

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

5/2018

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Edgar Stocker

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

Vizepräsident

Rudolf Weber

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

Kassier

Walter Schmid

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

Aktuar

Hans Georg Koch

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

Regionale Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

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

Werner König

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

Hans Bollhalder

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

Nord

Rudolf Jutz

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

Hans Peter Rubitschon

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

Peter Weber

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

West

Ernst Mühlheim

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

Roland Ledermann

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

Christian Jung

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

Süd

Urs Steiner

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

Hans Herzog

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

Franz Wermelinger

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

Redaktion

Hans Georg Koch

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

Mitgliederverwaltung

Roland M. Ledermann

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

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Daniel Löhner

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

Internet

Rudolf Weber

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

Bankverbindung

Citroën Traction Avant Club, 6102 Malters

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

Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	4
Célébration Centenaire Citroën	5
Citroën Centenary 1919-2019	7
Moschuskäfer	8
Reparaturkurse	9
Einladung zur Generalversammlung	10
Treffen Ost, 23.9.2018	13
Trau' – schau' wem!	23
Wetten dass	30
Winterpneus	32
Die Entwicklung der Traction Avant	33
„Mal platt“ zum 2ten	34
Pferderennen Frauenfeld 1935	37
Grand Prix Suisse 2018	38
Impressum	40

Technikexperten und FIVA-Pässe

Fritz Müller

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

Peter Weber

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

Walter Rey

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

Rechnungsrevisoren

Ernst Mühlheim

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

Flemming Gubler

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

Franz Wermelinger

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

RODAGE



Liebe Tractionistinnen und Tractionisten,

Der Herbst, mit dem bunten Laub an den Bäumen, kündigt das baldige Jahresende an. Dank des hervorragenden Wetters, welches wir dieses Jahr geniessen durften, konnten wir unsere Tractions mehrmals aus der Garage nehmen und an schönen Ausfahrten bewegen. Jetzt ist jedoch wieder die Zeit gekommen wo unsere Oldtimer, natürlich wintertauglich gemacht, vor sich hinschlummern und auf den nächsten Frühling warten. Das Clubjahr beschliessen wir wie immer mit den verschiedenen Chlaushöcks. Bei gutem Essen und gemütlichem Zusammensein wird das vergangene Jahre revuepariert.

An der jährlichen Vorstandssitzung im November stellten die Regionen bereits wieder die Ausfahrten fürs 2019 vor. Ich kann euch jetzt schon verraten, an grossartigen Ideen mangelt es nicht. Ihr dürft euch schon jetzt auf einmalige Events freuen. Gerne werde ich euch an der GV die jeweiligen Ausflüge näher vorstellen.

Mein erstes Jahr als euer Präsident neigt sich langsam dem Ende entgegen. Somit ist es Zeit für einen kleinen Rückblick.

Das CTAC-Jahr begann mit dem traditionellen, gut organisierten Treberwurstessen. Bei Dominique Andry in Schernelz war der Treffpunkt wo wir einen reichhaltigen Apéro geniessen durften. Gegen 19.00 Uhr dislozierten wir nach Ligerz in den Weinkeller. Hier wurden uns, in gemütlicher Ambiance, die feinen Treberwürste mit Zutaten serviert.

Die erste Ausfahrt mit den Tractions führte uns zum Flusskraftwerk Hagneck. Bei einer interessanten Führung erfuhren wir viel über die Stromproduktion der Schweiz. Nach einer gemütlichen Fahrt durchs Berner Seeland und einem währschaften Mittagessen in Oberwil neigte sich ein schöner Ausflug dem Ende entgegen.

Am 12. Mai besuchten einige Tractionistinnen und Tractionisten mit 14 Tractions unsere holländischen Kameraden im Schwarzwald. Bei Kaffee und Kuchen wurden viele interessante Gespräche geführt. Auf dem Heimweg machten wir noch Halt in Schopfheim-Schweigmatt. Bei Weißwürsten und Brezeln fand dieser schöne Ausflug einen würdigen Ausklang.



Vom 2. – 10. Juni nahmen Vreni und ich an der Deutschlandreise teil. Von Lörrach ging's mit dem Autozug nach Hamburg wo wir die ersten zwei Tage verbrachten. Über mehrheitlich Landstrassen führte uns die Heimreise, über Rahden, Kassel, Göttingen etc. zurück zum Bodensee. Diese gut organisierte Reise war gespickt mit diversen Sehenswürdigkeiten.

Schon kurze Zeit später, am 17. Juni, lud die Region Nord zur Ausfahrt. Wir trafen uns in Fisibach beim Ebianum Baggermuseum. Während einer interessanten Führung lernten wir die verschiedenen Epochen der Baumaschinen kennen. Eine schöne Fahrt führte uns zum Gasthof Traube in Dättlikon wo uns ein feines Essen serviert wurde.

Die August-Ausfahrt organisierten unsere Kollegen der Region Süd. Nach Kaffee und Gipfeli besuchten wir die Ausstellung der Firma Victorinox. In drei Gruppen aufgeteilt erfuhren wir viel über das bekannte Schweizer Messer. Am Ende der Führung wurden die bestellten personalisierten Traction-Messer abgegeben. Wer gerne noch ein Traction-Messer erwerben möchte, kann über die Club-Boutique noch eines der begehrten Exemplare bestellen. Durchs Aegerital fuhren wir nach Morgarten zum Restaurant Buchwäldli am Aegerisee. Neben traditioneller Schweizerkost wurde auch ein spezielles Fischmenue serviert.

Am 23. September organisierte die Region Ost eine schöne Ausfahrt zur Taminaschlucht. Im Parkhotel in Wangs trafen wir uns zu Kaffee und Gipfeli. Nach einer kurzen Fahrt erreichten wir Bad Ragaz wo wir die Tractions parkierten. Mit dem Postauto ging es weiter durchs enge Taminatal zum alten Bad Pfäfers, wo ein Apéro und ein gutes Essen auf uns wartete. Bevor das Postauto uns wieder zurück zu unseren Tractions brachte, erkundeten wir auf einem kurzen Fussmarsch die enge, sehenswerte Schlucht.

Dies war nur ein kurzer Rückblick auf das zu Ende gehende Jahr. Bei den einzelnen Regionen standen noch diverse weitere kleiner und grössere Events auf dem Programm, an welchen wir nicht dabei sein konnten.

Eine schöne Weihnachtszeit und ein gutes neues Jahr wünsche ich euch und freue mich, euch an der GV am 27. Januar in Nottwil begrüßen zu dürfen.

Liebe Grüsse

Euer Präsident

Edgar Stocker



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 27.1.2019 Generalversammlung im
GZI Forschungszentrum Nottwil
- 28.04.2019 Region Ost
- 31.5.-2.6.2019 Citroën Centenary, Coombe Park, Warwickshire
- 15./16.06.2019 Region West
- 19.-21.7.2019 Rassemblement du Siècle, La Ferté-Vidame
- 11.08.2019 Region Nord
- 22.09.2019 Region Süd
- 16.11.2019 Vorstandssitzung
- 26.01.2020 Generalversammlung

Stammtische

- Region West Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern
Jeden letzten Donnerstag im Monat
- Region Nord Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
- Nordwestschweiz Restaurant «zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr
Jeden 2. Donnerstag des Monats
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

- 17.-19.1.2019 WinterRAID (St. Moritz)
- 30.1.-6.2.2019 Rallye Monte Carlo Historique (Monaco)
- 31.1.-3.2.2019 Auto Moto Retro (Turin)
- 6.-10.2.2019 Salon Rétromobile (Paris)
- 23.-24.3.2019 OTM Fribourg mit Sonderausstellung «100 Jahre Citroën»
- 8.-9.6.2018 O-iO, Oldtimer in Obwalden (www.o-io.ch)

Redaktionsschluss für Heft 1/2019: 08.3.2019

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



CÉLÉBRATION CENTENAIRE CITROËN

19-20-21 JUILLET 2019

RASSEMBLEMENT
DU SIÈCLE

LA FERTÉ-VIDAME
Eure & Loir | FRANCE



Origins
SINCE 1919



INFORMATION SUR LE SITE
<http://citroencc.com>

association
CÉLÉBRATION
CENTENAIRE
CITROËN



L'Aventure
Peugeot Citroën DS



CITROËN
HERITAGE





FRT Auto GmbH

Adrian Fritschi

FRT Auto GmbH

Christoph-Kunz-Olympiastrasse 10a

CH-3714 Frutigen

Tel. +41 (0) 33 671 00 79

info@firt-auto.ch

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



CITROËN CENTENARY 1919-2019

A thousand cars for a century of Citroën
31 May - 2 June 2019
Coombe Park, Warwickshire



All over the world - wherever there are Citroëns - celebrations will be taking place to commemorate the centenary, and we are pleased to announce the creation of a British event to stand with the best of them. Every Citroën owner is part of the Citroën heritage - you and your car will create this event, and we invite you to be part of it!

The Rally

Following many months of planning, the Citroën Centenary will take place over the long weekend of Friday 31 May to Sunday 2 June, in the historic surroundings of Coombe Park in Warwickshire, CV3 2AB. This will be the largest and most diverse gathering of Citroëns since 2012, and we are looking to show the complete history of the marque with examples from every year since 1919, to form a unique display of 100 years of Citroën manufacture.

With arrivals welcomed from Thursday 30 May, there will be two full days of events on-site, featuring everything you would expect of a major rally. The programme and facilities will include live entertainment during two evenings, a range of catering and bars, trade stands and an autojumble, together with full camping facilities - stay from Thursday until Monday morning!

But there is much more- our Citroën Centenary will be far more than just a 'conventional' rally involving Citroën clubs. As the national UK celebration of a major marque's centenary, we believe that the event has to be strongly outward-looking to attract and involve the public.

Accordingly, on the Sunday the whole event will move up a gear, as everyone is invited to take part in a mass drive into the city of Coventry, with over a thousand Citroëns on the move! On our arrival in the city, the Centenary parade will become a major feature within MotoFest Coventry: www.coventrymotofest.com

MotoFest itself is well-established as an event celebrating all aspects of motoring, and takes over the whole of the UK's 'motor city' centre each year. Half of the central ring road is closed to traffic to become a sprint and display circuit, whilst over a thousand vehicles are on display throughout the city, and there is a wide range of activities and displays to appeal to all family members.

The next step

Further details will follow shortly via magazines and websites, including the charges (which will be very reasonable) and how to book.

In the meantime please contact us at: citroen.centenary@gmail.com with any questions; we will add you to our mailing list and keep you up-to-date.

This release is being circulated to all clubs, groups, registers and forums - so please pass it on!



OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch



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

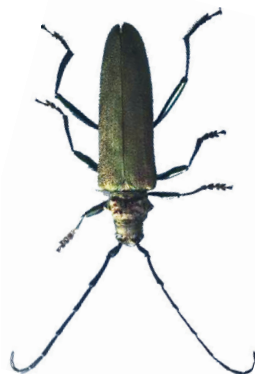
MOSCHUSKÄFER

Lieber Hans Georg

Danke für die Zusendung und Deine grosse Arbeit mit der aktuellen Ausgabe vom CTAC-Heftli. Es macht immer Spass das Allerlei zu lesen. Super auch Deine Recherche über den Käfer, was mich sehr erstaunte. Ich kann Dir auch sagen, dass wir beide keine Geruchs-Emissionen wahrnahmen!!! Umso mehr meine Nase auf Moschus sehr feinfühlig reagiert, denn ich empfinde den Geruch als nicht sehr angenehm. Vielleicht lag dies auch daran, dass das Tierchen sich bei Chrigel wohl fühlte und daher nicht markierte!!! Hi, hi, hi....

Wir wünschen Euch einen schönen Herbst und geniesst das Traumwetter....

Herzlichst Eure Gaby und Chrigel



REPARATURKURSE



Seit über 30 Jahren führe ich in Benken ZH Service- und Reparaturkurse sowohl für Anfänger, als auch für Fortgeschrittene durch. Die Basiskurse dauern 3 Tage. Vorkenntnisse werden nicht vorausgesetzt. Auch Frauen und Jugendliche sind herzlich willkommen. Die Teilnahme mit dem eigenen Auto ist – sofern vorhanden – möglich und erwünscht. Die Kurse erfreuen sich grosser Beliebtheit, was besonders an der Kombination von Theorie und Praxis sowie an den vielen „handgreiflichen“ Demonstrationsteilen – liegt.

Die Basiskurse auf Englisch sind – bedingt durch die zum Teil sehr weiten Anreisen für die Teilnehmer – etwas weniger gefragt.

Berichte über frühere Kurse findet man auf der CTAC-Webseite in der Archivsuche www.tractionavant.ch/db/Archiv_abfrage.php unter dem Stichwort „kurs“ sowie zum Beispiel im Clubheft 3/2015 oder 2/2016.

Auch 2019 gibt es einen Kurs für Traction-Fahrerinnen und Fahrer, die nicht daran interessiert sind, selbst zu schrauben, sondern die erfahren möchten, welche Arbeiten man machen lassen soll, wie die Traction zu überwintern ist, wie man einen Radwechsel vornimmt oder wie sich das Auto ohne Schaden zu nehmen abschleppen lässt. Ganz wichtig sind auch die Hinweise, was man bei einer Traction unbedingt vermeiden soll. Auf einer kurzen Fahrt wird ein schonender Fahrstil erklärt.

Weitere Informationen sowie das Anmeldeformular findet man auf der CTAC Seite <http://www.tractionavant.ch/Anlaesse/2019/RepKurse/repkurse19.php> oder im persönlichen Gespräch / Mailverkehr mit mir.

16. März Samstag	Kurs für Fahrerinnen und Fahrer ohne Schrauber-Ambitionen	
21./22. März Donnerstag/Freitag	Fortgeschrittenenkurs „Bremsen“ & „Einstellungen“	Kombi
23. März Samstag	Fortgeschrittenenkurs Fahrzeugelektrik für den „Hausgebrauch“	
28. - 30. März Donnerstag/Samstag	Service- und Reparaturkurs (Basiskurs) für Tractionistinnen und Tractionisten	
Thursday April 04 till Saturday April 06	<i>Maintenance and repair course for Tractionists</i> (Basic course in English)	
2./3. Mai Donnerstag/Freitag	Fortgeschrittenenkurs „Motorenaus- und -einbau“	Kombi
4. Mai Samstag	Fortgeschrittenenkurs „Gurten in der Traction“	

Preise: 1-tägige Kurse: Fr. 150.-, 3 Tage Basiskurs: Fr. 240.-

2-tägige Fortgeschrittenenkurse: Fr. 250.-, Fortgeschrittenen-Kombi: Fr. 380.-

Daniel Eberli, Im Chellhof 3, CH-8463 Benken ZH * / Fax +41 (0) 52 319 25 17

E-Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch

EINLADUNG ZUR GENERALVERSAMMLUNG

Liebe Clubkameradinnen und Clubkameraden

Auch dieses Jahr findet die Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs wieder im Nottwil am Sempachersee statt. Die Veranstaltung findet am **27.1.2019** im **GZI Forschungszentrum in Nottwil** statt.

Kaffee und Gipfeli werden ab 09.00 Uhr, in der Lounge des GZI serviert. Die Sitzung beginnt um 09.45 Uhr im Auditorium (Parterre).

Auf dem Plan auf der nächsten Seite bei **2**

Die Umbauarbeiten im Schweizer Paraplegiker-Zentrum nähern sich langsam dem Ende.

Im Parkhaus C parkiert man am einfachsten unter dem Hotel Sempachersee, muss dann allerdings zu Fuss zum Forschungszentrum gehen. Benutzt man das Parkhaus B, ist man am nächsten beim GZI und beim Auditorium, wo die Generalversammlung stattfindet.

Die Traktandenliste der Generalversammlung findet Ihr auf der nächsten Seite. Der Vorstand hat die Geschäfte am 17.11.2018 so vorbereitet, dass sie zügig abgewickelt werden können.

Ihr dürft Euch wiederum auf eine sensationelle Videoproduktion freuen. «Video Peti» hat alle wichtigen Events des Clubjahres dokumentiert und wird uns seine professionelle Kreation vorführen.

Ich hoffe auf eine zahlreiche Teilnahme und freue mich, wenn wir anschliessend beim Mittagessen (12.30 Uhr) im Restaurant Aurora wieder gemütlich beisammen sitzen können.

Als Menu gibt es: Maronicrèmesuppe mit Amaretti-Crumble
Schweinhalsbraten mit Honig-Senfsauce,
Kräuter-Kartoffelstock und glasiertem Gemüse vom Markt
Mille-Feuille von Schokolade und Zwetschgen
oder vegetarische Variante

Das Mittagessen kostet Fr. 35.-- , Kinder 20.-- und geht zu Lasten der Teilnehmer.
Bitte Coupons während dem Kaffee bei Patricia Koch beziehen.

Wir bitten, die Anmeldung am PC über die CTAC-Webseite vorzunehmen. Es geht auch über das Smartphone - der nebenstehende QR-Code führt direkt zur Einladung (z. B. mit der gratis-App «Scan»). Das ermöglicht uns eine effiziente Organisation.

Anmeldungen per Telefon für EDV-Unkundige an 041 980 37 80
(nur abends, wenn ich zu Hause bin).

Anmeldeschluss ist der 13.1.2019, vielen Dank für Euer Verständnis.

Ich freue mich auf eine grosse Anzahl Teilnehmer, wie immer!



Euer Aktuar und Clubheftredaktor

Hans Georg Koch

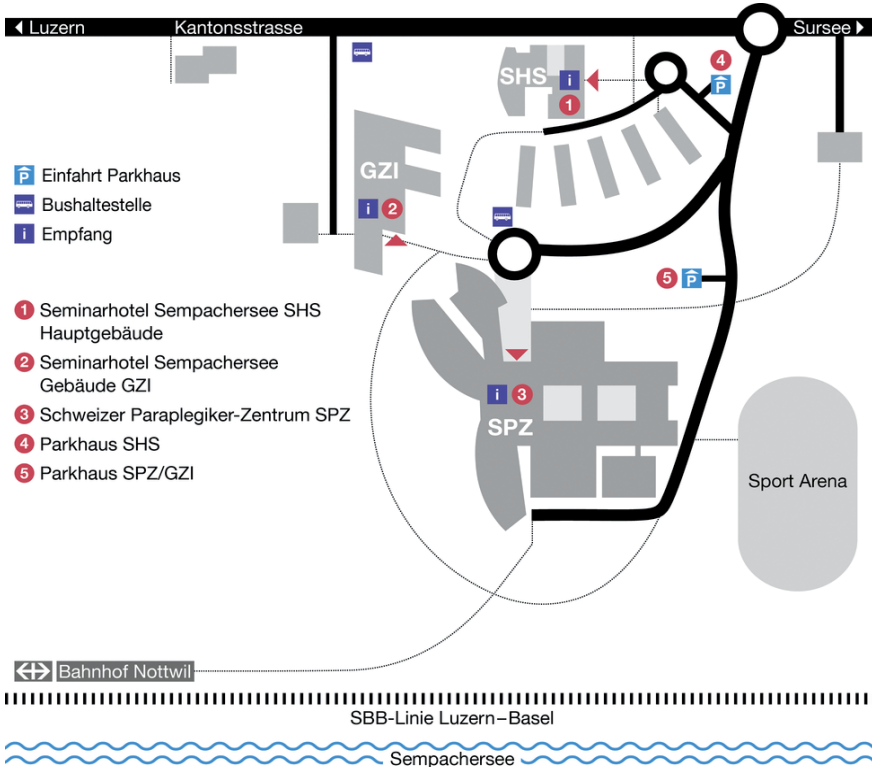


Traktandenliste

Ordentliche Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs vom 27.1.2019

1. Begrüssung, Entschuldigungen und Ergänzung der Traktandenliste
2. Protokoll der GV vom 28.1.2017
3. Jahresbericht des Präsidenten - Video-Rückblick auf das Vereinsjahr
4. Orientierung zur Vorstandssitzung vom 18.10.2018
5. Bericht des Kassiers zur Rechnung 2018
6. Budget-Vorschlag 2019
7. Wahlen: Bestätigung der gegenwärtigen Amtsinhaber
8. Treffen 2019: Vorschläge durch die Regionalvorstände
9. Vorschlag der Treffendaten 2020
10. Redaktionsschluss der Clubhefte 2019
11. Bericht des Redaktors
12. Bericht des Webmasters
13. Bericht des Mitgliederverwalters
14. Ausstellung am OTM Fribourg 2019: 100 Jahre Citroën
15. Bericht der ACI
16. Auslandsreise La Ferté-Vidame
17. Diverses

anschliessend Mittagessen im Restaurant Aurora





Immer einen Ausflug wert.

Im Herzen der Schweiz gelegen – spüren Sie die wohltuende Atmosphäre stilvoller Architektur – geniessen Sie Auswahl in 3 Restaurants und 2 Bars – erleben Sie Gastfreundschaft mit Leidenschaft!

Sempia
RESTAURANT

vivace
RESTAURANT

LAGO
BAR & LOUNGE

Wann dürfen wir Sie empfangen?


SEMPACHERSEE
HOTEL

SEMINARE EVENTS GENUSS

Hotel Sempachersee Kantonstrasse 46 6207 Nottwil
T 041 939 23 23 info@hotelsempachersee.ch www.hotelsempachersee.ch

TREFFEN OST, 23.9.2018

Besuch in der Taminaschlucht

Die Sektion Ost lud am Sonntag, 23. September zur gemütlichen Ausfahrt ein, 42 Personen mit 19 Tractions, angeführt von einer Mehari folgten dem Ruf.

Der Tag begann gemütlich im Parkhotel Wangs bei Sargans mit Kaffee und Gipfeli. Nach und nach trafen alle angemeldeten Personen ein und es wurde, wie es im Rahmen des CTAC üblich ist, munter und fröhlich diskutiert, bis der Aufbruch zur Ausfahrt ausgerufen wurde.



Pünktlich um 10 Uhr ging es los. Die kurze, aber schöne Fahrt führte über Balzers, Luzisteig, Meienfeld nach Bad Ragaz, wo wir unsere Tractions in der Nähe vom Bahnhof bereits wieder fein säuberlich aufreihen mussten, denn in der Schlucht ging es nur mit dem Postauto weiter. Selbst für unsere edlen Veteranen gibt es keine Ausnahmegewilligung. Dies war dann auch einleuchtend, wenn man die engen Verhältnisse im Tal und beim Bad sah. Parkplätze fehlen gänzlich, was noch an Platz vorhanden ist, benötigen die Postautos zum Wenden.



Unterwegs, auf dem rechten Bild der höchste Punkt der Fahrt, die Luzisteig.





RESTAURANT

Werde
ista

Hotel & Bildungszentrum Matt

SEMINARHOTEL | RESIDENZ

www.bzmatt.ch



Fein säuberlich aufgereiht verliessen wir die Tractions Richtung Postauto am Bahnhof Bad Ragaz.

„Hiersein ist herrlich“, so die Aussage von Rainer Maria Rilke. Die Anlage „Altes Bad Pfäfers“ war wirklich einen Besuch wert, wohl die meisten von uns sahen die enge Schlucht und die Anlage zum ersten Mal. Ca. 1240 wurde die warme Quelle entdeckt und man begann, die heilende Wirkung des Wassers zu nutzen. Zu seinen Glanzzeiten beherbergte das Bad bis zu 500 Gäste in der Schlucht.



Das Bad, Gästezimmer und Baderaum

Gasthaus Post Willisau



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

Vor dem Apéro und nach dem Mittagessen reichte die Zeit aus, um das alte Gebäude zu besichtigen. Das Haus und die alten Baderäume beeindruckten sehr. 1969 wurde der Badebetrieb eingestellt und es drohte der Anlage der Abbruch. Der Verein „Freunde Altes Bad Pfäfers“ wurde 1975 gegründet, der Abbruch konnte verhindert werden und seit 1985 führt die „Stiftung Altes Bad Pfäfers“ die Anlage. So konnte einmal mehr dank Freiwilligen und Weitsichtigen wertvolles, altes Kulturgut erhalten werden. Dies hörten wir von Herrn Zettel, verantwortlich für den heutigen Gastrobetrieb während seiner Begrüssung beim Apéro in der alten Küche.

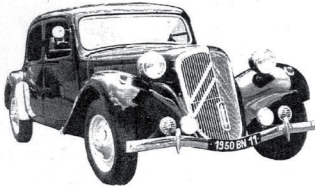


Anschliessend an den Apéro wurden wir in den angrenzenden Speisesaal gebeten, wo wir in gemütlicher Atmosphäre das feine Mittagessen geniessen durften.



TRACTION AVANT Service

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



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern



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

MWST-Nr. 762 344

Das Automuseum

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung
möglich.



TRACTION AVANT Service

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

Ebenso eindrucklich war die Besichtigung der Schlucht nach dem Mittagessen. Eng, tief im Felsen eingeschnitten fließt die Tamina zu Tale. Der Weg dem Bach entlang wurde in den Felsen gehauen, so war es bequem möglich, der Schlucht zu folgen. Kurz vor deren Ende führte ein Stollen weg vom Fluss in den Berg hinein. Die zunehmende Temperatur zeigte uns an, dass wir uns der 36,5° warmen Quelle näherten, welche mit 5 – 8000 Liter pro Minute quirlig sprudelt.



Der Weg bis zur Quelle tief im Berg war ein eindrucksvoller Spaziergang entlang der Schlucht, dann via Stollen zur munter sprudelnden Quelle.



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerel.ch

Oldtimeratelier

OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

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

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

TRACTION AVANT

STUDEBAKER

PACKARD



GESCHICHTE Chronologischer Ablauf

- Um 1240 Jäger entdecken die Quelle
- Ab 1350 Holzene Badhäuser ruhen auf Balken über der Tamina
- 1630 Thermalwasser wird 450 m in Holzzinnen zum Schluchtausgang geleitet – das Alte Bad Pfäfers entsteht
- 1704-1718 Abt Bonifaz Tschupp und Abt Bonifaz zur Gilgen errichten die heute noch zum Teil erhaltenen Badesgebäude
- 1840 Das Thermalwasser wird in Holzleitungen nach Ragaz geleitet
- 1858 Die erste Eisenbahn erreicht Ragaz
- 1858 Das Hotel „Quellenhof“ in Ragaz wird erbaut
- 1936 Die Gemeinde Ragaz wird zum Kurort Bad Ragaz
- 1949 Die letzten Kurgäste verlassen das Bad Pfäfers
- 1970 Eröffnung Rehabilitationsklinik Valens
- 1983-1995 Das Bad Pfäfers wird in drei Etappen restauriert



Etwas Zeit für Gespräche blieb noch, doch schon bald rief der Fahrplan des Postautos uns zurück zum Bad, die Rückfahrt nach Bad Ragaz wurde vom Chauffeur noch mit einigen interessanten Details über die Schlucht bereichert. Ein munteres „auf Wiedersehen“ begann und die Tractions setzten sich in alle Richtungen in Bewegung.

Ein herrlicher und interessanter Tag ging so langsam zu Ende und ich gehe mal davon aus, dass alle Fahrer ihr Ziel noch mit trockenem Wetter erreichen konnten. Wie ich hörte, sagt man der Ausfahrt Ost nach, dass dies jeweils der Tag des schlechten Wetters sei. Doch diesmal ganz bestimmt nicht, das Wetter war so perfekt wie die Organisation von Hans Bollhalder, Muck Roth und Werner König. Herzlichen Dank den drei Herren für den Einsatz, wir haben es sehr genossen.

Erich Waldvogel 21.10.2018 / Fotos Hansueli Streit und Erich Waldvogel

44. **OTM**
Oldtimer & Teilemarkt
Schweiz · Suisse

400 Aussteller
20'000 Besucher
20'000 m² Ausstellungsfläche

Direkt-Verkauf von mehr als 100 Oldtimern
Ersatzteile & Zubehör für Oldtimer Autos & Motorräder

23. & 24.03.2019

Forum Fribourg

www.oldtimer-teilemarkt.ch




FORUM FRIBOURG

Spezial-Expo 100 Jahre Citroën
Überraschungs-Expo im Sektor Motorräder
Handwerker Dorf
30. Club Show
Gratis Stadtrundfahrten mit Oldtimern

piment.ch - Foto: dianedeschenaux.ch

TRAU' – SCHAU' WEM!

Hin und wieder hört oder liest man Geschichten von Oldtimern mit gefälschten Papieren oder Chassis-Nummern. Wer nun glaubt, dies komme lediglich bei teuren Oldtimern vor, wo zum Beispiel mal ein „gewöhnlicher“ Porsche zu einem „Carrera“ mutiert dessen Wert sich dadurch verdoppelt oder verdreifacht, kann sich täuschen. Aus welchen Gründen auch immer, können solche Manipulationen durchaus auch im Bereich unserer bezahlbaren „Volks-Oldtimer“ vorkommen.

Augen auf beim Autokauf! von Daniel Eberli

Ende Oktober 2014 stolperte ich per Zufall bei „Car4You“ (heute: Autoricardo) über ein Inserat, in dem ein B12 vom Juli 1926 durch eine Garage im Wallis angeboten wurde. Der Wagen machte optisch einen recht guten Eindruck – doch er zeigte einen B14G in der Ausführung „Familiale“, der zwischen Oktober 1927 und September 1928 gebaut worden sein musste.



Links: B12 mit Spitzkühler

Rechts: B14G Familiale

Ich sandte dem Anbieter ein Mail und wies auf die markantesten Unterschiede hin. Am Augenscheinlichsten war, dass ein B12 noch mit einem Spitzkühler ausgestattet sein müsste, während beim B14 ein Flachkühler montiert war. Zudem waren die B14G die ersten Wagen, die von Citroën als 6-plätziges „Familiales“ angeboten wurden. Zudem sind beim B14 die Instrumente in einem Oval in der Mitte des lackierten Armaturenbrettes zusammengefasst, während sie beim B12 optisch „eher zufällig“ auf einem blanken Blech verteilt sind.

Nach einigen Rückfragen per Mail und meinen bebilderten Antworten bestätigte mir die Garage, dass sie nun das Auto als B14 Familiale identifiziert hätten und fragten mich an, ob ich wüsste, wo man einen Vergaser für dieses Auto finden könnte.

Nach kurzer Suche fand ich auf www.anciennes.net einen Vergaser für B14 und sandte den Link dafür ins Wallis.

So weit so gut, dachte ich und betrachtete die Geschichte als erledigt.

Weit gefehlt! Es folgte – mit Verzögerung – ein 2. Kapitel.

Anfang Juni 2018 bekam ich von einem CTAC-Clubmitglied ein Mail. Der Traction-Besitzer hatte bei einem Occasionshändler im Zürcher Oberland einen B12 von 1926 gesehen. Das Auto sei bis im Mai 2018 eingelöst gewesen und mache einen guten

Eindruck. Er wollte wissen, was ich davon halte und ob ich daran interessiert sei oder jemanden kenne.

Ich erkannte sofort - der geneigte Leser ahnt es schon -, dass es sich um einen B14 handeln musste und teilte dies dem CTAC-Mitglied mit, zusammen mit den Bedenken, dass das Einlösen eines Fahrzeuges mit falschen Papieren mit Schwierigkeiten verbunden sein könnte. Ich erwähnte auch die oben angefangene Geschichte und vermutete, dass es sich um das gleiche Fahrzeug handelte.

Es dauerte nicht lange, und der Autoverkäufer nahm mit mir Kontakt auf. Er hatte das Auto als Gegengeschäft von einem Fahrlehrer im Unterwallis übernommen. Da der Abend schon spät war und die Zeit drängte, hatte er es ohne Probefahrt auf seinen Transporter geladen und in die Deutschschweiz transportiert. Er erzählte mir, dass das CTAC-Mitglied ihm meine Vermutung mitgeteilt hatte - und dass sie Schwierigkeiten hätten, die Bremsen zum Funktionieren zu bringen.

Ich willigte schliesslich ein, den Oldtimer anzuschauen und fuhr an einem sonnigen Sonntagmittag mit dem C6 Cabriolet ins Zürcher Oberland, wo das Auto auf einem Lift stand. Nach der Besichtigung bestand für mich kein Zweifel, dass es sich um einen B14 handelte. Neben der Kühlerform zeigte das Armaturenbrett - wenn auch etwas „getarnt“ mit einem blanken Blech mit Zapfenpolitur - die B14-typische Anordnung in einem Oval und die Westinghouse-Servobremse, die erst bei den späteren B14 sowie den B14G montiert waren.

Der Autohändler bekniete mich, doch die Bremsen mal anzusehen. Sie hätten - ohne Erfolg - bereits viel daran gemacht. Zudem lasse die Motorenleistung besonders in Steigungen sehr zu wünschen übrig. Um das Auto als B14 zulassen zu können, bat er mich zudem, eine Dokumentation für das Strassenverkehrsamt zusammen zu stellen.

Ohne Begeisterung willigte ich schliesslich ein und bereits am folgenden Montag brachte er das Fahrzeug mit seinem Transporter zu mir nach Benken. Glücklicherweise konnte er mir eine Garage-Nummer am Oldtimer lassen, so dass ich die Möglichkeit hatte, Testfahrten zu machen.

Die Ursache für die schlechte Leistung war bald gefunden: Als ich überprüfte, ob vielleicht zwei Kerzenkabel vertauscht waren, stellte ich fest, dass zwischen dem Zündmagneten und einer Zündkerze gar kein Durchgang bestand. Dass die „Zündkabel“ ganz normale Niederspannungskabel waren, sei nur am Rande erwähnt.

Der Motor wies einen weiteren gravierenden Mangel auf: Die ganze Ventilsteuerung war offen und ohne Abdeckung! (Der B14-Motor ist - im Gegensatz zum Traction-Triebwerk - seitengesteuert. Man könnte die fehlende Abdeckung mit einem fehlenden Ventildeckel bei der Traction vergleichen.) Dies führte zu einem beträchtlichen Ölverlust.



Ich stellte noch weitere technische Mängel fest, die ich hier nicht alle auflisten möchte. Am schwerwiegendsten war sicher die praktisch nicht vorhandene Bremswirkung.

Nach der Demontage der Bremstrommeln stellte ich fest, dass vor kurzem sämtliche Bremsbacken neu belegt worden waren – aber es wies jeweils nur ein Belag pro Rad leichte Abriebspuren auf. Offensichtlich waren die Beläge zu dünn. Die über Seilzüge betätigten Hebel konnten die Backen nicht genügend an die Trommeln drücken.

Ich liess die Backen mit neuen, dickeren Bremsbelägen ausstatten – und konnte kaum eine Verbesserung feststellen. Zwar konnte ich die Bremsbacken so einstellen, dass der Weg möglichst kurz war, doch führte dies lediglich dazu, dass die Bremsen heiss wurden und auch beim Fahren bremsten. Eine wirksame Verzögerung liess sich jedoch nicht erreichen.

Alleine kam ich nicht weiter: Ich konnte zwar mit einer Holzlatte das Bremspedal nach unten sperren, aber ich konnte nicht sehen, welche Bewegungen die Seilzüge und Hebel unter dem Auto während des Betätigens der Bremse ausführten. Glücklicherweise kam mir ein anderes Clubmitglied, das aktuell daran ist, einen B14 zu restaurieren, zu Hilfe. Gemeinsam stellten wir fest, dass die vorderen Umlenkhebel bei den Achschenkeln an einer Schraube anstanden. Somit konnte sich auch voller Druck auf das Bremspedal nicht bis zu den vorderen Bremsbacken auswirken. Schlimmer noch: Da das Auto mit Seilzügen bremst und nicht hydraulisch, konnte auch auf den hinteren Bremsen kein Druck aufgebaut werden.



Durch Verstellen der mittels Verzahnung auf den Betätigungsachsen befestigten Hebel konnte ich dieses Problem lösen. Die Bremswirkung verbesserte sich spürbar, entsprach aber immer noch nicht meinen Erwartungen.

Eine weitere Demontage der Bremstrommeln ergab, dass nach wie vor nur je einer der Bremsbeläge in Kontakt mit der Trommel kam. Da die Hecktriebler – im Gegensatz zu den Tractions – keine Möglichkeit bieten, den Drehpunkt der Bremsbacken zu verstellen, schliff ich in mühsamer Handarbeit die Bremsbeläge auf die Trommeln ein.

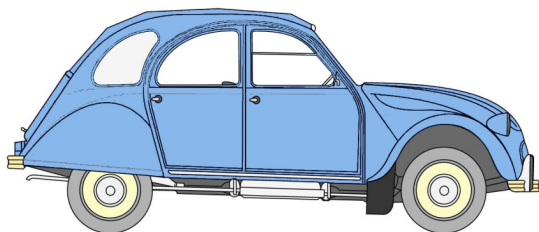
Nun endlich entsprach die Bremswirkung den Erwartungen und der Autohändler konnte den B14G wieder abholen, zusammen mit der gewünschten Dokumentation und

ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

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

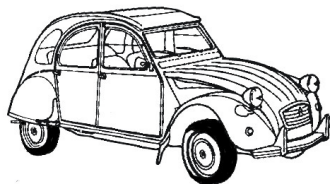


40 Jahre Ersatzteile aus besten Hand

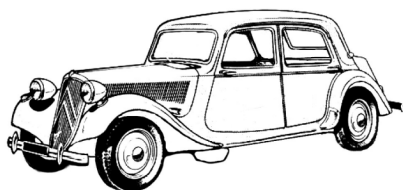
Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

Aussi pièces pour
Auch Teile für

2 CV



Traction



einer Liste von Empfehlungen, was vor dem Vorführen noch korrigiert werden müsste. Ende des 2. Kapitels – aber nicht Ende der Geschichte!

Der Autohändler nahm bereits am nächsten Tag mit dem Strassenverkehrsamt Kontakt auf, um die Papiere von B12 auf B14G zu korrigieren. Er wollte das Auto zunächst auf seinen eigenen Namen zulassen, damit ein Käufer korrekt auf B14G Familiäre lautende Papiere bekommen konnte. Die Beamten zeigten sich entgegenkommend – doch



sie verlangten nach einer Bestätigung, dass die Chassisnummer zu einem B14G passt. Diese Bestätigung konnte ich nicht liefern, denn ich hatte auf Grund meiner Unterlagen festgestellt, dass gerade dies nicht der Fall war. Sämtliche Daten im Ausweis, auch der angegebene Hubraum, passten auf einen B12 – nur das Auto nicht. (B14 haben einen 4-Zylinder Motor von 70x100 und Chassis-Nummern ab 250'000) Hätte ich eine solche Bestätigung abgegeben, hätte ich mich strafbar gemacht und dazu war ich nicht bereit. Dies hatte zur Folge, dass eine korrekte Zulassung in der Schweiz nicht möglich war.

Das Typenschild im B14G mit den Daten eines B12

Der Autohändler beschloss, unter diesen Umständen das Auto wieder an den Fahrlehrer im Unterwallis zurück zu geben. Immerhin konnte ich letzteren insofern unterstützen, als dass ich den Mailverkehr vom November 2014 noch fand. Somit liess sich der Beweis erbringen, dass die Garage im Wallis bewusst den B14G als B12 verkauft hatte. Damit war eindeutig, dass ein Betrug stattgefunden hat.

Wie es ursprünglich zu dieser Falschbezeichnung kam, kann ich nur spekulieren. Es könnte sich um eine unfreiwillige Verwechslung von Fahrzeugpapieren handeln, es könnte sich aber auch um einen gezielten Tausch gehandelt haben, um zum Beispiel Zollkosten einzusparen.

Wie die Geschichte schliesslich endete, ist mir (noch) nicht bekannt. Man könnte den B14G zurück nach Frankreich bringen, wo es kein grösseres Problem sein dürfte, passende Papiere zu finden. Oder die Garage im Wallis versucht nochmals, den Oldtimer als B12 zu verkaufen...

Für mich ist erstaunlich, wie das Auto im Wallis – insbesondere mit den vielen zum Teil gravierenden Mängeln und den falschen Papieren – zugelassen werden konnte. Ich hege allerdings Zweifel, ob man im Kanton Zürich bemerkt hätte, dass es sich nicht um einen B12 handelt.

Mit dem Erzählen dieser Geschichte möchte ich kaufwillige Oldtimer-Liebhaber darauf hinweisen, dass es auch bei den „Brot und Butter-Veteranen“ „Fakes“ gibt und dass man sich nicht spontan zum Kauf eines Klassikers hinreissen lassen soll, mag er noch so

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



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

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



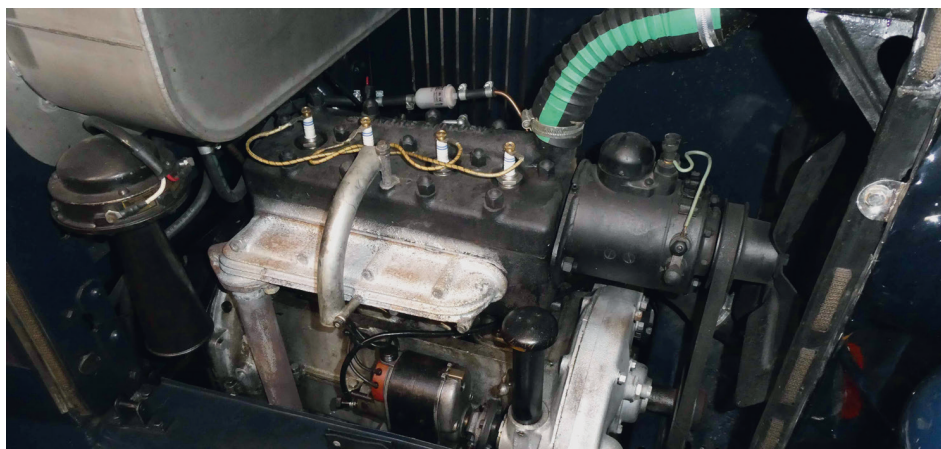
hübsch aussehen. Ein – wie im vorliegenden Fall – „falsches“ Armaturenbrett und eine im Wageninnern angebrachte Ballonhupe (die vielleicht als Prototyp eines Beifahrer-Airbags dienen könnte) sind vielleicht nur die Spitze eines Eisbergs. Je spezieller das Fahrzeug, desto wichtiger ist es, sich vorgängig zu informieren und wenn möglich einen Kenner beizuziehen.



Das etwas „modifizierte“ Armaturenbrett des B14G Familiale dieser Geschichte

Was die Traction betrifft, so sind die Preisunterschiede zwischen Vor- und Nachkriegsmodellen marginal. Anders sieht es zum Beispiel aus bei einem „echten“ und einem „falschen“ (= nachträglich umgebauten) Cabriolet.

Dass es auch andere Gründe geben kann, um einem Fahrzeug falsche Papiere zu verpassen, beweist die erste Traction, die ich 1975 mit Papieren eines 11BL von 1951 kaufte, die aber ganz klar ein 11D von 1955 war. Dass ich fast 40 Jahre brauchte, um die Hintergründe dafür kennen zu lernen, ist eine andere Geschichte...



WETTEN DASS

Unter diesem Motto wurde am 2. September 2018 eine etwas kuriose Bieridee umgesetzt.

Unser Mitglied, Franz Wermelinger, hatte am Biertisch mit seinen Kollegen vom BMW-Motorradklub gewettet. Inhalt der Wette war die Herausforderung von Franz, dass er mehr Citroen-Traction-Avant auf den Platz bringt, als der BMW-Motorrad-Klub seine Veteranen «Töffs». Eine etwas gewagte Wette.

Für mich war klar, das musste ich sehen. Also ging es auf nach Hergiswil b. Willisau. Angekommen, staunte ich nicht schlecht. Schon eine stattliche Anzahl von Traction und ein einziges Motorrad waren dort.



Aber abgerechnet wird erst am Schluss. Nach und nach kamen weitere Traction und auch die Töffs waren zu bestaunen. Sehr schöne und rare Maschinen konnten wir sehen. Eine BMW R50 von 1955. Eine BMW-R75 von 1941 mit Kardanantrieb des Seitenwagens. Sehr wahrscheinlich eine ex Deutsche Wehrmachtsmaschine. Oder eine BMW mit äusserst seltenem Steib-Seitenwagen.





Auch die BMW mit der schnittigen Verkleidung ist ein richtiger Hingucker.

Dann erfolgte die Zählung der Anwesenden Citroen-Traction-Avant und der Oldie-BMW-Motorräder. Ergebnis: 25 Traction und 15 Motorräder. Bravo CTAC.

Allen Beteiligten ein ganz grosses Dankeschön für das spontane Mitmachen. Manchmal ist auch eine Bieridee eine gute Idee. Zusammen fahren wir anschliessend durch das schöne Emmental zur Firma Kambly. Nach dem Guetzli und Kaffeegenuss erfolgte die Heimreise.



Ich möchte es nicht unterlassen allen Teilnehmern mit ihren Fahrzeugen, zwei-, drei- und vierrädrig, den Organisatoren beider Klubs und insbesondere Franz Wermelinger welcher bei diesem Anlass klar ein CTAC Herz hatte, zu danken.

Mit tractionistischen Grüssen, Udo Kenkel, (Text und Fotos)



WINTERPNEUS

Paul Walder hat uns dieses interessante Dokument des Kantons Basel-Stadt vom 22. Oktober 1955 zur Verfügung gestellt. Die Argumentation über das Reifenprofil ist köstlich. Ich weiss noch, wie wir die Winterreifen „nachgerillt“ haben, damit sie noch eine Saison gehalten haben.

Auszug aus dem Kantons-Blatt Basel-Stadt No. 33 vom 22. Okt. 1955

BEKANNTMACHUNG an die Halter von Motorfahrzeugen

In letzter Zeit ereigneten sich verschiedene schwere Verkehrsunfällen bei denen abgenützte Gummireifen (und hohe Geschwindigkeit) eine verhängnisvolle Rolle gespielt haben. Da die heute im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge gegenüber früher durchschnittlich wesentlich höhere Fahrgeschwindigkeiten erlauben, muss dem Zustand der Bereifung vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden.

1. Grundsätze

- a) Nach Art. 14, Abs. 6 MFV müssen alle Gummireifen mit Gleitschutz (d. h. mit Profilen oder Rillen) versehen sein. Diese Regel gilt ausdrücklich für alle Gummireifen, d. h. - weil die Art. 17 und 18 MFV keine abweichende Bestimmung enthalten - auch für die Reifen von Motorrädern sowie von Anhängern.
- b) Der Gleitschutz auf Gummireifen ist genügend, wenn das Profilmuster noch vollständig erkennbar ist oder Rillen noch über den ganzen Umfang und die ganze Breite der Lauffläche vorhanden sind. Die Vertiefungen sollten noch etwa 1 mm messen.
- c) Gummireifen dürfen weder auf der Lauffläche noch seitlich grössere Verletzungen aufweisen,
- d) die das Gewebe blosslegen oder angreifen. Liegen derartige Verletzungen vor, so ist die Betriebssicherheit (Art. 17 MFV) nicht mehr gewährleistet. Auch dieser Grundsatz gilt für Motorwagen, Motorräder sowie Anhänger.

2. Besondere Fälle:

- a) Anhänger: Auf Gummireifen an Anhängern finden sich gelegentlich Scheuerstellen, die vom Blockieren der Räder herrühren. Solche glattgescheuerten Stellen sind nicht zu beanstanden, sofern das Gewebe nicht sichtbar und die Längsführung des rollenden Rades noch gewährleistet ist (d. h. wenn nur vereinzelte, nicht zusammenhängende Scheuerstellen sichtbar sind und das Profilmuster zur Hauptsache noch vorhanden ist).
- b) Bei Motorfahrzeugen und Anhängerzügen, deren Geschwindigkeit 20 km/Std. nicht übersteigt, hat der Gleitschutz der Gummireifen keine grosse praktische Bedeutung (Motorkarren und Landwirtschaftstraktoren dürfen ja auch eisenbereifte Anhänger mitführen). Fehlender Gleitschutz ist bei den Reifen dieser Fahrzeuge daher nicht zu beanstanden, Das Gewebe darf jedoch nicht zu Tage treten, und die Reifen dürfen keine grösseren Verletzungen aufweisen.
- c) Reserveräder sind nicht vorgeschrieben (sie werden zwar in Art. 4 MFV erwähnt doch dies ist keine Ausrüstungsvorschrift). Da es jedem Automobilisten freisteht, ob er ein Reserverad mitführen will oder nicht kann ein solches Rad wegen ungenügenden Gleitschutzes jedenfalls solange nicht beanstandet werden, als es nicht auf der Fahrzeugachse montiert ist. Unseres Erachtens sind auch keine Sanktionen am Platz, wenn nach einer Panne ein Reserverad ohne den nötigen Gleitschutz verwendet wird, um - mit der nötigen Vorsicht - zur nächsten Garage zu fahren.
- d) Bei Motorwagen und Anhängern mit Doppelbereifung müssen beide Reifen der Doppelräder den Anforderungen dieses Kreisschreibens genügen .

Die Fahrzeughalter haben dafür besorgt zu sein, dass die Bereifung ihrer Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 1955 den neuen Anforderungen genügt. Vom 1. Januar 1956 an werden Fahrzeuge, die den obigen Vorschriften nicht entsprechen aus dem Verkehr genommen, unter Verzeigung der Fehlbaren an das Polizeigericht Basel-Stadt.

POLIZEDEPARTEMENT

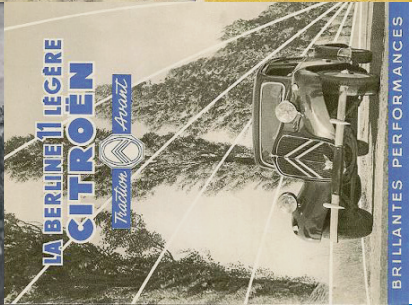
Basel, den 18. Oktober 1955

DIE ENTWICKLUNG DER TRACTION AVANT

Dank ihren Qualitäten, der Diversifizierung der TA-Produktenpalette und nicht zuletzt der wirksamen Werbekampagne ist die TA in der Dreißigern zum beliebten Mehrzweckwagen geworden.....



Essayez...
 ... en la
 conduisant vous-même
 UNE
**"Traction Avant"
 CITROËN**



LA BERLINE **LEGÈRE**
CITROËN
 Traction Avant

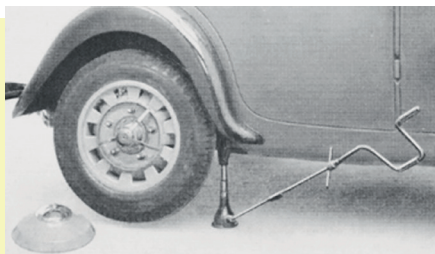
BRILLANTES PERFORMANCES

von Thomas Pesek



„MAL PLATT“ ZUM 2TEN

Wer den Artikel „Mal platt“ im CTAC-Heft 4 von 2016 gelesen hat, wird wohl beruhigt mit seiner Traction eine grössere Reise antreten, da er ja den Luftdruck des Reserve-
rades regelmässig prüft und ergängt.



Leider besteht durchaus die Möglichkeit, dass man im Falle eines platten Reifens dennoch den TCS oder einen hilfsbereiten Passanten bemühen muss. Eigentlich ist es logisch: Um das Reserve-
rad montieren zu können, muss zuerst defekte Rad abgeschraubt werden. Glück-
lich, wer noch den origi-
nalen Wagenheber im Auto hat.

Leider fehlt dieser häufig. Mancher Traction-Eigner wird sich deshalb ein preisgünstigen kleinen hydraulischen Wagenheber in's Auto gelegt haben, den er in einem Baumarkt erstanden hat. Vielleicht hat er sogar noch getestet, ob das Gerät auch unter die Wagenheberaufnahmen passt.

Alles Bestens also?

Leider nein! Bei einem platten Reifen liegt das Auto deutlich tiefer – und der Wagenheber kann nicht mehr unter die dafür vorgesehenen Aufnahmepunkte gestellt werden.



Der Originalwagenheber kann auf eine Höhe von lediglich 14 cm abgesenkt werden. Hilfe könnte allenfalls ein kleines Brett bieten, auf das man mit dem platten Rad fahren kann womit dieses und damit das ganze Auto etwas in die Höhe gebracht werden kann.

Alternativ kann man einen Scherenwagenheber verwenden, den man sich ebenfalls in einem Baumarkt, auf einem Autoabbruch oder im Internet für wenig Geld erstehen kann. Dabei ist auf jeden Fall zu prüfen, dass er genügend tief abgesenkt werden kann. Zudem sollte man auf gute Qualität achten.

Der abgebildete 1.5T-Scherenwagenheber z.B. wird von Jumbo angeboten und hat eine Hubhöhe von 105 bis 395mm.

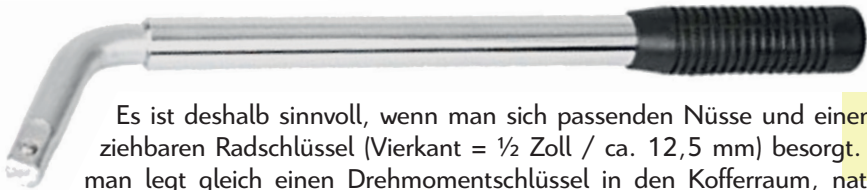
Grundsätzlich gilt, dass ein solcher Wagenheber nur zum Radwechsel, nicht aber zum Arbeiten unter dem Fahrzeug verwendet werden darf. Dafür sollte man das Auto aus Sicherheitsgründen immer auf Böcke stellen.



Ist nun unser Pannfahrzeug erst mal aufgebockt, lauert bereits das nächste Problem: Der Raddeckel muss abgeschraubt und die Radmuttern müssen gelöst werden. Neuere Tractions haben in der Regel die Schlüsselweite 19.



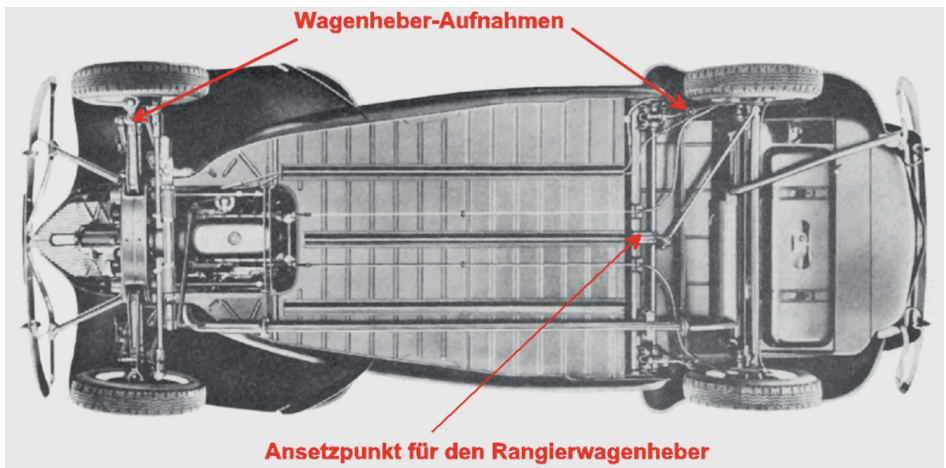
Diese Grösse ist bei einem handelsüblichen Radkreuz – mit dem sich auch relativ fest sitzende Muttern lösen lassen – integriert. Da aber unsere Autos alle eine Geschichte haben, sollte man dies überprüfen. Ich habe von Schlüsselweite 16 bis 21 schon alles angetroffen, was wohl irgendwann einmal in der Vergangenheit eine alte Schraubenbox hergegeben hat. Besonders Radmuttern von Vorkriegs-Tractions haben oft die Grösse 16, und diese ist heute nicht mehr sehr weit verbreitet. Attackiert man diese mit einem 17-er Schlüssel, sind die Muttern innert Kürze rund und lassen sich dann mit dem Bordwerkzeug weder lösen noch festziehen.



Es ist deshalb sinnvoll, wenn man sich passenden Nüsse und einen ausziehbaren Radschlüssel (Vierkant = $\frac{1}{2}$ Zoll / ca. 12,5 mm) besorgt. Oder man legt gleich einen Drehmomentschlüssel in den Kofferraum, natürlich auch da zusammen mit den notwendigen Nüssen. Diese sollen übrigens innen in 6-Kant-Form ausgestaltet sein. 12-Kant-Nüsse rutschen insbesondere bei Messing-Radmuttern gerne durch, und wenn diese erst einmal rund sind, dann hat man – besonders wenn man am Strassenrand steht – ein Problem...

Mit den nötigen Werkzeugen und Kenntnissen ausgestattet kann dann „Murphy's Law“ wirksam werden:

Wenn man alles hat, braucht man es nicht!





Für den Radwechsel zu Hause empfiehlt sich ein hydraulischer Rollwagenheber. Davon werden unzählige Fabrikate und Grössen angeboten. Für den einfachen Bastler genügt wohl in der Regel ein Produkt in der Grösse des „Go-On“ von Jumbo, das bereits für rund Fr. 20.- erhältlich ist. Zum sicheren Arbeiten sollen auch hier unbedingt Unterstellböcke verwendet werden.

Und schliesslich noch ein letzter – nicht unwichtiger Punkt:

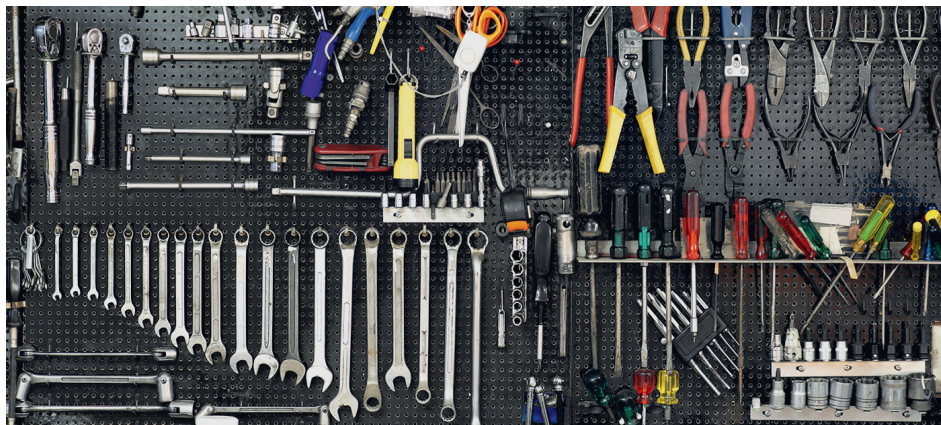
Eine Traction darf nicht in der Mitte der Hinterachse angehoben werden! Diese ist dafür zu wenig stark ausgelegt und würde verbogen.



Es gilt, die von den Konstrukteuren vorgesehenen Wagenheber-Aufnahmepunkte zu respektieren.

Diese und weitere Informationen gibt es im Buch „Citroën Traction Avant für Anfänger und Fortgeschrittene“, dessen neueste Auflage (April 2018) über 140 Seiten hat.

Daniel Eberli, 23.10.2018



PFERDERENNEN FRAUENFELD 1935



Mein Göttibueb Dominik Koch hat mir dieses Bild aus dem Magazin „Landliebe“ Nr. 5, September 2018 gemailt, das der Schweizer Fotograf Hans Baumgartner 1935 auf der Allmend in Frauenfeld aufgenommen hat.

Man scheute sich damals offenbar nicht, auf die Autos zu steigen, damit man eine bessere Übersicht über das Renngeschehen gewinnen konnte.



Stehplätze auf den Abschränkungen?? Auch eine Idee für mehr Weitblick. Dazu brauchte man offenbar eine lange Stange, um sich abzustützen. Ich verstehe aber nicht, warum die alle ein Fähnchen in der Hand halten. Sind das Schiedsrichter oder Linienrichter?



Grand Prix Suisse, Bern, 26.8.2018

Bei tollem Wetter versammelte sich die Schweizer Oldtimerszene für den Grand Prix Suisse beim Shopping- und Erlebniszentrum Westside in Bern.

Als erstes wurde eine etwas improvisierte Flugshow mit Fieseler Storch und Piper Super Cup geboten, die mich jetzt nicht wirklich begeistern konnten.

Hingegen interessierten mich die über 250 teilnehmenden Fahrzeuge (Autos und Motorräder), die auf den verschiedenen Parkplätzen rund ums Westside zu bewundern waren. Faszinierend war, dass man die Exponate wirklich hautnah studieren konnte und bei vielen Fahrzeugen auch Besitzer oder Betreuer anwesend waren, denen man entsprechende Fragen stellen konnte, die sie bereitwilligst beantworteten und erklärten. Ich habe selten so viel hochkarätige Sport- und Rennwagentechnik auf einem Haufen gesehen.

Der Morgen begann mit den neueren Sportwagen. Anschliessend kamen die älteren Motorräder bis 1952 und dann diejenigen ab 1952. Am Nachmittag fahren dann wieder die Sport und Tourenwagen mit Jahrgang zwischen 1946 und 1965 und dahinter erneut die beiden Gruppen Motorräder.

Jetzt folgten die Rennwagen von 1946 bis 1988 und danach die Renn- und Sportwagen bis 1945, die mich ganz speziell interessierten.

Mit dem Auto Union Typ C von 1939 wurde hier wahrscheinlich die beste Vorkriegstechnik gezeigt und konnte auch bei den Demonstrationsfahrten beobachtet werden. Die Vorderachskonstruktion mahnt mich doch sehr an den späteren VW Käfer oder an den VW Bulli-Bus, den mein Sohn momentan restauriert. Nicht verwunderlich, alles Konstruktionen von Ferdinand Porsche.



Wenn man diese Technik mit der Traction Avant vergleicht, ist der Citroën doch bereits 1934 mit seiner Einzelradaufhängung vorne viel näher an der modernen Automobiltechnik als der Auto Union Typ C. Aber der Sechszylindermotor (6 Liter Hubraum, 520 PS) des letzteren ist einfach Klasse. Da hatte Audi wiederum deutlichen Vorsprung.



Im Fahrerlager genau angesehen habe ich mir auch den Ferrari F1 Typ 640 von 1989. Der nicht weit vom Audi ausgestellt war. Man durfte auch die Technik (12 Zylinder 3,5 Liter, 600 PS) unter den Abdeckungen ansehen, etwas, das bei Formel 1 Übertragungen im Fernsehen kaum zu sehen ist. Ebenfalls aus der Formel 1 stand da ein Monte-verdi von 1990 mit 3,5 Liter Ford Motor und ebenfalls etwa 600 PS.





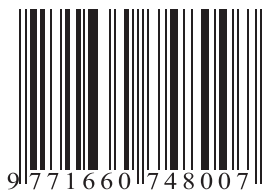
Aus Citroën Sicht war nicht viel zu sehen ausser einem MEP X27 von 1971 einem Formel Rennwagen (Formule Bleue) mit einem Citroën GS Mittelmotor im Heck, der etwa auf 75 PS aufgepumpt war. Damit erreichte der Rennwagen etwa 200 km/h. Übrigens ist MEP das Klürzel des Konstrukteurs Maurice Émile Pezous, einem ehemaligen Flugzeugingenieur. Das habe ich bisher nicht gewusst.

Insgesamt war dies ein interessanter und aufschlussreicher Sonntag, Fahrzeugtechnik wo man noch seine Nase hineinstecken darf.

Hans Georg Koch, 25.9.2018 

IMPRESSUM

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



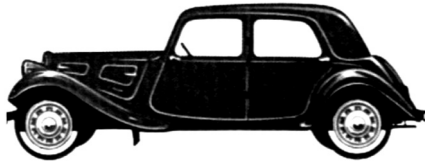
Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung:

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

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



Mitglied werden:

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

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

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

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

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

LA MALLE ARRIÈRE "SPEED"

La plus simple transformation du coffre arrière — La plus élégante — La plus rationnelle — La moins chère

