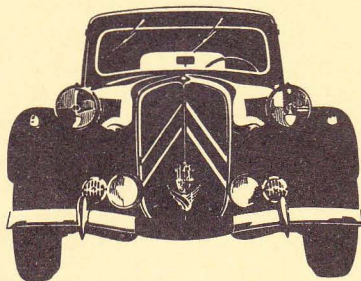


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 280.

Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

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

Organisationsplan 1982

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

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI, GR,)	Region 2 (GL, UR, TI, SZ, ZG, ZH, AG,)	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW)
Vorstand Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 Kreuzlingen T. 072/722696 Max Güttinger Oberdorf 12 8264 Eschenschwiz /TG T. 054/ 89705 Peter Kohler Haselweg 2 8200 Schaffhausen T. 053/ 59380	Vorstand Daniel Eberli Noterenstr.14 8474 Dinhard T. 052/ 381805 Adrian Pretto Stegstr.3 8820 Wädenswil T. 01/7804017 Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/371729	Vorstand Albert Schorta Löhrstr.2 4552 Derendingen T. 065/423283 Hans Ryf Kasernenplatz 49 4705 Wangen a.Aare T. 065/ 712586 Urs Witmer Zinggstr.24 3007 Bern T. 031/450893

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte an die Redaktion richten)

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T. 071/ 674542 G 675733 P	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/ 371729 P	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 Küttigen T. 064 372050 G 372194 P	Ersatzteile Armin Frick Kirchstr. 18 8810 Horgen T. 01/7251016 mittags/abends
Ersatzteile & Reparaturen Heinz Beier 3251 Wengi/Büren T. 032/ 849275	Citroën Spez.Werkstatt Gino Gandin beim Zeughaus 8910 Affoltern a/A T. 01/7615879 G 01/ 339900 P	Rep. & Rest. Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel T. 061/ 352555	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 Bern T. 031/ 553311

Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Armin Frick Kirchstr. 18 8810 Horgen T. 01/7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen T. 01/ 7250845
---	---	---

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 15.Jan.1982



Werte Traction-Freunde,

Bereits darf ich wiederum das Vorwort zur letzten Zeitung des Jahres an Euch richten. Jeder, der aktiv im Club mitmacht, weiss aus eigener Anschauung um all die Ereignisse der vergangenen Monate - den Lesern der Mitteilungsblätter hoffen wir einen Abglanz davon zu vermitteln. Wir würden uns freuen, wenn viele neue Gesichter an den Treffen des kommenden Jahres zu entdecken wären.

MITGLIEDSCHAFT: Bestand bald 180! MITGLIEDERBEITRAG 82 wie üblich Fr. 30.- (trotz Inflation!), bitte bis 28.Feb.82 pünktlich einzahlen. (Beitrag nach erster Mahnung Fr 40.-, nach zweiter Fr 50.-). Allenfalls behalten wir uns vor, die Lieferung der Zeitung etc. einzustellen. Besten Dank für Ihr Verständnis !
ZEITUNG: Erneut sei darauf aufmerksam gemacht, dass Artikel, Berichte von Treffen, Mitteilungen sowie Inserate herzlich willkommen sind.

Wie schon an der GV bekannt gegeben, gibt es auch dieses Jahr nur drei Zeitungsnummern - jedes Heft war so umfangreich, dass wir das nötige Ausmass an Zeitungsseiten jedenfalls erreicht haben! (Dafür lassen sich etwas Porto- und Druckkosten sparen.) Nebenbei gefragt - wer würde, aus dem Raume Zürich, als Zeitungsmacher mitwirken wollen ?? Bitte sofort melden !

Hiermit möchten wir allen, die zum guten Gelingen des Club-Lebens soviel beigetragen haben - insbesondere den Organisatoren der Treffen und den "Schriftstellern" - ganz herzlich danken!! Analog der ungelösten Frage - was macht wohl der Weihnachtsmann im Sommer ? stellen wir uns die Frage - was macht wohl der Tractionist im Winter ???

Frohe Festtage und glückliche Fahrt im Jahre 1982

Zürich, im November 1981

Ihr



Ante A. K. ...

Sur routes mouillées



comme sur routes sèches

avec une

Traction Avant

CITROËNI

**on colle
à la route**

Demandez un essai gratuit

Schon am Samstag zog es mich und meinen Tractiön von Basel nach Zürich, da ich das Treffen auf beiden Seiten mit Ver- und Bekanntenbesuchen verlängern wollte. Leider regnete es in Strömen und ich befürchtete schon das Schlimmste für den Sonntag, vor allem, weil meine Scheibenwischeranlage defekt war, was das Kutschieren im Regen zur Arbeit ausarten liess!

Doch der Sonntag brachte eine angenehme Ueberraschung: auf der Strecke Zürich-Winterthur tröpfelte es nur noch sanft und als ich beim verabredeten Treffpunkt ankam, hörte auch dies auf. Wieder einmal war ich ein bisschen zu früh, der Organisator Max war jedoch schon mitsamt Familie und Vehikel dort. Nach und nach trafen weitere 26 Tractiöns, ein älteres MG-Gabi sowie ein DS-Gabi ein. Auf den dritten, wahrscheinlich wichtigsten Décapotable mussten wir ziemlich lang warten, so dass wir etwa eine halbe Stunde später als vorgesehen in Richtung Oberstammheim abfuhrten.

Die Fahrt war schön, aber für mich als Neuling auch anstrengend, da ich zwecks Bewunderung der hinter mir Fahrenden ständig ein Auge im Rückspiegel hatte; das andere glitt unaufhörlich von schwarzlackierten, runden Blechen auf die Strasse, die schöne Landschaft, und wieder zurück. Ungünstigerweise rollte unser Konvoi gerade dann durch kleinere Dörfer, als die Kirche aus war. So sahen wir ausser vielen erfreuten Gesichtern auch da und dort eine gereckte Faust: es war ja schliesslich Bettag!

Um 11³⁰ Uhr trafen wir beim Restaurant ein, nahmen die Mahlzeit ein, wobei ich manche neue Bekanntschaft machen konnte, und hielten anschliessend eine relativ kurze GV ab. Es blieb noch viel Zeit, um die auf einer Wiese hinter dem Restaurant parkierten Traumwagen abzulichten, bevor wir uns wieder hinter's Steuer klemmten, um nach Stein am Rhein zu tuckern, wo an der Rheinpromenade reservierte Parkplätze unserer harreten. Im dortigen Restaurant wurden uns zwei Diaserien präsentiert und sehr kurzweilig komentiert. Eine über das Treffen in Breda, die andere über eine vom welschen Klub organisierte Passfahrt, die auch ein kurzes Filmli zum Inhalt hatte, das wir auch noch bewundern durften.

Gegen fünf Uhr machte ich mich wieder auf die Michelins zu den nächsten Verwandten. Alles in Allem war es ein schönes und gelungenes Treffen, das ich dank der guten Organisation - besten Dank - in angenehmer Erinnerung behalten werde.

Der Berichterstatter
Stephan Siegart



Foto:Ack

1. Begrüssung der Teilnehmer durch den Präsidenten D. Ackerknecht. Bezüglich des Jahresberichtes wird auf die in den Clubheften geschilderten Ereignisse verwiesen.
2. Wahlen :
Da Vizepräsident Jakob Willmann sein Amt zur Verfügung stellt, wird Armin Frick (Region 2) einstimmig zum neuen Vize gewählt unter Akklamation für den grossen Einsatz für unseren Club. Ferner wird Hans Ryf einstimmig in den Vorstand der Region 3 gewählt. Alle übrigen (inkl. Präsident) werden einstimmig bestätigt.
- 3.-Die von Edda Brunner sorgfältig erstellte Jahresrechnung 1980 wird genehmigt.
-Unserem Kassier des internationalen Treffens 1981 in Zofingen sollte es gelingen eine ausgeglichene Endabrechnung vorlegen zu können, sobald alle versprochenen Beiträge eingetroffen sind. Der Umsatz an diesem Treffen erreichte die stolze Summe von ca. Fr. 18'000.--. Als Revisor wird Hanspeter Woodtly gewählt.
4. Der Jahresbeitrag von Fr. 30.-- wird beibehalten (nach 1. Mahnung Fr. 40.--, nach 2. Fr. 50.--)
5. Treffen 1982 : 16. Mai 1982 Region 3
 27. Juni Region 1
 26. September Region 2 (mit GV 1982)
6. Diverses. 1981 werden infolge der zwei bereits sehr umfangreichen Nummern (Frühling & Sommer) nur 3 Clubhefte erscheinen. Dafür wird die Herbst/Winter-Ausgabe voraussichtlich auch als Doppelnummer herauskommen. Beiträge für unser Cluborgan werden stets dankend entgegengenommen.

F. Gubler

CLUBRECHNUNG
=====

Saldo per 1.9.1980	Fr.	6.478.30	
Mitgliederbeiträge	Fr.	5.691.--	
Vgt. f. Inserate, Kleber u. Div.	Fr.	729.--	
Konto- und Posttaxen	Fr.	687.35	
Drucksachen, Büromaterial u. Div.	Fr.	3.146.70	
Beitrag an Kasse:			
Spesen für Internationales Treffen	Fr.	3.050.--	
	Fr.	12.898.30	Fr. 6.884.05
	=====		=====
Einnahmen (inkl. Saldo 1980)	Fr.	12.898.30	
Ausgaben	Fr.	6.884.05	
	Fr.	6.014.25	
	=====		

Edda Brunner

Terrible chute



INFLIGÉE A UNE TRACTION AVANT

le 25 Mai 1934, dans des carrières au nord de Paris
(expérience filmée).

La voiture, tombant à pic de 8 mètres, fit 2 tours
complets sur elle-même et se retrouve sur les roues
sans autres dommages qu'une fêlure à la glace arrière.

Elle reparait par ses propres moyens.

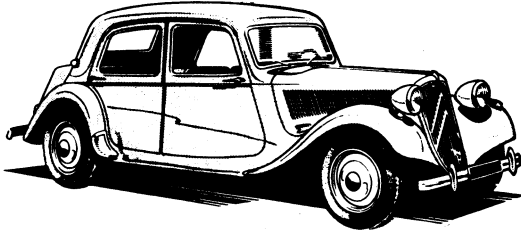
PREUVE ÉCLATANTE DE LA RÉSISTANCE DES
CARROSSERIES "TOUT-ACIER"
MONOCOQUE SANS CHASSIS

CITROËN

juillet 1934

VERANSTALTUNGEN

CTAC Treffen 1982 : 16. Mai 1982 Region 3
27. Juni Region 1
26. September Region 2 (mit GV 1982)



Wichtige Ratschläge für Tractionisten

Untenstehend finden Sie einige Hinweise, die es zu beachten gilt, wenn man Schwierigkeiten mit der Traction vermeiden und das Leben einzelner Teile verlängern will:

jedenfalls zu u n t e r l a s s e n

- den Motor zu starten, indem man den Wagen anschleppt oder anrollen lässt. (Schadet Getriebe etc.) Wenn wirklich keine Handkurbel vorhanden ist, dann beim 3ten Gang ganz langsam die Kuppelung loslassen.
- den ersten Gang im Rollen einlegen, selbst bei zweimaligem kuppeln und Zwischengas. (Schaden siehe oben.)
- anfahren mit stark eingeschlagenen Rädern, "rassiges" anfahren. (Schadet den Kreuzgelenken etc.)
- anheben des Wagens unter (an) der Hinterachse, selbst wenn er leer ist (Achse verformt sich leicht). Vorgesehene "Füsse" benutzen.
- den Scheibenwischer bei eingeschneiter und vereister Windschutzscheibe in Betrieb setzen. (verschmort leicht.) Von Hand zuerst reinigen.

Ansonsten ist natürlich die Betriebsanleitung zu befolgen (ölen, schmieren, Ölwechsel etc) Die Kreuzgelenke besser alle 500km statt 1000km schmieren. (Quelle: Clubheft CCS 34/57, Sommer 81, Auszug & Uebersetzung: Ack.)



Dieses Bild gibt eine kleine Ahnung vom Riesenaufmarsch der Citroën-Fans in Breda, ist doch nur ein Viertel des Platzes sichtbar, vornehmlich bestückt mit Tracions der Jahrgänge 1934 bis 1957.

Bericht der Citroën-Fans über die Reise ins Tulpenland (2. Teil)

Das imposante Treffen auf dem Festplatz Breda

Der Samstag, 5. September, war der zweite Tag und gleichzeitig der Höhepunkt der Veranstaltung. Nach einem ausgiebigen Zmorge fanden sich unsere Amriswiler um etwa 10 Uhr auf dem Gelände ein. Kurz danach wurde der «Teili-Markt» geöffnet. In einem grossen Zelt waren verschiedenste Ersatzteile und Kuriositäten zum Kauf angeboten. Was für einen Nichteingeweihten

Von Jan Letnansky

eine Ansammlung von altem Blech und Maschinenteilen, abgegriffenen Auto-Prospekten und anderen Heftchen, Modellautos und anscheinend aus der Mode gekommenen Scheinwerfer- und Schlusslichttypen sowie nicht näher definierbaren Objekten sein könnte, strahlte für die Hereinströmenden eine geradezu unheimliche Faszination aus. Einige dieser Gegenstände trugen die Spuren des Alters, und für diese musste

man saftige Preise zahlen. Andere konnten nur nach den alten Vorlagen nachgebaut worden sein.

Hinter diesem Zelt befand sich der Eingang zu einem Museum, in welchem die Citroën-Geschichte in einem kurzen Abriss dargestellt wurde. Die serienmässige Produktion nahm dieses Autowerk im Jahre 1919 auf. Der älteste ausgestellte Wagen war ein Jahrgang 1925 — der C 5 mit dem zusammenfaltbaren Dach, den sie in dieser Reportage abgebildet sehen. Auch draussen, auf dem Platz, tuckerte ein solches Auto herum mit einem älteren Herrn in Frack und Melone. Es gab Leute, die zu bezeugen bereit wären, dass sich die zwei (älterer Herr und Auto) sehr ähnlich sahen... Und noch ein bezauberndes Paar rollte herum: Ein kleines Mädchen in einer Replik des Tréfle von André Citroën junior, einer Kinderausgabe des direkten Vorläufers des C 5 mit Batteriebetrieb.

Als weiterer Zeuge der Citroën-Geschichte wurde der P 17 ausgestellt: ein Raupenfahrzeug, das seit dem Jahre 1922 gebaut wurde und vielseitige Anwendung fand. Einige dieser Typen wurden als Landwirtschaftsfahrzeuge benutzt, andere dienten in der französischen Armee. Berühmt wurden vor allem zwei Expeditionen, die mit diesen Fahrzeugen unter dem Patronat der Citroënwerke unternommen wurden: Die erste, unter dem Namen «Schwarze Kreuzfahrt», dauerte vom Oktober 1925 bis Juni 1928 und war die erste Nord-Süd-Durchquerung Afrikas; die zweite, «Gelbe Kreuzfahrt», oder Citroën-Expedition Zentralasien», dauerte vom April 1931 bis April 1932. Dieses Unternehmen wurde in zwei Karawanen aufgeteilt: Die Gruppe «Pamir» verliess Beirut in Richtung des chinesischen Turkestan und durchquerte Syrien, Irak, Persien, Afghanistan und Indien, während die Gruppe «China» von Peking aus durch die Mongolei und die

Wüste Gobi in Richtung Turkestan vorstossen sollte.

Diese Gruppe verirrt sich aber in der Wüste während eines Sandsturmes, erlitt eine Benzinpanne, weil die durch die glühend heisse Sonne überhitzten Benzinbehälter platzten, und musste 43 Tage auf die Bewilligung zur Durchquerung des Sing Kiang warten. Auch die Gruppe «Pamir» hatte mit ungeheuren Schwierigkeiten zu kämpfen: Sie musste ja den Himalaja und 45 Flüsse auf einsturzgefährdeten Notbrücken überqueren.

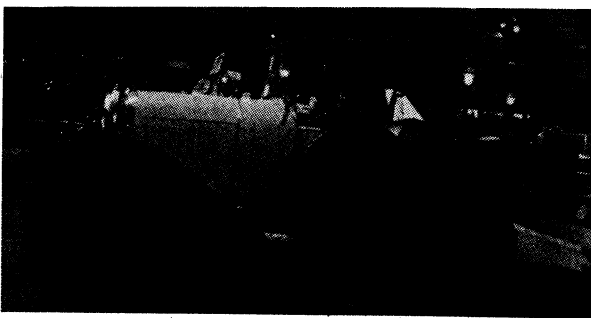
In Astor sind die sieben Raupenfahrzeuge sogar auseinandergenommen, in Einzelteilen hinübergetragen und wieder zusammengesetzt worden!

Schliesslich wurden Wasser und Lebensmittel knapp. Nachdem die zwei Gruppen im Oktober 1931 dennoch in Akson, Turkestan, zusammenfanden, wurden sie im Jahre 1932 von einer chinesischen Räuberbande überfallen, vermochten aber doch Peking zu erreichen (zwar etwas angeschlagen). Als schliesslich der Leiter der Gruppe «Pamir», G.M. Haardt, infolge einer doppelten Lungenentzündung einen tragischen Tod erlitt, schiffte sich die Expedition im April 1932 in Saigon ein und kehrte nach Frankreich zurück. Beide «Kreuzfahrten» brachten wissenschaftliche Dokumente von unschätzbarem Wert nach Hause.

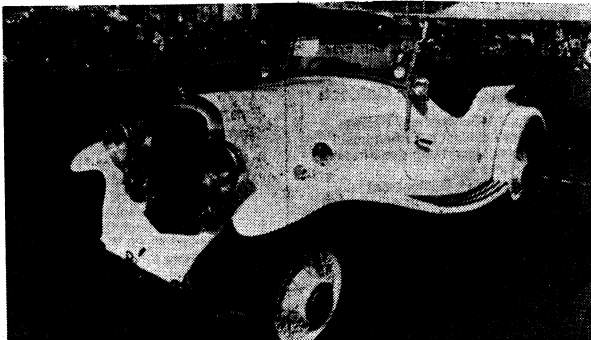
Ein besonders prachtvolles Exemplar dieser Ausstellung war das «Faux Cabriolet» aus dem Jahre 1938. Es besticht mit seiner eleganten Form und dem im Heck des Wagens unter einem aufklappbaren Deckel versteckten Notsitz. Zur Mittagszeit füllte sich der grosse Platz. Ueber 600 Fahrzeuge verschiedener Arten und Alters bemühten sich, eine saubere, sogar nach Typen und Jahrgängen aufgeteilte Parkordnung herzustellen. Eines hatten sie alle gemeinsam: Es waren nicht mehr in Produktion stehende Citroëns.

Nachdem sich am frühen Samstagnachmittag der Platz, an welchem das Treffen stattfand, allmählich gefüllt hatte, wurde mit dem «Concours d'Élégance» begonnen. Diese Veranstaltung kann gut mit einer Modeschau verglichen werden: Die Autos rollten im Schrittempo auf einen etwas erhöhten Parcours, ihre Insassen waren im Stil der Glanzzeit der Wagen gekleidet, und aus den Lautsprechern ertönte ein Kommentar in vier Sprachen: Holländisch, Französisch, Englisch und Deutsch. Auch an Applaus für die einzelnen «Mannequins» fehlte es nicht.

Von den über 600 beteiligten Wagen, von denen, einzeln angetroffen, wohl ein jeder Aufmerksamkeit erregen würde, sollen hier, nach den bereits (im Teil 1 und 2) erwähnten, noch einige weitere aufgezählt werden: An erster Stelle das Rosali Cabriolet aus dem Jahre 1933, welches durch elegant geschwungene Formen besticht; auch das 11 B Large Cabriolet, mit der Staats-



Dieser C 5, gebaut 1925, war der älteste aller ausgestellten Wagen.



Ist es nicht bildschön, das Rosali-Cabriolet aus dem Jahre 1933?

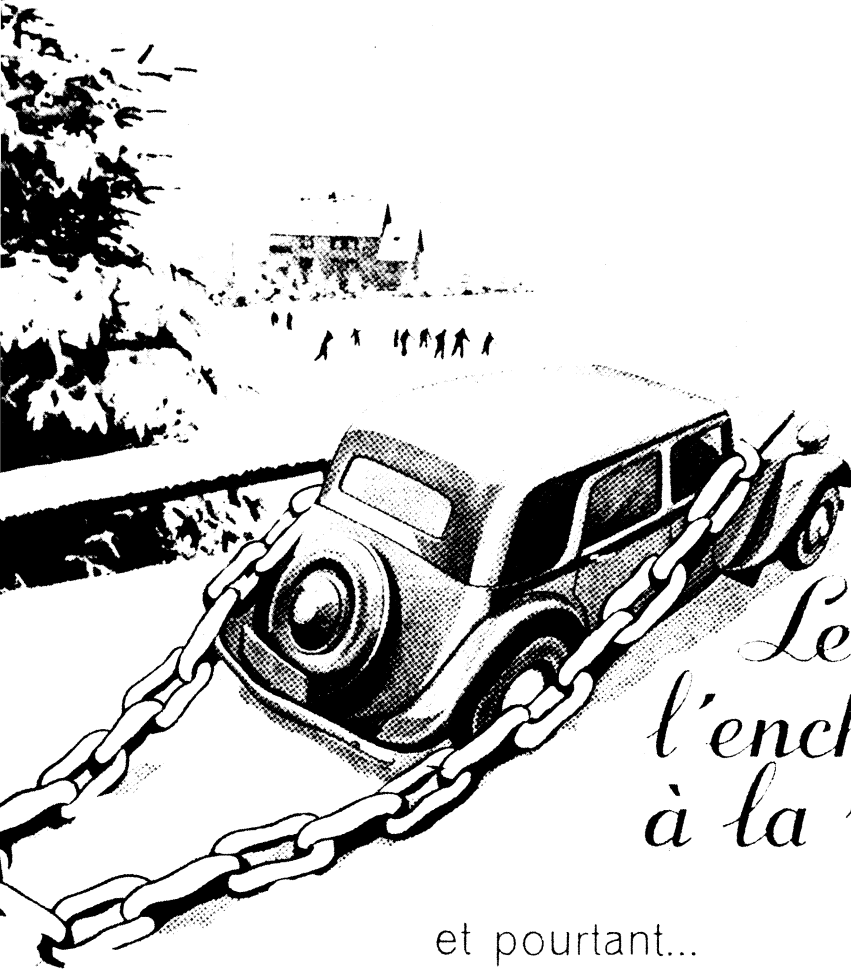


Dieser 11 B Large mit Renard-Carosserie (Jahrgang 1939) wurde von einem Staatsminister gefahren.

karosserie aus dem Hause Renard, Baujahr 1939, verdient besonderer Beachtung; antreffen konnte man weiter einige Vertreter der bereits selten gewordenen DS Cabrios; und schliesslich eine besondere Rarität: ein zu einem Cabriolet umgebauter Deux-Chevaux.

Ein neueres Objekt der Citroën-Leidenschaft ist der SM, welcher der Zusammenarbeit der Werke Citroën und Maserati (Motor) entsprang und in den Jahren 1970 bis 1975 gebaut wurde. Der Preis für einen SM-Neuwagen betrug 42 000 bis 53 000 Franken. Zu

erwähnen bleibt noch ein «Mythos»: der V8, ein 8-Zylinder; mit V-Anordnung, von dem im Jahre 1934 ganze 12 Exemplare hergestellt wurden! Heute steht einer von ihnen in einem Museum in den USA und ein weiterer wurde diesen Sommer in Russland gesehen. Ueber den Verbleib der restlichen V8 sind die verschiedensten Gerüchte im Umlauf und bei jedem Citroëntreffen wird auf das Auftauchen eines von ihnen gewartet. Nun, diesmal kam er nicht zum Vorschein, aber wer weiss, vielleicht das nächste Mal?



*Le froid
l'enchaîne
à la route*

et pourtant...

il ne tient qu'à vous de mettre
votre moteur en marche

instantanément

mais il vous faut

un carburateur

SOLEX

à starter ou à thermostarter

Demandez la brochure spéciale
à SOLEX, NEUILLY-SUR-SEINE

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

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

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

erhältlich : * C L U B - K L E B E R C T A C à Fr.2.- + Versand
beim CTAC

* Ansteckknöpfe "Traction Avant" ø 6cm Fr.3.- + Versand

* Universal Tassen, weiss, mit Clubblem Fr.7.50 + Versand



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

Nur noch solange vorrat!! Erhalten sie beim CTAC die Club-Mitteilungen der Jahre 80, 79 und 78 mit vielen interessanten Beiträgen. Z.b. Traction-briefmarken, einbau expansionsgefäss, literatur hinweisen, treffen-berichten etc. etc. Bestellungen sind an das postfach zu richten. Preis pro nr. Fr. 1.-, ab 5 stk. ein heft gratis.

Zu verkaufen:

Luftklappengummi, kompl. axo blinker, rep. handbücher, ersatzteilkataloge, Memento Technique Citroën tech. daten u. einstelltabellen aller Citroën personenwagen bis 1955. Auf bestellung: Neue pignon tellerräder, 2. & 3. gangrad m. synchronkörper sowie spezialwerkzeuge für den Traction. A. Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen. 01/725 10 16 mittags/abends.

Zu verkaufen:

Campingbus Citroën HY bj. 1966, preis Fr. 2500.-. Weitere informationen sind erhältlich bei: Garage B. Schenk, Güterstr. 129, 4053 Basel, tel. 061/ 35 25 55.

ARESMA, Hower Brack 43, D-2000 Hamburg: Automode, Stoffe, Beschläge etc. Katalog anf.

Gesucht: Fotos am Internationalen Treffen von mir & der Traction (Cabi Langenthal) D. Ackerknecht

zu verkaufen

Traction B 11, 1953, in sehr gutem Zustand. Mit altem Radio, 8facher Bereifung, originale Interieur, schwarz, ab Kontrolle, 7. Rang Wagenbewertung beim Internationalen in Zofingen. Preis Fr 12'300.-, Tel. G. 01/2118344; P. 073/43183; Peter Jezler

Na günstiger wär gratis

Winter-Reife
zu sensationelle
Adam-Preise



Adam-Touring Autobedarf GmbH

**8303 Brüttisellen-
Baltenswil**
b. Rest. Kreuzstrasse
01/836 62 13

**4053 Basel-
Gundoldingen**
Hochstrasse 51
061/35 44 44

3018 Bern-Bümpliz
Wangenstrasse 88
031/55 80 88

8413 Neftenbach
Tössallmendstrasse 1
052/31 21 91

**5212 Hausen
Hauptstr.43**
056/419696

**8048 Zürich-
Altstetten**
Bachmattstrasse 41
01/62 65 88

**8008 Zürich-
Seefeld**
Hammerstrasse 17
01/55 52 20

3013 Bern
Lorrainestrasse 6a
031/42 18 44

5268 Eiken
Zürcherstrasse 260
064/61 10 91

4825 Oberbuchsitzen
Hauptstrasse 105
062/63 16 66

5726 Unterkulm
Unterdorf 135
064/46 22 66

8400 Winterthur
Schaffhauserstr. 7a
052/22 32 23

**8051 Zürich-
Schwamendingen**
Überlandstrasse 32
01/41 34 54

**8038 Zürich-
Wollishofen**
Seestrasse 500
01/4823811

2503 Biel
Oberer Quai 32
032/236388

3073 Gümligen
Worbstrasse 135
031/52 49 07

4133 Pratteln
Hauptstrasse 92
061/81 11 21

5430 Wettingen
Landstrasse 166
056/26 36 31

8116 Würenlos
Bahnhofplatz
056/74 15 55



..... für unsere Traction-Avant-Kunden führen wir nach wie vor:

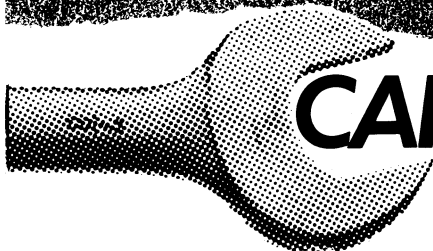
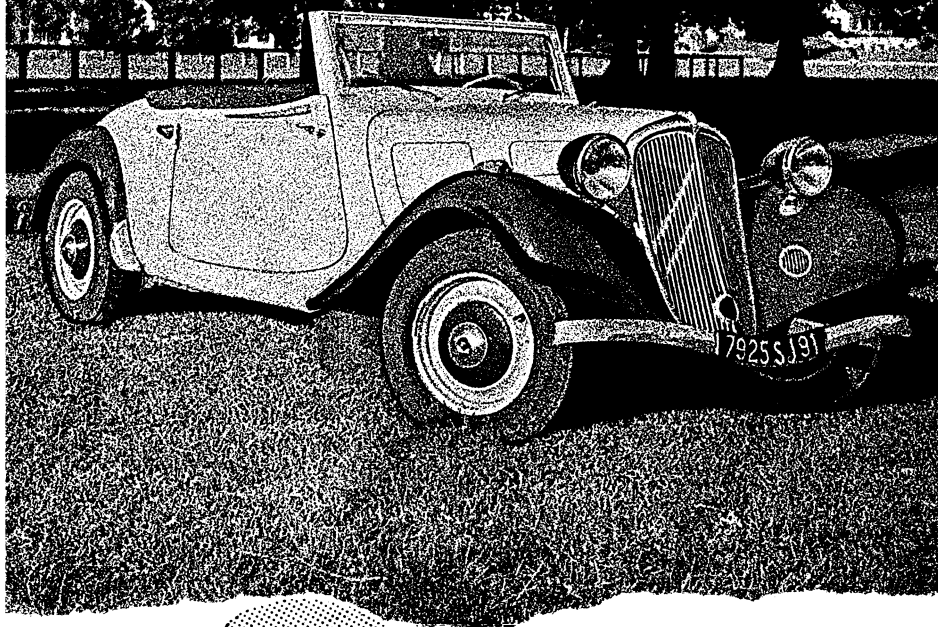
Michelin X 165 SR 400 Tubetype Fr. 98.- Netto

+++++

ADAM-Batterien für alle Fahrzeuge, immer noch 37% auf den VSA-Listenpreis!
24 Monate Garantie. Gratis montiert. Gratis-Versand Telefon 056 74.18.38

Service und Reparaturen für alle Citroëns

5024 KÜTTIGEN
LEHNER 5



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

André Citroëns Erbe

(Von unserem Korrespondenten.)

25 Jahre Citroën-Geschichte

Da wo sich heute am Quai de Javel im Südwesten von Paris das grösste der sechs in der Pariser Banlieu liegenden Citroën-Werke erhebt, breiteten sich im Jahre 1914 noch Gemüsegärten aus. 1918 baute dort André Citroën die damals von im betriebene Granatendreherei in eine Automobilfabrik um, und schon 1919 verliess der erste leichte Wagen, ein 10-PS-Torpedo des Typs A 1, mit den beiden gelben Winkeln im blauen Oval, die Konstruktionshalle am Ufer der Seine. Dieser Ur-Citroën war höchst wahrscheinlich die erste "voiture populaire" Frankreichs. Solid gebaut und billig im Unterhalt, leicht zu fahren und sparsam im Benzinverbrauch, war er mit einem Wort das "erste Auto des Durchschnittsfranzosen". Der Siegeszug dieses ersten Citroën-Torpedos lebt noch in der Erinnerung aller damaligen Besucher der französischen Hauptstadt. Durch geschickte Reklame wurde der Wagen über Nacht zum populärsten Fahrzeug Frankreichs. Allabendlich schrieben Reklameflieger seinen Namen in den Pariser Himmel. Schon Ende 1919 konnte André Citroën täglich 40 dieser Wagen herstellen. 1921 waren es 100 pro Tag, 1924 bereits 200. Die erste, wirklich bedeutende Serienfabrikation Frankreichs hatte begonnen, und in den folgenden Jahren der aufsteigenden Automobilkonjunktur in ganz Europa entstanden dann die anderen Markenwagen der inzwischen in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Société André Citroën: die "Conduite Intérieure" B 2 mit Vorderradbremse, die 1921 herauskam, dann der kleine 5-PS-Wagen, der sowohl als Torpedo wie auch als Cabriolet karosiert war und nur 10'000 Franken kostete; schliesslich die Modelle B 12 und B 14 mit verstärkter Ganzstahlkarosserie, marktgängige, für die damalige Zeit schmissige Wagen, deren Absatz von Monat zu Monat stieg, so dass die Tagesproduktion in den Citroën-Werken bald die Grenze der 300 überschritt.

Nach dem Jahre 1930 begann die absteigende Kurve in der Geschichte der Citroën-Automobile. Die Konjunktur flaute ab, immer stärker wurde der Druck der Wirtschaftskrise. Der geniale Konstrukteur und sein Werk wurden mit in jenen Strudel gerissen, der damals in der französischen Industrie so vieles zerstörte. Am 18. April 1934 verlässt die erste "traction avant", der berühmte "Citroën 7" mit Frontantrieb, das laufende Band. Der Wagen mit seinen aerodynamischen Linien erregt in den Verkaufsständen der Gesellschaft an den Champs Elysées ungeheures Aufsehen. Und doch wird diese Neuschöpfung zu einem Misserfolg für ihren Konstrukteur. Der Wagen war zu früh herausgekommen. Erst nachdem er serienweise aufgelegt worden war, zeigten sich gewisse Konstruktionsfehler dieses 72 x 80-4-Zylinders, der bei voller Leistung 35 PS entwickelte. Wenn auch die überstürzte Lancierung des "Citroën 7" nur ein Glied in der Kette jener Rückschläge war, welche André Citroën, der finanziell zu sehr aus dem vollen wirtschaftete, damals erlitt, so steht doch heute fest, dass nichts die Dynamik seines Erfindergeistes so

15 février 1925

RALLYE FEMININ PARIS - LA BAULE 500^{KMS}



13 CITROËN

**SUR 24 ENGAGÉES PRENNENT PART AU
CONCOURS, ARRIVENT TOUTES AU BUT
ET OCCUPENT LES PLACES D'HONNEUR**

(1^{ère} 2^{ème} 3^{ème} 5^{ème} 6^{ème})

**CES CHIFFRES DEMONTRENT QUE PLUS DE
50% DES FEMMES QUI TIENNENT LE VOLANT
PILOTENT UNE VOITURE CITROËN**

Société Anonyme André Citroën, 143, quai de Javel, Paris

gelähmt, nichts die Initiative der Werkleitung so sehr gehemmt hat wie gerade dieses missglückte Experiment. Der Tod nahm André Citroén den Zeichenstift und den Zirkel aus der Hand. Seine Gesellschaft musste 1935 ihre Bilanz deponieren und die Werkleitung ging in andere Hände über. Die Epigonen einer zweiten, nicht weniger genialen Familie der französischen Industrie, die Pneukönige Michelin in Clermond-Ferrand, übernahmen die Aktienmehrheit der sanierten Citroén-Gesellschaft. Der stürmische Drang nach Neuem machte einer sachlicheren, nüchtern kalkulierenden Wiederaufbau- und Neubautätigkeit Platz. Wohl änderten sich damit die Methoden. Die Qualität ist geblieben. André Citroéns sprühende Ideen lebten in allen Wagenkonstruktionen fort, die nach 1935 die Werke verliessen. 1938 wurde der neue Frontantriebswagen in verbesserter Form auf den Markt gebracht. Dem 4-Zylinder "Citroén 7" folgte der 4-Zylinder "11 légère", die pièce de résistance der Citroén-Werke, und kurz vor dem Kriege dann der grössere 6-Zylinder "Citroén 15", ebenfalls mit Frontantrieb, mit neuartigen, durch Kipphebel gesteuerten Ventilen und auswechselbaren Zylinderbuchsen - der Wagen, der mühelos auf jeder Landstrasse 130 km/Std. erreicht... In den letzten Jahren vor dem Krieg stieg die Produktion auf 350 Fahrzeuge pro Tag, darunter auch die neuen 1200-kg-Camionetten, die sich rasch einbürgerten. Alles vollzieht sich von jetzt ab im Zeichen jener fast bedächtig zu nennenden Michelin-Tradition, die keinerlei Einmischung von aussen duldet und jede staatliche Lenkung grundsätzlich ablehnt. Heute ist es bei Citroén nicht mehr möglich, dass ein neuer Wagen vier Jahre zu früh herauskommt. Eher würden die neuen Herren am Quai de Javel auf allen Propagandagewinn, auf alle materiellen Vorteile verzichten, als ein Automobil auf den Markt zu bringen, das dem Namen, den das Werk trägt, nicht ebensolche Ehre machen würde wie die ersten Wagen, die André Citroén entworfen hat.

Auch die Citroén-Werke im ganzen intakt.

Die technische Entwicklung des Citroén-Konzerns wurde durch die finanziellen Rückschläge der Jahre 1934 und 1935 keineswegs gehemmt. Bei Kriegsbeginn umfasste das Javelwerk die gesamten Chassis- und Karosserie-Montagehallen mit 1000 m Laufband und mit 3200 zum Teil ganz modernen Werkzeugmaschinen. In Clichy befinden sich die Giessereien und Ziehereien, in St. Ouen das Profilier- und Stanzwerk, in Epinette ein Nebenwerk zur Herstellung von Wagenfedern und in Levallois eine grössere Fabrik mit 2500 Werkzeugmaschinen, die lediglich Ersatzteile aller Art produziert. Die Grennellwerke endlich verfügen über 1800 Spezialmaschinen zur Herstellung von Vorderachsen und Hinterachsbrücken. Eine kleinere Fabrik für Motoren- und Getriebemontage mit 40 elektrischen Präzisionsprüfständen vervollständigt dieses eindrucksvolle Potential. In ihrer Flächenausdehnung reichen zwar diese Betriebe nicht an das Gesamtareal der Renaultwerke heran, dafür aber sind sie heute unbestritten moderner als jede andere französische Automobilfabrik.

Der Krieg hat glücklicherweise am Gesamtbesitz der André Citroén S.A. keinen allzugrossen Schaden angerichtet. Nach den authentischen Angaben, die uns bei der Werkleitung gemacht wurden, fielen am 3. Juli 1940 um 13.20 Uhr, damals, als von der Kapitulation Frankreichs noch keine Rede war, die ersten Bomben eines

deutschen Geschwaders auf die Südwestperipherie der Stadt Paris, davon einige Hundert auf die Javellwerke, Sie richteten im Verwaltungsgebäude, in der Druckerei, der Wagenlackiererei, den Lieferhallen und einigen anderen Gebäuden beträchtliche Sachschäden an. Ueber 15'000 m2 Gebäude wurden betroffen oder zerstört und zahlreiche lieferbereite Fahrzeuge ein Raub der Flammen. Aber schon 18 Stunden nach dem Bombardement konnte die Produktion wieder aufgenommen werden, und der tapfere Einsatz der Betriebsleitung und der Belegschaft brachte den Citroën-Werken damals eine "Citation à l'ordre de l'armée" ein. Es bedurfte allerdings angestrenzter und langwieriger Arbeit, um die eigentlichen Gebäudeschäden zu reparieren.



Ein Teilkomplex der Citroën-Werkanlagen nach dem deutschen Bombardement vom 3. Juni 1940

10 schwere Camions schafften tagelang die Schutthaufen weg und führten 300'000 Ziegel, 55'000 m2 Fensterglas und 150 t Glaskitt zu den Baustellen. Nach diesem Bombardement von deutscher Seite mussten die Citroën-Werke am 3. und 5. September 1943 sowie am 7. August 1944 drei weitere, diesmal angloamerikanische Luftangriffe über sich ergehen lassen. Dadurch entstanden an den Laboratorien und Werkshallen am Quai de Javel, in der Sägerei von Issy-les-Moulineaux sowie in einem Teil der Werke von Clichy Sachschäden. Aber auch diesmal gab es keine Todesopfer. Die völlige Beseitigung aller dieser Schäden ist noch im Gange. Aeusserlich lässt sich heute am Javel-Werk, mit Ausnahme des ausgebrannten linken Flügels des grossen Verwaltungsgebäudes kein Zeichen von Kriegswirkungen erkennen. Ob und inwieweit die im Werke selbst angerichteten Schäden, vor allem die Zerstörung maschineller Einrichtungen, behoben wurden, konnte Ihr Berichtserstatter aus eigener Anschauung nicht feststellen, da es dem berühmten "Mutisme Michelin", der sich nunmehr auch auf Citroën ausgedehnt hat, entspricht, keinem Fremden Einblick in den inneren Betrieb zu gewähren. Dagegen gab uns die Leitung bereitwillig Auskunft über den derzeitigen Beschäftigungsgrad und die Produktion der Citroën-Werke.



Synthétisant tous les progrès de la technique automobile, les nouveaux modèles Citroën 1933, dotés entre autres avantages, du "moteur flottant", de deux vitesses silencieuses et de carrosseries tout acier monopièce, allient le confort à l'élégance la plus raffinée, la vitesse à la sécurité la plus absolue.

8 CV. — 10 CV. — 15 CV.
10 CV. légère 15 CV. légère
(100 kms à l'heure) (120 kms à l'heure)

CITROËN

début février 1933

Gegenwärtige Produktion noch unter 50 % des Vorkriegsvolumens

Die Tagesproduktion der Werke, die, wie bereits erwähnt, vor dem Krieg 350 Fahrzeuge (meist Personenwagen) erreichte, ist heute erst wieder auf 40 Fahrzeuge angelangt, worunter sich 30 Camions von 2-4 t Nutzlast und 10 leichte Wagen befinden. Auf die Merkmale der Citroën-Nutzfahrzeuge, die täglich die Hallen am Quai de Javel verlassen und die, genau wie die Produktion bei Renault und Peugeot, jetzt zu 30 % an die Militärbehörden und zu 70 % an den vorzüglichen Zivilbedarf gehen, kommen wir in einer späteren Zusammenstellung noch zurück. Citroën ist aber heute das einzige französische Unternehmen, das

bereits Personenwagen am laufenden Band,

und zwar ausschliesslich die "11 légère" und den 6-Zylinder-Frontantrieb herstellt. Der Personalbestand betrug am 1. Juli 1945 rund 11'000 gegen ein Total von 23'370 Arbeitern und Angestellten Ende 1938. Auch bei Citroën sind also noch nicht einmal 50 % des Vorkriegs-Effektivbestandes wieder beschäftigt, woraus man schliessen darf, dass weniger infolge der Bombenschäden als wegen des chronischen Mangels an Stahl auch hier bis jetzt nur ein relativ geringer Prozentsatz des Vorkriegsvolumens verarbeitet werden kann. Die absolute Ziffer der serienmässig fabrizierten Lastwagen (30 pro Tag) dürfte sich ungefähr mit der derzeitigen Peugeotproduktion decken, bleibt aber wesentlich hinter den Leistungen der Renault-Werke zurück, die (nach einer soeben von autorisierter Seite zugegangenen Mitteilung) auf 60 Camions und Camionetten pro Tag gestiegen sein soll. Unter den gegenwärtig bei Citroën beschäftigten 11'000 Leuten befinden sich 6000 Fach- und Hilfsarbeiter, 1480 Arbeiterinnen und 2500 Ingenieure, Techniker und Angestellte.

Ueber Zukunftsmöglichkeiten und Zukunftspläne

der Werke dringt begreiflicherweise wenig an die Öffentlichkeit, doch verrät man kein Geheimniss, wenn man darauf hinweist, dass voraussichtlich schon ab 1. Januar am Quai de Javel die bekannten Personenwagentypen laufen und in gesteigerter Folge produziert und wohl bald auch zum öffentlichen Verkauf, ja wie man hoffen darf, zum Export gelangen werden. Ob und in welcher Form die Citroën-Werke später auch das neue französische Standard-Leichtwagenmodell herausbringen werden, muss dahingestellt bleiben. Immer wieder heisst es bei der Beurteilung der künftigen Citroën-Produktion dem Umstand Rechnung tragen, dass die Erben "André Citroëns" das ihnen übertragene Patrimonium pfleglich zu behandeln wünschen und dass sie Experimenten auf konstruktivem wie auf finanziellem Gebiet stärker als jedes andere Grossunternehmen der französischen Automobilindustrie abgeneigt sind.

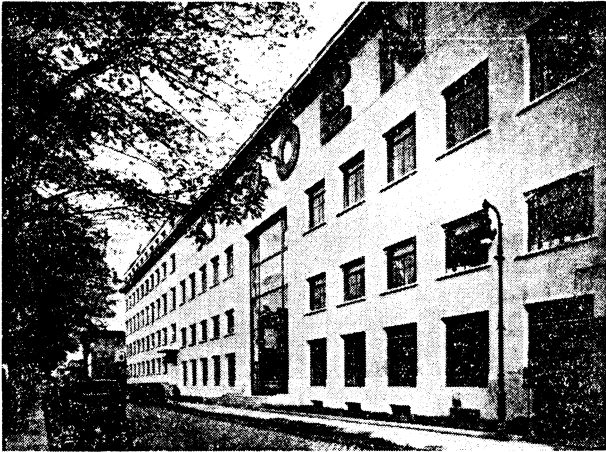
Schon vor dem Krieg war Citroën durch weise Typenbeschränkung in der Fachwelt bekannt. Man wird also hier wohl weniger quantitative als qualitative Ueberraschungen zu gewärtigen haben. Denn Qualitätsarbeit scheint das Leitmotiv der neuen Citroën-Direktion zu sein. Dass in diesem Sinne der Lehrlingsausbildung, dem Ausbau der Sozialeinrichtungen und der Frage der Betreuung der Kriegsgesellen unter den Werksangehörigen ebensoviel Aufmerksamkeit geschenkt wird, wie der Ausdehnung der Vertretungen im In- und Ausland, wo Citroën über 3000 eigene Verkaufsstellen besitzt, bedarf keiner besonderen Betonung. Finanziell arbeiten die Werke, die schon 1943 über 500 Millionen Frs. Rückstellungen angesammelt hatten, auf gesunder

Grundlage, und der Buchverlust von 217 Millionen Frs. der 1944 ausgewiesen wurde, ist nur ein weiterer Beweis für die vorsichtige Finanzgebarung, der eine ebenso vorsichtige Produktionsplanung entspricht.

Unsere Schweizer Automobilisten werden unter solchen Umständen dem Wettkampf, der demnächst zwischen den "big three" in der französischen Automobilindustrie: der in Familientradition begründeten Peugeot-Fabrik, der nationalisierten Regie Renault und der bis ins Aeusserste durchdachten Konstruktions- und Produktionsplanung der Citroën-Werke entbrennt, mit Interesse, aber auch mit Zuversicht entgegensehen können.

So verschieden auch die Tendenzen sind, auf die wir bei unserer Enquête stiessen, so einig scheint die gesamte französische Industrie in ihrem zielbewussten Bestreben, sich trotz der anglo-amerikanischen Uebermacht die europäischen Märkte zu sichern, auf die Frankreich anspruch hat und die es sich zurückerobern kann und wird, sobald die lästigen Fesseln einer "economie dirigée" von ihr genommen sind.

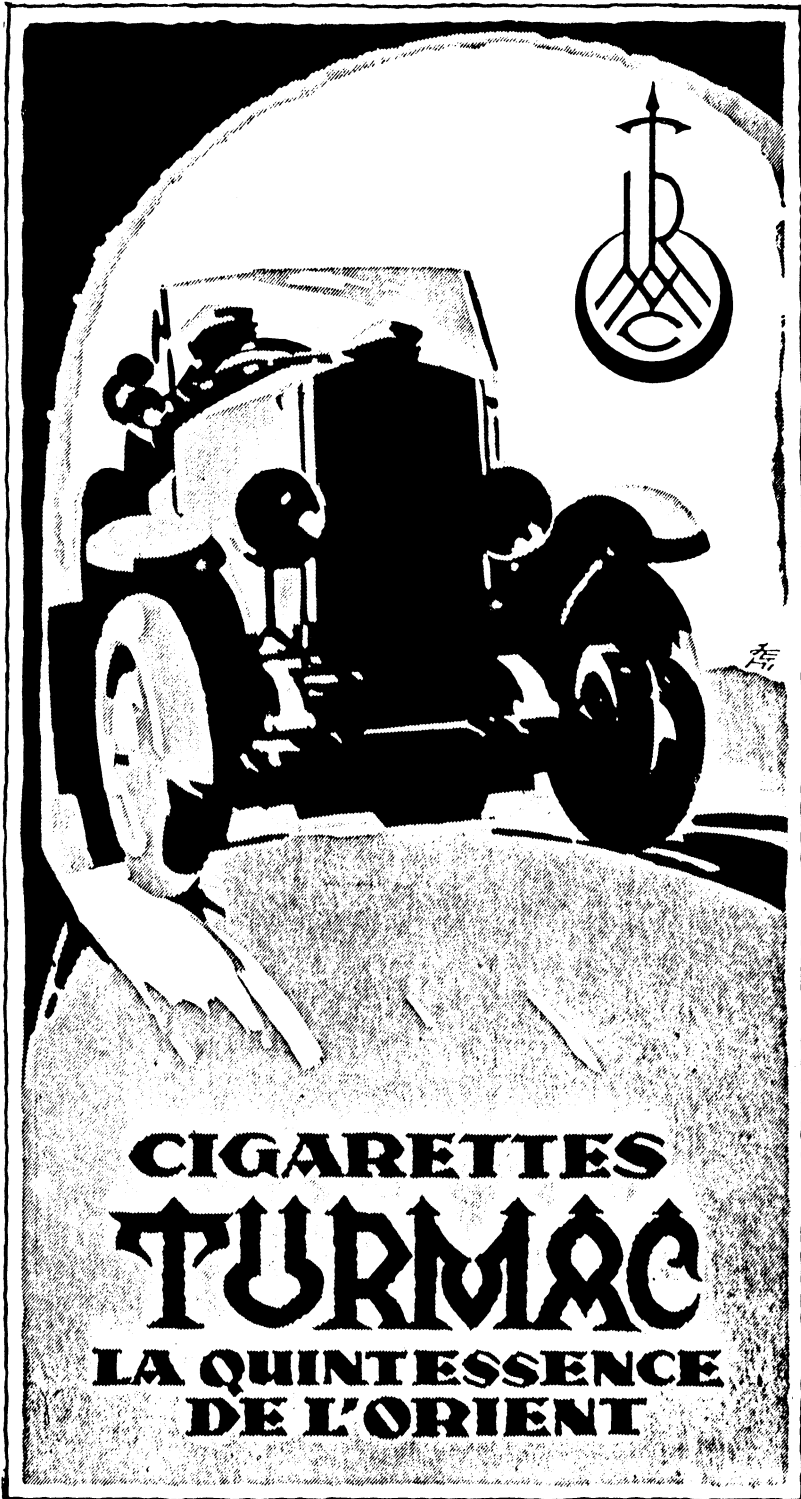
Dr. W. Bg.



Die Front des grossen Verwaltungsgebäudes am Pariser Quai de Javel

VERSICHERUNGSFRAGE

Eine zeitlang hat das problem Kasko-versicherung unter den Tractionisten einigen gesprächsstoff geliefert. Ich habe jetzt meinen large bj. 52 teilkasko versichert, geschätzter wert ist Fr. 8500.- , die jahresprämie kostet Fr. 150.- glasschäden inbegriffen, das ist bei fahrzeugen in dem alter nicht selbstverständlich. Wer sich dafür interessiert kann sich mit mir in verbindung setzen. Armin Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen, tel. 01/725 10 16 mittags/abends.



CIGARETTES
TURMOC
LA QUINTESSENCE
DE L'ORIENT

BASTELEIEN

Eine Anregung von und mit R. R. Traction

Die elektrische Anlage

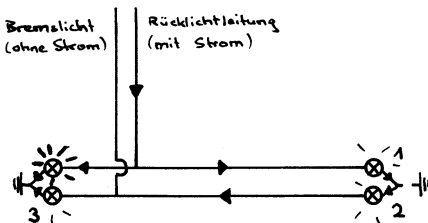
In den letzten drei Ausgaben unserer Club-Zeitschrift habe ich die Grundlagen, Masseinheiten und Begriffe erläutert, eine Anleitung gegeben zum Bau eines Kabelbaumes und Schalter, Umschalter und Relais beschrieben.

4. Kapitel Lichter

Es ist kein Geheimnis: unsere Traction kommen, automobilistisch gesehen, aus einer anderen Zeit. Im heutigen Verkehr ist die Beleuchtung, sind Brems- und Blinklichter viel wichtiger geworden, als sie es waren, als unsere Wagen noch neu waren. Es empfiehlt sich deshalb im Interesse der Verkehrssicherheit, diese Komponenten zu verbessern, wobei natürlich der Traction-Freund darauf achtet, dass er das Aussehen seines Wagens nicht oder möglichst wenig verändern muss.

Wichtig in erster Linie ist, dass die vorhandene Anlage in Ordnung sein muss. Ein gereinigtes Glas (innen und aussen) lässt das Licht sehr viel besser durch. Wichtig ist auch, dass die Kabel in gutem Zustand sind, dass sie genügend Querschnitt aufweisen (Widerstand!) und fest montiert sind (Wackelkontakt!). Häufig vernachlässigt sieht man die Masse-Anschlüsse. Durch mangelnden Masse-Kontakt sieht man manchmal die merkwürdigsten Sachen. So kann es vorkommen, dass ein Blinker hinten normal funktioniert. Tritt man nun zusätzlich auf die Bremse, so blinkt die ganze Lichterkombination hinten! Das kommt davon, dass der Masseschluss für ein Licht noch knapp genügend ist, für zwei oder drei jedoch nicht mehr ausreicht. So kann es sein, dass der Strom seinen Weg über andere Verbraucher findet, bis schliesslich irgendwo im Auto wieder Masse erreicht wird.

Beispiel:



Der Masseanschluss beim Rücklicht und beim Bremslicht rechts ist ungenügend. (Loser Sockel.) Zündet man nun das Licht an, fliesst der Strom links normal, rechts über die Rücklichtbirne (1) zum Sockel, findet da keine Masse, fliesst über die rechte Bremslichtbirne (2) zur linken Bremslichtbirne (3), die ja direkt damit verbunden ist, und von da aus endlich zur Masse, so dass 1, 2 und 3 schwach leuchten (Serieschaltung). Und alles nur wegen einer losen Schraube oder einem rostigen Kontakt!

Gerade bei unseren Tractionen mit den verschraubten Kotflügeln mit Gummizwischenlage und den aufgesetzten Scheinwerfern kann es vorkommen, dass der Masse-Anschluss ganz fehlt. In einem solchen Fall kann man ein zusätzliches Kabel montieren, das auf blankem Blech verschraubt wird.

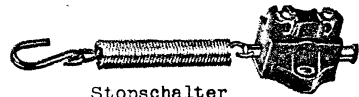
Ein einfaches und doch recht wirksames Mittel, um die Leuchtkraft der Stop- und Blinklichter zu verbessern, besteht darin, dass man aus Alufolie einen Reflektor formt und diesen unter dem Glas auf das Blech klebt. Vorsicht, Alufolie leitet den Strom! (Kurzschlüsse!)

Rückfahrcheinwerfer

Wer eine schwierige Garageinfahrt hat, oder wer öfters nachts seine Traktion parkieren muss, weiss es: man kann kaum etwas sehen!

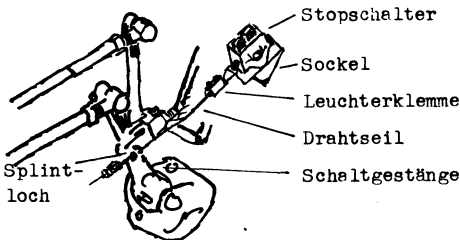
Natürlich können und wollen wir nicht das kleine Heckfenster durch ein Schaufenster ersetzen, doch ein Rückfahrcheinwerfer verbessert die Verhältnisse schon wesentlich.

Wir suchen uns zuerst ein passendes Licht, es kann neu sein, oder ein einzelner, gebrauchter Nebelscheinwerfer leistet die gleichen Dienste hervorragend. Wir montieren die Lampe auf dem Kotflügel oder diskret unter der Stossstange. Das Kabel ziehen wir unter dem Bodenteppich, unter dem Türschwollenblech, oder, sofern der Himmel noch nicht montiert ist, zusammen mit dem vorhandenen linken Kabelstrang über der Türe nach vorne. Als Schalter verwenden wir einen Bremslichtschalter, den wir im Autozubehörhandel für ca. Fr. 5.- erhalten. Es handelt sich dabei um einen federnden Zugschalter. Für unsere Zwecke müssen wir jedoch die aussen montierte Spiralfeder entfernen, weil sie uns sonst den eingelegten Rückwärtsgang wieder in die Nullstellung zurückzieht. Nun biegen wir aus Blech einen Sockel, damit wir den Schalter genau



Stopschalter

in der Fluchtlinie des Schaltgestänges an der Spritzwand montieren können. Nun entfernen wir den Splint, der den Dorn sichert zwischen dem Gestänge des I. und Rückwärtsganges (in Fahrtrichtung gesehen links), das durch die Spritzwand kommt und an dem der Schalthebel befestigt ist. Durch das Splintloch ziehen wir ein dünnes Drahtseil (z.B. von einer Velo-Bremse) und befestigen es beim Schalter. Dann legen wir den Rückwärtsgang ein und fixieren am anderen Ende eine Leuchterklemme so, dass der Schalter Kontakt macht, aber noch ein kleiner Spielraum bleibt zum Endanschlag. Der Draht soll im Splintloch frei gleiten. Nun brauchen wir nur noch den Schalter anzuschliessen. Ein Draht führt zum Rückfahrcheinwerfer, der andere zum Zündschloss oder Zündrelais (CTAC-Mitteilungen 2/81). Es ist wichtig (und Vorschrift) dass die Rückfahrleuchte nur brennt, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist und die Zündung eingeschaltet ist. (Bergsicherung!)



Das Diagramm zeigt die Montage des Rückfahrcheinwerfers. Ein Drahtseil verbindet den Stopschalter mit der Leuchterklemme. Die Leuchterklemme ist über das Splintloch am Schaltgestänge befestigt. Die Beschriftungen sind: Stopschalter, Sockel, Leuchterklemme, Drahtseil, Splintloch, Schaltgestänge.

Das Diagramm zeigt die Montage des Rückfahrcheinwerfers. Ein Drahtseil verbindet den Stopschalter mit der Leuchterklemme. Die Leuchterklemme ist über das Splintloch am Schaltgestänge befestigt. Die Beschriftungen sind: Stopschalter, Sockel, Leuchterklemme, Drahtseil, Splintloch, Schaltgestänge.

Halogenscheinwerfer

Auch das Scheinwerferlicht unserer Tractions ist für heutige Verhältnisse nur knapp genügend. Wir erhalten ca. 10% mehr Licht, wenn wir weisse statt der gelben Glühbirnen verwenden. Eine wesentliche Verbesserung bringt der Einbau von Halogen-Licht. Da Halogenbirnen jedoch mehr Strom aufnehmen (55 statt 45 Watt), müssen unbedingt die alten Kabel durch neue grösseren Querschnitts (CTAC-Mitteilungen 3/4/80 und 1/81) ersetzt werden. Durch den Mehrverbrauch von 20 Watt ist die Originallichtmaschine dann endgültig überfordert. In der nächsten

Nummer folgt deshalb ein Beschrieb für den Einbau einer stärkeren Lichtmaschine.

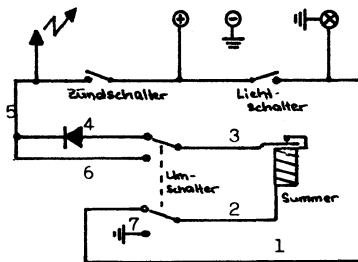
Für meine Traktion (IIBL 1955) konnte ich Hella H I Scheinwerfer einbauen. (Leider gibt es darauf so viele Nummern, dass ich nicht sagen kann, welche die richtige ist für den kompletten Scheinwerfersatz. Auf dem Glas stehen die Nummern: Hella 14438R7, 14438R8, E 1, 3-108453. Innen auf dem Reflektor: 165EO ESDJ und 108454. Der Fachmann kann hier bestimmt weiterhelfen.) Natürlich ist darauf zu achten, dass ja nicht alle Tractions die gleichen Scheinwerfer-Durchmesser haben, so dass man am Besten mit dem Wagen zum Fachgeschäft fährt. Wichtig sind ja die Glühlampen: Philips H I, 6 Volt, 55 Watt Nr. 6258 K 15354. Davon braucht man je ein Paar für Scheinwerfer und Abblendung.

Licht-Warngerät

Häufig kann man es beobachten: Bei Regenwetter, in Parkhäusern etc, ein einsames, parkiertes Auto mit abgeblendeten Scheinwerfern, die immer schwächer werden ...

Für teures Geld kann man ein Licht-Warngerät kaufen, das einem daran erinnern soll, dass man beim abgestellten Motor das Licht löscht. Ein solches Gerät kann man leicht auch selbst bauen. Man braucht dazu nur einen Summer, eine Klingel oder etwas ähnliches, einen doppelten Umschalter sowie eine Diode, die wir vielleicht aus einem alten Fernsehgerät oder dergleichen gratis bekommen können. Materialaufwand: 3 - 7 Fr., Zeitaufwand ca. 30 bis 90 Minuten, je nach Auto und Fertigkeit.

Wir können den Summer wahlweise am Parklicht oder an der Abblendung anschliessen. Je nach dem wird er uns auch erinnern, ob wir Licht überhaupt, oder eben die Abblendung vergessen haben.

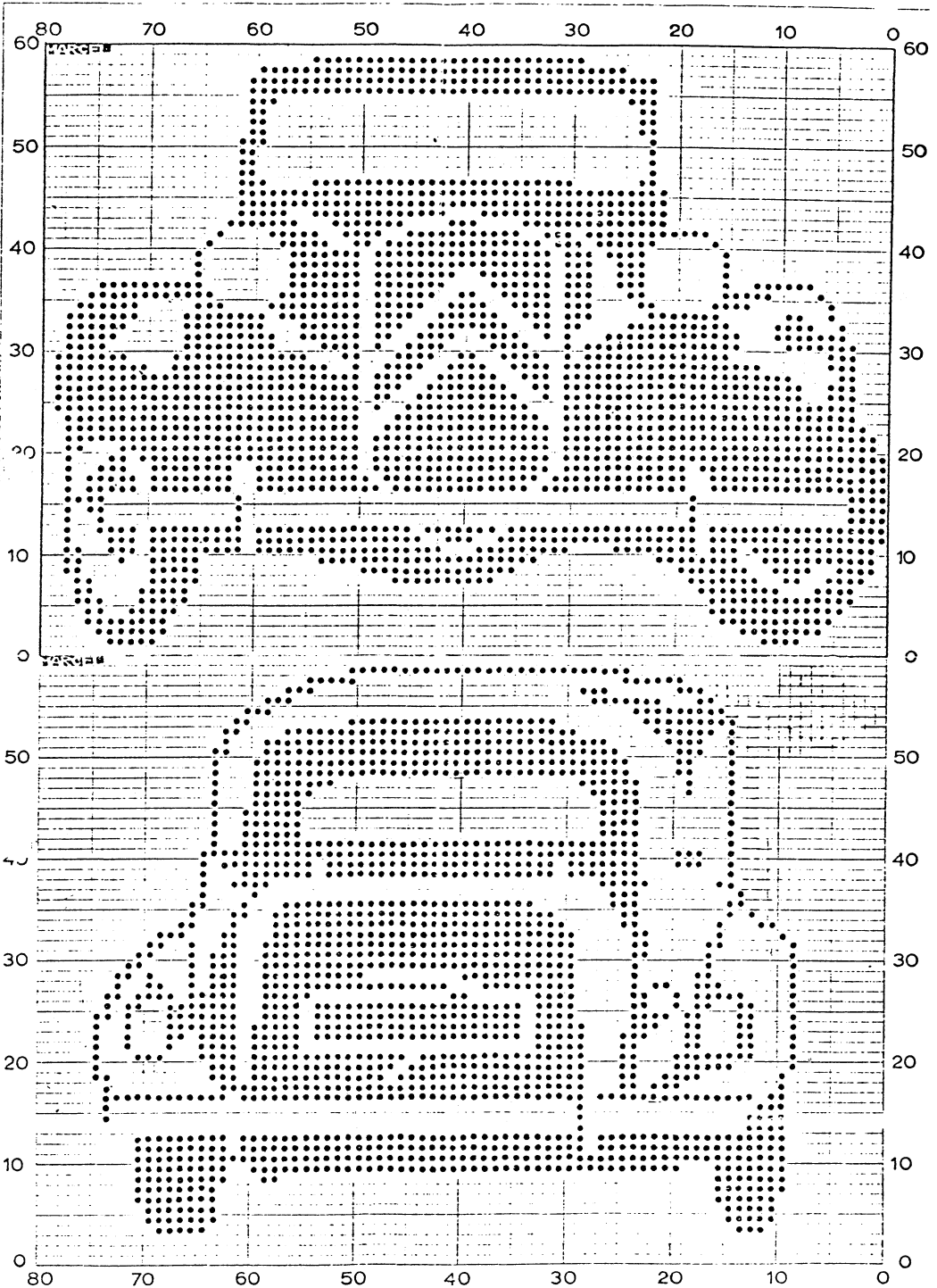


Nach dem Lichtschalter schliessen wir ein Kabel (1) an und löten es am Umschalter an. Vom Mittelkontakt führen wir ein Kabel (2) zum Summer. Würden wir nun von dort aus direkt zum Minuspol (Masse) fahren, würde der Summer Signal geben, sobald das Licht eingeschaltet ist. Das entspricht natürlich nicht unserer Absicht, deshalb führen wir den Draht (3) zum zweiten Mittelkontakt des Umschalters und von dort aus über die Leitung (5) zur Zündspule. (Anschluss zwischen

Zündschloss und Zündspule.) Wenn nun die Zündung ausgeschaltet ist, genügt die Zündspule als Anschluss an Masse, so dass bei eingeschaltetem Licht der Summer angibt. Damit nun bei eingeschalteter Zündung und ausgeschaltetem Licht der Strom den gleichen Weg rückwärts fließt, und somit der Summer ebenfalls erklingt, bauen wir die Diode (4) ein, die den Strom nur in Pfeilrichtung durchlässt.

Nun gibt es natürlich Situationen, wo es wünschbar ist, das Licht brennen zu lassen und den Motor (bzw. die Zündung) auszuschalten. Dafür dient der Umschalter und die Leitung 6 und 7. Wir schalten den Umschalter in die andere Position, und das Licht kann brennen, ohne dass der Summer angibt. Wenn nun die Zündung wieder eingeschaltet wird, fließt der Strom über Leitung 6 zum Summer und über Leitung 7 zur Masse, so dass der Summer angibt und uns daran erinnert, dass der Schalter noch auf der "falschen" Position ist.- Idiotensicher !

Strickmustervorlage für einen Tractionpullover (Aus Holland)



Für Gesunde und Kranke

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

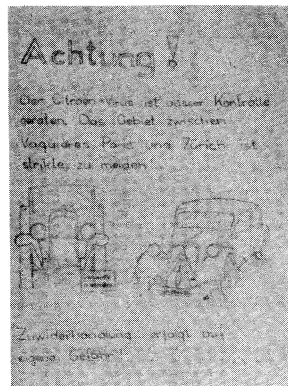
Sehr verehrte Damen und Herren,

es ist meine Aufgabe und Pflicht, - und diesmal keine leichte,- Sie über die neuesten Erkenntnisse in Bezug auf die Erforschung des Virus 11/15 CV zu informieren, nachdem ich schon 1977 und in diesem Frühling darüber berichtet habe.

Es mag Sie vielleicht erstaunen, dass ich nach nur einem halben Jahr schon wieder an Sie herantrete, doch hat das seinen guten Grund: In dieser kurzen Zeit bin ich zu geradezu bahnbrechenden Erkenntnissen gelangt. Während sich einige Theorien in dieser Zeit erhärtet und sogar erwiesen haben, so musste ich andererseits das totale Versagen der von mir entwickelten Traction-Pillen feststellen. Nun, errare humanum est, doch muss ich Ihnen leider mitteilen, dass die Traction-Pillen nicht nur total unnützlich sind, *sondern geradezu gemein-gefährlich*, indem sie oberflächlich zwar den Virus unter Kontrolle halten, ihn unterschwellig jedoch weiter motten lassen, bis er eines Tages verstärkt und zum Teil verändert explosionsartig wieder durchbricht. Doch will ich nicht vorgreifen, sondern Ihnen zuerst vom positiven Teil, den neuen Erkenntnissen berichten:

- die Verwandtschaft des Virus 11/15CV mit dem Virus 2/4/6CV hat sich inzwischen erwiesen. Zwar zwingt der eine nicht unbedingt den anderen herbei, doch erkennt der Mediziner und Wissenschaftler die Gleichheit der Struktur sofort.
- Nicht nur die Verwandtschaft mit dem Virus 2/4/6CV ist erwiesen, es haben sich in der CTAC-Leidensgemeinschaft auch auffallend viele Fälle von ID/DS-Fieber und sogar von SM-Fieber feststellen lassen.

Solche Häufungen müssen natürlich dem Forscher auffallen, und obwohl ich bald feststellen musste, dass meine Ehre als Pillendreher aufs äusserste gefährdet war. Zum eigentlichen Durchbruch kam es jedoch während meiner Sommerferien in Südfrankreich, die ich mit meinem Bruder R. R. Traction sowie einem weiteren Mitglied der CTAC-Leidensgemeinschaft verbrachte. Auf der Reise dorthin fielen uns mehrere Schilder auf, die, - wie das nebenstehende - vor dem Citroen-Virus warnten. Natürlich wurde dadurch der Wissenschaftler in mir neugierig, und ich erkundigte mich, was es mit dem mir unbekanntem Virus auf sich hätte. Ein befreundeter Studienkollege erklärte mir dann die verschiedenen Symptome, ganz speziell erklärte er mir auch die Herkunft des Namens: Er kommt davon, dass die Patienten auf die Einnahme von Citroenensaft sauer reagieren. Natürlich machte mich dieser Umstand stutzig, zeigt sich doch beim Virus 11/15CV das gleiche Phenomen. Auch sonst fanden sich auffallend viele



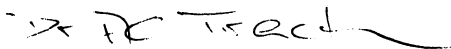
Parallelen, so dass ich nach reiflicher Ueberlegung beschloss, es auf ein wissenschaftliches Experiment ankommen zu lassen. Sowohl mein Bruder als auch der andere Ferienbegleiter sind schon seit Jahren auf die Einnahme der Traction-Pillen angewiesen, wobei die Wirkung bei meinem Bruder viel besser war, als beim anderen CTAC-Leidensgenossen. Ich war von der Wirksamkeit und Zuverlässigkeit meiner Pillen so überzeugt, dass ich glaubte, es Wagen zu können, das Gebiet zu betreten, in dem der Citroen-Virus wütete. Hier muss ich leider gestehen, dass mir einer der grössten Fehler in meiner Laufbahn als Wissenschaftler und Forscher passiert ist: Schon vom ersten Tag an zeigten sich die beiden Herren völlig verändert, und bei meinem Bruder R. R. Traction brach nach rund einer Woche das Bl4-Fieber (ein Vorgänger des Virus 11/15CV) durch. Auf der einen Seite war ich natürlich schockiert von den Ereignissen, die sich in der Folge abspielten, auf der anderen Seite war ich genau so fasziniert. Interessant war, dass der Leidensgenosse meines Bruders eine ganze Woche länger widerstehen konnte, obwohl er meiner Ansicht nach der schwerste Fall in der CTAC-Leidensgemeinschaft ist. Die Krankheit, die bei ihm zum Ausbruch kam, war für mich total überraschend: Der Mann erkrankte schwerstens am OS-Fieber, er hat sich bis heute noch nicht davon erholt. Langwierige, komplizierte Testserien erbrachten mir schliesslich den Beweis, dass der Bl4-, der OS-, der SM-, der 2/4/6CV- und der 11/15CV-Virus eng miteinander verwandt sind. Es ist nicht zwingend, dass man von einem oder mehreren befallen wird, doch ist es auch keine Seltenheit. Für mich als Forscher ergibt sich daraus ein ganz neuer Aufgabenkreis, muss ich nicht nur diese Viren richtig erforschen, sondern auch allfällige Gegenmittel entwickeln und deren Wirksamkeit testen. Ein Forscher hat Rückschläge hoch erhabenen Hauptes entgegenzunehmen, denn auch sie bringen jedesmal neue Erkenntnisse im Dienste der ganzen Menschheit. So ist es meine Pflicht, die folgende Warnung auszusprechen:

ACHTUNG !

Die Traction - Pillen sind unnütz, sie können bei längerer Einnahme schwerwiegende, völlig unbeschreibbare Folgen zeigen. Vor Weitergebrauch wird gewarnt !!

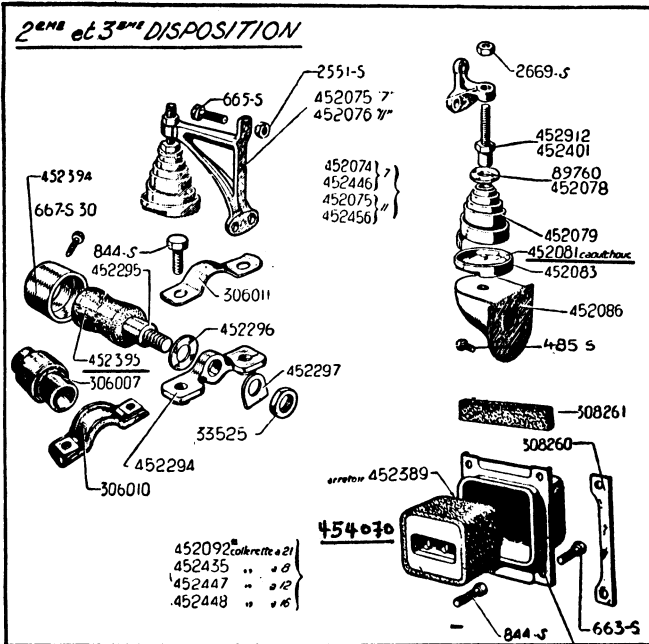
In der Hoffnung, Ihnen bei nächster Gelegenheit bessere Neuigkeiten mitteilen zu können, möchte ich mich von Ihnen verabschieden, um mich wieder meinen Forschungsarbeiten widmen zu können.

Ihr



Dr. A. C. Traction
alias D. Eberli

SUSPENSION DU MOTEUR



• Déposer, par l'intérieur de la voiture, les quatre vis de fixation de la boîte arrière et la retirer. L'axe de fixation avant étant invariable, le centrage du bloc caoutchouc arrière s'effectue par rotation de l'ensemble autour de cet axe. Si le bloc ne se trouve pas au centre, débloquer les contre-écrous des vis de réglage des ressorts latéraux et visser ou dévisser celles-ci. Une différence de 2 à 3 mm au-dessus de l'axe horizontal de l'ouverture dans la coque peut être admise.

• Régler ensuite la butée dans le sens longitudinal. On peut évaluer la position de la butée arrière avec une pige introduite dans un trou existant au fond de la boîte. La cote doit être de 10 ± 2 mm. Sinon choisir une autre boîte permettant d'obtenir cette cote.

• D'autre part, le tampon arrière peut prendre du jeu dans son boîtier, ce qui se traduit par des bruits sourds lors d'une accélération brusque. Il faut soulager le moteur, décoller à l'intérieur la garniture sur la tôle avant sous la poignée de frein à main, retirer le boîtier, dévisser le tampon fixé au carter de distribution, monter un autre tampon et remettre le boîtier en place. S'assurer de la bonne fixation de celui-ci.

• Le tampon ne doit pas avoir de jeu dans le boîtier, mais il ne doit pas non plus être trop serré.

• Il faut régler le centrage et la position longitudinale de la butée de caoutchouc AR par rapport à la boîte de butée.

Pour centrer la butée de caoutchouc :

• On évitera également de trop brider le balancement transversal limité par les ressorts stabilisateurs. Leur rôle n'est pas de contribuer à la suspension du moteur, mais de freiner et d'amortir le balancement.



- 452'395 disponible au Club
- 452'081 se trouve dans le commerce
- 454'070 une souscription est ouverte par le bulletin ci-dessous pour la refabrication de cette pièce.

Club Citroën Suisse 34/57
 Case postale 230
 1001 LAUSANNE

Bulletin de souscription

Je souscris pour pièces no 454'070

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

Signature :

A renvoyer au plus vite à l'adresse du Club. (15.09.1981)

M I T G L I E D E R L I S T E

(Stand per 1. Oktober 1981)

- Ackerknecht Dieter, Waserstr. 43
8053 Zürich
- Aegerter Alfred, Watlerstr. 100
8105 Regensdorf
- Ammann H., Steinbühlallee 168
4123 Allschwil
- Ampert Werner, Metzgergasse 21
3400 Burgdorf
- Anliker Fritz, Friedhofweg 2
8600 Dübendorf
- Anliker Rolf, Hintersteig 23
8200 Schaffhausen
- Arn Willy, Juraweg 8
3250 Lyss
- Aschwanden Urs, Feldeggstr. 35
8008 Zürich
- Bachmann E., Bergstr. 7
8712 Stäfa
- Baumberger Fredy, Vollenmoos
8105 Regensdorf
- Beier Heinz, Alte Schmiede
3251 Wengi b. Büren
- Benone Dominique, Wildensteinerstr. 21
4132 Muttenz
- Bill Werner, Kilchbergstr. 39
8134 Adliswil
- Blesi Heinrich, Thon 34
8762 Schwanden
- Böckli-Isler R., Glärnischstr. 22
8805 Richterswil
- Bohny Peter, Bodenacker 22
3065 Bollingen
- Bollhalder Hans, Bugg
9478 Azmoos
- Bolli Otto, Bergstr. 25
8902 Urdorf
- Bolliger J., Curtibergstr.
8646 Wagen
- Born Hans-Ulrich, Brunnenstr. 1
4912 Aarwangen
- Bräm Jürg, Scheuchzerstr. 58
8006 Zürich
- Bruder August, Schaffhauserstr. 121
8057 Zürich
- Brühlmann Stefanie, Pilatusweg 14
4852 Rothrist
- Brunner Hans, Neuhüsliпарк 2
8645 Jona
- Brunner Ulrich, Reinhold Frei Str. 17
8049 Zürich
- Bucher Theophil, Rotbuchstr. 68
8037 Zürich
- Bumbacher Walter, Hofwiesenstr. 354
8050 Zürich
- Burri Konrad, Via Marconi 2
6900 Lugano
- Büttler Peter, Nordringstr. 17
4563 Gerlafingen
- Caironi Max
5024 Küttigen
- Citroen (Suisse) SA Bern
Walter Hofstetter, Freiburgstr. 447
3018 Bern
- Citroen (Suisse) S.A., Colette Fawer
1211 Geneve 27, rue des Acacias
- Clerc Fredi, Postfach 154
8854 Siebnen
- Cueni Erwin, Hinterfeld 210
4222 Zwingen
- Deller Jürg, Püntengasse 6
8304 Wallisellen
- Dornier Justus, Obstgartenstr. 19
8006 Zürich
- Duvoisin Max, Grubenstr. 11
6014 Littau
- Eberli Daniel, Noterenstr. 14
8474 Dinhard
- Ettmüller Balz, Eichstr. 41
6330 Cham
- Fäh Max, Müllisberg
8722 Kaltbrunn
- Fäh Otto, Eisenwaren
8854 Siebnen
- Fehr Hans, Alte Landstr. 5
8802 Kilchberg
- Flückiger Rudolf, Auto Center AG
4912 Aarwangen
- Frauchiger Werner, Hardstr. 49 a
5430 Wettingen
- Frei Andreas, Ziehlstr. 15
8400 Winterthur
- Frei Beat, Näsplen
8627 Grünigen
- Frick Armin, Kirchstr. 18
8810 Horgen

- Gandin Gino, Garage b. Zeughaus
8910 Affoltern a/A.
- Gasser Kurt, Meisenweg 4
8200 Schaffhausen
- Gautschi Hanspeter, Egg 213
5728 Gontenschwil
- Gautschi Kurt, Egg 204
5728 Gontenschwil
- Geiger Fritz, Mühlestrasse
8479 Gütighausen ZH
- Geiser Richard, Bahnhofstr. 1
8340 Hinwil
- Giordanengo Gust.
8143 Sellenbüren
- Graf Bruno, Hofwiesenstr. 320
8050 Zürich
- Graf-Lehnherr K., Ringstr. 11 a
9302 Kronbühl
- Gubler Christian, Florastr. 5
8008 Zürich
- Gubler Flemming, Kirchstr. 18
8810 Horgen
- Gubler Lennart, Erlenstr. 43
8832 Wollerau
- Guggenheim Edi, Streulistr. 12
8032 Zürich
- Günter John P., Mühltental 53
8200 Schaffhausen
- Güttinger Max, Oberdorf 12
8264 Eschenz TG
- Haefliger Eugène, Sihlberg 28
8002 Zürich
- Haessig Felix, Asylstr. 70
8032 Zürich
- Hager Peter, Sägestr. 1
8162 Steinmaur
- Hagmann F.P., Mühlestr. 46 b
2504 Biel-Mett
- Härrli Ernst, Alte Landstr. 188
8800 Thalwil
- Hedinger Steven H., 3.St.Catherines Crt
Clarence Rd. Windsor GB
- Herzog Ruedi, Ettingerstr. 1
4106 Therwil
- Hess Camille, Mühlweg 153
5603 Staufen
- Heuberger Paul, Witellikerstr. 5
8702 Zollikon
- Heussi Christian, Federblick
8865 Bilten
- Heussi-Muggli Fritz, Forchstr. 159
8132 Egg
- Hobi Guido, Bächliwis 10
8184 Bachenbülach
- Höhener M., Kurvenstr. 10
9062 Lustmühle
- Hügli Ch., Sântisstr. 18
9030 Abtwil
- Hürlimann Kurt, Wihaldenstr. 22
8340 Hinwil
- Hürlimann Peter, Rickenstr. 68
9630 Wattwil
- Janczer Peter, Murwiesenstr. 31
8057 Zürich
- Jetzler Peter W., Hurnenstr.
8360 Wallenwil TG
- Jordi Ernst, Dorf
3458 Dürrenroth
- Jost Beat, Industriestr. 30
9100 Herisau
- Kälin - Sport, Stadelhoferstr. 24
8001 Zürich
- Käser Peter, Melchnastr. 134
4911 Obersteckholz
- Kaufmann Franz, Thorenbergstr. 28
6014 Littau
- Kettiger Peter, Sântisstr. 19
8805 Richterswil
- Keusch Anton, Harriwilstr. 160
4566 Oekingen
- Kneubühler U., Sandplatte 3
8488 Turbenthal
- Koch Hans Georg, Wartenbergstr. 36
4133 Pratteln
- Koeppl Albert, Bildstr. 14
9030 Abtwil
- Kohler Peter, Haselweg 2
8200 Schaffhausen
- Kümmerli Hans, Bahnhofstr. 15 a
3066 Stettlen
- Kurmann Silvan, Landschauerstr. 16
6006 Luzern
- Kurzo Josef, Strassburgerallee 112
4055 Basel
- Lätt Werner Jun., Mühle
4571 Mühledorf
- Lehner Christian, Hohbühlstr. 8
9400 Rorschach
- Leuenberger Friedrich, Talckerweg 69 a
3604 Thun
- Liebmann James, Im Nüsat
8463 Benken ZH
- Löhner Daniel, Lenzenhohlestr. 7
3302 Moosdorf
- Mantel Hans, Sonnenbergstr. 32
8134 Adliswil
- Marengi Bruno, Bruechstr. 59
8706 Meilen

- Matthey de l'Endroit R., Thunstr. 2
3005 Bern
- Maurer Erwin, Säntisstr. 15
8580 Amriswil
- Meier Max, Sumvoi 128
7099 Lantsch
- Meyer Margrit, Finsterrütistr. 2
8134 Adliswil
- Meyer Wilhelm, Postweg 81
4511 Hubersdorf
- Minajlovic A., Postfach 227
8036 Zürich
- Mischler Daniel, Bodenstr. 15 a
3526 Brenzikofen
- Miserez René, Herdernstr. 72
8004 Zürich
- Müller Erich, Talackerweg 4
8155 Oberhasli
- Müller Ernst, Hauptstr. 113
4324 Obermumpf
- Müller Peter, Hauptstr. 139
8545 Rickenbach
- Müller Urs, Bellerivestr. 18
8008 Zürich
- Müller Willy, Badachtal
6244 Ebersecken
- Niederer - Gleim A., Ausserwinkel 182
7299 Jenaz
- Niedermann C., Villa Eden
8340 Rapperswil
- Oberholzer Roland, Rosenhügel 17
9230 Flawil
- Oberli Erwin, Chaumontweg 20
3028 Spiegel
- Oehrli Hans-Ulrich, Höhenrain
3806 Bönigen
- Oesterle Dr. Marc, Spitalgasse 16
3011 Bern
- Pizzotti Claude, Via al Lido 9
6962 Viganello
- Pretto Adrian, Stegstr. 3
8820 Wädenswil
- Ramp Ulrich, Pfarrweg 6
8046 Zürich
- Rey Walter, Sonnenhalde 1
8603 Schwerzenbach
- Richard René, Käsereistr.
8581 Schocherswil
- Richli Herbert, Schwanenfelsstr. 15
8212 Neuhausen
- Riva Rolando-M.Hess, Viale dei Faggi 11
6906 Cassarate
- Rogenmoser, Büelstr. 4
8307 Tagelswangen
- Ryf Hans, Kasernenplatz 49
4705 Wangen a.d. Aaare
- Schaetzle Marc, Froschaugasse 1
8001 Zürich
- Schafelberger Otto, Ettenhauserstr. 38
8620 Wetzikon
- Schelbli Christian, Grenzstr. 7
8580 Amriswil
- Schenk Beat, Güterstr. 129
4053 Basel
- Schibler Robert, Mattenstr. 3
5507 Mellingen
- Schneider Hugo, Zentralstr. 20 a
8604 Volketswil
- Schneider Walter, Am Ausserberg 71
4125 Riehen
- Schorta Albert, Löhrrstr. 2
4552 Derendingen
- Schreiber Rolf, Einsiedlerstr. 42
8810 Horgen
- Siegwart Stephan, Laufenstr. 25
4053 Basel
- Sigrist Markus, Gutenbergstr. 4
3011 Bern
- Sollberger H., Hardpüntstr. 9
8302 Kloten
- Soller Hansrudolf, Konstrasse
9320 Frasnacht
- Sonderegger Thomas, Karl Völkerstr. 48
9435 Heerbrugg
- Soppelsa Kuno, Alpstr. 9
8280 Kreuzlingen
- Spielmann Toni, Weidliweg 61
4511 Balm
- Stehrenberger Paul, Rösslistr. 3
9056 Gais
- Strausak Theo, Kreuzen 6
4500 Solothurn
- Strehler Heinrich, Hanfackerstr. 7 a
8500 Frauenfeld
- Studer-Götz Ernest, Hauptstr. 14
4522 Rüttenen u. Nennigkofen
- Sutter Kurt, Bahnhofstr. 4
8716 Schmerikon
- Taschner Margrit, Triemlistr. 118
8047 Zürich
- Thurnherr Gérard, Niggelerstr. 8
3007 Bern
- Trefalt Hans Peter
1813 St.Saphorin
- Vauthier Jean-Michel, Hammerstr. 59
8032 Zürich
- Vinzens Anton, Walchlistr. 16
8800 Thalwil

- Vogel Kilian, Sägegasse 2
- 5313 Klingnau
- Wäger Josef, Gürtelstr. 57
- 7000 Chur
- Walder Jürg, Städtchen 21
- 8730 Uznach
- Wallcer Beat, ruelle des Anges
- 1040 Echallens
- Weber Alex, Rest. Sonne
- 8225 Sibingen
- Wegmann Gustav, Huebwiesenstr. 27
- 8954 Geroldswil
- Wehrli Ruedi, Zollikerstr. 100
- 8702 Zollikon
- Wellauer Konrad, Immenstall
- 8272 Ermatingen
- Wettstein Thomas, Brandrietstr. 33
- 8307 Effretikon
- Widmer J., Wermatswilerstr. 35
- 8610 Uster
- Widmer Ulrich, Verenaweg 14
- 6343 Buonas
- Willmann Jakob, Schulhausweg 49
- 4911 Reiswil
- Wisser Fritz, Tschuoppis
- 8852 Altendorf
- Witmer Urs, Zinggstr. 24
- 3007 Bern
- Woodtli Hanspeter, Schaffhauserstr. 46
- 8500 Frauenfeld
- Würgler Rudolf, Stadtbachstr. 42 a
- 3012 Bern
- Wüthrich Thomas, Bergacker 14
- 8046 Zürich
- Youssenfian Eric, Cholacher 18
- 5452 Oberrohrdorf
- Zbären Peter, Ch.Castelver 4
- 1255 Veyrier
- Zehntner Peter, Hauptstr. 26
- 4304 Giebenach
- Zulian-Zünd Felix, St.Georgenstr. 185 d
- 9011 St. Gallen

(176 Mitglieder)

L I T E R A T U R

Vom 5. Internationalen Citroën Car Club Rally (ICCCR) in Breda (Holland) wird ein Erinnerungsbuch herausgegeben das im Aufbau gleich sein wird wie dasjenige von Chartres, für die die dieses Buch kennen. Presentation des Citroën museum, fotos der schönsten Fahrzeuge und von den Wettbewerben, Teilnehmerverzeichnis und Liste der vertretenen Clubs sowie die Geschichte von Citroën-Holland. 192 S., 250 Fotos, dreisprachig französisch, englisch und holländisch, Preis ca. 30.- + 40.- Fr.
Bestellungen an: Armin Frick, Kirchstr.18, 8810 Horgen.

M O D E L L A U T O S

Von Matchbox gibt es jetzt einen Plastikbausatz vom 11 légère, Masstab 1:32 ca. 13,5 cm lang, aus dem sich wahlweise ein Cabriolet oder ein Coupé bauen lässt. Bei der Cabriolet Version hat es leider einen kleinen Detailfehler der sich aber von einem guten Modellbauer ausmerzen lässt. Ansonsten ist der Bausatz von einer sehr guten Qualität und Genauigkeit. Erhältlich ist er im Fachhandel und kostet Fr. 8.50.

Von Brekina gibt es zur Zeit einen 11 large od. 15/6 (je nachdem wie man es anschaut) auf dem Markt. Ideale Grösse für die Eisenbahnanlage, Länge 5,5 cm, Breite 2,2 cm. Erhältlich im Fachhandel in den Farben grau, hellbraun, grün, schwarz und weiss, Preis ca. Fr. 5.-.

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



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

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



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

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich
Postcheck 80-18535



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

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



Herrn
Hans Georg Koch
Wartenbergstr. 36
4133 Pratteln

M

PP
8810 Horgen

La première voiture française construite en grande série

**LES
CITROËN**

torpédo 4 pl
torpédo sport 3 pl
Conduite intérieure 3 pl
Conduite intérieure 4 pl
Décapotable
Pannetelle
voitures occasion
taxis
Remorques

LA NOUVELLE 5HP
"CABRIOLET"

LA NOUVELLE 10HP
"LE CADDY"

ANDRÉ CITROËN 115 à 133, Quai de Javel - Paris

25 décembre 1922