

◦ CITROËN ◦



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

4/2010

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

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

Vizepräsident

Rudolf Weber

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

Kassier

Udo Kenkel

Birkenweg 50
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@inset.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

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

West

Ernst Mühlheim

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

Süd

Edgar Stocker

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

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 044 930 05 39
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

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

Hans Ettlin

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

Hans Herzog

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Roland Ledermann

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

Urs Steiner

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

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Bibliothek

Josef Burri

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

Internet

Rudolf Weber

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



Inhalt.....	1
Rodage..... Hans Georg Koch	2
Treffen und Termine	4
Treffen Süd, 22. 8. 2010..... Marcel Broennle	5
Inserate	6
Inserat	8
Inserate	10
Grüsse aus den FerienP. Brönnimann/G. Soland	11
Inserate	14
Citroën History - Teil 2 fahrzeugklassiker.de	15
Unfälle mit Oldtimern..... Hans Georg Koch	16
Verletzungen bei Frontalkollisionen..... Sami Hayek	18
Inserate	20
Versicherungssituation	23
Inserate	24
Crash-Test 1934	25
Aufgegabelt.....	27
Suspension Grégoire..... Hans Georg Koch	28
Impressum	32

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

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

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

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

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



RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Dieses Heft kippt ein wenig auf die medizinische Seite. Schon die Tatsache, dass ich dieses Vorwort schreibe, lässt vermuten, dass unser gegenwärtiger Präsident nicht verfügbar ist. Mit seinem Bewegungsapparat ist seit längerer Zeit etwas nicht in Ordnung. Es ist wahrscheinlich allen aufgefallen, dass unser Präsident einen leicht vornübergebeugten Gang zeigte und auch ein gewisses Hinken nicht verstecken konnte. Tatsächlich hat sich Fritz Müller nach langem Zögern entschlossen, sich einer Hüftoperation zu unterziehen, die am 25. August in Basel stattgefunden hat und komplikationslos verlaufen ist.



Gegenwärtig ist er auf dem Weg der Besserung und bereits seit dem ersten postoperativen Tag wieder auf den Beinen. Drei Tage nach der Operation (Bild) lächelt er schon wieder ein bisschen!

Wir wünschen ihm im Namen des Clubs gute Besserung und hoffen, dass er bald wieder auf seinen beiden Beinen am Clubleben teilnehmen kann.

Auf der anderen Seite habe ich von zwei schweren Unfällen mit Oldtimern erfahren, die mich zu verschiedenen Gedanken angeregt haben, die ich Euch

in diesem Heft gerne zur Information publizieren möchte. Angefangen von der Missachtung der Verkehrsregeln durch andere Verkehrsteilnehmer, die Oldtimerfahrer in Gefahr bringen, über die möglichen Verletzungen, die bei Unfällen mit Autos ohne passive und aktive Sicherheitseinrichtungen möglich sind und die wir heute oft vergessen und uns in einer falschen Sicherheit wiegen, bis zu Versicherungsrechtlichen Aspekten im Falle eines Unfalls mit Personenverletzungen. Ich bin gespannt, was ihr als Leser zu diesen Themen meint, was ihr selbst für Erfahrungen diesbezüglich gemacht habt und wie man diesen Problemen am besten begegnen könnte.

Der Anfang dieses Heftes steht aber ganz im Zeichen unserer Clubaktivitäten. Ich möchte Marcel Broennle herzlich danken, dass ich einen Bericht und entsprechende Fotos zu Illustration erhalten habe, die das Treffen, das in Küsnacht startete und über Stans bis zum Mittagessen nach Engelberg führte, beschreiben. Leider konnte ich selbst nicht daran teilnehmen, da wir an diesem Sonntag auf der Heimreise von Budapest waren. Die interessante Besichtigung der Einsatzzentrale der Kantonspolizei Nidwalden und die grosse Anzahl der Teilnehmer beweisen, dass die Organisatoren der Region Süd eine ausgezeichnete Wahl getroffen haben.



Die zufriedenen Gesichter beim Aperitiv in Stans und die entspannte Gemütlichkeit sprechen für sich!

Mit tractionistischen Grüssen

Euer Clubheftredaktor
Hans Georg Koch

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 26. 9. 2010 Region Ost
- 1. 12. 2010 Chlaushöck Zentralschweiz, Gasthaus Post, Willisau
--> Anmeldung an: HansGeorg.Koch@centralnet.ch
- 3. 12. 2010 Chlaushöck Region West
- 4. 12. 2010 Jahresschlusshöck Region Nord
- 30. 1. 2011 Generalversammlung, GZI Nottwil

Stammtische

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

Weitere Treffen und Daten

- 26. 9. 2010 29. Ersatzteillbörse Lipsheim
(www.lvaabourselipsheim.com)
- 9. - 10. 10. 2010 OIBO-Oldtimer im Berner Oberland (www.oibo.ch)
- 9. - 10. 10. 2010 Veterama Mannheim (www.veterama.de)
- 13. - 17. 10. 2010 Swiss-Classics Interlaken (www.swiss-classics.de)
- 23. - 24. 10. 2010 Retro Technica Fribourg (www.retro-technica.com)
- 24. 10. 2010 Oldtimermesse St. Gallen (www.oldtimermesse-ch.com)
- 6. 11. 2010 OTM Zürich (www.otm-zuerich.ch)
- 26. 11. - 5. 12. 2010 Essen Motor Show (www.siha.de)
- 27. 11. 2010 100 klassische Automobile, Auktion in Toffen
(www.oldtimergalerie.ch)
- 4. 12. 2010 Oldtimer- und Teilemarkt Roggwil (www.race-inn.ch)
- 4. 12. 2010 Oldtimer- und Teilemarkt Langenthal

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

Redaktionsschluss für Heft 5/2010:

13. 11. 2010

TREFFEN SÜD, 22. 8. 2010

Wie schon beim letztjährigen Ausflug der Region Süd war auch an diesem Sonntag Petrus den Tractionisten wohl gesinnt und erfreute sie mit einem strahlenden Sommertag. Entsprechend gross war auch die Vorfreude des Schreibenden (ein «Sans Traction Avant»-Mitglied STAM, aber nicht etwa ein «sans papier») und seiner Begleiterin. In diesem 2. Jahr der Mitgliedschaft ohne CTA gewährte uns Hans Herzog das «Mitfahrrecht» in seinem überaus komfortablen 11 Large Familiare aus dem Jahre 1956.



Treffpunkt war der Seehof bzw. das Hotel du Lac in Küsnacht am Rigi (SZ). Einige Tractionisten hatten vor Ort oder in der Region übernachtet. Beim herzlichen Empfang mit Kaffee und Gipfeli herrschte bereits Feststimmung unter den 45 Teilnehmern (+ 2 Kinder), die mit total 20 TA, 1 C4 und 1 CX ankamen. Kurz nach 9.15 Uhr erfolgte

die Weiterfahrt nach Gersau zur Autofähre. Die Organisatoren Edgar und Vreni Stocker, Urs und Margrit Steiner wie auch Hans Herzog hatten vorsorglich die entsprechende Anzahl Fahrzeuge dem Fährbetrieb gemeldet. Die stolze TA-Flotte beanspruchte mehr als die Hälfte des verfügbaren Platzes (40 PW). Pünktlich um 10 Uhr ging es an Bord der MS «Tellsprung» nach Beckenried NW. Die Überfahrt wie auch das Znüni (und der noch zu kommende Apéro) waren vom CTAC offeriert, herzlichen Dank.





Oldtimer 4 Wedding

*Wir chauffieren
Sie genießen*

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

Dominique Peter möchte eine Bestellung für nachgefertigte Schlusslichter der ganz alten Sorte von 1934/35 aufnehmen und diese nachproduzieren lassen. Er hat mir darum folgende Mitteilung geschickt:

Bonjour Hans Georg

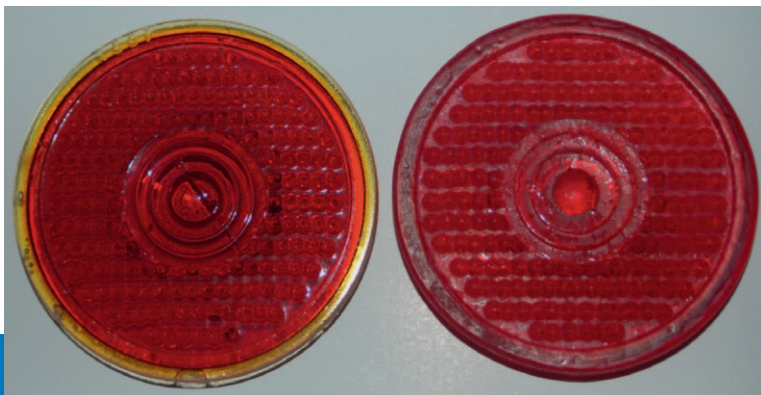
J'ai enfin reçu les échantillons des verres rouges. En voici un en photo à droite, en comparaison d'un verre d'époque placé à gauche.

Le fabrication artisanale a nécessité un polissage afin d'avoir une face lisse et brillante. Ce polissage ne peut pas être fait sur l'arrière à cause des reliefs, elle présente donc un aspect mat. Mais ce qui compte c'est bien l'aspect extérieur qui est correct.

Tu peux écrire un article dans le bulletin de ton club à propos de cette nouvelle refabrication.

Bien cordialement,
Dominique

dominique.peter@free.fr





Nächste Etappe war Beckenried – Stans, Kantonspolizei NW. Dort wurde uns ein herzlicher Empfang durch Kommandant Hans-Kaspar Steiner zuteil. Wir verdanken dem Namensvetter Urs Steiner eine Besichtigung, die wohl allen in bester Erinnerung bleibt. Für die rund einstündige Führung durch das Kriminalmuseum und die Einsatzzentrale wurden zwei Gruppen gebildet.



Das Museum beherbergt eine beachtliche Anzahl Objekte und Fotos zum Thema DUS (Delikte, Unfälle, Suizide) und AGT (aussergewöhnliche Todesfälle).

Eine kleine Anekdote: gewisse Fotos könnten empfindliche Personen stören, deshalb sei hier Vorsicht oder sogar Verzicht der Besichtigung geboten, meinte der Leiter des Museums. Entgegnete ihm der schlagfertige Knabe «Ich bi doch en Ma!»

Wer gedacht hätte, NW sei ein völlig ruhiger Kanton, wurde eines Besseren belehrt. 2009 ereigneten sich auf seinem Gebiet rund 1400 Straftaten (d.h. ohne Verkehrsunfälle), wovon 533 Diebstähle (Einbrüche, Laden- und Taschendiebstähle). Die 12 Mitarbeiter der Kripo können sich also über mangelnde Arbeit nicht beklagen.





Citroën-Paradies

Über 40 Jahre

Citroën Veteranen Fahrzeuge

2CV Ami6 Traction HY DS CX GS

Ersatzteillager 1934 -1985

Reparaturen - Restaurationen

Schelbli Grenzgarage AG

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel. 041 (0)71/657 24 33

Fax 041 (0)71/657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com



Noch beeindruckender war der Rundgang durch die Einsatzzentrale. Hier werden die drei auf Kantonsgebiet liegenden Autobahntunnels (Kirchwald, Lopper und Seelisberg) permanent auf Bildschirmen überwacht, jährlich rund 4500 Notrufe entgegen genommen und die Patrouillen entsprechend informiert. Einige auf Film festgehaltene aussergewöhnliche Zwischenfälle haben die Teilnehmer beeindruckt, so etwa eine 180°-Kehrtwendung eines ausländischen Cars in einer grossen Tunnelnische, die Flucht von 3 Individuen in einem gestohlenen Auto 1200 m vor einer nächtlichen Kontrolle oder der LKW, der von der Fahrbahn geriet und dessen Anhänger 60 m tiefer auf eine andere Fahrbahn stürzte. Apropos LKW: die Kapo NW hatte in der vorangegangenen Nacht einen litauischen (also nicht aus Littau LU nach Besuch der DIWISA in Willisau...) LKW-Fahrer mit 1,9 ‰ Alkohol geschnappt. Das Fahrzeug wurde sichergestellt, der Chauffeur wird nicht mehr in der Schweiz fahren dürfen.

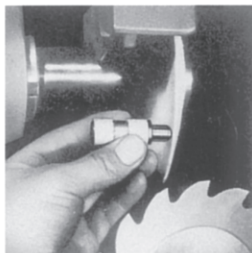


Alle diese Eindrücke ebneten den Weg zum wohlverdienten Apéro auf dem ehemaligen Landsgemeindeplatz in Stans. Von dort ging es in flotter Fahrt hinauf nach Engelberg, das seit 1815 als Exklave zu OW gehört. Im Golfrestaurant servierte man uns ein reichliches Mittagessen.

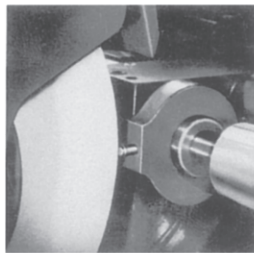
Nach 15.30 Uhr verliessen die ersten Tractionisten das Restaurant und machten sich nach der 4-Kantone-Rundfahrt LU-SZ-NW-OW auf die Rückreise. Ein herrlicher Tag

unter fröhlichen und sympathischen Teilnehmern! Den Organisatoren sei an dieser Stelle für ihre exzellente Arbeit nochmals herzlich gedankt.

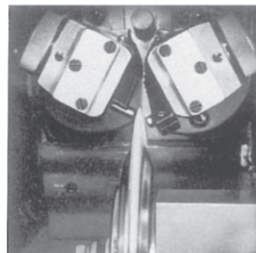
Text und Bilder: Marcel Broennle, 30. 8. 2010



– Handabrachten



– 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

GRÜSSE AUS DEN FERIEN

Unser Mitglied, Pesche Brönnimann, hat diesen stilvollen Aprikosen-Verkauf-HY im freiburgischen Mariahilf angetroffen und grüsst alle Zuhausegebliebenen!

Seit wann werden Walliser Aprikosen von Gefco transportiert und verkauft??



Guido Soland schickt uns diese Postkarte aus Reims (La Place Drouet d'Erlon) die in einer Zeit aufgenommen wurde, als es noch erlaubt war, die Traction in der Mitte der Strasse zu parken. Vielen Dank an beide Einsender!



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.



Spezielles Vorauszahlungs Angebot für das 15. ICCCR 2012 bis zum 31. Dezember 2010

Buchen Sie jetzt zum Sparpreis

**Fahrzeug und Fahrer nur GBP 50.-
Passagier (über 16 Jahre) nur GBP 10.-**

Dieser Spezialpreis schliesst Gratis-Camping bis zu 6 Tagen
auf dem Gelände und sämtliche Ausstellungen ein.

Der voraussichtliche Endpreis 2012 wird bis

GBP 90.- resp. GBP 17,50 steigen!

**Bezahlen Sie jetzt zum Voraus und profitieren Sie
vom attraktiven Spezial-Preis!**

Wir akzeptieren auch Zahlung via PayPal



Nur Barzahlung oder Scheck auf eine Englische Bank.
Bestätigung/Quittung wird per Email verschickt.



Eventoftheyear2012



www.icccr2012.org.uk





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



CITROËN HISTORY - TEIL 2

<http://fahrzeug-klassiker.de/2010/05/citroen-teil-2/> 12. Mai 2010

1926 hatte André Citroën bereits Fabriken in Belgien, England, Italien und Deutschland. Bereits zu dieser Zeit war jedes dritte Auto in Frankreich ein Citroën. 1929 wurden Stoßstangen und Sicherheitsglas Standard bei Citroën. Die Weltwirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre traf die Firma allerdings hart, da André Citroën offensichtlich sämtliche Warnsignale ignoriert hatte.

Zwar hatten der Konstrukteur André Lefèbvre und der Designer Flaminio Bertoni den Traction Avant, ein Fahrzeug mit Vorderradantrieb, hervorragendem Fahrwerk, einem revolutionären Design und einer Spitzengeschwindigkeit von 130 km/h, entwickelt, aber es zehrte auch die letzten Geldreserven der Firma auf und war zunächst kein Erfolg.

Als 1934 Konkurs angemeldet werden musste, übernahm Michelin die Firma und sorgte dafür, dass der Traction Avant auf den Markt kam.

André Citroën erlebte den Erfolg dieses Fahrzeugs allerdings nicht mehr, da er 1935 an Krebs und an Verbitterung über die Firmenpleite starb.

Der von 1934 bis 1957 gebaute Traction Avant wurde schnell zur Legende und bekam, dank der guten Straßenlage und der Geschwindigkeit, den Ruf die ideale Gangsterlimousine zu sein.

1936 arbeiteten Lefèbvre und Bertoni schon an einem weiteren Fahrzeug. Es sollte Platz für 4 Personen und 50 Kilogramm Gepäck haben und noch dazu günstig in der Anschaffung und im Unterhalt sein. Der Zweite Weltkrieg verhinderte allerdings zunächst die Produktion des 2 CV.

Nach dem Wiederaufbau der im Krieg zerstörten Citroën-Werke wurden aber ab 1946 schon wieder 24.500 Fahrzeuge pro Jahr produziert.

1947 wurden Tochtergesellschaften in Argentinien und Schweden gegründet und auf dem Pariser Autosalon 1949 wurde auch endlich der 2 CV vorgestellt. Trotz des schlichten Designs, der spärlichen Ausstattung und der simplen Technik wurde die „Ente“ zum Dauerrenner und, mit einem Produktionszeitraum von 42 Jahren, eines der am längsten gebauten Fahrzeuge der Welt.

1955 wurde in Paris das neueste von Lefèbvre und Bertoni entwickelte Fahrzeug, der DS 19, vorgestellt. Das futuristische Aussehen des Fahrzeugs sorgte dafür, dass es in vielen Science Fiction Filmen zu sehen war.

Das stromlinienförmige Aussehen wirkte dynamisch und die hydropneumatische Federung war eine Weltneuheit. Ausserdem verfügte der DS 19 noch über zwei voneinander unabhängige Bremskreise, ein Einspeichenlenkrad, Servolenkung und Scheibenbremsen.

Nach einigen Jahren wurden die Scheinwerfer so modifiziert, dass sie beim Einschlagen des Lenkrades „mitwanderten“ um die Kurven besser auszuleuchten. Der Motor war eine überarbeitete Version der Maschine des Traction Avant und blieb dies mit weiteren Modifikationen während der gesamten Bauzeit bis 1975. 1975 wurde Citroën von Peugeot übernommen und beide Firmen firmieren als PSA (Peugeot Citroën SA)



UNFÄLLE MIT OLDTIMERN

Sowohl Hans Brunner wie auch Fleming Gubler haben mir den nebenstehenden Artikel (rechts) über diesen spektakulären Unfall am Ricken per Post zugesandt. Beiden sage ich vielen Dank.

Dies ist nicht der einzige Unfall mit Oldtimern, der sich in diesem Jahr ereignet hat, der hier unten stehende Unfall, allerdings mit einem Pontiac, mit wesentlich schwereren Verletzungen des Fahrers wurde in der Onlineausgabe der Pendlerzeitung «20 Minuten» veröffentlicht.

Dies gibt mir Gelegenheit, dieses Thema etwas zu vertiefen und die verschiedenen Aspekte zu beleuchten. 

Lastwagen prallt in Pontiac

Bei einer Frontalkollision zwischen einem Oldtimer und einem Lastwagen ist ein 46-jähriger Mann schwer verletzt worden. Die Kantonsstrasse bleibt für mehrere Stunden gesperrt.



Der Pontiac wurde total beschädigt. (Bild: Kapo ZG)

Die Kollision ereignete sich am Dienstag auf der Knonauerstrasse zwischen Oberwil (Gemeinde Cham) und der Kantonsgrenze zu Zürich. Ein 46-jähriger Lastwagenchauffeur wollte kurz vor 10 Uhr in das dortige Kieswerk einbiegen, als er mit einem entgegenkommenden Oldtimer frontal kollidierte. Der Lenker des Autos, ein ebenfalls 46-jähriger Mann, verletzte sich schwer am Kopf. Er wurde ins Spital gebracht. Auch der Lastwagenlenker musste in Spitalpflege gebracht werden. Er erlitt einen Schock.

Weshalb es zum Unfall kam, ist unklar und wird durch die Zuger Polizei abgeklärt. Die Staatsanwaltschaft Zug hat beide Fahrzeuge sicherstellen lassen.

Für die Tatbestandsaufnahme sperrte die Feuerwehr Cham die Knonauerstrasse in beiden Fahrtrichtungen. Die Sperrung wird bis in den Nachmittag andauern. Beim Oldtimer handelt es sich um einen Pontiac Bonneville, Baujahr 1965. Das Auto verfügt über keine Sicherheitsgurte. Es erlitt Totalschaden. Insgesamt entstand ein Sachschaden von mehreren zehntausend Franken.

In 3000 Arbeitsstunden liebevoll restaurierter Citroën-Oldtimer wurde beinahe zu Schrott gefahren

Crash am Ricken: Glück im Unglück für den jungen Oldtimer-Fahrer

Es hätte für Ronnie Brändli und seine Freundin eine Spazierfahrt im 53-jährigen Citroën werden sollen. Doch zum Besuch des Hauses «Waldegg» an der Rickenstrasse kam es nicht mehr. Kurz vor dem Ziel krachte es furchterlich. Sind 3000 Arbeitsstunden für die Restaurierung nun «im Eimer»?

Der Schock steckt Ronnie Brändli (27) vier Tage nach dem Unfall mit seinem einmalig schön instandgestellten Citroën, Typ 11, Jahrgang 1957, tief in den Knochen. «Ich bin froh, dass meine Freundin und ich nicht schwerer verletzt wurden», erzählt der Carrosserie-Spengler aus Eschenbach. Seine Freundin sei nach ambulanter Behandlung nach Hause entlassen worden, wo sie ein Schleudertrauma auszukurieren versuche. Er sei mit blauen Flecken am rechten Fuss davongekommen.

Rücksichtsloser Rechtsüberholer

Was genau geschehen ist, weiss der passionierte Oldtimer-Liebhaber nur teilweise. Er habe mit dem normal links gesteuerten Auto, aber ohne Servolenkung, nach rechts abbiegen wollen. Weil die alte Dame aus Frankreich nicht über einen allzu grossen Lenkeinschlag verfüge, habe er ein wenig ausgeholt, um auf den Parkplatz einbiegen zu kön-



Ein Trost für Besitzer Roland Brändli: Der Motor, ein Bijou für sich, hat die Karambolage beinahe unbeschadet überstanden.

Fotos: Erwin Krättli

nen. Während dieses Lenkmanövers habe er seine Fahrspur bergwärts zu keinem Zeitpunkt Richtung Gegenfahrbahn verlassen, versichert er. Den Parkplatz erreichte er aber nicht mehr, weil der hinter ihm folgende Fahrzeuglenker diese Absicht angeblich nicht bemerkt hat. So prallte dieser heftig in die rechte Seite seines Citroëns und schob ihn

etliche Meter bergaufwärts. Der eilige Rechtsüberholer behauptete, er habe annehmen können, der Oldtimer würde links abbiegen – für Brändli eine ziemlich unverständliche Erklärung. Er versteht das Gebaren des Unfallbeteiligten auch deshalb nur schlecht, weil sich Fahrzeuglenker mit neueren Autos normalerweise gegenüber Oldtimer-Lenkern durchaus rücksichtsvoll benehmen würden.

Trotz dem demolierten Fahrzeug, allem Hin und Her mit den Versicherungen und der Polizei ist Ronnie Brändli glücklich, dass ihnen nicht Schlimmeres passiert ist. «Man muss sich bewusst sein, dass dieser Oldtimer legal keine Sicherheitsgurten aufweist und auch keine Nackenstützen.»

Schwer einschätzbarer Schaden

Ein fachmännisch restauriertes Oldtimer-Fahrzeug zu bewerten, ist nicht einfach. Denn einerseits handelt es sich um so genannte Liebhabereobjekte, die wie Briefmarken gehandelt werden, andererseits steckt in einem solchen Fahrzeug unendlich viel Arbeit drin, wie ein Experte bestätigt. Dieser ist überzeugt, dass jemand für solch ein Liebhaber-Objekt gut und gerne 100 000 Franken

und mehr zu zahlen bereit sei. Wie der junge Eschenbacher betont, hat er das Fahrzeug vor sieben Jahren erworben – im wahrsten Sinne eine Ruine! Dann hat er – und nicht selten auch sein Vater Roland – in über 3000 Stunden das alte Gefährt zu einem Schmuckstück gemacht. Wichtig sei gewesen, nur Originalteile zu verwenden oder in einigen Fällen die Teile originalgetreu zu rekonstruieren. Auch Fachexperten bewerteten das Auto mit Höchstnoten. An etlichen Ausstellungen hat der Oldie jeweils vorderste Plätze belegt, so 2006 gar den ersten Rang an einem Oldtimer-treffen in Wildhaus.

Nun ist das Fahrzeug schwer beschädigt. Wie viel die Versicherung zahlen werde, sei noch völlig offen. Offen sei auch, ob er das Auto noch einmal auf Vordermann bringen wolle. Traurig seufzt Brändli: «Wenn irgendwie möglich, möchte ich das Auto wieder instandstellen.» Dafür müsste er jedoch viel Zeit opfern und hoffen, dass die nötigen Ersatzteile aufzutreiben oder zu rekonstruieren sind, und nicht zuletzt, dass die Versicherung den Schaden richtig einschätze.

Christine und Erwin Krättli



Ein Anblick zum Heulen: Arg mitgenommen und mit Plattfuss präsentiert sich das ehemalige Schmuckstück nach dem Unfall.

VERLETZUNGEN BEI FRONTALKOLLISIONEN

Speziell bei Frontalkollisionen mit Autos, die weder über passive noch aktive Sicherheitseinrichtungen verfügen, ist bei Unfällen mit grösseren Personenschäden zu rechnen. Durch die Seltenheit dieser Ereignisse wähnt man sich oft in einer falschen Sicherheit. Mein Freund und Kollege des Kantonsspitals Luzern, Dr. Sami Hayek berichtet über diese möglichen Verletzungen, nichts für schwache Nerven!

Schwere Gesichtsverletzungen bei Unfällen mit Fahrzeugen ohne passive oder aktive Sicherheitseinrichtungen

Bei einem Frontalzusammenstoss bewegt sich ein Körper mit unverminderter Geschwindigkeit nach vorne, bis er auf ein Hindernis trifft. In den heutigen, modernen Autos sind dies in der Regel der Sicherheitsgurt und ein bis mehrere Airbags, während konstruktive Verbesserungen dafür sorgen, dass keine unerwünschten Bauteile wie z.B. der Motor in die Fahrgastzelle eindringen und die Insassen zerquetschen.

Das war aber nicht immer so: In den 70er Jahren tobte etwa eine heftige Diskussion um die Einführung der Gurtentragepflicht. Viele Autofahrer hatten Angst, im Falle eines Unfalls im Wagen gefesselt zu bleiben. Ausserdem wurden Bedenken geäussert, der Sicherheitsgurt könnte bei der Bedienung des Fahrzeuges hinderlich sein und eine neue Quelle von Verletzungen (z.B. Quetschungen und Risse innerer Organe) darstellen. Man debattierte, ob der Staat den Bürger zwingen dürfe, sich selbst zu schützen.

Für die bestmögliche Akzeptanz von Sicherheitssystemen müssen diese also möglichst unauffällig sein und automatisch funktionieren. Der Lenker eines Oldtimers läuft aber gerade wegen dieser Unauffälligkeit auch Gefahr, unachtsam zu sein. Von den verborgenen Sicherheitsmerkmalen, die in seinem modernen Alltagsauto als selbstverständlich gelten, weist sein Liebling nämlich noch kein einziges auf.

Ein launisch brummelnder Motor oder ein von Hand zu bedienender Scheibenwischer können durchaus ihren Charme haben, und die Ästhetik einer zeitlos geschwungenen Karosserie macht so manche Komforteinbusse vergessen. Aber am Fehlen von Sicherheitsgurten, Kopfstützen, gepolsterten Lenkradnaben, geschweige denn Airbags oder Verbundglasscheiben kann man einfach nicht so recht Freude haben.

Eine medizinische Untersuchung aus England zeigte 1976 an rund 1000 Opfern von Verkehrsunfällen unter anderem folgendes Ergebnis: 20% waren angegurtet gewesen. Das Risiko für Gesichtsverletzungen in dieser Gruppe lag jedoch lediglich bei 15%, verglichen mit 55% der nicht angeschnallten Gruppe!

Das Gurtentragobligatorium auf den Vordersitzen wurde in der Schweiz zuerst

1976 eingeführt, 1978 aber ausgesetzt und erst ab 1.7.1981 definitiv wieder eingeführt. Auf den Rücksitzen - in Deutschland bereits seit 1984 obligatorisch - wurde das Anschnallen in der Schweiz erst 1994 Pflicht!

Von der Anschnallpflicht befreit sind übrigens neben Taxifahrern und anderen Berufsgruppen auch Lenker von Autos, die ab Werk nie mit einem Sicherheitsgurt ausgestattet waren. Oft sind solche Fahrzeuge gar nicht zur Aufnahme der nötigen Kräfte konstruiert.

Das bfu erhebt regelmässig Stichproben zur Gurtentragquote. 1980 lag diese gesamtschweizerisch innerorts bei 23% (Romandie; gerade mal 7%), auf Autobahnen bei etwas mehr als 50%. 2010 waren über 80% der Schweizer innerorts, sogar 93% auf der Autobahn angeschnallt. Unterschiede zwischen den Sprachregionen gibt es kaum mehr.

1980 bis 2008 nahm die Anzahl Verkehrstoter in der Schweiz von 1209 auf 357 ab. Die Schweiz lag 2008 mit 47 Getöteten pro 1 Mio Einwohner weltweit auf einem der besten Plätze. Die wenigsten Verkehrstoten pro Mio Einwohner in Europa weisen Island (38) und die Niederlande (41) auf, die meisten Griechenland (139) und Polen (143). In den USA starben übrigens 2008 noch immer 123 Menschen pro 1 Mio Einwohner durch Verkehrsunfälle, fast drei mal so viele wie in der Schweiz!

Noch eindrücklicher ist der Vergleich mit 1970: in unserem Land wurden letztes Jahr bei Autounfällen nur noch $\frac{1}{4}$ so viele Insassen schwer verletzt, und es waren sogar nur noch ein Zehntel der damaligen Todesfälle zu beklagen wie vor 40 Jahren. Und das bei einer Steigerung der gefahrenen Kilometer aller Autos in der Schweiz um mehr als das Doppelte!

Neben Knochenbrüchen und Schäden an den inneren Organen sind vor allem Verletzungen des Gesichtes bei Verkehrsunfällen bedeutsam. Der Bereich des Gesichtsschädels mit seiner grossen Anzahl an Sinnesorganen, Nerven, Gefässen und feinen, zum Teil papierdünnen Knochenlamellen ist durch heftige Stösse besonders gefährdet. Schnitt-, Riss- und Quetschwunden, Bruch und zum Teil blockweise Verschiebung von Gesichtsknochen und - besonders hinterhältig - unsichtbare aber oft bleibende Dehnungsschäden an Nerven sind schwere und meistens entstellende Verletzungen. Durch schwer stillbare Blutungen in der Tiefe und durch Fortleitung von Keimen aus dem Nasenraum in sonst sterile Zonen kann Lebensgefahr entstehen!

Genauere Zahlen sind schwierig zu bekommen, doch wenn man einen erfahrenen Kiefer-/ Gesichtschirurgen oder Augenarzt fragt, so bekommt man zu hören, dass in der Zeit vor der Gurtpflicht und der Airbags die Entfernung zerschnittener oder geplatzter Augen und die Wiederherstellung nicht mehr als menschlich erkennbarer Gesichter (nach einem Anprall gegen dünne, steife Lenksäulen,

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



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



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



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

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



**Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie**

**Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen**



An und Verkauf von Occasionsgeräten

**Hans Brunner
Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee
Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70**

harte Armaturen Bretter oder nach einem Flug durch die Windschutzscheibe) in stundenlanger Kleinarbeit zum Grundrepertoire gehörten. Besonders an den Wochenenden, da zudem das Fahren in angetrunkenem Zustand noch als Kavaliersdelikt galt...

Heute sind diese Verletzungen glücklicherweise so rar geworden, dass es Assistenzärzte gibt, die in ihrer ganzen mehrjährigen Weiterbildungszeit keine einzige derartige Operation mehr erleben.

Dr. med. Sami Hayek, Oberarzt, Augenklinik, Luzerner Kantonsspital

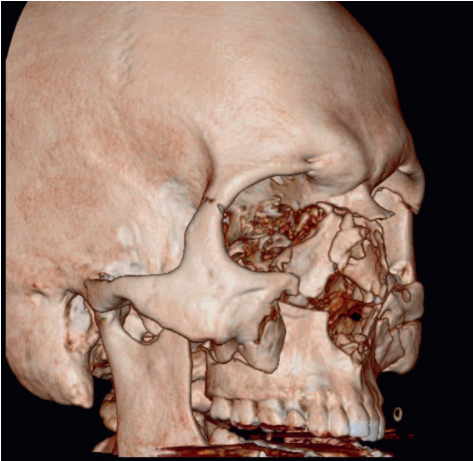


Abb 1: 3D-Rekonstruktion einer schweren Gesichtsschädelverletzung. Das gesamte Mittelgesicht ist zersplittert und eingedrückt. Der Oberkiefer ist als Block nach hinten und unten verschoben.

Abb 2: Im Vergleich dazu ein Foto eines Schädels in der gleichen Perspektive aus der anatomischen Sammlung Koch.



Foto: H. G. Koch am 2. August in Kaufdorf

Personenschutz für den Oldtimer-Fahrer

Die Vollkasko sichert den tatsächlichen Wert des Oldtimers, die Kfz-Haftpflicht übernimmt Kosten eines geschädigten Dritten und aller Mitfahrer, doch wer kommt für den Fahrer auf? Bisher niemand. OCC, der führende Anbieter von Versicherungslösungen für Liebhaberfahrzeuge, hat diese Lücke nun geschlossen: mit dem OCC-Fahrerschutz.

Eigentlich mag man über diesen Fall gar nicht nachdenken: Man baut mit seinem Oldtimer einen Unfall. Schlimm genug, wenn es „nur“ Sachschaden gibt, vor allem wenn das gute Stück nicht Vollkasko versichert ist. Das Risiko schwerer Verletzungen beim Unfall mit dem Oldtimer ist allerdings um ein Vielfaches höher als in modernen Fahrzeugen - denn ihr Sicherheitsstandard ist sehr viel niedriger.

Was aber passiert, wenn es Personenschaden gibt? Während Mitfahrer und geschädigte Dritte über die Kfz-Haftpflichtversicherung bis zu acht Millionen abgesichert sind, können Fahrer bei Verletzungen nur dann mit finanziellem Ausgleich der Unfallfolgen rechnen, wenn ein anderer den Unfall verursacht hat. Nicht aber, wenn sie ihn selbst verursacht haben, der Schädiger unbekannt ist oder der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wurde. Dann geht der Fahrer leer aus - und das kann erhebliche finanzielle Probleme zur Folge haben.

Exklusiv entwickelten die Spezialversicherer aus Lübeck den OCC-Fahrerschutz, der den Fahrer vor solchen finanziellen Folgen eines Unfalls schützt, und zwar, wie bei der Haftpflicht, bis zu acht Millionen Euro. Das schließt Ersatz des Verdienstausfalls ebenso mit ein wie Ausgleich einer Verdienstminderung bei Wiedereintritt ins Berufsleben und Renteneinbußen, aber auch Leistungen für sonstige Folgeschäden

(behindertengerechter Umbau u.s.w.) und Leistungen an Hinterbliebene im Todesfall. Die Versicherung ist fahrzeuggebunden, versichert ist jeder berechtigte Fahrer. Der Jahresbeitrag inkl. Versicherungssteuer für den OCC-Fahrerschutz beträgt 47,60 Euro – gut angelegt für den Fall der Fälle.

Für Detailfragen zum Fahrerschutz wie auch zu allen anderen Fragen rund um die Versicherung des Oldtimers stehen die OCC-Spezialisten gerne zur Verfügung.

Kontakt:

OCC - Oldie Car Cover
Assekuranzkontor GmbH
Wielandstraße 14 b, 23558 Lübeck
Telefon +49 (0)451 - 87 18 40
Fax +49 (0)451 - 8 13 20 38
www.occ.eu, www.occ-events.eu
Mail: presse@occ.eu



VERSICHERUNGSSITUATION

Der Artikel auf der gegenüberliegenden Seite aus der Clubzeitschrift des Citroën Veteranen Clubs Deutschland, «Veteran», Nr. 3/2010, hat mich bewogen, auch der Frage nachzugehen, wer denn in welchem Fall für einen möglichen Personenschaden zahlen muss. Ich habe diese Frage darum unserer Anwältin, Fr. lic. iur. Judith Kunz-Willi, RA, gestellt. Hier ihre Antwort:

Grundsätzlich macht es m.E. keinen Unterschied, ob der Fahrzeuglenker einen Oldtimer lenkt oder ein anderes Auto. Die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung ist in der Schweiz obligatorisch und deckt Schäden, die durch das versicherte Fahrzeug anderen (Dritten) zugefügt werden (Schäden an Personen und Sachen, aber auch Erwerbsausfälle als Folge dieser Schäden). Für den Schaden, den ein Fahrzeuglenker bei einem Selbstunfall erleidet, kommt somit die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung nicht auf.

In der Schweiz ist die Unfallversicherung gemäss UVG obligatorisch (Art. 1a UVG und Art. 1 UVV). Obligatorisch versichert sind alle in der Schweiz beschäftigten Arbeitnehmer (Art. 10 ATSG), und zwar nicht nur gegen die wirtschaftlichen Folgen von Berufsunfällen und Berufskrankheiten, sondern auch gegen Nichtberufsunfällen, falls der Arbeitnehmer mehr als 8 Stunden in der Woche arbeiten. Mit ihren Leistungen hilft die Unfallversicherung, den Schaden wiedergutzumachen, der bezüglich Gesundheit und Erwerbstätigkeit entsteht, wenn die Versicherten verunfallen oder beruflich erkranken.

Neben der Grundversicherung (obligatorischen Krankenpflegeversicherung gemäss KVG) ist im Gesundheitsbereich auch die Unfalldeckung obligatorisch. Bürgerinnen und Bürger, die nicht im Angestelltenverhältnis stehen (Erwerbslose, Teilzeitarbeitende mit geringem Pensum, Personen im Stundenlohn und Selbstständige) oder nicht als Arbeitslos gemeldet sind, müssen die Unfalldeckung bei ihrer Krankenkasse einschliessen.

Es ist jedoch zu beachten, dass die Unfall-Versicherung nach UVG einen weitaus besseren Schutz als die Unfall-Versicherung nach KVG bietet. Die UVG-Versicherten müssen sich nämlich weder mit einer Franchise noch mit einem Selbstbehalt an den Heilungskosten beteiligen. Ausserdem sieht das UVG bei schlimmen Unfällen weitere Leistungen wie Taggelder, Renten oder Entschädigungen vor.

Eine weitere Möglichkeit ist eine Insassen-Versicherung. Diese deckt Personenschäden an Fahrer und Mitfahrern im eigenen Fahrzeug. Die Insassenversicherung wird von Privaten selten abgeschlossen, da Kranken- und Unfallversicherung die Heilungskosten bei einem Unfall decken. Sinnvoll kann sie jedoch sein, wenn häufig ausländische Fahrgäste mitgeführt werden, von denen man nicht weiss, ob sie genügend versichert sind, oder wenn häufig Kunden in Geschäftsfahrzeugen mitgeführt werden und Unannehmlichkeiten vermieden werden wollen. Denn die Insassenversicherung deckt Schäden meist sofort, während des bei einigen Versicherungen lange dauern kann, bis sämtliche Abklärungen gemacht worden sind.

Gasthaus Post

Leuenplatz 3
61330 Willisau



Freudliche Herzung
freude steht auf Ihrem Besuch



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

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

Alle Zimmer mit TV,
Etagenwäsche und WC.

Informieren Sie sich über
unsere Pauschalangebo-
te!

Alle Räumlichkeiten im
Parterre sind rollstuhl-
gängig.



Gemessen, wie ihr Post oder ihrem
Anlass in unseren
stimmungsvollen Sälen



Komfortable Zimmer



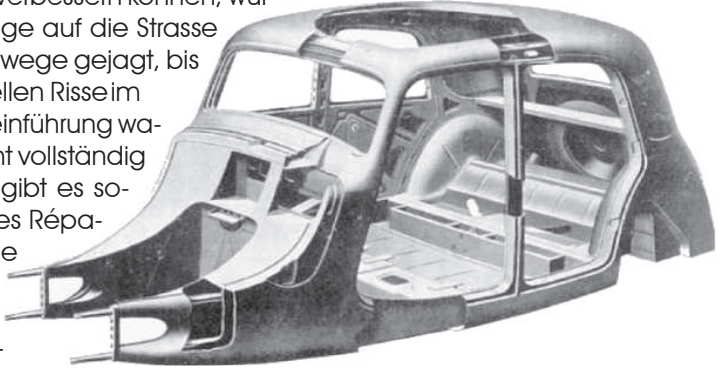
Gemessene Annehmance



Gernie holen wir Sie
mit unseren Quidtmer ab

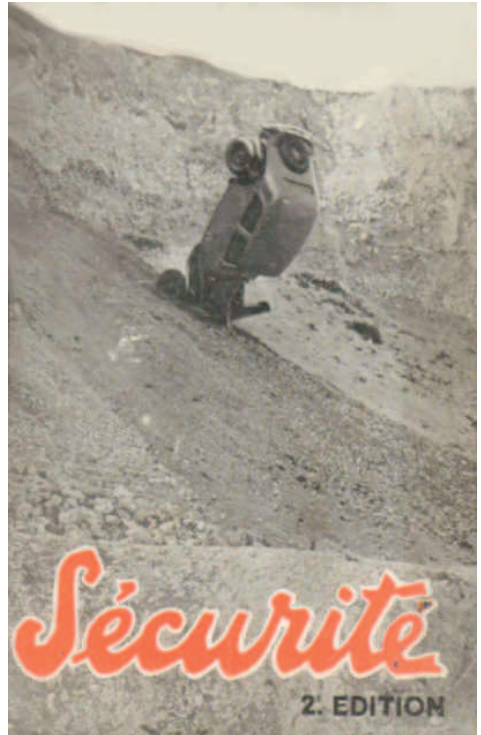
CRASH-TEST 1934

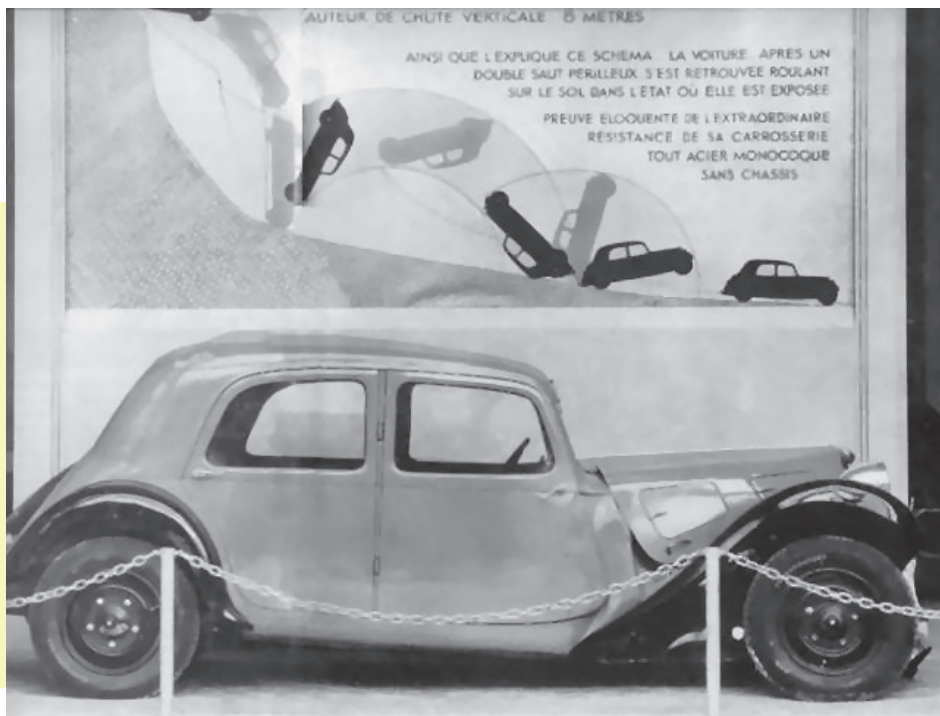
Die selbsttragende Ganzstahlkarosserie als Monocoque die die Ingenieure unter André Lefèbvre 1934 präsentierten, war eine Revolution im Automobilbau. Sie wurde in kürzester Zeit entwickelt und weil man damals noch keine Finite-Element-Analysis kannte, mit welcher man die Schwachpunkte der Konstruktion hätte herausfinden und verbessern können, wurden einfach Testfahrzeuge auf die Strasse geschickt und über Feldwege gejagt, bis sich an den Schwachstellen Risse im Blech zeigten. Bei Markteinführung waren diese Tests noch nicht vollständig abgeschlossen und so gibt es sowohl im «Dictionnaire des Réparations carosserie» wie auch in den Serviceanweisungen an die Garagisten verschiedene Hinweise, wie die Karosserie verstärkt werden soll. Trotzdem kennen wir auch heute noch Stellen, wo Risse entstehen können!



Bezüglich passiver Sicherheit war man noch weit weg von den Knautschzonen der heutigen Fahrzeuge, den teleskopischen Lenksäulen, die den Fahrer bei einer Kollision nicht gerade durchbohren und an Sicherheitsgurten hat kaum jemand gedacht. Es scheint aber, dass man trotzdem die Stabilität der

selbsttragenden Karosserie zeigen und beweisen wollte. Klar gab es damals noch keine standardisierten Crash-Tests, mit Hochgeschwindigkeitskameras und Crash-Test-Dummies vollgepackt mit Sensoren, die mit den Messgeräten verkabelt werden. Man entschied sich darum für ein «nicht-





Das Testobjekt wurde ausgestellt und marktfördernd in Szene gesetzt

standardisiertes» simples Experiment, indem man ein Fahrzeug (ohne Insassen) mit 30 km/h über eine 8 m hohe Felswand hinausschob und herunterfallen liess. Das Experiment wurde fotografiert und gefilmt, während sich das Fahrzeug mit der Schnauze aufschlug und einen kompletten Überschlag in Längsrichtung vollführte und wieder auf den Rädern zu stehen kam. Natürlich wurde dieses Experiment wie bei Citroën gewohnt entsprechend medial ausgewertet, mit einer Broschüre und indem man das Fahrzeug bei verschiedenen Gelegenheiten ausstellte. Knallhart wurde dieses Experiment auch mit Fahrzeugen anderer Marken durchgeführt, die sich aber alle in verschiedene Teile auflösten während sich bei dieser Traction noch alle vier Türen öffnen liessen und sich aus eigener Kraft wegfahren konnte..



Pour prouver la solidité et la résistance de la carrosserie monocoque, André Citroën fait précipiter une 7 CV neuve du haut d'une falaise. Une fois arrivée en bas, la voiture s'est déformée au niveau du berceau moteur, mais ses quatre portes s'ouvrent et se ferment normalement, toutes ses glaces sont intactes, et elle peut même encore rouler ! Ainsi mal en point, cette Traction Avant est ensuite exposée au magasin Citroën des Champs-Élysées avec un grand panneau explicatif, tandis que son aventure est relatée en détails dans le bulletin Informations Citroën n° 8, paru le 10 août 1934.



Die «nationale suisse» Versicherung wirbt neuerdings mit dem Traction Avant Cabriolet unseres Vizepräsidenten, Rudolf Weber.



Das gleiche Fahrzeug (TA 11 BL Roadster 1939) mit dem Team Weber/Weber an der Jungfrau rallye (17.-19. Juni 2010). Hier dürfen nur Damen ans Steuer, Herren sind nur als Navigatoren geduldet. Elisabeth Weber heizt hier mit Vollgas über den Glaubenbergpass.

Ebenfalls mit dabei das Team Flückiger aus Bottmingen, Kanton Baselstadt. Hier am Brienzersee bei äusserst lausigem Wetter.

Fotos: Urs Hänni (in Swiss Classics)



SUSPENSION GRÉGOIRE

Zusammen mit unseren Clubkameraden Ernst Mühlheim und Roland Ledermann besuchte ich am 2. August 2010 wieder einmal die Oldtimergalerie in Toffen. Was sollten wir sonst an einem regnerischen Ferientag machen.

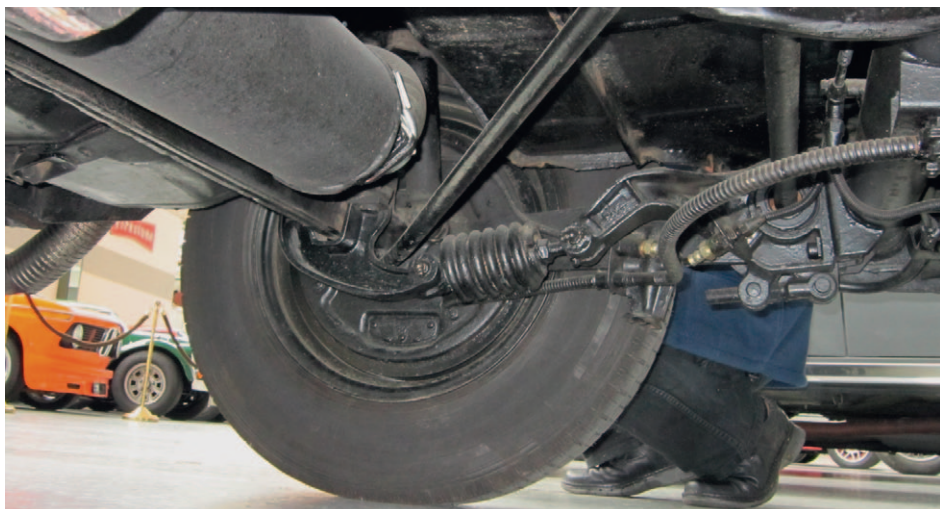
Als eines der ersten Fahrzeuge in der Ausstellung erfreute uns ein dunkelgrüner Traction 15-six in respektablem Zustand, wie wir uns vergewissern konnten. Das Auto war sauber, wenig verbastelt und komplett. Es handelt sich um ein Modell von 1949, Chassis Nr.: 688 277, also eine 15-six-D



Um alles genau zu inspizieren, legten wir uns auch auf den Bauch und betrachteten das Auto von unten. Neben einer handgemachten Auspuffanlage entdeckten wir auch eine spezielle Aufhängung der Hinterachse, die sogenannte „Suspension Grégoire“, ein seltenes Accessoire à l'époque, das ich bisher noch nicht im Original gesehen hatte.

Dies gibt mir Gelegenheit, dieses System etwas näher zu untersuchen und zu beschreiben. Ich habe darum einen Beitrag aus dem Buch „Le guide de la traction 1945-1957“ von Thierry Duval (Verlag E.T.A.I., ISBN:978-2-7268-8717-2) Seite 87-93 übersetzt und ausgedeutet. Auch die Grafiken stammen aus diesem Werk, das ich allen eingefleischten Tractionisten empfehlen kann.





La suspension Grégoire

Das Aufhängungssystem „Grégoire“

suspension
GRÉGOIRE

Konventionelle Radaufhängungssysteme von Autos haben eine konstante Federhärte (=Federkonstante, Flexibilität). Darum erstaunt es nicht, dass diese Systeme nur theoretisch befriedigende Resultate erreichen können, die in der Realität nicht mehr als einen Kompromiss darstellen.

In der Praxis wählt man die Federkonstante so, dass ein maximaler Komfort bei einer bestimmten Belastung entsteht. Während dem Gebrauch des Fahrzeuges ändert sich jedoch die Belastung dauernd, sei es durch die Zahl der transportierten Passagiere, der Zuladung oder durch den Zustand der Strasse. Wenn die Aufhängung auf eine bestimmte Belastung abgestimmt wurde, wird die Federung zu weich, wenn die Belastung steigt oder sie wird zu hart, wenn die Belastung den berechneten Wert unterschreitet.

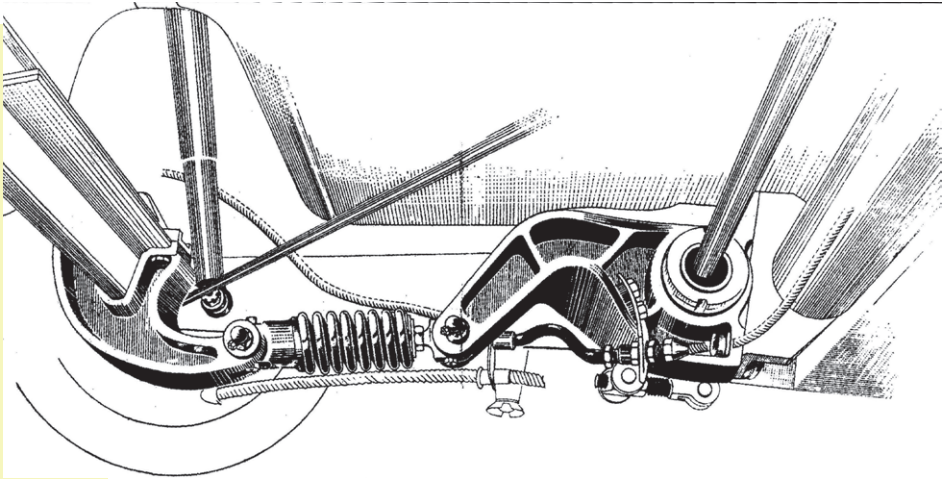
Aus Erfahrung wissen wir, dass es zwei mögliche Kompromisse gibt. Die Europäische Methode mit einer relativ harten Aufhängung, die eine gute Strassenlage und guten Komfort bei grosser Geschwindigkeit und Vollbeladung ergibt. Bei langsamen Geschwindigkeiten und ungeladenem Fahrzeug ist die Aufhängung jedoch unkomfortabel.

Die amerikanische Methode mit einer relativ weichen Aufhängung ergibt einen guten Komfort mit wenig Beladung und bei niederer Geschwindigkeit. Die Strassenlage bei hoher Geschwindigkeit und grösserer Ladung lässt dann zu wünschen übrig.

Dieses Problem stellt sich seit der Geburt des Automobils, ohne dass man dafür bisher eine befriedigende Lösung gefunden hätte.

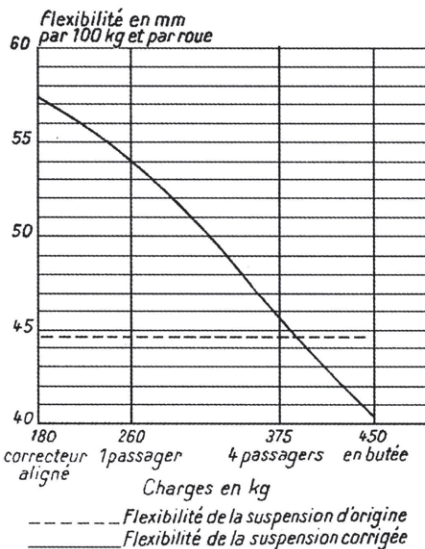
Das System der Aufhängung nach Grégoire stellt dagegen einen mathematisch perfekten Lösungsansatz dar.

Durch die Verwendung einer (zusätzlichen) auf Zug beanspruchten Spiralfeder in einer geometrisch bestimmten Position verleiht sie eine variable Flexibilität, die sich automatisch mit der Zuladung verändert. Dieses System kann als Aufhängung alleine (im Grégoire 2 Liter) oder als Unterstützung der Aufhängung (Renault Camionette 1'000 kg bzw. Citroën Traction Avant) funktionieren.



Wenn dieses System zur Unterstützung der bestehenden Aufhängung eingesetzt wurde, stellte sich sogar heraus, dass es keinesfalls nur einen Notbehelf darstellt. Man kann mathematisch beweisen, dass es sogar besser funktioniert wie wenn es als Aufhängung alleine eingesetzt wird.

Renault hat eine (nicht exklusive) Lizenz erworben und am Autosalon von 1948 die Camionette 1'000 kg mit „Suspension Géhoire“ ausgestellt.



Anwendung in der Traction Avant

Hier wird das System als Unterstützung der bestehenden Aufhängung eingesetzt. Der äusserst variable Federkonstanten-Korrektor wird hier mit der originalen Aufhängung mit Torsionsstäben kombiniert, deren Durchmesser verkleinert wurde um sie weicher zu machen.

Folgende Resultate sind zu beobachten: Während die originale Hinterachse des Citroën eine konstante Flexibilität von 46mm/100kg aufweist, variiert die Federkonstante der korrigierten Aufhängung. Sie zeigt 58 mm/100kg bei minimaler Last (entlastet am Anschlag) (im Diagramm ganz links). Die Flexibilität wird im Verhältnis 2:3 mit zunehmender Last grösser (=Federung wird härter) bis sie bei Vollast am anderen Anschlag 40mm/100kg erreicht.

In der Praxis führt dies zu überraschenden Resultaten.

- Diagrammes comparatifs de la flexibilité en fonction de la charge totale entre la suspension d'origine et la suspension corrigée.

taten. Der Citroën behält, ja verbessert sogar seine legendäre Strassenlage. Er wird sogar zum europäischen Auto mit der unbestritten besten Aufhängung. Man stellt beim Probefahren effektiv fest, dass trotz einer deutlich weicheren Federung starke Schläge des Untergrundes unverzüglich abgedämpft werden. Das bestätigt die Tatsachen, die von J.-A. Grégoire mathematisch bewiesen wurde, die „selbstdämpfende Aufhängung“.

Gründe für die Verbesserung

Der Grund für die unbestreitbare Verbesserung, die ein einfacher Test beweist, entsteht durch die Modifikation der Aufhängung. Die Flexibilität wird variabel und nimmt automatisch ab wenn die Last steigt. Im Übrigen entsteht ein selbstdämpfender Effekt, der sich bei den Versuchen problemlos fühlen lässt. Man sieht sofort die Auswirkungen dieses Phänomens, Auswirkungen von höchstem Interesse.

Die Frage der Stossdämpfer

Die „Suspension Grégoire“ funktioniert perfekt mit den originalen Stossdämpfern. Weil das System aber selbstdämpfend ist, trägt es zur Dämpfung der Hinterachse bei. Dies ist jedoch überhaupt kein Nachteil, im Gegenteil, es können abgenutzte Originalstossdämpfer oder regulierbare Stossdämpfer, die auf Minimum Wirkung eingestellt, und noch weicher als die originalen sind, verwendet werden. Für die Vorderachse gibt es keine spezielle Vorschrift für die Stossdämpfer, da an der Vorderachse nichts verändert wird.

Der Unterhalt

Anlässlich der periodischen Schmierung des Fahrzeuges soll nicht vergessen werden auch die vier Schmiernippel der Federn an der Grégoire Aufhängung zu schmieren.

P.S.: Interessant ist auch die untenstehende Mitteilung von Citroën Suisse (Service Réparation) an Ihre Vertragshändler und Garagisten. Bei der Suspension Grégoire handle es sich um eine verbotene Abänderung eines Citroën! Interessant wäre es ja, selbst einmal eine Probefahrt mit diesem Auto zu unternehmen und zu sehen, ob diese Aufhängung wirklich zu einem fühlbaren erhöhten Fahrkomfort führt.

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN
=
GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 50
11.4.1950

Betrifft : Hinterachs-Aufhängung GREGOIRE.

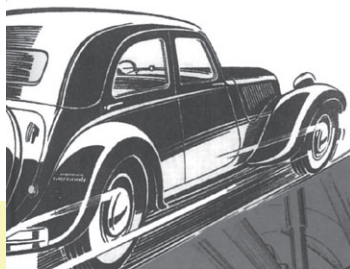
Diese Aufhängung zählt zu den verbotenen Abänderungen und soll als solche in der betreffenden Liste des Dossiers "Beilagen zum Citroën-Vertrag" hinzugefügt werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

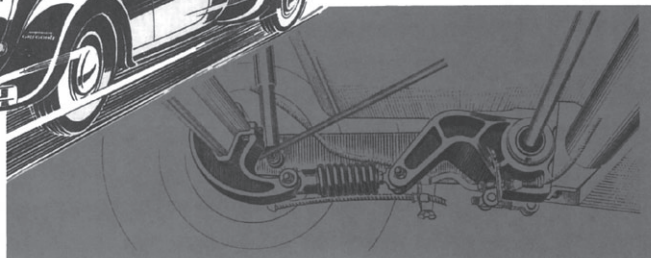
Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN





LA SUSPENSION
GREGOIRE
ADAPTÉE AUX VOITURES
CITROEN
TRACTION AVANT



„mathématiquement parfaite„

La suspension GREGOIRE offre aux utilisateurs des voitures CITROEN un confort inconnu jusqu'ici, tout en leur conservant une tenue de route devenue légendaire. Un ressort hélicoïdal travaillant en traction dans une position déterminée géométriquement, confère à la suspension une flexibilité automatiquement variable avec la charge. Aucun rebondissement n'est ressenti sur mauvaise route.

La suspension agit moelleusement et réduit le taux de travail demandé aux amortisseurs ce qui augmente considérablement leur longévité. Elle est indépendante des facteurs extérieurs, tels que la température et l'état d'usure des amortisseurs. Elle n'exige aucun entretien. Les qualités de la suspension GREGOIRE à flexibilité variable sont constantes dans le temps.

LICENCE EXCLUSIVE D'ADAPTATION DES BREVETS DE SUSPENSION J. A. GREGOIRE SUR VOITURES CITROEN
SOCIETE DES AUTOMOBILES TRACTA, 102, RUE DE COLOMBES, ASNIERES - TÉL. : GRÉ. 40-70



IMPRESSUM

Herausgeber:

Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Fritz Müller

Rebenweg 2, 4442 Diepflingen

Hans Georg Koch,

Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

1660-7481

Druck:

ISSN:

Erscheinungsweise:

Fünf Ausgaben pro Jahr

Auflage:

420 Exemplare

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)

Inserate:

Für Clubmitglieder gratis

Kommerzielle Inserate:

1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe

Copyright:

© Citroën Traction Avant Club Schweiz,

Nachdruck nur mit Quellenangabe

Hinweise:

Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

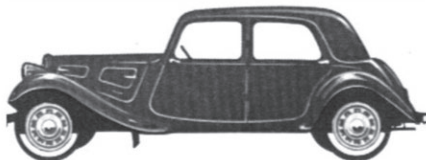
Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

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



Mitglieder-Werbung

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

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

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

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermark Interne Freunde

Bitte einsenden an:

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

LES ÉTAPES DU PROGRÈS DANS LA SUSPENSION DE L'AUTOMOBILE

1900



LE PNEUMATIQUE

1920



L'AMORTISSEUR

1925



LE PNEU BALLON

1930



LES ROUES AVANT
INDEPENDANTES

1950



LA SUSPENSION A FLEXIBILITE VARIABLE

GREGOIRE



MAQUETTE A. KOW
LAZARE FERRY - POP.

Depuis la naissance de l'automobile, tous les Ingénieurs ont recherché le confort des passagers.

Des améliorations, certes appréciables, ont été apportées dans ce domaine : amortisseurs, pneus ballons, roues indépendantes. Mais ce n'étaient là que palliatifs et aucune solution définitive n'était intervenue. Les Constructeurs devaient choisir entre une bonne tenue de route avec une suspension sèche et une suspension molle et confortable avec une tenue de route laissant par trop à désirer.

J.A. GREGOIRE, le premier, a résolu ce problème complexe ne réalisant une suspension s'adaptant automatiquement à la charge.

Le mérite de cette invention a été reconnu par l'Académie des Sciences qui a décerné à son auteur le prix Montyon de mécanique en 1947. De nombreux Constructeurs ont équipé leurs modèles avec la suspension GREGOIRE certains 1000k. RENAULT tous les cars RENAULT, toutes les voitures HOTCHKISS 1950, etc.



LA SUSPENSION GREGOIRE



04