

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 280.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

Preis Einzelheft: Mitgl. 3.- +Vers.
N.Mitgl. 7.- +Vers.

Organisationsplan 1980

CITAC Präsident Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reisiswil T. 063/ 89346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.6a 8645 Jona T. 055/ 282858	Aktuar Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7255344
--	---	--	---

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI, GR,)	Region 2 (GL, UR, TI, SZ, ZG, ZH, AG,)	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW)
Vorstand	Vorstand	Vorstand
Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 Kreuzlingen T. 072/722696	Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/371729	Albert Schorta Löhrstr.2 4552 Derendingen T. 065/423283
Max Güttinger Dorfstr.20 8211 Opfertshofen T. 053/66152	Adrian Pretto Stegstr.3 8820 Wädenswil T. 01/7804017	Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reisiswil T. 063/89346
John P. Günter Mühlental 53 8200 Schaffhausen T. 053/53444	Robert Rogenmoser Büelstr.4 8307 Tagelswangen T. 01/8608666 G 052/326796 P	Urs Witmer Zinggstr.24 3007 Bern T. 031/450893

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte
an die Redaktion richten)

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T. 071/ 674542 G 675733 P	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/ 371729 P 058/ 372266	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 Küttigen T. 064 372050 G 372194 P
Ersatzteile & Reparaturen Heinz Beier 3251 Wengi/Büren T. 032/ 849275	Reparaturen Heinz Schütz Stettbachstr.4 8600 Dübendorf T. 01/8213350 G 052/327219 P	Citroen Spez.Werkstatt Gino Gandin beim Zeughaus 8910 Affoltern a/A T. 01/7615879 G 01/ 339900 P

Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Armin Frick Püntstr.2 8810 Horgen T. 01/ 7257318 7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7255344
---	--	---

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 31.Mai 1980

Werte Traction Freunde,



Die Winterpause ist schon vorbei und der Stein vor der Höhle ist mächerorts bereits weggeschoben worden. Mit einigen Bedenken richten wir unseren Blick auf die kommenden Achtzigerjahre. Was wird wohl uns und den Benzin schluckenden Tractions bevorstehen ??? Jetzt, da wir wieder an die Treffen denken, uns auf gemütliche Ausfahrten freuen und die Tractions auf Hochglanz bringen ! Unsere erste Veranstaltung wird ja schon das öffentliche Dampfverkehrsmittel mit einschliessen . Vielleicht wird sich die Zahl der Treffen immer mehr reduzieren.

TREFFEN : Wiederum möchten wir unsere Mitglieder sowie alle Interessierten von anderen Clubs herzlich zum mitmachen einladen! Die Einladungen für unser erstes Treffen sind schon geschrieben. Am Anlass vom 29.Juni hoffen wir unsere Freunde vom Club Citroen Suisse 34/57 begrüßen zu dürfen. Interessierte für ausländische Treffen mögen sich an unser Postfach wenden.

MITGLIEDSCHAFT : Bester Dank sei den pflichtbewussten Zahlern und Spendern ausgesprochen. (Die säumigen Zahler sollen sich schämen - es ist wirklich nicht interessant nochmals spezielle Zahlungseinladungen zu verschicken !!! Dies gilt auch für Besteller von Waren.)

ZEITUNG : Wir haben uns besonders über manche anerkennende und uns aufmunternde Reaktion zu unserem Blättchen gefreut. Weiterhin sind aber Artikel und Inserate bestens willkommen! Schliesslich hat sogar als Zündstoff der letzte GV-Beitrag einige Mitglieder angeregt, sich Ihrer Meinung zu entledigen ... "Sachbeiträge" und Inserate bilden hoffentlich die nächste Runde.(Es ist ja erfreulich zu hören, dass die Initiative zu einem fast regionalen Höck ergriffen wurde.)

Gerne würden wir einmal einen kompetenten Beitrag über Versicherungsfragen bezüglich Tractions und anderen alten Autos veröffentlichen. Gibt es doch da verschiedene offene Fragen - zB über Entschädigungen (Zeitwert-Liebhaberwert ?) und der notwendigen eigenen Vers.-Deckung.- Da wir glauben, dass wir im Sinne von Recycling und "vernünftiger" Fahrweise gewissermassen dem "Umweltsbewusstsein" Nahe stehen, möchten wir noch besonders auf den Anmeldetalon des Verkehrs-Clubs-Schweiz hinweisen.

Einen schönen Frühling und Sommer, ohne Pannen, zu erschwinglichen Km-Preisen,wünschen wir uns allen.

Zürich, im März 1980

Sito B. G. G. G.



© 1950 General Motors Corp. All rights reserved.

Oldtimer Flohmarkt im Rest.Wallberg, Volketswil 26.4.80, SMVC

***** Markthalle Burgdorf, 17.Mai *****

Treffen und Ausfahrten:

- ** Citroen Traction Avant Club: 18. Mai, Region II, (Hinwil, Bauma)
29. Juni, Region III, mit CCS 34/57
21. Sept., Region I, (mit GV)
- * Club Citroen Suisse 34/57 3. Mai, Rallye
- * 5./7. April, CETAC, internationales Treffen in Paris
- * 31. Mai & 1 Juni, rallye touristique im Elsass, organisiert vom club "Traction Universelle", adr.: Alain Steinmetz, 12, rue de Wolfisheim, F - 67380 Lingolsheim.
- * 29./29. Juni, Côte OPALE, Frankreich, Touquet, ACA
- * 30./31. Mai/1. Juni, Traction Owners Club Rally, Cowgill, Nr. Dent, Sedbergh Cumbria, GB
- * 10.-13. Juli, Oldtimer Club Villach, Villach, Rallye
- * 14. Aug., Autocorso, Velden am Wörthersee (Concours d'elegance)
- * 13./14. Sept. Traction Avant Nederland, Jahresfest * FNA, 7.9.80
- * 21. Juni, Svenska Bll-Klubben, Jahresfest, Atvisberg

teratur - Literatur - Literatur - Literatur - Literatur - Lit

Interessenten kann nachstehende literatur (reproduktionen) vermittelt werden:

- "Die gelbe Expedition", Citroén's Asiadurchquerung mit halbkettenfahrzeugen 1931-32, deutscher text, 150 seiten, 200 s/w fotos, preis ca. 60.- fr.
- "Memento Technique", mass- und einstelltabellen sämtlicher Citroén modelle von 1919-47, preis ca. 110.- fr.
- Reperaturhandbuch 15 six, 2teilig, 1. teil technische zeichnungen der rep, massnahmen sowie werkzeugzeichnungen, 2. teil rep. anleitung, text franz., preis ca. 145.- fr.
- Ersatzteilkatalog 15 six 1938-54, stand 1954, preis ca. 95.- fr.
- Betriebsanleitung 15 six, 28 seiten, text franz., stand 1951, preis ca. 20.- fr.

Bestellungen an: Armin Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen.

- Betriebsanleitung 11 cv (nachdruck), preis 20.- fr. Erhältlich bei: Alex Meyer, Böcklinstr. 37, 8032 Zürich, tel.: 01/53 19 94.

Preisfrage winterzeitung 4/79

Da kein einziger lösungsvorschlag einging wird auf die bekanntgabe der fehler verzichtet.

af

Autosammlung Schlumpf

Nach den letzten nachrichten soll die autosammlung von Hans und Fritz Schlumpf in Mulhouse (Elsass) im sommer wieder der oeffentlichkeit zugänglich sein.

af



Oldtimer Club Villach

H. Tratnik
8500 F.X. Wirth-Strasse 15

Herrn
Präs. Dieter Ackerknecht
CTAC

Witikonstrasse 337
CH-8053 Zürich

Villach, 31.12.1979

Sehr geehrter Herr Ackerknecht !

Mit den besten Wünschen an Sie und allen Schweizer Citroen Freunden für das Jahr 1980, darf ich meinen Brief beginnen. Dankeschön auch für Ihre ausgezeichnet gemachte Clubzeitung. Bei unseren Club gibt es im Moment keine. Im kommenden Jahr bekommen Sie dann auch von uns wieder die Aussendung. Unser Rallye Termin für das Jahr 1980 ist der 10. bis 13. Juli in Villach. Vielleicht könnten Sie dies in Ihrer Clubzeitung veröffentlichen. Wir würden uns freuen, Sie oder einige Schweizer Freunde bei unserer Veranstaltung begrüßen zu dürfen. Ausschreibungen bekommen Sie wieder zeitgerecht zugesandt.

Mit freundlichen Grüßen, Ihr

Oldtimer Club Villach
Der Präsident: H. Tratnik



KURDIREKTION VELDEN AM WÖRTHER SEE

Velden, im Dezember 1979

Citroen Traction
Avant Club

Postfach 304
CH 8053 Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren!
liebe Veteranenfreunde,

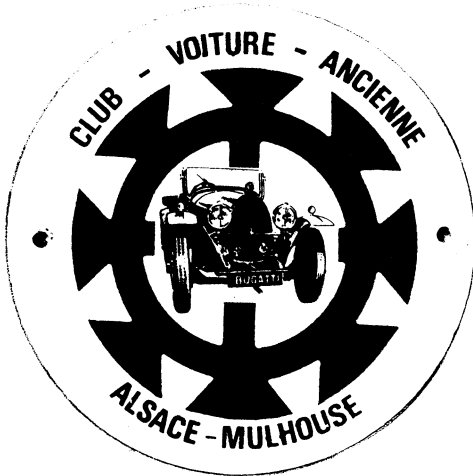
Der in diesem zu Ende gehenden Jahr bereits zum zweiten Mal durchgeführte "Concours d' elegance", Veldens' eindrucksvoller Autocorso, hat sein Schärfelein zur Wiederbelebung der älteren Automodelle und zum Erzielen unmittelbarer Einblicke in die Entwicklungsgeschichte des Automobils der Menschen von heute, beigetragen.

Unseren Dank für die von Ihnen gepflegte Nostalgie verbinden wir mit der Hoffnung, Sie beim Autocorso am 14. August 1980 in Velden am Start begrüßen zu können.

Ihnen, Ihren Angehörigen und Veteranenfreunden wünschen wir ein gesegnetes, ruhiges Weihnachtsfest und für das Jahr 1980 Gesundheit, Schaffenskraft und Freude.

Mit herzlicher Empfehlung

KURDIREKTION VELDEN AM WÖRTHER SEE



4ème

Concentration

International

15 & 16 Sept. 1979

Früh am tag bei garstiger kälte und zugesperrten wc's trafen wir in Mulhouse am besammlungsort ein. Bis die formalitäten, unterlagen aushändigung, hotel zuteilung und wagen abnahme, alle erfüllt waren, konnte man ganz schön kalte füsse bekommen. Nachher wurde gewartet bis die kolonne gross genug war und wurde dann geschlossen aus der stadt zu einem supermarkt geführt. Vielleicht benötigte der eine oder andere noch dies und jenes, hier konnte er sich damit eindecken. Der grund war jedoch ein anderer, vor dem eingang war ein buffet aufgebaut wo jedermann sich, in den langsam durchbrechenden sonnenstrahlen, bei feiner leberwurst, brot und reichlicher tranksahne für die kommenden rallye aufgaben mit energie volltanken konnte. Währendessen bekommen die supermarktkunden die gelegenheit einen haufen mehr oder weniger alter und schöner autos zu besichtigen und mit den fahrern zu fachsimpeln. Am vormittag war die rallye problemlos, so lange man die wegweiser fand und genügend durst hatte, flüssiges wurde an allen anfahrtspunkten reichlich angeboten, meisterte man die fahrt durch die herrliche, im spätsommerlichen licht glänzende elsässische landschaft ohne schwierigkeiten. Solche bekam nur der motor eines Simca 5 (franz. lizenzbau Topolino) als er gleich schnell wie die vor ihm fahrenden 3 liter Healey bergauffuhr - exitus. Das in der qualität entäuschende mittagessen, der anschliessend angebotene "kaffe" war auch nur ein bekanntes schweizerprodukt aus der büchse, passte gar nicht zum charme von dem hübschen elsässer dorf wo es eingenommen wurde. Nach einem dorfbummel nahmen wir den verdauungskaffe in einem restaurant ein wo auf genusskultur noch wert gelegt wurde. Nach der mittagsrast wurde die rallye anspruchsvoller. An den anfahrtspunkten verlangten die veranstalter von denn fahrern geschicklichkeit und fachwissen: rückwärtsfahren bis die stossstange einen senkrechten stab berührt ohne diesen umzustossen; rückwärts in eine gestellte parklücke manövrieren ohne die begrenzungen zu tuschieren oder die seitliche längsmarkierung am boden zu überfahren; den abrollumfang der eigenen reifen schätzen, es wurde anschliessend nachgemessen. Ein intelligenter zuschauer klärte mich nach meiner fehlschätzung darüber auf, dass dieser bei allen 11 cv's gleich gross sei - ehrlich -

darauf wäre ich wirklich nie gekommen. Zur ehrenrettung des gastlandes, es war kein franzose. Der letzte aufgabenposten verursachte zur freude der dorfbevölkerung einen grossen stau, sie hatte so geruhsam zeit die alten vehicle zu besichtigen. Hier wurde den fahrzeuginsassen ein ordner mit etlichen abb. von kühlerfiguren vorgelegt, es dauerte eine geraume zeit bis man sich jeweils entschlossen hatte welcher marke welche figur zugeordnet werden soll. Ein herrliches zwischenspiel ergab sich in Breisach, dort hatte ein "spassvogel" die wegweiser "eingesammelt". So kurvten die rallye teilnehmer wild in der ganzen stadt herum. Es war wie eine szenerie aus der epoche, an jeder kreuzung tauchte von irgendwoher ein alter wagen auf. Der vogel wurde dann auf dem marktplatz abgeschossen; ein tourist hatte dort seinen traction parkiert, da jeder in seiner kurverei dort einmal vorbeikam gab es immer ein grosses aufatmen - endlich gefunden. Es war zum totlachen wie die leute mit langen gesichtern verständnisslos auf dem platz herumstanden. Die situation klärte sich aber bald einmal auf und es kam wieder ordnung in das durcheinander. Was unserem auto während der rallye bei der durchfahrt von Colmar wiederfuhr zeigt das foto, ein schnellschaltender photograph engagierte es kurzerhand.

Am sonntagmorgen war es dafür uns weniger zum lachen zumute. Das kam so: nach dem hotelbezug am späten samstagnachmittag einigten wir uns mit Hans Ryf das wir mit ihm zusammen zum dinner fahren, das etwas abseits organisiert war. Da in der hotel umgebung chronischer parkplatzmangel herrscht, stellten wir unseren wagen in ein parkhaus. Dessen informationstafel sagte das es täglich von früh bis spät geöffnet sei. Gut, dachten wir, so früh wie die aufmachen stehen wir sowieso nicht auf. Hinein mit dem wagen, gepäck gesthnappt und abmarschiert. Am sonntagmorgen kamen wir dann wieder - und drückten am tor unsere nasen platt, geschlossen. Ein kleines schild meinte das in notfällen, wenn das keiner ist, der concierge im haus nummer sowieso behilflich ist. Nett von ihm das er auch zu hause war, er beschrieb uns den weg zum anderen parkhaus weil der wärter dort den schlüssel und klärte uns auf das mangels nachfrage dieses parkhaus am sonntag geschlossen sei, in Mulhouse ein allgemein wissen. Dank der ausführlichen beschreibung fanden wir das andere parkhaus samt seinem wärter, der so nett war mit uns zu kommen und das verflixte haus zu öffnen. Es war kein erdbeben im Elsass, nur ein paar steine die uns vom herzen fielen.

Das dinner am samstagsabend im restaurant vom zoologischengarten war übrigens genau so gut wie der saal schön war, wirklich, es gab coq au vin d'alsace, huhn an weissweinsauce, eine elsässer specialität.

Der schlussakt am sonntag, er wurde auf einer alten rennbahn abgehalten, war etwas langweilig. Vor allem für die die nach programm zeitangabe mehr oder weniger pünktlich eintrafen. Aus unbekannten gründen konnte der zeitplan nicht eingehalten werden, es zog sich alles in die länge und die teilnehmer machten langsam gelangweilte gesichter. Für etwas zeitvertreib sorgten die ohrenbetäubende musik, ein paar ersatzteilverkäufer und die weinprüfecke. Wer drei weine kostete und richtig benannte bekam eine flasche von dem edlen getränk geschenkt, das CTAC team leistete hier ganze arbeit, unter den vier glücklichen gewinnern war auch Maya Goltzsche. Nach dem mit grosser verspätung serviertem mittagessen, das punkto unbekömmlichkeit das vom samstag bei weitem übertraf und einsamer sieger blieb, startete bei strahlendem wetter der concours d'élégance mit anschliessender preisverteilung.

Am diesjährigen treffen waren die CTAC teilnehmer nicht mehr so erfolg und zahlreich wie letztes jahr. Dafür waren umsomehr mitglieder vom CCS 34-57 angefahren. Hier die resultate der schweizer traction fans:

Rallyeklassement

13. Willy Friedrich	(CCS)	11 BL	29 p.
23. René Mauron	(CCS)	11 B Langenthal	39 p.

Restaurierungsbewertung

2. J.C. Uhlmann	(CCS)	Big 6 engl. modell	27 p.
12. Hans Ryf	(CTAC)	11 BL	24 p.
24. Peter Jaques	(CCS)	15/6	22 p.

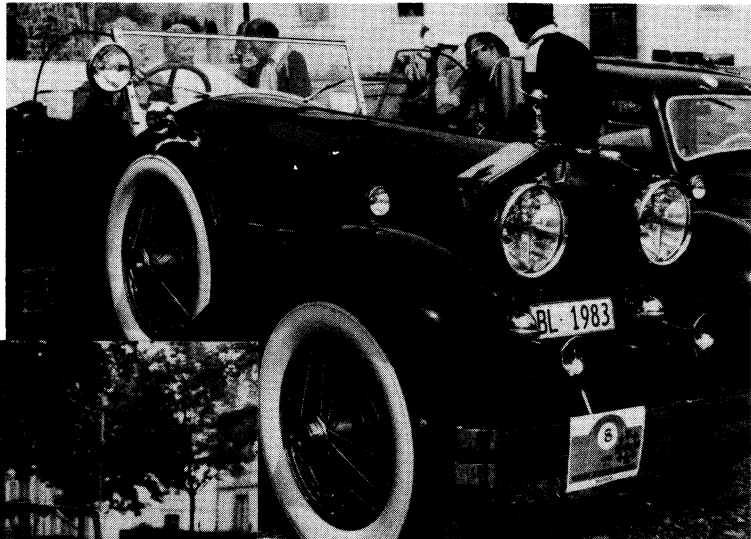
Concours d'élégance (max. 60 p.)

3. J.C. Uhlmann	(CCS)	Big 6	56,5 p.
4. Erwin Cueni	(CTS)	15/6	56 p.
16. Robert Bollag	(CTAC)	15/6 H	47,5 p.
18. Willy Friedrich	(CCS)	11 BL	47 p.
Peter Jaques	(CCS)	15/6	47 p.
22. Charles Ibach	(CCS)	11 BL	46,5 p.

Gesamtklassement

7. J.C. Uhlmann	(CCS)	Big 6
-----------------	-------	-------

CCS = Club Citroén Suisse 34-57 CTS = Club Traction Suisse af
 CTAC = Citroén Traction Avant Club



Rolls Royce Silver Ghost 1923
 Foto: Erwin Cueni



Art et Industrie
 Gérard Chérif



Die anderen von Citröen



La Première

Es ist schon eine verflixte Kiste mit diesem Verteiler. Wie die Gegenwart zeigt, hat Citröen aber des öfteren in keiner Weise auf den armen Menschen Rücksicht genommen, der diese Autos reparieren muß.

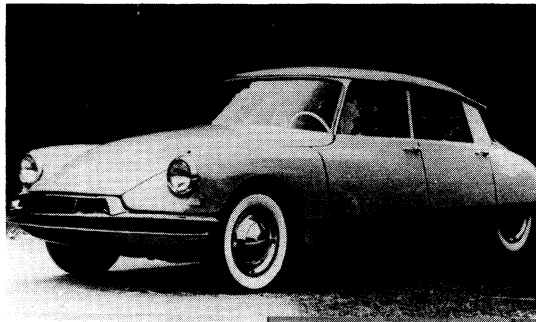
Es ist **wirklich** ein Witz: Wollte man Kontakte einstellen oder gar auswechseln - man muß schon zum Spezialwerkzeug-Set greifen, sich eine gute Flasche Cognac danebenstellen, der Freundin für den Abend absagen - Vergaser, Krümmer, und alles das, was lustig davorgebaut ist, abmontieren.

Eigentlich paßt seine Erscheinung gar nicht so zu den besonderen Citröens und im Prinzip sieht er so ziemlich genauso aus, wie ein stinknormaler DS von 67. Und doch sind es die Details, die aus ihm ein völlig anderes Auto machen.

In Europa haben wir den Anfang des Wirtschaftswunders; Opel Ford, Borgward geben den Trend an. Ponton ist angesagt, der 54er Kapitän ein Abbild des neuen Automobilgeschmacks und Statussymbol für Wohlstandsempfänger. Fiat ist auch mit dabei. Damals noch mit solidem Prädikat. In Frankreich kommt der 403 von Peugeot, Renault hinkt mit der Frégate hinterher. (Das wurde dann auch überhaupt kein Erfolg wegen der katastrophalen Straßenlage.)

Citröen paßte genauso wenig in die Zeit wie der 7 A damals, 1934. Stolz Autos nunmehr, die sich ihrem antiquierten Aussehen nicht zu schämen brauchten. Sie waren Aussenseiter, gefürchtet und bekannt. Doch wenn es um Mode geht, waren für die ausgereifte Konstruktion und das phantastische Fahrverhalten nur noch die Fans zu begeistern. Formal waren die 11er und 15er nun mal die rollende Vetreterung der Dreißiger Jahre.

Und dann kam die Bombe ! Sie schlug ein inmitten derer, die konsequent die Dementis schluckten, die die Zukunft im Automobilbau auf der anderen Seite des großen Teiches vermuteten. Die Bombe hieß DS 19.



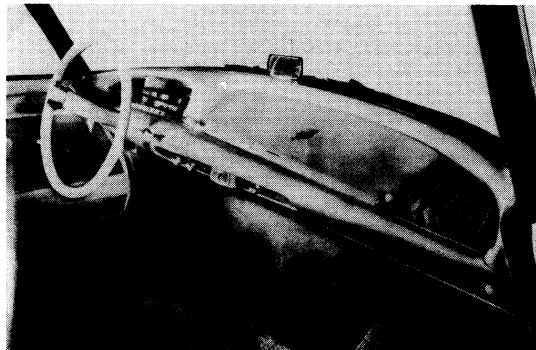
Man stelle sich das heute einmal vor: da kommt 1955 ein Auto fernab jedem Publikumsgeschmack, konstruiert nur mit einer Ideenkiste unter'm Arm und einiger Cw-Werte. (Das gibt's nicht, der CX heute steht mieser da.) Der Name Lefebre sollte hiermit zum zweiten Male in Marmor gehauen werden. Er war auch der Vater des Tractions.

Man wagte den Sprung in die Halbautomatik, in die umfassende Hydraulik, in einer bisher noch nicht dagewesenen Schalenbauweise, ein Bekenntnis zum kompromißlosen Vorderradantrieb, bei dem die Hinterräder nur noch zwangsläufig hinterherlaufen.

Das alles in einer Zeit der Starr- und Pendelachsen primitiver Konstruktion. Ein Auto, das sich auch noch auf drei Rädern ahlbwegs sicher fahren läßt. Der DS kam fünf Jahre zu früh. Die Kunden haben im Laufe seines Daseins die Zeiger der Zukunft um ein paar Minuten zurückgedreht. In Deutschland hat er es schwer gehabt. Er sah eben nicht so aus, aus könne man einen Sack Kartoffeln in den Kofferraum werfen. Im Laufe der zwanzig Jahre hat man sich dann langsam an ihn gewöhnt. Wer ihn gahabt hat, hat ihn geliebt. Die meisten sind verkommen und verrottet, weil man ihn in unseren Breiten einfach nicht pflegen konnte. Den allerersten hat man vergessen. Das Ummodell aller DS.

Aber ich hab noch einen. Doch ein besonderer Citroën. Er hat erst 10 Monate später nach Erscheinen seiner 6.836 Schwestern das Licht der Welt erblickt. Trotzdem ein hautnahes Dokument des Anfangs. Fast bis 1963 behielt er die Kampfenmaulschnauze - doch war am Anfang immer noch ehrlicher Chrom statt Edelstahl. Jener Verbreitung sah man damals noch gelassen zu. Auch das Blech ist noch stärker und dem Neugierigen werden die hinteren Kotflügel auffallen, die irgendwie einen Knick zuviel haben über den breiten, mit langen Chromnasen eingefassten rungezogenen Rückstrahlern.

Wo ist denn der Ascher ? Eine obligatorische Frage bei den Leuten mit gelben Fingern wie Freund Borgmann. Man muß einfach einfach die Uhr rausziehen. Wie bitte ? Ja, man muß die Uhr rausziehen. Die sitzt nämlich auf dem Aschenbecher. Zusammen mit fast sämtlichen Bedienungsknöpfen tief eingebettet in grauem undbeigem Plastik. Überhaupt wie das ganze Armaturenbrett. Skurrile Architektur in hellem Kunststoff, flach, glatt, weitflächig. So etwas gab es nie wieder. Zu der Innenbeleuchtung passen Nahtstrümpfe und ein schwarzer Unterrock. Es könnte die Tischbeleuchtung sein in einer Nachtbar am Montparnasse. Oder wo könnten die kompletten Türpfosten langsam ins indirekte Licht auslaufend milchig aufleuchten ? Oder kleine unsichtbare Ecken am Dachhimmel wie die Augenslitze einer in Mosaik gefassten Halbgöttin.



Schön, filigran, mit Millimeterkabel gewickelt - das Lenkrad. Wohlgemerkt, das Einspeichenlenkrad. (Wir sind übrigens immer noch im Jahre 1955.) Und weiß. Weiß war es bis ins Jahr 1963. So lange haben sie gebraucht, um zu merken, daß sich bei Autos, die ohne weiters des dreifachen Tachostand erreichen, eben dieses unvorteilhaft verfärbt.

Dieser hier hat erst 50.000 weg. Das Lenkrad hat noch seine ursprüngliche Farbe. Wir haben ihn ganz schön verflucht unterwegs. In Sachen Zündanlage hat er nicht den besten Eindruck hinterlassen. Wir haben uns wegen ihm mehrere Male den halben Tag und die halbe Nacht um die Ohren gehauen. Je zwei Zündspulen, Kondensatoren und Kontakte sitzen am alten Traction-Motor. Nur sitzt er hier nicht offen wie beim 11er, sondern schön versteckt hinten drin. Aber lassen wir das...

Er wird neue Weißwandreifen kriegen, mein alter DS. Vorn 165 und hinten 155, wie sich's gehört. Die kosten zwar ein halbes Vermögen, aber so erschien er nun mal auf dem Pariser Salon und so muß er sein. Und so dokumentiert er auch besser die Zugehörigkeit zu seiner Zeit. Die Zeit, als routes nationales noch kurvige Alleen waren, und sie die Streifen noch gelb malten.

Ich war damals gerade drei Jahre. Es ist wirklich kaum zu glauben.

H.O.Meyer-Spelbrink

Neue Fahrzeugklassen-Benennung für Fahrzeugbaujahre 1931 - 1960

Anlässlich der FIVA-Kongresse im Herbst 1979 in Villamoura in Portugal wurden die Klassen-Benennungen Classic-Classiques und Recommended-Recommended geändert. Die einzelnen Fahrzeugklassen werden in Zukunft folgende Namen tragen:

ANCETRE	Fahrzeuge gebaut bis 31. Dezember 1904
VETERAN	Fahrzeuge gebaut zwischen 1.1.1905 und 31.12.1918
VINTAGE A	Fahrzeuge gebaut zwischen 1.1.1919 und 31.12.1930
VINTAGE B	Fahrzeuge gebaut zwischen 1.1.1931 und 31.12.1945
PAST 1945	Fahrzeuge gebaut nach 1.1.1946, mindestens 20 Jahre alt

Den nationalen Club's steht es frei bei Veranstaltungen die Auswahl der Fahrzeuge nach eigenen Vorschriften und Reglementen zu treffen.

Sowohl von der ITC der FIVA wie auch von der FIVA-Generversammlung wurde die Erstellung von speziellen Listen mit Qualifikations-Charakter abgelehnt. Trotzdem darf darauf hingewiesen werden, dass bestimmt in Sammlerkreisen, Fahrzeuge mit besonderer technischer Ausrüstung, Spezialfahrzeuge, Einzelanfertigungen, Spezialaufbauten, Prototypen dem Gross-Serienfahrzeug vorgezogen werden.

Die FIVA - FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENNES - wird diese Klassenbezeichnungen bei Automobilen und Motorrädern und andern Fahrzeugkategorien anwenden. Im Nutzfahrzeug- und Militär-Fahrzeug-Sektor sind zudem verschiedene Spezialteilungen bereits vorgenommen.

Für die Teilnahme an Veranstaltungen sind Fahrzeugpässe oder Homologations-Blätter (die von den nationalen Club's ausgestellt werden) notwendig. Die Baujahre sind nach dem tatsächlichen Erstellungsjahr zu bezeichnen, wobei das Baujahr des Fahrgestelles massgebend ist. Modifikationen, Änderungen und Modernisierungen sind in den Fahrzeugpässen und Homologationsblättern zu vermerken.

30.10.1979

aus: Die Motorpfeife
des SMVC

Hans Koch
Chairman ITC.

Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden !

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr.60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr.20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr.10.- erhoben werden.

Inserate und Kleininserate sind an unsere Club-Adresse zu senden.

erhältlich : *C L U B - K L E B E R C T A C à Fr.1.50 + Versand beim CTAC

*T-Shirts mit Clubzeichen, versch. Grössen, Arten, (Ch. Schelbli)

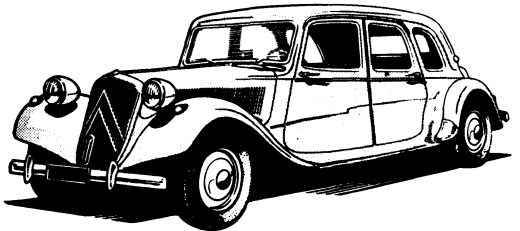
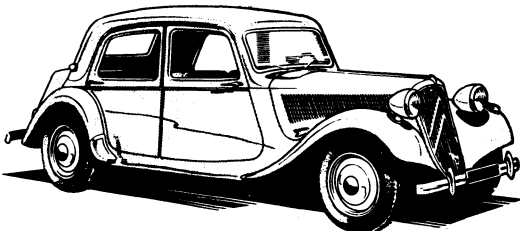
Zu verkaufen:

Carrosserieschutzdichtungen (f. unter lampensockel, türgriffrosetten etc. zum lack- und wassereindringenschutz) f. modelle bis 52 (rädli) 26.-, f. modelle ab 52 (kofferli) 29.-. Kupplungspedalfeder 8.-, schalthebelfeder paar 12.-, luftklappengummi 27.-, alle anderen gummitteile etc. auf anfrage. A. Frick, Püntstr. 2 8810 Horgen, tel. 01/725 73 18 od. 725 10 16.

trockenen, geheizten Einstellplatz zu vermieten, geeignet für Traction-Freund, der seinen Wagen vorübergehend einstellen möchte.

Ab 1. April 1980, Fr. 35.-- mtl.

Tel. 081 54 26 64 A.Niederer, Jenaz



Achtung!

LESERBRIEF !



Aber eins will ich Euch sagen oder schreiben:

Es stinkt mir ganz gewaltig, dass ich ewig nur Artikel von af (Armin Frick) lese.

Es ist doch wohl ein ganz schlimmes Ding hier in der Schweiz im CTAC Ist das soviel verlangt wenn irgendeiner mal schnell irgendwas über den TRACTION Avant schreibt und der Zeitung schickt.

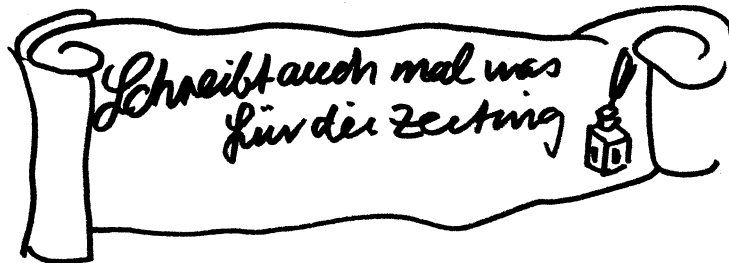
Vielleicht stöhnen dann die Offiziellen nicht.

Denn nur Sie wissen nicht wie Sie die Zeitung vollbringen sollen.

Oder wie wärs mit Inseratenwerbung.

Vive la Traction Avant.

Euer Max Güttinger



zu verkaufen:

S O N D E R A K T I O N

B R E M S Z I L I N D E R



Stop. Es ist mir gelungen Stop bis zum 30. April eine grössere Anzahl Stop. Bremszylinder vorne und hinten für die Clubmitglieder reservieren zu lassen. Stop. Aktionspreis Stop. vorne und Hinten stop. je Fr.. 50.- das Stück (Fabrikneu) Alles Abhalpreise. Lieferung per NN.

Max Güttinger Dorfstr.20 8211 Opfertshofen /Schaffhausen Tel 053 6 61 52 /53 6 58 04

Ps: Im Dezember habe ich einige mir bekannte Mitglieder zum Hock eingeladen. Es sind 23 Personen ohne Tractions erschienen. da soll mal einer sagen die Höcks sind nicht mehr Aktuell??

Citroën Schelbli

8580 AMRISWIL GRENZSTRASSE 7 TELEFON: GESCHÄFT 071 67 45 42 PRIVAT 071 67 57 33

Neu eingetroffen.

Blinker original mit Sockel u. Gummi		Fr.	45.--
Blinkautomaten original		Fr.	70.--
Schlusslichter original K6ferlimodel		Fr.	80.--
Unterbrecher		ca. Fr.	15.--
Raddeckelinnenteil verchromt		Fr.	.--
Ledermanchetten für Achsschenkel original		Fr.	22.--
Motorhaubencharniere für Iler u. 15 Six verchromt		Fr.	45.--
Rosetten für Motorhaubencharniere verchromt		Fr.	6.--
Silentblocs für Iler		Fr.	65.--
Ventile für Iler u. 15 Six		Fr.	33.--
Motorenrevisions Dichtungssätze für 15 Six		Fr.	220.--
" " " " für Iler		Fr.	120.--
Russerdichtungssätze für 15 Six		Fr.	140.--
" " für Iler		Fr.	65.--
Getriebedichtungssätze für Iler		Fr.	16.--
Öelwannendichtungssätze für Iler		Fr.	15.--
Zylinderkopfdichtungen für 15 Six		Fr.	80.--
Zylinderköpfe revidiert für 15 Six im Tausch		Fr.	600.--
" " " " für Iler " "		Fr.	450.--
Anlasser revidiert für 15 Six " " ca.		Fr.	200.--
Lichtmaschine revidiert für 15 Six " " ca.		Fr.	200.--
Anlasser revidiert für Iler " " ca.		Fr.	200.--
Lichtmaschinen revidiert für Iler " " ca.		Fr.	200.--
Wasserpumpen revidiert für Iler " " ca.		Fr.	100.--
Kupplungsautomaten revidiert für 15 Six " " ca.		Fr.	220.--
" " für Iler " " ca.		Fr.	220.--
Kupplungsducklager " für Iler " " ca.		Fr.	80.--
Gummiteile sämtliche neu für Iler u. 15 Six nach Anfrage			
Thermostaten für Iler		Fr.	50.--
Auspuffdoppelrohr für 15 Six		Fr.	150.--
Auspufftopf für 15 Six		Fr.	180.--
" " für Iler		Fr.	150.--
Auspuffendrohr für 15 Six		Fr.	85.--
Auspufflängsrohr für Iler		Fr.	50.--
Auspuffbogen für Iler		Fr.	75.--
Kühler revidiert für 15 Six bis		Fr.	250.--
Sattlararbeiten original für 15 Six komplet		Fr.	3500.--
" " " für Iler " bis		Fr.	2800.--

Chromteile werden neu verchromt Wartezeit 2 Monate

Zu beziehen bei Ihrem ofitionellen Tracton AV. Verteter
Citroën Schelbli Amriswil



Die Preisbrecher

MICHELIN

FUER IHREN LEGERE.....

MICHELIN X 165 SR 400 SCHLAUCHTYP

82.-

SCHWEIZER QUALITAETS-BATTERIE, 18 MONATE GARANTIE



STARTERBATTERIE 6 VOLT

CITROEN LEGERE 4 CYL. TYP 3N6 88 AH

100.-

6 CYL. TYP 3N7 113 AH

122.-

noch günstiger!

Adam-Touring- Autobedarf

8303 Baltenswil
b. Rest Kreuzstrasse
01 / 836 62 13

4053 Basel-Gundeldingen
Hochstrasse 51
Hr. Gysi
061 / 34 60 80

5726 Unterkulm
Unterdorf 135
Hr. Hunziker
064 / 46 22 66

5430 Wettingen
Landstrasse 166
056 / 26 36 31

3013 Bern
Lorrainestrasse 6a
Hr. Keller
031 / 42 18 44

3018 Bern-Bümpliz
Wangenstrasse 88
Hr. Beutler
031 / 55 80 88

5200 Windisch
Alte Zürcherstrasse 1
Hr. Strebel
056 / 41 96 96

8400 Winterthur
Wulfingerstrasse 2
Hr. Hersberger
052 / 22 32 23

5268 Elken
Zürcherstrasse 260
Hr. Oggenfuss
064 / 61 10 91

3073 Gümliigen
Worbstrasse 135
Hr. Ramseier
031 / 52 49 07

8116 Würenlos (Pneus)
Bahnhofplatz
Hr. Müller
056 / 74 15 55

8116 Würenlos (Batterien)
Landstrasse 95
Hr. Koch 056 / 74 18 38

8413 Neftenbach
Tossallmendstrasse 1
Hr. Laderach
052 / 31 21 91

4625 Oberbuchaiten
Hauptstrasse 105
Hr. Thiel
062 / 63 16 66

8048 Zürich-Altstetten
Bachmatstrasse 41
01 / 62 65 88

8051 Zürich-Schwamendingen
Überlandstrasse 32
Hr. Egli 01 / 41 34 54

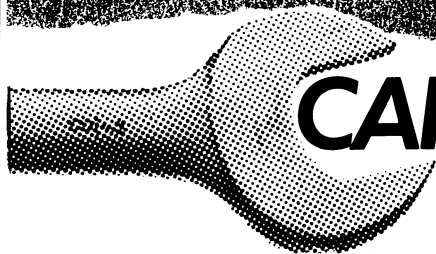
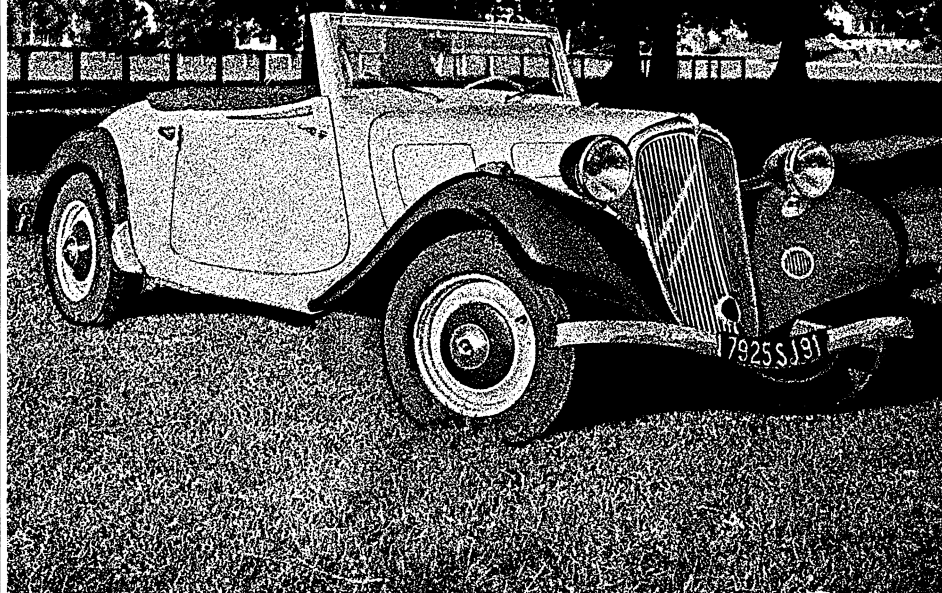
4133 Pratteln
Hauptstrasse 92
Hr. Gerber
061 / 81 11 21

8008 Zürich-Seefeld
Hammerstrasse 17
01 / 55 52 20

8038 Zürich-Wollishofen
Seestrasse 500
Hr. Weber
01 / 45 38 11

Service und Reparaturen für alle Citroëns

5024 KÜTTIGEN
LINNÉ 5



CAIRONI

AUTOWERKSTATT
HAUPTSTRASSE
5024 KÜTTIGEN
B./AARAU
064 37 20 50



Alle Ersatzteile für alle Traction-Avant Modelle !!!

Schnellste Lieferung, Versand direkt nach telefonischer Bestellung. Sämtliche Bremssteile, Gummitteile, Dichtungen, Blinker, Rückleuchten, Auspuffteile, Stoffe etc.

Bitte Katalog anfordern.

Borgmann und Meyer-Spelbrink, Sextrostr.1 3 Hannover-1
Bundesrep.Deutschland. Tel. direkt aus der Schweiz:

0049 - 511 - 809 28 50 / 80 41 42

tag und nacht. Beste Zeit:morgens bis 10 Uhr, abends nach 24 Uhr.



Cadillac Pullman-Linousine 1946, Karosserie Fleet-wood, ehem. Staatsfahrzeug von Portugal, sehr guter Originalzustand, 2,5 to Leergewicht, schwarz, leicht zu fahren.
Preis: 20.000.-DM

Chevrolet Bel-Air 1957 Cabriolet! Das echte Elvis-bekannt, in den USA komplett restauriert, sehr guter Zustand innen und außen, technisch einwandfrei.
Preis: 18.000.-DM

Peugeot 203 Linousine 1948, erstes Modell mit kleinem Heckfenster, sehr guter Originalzustand, schwarz, technisch o.k., Verdeck und Lack müssen erneuert werden. Sehr schönes Auto.
Preis: 4.500.-DM Vb.

Renault 11 HP Camionette 1919, Originalzustand zum restaurieren, Motor dreht, Auto komplett.
Preis: 5.000.-DM

Citroën 11 B Normale 1953, weiß, Chrom, alle Anbauteile, Reifen, Dichtungen, Lampen, Blinker etc neu, innen neuer Himmel, hellgrau, neuer Teppichboden dunkelgrau, Sitze und Seitenteile mit hellgrauem Veloursstoff neu gepolstert.
Preis: 12.000.-DM

Citroën 15-6 Zylinder, 1950, Motor neu, Technik o.k. gesandstrahlt und grundiert, Chrom neu, Innenausstattung grauer Velours im guten Originalzustand,
Preis: 9.000.-DM, lackiert und zusammengebaut: 16.000.-DM

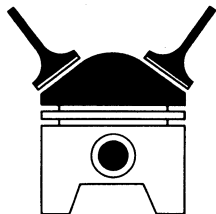
Jetzt was für DS-Fans: D-Special, 1971, nur in Korsika gelaufen, original 95.000 km, sehr guter Zustand, absolut rostfrei.
Preis: 5.000.-DM

DKW 3-6 Coupé, 1958, vollversenkbare Seitenscheiben, T.Hand, absolut neuwertiges Fahrzeug, Originalzustand, grau-metallic/weiß, einmalig gepflegt.
Preis: 5.000.-DM

Außerdem noch zwei Peugeot 403 und einen Goliath.



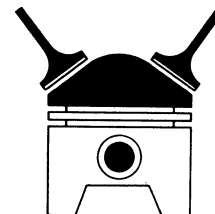
Borgmann und Meyer-Spelbrink, Sextrostr.1, 3 Hannover 1
Bundesrep. Deutschland, tel. 0049 - 511- 809 28 50 / 80 41 42



ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER

RICHTERSWIL

Querstrasse 6
8805 Richterswil
Tel. 01 784 25 33



- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON
MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE
UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER
JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch
samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für
Verbrennungsmotoren VSPV

Es begann so : ursprünglich wurde unter allen Mitgliedern nach GARAGEN gesucht die unsere TRACTIONS reparieren können. Ebenso suchte man ERSATZ TEILLIEFERANTEN.

Es lag also im Interesse des C L U B S in allen Regionen den Mitgliedern GARAGEN zu vermitteln. Der Club macht damit auch REKLAME

Die auf der zweiten Seite aufgeführten Garagen und Ersatzteillieferanten wurden als Mitgliederservice des Clubs zum allgemeinen Gebrauch veröffentlicht.

Einige (ca 15 mir bekannte Tractionbesitzer) sind nicht dafür dass man den Garagisten dafür noch Geld abnimmt. Denn erstens können sie ja als Clubmitglieder gratis inserieren (Rubrik Kleininserate) und zweitens haben Sie für uns sehr viel Geld und Zeit investiert. Frage: wieviel bezahlte zB. Depanoto für seine Reklame? Die Adressen aus den Ausland werden selbstverständlich Gratis gedruckt. ALS MITGLIEDERSERVICE. ?????????????????????? Nicht jedes Mitglied kann für seine Ersatzteile zu ergänzen tausende von Kilometern in Frankreich zurücklegen. Ich war selbst in Frankreich und musste für das Benzin Essen und Schlafen einiges fallen lassen.

AF schreibt im seinem Artikel: so ist doch die Bekanntgabe der Adressen von Teilelieferanten Garagen usw. im allgemeinen Interesse.

Die Blinkergeschichte soll sich vor einigen Jahren zugetragen haben als noch keine "neuen AXO " produziert wurden. Damals war der Aufwand Blikergläser zu organisieren noch recht gross. AF konnte die Blinker aber trotzdem zu einem vernünftigen Preis kaufen.

Es ist klar dass unsere Schweizer GARAGISTEN die das gewerblich betreiben mehr verlangen als ein Privater der keine WARENUMSATZ- STEUER MIETZINSEN UND LOEHNE sowie sonstige Unkosten bezahlen muss.

AF offeriert zB. Pignon und Tellerrad für ca. Fr. 750.- (offizieller AF Verkaufspreis) Bei unseren Schweizer GARAGISTEN kostet dasselbe etwa Fr. 500.- incl. Versandkosten.

ICH PERSOENLICH BEZAHLE LIEBER FR: 25.- - 30.- FUER EINEN BLINKER ALS FR. 7 5 0 . - für ein TELLERRAD+ Pignon.

GEDANKEN SIND FREI.

Ich wünsche allen TRACTIONS BESITZERN EIN GUTES NEUES Jahr und gute Fahrt.

SH 1313 MG.

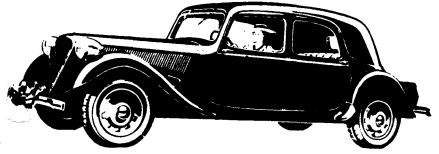
(Vielleicht werden bald die Zeitungen dazu übergehen, den Inserierenden etwas zu zahlen - schliesslich muss ja der Leser froh darüber sein. Wieso nicht den Preis der Zeitung erhöhen? ! Nein. Wir versuchen nur die Eintragspraxis sauber und nicht nach zufälligen Beziehungen zu regeln. Ersatzteilprobleme und-Preise wiederum bilden ein ganz anderes Kapitel. Die Red.)

Essayez **15** LA **CITROËN**

SIX CYLINDRES

Traction Avant

130 KM A L'HEURE CHRONO



DEMANDEZ UN ESSAI GRATUIT

LESER BRIEF

Amriswil, den 31. I. 80

Leserbrief über die Gedanken zur GV im letzten Clubheft. Nun muss ich auch zur Feder greifen, um die Meinung aus meiner Sicht an meine Clubkameraden bekannt zu geben. Es wundert mich nicht, dass unser Clubheft die Schwindsucht bekommt, wenn für jeden Buchstaben oder Zahl bezahlt werden muss. Laut Statuten kann jedes Clubmitglied gratis in unserer Zeitschrift inserieren. Es ist ja zum Vorteil von Käufer u. Verkäufer, wenn ein Inserat im Heft veröffentlicht wird. Das Heft würde dadurch reichhaltiger gestaltet, und dem Käufer ist mehr Möglichkeit geboten, wo er was beziehen kann. Die Mitglieder wissen aber auch ohne ein Inserat, wo sie Ersatzteile beziehen können. Mich aber kostet das Geld. Ausserdem musste ich mehrmals feststellen, dass Ersatzteile in wild fremden Garagen oder Elektrowerkstätten ausgeführt wurden. Der Kunde merkte aber nicht, dass die Teile die es für die Reparatur brauchte von Clubgaragisten oder Ersatzteillageristen geliefert wurden. Das Ersatzteil wird dadurch sicher nicht billiger, wenn der fremde Garagist oder Autoelektriker fünf Telephone starten muss bis er irgendwo die Teile bekommt. Wozu nehmen wir uns die Mühe fertige Teile z. Beispiel (Lichtmach. Anlasser) am Lager zu haben, was sehr viel Geld kostet. Es ist natürlich einfacher zum Reperateur zu gehen, als das Ding einzupacken und auf die Post zu bringen. (Me hat lieber e tummi Schnore mir seiged ztür als üs z'understütze.) Wozu haben wir da einen Club. Es sind heute rund 140 Clubmitglieder, davon sind 21 durch mein intensives Werben in den Club getreten. Bis im Frühjahr 1980 werden es ca. 30 sein. Aber das zählt wohl nicht; Ist das kein Geld? Ich schreibe im Namen unserer Garagisten u. Ersatzteillageristen. Durch reges Unterhalten über den zusätzlichen Betrag von Fr. 10.- pro Clubheft. (Wird nicht bewilligt.) Ansonsten sind wir bereit den ganzen Bettel hin zu schmeissen. Man kann einen Lumpen nur auswinden bis er trocken ist. Es geht hier sicher nicht um die 30.- Fr. im Jahr, nein aber irgendwo sind auch noch Grenzen. Unser Clubgetriebe ist in den letzten Jahren gut gelaufen, aber wenn dauernd nur Sägemehl hineingemischt wird, macht das Tellerrad nicht mehr mit. Damit wird unser Club dem Zufall ausgesetzt sein. Auf vielseitigen Wunsch von Clubmitgliedern eine Ersatzteilliste im Clubheft zu veröffentlichen konnte ich mich nicht entscheiden, denn das würde ja ein Vermögen kosten. (Wer soll das bezahlen?)

Citroën Schelbli

Traction modelle

Bei der firma Créations Devos sind von hand hergestellte traction modelle im massstab 1:43 (normale modellauto grösse) erhältlich. Folgende modelle sind lieferbar:

15/6 cabriolet FF 180.-, 22 cv (V8) cabrio FF 193.-, 11 cv cabrio mit verdeck FF 210.-, 11 cv normale 1934 FF 210.-, 11 cv normale coupé FF 210.-, 22 cv (V8) berline 1934 FF 210.-.

Bei der bestellung erhält man eine bestätigung und die angabe vom ungefähren liefertermin, wartezeit ca. 6 monate. Bezahlung bei der lieferung. Die adr.: Créations Devos, L 36, Le Sarrat, F - 31120 Roquettes.

af

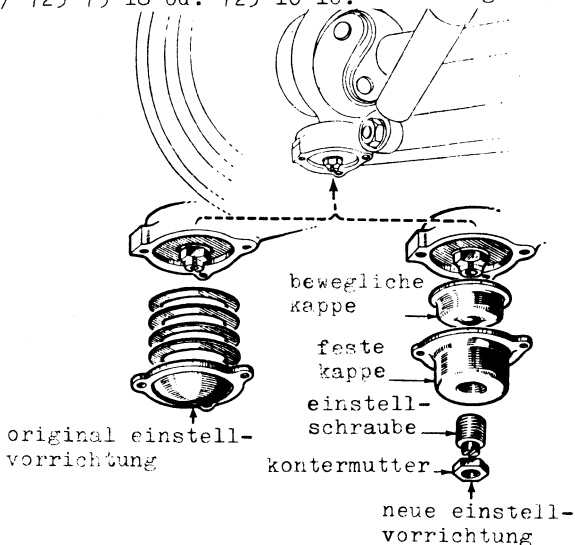
Garage Citroén

Farbiger ausschneidebogen, garagen grösse 15 x 14 x 12 cm. Zeigt François Lécot mit seinem Traction bei einem tankstop während seiner 400'000 km rekordfahrt im jahre 1935. Erh. bei: Armin Frick, preis: fr. 10.-, incl. versand.



Neuheit!

Für die spieeleinstellung vom unteren gelenkkopf an der vorderachse ist jetzt eine einstellvorrichtung erhältlich, mit der dieser arbeitgang wesentlich leichter zu bewerkstelligen ist als das gebastel mit den einstellungscheiben. Originalvorrichtung entfernen, die neue einstellvorrichtung montieren, einstell-schraube anziehen und dann eine achtelumdrehung lösen, kontermutter anziehen, fertig. Für weitere details bitte im Citroénrep.handbuch nachschauen. Preis pro einstellvorrichtung fr. 35.-. Bestellungen an: Armin Frick, Püntstr. 2, 8810 Horgen, Tel. 01/ 725 73 18 od. 725 10 16. Lieferung schnellst möglich.



IL Y A CENT ANS ANDRÉ CITROËN NAISSAIT A PARIS



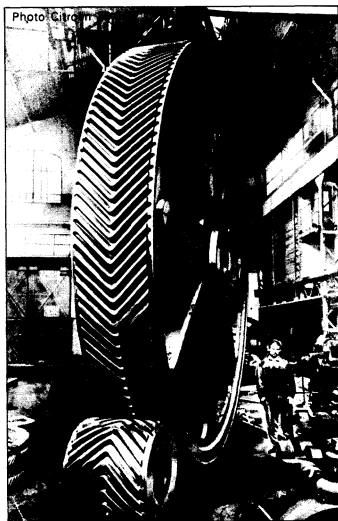
André Citroën, portrait par Yacovleff, octobre 1928
(Document Citroën 6 A.114)

André Citroën wurde am 5. Februar 1878 um 12 Uhr 30 in Paris geboren. Er war ein ausgezeichnete Schüler auf dem Condercet Gymnasium.

Im Jahre 1898 wird er in die Ecole Polytechnique aufgenommen. Auf einer Reise nach Polen kauft er ein Patent für das Schneiden von Pfeilverzahnungen. Einige Jahre später gründet er eine Zahnradfabrik in Paris. Fabrik ist übertrieben. Es handelt sich um eine Werkstatt, die 10 Arbeiter, einen technischen Direktor, André Citroën, beschäftigt, der die funktionen eines technischen kaufmännischen und Verwaltungsdirektors vereinigt.

Anschliessend wählt er die Form dieser Verzahnungen, um ein Markensymbol daraus zu machen.

Im Jahre 1908 wendet sich die Société des Automobiles Mors an ihn, um die Produktion zu reorganisieren. André Citroën aktiviert und verändert alles grundlegend und die Produktion steigt von 125 auf 1200 Fahrzeuge pro Jahr an. Aber schon damals erkennt er die überholte Seite der damaligen Fahrzeugherstellung und untersucht die amerikanischen Methoden der Serienfertigung.



Im Jahre 1914 wird André Citroën mit 36 Jahren als Artillerie-Leutnant einberufen. Sein Bruder Bernard und sein Schwager Max Bingen, werden an der Front getötet.

Sofort nach seiner Ankunft setzt er sich für eine Organisation des Postdienstes der Streitkräfte ein und schlägt ein System von Postbezirken vor, und seine farbigen Umschläge leisten nützliche Dienste. Er sieht mit Sorge die äusserste Munitionsknappheit an der Front und schlägt dem Kriegsministerium den Bau einer Fabrik vor, die in der Lage ist, täglich 20'000 Geschosse zu produzieren. In sechs Wochen erstellt er auf dem Gelände am Quai de Javel die Gebäude und lässt seinen Stahl und tausend Werkzeugmaschinen aus den Vereinigten Staaten kommen. Viertausend Einzelumkleidekanbinnen werden erstellt, eine Kantine für 3500 Personen, ein Feuerwehrdienst, ein Werksladen, eine Kinderkrippe, ein Kindergarten und Zahnflügestation. In wenigen Monaten werden 10'000, dann 15'000 und schliesslich 55'000 Geschosse pro Tag produziert.

Die Regierung wendet sich in allen möglichen Bereichen an ihn; Organisation der Nahrungsmittelversorgung der Kriegsfabriken, Schaffung der Nahrungsmittelkarte, Gründung eines Kohleverbandes für die Kriegsfabriken, die Stadt Paris, die Gas- und Elektrizitätswerke. Organisation und anfängliche Leitung der Waffenfabrik in Roanne, in der die Tagesproduktion von 30 Geschossen auf 55'000 Geschosse steigt.

Nach dem Waffenstillstand entscheidet André Citroën sein grosses Projekt - die Serienfertigung eines Volkswagens - zu verwirklichen. Am 4. Juni 1919 wird der erste Citroën 10 CV Typ A (mit 10 Steuer PS) geliefert. Zum ersten Mal wird in Frankreich ein Kraftfahrzeug

nach amerikanischer Art in Grossserie hergestellt. Die Tagesproduktion beträgt 30 Fahrzeuge. 1924 erreicht sie 300 Fahrzeuge. Der Typ A und danach der B 2 waren viersitzige Fahrzeuge, die den Bedürfnissen und Mitteln der meisten französischen Autofahrer der damaligen Zeit entsprachen. Aber André Citroén dachte an eine Kundschaft mit einem beschränkterem Budget und an die Anfänger. So entsteht 1922 der berühmte 5 CV.

Von 1922 bis 1926 baut Citroén neue Fabriken in Saint-Ouen, Clichy und Levallois.

André Citroén glaubte, dass das Fahrzeug ein privilegiertes Mittel war, die Menschen einander näher zu bringen. Im Jahre 1921 baut er Kettenfahrzeuge, die praktisch auf jedem Gelände fahren können. Sie starten Ende 1922 zu fünfzr ersten erfolgreichen Auto-Durchquerung der Sahara in zwanzig Tagen.

Vom 26. Oktober 1924 bis zum 26. Juni 1925 durchquert die Citroén-Zentralafrika-Expedition 20'000 km Wüste, Steppe, Savanne, Sümpfe und Wälder von Colomb-Béchar nach Tananarive, von Algerien bis zum Indischen Ozean; die "Schwarze Kreuzfahrt".

Vom April 1931 bis Februar 1932; Citroén-Zentralasien-Expedition. Vierzig Männer und vierzehn Kettenfahrzeuge folgen den Pisten der Karavanden der Antike und stellen die Verbindung zwischen dem Mittelmeer und dem chinesischen Meer her; 12'000 km eines ständigen Kampfes. Es handelte sich um die "Gelbe Kreuzfahrt". Sie bewältigte zwei riesige Hindernisse; den Himalaya und die Gobi-Wüste.

CITROEN ERFINDET ALLES

André Citroén wollte, dass seine Marke überall vertreten war. 1922 schrieben Flugzeuge den Namen Citroén mit Rauchbuchstaben in den Himmel. 1925 macht Citroén aus dem Eiffelturm die grösste Leuchtreklame der Welt (250'000 Glühbirnen und 600 km elektrisches Kabel).



Die französischen Tageszeitungen veröffentlichen jeden Monat "Der Citroén", eine richtige Zeitung in der alle Aktivitäten der Firma aufgeführt werden (ca. 15 Mio. Exemplare). Citroén lässt Kinder durch getreue Spielzeug-Nachbildungen seiner Fahrzeuge träumen.

Er organisiert den Verkauf durch die Gründung einer Vertreter-
schule. Er gründet eine Kartei für die Darbietungen in den
grossen Städten (Citroén-Woche, Karavanen, Teststellen)... und
führt die Werksbesichtigung ein. Er lässt moderne Geschäfte
an den strategischen Punkten bauen. Er gibt zahlreiche, kom-
plette, seriöse und genaue Kataloge und Faltprospekte heraus.
Er schafft den heutigen Kundendienst. Seit 1923/24 erstellt er
Reparaturhandbücher für seine Vertragshändler, Festzeitlisten
und genaue Ersatzteilkataloge. Er führt den Einsatz von Aus-
tausch-aggregaten ein. Im Jahre 1924 erneuert er den gesamten
Fahrzeugpark der Pariser Taxis, organisiert er in den Vororten
und in der Provinz ein Schnellverkehrsnetz mit Autobussen, grün-
det er in Belgien, der Schweiz, Italien, Spanien, Deutschland,
England, Schweden, Polen, Filialen, gründet er ein preisgünstiges
Versicherungsgesellschaft für seine Kunden, lässt er Verkehrs-
schilder aufstellen.

DIE FORTSCHRITTSAERA

1924: Citroén setzt das geschlossene Fahrzeug durch: anstatt ein
Holzgerüst mit Blech zu verkleiden, stellt er die Carrosserie
direkt aus Stahlblech her.

1926: der B 14. Citroén schafft die Sensation durch den Einbau
der Servobremsen an alle vier Räder.

1928: der C 4 (10 Steuer PS) und der C 6 (14 Steuer PS).

1932: der erste schwebend eingebaute Motor beim C 4, dem 8 "Ro-
salie", 10 Steuer PS (4 Zyl.) und 15 Steuer PS (6 Zyl.). Neues
Programm, neue Linie - Citroén bietet 38 verschiedene Fahrzeug-
typen.

1933 schlägt der Typ 8 "Kleine Rosalie" den Weltrekord, der bei
300'000 km lag, auf der Rennstrecke von Montlhéry.

Zur gleichen Zeit lässt Citroén einen kleinen Dieselmotor entwi-
ckeln, der drei Jahre später herauskommt.

Am 3. März 1934: der Vorderradantrieb - eine Revolution. 7 Steuer
PS (anschliessend 9 und 11 Steuer PS) mit schwebend aufgehängtem
4 Zylindermotor mit ausgezeichneter Strassenlage, er verwirrt
die Automobilwelt durch seine wagemutigen Daten: aerodynamische
Carrosserie, Aufhängung mit Drehstäben, Einzelradaufhängung, Vor-
derradantrieb, hydraulische Bremsen. Er wird 23 Jahre lang herge-
stellt.

Die Anstrengungen André Citroéns galten stets der Zukunft und er
besass einen ausserordentlichen Dynamismus und eine aussergewöhn-
liche Schöpfungsgabe. Er hatte erkannt, dass das Auto sehr schnell
ein für alle zugängliches Arbeitsinstrument und Freizeittransport-
mittel werden würde. Er war eines der tragenden Elemente dieser
Entwicklung. Bei seinem Tode am 3. Juli 1935 hatte er trotz man-
cher durch seinen Wagemut bedingten Rückschläge das Anrecht auf
eine anerkennende Erinnerung der Menschen erworben.



Exklusiv für VCS-Mitglieder:

VCS-Schutzbrief Europa

Fr. 26.— pro Jahr

Fahren Sie ab und zu mit dem Auto ins Ausland? In die Ferien, beispielsweise? — Dann wollen Sie das erhöhte Risiko zuverlässig abgedeckt wissen: Sich nicht darum kümmern müssen, was passiert, wenn etwas passiert. An Unangenehmes nicht denken müssen. Wissen, dass Hilfe da ist. Unbeschwert den Aufenthalt im Ausland geniessen können.



Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hat für seine Mitglieder in Zusammenarbeit mit der EURO-PÄISCHEN Versicherungs-Gesellschaft ein Dokument geschaffen, das diese Unbeschwertheit im Ausland garantiert: Den VCS-Schutzbrief.

Der VCS-Schutzbrief sichert Ihnen die Sicherheit, die Sie auf Ihrer Autofahrt ins Ausland brauchen: Die Hilfe einer auf Reiseversicherungen spezialisierten Schweizer Gesellschaft mit ihren Niederlassungen in Europa und der Schweizerischen Rettungsflygwacht.

Die Leistungen des VCS-Schutzbriefs

(gültig in ganz Europa und den Mittelmeer-Randstaaten, exkl. Schweiz und FL)

- Pannenhilfe im Ausland
- Bergung des Fahrzeuges
- Unterkunft und Verpflegung bei unfreiwilliger Verlängerung des Aufenthalts (bei Unfall, schwerer Panne, etc.)
Wenn die Instandstellung des Fahrzeuges nicht abgewartet werden kann,
- Rückreise der Insassen per Bahn
- Bahnfahrt zur Abholung des reparierten Fahrzeuges bzw.
- Rücktransport des Fahrzeuges
- Expertise bei ungerechtfertigt erscheinender Reparaturrechnung
- Verzollung des Fahrzeuges, wenn dieses zerstört oder gestohlen wird
- Heimschaffung des Fahrzeuges mit den Insassen, wenn der Lenker wegen Unfall oder Krankheit ausfällt
- Rücktransport von Verletzten oder Kranken (in Notfällen mit Sanitätsflugzeug)
- Rücktransport eines Verstorbenen
- Rechtshilfe ("Erste Hilfe" eines Anwalts)
- Kostenvorschuss von Fr. 1'000.— bei Fahrzeugschäden (hohe Reparaturrechnung, Diebstahl, etc.)
- Kostenvorschuss von Fr. 1'000.— bei Personenschäden (ärztliche Behandlung, Spitalaufenthalt, etc.)

Bezahlung der Kosten bis Fr.

200.—
1'000.—

500.— pro Person

500.— pro Person
unbeschränkt
2'000.—

100.—

unbeschränkt

unbeschränkt

10'000.—

unbeschränkt

200.—

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Bahnhofstrasse 8
3360 Herzogenbuchsee
Tel. 063161 51 51

So funktioniert der VCS-Schutzbrief

Alle Insassen des versicherten Fahrzeuges geniessen die volle Deckung des VCS-Schutzbriefes während eines ganzen Jahres. Jede Dienstleistung kann mehrmals beansprucht werden (kein Gutschein-System!).

Sie können jedes Jahr neu entscheiden, ob Sie den VCS-Schutzbrief wieder brauchen oder nicht (kein Abonnement!).

Den VCS-Schutzbrief erhalten Sie, indem Sie auf der beiliegenden Beitrittskarte ankreuzen: VCS-Schutzbrief.

Auch wenn Sie erst später ins Ausland reisen werden, können

Sie den VCS-Schutzbrief sch jetzt bestellen. Setzen Sie einfach das Datum ein, ab wann das Dokument 12 Monate lang gültig sein soll.

Benötigen Sie den VCS-Schutzbrief unbedingt früher als 14 Tage nach Einsenden der Beitrittskarte, kreuzen Sie bitte an: **DRINGEND**

VCS-Schutzbrief: eine Dienstleistung des Verkehrs-Clubs der Schweiz für seine Mitglieder, zum unbeschwertem Reisen im Ausland.

Exklusiv für VCS-Mitglieder:

VCS-Pannenhilfe-Versicherung

Fr. 14.— pro Kalenderjahr

(keine Teilprämie)

Auto- und Motorradfahrer unter den VCS-Mitgliedern können eine Pannenhilfe-Versicherung abschliessen, die jedem Vergleich standhält: Die VCS-Pannenhilfe. Sie garantiert Ihnen die umfassendste Sicherheit, die es überhaupt gibt:

- unbeschränkte Gültigkeit



- unbeschränkte Deckung
- kein Selbstbehalt
- freie Wahl des Pannenhelfers und dies alles zu einer äusserst günstigen Prämie.

VCS-Pannenhilfe: Eine Dienstleistung des Verkehrs-Clubs der Schweiz für seine Mitglieder, in Zusammenarbeit mit der ALTSTADT - Versicherungsgesellschaft.

"Nein, Sie müssen mir doch keinen Selbstbehalt bezahlen, Sie sind doch VCS-Mitglied!"

Die Leistungen der VCS-Pannenhilfe

- unbeschränkte Gültigkeit

Die VCS-Pannenhilfe ist in der ganzen Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein gültig. Selbst wenn Sie in Ihrem eigenen Wohnort, vor Ihrer eigenen Haustüre, Hilfe benötigen, sind Ihre Ausgaben gedeckt.

- freie Wahl des Pannenhelfers

Mit der VCS-Pannenhilfe können Sie frei wählen, wer Ihnen aus der Patsche helfen soll: Ein Garagist, eine Pannenhilfe-Organisation, ein Bekannter, ein Passant . . . und immer haben Sie die Gewissheit, dass die Kosten für die Hilfeleistung gedeckt sind.

- kein Selbstbehalt

Wer als Mitglied des Verkehrs-Clubs die VCS-Pannenhilfe-Versicherung abschliesst, hat Anrecht auf eine wirklich unentgeltliche Hilfeleistung — ohne Selbstbehalt!

- unbeschränkte Deckung

Verschiedene Organisationen bezahlen die Kosten für Pannenhilfe nur bis zu einem Höchstbetrag von Fr. 100.—, Fr. 200.— oder Fr. 300.—. Die VCS-Pannenhilfe - Versicherung hingegen bietet Ihnen eine **unbeschränkte** Deckung und damit die Gewähr, keine Mehrkosten aus dem eigenen Sack zahlen zu müssen.

Um allen Leuten die Mitgliedschaft im Verkehrs-Club leicht zu machen, sind die jährlichen Mitgliederbeiträge so tief wie möglich angesetzt:	
Juniormitglied (bis 20 Jahre)	8 Fr.
Einzelmitglied (über 20 Jahre)	15 Fr.
Familien-Mitgliedschaft Firmen, Organisationen	25 Fr. 100 Fr.

Mit diesem Beitrag werden die Ziele der Verkehrs-Stiftung für ein menschenn- und naturgerechtes Verkehrsweisen unterstützt und der weitere gesamtschweizerische Aufbau des VCS ermöglicht. Alle VCS-Mitglieder werden über die weitere Tätigkeit des Clubs und der Stiftung mit der Mitglieder-Zeitung auf dem laufenden gehalten und über aktuelle Verkehrs-Themen informiert.

So funktioniert die VCS-Pannenhilfe:

Bei einer Panne rufen Sie den Pannenhelfer Ihrer Wahl: einen Garagisten, die Touring-Hilfe, eine andere Pannenhilfe-Organisation, einen hilfsbereiten Passanten oder Bekannten. Auf der Autobahn können Sie über eine Notrufsäule, auf den übrigen Strassen

auch über die PTT-Dienstnummer 140 (Strassenhilfe) Pannenhilfe anfordern.

Die quittierte Rechnung senden Sie, versehen mit Mitgliedsnummer, Adresse und Fahrzeug-Nr., der ALTSTADT-Versicherungsgesellschaft ein; innerhalb weniger Tage erhalten Sie die vollen Ausgaben im Rahmen der Versiche-

rungsbedingungen zurückvergütet. Falls Sie nicht genügend Bargeld auf sich tragen, kann die Rechnung auch direkt vom Pannenhelfer eingesandt werden.

Die umfassendste Pannenhilfe-Versicherung: exklusiv für VCS-Mitglieder . . . auf der VCS-Beitrittskarte einfach ankreuzen: VCS-Pannenhilfe-Versicherung.

VCS-Pannenhilfe: eine Dienstleistung des Verkehrs-Clubs der Schweiz für seine Mitglieder, in Zusammenarbeit mit der ALTSTADT-Versicherungsgesellschaft.

Für einen menschenwürdigen Verkehr



BEITRITTSERKLÄRUNG

VCS VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ
Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee, Tel. 063/61 51 51

Ich möchte die Zielsetzungen der Schweizerischen Verkehrs-Stiftung für ein menschen- und naturgerechtes Verkehrswesen unterstützen und trete dem VCS bei als

- 02 JUNIORENMITGLIED (bis 20 Jahre) Fr. 8.-
- 04 EINZELMITGLIED (über 20 Jahre) Fr. 15.-
- 06 FAMILIENMITGLIED Fr. 25.-
- 08 FIRMENMITGLIED, ORGANISATION Fr. 100.-

Jahresbeitrag:*

Geburts-

jahr

22 23

Kanton

24 25

Sprache

26

Herr

Frau

27

Frl.

* Sie werden für den Mitgliederbeitrag und die Dienstleistungen eine Rechnung erhalten. Bitte keine Voreinzahlungen!

Name und Vorname

28

55

Adresse

56

83

84

111

Postleitzahl

112 115

Ort

116

138

Ich wünsche folgende DIENSTLEISTUNGEN:

Jahresprämie:*

- 62 VCS-Pannenhilfe-Versicherung Fr. 14.-
- 64 VCS-Rechtsschutz für Nichtmotorisierte Fr. 18.-
- 66 VCS-Schuttbrief (gültig 1 Jahr ab _____) Fr. 26.-

DRINGEND! Ich brauche den VCS-Schuttbrief sofort

Fahrzeug Nr.:

- Ich bin 42 Fussgänger 44 Radfahrer 46 Mofafahrer
- 48 Motorradfahrer 50 Autofahrer
- 52 Benützer öffentlicher Verkehrsmittel

139 Ich möchte beim VCS aktiv mitarbeiten

Datum:

Unterschrift:

Bitte leer lassen:

KA	1	0	MC	<input type="text"/>
	1	2		3

Kat.	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	4	5

Nr.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	6										11

Sektion	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	12			14

Eintritt	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	15							20

Beitr.	<input type="text"/>
	21

CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Enjolivée

ROBRI

par

*vous aurez une voiture
hors-série*



BUTOIR DE
PARE-CHOC



EMBOUIT DE PARE-CHOC



SABOT D'AXE AU
GRAND SPORT



ANTI-VOIL
BLOCK-VITÉSSES



FLAMME DE PORTIÈRE
OU BAGUETTE PROFILÉE



FLASQUE
DE ROUES



EMBOUIT
D'ÉCHAPPEMENT

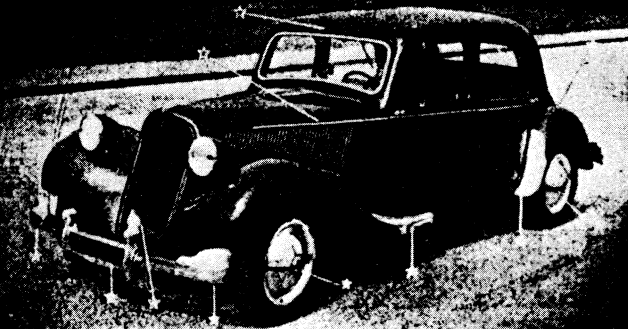


VIDE POCHE



BUTOIR
PLAQUE DE POLICE

ROBRI ACCESSOIRES DE CARROSSERIES POUR
CITROEN-RENAULT-SIMCA-PEUGEOT-VEDETTE



Chat
VOTRE GARAGISTE

SAAP-ROBRI, FABRICANTS, 19, RUE PITOIS, PUTEAUX (SEINE) LON. 20-52
SALON DE L'AUTOMOBILE STAND 4 BALCON 2

MITGLIEDER - WERBUNG

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung gegeben bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

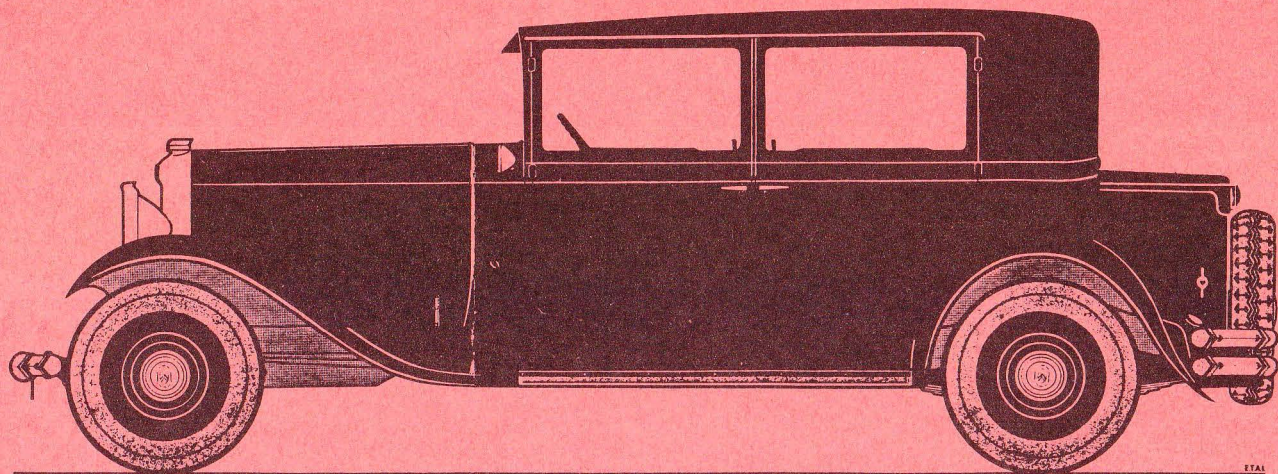
Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name Vorname
Adresse
Tel. P G Ich besitze einen TA:Nein Ja
Fahrzeugtyp Jahrgang P.Kennzeichen
Farbe Fahrgestellnr..... Besonderheiten





Citroën C6 G berline - Grand Tourisme -, 1932.

Der « C6 G » war die letzte Entwicklungsstufe des « C6 » und wurde im Auto-Jahr 1932 gebaut; er war Nachfolger des « C6 F » und übernahm von diesem das Fahrgestell, die gesamte mechanische Anlage und die Karosserie; er unterschied sich jedoch durch seinen Hubraum und seine Luxusausstattung. Durch zwei Details kann er vom « C.G.L. » unterschieden werden: durch seine Cromos-Stosstangen mit Gummihörnern und einen neuen Kofferraum Coquille. Während seiner Laufbahn wurde der « C6 G » mit Michelin-Reifen Supercomfort und dem « Schwimmtor » ausgerüstet.

CHEZ L'ANTI- QUAI — RE

TECHNISCHES MERKBLATT: Limousine Grand Tourisme C6 G. Sechszylinder-Reihenmotor. Bohrung 75 mm. Hub 100 mm. Hubraum 2 650 cm³. Verdichtungsverhältnis 5,3/1. 15 Steuer-PS (Frankreich). Effektive Leistung 50 PS bei 2 700 U/Min. 4-fach gelagerte Kurbelwelle. Seitliche Ventile. Druckschmierung. Wasser-umlaufkühlung mit thermostatgesteuertem Kühler und Ventilator. Batterie-zündung, Zündspule, Zündverteiler. Steigstromvergaser SOLEX 35 VAFD mit Bistarter, Versorgung durch « Exhaustor », Füllung 10 l. Fassungsvermögen der hinterliegenden Tanks: 67 l. **KRAFTÜBERTRAGUNG:** Einscheiben-Trockenkupplung. Wechselgetriebe mit 3 Vorwärtsgän-

gen und einem RW-Gang. « Banjo »-Hinterachsgetriebe. **BREMSEN:** an den 4 Rädern. Selbstspannend: mit Schwimmbacken. **LENKUNG** mit Schnecke und Sektor. Übersetzungsverhältnis 1/11. **RAUFAUFHANGUNG:** 4 sehr lange halbelliptische Federn, vorne und hinten Hydraulikstossdämpfer. **KAROSSERIE:** Limousine Grand Tourisme 5 Sitzplätze, Kofferraum Citroën (Lizenz Coquille) mit Befestigungsvorrichtung für ausgewuchtetes Reserverad. **REIFEN:** Michelin Confort Bibendum 14 x 45. **ABMESSUNGEN:** Gesamtlänge 4,60 m, Gesamtbreite: 1,70 m, Vordere und hintere Spur: 1,42 m, Radstand: 2,96 m. **FAHRWERTE:** Höchstgeschwindigkeit ca. 105 km/h.