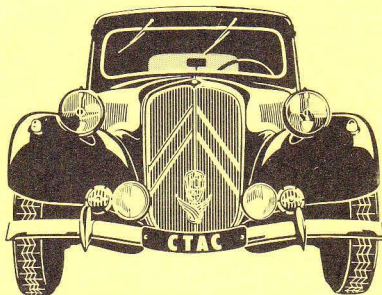


Hgk

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 1991

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 Zollweidenstr. 27 4142 Münchenstein P: 061/46 34 95 G: 01/816 39 72	Andreas Rutishauser Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P: 055/48 65 59

Organisationsgruppen

Ost	Nord	West	Süd
André Baumann Emmentalstr. 32 3414 Oberburg P: 034/23 18 78	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
Franz Neff Unterfeld 606D FL-9495 Triesen P: 075/26 337	Walter Rey Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/61 41 34	Daniel Löhner Schiffaube 16 3011 Bern P: 031/22 95 71	Lukas Schlumpf Huswiesenstr. 5 8426 Lufingen P: 01/813 66 63
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P: 071/93 11 75	Peter Weber Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/23 32 23	Beat Scheidegger Stockerenweg 9 3014 Bern P: 031/42 51 71	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 Staldenbachstr. 9a 8808 Pfäffikon (SZ) P: 055/48 65 59	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: Jürg Deller und Udo Kenkel

Vertreter im Dachverband SDHM: Andreas Rutishauser

Redaktionsschluss Heft 4/91: 15. Juli 1991



INHALT

Das Wort des Präsidenten	74
Treffen und Termine	75
Die Story vom weissen 8-Zylinder Cabriolet	76
Mitteilungen von Citroën, 1949	78
Schriftverkehr SDHM-CTAC	82
Das Citroënwerk in Aulnay	84
Bücher über Citroëns	84
Croisière jaune	85
Traction Avant in der Presse	86
Bestelltalon für Plaketten des SDHM	87
VBZ Züri Linie anno 1952	88
Programm des Treffens vom 16. Juni 1991	89
Anmeldung zum Treffen vom 16. Juni 1991	91
Inserate und Kleinanzeigen	94
Pfeilverzahnungen Patent Citroën	97
Schmunzelecke	98
Programm vom Sommertreffen Traction Avant Dänemark	99
Lösbar	101
CTAC in GB?	101
Mitglieder stellen sich vor, Rolf Anliker	102
La Traction en BD	104

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen	Reparaturen und Teile	Garage und Teile
Citroën Bern Freiburgstr. 447 3000 Bern Tel.: 031/55 33 11	Frick Traction Avant AG Bergwerkstr. 39 8810 Horgen Tel.: 01/725 90 45	Christian Heussi Alte Landstrasse 8865 Bilten Tel.: 058/37 17 29 077/93 20 16
Garage und Teile Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil Tel.: 071/67 45 42	Reparaturen und Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 Basel Tel.: 061/35 25 25	

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

Das Wort des Präsidenten

Benken, Ende April 1991

Liebe Clubmitglieder,

Das erste Treffen dieses Jahres gehört bereits der Vergangenheit an. Im malerischen Klettgau durften wir einen interessanten Tag verbringen mit dem Besuch des lokalen Weinbaumuseums und Genuss des feinen Hallauer Weines. (Für die Qualität des örtlichen Rebensaftes spricht die Tatsache, dass gleich mehrere Tractionisten den gekauften Wein nicht zum Auto getragen haben, sondern mit dem Auto den Wein abgeholt haben...!) Natürlich kamen auch Citroën-Gespräche nicht zu kurz, so dass das eine oder andere technische Problem am Wirtshaustisch oder vor dem parkierten Auto seine Lösung fand. Sogar Petrus meinte es gut mit uns, stellte er uns zwar kühles, aber trotzdem sonniges Wetter zur Verfügung.

Das nächste Treffen findet am 16. Juni in der Region Ost statt, wobei wir wiederum Teilnehmer aus der ganzen Schweiz erwarten. Hoffen wir, dass auch diesmal das Wetter mitspielen wird.

Offiziell am 15. Mai bereits abgelaufen ist die Anmeldefrist für das Internationale Treffen vom 30. August bis 1. September in Interlaken. Der Meldetermin musste deshalb so früh angesetzt werden, damit genügend Hotelplätze reserviert werden können. Wer sich verspätet anmeldet, bezahlt einen höheren Preis und man kann ihm nicht mit Garantie ein Hotelzimmer vermitteln.

Die Vorarbeiten für den Anlass laufen auf Hochtouren, und das Programm kann sich sehen lassen. Noch relativ schlecht fällt die Beteiligung von Sponsoren aus. Bitte versucht, in Euerem Umfeld Aufträge für Inserate, Tischsets, Gratismuster, Aktivitäten etc. hereinzubekommen. Von "A" (wie Autoversicherung), "B" (wie Bootsartikel) bis "Z" (wie Zubehör) ist alles möglich. Wenn man keine Anfragen macht, werden keine Aufträge hereinkommen. Diese sind wichtig, denn je mehr Mittel zur Verfügung stehen, desto attraktiver kann das Treffen gestaltet werden. Das Jubiläums-Clubheft soll gleichzeitig als Programmheft des Internationalen Treffens dienen und sowohl Teilnehmern, als auch Zuschauern abgegeben werden. Selbstverständlich wird es auch an alle Clubmitglieder versandt. Wer einen besonderen Beitrag zu diesem Heft liefern kann, möge diesen bitte demnächst an unsere Redaktion schicken.

Ein Thema, das mit den Treffen höchstens die Kosten gemeinsam hat, sind die Posttaxen. Bekanntlich wurden diese auf den Jahreswechsel drastisch erhöht, was unsere Clubkasse erheblich belastet. Neu sind auch Adressmeldungen, wie die Post sie für unser Clubheft erstellt, kostenpflichtig. Da wir immer wieder feststellen, dass unsere Clubmitglieder ein umzugsfreudiges Volk sind (Motto: Lieber zügeln als zinsen...), bitten wir alle, Adressänderungen doch frühzeitig an unsere Adressverwaltung zu melden, um uns Unkosten zu ersparen.

Im letzten Clubheft habe ich von der Absicht Bundesrat Cottis berichtet, Autos ohne Katalysator aus dem Verkehr zu ziehen. Wie aus den Medien entnommen werden konnte, ist der Bundesrat inzwischen zurückgekrebt. Dass damit nicht alle Probleme aus dem Weg geräumt sind, versteht sich von selbst, laufen doch in verschiedenen Kantonen Vorstösse zur Einführung von Strafsteuern, wovon auch unsere Tractionen betroffen sein könnten.

Tractionellement

Daniel Eberli

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

16. Juni 1991	Region Ost Anmeldung in diesem Heft
30. August - 1. September 1991	Internationales Treffen 15 Jahre CTAC
6. Oktober 1991	Region Süd

andere Treffen und Daten

25. Mai 1991	ID/DS Treffen in D-Lengerich
25. Mai - 2. Juni 1991	Jubiläumsrundfahrt des Renault Heck Club Suisse
1. - 2. Juni 1991	Oldtimermarkt Bern
7. - 9. Juni 1991	Jubiläumstreffen des 2CV Clubs "Happy Ent's" in D-Saarbrücken
22. Juni 1991	Oldtimerteilemarkt Herisau
6. - 12. Juli 1991	3. Rallye des Alpes in den Schweizer Alpen
13. Juli - 15. August 1991	Amsterdam - Moskau - Amsterdam organisiert vom CAAR
22. - 26. Juli 1991	Randonnée Alpine organisiert vom CCS 34/57 Reise in die Dolomiten, mit Stilfserjoch, Reschenpass, etc. Noch genauere Infos später
30. Juli - 4. August 1991	2CV Welttreffen am Sustenpass
9. - 11. August 1991	Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring
16. - 18. August 1991	Sommertreffen Traction Avant Dänemark
23. - 25. August 1991	SDHM Fernfahrt Schweiz-Paris-Poncin
30. August - 1. September 1991	Internationales Treffen des CTAC im Berner Oberland
September 1991	Weinrundfahrt in Frankreich organisiert vom CAAR
2. November 1991	Jahresschlussstreffen des CCS 34/57
5. - 8. Juni 1992	Frühjahrstreffen des ACC
15. Juli - 14. August 1992	Croisière Bleue Paris-Athen-Paris für Traction Avant
28. - 30. August 1992	9. ICCCR im Legoland, Dänemark

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

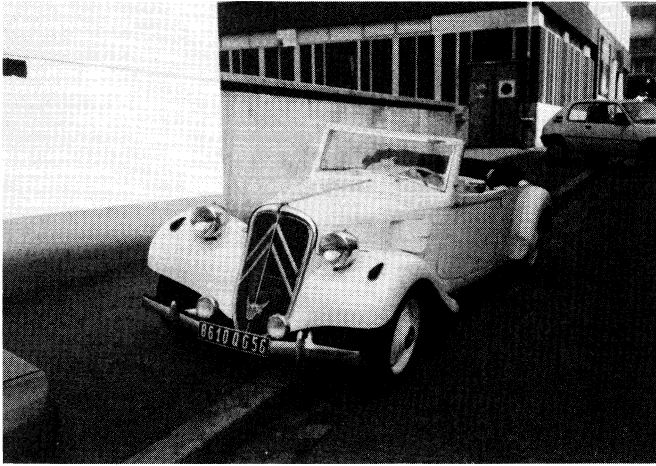
Immer noch suchen wir Sponsoren für unsere Clubhefte. Nur so ist es uns möglich, den Mitgliederbeitrag niedrig zu halten. Wir stellen eventuellen Sponsoren (auf gut Deutsch: Gönnern) gegen einen bescheiden Obulus von Fr. 350.-- eine Seite einer Ausgabe in unserem Clubheft zur Verfügung. Solltet Ihr Interessenten kennen, sprecht 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 Gönner wären z.B. Banken, Versicherungen, Garagen, Arbeitgeber, etc..

Die Story vom weissen 8-Zylinder Cabriolet

Bern, April 1991

Begonnen hat es mit einer Einladung an meinen Schwager zum Nachtessen, vor etwa einem Jahr. Im Verlaufe des Abends kommt das Gespräch auf einen kürzlichen Ferienaufenthalt meines Schwagers in der Bretagne.

Er erzählt unter anderem von einem weissen Cabriolet, offensichtlich ein Citroen, wie er anhand des Kühlergrills feststellen konnte. Eines der seltenen Traction-Werkscabriolets, na ja, was soll's, haben wir doch auch schon im Original gesehen, das haut doch einen Traction-Fan wie mich noch lange nicht um. Dann erzählt mein Schwager weiter: Das Auto habe eine hintere Sitzbank gehabt, aber nur zwei Türen. Wo sich denn die Sitzbank befunden habe? In einer Art Klappe im Heck? Antwort: Nein. Unmittelbar hinter den Frontsitzen, wie bei einer Limousine. Jetzt werde ich hellwach. Wie die Scheinwerfer ausgesehen hätten, freistehend oder in den Kotflügeln integriert (der Leser merkt längst, wo ich hinaus wollte!)? Antwort: Weiss nicht mehr so genau, glaube aber, sie waren in den Kotflügeln. Jetzt kommt mein Puls langsam auf 120. Ich rase zum Büchergestell, raffe meine sämtliche Citroen-Literatur zusammen und zeige meinem Schwager alle verfügbaren Bilder über Traction-Cabriolets, von den Werksversionen über die Langenthal-Carosserien bis zum Foto vom Salon 1934 mit dem berühmten 8-Zylinder Cabriolet. Mein Schwager stutzt zuerst beim Anblick einer Langenthal-Version mit integrierten Scheinwerfern, blättert dann aber weiter. Schliesslich zeigt er mit dem Finger auf die Abbildung eines 8-Zylinder Cabriolets im seinerzeitigen Werbeprospekt. Chrigi, meine teure Gattin, wo hast Du die Beruhigungspillen? Sollte mein Schwager etwa jenes verschollene 8-Zylinder Cabriolet aufgespürt haben? Da war doch die Rede von einem solchen Wagen, der noch existieren soll (dem Gerücht nach zwar in den Vereinigten Staaten, aber das ist ja nur ein Gerücht). Ich frage meinen Schwager nochmals auf Ehre und Gewissen - er ist inzwischen fast ebenso aufgeregt wie ich - und indem ich ihm den Ernst der Lage klarmache, ob das weisse Cabriolet wirklich demjenigen auf dem Werbeprospekt.???? Ja, mi Tüüri, i glaube scho! Ich erwäge daraufhin ernsthaft, ob ich alles stehen und liegen lassen und noch in der gleichen Nacht, oder vielleicht am Morgen früh, den weiten Weg in die Bretagne unter die Räder nehmen soll. Ich stelle mir schon den Glorienschein vor, der mich umgeben wird, wenn ich als Erster in unserm Club lässig ein Foto von mir mit dem einzigen noch vorhandenen Original-8-Zylinder-Traction, und dazu noch vom Cabriolet vorweise.



Ich fahre dann schliesslich doch nicht in die Bretagne. Schliesslich ist es Winter, mein Ferienanspruch längst aufgebraucht, von der Ferienkasse ganz zu schweigen. Aber noch lange fährt in meinen Träumen ein wunderschönes 8-Zylinder-Cabriolet mit leise schnurrendem Motor vor und macht mich vorwurfsvoll darauf aufmerksam, dass ich es versäumt habe, das einzige noch existierende 8-Zylinder-Traction-Modell der Öffentlichkeit und der gesamten Citroen-Anhängerschaft gemacht zu haben. Damit hätte nämlich dieses Loch Ness-Phänomen (Immer wieder taucht einer auf der das Ungeheuer kürzlich gesehen hat oder der zumindest einen kennt, der..., hat aber leider kein Foto davon usw.) unter den Traction - Fans endlich ein Ende gehabt.

Vor einigen Wochen hat mein Schwager nun Besuch von einer befreundeten Familie erhalten, die ihm aus der Bretagne ein Foto von jenem weissen Cabriolet gebracht hat, von dem gerade die Rede war. Ihr könnt Euch mein Herzklopfen vorstellen, als ich den Briefumschlag aufmachte. Obwohl ich inzwischen die Hoffnung aufgegeben hatte, jenes sagenhafte 8-Zylinder-Ding jemals zu Gesicht zu bekommen, war ich doch leise enttäuscht, als ich die Aufnahme dann in den Händen hatte. Ich möchte Euch das Bild nicht vorenthalten. Es handelt zwar nicht um ein 8-Zylinder Cabriolet, der Wagen ist aber trotzdem ganz interessant. Vor allem die unten angebrachten Scheibenwischer und die scheinbar nicht umlegbare Frontscheibe sowie die nicht zur Vorkriegshaube passenden Felgen. Eine abgewandelte Limousine? Ein Nachbau? Ich erinnere mich, in der Oldtimer-Verkaufshalle in Chauffaille im Burgund einmal ein solches (auch weisses) Cabriolet gesehen zu haben. Motto: aussen fix (sprich Blech und viel Polyester) und innen nix (Umbau einer ller-Limousine). Urteilt selbst!

Daniel Löhner



SERVICE RÉPARATION

LENKUNGS-RUECKWIRKUNGEN BEIM BREMSEN

Bei solchen Rückwirkungen überhole man folgende Punkte in der angegebenen Reihenfolge. Der Defekt kann nach dieser oder jener der Kontrollen verschwinden. Daher mache man nach jeder Opération eine Probefahrt um unnütze Arbeiten zu vermeiden.

- 1.) Die Stützflächen des Rades auf der Radnabe dürfen nicht mehr als 0,2 mm. uneben sein. Ist diese Toleranz überschritten, so müssen alle 5 Räder geschlichtet werden, indem man sie dabei gut zentriert damit so wenig Metall wie möglich abgenommen wird.
- 2.) Die Räder ausbalancieren (üblicher Arbeitsvorgang). Wird später ein Schlauch geflickt, so markiere man Reifen und Rad, damit die Auswuchtung bestehen bleibt.
- 3.) Kontrolle der vorderen Bremstrommeln: Mittels Dorn MR 3381 und Tastuhr auf Drehbank kontrollieren. Sind die Trommeln um mehr als 0,05 unrund, so müssen Sie nachgeschliffen werden. Dabei werden die Radmutter mit unterlegten Scheiben angezogen.
- 4.) Die Bremsbeläge abschrägen und mittels Vorrichtung 2100 T (Abb. 61 des Reparatur-Handbuches) zentrieren. Beim Einbau der Nabe beachte man die Vorschriften des Reparatur-Handbuches Seite 65 Paragraph 25.
- 5.) Das Spiel der oberen Schwingarme beheben: Längsspiel durch Entfernen der betreffenden Scheiben - Querspiel durch Ersetzen der Büchsen (die neuen Büchsen genau zentrisch aufreiben.)
- 6.) Die Muttern der Sattelbolzen anziehen.
- 7.) Das Spiel der Gelenkköpfe der Schwingarme beheben: die Vorschriften des Reparatur-Handbuches Seite 64, Paragraph beachten.
- 8.) Das Spiel der Kugelbolzen der Lenkung beheben.
- 9.) Hintere Bremstrommeln: werden anlässlich der Probefahrt, bei leichtem Bremsen Rückwirkungen (wenn auch nur wenig spürbar) im Bremspedal bemerkt, so müssen die hinteren Bremstrommeln, wie unter Abschnitt 3 angegeben, kontrolliert werden.
- 10.) Vordere Radlager: reinigen, kontrollieren und wenn notwendig ersetzen.
- 11.) Die Silentblöcke der Nutenwelle des Sattels ersetzen (Dieser Ersatz darf erst vorgenommen werden, wenn alle vorherigen Punkte genau kontrolliert wurden und die Brems-Rückwirkungen immer noch bestehen.)

ANDRÉ CITROËN

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

Technische Notiz No. 502
28.9.1949

R S A 44

NUTENWELLE DER UNTEREN SCHWINGARME 15 SIX
=====

Seits Anfangs September wurde der Durchmesser der Nutenwellen der unteren Schwingarme leicht vergrössert. Die vorherigen Nutenwellen lärmten manchmal und zwar ist es ein hartes, unregelmässiges Knacken, das gewöhnlich bei kleiner Geschwindigkeit beim Gas geben erscheint.

Dieser unwichtige Defekt kann durch Ersetzen der Nutenwellen leicht behoben werden, unser Ersatzteillager liefert ab jetzt die neuen Nutenwellen unter derselben Nummer wie die vorherigen d.h. No. 472.104.

Das Ersetzen der Nutenwellen erfolgt ohne Ausbau der Vorderachse und zwar wie folgt:

A) Ausbau einer Nutenwelle.

1) Ausbau des Torsionsstabes :

- Den Wagen um ca. 600 mm. emporheben mit zwei ca. 600 mm. hohen Wagenstützen unter den Torpedofüssen stützen. Die Vorderräder abnehmen.
- Den hinteren Springring des Torsionsstabs ausbauen. Die Stützschraube ganz lösen, sodass der Einstellhebel befreit wird.
- Den Stab nach vorne hinausziehen (mittels Vorrichtung MR 1900-10 siehe Fig. 1) Sobald der Stab vom Einstellhebel befreit ist, wird der zweite Springring entfernt.

Bemerkung :

- Der linke Torsionsstab wird laut obigen Angaben ausgebaut.
- Der rechte Torsionsstab stösst beim Hinausziehen an der Ablasshahn des Kühlers. Daher muss, bevor man den Stab komplett hinauszieht, der vordere Silentblock ausgebaut werden. Sodann kann der Stab schräg nach unten rechts hinausgezogen werden.

2) Ausbau der Nutenwelle :

- Den unteren Schwingarm so nahe wie möglich vom Gelenkkopf unterstützen.
- Den vorderen Silentblock ausbauen.
- Die Nutenwelle mittels Apparat MR 1900-20 (siehe Fig. 3) hinausziehen.

Bemerkung :

- Bestehen Einstellscheiben beim vorderen Silentblock, so müssen diese sorgfältig aufbewahrt werden.

./.

B) Einbau einer Nutenwelle.1) Einbau der Nutenwelle :

- Die Befestigungsschrauben des hinteren Silentblock lösen ohne sie abzunehmen.
- Die eingeölte Nutenwelle von vorne her in den Schwingarm einführen (das Ende mit den Kerben gegen das Vorderteil des Wagens gerichtet). Die Welle muss hineingeklopft werden. Man benutze einen Lederhammer oder noch besser den Dorn MR 3452 (siehe Fig. 2). Die Nutenwelle hineindrücken bis Sie gegen den hinteren Silentblock nur 5 bis 6 mm. überragt.
- Die Nutenwelle nun 3 bis 4 mm. in den hinteren Silentblock einführen indem auf letzteren geklopft wird.
- Die Nutenwelle mittels Vorrichtung MR 1900-30 (Fig.4) ganz einführen.
- Die Arretierungsschraube in die vordere Strebe des Schwingarmes einführen. Arretierungsblech einbauen, Mutter anziehen und arretieren.
- Die Schrauben des hinteren Silentblocks anziehen.
- Den vorderen Silentblock einbauen (mit den Einstellscheiben, wenn solche vorhanden waren) die Schrauben anziehen.

Bemerkung :

Der vordere rechte Silentblock wird erst nach Einführen des Torsionsstabes eingebaut.

2) Einbau des Torsionsstabes :

- a) Der Wagen ist immer noch unter den Torpedofüssen gestützt. Der Stab wird in die vordere Nutenwelle eingeführt. Den vorderen Springring auf den Stab befestigen.
- b) Mittels eines langen Hebels werden Schwingarme und Zapfenräger um ca. zwei Nuten hinuntergedrückt.
- c) Den Torsionsstab (mit eingeöhten Nuten) in den Einstellhebel einführen; dabei kontrollieren ob er sich auf die ganz gelöste Einstellschraube stützt.
- d) Den hinteren Springring des Stabs einbauen.
- e) Den Wagen auf den Boden stellen.
- f) Die Bodenfreiheit einstellen (s.Rep. 249 § 1-2-3)
- g) Die Gewichtsverteilung einstellen (s.Rep § 249 4-5-6)

Man vergesse folgende Einstellungen nicht :

- Bodenfreiheit
- Gewichtsverteilung
(siehe Reparatur-Handbuch 4 Zyl. Seite 125 und 126)
- Auf 15-Six Berline 5 Plätze mit Pilot-Reifen 185 x 400 soll die Bodenfreiheit vorne 275 +5 und hinten 295 + 11,5 messen.
- 0 - 0

N.B. Das Ersetzen der Nutenwelle ist eine Arbeit die von unseren Vertretern sehr selten ausgeführt werden muss. Wir finden es deshalb unnötig dass jeder Vertreter den Apparat MR 1900 anschaffen oder fabrizieren muss.

Wir besitzen einige dieser Apparate in Genf und leihen gerne einen davon gratis an diejenigen Vertreter die einen solchen nötig haben.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse
des Automobiles André CITROEN

Beilage : 1 Zeichnung

Ther...

REMPLACEMENT SUR PLACE DES AXES CANNELÉS DE BRAS INFÉRIEURES.

FIG. 1. — MR-1900-10.

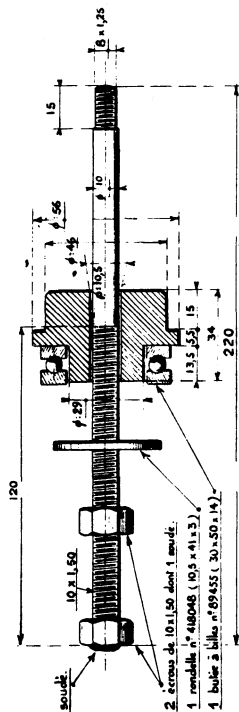
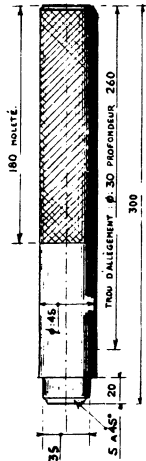


FIG. 2. — MR-3432.



NOTA: LES BOUTES A BILLES N°89455 NE SONT PAS INDISPENSABLES.

FIG. 3. — MR-1900-20.

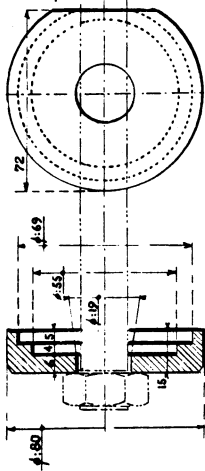
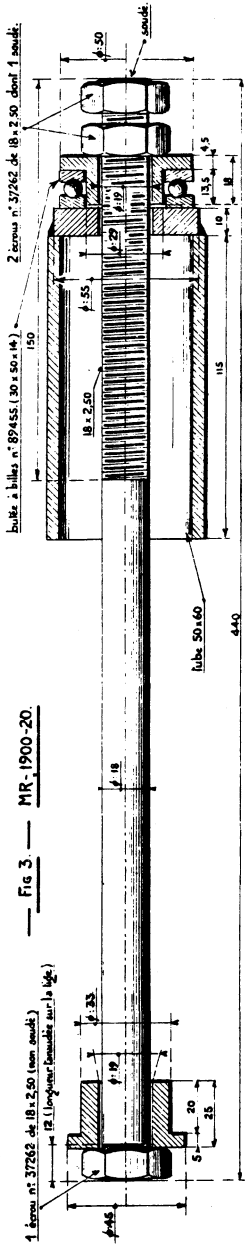


FIG. 4. — PLAQUE MR-1900-30, SE MONTANT SUR L'EXTRACTEUR CI-DESSUS.



SDHM ASVE

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

Citroën Traction Avant Club
Herr Daniel Eberli
Postfach 1066

8058 Zürich

Zürich, 5. April 1991

Sehr geehrter Herr Eberli

Für Ihr Schreiben vom 19.3. möchte ich mich sehr bedanken. Ihr Club ist - trotz des Missverständnisses - an der Delegiertenversammlung durchaus würdig vertreten gewesen und hat an der historischen Abstimmung teilgenommen.

Was den Einzelmitgliederbeitrag angeht, habe ich für Ihre Lage volles Verständnis. Allerdings hat Ihre Generalversammlung offensichtlich über einen Beitrag beschlossen, der nie zur Debatte stand: es ging um einen oder um fünf Franken und nicht um das Festlegen eines Betrages in Jeka-mi-Manier. Sie werden auch verstehen, dass Ihnen der Dachverband in dieser Angelegenheit nicht beistehen kann. Erfreulich war in Bern, dass die 5 Franken-Hürde mit überwältigendem Mehr genommen werden konnte und da ist es - ex principio - nicht möglich, dass für einen Club eine Ausnahme gemacht wird.

Andererseits: im Dienste und zum Nutzen aller Mitgliedclubs haben sich der Präsident des Dachverbandes und drei der Vorstandsmitglieder spontan entschlossen, dem Verband, der - seiner Aktivitäten im Dienste aller wegen - einfach keine Mittel mehr hatte, ein Darlehen von Fr. 20'000.- zu gewähren. Vielleicht ein Hinweis darauf, wie bei Ihnen eine interne Lösung gefunden werden könnte. Schwer verständlich ist allerdings, dass Citroën Ihren Club, der ja seinerseits das kulturelle Erbe der Marke in unserem Lande bewahrt, nicht finanziell unterstützt.

Ich hoffe sehr, dass Sie eine Lösung finden. Ihr Club gehört zum Dachverband, ohne ihn wäre die Szene um einige Substanz ärmer! Ganz abgesehen davon, dass ich einige Mitglieder persönlich kenne und sehr schätze.

Ich bin zuversichtlich, dass das Problem gelöst werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

H.A. Bichsel, Präsident

Kopien: Herren Vorstand Strebelt, Rau, Wermelinger



CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen, Schweiz
Telefon 052 43 25 17 (Telefax auf Anfrage)
SKA Rapperswil, Konto 80-705-3
zugunsten von 182515-20 4595



SDHM
Herrn H.A. Bichsel
Weiherweg 86

4011 Basel

Zürich, 26. April 1991

Sehr geehrter Herr Bichsel,

für Ihre Schreiben vom 5. und 10. April möchte ich mich im Namen des CTAC herzlich bedanken. Leider hat sich auf unseren Aufruf hin niemand gemeldet, der bereit wäre, für die Differenz von Fr. 660.- zwischen dem von unserer GV bewilligten und dem vom SDHM geforderten Betrag aufzukommen. Auch wir sind durch den Entscheid unserer Generalversammlung gebunden, und schon bei der Abstimmung war klar, dass die Konsequenz ein Austritt aus dem SDHM sein müsste. Die Situation rechtfertigt keine AoGV, so dass mir nichts anderes übrig bleibt, als den Austritt des CTAC aus dem Dachverband zu melden. Selbstverständlich geschieht dies vorläufig nur für das laufende Jahr, und wir werden an der nächsten GV 1992 über einen Wiedereintritt abstimmen.

Damit wir diesen Wiedereintritt auch begründen und dokumentieren können, bitten wir Sie höflich um Zustellung der detaillierten Jahresrechnung, des Inventars und des Revisorenberichtes. Die Tatsache, dass die Vorstandsmitglieder dem Dachverband ein Darlehen von Fr. 20'000.- gewähren, ist zwar als äusserst grosszügig zu erachten, kann aber kein stichhaltiges Argument sein für einen zweckmässigen Einsatz der vorhandenen Mittel.

Aus dem gleichen Grund wären wir Ihnen verbunden, wenn Sie uns auch im laufenden Jahr hin und wieder Informationen über die Aktivitäten des SDHM zukommen lassen würden. Selbstverständlich kommt der CTAC für die Portospesen auf. Als Gegenleistung werden wir Ihnen auch weiterhin unser Clubheft zustellen.

Ich vertraue auf Ihr Verständnis und hoffe, dass sich die Probleme mit der nächsten GV lösen lassen.

Mit freundlichen Grüssen

Daniel Eberli,
Präsident CTAC

Das Citroënwerk in Aulnay

Wisst Ihr etwas vom heutigen Fabrikationsort der Firma Citroën?

Aulnay-sous-Bois, 16 km nördlich von Paris...

Das Werk wurde im April 1973 eingeweiht, um die ersten CX-Modelle herzustellen. Es wurden ebenso einige Visa, LN und Peugeot 104 dort gebaut (Citroën ging 1974 im PSA-Konzern auf). Die letzten unserer heissgeliebten DS wurden auch in Aulnay gebaut. Zu Beginn der AX-Produktion entstand ein Teil dieser Wagen in Aulnay, der Rest in Rennes. Seit Mai 1989 entstehen hier nur noch AX-Modelle, BX und XM werden in Rennes hergestellt. Pro Tag werden in Aulnay etwa 1200 Fahrzeuge gebaut.

Das erste Gebäude hat eine Ausdehnung von 74'000m²; ein Atelier von 24'000m² produziert stündlich 65 AX-Fahrwerke.

Aus dem Zweigwerk in Vigo (Spanien) werden C25 (Lieferwagen) angeliefert.

Es arbeiten 164 Roboter und 170 programmierbare Automaten. Die Malerei hat eine Fläche von 36'000m², total staubfrei, und deshalb für Besucher nicht zugänglich. 60 Fahrzeuge pro Stunde werden gegen R...o...s...t behandelt und mit Farbe versehen.

Zuletzt kommt noch das Gebäude von 103'500m², das 1200 Fahrzeuge täglich in 2 Schichten an 2 Montagestrassen zusammenbaut. Davon entfallen 1100 auf das Modell AX.

Unter demselben Dach befindet sich die Sattlerei, wo 1100 Fahrzeuge das Interieur verpasst wird; dieser Arbeitsplatz ist 5100m² gross und beschäftigt zur Hauptsache Frauen.

Die Fabrik von Aulnay-sous-Bois ist zurzeit die modernste von Europa.

Das Werk umfasst 228 Hektaren, wovon 28 noch grün sind. 395'000m² sind bebaut, 11km Strassen befinden sich innerhalb des Werks, sowie 17 Bahngleise. 5'618 Angestellte finden im Citroën-Werk von Aulnay ihre Arbeit.

Angaben vom französischen DS-Club, übersetzt von Guido Soland.

Bücher über Citroëns

Die unten abgebildeten Bücher sind im gut assortierten Buchhandel erhältlich, und sollten in jeder Buchhandlung zu bestellen sein. einen grossen Vorteil haben diese Bücher: sie sind alle auf Deutsch geschrieben, oder zumindest aus dem Französischen übersetzt

Fahren
wie Gott
in
Frankreich

**Motor
buch
Verlag**



Lewandowski/Reichert
Der 2 CV
Die Autoren haben die Geschichte des 2 CV, seine Modelländerungen erforscht, die spannendsten Rennen rekonstruiert und die gelungensten Eigenbauten meisterhaft fotografiert.
168 Seiten, 202 Abbildungen, davon 81 in Farbe, gebunden,
39,- Best.-Nr. 10984

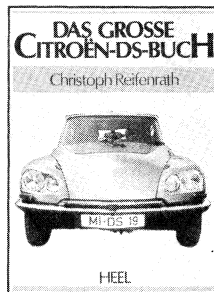


Martin Breuninger
Alles über den Citroën 2 CV
Hier alle Modelle von 1948 bis 1984: Daten, Maßwerte, Sonderausführungen, Zubehör, Fernreise-Ausrüstung, Wohnwagen-Kauf, 2 CV-Clubs und Veranstaltungen – kurz, alle Möglichkeiten der Entz.
296 Seiten, 104 Abb.,
29,- Best.-Nr. 01029



Fabien Sabates
Der klassische Citroën
Der Traction avant – wurde zur Legende. Diese preiswerte Bild/Text-Dokumentation erzählt farbig und unterhaltsam die Geschichte der Gangster-Limousine: Historie, Technik und Modelle.
264 Seiten, 85 Abb., davon 36 farbig, geb.,
19,80 Best.-Nr. 01088

HEEL AG
Rämpferstraße 2
CH-8834 Schindellegi
Telefon 0177 85 09 89

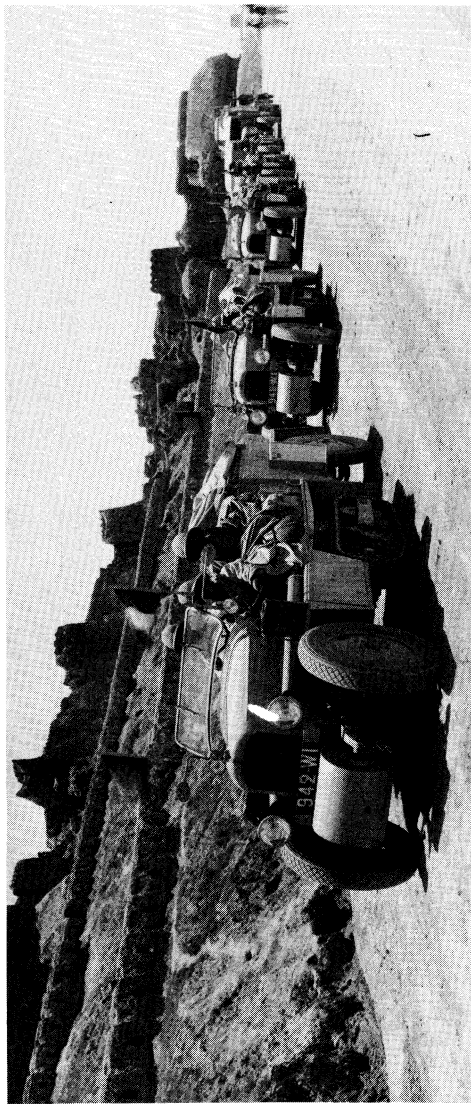
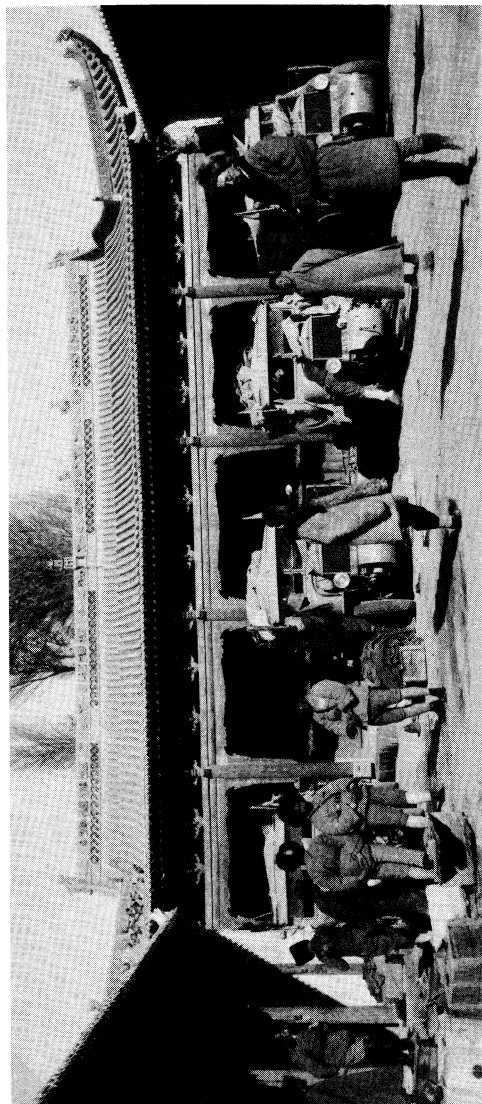


DAS GROSSE CITROËN-DS-BUCH
Von Daniel Pouiboube
ca. 160 Seiten mit ca. 300 z. T. farbigen Abb., geb.
Erscheint im Januar '91

DM 68,-

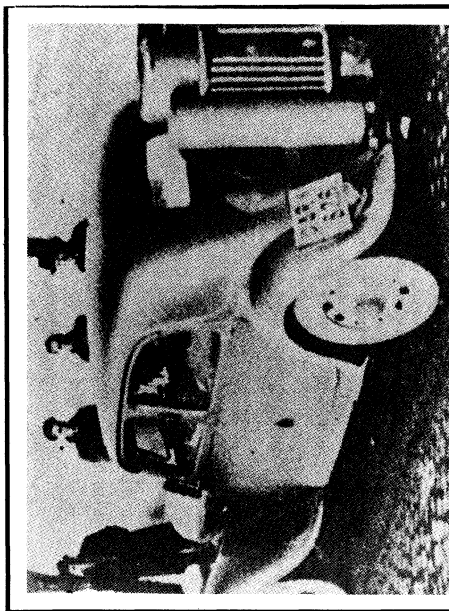
Croisière jaune

Diese Fotos wurden dem CTAC anlässlich des Treffens im Burgund 1990 von Hrn. Keggresse zur Verfügung gestellt.



Klettgauer Zeitung

Appenzeller Zeitung Herisau

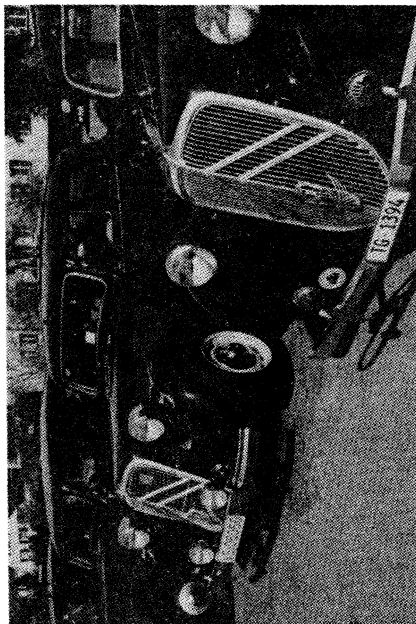


Ausserrhoher Automobilist mit Holzvergaser unterwegs... (Bild: enr.)

Damals, vor 50 Jahren

enr. In der sich an Senioren richtenden Monatszeitschrift «Für Uns» wird regelmässig eine vielbeachtete Bild-Doppelseite zum Thema «Damals, vor 50 Jahren» publiziert. Mit den an Ereignisse im Winter 1941 er-

innernden Fotos kommt auch ein Holzvergaser-PW mit dem Kontrollschild «AR 626» zum Zuge, das mit grosser Wahrscheinlichkeit Zahnarzt Walter Hubschmied, Teufen, gehört haben dürfte.



Frühlingstreffen der Citroën-Fans in Hallau

Am Sonntag machte die Witterung wieder mehr mit, denn über 30 alte Citroën-Fahrzeuge trafen sich um halb elf Uhr auf dem Schulhausplatz zum Frühlingstreffen. Auf Hochglanz poliert präsentierten sich die «Veteranen» auf einer Reihe. Walter Key-Schneider, Hallau, gehörte mit zu den Organisatoren dieses Treffens. In der Einladung schrieb er: «Viele kennen es vom «Hören sagen», aber gesehen haben sie es noch nicht, das schöne Klettgau im Frühjahr, und so wollen wir uns im malerischen Hallauer Weindorf treffen.» Das Programm sah im weiteren eine Weindegustation, Besuch des Weinbaumuseums, Mittagessen in der Mühle Wunderklingen und eine Wanderung vor. Wir zweifeln nicht daran, dass der Tag in froher Geselligkeit zu Ende ging und auch das «Fachsimpeln» über die alten Jahrgänge der «Citroën-Veteranen» nicht zu kurz kam.



SDHM ASVE

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

Unterstützen Sie den SDHM

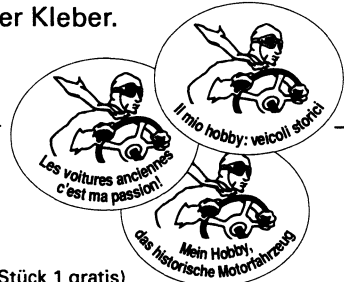
Der Schweizerische Dachverband für historische Motorfahrzeuge braucht Geld.

Nur so ist es möglich, die vielfältigen Aufgaben wahrzunehmen. Praktisch Woche für Woche erfährt man von neuen Einschränkungen und Vorschriften, die das Fahren mit historischen Motorfahrzeugen einschränken sollen.

Der SDHM setzt sich dafür ein, dass Sie Ihr historisches Motorfahrzeug auch in Zukunft fahren dürfen.

Helfen Sie dem SDHM, seine vielfältigen Aufgaben zu erfüllen. Bestellen Sie eine der attraktiven Plaketten oder Kleber.

Besten Dank.



Bestellung

Ich/wir bestelle/n:

wertvolle Plakette(n) aus Bronze, Stückpreis Fr. 30.— (bei 10 Stück 1 gratis)

....Stk. deutsch

.... Stk. französisch

.... Stk. italienisch

attraktive Kleber, Stückpreis Fr. 5.—

.... Stk. deutsch

.... Stk. französisch

.... Stk. italienisch

Alles inkl. Versandkosten

Bestellung einsenden an: SDHM, Sekretariat Zürich, Postfach 78, 8027 Zürich.

Die Zustellung erfolgt sofort nach Ueberweisung des entsprechenden Betrages auf PC-Konto 84-9530-8 SDHM/ASVE. Bitte Ihre Adresse gut leserlich auf dem Girozettel ausfüllen.

Absender: _____

VBZ Züri Linie anno 1952

*Neu ab Mitte Februar 1991
Züri-Linie-Haltestelle Sihlbrücke*

*Direktanschluss ins Sihltal S4
und auf den Üetliberg S10!*



Es gab sie schon einmal! Eine Haltestelle Sihlbrücke samt Traminsel existierte schon 1952...

Foto: Baugeschichtliches Archiv Zürich

CITROËNISTES



zu verkaufen:

Bremstrommeln
für 7 / 11 / 15 CV

komplette Lenkungen
für 11B / 11BL / 15CV

Achsschenkel

Antriebswellen
für 11B / 11BL / 15CV

Vorderachsen
für
11B und 11BL

Austausch-Motoren
und
Austausch-Getriebe
für
11 CV

Chromteile

Gummitteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

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

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

grosses Ersatzteillager

Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

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



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

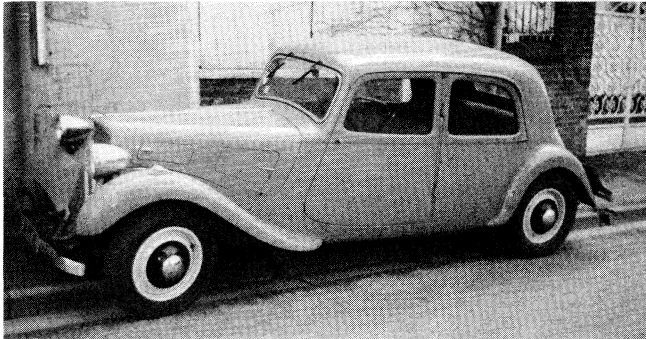
Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

zu kaufen gesucht:

Citroën 11BL Légère bis Jahrgang 1952 zum restaurieren
Werner Amport, Metzgergasse 21, 3400 Burgdorf, Tel: 034/22 49 59

zu verkaufen:

Traction 11CV, 1937, restauriert, Interieur original
Traction 11CV, 1949, zum restaurieren, aber sehr gesund
Traction 11CV, 1951, zum komplett restaurieren
M. Heligon, 28, rue de Noailles, F-60730 St. Geneviève, Tel: 44 08 65 32



zu verkaufen:

Ersatzteilkatalog Traction 1936, Betriebsanleitung 7CV Limousine/Cabriolet, Ersatzteilkatalog 4 und 6 Zylinder, Betriebsanleitungen (deutsch) 4 Zylinder, Kupplungsdrucklager und Synchronkörper (neu) T45. Hochdruckpumpe (neu) 15/6 H. Radlager/Simmerringe 4 und 6 Zylinder. 6 Volt Arbeits- und Wechselrelais. Neue Druckfedern Synchronkörper 4 Zylinder und Ölpumpe. Original Bremszylinderkolben Hinterachse. Kipphebelwellen (neu) 4 und 6 Zylinder. Motoren- und Getriebedichtungen. Gummiteile. Bleifrei Zylinderköpfe 4 Zylinder. Revidierte Kühler 4 Zylinder. Silentblockrevision 4 und 6 Zylinder, Vorder- und Hinterachse.

Armin Frick, Bergwerkstr. 39, 8810 Horgen, Tel: 01/725 90 45



“Deine Club-Zeitung
braucht

DICH

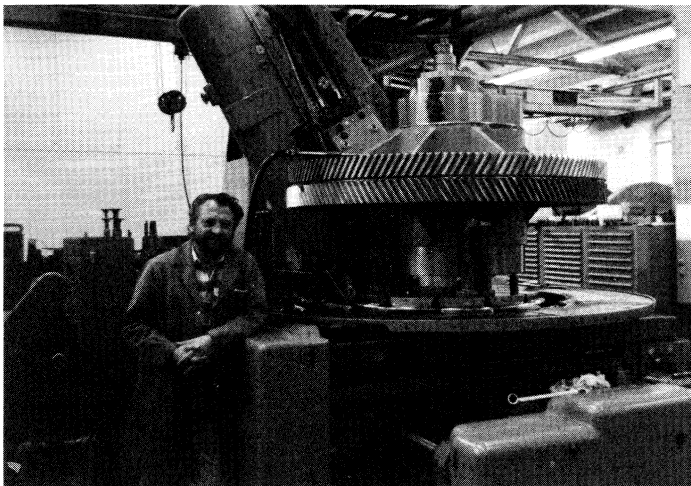
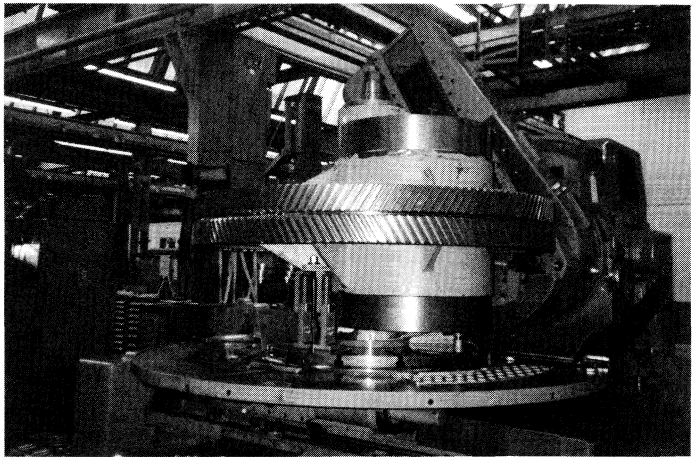
ja Dich, um einen Artikel zu schreiben”

Pfeilverzahnungen Patent Citroën

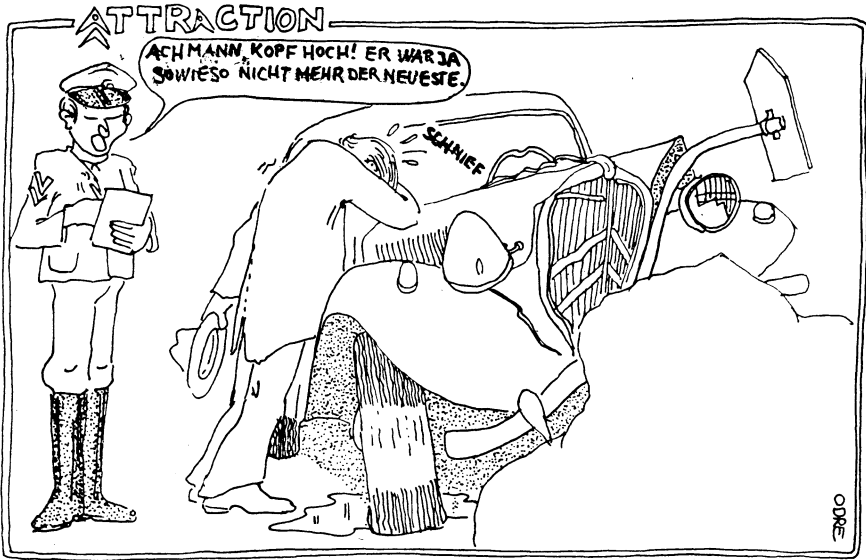
Pfeilverzahnungen werden noch heute hergestellt, z.B. in der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) in Winterthur.

Das abgebildete pfeilverzahnte Rad wird Teil einer Presse, mit der die Automobilindustrie Karosserieteile herstellt. Auf dem Photo seht Ihr zum Grössenvergleich den Einsender Kurt Gasser neben dem Werkstück.

Der Grund dieser Abbildungen: sicher wisst Ihr alle (oder sonst werdet Ihr es nach diesem Artikel wissen), dass André Citroën, bevor seine Fabrik begann, Autos herzustellen, neben Waffen für die französische Rüstungsindustrie, auch pfeilverzahnte Übersetzungen, auf die er ein weltweites Patent hatte, herstellte. Von diesen Zahnradern leiten sich auch die heute noch wohlbekanntesten 'Chevrons', die Doppelwinkel und das Markenzeichen Citroëns ab.



Schmynzelecke



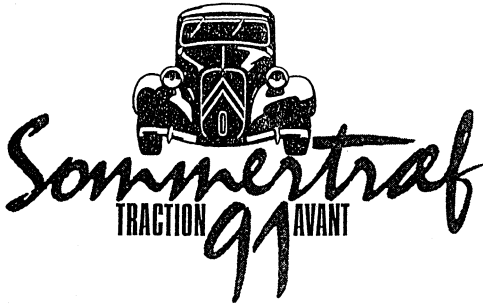
Kennt Ihr den kürzesten "Manta"-witz??

Steht ein Manta vor der Uni.

Wisst Ihr, welcher der sauberste Körperteil eines Manta-Fahrers ist?

Der linke Ellbogen nach Durchfahren der Autowaschanlage...

Kennt Ihr den?
 Ein eleganter Herr betritt den Citroën-Verkaufsalon und zeigt grosses Interesse am Kauf einer 15/6.
 Der Verkäufer erklärt den ausgestellten (natürlich schwarzen) Vorführwagen dieses Typs bis ins letzte Detail. Wie Ihr sicher wisst, gibt es deren viele. Auch die zur serienmässigen Ausrüstung des Bordwerkzeugs zählende Anlasserkurbel bleibt so natürlich nicht unerwähnt.
 An dieser Stelle bemerkt er Kaufinteressent entrüstet: "Wozu eine Anlasserkurbel? Nach Ihren Ausführungen ist das Fahrzeug doch perfekt!" Wutentbrannt will der potentielle Kunde das Verkaufslokal verlassen, als ihn der Verkäufer mit folgender Frage daran hindert: "Mein Herr! Sie haben doch Brustwarzen, nicht wahr?"
 "Ja, natürlich, und?"
 "Sehen Sie, die Natur hat Ihnen die Brustwarzen aus demselben Grund gegeben, aus dem wir dem 15/6 die Anlasserkurbel mitliefern. Bedenken Sie bitte: So selten, wie Sie in die Verlegenheit kommen, mit Ihren Brustwarzen ein Kind zu stillen, so selten kommen Sie mit diesem Fahrzeug in die Situation, von der Anlasserkurbel Gebrauch zu machen."
 - Der potentielle Kunde bestellte eine 15/6. -



Mette & Christian Martensen
Kildevangsparken 126
4390 Vipperød
Phone.+ 45 53 48 14 72

the 3-27-91.

To whom it may concern.

The Danish Citroen Club "Traction Avant", hope to see You at this years summer-meeting in Sealand.
The dates are the:

16th - 17th - 18th August.

The meeting takes place in a little town called Vipperød, situated only 50 km. from Copenhagen, 50 km. from Halskov and 50 km. from Kalundborg - in other words - right in the middle of Sealand only 8 km. from Holbæk.

We can promise You a nice stay in a pleasant hotel with everything needed such as beddings, towels and good facilities for the cars.

The program for this years event is as follows :

- Friday: Arrival from 3 o'clock.
 Supper from 6 o'clock to 8 o'clock.
- Saturday: Invited for lunch at the Citroen distributor
 in Holbæk.
 In the afternoon a cross country ride flavoured
 with a few surprises.
 In the evening dinner at the old mill and
 dances.
- Sunday: Leaving the hotel at lunch-time to a place
 nearby where we can eat our lunch-packets.

All this and a few more surprises is the concept of this years "Traction Avant" summer-meeting in Denmark.
The fee for participation is:
Adults 420 d.kr
Children half prize

We hope to see many of Your members, and please let us know as soon as possible if You come.

Yours sincerely

Mette & Christian Martensen.

(Hostess & host for Club "Traction Avant", Denmark).

PS. Please put this letter in Your club magazine !!

CITROEN T.A.

SABOTS D'AILES

en alu moulé inoxydable poli. Enjoliveurs protecteurs indispensables. 17 modèles. Voir figures page 416.

FLASQUES DE ROUES

Modèle LUXE en laiton chromé. Rondelle d'appui central en bronze chromé. Fixation par boulon sur embase origine. INSONORITE et entretien facile. Caractéristiques page 417.

N° **70651**. Réf. CR11. Pour 11 et 15 CV roue pleine type 1951. Le jeu de 4 flasques. PRIX

N° **70652**. Réf. CR 11 P. Pour 7 - 11 et 15 CV roue pilote. Le jeu de 4 flasques. PRIX

N° **70653**. Réf. CR 12. Le même pour 11 et 15 CV, diam. 310. Le jeu de 4 enjoliveurs. PRIX

EMBOUTS DE PARE-CHOC

en alliage moulé inoxydable et poli. Assurent une meilleure protection des ailes. Sans perçage (ferrures spéciales). N° **70661**. Réf. 1964. Pour tous types T.A. Le jeu de 4. PRIX

OBTURATEURS DE TROUS DE MANIVELLE

Enjoliveur poli. Manipulation facile. Fixation par ressort.

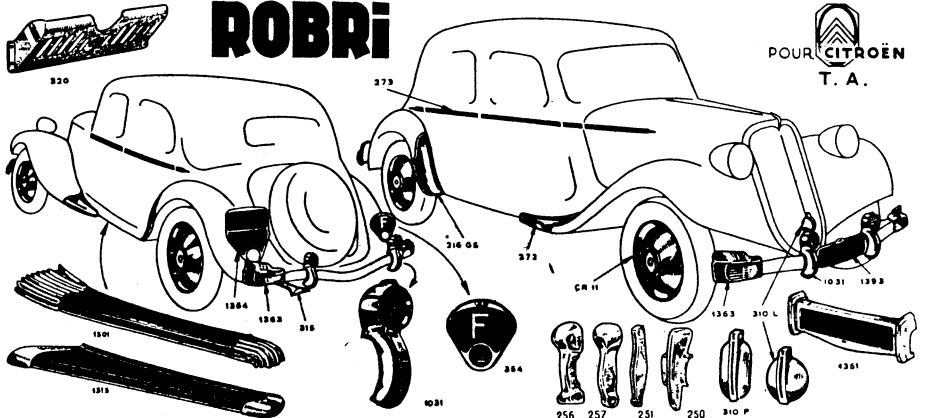
N° **70671**. Réf. 310 L. Pour 7 - 11 CV légère. PRIX

N° **70672**. Réf. 310 F. — 11 CV norm.-famil. —

N° **70673**. Réf. 310 NM. — 11 CV norm. — 1948/50 et 15 CV. PRIX

EMBOUTS D'ÉCHAPPEMENT

Modèles spéciaux pour 11 et 15 CV, voir page 417.



MARCHEPIEDS ADAPTABLES

Recouverts TAPIS CAOUTCHOUC avec supports AV et AR en aluminium moulé inoxydable - polis. Jonction étanche avec la caisse par profilé caoutchouc. Bords arrondis avec petit profilé poli renforcé par cornières.

RIGIDITÉ ET FIXITÉ ABSOLUES
LIGNE HARMONIEUSE — FACILITÉ DE POSE

Ensemble mobile de 3 pièces pouvant jouer les unes dans les autres et embout AR indépendant de l'aile AR.

Types 1313 avec embouts UNIS

Le jeu de 2 p. PRIX

N° **70681**. Réf. 1313 L. Pour 7 et 11 CV légère. . . .

N° **70682**. Réf. 1313 N. — 11 CV norm. et 15 CV. . . .

N° **70683**. Réf. 1313 F. — 11 CV familiale

Types 1301 avec embouts NERVURÉS

N° **70691**. Réf. 1301 L. Pour 7 et 11 CV légère. . . .

N° **70692**. Réf. 1301 N. — 11 CV norm. et 15 CV. . . .

N° **70693**. Réf. 1301 F. — 11 CV familiale

Livrés avec toutes pièces et vis de fixation et instructions de pose.

VIDE-POCHE — PORTE-CARTES

se plaçant sur 7 - 11 et 15 CV entre les pattes d'attache du paresoleil d'origine, longueur 30 cm.

N° **70701**. Réf. 320. Avec vis de fixation. . . . PRIX

BUTOIRS DE PARE-CHOC

adaptables aux emplacements des boulons d'attache VOIR PAGE 415 tous détails sur BUTOIRS-CATADIOPTRÉS (Réf. 1031 adaptable) et BUTOIRS STANDARD Réf. 250 - 251 - 256 - 257.

BAGUETTES PROFILÉES



EN 5 PARTIES:

- 1 pour capot
- 2 — pour AV
- 3 — pour AV
- 4 — pour AR
- 5 — pour AR



en aluminium inoxydable - polles se fixant par agrafes spéciales ne nécessitant que quelques perçages.

N° **70711**. Réf. 273 A. Pour portes AV et AR 7 - 11 et 15 CV Les 4 pièces. . . . PRIX

N° **70712**. Réf. 273 BL. Pour portes, caisse et capot 7 et 11 CV légère. Les 10 pièces. . . . PRIX

N° **70713**. Réf. 273 BN. Pour portes, caisse et capot 11 N et 15 CV. Les 10 pièces PRIX

N° 70714.

Réf. 276/8.
1/2 jonc pour tableau de bord.
Les 8 pièces.
PRIX



Lösbar

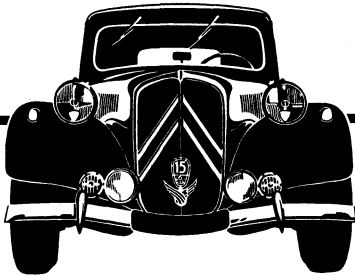
Auflösung Lösbar aus Heft 5/90, Seite 166

Die Redaktion hat zu obenerwähntem Rätsel keine Lösungen erhalten, also musste ich mich wohl oder übel selbst hinsetzen und herausfinden, wie der Milchmann nun seinen besten Kunden beliefern will.

Hier eine Möglichkeit:

Er leert aus der 80-Liter Kanne 30 Liter in die 30-Liter Kanne. Diese 30 Liter werden in die 50-Liter Kanne umgefüllt. Jetzt nochmals 30 Liter aus der 80-Liter Kanne in die 30-Liter Kanne, womit in der 80-Liter Kanne noch 20 Liter Milch wären, in der 50-Liter 30 Liter, und die 30-Liter Kanne ist voll. Danach kippt unser Milchmann aus der 30-Liter Kanne soviel in die 50-Liter Kanne, bis diese voll ist (20 Liter). Der ganze Inhalt der 50-Liter Kanne wird jetzt in die 80-Liter Kanne umgefüllt, so dass diese jetzt 70 Liter Milch enthält. Aus der 80-Liter Kanne wird zum Schluss das 30-Liter Gefäß gefüllt. Was in der 80-Liter Kanne übrigbleibt, sind 40 Liter Milch, soviel wie der Kunde gewünscht hat.

Sicher gibt es auch noch andere Möglichkeiten, die Aufgabe zu lösen, vielleicht sogar welche, die in weniger Schritten zum Resultat führen.



CLASSIC RESTORATIONS

Specialists in early Citroën Sales,
Service, Restoration and Spares.

New and used parts.

Stockists of all reconditioned components.

All mechanical work undertaken.

J NG DANDB NH S
CLASSIC RESTORATIONS

A 4,C d,W o,L n

Telephone: 01-8 3

CTAC in GB?

Dieses Inserat habe ich einer englischen Oldtimer-Zeitschrift entnommen. Im ersten Moment habe ich doch glatt gedacht, unser Präsident sei grössenwahnsinnig geworden, und mache jetzt sogar schon in Grossbritannien für den CTAC Reklame. Mir ist nämlich das Bild der 15/6 aufgefallen, das unser Club schon seit 1981 als Markenzeichen verwendet. Aber ich musste feststellen, dass unser Bild auch im Ausland Gefallen findet und verwendet wird.

Das schlechte Gewissen eines Passivmitgliedes (Rolf Anliker)

Seit 1978 Mitglied des CTAC und noch nie an einem Treffen! Schon lange hatte ich mir aber vorgenommen, wenigstens einmal einen Beitrag für das Clubheft zu schreiben. Da ich im Moment wegen Unfall nicht arbeitsfähig bin, nutze ich die Gunst der Stunde, nun meine Geschichte aufzuschreiben.

Die Vorgeschichte

Meine ersten Begegnungen mit den "Traction's) machte ich in meiner Kindheit: Ein Bekannter von uns hatte einen solchen alten Wagen. Einigemal durfte ich sogar mitfahren und das war für mich jedesmal ein besonderes Erlebnis. Des weiteren hatte ich einen Onkel, welcher ein Grundstück im Tessin besass. Mit meinem Grossvater verbrachte ich viele meiner Ferien an diesem Ort. Auf einer Bahnfahrt dorthin, zeigte er bei irgendeiner Bahnstation auf eine dort abgestellte "Zitrone" und sagte: Die gehört deinem Onkel. Als ich denselben dann einmal darauf ansprach, wurde ich abgeputzt mit der Bemerkung, das gehe mich nichts an. Mein Onkel war ein Sonderling. Gesehen habe ich ihn nie mit dem Wagen, denn im Tessin fuhr er einen JEEP mit welchem er auch den steilen Weg zu seinem Haus bewältigen konnte.

Unsere Traction's

Als mein Onkel starb, konnte ich den Besitz im Tessin übernehmen. Wir stellten fest, dass er nicht nur einen, nicht zwei, nicht drei, nein vier dieser Wunderdinge besass! Da ich und meine Brüder damals noch jung waren, uns die Zeit fehlte und meine Eltern mit diesen Autos nichts anzufangen wussten, haben wir sie alle für "fast gar nichts", irgendwann an irgendwen abgestossen (siehe Anhang), ausser einer.....

Meine Traction



Das Exemplar, welches mein Onkel am Schluss noch gefahren hatte, konnte ich ohne viel Aufwand einlösen. Damit bin ich dann auch in den Jahren 71 bis 73 herumgefahren. Es war ein tolles Gefühl aber davon muss ich Euch ja nichts erzählen ! Ein besonderes Erlebnis möchte ich Euch als Hinweis nicht vorenthalten:

Ein ganz gemeiner Defekt !

Plötzlich machte mir meine Traktion Schwierigkeiten. Ab einer gewissen Geschwindigkeit kam der Motor ins Stottern. In der Citroën-Garage wurde mir dann bei mehreren Konsultationen der Benzinfilter, die Benzinpumpe, die Zündung und "ich-weiss-nicht-mehr-genau-was-alles" ausgetauscht. Effekt gleich null. Ein Kollege erzählte mir von einem "Chlüteri", welcher eine eigene Werkstatt besitze und welcher sehr gut arbeite. In meiner Verzweiflung versuchte ich es und der gute alte Mann fand sofort heraus, dass der Tankboden leicht eingedrückt und somit zu nahe am Ansaugrohr war. Für sehr wenig Geld funktionierte mein Wagen von da an wieder tadellos.

Der Untergang und die Leidensgeschichte

Eines Tages meldeten sich die Pleuellager mit einem komischen Geräusch. Da ich damals in Genf wohnte, machte ich eine Garage in Frankreich ausfindig gemacht, welche mir den Schaden sehr billig (nicht günstig) behob. Zwar musste ich noch eine Kurbelwelle besorgen, dann war die Sache aber relativ rasch behoben. Leider konnte ich mich aber nicht lange freuen, denn schon nach kurzer Zeit war das komische Geräusch wieder zu hören. Ich fand dann in Genf einen Garagisten, welcher bereit war, sich der Sache anzunehmen. Den Motor baute er aus und den Wagen in einer Scheune ab. Auch fand er heraus, dass die Kurbelwelle nicht die richtigen Bohrungen für meine Lager aufwies. Da es offensichtlich schwer war, Ersatzteile zu finden, schlug er mir vor, einen Occasionsmotor zu revidieren und einzubauen. Ich willigte ein und nutzte die Zeit, in der Scheune den Motorraum meiner Traktion zu reinigen und halbverschmorte Kabel zu ersetzen. Dabei drang ich immer tiefer in das Innere vor, um dabei festzustellen, dass an diversen Stellen dringendst Reparaturen vorzunehmen waren. Mit einem Carrossier vereinbarte ich, ihm den Wagen zu bringen, sobald der Motor wieder eingebaut sei.

Nun, die Sache mit dem Motor dauerte ca. 2 Jahre. Jedesmal wenn ich anrief oder vorbeiging, hiess es: "Ja, jetzt beginne ich dann gleich mit der Arbeit". Irrendwann wurde der Motor doch eingebaut und ich fuhr zum Carrossier. Dabei musste ich feststellen, dass der Motor nicht recht funktionierte. Eine Rechnung habe ich nie erhalten! Am neuen Ort stand der Wagen nun draussen im Regen und das gleiche Lied begann von neuem: Der Carrossier war kein Deut besser als der Garagist.

In der Zwischenzeit zügelte ich nach Schaffhausen und an einem freien Wochenende fuhr ich mit einem Transporter nach Genf und holte meine, unterdessen stark gerostete Traktion, nach Schaffhausen, wo ich glücklicherweise eine Einstellgarage gefunden hatte. Über all die Jahre musste ich mich dann dreimal nach einer neuen Einstellmöglichkeit umsehen. Einmal fand ich einen Garagisten, welcher sich selbständig machte und sich mit Citroën's auskannte. Dieser hat dann immerhin alle Schweissarbeiten durchgeführt, bevor er Konkurs anmeldete!

Unterdessen wechselte ich meinen Wohnort nach Gossau (SG) und es war wieder an der Zeit, meine TA auf einem Transporter nachzuführen. Nun steht sie wieder in meiner Garage und wartet, bis ich Zeit und Geld finde, sie doch vielleicht einmal reparieren zu lassen.

Ansonsten

Das Clubheft lese ich mit grossem Interesse. Leider konnte ich mich aber noch nie dazu entschliessen an einem Treffen teilzunehmen, denn ehrlich mit Traktion wäre es einfacher - oder mindestens schöner !

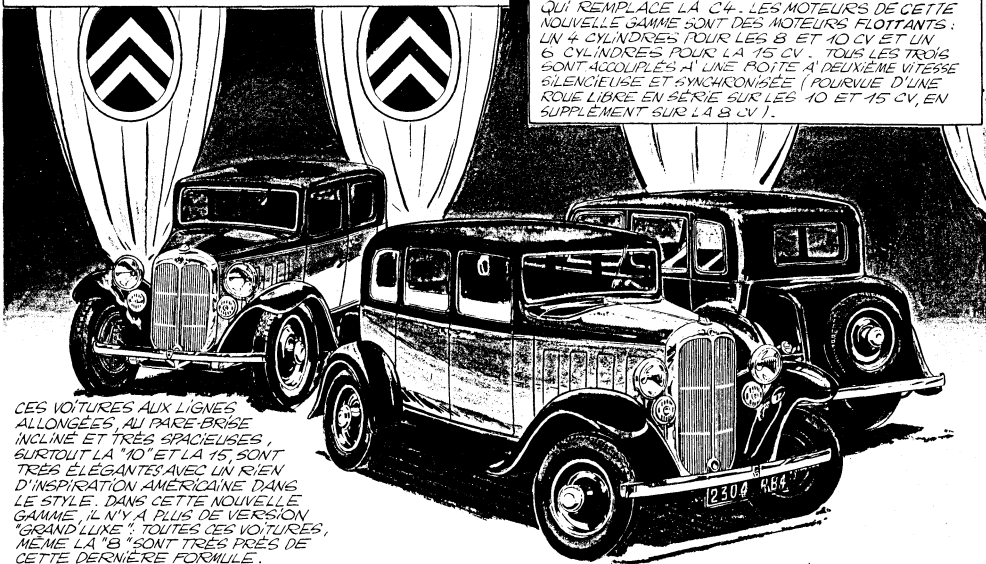
In diesem Sinne bis dann



LA TRACTION EN BD

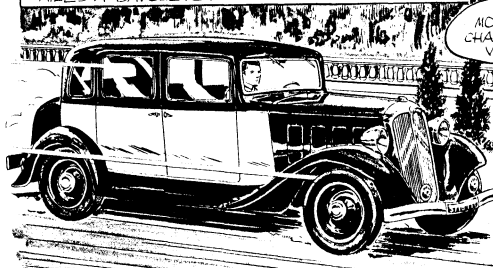
les "ROSALIE" "8" "10" et "15"

LE CLOU DU SALON DE PARIS EN 1932, C'EST LA 8 CV QUE PRÉSENTE CITROËN À CÔTÉ DE LA "15" QUI SUCCEDE À LA C6 ET DE LA "10" QUI REMPLACE LA C4. LES MOTEURS DE CETTE NOUVELLE GAMME SONT DES MOTEURS FLOTTANTS : UN 4 CYLINDRES POUR LES 8 ET 10 CV ET UN 6 CYLINDRES POUR LA 15 CV. TOUTS LES TROIS SONT ACCOUPLÉS À UNE BOÎTE À DEUXIÈME VITESSE SILENCIEUSE ET SYNCHRONISÉE (POURVUE D'UNE ROUE LIBRE EN SÉRIE SUR LES 10 ET 15 CV, EN SUPPLÉMENT SUR LA 8 CV).



CES VOITURES AUX LIGNES ALLONGÉES, AU PARE-BRISE INCLINÉ ET TRÈS SPACIEUSES, SURTOUT LA "10" ET LA 15, SONT TRÈS ÉLÉGANTES AVEC UN RIEN D'INSPIRATION AMÉRICAINE DANS LE STYLE. DANS CETTE NOUVELLE GAMME, IL N'Y A PLUS DE VERSION "GRAND LUXE", TOUTES CES VOITURES, MÊME LA "8" SONT TRÈS PRÈS DE CETTE DERNIÈRE FORMULE.

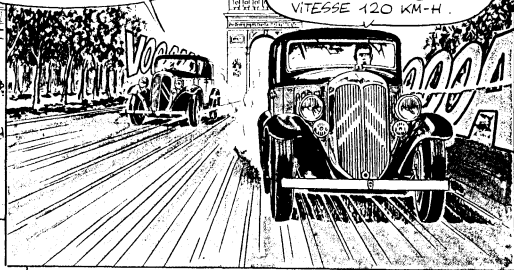
POUR RÉPONDRE À LA MODE DE L'AÉRODYNAMISME À OUTRANCE QUI FAIT FUREUR À L'ÉPOQUE, AU SALON DE 1933 LES "ROSALIE" SE TRANSFORMENT C'EST LA SÉRIE N.H (NOUVEL HABILLEMENT). CALANDRE INCLINÉE, PHARES OBLUS, PARE-CHOCS INCURVÉS, AILES À BAVOLETS.



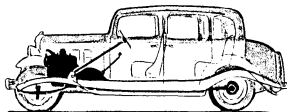
LES ROSALIE SONT ASSEZ LOURDES (150 KG EN MOYENNE DE PLUS QUE LES C4 ET C6). AFIN D'AMÉLIORER LEURS PERFORMANCES, 2 MODÈLES À TENDANCE PLUS SPORTIVE SONT ADJOINTS AUX 3 MODÈLES DE BASE. C'EST LA FORMULE DU GRAND MOTEUR SUR PETIT CHÂSSIS.

LA "10" LÉGÈRE MOTEUR 10 CV SUR CHÂSSIS ET CAISSE DE "8", VITESSE 110 KM-H.

LA "15" LÉGÈRE MOTEUR 15 CV SUR CHÂSSIS DE "8" ALLONGÉ ET CAISSE DE "8", VITESSE 120 KM-H.



LES CHÂSSIS ET LES CARROSSERIES DES "8" "10" ET "15" OFFRENT ENCORE PLUS DE SÉCURITÉ QUE CEUX DES ANCIENNES C4 ET C6. CE SONT DE VÉRITABLES FORTERÈSSES INDESTRUCTIBLES, AVEC CHÂSSIS À STRUCTURES TUBULAIRES SUR LES LONGERONS DUQUEL EST SOLDÉE UNE SEMELLE D'ACIER QUI LES CLOISONNE, LES FERME ET REND L'ENSEMBLE INDEFORMABLE.

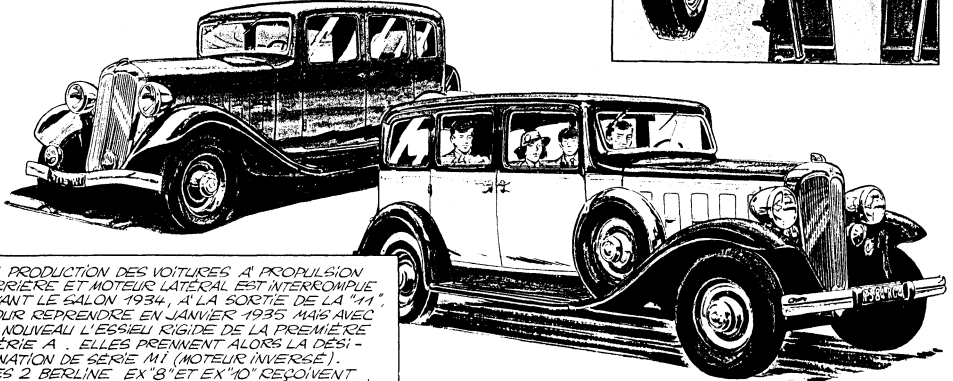
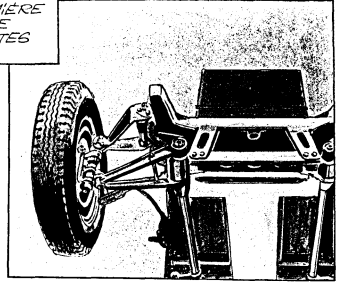


SUR CES CHÂSSIS SONT MONTÉES LES NOUVELLES CARROSSERIES "MONOPIÈCE" CONSTITUÉES D'UN NOMBRE RÉDUIT D'ÉLÉMENTS.



les "ROSALIE"

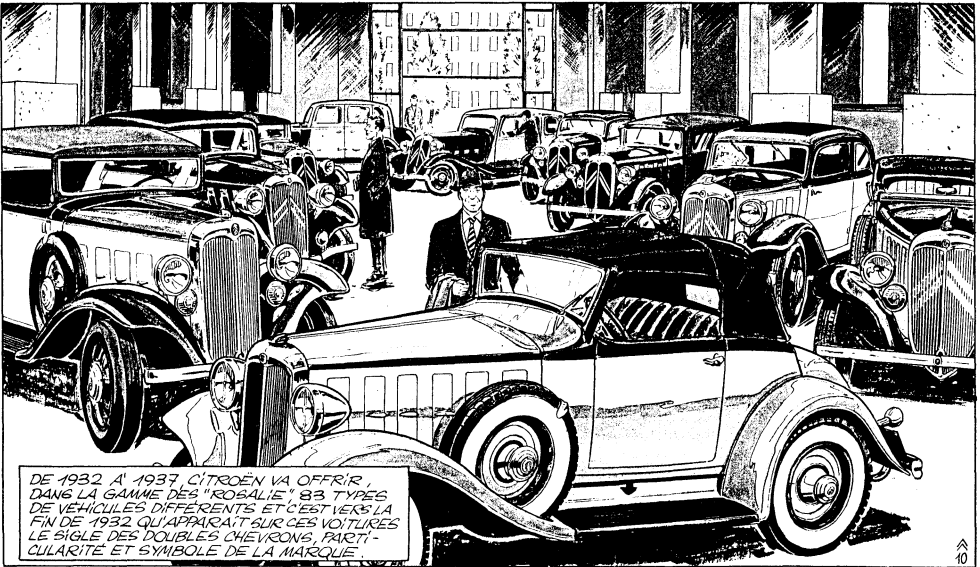
EN 1934, AU MOMENT DE LA SORTIE DE LA "7" PREMIERE TRACTION, LES "8", "10" ET "15" SONT EQUIPEES D'UNE NOUVELLE SUSPENSION AVANT A ROLES INDEPENDANTES PAR BARRES DE TORSION. C'EST LA SERIE B.



LA PRODUCTION DES VOITURES A PROPULSION ARRIERE ET MOTEUR LATERAL EST INTERROMPUE AVANT LE SALON 1934, A LA SORTIE DE LA "11", POUR REPRENDRE EN JANVIER 1935 MAIS AVEC A NOUVEAU L'ESSIEU RIGIDE DE LA PREMIERE SERIE A. ELLES PRENNENT ALORS LA DESIGNATION DE SERIE M1 (MOTEUR INVERSE). LES 2 BERLINES "EX 8" ET "EX 10" RECOIVENT LE MOTEUR 7 C (QUI EST EN REALITE UN 9 CV), ET LA FAMILIALE RECOIT CELUI DE LA "11".

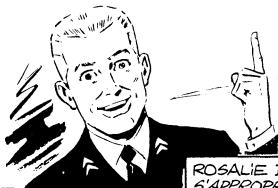
L'EX "8" EST APPELEE 7 UA, L'EX "10" ET LA FAMILIALE 11 UA. AVEC L'ESSIEU RIGIDE, LES M1 RETROUVENT LES ROLES SANS PORT MAIS SE DISTINGUENT PAR UN NOUVEAU HABILLAGE PAR LE PARE-CHOC A NOUVEAU RECTILIGNE.

LE REMPLACEMENT DES MOTEURS A SOUPAPES LATERALES PAR DES GROUPEES PLUS MODERNES A CULBUTEURS SE REVELE BENEFIQUE SURTOUT EN AERODYNAMISME ET POUR LA PREMIERE FOIS SUR DES VOITURES PARTICULIERS, APPARAIT CHEZ CITROEN QUELQUES "ROSALIE" EQUIPEES DU MOTEUR DIESEL EN PROVENANCE DES UTILITAIRES. ELLES VONT PORTER L'APPELLATION UD.



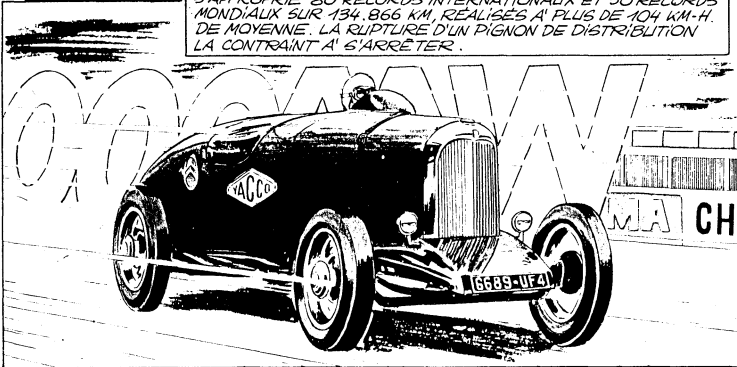
DE 1932 A 1937, CITROEN VA OFFRIE, DANS LA GAMME DES "ROSALIE", 83 TYPES DE VEHICULES DIFFERENTS ET C'EST A LA FIN DE 1932 QU'APPARAIT SUR CES VOITURES LE SIGLE DES DOUBLES CHEVREONS, PARTICULARITE ET SYMBOLE DE LA MARQUE.

les ROSALIE et les records



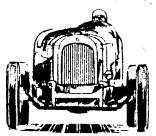
AUCUN CONSTRUCTEUR AU MONDE N'A BATTU OU ÉTABLI AUTANT DE RECORDS DE DURÉE NI PORTÉ AUSSI LOIN LES LIMITES DE L'ENDURANCE D'UNE VOITURE QUE CITROËN AVEC SES ROSALIE !

ROSALIE II. LINE C66. DU 5 MARS AU 29 AVRIL 1932, ELLE S'APPROPRIE 80 RECORDS INTERNATIONAUX ET 80 RECORDS MONDIAUX SUR 134.866 KM, RÉALISÉS À PLUS DE 104 KM-H. DE MOYENNE. LA RUPTURE D'UN PIGNON DE DISTRIBUTION LA CONTRAINT À S'ARRÊTER.



ROSALIE I. LINE C6F. MÉCANIQUE DE BÉRIE AVEC UNE CARROSSÉRIE MONOPLACE ALLÉGÉE ET PROFILÉE, PARTIE LE 22 OCTOBRE 1931 BATTIT 14 RECORDS INTERNATIONAUX DONT CELUI DES 25.000 KILOMÈTRES, PORTANT LA VITESSE MOYENNE DE 89,640 À 108,511 KM-H.

- RECORD DES 10.000 KM À 114,604 KM-H
- RECORD DES 30.000 KM À 108,171 KM-H
- RECORD DES 25.000 KM À 110,520 KM-H
- RECORD DES 50.000 KM À 108,044 KM-H
- RECORD DES 100.000 KM À 104,311 KM-H

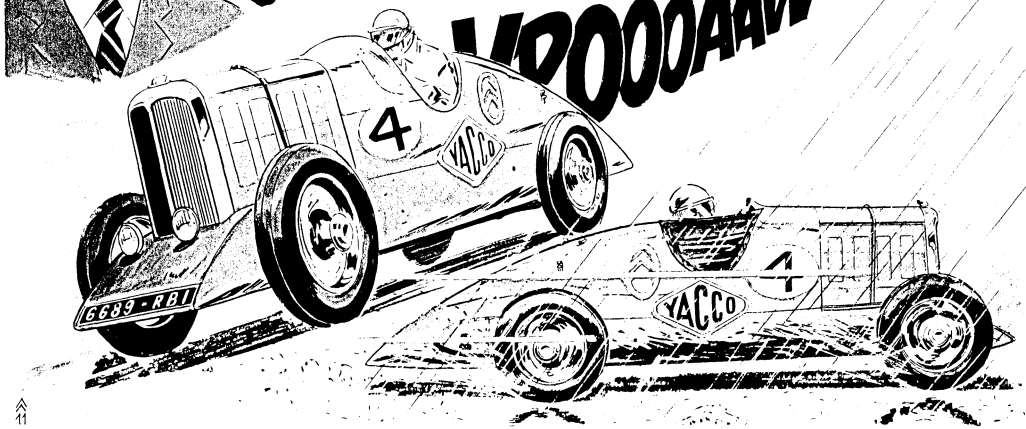


J'OFFRE UN MILLION DE FRANCS AU CONSTRUCTEUR DONT LA VOITURE DÉPASSERA LES 134.866 KILOMÈTRES DE LA C6.



AUCUN NE RELÈVERA LE DÉFI !

ROSALIE III, OU LA "PETITE ROSALIE", EST LINE 8 CV. ASPECT CURIEUX, ELLE PORTE LE CHIFFRE 4 SUR SA CARROSSÉRIE. SA RONDE COMMENCE LE 15 MARS 1933 SUR L'ANNEAU DE MONTLHERY. PENDANT 134 JOURS, S'ARRÊTANT UNIQUEMENT POUR LES RAVITAILLEMENTS TOUTES LES 5 HEURES, LA "S" CITROËN ACCUMULE DES MILLIERS DE KILOMÈTRES. ELLE EN A PARCOURUS 300.000 LORSQU'ELLE, JUGÉANT SA PERFORMANCE SUFFISANTE, ANDRÉ CITROËN FAIT LUI-MÊME STOPPER LA PETITE ROSALIE QUI NE DEMANDAIT QU'À CONTINUER.



La Petite Rosalie
ET LES RECORDS

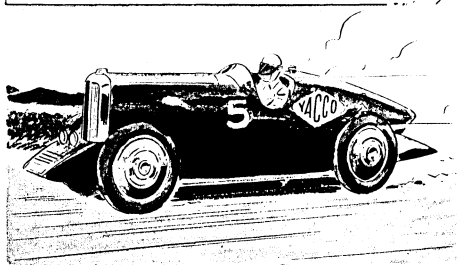
106 RECORDS MONDIAUX
ET 193 RECORDS
INTERNATIONAUX !

CETTE FOIS,
J'OFFRE 3 MILLIONS
À CELUI QUI FERA MIEUX
AVANT LE 1^{ER} JANVIER 1935 !

CE RECORD
TIENDRA
30 ANS !

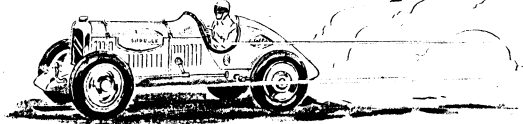
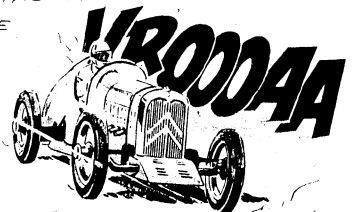


ROSALIE V. (IL N'Y EUT PAS DE ROSALIE II ! ?)
CETTE 15 LÉGÈRE BAT 50 RECORDS INTERNA-
TIONAUX ET 28 RECORDS DU MONDE AVEC UN
PARCOURS DE 80.000 KILOMÈTRES À
119,277 DE MOYENNE HORAIRE.

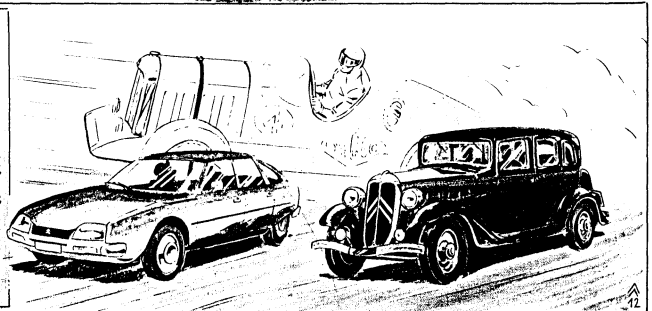


ROSALIE VI. ENTRE LE 7 ET LE 9 AVRIL 1934, ELLE
BAT 7 RECORDS INTERNATIONAUX, DONT CELUI DES
24 HEURES À 157,984 KM-H.

MAIS IL NE S'AGIT
PLUS D'UNE VOITURE
DE SÉRIE. MAIS
D'UNE VÉRITABLE
MONOPLACE AVEC
LE VOLANT PLACÉ
DANS L'AXE DE LA
VOITURE.
LE MOTEUR EST
UN 15 CV.



ROSALIE VIII EST UNE TRACTION, UN FALX
CABRIOLET 749, DEMILIN, DE 82CV ALLES.
5 RECORDS INTERNATIONAUX BATTUS
DONT CELUI DES 6 JOURS À 111,183 KM-H.
ROSALIE VIII, IDENTIQUE À ROSALIE VII,
PARCOURT DU 22 AU 29 JUILLET 1935,
20.000 KM À PLUS DE 144 KM-H.
À PART ROSALIE VI ET VIII, LES AUTRES
ROSALIE PEUVENT ÊTRE CONSIDÉRÉES,
MALGRÉ UNE CARROSSERIE ALLÉGÉE ET DES
PNEUS PLUS GRANDS, COMME DES VOITURES
DE SÉRIE ET IL FAUT ADMETTRE QUE LES
PERFORMANCES QU'ELLES ONT RÉALISÉES
SONT DUES À UNE EXTRAORDINAIRE
ROBUSTESSE D'ENSEMBLE QUI SE VÉRIFIE
ENCORE AUJOURD'HUI QUAND L'ON VOIT
ROULER DE "VIEILLES CITROËN" APRÈS
DES CENTAINES DE MILLIERS DE KILO-
MÈTRES PARCOURS.



L'USINE FAIT PEAU-NEUVE EN 5 MOIS

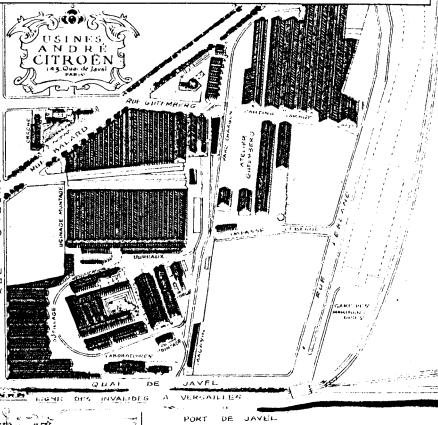


EN 1933 ANDRÉ CITROËN PENSEANT À LA CADENCE DE 1000 VOITURES PAR JOUR ET AU LANCEMENT DE SON NOUVEAU MODÈLE À TRACTION AVANT DÉCIDE DE SUBSTITUER À CES VIEUX BÂTIMENTS UNE CONSTRUCTION UNIQUE DE 55.000 M².

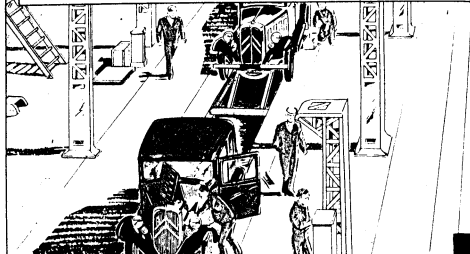


IL PROJETTE DE RÉALISER EN MOINS DE 6 MOIS UN PROGRAMME QUI EU NORMALEMENT DEMANDÉ AU MINIMUM 3 ANS, ET SANS ARRÊTER LA PRODUCTION!

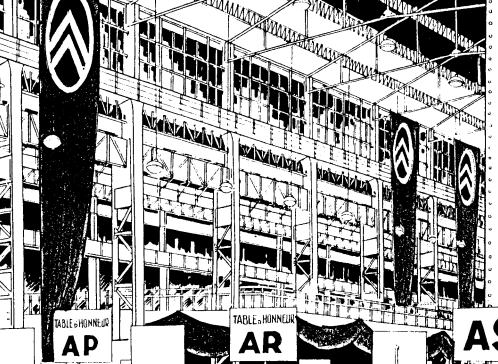
LORSQU'EN 1915, ANDRÉ CITROËN FONDA SON USINE QUAI DE JAVEL, LA SITUATION NE PERMETTANT PAS D'ENVISAGER LA CONSTRUCTION D'UNE USINE MODERNE, IL FALLAIT PRODUIRE AU PLUS VITE EN TIRANT PARTI DES BÂTIMENTS EXISTANTS.



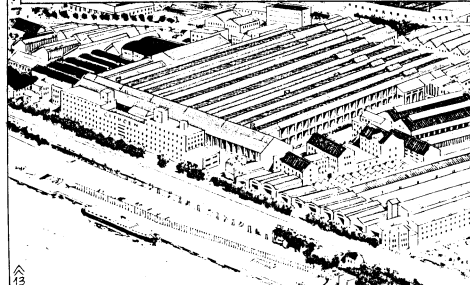
TANDIS QUE L'ON ABAT ET QUE L'ON BÂTIT EN PLEIN COEUR DE L'ANCIENNE USINE, CELLE-CI CONTINUE DE PRODUIRE RÉGULIÈREMENT 400 VOITURES PAR JOUR.



LE 9 OCTOBRE 1933 ANDRÉ CITROËN CONVIE 6000 PERSONNES AU BANQUET D'INAUGURATION DE SES NOUVELLES USINES : 2000 REPRÉSENTANTS DE LA MARQUE FRANÇAISE ET 800 ÉTRANGERS, MAIS AUSSI 1500 OUVRIERS OU EMPLOYÉS AYANT PLUS DE 10 ANS DE SERVICE À L'USINE. PARMI LES INVITÉS, LE MINISTRE DU COMMERCE, MONSIEUR LOUIS RENAUULT.



DÉMOLIR 30.000 M² D'ATELIERS, CREUSER LE SOL À UNE PROFONDEUR DE 3 À 5 M SUR 55.000 M², DRESSER 12.500 TONNES DE CHARPENTES MÉTALLIQUES (PLUS QU'IL N'EN FALLAIT POUR ENFIER LA TOUR EIFFEL), COULER 1800 PIÈCES DE BÉTON, AMÉNAGER LES ÉTAGES, COUVRIR L'ENSEMBLE ET OBTENIR 120.000 M² D'ATELIERS, LE TOUT EN 5 MOIS, TEL ÉTAIT LE PROGRAMME. IL FUT RÉALISÉ!



CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

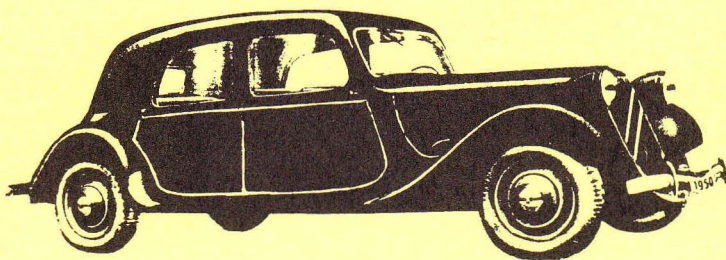
Vorname Vorname Partner.....

PLZ/Ort Adresse

Geburtstag / / Tel (P):.....

Gültig ab:..... 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

Vorname Partner Geburtstag / /

Adresse PLZ/Ort.....

Tel (P):..... / Tel (G): /

E

Koch Hans-Georg
Breiten

6022 Grosswangen

AZB

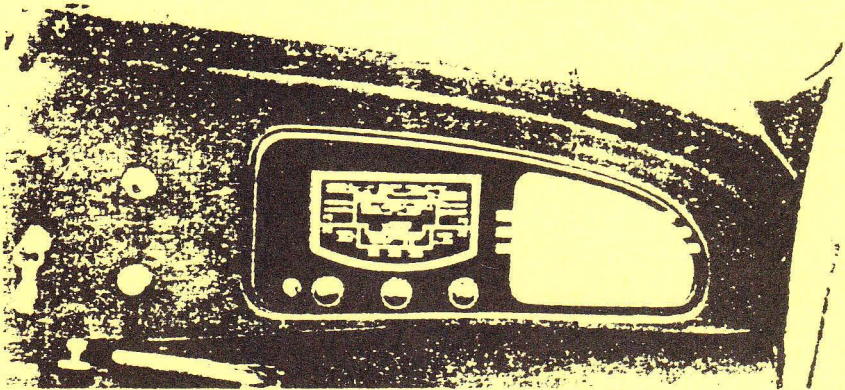
4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

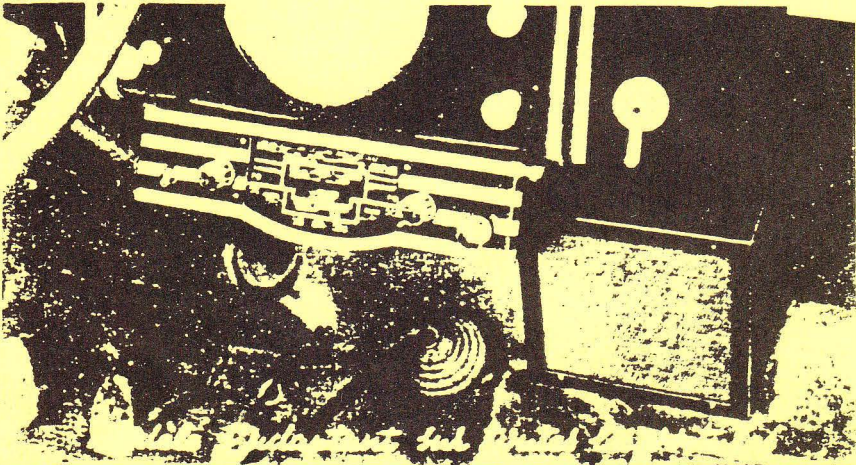
CTAC, Postfach 1066.

CH-8058 Zürich-Flughafen

AUTO RADIO **WELSON**



module spécialement conçu pour traction avant Citroën



le plus grand choix des modèles disponibles

WELSON

AGENTS DEMANDES

1 et 3, BOULEVARD BONNE-NOUVELLE
PARIS (2^e) - TELEPHONE : GUT. 67-35

(Métro : Strasbourg-Saint-Denis)