh-

ner Pilot mit Lederkappe, die Kurbel am Motor seines Salmons herum, hechtet dann zum Armaturenbrett, schaltet die Zündung ein. Es durchzuckt das Vehikel, dessen Speicheräder sich daraufhin langsam zu drehen beginnen. «Ah», rufen die Menschen erleichtert.

Später erklärt der Embracher den zahlreichen Schaulustigen, dass dieses stromlinienförmige, lärmende Voiture ohne Auspuff das älteste Fahrzeug auf dem Platz sei. «Baujahr 27. Zwei obliegende Nockenwellen und hergestellt vom Flugzeugbauer, der im Ersten Weltkrieg auch für die französische Armee produziert hat», sagt Kolb, und die Zuhörer staunen.

In einem 53er-Fiat Topolino Belvedere schläft mittlerweile die Irish-Setter-Hündin Philis, und deshalb bewacht ihr Herrchen Hans Gächter den Oldtimer höchstpersönlich. «Philis liebt das Rumoren und Rumpeln des Motors und kommt gerne mit», sagt er.

Während Philis im Topolino ihr Nickerchen macht, bildet sich gleich daneben ein Zuschauergrüppchen, um einen beigen Ford Anglia zu beäugen. «Ich habe damals in meiner Jugend als Student in England so einen Anglia für umgerechnet 500 Franken gekauft», erzählt einer der Besucher. Abends sei er immer einige Runden damit gefahren und habe danach den noch warmen Motor



Gemalt hat mir diese Seite Regula Huwyler, die mit dem ihrem schwarzen Traction auch an diesem Event teilgenommen hat. Vielen Dank.  
 Sorry, dass die Seite mit unserem Heffformat nicht kompatibel ist!



Bilder: Beatrix Bächtold

mit einer Wolldecke über Nacht zugedeckt. «Damit er morgens im dichten Nebel wieder anspringen konnte.»

**Tradition wird fortgesetzt**

Am späten Nachmittag machen sich Ford, MG, Cadillac und Co. wieder auf die Heimreise. Nach und nach leert sich der Platz um die Dorfgarage. Auch die Oldtimer-Traktoren tuckern wieder auf und davon. Zufrieden zieht Gastgeber Heinz Peterhans Bilanz. Er schwärmt von einem pannen- und unfallfreien Nachmittag unter Freunden. «Diese Tradition setze ich fort. Wie bis jetzt ohne Eintritt und ohne Startgebühr, dafür aber mit sehr vielen Gleichgesinnten. Beatrix Bächtold



Die drei wichtigsten Dinge seines Lebens hat Werner Gabi aus Watt mitgebracht: Den pinkfarbenen Ford Mercury, die Handorgel und Frau Emmi.



Der vierjährige Raphael Kniessel schaut in jedem Auto nach, wie viele Kilometer schon gefahren wurden.



Mit Topolino und Irish-Setter-Dame Phyllis ist Hans Gächter aus Bachenbühlach angereist.



Hier startet Ana-Maria Auer ihren himmelblauen MG TD 1951. Die Bopplisserin hat nicht weit nach Hause.



Mit seinem Cadillac auf Achse ist Pedro Rüegg. Der Dälliker ist Oldtimer-Fan und bereitet gerade den GP Furtal 2015 vor.



Zweimal kurbeln, einmal zünden, und dann läuft's rund: Urs Kolb aus Embrach mit seinem Salmson, Baujahr 1927.







## OLDTIMER WERKSTATT

**Daniel Eberli**

**Im Chellhof 3**

**8463 Benken ZH**

**Tel. 052 319 25 17**

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

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



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



## CTA - Garage

Techn. Vorführung, Service,  
mechanische und  
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen

Termine Tel. 079 435 96 36

# anno 1914



Zur letzten Ausgabe von «anno 1914» habe ich von Kurt Gasser untenstehenden Kommentar erhalten. Dies zeigt, wie genau unser Clubheft jeweils studiert wird!

Lieber Hans Georg,

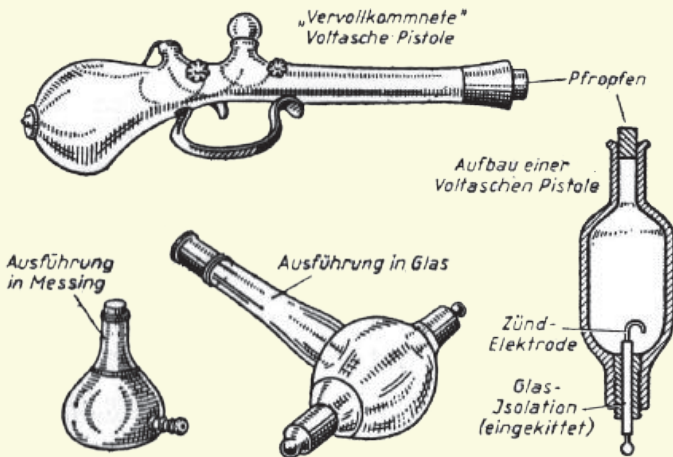
Zur sehr interessanten Broschüre über Thury/Nussberger, welche Ruedi Bösch ausgegraben hat, habe ich noch etwas weiter zurück, nachgegraben.

Schon im Jahr 1805, 73 Jahre vor Rene Thury und Jean-Jaques Nussberger bastelte der Waadtländer Major Francois-Isaac de Rivaz an einem Verbrennungsmotor mit Holzvergaser. Der Motor wurde in ein Strassenfahrzeug eingebaut, wofür Kaiser Napoleon F. Rivaz ein Patent vermachte. (Quelle: «Ein Jahrhundert Automobil» von Robert de la Rive Box & Felix R. Paturi).

Das Wichtigste ist, dass man weiss:

- Deutschland ist nicht das Ursprungsland des Automobils.
- Carl Benz hat weder das Auto noch ein Bauteil dazu erfunden.

Es gab viele andere Tüftler und Erfinder vor Benz. Den eigentlichen ERSTEN «Erfinder» des Automobils gibt es gar nicht, denn man findet immer etwas noch älteres. Zudem findet man nur das, was bekannt wurde. Viele «Erfinder» haben, ohne sich zu kennen, nebeneinander her gearbeitet. Z.B. haben sich Gottlieb Daimler und Carl Benz nie persönlich kennen gelernt. 1926 entstand aus ihren Betrieben die Daimler Benz AG.

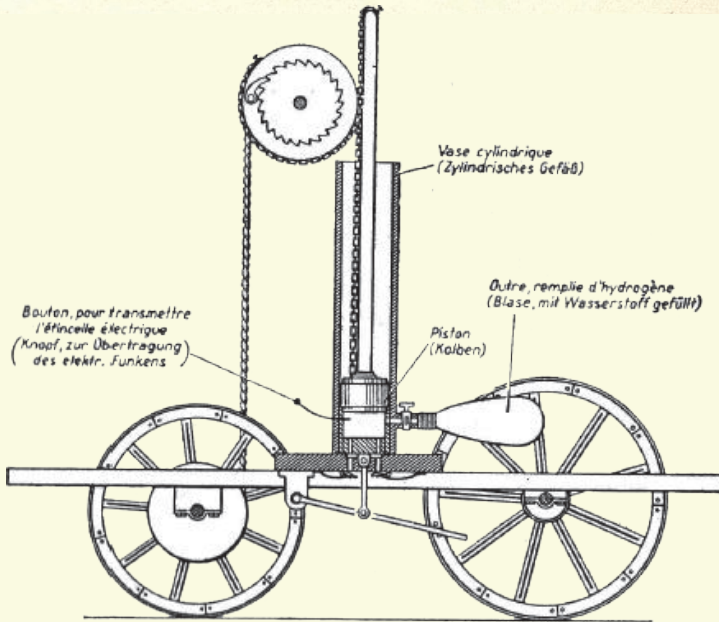


»Pistola di Volta«: Die Kavaliere erschreckten ihre Damen damit

Zu Major Francois-Isaac de Rivaz (aus dem Buch von Hünninghaus):

1777 erfindet der italienische Physiker die «Pistola di Volta», in welcher ein Gas-Luft-Gemisch elektrisch entzündet wird. Dieses Spielzeug ist der Urahn des Verbrennungsmotors.

Rivaz hört davon an der Kriegsschule Saint Cyr. Die diesem Email angehängte Abbildung zeigt leider nicht das patentierte Fahrzeug mit dem Holzvergasermotor.



Major de Rivaz konstruierte aus der Pistoletta di Volta ein Kraftfahrzeug

Wasserstoff angetrieben wird und sogar läuft. Dieser Motor wird der «Philosophischen Gesellschaft» in Cambridge vorgeführt.

1823 bastelt sein Landsmann Samuel Brown, angeregt durch Cecil, mehrere Leuchtgasmotoren. Einen davon baut er in einen Wagen ein, er macht damit eine Probefahrt - sie gelingt.

Die Mechaniker Hazard und Morey stellen 1824 in Amerika einen Motor aus, der offenbar mit Benzin betrieben wird und bereits einen Vergaser enthält.

Dinglers polytechnisches Journal veröffentlicht 1825 einen Artikel, in dem es heisst: »Über die Explosionsmaschine findet sich eine ebenso strenge als wahre Kritik in dem Londoner Journal of Art & Sciences vom Oktober 1824, Seite 202, welche die Absurdität derselben beweist.«

Im gleichen Jahre - 1824 - veröffentlicht der französische Physiker Sadi Carnot seine Broschüre über Die bewegende Kraft des Feuers, und die zur Entwicklung dieser Kraft geeigneten Maschinen. Zum ersten Mal hat ein genialer Geist die Grundlagen der »Feuermaschinen« erkannt und zusammengefasst - sie gelten nahezu unverändert noch heute.

Quelle: Geliebt von Millionen. Das Automobil und seine Geschichte. von Kurt Hünninghaus, 1961 Econ-Verlag

Vielen Dank an Kurt Gasser für diesen interessanten Beitrag!

Es ist die Zeit des grossen Napoleon. Der Kontinent erzittert unter dem Marschtritt seiner Legionen. Die alten Staaten und Ordnungen zerbrechen. Aus den Ruinen aber wächst neues Leben. Noch nie war Europa geistig so lebendig wie jetzt. Von dem allgemeinen Schwung mitgerissen werden auch die Grübler und Bastler, jene, die sich der Naturwissenschaft und der Technik verschrieben haben.

1820 konstruiert der Engländer William Cecil einen Motor, der mit





**Teil 3** aus der Broschüre «Automobilindustrie» der Schweizerischen Landesausstellung 1914 in Bern beschäftigt sich mit den Aktivitäten des A.C.S., des Automobil Clubs der Schweiz (gegründet 1898). Hier wird sichtbar, was im Vorfeld des 1. Weltkriegs alles gefördert und ausprobiert wurde.

Vielen Dank an Ruedi Bösch für dieses seltene Heft von 1914

Eine der interessantesten Institutionen, die wir der Initiative des A. C. S. verdanken, ist zweifellos jene des «Freiwilligen Automobil-Korps», was von einem vollen Vertrauen unserer hohen Militärbehörden in den Automobil-Club der Schweiz zeugt.

Freiwilligen  
Automobil-  
Korps.

Die von den Gründern dieser Institution in sie gesetzten Erwartungen wurden in der Folge weit übertroffen, und wir können wohl behaupten,

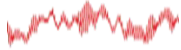


Herr Bundesrat Forrer und Herr Empeyta, Kommandant des Freiwilligen Automobil-Korps.

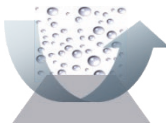
dass sie imstande ist, dem Militärdepartement hervorragende Dienste zu erweisen; erwähnen wir unter anderem nur die Vorteile, welche für den Generalstab der rasche Automobiltransport bedeutet, die 50% Ersparnis, welche das Militärdepartement gegenüber den früheren, ungenügenden Transportmitteln erreicht und für die es sich an Privatunternehmer wenden musste.

# INSERATE

**Akustik**  
Nr. 25 17 02



**Isolation**  
Nr. 10 25 15



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

**isoproQ**

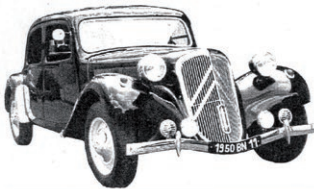
[info@isoproq.ch](mailto:info@isoproq.ch)

**Tel: 071-279 1512**

**Thermo**  
Nr. 30 16 05



# Restaurierungs - Material



## **GARAGE KLEEFELD**

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern

Wangenstrasse 82  
3018 Bern-Bümpliz  
Tel. 031 992 58 49

MWST-Nr. 762 344



**Das Automuseum**

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

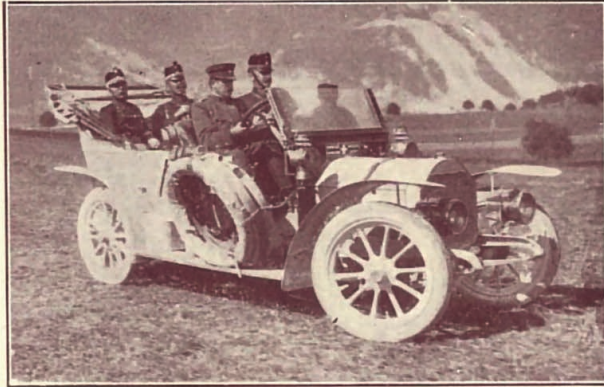
Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung  
möglich.





Ebenso lohnt es sich, der im Herbst 1910 und 1911 in unserem Alpenmassiv und unter Beteiligung des Freiwilligen Automobil-Korps mit Motorlastwagen gemachten Transportversuche Erwähnung zu tun. Trotz der



Wagen eines Offiziers des Freiwilligen Automobil-Korps.

abscheulichen Witterung und der für die Jahreszeit beträchtlichen Schneemengen bewährten sich alle diese Lastwagen nach Wunsch.

Für die Rekrutierung dieses Korps wendet der A. C. S. alljährlich eine



Militärslastwagen-Transport.

Summe von Fr. 1200.— auf. Das Bureau des Korps selbst ist in Genf am Sitz des Automobil-Club.





Die von dieser Automobiltruppe geleisteten Dienste treten mit jedem Jahre deutlicher zu Tage; hiebei sei auch der erfolgreichen Rolle gedacht, welche das Freiwilligen Automobil-Korps an den schweizerischen Manövern von 1912 spielte, denen S. M. der deutsche Kaiser beiwohnte und zu deren Erinnerung der Korpschef, Herr Ch. L. Empeyta, sowie die beiden Abteilungschefs, Andenken von S. M. erhielten.

Sportliche  
Veranstaltungen.

Die für Tourenwagen vom A. C. S. oder seinen Sektionen organisierten sportlichen Veranstaltungen sind zu zahlreich, als dass sie hier ausführlich beschrieben werden könnten. Wir werden übrigens später Gelegenheit haben, sie kurz zu erwähnen, bei der Schilderung der Tätigkeit der einzelnen Sektionen.

Bis zum Zeitpunkt der Sektionsgründungen im Jahre 1904 sehen wir den A. C. S. am internationalen Strassenrennen Paris-Berlin teilnehmen, einer Bergfahrt bei Trélex, einem zweiten Bergrennen Trélex-Saint-Cergues, einer Bergfahrt bei Cologny, einem Kilometerrennen von Chancy-Genf, bei welchem der Sieger eine Geschwindigkeit von 90,9 km die Stunde erreichte; einem zweiten Kilometerrennen im Jahre 1904, bei dem Herr E. Dufaux auf einem von ihm konstruierten Wagen seinen früheren Rekord mit 102,6 Stundenkilometern zu schlagen vermochte, endlich der Coupe Rochet-Schneider, die im gleichen Jahre bei Zürich zum Austrage kam und einem schweizerischen Wagen zufiel.

Dann verdienen verschiedene vereinzelte sportliche Anlässe jener Epoche erwähnt zu werden, so im Mai 1905 die erste Fahrt über den Simplonpass seitens der Herren Chessex und Faure mit Herrn Seiler, Stadtpräsident von Brig, als Passagier. Im September gleichen Jahres fuhr ein Dufourlastwagen (Nyon) morgens 6 1/2 Uhr von Martigny ab, um 9 1/2 Uhr abends das Hospiz des Grossen St. Bernhard zu erreichen (48 km Distanz und 2000 m Höhenunterschied). Im November gelang es dann Herrn F. Dufaux auf seinem Wagen den offiziellen Kilometerrekord bei fliegendem Start mit 156,5 Stundenkilometern zu schlagen.

Von da an bestanden die offiziellen Konkurrenzen des A. C. S. während



einiger Jahre hauptsächlich in der « Coupe Monod ». 1906 wurde sie bei Marchairuz (Jura) ausgefahren; 1907 bei Altstätten (St. Gallen); 1908 von Montreux nach Les Avants; 1909 bei Neuenstadt (Bern) und 1910 bei Rheineck (St. Gallen), gleichzeitig mit der « Coupe Dufour ». Jede dieser Veranstaltungen vereinigte im Durchschnitt 25-40 Wagen und 5-10 Motorräder am Start. Inzwischen kamen in Zürich der Wanderbecher « Mégevet », der « Bollinger-Elmenhorst-Pokal », der « Hürlimann- » und der « Peugeot-Pokal », in Freiburg die « Coupe de la Gruyère » und in Basel der « Wanderpreis des Basler Hoteliersvereins » zum Austrag.

Dauerkonkurrenz 1911.



Herr Oberst Egli, vom eidg. Generalstab (Praesident der Jury).  
Herr Ch.-L. Empeyla, Praesident des A. C. S  
Herr Hauptmann Hermann, Adjunkt der Militärtechnischen Abteilung.  
(Klischee *Suisse Sportive*).



## Gasthaus Post Willisau



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



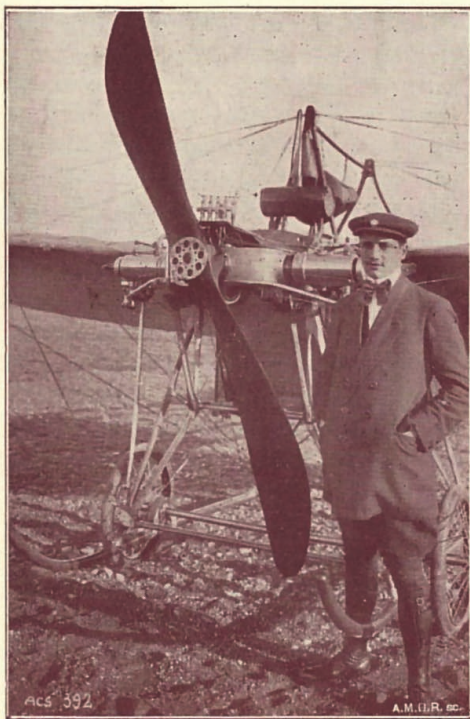


in Tagesetappen von je circa 220 km bestand und in einem Bergrennen über 11 km seinen Abschluss fand. (Bière-Marchairuz.)

Herr Oberst Egli vom eidgenössischen Generalstab hatte diese Konkurrenz mit seiner Gegenwart beehrt und dabei die Funktionen eines Präsidenten der Jury übernommen: Ebenso folgten die Herren Hauptmann Jeannin, Direktor der eidgenössischen Konstruktionswerkstätten und Hauptmann Hermann, Adjunkt der militärtechnischen Abteilung, der Konkurrenz. Die siegreichen Wagen erhielten Diplome des A. C. S., sowie Preise im Betrage von Fr. 2500. Der schweizerische Hotelierverein hatte überdies einen prächtigen Silberpokal gestiftet.

Jene Tage bedeuteten für unsere Industrie einen vollen Erfolg, und der Automobil-Club der Schweiz kann stolz darauf sein, in erster Linie dazu beigetragen zu haben.

Der A. C. S. hat sich übrigens nicht ausschliesslich nur auf die Förderung der Automobilindustrie verlegt, sondern in den ersten Anfängen der Aviatik sich auch angelegen sein lassen, zu zeigen, dass ihm ebenfalls an derjenigen der schweizerischen Flugmotorenindustrie gelegen sei. 1910 bewilligte deshalb das Zentralkomitee einen Preis im Betrage von 5000 Fr. (im Verein mit den Ausstellungenkomitees von Genf und Zürich) zur Förderung der schweizerischen Flugzeugkonstruktion. Das Reglement bestimmte, dass einzig ein vollständig in der Schweiz konstruierter und von einem schweizerischen Piloten gesteuerter Flugapparat zur Konkurrenz zugelassen werden könne. Nach verschiedenen misslungenen Versuchen des Herrn Dufaux, gelang es dann 1911



Herr René Grandjean, Gewinner des vom A. C. S. gestifteten 5000 Fr. Flugpreises.

Herrn Grandjean, die Konkurrenzbedingungen zu erfüllen, womit er sich den Preis des A. C. S. eroberte.

# AUSBLICK

Liebe Clubkameraden!

Die Reisesaison hat begonnen, nicht nur in Europa! Nachdem die afrikanischen Mannschaften, auf die ich gewettet habe, an der Fussball Weltmeisterschaft in Brasilien ausgeschieden sind, kehren die Fans mit ihrer Ausrüstung wieder auf den schwarzen Kontinent nach Hause.

Ich frage mich allerdings, ob hier die zulässigen Achslasten noch eingehalten werden oder ob die Mechanik nicht etwas überbelastet wird?

Geniesst die Sommerferien und freut Euch an den Ausfahrten mit der Traction.

Euer Redaktor,

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:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



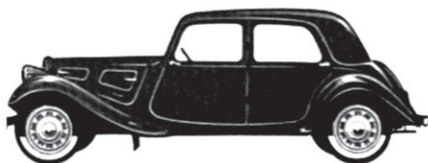
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,  
Nachdruck nur mit Quellenangabe  
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit  
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle  
Angaben ohne Gewähr.

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name: .....  
Vorname: ..... Vorname Partner: .....  
Adresse: ..... PLZ / Ort: .....  
Geburtstag: ..... Tel Privat: .....  
Gültig ab: ..... Tel. Geschäft: .....  
Fahrzeug Typ/Jg: ..... E-Mail: .....

Bitte einsenden an: David Stahel, Hinterdorfstrasse 33, 8412 Hünikon



---

## Mitglieder-Werbung

---

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

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

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

Mitglied  Zeitschrift  Ausstellung  Oldtimermarkt  Internet  Freunde

Bitte einsenden an:

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



