

# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB





# 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.60 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)
<b>Vorstand</b>  Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 <u>Kreuzlingen</u> T. 072/722696  Max Güttinger Dorfstr.20 8211 <u>Opfertshofen</u> T. 053/66152  John P. Günter Mühlental 53 8200 <u>Schaffhausen</u> T. 053/53444	<b>Vorstand</b>  Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/371729  Adrian Pretto Stegstr.3 8820 <u>Wädenswil</u> T. 01/7804017  Robert Rogenmoser Büelstr.4 8307 <u>Tagelswanen</u> T. 01/8608666 G 052/326796 P	<b>Vorstand</b>  Albert Schorta Löhstr.2 4552 <u>Derendingen</u> T. 065/423283  Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reisiswil</u> T. 063/89346  Urs Witmer Zinggstr.24 3007 <u>Bern</u> T. 031/450893

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte  
an die Redaktion richten)

Garage	Garage	Garage
Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/ 674542 G 675733 P	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729 P 058/ 372266	Max Caironi Hauptstrasse 5024 <u>Küttigen</u> T. 064 372050 G 372194 P

Ersatzteile & Reparaturen	Citroën Spez.Werkstatt	Rep. & Rest.	Reparaturen
Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> T. 032/ 849275	Gino Gandin beim Zeughaus 8910 <u>Affoltern a/A</u> T. 01/7615879 G 01/ 339900 P	Garage B. Schenk Leimenstr. 4 4118 <u>Rodersdorf</u> T. 061/ 751708	Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T. 031/ 553311

### Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Armin Frick Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7255344
---	--	---

\*\*\*\*\*

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 31. Aug. 1980

Werte Traction-Freunde,



Schon schreiben wir Sommer..... die ersten Treffen sind vorbei. Wir danken den Organisatoren und Berichterstattem ganz herzlich.

Kurz sei ein wichtiges Ereignis erwähnt - nämlich die (Neu-) Eröffnung der "Citroen Zürich AG" an der Badenerstr.415 in Zürich ( wie war doch der Name früher ??? ). Wir hatten die Ehre beim Empfang zur Eröffnung eingeladen zu sein und haben einen durchaus positiven Eindruck auch bezüglich unserer Belange bekommen. Gleichzeitig sind wir auf die traction-freundliche Vertretung in Bern (Freiburgstr.447) aufmerksam geworden.

MITGLIEDERBESTAND : 150 !

TREFFEN: Das Karussell der Treffen dreht sich wieder. Leider konnten wir einige ausländische Treffen nicht oder nur zu spät bekannt geben, da die Informationen reichlich zögernd hier eintreffen. Einmal mehr sei betont, dass sich Interessenten für solche Anlässe bitte bei unserem Postfach melden sollen.

INTERNATIONALES TRACTION TREFFEN PFINGSTEN 1981 ZOFINGEN ???!!!

Wir sind immer noch mit der Planung und den Vorabklärungen für dieses Treffen beschäftigt- d.h. die Arbeitsgruppe.

Zofingen scheint sehr geeignet und als Attraktion bietet sich ein Besuch im Verkehrshaus Luzern geradezu an. Aber es müssen noch weitere Abklärungen stattfinden- die Vorstände scheinen jedenfalls einverstanden mit diesem Konzept und der Durchführung - zu der es viele Helfer braucht - wer meldet sich ???

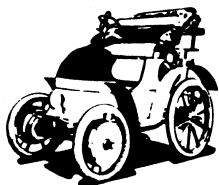
RANDBEMERKUNG bezüglich SAMMLER : Leider muss darauf hingewiesen werden, dass es vorkommen soll, dass sog."Traction-Freunde" einen unstatthaften, einseitigen Originalteile-"Austausch" vornehmen. Diese Art von"Sammler-und Liebhabertum" darf nicht einreissen - zudem sind Verdächtigungen oder Alarmanlagen unerfreulich.

Hiermit wünsche ich schöne Treffen, einen angenehmen Sommer und gute Fahrt !

Zürich, im Juni 1980

*Lito Ackermann*

# 50-Jahr-Feier in Sarnen



Freitag, 11. – Sonntag, 13. Juli 1980

Grosse Unterhaltung und  
Oldtimer-Show

MC Obwalden

Alle Besitzer von OLDTIMER und NOSTALGISCHEN AUTOS  
sind herzlich zum mitmachen eingeladen !

Am Samstag 12. 7. oder Sonntag 13. 7. 1980

Damit wir genügend Andenken beschaffen können bitten wir Sie  
wenn möglich umVoranmeldung an

Gerhart Rohrer

Rädershalten

6062 Wilen

Tf. 041- 665918

\*\*\*\*\*



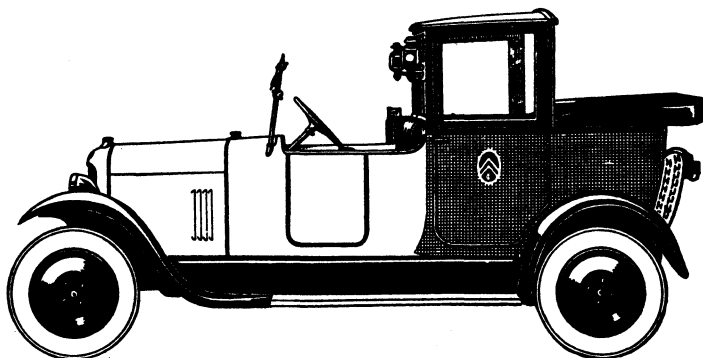
**FREUNDE NOSTALGISCHER AUTOS**

Grossmatte 12 6014 Littau Tel 041-556635 Int. 30

Unser TREFFEN 1980 ist am 7. September auf dem Areal

SEEDAMM-CENTER 8808 Pfäffikon SZ

\*\*\*\*\*



Treffen und Ausfahrten:

- \* Citroén Traction Avant Club: 21. Sept., Region 1, (mit GV, zahlreiches erscheinen ist erwünscht!)
- \* 10.-13. Juli, Oldtimer Club Villach, Villach (Oesterreich) Rallye.
- \* 11.-13. Juli, 50-Jahr Feier in Sarnen, siehe Heft.
- \* 14. Aug., Autocorso, Velden am Wörthersee (Oesterreich).
- \* 7. Sept., Treffen der Freunde Nostalgischer Autos, siehe Heft.
- \* 13./14. Sept., Jahresfest vom Traction Avant Nederland.
- \* 19.-21. Sept., Rallye des Automobilclub Polen im Bezirk Poznań.
- \* 26./27./28. Sept., Gardasee Rallye, Italien.

Interessenten für die ausländischen anlässe wenden sich bitte an unser postfach!

Etliche anlässe konnten wegen zu später einwendung der veranstalter teilweise einen tag vor meldeschluss - nicht bekannt gegeben werden.

\*\*\*\*\*

Autosammlung Schlumpf

Die mitteilung in der frühlingszeitung muss leider korrigiert werden, die pessimisten haben recht behalten: das Schlumpf-museum in Mulhouse/Elsass bleibt vorläufig geschlossen!

af

---

eratur - Literatur - Literatur - Literatur - Literatur - Lite

---

- "André Citroén, les chevrons de la gloire" von Fabien Sabatés & Sylvie Schweizer. 315 s., ca. 400 abb., eine 45 touren schallplatte; a seite eine ansprache von André Citroén, b seite 2 chansons über Citroén aus den 30er jahren. Text franz., preis 169.- FF.
  - "André Citroén, l'aventure est au bout du quai" von Silvain Rainer, 361 s., text franz., preis 55.- FF. Nachdem das buch ursprünglich verboten worden war, ist es nun wieder erhältlich.
- Beide bücher bekommt man im buchhandel oder dann bei: E.P.A. 83, rue de Rennes, F - 75005 Paris.
- Deutschsprachige betriebsanleitung für den 4 zyl., für den 6 zyl. in vorbereitung, ist erhältlich bei: Christian Schellbli, Grenzstr. 7, 8580 Amriswil, tel.: 071/67 45 42.
  - "Memento Technique Citroén", technische daten und einstellungstabellen sämtlicher Citroén personenwagen bis 1955, preis 73.- fr. Erh. bei: Armin Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen, tel: 01 / 725 10 16 über mittag od. abends.
  - Serie von 8 farbigen postkarten, repros von aquarellen, thema ist immer ein Traction, preis 9.50 fr. Armin Frick, s. o.

ALS NEULING IM CTAC

\*\*\*\*\*

Am 18. Mai holte ich meine für diesen Tag herausgeputzte Traction aus der Garage und starte zu meinem ersten Treffen innerhalb des CTAC. Eingeladen hat die Region II mit Daniel Eberli als Organisator zu einer Dampfbahnfahrt von Bauma nach Hinwil.

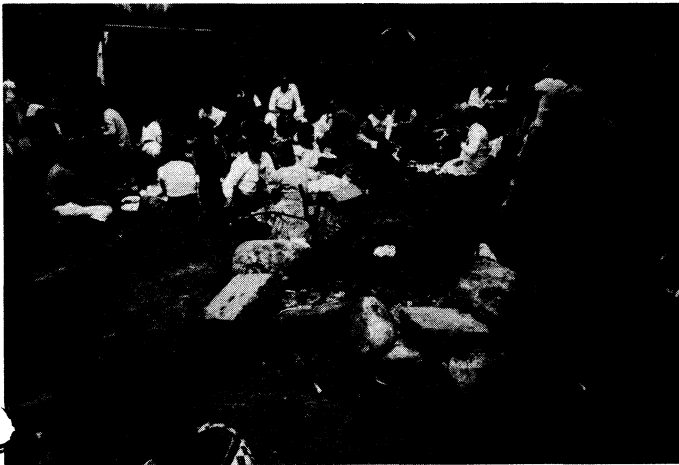
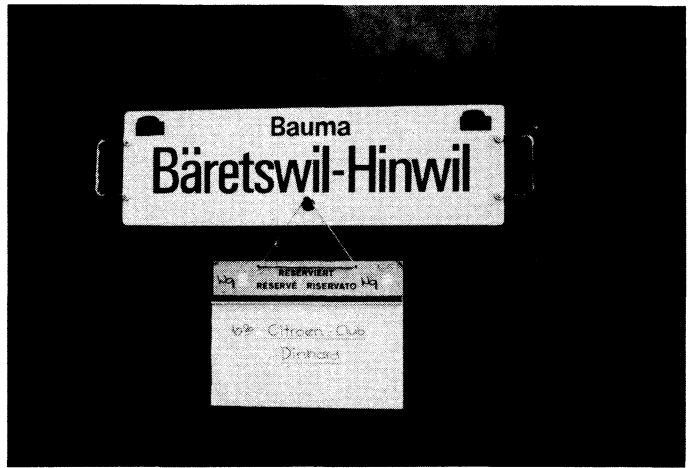
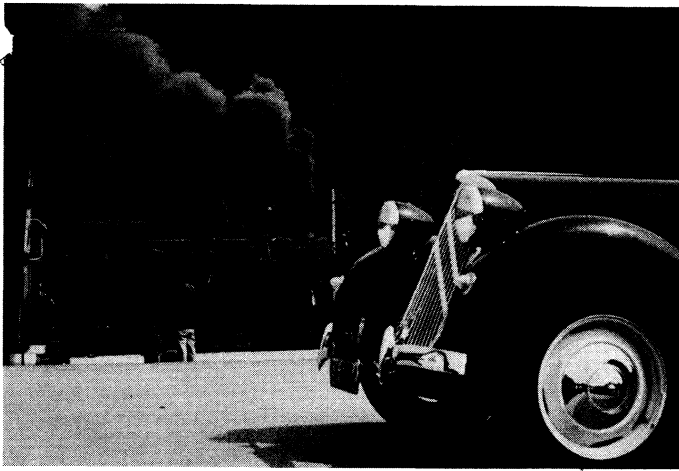
Der Tag könnte schöner nicht sein! Alles steht in vollem Blutz und die Temperatur ist so, dass es der Traction nicht mehr zu kalt ist, sie also ohne grössere Probleme anspringt, aber auch noch nicht zu heiss ist, sie also noch nicht allzu schwer schnaufen muss.

Als einer der ersten treffe ich in Bauma ein und parkiere meine Traction Schnauz an Schnauz neben die andern. Hände werden geschüttelt und die ersten Bekanntschaften gemacht. Im Hintergrund steht stampf und schnaubend der Dampfzug bereit. Man glaubt sich um Jahrzehnte zurückversetzt, würden nicht ein paar neumodische Autos dazwischenstehen, die das Bild stören.

Nach und nach tröpfeln immer mehr Traction heran, die mir jedesmal ein Ah und Oh entlocken, denn entweder entsteigt eine besonders hübsche, nach Grossvaters Mode bekleidete Dame dem Auto oder dann ist das Auto besonders schön, oder auch beides.

Schon ertönt die Glocke zur Abfahrt und gemächlich fahren wir über Bäretswil nach Hinwil. Jedermann ist jetzt gespannt, wo wohl unsere Picknickwiese ist, denn man konnte unschwer erkennen, dass die Tractionfamilie nicht für ein Galaessen ausgerüstet ist. Jede Dame trägt einen Picknickkorb, der fein sauberlich mit einer Wolldecke zugedeckt ist, nur ab und zu schaut noch irgendeine Flasche heraus. Grosse Ueberraschung aber, als wir in den grossen Hirschensaal geführt werden, den ich sonst von Gemeindeversammlungen her kenne. Wir merken aber bald, dass das nur die Schlechtwettervariante ist, denn der Notausgang ist geöffnet und auf der kleinen Wiese brennt bereits ein Feuer. Bald duftet es fein nach Gebratenem. Nach dem Essen wird fachgesimpelt und Witze und andere dumme Sprüche machen die Runde, sodass bald wieder Zeit zum Aufbruch ist. - Im Hirschen zu Bauma sitzt man nocheinmal zusammen, um sich für die zum Teil lange Heimreise zu stärken. Bald ist Aufbruch, zurück bleibt eine schöne Erinnerung. Besten Dank an alle, die in irgend einer Weise zum guten Gelingen dieses Tages beigetragen haben und ich freue mich auf das nächste Treffen des CTAC.

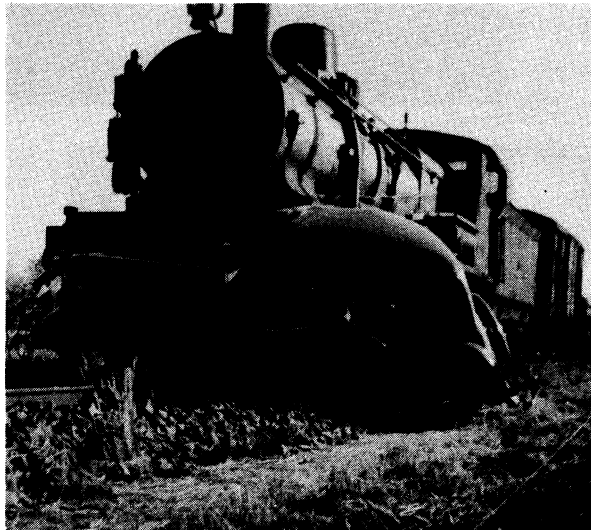
Richi Geiser



Fotos Treffen: Ack.



(Foto:D.Eberli)



Diese aufnahme stammt aus dem jahre 1952 und nicht von unserem treffen.  
Foto: Traction Avant Nederland.



# CLUB EUROPÉEN DE LA TRACTION AVANT CITRÖEN

## PREMIER RALLYE DE PARIS

Drei tage dauerte das treffen über ostern am 5., 6., und 7. april: samstag 5. empfang ab 15.00 uhr auf dem platz vor dem château de Vincennes, apéritif, anschliessend abfahrt in die hotels, abend zur freien verfügung.

Sonntag 6. pünktlich 09.00 uhr besammlung der fahrzeuge und abfahrt zum défilé-promenade durch Paris. Apéritif. Ländliches buffet. Ab 14.00 uhr presentation der anwesenden clubs und fahrzeuge, concours d'élégance. Ca. 19.30 uhr diner, musik und tanz, preisverteilung und ziehung der tombola (1. preis ein ll normal). Montag 7. abschiedstrunk ca. 10.00 uhr.

Dreitagetreffen, darunter kann verschiedenes verstanden werden. Denn samstag liess ich aus, die zeit kann in Paris sinnvoller verbracht werden. Wie zu vernehmen war, war ich nicht der einzige, der apéritif sei sowieso nicht ausgeschenkt worden, wurde er auch später nie. Da ich nicht mit dem Traction da war erschien ich am sonntag nicht so pünktlich, erst um 09.20 uhr, selbst das war noch zu früh, es hatte sich kaum eine handvoll Tractions eingefunden. Mit dem fotoapparat zwischen den kalten fingern (es ging den ganzen tag ein kalter wind) stolperte ich eine zeitlang zwischen den wagen herum, ein anwesender fotograf erzählte dassé schon vor dem ersten Traction da war, nämlich punkt 09.00 uhr. Zwischenzeitlich kamen noch ein paar angefahren, einer bewegte sich dank der schubkraft dreier männer: oelkrise? So langsam wurde es mir zu kalt, also setzte ich mich wieder ins auto und wartete ab. Nickerchen, zeitungsektüre, mittlerweile war es halb elf vorbei und schon um die 23 Tractions da. Das warten ging weiter. 12.00 uhr, der organisationschef trifft ein. Keine angst, es darf noch etwas weiter gewartet werden, erst muss die routé für das défilé aufs papier gebracht werden. Als es dann soweit war wurden immer 3 od. 4 wagen zusammen losgeschickt. So geht es natürlich auch, ich hatte es mir nur etwas anders vorgestellt. Da nichts anderes bekannt wurde ist anzunehmen das alle wieder zurückfanden. Ach ja, der grund für die kleine verspätung: der o.chef habe vergessen seine uhr zu richten. In der nacht wurde auf die sommerzeit gewechselt und die zeiger eine stunde vorgeückt. Dann musste er noch in einen vorort hinausfahren um seinen wagen in der garage zu holen und zu reinigen, aber das erzählte er nicht. Nach dem défilé war am wagen vom o.chef ein hübscher wimpel zu sehen. Er wurde anschliessend auch verteilt. Die ursprüngliche idee war das während der dauer vom treffen an jedem wagen ein wimpel hing. Doch leider wurden sie am samstag nicht verteilt. Die so begonnene art der durchführung wurde konsequent durchgezogen, - was nicht vergessen ging kam wenigstens mit verspätung zur durchführung.

Das ländliche am buffet war die umgebung. Da ja jedes auto sitze hat, konnte sich jeder dort niederlassen und den inhalt vom verabreichten plastiksack verzehren. Dies war die vorspeise gewesen,

für die erwärmung des hauptganges rackerte sich die taschen-  
ausgabe von einem notstromaggregat bis in die nähe des exitus  
ab, hoffnungslos, ein eilig angeschlepptes spirituskocherli  
konnte die situation auch nicht mehr retten. Die meisten ver-  
spiesen das fertigmeneue in der vorstufe von lauwarm. Das dessert  
kam nicht zur verteilung, mangels löffel, dafür gab es dann  
wirklich warmen kaffe. Nach dem kulinarischen abenteuer wurde  
es langsam zeit für den concours d'élégance: Ein hektisches  
treiben mit umparkieren usw. begann. Endlich kam etwas leben  
in den anlass. Da ich nicht gut nein sagen konnte wurde ich in  
die jury aufgenommen, das war's dann eigentlich. Wie, wo, wann,  
was bewertet werden sollte weiss ich jetzt noch nicht, ich weiss  
nur das die anwesende polizei das herumfahren verbot und das  
ganze in's wasser fiel. War ja auch egal, mittlerweile war es  
sowieso zeit das der krempel zusammengeräumt wurde, was unter der  
mithilfe aller anwesenden auch speditiv ablief.

Zum dinér und der preisverteilung traf man sich dann wieder  
in einem hotel in einem anderen vorort von Paris. Es brauchte  
keiner angst zu haben, es waren genug preise für alle da, es  
bekam jeder etwas. Auch ich bekam einer, keine ahnung für was,  
auch der schönste, der älteste und weiss der kuckuck was noch  
wurde verpokalisiert. Keine ahnung, nach welchem bewertungs-  
schema die verteilung vorgenommen wurde. Beinahe hätte ich es  
vergessen: die tombola. Am nachmittag und abend wurden die lose  
zum kauf angeboten. Wer den ersten preis sah, ein ll normal der  
selbst die in sachen auto anspruchslosen franzosen erschauern  
liess, hatte erstmal keinen mum mehr ein los zu kaufen. Doch dass  
auf der handliegende defizit und die charmanten verkäuferinnen  
liessen die spendiertaschen öffnen. Die "glückliche" losnummer  
wurde dreimal ausgerufen bis sie gehör fand, im allgemeinen tu-  
mult wurde so etwas gehört wie "ich nehme lieber 200.- franc als  
das auto". Wer den gewinner und den spender kennt, zweifelt nicht  
daran.

Montagmorgen abschiedstrunk 10.00 uhr, kaum anzunehmen das da je-  
mand eintreffen würde, am abend vorher war diesbezüglich auch  
nichts zu hören.

Das treffen war als "internationales" ausgeschrieben, 4 wochen  
vorher, kurz vor anmeldeschluss wurden auch wir, der CTAC, in-  
formiert, reichlich kurzfristig. Die wenigsten clubs können es  
sich leisten wegen einer solch kurzfristigen, zudem mangelhaften  
ausschreibung (zb. ohne anmeldeformular) ihren ganzen apparat in be-  
wegung zu setzen. Ankündigungen solcher art sollten schon früh-  
zeitig vorgenommen werden. Die internationalität bestand den auch  
nur aus drei zufällig anwesenden holländern, einem deutschen und  
mir. Der deutsche und ich waren geschäftlich in Paris und schau-  
ten darum vorbei. Was den freund aus Deutschland in dieser sache  
betrifft, so könnte seine (horror)story eine ganze clubzeitung  
füllen.

---

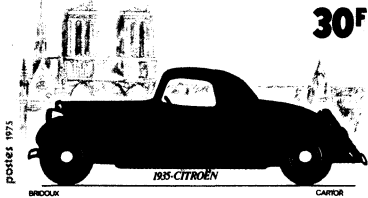
"Club européen de la traction avant Citroén" - der name ist reich-  
lich hochtrabend und anmassend (européen = europäisch). Es handelt  
sich um einen französischen club und keineswegs um eine dachorgani-  
sation oder ähnliches, wie der name vermuten lassen könnte !

---

Wie der bericht zeigt, artete das treffen zu dem aus was ein fias-  
ko genannt werden kann. Hoffen wir, das bei unserem internationalen  
treffen sich genügend clubmitglieder zur tatkräftigen und verant-  
wortungsbewussten mitarbeit zur verfügung stellen werden.

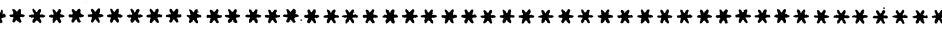
REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

30F



11 cv normal coupé 1935,  
im hintergrund die Notre  
dame von Paris.

af



PARE-CHOCS

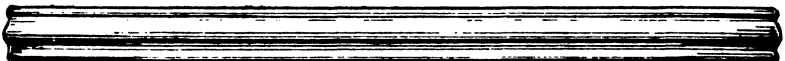
CITROËN



N° 70101.	7 et 11 CV légère,	longueur	1550,	encombrement	140,	entr'axe fixation	760/880
N° 70102.	11 CV normale	—	1650	—	140	—	880/985
N° 70103.	15 CV	—	1650	—	225	—	820/950



N° 70105.	7 et 11 CV légère,	longueur	1550,	encombrement	230,	entr'axe fixation	830/900
N° 70106.	11 CV norm. et 15 CV	—	1650	—	230	—	900/980



N° 70107. 11 CV légère, 11 CV normale et 15 CV genre origine. . . . .

(Inserat aus den fünfziger jahren)

## Schweizer Cabriolet Carrosserien - Traction Avant

\*\*\*\*\*

Es wird Zeit, dass wir auch einmal über Schweizer Spezial-Carrosserien auf der "Traction"-Grundlage berichten. Zu Beginn der Fünfzigerjahre schien sich in der Schweiz eine gewisse Nachfrage nach Cabriolets-Modellen abzuzeichnen. Einige der grossen und bekannten Carrossiers begannen somit ausländische Wagen der verschiedensten Marken mit spezial Carrosserien auszurüsten, insbesondere in Cabriolets oder Coupés umzubauen. Man darf nicht vergessen, dass es damals in der Schweiz schon seit geraumer Zeit keine Automobilfirma mehr gab, die Personenwagen herstellte. Nur Lastwagenmarken gab es noch, zB Saurer, Berna und FBW. Im Jahre 1948 begann "Carrosserie Worblaufen" die ersten Umbauten von Citroën 15/6 Limousinen in Cabriolets. (Allerdings schon vorgängig 1939 ein 11 BL.) Am Automobilsalon von 1949 in Genf stellte Herr Fritz Ramseier sein 15/6 Cabriolet - vier Innenplätze und vier Scheiben - aus. Am Schluss des Salons konnte er schon mehrere Bestellungen verzeichnen.

Als bald begann im Jahre 1950 "Carrosserie Langenthal" gleichfalls Citroën Wagen umzubauen und zwar die Modelle 11 B, 11 BL und 15/6. Herr Fritz Grogg stellte am Salon in Genf 1952 je eine 11 B und 11 BL aus. Eine eindrückliche Zahl von Bestellungen ging ein - trotz des doch recht hohen Preises. Die letzten Cabriolets "Langenthal" verliessen die Werkstatt 1953. Schliesslich kam die "Carrosserie Beutler" 1953 mit einem Coupé auf der Basis eines 15/6 heraus. Ein sehr elegantes Fahrzeug, das die Traction kaum wiedererkennen liess.

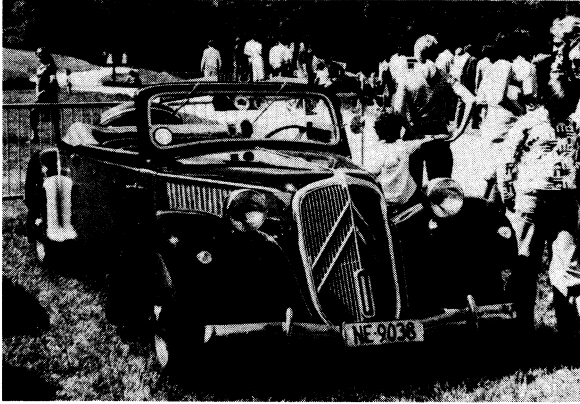
Anlässlich des internationalen Treffens in Orbe im Jahre 1977 haben sich R. Mauron und D. Ackerknecht vorgenommen, Schweizer Traction Carrosserien zu dokumentieren und die noch bestehenden Wagen zu erheben. Im August 1979 führte Herr Mauron ein erstes "Langenthaler"-Treffen im Welschland durch. Dabei wurde die "Amicale Citroen Traction Cabriolet et Coupé Carrosserie Suisse" gegründet. Bis heute konnten zwölf "Langenthaler" festgestellt werden, von denen aber nicht alle fahrbereit oder restauriert sind. Für jeden Besitzer wurde ein Ordner über die noch bestehenden Wagen angelegt. Die drei Carrossiers wurden auch befragt und um weitere Unterlagen gebeten, insbesondere technischer Art. Zur gegebenen Zeit soll eine kleine Dokumentation herausbracht werden. Falls Ihnen Tractions mit Schweizer Carrosserien bekannt sein sollten, möchten wir Sie bitten, dies uns doch mitzuteilen :

Dieter Ackerknecht  
Postfach 304  
8053 Zürich

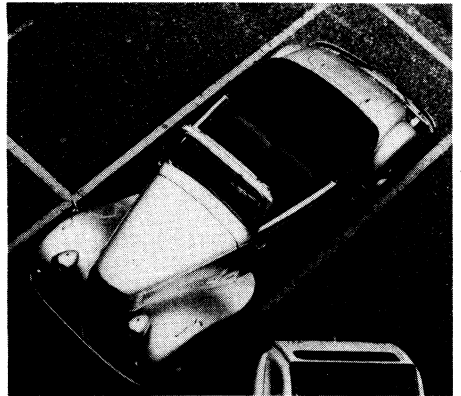
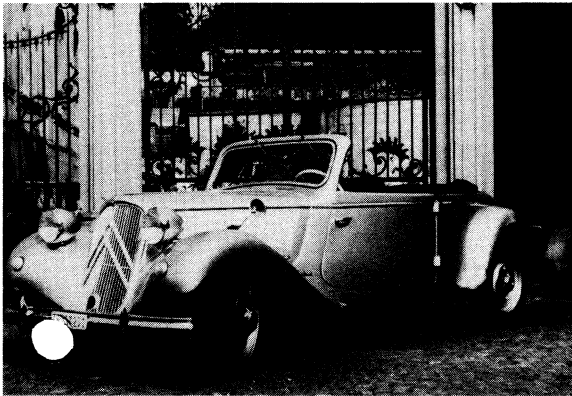
René Mauron  
Entre-2-Rivières  
2114 Fleurier

Cabriolets Langenthal

\*\*\*\*\*



11 B 1951 (René Mauron)



11 BL 1951  
(Dieter Ackerknecht)



11 BL 1951 (Jürg Bräm)



## Cabriolet traction avant 15/6

\*\*\*\*\*

Der aufmerksame leser wird noch in erinnerung haben das ich im bericht vom 4. rallye international des clubs Citroën, zeitung 4/78 winter, geschrieben habe das dort auch "das bis jetzt nachweislich einzig erhalten gebliebene original traction avant sechszylinder cabriolet anwesend war".

Nach den neuesten nachforschungsberichten muss ich jetzt ge-rechterweise mitteilen das dies nicht stimmt. Erwähntes 15/6 cabriolet ist, wie alle anderen 15/6 cabriolets die noch herumkurven, einschliesslich das im musée de Rochtaillée bei Lyon, sowie die existierenden 15/6 coupés, aus einem 11 large cabriolet/coupé und einer 15/6 limousine zusammengesetzt. Dies ist ohne grosse probleme möglich da die wesentlichen konstruktions unterschiede dieser beiden fahrzeuge lediglich in der vorder-achsbefestigung und motoraufhängung liegen.

Das erwähnte cabriolet wurde kurz nach dem zweiten weltkrieg von einer kleinen garage vom vier- zum sechszylinder umgebaut.

In der zeitung vom club "Traction Avant Nederland" und in "La vie de l'auto" war ein interview von Fabien Sabatés (mitautor von "Les chevrons de la gloire") mit Monsieur André Louis, ehemals hoher funktionär bei Citroën, bei dem folgendes zur aussage kam:

1939 wurden von der Citroën-entwicklungsabteilung sieben 15/6 cabriolets hergestellt. Eigentlich 11 large carrosserien die an der frontpartie abgeändert und verstärkt wurden.

Das erste sechszylinder cabriolet wurde an Madame Pierre Michelin ausgeliefert, grün lackiert und mit leder interieure. Es ist nicht identisch, wie es in der einschlägigen literatur zu lesen ist, mit demjenigen sechszylinder cabriolet vom Citroënvertreter Dennis Joannon.

Das zweite cabriolet bekam die Comtesse de Porte, maîtresse vom politiker Paul Reynaud, von diesem geschenkt. Die Comtesse hatte mit dem schnellen wagen auf der route nationale zwischen Nîmes und Montpellier eine kollision mit einem lastwagen. Das cabriolet erlitt dabei totalschaden.

Das dritte cabriolet war für Monsieur de Caboulay bestimmt. Er war französischer vertreter in den U.S.A. und bekam das auto als er zu seiner pensionierung nach Frankreich zurückkehrte. Später fuhr dann sein sohn das cabriolet, und dann verlor sich die spur. Von dem auto wurde nichts mehr gehört.

Die übrigen vier carrosserien, mit vorder- und hinterachse ausgerüstet, jedoch ohne motor, interieur etc., nur schwarz grundiert, überlebten die kriegswirren im zweiten untergeschoß am quai de Javel. Sie waren in guter gesellschaft: war doch da auch noch der einzige übriggebliebene typ "22" (V 8) mit holzattrappe als motor. So wusste es jedenfalls Monsieur Louis zu erzählen.

In dieser tiefe konnten ihnen die bomben, von denen die werke am quai de Javel auch nicht verschont blieben, nichts anhaben, obwohl die fabriksanlagen schwer beschädigt wurden.

1947 wird für Robert Pusieux, hoher funktionär bei Michelin in Clermont-Ferrand, ein cabriolet gebaut, Das vierte.

Pierre Boulanger der damalige direktor von Citroén war aber ein gegner von zweitürigen tractions, egal ob cabriolet oder coupé, er wollte viertürige geschlossene modelle fürs "volk" machen. Dazu muss man wissen das Pierre Boulanger das ganze jahr hindurch nur mit geschlossenen fenstern auto fuhr, gleichgültig was für ein wetter herrschte.

In aller heimlichkeit testeten Direktor Boulanger und Herr Louis das sechszyylinder cabriolet in den hügel von Moudon. Nach anschliessender zweistündiger diskussion in dem dunkelgrauen cabriolet mit lederinterieur blieb die opposition von direktor Boulanger unverändert; dieses auto, so beschloss er wird nicht in die produktion aufgenommen.

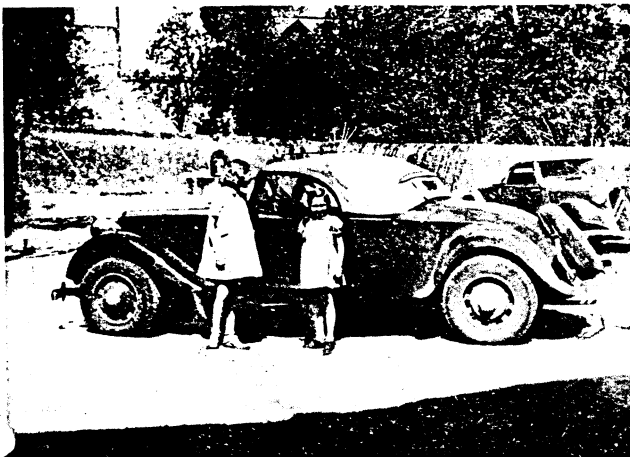
Dieses vierte offene sechszyylinder exemplar existierte nur 18 monate, dann war es nach einem unfall zwischen Clermond-Ferrand und Paris schrottreif.

Mitte der fünfziger jahren wollte Staatspräsident Coty zwei neue wagen haben, sein blick fiel dabei auf die sechszyylinder von Citroén. Da an den carrosserien viel abgeändert werden musste stellte Citroén zwei cabriolet carrosserien zur verfügung. Die fünfte und sechste. An diesen zwei wurde die frontpartie abgetrennt und an zwei familiale bodengruppen angesetzt (längerer radstand), die eine bekam dann noch eine hydraulische hinterachsfederung. Die offene carrosserie wurde von Chapron entworfen. Die geschlossene (mit der hydraulik) entwarf Franay. Diese zwei autos existieren noch und sind heute im besitz eines französischen sammlers.

Die letzte sechszyylinder cabriolet carrosserie ist aller wahr-scheinlichkeit nach auf dem abbruch gelandet. Theoretisch besteht aber noch die möglichkeit dass sie am quai de Javel, heute quai d'André Citroén, noch in irgendeinem keller liegt. Es bleibt auch die frage offen wo die nach dem kriege noch vorhanden gewesen sein sollende carrosserie vom typ "22" verblieben ist...

Abschliessend kann bemerkt werden das zur zeit kein einziges echtes 15/6 cabriolet bekannt ist.

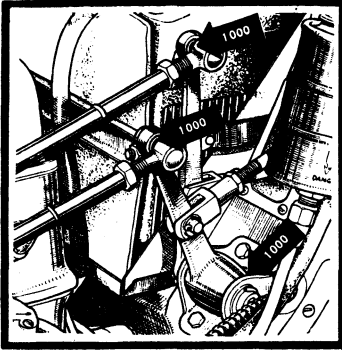
af



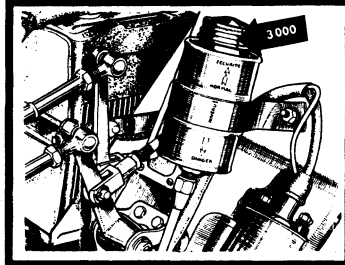
Das sechszyylinder cabriolet von Robert Pusieux.



# PLAN DE GRAISSAGE DE LA



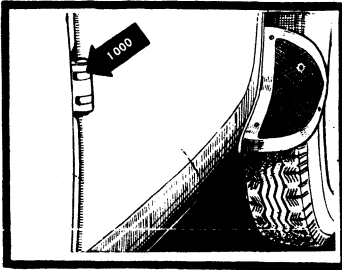
Barres de commande des vitesses



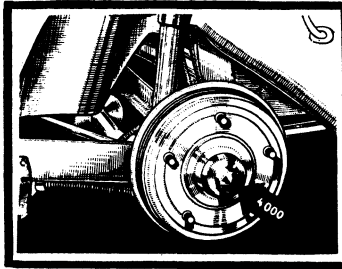
Liquide de freins



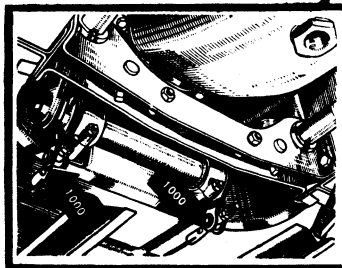
Niveau d'huile m



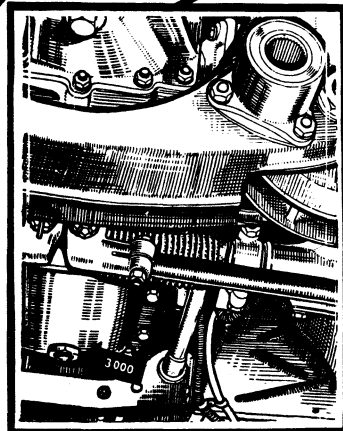
Charnières



Roulements de roues



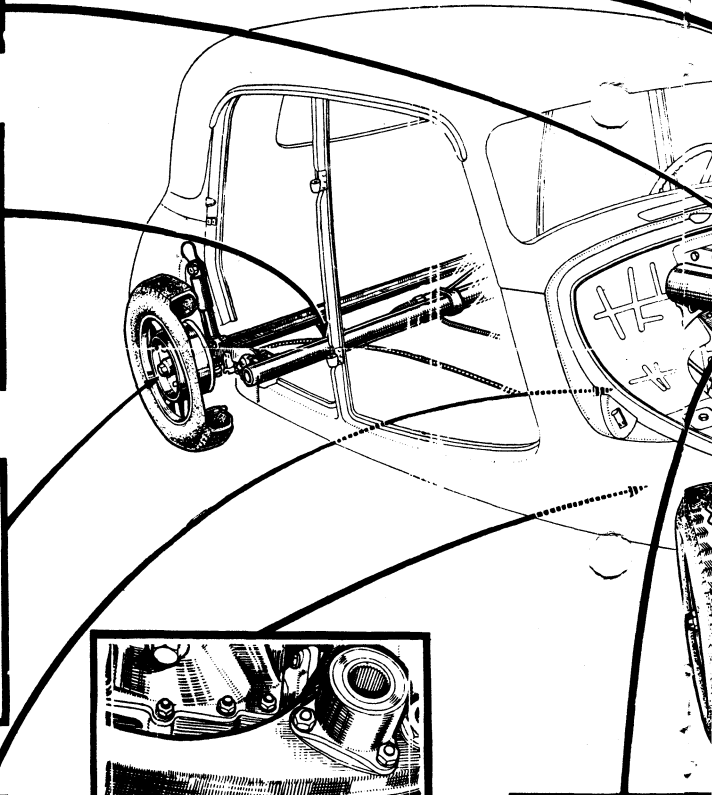
Câbles du frein à main



Vidange du moteur



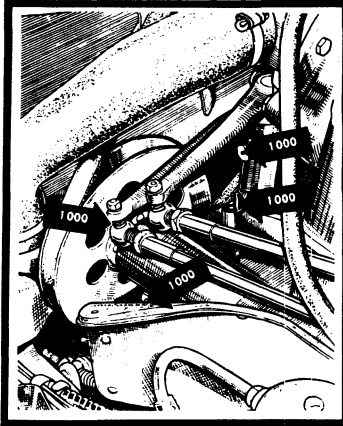
Remplissage d



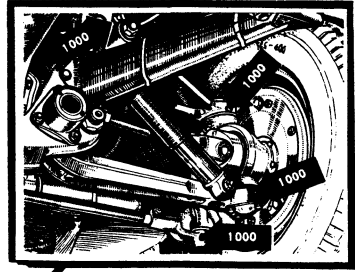
# TRACTION AVANT CITROËN



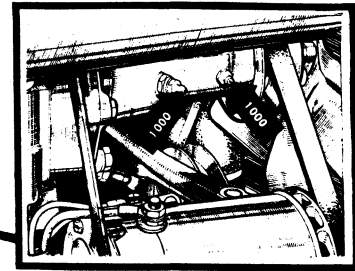
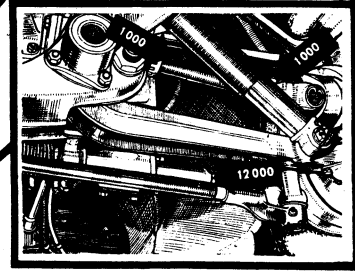
moteur



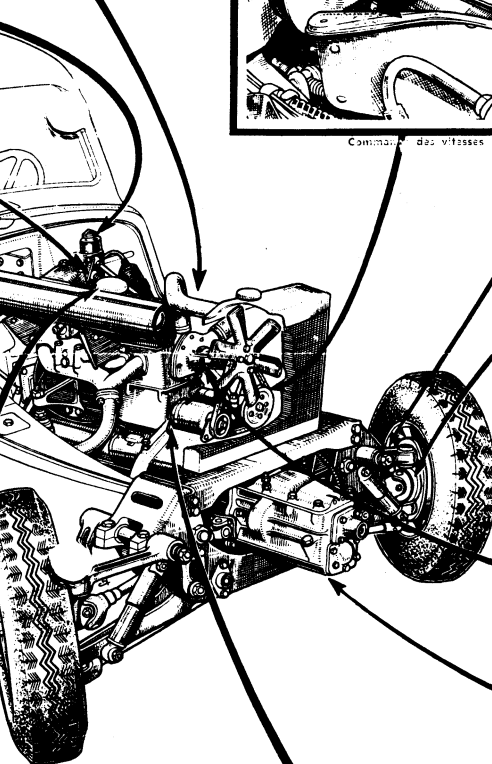
Commandes des visesses



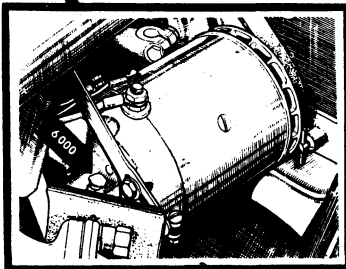
Ci-dessus et ci-dessous :  
Articulations du train avant



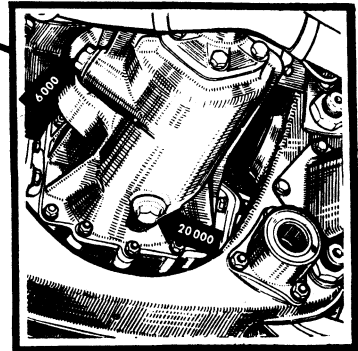
Roulements de pompe à eau



Carter moteur



Roulement de dynamo



Niveau et vidange de la boîte

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)

\*\*\*\*\*

Ersatzteile - Ersatzteile - Ersatzteile - Ersatzteile - Ersat

- Kotflügel aus kunststoff für den Traction bekommt man bei:  
Christian Schelbli, adr. s. umschlagseite 2.
- Zum verchromen von aluminiumteilen (auch hartverchromen)  
wende man sich an die dafür spezialisierte firma: Betschart  
AG, Aluminium-Veredlung, 6362 Stansstad, tel. 041/61 10 22

Zu verkaufen:

Luftklappendichtung, schutzdichtungssatz (f. unter nummernbeleuchtung, lampensockel etc.), silentblock getriebeaufhängung, fensterhebeschiene légère & large, axo blinkerkappen, auspuffdichtungen usw., alles neutteile. Auf bestellung: Pignon & tellerrad, 2. & 3. gangrad mit synchronkörper, obere schwungarmwelle m. büchsen, bremstrommel- & radlagerabzieher, schlüssel f. inere lagermutter, oberer schwungarmabzieher, alles neutteile. 1 pignon & tellerrad, 2 felgen f. 7 & 11 cv bis bj. 1937 occ. A. Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen, tel. 01/725 10 16, über mittag od. abends.

Zu verkaufen:

Diverse teile zu 15/6: motor, getriebe, kotflügel, türen etc., sowie diverses für légère und large. Christian Heussi, Federblick, 8865 Bilten, tel. P 058/ 37 17 29 G 058/ 37 22 66.







Armin Frick Kirchstr. 18 8810 Horgen tel. 01/725 10 16

Robriteile auf bestellung  
(neuanfertigungen, poliert)



Vorderkotflügel, endzierstück  
länge 70 cm paar 225.-



Hintererkotflügel, steinschlag-  
schutz, grosse ausf. paar 215.-



Zierrahmen köfferlirücklichter  
paar 65.-



Hintererkotflügel, zierstück  
hinten paar 145.-



Zierrahmen hintere axoblinker  
paar 45.-



Zierteil vordere axoblinker  
paar 125.-



Zierteil nummernbeleuchtung  
köfferlimodell 75.-



Scharnierzierstück köfferli  
paar 80.-

Aluminiumventildeckel m. kühlrippen  
für alle 4 zyl. traction 420.-

Preisänderungen vorbehalten



TOP - ANGEBOT

Dieser Werkzeugsatz sollte in keiner  
Traction Avant fehlen!  
Frankolierung mit 10% Rabatt bei:

|| GNEPF + CO AG  
Werkzeuge & Haushalt  
bei der Kirche  
8810 Horgen ZH 01 725 53 44  
Hr Flemming Gubler verlangen ||

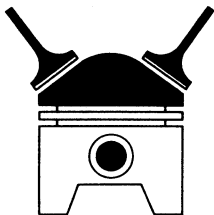
Rost wirksam stoppen mit NOVEROX :  
verwandelt Rost in eine schlagfeste  
Schutzsicht, die zugleich als  
Grundierung dient :

<u>100 ml</u>	<u>250 ml</u>	<u>1 lt</u>	<u>5 lt</u>
Fr. 5.50	9.50	24.50	79.50

**Steck-  
schlüssel-  
satz**

Praktischer Stahlblechkoffer  
mit 24 erstklassigen, glanz-  
verchromten Werkzeugen.  
Einsatz 10-32 mm.

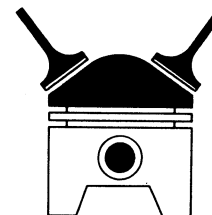
**69.50**  
Jetzt nur Fr.



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

"Die Seite für die Frau" (auf eigene Gefahr!)

\*\*\*\*\*

Meine Allerliebste,

Erlaube mir, wenn ich folgenden Sachverhalt feststellen muss:  
Im Laufe des letzten Jahres habe ich 365 mal versucht, Dich zu  
verführen. Dies ist mir leider nur 36 mal gelungen - das macht  
im Durchschnitt einmal alle 10 Tage!

Auf der untenstehenden Liste sind die häufigsten Deiner Gründe  
aufgeführt, wieso es mir jeweils nicht gelungen ist, Dich zu  
verführen.

- Angst die Kinder zu wecken	17 mal
- Es ist schon spät	23 "
- Es ist zu heiss	15 "
- Es ist zu kalt	5 "
- Es ist zu früh	15 "
- Du hast Dich schlafend gestellt	45 "
- Das Fenster ist offen, die Nachbarn könnten uns hören	9 "
- Rückenschmerzen	8 "
- Zahnschmerzen	7 "
- Lachanfall	7 "
- Zuviel gegessen	3 "
- Keine Lust	1 "
- Das Baby schreit	9 "
- Du sahst Dir die TV-Spätendung an	7 "
- Gesichtsmaske	4 "
- Neue Frisur	5 "
- Gast im Nebenzimmer	3 "
- Du musstest ins Bad	11 "
- Kopfweh	19 "

Bei den verbleibenden 36 mal, bei denen es mir gelungen ist mit  
Dir zusammen zusein, konnte die Angelegenheit nie als befriedi-  
gend bezeichnet werden - weil:

- 1 mal hast Du entschieden, dass die Decke neu gemalt werden müsse
- 3 mal hast Du das TV-Programm über meine Schulter hin verfolgt
- 2 mal hast Du in der Nase gebohrt
- 18 mal hast Du mir gesagt, mich zu beeilen und fertig zu machen
- 5 mal hast Du Kaugummi gekaut
- 6 mal habe ich Dich wecken müssen, um Dir zu sagen, dass ich  
fertig sei

und einmal habe ich Angst gehabt, Dir weh getan zu haben, weil du  
Dich kurz bewegt hast...

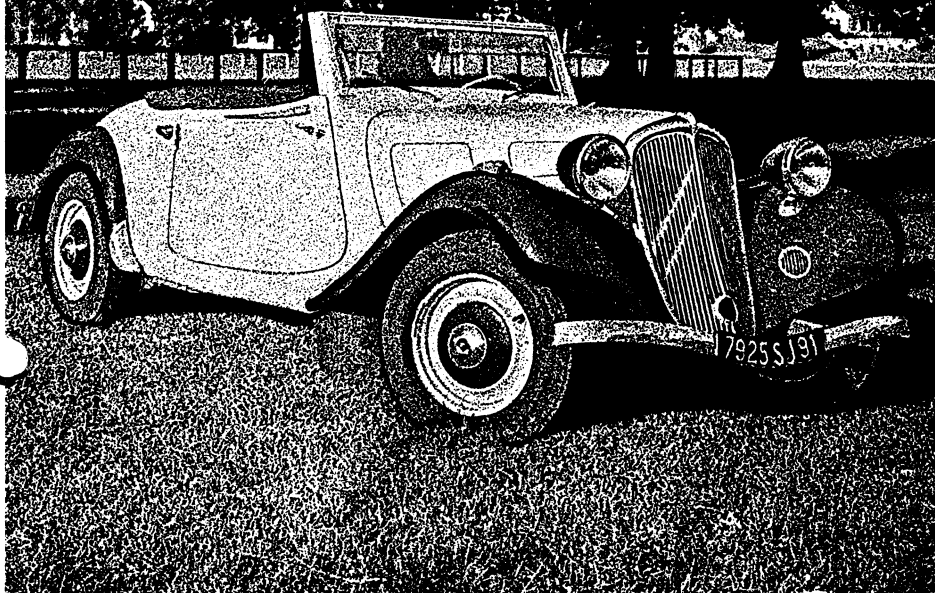
Meine Liebste, ist es darum nicht erstaunlich, dass ich jetzt immer  
mit der Traction vorlieb nehme - nicht wahr?

Dein Dich liebender Gatte

# Service und Reparaturen für alle Citroëns

5024 KUTTIGEN

LEHNER S



## CAIRONI

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





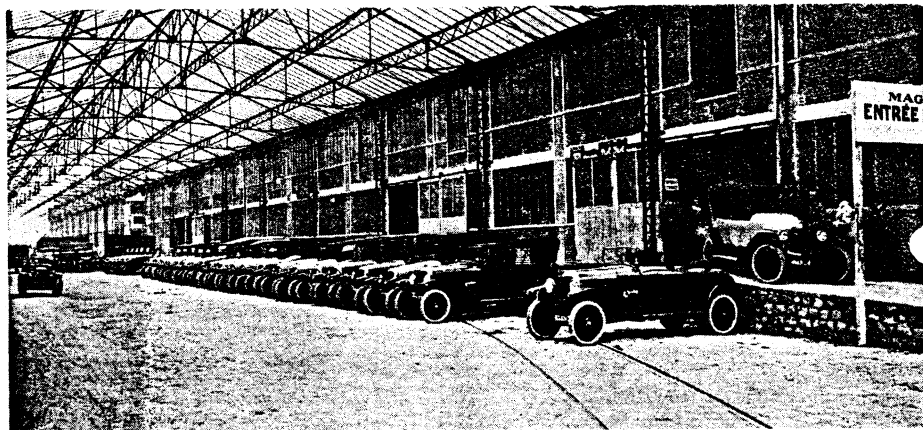
# 1919-1969

## 50 Jahre

## Citroën

Als der Industrielle André Citroën 1915 am Quai de Javel zu Paris 12 Hektaren Land erwarb, war dieses Gelände für den raschmöglichen Bau einer Munitionsfabrik bestimmt. Doch Citroën, dem Henry Ford als Vorbild vorschwebte, dachte auch an die Nachkriegszeit. Die Verwirklichung seiner weiteren Pläne sollte manche Tradition umwerfen und manche Lebensgewohnheit ändern: In den letzten Maitagen des Jahres 1919 entstehen auf den Fertigungsstrassen die ersten Citroën-Wagen.

Der Citroën Typ A ist das erste Automobil, das in Europa in grosser Serie gebaut wird, zudem eines der ersten, das mit vollständig ausgerüsteter Karosserie geliefert wird. Er ist auch einer der ersten für eine breite Publikumsschicht bestimmte Wagen; er ist bewusst so konzipiert worden, dass jedermann ihn fahren kann. Sein Preis - 7250 Francs - ist eine Herausforderung an die Konkurrenz.



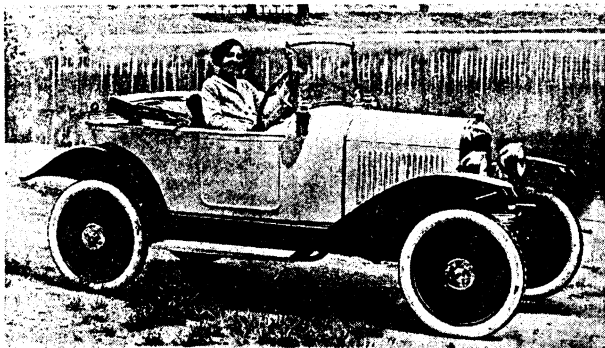
Quai de Javel 1919 - So präsentieren sich 1919 die Werkhallen. In langen Reihen stehen die ablieferungsbereiten Typ A Citroën.

Der Typ A ist ein offener viersitziger Tourenwagen, ein Torpedo, wie man damals diese Karosserieform nannte. Er wird von einem Vierzylindermotor von 65 mm Bohrung und 100 mm Hub, entsprechend 1327 cm<sup>3</sup>, angetrieben. Seine Leistung beträgt 18 PS bei 2100 U/min. Die Citroën-Werbung stellt den Typ A mit dem Ausspruch: "Für alle, die im Auto ein Mittel für die Arbeit wie für die Freizeit sehen" vor. Innert 14 Tagen gehen 16'000 Bestellungen ein... bevor die Öffentlichkeit den Wagen überhaupt gewahr wird.

Am 4. Juni 1919 - als bei Renault gerade gestreikt wird - liefert Citroën den ersten Typ A an einen Käufer aus. Die Produktion läuft alsbald auf Hochtouren. Bei der Eröffnung des Pariser Salons am 9. Oktober ist der Citroën "A" der Star der Ausstellung, und sein Schöpfer, André Citroën, der Held des Tages. Er ist 41 Jahre alt, und er erklärt, 100 Wagen täglich produzieren zu wollen. Man ruft: Unmöglich ! Doch Citroën stellt sich taub. 1924 sollte der Tagesausstoss 300, 1928 bereits 400 Wagen erreichen, und der Anteil der Firma Citroën an der französischen Automobilproduktion, die in dieser Epoche hinter den USA an zweiter Stelle lag, sollte 36% erreichen.

Ende 1920 kommt der Typ B2 heraus. Er wird neben dem Typ A produziert, und sein Motor weist eine auf 68 mm vergrößerte Bohrung auf. Daraus resultieren 1452 cm<sup>3</sup> und 20 PS Leistung. Das grosse Novum aber ist seine völlig geschlossene viertürige Karosserie. Der B2 wurde innert kurzer Zeit zum meistverbreitetesten Taxi von Paris.

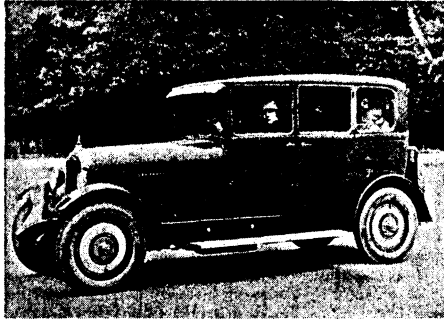
Doch dann wendet sich André Citroën auch der Kleinwagenproduktion zu. Freilich will er nicht den zierlichen "Cyclecars" ein Pendant entgegenhalten, sondern er will ein möglichst vollwertiges, dabei aber äussert preisgünstiges und wirtschaftliches Auto herstellen: der berühmte zitronengelbe 5 CV entsteht. Er kommt 1922 in den Verkauf und wird von einem Vierzylindermotor von 55 mm Bohrung und 90 mm Hub = 856 cm<sup>3</sup> und 11 PS Leistung bei 2100 U/min angetrieben. Auf diesen offenen Zweiplätzer folgt ein Jahr später eine dreiplätzige Variante, der Typ C 3, dessen populäre Bezeichnung "Tréfle" (= Kleeblatt) heute noch ein Begriff ist.



Der 5 CV von 1922

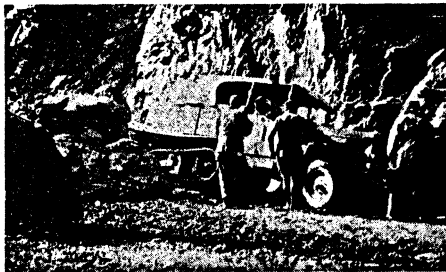
Der 1924 auf den Markt gebrachte Citroën B 12 unterschied sich äusserlich nur durch die halbkreisförmigen vorderen Kotflügel vom B 2; an wichtigen Neuerungen besass er jedoch eine Ganzstahlkarosserie und Vierradbremzen. Der 1925 lancierte B 14 trug ebenfalls noch die gleiche Karosserielinie zur Schau. Die Kühlerfront war nun aber nicht mehr leicht zugespitzt, sondern flach ausgeführt, zudem wurde dieser Wagen nun mit einem Heckkoffer ausgerüstet. Das bedeutendste neue Merkmal aber war der durch 70 mm Bohrung auf 1540 cm<sup>3</sup> gebrachte Motor, der jetzt bei 2300 U/min auf eine Leistung von 22 PS kam. Bereits ein Jahr

später wurde mit dem B 14 G auch ein Fahrzeug mit modernisierter Karosserie herausgebracht.



Der B 14 von 1925

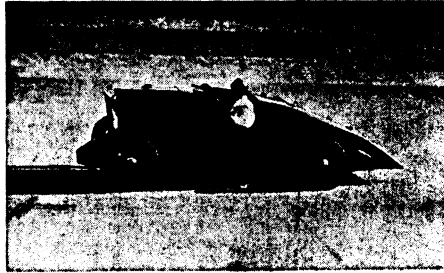
In diesen Jahren hatte Citroën eine erste Serie Expeditionen auf abenteuerliche Erstfahrten in Afrika und Asien starten lassen. Die verwegenen Erstdurchquerungen von Wüstengebieten und ganzer Kontinente wurden mit Wagen bewerkstelligt, deren Hinterräder durch Raupen ( Kegrésse-System ) ersetzt waren. Die "schwarze", die "gelbe" und die "weisse" Expedition ( u.a. Ersttraversierung der Sahara 1922/23, Ueberquerung des Himalaya 1931/32 ) brachten dem Namen Citroën Weltruhm; sie nehmen heute einen bedeutenden Platz in der Eroberungsgeschichte des Automobils ein.



Die "gelbe" Expedition durch Zentralasien beim Ueberqueren des Toksoun-Passes ( 23. Okt. 1931 ).

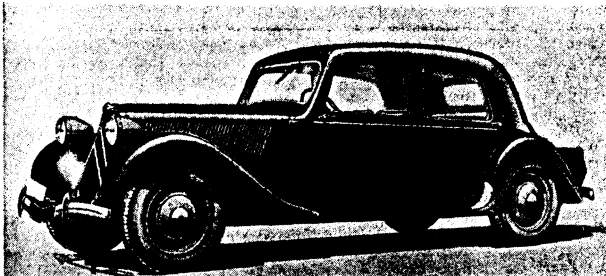
Inzwischen wurde der erste Sechszylinder-Citroën herausgebracht: der C 6. Er erschien zusammen mit dem Vierzylindertyp C 4 im Jahre 1928, und beide Wagen hatten die gleichen Zylinderabmessungen, nämlich 72 mm Bohrung und 100 mm Hub, was 1628 cm<sup>3</sup> und 2442 cm<sup>3</sup> ergab. Die Leistungen standen mit 30 beziehungsweise 42 PS bei 3000 U/min zu Buche. 1930 folgte von beiden eine G-Version mit 75 mm Bohrung ( 1767 und 2650 cm<sup>3</sup>, 32 und 50 PS ). Mit Wagen auf der Basis des C 6 wurde das China durchquerende Expeditionsteam ausgerüstet.

1932 wurde die Modellreihe 8, 10 ( beides Vierzylinder ) und 15 ( Sechszylinder ) auf den Markt gebracht. Diese Serie wurde unter dem Namen "Rosalie" bekannt. Als Antriebsquellen dienten immer noch die Motoren der Typen B 2/B 12, C 4 G und C 6 G, jedoch mit höherer Leistung ( 32, 36 und 53 PS bei 3200 U/min ). Mit Rennsportversionen dieser Reihe wurde in Montlhéry eine ganze Reihe von Rekordfahrten durchgeführt. Unter anderem wurden in einer 133 Tagen langen Dauerfahrt 300'000 km zurückgelegt.



Im Juli 1933 brach der Typ 8 Rosalie den Rekord über 300'000 km, der 1452 cm<sup>3</sup> Motor erreichte einen Schnitt von 93 km/h !

Dann, 1934, folgte der erste Schritt zu jener technischen Konzeption, die zum Hauptmerkmal der Citroën-Wagen werden sollte: der Frontantrieb. Er wurde mit dem Typ 7 ( 1303, 1529, 1628 cm<sup>3</sup> ) und alsbald mit dem unvergesslichen Typ 11 ( 1911 cm<sup>3</sup> ) realisiert, und die damals revolutionäre äussere Form dieser Wagen sollte bis 1957 gebaut werden. Aus ihm entstanden auch prächtige Sportversionen. Der "Traction avant" wurde mit verschiedenen Radständen geliefert, und es gab auch eine Sechszylinder-Ausführung, bei der zuletzt, beim Typ 15 Six H 1954 ( 2867 cm<sup>3</sup> ), die hydropneumatische Federung eingeführt wurde.



1934 bis 1957 - 24 Jahre lang wurde der Typ 11 gebaut

Die Entwicklung des "Traction avant" freilich hatte André Citroën enorme Summen gekostet. Um dem Bankrott zu entgehen, sah er sich gezwungen, die Aktienmehrheit seinem Reifenlieferanten Michelin zu überlassen. Citroën selber starb am 3. Juli 1935 an Magenkrebs.

Die jüngere Geschichte der grossen französischen Marke dürfte weiten Kreisen noch in Erinnerung sein: 1948 erschien der 2 CV, an den zunächst kaum jemand zu glauben bereit war, und 1955 wurde am Pariser Salon der DS 19 vorgestellt, der nicht nur einen Markstein in der Citroën-Geschichte, sondern in der Automobilgeschichte überhaupt darstellte.

## Auto- und motorradmuseen in Deutschland

\*\*\*\*\*

- Sammlung "Scuderia Isar", 8311 Adlkofen bei Landshut. Öffnungszeiten: april - okt., samstag 13 - 17 uhr, sonntag 10 - 18 uhr. Verschiedene sportliche fahrzeuge der nachkriegszeit auf 460 m2.
- Verkehrsmuseum Karlsruhe, 7500 Karlsruhe, Werderstr. 63. Geöffnet: mittwoch 15 - 20 uhr, sonntag 10 - 13 uhr. Ueber 30 autos plus einige motorräder.
- Fahrzeugmuseum Marxzell, 7501 Marxzell, Altalstr. 2, südl. von Karlsruhe richtung Herrenalp.
- Automuseum, 3201 Störy, nr. 18/19. Autobahn Hannover-Kassel, ausfahrt Bockenem. Geöffnet: april-okt. samstag, sonntag und feiertage 10-12 uhr, 13-19 uhr. Sammlung von klein- u. kleinstwagen.
- Motoren-Museum der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, 5000 Köln-Deutz 1. Deutz-Mülheimerstr. Geöffnet: mo.-fr. 9-17 uhr. Umfassende schau von verbrennungsmotoren ab 1860.
- Deutsches-Automuseum, 7183 Langenburg, Schloss Langenburg. Geöffnet: ostern-mitte okt. tägl. 8.30-12 uhr, 13.30- 18 uhr: okt.-ostern an sonn- & feiertagen 13.30-17 uhr. Ca. 70 gebrauchts-Luxus- & sportwagen, schlossbesichtigung.
- Daimler-Benz-Museum, 7000 Stuttgart-Untertürkheim, Mercedesstr. Geöffnet: mo.-fr. 8-16 uhr, sa. 8.30-13 uhr. Ca. 100 autos, motoren, informationen über technische- u. motorsportliche ereignisse.
- Porsche-Sammlung, 7000 Stuttgart-Zuffenhausen, Porschestr., Werk 2. Geöffnet: mo.-fr. 9-12 uhr, 13.30-16 uhr. Porsche konstruktionen vom Austro-Daimler Sascha bis zum 1100 ps Canam-rennwagen.
- Westfalia-Werksmuseum, Rheda-Wiedenbrück, Strombergerstr./Lümmernweg, werk 5. Geöffnet: tägl. von 15-18 uhr, auch an sonn- u. feiertagen. Ausser wohnwagen kann man die entwicklung des personenwagenanhängers, die geschichte des fahrgestells und der anhängerkupplung studieren.
- BMW-Museum "Zeitsignale", 8000 München 40, Petuelring 130. Geöffnet: tägl. von 9-17 uhr. BMW-historie präsentiert über modernste elektronik in einem fast romantischen umfeld.
- Borgward-Museum, 5450 Neuwied, Hermannstr. 4 . Geöffnet: april-okt. jedes 2. & 4. wochenende. Ca. 50 fahrzeuge der Borgward-gruppe ab 1919.
- Deutsches-Zweiradmuseum, 7107 Neckarsulm, Urbanstr. Geöffnet: tägl. 9-12 uhr, 13.30-17 uhr. Motorradgeschichte, renn- u. weltrekordmaschinen.
- Automobil- u. Antiquitätensammlung Felix Berger, 4785 Bad Belecke, tel. 02902/72 78. Besuch nach vereinbarung. Spezialfahrzeuge der vierziger jahre, militärfahrzeuge, oldtimer u. feuerwehrgeräte.
- Ferrari-Museum, 5520 Bitburg, Flugplatz, tel. 065603/4 71. Besuche nach vereinbarung. Diverse Ferraris, einige sportwagen u. Ferrarimodelle.



- Automobil-Veteranen-Salon, 8883 Gundelfingen/Donau, nahe autobahn Stuttgart-München. Geöffnet: 1. mai-30. okt. tägl. von 9-18 uhr. Ca. 30 autos.
- Auto-Sammlung "Gut Hand", 5100 Aachen, Handerweg 71, tel. 0241/42 37. Geöffnet: sonntags, sowie nach vereinbarung. Ca. 60 autos, hauptsächlich 1920-39, motorräder, lastwagen u. zubehör.
- Auto-Sammlung-Oehringen, 7110 Oehringen, Stettinerstr. Geöffnet: 1. april-31. okt. tägl. von 13-17 uhr.
- Auto- u. Motorradmuseum, 8872 Burgau, Bleichstr. 18. Autohahn Ulm-Augsburg, B 10. Geöffnet: tägl. von 10-17 uhr. Mehr als 30 autos u. motorräder, kleinzoo.
- Auto-Motorradmuseum, 7056 Weinstadt-Endersbach, Werkstr. 4. An der B 29 zwischen Stuttgart u. Schorndorf. Geöffnet: sa. 13-17 uhr, so. 11-17 uhr. Motorräder, oldtimer, militärfahrzeuge, flugmotoren.
- Automuseum Rothenfelde, 4502 Bad Rothenfelde, Parkstr. 7a. Nähe B 68, zwischen Bielefeld u. Osnabrück. Geöffnet: tägl. ab 10 uhr. Ca. 30 zwei-, drei- u. vierrädrige oldtimer.
- Norddeutsches Auto- u. Motorradmuseum, 4970 Bad Oeynhausen, Weserstr. 225, nahe autobahnausfahrt Bad Oeynhausen. Geöffnet: tägl. 10-18 uhr; dez.-feb. 13-17 uhr, ausser montag. Ca. 100 autos u. und ca. 200 motorräder.
- Automuseum Hillers, 2071 Frensbüttel, an der B 434 zwischen Hamburg u. Bad Oldesloe. Geöffnet: 1. april-31. okt. tägl. 10-18 uhr; nov.-märz an sonn- u. feiertagen 10-18 uhr. Ca. 50 personen-, sport- u. rennwagen, sowie motorräder.
- Automuseum Hillers, 2000 Hamburg 1, Kurt-Schumacher-Allee 42. Geöffnet: tägl. 10-18 uhr. Diverse motorräder u. ca. 30 autos.
- Oldtimergasse, 2000 Hamburg, Hamburgerstr. (VW-Raffay). Geöffnet: tägl. 10-18 uhr. Wechselnde ausstellung in historischer kulisse.
- Verkehrsmuseum Berlin, 1000 Berlin 30, Kleiststr. 13-14, Uraniahaus. Geöffnet: tägl. 10-17 uhr ausser montag. Kleine auto-motorradabt., interessante eisenbahn- u. schiffahrtsabt.
- Automuseum Hohenstein, 7421 Oedenwaldstetten, zwischen Reutlingen u. Riedlingen, nahe B 312. Geöffnet: tägl. 10-18 uhr.
- Sammlung Borgmann & Meyer-Spelbrink, 3000 Hannover-Laatzten, Talstr., tel. 0511/80 41 42 u. 809 28 50. Viele alte franz. autos, besonders Citroën, u. andere raritäten.
- Deutsches Museum, 8000 München 25, Museumsinsel. Geöffnet: tägl. 9 - 17 uhr. Grösstes deutsches museum für naturwissenschaft u. technik, entwicklung des autos vom ersten Benz bis heute.
- Automobilmuseum Poddig, 1000 Berlin 19, Sophie-Charlottenstr. 41-43. Geöffnet: tägl. 10-18 uhr. Ca. 60 autos ab 1896, ca. 40 motorräder, wechselnde sonderschauen.
- Museum der Volkswagenwerke AG, 3180 Wolfsburg, VW-Werk. Besichtigung nach voranmeldung; tel. 0536/22 50 15. Diverse VW's ab 1938, sowie fahrzeuge der vorläuferfirmen Audi NSU Auto Union AG.
- Kleinstautomuseum, 7470 Ebingen 1, Gartenstr. 63, tel. 07431/5 20 17.

- Automuseum Schloss Salem, 7777 Salem, Schloss. Nähe Meersburg/  
Bodensee. Geöffnet: 1. april-15. okt. tägl. 9 - 12 uhr, 13 - 18 uhr.  
Verschiedene renn- u. sportwagen.
- Automobilmuseum Bremen, Bremen, Georg-Wulfstr. 15, nahe flugplatz.  
Geöffnet: tägl. 10 - 18 uhr ausser montag. Ca. 15 Borgwards und  
20 andere autos.
- Automuseum Fritz B. Busch, 7962 Wolfegg, Schloss Wolfegg. Geöffnet:  
ostern-31. okt. tägl. 9 - 12 uhr, 13 - 18 uhr, sonntags durch-  
gehend. Ca. 100 oldtimer mit teilweiser historischer umgebung,  
traktoren sammlung.
- Renn- u. sportwagenmuseum Fritz B. Busch, 7990 Friedrichshafen-  
Ailingen. Geöffnet: ostern-31. okt. tägl. 9 - 12 uhr, 13 - 18 uhr,  
sonntags durchgehend.

Diese zusammenstellung erhebt keinen anspruch auf vollständigkeit.  
Alle angaben ohne gewähr.

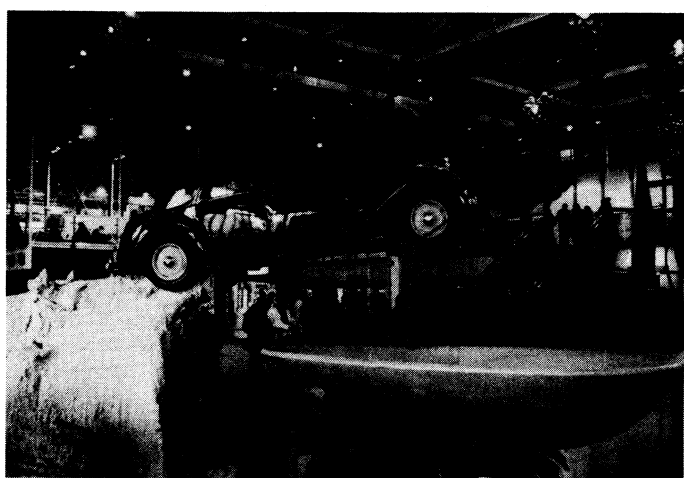
af

\*\*\*\*\*

Traction modelle

Zinn-guss modellbausätze im masstab 1:86, l. 5 cm, b. 2 cm. In  
den ausführungen légère/large, familiale, coupé u. cabriolet.  
Preis pro modell 19.- fr., fertig montiert u. lackiert ( farbe  
nach wunsch ) 50.- fr. Erh. bei: A. Frick, Kirchstr. 18, 8810  
Horgen, tel. 01/725 10 16, über mittag od. abends.

\*\*\*\*\*



Kein Modell!

Traction avant über überdimensioniertem löffel. Ausstellung  
von Salvador Dali im Center Pompidou Paris. Foto: A. Frick

\*\*\*\*\*  
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



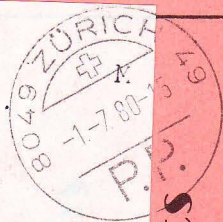
Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

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





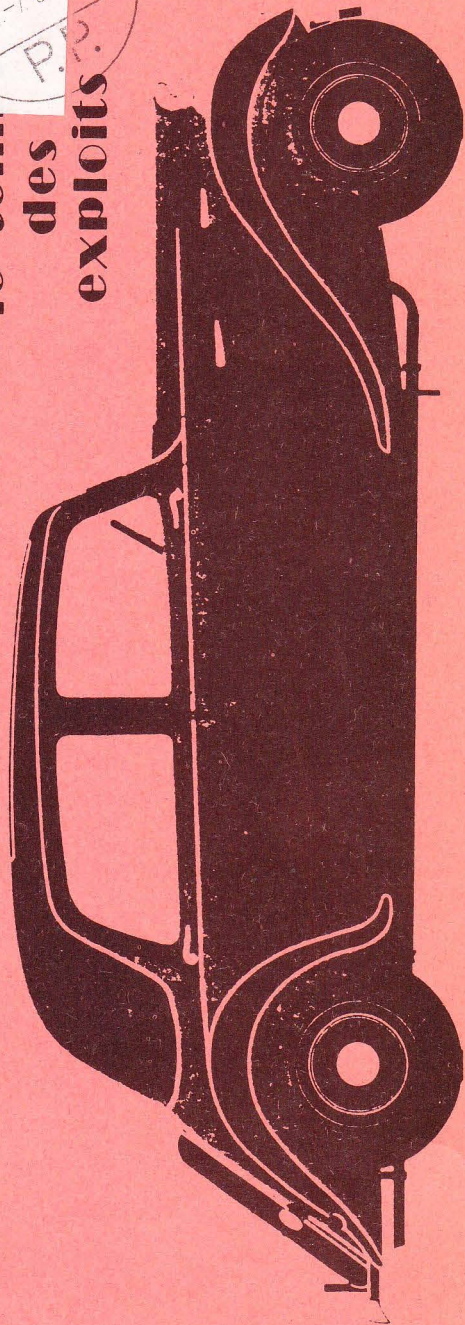
Herrn  
Daniel Eberli  
Noterenstr.14  
8474 Dinhard



# Les Traction Avant **CITROËN**

Christian-H. TAVARD

le temple  
des  
exploits



*Citroën 7 A traction avant 1934*

Deutscher Verlag