

◦ CITROËN ◦



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

5/2003

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan 2003, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

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
Feldstrasse 6
8890 Flurns
P 081 733 13 80

Nord

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

West

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

Süd

Koni Fisch
Singsenstrasse 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

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
rbm01@bluemail.ch

Christoph Platzer

Sperstrasse 82
4057 Basel
P 061 692 38 09
cplatzer@balcab.ch

Walter Homberger

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

Hans Brunner

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

Peter Weber

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

Hans Eftlin

Grünaustrasse 37
3084 Wabern
P 031 961 37 53
G 031 963 66 66

Josef Burri

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

Redaktion

André Baumann

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

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

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

Sekretariat

Patricia Koch

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

Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

Walter Rey

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

Internet

Caspar Türler

Schloss-Strasse 26
8803 Rüschiikon
P 01 724 03 03
G 01 229 22 43
caspar.tuerler@swx.com

Rudolf Weber

Tagelwangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 01 333 28 50
weber.rudolf@weber-gubser.ch

Deko

Guido Soland

Bächtelmatt
6404 Greppen
P 041 460 24 86

Übersetzungen Korrespondenz Ausland

Yolanda König

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

Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Walter Homberger

Inhalt	1
Treffen und Termine	2-5
Rodage Hans Georg Koch	6/7
Mitglieder, Todesanzeige Beat Lämmli	8
Inserate	9/10
Internet André Baumann	11
Treffenbericht vom 21.9.03 in Badenweiler Hans Georg Koch	12-17
Treffenbericht Region Nord 19. Oktober 2003 Dübendorf Udo Kenkeli	18/19
Ein gelungener Anlass...er (Teil 1)	Caspar Türlér 20-22
Eine Traction beginnt in Polen ein neues Leben	Daniel Löhner 23/24
Technik: Kühler	Daniel Eberl 25/26
Buchtip	Caspar Türlér 27
Vor dem Schaden schon klug werden	Hans Georg Koch 28/29
Ausstellung Mulhouse	André Baumann 30
CITROËN News	André Baumann 31
Au revoir	André Baumann 32

Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Retrogarage

Christian Heussi

Kantonsstrasse 62

8854 Galgenen

Tel 055 610 35 70

Fax 055 460 32 22

Natel 079 236 75 11

chrheussi@datacomm.ch

www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen

Albert Schorta

Spechtweg 5

4552 Derendingen

Tel. 032 682 32 83

Natel 079 250 33 86

www.cta-service.ch

Garage und Ersatzteile

Frick Traction Avant AG

Glärnerstrasse 24

8805 Richterswil

Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile

Schelbli Grenzgarage AG

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel 071 657 24 33

Fax 071 657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile

Garage Ochsner

Hauptstrasse 82

8357 Guntershausen

Tel 052 365 22 00

Fax 052 366 20 40

garage.ochsner@datacomm.ch

TREFFEN UND TERMINE

25. Januar 2004	CTAC Generalversammlung 2004
25. April 2004	CTAC Treffen Region Ost
20. Juni 2004	CTAC Treffen Region Nord
7. Juli 2004	Abendausfahrt der Region Nord
12.-16. August 2004	13. ICCCR in Interlaken (CH)
28. August 2003	Familienbrätlen der Region Nord
26. September 2004	CTAC Treffen Region Süd

Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat
Region Nord	Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr (Tel. 052 346 12 94) jeden letzten Mittwoch der geraden Monate Jahresschlusshöck 13. Dezember 2003
Zentralschweiz	Neu: Stammtisch Zentralschweiz Der Stammtisch trifft sich im Restaurant zur Post in Willisau ca. 19.00-19.30 Uhr bei unserem Clubmitglied Hans Herzog Leuenplatz 3, 6130 Willisau 041 970 25 06 Auskunft: H.G. Koch (praesident@tractionavant.ch)
Allgemein	ACC Stammtisch Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

27./28. März 2004	OTM Fribourg
11./12./13. Juni 2004	70 Jahre Traction Avant, Dünnkirchen
1./2. Mai 2004	10. Citromobile in den Viehmarkthallen von Utrecht (http://www.citromobile.nl)
28.-31. Mai 2004	36. ACC-Pfingsttreffen am Bodensee

!!!!!!! aktuelle Daten auch immer auf www.tractionavant.ch !!!!!!!!

Redaktionsschluss für Heft 1/2004: 24. Februar 2004

**OLDTIMER
&
TEILE
MARKT**
Schweiz

27.+28. März 2004

Samstag 9.00 – 18.00 h
Sonntag 9.00 – 17.00 h
www.Oldtimer-Teilemarkt.com

Auf Wiedersehen
im
FORUM FRIBOURG

LANGENTHALER OLDTIMER TREFFEN 2004

Auf dem Flugplatz Bleienbach bei Langenthal

Freies Treffen für OldtimerfahrerInnen aller Marken
mit Autos und Motorrädern bis Baujahr 1974

Jeweils am letzten Sonntag im Monat!

25. April 30. Mai 27. Jun 25. Juli 29. August 26. September

Ab 10.00 Uhr Eintreffen der Oldtimer: 100 reservierte Parkplätze
bis 14.00 Uhr Gemütliches Zusammensein der BesucherInnen oder Zeit
für einen Aperó/Imbiss im Flugplatzrestaurant

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen mit Oldtimern
von A wie Adler bis Z wie Zündapp!

Für motorisierte Besucher ohne Oldtimer steht am Flugplatz das Parkhaus der Firma
Daetwyler gratis zur Verfügung.

1934-2004 : 70 ANS DE TRACTION AVANT CITROËN

11, 12 et 13 juin 2004

DUNKERQUE - MALO-LES-BAINS
DUNES DE FLANDRE



L'attraction,
c'est la Traction



1000 Tractions au bord de la mer ?



LA TRACTION UNIVERSELLE



LES AMATEURS DE CITROËN ANCIENNES



DUNKERQUE EN TORPEDO

Concentration de Tractions avant Citroën - Salon de l'auto 1934
Musée de la Traction - Bourse d'échanges

Visite des musées de Dunkerque - Promenades en groupes ...et en plus la mer !

Nos partenaires :

CLUB TRACTION AVANT NEDERLAND - CLUB BELGE DES ANCIENNES CITROËN - R.C.C.F. -
AMICALE CITROËN - CITROËN MANIA CLUB - AUTOMOBILE CLUB ANDRÉ CITROËN -
BELGISCHE OUDE CITROËN CLUB - TRACTION OWNERS CLUB - LES CHEVRONS DE L'AMITIÉ

INSCRIPTION à envoyer à **70 ANS DE TRACTION AVANT**, 326, rue de Zuydcoote, 59240 DUNKERQUE

Nom Prénom Adresse

..... Ville Code Pays

Tél. Fax E-mail

Modèle de véhicule Année Carrosserie

Ci-joint paiement **avant** le 15 février 2004 - 25 euros chèque mandat virement

Ci-joint paiement **après** le 15 février 2004 - 30 euros chèque mandat virement

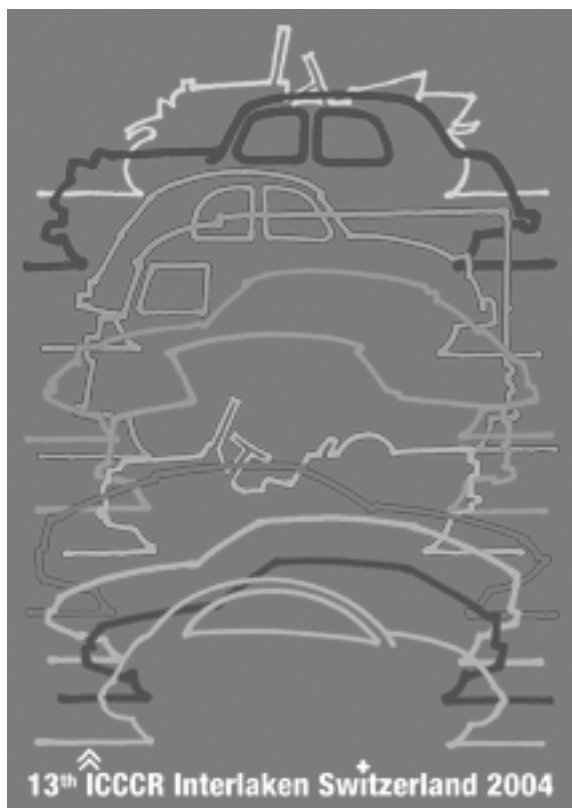
NOTA : vous recevrez par retour une confirmation d'inscription avec les tarifs préférentiels d'hébergement et repas que vous souhaitez réserver. Les participants arrivant sans réservation seront les bienvenus à Dunkerque. Ils comprendront toutefois que les prestations souhaitées ne seront possibles que suivant les places disponibles. E-mail : dunkerqueentorpedo@wanadoo.fr



13th ICCR Switzerland⁺

International Citroën Meeting, Interlaken, Aug. 13-15, 2004

www.iccr.org



RODAGE

Liebe Clubmitglieder

Wir nähern uns dem Ende des Vereinsjahres und das nächste Jahr wirft bereits einige Schatten voraus. Am Samstag 15. November 2003 hat sich der Vorstand zu einer Vorstandssitzung in Grosswangen eingefunden. Ich möchte euch darum über die intensiven Diskussionen und die daraus hervorgegangenen Entscheidungen und Vorschläge des Vorstandes an die Generalversammlung des CTAC informieren und euch auf die GV vorbereiten und die Hintergründe, die zu diesen Beschlüssen geführt haben, etwas ausleuchten. Ich kann nicht alle Details der Sitzung wiedergeben, beschränke mich daher auf das Wesentliche. Die erste Hälfte der Sitzung beschäftigte sich mit der Organisation der Clubleitung für das nächste und übernächste Jahr und der zweite Teil wurde zur Planung der verschiedenen Clubanlässe verwendet.



Damit wir an der Generalversammlung vom 25. 1. 2004 unsere neue Clubstruktur mit ausgezeichneten Zukunftsperspektiven präsentieren können brauchte es einiges Kopferbrechen und clevere Ideen.


Hauptsächlich der Rücktritt von André Baumann, unserem innovativen und stilbewussten Redaktor des Clubheftes der mit dieser Ausgabe sein 24. Heft in 4 Jahren herausgebracht hat, brachte die Vorstandsmitglieder vorerst ins Grübeln, da einerseits der hohe Standard des Clubheftes erhalten bleiben soll und sich andererseits bisher niemand freiwillig gemeldet hat, der sich zur Verfügung stellen würde, das Clubheft mit den heute unumgänglichen elektronische Mitteln so aufzubereiten, dass es durch die Druckerei übernommen und gedruckt werden kann. Während der länger dauernden Diskussion versprachen die Mitglieder der Organisationsgruppen, dafür geradestehen, dass von jedem Treffen auch ein entsprechender Bericht zu Händen des Clubheftes/Redaktors erstellt würde. Die Idee, auf das Clubheft zu verzichten oder nur noch 3 Ausgaben pro Jahr zu produzieren wurde von allen Vorstandsmitgliedern abgelehnt.

Ich meinerseits habe mir bereits im Jahre 2000 vorgestellt, das Präsidentenamt für eine Periode von 4 Jahren zu übernehmen und mich danach wieder anderen Aufgaben zuzuwenden, zum Beispiel dem Clubheft. Ich möchte also das Jahr 2004 noch als euer Clubpräsident vollenden und die Zeit nutzen, einen valablen Vizepräsidenten in seine künftigen Aufgaben einzuführen. Udo Kenkel, welcher gegenwärtig das Amt des Vizepräsidenten und des Kassiers in Personalunion ausübt, möchte nicht Präsident werden, sondern weiterhin die finanziellen Belange des Clubs betreuen, wie er das bisher auf äusserst professionelle Weise getan hat. Also stellte sich jetzt die Frage nach einer Person, die sich fürs nächste Jahr als Vizepräsident zur Verfügung stellen würde, um dann Anfang 2005 als Präsident gewählt zu werden. Auch hier schwiegen die meisten Teilnehmer der Sitzung vorerst, bis dann Walter Homberger aufstand und sein Interesse an der Vizepräsidentschaft ankündigte. Er nahm damit mir und allen anderen Anwesenden einen schweren Stein vom Herzen und die Stimmung der Sitzung stieg wieder merklich. Die Frage der Redaktion des Clubheftes war aber damit noch nicht gelöst. In Anbetracht der Zusicherung von Berichten aus den Organisationsgruppen, der tatkräftigen Unterstützung durch den Vizepräsidenten bei den Vereinsgeschäften und der Tatsache, dass ich jeweils selbst sowieso einen Anteil des Clubheftes schreibe, entschied ich mich,

im Jahr 2004 das Clubheft als Präsident und Redaktor selbst herauszugeben. Falls sich unsere heutige Planung der Entwicklung des Vorstandes realisieren lässt, möchte ich dann ab 2005 nur noch Redaktor sein und die Präsidenschaft an Walter Homberger übergeben.

Im zweiten Teil der Sitzung informierten Hans-Peter Rubitschon und Caspar Türlér über den aktuellen Stand der Vorbereitungen des 13. ICCCR in Interlaken. Wir waren uns alle einig, dass dieses Welttreffen in der Schweiz eine einmalige Gelegenheit sein wird, uns, unseren Club und unser Land im besten Lichte zu präsentieren. Wir möchten auf der äusserst erfolgreichen Präsentation am OTM in Fribourg aufbauen und einen substantiellen Beitrag zum Gelingen des 13. ICCCR leisten.

Einmal mehr wurde der Organisationsgruppe West, die Aufgabe zugedacht, die Federführung in der Organisation des Auftrittes des CTAC zu übernehmen. Die Region West wurde mit weiteren Vorstandsmitgliedern verstärkt und beauftragt, Ideen auszuarbeiten und diese an der Generalversammlung im Januar 2004 den Mitgliedern vorzustellen. Das Organisationskomitee ist später auf die Mitarbeit einer noch unbekanntenen Zahl von Mitgliedern angewiesen und ich bin überzeugt, dass wir in unserem Club neben denen, die immer dabei sind, auch einige neue Gesichter finden werden, die uns bei dieser wichtigen Aufgabe vom 13. bis 15. August 2004 unterstützen werden. Mit vielen Helfern verteilen sich die Lasten auf viele Schultern und die zeitliche Beanspruchung reduziert sich. Dies ermöglicht allen, einen grossen Teil der Zeit das Treffen geniessen zu können und nur eine kurze Zeit für eine bestimmte Aufgabe eingesetzt zu sein. Alles Weitere an der Generalversammlung!

Ich wünsche allen eine gesegnete Weihnachtszeit und bereits jetzt nur das Beste fürs neue Jahr. Ich freue mich mit euch auf ein Jahr mit vielen angenehmen Stunden zusammen im Zeichen des  .

Euer



Hans Georg Koch
Präsident CTAC

8215 Hallau, 29. Juli 2003

Wunderklingerstrasse 31

Beat Lämmli-Sauter

Dr. med.

15. 3. 1943 – 29. 7. 2003

In tiefer Trauer nehmen wir Abschied von meinem geliebten Ehemann, unserem lieben Papi, Bruder und Schwager. Er starb an den Folgen einer schweren Operation.

Hannie Lämmli-Sauter

Thomas Lämmli

Gabi Lämmli und Kaspar Müller

Susann Lämmli und Stephan Sonderegger

Vreni und Simon Fankhauser-Lämmli und Familie

Klaus und Sonja Lämmli-Geier

Uli Lämmli und Familie

Jürg und Monika Lämmli-Notter und Familie

Kathrin und Jürg Balsiger-Lämmli

Christian und Elisabeth Sauter-Frey und Familie

Werner und Elsbeth Sauter-Burkhard und Familie

Hans Jörg Meyer-Sauter und Familie

Der Trauergottesdienst findet statt am Dienstag, 5. August 2003, um 13.15 Uhr in der Bergkirche St. Moritz in Hallau.

Im Sinne des Verstorbenen gedenke man «MÉDECINS SANS FRONTIÈRES», PC 12-100-2.

A1050269

Der CTAC entbietet der Familie und den Angehörigen sein herzliches Beileid.

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



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



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



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

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



Retrogarage

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

"Traction Avant" CITROËN



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

Grosses Ersatzteillager

Albi Schorta
 Spechtweg 5
 4552 Derendingen

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

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

Zu Verkaufen

DS Sitze auf Holzunterbau für die Wohnung.
Zustand noch sehr gut, da seit 1976 in der Wohnung.



VP Fr. 650.-

Rolf Anliker, Frohbergstrasse 4, 8162 Steinmaur
Tel. G: 01 27 88 542, P: 043 422 04 18
E-Mail: Rolf.Anliker@audatex.ch

Zu Verkaufen

Citroen 11BL

Fahrgestell Nr. 534699

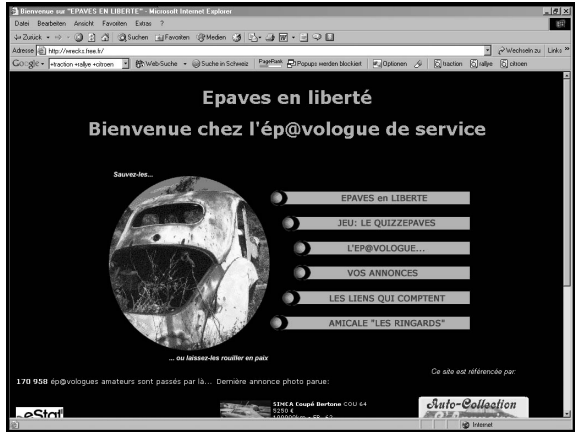
Farbe:	Bordeaux
1. Inverkehrsetzung:	01.01.50
Hubraum:	1911
Letzte Prüfung:	28. Juni 2002, Schwyz
KM:	44300
Zustand:	einwandfrei
Preis:	Fr. 28'900.--

E-Mail: goessiernst@bluewin.ch



<http://wrecks.free.fr/>

Eine Seite die nur Fotos von Autowracks zeigt. Traurige Bilder, insbesondere unter der Rubrik CITROËN...



<http://www.wirehub.nl/~tqdesign/citworld.htm>

Eine Linksammlung zum Thema Citroën, aufgelistet und sortiert nach Typen.



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

Albi Schorta ist nicht nur mit seiner Garage umgezogen sondern hat auch seine Homepage erneuert; unbedingt reinschauen !



Citroën Traction Avant Club Treffen vom 21.9.03 in Badenweiler

Zwanzig Minuten vor neun trafen wir in der Mitte der Bäumlihofstrasse, der langen Geraden zwischen Basel und Riehen, ein. Obwohl wir noch ziemlich zu früh waren, parkten bereits zwei Tractions am Treffpunkt. Zuerst die markante beige-schwarze Traction der Organisatoren, Bernadette und Ueli Meyer und dahinter ein Schwesterauto mit Luzerner Kennzeichen von Pia und Josef Burri aus Emmen.



Die Gipfeli waren schon da, den Kaffee brachten wir in den Thermoskannen mit und Bernadette präsentierte alles auf einem kleinen Campingtisch auf dem Radweg neben der Strasse. Nach und nach trafen die insgesamt 41 Teilnehmer in den 16 Fahrzeugen ein. Familie Stocker aus Malters kam mit ihrem sehr seltenen Citroën Visa Décapotable und Walter Gunzenhauser rauschte mit seinem hellgrauen Opel Olympia an, da seine Traction gegenwärtig zerlegt ist und auf den Zusammenbau wartet. Viele Clubmitglieder habe ich an diesem Anlass zum ersten Mal gesehen, andere wie Erika und Beat Scheidegger konnten wir seit langer Zeit wieder einmal bei uns haben.



In der milden Morgensonne eines der letzten Sommertage stellte sich eine gute Stimmung ein und der Erfahrungsaustausch floss munter bei einem Becher Kaffee.



Da später ein Bad in den Thermalquellen von Badenweiler vorgesehen war, verteilte Bernadette jedem Team ein Badetuch aus der Kollektion ihres neu eröffneten Bett- und Badezimmerwäschegeschäftes in Riehen. Inzwischen waren auch die letzten Angemeldeten eingetroffen und Ueli Meyer erklärte die Route des ersten Abschnittes durchs Kandertal bis zum Schloss Bürglen. Das erste Hindernis war der Zollübertritt nach Deutschland, und dann die diversen Baustellen ausserhalb von Weil.

Durch entsprechende Vorinformation erfolgte der Zollübertritt problemlos. Die freundlichen Zöllner winkten und liessen den Konvoi als ganzes passieren. Auch die Baustellen konnten flüssig durchfahren werden. Dann rollte der ganze Tross gemütlich über die gewundenen Strassen durch den Südschwarzwald, über Höhen, durch Wälder. Immer etwa wieder durch ein Dorf in dem sich spontan die Fenster öffneten und uns die Bewohner



ihre Freude durch Handzeichen übermittelten und schliesslich auch durch einige Rebberge, wo der Badische Wein wächst. Die Route verlief über sehr verkehrsarme Strassen, dadurch blieb die Kolonne immer zusammen und fuhr geschlossen auf dem Parkplatz beim Schloss Bürglen ein. Von hier konnte einzelsprungweise in den Schlosshof hinaufgefahren werden, um ein Parkchaos in den engen Verhältnissen des Hofes und rauchende Kupplungen in der steilen Auffahrt zu vermeiden.

Die Parkordnung unter den Kastanienbäumen erschien wirklich fürstlich, eine Umgebung wie geschaffen für unsere altgedienten aber immer noch äusserst munteren Zitronen.





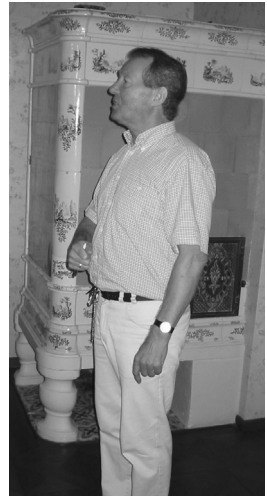
Als erstes gab es hier eine Besichtigung des barocken Wohnschlosses, die gleich vom Schlossverwalter des Bürglenbundes, Herrn Pfau, selbst vorgenommen wurde. Nach einer genauen Anleitung wie die Filzpantoffeln zur Schonung der Parkettböden angezogen und festgebunden werden mussten, erzählte er die Geschichte dieses vollständig (inklusive Mobiliar) erhaltenen Schlosses. Sein Vortragstil und die Stimmlage erinnerten mich stark an Käp'ten Blaubär aus der Sendung mit der Maus und sowohl das Gelächter wie auch

der Applaus bewiesen, dass es eine Gaudi für die Zuhörer war.

Leider konnten wir das für mich interessanteste Detail dieses Schlosses nicht ansehen, da der Dachboden nicht zugänglich war. Dort steht nämlich eine Turmuhr, die nicht nur die Zeiger in der Mitte der Fassade antreibt, sondern auch ursprünglich sieben Deckenuhren in den verschiedenen Salons über bis zu 27 m lange Achsen und Winkelgetriebe. Offenbar war schon in damaliger Zeit dafür gesorgt, dass im ganzen Haus eine einheitliche Zeit galt.



Wir betrachteten eine grosse Zahl von Gemälden und Portraits bis hin zur berühmten Kaiserin Maria Theresia, es würde aber den Rahmen sprengen, das ausgewiesene Fachwissen unseres Führers hier vollständig wiederzugeben. Nicht vergessen möchte ich auch die wunderbaren Porzellan-Kachelöfen, die in den einzelnen Räumen eingebaut sind und vom Gang aus befeuert werden können.



Zum Abschluss des Rundganges besuchten wir die Schlosskapelle, die noch vom Duft der Lilien erfüllt war. Aufgrund

der Dekoration muss hier am Vortag eine Hochzeit stattgefunden haben. Speziell wurde auf den barocken Altar hingewiesen, der die drei Könige zeigt, wie sie dem Christkind ihre Geschenke bringen. Die Anordnung von Maria mit dem Kind und den drei Königen ist einzigartig in der Kunstgeschichte.

Jetzt durften wir die Filzpantinen wieder ausziehen und in die Körbe zurücklegen. Mit rauchenden Köpfen und ziemlich hungrig begaben wir uns zum Schlossrestaurant, wo uns Frau Rösch, die Wirtin, mit dem Mittagessen schon erwartete.

Nach einem knackigen Salatteller mit Zitronenessigsauce gab es Eiernudeln und ein feines Kalbsragout zum Mittagessen. Dazu genossen wir einen einheimischen Rosé, der den typischen süßen Geschmack des Badischen Weines entfaltet. Von der Ter-



rasse des Restaurants genossen wir beim Essen die Aussicht auf die Rheinebene, das nahe gelegene Elsass und die auf der anderen Talseite aufsteigenden Vogesen mit dem Grand Ballon und dem aus dem 2. Weltkrieg berühmten Hartmannswilkeupf.

Nach dem Essen versammelten wir uns wieder im Schlosshof bei unseren Fahrzeugen und einer nach dem anderen verließ das Tor in Richtung der steilen Abfahrt. Unten wurde wieder aufkolonisiert und unter der kundigen Führung des Spitzenfahrzeugs von Ueli Meyer fuhren wir die kurze Strecke nach Badenweiler.

Die Fahrzeuge wurden rund um den Brunnen des zentralen Platzes sternförmig aufgestellt. Schon erwarteten uns Herr Schmid, und Herr Gfell von der Badenweiler Tourismus GmbH und führten uns zuerst rund um die Schlossruine Badenweiler zum so genannten „Vogesenblick“, wo wir die sensationelle Aussicht aus einer etwas veränderten Perspektive erneut genießen konnten. Durch den Kurpark ging es dann





weiter zu den römischen Thermen an dessen Eingang uns Herr Schmid einen Überblick über die Geschichte des Kurortes und das heutige Angebot gab. Jedes Team erhielt eine Tasche mit Dokumentationsmaterial, einer Flasche badischem Wein und zwei Eintrittskarten für die Cassiopeia-Thermen.

Bevor es aber zum Badeplausch kam, führte uns Herr Gfell durch die

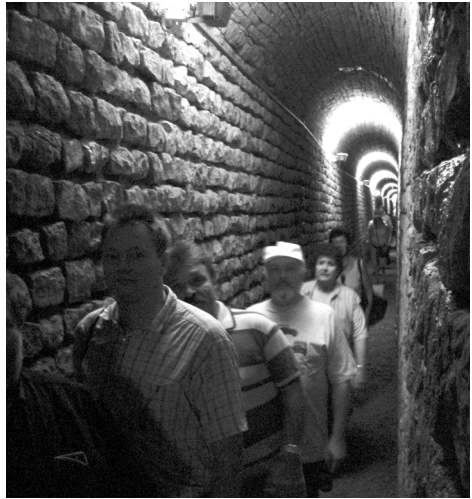
Römischen Thermen aus dem zweiten und dritten Jahrhundert unserer Zeitrechnung. Mit grosser Fachkunde erklärte er uns die römische Badekultur, die streng nach Geschlechtern getrennt ablief. Aus diesem Grund ist der Grundriss dieser römischen Ruine auch streng symmetrisch und in der Mitte vollständig getrennt. Eine Seite war den Männern, die andere Seite den Frauen vorbehalten, da damals immer nackt gebadet wurde. Als besonderen Leckerbissen führte uns Herr Gfell am Schluss durch den Abwasserkanal unter der Ruine durch, wo wir das kühle und feuchte Klima an diesem heissen Spätsommertag genossen.

Hier endete das geführte Programm des Citroën Traction Avant Clubs. Die Mehrzahl der Teilnehmer zog es jetzt zum wohlverdienten Bad im Thermalwasser. Die anderen spazierten durch den Park zurück zum Fahrzeugpark, wo sich eine grosse Anzahl Kurgäste an den Tractions erfreute und von ihren eigenen Erfahrungen und Erlebnissen mit diesen Autos erzählten und diskutierten. Das Publikum war vom Alter her prädestiniert und



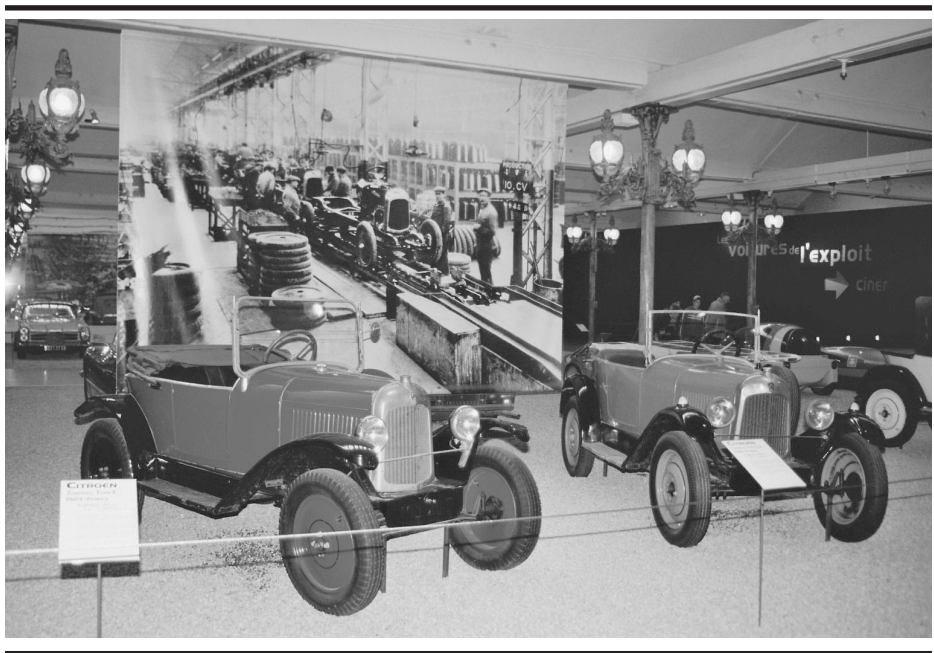
passte ausgezeichnet zur Epoche unserer Fahrzeuge. Die zahlreichen positiven Bekundungen zeigten eindrücklich, dass die Kurgäste ebenfalls Gefallen an unserem Treffen hatten.

Wir danken den Organisatoren Bernadette und Ueli Meyer für diese ausgezeichnete Idee und für die perfekte Organisation zusammen mit Frau Schröder von Badenweiler. Ebenfalls danken wir Herrn Pfau für die Führung auf dem Schloss Bürglen und Frau Rösch vom Schlossrestaurant Bürglen und ihrer Mann/Frauschaft für die ausgezeichnete Bewirtung. Einen wesentlichen Teil zum guten Gelingen haben auch Herr Schmid und Herr Gfell von der Badenweiler Tourismus GmbH beigetragen. Auch Ihnen sei hier herzlich gedankt.



Die Fotos wurden von Fritz Müller aus Gelterkinden und von mir aufgenommen.

Hans Georg Koch
Präsident
Citroën Traction Avant Club



TREFFEN

Region Nord 19. Oktober 2003 Dübendorf

Bei diesem Treffen wollte ich dabei sein !

Im Klartext heisst das, 05,45 aufstehen und den Schlaf unter der Dusche ertränken. Die Anreise wie immer standesgemäss. Die Traction schnurrt vertraulich Richtung Zürich. Der Kaffeehalt unterwegs dient mehr den Insassen als der Citroën. Pünktlich rollen wir auf den Treffensplatz ein. Fliegermuseum Dübendorf.

Ich war noch nie in Dübendorf geschweige denn im Fliegermuseum. Herzlich wurden wir begrüsst. Uns zog es an die Wärme ins Innere des ehrwürdigen Gebäudes. Bei Kaffee und feinen Gipfeln durften wir noch viele treue Citroënisten begrüssen. Sogar Louis Krähenbühl aus Mexiko war anwesend. Hans-Georg hatte Besuch aus Irland mitgebracht. Wir waren wie immer international.

In mehreren Gruppen eingeteilt ging es in die Schatzkammer. Wir hatten einen sehr gut informierten Insider als Gruppenführer erwischt. Der Mann war eine wandelnde Geschichte vom Fliegermuseum Dübendorf. Sehr beschlagen und kompetent führte er uns, nach meiner Meinung die kürzesten zwei Stunden an die ich mich erinnern kann, durch die riesige Ausstellung.

Wir durften einen Helikopterspezialisten in Reinkultur erleben. Also ich hatte das Gefühl solch ein Ding kann ich nun fliegen. Ausprobieren werde ich dies natürlich nicht. Der erste Schweizer-Armee-Helikopter und ein Modell des Super-Pumas ergaben ein tolles Foto. Zwei Welten und Dimensionen treffen aufeinander. Unser Museumsführer (Herr Zbinden) wusste zu jeder Maschine eine packende Geschichte zu vermitteln. Das machte die Information sehr spannend und reichhaltig. Woher sollte ich sonst erfahren, dass der grosse Propeller einen kleinen Propeller für die Benzinförderung antreiben würde. Und das Ganze noch mit dem erzeugten Wind des grossen Propellers. Also ohne Übersetzung oder Transmission.





Diese und viele Informationen mehr, machten die Führung zu einem unvergesslichen Anlass. Alles kann man nicht bei einem einzigen Besuch erfahren. So viel geht in keinen Kopf hinein. Das musste selbst unser Chauffeur Hans Ettlín fest stellen.

Das schmackhafte Mittagessen konnten wir im Restaurant geniessen und die nötige flüssige Erfrischung in Form von „roten Fliegersaft“ sorgte für die nötige Stimmung. Schon bald ging es weiter.

Eine ausgeklügelte Route führte uns durch eine liebeliche und zauberhafte Gegend des Kantons Zürich, so dass meine eigene „Landkarte“ neu gezeichnet werden musste. Das Ziel war Illnau, genauer gesagt das Stammlokal der Region Nord. Hier stärkten wir uns mit einem Kaffee und Kuchenstopp. Und schon bald musste die Riesenkarawane den Heimweg antreten.

Auf unserer Rückfahrt nach Bern haben wir noch intensiv über dieses letzte Treffen im Jahr 2003 gesprochen. Den Organisatoren Ruedi Jutz, Hans-Peter Rubitschon und Peter Weber an dieser Stelle ein riesiges Dankeschön.

Udo Kenkel



MITGLIEDER

Ein gelungener Anlass...er (Teil 1)

Seit sich in unserem Clubheft die Fortsetzungsgeschichten von Nichtrauchern und Aschenbechern zum Renner entwickeln, überlege auch ich mir, nicht bloss abgeschlossene und voll recherchierte Berichte einzusenden. Der nach Artikeln dürstende André – welcher seine Arbeit über Jahre ausserordentlich gut gemacht hat und nun den Stafettenstab verdiensterweise dem nächsten Enthusiasten übergibt – und die Clubgemeinschaft hat vielleicht mehr davon, wenn Artikel in Teilen ins Heft gelangen. Dies aus mehreren Gründen. Erstens sind sogenannte „Cliffhanger“ – also das spannende in-der-Schwebe-halten, wie es wohl weitergehen mag – ein bewährtes Mittel, die Leserschaft zu fesseln. Wir alle kennen das, seit wir als Knirpse Mickey-Mouse Heftchen verschlungen und für die Fortsetzung der Abenteuer bis zur nächsten Woche warten mussten. Zweitens ist in meinem Fall der Redaktionsschluss schon abgelaufen, aber vielleicht kann ich mit dem ersten Teil der Story doch noch das Dezemberheft füllen helfen. Und drittens mache ich noch immer gerne analoge Fotos. Die Bilder zum Bericht werde ich also im zweiten Teil nachliefern, denn erst muss der Film vollgemacht und entwickelt werden.

Ihr fragt, um welchen Anlass es denn nun eigentlich ging? Nun, wie der Zufall es will ruft mich Ende Oktober Richard Sheil aus Dublin an, er komme für eine Woche für ein Training zu Novartis nach Basel. Der eine oder andere erinnert sich vielleicht an meine Übersetzung von Richards Abenteuer mit dem Riss im Motorblock („ein irischer Crack“, Heft2/2002)

Eine Woche später steht er um 19h am Sonntagabend vor unserer Tür und zeigt uns beim Nachtessen Bilder seines Hauses in Clontarf, welches gerade im Umbau ist. Die Familie mit 4 Kindern hat für einige Woche zum Schwager ausziehen müssen, es herrscht ein Tohuwabohu auf der Baustelle, überall liegt Staub von Mauerdurchbrüchen, es tropft durchs Dach, die bestellten Türen kommen nicht.... aber alles dient einem guten Zweck: dem Anbau einer geräumigen Garage für die Traction!

Ich nicke verständnisvoll und schiele zu meiner Frau herüber... Richard erzählt weiter, dass er zur Erreichung der neuen Garage zwischen seinem und dem Nachbarhaus durch ein Couloir fahren muss, welches nur gerade 15cm breiter als seine französische Normale ist. Wir erörtern die Möglichkeit einer Schienenführung... doch schon bald heisst es Bettchen gehen für unsern Junior und noch ein Stunde Autobahnfahrt nach Basel für unseren Gast. Wir beschliessen, uns je nach Wetter und Arbeitsanfall nochmals am Mittwoch zu treffen, denn abends ist bei uns Räbeliechtliumzug, also eine schweizerische Variante des ursprünglich irischen Brauches Halloween.

Glücklicherweise können wir es beide so einrichten, dass wir um am Mittwoch um 16h zu einer kleinen Tractionfahrt starten. Allerdings habe ich in der Tiefgarage wiederum etliche Mühe, die gute alte Lady zum Leben zu erwecken. Der Anlasser dreht zwar, aber der Motor will nicht anspringen. Ich ziehe die Briden der Benzinschläuche vor und nach der Pumpe an, heble am Choke, trampe am Gaspedal.. immer noch keine Besserung, und die Batterie will nach dem zehnten oder zwölften Mal kaum noch. Also drohe ich mit dem 12V-Jumpstarter und versuche es vor dem Anschluss noch ein letztes Mal... siehe da, es zeigt Wirkung!

Es kann also losgehen, und wir fahren gemächlich Richtung Seepromenade, fahren am Bürkliplatz zwischen Kerzenziehen und Expovina hindurch und parkieren passenderweise vor dem Standesamt beim Fraumünster. Passend für die Traction als beliebtes

Heiratsfahrzeug eben.

Richard ist begeistert von der schönen mittelalterlichen Architektur und lässt sich am Paradeplatz ins Geheimnis der „hot chestnuts from the south of Switzerland“ (Marroni) einführen: im Gegensatz zu Irland werden sie bei uns nicht einfach in heisse Kohlen geworfen, sondern im Dampf gegart, was sie weicher im Biss macht. Bei Teuscher gibt's Schokolade für die Daheimgebliebenen, und auf dem Lindenhof, dem alten Römerkastell und Aussichtspunkt, schauen wir dem Grüppchen von Spielern zu, die kindsgrosse Schachfiguren vor sich herbewegen.

Die Schipfe und der St. Peter sind weitere prächtige sight-seeing Punkte, und schon steigen wir beim Eindunkeln wieder ein, um an Waldmanns stolzem Bronzepferd und dem Grossmünster vorbei übers Bellevue den See hinunter zu tuckern. Mir schwebt nämlich eine kleine Überraschung vor: die Traction per Fähre über den See zu bringen, statt andernorts im Pendlerstau stecken zu bleiben.

Richard hat für die Heimfahrt das Steuer übernommen und sagt immer wieder, wie ruhig der Motor laufe, v.a. mit vier Gängen, und dass die Traction sehr angenehm anspreche und antiker klinge als seine. Ob es wohl am nicht-rostfreien Auspuff liegt? Allerdings findet er die Beleuchtung im allgemeinen etwas dürrftig, denn er ist sich mit 12V eine hellere Armaturen- und Strassenausleuchtung gewöhnt. Mir kommen die Anzeigen zwar auch eher dunkel vor, aber ich tue das lässtig ab mit einem Vergleich der klotener Süd-anflüge bei Nebel; bei mir sehe es immer etwas wie beim „Blindflug“ aus.

Es beunruhigt uns nicht weiter und ich konzentriere mich stattdessen darauf, dass Richard nicht zu weit links fährt und die für ihn ungewöhnliche Schaltreihenfolge (von 1 links unten nach 4 rechts oben) einhält – man kann fast fühlen, wie sein Hirn vertraute Zusammenhänge neu ordnen muss...

Kurz darauf erreichen wir in Meilen den Parkplatz der Fähre, welche uns nach Horgen bringen soll. Das Schiff ist noch mitten auf dem See, also stellen wir uns in die Warteschlange und stellen den Motor ab. Dem geneigten Leser „schwanz“ es bereits...

Die Fähre (die in unserem Fall tatsächlich „Schwan“ heisst) legt an und wir freuen uns schon, von einem buchstäblichen „moteur flotant“ übers Wasser getragen zu werden. Die Reihe vor uns setzt sich in Bewegung und plötzlich fragt Richard beunruhigt „er (= äh)... why can't I start the engine?“ Tatsächlich tut sich beim Zug am Anlasserkabel rein gar nichts. Kein Kratzen, kein Ton, keine Bewegung. Richard zieht noch einmal kräftig, so dass sich aus der Beifahrerperspektive schon die blecherne Armaturenkonzole vor- und zurückbiegt. Flugs springe ich heraus, öffne den Flügel und versuche den Anlasser am Kabelende zu bewegen. Vorne schreit der Kontrolleur, hinten dran hupt es...natürlich passiert das genau immer dann, wenn man es am wenigsten gebrauchen kann – „g'lunge“, kann man da nur ironischerweise sagen!

Also schieben wir die Légère prustend Richtung Schiff, und ich gebe Richard die Anweisung, er solle doch den zweiten Gang einlegen und es versuchen – hoppla, hopp, das klappt ja!

Der Einweiser auf der Fähre rät, den Motor doch laufen zu lassen für die 7 Minuten Fahrt nach Horgen. Wir sind beide erfreut und Richard gibt lachend zu, er habe zuerst Skrupel gehabt von wegen Anstossen einer Traction... doch die ID-gearbox sei natürlich viel weniger anfällig, was ihm erst nachher wieder in den Sinn gekommen sei.

Unter den belustigten Blicken der bei frostiger Seeluft in ihren Autos verbleibenden Fahrgästen machen wir uns mit der Taschenlampe unter die Hauben. Ein nochmaliges Ziehen am Anlasserkabel bei laufendem Motor lässt ihn langsamer drehen (d.h. es wird Strom abgezogen), doch der Anlasser dreht nicht. Richard verlangt nach einem 13er

oder 12er Schlüssel und fummelt am quadratischen Plättchen am Ende der Anlasserachse herum. Dieses sollte sich eigentlich auch drehen, und er kann es auch einmal lösen, doch beim dritten Versuch steckt es wieder fest. Wir haben nicht viel mehr Zeit, als uns im Dunklen die Finger an heißen Motorteilen zu verbrennen – schon legt die Fähre wieder an, und wir hottern am vorderen Ende heraus. Auf der Seestrasse zeigt sich dann, dass wir offensichtlich nicht genug Strom haben, der Motor dreht ungeduldig und die entgegenkommenden Automobilisten „zünden uns an“ mit ihren Scheinwerfern. Tatsächlich flackert der in der Schweiz vorgeschriebene blaue Fernlicht-Indikator nur noch bei hohen Touren auf....

Werden es die beiden unentwegten Tractionisten zurück in den heimischen Hafen schaffen? Muss der Autor wegen abermaliger Traction-Reparaturrechnungen sein für Weihnachtsgeschenke reserviertes Budget in den Wind schreiben? Ist das Problem vielleicht ganz einfach zu lösen? Oder ist gar die Teilnahme dieser 11BL am ICCCR gefährdet? Zu welchen Abklärungen rät Ihr dem Autor aus Eurer Erfahrung? Schreibt ans Clubheft und lest die Fortsetzung in der nächsten Ausgabe!

Herzliche Grüsse,
Caspas Türlar



Eine Traction beginnt in Polen ein neues Leben

Es geht um die Traction mit dem beschädigten Heck, die in einer Autoeinstellhalle das Opfer eines unabsichtlichen „Attentats“ wurde. Ihr kennt die Geschichte, sie ist im Clubheft 2/2003 erschienen („Der Besuch der alten Dame“). Ich möchte nun über die **Fortsetzung** berichten. Jarek Stepien, der glückliche neue Besitzer, hat nämlich meine Partnerin Trudi und mich im Juli 2003 zu sich nach Polen eingeladen. Er wohnt in Gredzina (nahe bei Breslau) auf dem Land. Die Reise nach Polen mit dem Auto (in unserem Fall nicht mit der Traction sondern ganz profan mit dem Picasso) ist allein ein Erlebnis. Wir reisen jeweils in drei Etappen und haben schon viel Sehenswertes kennengelernt.

Wir haben also Jarek und seine Traction besucht. Er hat ihr inzwischen einen eigenen „Stall“ gebaut, und sie hat sich, wie ihr auf den Bildern 1 und 2 sehen könnt, gut in die Familie eingelebt. Allerdings gab es da einen Zwischenfall, als Jarek's Traction vorübergehend in die Hände zweier jugendlicher Gangster fiel (Bild 3). Sie ist aber in der Zwischenzeit wieder bei ihrem rechtmässigen Besitzer.

Ich habe das Auto selbst gefahren und konnte mich überzeugen, dass es mechanisch gut „zwäg“ ist. Was ihr beschädigtes Blechkleid hinten betrifft, so befindet sie sich schon auf dem Weg der Besserung. Gerade als wir dort waren, hatte sie den kaputten Kofferdeckel abgestossen (Bild 4), und man sieht deutlich, dass der neue Deckel schon nachgewachsen ist.

Einmal mehr sind Trudi und ich von Jarek sehr herzlich empfangen worden. Wir kennen inzwischen schon die ganze Familie Stepien und auch einige Freunde von Jarek. Jarek ist ein ausgezeichneter Koch und hat uns kulinarisch nach Noten verwöhnt. Wir möchten uns auch an dieser Stelle bei ihm ganz herzlich für seine Gastfreundschaft bedanken.

18. September 2003

Daniel Löhner





Kühler (Daniel Eberli)

Eine Temperatur von 80 - 90 Grad Celsius ist bei hochsommerlichen Temperaturen normal. Wenn's dann gegen die 100 Grad geht, wird's kritisch.

Im Gegensatz zum modernen Alltagswagen, der ein Expansionsgefäss mit Druckventil haben dürfte, so dass das System wie ein Dampfkochtopf funktioniert, somit also das Wasser infolge des entstehenden Drucks auch über 100 Grad im flüssigen Zustand bleibt, hat die Traction ein offenes, druckfreies Kühlsystem.

Bei Pässefahrten nimmt mit zunehmender Höhe der Luftdruck ab - und damit der Gegendruck zum Wasserdampf. Somit sinkt die Siedetemperatur, so dass das Wasser auch bei weniger als 100 Grad verdampft. Wenn es nun beim Überlauf unter der Traction während der Fahrt fröhlich blubbert, entschwindet das Wasser, ohne dass der Fahrer etwas davon merkt. Und je weniger drin ist, desto schneller verdampft der Rest. Wenn dann auf der Passhöhe zum „Gipfelphoto“ angehalten wird, steigt die Temperatur nochmals, weil Wasserzirkulation und Fahrtwind wegfallen, der Motorblock aber immer noch sehr heiss ist. Ein Zischen auf der rechten Seite des Kühlers beim Überlauf zeugt davon, dass Wasserdampf aus dem Kühlsystem entweicht.

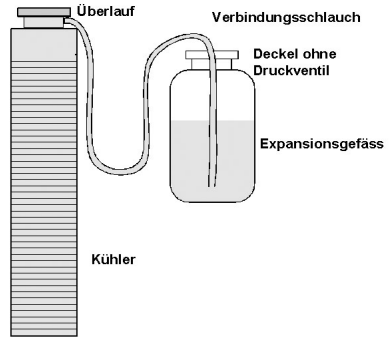
Fehlendes Wasser sollte nur bei abgekühltem Motor ersetzt werden, um einen Temperaturschock zu vermeiden. Somit also den Kühlwasserstand bereits vor dem Antritt der Fahrt überprüfen und ergänzen. Im Notfall bei laufendem Motor ganz langsam Wasser nachgiessen, damit es gleich mit dem heissen vermischt wird.

Achtung: Der Kühlerdeckel ist sehr heiss und könnte unter Druck stehen!

Wie kann bei heisser Witterung die Motorentemperatur tief gehalten werden?

- Sofern vorhanden, im Sommer den Thermostaten entfernen. (Ein Thermostat kontrolliert die Wassertemperatur und verhindert, dass der Motor zu kühl gefahren wird. Er verhindert bei einer Talfahrt, dass sich der Motor zu schnell abkühlt und verbessert die Heizleistung - wenn überhaupt eine Heizung vorhanden ist. Auf der anderen Seite behindert er die Wasserzirkulation auch in ganz geöffnetem Zustand und kann so zu einer Überhitzung des Motors beitragen.)
- Ausbau des Bleches zur Luftführung für das Heizungsrohr (sofern vorhanden).
- Kühlerreinigung und eventuell Einbau eines Elektrolüfters sind weitere mögliche Massnahmen zur Senkung der Wassertemperatur.
- Einbau eines Expansionsgefässes. Dieses sammelt das Wasser, welches über den Überlauf verschwindet. Kühlt das Wasser wieder ab, wird es durch den entstehenden Unterdruck wieder zurückgesogen. Somit ist der Kühler immer voll bis zum Rand, so dass das Volumen an Kühlwasser grösser ist. Dazu auf dem Abbruch ein geeignetes Gefäss suchen (z.B. Volvo hat ein schlankes, längliches, welche auch bei einem Lé-gère rechts vom Kühler montiert werden kann. Grössere Gefässe finden zum Teil Platz im Bereich der rechten Spritzwand.) Dazu unten beim Überlauf einen Schlauch anbringen, welcher entweder beim Expansionsgefäss unten angebracht wird, oder aber von oben durch den Deckel bis zum Grund des Gefässes geführt wird, so dass das Ende immer im Wasser liegt. Kühler auffüllen und Deckel dicht verschliessen, damit keine falsche Luft angesogen wird. Ich empfehle dringend, ein allfälliges Druckventil beim Expansionsgefäss zu entfernen, damit das Kühlsystem ohne Druck arbeitet.

Ansonsten steigt die Belastung für die Zylinderkopfdichtung und für die Schläuche, was zu weiteren Problemen führen kann. Besteht kein Hinweis auf eine defekte Zylinderkopfdichtung, so lässt man das Kühlerwasser auch während längerer Standzeiten im System. Voraussetzung ist, dass dieses einen handelsüblichen Frostschutz enthält. Den Frostschutz lassen wir auch im Sommer im Kühlerwasser: Er reduziert die Kalk- und Schlammabildung.



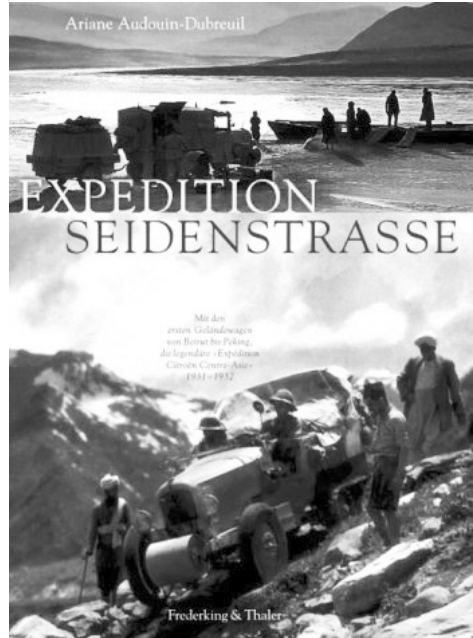
(Weihnachts-) Geschenktip: Expedition Seidenstrasse

Ein neuer, deutschsprachiger Bildband über die „Croisière Jaune“. Von Ariane Audouin-Dubreuil. 191 Seiten, gebunden mit Schutzumschlag. Verlag Frederking & Thaler. Erscheinungsdatum: September 2003. ISBN: 389405624X. Preis im Buchhandel: ca. 88.- CHF.

Im April 1931 machten sich zwei ungewöhnliche Karawanen mit dem gemeinsamen Ziel Kaschgar auf: Die »Croisière Jaune«, der kühne Versuch, erstmals mit Geländewagen quer durch Asien bis nach China vorzudringen. Das Buch erzählt die atemberaubende Geschichte des ehrgeizigen Unternehmens, illustriert mit einem reichhaltigen Schatz von bisher unveröffentlichten Fotos. In Frankreich gilt diese Pionierleistung von Citroën als eines der grössten Abenteuer des 20. Jahrhunderts. Im deutschen Sprachraum ist die »Expédition Citroën Centre-Asie« bislang nur unter Fans bekannt. Die wagemutige Tour auf den Pfaden der legendären Seidenstrasse sollte nicht nur die Leistungsfähigkeit der Citroën-Fahrzeuge beweisen, sondern auch wissenschaftliche Erkenntnisse bringen. Die französische »Société de Géographie« schickte Fotografen, Filmemacher, Ethnologen, Maler, Archäologen, Journalisten und Geologen mit

auf die Reise. Die Weltwirtschaftskrise, politische Unruhen, Revolutionen, Krieg drohten das Unternehmen immer wieder zu vereiteln, mehr als einmal kamen die Teilnehmer nur knapp mit dem Leben davon. Ariane Audouin-Dubreuil erzählt die Geschichte der Expedition packend und anschaulich und berichtet von ihren Ergebnissen. Eine Fülle verblüffender, neu handcolorierter Fotos macht diesen Band zu einem wahren Kleinod. Ariane Audouin-Dubreuil ist Psychologin und Buchautorin. Zur »Croisière Jaune« hat sie eine persönliche Beziehung: Ihr Vater war der stellvertretende Leiter der Expedition. So hatte sie neben dem Zugriff auf die Firmenarchive Zugang zu persönlichen Dokumenten, sichtete private Fotos und Tagebücher, Korrespondenzen und wissenschaftliche Notizen. Besonders interessant für Citroënisten ist der technische Anhang, der zu jedem Fahrzeug der „Karawane“ Fotos und Details der Ausrüstung, Fahrzeugkonstruktion und Mannschaftsliste (z.B. „Mechaniker: Kégresse“) bietet. Ein sehr schöner Bildband, der alt und jung zum Träumen bringt und uns anspricht, neue Herausforderungen anzutreten.

eingesamt von Caspar Türlér



VERSICHERUNG

Vor dem Schaden schon klug werden!

Marktwert-Bewertung von Veteranen-, Sammler- und Liebhaberfahrzeugen

Seit einiger Zeit ist festzustellen, dass bei der Behandlung von Schadenfällen, z.B. Brand-, Elementar- und Kollisionsschäden gewisse Probleme entstehen bei der Marktwertfestlegung und somit bei der effektiven Berechnung des effektiven Schadens.

Text: Charles Bosshard, Hans A. Koch und Robert Winiger
Erschienen in „Fascination Cars» des SMVC, 2/2003

Die Investitionen in Sammlerfahrzeuge sind oft nach entstandenem Schaden sehr schwer zu beweisen und geben dann bei der Erledigung wirkliche Probleme, die nicht selten vor Gericht abschliessend behandelt werden müssen. Dem sollten Halter von solch wertvollen Fahrzeugen etwas vorbeugen! Was ist zu tun, welche Vorkehrungen sind zu treffen, um Schwierigkeiten im Schadenfalle zu vermeiden?

Was kann ich für gerechte sachbezogene Versicherungswerte mit den Versicherern von Teil-, Voll-, Kasko-, Elementar-, Tier- und auch Brand-Risiken, zu vernünftigen Prämien von mir aus veranlassen?

Nach Fertigstellung der Fahrzeug-Restoration, nach der Abnahme durch die zuständige Strassenverkehrsbehörde, das Fahrzeug durch einen mit Sammlerfahrzeugen erfahrenen Sachverständigen bewerten lassen. Dazu sind dem Sachverständigen Ankaufs-, Restaurations- und Zoll-Belege, Fahrzeugausweise, eventuelle Fotos (aus der Restaurationszeit) und vorhandene Unterlagen aus der Geschichte des Fahrzeuges vorzulegen. Anlässlich der Besichtigung des Fahrzeuges gemeinsam mit dem Sachverständigen soll dann der effektive Marktwert und damit auch die Versicherungssumme festgelegt werden. Das Wertgutachten dient dann für den Abschluss der gewünschten Versicherungsdeckung als wichtiger Basisbeleg. Entsprechend der Wirtschaftslage und dem Gebrauch der Fahrzeuge sollten Marktwertbewertungen mindestens alle drei Jahre mit dem jeweiligen Sachverständigen neu festgelegt werden. So können auch die Versicherungsprämien jeweils angepasst werden. Deshalb ist eine allzu lange Vertragsdauer nicht unbedingt von Vorteil.

Wie berechnet sich ein Haftpflichtschaden nach eingetretenem Schaden?

Der entstandene Sachschaden wird durch Sachverständige der haftbaren Versicherungsgesellschaft begutachtet und sobald die Reparaturkosten den Fahrzeugwert überschreiten besteht kein Anspruch auf Reparatur des Fahrzeuges, sondern der Geschädigte kann lediglich den effektiven Marktwert des beschädigten Fahrzeuges beanspruchen, wobei die noch verwertbaren Überreste ebenfalls bewertet und in Abzug gebracht werden können. Auch in diesem Falle lohnt es sich, einen neutralen erfahrenen Sachverständigen beizuziehen und auch das vorhandene Wertgutachten eines neutralen Experten dem Sachverständigen der Haftpflichtversicherung in Kopie vorzulegen. So können meistens solche Schadenfälle zur beidseitigen Zufriedenheit abgeschlossen und aus der Welt geschafft werden.

Erlidigung der Schäden zu Lasten der Teilkasko-, Vollkasko-, Elementar-, Tier- und Feuer-Versicherung.

Auch in diesen Fällen wird die beteiligte Versicherungsgesellschaft einen Sachverständigen mit der Bewertung des entstandenen Schadens beiziehen. Das dem Halter zur Verfügung stehende Wertgutachten und die in der Police festgelegte Versicherungssumme werden bei der Schadenermittlung beigezogen. Bei Problemen ist der Beizug eines neutralen Sachverständigen von gewisser Wichtigkeit, um nicht zu Schaden zu kommen.

Einige Angaben zur Ermittlung des Fahrzeug-Markt- oder Zeit- wertes:

Die Sachverständigen berechnen normalerweise die Werte mit Hilfe von Bewertungsrichtlinien von Fachverbänden oder Automobil-Clubs. Es wird jeweils derjenige Wert ermittelt, der bei einem Verkauf des Fahrzeuges im Zeitpunkt des Schadenereignisses hätte erzielt werden können. Dabei werden Alter, zurückgelegte Kilometer, Ausrüstung, Allgemeinzustand und die jeweilige Marktlage berücksichtigt. Der so ermittelte Wert soll dem Geschädigten den Ankauf eines Occasionsfahrzeuges ermöglichen.

Anders ist es bei Sammler-, Lieb- haber- und Veteranen-Fahrzeugen:

Bei Beschädigungen an solchen Fahrzeugen können die in unserem Lande gültigen Amortisations- und Bewertungsrichtlinien nicht angewendet werden. Bei solchen Fahrzeugen, die sehr oft nur in geringen Stückzahlen und in den verschiedensten Aufbauarten fabriziert wurden, bestehen meistens keinerlei Vergleichsangebote. So muss jeder einzelne Fall genau geprüft werden und es sind Nachforschungen in der Literatur, Rückfragen bei speziellen Fachkreisen hier sehr wichtig. Der Geschädigte hat zudem den Marktwert seines Fahrzeuges zu beweisen und kann diesen Wert auch mit einem vorhandenen Marktwertgutachten eines erfahrenen, anerkannten Sachverständigen erhärten.

Wie kann sich ein Halter von Sammler-, Liebhaber- und Veteranen-Fahrzeugen gegen Schaden schützen?

Durch Abschluss einer Kasko- Versicherung, eventuell auch in Verbindung mit einem modernen Fahr- zeug (Wechselschild), auch ist die Deckung von Teilkasko-Risiken wichtig. Dabei hilft wiederum ein neutrales Wertgutachten durch einen neutralen Sachverständigen. Die Einschätzungen durch Gesellschaftsexperten können in den wenigsten Fällen bei späteren Haftpflichtschäden benützt werden, da es sich meistens nur um globale Bewertungen handelt, wobei die Rarität, der Zustand und die jeweilige Marktsituation in den meisten Fällen nicht detailliert festgehalten werden. Wie bereits erwähnt, beurteilt der neutrale, mit Sammlerfahrzeugen bewanderte Experte den Zustand, die Rarität, die jeweilige Marktlage im In- und Ausland, erstellt bei Bedarf auch Fahrzeugfotos, klärt die Markengeschichte ab und hilft so dem Halter seinen eventuellen Schaden festzustellen. Eine sehr wichtige Hilfe! Der Fahrzeughalter hat die Kosten dieser Gutachten in den meisten Fällen auch selbst zu bezahlen, wobei die Mitglieder des Verbandes VFU* kompetent und anerkannt für Mitglieder des SMVC (und des CTAC) zu wirklich realen Konditionen und im ganzen Gebiet der Schweiz tätig sind. Auch bei anderen technischen Fahrzeugproblemen bieten Ihnen diese spezialisierten Sachverständigen ihre Hilfe an.

* VFU / AEVA / AEVI: Verband unabhängiger neutraler Fahrzeug-Sachverständiger und Unfallanalytiker der Schweiz.

AUSSTELLUNG

Auf Initiative der Geographischen Gesellschaft und mit der Unterstützung von Citroën organisierte das **nationale Automuseum von Mulhouse** vom 29. April bis 5. Oktober 2003 eine Ausstellung, welche die unglaublichen Abenteuer der Croisière Jaune wieder aufleben lässt, eine der imposantesten Leistungen in der Automobilgeschichte des 20. Jahrhunderts.

Das Museum stellt drei Kettenfahrzeuge Citroën P21, vor, die zur Verwirklichung dieser technischen Herausforderung beigetragen haben, und die den Wagemut und Innovationsfreude von Citroën hervorheben. Photos und ein zeitgenössischer Film transportierten die Besucher direkt ins Herz dieses Abenteuers, und liess die grosartigen Dekors und die malerischen Umgebungen der durchquerten Länder aufdecken.

Gewänder und andere Ausstellungsstücke aus den durchquerten Ländern sowie die Zeichnungen des Malers Lacovleff zeugten von der wissenschaftlichen und kulturellen Bedeutung der Expedition.



Fotos A. Baumann

CITROËN ist Weltmeister !

Großer Erfolg für Citroën beim Finale zur Rallye-Weltmeisterschaft: Im ersten Jahr, in der sich die Marke eingeschrieben hat und eine vollständige Saison bestreitet, geht der Titel in der Marken-Weltmeisterschaft an Citroën. 160 Zähler verbuchte das Team aus Versailles-Satory am Ende und verwies damit das ebenfalls zum PSA-Konzern zählende Unternehmen Peugeot auf Platz zwei.

Bis zum Finale hat auch Werkspilot Sébastien Loeb Chancen auf den Titel in der Fahrerwertung gehegt. Der 29 Jahre alte Elsässer, der ebenfalls seine erste vollständige WM-Saison bestreitet, verfehlte nach drei Saisonsiegen als Gesamt-Zweiter in Großbritannien den Titel nur um 43,6 Sekunden.

Championnat du Monde „Constructeurs“

1. **Citroën**, 160 points, Champion du Monde 2003 des Constructeurs
2. Peugeot, 145 points
3. Subaru, 109
4. Ford, 93
5. Skoda, 23
6. Hyundai, 12

Championnat du Monde „Pilotes“

1. P. Solberg, 72 points
2. **S. Loeb**, 71
3. **C. Sainz**, 63
4. R. Burns, 58
5. M. Märtin, 49
6. M. Grönholm, 46
7. **C. McRae**, 45
8. T. Mäkinen, 30
21. **Ph. Bugalski**, 1



WRC 2003 - WALES RALLY GB - CITROËN XSARA - SEBASTIEN LOEB/DANIEL ELENA

AU REVOIR...

So, das war's...

Was im Oktober 1999 mit dem Clubheft 5/99 begann endet mit der Nummer 5/2003. Meine Zeit als Redaktor des CTAC ist abgelaufen. Dazwischen liegen 4 Jahre Clubgeschichte, die ich mit der Herstellung des wichtigsten Clubartikels mitgestalten durfte. 24 Hefte, 682+xx Seiten, Mitorganisation des Jubiläumstreffens zum 25 Jahr Jubiläum des CTAC, ein Sonderheft mit der Premiere einer farbigen Beilage, der Abkehr vom unhandlichen MS-Word-Gestalten (und der Tatsache, dass jede späte Ergänzung eine neue Formatierung des gesamten Heftes nötig machte) zum professionellen Adobe-Indesign-Layouten, einem neuen Erscheinungsbild ab Heft 1/2002 (welches genau 3 Clubmitglieder bemerkt haben),

Der Abschied fällt nicht leicht, die Arbeit hat Spass gemacht und täte es noch immer. Genau aus diesem Grund möchte ich jetzt aufhören bevor das ganze zur Routine wird und anfängt zu verleiden. Etwas mehr Zeit für Familie, Beruf, Politik und meine Citroën's zu haben sind weitere Gründe für meinen Entscheid. Zudem möchte ich meine Clubaktivitäten über die Traction hinaus erweitern: ein gesamtschweizerischer Citroën-Club nach dem Vorbild des deutschen ACC wäre so eine Idee !

Ein Dank gilt all jenen unzähligen Autoren, welche mich in den vier Jahren mit Text- und Bildmaterial gefüttert haben, insbesondere jenen unter Euch, die für einen Beitrag sogar bereit waren Motoren mehrmals auszubauen, nur dass die Heffseiten auch mit Inhalt gefüllt werden konnten. Dank auch dem Vorstand und dem Präsidenten für das Vertrauen indem sie mir freie Hand liessen.

Ich wünsche allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute fürs neue Jahr.

Au revoir et à bientôt

André Baumann



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

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

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

Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons 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

**Der CTAC wünscht allen Mitgliedern
und Lesern ein frohes Weihnachtsfest
und einen guten Rutsch ins neue Jahr !**

La première voiture française construite en grande série

torpédo 4 pl
torpédo spott 3 pl
LES CITROËN
torpédo spott 2 pl
Conduite intérieure 3 pl
Conduite intérieure 4 pl
Coupés landaulets
Camionnettes
ventures (excursion)
taxis
chenilles

LA NOUVELLE 5HP
"CABRIOLET"

LA NOUVELLE 10HP
"LE CADDY"

ANDRÉ CITROËN 115 à 143, Quai de Javel - Paris

25 décembre 1922

IMPRESSUM

Herausgeber:	CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
Erscheinungsweise:	Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr
Auflage:	420 Exemplare
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen
Copyright:	© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe