

# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



<http://www.TractionAvant.ch>

---

CTAC-Mitteilungen 5 – Dezember 2000

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2000, Vorstand

### Präsident

**Hans-Georg Koch**

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**

Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@insel.ch

### Aktuar

**André Baumann**

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhalder**

Oberau 22  
9476 Weiße SG  
P 081 783 23 89 oder  
P 081 733 13 80

### Nord

**Rudolf Jutz**

Aspacherstrasse 38  
8413 Neffenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### West

**Daniel Löhrer**

Klusstrasse 16  
4900 Langenthal  
P 062 922 72 29  
daniel.loehrer@gs-vbs.admin.ch

### Süd

**Koni Fisch**

Singisenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23  
kfisch@neodress.ch

**Werner König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54

**Hans-Peter Rubitschon**

Sennhof  
8354 Hofstetten  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 30  
rbm01@blueemail.ch

**Christoph Platzer**

Sperrstrasse 82  
4057 Basel  
P 061 692 38 09  
cplatzer@magnet.ch

**Walter Homberger**

J.C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
G 01 286 72 50

### Vakant

**Peter Weber**

Alti Husemerstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 317 14 68  
Fax 052 317 06 20

**Beat Scheidegger**

Haldenstrasse 127  
3014 Bern  
P 031 331 52 85  
G 031 332 51 71  
Fax 031 332 90 46

**Josef Burri**

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84

### Redaktion

**André Baumann**

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
Fax 034 445 79 39  
ba.design@smile.ch

### Mitglieder- verwaltung

**Ruedi Burri**

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

### Clubartikel

**Patty Koch**

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

**Walter Rey**

Schöneckstrasse 367  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Beisitzer

**Hostmaster****Patrik Lichtsteiner**

Cheleweid 7  
6026 Rain  
P 041 458 13 52  
patrik.lichtsteiner@gmx.ch

### Korrespondenz Ausland / Übersetzungen

**Yolanda König**

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
F 01 930 05 39

### Rechnungsrevisoren:

**Flemming Gubler, Koni Fisch Ersatz: Walter Homberger**

# INHALT

Inhalt .....	1
Treffen und Termine .....	2/3
Rodage .....	Hans Georg Koch 4/5
Flaminio Bertoni, Autodesigner des Jahrhunderts ? .....	Guido Soland 6/7
Treffen Region West, 3. September 2000 .....	Daniel Löhner 8/9
Treffen Region Nord, 1. Oktober 2000 .....	Rudolf Weber 10/11
2. April Oberuzwil .....	Hansruedi Zwingli jun. 12
Leideschaft und Schmerz (1. Teil) .....	Giorgio Bertoli 13-16
Offener Brief, Cartier .....	Daniel Flury 17-19
Einladung Treberwurstessen 27.1.2001 .....	Daniel Flury 20
Inserate .....	21-25
Frutigen 2001 .....	André Baumann 26/27
Alles Luft (aus ACC-4/2000) .....	eingesandt von H.G. Koch 28
Traction à vent .....	Caspar Türlér 29-33
Nachgehakt (aus Oldtimer-Markt 7/2000) .....	34/35
Société Anonyme André Citroën (5. Teil) .....	zVg Guido Soland 36

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU

Garage und Ersatzteile

**Frick Traction Avant AG**

Glarnersstrasse 24

8805 Richterswil

Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile

**Christian Heussi**

Badstrasse 57

8867 Niederurnen

Tel/Fax 055 610 35 70

Natel 079 236 75 11

Ersatzteile und Reparaturen

**Albert Schorta**

Spechtweg 5

4552 Derendingen

Tel. 032 682 32 83

Natel 079 250 33 86

<http://www.cta-service.ch>

Garage und Teile

**Christian und Vilma Schelbli**

Wagerswil

8557 Lipperswil

Tel 071 657 24 33

Fax 071 657 24 62

Natel 079 600 56 80

Garage und Ersatzteile

**Rolf Ochsner**

Hauptstrasse 82

8357 Guntershausen

Tel 052 365 22 00

# TREFFEN UND TERMINE

## CTAC - Clubtreffen

- 28. Januar 2001**     **GV 2001 im SPZ Notwil**  
(Anmeldung und Traktandenliste in Heftmitte)
22. April 2001     CTAC Treffen Region Nord
- 2./3. Juni 2001**     **Internationales CITROEN TRACTION AVANT Treffen  
zum 25-Jahr-Jubiläum des CTAC in Frutigen**
19. August 2001     CTAC Treffen Region Süd
26. September 2001     CTAC Treffen Region Ost

## Stammtische

- Region West     Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69  
jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord     Autobahnraststätte Kempfthal, Chauffeurenbeiz  
am letzten Mittwoch der geraden Monate, ab 19.00 Uhr
- Allgemein     Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG  
Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr  
Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

## Weitere Treffen und Daten

- Bis 28. Januar 2001     Paris, Musée de la publicité:  
Ausstellung „CITROËN, une Saga publicitaire (s. Umschlagseite)
27. Januar 2001     Treberwurstessen am Bielersee (Anmeldung im Heft)
- 24./25. März 2001     Oldtimer + Teilemarkt 2001  
**Neu im Forum Freiburg/Fribourg !**
- 11./14./15. April 2001     „Die Göttin von 67“, Kinofilm mit der DS in einer Hauptrolle, Sondervorführungen für CITROËNisten im Kino Rex, Pfäffikon organisiert von H.R. Büchi. (Details s. nebenan)

## Informationen zu Veranstaltungen

Werden Unterlagen zu Anlässen gewünscht, bitte unter Angabe der Veranstaltung ein rückadressiertes und frankiertes Antwortcouvert C5 an die Clubadresse senden !

---

**Heft 1/2001 erscheint Anfangs März 2001**  
**Redaktionsschluss: 5. Februar 2001**

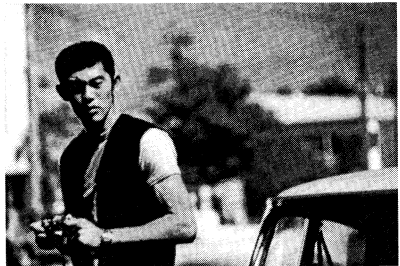
---

Am 15. Dezember 2000 ist der Filmstart von „The Goddess of 67“ in Zürich, Bern, Basel. Hansruedi Büchi, CTAC Mitglied und Mitorganisator des Treffens in Pfäffikon, wird den Film im Kino Rex in Pfäffikon im Frühjahr 2001 speziell für uns Citroënisten zeigen.

**Also: Datum reservieren, weitere Details und Infos folgen !**

Kino REX  
 Spitalstrasse 1  
 8330 Pfäffikon

vorgesehene Spieldaten:  
 Mittwoch 11. April 2001 20.15h  
 Samstag 14. April 2001 20.15h  
 Sonntag 15. April 2001 15.00h (mit Kinderhort)



**Die Göttin von 1967**

**Inhalt:**

Ein Japaner sucht im jüngsten Film der Hongkong-Chinesin Clara Law via Internet seinen Traumwagen, einen **67er Citroen DS**, der eben Deesse oder übersetzt Goddess genannt wurde, die Göttin. Er macht ein Exemplar in Australien aus und reist hin, um es zu kaufen. Ein 17jähriges blindes Mädchen will ihm helfen. Gemeinsam unternehmen sie eine erotische Reise in die Wüste. Mit "Autumn Moon" hatte die Regisseurin auch in unseren Breitengraden erstmals von sich reden gemacht, mit dieser lakonischen Betrachtung einer interkulturellen Begegnung im Dekor von Hong-kong. Das Thema bleibt, das Dekor wechselt, der Willen, eine Geschichte ganz stark über die Bilder zu erzählen, ist Clara Laws Stärke. Sie inszeniert die Liebesgeschichte zwischen dem Japaner und der Australierin in die Landschaften hinein, wagt ein Spiel mit den Farben und setzt im Kino einen eigenen Akzent.

**Filmdaten:**

<b>Deutscher Titel:</b>	Die Göttin von 1967
<b>Originaltitel:</b>	The Goddess of 1967
<b>Französischer Titel:</b>	La Déesse de 1967
<b>Land:</b>	Hongkong/Australien
<b>Jahr:</b>	2000
<b>Regie:</b>	Clara Law
<b>Drehbuch:</b>	Clara Law, Eddie Fong
<b>Kamera:</b>	Dion Beebe
<b>Montage:</b>	Kate Williams
<b>Ton:</b>	Roger Sacage
<b>Musik:</b>	Jen Anderson
<b>Produktion:</b>	Eddie Fong, Peter Sainsbury
<b>Format:</b>	1:1,85
<b>Länge:</b>	118 Minuten
<b>Originalsprache:</b>	Englisch
<b>Untertitel:</b>	d/f
<b>Preise:</b>	Beste Darstellerin an der Mostra del Cinema Venedig 2000
<b>Darsteller:</b>	Rose Byrne als BG - Blindes Mädchen Rikiya Kurokawa als JM - Japanischer DS-Fan Nicholas Hope als Grossvater Elise McCredie als Marie

# RODAGE

Nun sitze ich ganz gemütlich im Terminal 2 des Flughafens von Singapur warte auf meinen Anschluss nach Australien und lasse mir die Gedanken durch den Kopf gehen, die ich Euch als zweiten Teil meiner Begegnung mit Leonardo Bertoni berichten wollte. Allen, von denen ich die e-mail Adresse in unserer Adressdatenbank gespeichert hatte, habe ich ein e-mail mit dem Ausstrahlungstermin der Fernsehendung am Tessiner Fernsehen geschickt, damit man sich diese einmalige Dokumentation, die Leonardo über seinen Vater Flaminio Bertoni zusammengestellt hat, ansehen konnte.



Ein Teil dieser Dokumentation ist das Resultat eines harten Samstagnachmittags, zusammen mit einem Kamerateam, das alles forderte. Es begann damit, dass sie in meiner Werkstatt, die ich noch etwas aufgeräumt hatte damit ich nicht so einen schlechten Eindruck hinterlassen würde, Aufnahmen von meinem Cabriolet machen wollten und ich sollte etwas dazu erzählen. Erzählen ginge ja noch, sie erwarteten das allerdings auf italienisch, was ich jedoch nicht zu bieten in der Lage war. Nach einer kurzen Diskussion einigten wir uns auf einen gutschweizerischen Kompromiss, ich würde französisch reden. Sie filmten von innen und von aussen, unter der Motorhaube und im Innenraum, von oben und von unten. Ich wurde vorher verkabelt, damit der Ton auch vernünftig aufgenommen werden konnte. Dazu mussten wir auch die Kinder des Quartiers bitten, für eine Stunde auf das Baden in Nachbars Swimmingpool zu verzichten.

Das war der erste Teil, jetzt wollten sie das Auto im Fahren filmen. Wir liessen nichts unversucht. Der Kameramann sass hinten im Spider, sass auf dem Verdeckkasten, halb nach aussen hängend, dann fuhr der Regisseur mit geöffneter Heckklappe in seinem Audi A4 voraus, der Kameramann sass hinten drin (ungesichert) und ich mit dem Traction hinterher. Ich musste manchmal bis an die Stosstange aufschliessen, manchmal aber auch etwas Abstand halten. Mit Handzeichen neben der laufenden Kamera deutete er mir jeweils, was ich machen sollte. Zum Schluss kamen einige Vorbeifahrten, mit mehr und mit weniger Geschwindigkeit, mit Cabrioletmütze und Brille und auch ohne, manchmal bergab, manchmal bergauf.

Zuletzt suchte der Regisseur noch eine Strasse, wo er im Hintergrund noch das Panorama der Pilatuskette im Bild haben könnte. Aber das war nicht gerade einfach. Zudem war es dieses Wetter, so dass zu dieser Tageszeit von den Bergen gar nicht viel zu sehen war. Aber auch das schaffen wir noch leidlich. Die Strasse war allerdings nur ein kaum befahrener Feldweg aber das schien die gewollte Stimmung eigentlich nur zu unterstützen.

Ich frage mich, wie viele Sekunden schliesslich gesendet werden, ich weiss es leider jetzt noch nicht. Aber erfahrungsgemäss wird von 30 Minuten Material höchstens 30 Sekunden gesendet. Ich hoffe, bei drei Stunden Videoband könnte es etwas mehr sein.

Der Regisseur gab sich langsam zufrieden und wir konnten zum gemütlichen Teil über gehen. Es war ja damals Erbeersaison und so stellte Patty für alle ein tolles Dessert auf den Tisch. Leider wurde aus dem Grillnacht mit dieser Equipe nichts, verständlicherweise wollten sie nach getaner Arbeit wieder nach Hause und am Samstagabend ist das Tessin manchmal zeitlich ganz schön weit weg! Auch an diesem Abend hörte ich später am Radio, dass der Gotthardtunnel zeitweise gesperrt war.

Je nachdem, wie mir der fertige Film gefällt, könnten wir ihn (oder zumindest Ausschnitte davon) an der Generalversammlung im Januar ansehen. Ich werde das noch entscheiden.



Mit den besten Grüßen aus dem fernen Osten (über dem Flughafen geht soeben ein tropisches Gewitter nieder) wünsche ich Euch allen einen gemütlichen Abschluss der Saison!!

Euer Hans Georg Koch  
Präsident CTAC

*Hans Georg Koch*

## Flaminio Bertoni - Autodesigner des Jahrhunderts?

Nebst dem grossen André Citroën, gehört wohl nur noch Flaminio Bertoni zu jenen Menschen, die wie niemand anderes die Marke Citroën aufgebaut und geprägt haben. Somit war es für mich eine Selbstverständlichkeit dem Besuch von seinem Sohn Leonard Bertoni in der Schweiz beizuwohnen.

Zusammen mit dem Tessiner Fernsehen traf sich Herr Bertoni mit einigen Clubverantwortlichen der Schweizer Citroën Szene, so auch mit dem Präsidenten des Traction Avant Clubs Schweiz Hans Georg Koch. Herr Bertoni befand sich auf Werbetour für sein Projekt, ein Museum über das Werk seines Vaters in Varese (I) zu errichten.

Es würde zu weit führen an dieser Stelle die ganze Geschichte des Flaminio Bertoni wiederzugeben, dennoch seien einige der wichtigsten Geschehnisse seines Lebens aufgeführt.

Flaminio Lorenzo Teodoro Bertoni wurde am 10. Januar 1903 in Varese als Sohn von Carlo und Angela Bertoni-Mazzola geboren. Sein Vater war gelernter Schneider. 1918 begann Bertoni eine Lehre bei einem Carrossier in Varese. Sein erstes Auto, welches er selbständig entwickelt hatte, war zwar noch ein Modell, aber zumindest einzigartig in der Form.

Im Herbst 1922 besucht eine Delegation französischer Automobiltechniker die Werkstätte seines Arbeitgebers, die dem jungen Bertoni nach Paris einladen. Die Karosseriewerkstätte „Felber et Fils“ bietet Bertoni einen Arbeitsplatz, wo dieser ab dem April 1923 tätig ist. Doch bereits nach kurzer Zeit wechselt Bertoni zu Lucien Rosengart, einem guten Freund von André Citroën. Tatsächlich bemerkt André Citroën Bertoni und engagiert ihn ab dem 1.1. 1925 als „dessinateur en carrosserie“.

Doch bereits im Sommer des selben Jahres wirbt sein einstiger Arbeitgeber aus Varese um Bertoni, der auch das Angebot annimmt und nach Italien zurückkehrt. Obwohl er bis anhin nur 2 Jahre in Paris verbracht hatte, zieht es ihn im Oktober 1931 zurück nach Paris, wobei er von seiner Geliebten Giovanna Barcella begleitet wird. Am 25. April 1932 kommt Bertonis erster Sohn Leonard Valentin zur Welt.

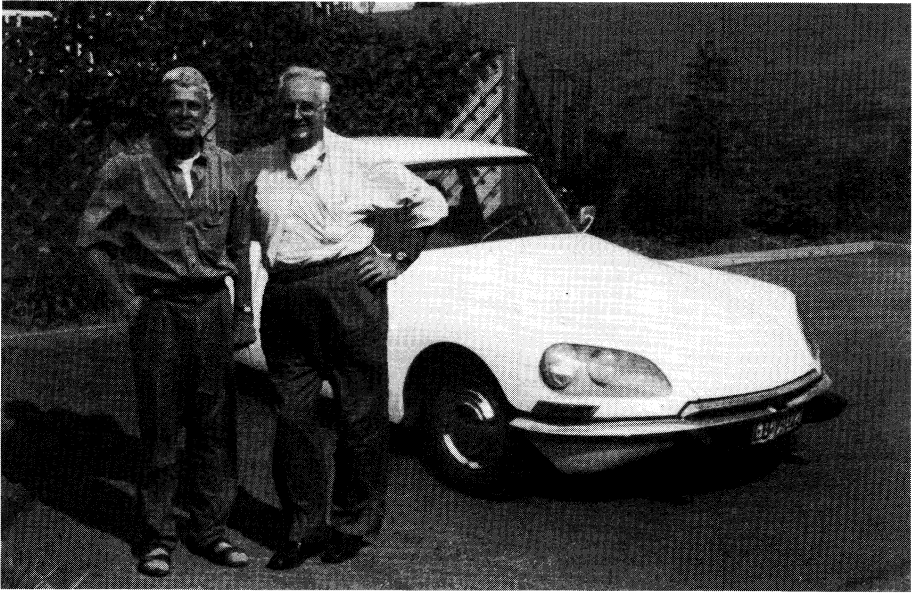
Im Juli 1932 steigt Bertoni wieder bei der Firma Citroën ein und im selben Jahr kreiert er auch während einer Nacht sein erstes Erfolgsmodell den Traction Avant. Weiter Autolegenden folgen: 2CV, ID und DS, Typ H und als letzte den Ami 6 und einige Panhard Modelle.

Nebst seiner Arbeit als Autodesigner fertigt Bertoni nebenbei Skulpturen, mit denen er auch sehr erfolgreich an Kunstausstellungen teilnimmt. Am 5. Februar 1964 stirbt Flaminio Bertoni in Paris.

Es besteht kein Zweifel, dass sich das Werk von Flaminio Bertoni für ein Museum geradezu anbietet. Nebst all den Originalzeichnungen und Modellen, besitzt sein Sohn auch etwa 50 Skulpturen. Daneben verfügt er über eine grosse Sammlung von Artikeln, die er gerne durch aussenstehende Beiträge erweitern würde.

Für jeden Citroën Fan wäre es ein Muss dieses Museum zu besuchen und es bleibt uns nur zu hoffen, dass Herr Bertoni sein Projekt in den geplanten 2 bis 3 Jahre verwirklichen kann.





## CITROËN POURSUIT SA CROISSANCE

Unter diesem Titel erreichte mich eine Pressemeldung der Citroën SA. Danach hat CITROËN in den ersten neun Monaten dieses Jahres eine **Verkaufssteigerung von 10.4%** erreicht hat (Berlingo und Picasso sei Dank) dies im Gegensatz zum allgemeinen Trend in der Branche. CITROËN kündigt auch an, dass der letztjährige Rekord von über 1'000'000 verkauften Autos in sichtweite ist.

Also, mit unserer Marke wird in Zukunft wieder zu rechnen sein.....

A. Baumann

9 mois	VP	VU	VP+VU
% Citroën	5,2	10,1	5,7
Vol. Citroën	601 000	145 200	746 200
Citroën	+ 9,2 %	+ 15,1 %	+ 10,4 %
Vol. marché	11 630 800	1 440 100	13 070 900
marché	- 1,5%	+ 5,5 %	- 0,8 %

### Nouveau record annuel en vue

Citroën devrait battre pour la quatrième année consécutive son record de ventes.

## Treffen der Region West vom 3. September 2000 in Augusta Raurica

Das Treffen der Region West führte uns dieses Mal nach Augst, genauer nach Augusta Raurica. Nach und nach trafen etwa 20 Tractions samt Besatzungen an unserm Treffpunkt in Augst ein.

Nach Kaffee und Gipfeli und dem obligaten „Blick unter die Motorhaube“ wurden wir von zwei netten Damen in zwei Gruppen durch das weitläufige archäologische Gelände geführt. Mit Faszination und Interesse folgte die Traction-Gemeinde den sachkundigen Erklärungen der beiden Hostessen. Imponierend die bautechnische Fertigkeit der Römer, die kluge Konstruktion des Amphitheaters mit den Hohlräumen in den Mauern, die Fussboden- und Wandheizungen, das raffinierte Wasserleitungssystem. So verließen die rund anderthalb Stunden wie im Fluge und die Treffen-Teilnehmer konnten sich nach einer kurzen Verschiebung ins Stadtzentrum von Augst dem Mittagessen widmen.

Als Nachtitisch wartete unser Klubmitglied und Treffen-Teilnehmer Karl Wick mit einer Ueberraschung auf: Er lud alle Anwesenden zu sich nach Hause ) ein nach Bad Säckingen, an den Hiddigegeiweg (heisst wirklich so, und zwar offenbar nach dem Kater, der anno dunnemals dem Trompeter von Säckingen gehört haben soll). Eine ganze Anzahl Teilnehmer folgte der Einladung und begab sich im Korso nach Bad Säckingen. Das Angebot an verschiedensten feinen Kuchen und Torten, mit dem uns Karl's Ehefrau Ilse dort empfing, war umwerfend. Karl führte uns anschliessend durch sein Haus und zeigte uns seine beeindruckende Uhrensammlung. Wand-, Stand- und andere Uhren, wohin das Auge schaut. Man hätte noch lange verweilen mögen, zumal auch Karl's Garagen einiges Interessantes bergen sollen. Leider nahte aber schon bald die Zeit zur Heimkehr und die Tractions verabschiedeten sich einer nach dem anderen mit sonorem Motorengeräusch. Ilse und Karl sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt für ihre ausserordentliche Gastfreundschaft.



Leider hatte ein Treffen-Teilnehmer, Hanspeter Rubitschon, Pech: An seinem schönen hinterradgetriebenen Citroen brach die Antriebswelle, so dass er den Abschleppdienst zu Hilfe nehmen musste...und zwar von Peter Weber, der aus der Sonntagsruhe aufgeschreckt, Hanspeter spontan zu Hilfe kam. Beide trafen schliesslich noch bei Ilse und Karl ein, so dass auch für Hanspeter das Treffen ein einigermaßen versöhnliches Ende gefunden haben dürfte. Auch bei mir schien es, als wolle mir der Defekt-Teufel meine Treffen-Teilnahme vermiesen. Am Samstag vor dem Treffen, als ich „Gaston“ aus der Garage holte und zum Waschen nach Hause fuhr, stellte vor einem Kreisel plötzlich der Motor ab. Ich konnte ihn zwar wieder starten, aber beim Versuch, die Drehzahl zu erhöhen, erstarb er sofort wieder. So hinkte ich mehr hoppelnd als fahrend mit Leerlaufdrehzahl nach Hause. Zum Glück waren es nur noch wenige Hundert Meter. Schuld war wie vermutet eine verstopfte Vergaserdüse. Wohl eine Spätfolge jener Geschichte mit der missglückten Benzintank-Reinigung, die ich früher einmal geschildert habe.

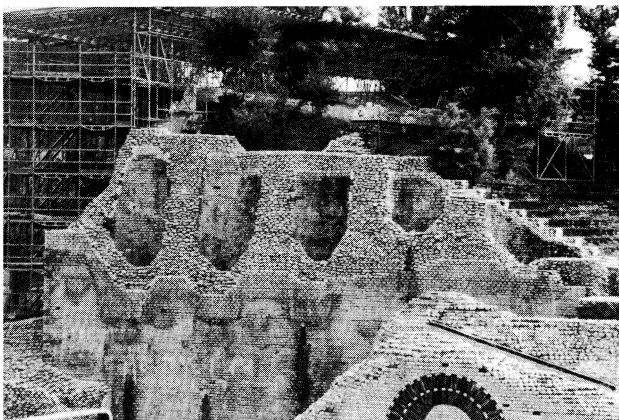
Daniel Löhner



Unsere fachkundige Führerin stellt uns einen römischen Legionär vor  
( Foto Remo Spaini )



Auch die ältesten Citroën's haben es noch rechtzeitig geschafft  
( Foto Remo Spaini )



Das Theater (oder was davon noch übrig ist...)  
( Foto Daniel Löhner )

## Treffen CTAC Nord 2000

1. Oktober 2000

Organisiert durch H.P. Rubitschon, Peter Weber und Ruedi Jutz

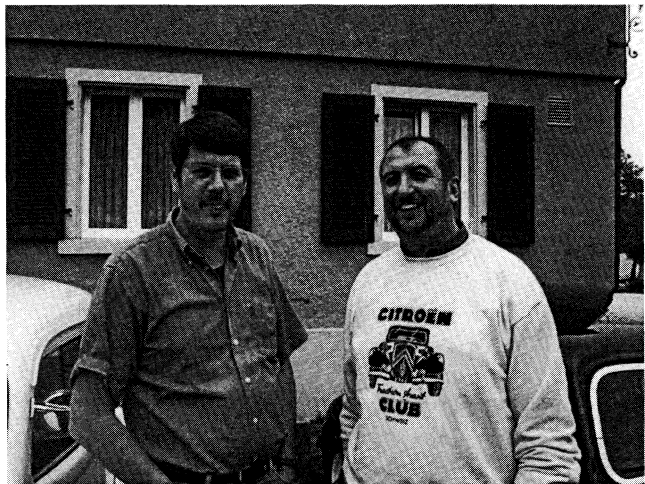
Das wichtigste vorweg. Die Gruppe Nord ist ihrem Ruf nicht gerecht geworden. Der obligate Regen bei Ausfahrten dieser Sektion blieb diesmal - trotz schlechtem Wetterbericht - aus. Dies dürfte alle diejenigen glücklich gestimmt haben, die ihre Luftklappe noch immer nicht dicht gekriegt haben. Und aus den üblichen Schrauben- und Rostgesprächen kann man entnehmen, dass dies die Mehrheit ist. Die Besammlung um 9 Uhr 30 war sehr feierlich, mit Glockengeläut der benachbarten katholischen Kirche. Ob das zum Programm gehörte, war leider nicht zu erfahren. Da pro Wagen höchstens fünf Personen Platz finden - mit Ausnahme der Eberlischen Familienkutsche - pflegt man die Fachgespräche in öffentlichen Lokalen abzuhalten. Auch dieses Treffen war diesbezüglich keine Ausnahme und der Anlass begann mit Kaffee und Gipfeli im Winterthurer Rosenbergcenter.

Ebenfalls Tradition hat das anschliessende Briefing, wo man erfährt, wie man mit den Tractions systematisch die Verkehrsregeln verletzt. Bei jeder Kreuzung sperrt ein Fahrer die Gegenfahrbahn, so kann die restliche Kolonne in flotter Fahrt Stoppsignale überfahren, was natürlich grossen Spass bereitet. Der Nebeneffekt ist, dass alle 15 teilnehmende Fahrzeuge in ununterbrochener Marschformation durch die Ostschweiz fahren konnten - sehr zur Freude der eingeborenen Bevölkerung.

Auf reizvollen Nebensträsschen wurde das thurgauische Islikon erreicht, wo das Clubmitglied Hanspeter Hugentobler die Gesellschaft erwartete. Bei Hanspeter ist die Traction nur eine schöne Nebensache, seine ganze Leidenschaft gilt alten Telefongeräten, die er und weitere Mitglieder der Stiftung Telefonmuseum TELEPHONICA im Greuterhof liebevoll betreut. Eine leider fast zu kurze Führung eröffnete den Tractionisten eine andere technische Welt, wo zwar kein Öl tropft und Rauch nicht ein schlecht eingestellter Vergaser sondern meist Vollschaden bedeutet. Im Gegensatz zu Autos veralten Telekommunikationsgeräte viel schneller. Kaum zu glauben, dass das NATEL A, das in einem 26 kg schweren Koffer zu haben war, vor erst 15 Jahren auf dem Markt erschien. Das reicht in der Oldtimer Szene noch nicht mal zum Youngtimer. Alle diejenigen, die Bedenken haben, ob Natels nicht doch schädlich fürs Gehirn seien, waren amüsiert über die Tatsache, dass bei Aufkommen der ersten Telefone befürchtet wurde, dass diese Apparate nicht nur die Stimme sondern auch z.B. die Tuberkulose übertragen könnten. Und zu langes Telefonieren - so ein damaliger Arzt - könne zu Wahnsinn führen. Wer wie der Schreibende zu Hause Töchter im Teenager-Alter hat, kann das bestätigen, nur werden nicht die Mädchen wahnsinnig, sondern der Vater beim Erhalt der Telefonrechnung!

Beim Verlassen des Museums wurden die Tractionisten von der Presse abgefangen. Teletop und ihre rasenden Ostschweizer Korrespondenten wollten sich und ihren Zuschauern die Sensation, 15 Tractions Avants und eine Traction Arrière in voller Fahrt zu erleben, natürlich nicht entgehen lassen. Die nächste Fahretappe führte via Adorf nach Wallenwil beim reizvollen Bichelsee. Dort wurde nochmals inspektionsgerecht ausgerichtet, bevor die durstigen Fahrer und hungrigen Begleiterinnen in die Krone streben konnten. Bei Speis und Trank ging der attraktive Anlass zu Ende, natürlich nicht bevor die neusten Pannenaubenteuer und heissesten Reparaturtips ausgetauscht worden waren.

Rudolf Weber



## Der 2. April 2000 ist etwas lange her aber....

Kurzfristig und spontan nahmen wir, Vater, Mutter und ich, die Strecke nach Oberuzwil zum Autozentrum in Angriff.

Kaum angekommen, wurden wir von Yvonne Iten (CTAC-Mitglied), Hanspeter sowie von seinem Personal sehr herzlich und mit Freude empfangen. Zuerst liefen wir durch die interessante und mit viel liebe gestaltete CITROËN-Ausstellung. Die vielen vielfältigen, farbenfrohen Blumengestecke zeigten die Liebe zu diesen Autos. Langsam gingen wir dann den musikalischen Tönen entgegen. Die Musik bot wirklich beste Unterhaltung. Neben dieser besten Unterhaltung wurden wir verwöhnt mit einem typischen französischem Apéro. Zusätzlich wurden wir noch überrascht mit Speis und Trank. Dabei schauten wir uns immer etwas wehmütig nach bekannten Citroenmitgliedern um. Hatte doch Hanspeter 50 – 60 Einladungen versandt. Auch die Organisatoren waren etwas enttäuscht.

Viele Grüsse Hansruedi Zwingli Junior mit Eltern



## **LEIDENSCHAFT UND SCHMERZ...**

### **Eine kleine Geschichte aus dem Leben gegriffen.**

**1. TEIL**

**von Giorgio Bertoli**

Mein Name ist Giorgio Bertoli, ich bin Clubmitglied des CTAC seit dem Erwerb meines Traktion im Jahre 1996.

Gleich nach dem Kauf des Fahrzeuges musste ich als blutiger Laie feststellen, dass ich eigentlich einen Schrotthaufen für teures Geld gekauft hatte.

Dasselbe war mir eigentlich 15 Jahren zuvor beim Kauf eines DS passiert, aber eben, nicht jeder lernt gleich schnell von seinen Fehlern, insbesondere wenn Autos und Leidenschaft mit von der Partie sind.

Gleichwohl, ich hatte nun mal die Fr.13.000.- der Touring-Garage hingeblättert und unterschrieben, es half alles nichts mehr. Ab jetzt war ich zuständig für das Ding, dass bereits nach einem Monat nur noch keuchend und rumpelnd sich fortzubewegen vermochte.

Geplant war eine Romreise im Sommer '96 mit Kind und Kegel, aber mit dem Traktion in diesem Zustand war nicht daran zu denken. Also suchte ich nach Fachpersonen die mir helfen konnten in kurzer Zeit und (so dachte ich) für wenig Geld das Auto soweit in Schuss zu bringen, dass die Reise nach Rom auch möglich würde.

Ich fand im Glarnerland einen Fachmann, der mir unverblümt mitteilte welchen miserablen Deal ich da gemacht hätte und mit einem K.V. von etwa Fr.12.000.— (der an Schluss 14.000.- wurde) mich vor der Wahl stellte: entweder so, oder keine Romreise (er hätte übrigens keine Fr.3'000.— für den Rosthaufen ausgegeben, sagte er...).

Damals verdiente ich noch ziemlich gut und schluckte die Kröte. Zwischendurch besuchte ich ihn, um zu sehen wie die Arbeiten voran gingen und er zeigte mir angeblich in aller Deutlichkeit, was für Stümper vor ihm ans Werk gegangen waren. Die Details könnte ich heute nicht mehr beschreiben (die Rechnungen und Belege liegen alle vor inklusive Arbeitsbeschreibung) weil ich von Motoren, Antriebswellen, Lenkung, usw. heute wie damals, noch immer keine richtige Ahnung habe. Aber es klang alles sehr überzeugend und als das Auto nach mehreren Wochen abholbereit war, hatte ich aus lauter Freude alles vergessen und es zählte nur noch die Reise nach Rom die vor uns stand.

Zuvor musste ich aber laut Fachmann, während etwa 1000 Km mit Tempo 70/80 fahren um den revidierten Motor wieder einzufahren und vor Reiseantritt musste ich nochmals alle Schrauben bei ihm anziehen und alles nochmals gründlich checken lassen.

Endlich war es soweit und wir fuhren an einem Samstag Abend voll beladen von Kaiserstuhl (AG) los. Nach wenigen Kilometern musste ich feststellen, dass der Scheibenwischer nicht funktionierte und musste mich innerlich auf Handbetrieb einstellen. Am Abend zuvor war auch der Schallhebel der Blinkeranlage abgebrochen, aber da hatte ich flugs mit einem Kupferröhrchen ein Provisorium gebastelt, der etwa drei Jahre im Einsatz blieb.

Und so erreichten wir Chiasso als es bereits Mitternacht war. Meine Frau und meine Tochter schliefen seelenruhig im Fond. Die Zollbeamten würdigten uns keines Blickes und so konnte die Reise Richtung Mailand in Angriff genommen werden.

Mitten in der Nacht durchquerten wir die Lombardische Metropole und ich war erstaunt über das rege Nachtleben, dass sich dort abspielte.

Dann ging es weiter Richtung Süden und es fing an zu regnen. Nach kurzer Zeit hatte ich einen guten Rhythmus für den Handbetrieb des Scheibenwischers gefunden und da auf der Strasse kein Verkehr war, konnte ich es mir leisten ab und zu mit relativ schlechter Sicht die Nacht zu durchschneiden.

So ging es stundenlang weiter. Piacenza, Fidenza, Pontremoli...

Ich fuhr und kurbelte und meine kleine Familie schlief. Obwohl es regnete, wurde mit der Zeit die Hitze im Fussraum auf der Fahrerseite derart unerträglich, dass ich nur noch barfuss fahren konnte. Ich war wie in Trance als wir im Morgengrauen die Ligurische Küste bei La

Spezia erreichten. Der plötzliche Anblick des glitzernden Meeres im Sonnenaufgang wirkte wie eine Bombe und alle Müdigkeit entschwand auf Einmal.

Wir hielten in Porto Venere an, südlich von La Spezia am untersten Zipfel der Cinque Terre, um einen Espresso zu trinken und um uns bewusst zu werden, dass wir es tatsächlich geschafft hatten in einer Nacht vom Kaiserstuhl (AG) bis zum Meer zu fahren und dies ohne jegliche Panne oder sonstige lästigen Zwischenfälle bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Km/h (Empfehlung von Fachmann für die ersten 3000 Km nach der Revision).

Porto Venere gefiel uns und wir beschlossen eine Nacht zu bleiben. Wir fanden sofort ein Hotel mit Garage, parkten das Auto und gingen ans Meer. Es wurden schlussendlich drei Nächte, weil die Müdigkeit der ersten Nacht doch nicht so spurlos verschwunden war wie es schien, aber vor allem weil es uns an der Ligurischen Küste sehr gut gefiel. Ein Abstecher in die Cinqueterre musste auch sein; aber während dieser Tage rührten wir den Traction nicht einmal an. Schiff und Bahn und vor allem Fuss waren angesagt.

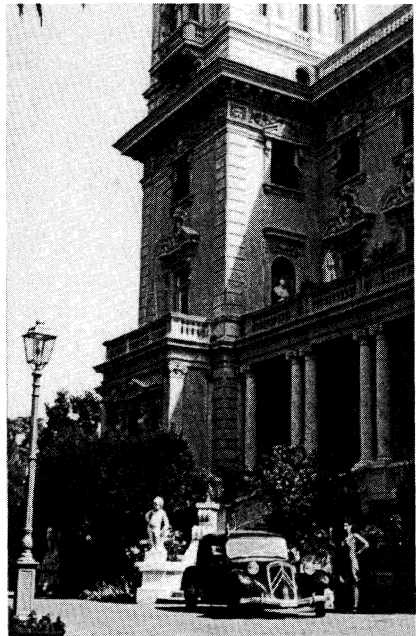
Als wir am frühen Morgen des vierten Tages so gegen 6 Uhr vor dem Auto standen, mussten wir feststellen, dass ein Hinterreifen ziemlich platt war. Das Reserverad wurde montiert und in La Spezia liessen wir den defekten Schlauch reparieren. Am Abend waren wir bereits in Porto S.Stefano auf dem Monte Argentario, eine wunderschöne Halbinsel südlich von Grosseto in der Toskana, an der Tirrenischen Küste. Da fanden wir eine kleine Pension zum übernachten und nach zwei Tagen fuhren wir weiter Richtung Süden. Zuvor machten wir aber eine Rundfahrt rund um die Halbinsel, was sich aber als problematisch erweisen sollte. Landschaftlich war es eine reine Freude, aber die hohen Sommer-Temperaturen, das Ladegewicht und die unglaublich steilen Partien dieser Panoramastrasse brachten uns und das Auto am Rande unserer Leistungsfähigkeit. (Seit dieser Zeit weiss ich, dass ein echter Tractionist im Hochsommer am besten die ersten Morgenstunden für seine.....Transfers ausnützt, Staus und Kolonnenfahrten wie die Pest meidet und das Auge ständig am Thermometer hat.)

Der Küste entlang, über Civitavecchia gelangten wir schliesslich nach Rom. Es war dichter Abendverkehr als wir in die ewige Stadt hineinfuhren und als wir endlich die via Veneto fanden, wo wir ein Treffen mit einer Bekannten vereinbart hatten, war ich nahe am Rand eines Nervenzusammenbruchs.

In Rom waren wir Gäste einer Schweizer Künstlerin die gerade im Istituto Svizzero di Roma wohnte, und so konnten wir mit unserem exklusiven Fahrzeug in einer so prächtigen wie exklusiven Römischen Villa wohnen, mit riesiger Gartenanlage und Aussichtsturm mitten in der Stadt.

Der Römische Sommer ist tagsüber erdrückend heiss und stickig, aber die riesige Gartenanlage des Istituto Svizzero mit den vielen grossen, schattenspendenden Bäumen erleichterte das Leben ungemein.

Die Woche in Rom wird unvergessen bleiben.





Es war insgesamt eine intensive und lehrreiche Zeit, die mir schlussendlich auch die Angst vor dem chaotischen und rasanten Italienischen Grosstadtverkehr genommen hat. Ich habe gelernt, dass man in Italien einfach fahren muss und dass die anderen VerkehrsteilnehmerInnen auch Augen im Kopf haben und dass man sich, wie auch sonst im Leben, nicht pedantisch an die Regeln halten darf, sonst kommt man nie vom Fleck.

Nach zwei Wochen «dolce Vita», die wir nicht nur in der Stadt verlebt hatten sondern auch im Römischen Hinterland und an der Küste, kam die Zeit der Rückkehr nach Norden.



Die Traction hatte sich in der Zwischenzeit sehr gut akklimatisiert im chaotischen Rummel der Grosstadt und hatte gar keine Mühe mehr sich hin-und herschlängelnd, quer durch alle Spuren der breiten Strassen seinen Weg zu finden.

Zum Teil wurde der alten Dame sogar freiwillig Vortritt gewährt mit wohlwollendem Lächeln und heiteres Händeschwingen.

Als das imposante schmiedeiserne Tor vom Haupteingang des Istituto Svizzero zum letzten mal hinter uns geschlossen wurde und die Ueberwachungskamera uns einen letzten Blick warf, überfiel uns ein Hauch von Wehmut.

Die Strassen waren nun bekannt und wir fanden den Weg zur Stadt heraus schneller als wir es uns gewünscht hätten. Ueber Terni, Spoleto, Foligno und Fabriano erreichten wir Fano an der Adria Küste. Von dort war es bis Cattolica nur noch ein Katzensprung.

Zugegeben, es gibt bessere Badeorte auf dieser Welt, aber wir wollten ein wenig das Gefühl und die Erinnerungen unserer Kindheit nachempfinden. Damals, in den sechziger und siebziger Jahren waren es gerade diese Adria Strände die uns unbeschwerte Sommerferien beschert hatten.

Zwei Tage Cattolica, Rimini und Riccione waren aber bald genug und die Reise ging weiter über Ravenna nach Venedig.

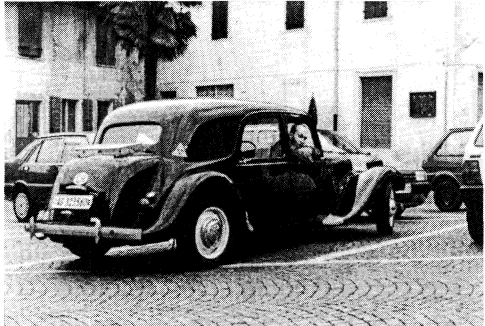
Wir hatten aber nun keine Lust mehr nach Massentourismus und historischen Kulissen und so vermieden wir es in die Stadt zu gelangen. Statt dessen fuhren wir weiter Richtung Osten und fanden auf dem Lande in der Nähe von Portogruaro eine schöne Pension, wo wir gemütlich essen und übernachteten konnten.

Am nächsten Tag ging es weiter Richtung Udine.

Das Ziel an diesem Tag war mein Heimatdorf: Fagagna.

Fagagna liegt nur knappe zwanzig Minuten nördlich von Udine, ganz in der Nähe von S.Daniele, wo der für Feinschmecker berühmte Schinken herkommt. Da verweilten wir noch einige Tage und besuchten Bekannte und Verwandte. Wie immer wurden wir kulinarisch nach Strich und Faden verwöhnt und genossen es in vollen Zügen.

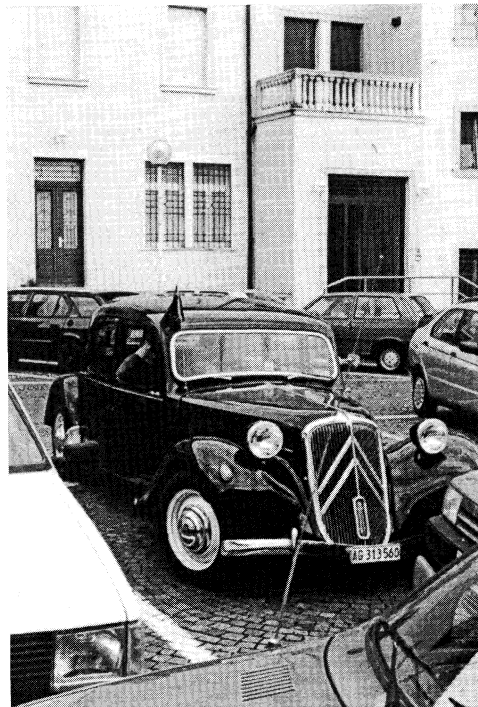
Von einem Verwandten erfuhr ich den Namen und die Adresse eines Carosseriespenglers, der angeblich zu vernünftigen Preisen hervorragende Arbeit leisten sollte. Ich fuhr hin, um mir den Laden anzuschauen und um vorsichtig zu sondieren was ein Karosseriefachmann von meiner alten Kiste halten würde.



Herr Venuti, so heisst er, war sehr freundlich, aber wie der Fachmann zuvor in der Schweiz hielt er kein Blatt vor dem Mund und machte mir klar, dass man im Fall meiner Traction ziemlich tief in den Geldsack langen müsste um eine sinnvolle Arbeit machen zu können.

Er hielt mir einen kleinen Vortrag über das miserable Flickwerk, dass unter dem zum Teil schon abgesprungenen Lack meines Autos sich verbarg und fragte mich ob ich ernsthaft im Sinne habe diesen Rosthaufen zu restaurieren.

Ich war schockiert, denn ich musste zum x-ten Mal feststellen wie tief ich reingelegt wurde und dass die Welt zur einen Hälfte aus Ganoven besteht und zur anderen aus Trotteln und dass ich zur zweiten Sorte gehörte.



Herr Venuti sagte auch, dass er es besser fände diese alte Kiste nur ein wenig aufzumotzen, so dass man sich im Verkehr nicht zu schämen bräuchte und solange weiterzufahren bis es von selber auseinanderfalle.

Über Geld sprachen wir nicht.

Wenige Tage später traten wir die Heimreise an.

Über Venedig, Mailand und Chiasso gelangten wir zurück in die Schweiz.

In Mendrisio konnten wir bei Freunden übernachten und am nächsten Tag ging es Richtung Alpen.

Fortsetzung folgt....

Nov. 2000

# Offener Brief

Ciao Giovanni

Du als eidgen. dipl. Maurer-Lehrer, der junge Leute mit den Tricks und Kniffs des Mauerns ausbildet. (Mauern nach SIA Norm (2 Jahre) und einer Abweichungstoleranz von  $\frac{1}{2}$  cm.)

Hast Du gewusst, wenn Geld, Zement und Steine am Bauplatz rar sind auch Tractions Verwendung finden!

Mit freundlichem Tipp

Daniel Flung

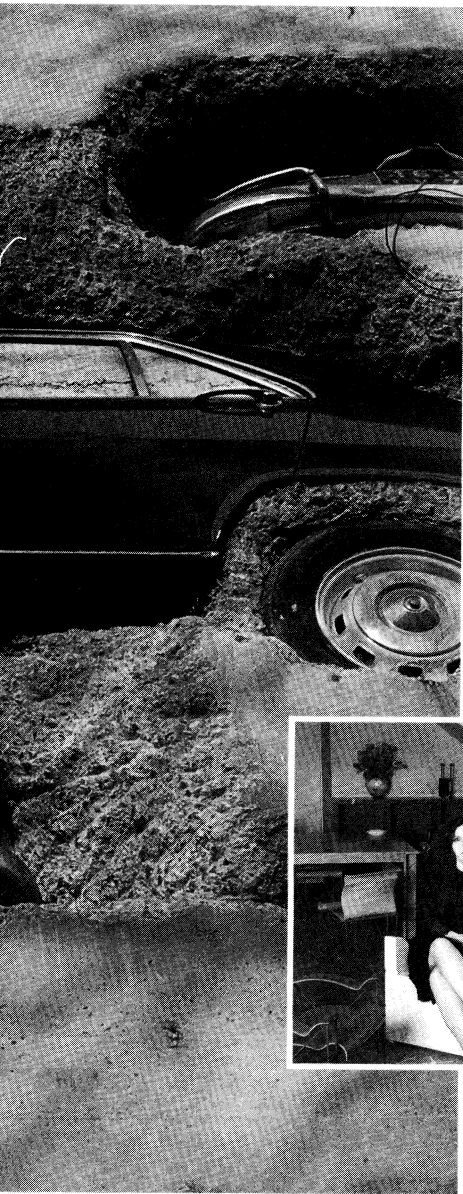
PS 1. Wem seine Traction im Weg steht, oder Sie nicht mehr zusammenbauen kann schicke Sie an: Hans Ettl

Grünastr. 37  
3184 Wabern  
giovanni@trac.ch

PS 2. Siehe Cartier Beispiel

Arman: «Long Term Parking»  
1982 18 Meter hohe Skulptur im  
Park der Fondation Cartier

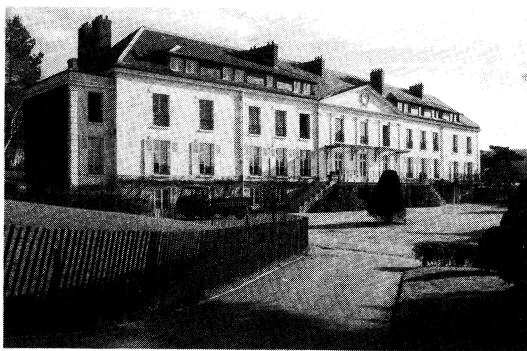




## Kunst – ein «must» für Cartier

Ruth Henry

*Im ehemaligen Schloss des Barons Oberkampf in Jouy-en-Josas bei Versailles hat die renommierte Schmuckfirma Cartier eine Stiftung für Gegenwartskunst eingerichtet – nicht aus freundlicher Kulturbemühung, sondern als Teil des «Business».*



*Der Sitz der Fondation Cartier in Jouy-en-Josas bei Versailles, links Marie-Claude Beaud, die Konservatorin der Stiftung*

# Einladung zum tractionellen Treberwurstessen am Bielersee



## TREBERWURST

Feinste Saucisson im Dampfe des <MARC> gegart

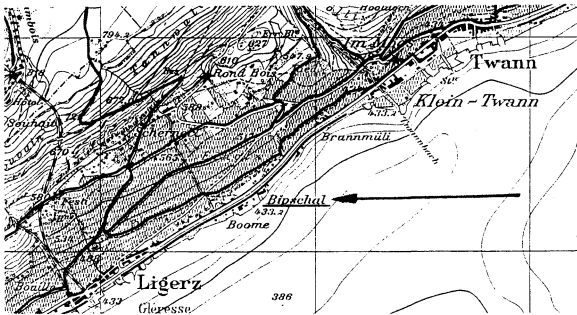
**27. Januar 2001**

Da die Teilnehmerzahl beschränkt ist, max. 20 Personen, bitten wir Euch um eine unverzügliche Anmeldung an:

Daniel und Hedi Flury, Brunnackerstr. 1, 2563 Ipsach

Tel G / P 032 331 66 77

Anmeldeschluss: 13. Januar 2001



Treffpunkt:  
19.00h direkt am See  
im Keller von  
Herr Schorr,  
Bipschal 7,  
2514 Ligerz

Anmeldung: Ich / wir nehmen am tractionellen Treberwurstessen teil:

Name:

Ich / wir sind .....Personen

# INSERATE

(s. auch unter <http://www.tractionavant.ch/ctacinserate.html>)

## Zu verkaufen:

für TA mit 11D Motor:

- 1 Vergaser Solex gebraucht (CHF 100.--)
- 2 Blinkerverlängerungen vorne, Robri (CHF 80.--)
- 2 Tachonadeln, 1 Original, 1 Nachfertigung (je CHF 30.--)

für 2 CV:

- 1 Queue (CHF 150.--)
- 1 Kofferraumdeckel, Typ mit Reserveradatrappe (CHF 100.--)
- 1 Dachträger (Gitter), Original, sehr selten (CHF 150.--)

Fabian Lippuner, Möhrlistrasse 92, 8006 Zürich

Tel.: 01/364 50 88

e-mail: [isabelle-fabian@bluewin.ch](mailto:isabelle-fabian@bluewin.ch)

## Zu verkaufen:

CITROËN 11 BN 1956

Stammnummer: 006.419.094

Fahrgestell: 437670

Erste Inverkehrsetzung: 10.1956

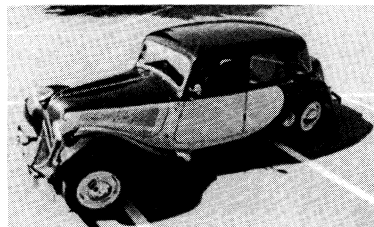
Letzte Vorführung: 30.4.1999 (AG)

Farbe schwarz/beige, Optisch und mechanisch einwandfrei, Alltagstauglich !

Specials: Zusätzliche 12V Removable-Akkustation für Radio/CD

Besichtigung und Probefahrt (nur ausgewiesene TracisionistInnen) in Oerlikon/Leutschenbach oder in Kaiserstuhl (AG) nach Tel. Vereinbarung  
Giorgio Bertoli

Tel.: 01 306 50 10 (G) oder 01 858 14 26 oder e-mail: [giorgioblesan@yahoo.it](mailto:giorgioblesan@yahoo.it)



## Zu verkaufen:

CITROËN 11 B 1949

Schwarz, teilweise restauriert

Standort: Frankreich (Drôme)

Verhandlungsbasis: Fr. 11'500.-

Anfragen bitte an:

Werner Bucher

Im Gerbelacker 40

3063 Ittigen

Tel.: 079 302 06 80



Liebe Inserenten

Teilt dem Redaktor doch bitte mit, ob Euer Inserat Erfolg hatte oder wenn das Inserat erneut erscheinen soll. Danke !

### **Abonnement Automobil Revue mit 25% Rabatt**

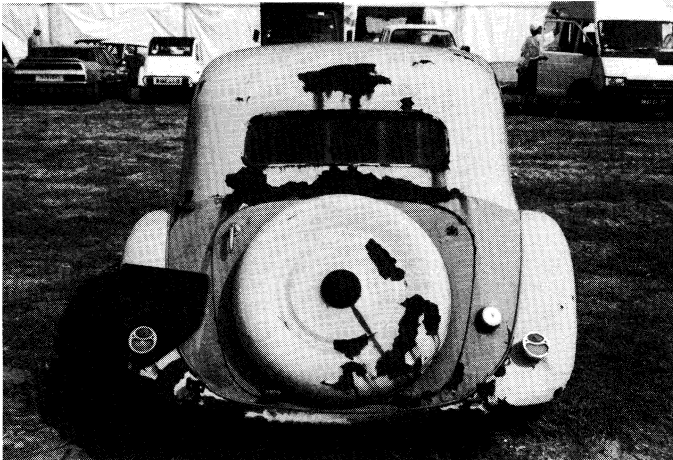
Die Automobil Revue macht allen Mitgliedern von Automobil-Clubs ein um 25% ermässigttes Abonnements-Angebot. Dies gilt somit auch für alle Mitglieder des Citroën Traction Avant Clubs. Das Jahresabonnement kostet neu für Mitglieder nur Fr. 99.-- anstatt 132.-- ! Damit haben wir die Hälfte des Mitgliederbeitrages bereits wieder gewonnen.

#### **Es gilt folgendes Vorgehen:**

Das nebenstehende Bestellformular fotokopieren oder herausreissen, korrekt ausfüllen und an den Präsidenten (H. G. Koch, Breiten, 6022 Grosswangen) schicken, damit die Unterschrift des Präsidenten geleistet werden kann. Das Angebot gilt nur mit dieser Unterschrift! Von dort gehen die (gesammelten) Formulare an die Automobil Revue.

Diejenigen Mitglieder die bereits ein Abonnement haben, erhalten die Automobil Revue für drei Monate gratis, wenn sie das Abonnementsformular ausfüllen und an den Präsidenten zur Beglaubigung einsenden. Ein faires Angebot auch für die langjährigen Leser der Automobil Revue.

Viel Vergnügen beim Lesen und trotzdem unser Clubheft nicht vergessen!





# ABONNEMENT AUTOMOBILREVUE

## Spezial-Angebot für Mitglieder von Automobil-Clubs

**25%  
Rabatt!**

**VOM CLUB-PRÄSIDENTEN AUSZUFÜLLEN:**  
**Ich bestätige**, dass die unten aufgelisteten Personen zu unserem Club gehören und somit von dieser attraktiven Aktion profitieren dürfen!

Name des Clubs: **Citroën Traction Avant Club**

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

**JA**, wir wollen von Ihrem Angebot profitieren und bestellen **AUTOMOBIL REVUE Jahresabonnements mit 25% Rabatt** für uns und unsere Autoclub-Mitglieder zum Preis von **Fr. 99.– anstatt Fr. 132.–.**

Die Zeitung sowie die Rechnung gehen **direkt an die unten aufgelisteten Adressaten.**

996

Name/Vorname	Strasse	PLZ/Ort	Ich bin schon Abonnent JA/NEIN	Unterschrift

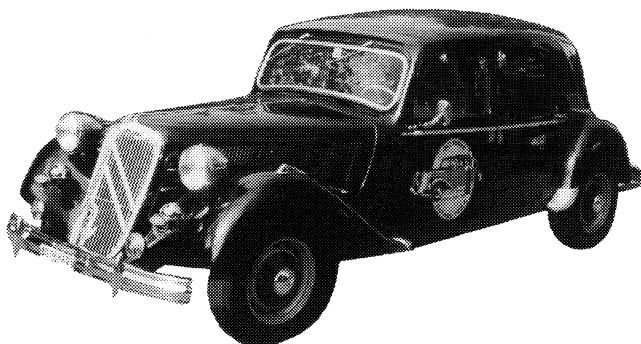
**WICHTIG:** Falls Sie schon ein Abonnement ohne Rabatt, zum Normalpreis haben, tragen Sie sich ein, denn Sie können **zusätzlich profitieren:** Die AUTOMOBIL REVUE verlängert Ihnen Ihr bereits bestehendes Abonnement **gratis um 3 Monate** und danach für ein **volles Jahr zum Preis mit 25%!** Und nach Bezahlung des Abonnements bekommen Sie erst noch einen **Kleininserate-Gutschein im Wert von Fr. 60.–** sowie einen weiteren **Gutschein im Wert von Fr. 50.– an ein Fahrtraining in Veltheim.**

# INSERATE

## Frick Traction-Avant AG

Glarnerstr. 24 CH-8805 Richterswil

T/F 01-784 58 58



**Reparaturen – Restaurationen – Ersatzteile**

### **Unsere Inserate-Preise:**

#### **Private-Inserate von Clubmitgliedern:**

- Gratis innerhalb Rubrik INSERATE

#### **Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern:**

- 1/1 Seite Fr. 100.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 50.- /Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 25.-/Ausgabe

#### **Gewerbliche Inserate von Aussenstehenden**

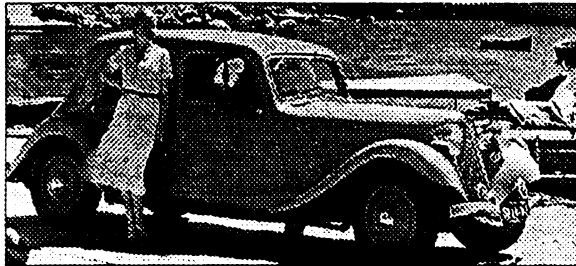
- 1/1 Seite Fr. 120.- /Ausgabe
- 1/2 Seite Fr. 60.- /Ausgabe
- 1/4 Seite Fr. 30.-/Ausgabe

Rabatt: wenn ein Inserat für 6 Ausgaben plziert wird gewähren wir einen Rabatt in der Höhe der Inseratkosten einer Ausgabe (also nur 5 Inserate bezahlen und 6 mal veröffentlicht)



# CITROËNISTES

- Revisionen und Reparaturen
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
  - 4-Gang Getriebe
  - Lamellenkupplungen
  - Differentialverstärkungen



CHRISTIAN HEUSSI

*Traction*



*Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Telefon und Fax: 055 610 35 70  
Natel: 079 236 75 11

# FRUTIGEN 2001

**Internationales Citroen Traction Avant Treffen zum 25 jährigen Jubiläum des CTAC  
Freitag 1. bis Sonntag 3. Juni 2001 (Pfingsten) in Frutigen**

## **DAS ORGANISATIONSKOMITEE:**

OK Präsident:	Ernst Mühlheim, Frutigen
Finanzen:	Udo Kenkel, Belp
Platzverantwortlicher:	Hans Ettlin, Wabern
Übersetzung:	Yolanda König, Wetzikon
Verpflegung:	Georg Wauschkuhn, Jegenstorf
Dekoration:	Guido Soland, Eich
Druck:	Albert Schorta, Derendingen
Medien, PR, Sponsoring:	André Baumann, Ersigen

## **DIE GRUNDIDEE:**

Das Treffen wird ein Meilenstein in der Geschichte des CTAC. Die Teilnahmegebühren werden bewusst möglichst tief gehalten, damit das Treffen auch für Teilnehmer aus dem Ausland attraktiv wird. Ebenfalls soll das Treffen dazu beitragen den Kontakt mit den anderen schweizerischen CITROEN-Clubs zu vertiefen. Die Presse sowie das Medium Internet werden bereits im Vorfeld des Treffens stark eingebunden.

## **DER VERANSTALTUNGSORT:**



Frutigen im Berner Oberland (<http://www.frutigen-tourismus.ch>) bietet mit seiner Bekanntheit, der vorhandenen touristischen Infrastruktur sowie den vielfältigen, nahegelegenen Ausflugszielen den idealen Standort für die Durchführung eines internationalen Treffens. Allein schon die Anfahrt durch die herrliche Bergwelt wird zum Erlebnis. Die Zusammenarbeit mit den Organisatoren des in der Folgewoche stattfindenden Sing- und Songwriterfestival wird nützliche Synergien für unser Treffen ergeben.

## **DIE UNTERSTÜTZUNG:**

Die freundliche Unterstützung durch die Firma CITROEN Suisse SA wurde uns bereits zugesagt. Weiter suchen wir natürlich Sponsoren und Interessenten. Wer von den Clubmitgliedern einen potentiellen Sponsor kennt wird gebeten, diesen dem OK mitzuteilen, oder die nötigen Verhandlungs- und Informationsunterlagen beim OK anzufordern (André Baumann 034 445 79 00 oder e-mail [ba.design@smile.ch](mailto:ba.design@smile.ch)). Zudem sind vor, während und nach dem Treffen fleissige Hände gefragt (Zeltaufbau und Abbau, Einrichten, Empfang etc.) Wer also ein wenig Kraft und Zeit für den Club einsetzen möchte wird gebeten, dies dem OK mitzuteilen.

## **DER REKORDVERSUCH:**

Das OK möchte versuchen, am Sonntag sämtliche seit 1919 bis heute gebauten CITROEN-Modelltypen auf dem Platz zu präsentieren. Dazu werden alle Citroen-Clubs der Schweiz eingeladen. Eine Liste mit den noch fehlenden Fahrzeugen wird im Clubheft und auf dem Internet publiziert (ab Februar 2001).

## **DAS PROGRAMM (PROVISORISCH):**

### **FREITAG 1. JUNI 2001**

Eintreffen der Teilnehmer  
Verpflegung am Abend im Festzelt  
Ev. öffentliches Autokino (Film DIVA etc.)

### **SAMSTAG 2. JUNI 2001**

Eintreffen der Teilnehmer  
Teilemarkt  
Citroën-Oldtimer Ausstellung  
Ausstellung aktueller Citroën Modelle mit Probefahrt  
Ausfahrt zu touristischen Zielen  
Geschicklichkeitsfahrten mit Spezialfahrzeugen  
Wettbewerb  
Corso durch Frutigen  
Gala Diner mit Preisverleihung

### **SONNTAG 3. JUNI 2001**

Teilemarkt  
**Citroën-Clubshow (Citroën-Clubs der Schweiz)**  
Citroën-Oldtimer Ausstellung  
Ausstellung aktueller Citroën Modelle mit Probefahrt  
Präsentation der Fahrzeuge, Concours d'élégance  
Geschicklichkeitsfahrten  
Oldtimer-Taxifahrten

### **DIE ANMELDUNG:**

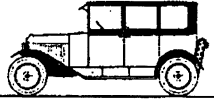
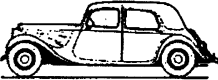



Anmeldeformulare und weiter Infos folgen schriftlich und im Internet Anfangs 2001.

---



# Alles Luft?

Der Fortschritt in Sachen Aerodynamik, den die Automobilindustrie über viele Jahre hinweg erreicht hat, wird an folgendem Beispiel deutlich: Entscheidend für die Leistung, die benötigt wird, um den Luftwiderstand zu überwinden, ist das Produkt aus dem Luftwiderstandsbeiwert ( $c_w$ ) und der der Luft entgegengebrachten Querschnittsfläche ( $A$ ).  $C_wA$  ergibt eine reine Zahl, die sich nutzen läßt, um die Leistung auszurechnen, die beispielsweise benötigt wird, um Tempo 120 zu fahren. Für 5 verschiedene Citroën-Typen aus den Jahren 1921 bis '86 liefern wir hier folgende Tabelle:

Um 120 km/h fahren zu können ...	PS	$C_wA$
	hätte B2 (1921) gebraucht	75      1,437
	brauchte TRACTION (1934)	56      1,230
	reichten DS (1956)	48      0,817
	reichen BX (1982)	33      0,63
	reichen AX (1986)	28      0,55

## **Traction à Vent**

Angefangen hatte es Ende April mit dem Versuch, zusammen mit Ruedi Weber nach Grosswangen zu fahren. Es war eine Vorstandssitzung bei Kochs angesagt. Eine gute Gelegenheit, die Zitrone aus ihrem Winterschlaf zu wecken. Doch schon bald war klar, dass diese nicht hü noch hoff wollte. Kein Pfuus in der Batterie.

Naja, kann ja mal vorkommen, nach längerer Standzeit. Aber auch vereinte Kräfte, sprich zuerst kurbeln und dann den Nachbarn um eine Überbrückung bitten, brachten nur kurzen Erfolg. Nach den ersten 50 Metern, wo es ein bisschen bergauf ging, starb die eigenartig röhrende Kiste wieder ab und Ruedi und ich sahen dumm aus der Wäsche. Scheinbar wollte auch der Motor nicht bemüht werden. Weder Pfuus noch Schnuuf! So mussten wir wohl oder übel mit einem moderneren Vehikel nach Grosswangen fahren.

### **Batterie**

Wieder zuhause, machte ich mich an die Einkreisung des Problems. Das hiess zuerst einmal: Batterie richtig lange laden. Die Schwäche des Motors war sicher damit zu erklären, dass er noch nicht richtig warm gewesen war. Immerhin hatte ich in meinen bisherigen zwei Traction-Jahren schon Einiges für Reparaturen ausgegeben (Gruss an Leidensgenosse Giorgio, der Ähnliches an anderer Stelle in diesem Heft schildert). Es konnte also nichts Schlimmeres sein, war ich überzeugt. Natürlich war das eigentlich nur Zweckoptimismus, doch was ich (noch) nicht weiss, macht mich (noch) nicht heiss.

Die Batterie liess sich jedoch kaum für einen Fünfer laden. Ausserdem musste ich definitiv feststellen, dass mein Zitronchen ziemlich schwach auf der Brust war und den Winter trotz trockener Tiefgarage nicht gut überstanden hatte. Rumoren tat es zwar, aber allzu viel Kraft konnte ich nicht auf die Strasse übertragen. Dabei wurde auch die Batterieleistung wieder schwächer, und die Bremsen bremsten nur sehr zaghaft.

Also zum Garagisten A fahren, und analysieren lassen, dachte ich mir. Aber wie dorthin kommen? Schliesslich musste er bei mir vorbei kommen und meiner Batterie auf dem Weg zur Werkstatt dreimal einen Stromstoss ab seinem Booster verpassen, da die Traction immer wieder abstarb.

Zu diesem Zeitpunkt (Mitte Mai) dachte ich noch ernsthaft, dass es mir und meiner Frau möglich sein würde, über Pfingsten Bekannte von uns im Mâconnais zu besuchen - per Traction, versteht sich. Doch es sollte anders kommen - was der geneigte Leser wohl schon geahnt hat.

Während A die Elektrik untersuchte, fuhr ich zum Garagisten B, um schnell eine frische Batterie zu besorgen. In der ansonsten sehr modernen Werkstatt entdeckte ich eine Rosalie. „Glück gehabt, hier bin ich richtig!“, dachte ich mir. Doch eine 6V-Batterie gab es auch hier nicht ohne Bestellung. Ein paar Tage später konnte ich sie abholen, und brachte sie A. Tags darauf kam die Meldung, dass sich diese Batterie beim besten Willen nicht laden lasse.

Ich brachte sie also zurück. Die vorher so freundliche Frau des Garagisten B nahm die Batterie nun recht barsch entgegen und hiess mich, in drei Tagen wieder zu kommen. Es stellte sich heraus, dass die Batterie tatsächlich tot gewesen war - was ja begreiflich sei, meinte der Garagist, schliesslich fragten nur noch sehr wenige Kunden danach, und deshalb sei sie auch teurer als eine mit 12 Volt...

### **Vergaser (!)**

Diese Batterie war nun endlich besser. Als der Regler neu eingestellt und der Dynamo neu gelagert und gewickelt worden war (...), fragte mich A, warum ich so einen schlecht dichtenden Vergaser habe. Er ziehe falsche Luft, was die Erklärung für die schlechte Motorleistung sein könne.

Wenig später meldete er mir, dass er diese Traction kenne, denn mein Vorbesitzer hatte sie 1994 für eine Motorenrevision zu ihm gebracht. Der damals durchgeführte Abgastest sei aber noch mit einem 36er Zenith Vergaser durchgeführt worden. Ich erinnerte mich, dass ich auf Anraten des Garagisten C vor zwei Jahren einen neuen 32er Solex hatte einbauen lassen, da der alte nichts mehr taue. Natürlich meinte A, das sei ein grober Fehler gewesen, da der 36er mehr Gemisch zur Verfügung gestellt hätte, also mehr Sprutz. Doch den alten Vergaser konnte ich nun kaum mehr zurückverlangen.

## Motor (I)

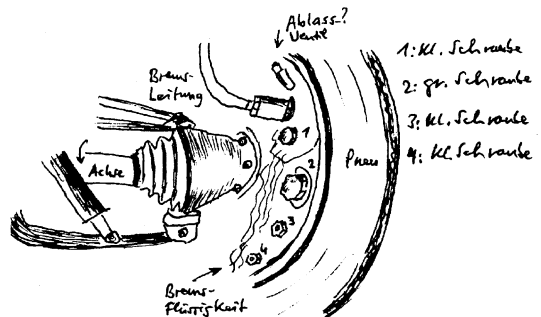
Es war inzwischen Pfingstsonntag. Wir wandten uns von neuem dem unschön rüttelnden Motor zu. Die Zündkerzen wurden ersetzt, und die Zündspule gleich mit, denn sie hätte ja Aussetzer haben können.... Als das alles nichts nützte, machte A zu guter letzt den Kompressionstest. Zylinder 1 und 4 verdichteten mit unter 5 bar, Zylinder 2 und 3 mit weniger als 1 bar!

Um Kosten und Zeit zu sparen, einigten wir uns darauf, dass A den Motor von unten und oben öffnen sollte, um zum Rechten zu schauen. Später, wieder in der Garage, sah ich die Bescherung: gebrochene Dichtungsringe an verschiedenen Kolben, zudem fehlte ca. 1/3 des Materials am 2. Kolben, oben Löcher und unten weggebrochen. Scheinbar Stand-schäden. Also wurden die fehlerhaften Ringe sowie der Kolben ersetzt und die Büchsen neu gehohnt. Die Wochen vergingen, und etliche andere „kleine“ Dinge, wie Bremsen, Auspuff und Radaufhängung wurden in Ordnung gebracht (dieweil der Zähler im Hintergrund munter tickte).

## Bremsen

Ende Juli war es dann endlich soweit. Dachte ich. Allerdings machte A immer noch einen besorgten Eindruck und meinte, der Vergaser sei einfach nicht zu korrigieren, aber er lasse mich ziehen, wenn ich denn wollte. Tja - können vor Lachen! Ich staunte schon sehr, als ich losfahren wollte und es extrem harzte, ohne dass ich etwa bremste. Was war los? Die Bremsklötze der Vorderräder waren nach aussen gestellt worden, d.h. sie standen voll an den Trommeln - und ohne meinen Protest hätte A mich einfach so abfahren lassen! Er stellte die Bremsen oberflächlich zurück und ich fuhr heim, nur um dort wieder unters Auto zu liegen.

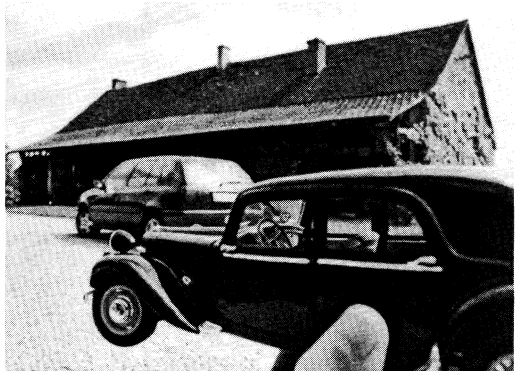
Ich stand zwar schon wieder am Berg, aber die Sympathiebekundungen und Ratschläge verschiedener Clubkollegen stellten mich wieder auf. Als Antwort auf meine Skizze erhielt ich diverses „Aufklärungsmaterial“. Durch die Beschreibungen und zur Verfügung gestellten Diagramme konnte ich die richtige Schraube wieder so einstellen, dass die Räder einigermassen frei drehen und die Bremsen beim Draufstehn zogen. Hans Georgs E-mail Kommentar „Viel Vergnügen beim (<->) am {<<•> ! ;-})“ [beim Einstellen an der Traction] fasste diese Tage gut zusammen.





## Ein schwacher Trost

Das Reislis ins Mâconnais holten wir nun nach, aber ohne Traction, das ich das Vertrauen völlig verloren hatte. Obwohl ich mir noch im Frühling im Geiste ausgemalt hatte, wie toll sie vor der malerischen Ferme unserer Bekannten aussehen würde, einem prächtigen Riegelbau mit viel Umschwung. Um diese Vision wenigstens annähernd zu verwirklichen, packte ich kurzerhand ein Traction-Modell ein und machte das Foto, das mir vorgeschwebt hatte. Ich brauchte das Modell nur nahe genug vor die Kamera zu halten, damit der Eindruck entstand, die echte Traction stünde da. Naja, solange man noch über sich selber lachen kann...



Einen Moment lang dachte ich ernsthaft daran, nur noch Modelle zu sammeln. Schliesslich habe ich einfach an klassischem Design Freude, wozu der Ärger mit der Fortbewegung? Doch das wäre einer Kapitulation gleichgekommen. Ein Automobil sollte doch in der Lage sein, sich 'selbstständig fortzubewegen'!

### Vergaser (II)

Wieder zurück, nahm ich nochmals einen Anlauf. Vielleicht brauchte es nur etwas Tuning am Vergaser? Mit 60 (mehr war nicht herauszubekommen) hotterte ich im August zum Garagisten C. Dort verbrachten wir einen halben Nachmittag damit, am Vergaser alles mögliche zu verstellen, mit keiner merklichen Besserung. Der Motor war ja revidiert, wie konnte das möglich sein? Je mehr ich aber von der Reparatur erzählte, desto ungläubiger wurde C. Einfach oben und unten aufgemacht, nichts neu gelagert oder so? Nur ein paar Ringe und einen Kolben ersetzt?

### Motor (II)

Wir machten die Probe aufs Exempel, sprich: den Verdichtungstest. Hier die Wertungen: 3.8, 3.9, 4.9, 3.9. Nicht einmal die Verdichtung vor der Reparatur! Und schon gar nicht die 7.1 bis 7.8 bar, die das Auto noch 1979, beim Kauf durch meinen Vorgänger, an den Tag gelegt hatte. C machte mir klar, dass nur eine nochmalige Revision des Motors, diesmal aber von Grund auf, Abhilfe schaffen konnte. Da er aber frühestens in einigen Wochen damit beginnen konnte, war mir klar, dass der Sommer fahrtechnisch gelaufen war.

### Vom Winde verweht

Als Ausgleich für das entgangene Fahrvergnügen engagierte ich mich wieder mehr im CTAC Internet und werkelte an einem Prototypen für eine erweiterte Homepage herum. Davon zu gegebener Zeit mehr.

Auf der Suche nach anderen Traction-Seiten fand ich diejenige vom Tracbar-Rallye Team in Australien. Das Video über die Tractionrallye 1998 liess ich mir als Kompensation für die vom Winde verwehte Saison zuschicken. Diese Flitzer im Busch kämpfen zu sehen, war schon toll!

Aber es ging noch weiter. Auf derselben Homepage fand ich auch den Link 'Traction Avant Japan'. Mein Browser konnte allerdings nur einen Haufen wirre Sonderzeichen darstellen.

Doch oben rechts stand „Traction Avant“ zu lesen, und es gab eine E-mail Adresse. Neugierig, wie ich bin, kratzte ich meine paar Floskeln zusammen und startete einen Versuchsballon:

“Kon-ni-chi wa. Nihon ni Traction wa arimasu-ka? I found a link to your homepage on [www.tracbar.com](http://www.tracbar.com). Unfortunately, I couldn't read anything. Is your page about Traction Avants in Japan and do you have any information available in English? Domo arigato gozaimashta!  
Caspar Türlér, Citroën Traction Avant Club Switzerland”

Prompt kam die Antwort:

“Bon jour, kon-ni-chi-wa and thanks for your mail. Your japanese very nice. Sorry my page is not prepared in English. "Traction Avant" is introduction page of Saxophone quartet that we are forming. So I am concert saxophonist. And my quartet's name is "Traction Avant". It plays modern and contemporary music of 20/21th century. Its name from image of front-wheel drive. And André Citroën's spirit.

I have Citroën XM ('90) with various trouble. I have sufferings. But I enjoy it (including her troubles). I have seen Traction Avant in Japan's road only once. But I know very lot of Traction run on old Japanese roads in 1950's. Now, in Japan, Citroën (and old Citroën) parts are very very expensive, and very lack. If you know good parts shop that can ship to Japan, please help me. Thanks for your mail. Sorry my poor English.

Shin-ich Miyazaki, Classical Saxophonist, Chiba, Japan”

Es folgten noch weitere E-mails. Ich schrieb ihm, dass ich gerne eine CD dieses Quartetts mit dem Namen unserer Karossen hätte. Sie sei noch nicht soweit, meinte Miyazaki-san, aber im nächsten Jahr würde er mir seine geplante CD "Traction Avant - Traction à Vent" schicken. Ein (s)passender Titel für eine Bläserformation! Ausserdem scheint Shin-ich wirklich ein Citroën Fan zu sein. Unter anderem fand ich den hier abgedruckten Notenlauf auf seinen Seiten - eine feinfühlig Hommage an den berühmten Double Chevron und 'André Citroën's Spirit'. Nur nicht unterkriegen lassen, Stägeli uuf, Stägeli ab...



Mitte Oktober war die zweite Motorrevision fertig. Sie hatte zwar etwas gedauert, wurde aber zu meiner vollsten Zufriedenheit durchgeführt. Ohne näher darauf einzugehen, hier nur ein Detail: Es stellte sich heraus, dass jemand bei der letzten Revision völlig unpassende Ventilhalterbacken anbracht hatte (richtiger Name? Teil Nr. 451397). Jedes Ventil wird beim Auf- und Abgehen an seinem spitzen Ende von zwei kleinen eisernen Backen in Position gehalten. Da die richtigen, auf meine Ventile des 11D Motors passenden, längeren Backen wahrscheinlich nicht zur Hand waren, wurden die normalen Backen montiert, plus je ein O-Ringlein aus Hartgummi (!!), um die Länge ungefähr wett zu machen. Kein Wunder konnte ich mein Ventilspiel nie vernünftig einstellen!

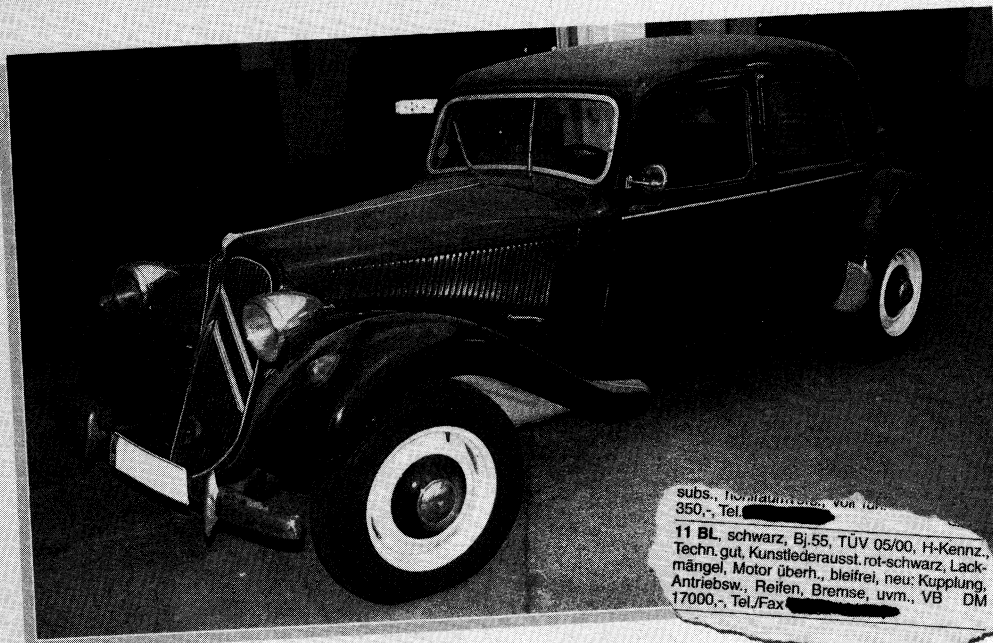
Nun bin ich daran, den Wagen süüferli einzufahren. Über die jüngste „Sonntagsausfahrt mit Schwiegermutter“ freuten wir uns alle drei wie Kinder, denn sie verlief pannenfrei - eigentlich ein Witz, wenn man bedenkt, dass wir grad mal 20 Kilometer gemacht haben. Anfangs des 20. Jahrhunderts wäre das noch eine Leistung gewesen, aber im 21. Jahrhundert? Doch es scheint wieder zu laufen, das Ding.

Nur muss ich mein Jahresbudget zum wiederholten Mal wesentlich nach unten korrigieren. Meine Frau hatte wohl recht als sie meinte, dass wenn ich so weitermache und Ihr Einkommen dann einmal unter „anderen Umständen“ wegfallen sollte, die weitere Zukunft nicht sehr rosig aussehen würde. Es stimmt mich nachdenklich, dass einem ein Hobby so ans Eingemachte gehen kann. Gibt es denn keine Möglichkeit, den Fünfer UND die Traktion zu haben?

Zum einen denke ich, dass ich realistisch gesehen eine Trennungsstrich ziehen müsste. Aus den Augen, aus dem Sinn, Traction à vent, fort mit dem Wind? Zum anderen, wahrscheinlich in völliger Verkennung der Lage, dass wir die anstehende Veteranen-Vorführung nächsten April locker überstehen werde, und im Sommer doch noch mit der richtigen Traction ins Mâconnais fahren können....

Caspar Türler





subs. Norddeutschl., von 1955  
350,-, Tel. [redacted]

**11 BL**, schwarz, Bj.55, TÜV 05/00, H-Kennz.,  
Techn. gut, Kunstlederausst. rot-schwarz, Lack-  
mängel, Motor überh., bleifrei, neu; Kupplung,  
Antriebsw., Reifen, Bremse, uvm., VB DM  
17000,-, Tel./Fax [redacted]

# Nachgehakt

Standgericht:  
Citroën 11 CV

**D**er Citroën Traction Avant ist eines der Automobile, die den Begriff Oldtimer perfekt interpretieren. Geschwungene Kotflügel, frei stehende Scheinwerfer und hoher Kühlergrill – der Fronttriebler ist ein Klassiker par excellence. Dank 23-jähriger Produktion und hoher Stückzahl zählt die Limousine mit dem Gangsterimage zu den erschwinglichen Schönheiten, einer wurde jüngst angeboten.

Das ausführliche Inserat macht neugierig. „11 BL, schwarz, Baujahr 1955, TÜV 5/00, H-Kennzeichen, technisch gut, Kunstlederausstattung rot-schwarz, Lackmängel, Motor überholt, bleifrei, neu; Kupplung, Antriebswellen, Reifen, Bremse und vieles mehr. VB 17.000 Mark.“ Informationen, die folgendes Szenario erwarten lassen: Hinfahren, ansehen, und auf Citroën-Pneus nach Hause rollen.



Das Cockpit ist optisch einwandfrei, ob alles funktioniert bleibt ungeklärt

„Jemand aus Bremen will morgen kommen und sich den Wagen ansehen“, lautet prompt das erste Statement des Verkäufers. Es folgt ein Gespräch, in dem sich die positive Erwartungshaltung nach unten relativiert. Der Vorgesitzter habe den 11 CV neu lackiert, das sei allerdings schon 15 Jahre her, erzählt der Anbieter. „Unten drunter ist er unbehandelt und morsch. Ab der Lackierkante fängt das Auto an zu blühen. Die Türen sind nicht durch, aber schon so'n bisschen angegammelt.“ Das klingt nach Arbeit, vor allem angesichts der Verhandlungsbasis von 17.000 Mark, die zumindest einen guten Dreier vermuten lassen sollte.

Immerhin sind die telefonischen Auskünfte umfassend und ehrlich. Wer jetzt genug hat, kann den Hörer auf die Gabel legen. Wer wei-

ter zuhört, erfährt den nächsten Dämpfer: „Der Wagen fährt nicht.“ Schuld sei die Benzinpumpe, die in ausgebautem Zustand funktioniert, aber eingebaut keinen Tropfen Sprit fördert. Die schnelle Ferndiagnose: Stoßel hin oder Nocken abgelauten. Beides sei jedoch nicht der Fall, erklärt der Verkäufer, das habe der Meister in der Werkstatt ihm gesagt.

Potenzielle 11-CV-Fahrer sollten sich spätestens jetzt noch einmal dem Kleinanzeigenteil in OLDTIMER-MARKT widmen und nach Alternativen suchen. Aber als Testkäufer folgt die Terminabsprache mit der abschließenden Frage nach dem Verkaufsmotiv: „Ich gebe den Wagen ab, weil ich umziehe. Er steht in einer normalen Tiefgarage, und wo ich künftig wohne, habe ich gar keine Garage mehr.“

Kein Parkplatz in Sicht. Rund 30 Minuten sind nötig, um im Zentrum der Großstadt eine Lücke zu finden. Kein guter Ort für Schrauber. Der Citroën-Besitzer ist nicht da, er stünde im Stau, sagt eine Mitbewohnerin. Warten. Zwanzig Minuten dauert's, bis er etwas abgeholt auftaucht. Zu Fuß gehen wir in die gegenüber liegende Tiefgarage. Ein paar Neon-Lampen verbreiten diffuses Licht. Noch einmal um die Ecke, da steht das Kofferrmodell – es wird so genannt, weil das vorher außen angebrachte Reserverad ab Juli 1952 unter einer Abdeckung verschwand.

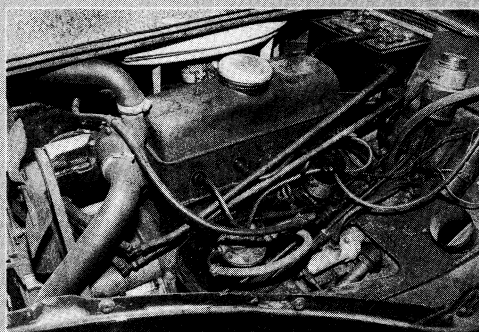
Eine dicke Staubschicht liegt auf dem Lack. Hier, so eingequetscht zwischen Wand und Nachbarauto, ist kein vernünftiger Blick möglich. Die Bitte, den Traktion Avant rauszuschieben, quittiert der Besitzer mit einem skeptischen Blick: „Wenn das mal geht.“ Die 30 Meter bis zur Einfahrt sind dank platter Pneu echte Schwerarbeit.

Wo soll die Inspektion anfangen? Allein die optischen Mängel reichen, um diese Seite zu füllen. Die Stoßstangen haben ihre Daseinsberechtigung mehr als erfüllt, sie sind zerbeult und verrostet. Lackmängel hieß es im Inserat – wer nur mit Steinschlagschäden und ein paar Macken rechnet, wird enttäuscht: Dieser Franzose benötigt ein komplett neues Make-up.

Es sind etliche Kleinigkeiten, die sich zu einem wenig freundlichen Gesamteindruck addieren. Richtiger Rost hält sich außen herum in Grenzen. Die empfindlichen Kotflügelendspitzen mit den Alu-Blenden sind ganz passabel, die Schweller und der Bereich rund um die Lüfterklappe ebenfalls. Dafür sind die vier Türen stark angegriffen. Noch kaschiert Lack die Rostnester, aber die Blasen kündigen von größeren Löchern. Zu den Macken und dem abgeplatzten Lack am Heck gesellen sich zwei überflüssige Bohrungen oberhalb der Schlussleuchten. Sie stammen von ehemals angebauten Käfer-Lampen. Zur Ehrenrettung: Darauf hatte der Mann telefonisch hingewiesen. Der Zustand des Interieurs ist bestenfalls befriedigend, die Türverkleidungen stehen an den Kanten stellenweise ab. Rund um das Heckfenster ist der Himmel so stark bewölkt, dass Ersatz her muss. Das originale Armaturenbrett und der sonst oft durchgerostete Fußraum sind als Pluspunkte zu verbuchen.

Im Souterrain leuchtet der Unterboden in rostbraun. Der restaurierte Tank ist ein echter Lichtblick, die hinteren Stoßdämpferaufnahmen sind in Ordnung. Neue Antriebswellen zieren die Vorderachse, doch der Lenktriest fördert ein deutliches Knacknen zutage. Ob es an den Spurstangenköpfen oder den ausgeschlagenen Bronzebuchsen der oberen Dreieckslenker liegt, lässt sich vom kalten Beton der Tiefgarage aus nicht präzise feststellen. Das anfällige Getriebegehäuse hat keine erkennbaren Risse.

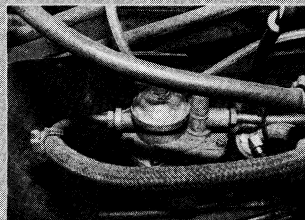
Wieder aufgetaucht, wird der Motor zumindest optisch inspiziert. Dass er überholt wurde, ist ihm nicht anzusehen. Der Krimmer ist ebenfalls ohne Risse, obwohl die Stützstange



Springt nicht an, soll überholt sein und gilt allgemein als robustes Triebwerk: der 60-PS-Vierzylinder



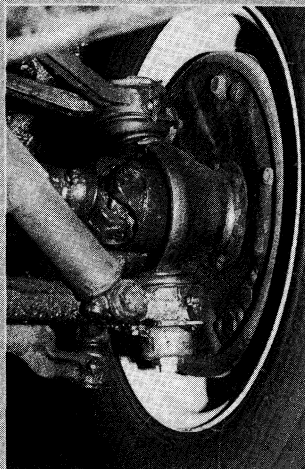
Oberhalb der Schlussleuchte ist ein zusätzliches Bohrloch zu erkennen



Die Spritpumpe als Ursache allen Übels: Sie fördert nur in ausgebautem Zustand



Der Himmel hängt nicht voller Geigen, sondern voller Arbeit



Neue Antriebswellen allein nutzen nichts, es knackt noch woanders im Gebälk

fehlt. Leider lässt sich das Getriebe nicht prüfen, laut Anbieter arbeitet es einwandfrei.

Mit einer Fußluftpumpe hat der Citroën-Eigner mittlerweile den Reifendruck erhöht, so dass der Rückweg ins Parkdeck angenehmer wird. Beim Preis tendiert der Verkäufer zu zwei Offerten: Ohne den Fehler an der Spritpumpe zu beheben, will er um die 14.000 Mark, ansonsten einen Tausender mehr. Damit ist das angebotene Exemplar eigentlich zu teu-

er. Wer sich die Beschreibung der Zustandsnote 4 durchliest, wird erkennen, dass dieses BL-Modell trotz einiger Neuteile ein klassischer Vertreter dieser Kategorie ist. Hier wirkt sich der (eingangs erwähnte) große Fahrzeugbestand günstig aus: Für das gleiche Geld gibt's sicher einen tauglicheren Traktion Avant. C'est la vie.

R. Jürgen Gößling

# SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

## SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN - Geschichte einer aussergewöhnlichen Firma

6. Folge: *André Citroëns Einstellung zum Rennsport, Rekordfahrten der Dreissigerjahre, spätere Rennen und Rallyes.*

André Citroën war eigenartigerweise kein Anhänger von Autorennen, obwohl der Sport ebenfalls ein prestigeträchtiges Werbemittel sein konnte. Seine Ablehnung begründete er damit, dass die Renntätigkeit keine brauchbaren Erkenntnisse für die Serienproduktion mehr bringe. Abgesehen von ein paar Rallyes, die werksseitig mit dem sportlichen B2 Caddy nach dessen Erscheinen in den Zwanzigerjahren gefahren wurden, gab es für lange Jahrzehnte keine offizielle Beteiligung mehr an Rennen und Rallyes. Im Gegenteil, die Firma verweigerte den privaten Fahrern jegliche Unterstützung. Die berühmten Rekordfahrten der Rosalies anfangs der Dreissigerjahre, die fälschlicherweise oft der Initiative André Citroëns zugeschrieben wurden, waren die Idee der Oelfirma Yacco. Citroën erfuhr erst durch die Presse davon. Peinlich war die Angelegenheit besonders deshalb, weil Citroën offiziell Mobiloil, ein Produkt des Yacco-Konkurrenten Société Vacuum Oil empfahl. Als die internationalen Rekorde im Verlauf der Fahrten in Monthléry dann dutzendweise fielen, blieb André Citroën allerdings nichts anderes übrig, als gute Miene zum bösen Spiel zu machen. Bis 1970 tauchten Citroën-Fahrzeuge nur noch in Privatteams auf. Häufig sah man vor allem Tractions bei Rallyes aller Art. Besonders erwähnenswert ist aber auch die Teilnahme zweier Franzosen mit einem 2CV an der Rallye Monte Carlo 1954, die in Oslo gestartet wurde. Bis 300 Kilometer vor dem Ziel in Monte Carlo führte diese Equipe in ihrer Klasse, verlor dann aber wegen eines Zündungsdefektes viel Zeit und damit auch den Klassensieg. 1965 begann der südfranzösische Citroënhändler Maurice Emile Pezous mit der Herstellung von kleinen Einplätzer-Formelrennwagen, die er nach seinen Initialen MEP nannte. Der X1 verfügte über einen 602ccm-Ami 6-Motor, der X2 erschien 1966 mit einem 848ccm-Panhardmotor. 1967 kreierte die Fédération Nationale des Clubs Automobiles in Frankreich die FORMULE BLEU für diese Fahrzeuge. 1971 erhielt der MEP X27 den GS-Motor mit 1015 ccm.

1959 war das Schlüsseljahr für die spätere offizielle Beteiligung Citroëns an den grossen Rallyes. Ein französisches Privatteam gewann mit einem ID 19 die Rallye Monte Carlo. Der Chef dieses Teams wurde von Citroën engagiert und begann, ein Werksteam zusammenzustellen, das sehr erfolgreich werden sollte, besonders in den harten afrikanischen Rallyes, wo die eher schweren und robusten Citroën gegenüber den späteren leichtgewichtigen Fahrzeugen anderer Marken besser geeignet waren. Eindrücklich war das Schlussklassement einer Marokko-Rallye, wo unter sieben ins Ziel gelangten Autos fünf DS 21 waren, oder das der Senegal-Rallye 1977, wo ebenfalls nur sieben Fahrzeuge ins Ziel kamen und die ersten fünf Plätze von CX belegt wurden. Anfangs der Siebzigerjahre wurde auch der sportliche SM für Rallyes eingesetzt, abgesehen von einem zweiten Rang in Marokko 1972 blieben die Erfolge aber aus. Schon kurze Zeit nach der Gründung der Rennabteilung setzte jedoch der starke Konjunktüreintrich ein, der Citroën schwer zu schaffen machte und Riesenverluste brachte. Das Budget der Sportabteilung wurde immer mehr zusammengestrichen. Umso erstaunlicher ist es darum, dass Citroëns Werbechef, der legendäre Jacques Wolgensinger, der bereits die Rallyes Paris-Kaboul-Paris und Paris-Persepolis-Paris veranstaltet hatte, 1972 noch die Möglichkeit hatte, das POP CROSS, das später in 2CV-Cross umbenannt wurde, zu lancieren. Die Firmenunterstützung für diese Crossserie, die in ganz Europa grossen Anklang fand, war allerdings relativ unbedeutend im Vergleich mit den kostenintensiven Rallyes. Das Patronat von Citroën dauerte bis Ende der Siebzigerjahre. Danach schrumpften die Cross-Aktivitäten merklich zusammen und beschränkten sich heute vornehmlich auf Frankreich. 1981 wurde die VISA-TROPHY ausgeschrieben und die besten beiden Fahrer wurden im folgenden Jahr zu Werksfahrern ernannt. Seit 1986 wird eine Vierradangetriebene Version des BX für Rallyes eingesetzt. Die Erfahrung hat mittlerweile gezeigt, dass die Ueberzeugung André Citroëns falsch war, dass aus der Renntätigkeit keine neuen Erkenntnisse für die Serienproduktion mehr gewonnen werden können.

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

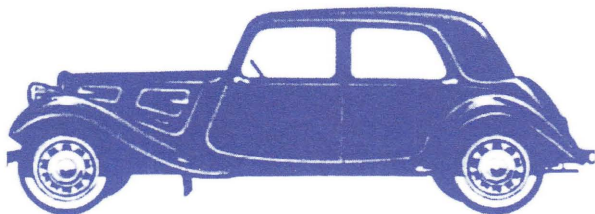
## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

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

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

---



### Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbefalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet etc. und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung überreicht bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

-----  
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 .....

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

---

PP  
4950 Huttwil

Bitte nachsenden  
ohne Adressmeldung



## Sens de la visite Citroën, une saga publicitaire

Exposition du 20 septembre 2000 au 28 janvier 2001

Union centrale des arts décoratifs  
Hélène David-Weill, président  
Bruno Suzzarelli, directeur général  
Béatrice Salmon, directeur des musées de l'UCAD  
Réjane Bargiel, conservateur du musée de la Publicité,  
commissaire de l'exposition

Scénographie de l'exposition et conception graphique :  
Studio Leroy Mutterer  
Montages audiovisuels : David Calvet  
Photographies : Laurent-Sully Jaumes/UCAD

Nous exprimons nos remerciements aux personnes qui, par leur généreux concours, ont permis la réalisation de cette exposition :

Madeleine Barnoud, Évelyne Bréjard, Josse Brunelle, Jean-Paul Cardinal, Pierre Costerg, Guillemette Delaporte, Thierry Devinck, Étienne Féau, Nicole Ferhani, Isabelle Gui, Jean-Claude Lannes, Annick Rouault, Josiane Sartre, Anne-Marie Sauvage, André Souchet, Barbara Spadaccini et tout particulièrement à M<sup>me</sup> Ariane Audouin-Dubreuil

Notre gratitude s'adresse également :

- à la Bibliothèque nationale de France, et à son président Jean-Pierre Angremy  
- au Musée national des arts d'Afrique et d'Océanie, et à son conservateur général Germain Viatte  
- à la Bibliothèque Forney, et à son conservateur général Anne-Claude Lelieur  
dont les généreux prêts ont permis la réalisation de cette exposition

Heures d'ouverture :

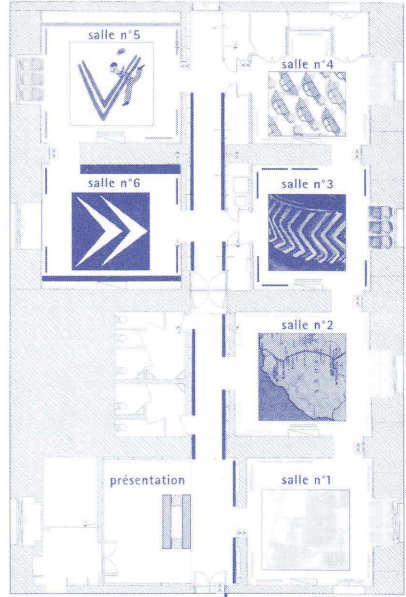
du mardi au vendredi de 11 à 18 heures  
samedi et dimanche de 10 à 18 heures  
nocturne le mercredi jusqu'à 21 heures  
fermeture le lundi

musée  
de la publicité



**CITROËN, UNE SAGA PUBLICITAIRE - MUSÉE DE LA PUBLICITÉ**  
107, rue de Rivoli - Paris 1<sup>er</sup> • DU 20 SEPTEMBRE 2000 AU 28 JANVIER 2001  
L'exposition a été rendue possible grâce au soutien d'AUTOMOBILES CITROËN

© Union centrale des arts décoratifs, 2000 • Directeur de l'édition et de l'impression: Anne-Marie Suzzarelli • Directeur de la vente: Jean-Pierre Angremy



- |   |  |
|---|--|
|  <b>salle n°1</b><br>1919-1935.<br>L'ère André Citroën :<br>oser et s'exposer                                    |  <b>salle n°4</b><br>1955-1970.<br>Arts graphiques et<br>publicité - l'art<br>fait vendre                   |
|  <b>salle n°2</b><br>1920-1931.<br>Les expéditions.<br>L'exemple de la<br>« Croisière noire »                  |  <b>salle n°5</b><br>1970-1990.<br>En avant<br>Citroën :<br>les années RSCG                               |
|  <b>salle n°3</b><br>1932-1937. Les<br>dernières réalisations<br>d'André Citroën et la<br>reprise par Michelin |  <b>salle n°6</b><br>1990-2000. « Vous<br>n'imaginez pas tout<br>ce que Citroën peut<br>faire pour vous » |

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**

**Druck:**

**Erscheinungsweise:**

**Auflage:**

**Abonnement:**

**Copyright:**

CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

420 Exemplare

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen

© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck mit Quellenangabe