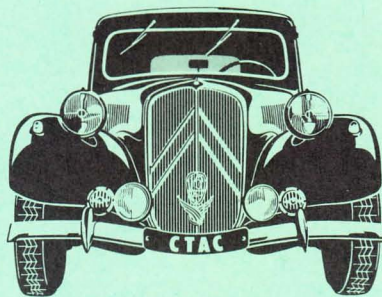


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB



Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Postcheck 80-18535-2, Tel.: 052/43 25 17
Mitgliederbeiträge: SKA Rapperswil, Postcheck 80-705-3

Die Clubhefte erscheinen 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400
©, Nachdruck mit Quellenangabe

Organisationsplan 1992

Präsident	Vizepräsident	Kassiererin	Aktuar
Daniel Eberli Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	Hans-Georg Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Susi Stöckli Eichgutstr. 4 8400 Winterthur P: 052/212 85 68 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
Franz Neff Brüel FL-9496 Balzers P: 075/4 35 13	Guido Hobi Schulstr. 19 8307 Effretikon P: 052/32 49 62	Dietmar Jucknischke Hangweg 27 3098 Köniz P: 031/53 26 44 G: 031/59 63 03	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77
Aladar von Vldar Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P: 085/5 64 52	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34 Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/23 32 23	Daniel Löhner Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P: 031/859 16 03 Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63 Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- verwaltung	Druck und Versand der Clubhefte
Andreas Rutishauser Muespacherstr. 70 4055 Basel P: 061/43 24 27	Patty Koch Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P: 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83

Revisoren: Flemming Gubler und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

Redaktionsschluss Heft 3/92: 15. Mai 1992



INHALT

Das Wort des Redaktors	38
Treffen und Termine	39
SDHM 1991	40
Jahresbericht 1991 SDHM	41
Aus der Korrespondenz des Präsidenten	43
15/6 Cabriolet in den USA?	44
Aus der Modellbauerwerkstatt	45
Grüsse aus Südafrika	45
Service Réparation Citroën Suisse	46
Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?	51
Ctac Archiv - Liste	52
<i>Einladung zum Treffen des CTAC vom 17. Mai 1992</i>	53
<i>Programm zum Treffen vom 17. Mai 1992</i>	54
Bibliotheks - Verzeichnis	58
Inserate und Kleinanzeigen	59
Der CTAC gratuliert	61
Zusammenschluss der Automobil-Veteranen-Clubs	62
Tractions in Saigon 1991	63
Impressionen	64
La Traction en Bande dessinée	66

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern

Tel.: 031/55 33 11

Garage und Teile

Christian un Wilma Schelbli
Wagerswil
8557 Lipperswil

Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Teile

Frick Traction Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen

Tel.: 01/725 90 45

Garage und Teile

Christian Heussi
Alte Landstrasse
8865 Bilten

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16

Reparaturen und Garage

Rolf Ochsner
Hauptstr. 82
8357 Guntershausen

Tel.: 052/61 22 00

Änderungen, Reklamationen, etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Redaktors

Basel, Anfang April 1992

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,

In Anbetracht der Tatsache, dass unser aller Präsident beruflich im Grossherzogtum Luxemburg engagiert ist (es soll aber auch dort Tractions geben), und dass ich aus verschiedenen Gründen, auf die ich weiter unten näher eingehen werde, den Redaktionsschluss dieses Mitteilungsblattes eigenmächtig vorgezogen habe, kommt das Vorwort heute nicht von Daniel Eberli, sondern vom Redaktor Andreas Rutishauser.

Hauptsächlich zwei Gründe haben mich bewogen, schon Anfang, statt Mitte April Redaktionsschluss zu machen: den einen Grund seht Ihr in der Mitte des Heftes: der Anmeldetermin für das erste Regionaltreffen dieses Jahres drängt. Diesmal entführen uns die Organisatoren der Region Ost in mindestens eines unserer östlichen Nachbarländer, wo auch ein Verpflegungshalt vorgesehen ist. Bitte haltet den Anmeldetermin (8. Mai) ein, so dass Aladar Vladar sauber planen kann.

Der andere Grund ist, dass ich mit Erschrecken festgestellt habe, dass schon ein Viertel des Jahres vorbei ist, und erst ein Clubheft für die Mitglieder fertiggestellt ist. Wenn ich wirklich, wie vorgesehen 6 Hefte im Jahr herausbringen will, muss ich mich sputen. Nun so denn, haltet Ihr Ausgabe 2/92 in den Händen. Ich bin jetzt halbwegs in Basel eingerichtet, bin daran die aufgelaufene Post zu erledigen (ich hoffe, alle, die etwas aus dem Archiv gewollt haben, sind inzwischen bedient worden) und möchte aber auch meine neue Heimat besser kennenlernen. Hat da jemand aus der Leserschaft gute Tips? Unterhaltung, Garagen (zum Autos Unterstellen, wie auch für Service), Treffs mit Gleichgesinnten, gute Adressen im Elsass etc.. Als Ex-Zürcher im "Ausland" bin ich froh um jeden Anhaltspunkt.

Der Oldtimer- und Teilemarkt 1992 in Bern gehört inzwischen auch der Vergangenheit an. Einige von Euch habe ich dort begrüessen dürfen, oder neu kennengelernt. Besonders hat mich gefreut, dass Chrigel Schelbli auf dem Weg zur Besserung ist, und sich sicher bald wieder ohne Hilfe von Stöcken fortbewegen kann. Nochmals gute Besserung nach Lipperswil. Von der Auktion habe ich leider nichts gesehen, aber es sollen auch 2 Tractions im Angebot gestanden haben. Hingegen erkundigten sich viele Leute am Stand von Christian Heussi nach dem Verkaufspreis des eben frisch restaurierten Cabriolets. Bern bot wieder einmal nebst viel Kälte ein Riesenangebot an Teilen, Fahrzeugen, Modellautos und Papier rund um das Oldtimerhobby, so dass sicher jeder Besucher auf seine Kosten kam.

Gemäss Kalender haben wir jetzt Frühling (im Moment scheint sich Petrus zwar überhaupt nicht darum zu kümmern). Zeit die Traktion zu entstauben, den Frühjahresservice zu machen, oder das Auto zumindest dazu beim Garagisten anzumelden. Denkt daran: am Samstag abend vor dem Clubtreffen kann es dazu zu spät sein, und Euer Garagist sitzt sicher nicht nur herum, und wartet sehnsüchtig darauf, dass Ihr ihm Euer Auto auf die Hebebühne schiebt. Ein gut vorbereiteter Wagen ist wie eine Lebensversicherung: man muss sich darauf verlassen können. Unsere Tractions sind zuverlässige Autos, aber nur, wenn man ihnen die nötige Pflege angedeihen lässt. Das meiste, wenn nicht alles lässt sich mit einigem Geschick erledigen, sofern man nicht nur über linke Hände und überhaupt kein technisches Verständnis verfügt.

In diesem Sinne wünsche ich allen Gute Fahrt, möglichst ohne Pannen, und vor allem ohne Unfälle, in die neue Saison

Euer

Andreas Rutishauser



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

17. Mai 1992	Region Ost, Anmeldung in der Heftmitte
14. Juni 1992	Region West
4. – 5. Juli 1992	Region Süd
27. September 1992	Region Nord

andere Treffen und Daten

2. – 3. Mai 1992	Technorama, Veteranenteilemarkt in Ulm (D)
30. – 31. Mai 1992	Oldtimer- und Teilemarkt in Friedrichshafen (D)
5. – 7. Juni 1992	Jahresrally des Traction Owners Club England in Kentwell (Essex) GB
5. – 8. Juni 1992	Frühjahrestreffen des ACC
6. – 8. Juni 1992	Sommerrally des Swedish Traction Owners Club in Ådalen, Schweden
20. – 21. Juni 1992	Internationales Citroën-Treffen des Citroën Club du Perche, Nogent-le-Rotrou (Frankreich) [bei Depanoto]
26.- 28 Juni 1992	10. Internationales Oldtimerfestival am Nürburgring (D)
27. Juni 1992	OTM Herisau
7.-17. Juli 1992	West Country Tour des CAAR in Grossbritannien
15. Juli 1992 – 14. August 1992	Croisière Bleue Paris – Athen – Paris für Traction Avant
31. Juli - 22. August 1992	Tour ins Baltikum, organisiert vom CAAR
21. – 22. August 1992	2 ^e Raid Suisse – Paris/Pantin
21. – 23. August 1992	9. ICCCR Herning Dänemark
13. September 1992	6. Rassemblement SDHM in Avenches
17.-19. September 1992	Drei-Länderfahrt im Dreiländereck (CH, F, D)
26. – 27. September 1992	Veteranenteilemarkt in Kassel (D)
8. – 18. Oktober 1992	Mondial de l'Automobile in Paris
10. – 11. Oktober 1992	Veterama in Mannheim (D)

Eine Bitte: Solltet Ihr frühzeitig von interessanten Treffen, Teilmärkten oder sonstigen Oldtimerveranstaltungen hören, ist die Redaktion dankbar um Mitteilung zur Veröffentlichung in unserem Terminkalender.

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

SPONSOR GESUCHT

Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheidenen Obulus von Fr. 350.— eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, spricht sie an, macht sie auf den CTAC aufmerksam und versucht sie dazu zu bewegen, eine Seite in unserem Clubheft zu übernehmen. Ansichtsexemplare der Hefte sind bei Daniel Eberli erhältlich. Mögliche Gönnern wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber, etc..

SDHM 1991



SDHM ASVE

Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge
Association Suisse des Véhicules d'Époque
Associazione Svizzera dei Veicoli d'Epoca
Associazion Svizra da Vehichels Istorics

Pressemitteilung

(zur sofortigen Veröffentlichung bestimmt)

1991: ein erfolgreiches Jahr für die Sache des historischen Automobils in der Schweiz

Der SDHM (Schweiz. Dachverband für historische Motorfahrzeuge) setzt sich gesamtschweizerisch dafür ein, dass das historische Motorfahrzeug als Zeuge einer sozio-kulturellen Vergangenheit auch in Zukunft ungehindert die Strassen unseres Landes befahren darf.

Im vergangenen Jahr hat der SDHM vom Bundesrat die Zusicherung erhalten, dass für historische Fahrzeuge Ausnahmebedingungen gelten sollen. Diese Zusicherung erfolgte, nachdem der Verband im September über 20'000 Unterschriften aus allen Teilen der Schweiz im Bundeshaus deponiert hatte: die Petition verlangte eine eindeutige Antwort des Bundesrates zur Stellung des historischen Automobils. Als Erfolg wertet der SDHM auch die Wahl seines politischen Chefs, W. Steinemann, in den Nationalrat.

Dem Bundesamt für Polizeiwesen (BAP) übermittelte der SDHM die Resultate der ersten in unserem Lande durchgeführten Umfrage auf breiter Basis - 3000 ausgewertete und kommentierte Fragebogen - über die jährliche Fahrleistung solcher Fahrzeuge. Diese beträgt pro Jahr und Fahrzeug jährlich lediglich 2300 km. Der Bestand historischer Automobile in der Schweiz macht übrigens 0,1% des Gesamtbestandes aus.

Der Dachverband ist ferner in die Vernehmlassung des Bundesrates zur Frage der Sammelnummern eingeschlossen worden. Fest steht bereits jetzt, dass Sammlerfahrzeuge nur noch alle 6 Jahre zur MFK aufgeboden werden.

Als historisch gelten nach der ebenfalls 1991 veröffentlichten Definition des Dachverbandes Automobile, die vor dem 31.12.1969 gebaut worden sind. Ausnahmen von dieser Regel wurden in einer offiziellen Liste publiziert.

Der SDHM umfasste per Ende 1991 nicht weniger als 60 Markenclubs historischer Motorfahrzeuge aus allen Landesgegenden. Mit ca. 7000 Einzelmitgliedern ist er die grösste derartige Organisation der Schweiz. Gemessen an der Clubzahl, die der SDHM vertritt, ist er nach Italien der zweitgrösste Verband dieser Art in Europa.

Zurich / Neuchâtel, 26. Februar 1992

Jahresbericht 1991 SDHM



Bericht des Präsidenten über das Verbandsjahr 1991

Wie im letztjährigen Bericht angetönt, sind - was durchaus zu erwarten war - die Zeiten härter geworden. Die Konjunkturlage hat sich erst normalisiert, dann eindeutig abgeschwächt, zur hausgemachten Schweizerkrise kommen die Wirtschaftsprobleme in Europa und Amerika.

Steuererhöhungen stehen allorts ins Haus, die Autofahrer werden - wen wundert's - wohl erneut zur Kasse gebeten. Und angesichts stark fallender Preistendenz für historische Automobile stellt man hier und dort eine gewisse Häme fest. Teils wird die Krise herbeigeredet, teils ist sie jedoch sehr real - und kann noch lange dauern.

Und wie steht die Sache der Besitzer und Freunde historischer Automobile ?

Als Präsident des Dachverbandes darf ich sagen: Sie steht gut - wir lassen uns nicht unterkriegen! Denn 1991 ist für den Verband ein sehr erfolgreiches Jahr gewesen, ein Jahr, das gezeigt hat, dass die Position des Dachverbandes in allen Bereichen Stärkung erfahren hat.

Da wäre einmal die Zahl der Mitgliedclubs zu nennen, die im Berichtsjahr um 9 Clubs zugenommen hat. Heute ist der SDHM nach Anzahl der Clubs die zweitgrösste Organisation ihrer Art in Europa. Mehr Mitglieder weist lediglich der ASI in Italien aus.

Stark ist der Verband, wenn es darum geht, bei Behörden die Anliegen seiner Mitglieder nicht nur zu vertreten, sondern gegebenenfalls auch durchzusetzen. So hat die vom SDHM gestartete Unterschriftensammlung, die über 20'000 mal unterzeichnet wurde, ihre Wirkung nicht verfehlt. An der Übergabe dieser in der ganzen Schweiz zusammengekommenen und alle Bevölkerungsschichten vertretenden Unterschriften hat der SDHM eine eindeutige und klare Stellungnahme des Bundesrates zur Frage über die Zukunft des historischen Automobils in der Schweiz gestellt. Die Petition vom 20.9.1991 hatte insbesondere zum Zweck, klare Aussagen im Nebel allfällig geplanter Verschrottungsaktionen seitens der Departementchefs zu erhalten. Und - Wunder geschehen immer wieder! - diese Antworten liessen nicht lange auf sich warten. Bundespräsident Corti bestätigte uns, dass - was immer geplant werde - das historische Automobil von einschneidenden Massnahmen befreit bleiben solle.

Bundesrat Koller bat den SDHM überdies, die Resultate der inzwischen berühmt gewordenen Kilometerumfrage dem Bundesamt für Polizeiwesen zu übermitteln. Diese Unterlagen bestätigen, dass historische Automobile rund 2400 km jährlich zurücklegen. Diese Fahrleistung entspricht 0,5 % der von allen Motorfahrzeugen in unserem Lande zurückgelegten Strecken. Überdies machen historische Automobile gerade 0,1 % des Gesamtbestandes aus! Die Bemühungen des SDHM haben dazu geführt, dass der Verband in die Vernehmlassung des Bundesrates zur Frage der Sammelnummern mit einbezogen worden ist. Der Dachverband hat dafür gesorgt, dass in dieser Frage endlich vorwärts gemacht wird. Fest steht bereits, dass historische Fahrzeuge in Bälde nur noch alle 6 Jahre zur MFK angeboten werden.

Erfolg für den Verband bedeutet schliesslich auch die Wahl seines Ressortchefs für politische Fragen in den Nationalrat. So hat der SDHM direkten Zugang zu den Entscheidungsgremien - und kann entsprechend handeln.

Der Verband ist auch im Innern erstickt: ein erweiterter Vorstand sorgt einerseits für mehr Entlastung der Einzelnen, andererseits - da oft in kleinen Gruppen gearbeitet wird - für mehr Kompetenz. Die Organisations- und Führungsstruktur ist so angelegt, dass rasch, überlegt und entschieden geplant und gehandelt werden kann.

Mit dem von den Clubs gewährten höheren Mitgliedbeiträgen kann der Verband einem weitaus grösseren Teil seiner Verpflichtungen nachkommen als dies in den vergangenen Jahren der Fall war. Dennoch bleibt er auf zusätzlichen Mittelzufluss angewiesen: auf den Verkauf der Plaketten und Kleber und auf Sponsoren, die allerdings in wirtschaftlich rauen Zeiten schwerer zu finden sind als jemals zuvor.

Auch aus diesem Grunde hat der SDHM 1991 eine breitere und intensivere Informations- und Public-Relations-Tätigkeit entfaltet als je zuvor. Auch künftig sollen die Medien, das Automobilgewerbe und die Behörden so intensiv wie nur möglich über Anliegen, Ziele und Erfolge unserer Organisation orientiert werden.

In den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit gehört auch unsere - notwendige! - Präsenz am Berner OTM, wo der SDHM mit einem attraktiven und informativen Stand vertreten war. Erfolgreich beteiligt sich der Verband überdies an Ausstellungen wie der Präsentation im Shopping Center Spreitenbach. Auf diese Weise wird auch ein breites Publikum auf unsere Anliegen und Tätigkeiten aufmerksam.

Seinen Mitgliedern hat der Verband im Februar eine Reise zur umfassendsten Oldtimerveranstaltung in Europa angeboten: Rétromobile wurde - trotz Golfkrieg! - aus der Schweiz gut besucht.

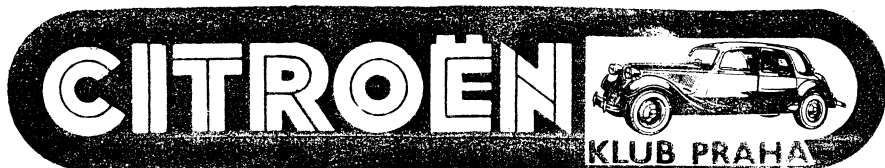
Um seinen Mitgliedern etwas von der Freizeit und der Weite eines grossen Landes näherzubringen, wurde im August erstmals der Raid Suisse - Paris/Pantin durchgeführt. Dieser einzigartigen Fernfahrt in eines der grossen Zentren automobilber Kultur war von Anfang an Erfolg beschieden. Fortan soll sie, auch im Zeichen internationaler Verbundenheit, jährlich durchgeführt werden.

Ende September fand, nach einjährigem Unterbruch, das Rassemblement National in Avenches statt. Ehrenmarke war Panhard, die in diesem Jahre ihre Zentenarfeier begehen konnte. Avenches und Panhard waren eindrucksvolle Erlebnisse - kaum getrübt durch den helvetischen Dauerregen, der das Ereignis auf seine Weise prägte.

Mit besonderer Freude lässt sich die gedeihliche Entwicklung des ASVE, unserer Organisation in der Welschschweiz vermelden. Der Präsident, J.F. Urfer, hat es in kurzer Zeit verstanden, eine tragfähige Struktur aufzubauen und verdienstvolle Aktivitäten zu entwickeln. Die Zusammenarbeit der beiden Teile des Dachverbandes ist ein engagiertes Miteinander. Sie zeigt eindrücklich auf, dass wir Schweizer in diesem Miteinander unserer Kulturen Chancen von grösster Tragweite wahrnehmen könnten - und sollten.

H.A. Bichsel
Februar 1992

Aus der Korrespondenz des Präsidenten



AUTOMOTOKLUB PRAHA - CITROËNKLUB PRAHA
PRAHA 1, POŠTOVNÍ SCHRÁNKÁ 304

Unsere liebe Citroënfraude!

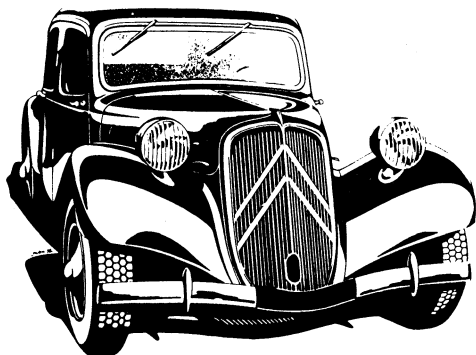
v Praze dne 24.4.1992.

Herzlichen Dank für Ihre klubszeitung, welcher uns sehr gefällt. Leider, ekonomische situation ~~bei uns~~, nach kommunistischen politiken ist noch nicht so gut, da wir können auf solche lange Reise fahren, wie wir wohlten freuen.

Alle Treffen, welchen wir in Ihre klubszeitung lesen sind sehr angenehm aber wird das noch paar Jahre dauern, da auch unsere alte Autos werden auf diese Treffen zu sehen.

Wir senden herzliche Grüsse für alle Citroënmittglieder in Shhweitz und freuen wir einmal auf wiedersehen.

Ceskoslovenský CITROËNKLUB
box 304
111 21 PRAHA 1
Josef Koc,
vorgesetzte.



ZDRAVÍ VÁS CITROËN-KLUB PRAHA.



15/6 Cabriolet in den USA?

Es gibt ja schon viele Gerüchte über die 22CV Citroëns à Traction Avant. Auch in diesem Heft wird ein Buch vorgestellt, das davon handelt. Es soll übrigens sinnigerweise am 22. Mai 1992 erscheinen, ca. 120 Seiten umfassen und FFr. 50.-- kosten. Gerne nimmt die Redaktion schriftliche Bestellungen entgegen, bis 30. Mai 1992.

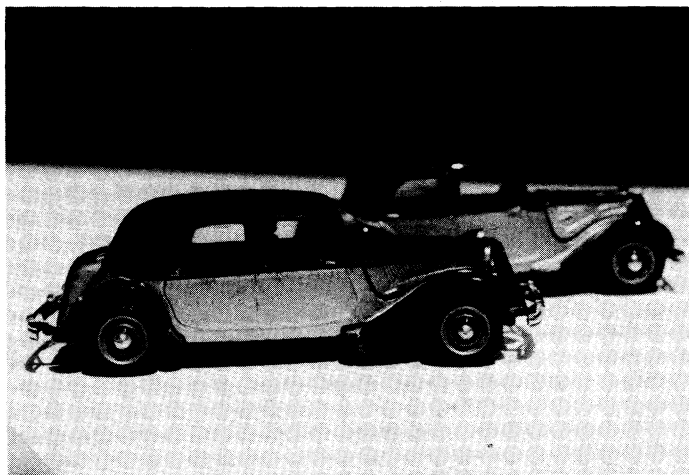
Doch, was ich schreibe, soll ja mit untenstehendem Foto, das uns liebenswürdigerweise von Walter Rey zur Verfügung gestellt wurde, in Zusammenhang stehen. Abgebildet ist ein Traction Normale Cabriolet, ansicht von hinten, die Farbe ist auf dem schwarz/weiss Foto natürlich nicht erkennbar (soll ich zum Glück schreiben?), aber sie ist erkennbar als kupfer métallisé. Vielleicht ist das eine heisser Tip, um eine attraktive Farbe zu haben, die auch noch ein bisschen den Rost kaschiert. Man sieht auch, dass das Fahrzeug in den Vereinigten Staaten von Amerika, genauer im Bundesstaat Wisconsin zugelassen ist. Das Foto ist neueren Datums, erkennbar an den 'Umgebungsfahrzeugen'. Es scheint sich übrigens um autos der Marke Ford zu handeln.

Item, schon seit geraumer Zeit konnte man in der französischen Oldtimerspresse Gerüchte lesen, dass wieder einmal ein originales Sechszylindercabriolet aufgetaucht sei, diesmal in den USA. Es soll früher der Michelin-Familie gehört haben, und soll 1947 erstmals zugelassen worden sein. In der Oldtimerzeitung 'La vie de l'Auto' ist dann eine Verkaufsanzeige erschienen, die eben dieses Auto anbietet. Aufgrund der Nachforschungen von Experten stellte sich heraus, dass es sich wirklich um ein 15/6 Cabrio handelt, das original zu sein scheint.

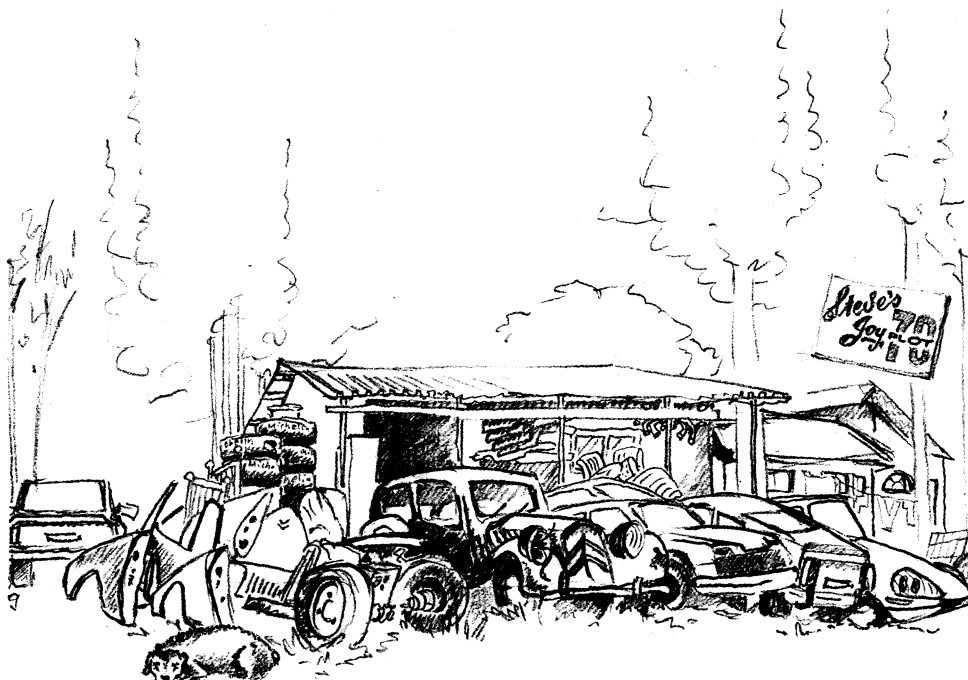
Es wurden à l'époque zirka (genau weiss man das bei Citroën ja nie) 6 Cabriolets auf Basis der Quinze gebaut, die 2 Familiäre Chassis, die als Grundlage für die Präsidenten Limousine und Cabrio erhalten mussten, nicht mitgerechnet. bis heute ist ein Cabrio als sicher 15/6 bekannt: dasjenige aus der Sammlung Joannon. Die (meisten) anderen, die man heute sehen kann, sind aus 11CV Normale Cabriolets aufgebaut. Ist das vielleicht der Grund, warum die Normale Cabis so rar sind?



Aus der Modellbauerwerkstatt



Grüsse aus Südafrika



Service Réparation Citroën Suisse

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 45
27.12.1949

I.- Ersatzteillager Citroën.

Die Ersatzteile Citroën sollten in Ihrem Magazin separat geordnet sein.

Zwei Vorteile :

- a) Bei einer Reparatur finden Sie die Teile rasch und sicher sofern diesselben am Lager sind.
- b) Sie können Ihr Lager mit Leichtigkeit kontrollieren, wenn Sie eine Bestellung zu dessen Erneuerung aufgeben wollen.

Für ein mittelgrosses Lager raten wir die Teile per Organe zusammenzustellen (z.B. Motor, Getriebe usw.) Eine strikte Ersatzteilnummern-Reihenfolge lohnt sich nur für ein sehr grosses Lager.

Eine Lagerkartei mit oder ohne Eintragungen der Ein- und Ausgänge ist immer nützlich.

Die Preise müssen stets beim Erhalt der neuen Teile eingetragen werden, sei es auf dem Stück selbst oder auf der Kartei, (das erlaubt Ihnen genau die offiziellen Preise, wie Sie vertraglich verpflichtet sind,) einzuhalten.

II.- Spezialwerkzeug.

Das Spezialwerkzeug soll auf einem befestigten oder rollbaren Brett mit der Aufschrift " Werkzeug Citroën geordnet sein.

Für eine grosse Werkstatt die ein komplettes Spezialwerkzeug besitzt, schlagen wir vor das Werkzeug nach Organen zu gruppieren und zwar :

1. Werkzeug zum Ausbau der Organe.
2. Werkzeug zur Revision der Organe.
 - a) Motor
 - b) Getriebe
 - c) Vorderachse
 - d) Steuerung

Es wird Ihnen von grossem Vorteil sein, wenn Sie Ihrer Kundschaft zeigen können, dass Sie

- das Spezialwerkzeug Citroën sowie
- ein Ersatzteillager Citroën

besitzen.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME
POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. 46
27.12.1949

Messieurs,

Disque embrayage de "11"

Plusieurs cas de broutage d'embrayage, survenant après la pose de disques regarnis sur 11, nous ont été soumis. Dans la majorité des cas, sans le réglage des linguets, le remplacement du disque regarni par un disque neuf a suffi pour éliminer complètement l'inconvénient.

A l'examen nous avons remarqué que ces disques regarnis avaient un léger voile provoqué par le rivetage des garnitures au moment du montage.

Afin d'éviter des déposes inutiles nous vous recommandons d'utiliser des disques neufs "Ferodo" que notre magasin peut vous fournir, le supplément de dépense étant largement compensé par la qualité de la réparation.

Veuillez agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

Kuplungsscheiben "11"

Es wurde uns mehrmals mitgeteilt, dass neu belegte Kuplungsscheiben nach deren Einbau ruffen. In den meisten Fällen genügte es, ohne die Einstellung der Ausrückhebel abzuändern, die eingebaute Scheibe durch eine komplette Originalscheibe zu ersetzen um den Defekt auszumerzen.

Eine nähere Untersuchung ergab, dass die neu belegten Scheiben leicht unrund laufen; wahrscheinlich wird die Scheibe beim aufnieten des neuen Belags deformiert.

Um unnütze Doppelarbeit zu vermeiden, raten wir Ihnen an neue "Ferodo"-Originalscheiben, wie sie unser Ersatzteillager liefern kann, einzubauen. Die somit garantierte Qualitätsarbeit rechtfertigt den Mehrpreis.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROËN

48 VERIFICATION du REGULATEUR sur la VOITURE

OUTILLAGE NECESSAIRE :

Un voltmètre de précision en bon état

Un pèse acide



REMARQUES IMPORTANTES :

Pour éviter le remplacement sur voiture, de régulateur en parfait état, il est nécessaire avant de prendre cette décision d'effectuer différents essais et vérifications.

Il y a lieu, tout d'abord, de toujours se rappeler que le débit indiqué à l'ampèremètre dépend, en plus du régulateur :

- de l'état de charge de la batterie.
- de la dynamo et son entraînement.
- des canalisations et en particulier du circuit de charge; ampèremètre, bornes, cosses.

L'essai du régulateur sur voiture nous conduira donc à vérifier ces organes.

INCIDENTS CONSTATÉS

- 1) - Débit faible
- 2) - Débit élevé
- 3) - Débit nul
- 4) - Débit intermittent ou oscillations importantes à l'ampèremètre.

KONTROLLE auf dem WAGEN des REGLERS

ERFORDERLICHES WERKZEUG :

Ein Präzisions-Voltmeter

Ein Säurestandmesser



WICHTIGE BEMERKUNGEN :

Bevor ein Regler ^{tauscht} wird, müssen verschiedene Kontrollen ausgeführt werden, ansonst man vielleicht einen noch guten Regler ersetzen würde.

Mann soll dabei nie vergessen, dass die Angaben des Amperemeters nicht nur vom Regler abhängen, sondern noch von :

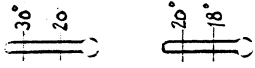
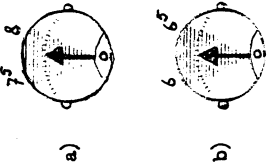
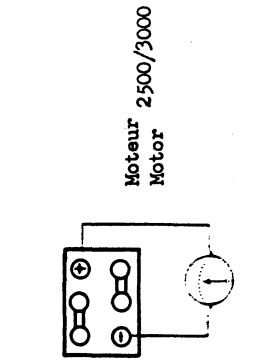
- dem Ladezustand der Batterie.
- dem Dynamo und seinem Riemen.
- den Leitungen und insbesondere von den Ladeleitungen, Ampermeter, Anschlüssen und Klemmen.

Bei der Kontrolle des Reglers müssen somit alle diese Punkte geprüft werden.

MÖGLICHE DEFEKTE

- 1) - Schwache Ladung
- 2) - Zu starke Ladung
- 3) - Keine Ladung
- 4) - Aussetzende Ladung oder hin und herpendeln des Ampermeter-Zeigers.

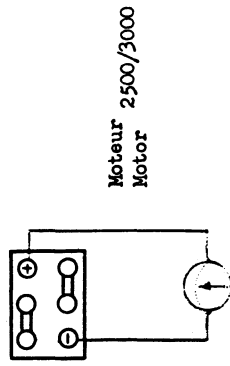
① DEBIT FAIBLE - SCHWACHE LADUNG



Régulateur bon
Regler in Ordnung

Régulateur déréglé
Schlechte Einstellung des Reglers

② DEBIT ELEVE - ZU STARKE LADUNG



Batterie détériorée
ou déchargée

Defekte oder entladene
Batterie

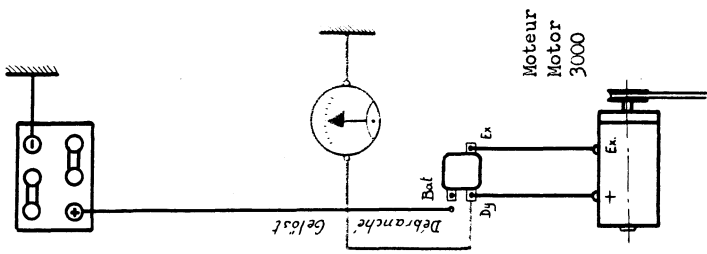
Régulateur bon

Regler in Ordnung

Régulateur déréglé ou masse sur circuit excitation

Schlechte Einstellung des Reglers, oder Kurzschluss
auf der Erregung

③



Régulation bonne
Vérifier conjonction
Regler in Ordnung
den Rückstromschalter
kontrollieren

Moteur
Motor
3000

Moteur
Motor
3000

Dynamo mauvaise ou
régulateur défectueux
Dynamo oder Regler
defekt

Conjonction bonne
régulateur bon
vérifier canalisations
Rückstromschalter und
Regler in Ordnung
die Kabel kontrollieren

Conjonction mauvaise
changer régulateur
Rückstromschalter de-
fect (den Regler er-
setzen).

Dynamo bonne
régulateur défectueux
Dynamo in Ordnung
Regler defekt

Dynamo défectueuse
Dynamo defekt

DEBIT INTERMITTENT

④

Oscillations de l'ampèremètre de la voiture

- a) - s'assurer que les contacts sont bons
- b) - nettoyer les cosses et les bornes
- c) - vérifier collecteur dynamo

④

AUSSETZENDE LADUNG

Der Ampermeter-Zeiger pendelt hin und her

- a) - die Kabel-Anschlüsse kontrollieren
- b) - die Kabelschuhe und Klemmen reinigen
- c) - den Dynamo-Kollektor prüfen

Wie benutze ich das Archiv und die Bibliothek?

Die Berichte im **Archiv** können mit Angabe der Nummer schriftlich bei der Redaktion bestellt werden. Dieser Service ist für **Mitglieder** des CTAC bis auf die Bestellung (Porto, Briefpapier und Umschlag) **gratis**. **Nichtmitglieder** haben zusätzlich pro Seite 20 Rappen und 80 Rappen für das Rückporto zu bezahlen. Der Betrag ist der Bestellung in Briefmarken beizulegen, oder auf das Postcheckkonto des CTAC zu überweisen. Es können beliebig viele Berichte bestellt werden (aber bitte nicht alle auf einmal). Es werden Fotokopien versandt (häufig standen uns auch nur Kopien, manchmal nicht bester Qualität, zur Verfügung). Gerne werden auch Berichte von Euch ins Archiv aufgenommen; z.B.: Kopien von Originaldokumenten, Betriebsanleitungen, Testberichte etc..

Die **Bücher der Bibliothek** können bei der Redaktion zur **Ansicht** bestellt werden (maximal 2 aufs Mal). Die Verleihdauer beträgt 4 Wochen. Bis auf das Rückporto und die Bestellung ist dieser Service für **Mitglieder gratis**. An Nichtmitglieder werden keine Bücher ausgeliehen. Bitte versucht die Bücher in dem Zustand zu retournieren, in dem Ihr sie erhalten habt. Die Meinung ist nicht, dass die Traction mit Hilfe eines Buches aus der Bibliothek restauriert wird. Gerne könnt Ihr die Bücher fotokopieren (macht mich nicht für eventuelle Urheberrechtliche Folgen haftbar!) und mit den Kopien arbeiten. Verlorengegangene Bücher sind der Bibliothek zu ersetzen, oder werden zum Wiederbeschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Der CTAC hat verschiedene Publikationen abonniert, oder erhält einiges im Tausch für unser Clubheft. Meistens werden diese Hefte nur vom Präsidenten (an dessen Adresse sie gelangen) und vom Vize gelesen, und nachher werden sie im Keller des Redaktors und Archivars abgelegt. Wer daran interessiert ist, einige der Publikationen zu lesen, möge mir das mitteilen. Ich leihe sie gerne jahrgangsweise aus. Einen Versand per Post möchte ich allerdings vermeiden. Sicher lässt sich ein Weg finden, an einem Clubtreffen, bei Dir oder mir zuhause eine Übergabe zu machen. Folgende Publikationen lagern im Archiv:

MARKT für klassische Automobile und Motorräder (monatlich)
MOTOR KLASSIK (monatlich)
AUTO EXCLUSIV (monatlich, mit Mitteilungen des SDHM)
VETERAN (Clubzeitung des deutschen Traction-Clubs, 2-monatlich)
ACC-Nachrichten (Clubzeitung des André Citroën Clubs, Deutschland, 2-monatlich)
CCS 34-57 (Club Zeitung unserer welschen Freunde, vierteljährlich)
FRONTDRIVE (Clubzeitung des australischen Citroën Clubs)
CITROËN NEWS (Club Zeitung des südafrikanischen Citroën Clubs)
FLOATING POWER (Club Zeitung des Traction Owner Clubs GB)
TRAKSJON (Club Zeitung des Traksjon Avant Nederland, 10 Mal jährlich)
B11 BLADET (Club Zeitung des Schwedischen Traction Clubs)
TRACTION (Clubzeitung des dänischen Citroën Clubs)
Clubzeitung des norwegischen Citroën Clubs
BOCC (Mitteilungen des Belgische Ouwde Citroën Clubs)
Mitteilungen des SM Clubs Schweiz
Mitteilungen des DS Clubs Ostschweiz
LE DOUBLE CHEVRON (Mitteilungen von Citroën)
Club Zeitung des Fiat Topolino Clubs Schweiz
Club Zeitung des Renault Heck Clubs Schweiz
Club Zeitung des Renault Floride/Caravelle Clubs Schweiz
OCI (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Innerschweiz)
OCB (Mitteilungen des Oldtimer Clubs Bern)
Die Motorpfeife (Mitteilungen des Schweizer Motor Veteranen Clubs)
Neues vom Club (Mitteilungen des Oldtimer Club Villach, A)

Dazu kommen noch sporadisch Citroën und andere Autobezogene Publikationen in Heftform, die mir erhaltenswert erscheinen.

Andreas Rutishauser, Archivar, Bibliothekar etc..

CTAC ARCHIV - LISTE

Reklamen und Berichte zur TRACTION AVANT

- 1.1 Reklame: Évolution d'une silhouette (1)
- 1.2 Reklame: La 7CV Citroën (Berline)(1)
- 1.3 Reklame: La 7CV Traction Avant (Berline, Cabriolet, Coupé)(1)
- 1.4 Reklame: ROBRI-Teile für Nachkriegs Traction Avant (1)
- 1.5 Reklame: Accessoires GM (1)
- 1.6 Reklame: Décapotable et malle A.E.A.T. (1)
- 1.7 Reklame: Cardan Villard (1)
- 1.8 Reklame: 1934 Citroën (GB-Slough)(1)
- 1.9 Reklame: Citroën safety (1)
- 1.10 Reklame: Citroën GB, 1953

- 2.1 Verkehrshaus der Schweiz: Beschrieb Traction 7S des VH (D,2)
- 2.2 2 Berichte aus auto exclusiv über CTAC und Paris-Moscou-Paris
- 2.3 The Motor 1935: Beschreibung der GB-TA-Modelle (E,2)
- 2.4 Pneudrucke für Citroën-Modelle (ohne Michelin X) (1)
- 2.5 Bild der einzigen 22CV, die heute noch fährt (2x11CV-Front)(1)
- 2.6 Register of Roadsters and Coupés (E, TOC, 2)
- 2.7 Les Cabriolets Citroën (F, 2)
- 2.8 Bericht über die 2 Kinder-TA-Cabrios für das GB-Königshaus (S, B11, 1)
- 2.9 2 Spezialitäten: Décapotable und Marius Renard (S, B11, 1)
- 2.10 11CV Familiale A.E.A.T. Fourgon 1938/9 (E, TOC, 1)
- 2.11 11CV Légère Fourgon (S, B11, 1)
- 2.12 Les TA au gaz de ville (F, TU, 4)
- 2.13 Putting the best wheels foremost (GB-Test 11BL, 1947) (E, 5)
- 2.14 1954., La Grève des taxis, bebildert (F, TU, 3)
- 2.15 Verschiedene Spezial-TA's (S, B11, 2)
- 2.16 Tabelle zur Unterscheidung der französischen TA's nach Jahrgängen (F, 1)
- 2.17 Des couleurs qui ont fait couler beaucoup d'encre (Bericht über die Werksfarben) (F, 6)
- 2.18 Les commandes spéciales (Aufpreisliste 1938) (F, 2)
- 2.19 Comment les reconnaître? (Bebilderte Liste zur Unterscheidung der Jahrgänge 1950-1953) (F, CCS 34-57, 3)
- 2.20 Numéro de TA produites par Citroën Belgique (F, CBAC, 1)
- 2.21 Voiture AEL mit TA-Mechanik (E, TOC, 3)
- 2.22 15/6 Tractions (Unterscheidungsmerkmale) (E, TOC, 3)
- 2.23 The peoples queen (15/6 story) (E, 3)
- 2.24 Ask those who had one (Anektoten und Produktionszahlen 15/6) (E, 3)
- 2.25 A truly excellent motor car (GB-Test 1952, 15/6) (E,2)
- 2.26 Avantgarde (15/6 Story) (D, CVC, 6)
- 2.27 La 15/6H (Bericht und Test) (F, TU, 6)
- 2.28 2 Fotos vom Worblaufen-Cabriolet (S, B11, 1)
- 2.29 15/6 Cabriolet: Modell-Umbauanleitung für alle, die das 1:8 Modell von Heller schon geschafft haben, und immer noch nicht genug haben (F, CCF, 6)
- 2.30 Geschichte der Traction Avant (D, Markt 11/84, 9) sehr guter Bericht
- 2.31 Schweizer Traction Avant Cabriolet Karosserien (D, Markt, 2)
- 2.32 La 11 Diesel, vous connaissez? (F, 34-57, 1)
- 2.33.
- 2.34.

Unterhalt, Reparaturen und Restauration TRACTION AVANT

- 3.1 Solex Bi-Starter Vergaser (E, TOC, 4)
- 3.2 Überholung Ducellier Lichtmaschine (D, CVC, 3)
- 3.3 La dynamo des Tractions (F, CCF, 2)
- 3.4 Einstellung der Bremsen (F, 2)
- 3.5 Hydraulische Lockheed Bremsen 1953 (F, 2)
- 3.6 Referenznummern für Lockheed Bremsen für TA 7, 9, 11, 15, und 2CV, P45, PUD, (F, CCF, 1)
- 3.7 Kupplungsprobleme? (D, CVC, 1)
- 3.8 Beleuchtete Prismen an den Scheinwerfern (D, CVC, 1)
- 3.9 Tips zur Überholung der Lenkung (D, CVC, 2)
- 3.10 Tips zum Aus- und Einbau von Griffen und Schlössern (E, 2)
- 3.11 Aus- und Einbau der Frontscheibe, bebildert (E, 2)
- 3.12 Aufhängung richten, bebildert (E, 3)

EINLADUNG

zum
CTAC - FRÜHJAHRSTREFFEN der Region Ost
am Sonntag, den 17. Mai 1992

TREFFPUNKT

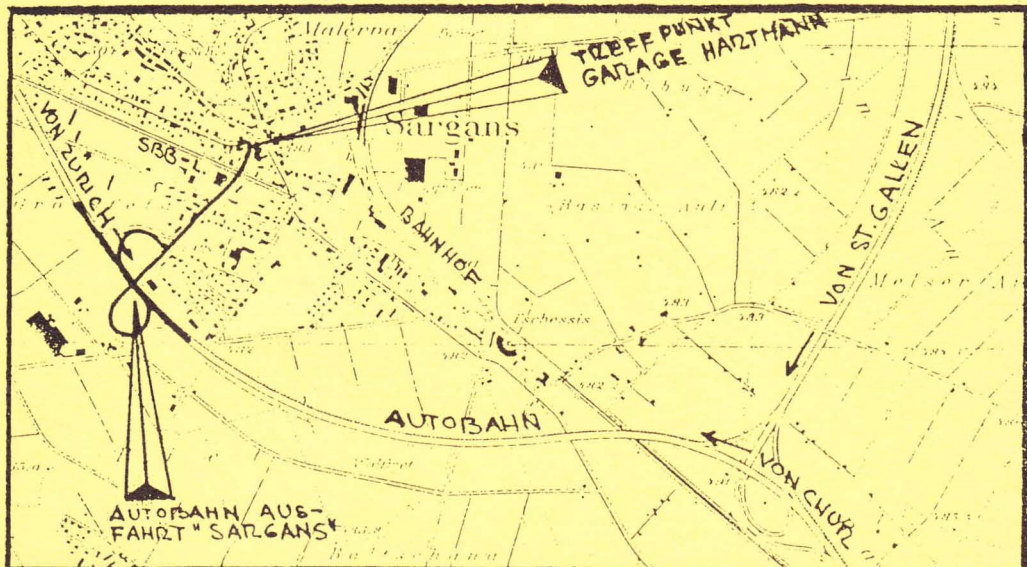


HARTMANN'S HISTORICUM

SARGANS

Zürcherstrasse 5, CH-7320 Sargans
Telefon 085-21442

SITUATIONSPLAN



PROGRAMM

- Treffpunkt: 10⁰⁰ bei Hartmanns Historicum in
7320 Sargans
- Museumsbesuch: 10⁰⁰ - 11⁰⁰ Besichtigung des kleinen
Museums mit ca. 15 Fahrzeugen mit
zeitgenössischem Zubehör
- Abfahrt: 11³⁰ Richtung Osten mit Halt in
A-Feldkirch
- Mittagessen: 12³⁰ auf Schloss Schattenburg
im Burgkeller
Essen à la carte
Empfehlung Schattenbergschnitzel
als berühmte Spezialität des Hauses
ca. ÖS 120.-- (ca. sfr. 15.--)
- Verdauungsphase: Minigolf, Heimatmuseum,
Altstadtbesuch, tumm Schnorre
- Bei Interesse: Besuch des Wildparks der Stadt Feldkirch
Achtung: Zufahrt sehr steil

Hinweise: Pass oder ID mitnehmen
Österreichische Schillinge
wechseln und mitnehmen
Anmeldeschluss: 8. Mai 1992

Bemerkung: Die 3 Teilnehmer mit der längsten
Anfahrt erhalten eine Überraschung

Anmeldung: Aladar Vladar
Velturrietstrasse 14
9475 Sevelen (SG)



A N M E L D U N G zum Frühjahrstreffen
der Region Ost am 17. Mai 1992

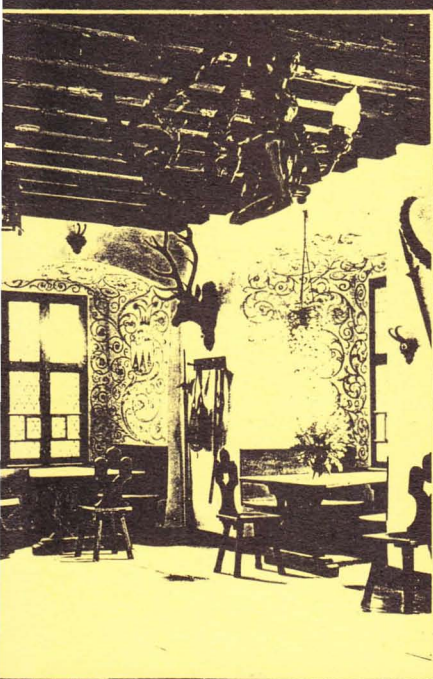
Ich melde Personen für das Treffen
am 17. Mai 1992 an.

Name / Vorname:

PLZ / Wohnort:

Telefon-Nr.: /

Fahrzeugschild-Nr. /



Hubertusstube

Schloß Schattenburg

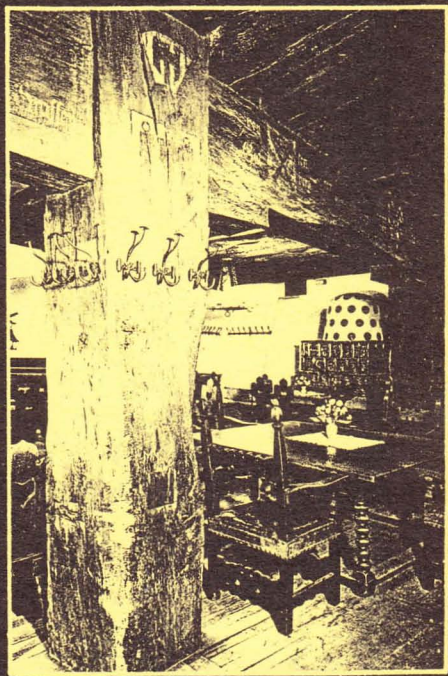
(aus dem 13. Jahrhundert)

Lebenswerte
alt eingerichtete
Räume

Schloßwirtschaft
mit
Ritter- und Hubertus-
Stube und Burg-Keller

Auf Ihren Besuch
freut sich Familie
Werner Tschann
Tel. 055 22 / 22 4 44

Montag - Ruhetag



Ritterstube

50

An

Aladar Vladar

Velturrietstrasse 14

9475 Sevelen (SG)

- 3.13. Abdichten verschiedener Teile, Türen richten (E, 2)
- 3.14. Auswechseln des Dachhimmels, bebildert (F, TU, 2)
- 3.15. Auswechseln des Dachhimmels (D, CVC, 1)
- 3.16. Einbau eines ID-Motors samt 4-Gang-Getriebe in eine TA (E, TOC, 3)
- 3.17. Novorex und Metallozink, Rostschutz (D, CVC, 1)
- 3.18. Austauschbare Teile TA-HY-ID (Teilenummern) (2)
- 3.19. Quer- und Längsschnitt 4-Zylinder-Motor TA, mit Plan zum Ersatz und Verbesserung des Wasserrohrs im Zylinderkopf (© KuGa) (10)
- 3.20. 11CV-Zahnstangenlenkung mit Schmiernippeln (© KuGa) (1)
- 3.21.
- 3.22.

Berichte über andere Citroën Autos

- 4.1. Les débuts de notre marque: 10HP Type A (F, CCF, 8)
- 4.2. Type A, 1919 was a very good year (E, 2)
- 4.3. La Type B2: Karosserievarianten und Reklamen (F, CCF, 10)
- 4.4. The Citroën B2: mit Restaurationsbericht B2 Cabriolet (E, 5)
- 4.5. Les usines Citroën: Beschreibung ca. 1929 (F, CETAC, 3)
- 4.6. Citroën autochenilles Kegresse (F, CCF, 3)
- 4.7. Citroën Type C, 5CV (F, CCF, 3)
- 4.8. Les Citroën C4 (D, Intraction, 3)
- 4.9. Les Jouets Citroën (E, TOC, 1)
- 4.10. Petite Rosalie de Record (F, CCF, 3)
- 4.11. La 2CV: Bericht über den Prototyp von 1939 (E, 2)
- 4.12. The 2CV: australischer Testbericht 1956 (E, 3)
- 4.13. DS19: Hans Herrmann testet (D, hobby?, 3)
- 4.14. DS, birth of a legend: Geschichte und Test 1956 (E, 8)
- 4.15. M35: Wankelprototyp (E, 4)
- 4.16. Die grossen Krisen der Autoriesen (D, ams 8/80, 7)
- 4.17. Alles über Citroën, Überblick (D, ams 22/80, 18)
- 4.18. Wie funktioniert die hydropneumatische Federung? (D, hobby?, 1)
- 4.19. Citroën D-Modelle: Tips für den Occasionenkauf (D, ams, 1)
- 4.20. Wohnwagentests, von D-Modellen gezogen (D, 5)
- 4.21. verschiedene Anzeigen für D-Modelle (10)
- 4.22. Test DS19 (D, Motor Rundschau 16/63, 2)
- 4.23. Test DS19 (D, ams 1963, 6)
- 4.24. Test DS21 Pallas (D, Motor Rundschau 22/65, 2)
- 4.25. 85'000 km mit ID19 Break (D, Motor Rundschau 14+15/67, 10)
- 4.26. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/67, 7)
- 4.27. Test SM (D, ams 1971, 8)
- 4.28. Test ID19 (D, Motor Rundschau 2/65, 3)
- 4.29. Citroën in Deutschland (D, Immo Mikloweit, 4)
- 4.30.
- 4.31.
- 4.32.
- 4.33.
- 4.34. Im Döschwo auf Formel-1 Kurs (D, Das Beste, 4)
- 4.35. Döschwo 2 PS-1 Philosophie (D, Gelbes Heft, 8)
- 4.36. Deuche (F, ?, 8)
- 4.37. 2CV, (D, TAM, 8)
- 4.38. XM: Pressemappe, gestiftet von Citroën (D)

Abkürzungen:

- D: deutsch
- F: französisch
- E: englisch
- S: schwedisch
- CCF: Citroën Club France
- 34-57: Citroën Club Suisse 34-57
- B11: Svenska B11 Klubben
- TOC: Traction Owner Club
- CBAC: Club Belge des Anciennes Citroën
- CVC: Citroën Veteranen Club
- TU: Traction Universelle
- Zahl: Anzahl Seiten des Berichts

BIBLIOTHEKS - VERZEICHNIS

C	1	René Bellu	Toutes les Citroën
C	2	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 1
C	3	Pierre Dumont	Quai de Javel, Quai André Citroën, Tome 2
C	4	Pierre Dumont	Toute l'histoire: Citroën
C	5	Fabien Sabatès	Les chevrons de la gloire
C	6	Jean Graton	Les grands Événements de Citroën
C	7	Hans-Otto Meyer-Spelbrink	Citroën Personenwagen
C	8	Jean-Pierre Dauliac	Les grandes marques: Citroën
C	9	R.+W. Jansen	Citroën op Javel
C	10	Jacques Wolgensinger	André Citroën
C	11	Takashi Hagino	What's DS?
R	1	Citroën	Dictionnaire de réparations: TA 4 cylindres
R	2	Citroën	Cataloge des pièces détachés: TA 7 et 11 CV
R	3	Citroën	Dictionnaire de réparations: voiture H
R	4	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1949
R	5	Citroën	Notice d'entretien 15/6 1954
R	6	Citroën	Notice d'entretien tous modèles 11 CV à moteur 11D
R	7	Citroën	Notice d'entretien TA 7 et 9 CV
R	8	Citroën	Dictionnaire de réparations: DS 19 1957
R	9	Citroën	Reparatur-Handbuch: TA 4-Zylinder deutsch
R	10	Citroën	Dictionnaire de réparations: carrosserie TA
R	11	Citroën	Dictionnaire de réparations: TA 15/6 1948
R	12	Bucheli	Reparatur-Anleitung 11/15CV
R	13	RTA	Citroën DS 19 1955-1962
R	14	Auto-Rétro	Pièces détachés et accessoires
V	1	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1983
V	2	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1984
V	3	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1985
V	4	Fabien Sabatès	Almanach du Citroëniste 1986
V	5	Étienne Christian	4. ICCCR Chartres 1978
V	6	Étienne Christian	5. ICCCR Breda 1981
V	7	Fabien Sabatès	6. ICCCR Knebworth, 1984
V	8	Kloos/Meyer-Spelbrink	7. ICCCR Loreley 1987
V	9	Div. Autoren	8. ICCCR Flevohof, 1989
V	10		9. ICCCR Herning (folgt)
V	11		
V	14	Weill/Chaigné	L'histoire des Jouets Citroën
V	15	Hans Müller	Die Tragödie André Citroën
V	16	Rob de la Rive Box	Historic Car Racing 1981
V	17	Fabien Sabatès	La Croisière Jaune
V	18	Coll. Auto Archives	Citroën, La Rosalie, 1932-1938
V	19	Rainer Simons	Geschichte der Automobile mit Frontantrieb
V	20	Citroën Deutschland	Kreativität im Automobilbau
V	21	RP Citroën Paris	2CV évolution technique
V	22	RP Citroën Paris	Ici commence l'aventure
V	23	RP Citroën Paris	Raid Afrique, 1973
T	1	Gilbert Deflez	Le Gang des Traction Avant
T	2	Borgé/Viasnoff	L'Album de la Traction
T	3	Citroën	50 Jahre Traction Avant
T	4	Brookland Books	Citroën Traction Avant 1934-1957
T	5	Auto Loisir	Tout sur la Traction
T	6	Olivier de Serres	Le Grand Livre de la Traction Avant
T	7	Fabien Sabatès	Les Fabuleuses Traction
T	8	Fabien Sabatès	Der klassische Citroën
T	9	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1934-1939
T	10	Coll. Auto Archives	Citroën Traction Avant, Vue par la Presse, 1945-1957
T	11	Daniel Puiboube	Les Traction Avant
T	12	Borgé/Viasnoff	La Traction Avant - un roman d'amour
T	13	Auto Exclusiv	Bericht über Paris-Moscou-Paris 1984
T	14	Das gelbe Heft	Bericht über Traction (des CTAC)
T	15	Olivier de Serres	Toute l'histoire: Traction Avant
T	16	J. Lapeyrière	La 15/6 Citroën

Inserate und Kleinanzeigen

Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder **gratis**. Macht davon Gebrauch, wenn Ihr etwas im Zusammenhang mit Autos anzubieten habt. Vielleicht kann ein Anderer es gebrauchen.

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns, sowie private Inserate (nicht im Zusammenhang mit Autos) kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.--. Eine Seite Fr 80.--, $\frac{1}{2}$ Seite Fr 40.--.

Gewerbliche Inserate, die nicht Tractions oder ältere Citroëns betreffen, kosten Fr 350.-- pro Seite. Dauerinserenten erhalten Rabatt.

Der Rechnungsbetrag ist im Voraus zu begleichen.

Inserate und Kleinanzeigen bitte schriftlich an die Redaktion, Adresse siehe zweite Umschlagseite.

Erhältlich bei der CTAC-Clubartikel-Verwalterin:

Patty Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

- Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6 cm, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Universaltassen, weiss mit Clubemblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubemblem, Stück Fr 1.50 plus Versand
- Traction Avant zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot, Stück Fr 3.-- plus Versand
- Plaketten vom internationalen Treffen in Winterthur 1986, Stück Fr 15.-- plus Versand
- diverse Schlüsselanhänger aus Metall in Reliefguss mit verschiedenen Citroën-Motiven (Traction Avant, 2CV, DS, SM etc.) Fr 10.-- plus Versand
- Plakat vom Treffen in Zofingen 1981 (A3 Format), Stück Fr 1.-- plus Versand
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Erhältlich bei:

Daniel Eberli, Im Chellhof, 8463 Benken

- alle bisher erschienen Clubhefte (Preise bitte direkt anfragen)
- Uhren in Form des Traction-Kühlergrills als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaqué
Preise zwischen Fr 185.-- und Fr 265.-- inclusive Versand in der Schweiz

Erhältlich bei:

André Baumann, Emmentalstr. 32, 3414 Oberburg

- Pullover, T-Shirts, Sweat Shirts und Trainer mit aufgedrucktem Club-Emblem
Bitte Bestellformular verlangen

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst



CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen
für 7 / 11 / 15 / CV

Pignon und Tellerad

Achsschenkel

neue Synchronkörper Innenteil im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen
7 / 11 CV

Blechteile:
Böden, Kotflüglecken, Schweller

Vorderachsen
für 11B und 11BL

Austausch Motoren und Getriebe
für 11 CV

Chromteile

Gummitteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume nachgefertigt
komplett mit Relais

Beleuchtungsteile

elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

grosses Ersatzteillager

Restauration ganzer Tractions

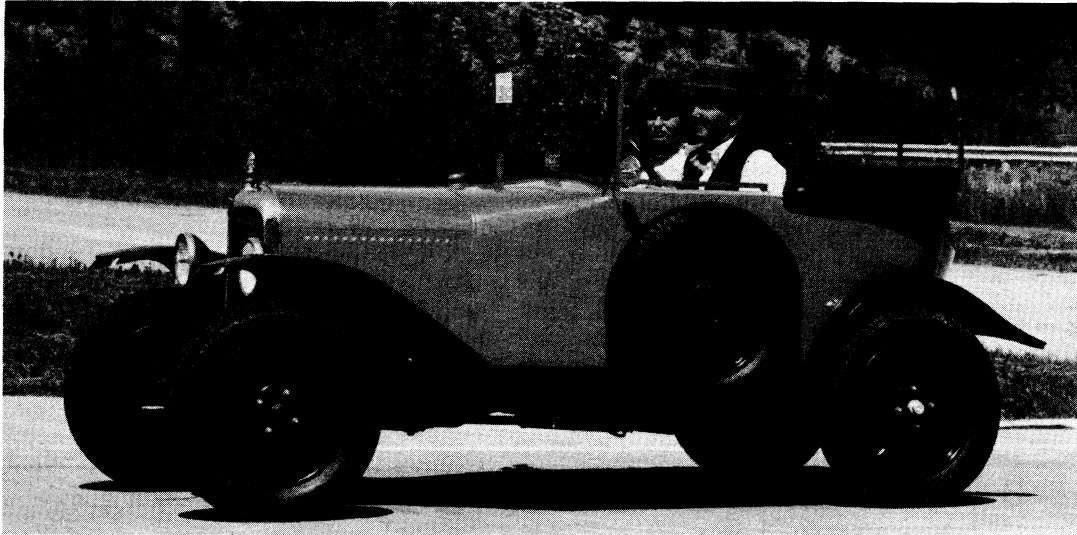


Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten
Garage: 8867 Niederurnen

Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16



Der CTAC gratuliert:



Wir heiraten

Susi Loetscher

Peter Weber

am 9. Mai 1992 um 14.30 Uhr
in der Galluskapelle Oberstammheim.

Wir feiern im:
Rest. Kreuzstrasse
8457 Humlikon

Unser Heim:
Heunfornerstr. 172
8475 Ossingen

**Gerne moechte der CTAC Susi und Peter mit einem Spalier zur Hochzeit ueberraschen:
Falls Ihr am 9. Mai irgendwie Zeit fuer unser Vorstandsmitglied, seine (zukuenftige) Ehefrau
und ihren schoenen Citroen C2 von 1921 eruebrigen koennt, so meldet Euch bitte bei:
Daniel und Agi Eberli, Telefon: 052 / 43 25 17
moeglichst bald, und moeglichst zahlreich!!!!!!**

Zusammenschluss der Automobil-Veteranen-Clubs*

An der Mitgliederversammlung des SMVC vom 24. Februar 1990 wurde mit grossem Mehr beschlossen, dass der SMVC dem Dachverband nicht beitreten solle.

Die Gründe für diesen negativen Entscheid waren vor allem formeller Art. Einerseits befürwortete man ein geschlossenes Auftreten der interessierten Kreise. Andererseits aber konnte sich der SMVC mit der Art und Weise, wie der Dachverband seit seiner Gründung handelte und mit dem Ton, mit dem er mit den Behörden verkehrte und in dem er seine Stellungnahmen in Zeitungsartikeln und Briefen abfasste, nicht einverstanden erklären. Im weiteren wurde festgestellt, dass der Dachverband zur Hauptsache Markenclubs vertrete, deren Interessen sich mit den Interessen der eigentlichen Veteranenclubs nicht immer vereinbaren lassen. Die gleiche Mitgliederversammlung erteilte dem Vorstand den Auftrag, Massnahmen zu einem Zusammenschluss und gemeinsamen Vorgehen der eigentlichen Veteranenclubs zu ergreifen. Diesem Auftrag ist unser Vorstand nachgekommen. Unser Präsident hat die Initiative ergriffen und mit den Präsidenten des VCCSR, des OCB, des OCI, des OCO und der GHS (Sektion des SMVC) Vorbesprechungen über das weitere Vorgehen geführt.

Alle von Ruedi Wenger kontaktierten Clubs begrüsst die Idee. Alle waren dafür, dass die Veteranenclubs gegenüber den Behörden und Amtsstellen gemeinsam mit einer eigenen Organisation auftreten, im übrigen aber ihre Selbständigkeit als Club bewahren sollten. Befürwortet wurde der Zusammenschluss und das gemeinsame Auftreten der Veteranenclubs auch deshalb, weil gerade in letzter Zeit auf politischer Ebene (Bund und Kantone) Dinge in die Wege geleitet wurden, die unsere Clubs und unser Hobby in ganz besonderem Masse betreffen.

Um gemeinsam auftreten zu können, benötigt man eine rechtliche Struktur. Deshalb wurde anlässlich des Oldtimer- und Teilemarktes (die Veteranenclubs waren dort bereits mit einem gemeinsamen Informationsstand vertreten) am 1. Juni dieses Jahres die «Fédération Suisse des Véhicules Anciens», abgekürzt FSVA, gegründet.

Juristisch gesehen ist die FSVA ein Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB. Wichtig ist noch zu erwähnen, dass die Gründung der FSVA unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Mitglieder der einzelnen Clubs an den betreffenden Mitglieder- oder Generalversammlungen erfolgte.

Ziel der FSVA ist es:

- Für die Erhaltung und Benützung historischer Motorfahrzeuge in ihrem Originalzustand in der Schweiz einzutreten.
- Die Kontakte zwischen den Veteranenclubs in der Schweiz zu pflegen.
- Das Interesse an der Erhaltung unserer Fahrzeuge als Erzeugnisse von grosser kultureller Bedeutung (Industriearchäologie) zu wecken.
- Dafür einzutreten, dass unsere Veteranenfahrzeuge auch im Einsatz auf der Strasse verwendet werden können.

Die FSVA ermöglicht es nun, dass wir als Veteranenclubs nach aussen unsere Interessen gemeinsam wahren können. Wir können auf nationaler und kantonaler Ebene gemeinsam auftreten.

Der Vorstand der FSVA setzt sich aus den Präsidenten der Veteranenclubs zusammen. Einer der Club-Präsidenten übernimmt jeweils für ein Jahr den Vorsitz, d.h., er koordiniert das Vorgehen und vertritt die Fédération nach aussen.

In der Praxis funktioniert dies folgendermassen:

- Wenn irgendwo in der Schweiz ein uns Veteranenclubs tangierendes Problem auftaucht, wird dies dem zur Zeit amtierenden FSVA-Präsidenten gemeldet.

Sitzung ein, an der die gemeinsame
Stellungnahme und das weitere Vorgehen erarbeitet wird.

- Der amtierende Präsident leitet dann die gemeinsam erarbeitete Stellungnahme gemäss den Beschlüssen an dieser Sitzung der Veteranenclub-Präsidenten weiter.

Für das erste Jahr wurde der uns allseits bekannte und geschätzte Ernest Schmid, Gründer und Ehrenpräsident des Vétéran Car Club Suisse Romand, zum Vorsitzenden der FSVA gewählt. Er ist sicher die geeignete Person, um mit der nötigen Sachkenntnis und auch mit dem notwendigen Taktgefühl und diplomatischen

Sie sehen, liebe SMVC-Kameradinnen und -Kameraden, unser Vorstand hat entsprechend dem ihm erteilten Auftrag gehandelt. Es ist eine gute Lösung gefunden worden, vor allem eine Lösung, die es erlaubt, rasch und unseren Zielen und Gepflogenheiten entsprechend zu handeln.

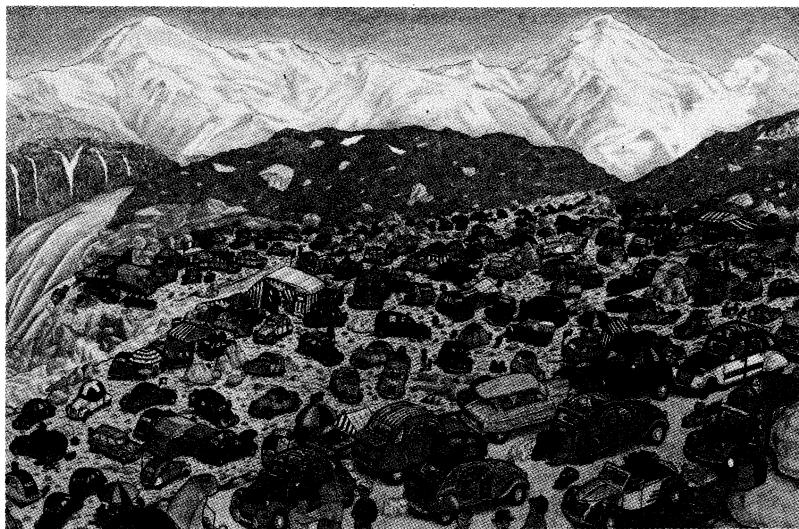
Wir werden Sie über die Tätigkeit der FSVA laufend orientieren. An der kommenden Mitgliederversammlung werden wir dann Gelegenheit haben, uns zu äussern und der Gründung der Fédération mit unserem Ja formell zuzustimmen.

Hans Koch und Jakob Möсли

Tractions in Saigon 1991



Impressionen





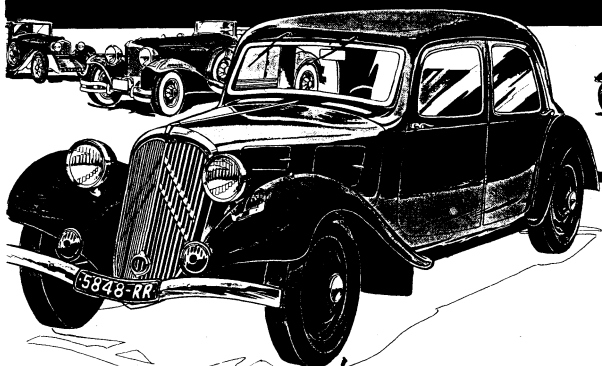
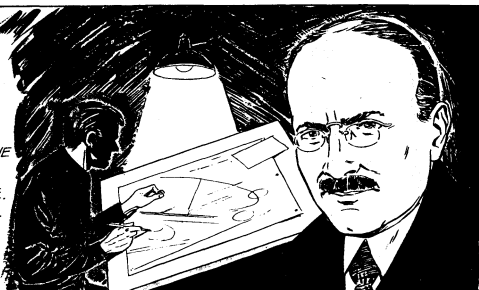
Wie sag' ich's meinen Kunden?

Mit einer farbigen Werbekarte. Von COLOR-PRINT.

La Traction en Bande dessinée

la "7" et la "11"

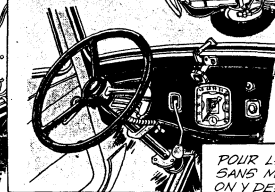
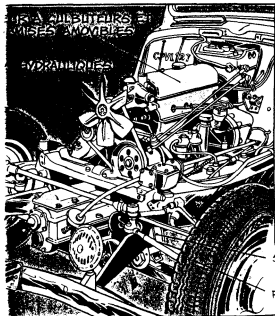
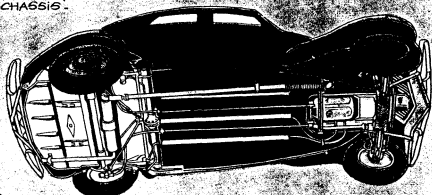
DEPUIS LA CRISE AMÉRICAINE DE 1929, L'INDUSTRIE TOMOBILE FRANÇAISE N'EST PAS FLORISSANTE. UR RELANCER LES VENTES, ANDRÉ CITROËN NE VOIT QU'À UN REMÈDE, LA NOUVEAUTÉ. UR RÉALISER SON PROJET, LA CONSTRUCTION D'UNE TTE VOITURE À TRACTION AVANT, LE PATRON JAVIEL S'ADJOINT EN MARS 1933, UN JEUNE GÉNÉRIUR PLEIN D'AUDACE, ANDRÉ LEFEBVRE. AI 1934, 15 ANS APRÈS LE LANCÈMENT DU 'PE A, LA NOUVELLE ÉCLATE COMME UNE OMBRE, CITROËN ANNONCE LA SORTIE 'UNE VOITURE QUI N'A ABSOLUÈMENT RIEN E COMMUN AVEC AUCUN MODÈLE ENSTANT.



ANDRÉ LEFEBVRE VENAIT DE RÉALISER EN UN TEMPS RECORD L'EXTRAORDINAIRE "7" QUI SERA VENDUE UN PEU MOINS CHÈRE QUE LA "8" ROSALIE - 17.700 F. L'INCOMPARABLE "TRACTION" ÉTAIT NÉE ET ALLAIT REVOLUTIONNER LE MONDE AUTOMOBILE. POURTANT LA TRACTION N'ÉTAIT PAS UNE INNOVATION, UTILISÉE DEPUIS 1900 PAR L'ATIL, ELLE AVAIT FAIT PAR LA SUITE D'AUTRES ADEPTES EN FRANCE, EN ALLEMAGNE, EN ANGLETERRE ET AUX U.S.A.

1861 LE GÈNE DE LA "7" N'ÉTAIT PAS ÉSENTIELLEMENT DU À SES ROUES ANT MOTRICES, MAIS PLUTÔT À RÉUNIR UR LA PREMIÈRE FOIS DANS LE MONDE 'DE SURCROÏT POUR UNE VOITURE DE 'RIE UN ENSEMBLE DE CARACTÉRISQUES DONT CHAQUEUNE D'ELLE EUT ÉTÉ 'IFFISANTE POUR "CLASSER" UN MODÈLE.

CARROSSERIE-COQUE SOUS CHASSIS.



COLONNE DE DIRECTION EN 2 PARTIES ARTICULÉES SUR UN CARDAN (QUI SERAIT TRÈS APPRÉCIÉE AUJOURD'HUI, MAIS QUI FUT PAR LA SUITE REMPLACÉE PAR UNE DIRECTION À CRÉMAILLÈRE.

POUR LA PREMIÈRE FOIS AÜSSI, UNE VOITURE SANS MARCHÉPIED. ON N'Y MONTAIT PLUS, ON Y DESCENDAIT ET L'INTÉRIEUR N'ÉTAIT PLUS ENCOMBRÉ PAR LE TUNNEL DE TRANSMISSION OU LES LEVIERS DE COMMANDES DES FREINS ET DE BOÏTE DE VITESSES.

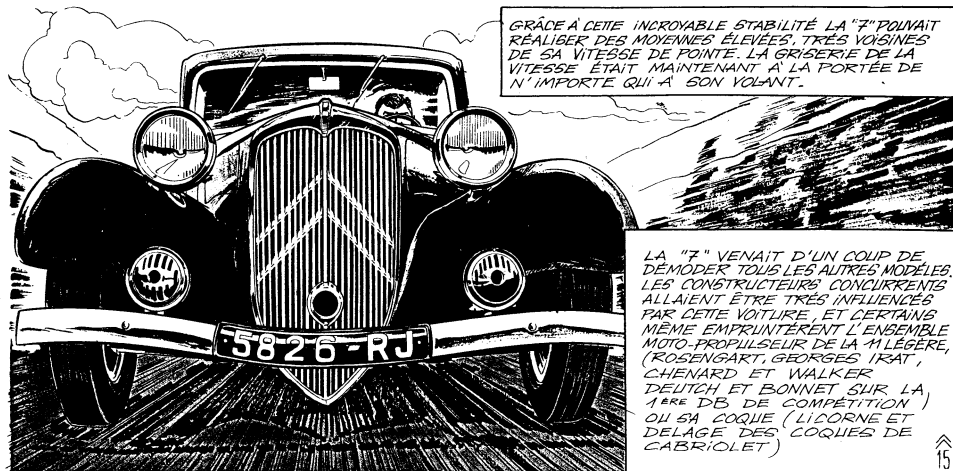
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION
ROUES AVANT INDÉPENDANTES

la "7" et la "11"

DÈS SA SORTIE, LA "7" (ON NE
DISAIT PAS ENCORE LA "TRACTION")
A CONNU UN IMMENSE SUCCÈS.



LES ESSAIS ÉGALEMENT ALLAIENT BON TRAIN À LA
GRANDE JOIE DES VENDEURS QUI PROFITAIENT DE
L'AMUSANTE TENUE DE ROUTE DE CETTE VOITURE ET
QUI PAR DE BRUQUES COUPS DE VOLANT, ZIGZAGUAIENT
ET MONTAIENT SUR LES BAS CÔTÉS DE LA ROUTE,
FREINAJENT BRUTALEMENT EN PLEINE VITESSE
SANS TENIR LE VOLANT.

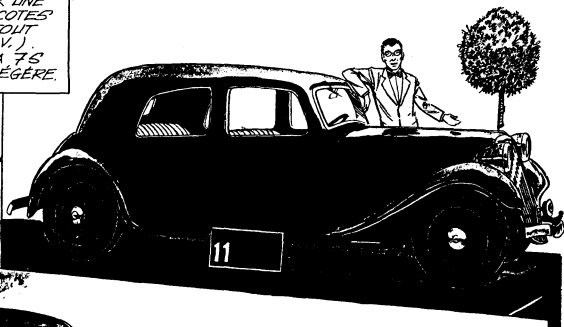
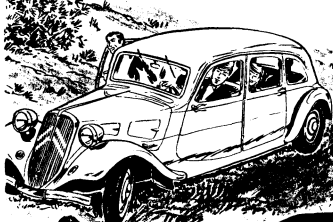


GRÂCE À CETTE INCROYABLE STABILITÉ LA "7" POUVAIT
RÉALISER DES MOYENNES ÉLEVÉES, TRÈS VOISINES
DE SA VITESSE DE POINTE. LA GRISERIE DE LA
VITESSE ÉTAIT MAINTENANT À LA PORTÉE DE
N'IMPORTE QUI À SON VOLANT.

LA "7" VENAIT D'UN COUP DE
DEMODER TOUS LES AUTRES MODÈLES.
LES CONSTRUCTEURS CONCURRENTS
ALLAIENT ÊTRE TRÈS INFLUENCÉS
PAR CETTE VOITURE, ET CERTAINS
MÊME EMPLOYERAIENT L'ENSEMBLE
MOTO-PROPULSEUR DE LA "7" LÉGÈRE,
(ROSENGART, GEORGES IRAT,
CHENARD ET WALKER
DELUCH ET BONNET SUR LA
1ÈRE DB DE COMPÉTITION)
OU SA COQUE (LICORNE ET
DELAGE DES COQUES DE
CABRIOLET)

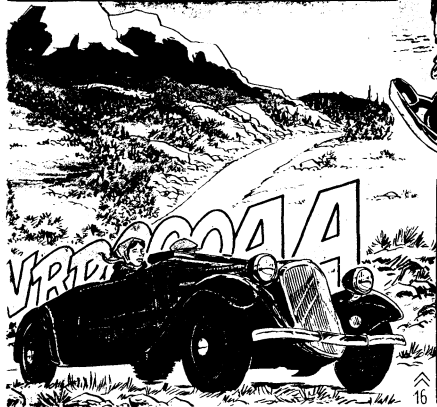
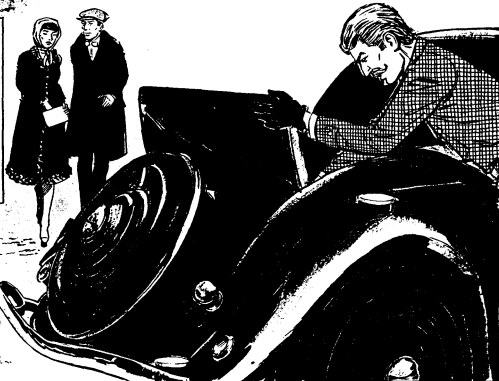
SEULE LA "7" FUT UNE 7 CV FISCAUX, LA 7 B, QUI LUI SUCCÉDÉRA RAPIDEMENT ÉTAIT UNE 9 CV A MOTEUR CARRÉ, ET BIENTÔT APPARURENT LES 7 S OU 7 SPORT DE 11 CV.

MOIS APRÈS LA SORTIE DE LA 7A AU SALON 34, CITROËN PRÉSENTE LA 11 CV SUR LIGNE DE 7 ALLONGÉE ET ELARGIE ET LES COTES D'OTEUR DE LA 7 FURENT CHANGÉES TOUT INVERTEMENT LA MEME PUISSANCE (9 CV.) VERSION FUT DESIGNÉE PAR 7 C, LA 7 S SON APPELLATION DÉFINITIVE DE 11 LÉGERE.



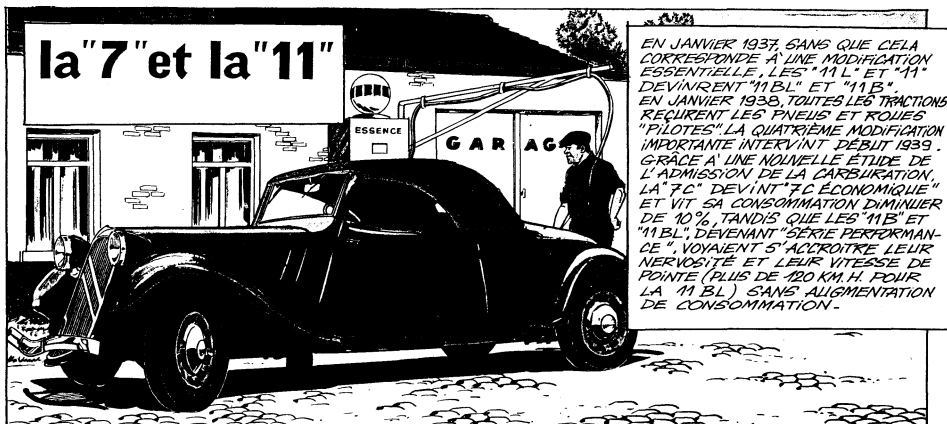
LES PREMIÈRES 7 (A ET B) NE FURENT FABRIQUÉES QU'EN BERLINE, LES 7 S ET 7 C ET 11 LÉGERES EN 3 VERSIONS, BERLINE, CABRIOLET ET FAUX CABRIOLET, ET LA "11" EN 6 VERSIONS, BERLINE, FAUX CABRIOLET, FAMILIALE, COUPE DE VILLE ET COUPE LONG (BERLINES TRAITÉES PLUS LUXUEUSEMENT). LES FAUX CABRIOLETS FURENT SUPPRIMÉS EN 1938 ET, PEU AVANT LA DERNIÈRE GUERRE, LA FAMILIALE PRIT LE NOM DE LIMOUSINE (2 VERSIONS, 6 PLACES ET 9 PLACES, QUI DEVIENNENT PAR LA SUITE 5 PLACES ET 8 PLACES)

1934 À 1935 LA TRACTION SUBIT QUELQUES "RETOUCHES" DONT LES PLUS VISIBLES SONT LES VOILETS DE CAPOT QUI EURENT SENS D'OUVERTURE INVERSE, LE COFFRE, JUSQU'À LÀ, N'ÉTAIT ACCESSIBLE QUE DE DERRIÈRE, S'OUVRIIT PAR L'ARRIÈRE, ET DE MAINTENANT, LA PLAQUE DE POLICE FUT DÉPLACÉE ENVERS L'AILE GAUCHE, LA CALANDRE PEINTE AU LIEU D'ÊTRE CHROMÉE ET LES RONDS FURENT RAPPORTÉS AU DESSUS DE RILLE AU LIEU D'ÊTRE ENCASTRÉS.



LA PREMIÈRE MODIFICATION IMPORTANTE FUT L'ADOPTION POUR LA PREMIÈRE FOIS AU MONDE D'UN TOIT ENTIÈREMENT EN ACIER SOLIDE SUR L'ENSEMBLE DE LA COQUE. AUTRE TRANSFORMATION IMPORTANTE, EN DÉCEMBRE 1934 L'ESSIEU ARRIÈRE FUT REMPLACÉ PAR UNE TRAVERSE TUBULAIRE ALORS QUE L'ESSIEU AVANT TUBULAIRE ÉTAIT REMPLACÉ PAR L'ESSIEU "ORNICIFORME" EN AVRIL 1935. LA TROISIÈME FUT L'ADOPTION DE LA DIRECTION À CRÉMAILLÈRE EN MAI 1936, CETTE MODIFICATION COINCIDE AVEC LE DÉPLACEMENT DU CADRAN DU TABLEAU DE BORD AU DESSUS DE LA COLONNE DE DIRECTION.

la "7" et la "11"

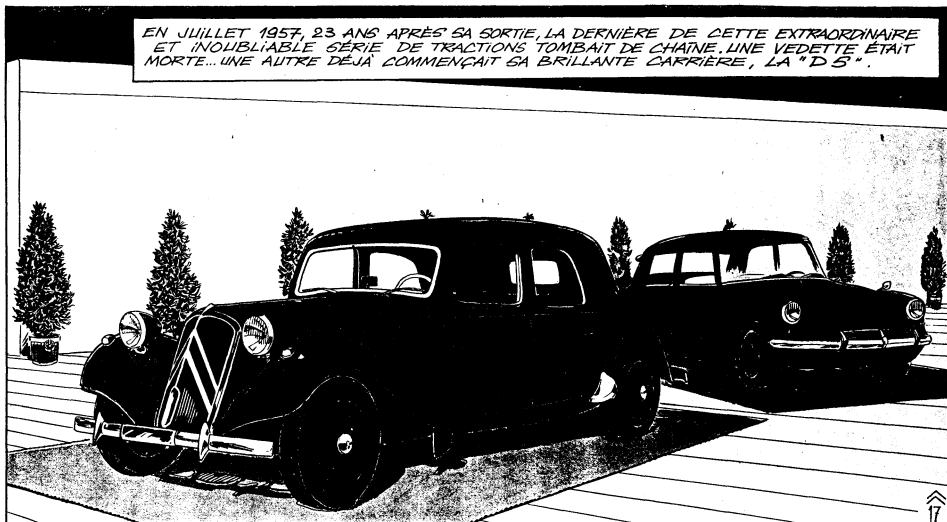


EN JANVIER 1937, SANS QUE CELA CORRESPONDE À UNE MODIFICATION ESSENTIELLE, LES "11 L" ET "11" DEVINERENT "11 BL" ET "11 B". EN JANVIER 1938, TOUTES LES TRACIONS REÇURENT LES PNEUS ET ROUES "PILOTES" LA QUATRIÈME MODIFICATION IMPORTANTE INTERVIANT DÉBUT 1939. GRÂCE À UNE NOUVELLE ÉTUDE DE L'ADMISSION DE LA CARBURATION, LA "7 C" DEVINT "7 C ÉCONOMIQUE" ET VIT SA CONSOMMATION DIMINUER DE 10%, TANDIS QUE LES "11 B" ET "11 BL", DEVENANT "SÉRIE PERFORMANTE", VOYAIENT S'ACCROÎTRE LEUR NERVOUSITÉ ET LEUR VITESSE DE POINTE (PLUS DE 120 KM. H. POUR LA "11 BL") SANS AUGMENTATION DE CONSOMMATION.

AU SALON DE 1946 LA "TRACTION" RÉAPPARUT, LA PRODUCTION DES CABRIOLETS ÉTAIT SUSPENDUE ET CELLE DE LA FAMILIALE NE DEVAIT REPRIENDERE QU'EN 1953. ENTRE TEMPS, LA TRACTION AVAIT SUBI QUELQUES MODIFICATIONS, ROUES À VOILE PLEIN, CAROT À CREVÉS, BAGUETTE DE CEINTURE DE CUISSE, SABOTS D'AILLE, NOUVEAUX CHEVRONS, NOUVEAU TABLEAU DE BORD, SIÈGES "PULLMAN" ESSUIE-GLACES DÉCALÉS EN BAS DE PARE-GLACE, CLIGNOTANTS ET MALLE ARRIÈRE. EN 1955, LA TRACTION DEVINT "11 D" APRÈS QUELQUES MODIFICATIONS APPORTÉES SUR LE MOTEUR "PERFO".

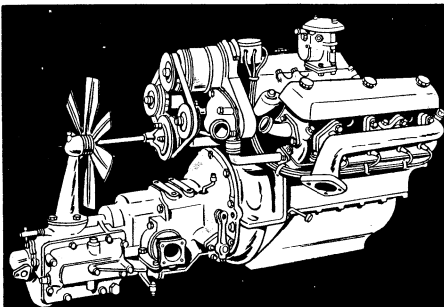
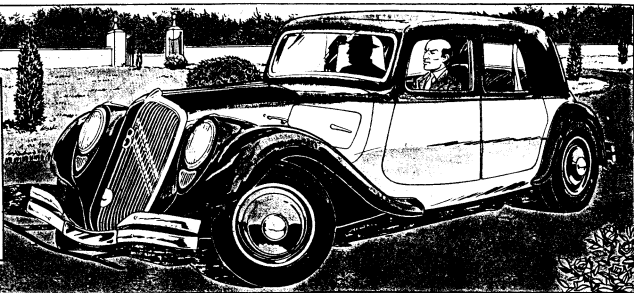


EN JUILLET 1957, 23 ANS APRÈS SA SORTIE, LA DERNIÈRE DE CETTE EXTRAORDINAIRE ET INOUBLIABLE SÉRIE DE TRACIONS TOMBAIT DE CHAÎNE. UNE VEDETTE ÉTAIT MORTE... UNE AUTRE DÉJÀ COMMENÇAIT SA BRILLANTE CARRIÈRE, LA "D 5".

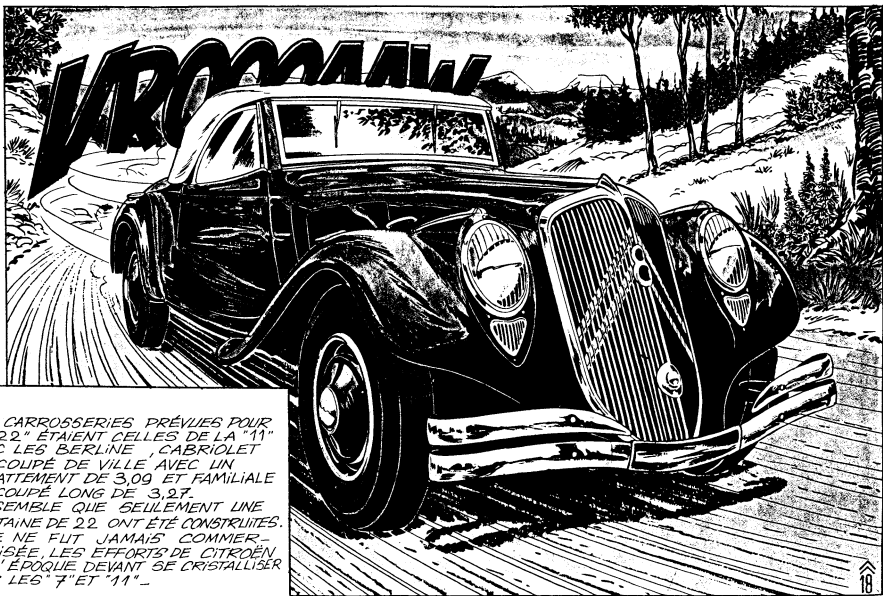


la "22"

CONNUE AUJOURD'HUI QUE DES SEULS INITIÉS, LA "22" ÉTAIT AVEC LA "11" LA SURPRISE RÉSERVÉE AUX VISITEURS DU SALON 1934. UN CABRIOLET ET UNE BERLINE ÉTAIENT EXPOSÉS SUR LE STAND CITROËN ET LA PUBLICITÉ PRESSE DE L'ÉPOQUE PRÉSENTAIT EN MÊME TEMPS LES 3 "TRACTION AVANT" 7 - 11 ET 22.



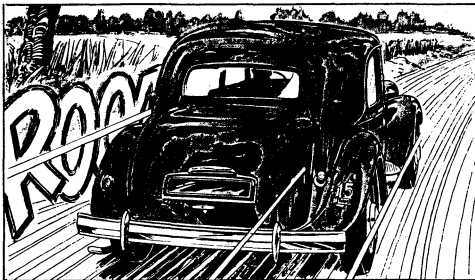
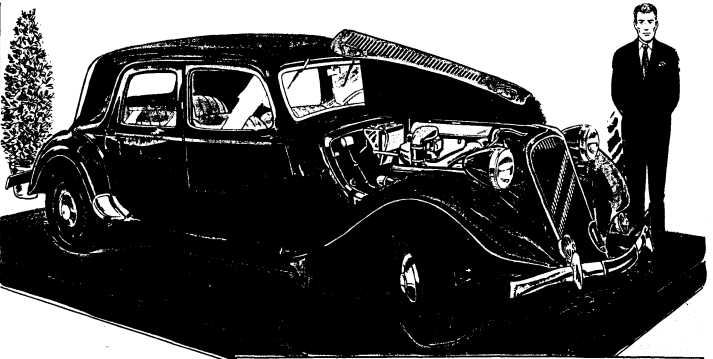
LA PRINCIPALE CARACTÉRISTIQUE DE LA "22" COMPARATIVEMENT À SES SŒURS "7" ET "11" ÉTAIT SON MOTEUR V8 D'UNE CYLINDRÉE DE 3822 cm³, DE MÊME CÔTES QUE LA "11" (78 X 100). C'ÉTAIT LA PREMIÈRE VOITURE À MOTEUR V8 À ROUES AVANT MOTRICES ET LE MOTEUR ÉTAIT ÉGALEMENT LE PREMIER V8 À CULBUTEURS DESTINÉ À ÉQUIPER UNE VOITURE DE SÉRIE. SA PUISSANCE RÉELLE ANNONCÉE ÉTAIT DE 100 CV, ET SA VITESSE DE POINTE DE 140 CHRONO. INTÉRIEUREMENT PLUS SOIGNÉE, LA PRÉSENTATION EXTÉRIÈURE DE LA "22" DIFFÉRENCIAIT DE CELLE DE LA "11" PAR UN CAPOT PLUS LONG, AVEC UN SEUL VOLET DE CHAQUE CÔTÉ, DES PARE-CHOC DOUBLES, UNE BAGUETTE DE CAISSE, DES PHARES ENCASTRÉS, LE MONOGRAMME C SUR LA CALANDRE.



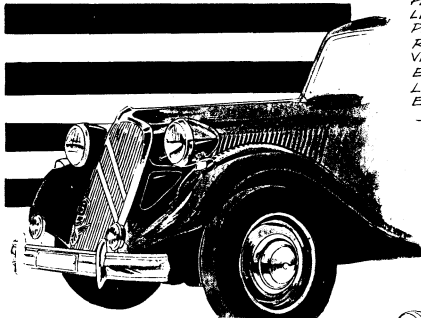
LES CARROSSERIES PRÉVUES POUR LA "22" ÉTAIENT CELLES DE LA "11" AVEC LES BERLINE, CABRIOLET ET COUPÉ DE VILLE AVEC UN EMPATTEMENT DE 3,09 ET FAMILIALE ET COUPÉ LONG DE 3,27. IL SEMBLE QUE SEULEMENT UNE VINGTAINÉ DE 22 ONT ÉTÉ CONSTRUITES. ELLE NE FUT JAMAIS COMMERCIALISÉE, LES EFFORTS DE CITROËN À L'ÉPOQUE DEVANT SE CRISTALLISER SUR LES "7" ET "11".



LA 15 FUT LANCÉE COURANT 1939. SUR UNE COQUE DE 11 QUELQUE PEU MODIFIÉE ÉTAIT MONTÉ UN GROUPE DE 6 CYLINDRES (78 X 100) DE 2885 CM³ D'UNE PUISSANCE RÉELLE DE 77 CV ALIMENTÉ PAR UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS. ELLE SE DIFFÉRENCIAIT DE LA "11" PAR LE MONTAGE SUR LES ARBRES DE ROUES DE JOINTS "BIBAX" DESTINÉS À AMORTIR LES RÉACTIONS DE TRANSMISSION ET UNE NOUVELLE BOÎTE D'UNE CONCEPTION À 3 ARBRES SUPERPOSÉS.

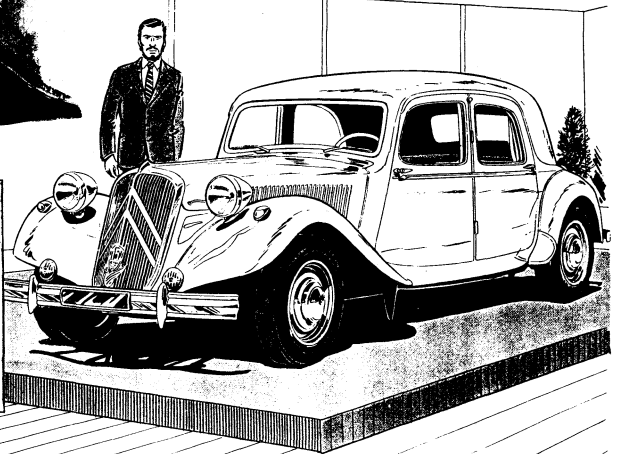


LA "15" REÇUT À SA SORTIE UN ACCUEIL TRÈS FAVORABLE. AVEC SES 150 CH/HRM ELLE POUVAIT TENIR LE 100 DE MOYENNE SUR DE LONGS PARCOURS, GRÂCE SURTOUT À SON EXTRAORDINAIRE STABILITÉ, C'ÉTAIT À L'ÉPOQUE SANS CONTESTE LA "REINE DE LA ROUTE". ELLE NE FUT COMMERCIALISÉE QU'EN BERLINE ET FAMILIALE À L'EXCEPTION DE TRÈS RARES CABRIOLETS. REPRISÉS EN FABRICATION APRÈS LA GUERRE, ELLE ÉTAIT DOTÉE EN 1947 D'UNE NOUVELLE BOÎTE DE VITESSES. LE SENS DE ROTATION DE L'EMBRAYAGE DU MOTEUR, JUSQU'À LA GAUCHE, FUT INVERSÉ POUR ADOPTER CELUI DE L'ENSEMBLE DES AUTRES GROUPES PROPULSEURS. ELLE PRIT ALORS LA DÉNOMINATION DE "15 D" (POUR DROITE), ALORS QUE L'ANCIENNE SÉRIE ÉTAIT APPELÉE G.



PEU APRÈS SA REMISE EN FABRICATION LA "15" REÇUT LES ROUES À VOLLE PLEIN AVEC PETITS ENJOLIVEURS, PUIS DES ROUES À GROS ENJOLIVEURS, ET DES PARE-CHOCS RECTILIGNES. PAR LA SUITE DES VOILETS D'AÉRATION VINRÉNT SE RAJOUTER DE PART ET D'AUTRE DE LA CALANDRE. EN MÊME TEMPS QUE LA "11", LA "15" DEVAIT RECEVOIR LES MÊMES MODIFICATIONS INTÉRIEURES ET EXTÉRIEURES.

EN 1953, LA FAMILIALE RÉAPPARUT. EN 1954, LA "15" DEVIENT "15 H" AVEC L'ADOPTION DE LA SUSPENSION ARRIÈRE HYDROPNEUMATIQUE PRÉFIGURANT CELLE DE LA D.S. LA "15H" NE FUT CONSTRUITE QUE SOUS LA FORME DE BERLINE, LA FAMILIALE CONSERVANT L'ANCIENNE SUSPENSION. DE 1946 À 1955 LA "15" FUT LA VOITURE OFFICIELLE DE L'ÉLYSÉE ET DU GOUVERNEMENT. SA PRODUCTION CESSA AU MILIEU DE 1955.



Après "LA MÉMOIRE DU TERROIR"

de François CHOMEL

et "TRANCHES DE VIE LOCALE EN IMAGES"

d'André BROUTECHOUX

LES CARNETS DE LA VANAUDE vous proposent :

Y'A-T-IL UNE 22 DANS LA GRANGE

de SERGE BONIJOLY

Ce n'est pas encore le N° 22 des Carnets de la Vanaude. Patience, patience... "Y a-t-il une 22 dans la grange ?" de Serge Bonijoly (alias Babu) apportera une note d'humour, pétillante à souhait, à notre série.

En 1934, la Société André Citroën construisit, peu de temps après la sortie de la célèbre traction, et bien avant la 15, plusieurs prototypes d'une fabuleuse voiture, la 22.

Tous les prototypes furent finalement détruits (tous ?), et la voiture, jugée trop dangereuse, ne sera jamais construite en série...

22, V'LA BABU !

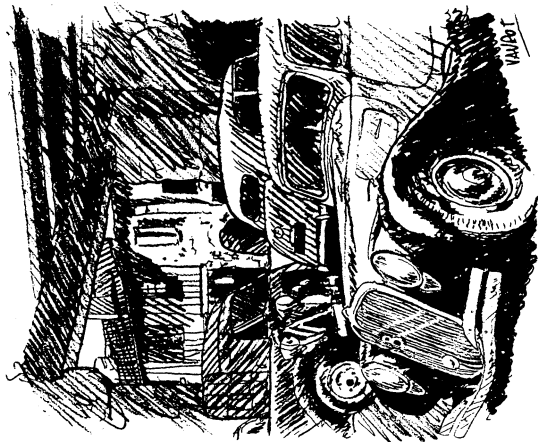
Dans un décor picaresque et coloré, deux demi-frères vont s'aventurer sur la piste d'un de ces cabriolets de rêve qui sommeille, peut-être, bien caché dans une grange ardéchoise...

Si c'est d'abord et avant tout sa passion pour les voitures anciennes et singulièrement pour cette "22", voiture phénix par excellence, objet de tant de convoitises, qui a conduit Serge à imaginer cette palpitante et désopilante aventure, notre auteur a également bénéficié d'une autre source d'inspiration non négligeable : son propre cadre de vie.

Notre village reste ainsi le dénominateur commun des Carnets de la Vanaude.

Y'A-T-IL UNE 22 DANS LA GRANGE

SERGE BONIJOLY



LES CARNETS DE LA VANAUDE

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtsstag / /

Gültig ab:

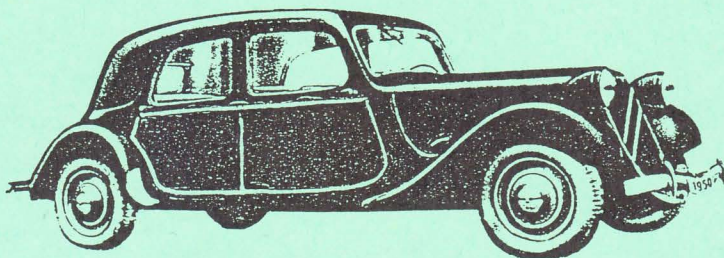
Vorname Partner.....

Adresse

Tel (P):..... /

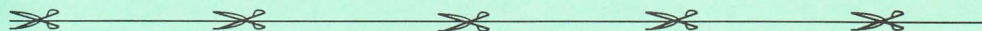
Tel (G): /

Senden an: Robert Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/43 25 17

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC.

Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name

Vorname Partner

Adresse

Tel (P): /

Vorname

Geburtsstag / /

PLZ/Ort

Tel (G): /


AZB

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

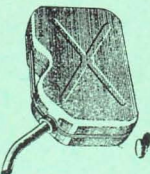
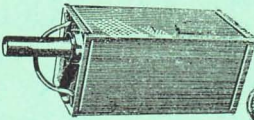
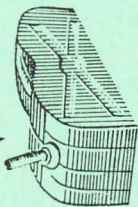
CH-8058 Zürich-Flughafen



Toute la gamme des nourrices
A TUBE VERSEUR RENTRANT
Modèles déposés
CRICS, RADIATEURS, RÉSERVOIRS
MEUBLES DE GARAGES

Ets BOREL S.A., 23, av. Victor-Hugo, PARIS
Tél. : KLE. 65-22 et 23 Usines à Laval (Mayenne)

← Modèle spécial 4 cv 5 litres
Modèle SPÉCIAL
TRACTION AVANT
20 litres



Modèles 10-20 litres type voiture
5 litres Spécial pour moto.