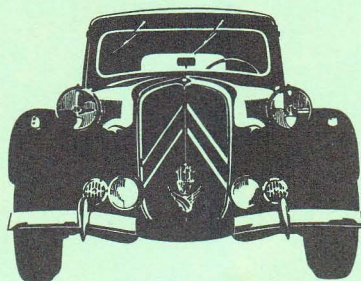


CITROËN

"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 340.
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.
Einzelheftpreis für Nichtmitglieder Fr. 7.- plus Versand.

Organisationsplan 1983

CTAC Präsident	Vize Präsident	Kassierin	Aktuar
Dieter Ackerknecht	Armin Frick	Edda Brunner	Fleming Gubler
Waserstr. 43	Zugerstr. 115	Neuhüslipark 2	Kirchstr. 18
8053 <u>Zürich</u>	8810 <u>Horgen</u>	8645 <u>Jona</u>	8810 <u>Horgen</u>
T. 01/551476	T. 01/7251016	T. 055/283874	T. 01/7250845

Region 1	Region 2	Region 3
(TG,SH,SG,AR,AI,GR)	(GL,UR,TL,SZ,ZG,ZH,AG)	(LU,BE,SO,BS,BL,OW,NW)

Vorstand	Vorstand	Vorstand
Kuno Soppelsa	Daniel Eberli	Albert Schorta
Alpstr. 9	Zum Kellhof	Löhrstr. 2
8280 <u>Kreuzlingen</u>	8463 <u>Benken</u>	4552 <u>Derendingen</u>
T. 072/722696	T. 052/432517	T. 065/423283
Max Güttinger	Fritz Anliker	Hans Ryf
Oberdorf 12	Wunderlistr. 47	Kasernenplatz 49
8246 <u>Eschenz</u>	8037 <u>Zürich</u>	4705 <u>Wangen/Aare</u>
T. 054/89705	T. 01/445380	T. 065/712568
Peter Kohler	Christian Heussi	Urs Witmer
Haselweg 2	Federiblick	Schauelgrabenweg 26
8200 <u>Schaffhausen</u>	8865 <u>Bilten</u>	3033 <u>Wohlen</u>
T. 053/59380	T. 058/371729	

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Garage/Ersatzteile	Garage	Reparaturen/E.teile
Christian Schelbli	Christian Heussi	Armin Frick
Grenzstr. 7	Alte Landstrasse	Dorfstr. 39
8580 <u>Amriswil</u>	8865 <u>Bilten</u>	8912 <u>Obfelden</u>
T. 071/674542 G	T. 058/ 371729	T. 01/7601595 G
675733 P		7251016 P
Ersatzteile & Reparaturen	Citroën Spez. Werkstatt	Rep. & Rest.
Heinz Beier	Gino Gandin	Garage B. Schenk
3251 <u>Wengi/Büren</u>	Mutschellenstr. 226	Güterstr. 129
T. 032/849275	8968 <u>Mutschellen</u>	4053 <u>Basel</u>
	T. 057/338090	T. 061/352555
		Reparaturen
		Citroën Bern AG
		Freiburgstr.447
		3000 <u>Bern</u>
		T. 031/553311

Zeitungsredaktion:

Dieter Ackerknecht	Armin Frick
Waserstr. 43	Zugerstr. 115
8053 <u>Zürich</u>	8810 <u>Horgen</u>
T. 01/551476	T. 01/7251016 P
	7601595 G

Mitgliederwesen:

Regula Herzog-Märklin
Ettlingerstr. 1
4106 <u>Therwil</u>
T. 061/737873

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungs Ausgabe: 31. august

Werte Traction Freunde,

In eigener Sache: Die Jahre gehen ins Land, ohne dass man es richtig wahrnimmt - erst Veränderungen der Lage lassen dies bewusst werden. So geht nun auch meine Zeit als CTAC-Präsident einem baldigen Ende entgegen. Schneller als erwartet werde ich meine Aufgabe einem Nachfolger übergeben dürfen oder müssen, da ich bereits Ende August in entfernten Gefilden meine Zelte aufschlagen werde. Ich habe mir nämlich die von Alt-Bundesrat Honegger empfohlene Mobilität angesichts der heutigen Arbeitslage zu Herzen nehmen müssen! Mit anderen Worten, es wird an der vorverlegten GV am Sommertreffen (26.6.83) ein neuer Präsident zu wählen sein. Daher bitte ich um entsprechende Abklärungen und Nominationen. Eine separate Einladung zur GV wird mit der üblichen Treffenankündigung erfolgen.

Mit tractionellen Grüßen

Zürich, im April 1983



Betrifft: Jahresbeitrag (1983) und säumige Zahler

Wie ich von unseren pflichtbewussten Mitglieder - und Kassenwesen - Betreuerinnen erfahren musste, hatten wir in diesem Jahr sage und schreibe 54 (!!!) Mahnungen betreffs Mitgliederbeitrag 83 nachträglich zu verschicken - in den letzten Jahren vielleicht jeweils 10-20. Dies ist also ein Rekord - ein stolzer? Wieso wohl diese neue Entwicklung?

Fehlt es an Information? Ich kann es kaum glauben, wird doch jeweils jedes Jahr im Vorwort und im GV Protokoll in der Winter-Zeitung fein säuberlich auf diese - vielleicht leidige- Zahlungspflicht aufmerksam gemacht. Zudem wird der beliebte und bekannte Einzahlungsschein mit ins Heft festgeklemmt (Rücken), allerdings leider gefaltet - aber grün! (Unser PC-Konto + Adresse ist auch im Heft.) An was liegt es dann? An der etwas kleinen Schriftgrösse, an der eigenen Bequemlichkeit, an der "Höflichkeit" sich vom Club abzumelden oder an akuter Lesefaulheit? Da Analphabetentum ausgeschlossen werden muss, doch wohl eher an der letzteren. (Um Büchergestelle zu füllen, gibt es schönere und umfangreichere Attrappen als unser Heft bei den Möbelfirmen zu haben!) Falls aber persönliche Rechnungsstellung erwartet wird, dann müssten wir mittels erhöhtem Mitgliederbeitrag einen bürokratischen Apparat aufbauen, was kaum im Interesse der schweigend zahlenden Mitglieder Mehrheit liegen dürfte. Ausserdem ist dies nicht die Aufgabe einer Traction-Club-Mannschaft. Vielleicht haben wir aber eine radikale Gesundschumpfung nötig - durch den Ausschluss wiederholt Zahlungssäumiger. Wir wollten nämlich ursprünglich den aus echten Gründen Säumigen eine zweite Chance der Mitgliedschaftserneuerung geben. Eine dritte Mahnung können wir uns ersparen. Weniger ist mehr.

Oder ist der Mitgliederbeitrag etwa zu niedrig, dass er sich kaum einzuzahlen lohnt ?????

Ack.

VERANSTALTUNGEN

C T A C ~~15. mai 1983~~ ~~region 1~~
26. juni region 2 (mit GV!!!)
25. sept. region 3

3.-5. juni 5. internationales Nahetal rallye der "Freunde Historischer Automobile e.V." Kreuzstr. 80, D - 6650 Bad Kreuznach.

10.-12. juni 8. Citroén-Veteranen-Club-Deutschland jahrestreffen in Berlin.

17.-19. juni 4. Prager Veteranenrally. Veteranen Car-Club Praha. Car-Club ZO SVAZARMU 4001 / 150, 110 00 Praha 1, JINDRISSKA 14, BS 215, Tschechoslowakei.

22.-24. juli 6. jahrestreffen des Traction Owners Club England in Stratford upon Avon auf dem Racecourse.

9.-13, august Randonnée Alpine, Club Citroén Suisse 34-57,

24.-25. september Jahresfest des Traction Avant Club Nederland in Arnhem (Holland).

15.-18. sept. 11. Internationales Veteranenwagenrally in Poznan. Automobilklub Wielkopolski, 61-491 Poznan, Polen.

29. oktober Teile + Fahrzeugmarkt in der Züsphalle Zürich-Oerlikon. Oeffnungszeit 9 - 16 uhr.

HOECK REGION 2

Mit der mehrheitlichen zustimmung der zahlreichen nichterschiene-
nen wurde aufgrund der annahme, dass vermutlich die wenigsten ein-
nen fahrbaren untersatz haben um sich an einen höck zu begeben,
beschlossen, diesen mit sofortiger wirkung aufzulösen.
Diejenigen wenigen, die einen fahrbaren untersatz ihr eigen nen-
nen, und an fachsimpeln, geselligem beisammensein etc interessiert
sind, können sich jeweils am 1. montagabend im monat bei mir zu
hause einfinden (ausgenommen in den schulferien), vielleicht vor-
her anrufen ob jemand anwesend. Armin Frick, Zugerstr. 115, 8810
Horgen, tel. 01 / 725 10 16. Parkplätze hat es in der weiteren
umgebung genügend.

Ein oldtimer ist jemand, der sich an die zeiten erinnern kann,
da autofahren teurer war als autoparkieren.

John C. Vivian



SCHWEIZERISCHE LANDESBIBLIOTHEK

..
Citroën Traction Avant Club
Herrn Dieter Ackerknecht
Waserstrasse 42
8053 Zürich

Sehr geehrter Herr Ackerknecht,

Wir haben die Ehre, Ihnen den Empfang Ihres Geschenkes

CTAC-Mitteilungen 1977/1982 sowie
Freiabonnement

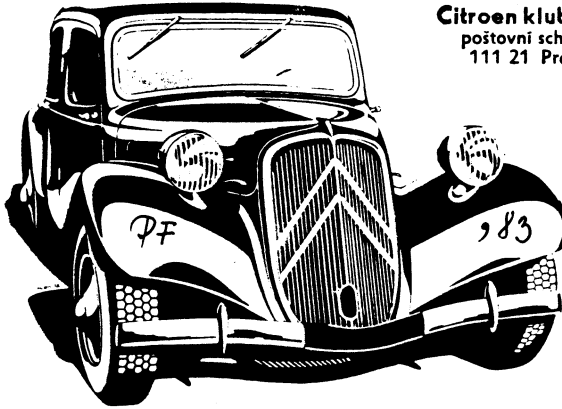
anzuzeigen. Mit unserem aufrichtigen Dank verbinden wir die Bitte,
der Landesbibliothek auch in Zukunft Ihr Wohlwollen zu bewahren.

Bern, den 20. Dezember 1982 Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Direktor:

V. Kamez

Automotoklub
Citroen klub Praha
poštovní schr. 304
111 21 Praha 1

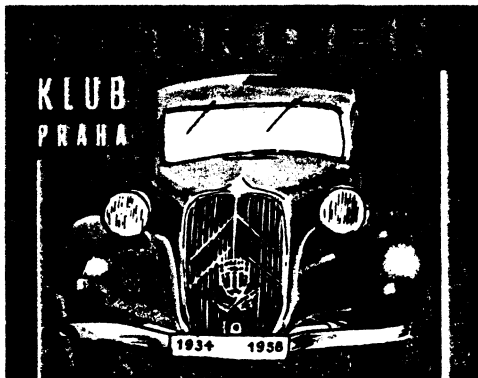


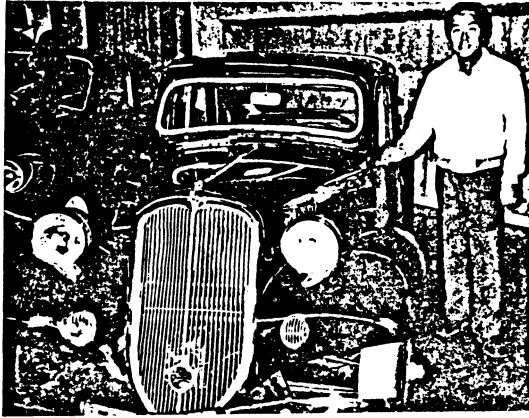
ZDRAVÍ VÁS CITROËN-KLUB PRAHA.

Bitte,

grüßen Sie von uns alle ihre Mitglieder, danken
für ihre schöne Zeitung!

Privat: Josef K e c,
Panská 1,
Telefon 26 78 89 110 00 Praha 1



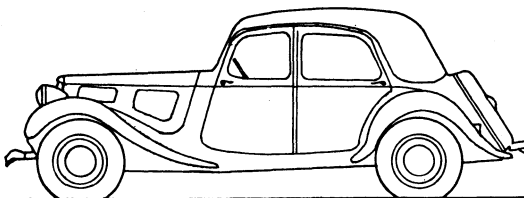


Japanreisende die sich ohne einen Tractor zu Gesicht bekommen nicht so ganz wohl fühlen, können das " Kawaguchiko Motor Museum " am Fuß des Fujiama Berges besuchen. Dort steht ein schöner schwarzer typ 7 C, Bj. 1934, Chassisno. 51'886, Besitzer dieses Tractor ist der Kurator vom Museum, Mr. Nobuo Harada.

Der im letzten Heft besprochene DB-Rennwagen (Deutsch-Bonnet) steht im Oldtimer-Museum von Hr. Grell in Rheinfelden! (offene Version).
Ack

MITGLIEDER STELLEN SICH VOR

Ich stelle mir vor, dass sich unter diesem Titel neue sowie alte Mitglieder in Wort und Bild selber vorstellen. Z.B. wie man ausgerechnet zum Tractor kam, was man mit ihm so alles erlebt hat, was man selber so macht, etc., und noch ein Bild von sich, mit oder ohne Tractor, Frau, Freundin, Hund usw. beifügt. Der Anfang ist gemacht. Wer macht weiter? Zur Not werden auch gut lesbare handschriftliche Storys angenommen. Diese aber bitte mindestens 14 Tage vor Redaktionsschluss einsenden. af



FÜR GESUNDE UND KRANKE

Ein Ratgeber von und mit Dr. A.C. Traction

Verehrte Leser,

wenn ich heute an Sie gelange, so nicht, um Ihnen neue Schreckensgeschichten über den Virus 11/15CV darzubringen, sondern um Sie auf einen anderen Aspekt des menschlichen Daseins aufmerksam zu machen - ein Gebiet, das in der heutigen, hektischen Welt mehr und mehr unterzugehen droht. Es handelt sich um die *Kultur*. Denn wann, meine Damen und Herren, haben Sie zum letzten Mal ein Theater, ein Konzert besucht? Dabei kann uns doch gerade in der heutigen Zeit die Musik ungeheuer viel geben. Aus diesem Grunde möchte ich Ihnen heute die Symphonie in B von André Citroën, Köchelverzeichnis 217, etwas näher bringen, ein Stück für vier Zylinder, vier Türen, Anlasser, Kreuzgelenke und Getriebe, das mich immer wieder fasziniert. - Ein Stück *Kultur*. Die Sätze: Departamento, Andante leggiera, Sorpassando furioso, Fermata finitiva.

Departamento

Allein schon die ersten Töne sind eine Ueberraschung, ein Erlebnis ohne gleichen! Gleichsam in den leeren Raum gehängt, erklingt das rhythmische Klack-Klack-Klack-Klack der Türen, das unverkennbar diese Symphonie von A. Citroën kennzeichnet. Ein Rhythmus, den man durchaus als modern bezeichnen kann. Dann das Raffeln des Anlassers, das sich unmittelbar steigert mit dem Einsetzen der vier Zylinder.
- Begeistert!

Andante leggiera

Der zweite Satz hebt sich weich und sanft aus dem Departamento heraus. Erst kaum hörbar ertönt das Summen des Getriebes, das sich mit zunehmender Steigerung des Rhythmus' zu einem Singen entwickelt.
- Meisterhaft!

Sorpassando furioso

Wo selbst erfahrene Musikliebhaber keine Steigerung mehr erwartet haben, verblüfft André Citroën mit seinen neuen Einfällen. Der Rhythmus und das Singen steigern sich weiter, dann - überraschend - setzt im ersten Bogen das Klappern der Kreuzgelenke ein. Leise nur, und doch unverkennbar! Bedingt durch die schier unerträgliche Steigerung erwartet der Kritiker von der Hinterachse überholt zu werden. Doch noch einmal erstaunt der alte Meister gerade durch das Ausbleiben dieses Satzes. Indessen leitet er direkt über zum

Fermata finitiva

Kreuzgelenke und Getriebe schwellen ab, sind aber doch untergründig noch zu erahnen. In leisem, ruhigem Lauf arbeiten die vier Zylinder ihren Rhythmus, ebenfalls immer langsamer werdend. Und dann: Vier letzte Schläge, gleichsam drohend, hinweisend auf einen neuen Anfang. Danach: Ruhe. Fermata finitiva.

- Vielleicht, verehrte Damen und Herren, hat Sie beim Lesen dieser Zeilen die gleiche Erregung ergriffen, wie mich beim Schreiben. Die Komposition, darin werden Sie mit mir einig sein, ist unerreich. Einsame Spitzenklasse. Kultur, dass sollten Ihnen die vorgehenden Sätze nahegebracht haben, ist ein Teil unseres Lebens, der nicht unterschätzt werden darf. Ein Teil aber auch, der gepflegt werden muss, soll er nicht auf ewig verloren gehen.

Ihr Dr. A.C. Traction

Dr. A.C. Traction
alias D. Eberli

Liebe Clubkollegen

Ihr seid wohl allesamt gute Schweizerbürger? Mit Stolz denkt Ihr an die Unabhängigkeit, die unsere Vorfahren mühsam erkämpft haben. Ihr freut Euch täglich über die Freiheit, Ihr genießt die Bequemlichkeit des Autos. Ihr wähnt Euch sicher, Ihr glaubt an die Zukunft, an die Technik, an den Wohlstand, die automobiler Sicherheit und Unabhängigkeit!

Bürger! Erwacht aus Eurer Schlummer! Erkennet die Gefahren! Seht Ihr das Damoklesschwert über Euren Köpfen nicht? Wollt Ihr Eure Augen vor dem nahenden Unheil verschliessen?

Autofahrer! Kämpft für Euer Gefährt, kämpft für die Bequemlichkeit, für die Freiheit und die Mobilität! Lasst Euch nicht länger von autofeindlichen Regierungen bedrohen! Bannt die Gefahren, die Eure Vorfahren anno 1921 in selbstsicherer Unwissenheit geschaffen haben! Aendert den Artikel 37 bis unserer Bundesverfassung, der da lautet:

Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.

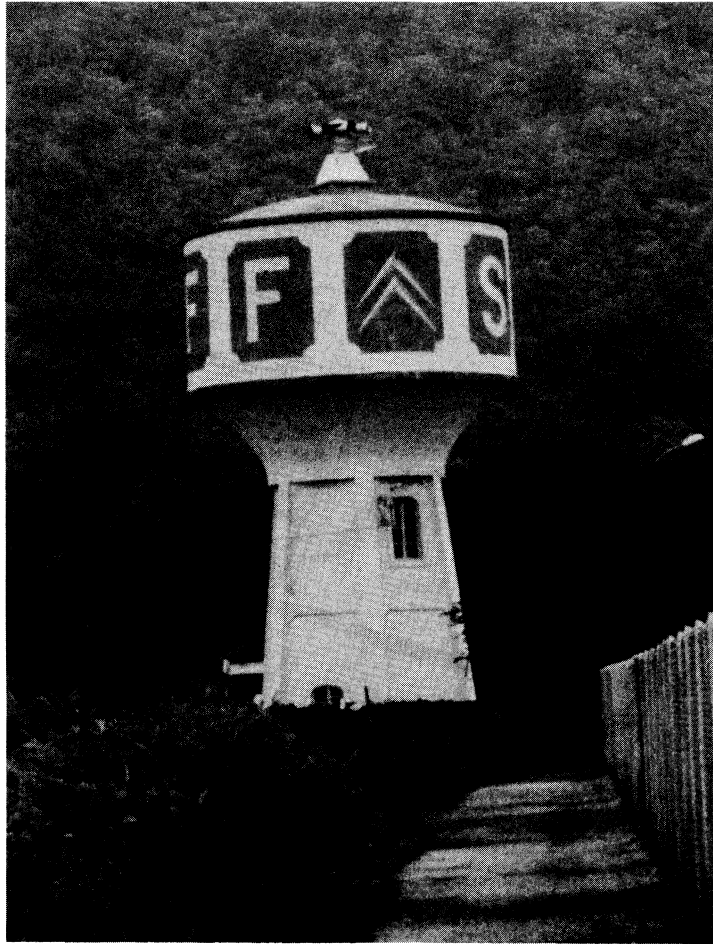
Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen.

Der Bund kann indessen bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfang für offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

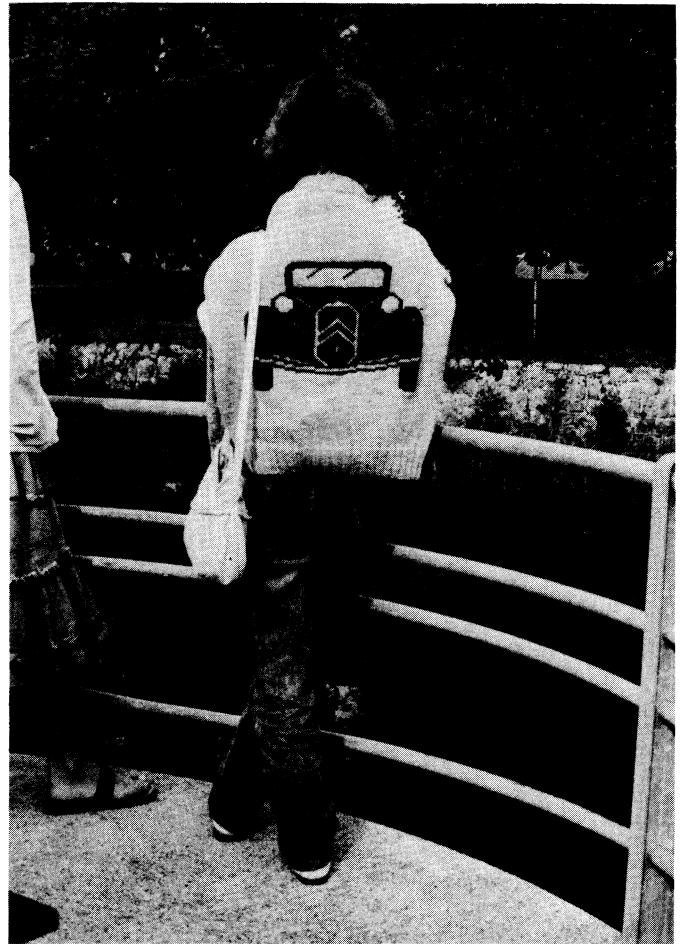
RES D'EN



UBO (unbekanntes bauliches objekt)
foto: af



pull-over = franz. traction dessus
foto: af, text: am, création: ségo



OPEL REKORD A LA CITROENNE

Uebergross grinst einem die wohlbekannte CX-Front aus allen Zeitungen entgegen. Aber - da stimmt doch etwas nicht? Da steht nämlich gross, feist und dreist REKORD. Der alte Opel Rekord hat also ein neues Gesicht bekommen, ei ei! Allerdings, gar so neu ist diese Visage nicht. Die breiten, gegen innen abgeschrägten Scheinwerfer, der niedere Kühlergrill - das alles kennt man schon seit dem Jahre 1974, als Citroën pries: Wir haben uns den Wind zum Freund gemacht!

Aber nicht nur die Front ist altbekannt, sondern auch die Taktik. Schon 1924, vor nahezu sechzig Jahren, holten sich die Gebrüder Opel eine geistige Anleihe bei Citroën. Damals gab es nämlich schon seit zwei Jahren den Citroën 5HP. Dieser Kleinwagen war sehr populär, was lag für die Konkurrenz also näher, als ebenfalls einen Kleinwagen zu bauen? So einen neckisch kleinen mit vier Rädern, geschwungenen Kotflügeln und so. Weil aber das Plagiat schon damals nicht so recht anständig war, bemühte man sich selbstverständlich, dem eigenen Produkt ein charakteristisches Aussehen zu geben, zumal man ja auch nicht wollte, dass es mit der Konkurrenz verwechselt wurde. Die Gebrüder Opel wollten das natürlich auch nicht und gaben sich darum alle Mühe, das Aeussere ihres Modells 4/12PS individuell zu gestalten. Dazu liessen sie sich auch etwas geniales einfallen, nämlich die Farbe. Der Citroën war knallgelb, also erhielt der Opel eine grüne Carrosserie. Die Farbe als Identifizierungsmerkmal schien narrensicher zu sein. Ob man einen Opel oder einen Citroën vor sich hatte, wusste nun jeder technisch Unbegabte auf den ersten Blick. Nur einen Hacken hatte die Sache: auch der technisch Begabte konnte die beiden nur wegen des Farbunterschiedes auseinanderhalten.

Res Diem



Verbemerkung: 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 Kleinanzeigen sind an unsere Club-Adresse zu senden.

Erhältlich beim C T A C :

- * Ansteckknöpfe " Traction Avant " ø 6 cm , stk. Fr. 3,- + Versand
- * Glub-- Kleber C T A C, stk. Fr. 2.- + Versand
- * Universal Tassen, weiss, mit Clubemblem, stk. Fr. 7.50 + Versand

Nur solange vorrat erhalten sie beim CTAC die club-mitteilungen der jahre 82, 81, 80, 79 u. 78 mit vielen interessanten beiträgen. Z.b. Traction-briefmarken, einbau expansionsgefäss, literatur hinweisen, treffen berichten etc etc. Preis pro no. fr. 1.-, ab 5 stk ein heft gratis, für nicht mitgl. beträgt der preis fr. 3.- plus versand. Bestellungen sind an das postfach zu richten.

~~~~~

Zu verkaufen: Traction 7 C 1936, 12'000.-. 15/6 1952, 14'000.-.  
15/6 Hydraulic, 1955, 15'300.-. Citroén SM 1972,  
15'600.-. Alle wagen in gutem zustand. C. Frésard, 2311 Muriaux,  
tel. 039 / 51 12 57.

~~~~~

OCCASIONEN



CITROEN 11 Légère
Jg. 1952, schwarz,
Limousine, geprüft
ca. 9'500.-

CITROEN 11 Large
Jg. 1956, schwarz,
Limousine,
13'000.-

CITROËN SA BERN
Freiburgstrasse 447, 3018 Bern
Telefon 031 553311

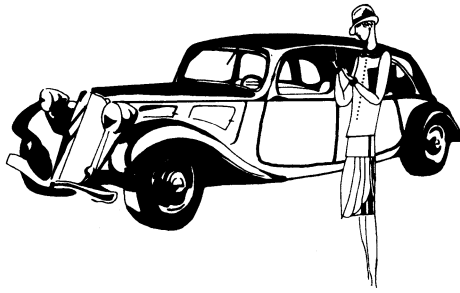
Zu verkaufen: Volvo 1800 S couné (sport), jg. 68, m. vielen ersatzteilen sowie Traction 11 large bj. 52 (rädli) preis pro wagen 7'500.-. T. 01/7601595 (G) od. 01/7251016.

Tausch anbot: Tausche légère bj. 1957(ab kontrolle) gegen einen légère bj. 1947. Tauschwillige wenden sich bitte an: Roland Sommer, Hauptstr. 88, 3752 Wimmis, T. 033/ 57 24 22.

Zu verkaufen: Citroén légère, bj. 1952, verzollt, jedoch noch nie vorgeführt, preis 5'000.-. Miroslav Lhotsky, Kesselweg 39a, 4410 Liestal, T. 061/942087.

Zu mieten gesucht: Garage/einstellplatz für Traction während auslandaufenthalt, ab august 83, (nähe Zürich). Dieter Ackerknecht, T. 01 / 55 14 76 oder 01 / 377 29 46 (G).

~~~~~

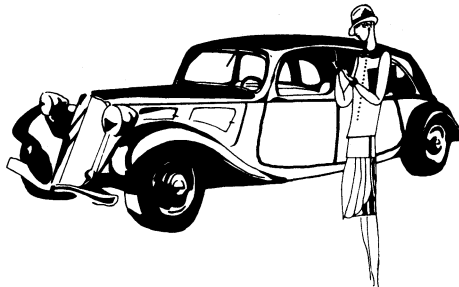


CITROEN TRACTION AVANT SERVICE  
REPARATUREN & ERSATZTEILE

Armin Frick Dorfstr. 39 8912 Obfelden T. 01/760 15 95  
Privat 01/725 10 16

Z U V E R K A U F E N  
~ ~ ~ ~ ~

Anlasserkurbeln  
Rücklichter vor und nach 1952  
Scheibenwischerarme und blätter  
Zubehör lenkräder 2 und 3 speichig  
Marchal nebellampen  
Scheinwerfereinsätze  
AXO blinker kompl. oder teile  
Gummidichtungen für unter nummerbeleuchtung, türgriffrosetten etc.  
Sämtliche anderen gummidichtungen  
Türdreieckgummis  
Türzierleisten  
Vorderradlager und simmerringe  
Lederachschenkelnmanschetten  
6 volt alternatoren  
6 volt dynamos, auch revisionen  
Vergaser  
Benzinpumpen rep. sätze  
Obere und untere querlenkerwellen  
Vorderachs-silentblöcke rev. 4 zyl.  
Rev. handbücher 4 und 6 zylinder  
Ersatzteilkataloge  
Betriebsanleitungen  
Radkappen alle modelle  
Radkappenschrauben  
Traction trampiauto für die kleinen  
etc etc etc



# Tiefstpreis Offensive!

## Sommerreifen

| Dimension:<br>passend auf:                                                                                       | 135 SR 13 H<br>Fiat Panda, Fiat 127,<br>VW Polo, Renault 84,<br>Peugeot 104 | 145 SR 13 H<br>Fiat Ritmo, Renault<br>RS 8, 14, Toyota<br>Tercel, Citroen Visa | 155 SR 13 H<br>Audi 80, Ford Escort<br>Opel Kadett, Mazda 323<br>Mitsubishi Colt, Renault<br>R18, Subaru 4WD, Toyota<br>Corolla, Talbot Horizon,<br>VW Golf GLS, Jetta | 165 SR 13 H<br>BMW 318, Fiat 131,<br>Ford Taunus, Opel<br>Mazda 626, Opel<br>Ascona, Renault R20<br>VW Passat | 175 SR 14 H<br>BMW 520, Opel Rekord,<br>Mercedes 200, Ford<br>Glanada, Peugeot 505,<br>Volvo 244 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Continental</b><br><b>GOODYEAR</b><br><b>MICHELIN</b><br><b>PIRELLI</b><br><b>SEMPERIT</b><br><b>UNIROYAL</b> | <b>57.-</b>                                                                 | <b>73.-</b>                                                                    | <b>79.-</b>                                                                                                                                                            | <b>91.-</b>                                                                                                   | <b>109.-</b>                                                                                     |
| <b>Sava</b>                                                                                                      | <b>43.-</b>                                                                 | <b>55.-</b>                                                                    | <b>60.-</b>                                                                                                                                                            | <b>69.-</b>                                                                                                   | <b>82.-</b>                                                                                      |

| Transporter Reifen:<br>passend auf: | 185 R 14 C 8Ply<br>VW Transporter, Ford Transat, Toyota Hi Ace, VWLT 28 | 195 R 14 C 8Ply<br>Ford Transit, Bedford, VWLT | 205 R 14 C 8Ply<br>VWLT, Mercedes L307 |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>VREDESTEIN</b>                   | <b>128.-</b>                                                            | <b>138.-</b>                                   | <b>143.-</b>                           |

Sämtliche übrige Dimensionen am Lager. Preise auf Anfrage.

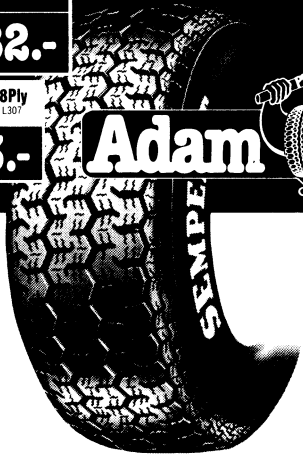
Versand  
in der  
ganzen Schweiz  
01/741 02 11

Wir  
akzeptieren  
Kreditkarten  
von



|                                                    |                                                      |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <b>Biel / Bienne</b><br>☎ 032 / 23 63 88           | <b>Schaffheim</b><br>☎ 064 / 51 38 55                |
| <b>Biel / Bienne Industrie</b><br>☎ 032 / 41 65 67 | <b>Unterkorn</b><br>☎ 061 / 46 22 66                 |
| <b>Chor</b><br>☎ 081 / 24 44 33                    | <b>Wettingen</b><br>☎ 056 / 26 36 31                 |
| <b>Dietikon</b><br>☎ 01 / 741 01 91                | <b>Winterthur</b><br>☎ 052 / 22 32 23                |
| <b>Eilen</b><br>☎ 064 / 61 10 91                   | <b>Winterthur-<br/>Wülfligen</b><br>☎ 052 / 25 22 50 |

|                                                   |                                           |                                                         |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>Aarburg</b><br>☎ 062 / 41 63 77                | <b>Gömisgen</b><br>☎ 031 / 52 49 07       | <b>Würenlos</b><br>☎ 056 / 74 15 55                     |
| <b>Amriswil</b><br>☎ 071 / 67 44 24               | <b>Hausen</b><br>☎ 056 / 41 96 96         | <b>Würenlos<br/>Batterie-Center</b><br>☎ 056 / 74 18 38 |
| <b>Balzenwil, Brittsallen</b><br>☎ 01 / 836 82 13 | <b>Helfenbach</b><br>☎ 052 / 31 21 91     | <b>Zürich-Altstetten</b><br>☎ 01 / 62 85 88             |
| <b>Basel-Gundelfin</b><br>☎ 061 / 35 44 44        | <b>Oberhockeliten</b><br>☎ 062 / 63 16 66 | <b>Zürich-<br/>Schwandmatten</b><br>☎ 01 / 41 34 54     |
| <b>Bern</b><br>☎ 031 / 42 18 44                   | <b>Pratteln</b><br>☎ 051 / 81 11 21       | <b>Zürich-Seefeld</b><br>☎ 01 / 55 52 20                |
| <b>Bern-Bümpliz</b><br>☎ 031 / 55 80 88           | <b>Schaffhausen</b><br>☎ 053 / 5 45 94    | <b>Zürich-Wallisellen</b><br>☎ 01 / 482 38 11           |



# Adam C Touring

Lerzenstr. 19, 8953 Dietikon

... natürlich auch für extravagante  
Fahrzeuge wie CITROEN LEGERE ...

MICHELIN X 165SR400 Tube Type

Nettopreis: Fr. 97.-

Alle übrigen Dimensionen am Lager.

**WERBUNG, REKLAMEN**

**ZAEHNER AG**

Wetzikon, Rapperswilerstrasse 19, Telefon 01 - 932 24 00

Sport- und Aussenwerbung  
Siebdruck, Stanzbuchstaben  
Plakatdruck, bis Weltformat  
Selbstkleber  
T-Shirts, bis 4-Farbendruck  
Kunststoffverarbeitung  
Magnetschilder  
Werbetürme (Verkauf+Miete)  
Werbebänder  
Start- und Zielbänder  
Pistensignale und Markierungen  
Sicherheitsnetze

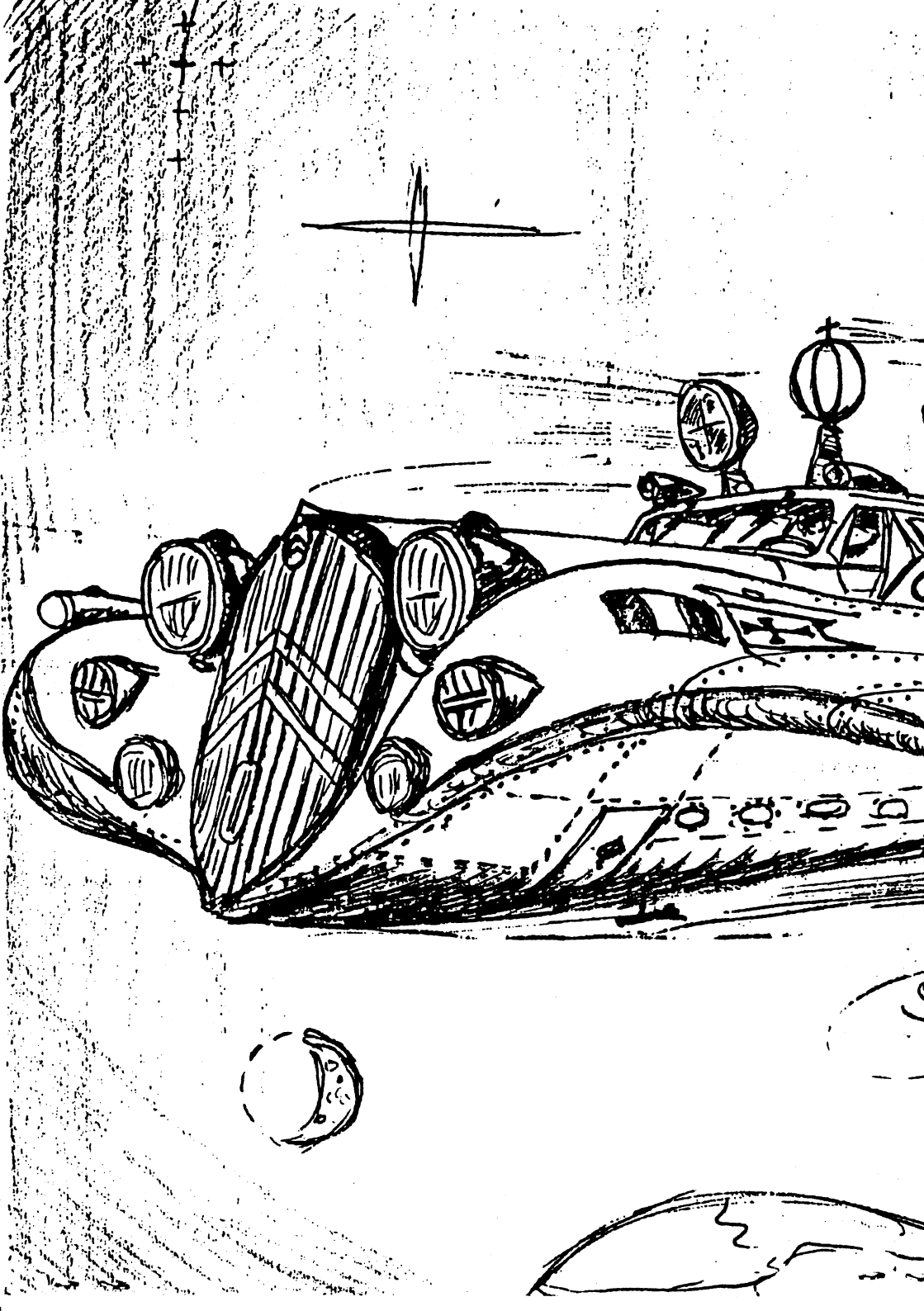
**Die Zeitschrift für alle  
Freunde von Lieb-  
haber-Fahrzeugen  
und Oldtimern!**

- Aktuelle Information, gepaart mit detaillierter Dokumentation aller Classic-Cars in Wort und Bild.
  - Fachmännisch gestaltete Anleitungen und heiße Tips für Restaurierer, Bastler und Schrauber.
  - Fundgrube für fast verschollene Ersatzteile aller klassischen Automobil- und Motorrad-Marken.
  - Gönnen Sie sich eine kostenlos-köstliche Probefahrt mit einem Ansichtsexemplar – Postkarte genügt.
- AMC-Vertrieb, Abt. CIS 83**  
Lothstr. 29, 8000 München 40

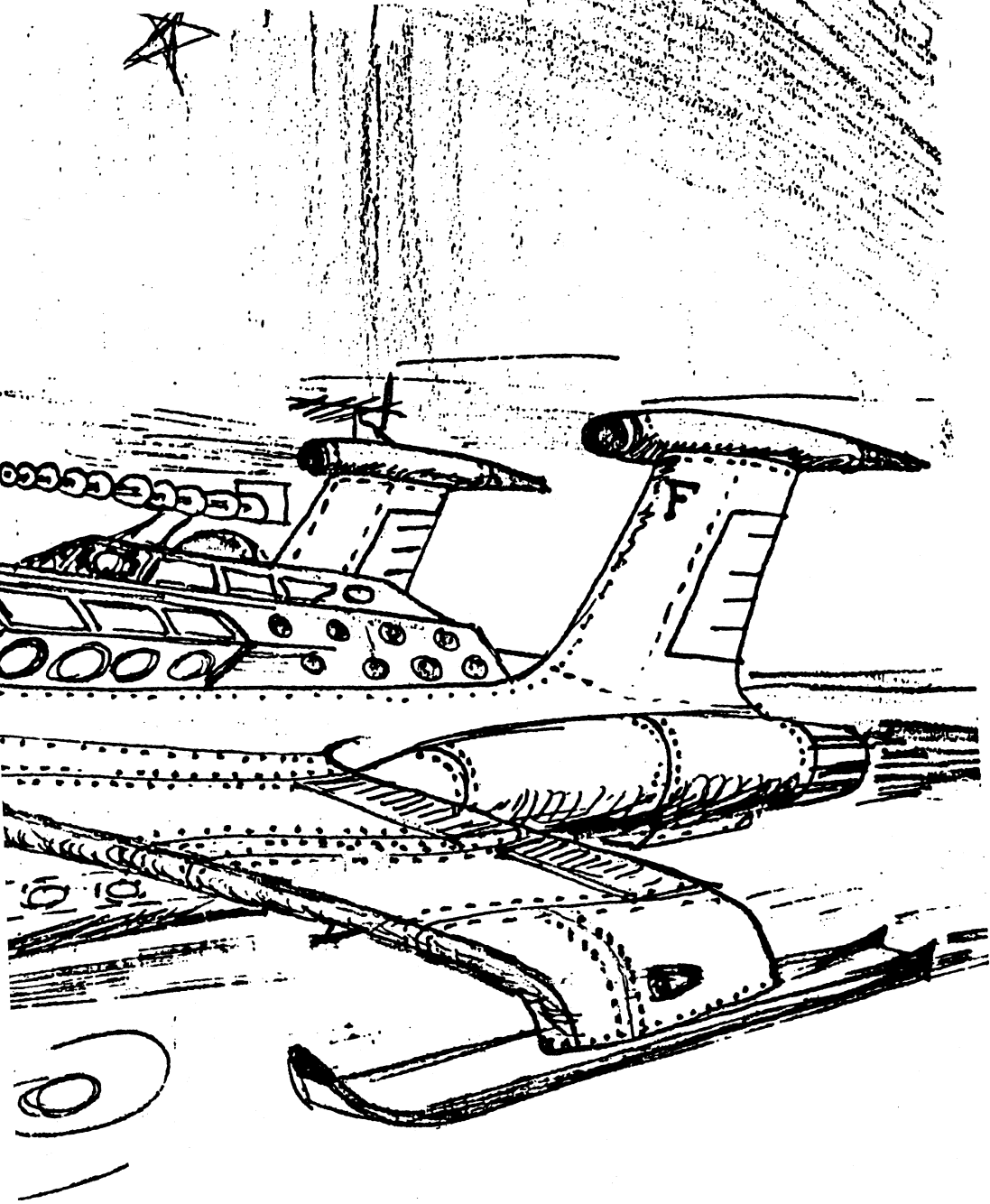


Unentbehrlich für das schönste  
und »rostigste« Hobby der Welt.

Ruedi lernt ein mädchen kennen. Und sagt nach dem  
schwofen: Wettisch gäärn imene grosse wage faare,  
mit chauffeur samt mütze und uniform.  
Au gäärn, schaurig läässig!  
Also guet, mir nämed de bus.







Aus: "Front Drive" vom CCOCA (Citroën  
Classic Owners Club of Australia).

# Across America

3,500 Miles in Seven Days in a V8-engined Citroen

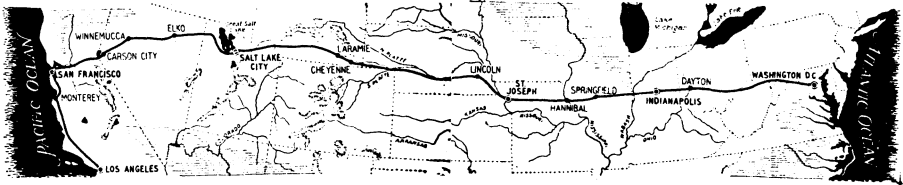
By Roger Barlow

Die geschichte fing im sommer 1944 an, als mich die Warner Bros. studios in Hollywood für die mitarbeit in einem Navy film verpflichteten und ich von Californien nach Washington D.C. reisen musste. Also benötigte ich irgendein transportmittel um dorthin zu kommen sowie für die dauer meines aufenthaltes. So schaute ich mich um nach einem interessanten und nicht zu teuren auto. Freunde wollten mir eines ihrer überzähligen autos ausleihen, einen alten 1932er Dodge coupé, er war mir aber zu alt, um zuverlässig zu sein und auch nicht das, was ich unter einem interessanten auto verstand. Wegen der niederen steuern und garagenkosten hatte fast jede familie einen oder zwei alte, nutzlose wagen, welche ihnen halfen, mit dem rationierungsproblem fertig zu werden. Denn jeder wagen hatte a n r e c h t auf ein bestimmtes kontingent treibstoff.

Ich wusste, dass so an die 300 Tractions in Süd-Californien verkauft worden waren. Ich liebäugelte schon seit jahren mit dem gedanken, einen zu kaufen und hoffte, einen zu einem vernünftigen preis ergattern zu können. Nun, ich fand, dass, wie immer, die meisten angebotenen Tractions viel zu teuer gehandelt wurden und nur ein paar wenige in wirklich gutem zustand waren. Eines tages, ich war wieder einmal auf dem weg, einen occasionswagen zu besichtigen, sah ich bei einer garage ein mir unbekanntes, verwahrlostes fahrzeug, natürlich ging ich hin, um mir das objekt genau anzuschauen. Es entpuppte sich als einer der hübschen Citroén légère aus dem jahre 1939, jedoch ohne motorhaube, ohne kühlgrill, mit fast vollständig fehlendem interieur und in einer undefinierbaren farbe - aber mit einem neuen, glänzenden Ford-V8-motor anstelle des kleinen 2-liter-4-zylinder-citroénmotors. Von da an war es kein frontantriebswagen mehr. Das getriebe war im vorderen fussraum untergebracht und durch das auto war nach hinten ein ziemlich grosser kardantunnel eingebaut, durch den die antriebswelle zu der fordhinterachse mit der üblichen blattfederung führte. Der ganze umbau war in sachen blech- und schweissarbeiten sehr sorgfältig und sauber ausgeführt worden.

Nach einer kurzen diskussion mit dem eigentümer wechselte ein check über 250 dollar die hand, die wagenpapiere wurden ausgefüllt und als glücklicher besitzer des grössten wracks in der umgebung von Los Angeles fuhr ich davon. In den nächsten 6 wochen verbrachte ich jeden abend, jedes wochenende und jede freie minute damit "Barlow's folly" ( Barlow's schnapps-idee ) in einen brauchbaren, fahrbaren zustand zu bringen. Alles noch vorhandene interieur wurde entfernt, dann die carrosserie sandgestrahlt, anschliessend neu lackiert, alles wieder zusammengebaut und ein neues interieur angefertigt. Dann bekam er eine neue kardanwelle, einen neuen delage-ähnlichen kühlgrill und der Citroén auferstand triumphierend als ein hübsches kleines fahrzeug. Die lackierung wählte ich grau und die polster machte ich ton in ton grün und den bodenteppich hellgrün.

Der Citro n präsentierte sich wieder in einem guten zustand. Der revidierte V8 motor wurde sorgfältig mit graphitierter motoroel eingefahren. Aber mit dieser total umgebauten mechanik waren sicher einige Überraschungen zu erwarten. Was ich befürchtete, war eine motor berhitzung, wenn wir auf unserer reise in die w sten und durch das gebirge kamen, denn die k hlwassertemperatur in Hollywood und Los Angeles war bei den probefahrten dauernd um 88  celsius. Was ersatzteile anbelangt, so war es mir gelungen, einen torsionsstab, ein paar silentbl cke und ein paar occasions-vorderradlager aufzutreiben. Die kr nung meiner arbeit fand im Navy-transportbureau statt, ich erhielt dort die benötigten benzingutscheine. Am mittwochnachmittag um drei uhr verliessen meine frau und ich Hollywood, der rucksitz war vollgepackt mit unserem reisegep ck, sogar ein zusätzliches reserverad hatte noch platz gefunden. Die reise ging richtung norden, entlang der k stenstrasse nach San Francisco. Als wir so auf dieser wunderschönen k stenstrasse immer in ca. 15 m vom meer entfernt dahinrollten, kam es mir eher wie eine ferienreise vor, als eine 5633 km lange fahrt nach Washington D.C., wo wir in genau sieben tagen sein sollten.



Kurz vor Santa Barbara verliessen wir die k stenstrasse und fuhren auf einer unglaublich schönen, von riesigen eucalyptusb umen gesäumten landstrasse weiter. In der ferne schimmerte bläulich das Santa-Barbara-gebirge. Wir erreichten Santa Maria, der ort war hoffnungslos  berf llt, sämtliche hotels und motels waren besetzt. Es blieb uns nichts anderes übrig, als weiterzufahren. Zwanzig minuten später, wir hatten gerade einen kleinen hügel überquert und fuhren in ein kleines dorf hinein, setzte für einen moment der motor aus - und ich merkte, dass das benzin zur neige ging. Das hat man davon, wenn man mit einer nicht funktionierenden benzinuhr auf die reise geht. Das dorf war dunkel und die drei tankstellen lagen verlassen da, so liess ich den wagen rollen, in der hoffnung, mit dem noch vorhandenen benzin die 6,5 km bis zum nächsten dorf zu schaffen. Ungefähr 400 m weiter stotert der motor schon wieder - da sah ich ein beleuchtetes motel, mit gezogenem choke und kräftigem treten des gaspedals schafften wir mit dem letzten tropfen benzin, der durch den Strombergvergaser gesuckelt wurde, die auffahrt zum motel. Wir waren überglücklich, als wir h rten, dass noch ein zimmer frei sei, wir hatten uns schon eine ungemütliche nacht im auto vorgestellt.

Früh am nächsten morgen waren wir wieder unterwegs. Nach ca. 50 km verliessen wir die hauptstrasse und fuhren auf einer zweitklassstrasse richtung küste. Die nächsten 30 km waren anstrengend zu fahren auf dieser kurvigen und engen strasse, die gute bodenhaltung des Citro n kam hier voll zur geltung und bestärkte uns im bewusstsein, ein gutes auto gekauft zu haben. Kurz darauf

passierten wir die berühmte Hearst-ranch, die den fuss des hügelns umzäunte, auf dem das famosse Hearst-schloss steht. Dieses schloss liess Mr. Hearst angeblich von Schottland importieren und stein für stein inmitten seiner ausgedehnten ländereien wieder aufbauen.

Einige meilen weiter erreichten wir auf der küstenstrasse die ausläufer des küstengebirges, welche in grossen klippen im meer enden. Hier führt die strasse sehr nahe und kurvig dem meer entlang, seewärts fallen die felsen schroff ab und landwärts steigen sie sehr steil an, die höhendifferenz wechselt alle paar kilometer von meereshöhe bis auf 500 m über meer. In dieser gegend stehen die gewaltigen Redwoodbäume des Big-sur-forest (wald) bis an's meeresufer. In der regenzeit ist die strasse im bereich des waldes oftmals wegen überschwemmungen gesperrt.

Unvermittelt verlor die strecke ihren gebirgigen charakter und ging über in eine dünenlandschaft. Der starke pazifikwind treibt hier die wanderdünen vor sich her, je nach windrichtung überqueren sie auch die strasse. Im gleissenden sonnenlicht sieht



es aus wie schneeverwehungen. Nun erschienen auch die ersten spektakulären Montereypinien, die der halbinsel ihren namen gegeben haben. Nach einigen kilometern durchfahren wir Carmel, eine charmante und populäre künstlerstadt und etwas später erreichten wir die malerische stadt Monterey. Hier liessen wir bei einer tankstelle am Citroën das motoroel wechseln und nutzten diese pause für einen gemütlichen lunch. Der rest der fahrt nach San Francisco verlief ruhig und ohne besondere ereignisse, und es war bereits dunkel, als wir dort eintrafen. Wir waren glücklich, dass wir trotz der späten stunde noch ein zimmer in einem gemütlichen hotel fanden.

Die sonne war eben aufgegangen und die stadt war schon belebt, als wir die garage verliessen und unseren weg durch unbekannte strassen nahmen, immer auf der suche nach der Golden-gate-brücke. Als wir die noblen vororte der stadt durchquerten, wunderten wir uns über die tatsache, dass jedes miethaus, jedes einfamilienhaus eine garage im erd- oder untergeschoss hatte. Wir stellten fest, dass das erdgeschoss jedes einzelnen gebäudes der unterbringung von privatwagen diente. Keine andere stadt in Amerika, die ich besuchte, hatte sich so erfolgreich darum bemüht, die autos ihrer bewohner unter dach zu bringen. Ein prächtiger vierspuriger highway führte uns hinaus, zwischen niedrigen hügeln hindurch nach Sacramento und wir nutzten die gelegenheit

aus, diese strecke in der morgenfrische hinter uns zu bringen, denn ich wusste, dass das fahren sich von einem vergnügen zu harter arbeit entwickeln würde, wenn wir das Sacramentovalley zur tageshitze erreichen sollten. Dann würden wir auch herausfinden, wie der Citroën die wüstenartigen temperaturen aushalten würde. Wir kamen gut voran und entfernten uns in nördlicher richtung von den kühlenden brisen des pazifischen ozeans, die uns die reise seit Los Angeles so angenehm gemacht hatten. Gegen 10 uhr stand die zylinderkopf-temperatur auf 87.5° celsius bei einer stetigen reisegeschwindigkeit von rund 80 std/km. Um die mittagszeit, als wir Sacramento erreichten, war sie allmählich auf 93° celsius gestiegen. An einer Shelltankstelle konnte ich eine neue oelfilterpatrone bekommen, und weil es sicher war, dass der V8-motor sehr heiss bekommen würde, hielt ich es für das beste, einen liter SAE 70\* motorradöl zum SAE 40 motorenoel beizufügen, obschon dadurch das max. niveau überschritten wurde.

Bevor wir Sacramento verliessen, durchsuchte ich erneut sämtliche werkstätten und autofriedhöfe in der vagen hoffnung, einen irgendwie passenden wagenheber aufzuspüren. Es war mir nicht gelungen, in Los Angeles einen zu finden und hier bekam ich als einziges anbot einen hydraulischen 20 tonnen lastwagenheber für 18 dollar - somit beschlossen wir, ohne weiterzufahren. schliesslich waren unsere pneus in gutem zustand und hatten noch genügend profil.

Kaum hatten wir Sacramento in richtung Lake Tahoe, das in den Sierra-bergen liegt, verlassen, als wir auch schon einsehen mussten, dass wir bald schwierigkeiten mit dem kühlssystem unseres Citroën haben würden. Weder von auge noch durch angestregteres arbeiten des motors konnten wir auch nur die geringste steigung feststellen, aber wir gewannen ständig an höhe und die motortemperatur näherte sich dem siedepunkt. Nach einer stunde fahrt rollten wir in eine tankstelle ein und stellten fest, dass mehr als vier liter wasser verdampft waren, obschon wir noch nicht einmal das vorgebirge erreicht hatten. Und der tankwart sagte uns, dass wir spürbar kühlere luft erst auf der passhöhe erwarten durften.

Beim weiterfahren wurde die steigung doch spürbar und innert weniger minuten begann der Citroën ernsthaft zu sieden, und das zu recht, denn die luft, welche eigentlich der kühlung des motors dienen sollte, fühlte sich an, wie der atem eines hochofens. An jeder tankstelle und jedem wasserlauf hielten wir an, um den kühler aufzufüllen. Wir trösteten uns damit, dass eine anzahl anderer wagen in dieser steigung ebenfalls kochten. Der Citroën nahm die steigungen im grossen gang mit beliebiger geschwindigkeit, und herunterschalten in den zweiten hinderte ihn nicht am sieden, weil kein ventilator da war um den luftstrom zu verstärken. ( Der vorbesitzer hatte den ventilator des V8 aus platzgründen weggelassen, als er den grossen motor einbaute - in der gegend von Los Angeles hatte er dann auch nie eine ernsthafte überhitzung festgestellt ). Auf 1524 m. ü. m. war die luft merklich kühler geworden, aber wegen des geringen luftdruckes sank natürlich der siedepunkt ebenfalls um einige grade, somit war nicht viel gewonnen.

Nach einer besonders heissen strecke bemerkte ich, dass sie batterie, welche über und leicht seitlich des motors eingebaut war, dermassen aufgeheizt worden war, dass die säure in der vorder-

\* Die amerikanischen motorräder Harley-Davidson werden noch heute mit extrem dickflüssigem öl gefahren. Anm. der übersetzer.

sten zelle überkochte, seitlich an der motorhaube hinunterfloss und den lack wegfrass. Das batteriegehäuse selber war vor hitze weichgeworden und konnte mit leichtem fingerdruck verformt werden. Ich bastelte einen behelfsmässigen schutz unter die batterie um einen teil der hitze des auspuffkollektors abzuhalten und mehr luft auf sie zu leiten. Das schien zu wirken, denn von nun an beschränkte sich das sieden auf den kühler.

Zuoberst auf 2286 m hielten wir an, um den motor abkühlen zu lassen. Im gefälle fiel die motortemperatur auf zufriedenstellende 82° celsius. Wir hatten uns wirklich ernsthafte sorgen gemacht über die brutale behandlung, die der V8-motor in den letzten paar stunden erlitten hatte und waren nun höchst erleichtert, dass kein zylinderkopf gerissen war und keine dichtung durchliess.

Jetzt, da der Citroën es leichter hatte, beruhigten auch wir uns, entspannten uns und waren zum erstenmal fähig, die einfach grossartige szenerie des gebirges zu geniessen. Später erreichten wir den Lake Tahoe, dessen wasser allerdings zu kalt zum schwimmen war. Hier folgt die strasse der uferlinie und beschert eine wunderschöne fahrt, bis sie sich wieder östlich in die berge wendet, Carson City (Nevada) zu, welches wir bei sonnenuntergang erreichten.

Die abendluft war so angenehm kühl, dass wir beschlossen, die nacht durchzufahren und am nächsten tag zu schlafen. So mussten wir nicht dem Citroën einen zweiten tag der überhitzung zumuten, indem wir die Nevadawüste in der hitze des tages durchquerten. Ich übernahm das lenkrad für die erste stunde und kaum ein paar meilen ausserhalb Carson City bemerkte ich, dass die wassertemperatur nach einer sanften steigung schon wieder am siedepunkt war. Auch stellte ich fest, dass der wagen sein bissiges beschleunigungsvermögen verloren hatte. Der motor benahm sich so träge und kraftlos, dass ich befürchten musste, die dauernde siederei hätte ihn seiner qualitäten beraubt. Auch fiel mir auf dass bei hoher temperatur und unter last in der steigung der motor nicht zum klingeln gebracht werden konnt, auch wenn das gaspedal ganz hinuntergedrückt wurde. Dies ist bei Ford-V8-motoren höchst ungewöhnlich, die sonst bei normalen temperaturen üblicherweise klingeln, wenn sie im grossen gang kräftig beschleunigt werden.

Fortsetzung in der nächsten clubzeitung.

Aus: Autocar. 24. august 1945

Uebersetzung: af, am.

Der vom polizisten wegen gesetzesübertretung geschnappte automobillist: Ich mache sie druf ufmerksam, das ich de Bundesrat Furgler persönlich guet kenne.

Hm, brummt der polizist und schreibt weiter.

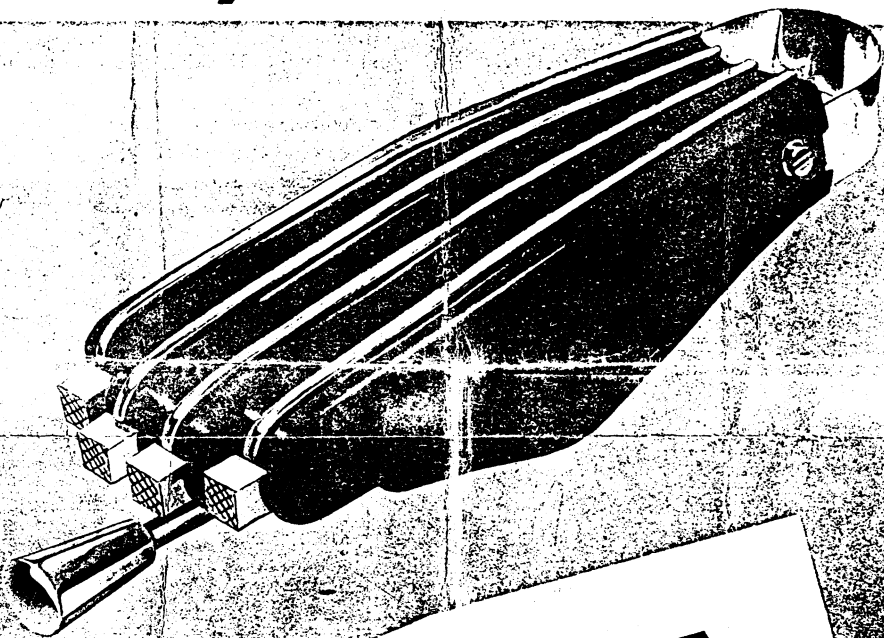
Und ich bin zäme mit em vorsteher vom justiz- und polizeidepartement im gliiche chegelklub.

Die gegenfrage: Aber käned sie de Walter Vetterli?

Nei dää käni nid.

Schad, dää hettet sie sele käne: das bii nämli ich.

# Le Super Combine<sup>\*</sup>



**Brevex**  
N I C E

TOUTES LES COMMANDES SANS LACHER LE VOLANT

## Le Contacteur

# Super-Combiné "BREVEX"

Breveté S.G.D.G.  
Modèle Déposé

**Fonctionnement :** Le Super Combiné Brevex se monte sous le volant et sur la colonne de direction. Les contacts d'éclairage se font par appui sur les boutons carrés, un contact annulant l'autre. Les quatre boutons permettent de commander :

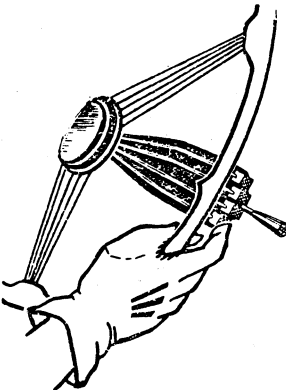
Lanternes AV, phares, codes, extinction.

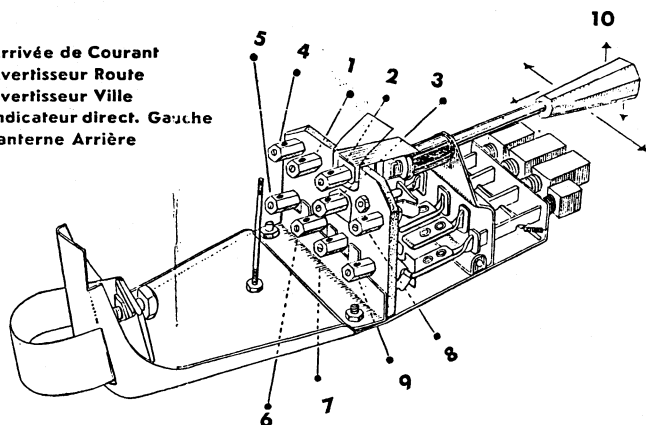
Et, d'autre part, au moyen de la tige oscillante :

Verticalement : Deux avertisseurs sonores.

Horizontalement : Les indicateurs de direction.

Par appui : L'avertisseur lumineux.

- 
- 1 Arrivée de Courant
  - 2 Avertisseur Route
  - 3 Avertisseur Ville
  - 4 Indicateur direct. Gauche
  - 5 Lanterne Arrière



6 Codes

7 Phares

8 Indicateur direct. Droite

9 Lanternes Avant

**Montage :** 1°) Démontez le carter inférieur par les opérations suivantes :

- a) dévisser le bouton (10) de la tige oscillante
- b) dévisser la vis de fixation du carter inférieur.....,
- c) ..... le déboîter en le faisant glisser vers l'avant et en l'écartant légèrement du carter supérieur afin d'éviter le mécanisme,
- d) brancher ensuite les fils en respectant le schéma indiqué ci-dessus  
Fixer le collier de serrage sur la colonne de direction.  
Réemboîter le carter inférieur.

**Nota :** 1° - En aucun cas le carter supérieur ne devra être démonté.





1916. Der krieg. André Citroén, 36, wird als artillerieleutnant einberufen. Er ist erstaunt, dass an der front ein mangel an munition vorherrscht. Er schlägt vor, ein werk zu errichten, das 20'000 granaten pro tag herstellen kann. Man glaubt ihm nicht... André Citroén kauft gelände am Quai de Javel. um dort am anderen ende von Paris am linken ufer der Seine, ein werk zu errichten. Kurz danach steht eine munitionsfabrik, deren gebäude sich auf 8 ha erstrecken, die meisten davon eingeschossige hallen. Durch einen geleisanschluss ist das werk am eisenbahnnetz angeschlossen.

### **1919: DAS ERSTE SERIENMÄSSIG HERGESTELLTE AUTO**

Im märz 1919 beschloss André Citroén sein werk neu zu strukturieren, indem er die serienmässige herstellung eines autos anfangen liess.

Am 4. juni 1919 wird der erste Citroén 10 cv in einem "typ A" ausgeliefert. Zum ersten mal wird in Frankreich ein fahrzeug auf serienmässige art hergestellt. Die produktion steigert sich auf 30 fahrzeuge pro tag anstatt 3, 1924 produziert das werk Javel 300 stück pro tag und im jahre 1928 bereits 400.

### **1924: DIE STUNDE DER »GANZSTAHL-KAROSSE«**

Neue konzeption der herstellung: statt eine holzkonstruktion mit blech zu verkleiden, wird die carrosserie direkt aus stahlblech hergestellt. Diese "ganzstahl-carrosserie" war stabiler, leichter und komfortabler. Dank dieser wird die limousine propagiert, welche ihren anteil von 20% im jahre 1919 auf 90% im jahre 1930 an allen zugelassenen privatwagen sichern konnte.

### **1927: LINDBERGH AM QUAIDE JAVEL**

Am späten abend des 21. mai 1927, landete der Kapitän C. Lindbergh auf dem flughafen Bourget, nachdem er als erster den atlantischen ozean überflogen hatte. Nach seiner ankunft erklärte er, dass er für den anflug durch den im auftrag von André Citroén erleuchteten Eiffelturm geleitet wurde. André Citroén lädt ihn nach Javel ein, wo er am 28. mai von 10'000 arbeitern umjubelt wird.

### **1933: DAS WERK KLEIDETSICH NEU EIN**

1933 trifft André Citroén die entscheidung, das gesamte werk Javel neu zu gestalten: Abriss von 30'000 m<sup>2</sup> werkstattflächen, bodenaushub von 55'000 m<sup>2</sup> in einer tiefe von 5 metern, montage von 10'500 tonnen metallgerüsten, giessen von 1'800 betonpfeilern, einrichten aller etagen, abdecken der neuen dachflächen und ausrüsten von 12'000 m<sup>2</sup> nutzfläche in den werkstätten. Das ganze wurde in 5 monaten ausgeführt, ohne dass dabei die produktion von 400 fahrzeugen pro tag stillstand.

Am 9. oktober 1933 lädt André Citroén 6'500 personen zu einem bankett anlässlich der einweihung seiner neuen werke ein. Unter den geladenen sind Louis Renault, die 2'800 französischen und ausländischen Citroénhändler, sowie 1'500 arbeiter und angestellte.

1916. Der krieg. André Citroén, 36, wird als artilleriesleutnant einberufen. Er ist erstaunt, dass an der front ein mangel an munition vorherrscht. Er schlägt vor, ein werk zu errichten, das 20'000 granaten pro tag herstellen kann. Man glaubt ihm nicht... André Citroén kauft gelände am Quai de Javel. um dort am anderen ende von Paris am linken ufer der Seine, ein werk zu errichten. Kurz danach steht eine munitionsfabrik, deren gebäude sich auf 8 ha erstrecken, die meisten davon eingeschossige hallen. Durch einen geleisanschluss ist das werk am eisenbahnnetz angeschlossen.

### **1919: DAS ERSTE SERIENMÄSSIG HERGESTELLTE AUTO**

Im märz 1919 beschloss André Citroén sein werk neu zu strukturieren, indem er die serienmässige herstellung eines autos anfangen liess.

Am 4. juni 1919 wird der erste Citroén 10 cv in einem "typ A" ausgeliefert. Zum ersten mal wird in Frankreich ein fahrzeug auf serienmässige art hergestellt. Die produktion steigert sich auf 30 fahrzeuge pro tag anstatt 3, 1924 produziert das werk Javel 300 stück pro tag und im jahre 1928 bereits 400.

### **1924: DIE STUNDE DER »GANZSTAHL-KAROSSE«**

Neue konzeption der herstellung: statt eine holzkonstruktion mit blech zu verkleiden, wird die carrosserie direkt aus stahlblech hergestellt. Diese "ganzstahl-carrosserie" war stabiler, leichter und komfortabler. Dank dieser wird die limousine propagiert, welche ihren anteil von 20% im jahre 1919 auf 90% im jahre 1930 an allen zugelassenen privatwagen sichern konnte.

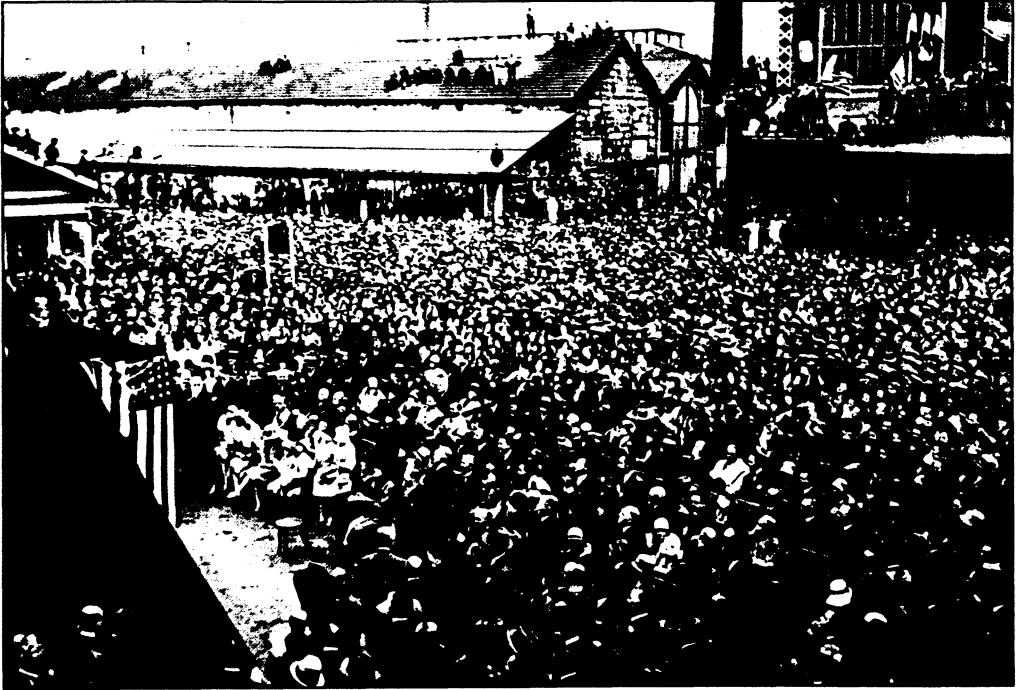
### **1927: LINDBERGH AM QUAIDE JAVEL**

Am späten abend des 21. mai 1927, landete der Kapitän C. Lindbergh auf dem flughafen Bourget, nachdem er als erster den atlantischen ozean überflogen hatte. Nach seiner ankunft erklärte er, dass er für den anflug durch den im auftrag von André Citroén erleuchteten Eiffelturm geleitet wurde. André Citroén lädt ihn nach Javel ein, wo er am 28. mai von 10'000 arbeitern umjubelt wird.

### **1933: DAS WERK KLEIDETSICH NEU EIN**

1933 trifft André Citroén die entscheidung, das gesamte werk Javel neu zu gestalten: Abriss von 30'000 m<sup>2</sup> werkstattflächen, bodenaushub von 55'000 m<sup>2</sup> in einer tiefe von 5 metern, montage von 10'500 tonnen metallgerüsten, giessen von 1'800 betonpfeilern, einrichten aller etagen, abdecken der neuen dachflächen und ausrüsten von 12'000 m<sup>2</sup> nutzfläche in den werkstätten. Das ganze wurde in 5 monaten ausgeführt, ohne dass dabei die produktion von 400 fahrzeugen pro tag stillstand.

Am 9. oktober 1933 lädt André Citroén 6'500 personen zu einem bankett anlässlich der einweihung seiner neuen werke ein. Unter den geladenen sind Louis Renault, die 2'800 französischen und ausländischen Citroénhändler, sowie 1'500 arbeiter und angestellte.



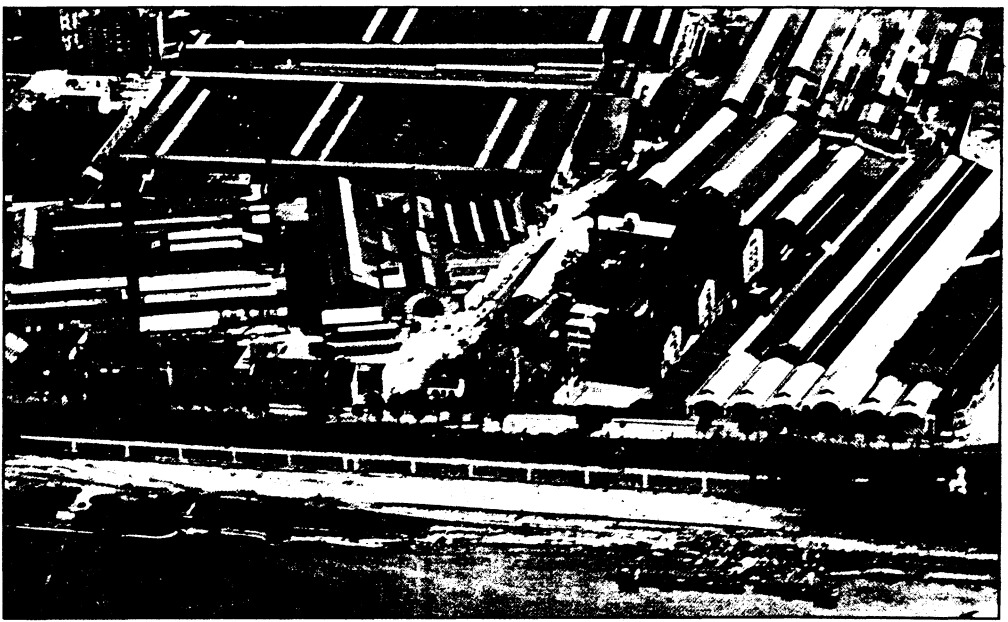
Die arbeiterschaft umjubelt Charles Lindbergh

### **1934: DIE GEBURT DES VORDERRADANTRIEBS**

Im mai 1934 verlässt ein neuer wagen das werk Javel: der ausserordentliche "7". Aerodynamische carrosserie, antrieb mit gleichzeitigem lenken über die vorderräder. Die schmiederwerstatt wurde vollständig neu ausgerüstet um die modernen maschinen für das schweissen der carrosserie als eine einzige einheit aufstellen zu können.

### **1955: DER DS UND DIE HYDROPNEUMATIK**

Anfang 1955 bereitet sich das werk Javel auf die herstellung eines neuen revolutionären modells vor: den DS 19. Zum ersten mal auf der welt wird ein fahrzeug mit einem hydropneumatischem federungssystem ausgerüstet, das die einzelradaufhängung und die konstante bodenfreiheit mit automatischem niveaueausgleich vorsieht. Darüber hinaus: ein halbautomatisches getriebe, servolenkung, scheibenbremsen sowie einer sehr eigenwilligen und aerodynamischen carrosserie. Es wurde tag und nacht gearbeitet, um die carrosserie-schweissautomaten fertizustellen und alle hydraulischen kreise und steuerorgane zu verlegen. Am 6. oktober 1955 wird das "geheimniss DS" auf dem automobilsalon zu Paris gelüftet. Am ende dieses ersten tages zählt Citroën mehr als 12'000 bestellungen. Am 25. juli 1957 nach einer lebensdauer von 23 jahren verlässt der letzte "Traction Avant" das werk Javel.

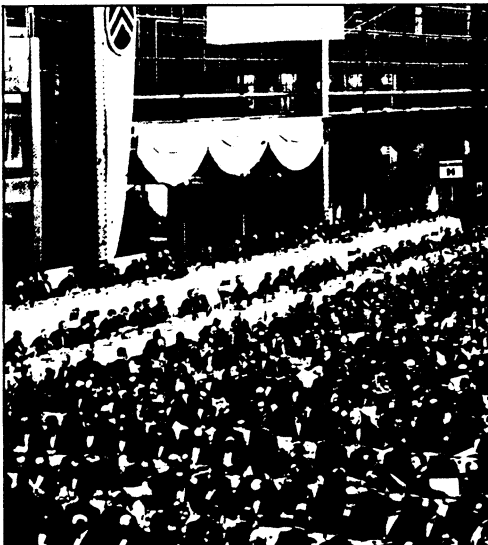


Luftaufnahme des werk Javel 1933

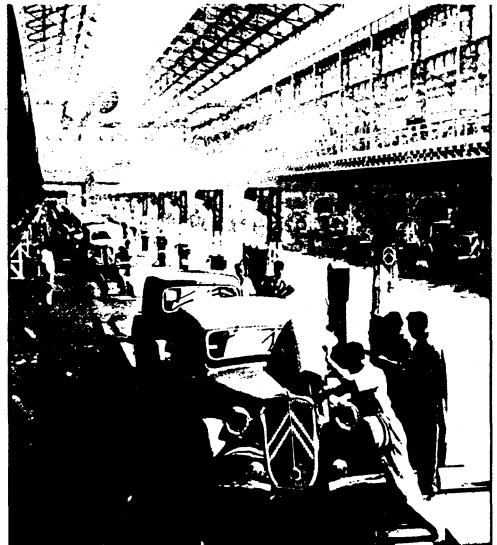
### 1958: QUAI ANDRÉ CITROËN

Am 9. oktober 1958 ehrt die stadt Paris den genialen industriellen André Citroën, indem sie den Quai de Javel nach ihm benennt. Dort wurden vom juni 1919 bis april 1975 3'277'105 fahrzeuge hergestellt. Das letzte noch laufende montageband des werks Javel stoppt am 15. april 1975 endgültig. Am 22. november 1982 verlässt der firmensitz die gebäude. Ab sofort wird das schicksal der Firma Citroën an einer anderen stelle entschieden.

Aus: Le double chevron



Das einweihungsbankett 1933



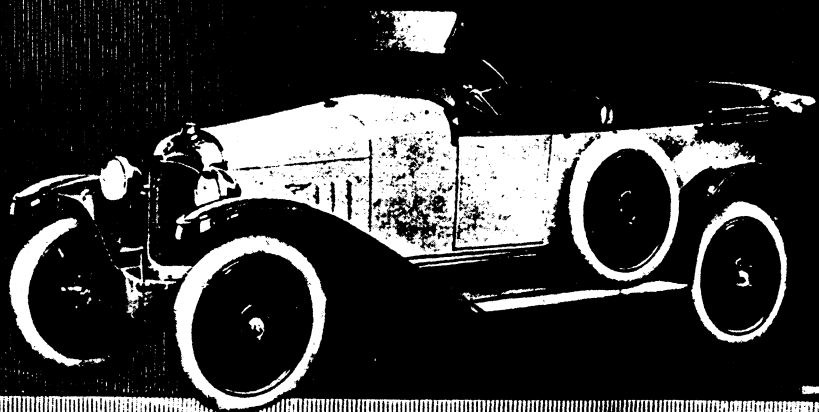
Der "7" an der fliessband endkontrolle



LA 10 HP  
ANDRÉ CITROËN

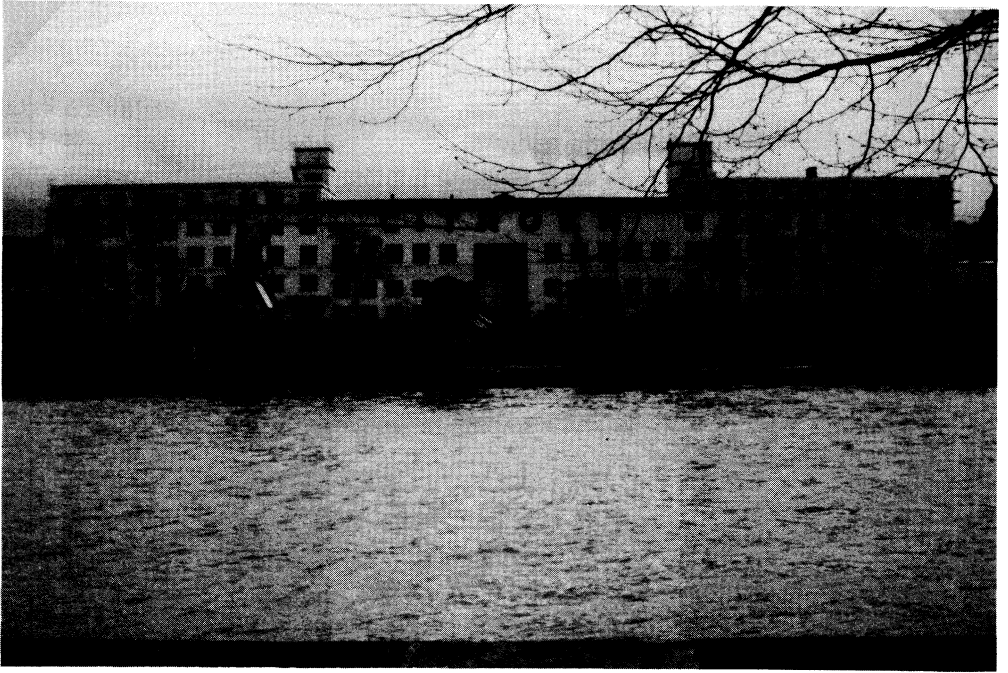
INGENIEUR — CONSTRUCTEUR  
113 A 145 QUAI DE JAVEL  
PARIS

LA  
PREMIÈRE  
VOITURE  
FRANÇAISE  
CONSTRUITE  
EN GRANDE  
SÉRIE



Document Citroën 31.231/8 .

**Retroperspektive in der Werbung: Diese Anzeige, die sich auf das erste von Citroën im Werk Quai de Javel hergestellte und mit Typ A bezeichnete Fahrzeug bezieht, hat nun um so mehr historischen Wert, da die Firma jenes Stadtviertel von Paris verläßt, um ihren neuen Hauptsitz in Neuilly-sur-Seine in Besitz zu nehmen.**



Das werk Javel im frühlung 1983 foto:af

.....



Jura- und oldtimeridylle, eingesandt: A. Schorta

\*\*\*\*\*  
M I T G L I E D E R - W E R B U N G  
\*\*\*\*\*

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, Telefon 01/55 38 11



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, Telefon 01/55 38 11



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, Telefon 01/55 38 11



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 .....





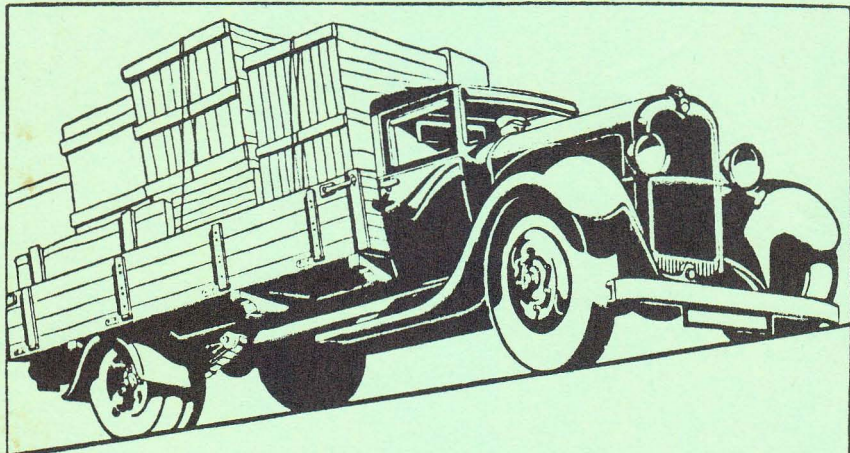
Herrn  
Hans Georg Koch  
Wartenbergstr. 36

M

PP  
8810 Horgen

4133 P r a t t e l n

1930



## Radstand 4,25 m

Bei der Anschaffung Ihres Lastwagens richten Sie Ihr besonderes Augenmerk auf die Länge des Radstandes. Ein langer Radstand gestattet die Verwendung geräumigerer Aufbauten.

Der Citroën 2-To-Lastwagen, der über den ungewöhnlich langen Radstand von 4,25 m verfügt, ist äußerst stabil gebaut, mit Zwillingsbereifung 6,5×20 ausgerüstet u. vereinigt Wirtschaftlichkeit mit langer Lebensdauer.



**2**  
TO

**CITROËN**  
BERLIN KÖLN