

°CITROËN°



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

4/2019

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P 041 497 11 36
N 079 382 06 76
stockermode@regiocom.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

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

Kassier

Walter Schmid

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

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Regionale Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
N 079 352 33 46
markroth@windowlive.com

Werner König

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

Hans Bollhalder

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

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 052 315 27 02
N 079 636 65 65
jutz-osm@gmx.ch

Hans Peter Rubitschon

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

Peter Weber

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

West

Ernst Mühlheim

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

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Christian Jung

Brüggliäcker 13
5619 Büttikon
P 056 610 43 67
N 079 818 81 68
christfreg@bluewin.ch

Süd

Urs Steiner

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

Hans Herzog

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

Franz Wermelinger

Neuheim
6133 Hergiswil
P 041 979 16 35
N 079 281 21 54
franz.wermelinger@zapp.ch

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitgliederverwaltung

Roland M. Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
N 079 435 30 73
r.m.ledermann@outlook.com

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Daniel Löhner

Huebacherweg 15
4460 Gelterkinden
P 061 981 15 46
gaston1950@hotmail.com

Internet

Rudolf Weber

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

Bankverbindung

Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9
PC-Konto 61-206981-9
BIC POFICHBEXXX
BC (BLZ) 9000

Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	4
100 Jahre Citroën in Winterthur	7
Einladung Treffen Süd, 22.9.2019	15
All Ireland Rally 28-30.6.2019	17
Ausfahrt Nord, 11.8.2019	20
Gegengewichte hin oder her	31
Reparaturkurs für Fortgeschrittene	33
Citroën Centennial Celebration	
La Ferté -Vidame, 22.-24. Juli 2019	38
Raid Oman, 24.3.-7.4.2019	48
New Silk Road Rallye	52
Hätten Sie`s gewusst?	64
Impressum	64



Technikexperten und FIVA-Pässe

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepfingen
P 061 9813692
N 079 435 96 36
federico.mueller@sunrise.ch

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 3171468
N 079 466 00 79
video.peti@sunrise.ch

Walter Rey

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

Rechnungsrevisoren

Ernst Mühlheim

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

Flemming Gubler

Erlenstrasse 43
8832 Wollerau
P 044 786 10 19
N 079 283 36 66
flemming.gubler@bluewin.ch

Franz Wermelinger

Neuheim
6133 Hergiswil b. Willisau
P 041 979 15 35
N 079 281 21 54
franz.wermelinger@zapp.ch

RODAGE



Ein verlängertes Wochenende nutzten wir für eine kleine Tour, welche uns über die bekannte Route Napoleon bis ans Meer führte. Früh am Samstagmorgen starteten wir mit dem C6 zu unserer Rundfahrt. Unser Sohn, Marcel mit seiner Frau Tanja, begleiteten uns in ihrem Saab Cabriolet. Die erste Stärkung (Kaffee und Gipfeli) gab's bei der Raststätte «La Côte» zwischen Lausanne und Genf. Bei Grenoble verliessen wir die Autobahn und wechselten auf die kurvenreiche Route Napoleon. Von nun an zeigte die Kompassnadel Richtung Süden. Unser erstes Etappenziel erreichten wir in Sisteron, einem schönen, alten Städtchen. Den Tag liessen wir mit einem Spaziergang zum Fluss Durance sowie durch die Altstadt und anschliessend

mit einem feudalen Nachtesse ausklingen.

Am nächsten Morgen setzten wir, nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet, frisch gestärkt die Fahrt durch eine abwechslungsreiche Landschaft der Haute Provence bis nach Castellane fort. Schon bei der Dorfeinfahrt erblickten wir am Strassenrand die Werbung für eine private Citroën Sammlung. Diese liessen wir uns natürlich nicht entgehen und verliessen die Hauptstrasse in Richtung Museum/Ausstellung.

CITROMUSEUM
MUSEE DES CITROEN
D'APRES GUERRE
Postwar Citroen Museum

Nach kurzer Fahrt erreichten wir auf der linken Seite das «Musée des Citroën d'après guerre», welches auch am 14. Juli geöffnet hatte. In zwei Ausstellungshallen präsentieren sich über 100 Citroëns. Von der Traction über 2CV, DS, GS, SM bis zum XM ist alles in mehrfacher Ausführung

fein säuberlich nach Modell sortiert zu bestaunen. Alle Autos befinden sich im Originalzustand und haben manche nur wenige Kilometer auf dem Tacho. Informationen zu den jeweiligen Fahrzeugen (Herkunft, Geschichte etc.) liefert in den meisten Fällen eine Infotafel. Diese sind auch für «nicht der französischen Sprache mächtigen» verständlich, denn die Texte sind auch in Deutsch und zusätzlich in Englisch geschrieben.





Weitere Informationen und Bilder zu diesem sehenswerten Museum unter:
www.citromuseum.com.



Weiter führte uns unsere Tour zum «Grand Canyon du Verdon», dem grössten Canyon Europas. Die schöne Aussicht muss man sich jedoch «erfahren» denn eine kurvenreiche, schmale Strasse mit bis zu 18% Steigung und Gefälle führt durch diese wunderschöne Landschaft. Der letzte Teil der Strasse ist so eng, dass die Strasse im Einbahnverkehr als Rundstrasse geführt wird. Für diesem Abstecher von zwei Stunden wurden wir mit einer großartigen Aussicht belohnt.



Müde und daher auf dem schnellsten Weg setzten wir unsere Fahrt zügig fort bis zu unserem nächsten Hotel in Juan les Pins an der Côte d'Azur. Da unser Hotel mitten in der Fussgängerzone gelegen war, erlebten wir den Nationalfeiertag der Franzosen hautnah mit. Der Nationalfeiertag wird in Frankreich richtig zelebriert; nicht wie bei uns, wo lediglich am Abend noch Feuerwerk gezündet wird. Die dritte Etappe führte uns am Meer entlang via Nizza nach Monaco. Bei einem Spaziergang entlang des Hafens von Monaco bestaunten wir die grossen und teuren Yachten der Promis. Über die Autobahn erreichten wir, am späteren Nachmittag, unser letztes Etappenziel Finale (sehr passender Ortsname zu unserer Reise) wo wir unser Hotel am Hang mit Meersicht bezogen. Unseren letzten Abend begannen wir mit einem Spaziergang hinunter zum Meer, wo wir uns mit einem Apero und vielen guten Häppchen verwöhnten. Wie es sich in Italien gehört, durfte die bewährte und immer gute Pizza zum Nachtessen nicht fehlen. Die Heimreise führte uns über Alessandria und dem Lago Maggiore entlang wieder zurück nach Malters. Diese kurze Reise wird uns noch lange in Erinnerung bleiben.

Ich hoffe, auch ihr könnt den hoffentlich schönen Herbst noch für die eine oder andere kleinere oder auch grössere Ausfahrt mit euren Tractions nutzen. Denn die Tage werden schon wieder kürzer und die Tractions fallen schon bald wieder in ihren wohlverdienten Schönheitswinterschlaf. Aber mehr dazu im nächsten Heft.

Liebe Grüsse

Euer Präsident, Edgar Stocker



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

22.09.2019	Region Süd
16.11.2019	Vorstandssitzung
30.11.2019	Jahresanlass Nord
4.12.2019	Jahresanlass Süd
7.12.2019	Jahresanlass West
12.12.2019	Jahresanlass Nord-West
26.01.2020	Generalversammlung

Stammtische

Region West	Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern Jeden letzten Donnerstag im Monat
Region Nord	Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
Nordwestschweiz	Restaurant «Zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr Jeden 2. Donnerstag des Monats
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

8.9.2019	Oldtimer Sunday Morning Treffen Zug (www.osmt.ch)
14.9.2019	Concours d'Excellance International Luzern (autoconcours.ch)
15.9.2019	19. Historische Verkehrsschau St. Margrethen (vhvaltenrhein.ch)
22.9.2019	Rädli Träff, Old- und Youngtimertreffen, Bilten (GL)
22.9.2019	Oldtimer Treffen sich, Lenzburg (im alten Zeughaus)
11.-13.10.2019	Veterama Mannheim
27.10.2019	15. Oldtimermesse St. Gallen, mit Ausstellung 100 Jahre Citroën
9.11.2019	Oldtimer Teilemarkt Brunegg

Redaktionsschluss für Heft 5/2019: 22.11.2019

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





100 JAHRE CITROËN IN WINTERTHUR

Die Lokalität mit der Halle 53 im ehemaligen Sulzerareal in Winterthur, war sehr gut ausgewählt, leider gab es keine Besucherparkplätze, das heisst nur in umliegenden Parkhäusern. Der ACI Suisse hat zusammen mit den Schweizerischen Citroën Clubs eine Ausstellung mit 80 Fahrzeugen zusammengestellt, die anlässlich der 100 Jahr Feier von Citroën Schweiz in Winterthur am 15. Juni 2019 durchgeführt wurde.

Das Datum wurde leider kurzfristig für uns Vereine bekannt gegeben, da im Vorfeld noch weitere Anlässe in der ganzen Schweiz geplant waren, die dann, zu Gunsten von Winterthur, verworfen wurden. Man wollte sich auf einen Anlass beschränken. Das Motto, 100 Jahre Citroën mit 100 Fahrzeugen!

Citroën brachte 20 Neufahrzeuge und so war es die Aufgabe des ACI Suisse, die anderen 80 Fahrzeuge aus dem Fundus der Citroën Clubs zusammen zu stellen.



Wir fanden alle Fahrzeuge, vom Typ A aus 1919, über Trèfle, B2, AC4, Rosalie, Traction Avant, 2CV, HY, ID/DS, SM, CX, AX, BX, ZX, XM und C6 und stellten sie in Winterthur aus. Auch waren Spezialitäten zu sehen, wie der 2CV Jorgia von Urs Steiner, oder dem Renn 2CV Barbot, aber auch ein MEP mit GS Motor oder ein BX TC4 wurden ausgestellt.

Einen grossen Beitrag zur tollen Ausstellung leistete José Dula aus Courtepin und Murten. Ein ganzer Galliker-Lastwagen voller Fahrzeuge wurden angeliefert, zudem fuhr er einem CX selber nach Winterthur und der Journalist J.M. Kohler brachte eine der ersten und wunderschön restaurierten ID von 1957 mit. Am Freitagmorgen standen fünf Autotransporter der Firma Galliker mit Neufahrzeugen vor den Toren der Halle 53 und einer mit alten Citroën aus der Sammlung von José Dula, ein spezieller Anblick.



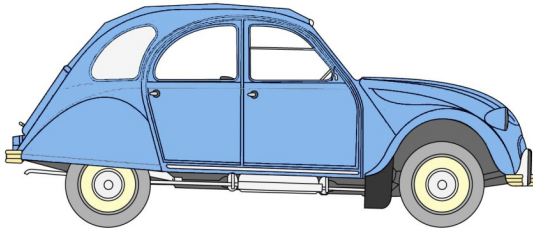


ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

www.traction-avant.ch
www.doeschwo-shop.ch
walder@2cv-ersatzteile.ch

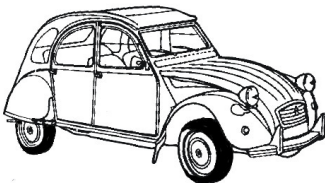


40 Jahre Ersatzteile aus bester Hand

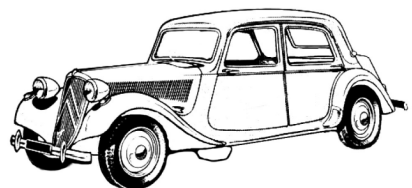
Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour
Auch Teile für

2 CV



Traction





Zum Fest eingeladen waren sämtliche Citroën Garagen mit ihren Kunden sowie alle die Freude an den ausgestellten Fahrzeugen hatten. Wegen der kurzfristigen Terminbekanntgabe, waren viele Leute aus dem CTAC mit der Ausfahrt West bereits verplant.



Trotzdem fanden einige tausend Besucher den Weg nach Winterthur und bestaunten die Fahrzeuge und die von Hans Georg Koch zusammengestellten Plakate, die bereits in Fribourg am OTM standen, mit den Meilensteinen der Geschichte von André Citroën, seiner Firma und den wichtigsten Fahrzeugtypen.

Oldtimeratelier

OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

Oldtimeratelier GmbH
Stockhornweg 15
3250 Lyss
079 179 64 60
info@oldtimeratelier.ch
www.oldtimeratelier.ch

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD

- Jährlicher Unterhalt
- Mechanik und Elektrik
- MFK
- Teil- und Komplettlackierungen
- Chromteile erneuern
- Interieur restaurieren
- Motor- und Getrieberevisionen
- Komplettrestauration
- Beratung

dickesdesign.ch
visuelle kommunikation



Neben den alten Fahrzeugen wurden in der Boutique Kleider, Kappen, Modellautos und vielem mehr verkauft. Die kleinen Citroën Fans konnten mit Rosalie's ein Bobby-Car Rennen austragen. Zudem gab es Malwettbewerbe und auf der Carrera- Rennbahn konnten Citroën Rallye und WTCC Fahrzeuge im Rennmodus ausprobiert werden.



Im Eingangsbereich standen Foodtrucks, die für das leibliche Wohl sorgten. Immer wieder spielten Künstler auf der Bühne, und gegen Abend spielte das James Gruntz Trio zum Konzert auf.



Für Testfahrten standen im Aussenbereich Neufahrzeuge, eine DS und eine Traction Avant gesponsert von unserm Mitglied Rolf Ochsner bereit.



Ein sehr gelungener Anlass, leider viel zu kurz für die einen, da der Aufwand für die ganze Ausstellung sehr gross war.

Wir danken allen die mit Ihren Fahrzeugen mitgeholten haben, mit diesem tollen Anlass den 100sten Geburtstag von Citroën zu feiern.

ACI Suisse H.P. Rubitschon und die Geschäftsleitung Citroën Schweiz,

Text und Bilder H. P. Rubitschon, 15.8.2019



Origins
SINCE 1919

EINLADUNG TREFFEN SÜD, 22.9.2019

Vom Chocolatier zum phänomenalen Ausblick

Du möchtest noch etwas tiefer in die ChocoWelt und ChocoManufaktur eintauchen? Dann liegst du bei unserer Ausfahrt genau richtig! In den Manufaktur-Räumlichkeiten der Aeschbach Chocolatier AG in Root werden die Besucher in die Geheimnisse der Schokolade eingeführt und sind herzlich eingeladen, den Sinnen und Fragen während diesem exklusiven Rundgang nachzugehen.

Treffpunkt für unsere Clubausfahrt ist die Firma Aeschbach, Chocolatier AG, Choco Dromo 1a, Hochschwerzlen, 6037 Root.

Parkplätze direkt bei der Firma Aeschbach, Chocolatier, Root

Anfahrt:

Hauptstrasse Nr. 4 Root – Luzern beim Kreisel D4, Oberfeld, abbiegen Richtung Hochschwerzlen. (Skulptur im Kreisel zeigt in Richtung Hochschwerzlen)

Nach dem obligaten Kaffee und Gipfeli folgt ein geführter Rundgang durch die Choco-Manufaktur.



Hochschwerzlen >>>



Anschliessend gemeinsame Ausfahrt via Michaelskreuz auf die Seebodenalp ob Küssnacht am Fusse der Rigi. Steile Strasse mit engen Kurven! Wir fahren in geführten Gruppen à ca. 5 Fahrzeugen. Alternativ besteht die Möglichkeit mit der Luftseilbahn ab Küssnacht auf die Seebodenalp zu fahren.

Mit der Rigi im Rücken und dem Vierwaldstättersee zu Füssen geniesst ihr das atemberaubende Panorama des Schweizer Mittellandes bis in den Schwarzwald und den Berner-Jura.

Geniesse das Rigi Bier aus eigener Produktion. Das Rigi Bier ist viel mehr als nur eine „Stange“!



Programm:

09.00 - 09.30 Treffpunkt Choco Dromo 1a, Hochschwerzlen, 6037 Root
Kaffee und Gipfeli

09.30 - 10.30 Führung 1. Gruppe durch die ChocoManufaktur

10.30 - 11.30 Führung 2. Gruppe durch die ChocoManufaktur

Abwechselnd mit individueller Erkundung und „Chrömlé“ in der Chocowelt der Aeschbach Chocolatier AG.

11.45 Ausfahrt via Michaelskreuz auf die Seebodenalp oder alternativ mit der Luftseilbahn ab Küssnacht. (fährt alle 30 Minuten) Die Bergstation befindet sich direkt beim Restaurant Rigi. Retourticket Küssnacht – Seebodenalp CHF 25.00. (CHF 15.50 mit GA und Halbtaxabonnement).

13.15 Mittagessen im Restaurant Rigi, Seebodenalp



Menü 1:	Kleiner Menüsalat		
Fleisch	Rindsvoressen mit Steinpilzen an Rotweinsauce Kartoffelstock und Gemüsespiess	CHF	30.50

Menü 2:	Kleiner Menüsalat		
Vegi	Äplermagronen, Äpfelmus	CHF	25.50

Die Menükosten werden mit den Getränken im Restaurant einkassiert.

Anmeldung: via Internet oder
telefonisch bei Urs Steiner, 041 544 21 15



Anmeldeschluss: 12. September 2019

Wir freuen uns auf einen genussreichen Tag und auf eine tolle Ausfahrt der Region Süd.

ALL IRELAND RALLY 28-30.6.2019

Hallo Hans Georg,

Gute Nachrichten aus dem äussersten Westen Irlands, es ist kühl hier, wir leiden nicht unter den gegenwärtig hohen Temperaturen wie die südlicheren Teile Europas.

Nachdem ich beschlossen hatte, dass ich die frische Luft mit „Marie Claire“ (so heisst Philips roter 2CV mit den weissen Streifen) auf der Fahrt nach Westen geniessen könnte, verliess ich am Morgen des 29.6. um 6.15 Uhr in Shorts mein Haus. Ich nahm eine möglichst direkte Route, um den Autobahnen auszuweichen, so dass ich am Mittag bei mitteldichtem Verkehr bereits in der Nähe von Galway war. Als ich mich Clifden an der mittleren Westküste Irlands (in der Region Connemara) näherte, regnete es leicht und ich war froh, zu eine lange Hose und eine Pullover anziehen zu können.



Leider sind fast keine mir bekannten Gesichter hier. Bisher ist nur der Besitzer der weisen Traction, den ich in Coventry kennen lernte anwesend. Hoffentlich kommen noch ein paar andere Citroënisten aus Nordirland. Wir sind im Station House Hotel untergebracht.



Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



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

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



Clifden ist eine sehr touristisch orientierte Stadt und wird die Hauptstadt von Connemara genannt. Die Teilnehmer erhielten darum für Samstag eine Liste mit Sehenswürdigkeiten. Zum Beispiel eine Ausstellung über den ersten Transatlantikflug von Alcock und Brown mit ihrem Doppeldecker von Kanada nach Irland (1919) oder die alte Übersee-Funkstation von Marconi. Ein anderer Vorschlag war die „Sky Road“, eine sehr bekannte Strasse entlang der Klippen von Connemara mit einer wunderbaren Aussicht aufs Meer und die vorgelagerten Inseln.



Am Abend fand im Hotel das Gala-Dinner statt, ein ausgezeichnetes viergängiges Menu. Anschliessend gab es das traditionelle Citroën-Quiz.



Das Programm für den letzten Tag der „All Ireland Citroën Centenary Rallye“ umfasste eine weitere Strecke auf kleinen holprigen Strassen in der Nähe der Atlantikküste, die sich eher für die schaukelnde Fahrt eines 2CVs als für eine Traction eignete. Ich brauchte zwar die kühlende Wirkung eines offenen Daches nicht mehr, aber für diese Veranstaltung war Marie Claire wirklich die bessere Wahl.

Nach dem Mittagessen und der Verabschiedung in Clifden hatte ich beschlossen, die Route nach Norden über Westport statt über Galway zu nehmen, und nach einer Stunde konnte ich auf einer Hauptstraße sogar mit einer Geschwindigkeit von fast 100km/h fahren. Ich hatte eine Route über Carrick on Shannon gewählt, auf der ich das einmalige Glück hatte, ein sehr schönes B & B zu finden, mit wunderbarem amerikanischem Frühstück am Montagmorgen. Es gab Pfannkuchen und Obst. Nach einer Stunde durch die malerische Region des Shannon und über einige Hauptstraßen von Nordirland erreichte ich zur Mittagszeit mein zu Hause. „Marie Claire“ lief perfekt.

Text und Fotos: Philip McKinstry, 3. Juli 2019

AUSFAHRT NORD, 11.8.2019

Es ist der Sonntag nach einem regenreichen Street-Parade-Samstag. Wunderschönes Wetter das einen tollen Tag verspricht. Da das Treffen schon um 9.30 Uhr angesagt ist, machen wir uns beizeiten ans Frühstück und dann auf den Weg von Zürich nach Elgg, der äussersten Zürcher Gemeinde an der Grenze zum Thurgau.



Treffpunkt ist die Traction-Garage unseres Clubkollegen, Rolf Ochsner, an der St.Gallerstrasse. Nach und nach treffen die Fahrer mit den herausgeputzten Tractions ein. Kaffee und Gipfeli sind angesagt, die obligaten Oel- & Rostgespräche unter Kollegen, ein Muss.

Die Garage-Ochsner hat sich in den letzten Jahren stark vergrössert. Zur Werkstatt mit Umgelände ist noch eine Einstellhalle mit Hochregal-Lager, für die Mietflotte sowie die aufzuarbeitenden Wagen, hinzugekommen. Somit kann Rolf die Fahrzeuge nun in der Höhe der ganzen Halle stapeln. Der Betrieb hat sich mit der Zeit auf Oldtimer-Reparaturen und Instandsetzungen diverser Marken erweitert.







FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

FRT Auto GmbH

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

**Ob Sie an ihrem
Traction Avant oder sonst einem
exklusiven Fahrzeug einen Service,
eine Reparatur oder
eine Restauration benötigen,
ihr Oldtimer-Spezialist ist für
Sie da und berät Sie gerne!**





Kurt Suter an der Drehorgel



Rolf Ochsner und Iris Heuer



Eine Augenweide ist auch diese Vergaseranlage auf dem 15/six!



OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

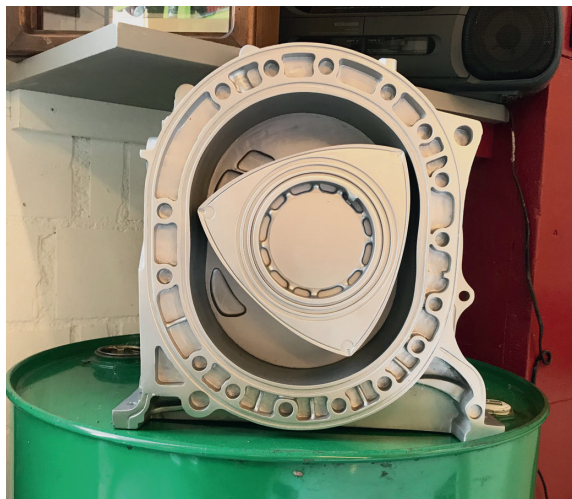
Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch

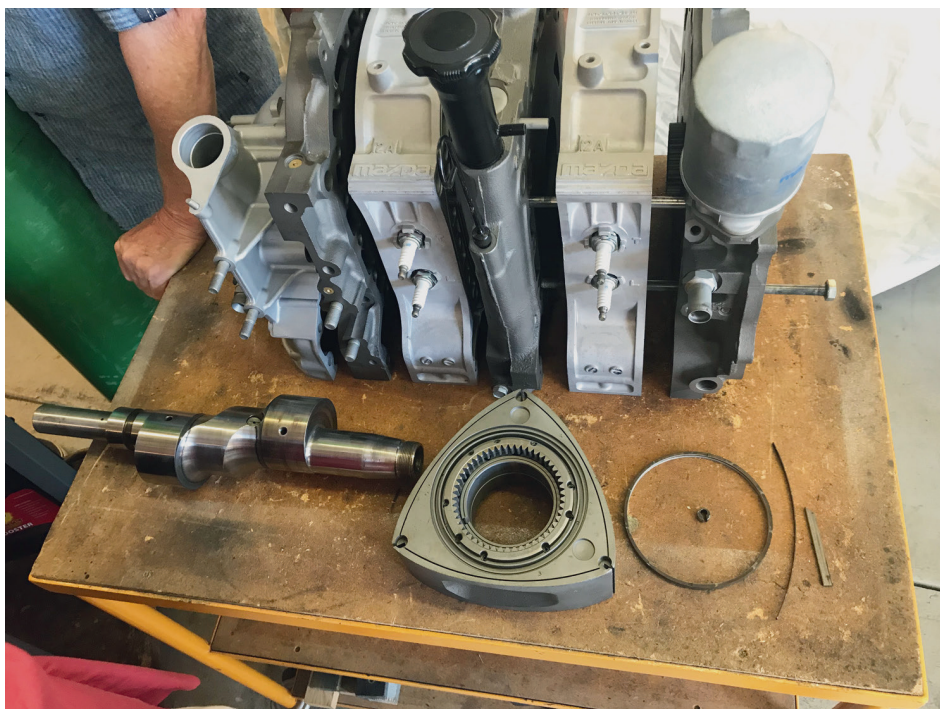


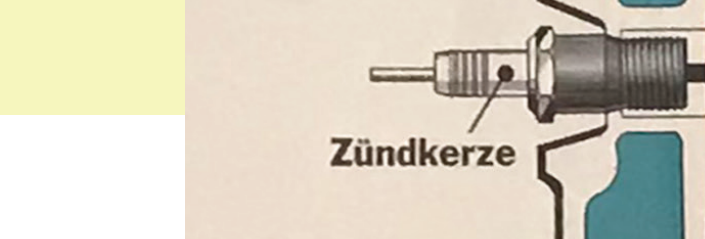
- Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction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

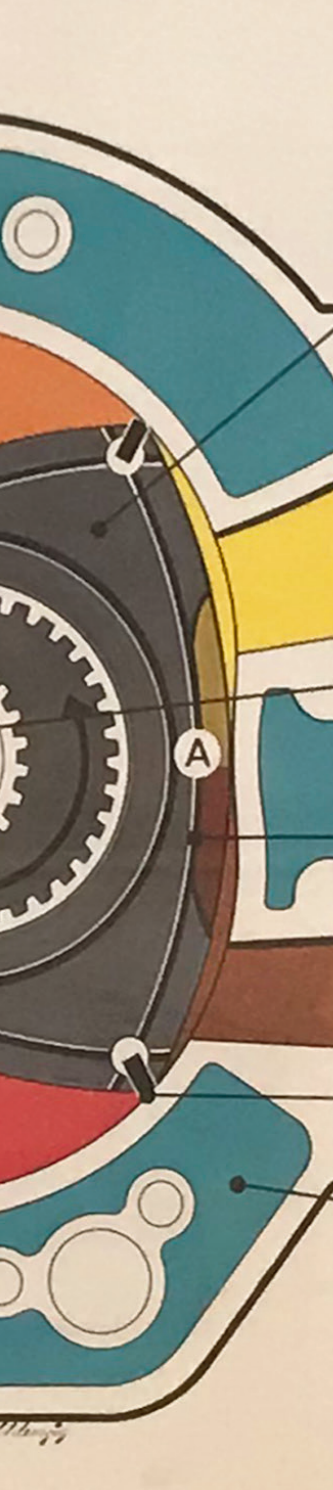




Weil Herr Walter in Sulgen, den wir laut Programm aufsuchen wollten, erkrankt ist, musste der Vorstand, ziemlich kurzfristig, Ersatz suchen, welcher im Hinter-Thurgau gefunden werden konnte. Im Weiler «Vogelsang» besuchten wir DEN Wankel-Fan der Schweiz, Kurt Hofstetter und seine Frau. Die Wankel-Motoren zogen ihn seit dem ersten Erlebnis mit dieser Technik in seinen Bann. Ein zweigeschossiges Gebäude ist mit Fahrzeugen und Maschinen die durch ein Wankelagregat in Bewegung kommen, gefüllt. Kein Auto das mit einem Wankel-Motor ausgerüstet auf den Markt kam, fehlt in dieser Sammlung. Vom NSU-Spider 1964, NSU-RO80, Citroën GS Biorotor, über alle Mazda, auch solche die nur in Japan verkauft wurden, darunter auch «Rennversionen».







Ein seltener Wankel-Go-Kart!



Andächtig und interessiert lauschen wir den Worten des Experten und dem seidenweichen Sound verschiedener Wankel-Motoren.

Kurt Hofstetter (in blau) weicht keiner der noch so schwierigen Fragen aus!

Vielen Dank.





Die beiden jüngsten Tractionisten an unserem Ausflug. Aaron Frily links (Familie Lüscher) und Joël Stocker rechts. Spannend, was die Grosseltern am Sonntag so machen!

In der «Kaffee-Stube» mit Vitrinen mit Modellen und Erinnerungsstücken, steht auch ein «Wankel-Tisch» in Form des Kreiskolbens. Langsam machte sich Hunger bemerkbar und wir machten uns auf den Weg. Über schöne Toggenburger Strassen bergauf und bergab erreichten wir unser Ziel; den «Toggenburgerhof» in Kirchberg SG. Das Essen schmeckte und die Bedienung war aufmerksam. Nur der, von HP angesagte Nachschlag, blieb auf der Strecke.

Das war ein gut organisiertes Treffen mit Höhepunkten die ich so noch nicht erlebte. Besten Dank dem Vorstand der Region Nord.

Hans Ruedi Lüscher, 11.8.2019





RESTAURANT

Werde
ista

Hotel & Bildungszentrum Matt

SEMINARHOTEL | RESIDENZ

www.bzmatt.ch

GEGENGEWICHTE HIN ODER HER

Dass das Beschleunigungsvermögen auch bei der erhöhten Kurbelwellenmasse um 1200 g ausreichend ist, beweisen die acht 11er Motoren (von KuGa, Peter Zell, Guenther Iking) mit 100% Drehmassen-Ausgleich.

Motor-Daten aus Memento Technique No. 425:

11 Perfo	56 PS	bei 3800 U/min Gegengewichte zu klein
DS-19	75 PS	bei 4500 U/min 100% Drehmassen-Ausgleich
ID-19	62 PS	bei 4000 U/min 100% Drehmassen-Ausgleich

Mit TA 11BL's wurden noch Ende der 50er-Jahre, in der Kategorie «frisierte Tourenwagen», kurvige Bergrennen gegen neuste Alfa Romeo gewonnen. Fahrzeit von Start bis Ziel war knapp zwei Minuten! Der nicht gerade üppige Anzug wurde wettgemacht durch Frontantrieb und Radaufhängung. Kurven mussten immer auf drei Rädern (selten auch nur zwei) genommen werden. Auch wurde oft die kurze Übersetzung «7x35 Montagne» als Achsantrieb eingebaut.

Die 11er Getriebe haben diese Tortouren oft nicht überlebt. Um noch nach Hause zu kommen musste ein Ersatzgetriebe eingebaut werden.

Ein weiteres Problem war das Wegbrechen eines Vorderrades bei häufigen zu schnellen Kurvenfahrten; aber das ist ein anderes Thema. Ein ausführlicher Bericht (Schadenanalyse) über Radverlust bei den 11CV's folgt später.

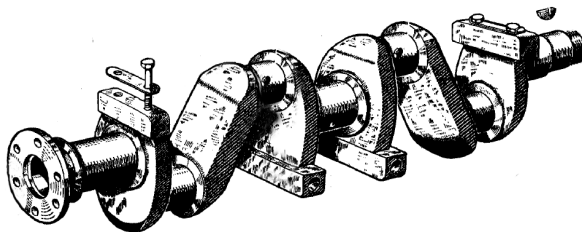
Für Beschleunigungsrennen mit einer 11BL ist das vollständige Abschrauben der Gegengewichte wirksam; leider sorgt dies auch für ausgeleierte/abgenutzte Lagerschalen. ZU deren Wechsel ist das Abnehmen der Ölwanne von unten möglich. Risse an der Kurbelwelle sind nicht zu befürchten. Seeeehr ermüdungsbruchgefährdet sind jedoch die Zähne des Pignons, des Kegelrads am Achsantrieb. Das ist ein weiteres unerfreuliches Thema; Schadenanalyse-bericht dazu später.

Meine Empfehlungen oder «Aus Schaden wird man klug»:

Die 11er Mechanik «Motor, Getriebe, Achsantrieb und Antriebswellen» sind nicht vollgasfest ausgelegt und für Bergrennen, schnelle Kurvenfahrten und Beschleunigungsrennen nicht geeignet.

Ein wunderbares Fahrgefühl bietet doch ein leise, „seidenweich“ schnurrender Motor, wie das Guenther Iking beschrieben hat.

Kurt Gasser, 30.7.2019



Gasthaus Post Willisau



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

REPARATURKURS FÜR FORTGESCHRITTENE

Liebe Tractionbegeisterte,

In den schönen Märztagen 2019 habe ich bei Daniel Eberli an Kursen für Fortgeschrittene teilgenommen, und zwar „Bremsen und Einstellungen“ (21.-22.3.) sowie „Fahrzeugelektrik für den Hausgebrauch“ (23.3.).

Die Kurse bestehen aus jeweils einem theoretischen Teil, Daniels eloquenten und informationsreichen PowerPoint-Präsentationen, sowie einem praktischen Teil, in dem man sich die Hände schmutzig machen kann. Der theoretische Teil eignet sich übrigens bestens für Was-ich-immer-schon-mal-wissen-wollte-Fragen. Im praktischen Teil bleiben erst recht keine Fragen offen.



Die „Studienobjekte“ für den praktischen Teil waren zwei sehr schöne Légères („Leschis“), im Eigentum zweier Kursteilnehmern. Die eine hatte defekte Bremsen, bei der anderen waren es die Bremslichter.

Die erste Légère war eine schwarze, umfangreich überholte Traction von Georges. Trotz einer fundamentalen Restauration hatte das Auto einen Bremsenausfall aufgrund von Bremsflüssigkeitsverlust. Die Bremstrommeln wurden selbstverständlich mit dem

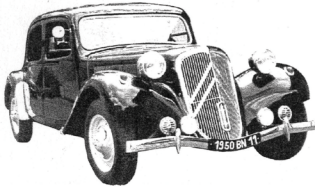
Spezial-Abzieher (Citroën-Werkzeug 1750-T), der an der Nabe greift, demonstriert. Wie erwartet, konnte in den vorderen Bremszylindern Korrosion mit beginnendem Flüssigkeitsaustritt festgestellt werden; die Bremsbeläge waren jedoch trocken.





TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,
Ausstellung von FIVA-Pässen,
Service
Fritz Müller
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden
Termine Tel. 079 435 96 36



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroën Modelle in der Region Bern



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

MWST-Nr. 762 344

Wegen Reduktionen zu verkaufen:

- Diverse Fahrzeuge der Marke Citroën
- Dekomaterial, Reklameschilder etc.

Preisabsprache vor Ort, Kontakt via Telefon



TRACTION AVANT Service

Kaufberatung,
Ausstellung von FIVA-Pässen,
Service
Fritz Müller
Aspweg 1, 4460 Gelterkinden
Termine Tel. 079 435 96 36

Bei den Hinterradbremzen war das Bild mysteriöser. Hier konnten Spuren eines umfangreicheren Austretens von Bremsflüssigkeit festgestellt werden. In den Bremszylindern konnte jedoch keine Korrosion entdeckt werden. Die Innenseiten waren spiegelblank. Der Grund für das Austreten der Bremsflüssigkeit konnte somit nicht endgültig geklärt werden, die Qualität der Gummiteile muss wahrscheinlich angezweifelt werden. Immerhin ist die Bremsflüssigkeit am Bremsteller herabgeronnen, also hinter den Bremsbelägen, die trocken geblieben sind.

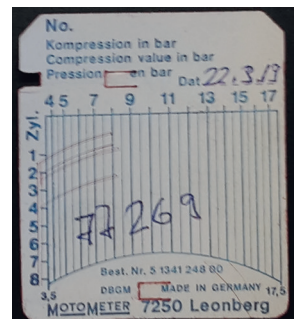
Die Aufgabe der Kursteilnehmer bestand im Austausch der klassischen Glykol-basierten Bremsflüssigkeit durch Silikonbremsflüssigkeit. Alle Bremszylinder, sowie auch der Hauptbremszylinder, wurden durch neue ersetzt. Alle fünf Teile mussten geöffnet und die herkömmliche Bremszylinderpaste, mit der alle Innenteile beschichtet waren, mit Hilfe von Bremsreiniger entfernt werden. Vor dem Zusammenbau wurde alles sorgfältig mit Silikonpaste eingeschmiert, die mit der neuen Bremsflüssigkeit kompatibel ist. Weiterhin mussten alle Bremsschläuche vorbeugend ausgetauscht werden, weil Gummi, das mit den beiden Fluiden in Kontakt gekommen war, aufquellen könnte. Die Bremsleitungen aus Metall waren in gutem Zustand und konnten belassen werden. Der Bremsflüssigkeitsbehälter wurde mit Bremsreiniger gereinigt und belassen, obwohl ein neuer zur Verfügung stand. Bei dem neuen Behälter bestand der Anschluss zum Bremssystem lediglich aus einer Gummimuffe, die dermassen „windig“ erschien, das vom Gebrauch dieses Neuteils abgesehen wurde.

Bei der Montage der vorderen Bremstrommeln wurde auf Fettfreiheit am Konus und auf den korrekten Sitz des Woodruff-Keils geachtet. Die 38-er Muttern vorne wurden gemäss Werkstatthandbuch mit 30 mkg \approx 300 Nm angezogen (links: Rechtsgewinde, rechts: Linksgewinde). Hinten wurden die Muttern leicht angezogen, gelockert, und anschliessend kaum mehr als handfest angezogen, um das vorgeschriebene Spiel der Kegellager zu erreichen. Alle Muttern wurden mit Splinten gesichert, wobei vorne Mutterkranz und Bohrung durch weiteres Anziehen der Mutter abgestimmt wurden, hinten umgekehrt.

Beim Entlüften der Bremsen wurde sorgfältig darauf geachtet, dass die leicht rötliche Silikonflüssigkeit rein und blasenfrei austrat. In dem transparenten Schlauch, der auf die Entlüftungsstutzen gesteckt wurde, konnte auf diese Weise gut festgestellt werden, wann das System zufriedenstellend „durchgespült“ war.

Dieses Fahrzeug war übrigens auch deshalb interessant, weil es mit dem 4-Gang-Getriebe einer ID nachgerüstet worden ist. Unabhängig davon, wie man sich im Spannungsfeld Originalität-Fahrverhalten positioniert, ist es interessant, diese Umsetzung zu sehen.

Für den Kurs „Einstellungen“ musste ebenfalls die schwarze Traction erhalten. Zunächst wurden die Ventile eingestellt, mit dem bekannten Spiel von 0.15 mm am Einlass, und 0.2 mm am Auslass. Der Abstand der Unterbrecherkontakte wurde zu 0.4 mm eingestellt, wobei am Rand der Kontakte gemessen wird um Fehler durch Unebenheiten zu vermeiden. Ein Kompressionstest wurde ebenfalls durchgeführt und ergab ein sehr gleichmässiges Bild von etwa 8 bar für alle vier Zylinder.



Die Bremsbeläge wurden ein wenig nachgestellt, wobei die unteren Exzenter nicht bewegt werden mussten. Anschliessend konnten die Stahlseile der Handbremse gleichmässig eingestellt werden, bis an beiden Hinterrädern etwa die gleiche Bremswirkung spürbar war (Handbremse am 3. Zahn eingerastet).

Bei den Arbeiten fiel an den Gelenken der unteren vorderen Achsschenkel beidseitig ein erhebliches Spiel auf. Dieses konnte durch Nachstellen leicht behoben werden. Es wird vermutet, dass die neuen Teile zunächst spielfrei wirkten, jedoch schnell soweit eingelaufen waren, dass ein Nachstellen erforderlich war.

Der Bremstest, eine Vollbremsung auf trockenem und ebenem Strassenbelag, ergab vier gleichmäßige und gerade Bremsspuren (Foto unten), wobei der Wagen einwandfrei Spur hielt.



Der Kurs „Autoelektrik“ bot nebst einer umfangreichen Präsentation eine wahre Fundgrube kleiner und wichtiger Tipps. Hier seien einige benannt:

- Die Anlasserleitung ist häufig zu dünn, was zu Leistungsverlust führt. Bei 6V-Anlagen sollte der Querschnitt 50 mm² betragen, bei 12V die Hälfte.
- Bei den 6V-Alternatoren ist die mitgelieferte Leitung oft zu dünn; 6 mm² werden hier benötigt.
- Beim Nachrüsten von Sicherungen (5-10A stärker als der erwartete Strom) sollte die Zündung eine eigene erhalten, die Beleuchtung sollte durch mehrere einzelne (nach dem Schalter eingebaute) Sicherungen abgesichert werden. Zumindest sollte jedoch eine Hauptsicherung eingebaut werden (ca. 40A).
- Ein Batterietrennschalter erleichtert schnelles Eingreifen bei Kabelbrand. Er sollte am Minuspol angebracht werden, damit für das ganze Fahrzeug Potentialfreiheit erreicht wird. Der Schalter kann auch als Wegfahrsicherung dienen (Schraube mitnehmen).

- Widerstandsmessung als Test für Zündspulen ist kaum erfolgversprechend, der „richtige“ und „falsche“ Wert liegen nah beieinander. Da bleibt nur Ausprobieren.
- Der Massekontakt am Kotflügel ist ungewiss. Er ist durch Kunststoffeinlagen von der Karosserie getrennt und auf die Schraubverbindungen ist kein Verlass; Masseleitung von Karosserie zur Rückleuchte legen.
- Umrüstung auf LED ist für Rück- und Blinkerleuchten sehr empfehlenswert. Thermoelektrische Blinkergeber funktionieren dann allerdings nicht mehr mangels Widerstand. LEDs in Form von Soffittenlampen müssen vor dem Verdrehen gesichert werden. Es sind auch LED-Einsätze für die Rückleuchten erhältlich.
- Tankfüllstandgeber: häufig verliert ein gesättigter Kork-Schwimmer den nötigen Auftrieb – ersetzen (geeignet: Beaujolais). Der Widerstand der gesamten Potentiometer-Wicklung sollte etwa 100 Ohm betragen.

Das Bremsleuchten-Problem bei „Grisette“, der grauen Traction von Thomas, war schnell behoben; es lag an dem Bremslichtschalter, der etwas Kontaktspray benötigte.

Dies ist eine kleine Auswahl aus den Vorlesungen, Diskussionen und praktischen Erfahrungen. Wer mehr erfahren will, dem sei die Teilnahme wärmstens empfohlen (Anmeldungen: www.oldtimer-taxi.ch). Die Kurse finden bei Bedarf auch in englischer Sprache statt.

Übernachtung ist übrigens auch möglich im B&B von Agi und Daniel, die ein urgemütliches Haus führen, in dem alles gut organisiert und nichts kompliziert ist. Auch ohne Kurs kann man dort Urlaub machen; der Rheinfluss ist einen Katzensprung entfernt und bei einer malerischen Fahrt mit Daniels Citroën C6 besonders reizvoll.

Viele Grüsse,

Aleksander Grah (Mitglied im TAN Amsterdam), 10.7.2019



CITROËN CENTENNIAL CELEBRATION



In einer ersten Etappe fahren Philip McKinstry und ich über Delémont und Pruntrut nach Belfort und weiter alles auf der N19 nach Troyes. Vor dem Hotel IBIS steht bereits eine Traktion mit Aargauer Kennzeichen, es ist Horst Schneeberger mit Hansruedi, seinem Begleiter.



Der zweite Tag der Anreise jetzt mit zwei Tractions im Verband, führt uns am Donnerstagabend nach La Ferté Vidame, einem kleinen Nest im westlich von Paris im Departement Eure-et-Loire.

Weil wir dem grossen Stau am Freitagmorgen entgehen wollen, stellen wir uns in die Reihe der Fahrzeuge, die zur Registrierung abseits des Treffengeländes

beim Zeltplatz wollen. Die Kolonne entlang einem Waldrand ist aber unübersichtlich lang und Leute, die uns zu Fuss entgegenkommen, reden von mindestens 2h Wartezeit. So lange geht es dann aber doch nicht ganz. Die Fahrzeuge verteilen sich später auf fünf Bahnen, wobei wir natürlich die langsamste erwischen. Die Registrierung verläuft problemlos. Wir erhalten einen Gutschein für den Plastiksack mit der Rallyetafel, die wir gleich anschliessend auf dem Treffengelände holen müssten. Leider ist das Gelände bereits geschlossen, so dass wir das auf Freitagmorgen verschieben.



Wir fahren nach Bois-Arnault zur Ferme de l'Oraille, wo wir bei Mme. Yvonne Coinon ein Bed&Breakfast reserviert haben. Wir werden freundlich willkommen geheissen.



Wir sind natürlich nicht die Einzigen, die an diesem Jahrhunderttreffen teilnehmen möchten. Es sind noch zwei andere Ehepaare anwesend, ebenfalls Citroënisten. Die einen aus Savoyen, die anderen aus Troyes. Nach dem Nachtessen in der Auberge du Chanteclair und einem Schlummertrunk gehen wir müde zu Bett.



LA FERTÉ -VIDAME, 22.-24. JULI 2019

Frühstück um 08:00 Uhr. Mme. Yvonne empfängt uns in der guten Stube mit Spiegelei und frischem Brot, Butter und Konfitüre. Danach fahren wir wieder etwa 30 km zum Treffen. Die Fahrzeuge werden streng nach Typen und Jahrgängen sortiert eingewiesen und wir finden unseren Parkplatz bei den Tractions 34-39, wo auch noch andere Cabriolets stehen. Neben uns ist Walter Rey aus Schaffhausen mit seinem bekannten grünen Roadster.



Das Anstehen für die Rallyetafel dauert dann wiederum knapp zwei Stunden in der prallen Sonne. Daneben kann man noch Jetons erwerben, die man zum Erwerb von Getränken und den entsprechenden Bechern einsetzen muss.

Inzwischen ist es bereits Mittag und in der Verpflegungszone stillen wir unseren Hunger, der durch die lange Wartezeit entstanden ist.

Mein erster Eindruck: Citroëns, Citroëns und nochmals Citroëns, ein wahrer Overkill. Beim zweiten Hinsehen, sieht man aber etwas tiefer und entdeckt die verschiedenen Spezialausstellungen, die uns die nächsten zwei Tage beschäftigen werden.

Als erstes sehen wir uns den Ersatzteilemarkt an, wegen der Hitze schaffen wir aber nur die Hälfte. Es gibt ein paar Händler mit Citroën Teilen, daneben aber auch viel DS-Material und wahrscheinlich am meisten für die 2 CVs. Natürlich dürfen die Automobilia nicht fehlen, von Büchern, Automodellen über Geschirr bis zu Schmuck und Spielzeug kann man alles finden.

Unter den Zelten in der Verpflegungszone finden wir ein bisschen Schatten und geniessen in Ruhe ein Bier. Bald treffen auch andere Schweizer ein. David Stahel ist hier und Peter Weber mit Jérôme, seinem Sohn. Hanspeter Rubitschon ist wegen der ACI Sitzung anwesend und Werner Stocker der Bruder unseres Präsidenten ist zusammen mit seiner Frau gekommen. Von der 5 HP Sektion darf natürlich Willy Schafroth mit seiner Frau Erika nicht fehlen und auf der Anfahrt haben wir auch Gerhard Trümmel mit Ehefrau und seinem roten DS Cabriolet getroffen. Er hat uns fotografiert.





19-20-21 JUILLET 2019

RASSEMBLEMENT DU SIÈCLE

LA FERTÉ-VIDAME
Eure & Loir | FRANCE



Origins
SINCE 1919

association
CÉLÉBRATION
CENTÉNAIRE
CITROËN



Schnell kommt man auch mit anderen Leuten ins Gespräch, denn alle sind interessiert, woher man kommt und was einem hierhergeführt hat, speziell wenn in verschiedenen Fremdsprachen diskutiert wird.

Der Massenaufmarsch an Leuten lässt das Mobile Telefonnetz zusammenbrechen. SMS und Whatsapp kommen erst nach Stunden an. Auch kann man nicht mehr mit Kreditkarten zahlen, weil die Bandbreite des Internets dies nicht mehr zulässt.



Am Nachmittag schauen wir uns die zahllosen Tractions an, die auf dem zentralen Feld vor dem abgebrannten Schloss parkiert sind. Danach geht es daneben durch ein ebenso grosses Areal wo alle DS und ID parkiert sind.

Wir geniessen das Abendessen auf dem Treffengelände und fahren nachher zurück zum B&B. Mme Yvonne und ihr Partner Bernard empfangen uns im Garten, wo wir unter den Apfelbäumen noch einen Drink geniessen.



Die Anfahrt zum Treffen am Samstagmorgen entwickelt sich zum Geduldspiel. Wir stehen in einer kilometerlangen Kolonne auf der schnurgeraden Strasse zwischen Verneul-sur-Avre und La Ferté-Vidame. Es geht weder vor noch zurück, der Verkehr ist auch zusammengebrochen. Weil unser Anlasser ausgestiegen ist, können wir das Auto nicht abstellen und lassen es im Leerlauf tuckern. Die Polizei fährt hin und her, dann

geht es wieder 30 m vorwärts. Wir erwägen eine Umfahrungsmöglichkeit, aber man sagt uns, dass keine Parkplätze mehr vorhanden seien. Dies stimmt aber nicht. Unsere Plätze sind immer noch frei, als wir um 12.00 auf dem Gelände eintreffen.

Gerade als wir bei Mittagessen (heute Mexikanisch) sind, geht ein Regenschauer über das Gelände nieder. Ich spurte zum Auto, aber es ist schon zu spät, alles nass. Zuschauer helfen mir, das Cabriolet schnell behelfsmässig mit einer Blache zu decken. Dann bin ich wieder zurück beim Mittagessen.

Am Nachmittag schauen wir uns die Autos an, die zur Versteigerung bereitstehen. Die Estimates sind ziemlich hoch und die Qualität müsste vor einem Kauf genauestens unter die Lupe genommen werden. Wir sind froh, dass wir schon Autos haben, die restauriert und zugelassen sind. Bei einigen der Exponate dürften noch grössere Investitionen an Geld und Zeit nötig werden.



Dann schreiten wir die beiden endlosen Alleen ab, in welchen zu beiden Seiten die 2 CVs parkiert sind. Man sieht alles, was erlaubt, nicht erlaubt, originalgetreu, selbst interpretiert oder anderen nachempfunden ist. Zuhinterst finden wir einen runden Platz im Wald, wo alle HYS geparkt sind. Auch hier alles, vom Feuerwehrauto über Food Trucks bis zum Luxus-Campingbus.

Zurück beim Auto treffen wir unser lang-

jähriges Clubmitglied aus Neuseeland, Christoph Colpi. Dazu gesellen sich auch Ted und Helen Cross aus Melbourne. Ted ist neu wieder Präsident des australischen Citroën Clubs. Ein freudiges Wiedersehen nach 15 Jahren!

Langsam machen wir uns am Abend auf den Heimweg. Zum Galadiner haben wir uns diesmal nicht angemeldet, um weiteren Stunden des Anstehens zu entgehen. Teilnehmer berichteten aber von einem reibungslosen Service.

An der Verkehrsampel in Verneuil-sur-Avre stehen wir hinter einem blauen Renault Kangoo und wer winkt uns daraus, unsere B&B Gastgeber. Wir folgen ihnen zu einem chinesischen Restaurant «Royal», wo es heute sowohl Vorspeisenbuffet, Hauptgänge und Desserbuffet à Discretion zum Festpreis gibt. Ausgezeichnete Qualität, schade, dass wir nicht noch grösseren Hunger mitgebracht haben. Zum Preis eines Galadiners konnten wir uns hier alle vier die Bäuche vollschlagen.

Die Anfahrt am Sonntag gestaltet sich jetzt doch etwas zügiger. Als erstes stellen wir uns in den Warteraum für eine Probefahrt auf der Teststrecke des PSA-Testzentrums das hier seit 1938 von Citroën betrieben wird. Ein holperiger Waldweg führt uns zu einem Hintereingang des schwerstens bewachten Geländes. Die Angestellten kontrollieren jedes Auto und geben uns Durchfahrtskarten (Immer Gruppen zu 5 Autos) und eine Karte mit der Anzahl Personen im Fahrzeug, die wir bei der Ausfahrt wieder zurückgeben müssen.

Das ganze Gelände ist 812 Hektar gross und von einer 11,5 km langen Mauer mit Wachttürmen umschlossen. Innerhalb der Mauer verläuft eine Service-Strasse, auf der wir zuerst drei Seiten des Areals abfahren müssen, bis wir endlich auf die eigentlichen Teststrecken gelangen können. Von Autobahnen bis zu unbefestigten Waldwegen findet sich hier alles, was im französischen Strassennetz vorkommt. Verschiedenste Strassenbeläge mit Flickern und Schlaglöchern. An den verschiedenen Strassenbemalungen und den z. T. schwer lesbaren Verkehrsschildern kann man erkennen, dass auch hier mit autonomen Fahrzeugen getestet wird.



Die Rüttelstrecke muss ich etwa auf halber Distanz verlassen, um zu verhindern, dass sich das Cabriolet in seine Teile zerlegt. Die hydropneumatischen Citroëns halten das aber problemlos aus!!

Daneben gibt es Strecken auf denen nasser Strassenbelag simuliert werden kann und Strecken auf denen man es regnen lassen kann, um die Wirkung der Scheibenwischer auszuprobieren.

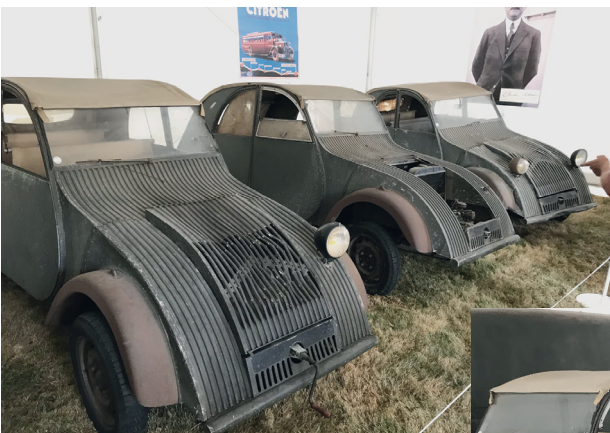
An einigen Bürogebäuden vorbei gelangen wir wieder zum Hinterausgang und zurück zum Treffengelände.



Danach besuchen wir die Spezialausstellung von Citroën mit ihren beiden neuesten Prototypen, dem „19_19 Concept“ und „Ami One Concept“ wie auch den zahlreichen Exponaten aus dem Conseratoire Citroën.

Daneben findet sich auch eine Ausstellung über den wissenschaftlichen Beglei-

ter der Croisière Jaune, dem Paläontologen, Anthropologen und Philosophen Teilhard de Chardin. Er hat übrigens zusammen mit Davidson Black den Pekingmenschen (780'000 Jahre alt) entdeckt.



In einem separaten Zelt sind die drei Grossmütter der Deuschwo ausgestellt und können aus der Nähe studiert werden. Ein Modell ist noch mit dem Prototypen-Motor mit Wasserkühlung ausgestattet. Diese drei Fahrzeuge haben den zweiten Weltkrieg unbemerkt von den deutschen Besatzern auf dem Estrich eines Ne-

bengebäudes des Schlosses von La Ferté-Vidame überdauert.

Gegenüber gibt es von Zeit zu Zeit eine Demonstration eines Wankelmotors auf einem Prüfstand und der Prototyp des Zweischeidenwankels, der für die DS infrage gekommen wäre, ist ebenfalls ausgestellt.

Langsam brechen die Teilnehmer auf und auch wir machen uns bereit wieder auf die Ferme de l'Oraille zu fahren. Heute Abend sind wir noch die letzten Gäste. Zum Nachtessen gehen wir in die Pizzeria im Nachbardorf Bourth. Hier gibt es Pizza mit mehr Käse als Teigboden, wirklich fein. Auf der anderen Seite der Gaststube sitzt ein Ehepaar aus den Niederlanden. Wie sie merken, dass wir auch Ausländer sind, kommt der Mann zu uns an den Tisch um zu fragen, ob das Cabriolet vor dem Lokal uns gehöre? Wir sitzen und dann alle zusammen an einen Tisch und diskutieren über Oldtimer, die Politik der EU und den Brexit. Die Welt ist klein, und wenn man Citroën ist, findet man überall Freunde!!



Insgesamt war dies eine würdige Feier zum einhundertjährigen Bestehen der Marke Citroën. Es kamen 4200 Fahrzeuge, 11'000 Teilnehmer und 60'000 Besucher.

Organisiert wurde dieses Treffen von der „Amicale Citroën & DS Frankreich“ in Partnerschaft mit „L'Aventure Peugeot Citroën DS“.

Text: Hans Georg Koch, 13.8.2019 

Fotos: Philip Mc Kinstry, Gerhard Trümmel, Horst Schneeberger und Hans Georg Koch



Ein Cabriolet „Renard et Bec“ in hellblau



Ein 2 CV, der mir ausserordentlich gut gefiel (nicht zu verkaufen!).



Die feinsten Glacés gab es natürlich chez Roland.



Ein elektrischer 2CV! Insgesamt habe ich drei verschiedene elektro-Umbauten von 2 CVs gesehen. Die Lösungen unterschieden sich in Komplexität und Gewicht. Nicht alle waren gleich elegant gelöst.



Fahrzeuge im unrestaurierten Originalzustand und ausgezeichnete Restaurationen.



Ein TUB als Röntgenbus! Vielleicht etwas für mich!



RAID OMAN, 24.3.-7.4.2019

Was der kleine Bruder der Traction so alles kann.

Wie einige von Euch bereits wissen, fahre ich seit Jahren mit einem 2CV sogenannte Rallys. Der Döschwo hat es mir besonders angetan und zwar nicht als gemütliche Vorhängli Kutsche sondern eben als Rally-Fahrzeug. Die Rallys werden von Französischen Clubs organisiert und unterliegen einigen Vorschriften betreffend Fahrzeugvorbereitungen.

Ein Strassendöschwo kann da nicht mitmachen, das Chassis muss vorschriftsgemäss verstärkt sein, Schalensitze, Hosenträgergurten und Überrollbügel sind Vorschrift.



Auch ist meistens das Maximalgewicht vorgeschrieben (max. 830kg Leergewicht). Das zeigt schon dass es ab und zu schon recht zur Sache geht. Die Rallys gehen meistens zwei Wochen und sind ein guter Mix zwischen Zeitrennen und doch auch Überführungsetappen wo man Zeit hat die Länder und Kulturen ein wenig kennen zu lernen.

Durch diese Rallys habe ich schon viele Länder in einem Blickwinkel kennengelernt, die ein Tourist gar nie zu sehen bekommt. Ich habe schon mehrmals in Tunesien und



Marokko mitgemacht, dann aber auch Ägypten, Argentinien, Chile, Bolivien, Brasilien, Spanien, Portugal und jetzt als letztes noch Oman. Über Oman möchte ich jetzt noch ein wenig erzählen und aufzeigen wie sowas funktioniert:

Das Raid Oman fand vom 24. März bis 7. April 2019 statt. Aber schon Ende Januar mussten wir unsere Fahrzeuge nach Nordfrankreich, nach Le Havre bringen. Dort fand eine technische Kontrolle statt und das Bereitstellen für die Verschiffung nach Oman.

Am 23. März flogen wir dann nach Oman, in die Hauptstadt Muscat. Übrigens mache ich das jetzt das dritte Mal mit meinem Sohn Stefan als Navigator. Der Navigator hat fast die wichtigere Funktion als der Fahrer, er muss das Roadbook lesen und dann auch im Stress des Rennens mit GPS, Kompass und Tripmaster geschickt die beste Route finden, Stefan macht das hervorragend.

In Muscat haben wir uns mit allen Teilnehmern getroffen (30 2CV's und 6 Begleitfahrzeuge Toyota Landcruiser 4x4) in einem Hangar konnten wir unsere Fahrzeuge entgegen nehmen und für die 2 Wochen Rally bereitstellen... spannend...spannend was da auf uns zukommt. Übrigens ein Grossteil der Teilnehmer kennen wir von früheren Rallys

schon, 80% Franzosen, dann noch Belgier, Engländer, Österreicher und Portugiesen, alles sehr lässige Kollegen.

Der Start war am Meer in Sohar, hinter dem langen Küstenstreifen von Oman erhebt sich eine Gebirgskette mit Pässen bis 3000 Meter Höhe und dahinter erstreckt sich die wunderschöne Wüste. Also ging es erst mal Richtung Gebirge, welche übrigens sehr faszinierend sind, die Erd-



verschiebung vor tausenden Jahren hat beeindruckende Berge aufgeschüttet in denen noch heute Meeresversteinerungen auf über 2000 Meter gefunden werden. Die Passagen welche wir über das Gebirge erklimmen mussten waren sehr steil, eng und rutschig aber einmalig anzuschauen. Leitplanken... was ist das???



Nach 3 Tagen kamen wir bereits westlich der Gebirge in die Wüste, Temperatur zwischen 40 und 45 Grad aber die Wüste hat mich schon immer fasziniert und die Backofen Temperatur gehört dazu. Wir konnten lange, schöne, schnelle, faszinierende und aufregende Etappen in der Wüstengegend erleben.

Einmal an der Spitze ankommend und aufgestellt, einmal verfahren, müde und in der Dunkelheit, aber das macht die ganze Raid interessant und erlebenswert, Relaxing-Ferien sind da nicht angesagt aber Erinnerungen die du niemals vergisst.

In den letzten Tagen kamen wir nahe Jemen wieder an die Küste wo es übrigens nicht viel kühler war und wir mit dem tiefen Sand und Meerwasser zu kämpfen hatten, einmal wurden unsere steckengebliebenen Fahrzeuge bei Flut fast versenkt, dank einheimischer Hilfe konnten wir uns vor Wasser und Sand wieder retten. Ja, jeden Tag neue, spannende, stressige und aber auch lustige Erlebnisse.

Die Übernachtungen waren übrigens meistens im Biwak, manchmal in der totalen Wildnis oder dann auch auf Campings und alle paar Tage hatten wir auch die Möglichkeit in einem Hotel zu übernachten, um zu duschen und wiedermal in einem weichen Bett zu schlafen. Für Verpflegung war immer gesorgt, einzig für das dringend benötigte Wasser waren wir selber verantwortlich wobei die Organisation immer genügend dabei



hatte. Auch für einen gemütlichen Abend hat die Organisation immer gesorgt, trotz islamischem Land stand für die Franzosen und auch für uns immer genügend Pastis und Wein bereit!!

Nach zwei unvergesslichen Wochen hatten wir dann auch noch einen schönen Abschlussabend mit Omanischen Persönlichkeiten, dem Französischen und Schweizer Botschafter und unzähligen Geschichten und Vorkommnissen die wir uns vor der Heimreise noch zu erzählen hatten.

6 Wochen danach mussten wir unsere Fahrzeuge wieder in Le Havre abholen, wobei wir uns alle nochmals zu einem gemütlichen Abend trafen und über die vergangene Rallye schwelgten.





Noch einige für mich wichtige Bemerkungen zu Oman:

Oman ist ein wunderschönes Land, es hat Meer, Berge, Wüste und auch viele schöne Wadis und Quellen. Die Omanis sind sehr freundliche, respektvolle und gut gebildete Leute. Wir hatten nie Probleme und uns wurde in allen Situationen geholfen und alle hatten Freude an unserer 2CV Invasion. Ich kann nur empfehlen dieses Land einmal zu besuchen, einfach super!!!

So jetzt warte ich auf die nächste Rally, die Organisationen haben sich noch nicht auf ein bestimmtes Land geeinigt, im Gespräch sind Madagaskar, Kuba, Kasachstan oder auch was anderes, wir lassen uns überraschen, ich freue mich jedenfalls riesig darauf.

Gruss Markus (Muck) Roth, 10.8.2019



NEW SILK ROAD RALLYE

1. Oldtimerrallye Hamburg – Tibet – Hongkong, 19. August bis 17. Oktober 2018

Team 1 «Scuderia Limone»

Teilnehmer: Hans Berchtold und Paul Walder

Fahrzeug: Citroen 15/six hydraulique, 1952



Nach intensiven Vorbereitungen wie Medizinchecks, Fahrzeugabnahme durch die Veranstalter, packen der persönlichen Effekten etc., starteten wir zwei Tage vor dem Start am 17. August 2018 in Lörrach und fuhren mit dem Autozug nach Hamburg. Dort erhielten wir letzte Instruktionen, sowie das mit der Route programmierte Handy.

Nach dem Eintreffen an der Oldtimer Tankstelle Brandshof, offizielle Begrüßung und Verabschiedung hiess es um 11.00 Uhr: Ladies and Gentlemen, start your engines!



Endlich ging sie los, die lang ersehnte und mit vielen Unbekannten behaftete Reise.

60 Tage und über 14'000 km standen uns bevor. Wie werden wir wohl zurechtkommen? Was erwartet uns in den für uns unbekanntem Ländern? Hält unser 1952 Citroën Six, hydraulique und wie ertragen wir und die Citroën die Rallye, welche uns auf über 5'400m hohe Pässe führt?

Es werden Tage kommen, an denen wir es wissen werden.

Auf der «New Silk Road» werden wir durch acht Länder: Deutschland, Polen, Weissrussland, Russland, Kasachstan, Usbekistan, Kirgistan und China fahren.

Nach einem Übernachtungsstopp in Posen führte uns die zweite Etappe auf durchwegs guten Strassen nach Warschau. Bei einem Stadtrundgang erhielten wir einen ausgezeichneten Eindruck der zum UNESCO-Weltkulturerbe zählenden Altstadt.

Nach der Durchquerung von Polen stand die erste Geduldprobe, die Einreise nach Weissrussland, auf dem Tagesprogramm. Eine lange Auto- und LKW Kolonne empfing uns vor dem Grenzübergang. Nach sechs Stunden konnten wir uns auf den Weg nach Brest machen.

Ein Déjà vu erlebten wir nach Weissrussland auch an der Grenze zu Russland. Wiederum war warten, beantworten von Fragen, Fahrzeug- und Gepäckkontrolle etc. angesagt. Doch siehe da, nach bereits etwas mehr als fünf Stunden war auch diese Hürde Geschichte.

In den kommenden Tagen durchquerten wir Russland über Bryansk, Oryol, Woronesch, Wolgograd durch schier endloses Steppengebiet bis zum Grenzort Astrachan.



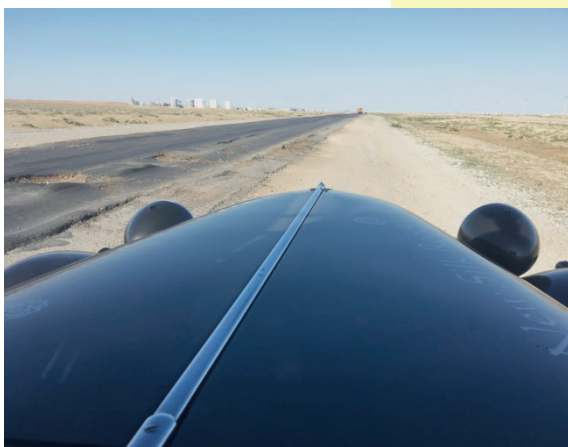
Nach den meist langen Etappen hatten wir in Astrachan einen weiteren «Erholungstag».

Eine Flussfahrt auf dem Wolgadelta und ein alltäglicher Fahrzeugcheck füllte den Tag aus. Am folgenden Tag überquerten wir über eine schwimmende Behelfsbrücke die Wolga in Richtung russische Landesgrenze nach Atyrau (Kasachstan). Langwierige und komplizierte Grenzformalitäten waren auch hier zu ertragen. Auto ausräumen, Drogenschnüffelhunde

und Gepäckkontrolle hinderten uns vorerst am Weiterfahren. Endlich geschafft ging es immer tiefer hinein in eine öde und steppenartige Wüste. Schlechte Strassen mit Löchern, nein ich korrigiere, Löcher mit schlechten Strassen liessen teilweise nur Geschwindigkeiten von 0-5 km/h zu. Schafe, Kühe, freilaufende Pferde und Kamele waren unsere «Zaungäste». Pannenfrei und zu später Stunde sind wir müde und hungrig in Atyrau angekommen.

Am folgenden Tag, wir schreiben bereits den 30. August, geht es weiter. Weiter in Richtung Kulsary. Wir verlassen Atyrau und damit auch Europa. Unendliches Steppengebiet, Oelförderanlagen, wilde Pferde und Kamele prägten das Landschaftsbild. Durch die schlechte Benzinqualität mit 80 Oktan kam erstmals auch der mitgeführte Oktanbooster zum Einsatz.

In Kulsary angekommen war vor und nach dem Abendessen Zeit für einen ausgedehnten Parkdienst mit Ölwechsel, schmieren etc. Jetzt ist die Citroën, welche uns ohne Probleme bis nach Kulsary gebracht hat, bereit für die weiteren Etappen.



Aufgrund der schlechten Strassen starteten wir bereits um 06.30 Uhr in Richtung Jazliq (Autonome Republik Karakalpakistan). Nach dem Sonnenaufgang raste der Schatten unserer Citroën in der Steppe mit uns um die Wette. Wir gewannen, weil uns die Route weiter südöstlich führte und wir damit den Schatten hinter uns liessen. Apropos Schatten, diesen hätten wir dringend brauchen können da das Thermometer auf über 45 Grad anstieg. Nach dem Abendessen in Jazliq haben wir die vorderen Radlager überprüft und unsere Citroën etwas höher eingestellt um mehr Bodenfreiheit zu gewinnen.



Die folgenden Etappen führten uns nach Nukus und, Khiva nach Buchara. Nach leichten Anhöhen von minus 25 bis plus 250 m ü.M. fuhren wir wieder auf etwas bessern Strassen in Richtung Buchara. Das Landschaftsbild wechselte nun stetig. Plötzlich waren da Baumwollplantagen, blühende Büsche und Bäume. Kamele und Pferde waren weg, Kühe, Esel, Vögel und Menschen belebten nun die Strassen. Doch so wie diese Veränderung gekommen ist, ist sie auch wieder verschwunden. Einödige Landschaften und immer wieder katastrophale Strassen waren wieder gegenwärtig. Schlussendlich sind alle Rallyeteilnehmer pannenfrei in Buchara eingetroffen.

Die nächsten Etappen führten uns nach Samarkand und Taschkent. Und wieder wiederholt sich das Landschafts- und Strassenbild. Riesige Baumwollplantagen wechselten sich mit steppenartigen Landschaften ab. Nomaden die mit ihren Schafherden die Autobahn überqueren. Plötzlich wieder Feldwege statt Strassen, und plötzlich, ca. 100 km vor Samarkand ein Knall. Es hat uns erwischt. Eine Bodenwellenschlaglochkombination hat das Hydrauliksystem beschädigt. Reparieren und weiterfahren unmöglich. So wurde das Fahrzeug aufgeladen und nach Taschkent überführt. Glücklicherweise konnten in der Schweiz Ersatzteile bestellt werden, welche im Gepäck einer Rallyeteilnehmerin mit Start in Taschkent mitgebracht wurden. Der Einbau erfolgte am darauffolgenden Tag, so dass wir die Rallye ohne Zeitverlust fortsetzen konnten. Glück im Unglück, weiter geht es.

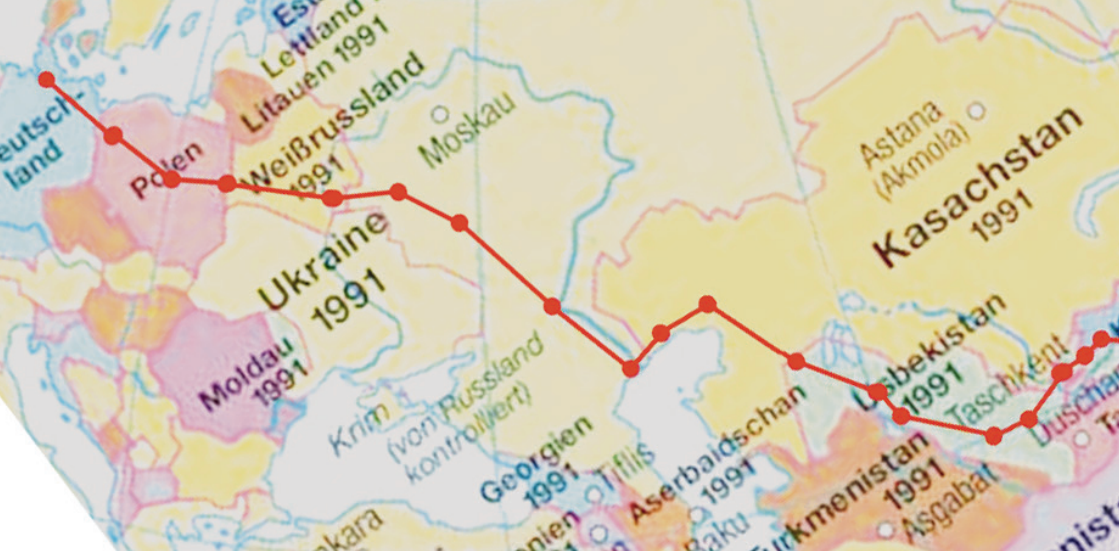


Von Taschkent führten uns meist gute Strassen durch das Himmelsgebirge über den 2'200 m hohen Kamchik Pass nach Fergana (Tadschikistan). Strassenabschnitte mit Steigungen von 15% haben die Citroën bereits arg ins Schwitzen gebracht und hat uns aufgezeigt, dass wir für künftige Passfahrten noch Ballast «abwerfen» müssen.

Fergana war unser letztes Etappenziel in Tadschikistan. Unsere nächsten Ziele waren Osh und Sary-Tash in Kirgistan. Also, wieder ein Grenzübertritt, wieder Grenzformalitäten, wieder warten. In Osh angekommen, hatten wir genügend Zeit um die Citroën für die kommenden harten und anspruchsvollen Etappen vorzubereiten. Wie wir hat auch unsere Citroën den 3'615m hohen Taldyk Pass im Pamir Gebirge problemlos gemeistert. Ein Höhentest auf 4'000m bis zur Grenze Tadschikistans wurde uns aus politischen Gründen untersagt. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt haben wir unser Nachtlager auf 3'200m in Jurten und Gästehäusern aufgeschlagen.

Der folgende Morgen bescherte uns einen atemberaubenden Sonnenaufgang bei welchem die ersten Sonnenstrahlen auf den Pik Lenin (7'134m) fielen. So fuhren wir bei schönstem Wetter und guten Strassen entlang dem Pamir Gebirge in Richtung chinesischer Grenze nach Kashgar. Grenzwertig und mühsam war der Grenzübertritt. Ein freundliches Ni Hao der Zollbeamten und dann war fertig mit lustig. Unsere Fahrzeuge wurden gescannt und über Nacht überprüft. Handys wurden beschlagnahmt und mit einer Überwachungs-App belegt, Pässe eingezogen und überprüft. Mit einem Autobus wurden wir nach Fergana transportiert. Ankunft im Hotel, 23.30 Uhr. Am andern Tag konnten die Fahrzeuge wieder abgeholt werden. Die zwei Ruhetage in Kashgar nutzten wir für Stadtbesichtigungen und um uns und die Citroën für die anspruchsvolle Reise nach Tibet vorzubereiten.

Nach den Übernachtungen im Radisson Blu Hotel **** verliessen wir Kashgar mit stetiger Polizeipräsenz in Richtung Kudi. Durch das ewige warten, fahren, warten verloren wir viel Zeit. Mittlerweile wurde es Nacht, die Strassen waren kaum oder gar nicht beleuchtet. Plötzlich stellten wir fest, dass das Licht an unserer Citroën immer schwächer wurde. Kurz danach hat sich auch der Motor abgemeldet. Diagnose: Ladeprobleme der Lichtmaschine, reparieren in der Dunkelheit und starkem Regen unmöglich. Und so hat unsere Citroën die letzten 80 Kilometer aufgeladen den Weg nach Kudi zurückgelegt. Kudi ist ein «albtraumhaftes» hygienisch äusserst bedenkliches, kleines Dorf auf 2960m. Kaum zu glauben, aber es gibt in diesem 300 Seelendorf kein einziges WC. Die Notdurft wird hinter Häusern unter freiem Himmel verrichtet. Ekelhaft, schrecklich oder einfach nur grusig. Auf dem Abschleppfahrzeug haben wir bei garstiger Witterung am Morgen die Batterie aufgeladen, die Citroën abgeladen und sind losgefahren. Weg hier, einfach nur weg! Die Reise von Kudi nach Sanshi Yingfang war folgend nicht nur für unsere Citroën eine Herausforderung. So fuhren wir Kilometer für Kilometer über die beiden Pässe Mazha 4950m und Thsyling 4969m hinauf auf das Tibetische Hochplateau. Für das Kühlwasser war das zu viel des Guten und so mussten wir bei heftigem Schneetreiben warten, bis sich der Kühler etwas abgekühlt hat. Leider wurde uns aufgrund der schlechten Witterung der Blick auf den Chogori (bei uns mit dem Namen K2, 8'611m bekannt) verwehrt. Schlussendlich sind wir wohlbehalten in Sanshili Yingfang auf 3670m angekommen.



Auf den nächsten Etappen bewegten wir uns stetig auf Höhen zwischen 3'600m und 4'950m von Sanshili Yingfang über Dahongliutan, Domar, Shiquanhe, Tsada, Darchen und Paryang nach Saga. Speziell die Fahrt von Dahongliuthan nach Domar war wohl die anspruchvollste Herausforderung der ganzen Rallye. So fuhren wir auf dem Assai Chin Hochplateau über zwei Pässe mit 5'170m und 5'380m sowie über drei Pässe zwischen 4'500m und 5'000m. Atemberaubende Landschaften mit Blick auf das ganze Aksai Chin-Gebirge. Die meisten davon sind mehr als 6'000 und 7'000m hoch. Doch was sind schon Sechs- und Siebentausender, wenn man sich selber auf rund 5'000m Höhe bewegt. Auf der Etappe von Domar nach Shiquanhe fuhren wir konstant auf Höhen zwischen 4'000 und 5'000m. Vorbei an unzähligen heiligen Seen, so auch am Pagong Tso See, welcher die Grenze zwischen China und Indien bildet. Interessant an diesem See ist, dass er auf chinesischer Seite ein Süßwasser- und auf indischer Seite ein Salzwassersee ist. Nach der Übernachtung in Shiquanhe fuhren wir wieder steil hinauf und bewältigten den Shazi-Pass auf 4'950m. auf einer konstanten Höhe von +/- 4'400m schlängelten wir uns letztlich noch auf schlechten Strassen und über unzählige Serpentinaufgänge hinauf zur Passhöhe Wuqiela auf 5'400m. Unser Citroën hatte mit dieser Höhe bedeutend mehr Mühe als wir. So mussten wir der Citroën kurz vor dem Erreichen der Passhöhe eine Abkühlung zugestehen. In Tsada waren wieder zwei Ruhetage, welche wir benutzten, um bei Sonnenaufgang das Königreich Guge mit der im 11. Jahrhundert gebauten Festung Tsaparang zu besuchen. Am folgenden Tag war wieder Fahren angesagt. So mussten wir auf dem Weg von Tsada nach Darchen wieder zwei Pässe über 5'000m bewältigen. Darchen, ein kleines tibetisches Dorf am Fuße des Kailash, liegt auf 4'630m. Erreichten wir bereits um die Mittagszeit. Der Kailash ist ein bekannter heiliger Berg, welcher von vielen Religionen als Zentrum der Welt betrachtet wird. Neben dem Brahmaputra entspringen am Kailash der Indus, der Satluj und der Karmali. Letzterer ist ein Zufluss des Ganges. Sehr eindrücklich war auch der Gebetsfahnenplatz am Fuße des Kailash. Hunderttausende von tibetischen Gebetsfahnen flattern hier im Wind. Am folgenden Tag passierten wir auf dem Weg nach Paryang den höchstgelegenen Süßwassersee der Welt, den Manasarovar-See auf



4630m, sowie den Maryum-la-Pass auf 5'225m. Auf der tibetischen Schnellstrasse mit extremen Bodenwellen fuhren wir weiter Richtung Osten, über den Yarlung Tsangpo Fluss, den Brahmaputra, welcher mit seiner Länge von 3'100 km durch China, Indien und Bangladesch in den indischen Ozean fließt, nach Saga.



Am 24. September 2018 stand uns wieder ein langer Ralleytag bevor. Galt es doch, die Strecke von 530 km von Saga via Base Camp Mount Everest nach Shegar zu bewältigen. Die ersten 60 km waren schlechte und durch die Regengüsse der letzten Nacht, überflutete, mit Schlaglöchern bestückte Feldwege. So benötigten wir für diese Teilstrecke mehr als drei Stunden. Über gute Strassen überquerten wir die Pässe Yalung La auf 4'520m und den Gyathso mit 5'220m. Nachdem wir entlang von fruchtbaren Landschaften fuhren, änderte sich das Landschaftsbild schlagartig. Aus hohen mit Gras bewachsenen Hügeln wurden karge, vom Regen und Erosion ausgewaschene Steinberge. Und plötzlich waren sie da, die gigantischen, schneebedeckten Berge des Himalaya Massiv. Die fünf- bis über achttausend Meter hohen Berge begrüßten uns bei schönstem Sonnenschein und mittendrin der König aller Berge, der Mount Everest. Gigantisch, schön, faszinierend und vor allem, sehr beeindruckend. Nach dem Besuch im



Everest Base Camp auf 5'200m und dem unvergesslichen Blick auf den mit 8'848m höchsten Berg der Welt, machten wir uns auf den Weg zu unserem Übernachtungsort Shegar.



Nach der Übernachtung in Shegar führte unsere Route nach Shigatse, unserem nächsten Übernachtungsort und von da aus in die Hauptstadt Tibets, nach Lhasa. Gut ausgeruht und bei strahlendem Sonnenschein starteten wir in Shigatse. Schlechte Strassen mit teils riesigen Belagsschäden verhinderten ein zügiges vorankommen. Und prompt, nach etwa 100 km hat es uns wieder erwischt. Ein quer über die Fahrbahn verlaufendes Schlagloch hat wieder dafür gesorgt, dass unsere Citroën eine Hydraulikpanne erlitt. Nicht dieselbe Stelle, nicht dieselbe Welle, aber die gleiche Hydraulik hinten rechts. Reparieren in der Pam-



pas war wiederum unmöglich. So mussten wir den Six wieder auf einen Abschleppwagen verladen und die restlichen 170 km in den Begleitfahrzeugen absolvieren. Den in Lhasa vorgesehenen Ruhetag haben wir benutzt um in einer Garage die beschädigte Hydraulik zu reparieren.

Die heutige Ralleyroute führte uns nach Lhasa über zwei Pässe von 5'040m und 4'510m nach Lulang. Unsere Citroën nahm die Herausforderung an und «schwebte» über die Stassen als wäre nie etwas gewesen. Nach Lulang fuhren wir in den kommenden Etappen über Ranwu, Dzogong, Yanjing, nach Benzilan. Eine letzte Herausforderung war die Überquerung der Hengduan-Berge im Südosten Tibets. Berg- und Talfahrten standen auf dem Programm. Eine erste Herausforderung war dabei der 5'130m hohe Dongglaning Pass. Sowohl das Erreichen der Passhöhe, die schlechten Strassen und der aufkommende Feiertagsverkehr (1. Oktober, Chinesischer Nationalfeiertag) verlangten viel Geduld.





Mit dem Erreichen von Benzilan haben wir auch das tibetische Hochplateau verlassen. Die Fahrten der vergangenen Tage bei welchen wir uns stets zwischen 4'000 und 5'600m bewegten sind vorbei. Unser Übernachtungsort Benzilan liegt nur noch auf 2'050m. Dies bedeutete auch, dass wir unsere «Winterkleider» wieder verstauen und die kommenden Fahrten wieder in T-Shirt und kurzen Hosen geniessen können.

Von Benzilan führte uns die Ralleyroute über Lijiang, Shaxi, Kunming, Anshun nach Zhaoxing.



Rund 50 km vor den Toren von Anshun besuchten wir den Huangguoshu Wasserfall. Imposante Wassermassen stürzen mit tosendem Geräusch über 75m in die Tiefe. Der Huangguoshu Wasserfall ist der grösste Wasserfall in Asien.



8. Oktober 2018. Die heutige 51. Etappe führte uns in die kleine idyllisch gelegene Kleinstadt Zhaoxing. Dank der fruchtbaren Erde wird in dieser Region Chinas Tee in bester Qualität hergestellt. Gastfreundlich und mit einem Riesenbanner wurden wir als Europäische Kulturbotschafter begrüßt.



Wie die letzten Etappen waren auch die Etappen von Zhaoxing über Guilin nach Yangshou einfach zu meistern. Keine Herausforderungen an Mensch und Maschine, sprich Fahrer, Beifahrer und Auto. So führten die Wege fast ausnahmslos über gute Strassen von Ort zu Ort. Der Besuch von Sehenswürdigkeiten und chillen standen im Mittelpunkt des Geschehens. Mit Pauken und Trompeten wurden wir bei starkem Regen in Zhaoxing verabschiedet. Regen und Nebel begleiteten uns auf dem Weg nach Guilin. Dass wir in Guilin im Waterfall Hotel übernachteten, passte ganz gut zur momentanen

Wetterlage. Entlang dem Li-Fluss fuhren wir am folgenden Tag von Guilin nach Yangshuo, welches mitten in den bekannten Karstkegelbergen liegt. Am Tag danach bestiegen wir über 480 Tritte einen dieser Karstkegelberge. Da sich die regnerische Wetterlage nach und nach verzog, wurden wir, auf dem Gipfel angekommen, mit einem fantastischen Rundblick belohnt. Am Nachmittag genossen wir noch eine erlebnisreiche Bambusflossfahrt, bevor wir morgen die Etappe von Yangshuo nach Guangzhou in Angriff nehmen.



Die Etappe von Yangshuo nach Guangzhou war, wie könnte es auch anders sein, noch einmal speziell. Bereits gestern hat sich die Lichtmaschine vom Dienst verabschiedet. Da wir für den Ersatz keinen Ersatz hatten, kauften wir uns eine zweite, aufgeladene Batterie. Diese soll uns, falls nötig, bis nach Guangzhou bzw. Shenzhen bringen. In der Folge haben wir uns ohne Licht und ohne jegliche elektrischen Verbraucher auf den Weg gemacht. Die letzten 13'500 km haben wir irgendwie gemeistert, also werden wir auch die letzten 600 km schaffen. Am Abend genossen wir im LN Garden Hotel den speziellen Empfang mit Apero und anschliessendem Nachtessen mit Livemusik. Am zweiten Tag in Guangzhou fand ein offizieller Empfang auf dem Stadtplatz statt. Morgen geht es weiter. Die letzte Etappe von Guangzhou nach Shenzhen – Honkong.



Nach einer, bis in die Morgenstunden dauernde Nacht, machten wir uns auf die letzten 160 km dieser Rallye. Die Fahrt durch das riesige Hafengebiet von Shenzhen-Hongkong war noch einmal eine Herausforderung pur. Eine Benzinpanne ca. 10 km vor dem Ziel und ein Navigationsgerät auf welchem das Hafengebiet nicht erfasst war sorgte für Aufregung. Schlussendlich erreichten wir nach X-Kilometer langer Irrfahrt durch das Hafengebiet das Ziel.



Nach dem Vorbereiten der Fahrzeuge für die Verladung in die Container erfolgte die Ausreise aus China und die Einreise nach Hongkong.

Trotz einiger Probleme und Pannen, war die Oldtimer-Rallye ein toller und erlebnisreicher Event.

„Eine einmalige Reise fürs Leben wurde uns von den Organisatoren versprochen. Eine einmalige Reise fürs Leben ist es geworden.“

Paul Walder, Itingen, 19. August 2019



HÄTTEN SIE`S GEWUSST?

Unser Mitglied Heinz Beat Winzeler schreibt mir in einer e-Mail vom 12. August 2019:

Was verbindet die neue Direktorin des Filmfestivals von Locarno Lili Hinstin mit André Citroën?

Sie verehrt ihren Urgrossvater, der in den 1920ern Autos mit dem Namen Hinstin baute. Als Industrieller hat er eng mit André Citroën zusammengearbeitet der ein Patent auf einen Raupenantrieb besessen hat. Wir wissen alle, dass dieser in den Citroën Kégresse verbaut wurde. Hinstin baute zusammen mit Citroën Fahrzeuge, mit denen während der Expedition „Croisière Noire“ ganz Afrika und danach bei der „Croisière Jaune“ entlang der Seidenstrasse ganz Asien durchquert wurde. Von der Marke Hinstin existieren nur noch einzelne Exemplare bei Sammlern. (Quelle: Interview in der Tessiner Zeitung vom 9. August 2019).

Herzliche tractionelle Grüsse

Heinz Beat Winzeler

Muntes des Propulseurs
KÉGRESSE-HINSTIN
Brevetés G. D. G. en France et à l'Étranger



IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Edgar Stocker Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



9 771660 748007



0 4

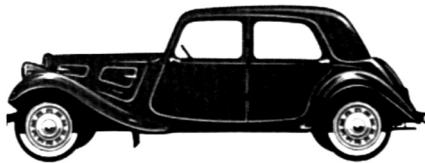
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung:

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

Bitte einsenden an: Roland Ledermann, Bielstrasse 3, 3292 Busswil



Mitglied werden:

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

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

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen | |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich. |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Edgar Stocker, Bahnhofstrasse 2, 6102 Malters

LE RÉDUCTEUR DE CÂBLE DE FREINS

Permet de raccourcir sans démontage les câbles de freins détendus.

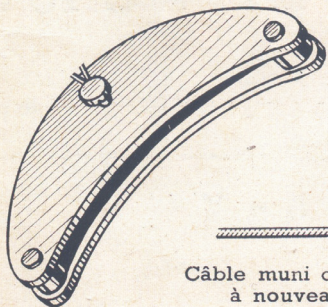
(Voir dessins ci-dessous.)

Dimensions : longueur 80 mm,

largeur 35 mm.

Pour câbles jusqu'à 9 mm de diamètre.

N° 85932 F. La pièce..... 106 F

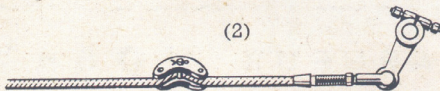


(1)



Câble détendu sans réglage possible
la tige filetée est à fond de course.

(2)



Câble muni du réducteur, permettant d'utiliser
à nouveau la course de la tige filetée.

