

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2007

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2007, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

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

Vizepräsident

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

Kassier

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

Aktuar

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder
Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

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

Werner König

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

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlín

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

Hans Herzog

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Fritz Müller

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

Urs Steiner

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

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

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



Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	4
Treffen Nord, 29.4.2007	5
Inserate	8
Inserate	12
Inserate	18
Swiss Marathon Rallye	19
Oldtimertreffen Bleienbach 23.6.07	22
Randonnée Alpine 2007	24
14. ICCCR, Rom	30
Kégresse	31
2-tägiges Treffen Ost 18.-19. 8. 2007	32
Inserate	34
Inserate	44
Kinzigtal Classic (Schwarzwald)	45
In Memoriam Beat Zedi	46
Peking Paris	47
Geneva Classics	48
Inserate	52
Inserate	53
Unglücksfälle und Verbrechen	54
Vermischtes	55
Ausblick	56
Impressum	56

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

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

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

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

RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Bereits hält ihr das vierte Clubheft dieses Jahres in der Hand und das letzte, offizielle CTAC-Treffen im Berner Oberland gehört auch schon wieder der Vergangenheit an. Leider nähert sich damit auch unsere diesjährige Oldtimersaison mit grossen Schritten ihrem Ende zu. Die schönen Tage und die Gelegenheiten für eine gemütliche Ausfahrt im Traction werden weniger, also heisst es von den noch vorhandenen Möglichkeiten zu profitieren.



Wiederum war dieses Jahr die Beteiligung an den regionalen Clubtreffen sehr gross. Neben den vielen regelmässigen Teilnehmern und Teilnehmerinnen waren erfreulicherweise auch vermehrt neue „Gesichter“ anzutreffen. Diese Tatsache freut nicht nur die verantwortlichen Organisatoren, sondern ebenfalls die Clubleitung sehr. Damit wird uns bestätigt, dass die Aktivitäten und Angebote des Clubs gut bei den Mitgliedern ankommen, dass diese genutzt werden und dass damit zusätzlich Neumitglieder, aber auch langjährige Mitglieder, die man schon einige Zeit nicht mehr gesehen hatte, zum aktiven Teilnehmen animiert werden.

Unser Redaktor Hans Georg Koch hat in diesem Heft eine Vielzahl von lesenswerten Artikeln mit ergänzenden Fotos zusammengestellt. Glücklicherweise kann er dabei immer wieder auf die Hilfe und Unterstützung von Clubkameraden zurückgreifen, die ihm aktuelle Berichte und Unterlagen von stattgefundenen Treffen und diversen Oldtimerveranstaltungen zukommen lassen.

Werner Zimmermann hat dieses Mal einen Beitrag über das Treffen in Winterthur mit Besichtigung des alten Sulzer Fabrikareals beige-steuert. Hans Georg selbst berichtet über das zweitägige Clubtreffen in der Ostschweiz, das mit dem Besuch bei einem Falkner in Malbun und der Besichtigung des stillgelegten Eisenbergwerks im Gonzen zwei sehr interessante Höhepunkte aufwies. Hans Ettlín hat einige Bilder von einer Oldtimerveranstaltung auf dem Flugplatz Bleienbach eingeschickt. Vom Beifahrer von Christian Heussi ist ein Text zum Swiss Marathon Rally und von einem Kollegen des Redaktors noch einige weitere Fotos dazu eingegangen.

Ende Juli/Anfangs August nahm ich mit weiteren 150 Teilnehmern aus Belgien, Frankreich, Luxemburg, England und der Schweiz am traditionellen Randonnée Alpine teil. Diese einwöchige Pässefahrt, die in zweijährigem Rhythmus vom welschen Schwesterclub 34-57, entweder in der Schweiz oder im benachbarten

Ausland, organisiert wird, ist ausschliesslich für Tractionfahrer gedacht. Diesmal fand die Veranstaltung in Italien statt und die Route führte vom Piemont über unzählige Pässe des Apennin durch Ligurien in die Toskana und nach Umbrien. Jeder Tag war eine neue Herausforderung für die Fahrer der 70 teilnehmenden Fahrzeuge, die bei extrem hohen Temperaturen hunderte von Kilometern und tausende von engen Kurven zu bewältigen hatten. Da wurde tatsächlich jeden Tag echte Arbeit am Steuer gefordert! Niemals hätte ich gedacht, dass es in dieser Gegend von Italien so steile und anforderungsreiche Strassenpässe zu befahren gäbe. Doch einmal mehr hat sich gezeigt, dass unsere gut unterhaltenen Tractions (sowie deren zuverlässige Fahrer!) auch eine solch harte Prüfung ohne wesentliche Pannen und Zwischenfälle erfolgreich überstehen können.

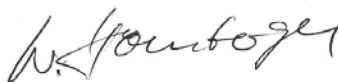
Jürg Deller, der mit seiner Frau Trudi ebenfalls an dieser eindrücklichen Traction-Fahrt in Italien teilnahm, hat sich spontan bereit erklärt für diese Ausgabe unseres Club-Heftes einen ausführlichen Erlebnisbericht, ergänzt mit vielen tollen Bildern, zu verfassen.

Auch vom abenteuerlichen Borghese Memorial Peking-Paris, an dem ebenfalls zwei Tractions teilgenommen haben, sind in diesem Heft einige interessante Zeitungsartikel zu finden. Wir hoffen dann in einer nächsten Ausgabe noch einen persönlichen Bericht von Walter Grell oder Peter Käser, der beiden Teilnehmer aus der Schweiz, zu publizieren. Für Mitglieder, die an diesem Thema speziell interessiert sind, kann ich zusätzlich die ausführliche Berichterstattung im Internet unter www.pekingparis.ch empfehlen. Allerdings sind dafür einige Stunden am Bildschirm erforderlich !!

Ich habe soeben den Tagungsraum für die Vorstandssitzung, an der unsere GV vorbereitet wird, reserviert. So möchte ich euch schon heute auf das wichtige Generalversammlungs-Datum, Sonntag, den 27. Januar 2008, aufmerksam machen. Wir treffen uns an diesem Tag erneut im Guido A. Zäch Forschungszentrum in Nottwil.

Für ausgedehnte Herbstaufahrten mit unseren Oldtimern bleiben auch dieses Jahr sicher noch einige trockene und sonnige Tage. Ich wünsche allen viel Freude und Spass dabei.

Euer Präsident
Walter Homberger



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

5. 12. 2007 Chlaushöck Zentralschweiz, Gasthaus Post Willisau
Anmeldung an: Hans Georg Koch (HansGeorg.Koch@centralnet.ch)
8. 12. 2007 Jahre-Schlusshöck Region West
Anmeldung an: atelier.flury@gmx.ch
27. 1. 2008 Generalversammlung GAZ-Forschungszentrum Nottwil

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 Restaurant zur 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

4. - 7. 10. 2007 Geneva Classics (www.geneva-classics.ch)
7. 10. 2007 Oldtimertreffen Wildhaus, Rest. Alpiger, Oberdorf
13. - 14. 10. 2007 Veterama Mannheim (www.veterama.de)
19. - 21. 10. 2007 Classic Expo Salzburg (www.src.co.at)
20. - 21. 10. 2007 Retro Technnica Fribourg (www.retro-technica.com)
28. 10. 2007 3. Oldtimermesse St.Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)
3. 11. 2007 Oldtimer Teile- und Fahrzeug-Markt Zürich (www.otm-zuerich.ch)
9. - 11. 11. 2007 EpoqAuto, Lyon (www.epoqauto.com)
- 30.11.-9.12. 2007 Essen Motor Show (www.siha.de)
1. 12. 2007 Auto Oldtimer Teilemarkt Roggwil (www.race-inn.ch)
1. 12. 2007 Weihnachts-Oldtimer-Markt Langenthal (rolf.hess@gmx.ch)
1. -2. 12. 2007 Bourse d'échanges Chambéry (www.la-manivelle.fr.fm)

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

Redaktionsschluss für Heft 5/2007:

18.11.2007

TREFFEN NORD, 29.4.2007

Der Ausflug 2007 DES CTAC-Nord, SULZER WINTERTHUR

Hier der gewagte Versuch, das bewegte und krisendurchtränkte Leben eines 173 Jahre alten Winterthurer Unternehmens in ein paar Zeilen zu fassen.....
von Werner Zimmermann





Es war für technisch interessierte Menschen (und von diesen gibt's im CTAC nebst mir noch viele) ein ausserordentlicher Leckerbissen, an einem traumhaft schönen Sonntag über die Vergangenheit eines Schweizer Unternehmens, welches über mehrere Generationen hinweg Welt(Industrie-)geschichte geschrieben hat, sich an Ort und Stelle orientieren und aufklären zu lassen.





Es begann bereits geschichtsträchtig: Denn passender als in einer ehrwürdigen, alten Industriewerkhalle, welche älter ist als zwei oder vielleicht drei unserer Tractions zusammen, kann man wohl nicht parkieren! Und damit die Stimmung der Tractionisten und Tractionistinnen und deren Partner und Partnerinnen (und dem Schreiber) hoch gehalten werden konnte, waren natürlich Kaffee und Gipfeli bereit.....!

Unter kompetenter Führung zweier ehemaliger Angestellter von Sulzer kamen wir in den Genuss vieler, sehr vieler, hochinteressanter Informationen über den damals grössten Industriekonzern von Winterthur.



Hier eine kurze Zusammenfassung: (bitte lesen, ist hochinteressant...)

1834 Johann Jakob Sulzer-Neuffert erwirbt im Tausch von der Stadt Winterthur ein etwa 5000 m² grosses Grundstück an der Zürcherstrasse und legt mit dem «Gebäude 1834» den Grundstein der Firma «Gebrüder Sulzer, Giesser in Winterthur». Seine zwei Söhne Johann Jakob und Salomon beginnen mit der Produktion von Eisenguss und dem Bau mechanischer Geräte wie Feuerspritzen, Pumpen, Apparaten für die Textilindustrie, später auch mit der Installation von Heizungen.



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

**Top Mode
Top Beratung**

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

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





1839 Eine neue Giesserei wird gebaut, und das Gründergebäude wird zur mechanische Werkstatt. Die erste Dampfmaschine in Winterthur erregt viel Aufsehen.

1867 Sulzer feiert grosse Erfolge an der Weltausstellung in Paris und sechs Jahre später auch in Wien. Die Arbeiterzahl steigt erstmals auf über 1000. Starke Bautätigkeit auf dem Winterthurer Gründerareal.

1870 Sulzer gründet die erste firmeneigene Berufsschule der Schweiz samt Lehrwerkstätten zur Sicherung des beruflichen Nachwuchses.

1872 In Veltheim, Winterthur, entstehen in der Anfangsphase einer für Winterthur bedeutsamen sozialen Wohnbautätigkeit 24 preisgünstige Arbeiterwohnungen, denen über die «Gesellschaft zur Erstellung billiger Wohnhäuser» rasch weitere Wohnhäuser und erste Eigenheime in anderen Winterthurer Quartieren folgen. (1989 erhielt die Stadt Winterthur für ihre heute noch vorzüglich erhaltenen Arbeitersiedlungen den Wakker-Preis – eine Heimatschutz-Auszeichnung.)

1880 Eine Wachstumsperiode beschert internationale Erfolge vor allem mit Dampfmaschinen. Die Mitarbeiterzahl klettert bis zur Jahrhundertwende auf über 3000. Sulzer steigt in den Bau von Kältemaschinen ein.

1881 In Ludwigshafen am Rhein (Deutschland) wird ein Filialbetrieb gegründet, der wie das Winterthurer Mutterhaus einen rasanten Aufschwung erlebt. Verkaufsbüros entstehen in den nächsten Jahren in Mailand, Paris, Kairo, London, Moskau, Bukarest und 1914 sogar im japanischen Kobe.

1898 Aus der Zusammenarbeit mit Rudolf Diesel entsteht der erste Sulzer-Dieselmotor, der allmählich die bis dahin dominierende Dampfmaschine ablöst.

1909 Sulzer steigt in den Bau von Kompressoren ein.



Die Krise der 30er Jahre

1930 bis 1937 Die Weltwirtschaftskrise lässt die Produktion auf weniger als 40 Prozent absinken und verursacht einen einschneidenden Personalabbau.

1937 Vor dem Hintergrund der totalitären politischen Entwicklung in Europa und nach einem bei Sulzer knapp verhinderten Streik wird ein Friedensabkommen unterzeichnet. Statt Kampfmassnahmen verpflichtet es die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der schweizerischen Maschinenindustrie zu Gesprächen auf der Basis von Treu und Glauben.

Wachstum

1939 bis 1950 Die Auslandsaktivitäten werden verstärkt. Dies bildet die Grundlage für eine Wachstumsphase mit blühender Konjunktur und starkem Ausbau der Geschäftstätigkeiten nach dem 2. Weltkrieg.

1961 Sulzer übernimmt die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), Winterthur. Der Siegeszug des Grossdieselmotors beginnt.

1966 Sulzer beteiligt sich zu 53 Prozent an der Maschinen-



fabrik Escher Wyss AG, Zürich, und übernimmt diese 1969 ganz. Die Mitarbeiterzahl klettert durch diese Integration auf über 30`000.

Ab 1970 Verstärktes Engagement in der Materialtechnologie, welche die Grundlage für Produkte in der Medizinaltechnik bildet. Der Wandel vom Maschinenbauer zum Technologiekonzern beginnt sich abzuzeichnen.

Krise und Restrukturierungen

Ab 1980 Die Ölkrise der Siebzigerjahre leitet in der weltweiten Investitionsgüterindustrie einen zunächst kaum wahrgenommenen Rückgang ein. Der rund 20-jährige Wirtschaftsaufschwung endet ab 1980. Erschwerend wirkte sich auch der starke Franken für Sulzers Exporte aus.

1982 Sulzer übernimmt die Maschinenfabrik Rüti und baut das Webmaschinengeschäft stark aus.

1984 Das Jubiläum «150 Jahre Sulzer» fällt mit grossen Restrukturierungen zusammen. Erstmals seit langer Zeit schreibt das Unternehmen rote Zahlen und muss auf die Ausschüttung einer Dividende verzichten.

1988 Reorganisationsmassnahmen im Konzern führen zu einer Straffung der Produktpalette. Forcierter Ausbau der Medizinaltechnik (u.a. Kauf der amerikanischen Intermedics-Gruppe). Sulzer wendet einen unfreundlichen Übernahmeversuch ab.

1990 Die Winterthurer Maschinenfabrik wird aufgelöst und ihre bisherigen Abteilungen unter gleichzeitiger Straffung den Produktbereichen zugewiesen («Vertikalisierung»). Das Gründungsareal wird geräumt und für eine Neunutzung freigegeben. Sulzer beschäftigt erstmals mehr Mitarbeiter im Ausland als in der Schweiz. Sulzer verkauft die Dieselaktivitäten und ist an der neuen Dieselgesellschaft nur noch minderheitlich beteiligt.

1993 Schliessung der Giesserei Oberwinterthur.



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.



Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62
CH - 8854 Galgenen
Tel. +41 55 610 35 70
Fax +41 55 460 32 22
www.retrogarage.ch

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

Reorganisation und Neuanfänge

1996 Am 21. Mai wird in Oberwinterthur das Technologiezentrum der Sulzer Orthopädie eingeweiht. Zum «Tag der offenen Tür» finden sich im Industriepark Oberwinterthur rund 10`000 Besucher ein. Der florierende, aber zu kleine Umweltbereich von Sulzer Chemtech wird an die Austrian Energy and Environment verkauft. 1997 Im Sommer erfolgt der Börsengang von Sulzer Medica. Damit verfolgt der Konzern neu eine duale Strategie: Medizinaltechnik und Industrie. Sulzer Thermtec (Apparaturen und Ventile für Kraftwerke) wird an das britische Unternehmen IMI verkauft.

1998 Sulzer Medica übernimmt die im Wirbelsäulenbereich tätige amerikanische Firma Spine-Tech und eröffnet sich damit im Bereich Orthopädie ein grosses Wachstumspotenzial. Teile der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM werden an Adtranz Schweiz verkauft.

1999 Der Konzern unterzieht sich einer Reorganisation: Sulzer Industries etabliert sich neben Sulzer Medica als eigenständiger Bereich mit einem eigenen CEO. Sulzer Pumps geht mit der chinesischen Pumpenfirma Dalian Pumps ein Joint Venture ein. Damit verstärkt Sulzer Pumps die Position im chinesischen Markt. Sulzer verkauft das Wasserkraftgeschäft (Sulzer Hydro) an das österreichische Technologieunternehmen VA Tech. Sulzer Medica bündelt die Biotechnologie-Aktivitäten in der neuen Geschäftseinheit Sulzer Biologics mit Hauptsitz in Austin, Texas, USA.



2000 Sulzer Pumps übernimmt den finnischen Pumpenhersteller Ahlstrom Pumps. Im September wird die geplante Devestition von mehreren Divisionen angekündigt. Gleichzeitig bekanntgegebene Pläne für eine Reintegration von Sulzer Medica werden rund zwei Monate später rückgängig gemacht; die beiden Bereiche Medizinaltechnik und Industrie sollen sich in Zukunft unabhängig entwickeln. Im Dezember erfolgt die erste Devestition: Sulzer Turbo wird an die MAN-Gruppe verkauft.

2001 Incentive Capital startet einen feindlichen Übernahmeversuch. Sulzer empfiehlt ihren Aktionären, das Angebot zurückzuweisen. Die 87. ordentliche Generalversammlung genehmigt sämtliche Anträge des Verwaltungsrats, unter anderem den Spin-off von Sulzer Medica; die Vorschläge von Incentive werden deutlich abgelehnt. In der Folge zieht Incentive ihr Übernahmeangebot zurück. Sulzer verkauft Sulzer Infra an die Groupe Fabricom. Am 10. Juli 2001 wird

der Spin-off von Sulzer Medica vollzogen. Sulzer Textil wird an die italienische Promatech verkauft.

2002 Mit dem Verkauf von Sulzer Burckhardt an deren Management kann das 2000 gestartete Devestitionsprogramm abgeschlossen werden. Sulzer besteht nun aus vier Divisionen: Sulzer Pumps, Sulzer Metco, Sulzer Chemtech und Sulzer Turbo Services.

Wachstum und gute Aussichten

2003 Sulzer Pumps führt ein weltweites Effizienzsteigerungsprogramm ein, um die Margen bis 2006 zu verdoppeln. Der Konzern lanciert in allen Divisionen ein Programm für Unternehmenskultur zur Steigerung der operativen Leistungsfähigkeit.

2004 Sulzer veröffentlicht erstmals einen zweijährlichen Nachhaltigkeitsbericht, der in Fachkreisen auf positives Echo stößt. Im Verlaufe des Jahres baut Sulzer die Marktposi-



tionen der Divisionen weiter aus: Sulzer Metco akquiriert die Ambeon-Division der kanadischen Unternehmung Westaim sowie OSU Maschinenbau GmbH in Deutschland. Sulzer Pumps übernimmt die Pumpenaktivitäten Johnston, Crown und Paco von Precision Castparts Corp. (PCC) in Houston, Texas, USA, sowie in Wuxi, China.

2005 Sulzer Chemtech übernimmt Cana-Tex in Houston, Texas, USA, und wird mit dieser Akquisition zu einem führenden Anbieter im Bereich Installationsservice für Trennkolonnen. Kurz vor Jahresende werden die Aktivitäten des Brennstoffzellen-Ventures Hexis an eine Schweizer Stiftung veräußert.

2006 Im Februar verkauft Sulzer Pumps das Paco Pumpengeschäft an Grundfos.

2007 Seit 2004 befindet sich der Konzern in ausgezeichnete Verfassung. Gewinn und Profitabilität des Konzerns nehmen laufend zu. Im Januar übernimmt Sulzer Chemtech die Abscheidetechnik von KnitMesh Ltd.



Für Sulzer war es in den 80-er Jahren fünf NACH zwölf, aber der Konzern hat diese Krisenzeit irgendwie, wahrscheinlich auf die bestmögliche Art, gemeistert, bzw. er ist noch dran. 1992 nahm Sulzer einen zweiten Anlauf das Gelände umzunutzen. Den Studienwettbewerb mit dem Projekt „Megalou“ gewannen die Architekten Jean Nouvelle/Emmanuel Cattani. Weil das Projekt aber den Abriss aller Gebäude beinhaltete und sich auch kein entsprechender Investor fand, konnte es nicht realisiert werden. Auf Druck der Stadt Winterthur, der Denkmalpflege und einiger Architekten kam im Jahre 2003 eine Vereinbarung zu Stande, worin fest steht, welche Bauten, Gebäudeteile und Hallen auf diesem 22 Hektaren grossen Fabrikareal (entspricht etwa 34 Fussballfeldern...), welche zum Teil schon seit 18 Jahren unbenutzt sind, zu erhalten seien und welche abgebrochen werden dürfen. Sie werden jetzt zum Teil umgebaut, umgenutzt und für andere Zwecke und Bedürfnisse hergerichtet, oder dies ist teilweise schon vollzogen.

So sind bereits mehr als 95 eher futuristisch anmutende 2½ bis 5½ - Zimmerwohnungen mit bis zu 200 m2 Wohnfläche entstanden, 15 Lofts und fünf Atelierwohnungen. Die wohl augenfälligste Wandlung hat sicher die mit ihrer geschwungenen Fassade und mit Schindelverkleidung versehene Cityhalle durchgemacht, in welcher heute u.a. Musicals und andere Veranstaltungen stattfinden. Im Bereich Bildung sind sieben verschiedene Schularten eingezogen, unter anderem das Departement Architektur, Gestaltung und Bildungswesen ZHW, ferner 16 Einheiten im Bereich Einkaufen und 53 verschiedene Einheiten im Bereich Arbeit. Freizeit und Sport hat acht verschiedene Anbieter gefunden, von welchen sicher der Musikclub „Krafffeld“, das Tempodrom und der Klettergarten zu erwähnen sind. Im Klettergarten, mit zum Teil überhängenden Partien verse-



hen, wurde bereits die erste Weltmeisterschaft durchgeführt. Ein Einkaufszentrum und weitere 300 Wohnungen sind geplant, und im Ausbildungszentrum für Pflegeberufe sollen ab August 2008 ca. 900 Schüler unterrichtet werden können.

Das Areal strahlt bereits jetzt eine eigene, neue Identität aus und ist von einer ganz speziellen und fühlbaren Aura umgeben und über allem, was hier neu einzieht und sich niederlässt, schwingt immer der Geist einer (guten...) alten, zum Teil schwierigen, industriellen Zeitepoche mit. (Anm.: „Hoffentlich!“).

Für die Stadt Winterthur sind die baulichen Absichten und (Um-)Wandlungen der Firma Sulzer eine grosse Bereicherung, können sich doch Schulen, Dienstleistungsbetriebe und kulturelle Angebote entfalten und rücken neu ins Zentrum der Stadt, bereichern demzufolge diese wesentlich, und sind vollumfänglich ÖV-erschlossen.

Ein bauliches Highlight für mich war die enorm grosse Werkhalle, wo in den 60-er Jahren der weltweit grösste Schiffsdieselmotor gebaut wurde, und der diese Halle praktisch ausfüllte! Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass der Durchmesser eines Kolbens 1 (ein) Meter und fünf Zentimeter betrug (zum Vergleich:



Der Durchmesser eines Traktionskolbens misst gerade mal achtundsiebzig Millimeter.....!). Da wirkten doch unsere geparkten Fahrzeuge, obschon auch alle älteren Jahrgangs und hart gedient, wie kleine Spielzeugautos.

Jedermann/frau kann mehr über Sulzer erfahren: Für alle diejenigen, die nicht dabei sein konnten, die nächsten zweistündigen Führungen sind an folgenden Daten geplant: 22.9.07 / 13.10.07 / 18.10.07 / 19.10.07.

Weitere Infos auch auf:
www.sulzerareal.com

Vielen Dank den Organisatoren und an Geburtstags-Wädi für Kaffee und Gipfeli.

Werni Zimmermann, Juli 2007

Gasthaus Post

Leuenplatz 3
6130 Willisau



Private Halbes
Kesseln auf Ihren Wunsch



Gastessen die Ihr Fest oder Ihren
Anlass in unserer
stimmungsvollen Saal



Konfortable Zimmer



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

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

Alle Zimmer mit TV,
Etagenwäschen und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Pauschalangebo-
te!

Alle Räumlichkeiten im
Parterre sind rollstuhlg-
ängig.



Gemütliche Ambiente



Gernie holen wir Sie
mit unserer Offroadier ab

SWISS MARATHON RALLYE

Text: Elmar Hoffmann, Fotos: Urs Graf



Swiss Marathon Rallye am 18.-19. und 20. Mai 2007

Bereits zum zweiten Mal folgten gut 30 Teams dem Aufruf der SMR zum Startort in Willisau auf dem Gelände der Diwisa im Entlebach. Ab hier galt es die vorgegebene Strecke von etwa 1200 km in 24h zu bewältigen mit einigen kurzen Kaffeepausen dazwischen. Dies sagte den erfahrenen Teams schon genug. Hier musste man am Gas bleiben um vorne fahren zu können. Um 16 Uhr folgte der Start. Es ging bergan hinüber ins Emmental und runter zum Thuner See zur Durchfahrtskontrolle (DK) in Hünibach. Weiter ging's zur DK Rippenmatt bei Fribourg zum Nachtessen. Hier hatten die meisten Teams bereits Schwierigkeiten mit der Richtzeit bekommen. Das blieb auch bei den nächsten DK's in Vuuffelin (Biel), Weissenstein (Solothurn) und Passwang (Solothurn) ein Problem. Den meisten ging aber ein richt auf und so nahm man denn nicht immer den kürzesten sondern den schnellsten Weg um die Zeiten zu halten. Von hier aus fuhren wir ins Baseler Land zur DK Kienberg herum zum Pass Hultegg (DK) nach Aichtenstein zur DK der Classic Car Connection mit kurzer Pause. Bei der DK Schwägelp im Appenzell wurde es langsam wieder Morgen und in Balzers (DK in diechtenstein) war es dann schon hell. Von hier ging es ins Hochgebirge über den Flüelapass nach St. Moritz zur DK in Silvaplana und den Julierpass nach Flims zur DK in Meierhof. Nachdem man den Oberalppass gemeistert hatte mussten wir in Nassen feststellen dass der Sastenspäss kurzfristig gesperrt worden war und wir einen längeren Umweg einplanen mussten um über den Glaubenbielenpass nach Säorenberg zur DK zu gelangen. Es war fast geschafft. Nur noch durchs Entlebach nach Willisau und über Langenthal zum Zielort in Balsthal wo uns ein gutes Bett erwartete. Nach 24h nonstop (Classic Rallye und 1400 km (!)) hatte man sich das auch verdient. Die Preisverteilung fand wie üblich beim Frühstück am Sonntag morgen statt und brachte das Team Heussi-Hoffmann (CH-B) vor Heusser-Odermatt (CH-CH) und Arn-Jezzi (CH-CH) auf den 1. Platz. Dies war wieder mal eine gelungene Rallye und alle versprachen 2008 wieder dabei zu sein.



OLDTIMERTREFFEN BLEIENBACH 23.6.07

Was gibt es schöneres als am Sonntagmorgen mit dem Oldie über die verkehrsfreien Landstrassen zu reisen. Grad so wie's das alte Eisen noch gewohnt ist. Ohne Hast und Stress, dafür mit einem Blick in den blauen Himmel und für den Feldhasen draussen in der Wiese.

Kurz nach Burgdorf holte ich zwei „Isettas“ ein, die im gleichen Stil und mit dem gleichen Ziel unterwegs waren: zum Treffen auf dem Flugplatz Bleienbach. Dort füllte sich der Parkplatz von Minute zu Minute mit Preziosen aus allen Epochen. Alle kamen sie angereist:



die ganz Kleinen



die Grossen



die Ehrwürdigen



die ganz Gewöhnlichen



die Besonderen



die Schnellen



die Vornehmen



die Temperamentvollen



die Eleganten



die Strassenkreuzer



die auch schon Alten



die Bekannten



der chice Italiener



die Triumph Fraktion



der solide Deutsche



die Aristokraten



die Sparsamen



aus Schwedenstahl



solche auf zwei Rädern



und welche die fliegen

Unter Leuten mit Sinn für Sorgfalt und Erhaltenswertes gibt es stets etwas zu reden und zu fachsimpeln und so gibt oft ein Wort das andere. Man sieht bewundernde und kritische Blicke auf die (Fahr-) Zeugen aus andern Jahrzehnten. Freude, ein wenig Stolz und schmunzeln über die Pläsierchen von aber letztlich Gleichgesinnten macht die Stimmung auf dem Platz aus.

Dazu eine Beiz, einen Wurststand sowie ein paar Tisch' und Bänke draussen, das ist der Stoff für ein «Sundmorge»-Erlebnis und das jeden letzten Sonntag im Monat!

Hans Ettlín

RANDONNÉE ALPINE 2007

Auch Italien hat jede Menge Berge und entsprechend Pässe, die wie geschaffen sind zum Befahren mit der Traction.

von Jürg Deller

Gleich zu Beginn: Reklame zu machen fürs Randonnée des Club Citroën Suisse 34-57, der diesen Anlass alle 2 Jahre organisiert, ist absolut unnötig. Diese einwöchige Veranstaltung ist so beliebt, dass der "Sollwert" von 50 Fahrzeugen jeweils schon einen Tag nach dem Versenden der Anmeldungsunterlagen überschritten ist. Aber berichten darüber liegt allemal drin, denn während der 7 Tage (plus der Tage der An- und Heimreise) läuft soviel Interessantes, Schönes, Abwechslungsreiches, Neues und auch technisch Anspruchsvolles, dass viele bleibende Eindrücke bleiben.



Start ist in Aqvi Terme, nördlich von Genua gelegen. Die Hinreise erfolgt individuell. Trudi und ich, das bewährte Tractiionteam, wählen die Strecke über den Lukmanier und machen Nightstop am Lago Maggiore in San Nazzaro. Hier treffen wir Hombi mit seinem Begleiter Heinz. Ein warmer, wunderschöner Abend am See ist ein guter Einstieg für die Reise, auf die wir uns sehr freuen.

Wir geniessen am nächsten Tag die kurvenreiche, abwechslungsreiche Strecke dem Langensee entlang und vermeiden jegliche Autobahnfahrt bis Aqvi Terme, wo wir am frühen Nachmittag eintreffen. Wir logieren gediegen im Grand Hotel an der Piazza Italia, wo wir das Roadbook und die



weiteren Reiseunterlagen in Empfang



nehmen von Jacques, dem unermüdlichen Organisator dieses wie auch schon manch vorhergehender Randonnées. Ein Bummel durch die geschäftige Altstadt und ein feines, mehrgängiges Abendessen beschliessen den ersten Abend im Kreis der Teilnehmer aus Frankreich, Luxemburg, Belgien, England und natürlich aus der Schweiz.



Der folgende Tag ist schon recht happig; Start spätestens um 8 Uhr, total 275 km, fast 8 Stunden Fahrzeit und 4 Pässe, alles bei schönstem Wetter und Temperaturen zwischen 32°C und 38°C. Wohl dem, der auf ein gut funktionierendes Kühlsystem zählen kann! Unser Clubpräsident Louis als versierter Fahrer und Mechaniker im Besenwagen mit Ersatzteilen und Werkzeug muss schon einige Male als Pannehelfer wirken. La Spezia ist unser Ziel, das spätestens um 18.30 Uhr erreicht sein soll.

Am zweiten Tag verlassen wir Ligurien und genießen die Toskana, wo wir unterwegs vor allem die Stadt Lucca mit ihrem wunderschönen ovalen Platz bewundern und einmal mehr während der Fahrt unser Airconditionssystem brauchen können (Frontscheibe voll offen), denn die Temperaturen sind die gleichen wie am Vortag. Leider muss heute ein Teilnehmer aufgeben, denn ein Bruch der Antriebswelle an ungünstigster Stelle mit anschließendem Radverlust kann nicht vor Ort in der kürzlichen Frist repariert werden. Wenig nördlich von Pisa liegt unser Hotel Granduca, wo wir den Abend ausklingen lassen.



Obwohl wir nun locker eine Woche in der Toskana bleiben könnten, ohne uns im geringsten zu langweilen, ziehen wir schon weiter nach Umbrien, denn wir machen ja keine Bade- oder Kulturferien, sondern wir wollen unsere Traktions bewegen und möglichst viele Pässe, schmale und kurvenreiche Strassen wie auch en-



ge Gässchen befahren. Kilometergenau führt uns das Roadbook durch die Gegend, und die Zeit reicht trotz recht grosser Etappe zum Anhalten für spontane Apéros, zum Essen, zum Besuch von schönen Dörfern und zum Fotografieren. Unweit des Lago Trasimeno und südlich von Perugia finden wir die Bleibe für heute. Wenn vorher schon jedes Abendessen den Bauch füllte bis fast zum Platzen - heute gibt es noch einen Gang mehr. Da sind wir richtig froh, dass wir am nächsten Tag ausnahmsweise eine Stunde später auf der Piste sein sollen.





Heute, am 1. August, ist „Ruhetag“. Da aber ein interessantes Streckenprogramm „freiwillig“ absolviert werden kann, macht doch fast jeder mit. Es lohnt sich, denn Montepulciano, der Lago Trasimeno und Perugia darf man nicht auslassen, das wäre eine Todsünde.





Der folgende Tag bringt 3 Höhepunkte: Zuerst ist da der Besuch von Assisi. Dann folgt der Besuch des Dorfes Camerino, das zwar punkto Sehenswürdigkeit nicht top ist, dafür einiges an Fahrkönnen abverlangt. Denn rückwärts aus ei-

ner engen Gasse zu fahren mit nur ein paar wenigen Zentimetern Spatzung links und rechts ist nicht jedermanns Sache. Und drittens ist das Hotel in Gubbio die schönste, stimmungsvollste Unterkunft der ganzen Reise.



Heute Freitag ist die letzte und längste Etappe zu bewältigen, fast 300 km auf vielen schmalen Strassen, mit nochmals 2 Pässen, einem Apéro unterwegs, und man höre und staune, nach all den wolkenlosen Tagen, mit dem Regentest für unsere Traction Cabriolets sind da eindeutig im Nachteil, wenn sie offen bleiben. Wie jedes Mal bildet das Galadiner

den krönenden Abschluss des Unternehmens Randonnée 2007, im Hotel Novotel in Sesto Fiorentino (Florenz).



Die Heimreise am nächsten Tag ist wieder individuell. Wir nehmen uns Zeit und machen daraus zwei Tage, mit Übernachtung am Lago di Mezzola nördlich des Comersees. Das gibt uns die Gelegenheit, am Sonntag noch den Splügenpass zu ge-



niessen mit seinen steilen, engen Kurven und 1900 Höhenmetern. Daheim zeigt der Kilometerzähler 2800km mehr an als bei der Abfahrt, ohne Pannne, nur Benzin und etwas Öl eingefüllt. Für ein fast 60-jähriges Auto eine anständige Leistung. Wir danken Jacques, Louis und all ihren Helfern herzlich für ihre immense Arbeit, dieses Randonnée zu ermöglichen.



14. CCCR 2008, Rom

Rom, wir kommen!

Provisorische Anmeldung für die Reise nach Rom

Wer kommt mit?
Wer käme schon am Montag oder Dienstag vorher?

Auf Grund meiner Umfrage an der GV 2007 des CTAC haben diverse Mitglieder ein Interesse bekundet, die Reise nach Rom ans ICCCR 2008 in ca. drei oder vier gemütlichen Tagesetappen und vorwiegend auf Nebenstrassen unter die Räder zu nehmen. Jetzt sollten wir aber langsam rangehen, vor allem wegen der Übernachtungsmöglichkeiten. Planen sollten wir deshalb drei oder vier Übernachtungsmöglichkeiten für die Reise, und zwei oder drei Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe von Rom. Deshalb:

Abfahrt: Montag oder Dienstag morgen (11. od. 12. August 2008)
Ankunft: Donnerstag abend (14. August 2008)

Und jetzt:

Wer kommt mit? (Anzahl Autos, Anzahl Personen)?
Wer wünscht Unterkunft auch in Rom (während ICCCR)?
Wer hätte ev. auch Interesse an einer gemeinsamen Rückfahrt
Wer würde uns allenfalls helfen, das Reiseprogramm (Strecke, Unterkünfte) zusammen zu stellen? Wer kennt schon was?
Bitte meldet Euch so schnell wie möglich (provisorisch), aber bis *spätestens 15. Oktober 2007*, bei mir, und bitte über E-Mail:

peppfahrschule@glattnet.ch

Danke im voraus für Eure Antworten und für's Termineinhalten!
Ich freue mich mit Euch auf Rooooooooooooooooooooooooooooom!

Werner Zimmermann, Dietlikon



Diese bisher unbekannte Foto hat unser Mitglied Hannes Hopf aufgestöbert. Er schreibt in seinem Mail:

Die im Club-Heft geführte Citroën-Kegresse-„Diskussion“ habe ich mit Interesse gelesen. Hier noch ein Foto, das im Berggasthaus Schwarzwaldalp, 3860 Meiringen, an der Wand hängt. Vielleicht kannst du das Foto auf einfache (elektronische) Weise an ggf. Interessierte weiterleiten. Im Voraus besten Dank.

Alles Gute und freundliche Grüsse aus Thun

Hannes

2-TÄGIGES TREFFEN OST 18.-19. 8. 2007

von Hans Georg Koch

Morgens vor neun Uhr an der Tankstelle. Unsere Traction „Emma“ spritzt den letzten Schluck Benzin freudig wieder aus dem Einfüllstutzen, ein Zeichen, dass sie jetzt für eine Ausfahrt ins Sarganserland bereit ist. Wir fahren über die A14 nach Sihlbrugg und über den Hirzelpass auf die A3 Richtung Chur und schneller als eigentlich erwartet stehen wir auf dem Parkplatz des Hotels „Franz Anton“ in Sargans. Wir stehen noch etwas in der Sonne herum und warten bis weitere Teilnehmer eintreffen. Hans Brunner kontrolliert mit seiner Liste, wer alles noch kommen sollte. Dann gibt es einen währschaften Imbiss im Restaurant des Hotels.



Hans Bollhalder erklärt den weiteren Verlauf des Tages und informiert über die Route nach Malbun. Jedes Auto erhält einen Routenplan und dann werden die Motoren angewärmt. Durch die Stadt Sargans geht es Richtung Rhein und dann nach Balzers ins Fürstentum Lichtenstein.



Jürg und Trudi Deller und Walter Homberger sind soeben vom Randonnée Alpine zurückgekommen und wir erhalten jetzt eine leise Ahnung, wie es dort gewe-

sen sein muss, während wir die kurvenreiche Strasse ins 1600m ü.M. hoch gelegene Malbun erklimmen. Unsere Tractions beginnen zu schwitzen und die dünne Luft lässt sie angestrengt schnaufen. Einige Partien müssen im ersten Gang befahren werden.

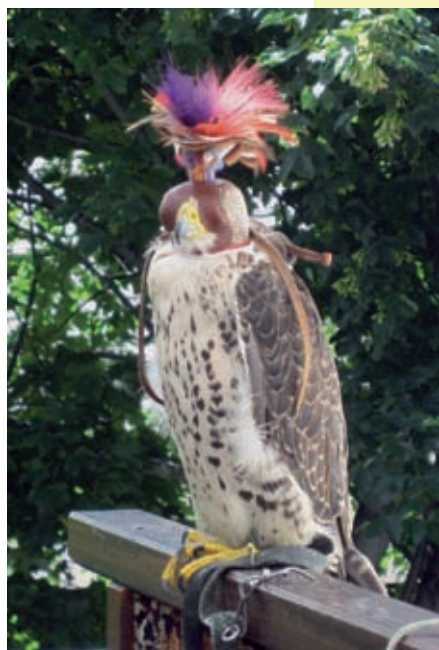


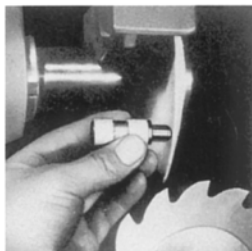
Gemütlich nehmen wir auf der Gartenterrasse des Hotels Galina Platz und freuen uns auf die angekündigte Greifvogel-Flugshow. Die Vögel sitzen im hinteren Teil der Terrasse schon bereit. Nach einer historischen Einführung in die Falknerei und Vogeljagd sowie in das richtige Vokabular der Beizjagd beginnt die Demonstra-

tion. Zuerst mit einem Falken, der seine Beute im Flug greifen kann. Er kann zur Jagd auf Tauben oder zum Vergrämen der Tauben auf öffentlichen Gebäuden eingesetzt werden. Der Falke jagt kleine Säugetiere, Vögel und grosse Insekten. Er tötet seine Beute mit dem Schnabel, anders als Habicht und Adler, die die Beute mit ihren Krallen, dem „Greif“ töten. Am Schnabel hat er dazu einen Falkenzahn. Wenn der Vogel nicht eingesetzt wird, stülpt man ihm einfach eine Lederhaube über den Kopf, dann ist es für ihn dunkel und er beginnt zu schlafen. Dies sei auch dazu da, um den Stress vom Vogel fernzuhalten wurde uns gesagt. Die Haube war übrigens wunderschön mit einem farbigen Federbusch verziert.

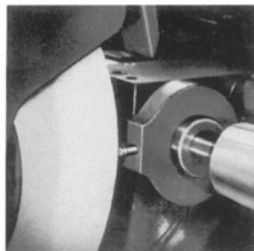
Der professionelle Falkner, Herr Vögeli, hat auch seine beiden kleinen Kinder in die Show integriert. Mit zwei Turmfalken (auch Rüttelfalke genannt, weil er rüttelnd in der Luft stehen bleiben kann) zeigten sie, wie offenbar kinderleicht diese Kunst sein kann, aber wahrscheinlich nur, wenn der Vater die Falknerei versteht. Es geht weiter mit einem Habicht der auch als Hühnervogel bezeichnet wird. Bei diesen Greifvögeln ist das Männchen meist nur halb so gross wie das Weibchen. Mit seinen eher kurzen Flügeln und seinem langen Schwanz kann er zwar nicht so schnell fliegen, ist aber äusserst manövrierfähig und wendig. Er jagt vor allem Vögel bis zur Grösse von Gänsen und kleine Säugetiere von Mäusen bis Kaninchen.

Sehr beeindruckt waren wir von den Flugvorführungen des Bussards. Einige der

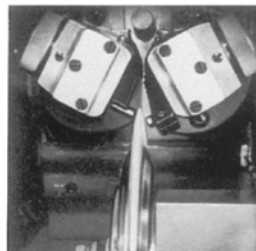




– Handabrichten



– 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

Mitglieder, die sonst auch in der Südanflugschneise wohnen, mussten den Kopf tief einziehen, damit es nicht zur Kollision mit dem Raubvogel kam. Die anderen spürten die Luftwirbelschleppe, die der Vogel hinter sich herzog und die einem die Haare zu Berge stehen liess.



Ein junger gezähmter Kolkraabe durfte eben falls herumfliegen und obwohl er eigentlich sonst von den Raubvögeln gejagt wird, funktionierte auch seine Vorführung einwandfrei. Der Kolkraabe ist der grösste unter den Raben und wird eingesetzt um die Saatkrähe zu vertreiben, wenn sie versuchen ein frisch angesätes Feld zu schädigen. Er ist sehr intelligent und lernfähig. Kolkkraben können sogar einige Worte sprechen lernen. Weil er noch nicht ausgewachsen ist, besitzt er noch keine voll ausgebildete „Löwenmähne“ und auch sein Gefieder hat noch nicht den schönen schwarzvioletten Schimmer. Bei den Jägern ist der Kolkraabe nicht so beliebt, weil er aufgrund seiner Intelligenz merkt, wenn die Jäger mit ihren Autos kommen und sich im Wald zur Jagd verstecken. Der Kolkraabe weiss, dass die Jäger beim Ausweiden ihrer Beute die Innereien im Wald liegen lassen und dass er dann einen gedeckten Tisch vorfindet. Wenn sich der Rabe auf dieses Festessen freut und herumkräht, merken das die anderen Tiere im Wald und verziehen sich, da auch sie nicht ganz dumm sind.

Ich war überrascht von den verschiedenen Anwendungsmöglichkeiten dieser abgerichteten Vögel. Das Einsatzgebiet reicht von den goldenen Kuppeln des Kremlins (Schutz von Baudenkmalern vor



Taubenkot) bis zu den modernen Interkontinentalflughäfen, deren Pisten nicht von Kaninchen untergraben werden sollten. Die natürliche Regulationswirkung der Natur wird hier ausgenutzt. Mit einem Steinadler, den wir allerdings nicht zu sehen bekamen, sei es sogar möglich, Gämsen zu jagen.

Den Schluss der über eine Stunde dauernden Vorführung bildete der Anflug eines Steppenadlers, der vom Nachbarhaus einflog. Aufgrund der vielen Besucher verpasste er seinen Landeplatz und startete durch. Nach ein paar Kurven landete er in einem Eselgehege auf der anderen Talseite. Während der Falkner im Laufschrift den Vogel wieder zurückholte, protestierten die beiden Esel lautstark.

Wir lernten, dass der Adler eine Zigarettenpackung auf zwei Kilometer Entfernung sehen kann (--- kann aber wahrscheinlich die Warnhinweise darauf nicht lesen, wozu auch, er raucht ja nicht! (O-Ton Dani Eberli)).

Der imposante Vogel konnte dann aus der Nähe betrachtet werden. Er war einiges grösser, als die vorher gezeigten. Leider durfte er nicht mehr herumfliegen und musste auf dem Falknerhandschuh sitzen bleiben.

Mit einem grossen Applaus ging die Show zu Ende und wir spazierten zu unserem Parkplatz zurück.



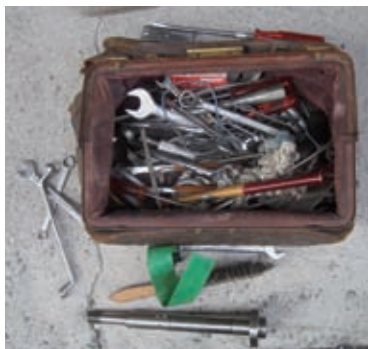
Auf der Rückfahrt wurde ein Fotohalt eingeschoben, an einem Ort wo man eine wunderbare Aussicht auf Sargans und das Rheintal hatte.



Bei der Weiterfahrt erlitt Wädi Schmid's Traction eine unerwartete elektrische Panne. Der Anlasser begann plötzlich selbständig zu laufen, auch ohne dass man am Anlasserzug zog. Also anhalten und Batterie abhängen. Das Problem liess sich nicht sofort lösen, der Anlasserschalter öffnete nicht mehr und sobald die Batterie wieder angeschlossen wurde begann der Anlasser wieder zu laufen. Erste Notmassnahme: Kabel am Anlasserschalter abschrauben und isolieren, damit kein Kurzschluss entstehen kann. Auto anrollen lassen und bis ins Hotel zurückfahren. Dani Eberli konnte dort dank seiner ausgezeichneten Werkzeugtasche den Defekt rasch beheben, der Gegenkontakt im Schalter hatte sich so weit ver-



dreht, dass der Schalter immer geschlossen blieb. Alles eine Frage der richtigen Befestigung durch Anziehen der Muttern. Das Stillleben auf dem Fenstersims erklärt alles.



Im Restaurant „Zunft- haus zum Löwen“ in Sargans fanden wir uns jetzt zum Nachtessen

ein. Schon das Salatherz auf lauwarmer Specksauce war köstlich, so etwas habe ich bisher noch nie gegessen, ich bin bei Salat sehr heikel. Der Hauptgang mit Rindshufstreifen Stroganoff war ebenso



„gluschtig“ und erfreute unsere Gaumen. Der lokale Wein, eine Cuvé „Corason“ passte sehr gut zu diesem Gericht. Als wir die zweite Flasche öffnen liessen erkannte Jürg Deller beim Degustieren aber sofort, dass es sich bei dieser Flasche nicht mehr um das gleiche Getränk handelte, obwohl die Flasche genau gleich wie die erste aussah. Eingehenderes Betrachten ergab aber dann, dass die eine Flasche von 2003 stammte und die zweite von 2004.

Das Dessert aus Ananas und Vanilleglacé an Pfefferlikörsauce rundete dieses ausgezeichnete Abendessen ab.



Gemütlich liess es sich im eigens für uns reservierten Saal im ersten Stock diskutieren, über vergangene und kommende Highlights im Clubleben, über Restaurationen und zu erwartende Defekte oder von vergangenen und kommenden Reisen. Zu Fuss fanden wir zurück zu unserem Hotel „Franz Anton“.

Der Sonntagmorgen begann mit einem Frühstück um 08.30 bei dem sich alle gutgelaunt zusammenfanden. Das Wetter war vorerst wolkenlos und sonnig. Wir gaben unsere Zimmerschlüssel zurück und verpackten unsere Sachen in den Autos. Dann ging es wieder durch die Stadt, vorbei an den Rebbergen der Weinkellerei Gonzen bis nach Vild, wo ein Wegweiser



auf den Parkplatz des Bergwerks zeigte. Eine stattliche Linie von Tractions parkte nach und nach rückwärts auf dem noch leeren Parkplatz. Die genaue Ausrichtung entsprach allerdings noch nicht einer bühnenreifen Vorstellung. Vielleicht gelingt es nächstes Mal besser!



Schon befanden wir uns vor dem Bergwerk und die beiden Führer Walter Schmidt und Kurt Hobi baten uns in einen Konferenzraum um ihre Einführung zu präsentieren und einen kurzen Film zu zeigen.

Danach gelangten wir zu einem unterirdischen Bahnhof und bestiegen den Grubenzug, der uns etwa 2 km in den Berg hinein brachte. Auch hier wieder ein Bahnhof

mit mehreren Geleisen in einer grossen Kaverne. Aussteigen aus den Miniatur-Personenwagen, die je 8 Personen fassen. Die Teilnehmer wurden in zwei Gruppen aufgeteilt und wir besuchten als erstes die Kompressorenstation, wo noch ein elektrisch angetriebener Zweistufenkompressor stand. Von zwei anderen Maschinen verblieben nur noch die



betonierten Supporte. Über die Hintertür gelangten wir in eine Untertagegewerkstatt wo die Geräte repariert wurden. Herr Schmidt erklärte uns anhand einiger Bohrstangen wie die Löcher für die Sprengungen gebohrt wurden. Die geschmiedeten Bohrer haben einen Kronenkopf und längs darin ein Loch durch welches Wasser zur Kühlung und zur Bindung des Bohrstaubes gepumpt wurde. Die Bohrmaschine schlägt mit einem

Presslufthammer auf die Bohrstange und dreht diese nach jedem Schlag ein kleines bisschen. Die Bohrmaschine steht auf einem Stativ, auf welchem sie mit einem Pressluftzylinder gehoben oder abgesenkt werden konnte. Auch konnte man den Bohrdruck mit dem Zylinder verstärken. Die Bohrmaschinen schafften es, mit einer Bohrstange ein ca. 80 cm tiefes Bohrloch zu bohren, dann musste der Bohrkopf wieder geschärft und gehärtet werden. Neuere Bohrstangen mit einem Hartmetalleinsatz an der Spitze erreichten später ein mehrfaches der Bohrleistung, bis sie wieder geschliffen werden mussten.

Über 150 Treppenstufen erreichten wir eine höhere Etage der Grube wo ein Bremsberg zu besichtigen war, eine Art schräge Standseilbahn ohne Motor nur mit einem Bleigewicht angetrieben. Das Bleigewicht auf den mittleren Schienen zog den leeren Transportcontainer (auf den breiteren Schienen) an einem oben umlaufenden Drahtseil hinauf. Wenn er einmal mit Eisenerz gefüllt war, war er schwerer als das Gegengewicht und beim Lösen der Bremse fuhr er in die Tiefe und zog das Bleigewicht nach oben. Unten angelangt öffneten sich die Entladeluken und das Erz wurde in ein Silo im Berg geschüttet wo es zwischengelagert wurde, bis es ein Stockwerk tiefer wieder aus dem Silo in die Kipploren einer horizontalen Transportbahn auf der Basissohle geschüttet wurde.



Ich war überrascht, wie genial der ganze Erzabbau organisiert war. Wo immer es ging nahm man die Schwerkraft zu Hilfe und überlegte sich, wie vorzugehen ist, damit man jeden Stein nur einmal in die Finger nehmen musste. Der ganze

Berg wurde quasi von unten nach oben ausgeräumt, so dass das Erz wie auch das taube Gestein immer nur nach unten transportiert werden mussten.

Wir lernten auch etwas über das Wetter in der Grube. Damit wird das Klima unter Tage bezeichnet. Die Temperatur hält sich Sommer wie Winter immer etwa auf 13°C. Ist es draussen kälter steigt die warme Luft in der Grube auf und entweicht über die oberen Stollen ins Freie. Von unten fliesst frische Luft nach. Umgekehrt wenn es draussen wärmer ist als drinnen. Dann fliesst die kalte Luft nach unten aus der Grube und von oben fliesst frische Luft nach. Damit es bei extremen Temperaturdifferenzen nicht zieht, hat es überall Wettertüren, die man schliessen kann um den Luftzug in Grenzen zu halten. Es war übrigens üblich die Sprengungen vor Feierabend zu zünden, damit sich über Nacht die giftigen Sprenggase wieder verziehen konnten.

Jetzt kamen wir zum Bedienungsraum eines Schräggesenkes, welches mit einem Elektromotor angetrieben wurde. Dies war wiederum eine Art von Standseilbahn die aber das Erz aus dem unteren Teil der Grube, der Fluewand, auf das Niveau der Basissohle (490 m ü. M.) auf welcher wir uns befanden heraufgeholt werden musste. Hier musste die Schwerkraft überwunden werden und dazu war ein leistungsfähiger Elektromotor notwendig.

Dieser ganze tieferliegende Teil des Bergwerkes ist heute nicht mehr zugänglich. Er hat sich mit Bergwasser gefüllt, weil man den Betrieb der Pumpen nicht mehr bezahlen konnte und dieser Teil unter dem Grundwasserspiegel liegt. Das Erz wurde auch hier etwas höher als die Basissohle gefördert, um es wieder mit der Schwerkraft aus den Silos in die horizontal verlaufende Bahn zu verladen. Aus dem ganzen Rest des Bergwerkes fliesst das Wasser übrigens von alleine ab, in so genannten Risolen, Wasserkanäle am seitlichen Rand der Stollen.



Entlang der Schienen dieses Gesenkes stiegen wir wieder hinunter bis diese im Wasserspiegel verschwanden. Interessant war ein rostroter Schaum welcher auf dem Wasser schwamm. Dieser besteht offenbar aus Bakterien, die unter Wasser Eisen abbauen. Gemäss Aussage unserer Führungsperson wird nicht das Eisenerz abgebaut sondern nur metallisches Eisen.

In einem anderen Stollen demonstrierte uns Herr Schmid einen Grubenbagger auf Schienen, der mittels Pressluft angetrieben wurde. Er wird von zwei Sternmo-

toren bewegt. Der eine dient zum Vorwärts- und Rückwärtsfahren, der andere um die Schaufel zu heben und über Kopf nach hinten in den Transportwagen zu kippen. Zur Bedienung sind seitlich über einem Trittbrett zwei einfache Hebel angebracht. Der eine fürs Fahren, der andere für die Schaufel.

An dieser Stelle sahen wir auch zum ersten Mal die erzführende Schicht, die zwischen einem halben und zwei Metern mächtig sein kann. Das Eisenerz hat eine charakteristische rostrote Farbe und die Erzklumpen sind ausserordentlich schwer, auffallend viel schwerer als die Kalksteine des tauben Gesteins, das hätte ich nicht erwartet, aber es ist eigentlich logisch, wenn man weiss dass aus dem Gonerz 50-60% Eisen gewonnen werden konnte.



Langsam kamen wir wieder zum Bahnhof zurück und zum Schluss betraten wir das Sprengstoffmagazin, in welchem uns noch „Sprengwasser“ (Trinitrotoluol) serviert wurde (nein, es war zarter Roséwein) und wir die bisher noch ungeklärten Fragen stellen und darüber diskutieren konnten. Hier trafen wir auch mit der anderen Gruppe wieder zusammen.

Ich war überrascht von der ausgezeichneten Fachkenntnis unserer Führungspersonen und der Geduld, mit welcher sie auf alle unsere Fragen eingingen und immer noch etwas mehr zu erzählen wussten als wir eigentlich gefragt hatten. Mit dem Stollenexpress fuhren wir wieder Richtung Ausgang und konnten im unterirdischen Bahnhof unsere Helme wieder an den Nagel hängen.

Jetzt wurde uns noch ein technisches Schmuckstück von einer Grubenlokomotive gezeigt, eine Lok mit Schwungradantrieb. Es ist eine Konstruktion der Maschinenfabrik Oerlikon aus dem Jahr 1954. So wie sie aussah war sie erst kürzlich revidiert worden, noch fehlte das Kondensatorpaket zur Erregung des Generators, dieses wurde eben eingebaut. Das Schwungrad ist in einer Kapsel untergebracht und läuft auf einer vertikalen Achse, damit die Lokomotive durch das Beharrungsmoment des Kreisels in den Kurven nicht aus den Schienen gedrückt wird. Das Schwungradgehäuse ist auf Stossdämpfern möglichst erschütterungsfrei gelagert.

Das Schwungrad ist auf seiner Achse mit einem Generator verbunden, der auch als Elektromotor zum Antrieb (Aufladen) des Schwungrades gebraucht wird. Der Strom des Generators wird verwendet um die Fahrmotoren der Lokomotive zu bedienen. An jeder Haltestelle muss die Lokomotive wieder an das Stromnetz angeschlossen werden um das gewaltige Schwungrad wieder in Schwung zu

bringen. Der imponierende Vorteil dieser Lokomotive war der absolut abgasfreie Betrieb.



Über eine Seitentür kamen wir in eine andere Kaverne wo sich das Resaurant befindet. Die Zeit ist im Fluge vergangen und es ist schon nach ein Uhr , das Serwierpersonal wartet auf uns. In Bergwerksatmosphäre, unter Tage, unter diversen Blachen und Wellblechen, die das heruntertropfende Wasser abhalten, genießen wir das Mittagessen. Die Cabriofahrer werden noch darauf aufmerksam gemacht, dass es draussen zu regnen begonnen hat, hier im Bergwerk ist vorerst nichts davon zu spüren.



Mit dem Kaffee geht ein tolles zweitägiges Treffen des Citroën Traction Avant Clubs zu Ende. Es bleibt uns nur noch den Organisatoren der Region Ost, Hans Brunner, Hans Bollhalder und Werner König, für die gelungene Idee und die reibungslose Durchführung zu danken. Gerne kommen wir wieder einmal in die Ostschweiz.

"Traction Avant" CITROËN



- *Restauration*
- *Reparaturen*
- *Beratung*
- *Wartung*

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
Spechtweg 5
4552 Derendingen

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

E-Mail: schorta-imhof@bluewin.ch
Homepage: www.cta-service.ch



123ignition.nl



KINZIGAL CLASSIC (SCHWARZWALD)

vom Sonntag, 8. Juli 2007

Bereits Freitagnachmittag machten wir uns zu dritt auf die Route Richtung Hausach, wo wir in einem hübschen Gasthof Quartier bezogen. So hatten wir Gelegenheit, am Samstag mit unserem Oldy die Strassen und Kurven zu testen. Anschliessend erforschten wir die Wanderwege über Hügel, durch schwarze Wälder und vorbei an behäbigen Bauernhäusern bei angenehmem Wetter. Im „Käppelehof“ oberhalb Hausach, einem Aussichts-Restaurant im schönsten Schwarzwaldstil, genossen wir später einheimische Spezialitäten und unser „Fourgi“ meisterte die sehr steile An- und Abfahrt fabelhaft im ersten Gang...!

In der Burgschänke trafen wir am Abend einige Teilnehmer und Organisatoren zum Kennenlernen und Fachsimpeln. Bei kühlem Trunk und warmer Baguette wurde es schnell Mitternacht. Zeit, um sich für den kommenden Tag fitzuschlafen!



Am Sonntagmorgen kamen 94 Oldtimer-Autos und -Motorräder verschiedenster Marken an den Start. Petrus sorgte für sonnigen Anfang, liess uns am Nachmittag zur Abwechslung eine Stunde im Regen fahren, doch zur Preisverteilung war die Sonne wieder da. Die 700-kurvige Strecke (so die Ausschreibung) war male-risch, die Geschicklichkeits-Prüfungen meisterte unser Fourgon HY mit „bulliger Eleganz“. In Schiltach, einem wunderschönen alten Städtchen mit unzähligen

Riegelhäusern, wurde uns in der ausserordentlich sehenswerten Hans Grohe Ausstellung samt Museum (neben den Fabrikationsgebäuden für Sanitärarmaturen, Bäder, Duschen etc.) eine willkommene Zwischenverpflegung offeriert.

Zu unserer Freude trafen wir Daniel Eberli und seine Frau am Sonntagnachmittag auf dem Zielgelände neben dem stilvollen Rathaus. Wir waren die einzigen Eidgenossen.

Am Montagmorgen präsentierte uns unsere Wirtin die Regionalzeitung der Badischen Presse, welche unter anderem folgenden Beitrag brachte:

Kein Navi, das vor der Kreuzung mit freundlicher Stimme flötet: „Jetzt rechts abbiegen“, kein Faltdach, das sich beim ersten Regentropfen wie von Zauberhand auseinanderfaltet, keine Servolenkung, die die 700 Kurven der Strecke wie von selbst bewältigt, und kein Tempomat, der die Geschwindigkeit konstant auf 35 Stundenkilometer hält. - Die Oldtimer, die gestern bei den ersten „Kinzigtal Classics Hausach“ über enge Schwarzwaldsträssle knatterten, machen Krach, sie stinken, sie setzen Rost an, brauchen intensive Pflege und haben ihre Maken - und dennoch werden sie von ihren Fahrern heiss geliebt. Welch' tröstliche Botschaft: Liebe fragt nicht nach Vollkommenheit!

Obwohl uns der Scheibenwischer auf der regnerischen Rückfahrt im Stich liess und wir den Fourgon vor der Garage von Armin Frick in Richterswil stehen lassen mussten, lieben auch wir unser Vehikel. Glücklicherweise wurden wir von Armin nach Weggis zurückchauffiert...

Milo + Rösli Trachsler und Mitfahrer Thomas Trachsler

IN MEMORIAM BEAT ZEDI

Autos waren sein Leben!

Nach seiner Frühpensionierung verbrachte Beat sehr viel Zeit in seiner Garage. Er wollte jederzeit für seine Kunden da sein.

Eine Traction zu besitzen machte ihn stolz.

Der Tractionclub war eine beliebte und willkommene Abwechslung.

Beat hat uns für immer verlassen. Er wird vielen Clubmitgliedern als ruhiger und überlegter Kamerad in bester Erinnerung bleiben. Wir kondolieren den Hinterbliebenen aus der Tiefe unserer Herzen. Möge sein Seele in Frieden ruhen.

Tollkühne in knatternden Kisten

Langenthal Zwei Abenteurer auf den Spuren der Autopioniere

Diesen Sommer fahren Peter Käser und Hansruedi Flückiger als eines von 28 Teams mit dem Oldtimer in 60 Tagen von Peking nach Paris. Am Samstag wurden die Wagen nach Basel gefahren, von wo sie heute ins belgische Antwerpen verschifft werden.

BALZ HÄGGEL

«Es hat schon viel Verkehr heutzutage», Peter Käser muss es wissen. Der 78-jährige Langenthaler hat seit 1948 einen Führerschein. Als er 1957 nach Griechenland gefahren ist, hat er andere Autos jeweils noch im Tagebuch vermerkt. «Und ab Budapest war der Hauptteil der Strecke damals ein Rachtbett.»

50 Jahre später sind die Herausforderungen anderer Art: Die Autobahn nach Basel ist an diesem frühen Samstagmorgen eine einzige Baustelle, und der Schwerverkehr drängt sich in langen Kolonnen durch die verengten Fahrspuren.

Erstes Ziel: Basler Rheinhafen

«Hansruedi gibt aber Gas», Käser bemüht sich, den vor ihm fahrenden Citroën 11B1 nicht aus den Augen zu verlieren. Die schwarze Kutsche mit Jahrgang 1953 ist der eigentliche Grund für den Ausflug nach Basel. Zusammen mit dem Aarwanger Garagisten Hansruedi Flückiger nimmt Käser am Borghese-Memorial (siehe Kasten) teil. Dafür werden die Wagen verschifft.

Damit genug Zeit zum Verladen bleibt, will Käser um 16 Uhr im Hafengebäude zwei des Basler Rheinhafens sein. Dieses zu finden, erweist sich bereits als erste Herausforderung des Rennens. Nach einem kurzen Ausflug nach Deutschland ist aber das richtige Becken gefunden.

Käser meldet den Wagen am Checkpoint und reißt ihn in die Warteschlange ein. Er nutzt die Zeit, um den Citroën mit einem chinesischen und einem Schweizer Fähnchen zu schmücken. Andere Teilnehmer tun es ihm gleich. Über die heraldischen Regeln herrscht allerdings Unklarheit: «China links oder rechts?»

Nobler Kutschen

Während Käser und Flückiger darauf warten, ihren Wagen verladen zu können, suchen andere Teilnehmer immer noch das Hafengebäude zwei. Ein nervöser Roman versucht via Handy einen falsch abgesehenen

Kollegen aus Deutschland herauszuloten: «Técoutes? Oui, à gauche, et puis... non, à gauche, je dirais. Überhaupt wird viel Französisch gesprochen. Das klingt distinktiert und passt somit wunderbar zum vielen Chrom und Leder der noblen Kutschen – ein Hauch von Dekadenz weht durch das Hafengebäude.»

So ähnlich muss es auch in der guten alten Zeit gewesen sein, als Autos noch Automobile und ihre Lenker gutbetuchte Abenteurer waren. Die Rahmenbedingungen sind allerdings nicht mehr ganz so abenteuerlich: Ich brauchte keine Vier-Sterne-Hotels», sagt Flückiger. In der Mongolei werde immerhin in Jurten genächtigt, freut sich der 52-Jährige.

«Wir sind authentisch»

Anderer Automobil-Enthusiasten beschränken ihr Fährle für vergangene Epochen anscheinend auf die Fahrzeuge. Einige wollen aber auch dort nicht auf gewisse Errungenschaften der Moderne verzichten: Navigationssystem und iPod räumen das Armaturenbrett eines edlen Rolls-Royce von 1923. Im Citroën von Flückiger und Käser findet sich nichts dergleichen: «Wir sind da authentisch.»

Auch sonst tragen die beiden weniger dick auf als andere Teilnehmer: Auf einem bordeauxroten Sportwagen sind neben den Namen der Fahrer auch deren Blutgruppen zu lesen. «Vieles hier ist Show», sagt Flückiger. Käser und ihm gehe es hingegen einfach um die Reise.

Im Juni gehts los

Das Verladen geht zügig vom. Jeweils zwei Autos werden in einen 40-Fuss-Container verladen. Das Einparkieren ist Feinarbeit – die imposanten Karossen haben angesichts ihrer Dimensionen nur wenig Einschlag, und das Spiel mit der Kupplung verlangt Fingerspitzengefühl.

Eine Lenker bekunden Mühe und brauchen mehrere Anläufe. Flückiger nicht. Routinierter fährt er den Citroën in den sandfarbenen Container, in dem schon ein Rolls steht. Dann geht alles schnell: Die Räder werden mit hölzernen Keilen fixiert und der Wagen mit Spanngass festgezurrert. Der Hafenzkan hebt den Container weg.

Heute werden die Wagen ins belgische Antwerpen verschifft. Käser und Flückiger werden ihnen am 6. Juni nach, fliegen, «jetzt», sagt Käser, «gehts los.»



BALD GEHTS LOS Peter Käser schmückt seinen Oldtimer vor dem Verschiffen noch mit Fähnchen.



VERSCHIFFT Heute beginnt der Oldtimer seine Reise. Peter Käser (rechts) und Hansruedi Flückiger folgen ihm am 6. Juni. 1205 485

IM OLDTIMER VON PEKING NACH PARIS

Vor hundert Jahren schrieb die Pariser Zeitung «La Matin» ein Autorennen von China nach Paris aus. Fünf Konkurrenten gingen am 30. Juni 1907 in Peking an den Start. Nach 80 Tagen erreichte Fürst Borghese aus Italien als Erster Paris. An der Borghese-Memorial-Tour nehmen in diesem Sommer 28 Teams

bestehend aus Fahrer und Befahrer teil. Wie damals führt die Strecke von Peking über Ulan-Bator, Moskau und Berlin nach Paris. In der Neuauflage werden die gleichen Teilstrecken gefahren, wie sie der damalige Sieger zurückgelegt hat. Die rund 16 000 Kilometer lange Strecke werden die Teilnehmer in Etappen von zwischen 120 und 640 Kilometer zurücklegen. 1205 485



www.geneva-classics.ch **GENEVA CLASSICS** 4 > 7 oct '07

avec le soutien de la Fondation Hans Wilsdorf



GENEVA PAL EXPO



Dates & lieu 4-7.10.07 GENEVA PALEXPO - Halle 7

Horaires

Judi	4.10.07	14:00 - 19:00
Vendredi	5.10.07	10:00 - 19:00
Samedi	6.10.07	10:00 - 21:00
Dimanche	7.10.07	10:00 - 18:00

Tarifs (billet d'entrée journalier)

Adultes	CHF 15.-
AVS et étudiants	CHF 11.-
Gratuit pour les enfants de moins de 16 ans	

Datum & Ort 4-7.10.07 GENEVA PALEXPO - Halle 7

Öffnungszeiten

Donnerstag	4.10.07	14:00 - 19:00
Freitag	5.10.07	10:00 - 19:00
Samstag	6.10.07	10:00 - 21:00
Sonntag	7.10.07	10:00 - 18:00

Preise (Tageskarte)

Erwachsene	CHF 15.-
AHV und Studenten	CHF 11.-
Kostenlos für Kinder unter 16 Jahren	

Date & place 4-7.10.07 GENEVA PALEXPO - Hall 7

Opening hours

Thursday	4.10.07	14:00 - 19:00
Friday	5.10.07	10:00 - 19:00
Saturday	6.10.07	10:00 - 21:00
Sunday	7.10.07	10:00 - 18:00

Price per admission (Day Ticket)

Adults	CHF 15.-
Pensioners and students	CHF 11.-
Children under 16, free entrance	

Notlager in der Mongolei

Fricktaler auf historischer Oldtimerfahrt Peking-Paris

Das Team des Oldtimer-Abenteurers Peking-Paris hat die Mongolei erreicht und erstmals grössere Schwierigkeiten erfahren. Dem Fricktaler Team Walter und Christine Grell mit Citroen (1949) geht es gut.

MONGOLEI. Walter und Christine Grell aus Magden haben sich einen Traum erfüllt und sich zusammen mit 27 anderen Teams ins Abenteuer der Oldtimerfahrt von Peking nach Paris gestürzt (die NFZ berichtete). Nach zwei spannenden und eindrucksvollen Wochen in China haben die Teilnehmer vor einer Woche die Grenze zur Mongolei passiert. Ausgesprochen schlechte Strassen und eine ungenügende Routenplanung haben zu grösseren Schwierigkeiten und den ersten grösseren Schäden an den Oldtimern geführt. Das Team 6 musste bereits die Heimreise antreten. Team 11 mit den Fricktalern Walter und Christine Grell und ihrem Citroen mit

Jahrgang 1949 funktioniert und läuft gut, wie sie gestern Morgen der Neuen Fricktaler Zeitung berichteten: «Drei Wochen sind seit unserem Start in Peking vergangen. Die Fahrzeugübernahme und Fahrerprüfungen sind positiv verlaufen. Unsere Gruppe ist am 21. Juni von China in die Mongolei eingereist. Bereits am ersten Tag in der Mongolei wurden unsere fahreischen Fähigkeiten massiv auf die Probe gestellt. Die fast unpässierbaren Off-Road-Pisten zwangen uns, vor Einbruch der Dunkelheit, ein Notlager aufzustellen. In der Zwischenzeit musste der Organisator der Reise, wegen Krassen Planungsfehlern, die Führung abgeben. Bis heute ist ein Fahrzeug ausgefallen und das Team 6 hat die Heimreise angetreten. Diese Off-Road-Strassen haben bei einigen Fahrzeugen grössere Schäden angerichtet, was lange Reparaturen in Anspruch nahm. Das Fricktaler Team 11 mit Citroen funktioniert und läuft gut.» Die Route wird die Abenteurer weiter nach Irkutsk, Moskau, St. Petersburg, Tallinn, Riga und Berlin bis nach Paris führen, wo sie in rund 6 Wochen erwartet werden (www.pekingparis.ch), (nfz)



Walter Grell (links) beim Studium einer 3-D-Karte.

Fotos: zvg



Die Strassen in der Mongolei sind zum Teil sehr schlecht.



28 Teams starteten vor drei Wochen in Peking.

Fotos: zvg

Eingesandt von Rudolf Schaub Magden, vielen Dank!

Einladung

zum traditionellen Chlaushöck der Zentralschweiz am Mittwoch 5. 12. 2007 im Gasthaus Post, Willisau.



Wir treffen uns ab 19.00 zu einem Chlausabend nach hergebrachter Art mit Kakao im «Mucheli» serviert und Grättimannen zum «tünklen». Dazu gibt es Mandarinen, Erdnüsse, Lebkuchen und viele andere vorweihnächtliche Köstlichkeiten. Die Teilnehmer des letzten Jahres werden sich diesen Anlass sicher nicht entgehen lassen und ich hoffe, dass sich noch ein paar mehr dazugesellen.

Zwecks Planung bitte Anmeldung bis 2. 12. 2007 an Hans Georg Koch <HansGeorg.Koch@centralnet.ch> oder 041 980 37 80 (abends)

«Gangster-Limousinen» s

Wangen a/A Albi Schorta hat auch Peter Käasers Citroën Traction Avant

Er bezeichnet sich als «heruntergekommener Bündner». Albi Schorta ist teilweise im Engadin aufgewachsen, lebt in Derendingen und restauriert in seiner Garage in Wangen a/A seit Jahrzehnten aus der ganzen Schweiz stammende Citroën légère.

ARMIN LEUENBERGER

«Nun stehst du also hier in meiner Garage, und je länger ich dich betrachte, desto mehr drängt sich in mir die Frage auf: Warum zum Teufel habe ich dich gekauft und tausend Kilometer hierher geschleppt?» So oder ähnlich hat sich der in Derendingen lebende, gebürtige Engadiner Albi Schorta schon oft gefragt, wenn er wieder einmal in einem Schuppen in einem abgelegenen Nest in Frankreich einen halb verrosteten Citroën Traction Avant entdeckt hat, ihn für möglichst wenig Geld erstanden und dann in die Schweiz geholt hat. Aus gar mancher dieser alten Kisten entstanden mit viel Liebe und Hingabe, aber auch grossem Fachwissen, restaurierte Liebhaberfahrzeuge. Aus der ganzen Schweiz kommen heute Oldie-Freaks, um von Schortas Können zu profitieren.

Citroën légère Traction Avant, das ist die Welt des 61-jährigen gelernten Offsetdruckers, der seit 1974 bei Vogtschild in Derendingen arbeitet und in seiner Freizeit fast jede Minute in der gut eingerichteten Garage an der Walliswilstrasse 1 in Wangen a/A verbringt.

Es begann in Paris

Heute gehört Schorta europaweit zu den anerkannten Experten der von 1934 bis 1957 gebauten «Gangster-Limousinen» aus der französischen Krimizeit von Jean Gabin. Alles begann 1967. Als 20-jähriger verbrachte Schorta ein Jahr in Paris. Hier erstand er für unglaubliche 500 französische Francs einen Citroën,



AUS ALT WIRD NEU Jede Schraube wird kontrolliert, und was nicht «Albis» Vorstellung «Verrückte» auf den Punkt. ARMIN LEUENBERGER

genau gesagt einen Citroën Traction Avant 11B. Hier ist er auf den Geschmack gekommen, hier entstand seine grosse Liebe für die Traction Avants. Hier wurde er zum Bewunderer von André Citroën, der als Erster den Mut hatte, ein Auto mit Vorderradantrieb in Serie zu bauen. Am Anfang beschränkten sich Schortas Arbeiten mit den Traction Avants vor-

wiegend auf kleinere Reparaturen und Basteleien.

Erst als er 1975 einen Traction Avant, Jahrgang 1954, erstand, wagte er sich an die erste Totalrevision. «Das war dann schon ein anderes Kaliber», erinnert sich Schorta. Zu dieser Zeit wurde in der Schweiz der Citroën-Traction-Avant-Club gegründet. Zusammen mit anderen «Ver-

sind seine Welt

nt für die Rallye Peking–Paris getrimmt



en entspricht, bringt der Traction-Avant-

rückten» verbrachte er in der Folge nahezu seine ganze Freizeit unter den Motorhauben dieser legendären Franzosen.

Jede Schraube ist verzinkt

Bereits beim ersten Ausflug mit dem neu gegründeten Club stiess er auf sein neues Traumauto, ein Traction 15Six. «Ein schneller Kerl, mit guter Bo-

denhaftung.» Die Laufruhe und Kraft imponierten ihm derart, dass er sich auf die Suche machte und bei einem gewissen Monsieur Jolivent in Chauffailles (F) fündig wurde. In einem Schuppen, aus dem Motor wuchsen bereits Brennnesseln, fand er ein ihm zusagendes «Exemplair». Drei Monate später war der Wagen, samt vielen Ersatzteilen, in Derendingen. «Und das für 3500 Franken», schwärmt Schorta noch heute. In all den Jahren hat sich Schorta zu einem richtigen Profi, mit eigener Philosophie, die da lautet «mach nur das, was du wirklich kennst», entwickelt.

So ist es denn auch nicht verwunderlich, dass der versierte Fachmann, welcher die Restauration von Citroën-Oldtimern seit zwei Jahren im Nebenberuf ausübt, sämtliche Ersatzteile, von der Schaltgabel bis zur kleinsten Schraube oder Feder, vor deren Wiederverwendung entrostet und verzinken lässt. «Das gehört zu meinen Markenzeichen. Es muss einen Unterschied geben zwischen den andern und mir.»

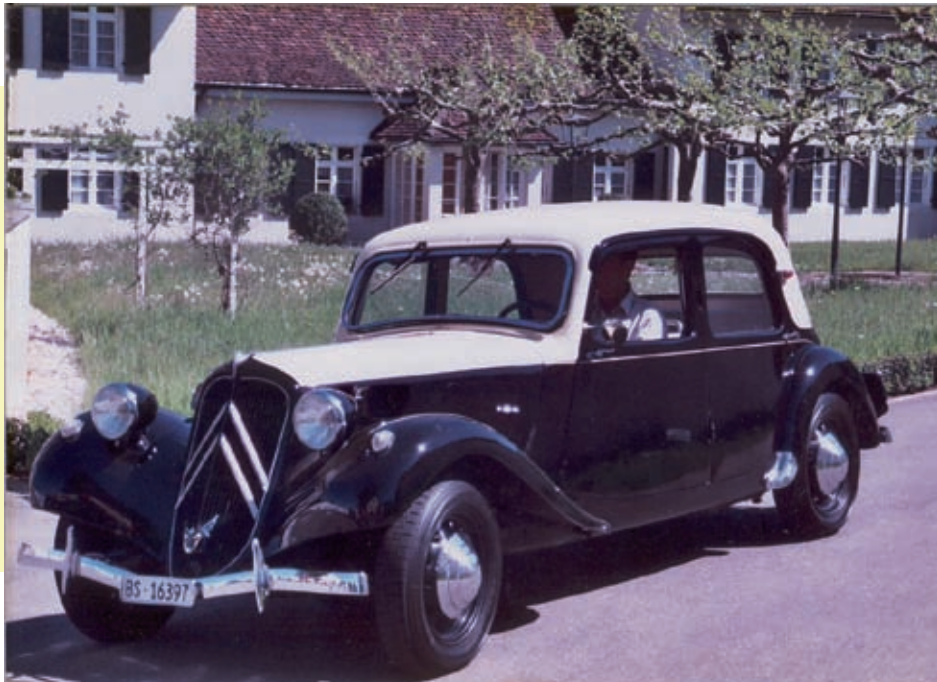
Rallye Peking – Paris

Bekanntlich ist zurzeit der Langenthaler Peter Käser mit einer Gruppe während 60 Tagen von Peking nach Paris unterwegs. Er schildert seine Reiseerlebnisse regelmässig in dieser Zeitung. Auch der von Käser auf dieser 8000 Kilometer langen Reise durch China, die Mongolei und Russland, dann quer durch Nordeuropa ans Endziel Paris verwendete Traction Avant hat Schorta in seiner Werkstätte für diesen Trip aufbereitet und klar gemacht. «Warum zum Teufel habe ich dich geholt», denkt Schorta dieser Tage wieder und schaut auf einen Traction Avant vor seiner Werkstatt, den er unlängst aus Frankreich in die Schweiz geholt hat. Auch diese «Gangster Limousine», Baujahr 1948, wird eines Tages wie neu aussehen – und vor Schortas Werkstatt zu bewundern sein.

Mittellandzeitung, Donnerstag, 28. Juni 2007, Seite 20

INSERATE

Zu verkaufen



Umst ndehalber trenne ich mich von meiner gesunden Légère 11 BL 1937! Original belgische Lochfelgen mit grossen Chromraddeckel. Vergleiche letztes Clubheft! Dynamo revidiert, Anlasser elektrisch, Batterie 1 Jahr alt, Pneu ca. 3500 Km, Interieur neu, Veteranenstatus, 2008 vorführen.

Preisvorstellung CHF 22'000.—

Ueli Meyer, Gerstenweg 56, 4125 Riehen 061 601 89 89



Le Catalogue Citro n 1918-1960

von Fabien Sabat s

Dieses umfangreiche Werk zeigt in chronologischer Abfolge alle Citro n Personenwagen und Nutzfahrzeuge, Prototypen und Serienfabrikate, die der französischen Motorfahrzeugkontrolle (Service des Mines) zur Zulassung vorgelegt wurden. Es enthält viele bisher unveröffentlichte und wenig bekannte Modelle. Eine Fundgrube von präzisen Informationen, die viele Vermutungen richtig stellen. 396 Seiten, über 500 Fotos, in französisch. ISBN 978-2707202567 53.95 Euro



Citroen 11 B Jg. 1948

Hubraum 1911 ccm
Limousine schwarz mit Schiebedach (Carrosserie Langenthal) ab MFK (Veteranenausweis)
Carrosserie, Chassis, Interieur und Motor
in sehr gutem Zustand
alle Kaufbelege vorhanden

Preis Fr.: 22'000

Kontakt Rudolf Oppliger
r.oppliger@gmx.ch
079/7556776



Citroen 11BL Légère Jg.1947

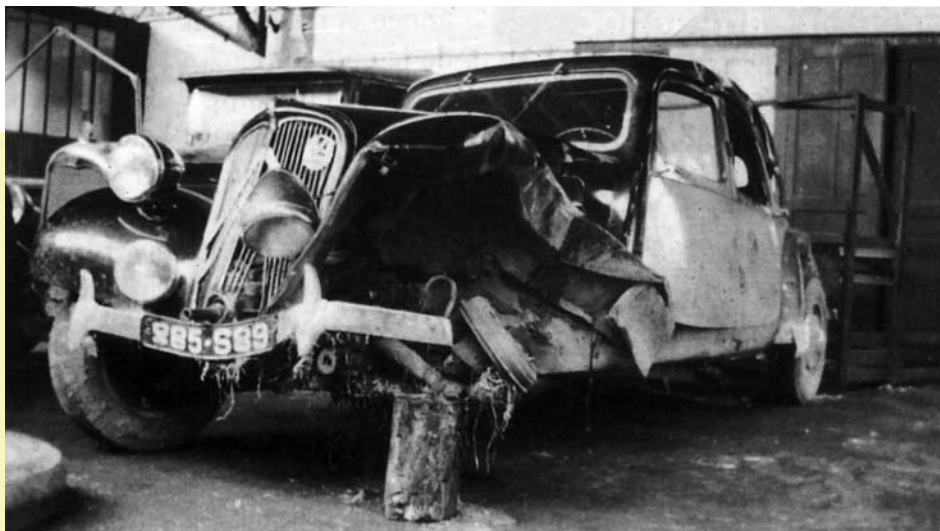
Hubraum 1911, Veteranenausweis
Motor und Fahrwerk (+Bremsen) revidiert und in gutem Zustand
Interieur und Carrosserie sind renovationsbedürftig
alle Reperaturbelege vorhanden

Preis Fr.: 9'000

Kontakt Rudolf Oppliger
r.oppliger@gmx.ch
079/7556776



UNGLÜCKSFÄLLE UND VERBRECHEN



Dieses Bild stammt von 1936 und zeigt eine arg zugerichtete Traction, die wie es scheint auf der Seite gelegen hat und hier mit gebrochener Vorderachse und ziemlich verbeulter linker Fahrzeugseite abgebildet ist. Aufgrund des Datums der Aufnahme muss es sich um ein ziemlich neues Fahrzeug gehandelt haben, höchstens 1-2 Jahre alt.

Nach Angaben von Augenzeugen sei dieses Fahrzeug wieder repariert worden und noch längere Zeit in der Familie gefahren worden.



Les Garages Citroën 1919-1969

von Fabien Sabatès und Wouter Jansen

Dieses Buch zeigt die Geschichte der Citroën Niederlassungen von 1919 bis in die 60er Jahre. Thema sind Betrieb, Architektur, Werkstätten, Werbung, Ausstellungen, Motorsport, Strassensignalisation, Spielzeug und tausend andere verrückte Ideen. 550 einzigartige und bisher unveröffentlichte Fotos in Schwarzweiss und Farbe illustrieren dieses ausserordentliche Werk.

192 Seiten, französisch
ISBN 978-272688453, 30.- Euro

VERMISCHTES



Den bisher ältesten Nachweis eines Citroën Signetes haben unsere Clubmitglieder Maria und Ernst Mühlheim zusammen mit Patricia und mir im Keller des «Laténium», dem archäologischen Museum des Kantons Neuenburg gefunden, nachdem wir im Gefolge der Pfahlbaueuphorie am Fernsehen die dortige Sammlung aus der Bronzezeit etwas genauer unter die Lupe nahmen.

Die steinerne Platte stammt allerdings nicht aus der La-Tène-Zeit (300-100 v. Chr.), die dem Museum seinen Namen gab. Die Jahreszahl unten links und rechts zeigt, dass dieses Relief aus dem Jahr 1738 (n. Chr.) stammt. Im oberen Teil eines Lorbeerkranzes ist eindeutig das Doppelwinkelwappen zu erkennen, darunter der Buchstabe C für Citroën. Da sich die Platte in der Sammlung im Keller des Museums befindet und nicht im Museum ausgestellt ist, ist sie nicht beschriftet und wir können darum keine Angaben machen, wo sie gefunden wurde.

«HGK»



Und hier noch etwas zum Schmunzeln.

Eingesandt von Daniel Flury

Dieses Heft zeigt eindeutig, dass in unserem Club etwas läuft. Die Veranstaltungen dieses Jahres sind wieder einmal unübertroffen. Die grosse Teilnahme des «Stammpublikums» wie auch immer wieder einiger unbekannter aber nicht weniger willkommener Gesichter oder zugewandter Orte beweisen das hohe Qualitätsniveau der Veranstaltungen, was sich wiederum in den Reportagen über unsere Aktivitäten niederschlägt.

Wenn man den Seitenumfang der beiden letzten Hefte ansieht, müssen wir uns bald überlegen, ob wir zusätzliche Ausgaben budgetieren müssen.

Das letzte Treffen steht uns noch bevor, der Club wird von der Region West im Berner Oberland erwartet. Auf's Jahresende freue ich mich dann wieder auf die Schlusshöcks und die Sankt Nikolaushöcks. Dieses Jahr ist viel zu schnell vorbeigegangen. Als Citroënist müsste man alles noch viel länger und intensiver geniessen können.

Es grüsst Euch Euer Redaktor

Hans Georg Koch

IMPRESSUM

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



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

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

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimemarkt Internet Freunde

Bitte einsenden an:

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

Sur routes mouillées



comme sur routes sèches
avec une

Traction Avant

CITROËN

**on colle
à la route**

Demandez un essai gratuit



917716601748007