

**INTERNATIONALES
CITROËN
TRACTION AVANT-
TREFFEN**

**30. AUG. – 1. SEPT. 1991
INTERLAKEN – SCHWEIZ**

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 700
©, 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	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 Schiffлаube 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

Zeitungredaktion 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

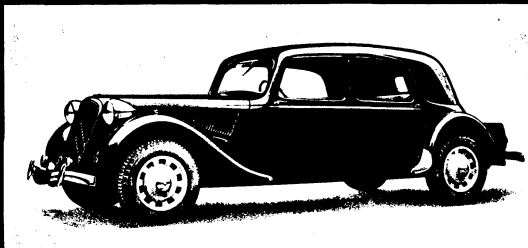
Redaktionsschluss Heft 5/91: 15. September 1991

Großer CITROËN

1000 Franken
Barpreise

Wettbewerb

zur Einführung des neuen 6-Zylinder-Modells.



Citroën 6 Zyl. obengesteuert, 140 km. Reisedurchschnitte b. 100 km/Std. Frontantrieb, Schwingachsen, Torsionsstab-Federung, Teleskop-Stoßdämpfer, selbsttragende Ganzstahlkarrosserie. — Verl. Sie Kataloge, Probefahrt u. die Wettbewerbsbestimmungen beim zuständigen Citroën-Vertreter od. bei der Generalvertretung

BASEL

beim Bundesbahnhof — Tel. 2 48 60

Schlatterbeck
AUTOMOBILE A.G.

ZÜRICH

Falkenstraße 12 — Telephone 2 69 64

Generalvertreter der CITROËN-Personen- und Lastwagen in der Schweiz

Kantons- und Lokal-Vertreter:

Aarwangen: Otto Althaus, Garage.

Baar (für Schwyz und Uri):

X. Stierli & Co., Garage Falken.

Bellinzona: Motta & Biffoni, Automobil.

Bern: P. Lindt, Garage Elite, Murtenstraße 17.

Biel: W. Bourquin, Automobiles, Gewerbehofstraße 4.

La Chaux-de-Fonds: Grand Garage des Montagnes S. A.

Chur: Max Comminot, Garage Turnerwiese.

Dagmersellen: Hans Hubacher, Autogarage.

Erlen: Hans Kradoller, Autogarage.

Fribourg: A. Maradan, Garage Misericorde.

Genève: Autos-Agence S. A. 28, Rue Ph. Plantamour.

Interlaken: G. Hamberger, Garage Interlaken A. G.

Lausanne: S. Berger, Avenue d'Échallens 17—21.

Locarno: Motta & Biffoni, Automobil.

Lugano: Garage L. De-Lorenzi, Via Sorenno.

Lucern: Garage Roelli, Baselstraße 78.

Lyss: Fischer & Willmann, Autogarage.

Neuchâtel: H. Vuilleumier, Garage de l'Évoile, Évoile 8a.

Nyon: L. Steckler, Autogarage.

Olten: E. Baumann, Autogarage, Wylterweg 32.

Romanshorn: Hans Müller, Garage zur Schmiedstube.

St. Gallen: Heusser & Lutz, Ruhberggarage, Ruhbergstraße 34.

Sevelen St. G.: Paul Thalmann, Autogarage.

Solothurn: Fritz Weber, Automobile, Dornacherplatz.

Thun: Alfred Wenger, Schlossmattgarage.

Turbenthal: Alfred Knecht, Ba-rengarage.

Vevey: Garage St-Christophe S. A., Avenue du Plan 10.

Wildeggen Aarg.: Walter Righi, Automobile.

Willisau: Jos. Lustenberger, Autogarage.

Winterthur: Ed. Schmid, Sportgarage Zürichstraße 77.

Yverdon: Jocard & Cie., Garage des Remparts.

Zug: Fortmann & Hausin, Touringgarage, Chamberstraße 75.



INHALT

Willkommen	112
Bienvenu	113
Treffen und Termine	114
Das Organisationskomitee	115
Noch nie veröffentlicht	116
Inédites	117
Noch nie veröffentlicht / Inédites	120
Service Citroën	121
Katalog / Catalogue	123
Postkarten aus der Zeit	124
Cartes postales de l'époque	125
Treffenprogramm	126
Programme de la rencontre	127
Bern / Berne	128
Winterthur 1986, 10 Jahre CTAC	129
10e anniversaire du CTAC 1986 à Winterthour	130
Inserate und Kleinanzeigen	132
Damals, als wir die Traktion täglich fuhren...	136
Das Wort des Präsidenten	140
Wir danken unseren Inserenten und Sponsoren:	142

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen

Citroën Bern
Freiburgstr. 447
3000 Bern
Tel.: 031/55 33 11

Garage und Teile

Christian Schelbli
Grenzstr. 7
8580 Amriswil
Tel.: 071/67 45 42

Reparaturen und Teile

Frick TrACTION Avant AG
Bergwerkstr. 39
8810 Horgen
Tel.: 01/725 90 45

Reparaturen und Garage

B. Schenk
Güterstr. 129
4053 Basel
Tel.: 061/35 25 25

Garage und Teile

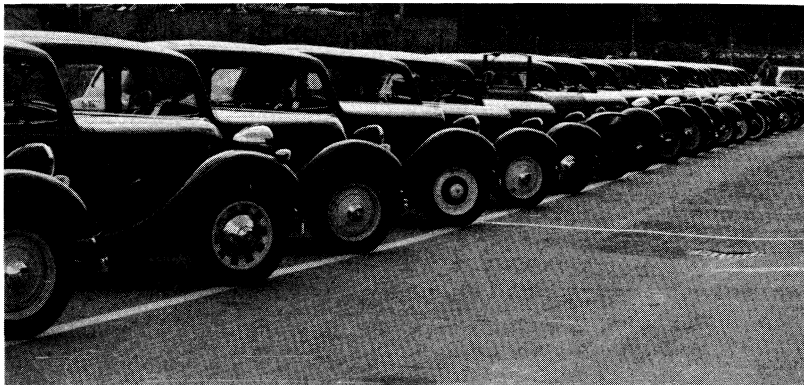
Christian Heussi
Alte Landstrasse
8865 Bilten
Tel.: 058/37 17 29
077/93 20 16

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



CONTENU

Willkommen	112
Bienvenu	113
Dates	114
Le comité d'organisation	115
Noch nie veröffentlicht	116
Inédites	117
Inédites / Noch nie veröffentlicht	120
Service Citroën	121
Catalogue / Katalog	123
Postkarten aus der Zeit	124
Cartes postales de l'époque	125
Treffenprogramm	126
Programme de la rencontre	127
Berne / Bern	128
Winterthur 1986, 10 Jahre CTAC	129
10e anniversaire du CTAC 1986 à Winterthour	130
Petites annonces	132
Damals, als wir die Traction täglich fuhren...	136
Das Wort des Präsidenten	140
Wir danken unseren Inserenten und Sponsoren:	142



Willkommen

Der Geist von Interlaken

Das diesjährige Internationale Citroën Treffen, organisiert vom Citroën Traction Avant Club, findet im Berner Oberland, genauer gesagt in Interlaken, statt. Es gilt in diesem Club ein Jubiläum zu feiern: **das 15-jährige Bestehen des Clubs.**

Ich habe mir die Frage gestellt: warum gerade Interlaken? Argumente für und wider sind mir durch den Kopf gegangen. Letztendlich habe ich den Ort der Begegnung von international Gleichgesinnten als einmalig befunden.

Interlaken – das im Jahre 1279 an der Aare gegründete Städtchen, wurde seinerzeit als "Hinterlappen" bezeichnet. Erst später nannte man es "Unterseen", was soviel bedeutet wie – zwischen den Seen – (Thuner- und Brienzensee). Die einmalige Lage, das faszinierende Alpenpanorama, all das macht Interlaken zu dem, was es heute ist: einem Ausgangspunkt für den Fremdenverkehr

Reisen in die Bergwelt des Jungfraugebietes und in die nahe Gletscherwelt. Wanderungen in die Alpenregion oder Ausflüge, verbunden mit einer Schifffahrt. Folkloristische Darbietungen, Alphirtenfeste, Schwingete, Volksmusikanlässe und ... ja, internationale Treffen.

Somit wurde einmal mehr das Bördeli als Begegnungsort für eine Zusammenkunft europäisch Gleichgesinnter ausgewählt.

Mit seiner Infrastruktur verkehrstechnisch gut erreichbar, dem touristischen Angebot, Hotellerie, Verkehrsverein und Kursaal gut erschlossen, haben wir, als Höhepunkt unseres Treffens, einen einmaligen Festplatz für das "Internationale" finden können.

Das Programmangebot verspricht einige Höhepunkte, die jedem Gast in bester Erinnerung bleiben werden.

Der Ausflug auf das weltbekannte Schilthorn mit seinem Drehrestaurant, oder der Corso durch Interlaken, mit welchem wir einen Akzent für alle Citroënisten setzen können. Oder der Gala-Abend im Casino/Kursaal-Zentrum von Interlaken, welcher von vielen Höhepunkten gekrönt sein wird.

Ich wünsche allen Teilnehmern ein unvergessliches Treffen, das dazu beitragen soll, den Geist unserer Sache: die Pflege und Erhaltung von historische Citroën-Fahrzeugen zu vertiefen und, wenn möglich, unvergänglich zu machen.

In diesem Sinne appelliere ich an den Geist von Interlaken.

Herzlichst

Udo Kenkel



Bienvenu

L'esprit d'Interlaken

Le rencontre international de cette année, organisé par le Citroën Traction Avant Club, se déroule au Oberland Bernois, plus exact à Interlaken. Il y a un jubilé à fêter: **le quinzième anniversaire du club.**

Je m'ai demandé: pourquoi Interlaken? Des arguments pour et contre ont passé ma tête. Finalement j'ai trouvé qu'Interlaken soit unique pour un rencontre d'amis d'un intérêt commun.

Interlaken – la ville fondée au bord de la rivière Aare en 1279, était nommée “chiffon arrière” à l'époque. Plus tard on la nommait “Unterseen” qui veut dire – entre les lacs – (Lac de Thoune et Lac de Brienz). La situation unique, le panorama des Alpes fascinant, tout cela fait que Interlaken soit ce qu'il est au jour'd'hui: un point de départ pour le tourisme.

Des voyages aux montagnes de la Jungfrau (vierge) et au monde des glaciers. Des marches à la région des Alpes ou des promenades combinées avec un tour de lac par bateau. Des présentations folcloristiques, de la musique et ...oui, des rencontres internationales.

Comme ça, une fois de plus, le “Bödéli” était choisi comme lieu d'une réunion européenne.

Avec son infrastructure Interlaken et bien accessible, les offres touristiques, la hôtellerie, le bureau touristique et le casino bien exploité, nous avons trouvé comme point culminant un lieu de fête unique pour notre rencontre internationale.

Le programme promet quelques surprises qui seront un bon souvenir à tous les invités.

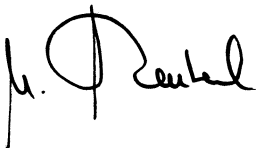
L'excursion au fameux Schilthorn avec son restaurant tournant ou le corso à travers Interlaken avec qui nous pouvons faire un accent pour tous les Citroënistes. Ou la soirée gala au centre du casino d'Interlaken qui sera couronnée par beaucoup de points culminants.

Je souhaite que tous les participants auront une rencontre inoubliable qui soit une contribution à notre but commun: l'entretien et la conservation de voitures historiques de la marque Citroën et si possible de faire leur souvenir inoubliable.

Dans ce sens j'appelle à l'esprit d'Interlaken

Cordialement

Udo Kenkel



Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

30. August - 1. September 1991

Internationales Treffen
15 Jahre CTAC

6. Oktober 1991

Region Süd

andere Treffen und Daten

September 1991

Weinrundfahrt in Frankreich
organisiert vom CAAR

8. September 1991

Citroën SM-Treffen Kartause Ittingen

2. November 1991

Jahresschlusstreffen des CCS 34/57

5. - 8. Juni 1992

Frühjahrstreffen des ACC

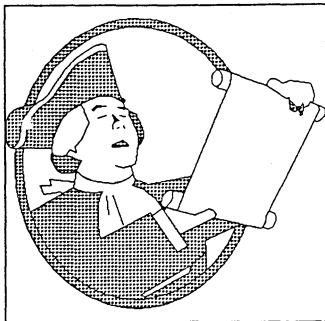
15. Juli - 14. August 1992

Croisière Bleue Paris-Athen-Paris für Traction Avant

21. - 23. August 1992

9. ICCCR in Herning, 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.



LOOK HERE !

ATTENTION !

9. ICCCR 92

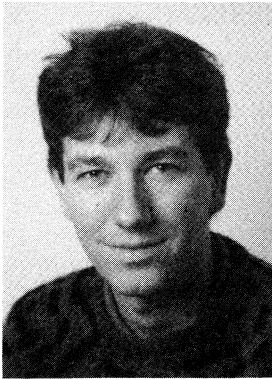
The 9. ICCCR 92 in Denmark has been moved from Billund to

HERNING

and the dates have been changed from 28. - 30.8. to

21., 22. and 23. august 1992

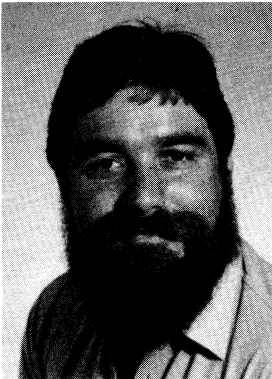
Das Organisationskomitee



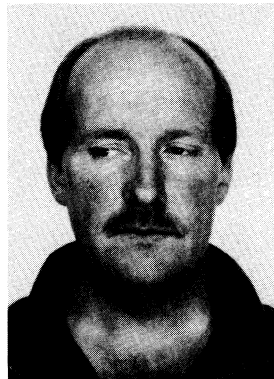
André Baumann
unser souveräner Präsident.
Er verlor auch in hektischen Phasen niemals
seine Ruhe.



Udo Kenkel
Kassier und schlauer Finanzmagier.
Hielt das OK mit seinem unerschütterlichen
Optimismus bei der Stange.



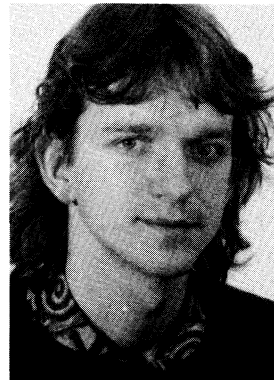
Hansueli Oehrli
Platzorganisation.
Setzte sich mit unermüdlichem Eifer, sehr oft
hinter den Kulissen, ein und sorgte nebenbei
mit seinen träfen Sprüchen für Stimmung.



Erich Michel
Unterkunft und Verpflegung.
Neben Hansueli der zweite Oberländer im Team.
Erledigte mit Fleiss und Geschick seine nicht
leichte Aufgabe.



Daniel Löhner
Public Relations und Sponsoring.
Machte die Erfahrung, dass das Sponsoring-
Geschäft hartes Brot bedeutet.



Dietmar Jucknischke
Programmgestaltung.
Organisierte mit seinen pffiffigen Einfällen u.a.
das Geschicklichkeitsfahren.

Noch nie veröffentlicht

Zwei Fotos von Schweizer Worblaufen 6-Zylinder-Cabriolets, gebaut anfangs der 50-er Jahre. Wer bemerkt die Unterschiede?

Deux photos de cabriolets suisses Worblaufen à l'époque, construites dans les débuts des années 50. Qui reconnait les différences?



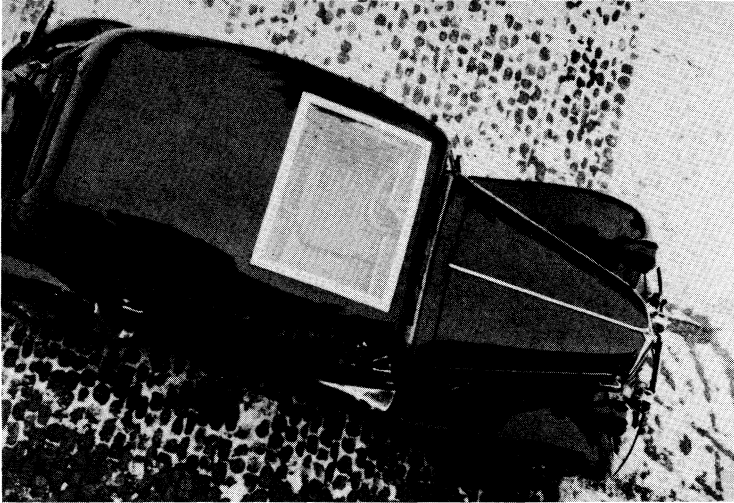
Form der vorderen Kotflügel, Befestigung de Antenne, Radkappen, Kühlergrilleinfassung, seitlicher Zierstreifen, Türgriffe...

Forme des ailes avants, fixation de l'antenne, enjoliveurs des roues, bord de la grille, enjoliveur de côté, poignées de porte...

Inédites

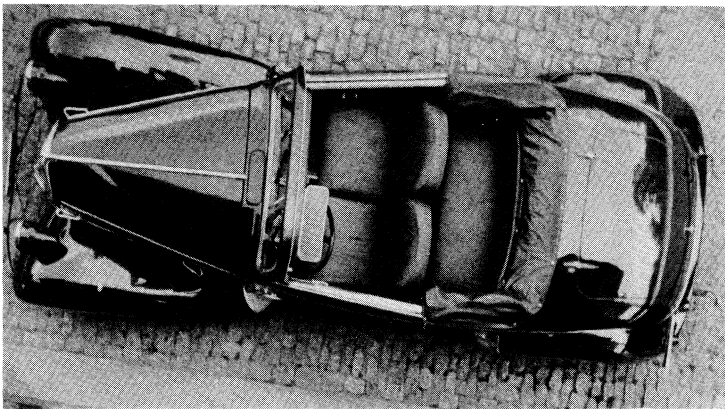
Eine bisher unveröffentlichte Foto einer 15/6 mit Glasdacheinsatz. Karrossier bis jetzt unbekannt, wahrscheinlich aus dem Kanton Bern. Sachdienliche Hinweise bitte an die Redaktion.

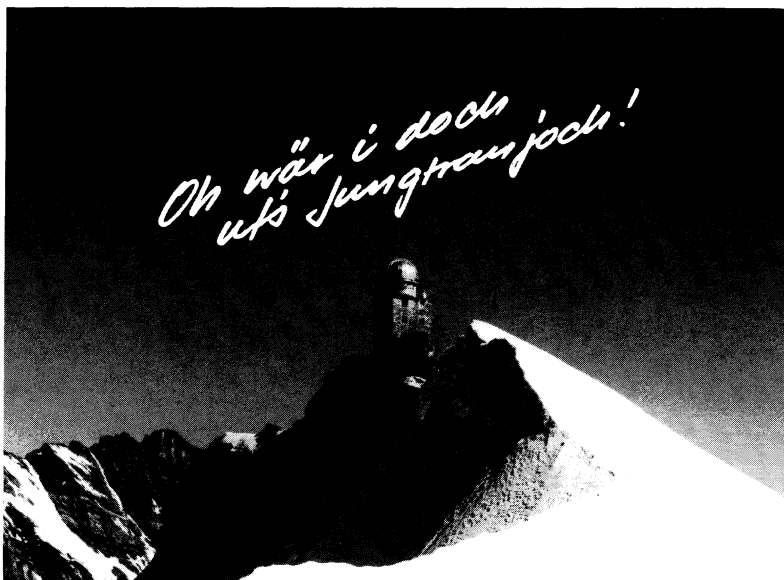
Une foto inédite d'une 15/6 avec toit en verre. Carrossier inconnu, probablement du Canton de Berne. Des aides à la rédaction svp.



Cabriolet 11B Langenthal aus ungewohnter Perspektive.

Cabriolet Langenthal 11B vue d'une perspective extraordinaire

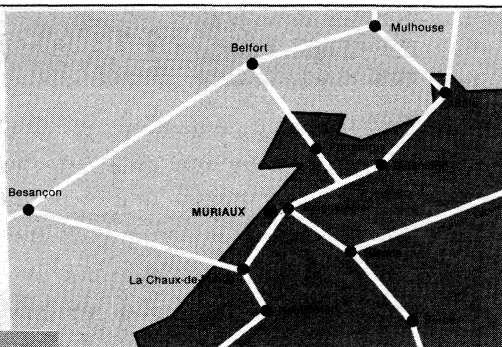




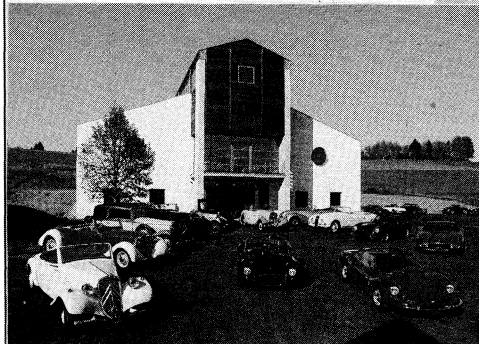
MUSEE De L'Automobile MURIAUX

- Une collection d'une cinquantaine de voitures (coupés, cabriolets et modèles d'exception)
- Une boutique de livres, gravures et modèles réduits

BALADE AUX FRANCHES-MONTAGNES



Heures d'ouverture: du lundi au vendredi: avril à octobre: 10-12 h.,
13 h. 30-18 h.; de novembre à mars: 13 h. 30-17 h. 30; week-ends et
jours fériés: 10-18 h.



Claude Frésard
CH - 2338 Muriaux (JU)

Tél. (039) 51 10 40
Fax. (039) 51 13 21

Schilthorn
Piz Gloria



**Der neue
Schilthorn Gipfel
erwartet Sie!**

Information: *Direktion Schilthornbahn AG
Höheweg 2, CH-3800 Interlaken
Telefon 036 23 14 44 Telefax 036 23 24 49*

Alpen
perle

Premium-Bier
mit ca. 30% Maisanteil



RUGENBRÄU
Einzigste Brauerei im Berner Oberland

Your local beer

Adam Touring



Stark in Reifen, Felgen, Batterien.

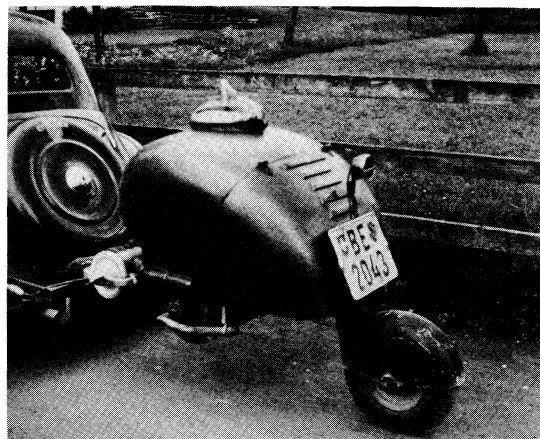
33 x in der Schweiz
Spezialrabatt für Mitglieder des CTAC

Noch nie veröffentlicht Inédites



Bisher unveröffentlichte Fotos eines Karosserieumbaus auf Basis eines Citroën 11BL. Karrossier unbekannt, ev. Worblaufen, da Zulassung dieselbe wie auf dem dunklen Cabriolet. Änderungen zur Serie: ganzer Vorderbau (Motorhaube, Kotflügel, Kühlergrill), Trittbretter, hintere Kotflügel

Fotos inédites d'une transformation de carrosserie sur base d'une Citroën 11BL. Carrossier inconnu, probablement Worblaufen (immatriculation identique au cabriolet foncé). Changements: capot, grille, ailes, marchepieds



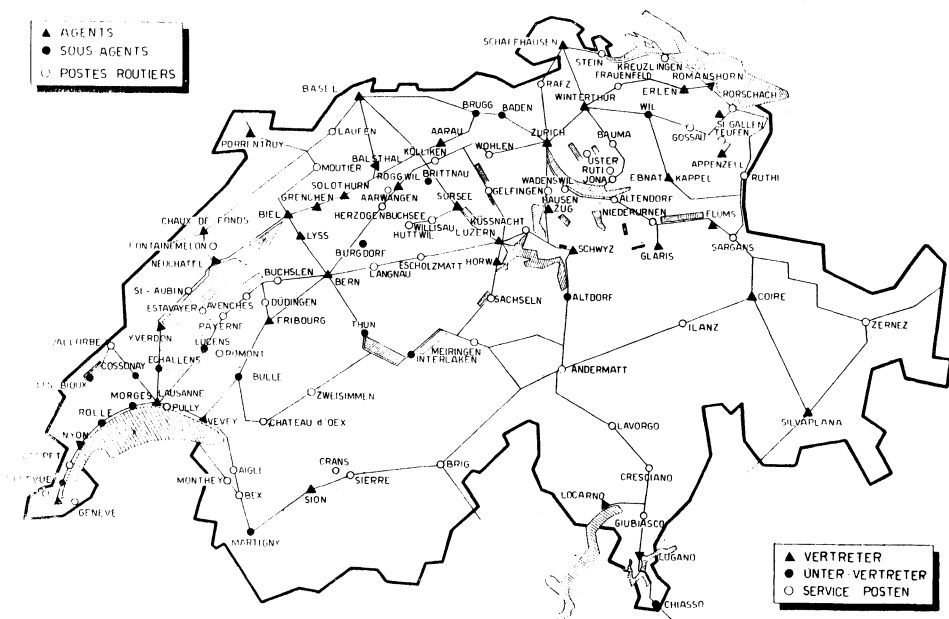
Holzvergaser als Anhänger an einer Traction Avant

Carburateur à bois remorqué par une Traction Avant

Service Citroën



Garage AUTO-ELITE in ??? / Garage AUTO-ELITE à ???



Citroën Werkstätten Netz in der Schweiz Ende der 40-er Jahre

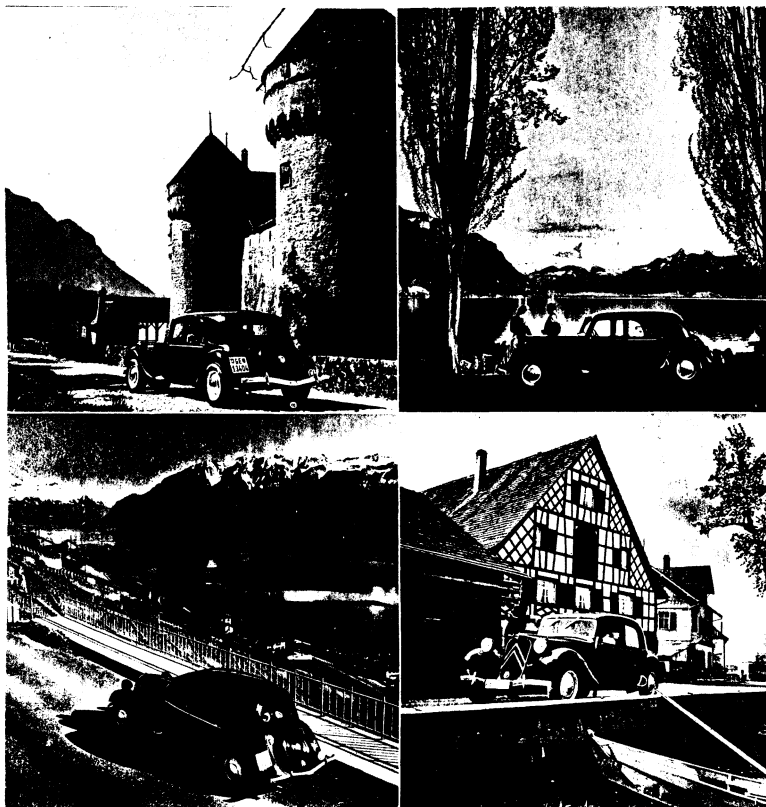
Garages Citroën en Suisse, fin des années 40

Habegger

gestaltet, setzt, druckt, bindet, verlegt

Habegger AG Druck und Verlag
4552 Derendingen, Gutenbergstrasse 1
Telefon 065 411151

Katalog / Catalogue



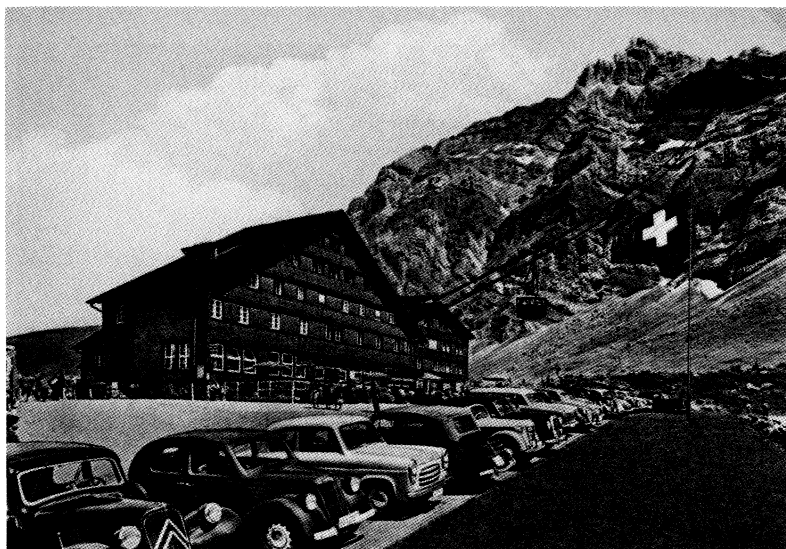
INTERNO SPAZIOSO

*Le tappe più lunghe percorse comodamente
senza stanchezza*

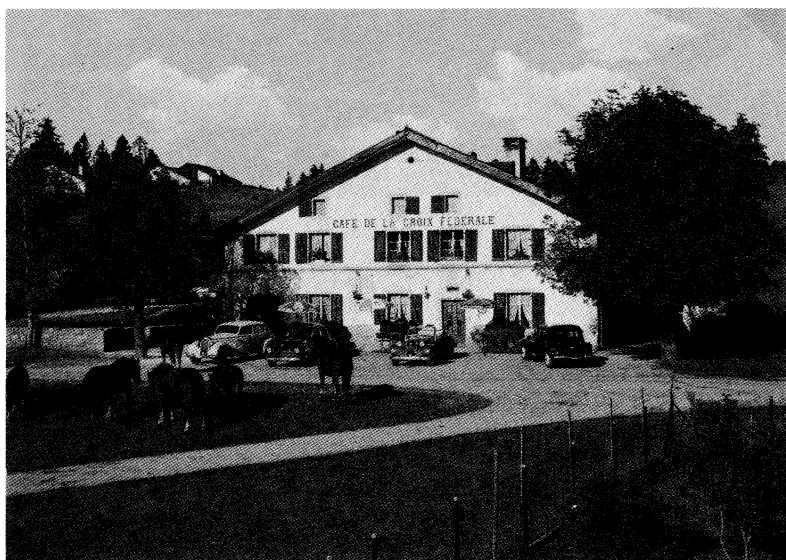
 *Trazione Anteriore* **CITROËN** 

Ausschnitt aus einem Katalog für die italienische Schweiz
Extrait d'un catalogue pour la Suisse italienne

Postkarten aus der Zeit

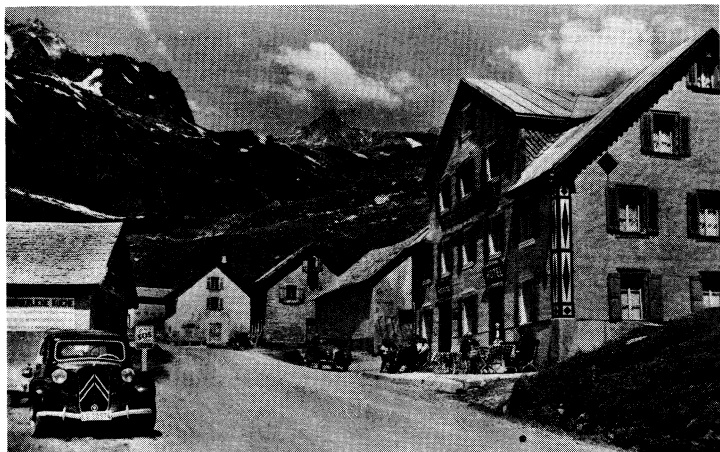


Schwägalp mit Säntisbahn; beachte die 11BL Décapotable mit Kofferbrücke
Schwägalp; voir la 11BL Décapotable avec porte-bagages



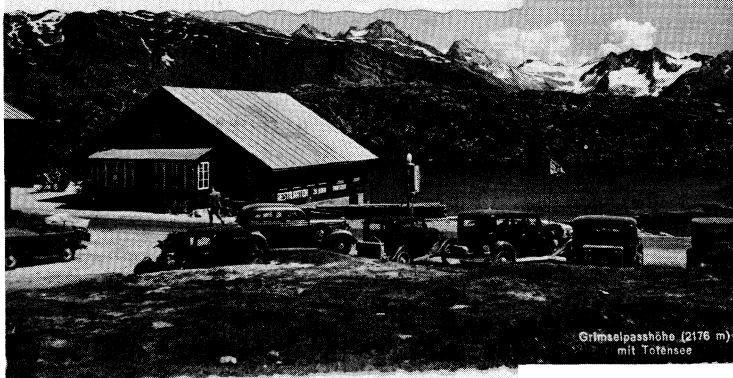
Café de la croix fédérale, Muriaux, heute neben dem 'Auto-Museum'
Café de la croix fédérale, Muriaux, aujourd'hui près du Musée de l'Automobile

Cartes postales de l'époque



Hotel Tiefenbach,
Furkastrasse

Col de la Furka



Grimselpasshöhe

Col de la Grimsel

Grimselpasshöhe (2176 m)
mit Totensee



Meiringen

Meiringen

Treffenprogramm

Freitag, 30. August 1991

- ab 15⁰⁰ Eintreffen der Teilnehmer
Imbissstand
Modell- und Clubartikelmarkt
- ab 18⁰⁰ Nachtessen im Festzelt

Samstag, 31. August 1991

- ab 08⁰⁰ Ersatzteil- und Modellmarkt
Citroën Neuwagen Ausstellung
Imbissstand
- 10⁰⁰ Corso durch Interlaken
- ab 11⁰⁰ Ausflug auf das Schilthorn (2971 müM)
mit Mittagessen im Drehrestaurant
- oder Stadtbummel
- oder Schifffahrt
- 19⁰⁰ Apéro mit anschliessendem
Citroën-Abend im Casino/Kursaal Interlaken
(Gala-Essen und Citroën-Show)

Sonntag, 1. September 1991

- ab 08⁰⁰ Ersatzteil- und Modellmarkt
Citroën Neuwagen Ausstellung
- ab 09⁰⁰ Geschicklichkeitsparcours und diverse Aktivitäten rund
um die Traction
- Vorstellung spezieller Autos
- Eselreiten für Kinder
- ab 10⁰⁰ Besuch der Oberländer Autofreunde
mit ihren historischen Fahrzeugen
- 11⁰⁰ Apéro für geladene Gäste
- ab 12⁰⁰ Preisverleihung
- Verabschiedung der Teilnehmer
- Souvenir-Abgabe
- Offizieller Treffenschluss

Programme de la rencontre

Vendredi 30 août 1991

- dès 15 h00 Arrivé des participants
Poste de casse-croûte
Marché de modèles et d'articles du club
- dès 18 h00 Souper dans la tente de fête

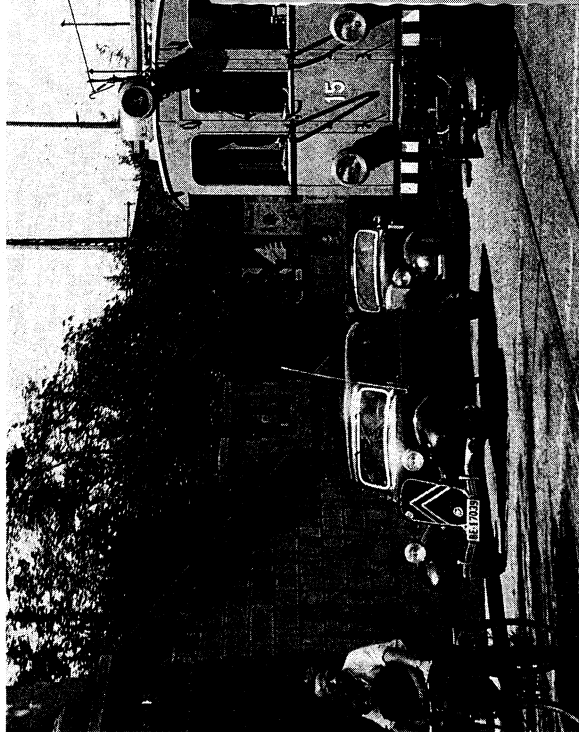
Samedi 31 août 1991

- dès 08 h00 Marché de pièces de réchange et de modèles
Exposition Citroën
Poste de casse-croûte
- 10 h00 Corso par Interlaken
- dès 11 h00 Excursion au Schilthorn (2971 m)
Dejeuner au restaurant tournant
- ou Visite de la ville
- ou Promenade en bateau
- 19 h00 Apéro suivi par
Soirée Citroën au Casino Interlaken
(dîner Gala et show Citroën)

Dimanche 1^{er} septembre 1991

- dès 08 h00 Marché de pièces de réchange et de modèles
Exposition Citroën
- dès 09 h00 Parcours d'habilité et d'activités autour de la Traction
Présentation des voitures spéciales
Monter à âne pour les enfants
- dès 10 h00 Visite des amis Oberlandois avec leurs voitures
historiques
- 11 h00 Apéro pour les invités
- dès 12 h00 Remise des prix
Renvoi des participants
Remise d'un souvenir
Clôture officielle de la rencontre

Bern / Berne



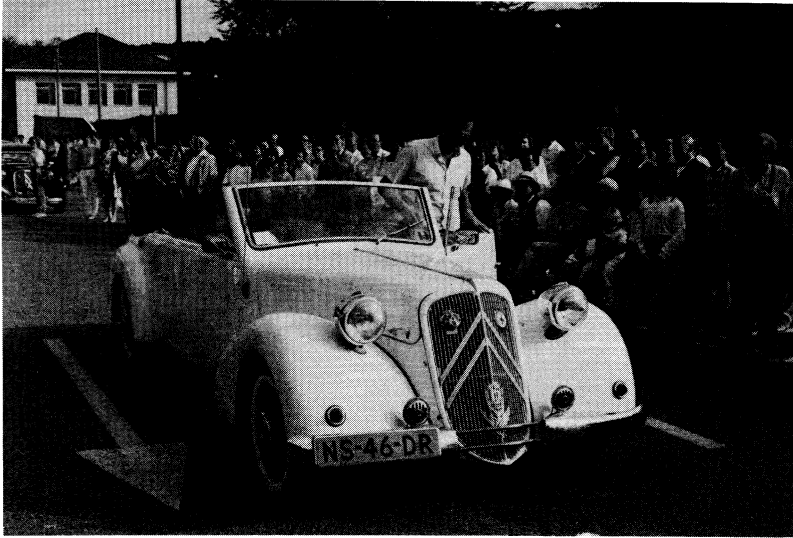
Wer kennt die Autotypen (ausser den 3 Citroëns)?

Qui reconnaît les voitures (sauf les 3 Citroëns)?

Via Bollwerk fuhren die Züge der ehemaligen Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) früher zum Bahnhofplatz.

Les trains de l'ancien chemin de fer Soleure-Zollikofen-Berne (SZB) rejoignaient la place de la gare par Bollwerk.

Winterthur 1986, 10 Jahre CTAC



Cabriolet Worblafen, Citroën Traction Avant 15/6

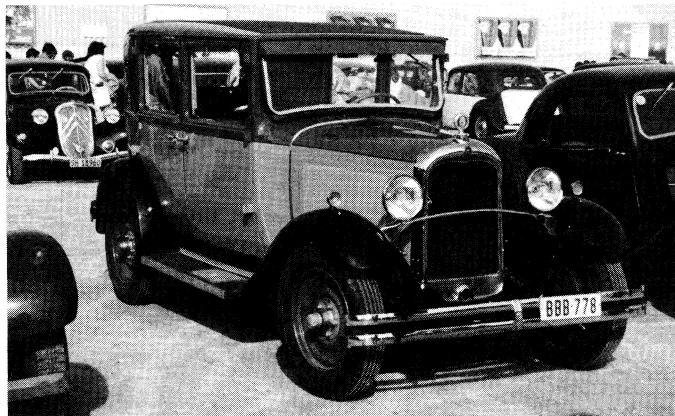


Citroën 11BL Décapotable, Carrosserie Baumann, Burgdorf

10^e anniversaire du CTAC 1986 à Winterthour



Der Wagenpark / Les
voitures des participants



Eine schöne C4 Commer-
ciale aus Belgien

Une belle C4 Commerciale
du Belgique



Ein
Citroën
Lieferwa-
gen irgend-
wo in
Frankreich

Une Com-
merciale
Citroën
quelque
part en
France



Vollkasko-Versicherung für Liebhaber- und Veteranen-Automobile

Die Schweizerische Mobiliar bietet Vollkasko-Versicherungen für Liebhaber- und Veteranen-Automobile an.

Die Pflege und der Unterhalt eines Liebhaberwagens verlangt vom Besitzer viel Liebe, Sorgfalt und unzählige Arbeitsstunden. Eine Beschädigung oder ein Verlust ist oft mit hohen Kosten verbunden. Das Abschlussverfahren einer Vollkaskoversicherung für Veteranen-Automobile ist relativ einfach: Eine anerkannte Expertise oder Wertbestätigung genügt, um mit dem richtigen Versicherungswert die in Frage kommenden Risiken einzustufen.

Unsere Generalagenturen stehen Ihnen jederzeit für eine unverbindliche Beratung zur Verfügung.

In der Zwischenzeit wünschen wir Ihnen "gute Fahrt".



Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

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 Clubblem, Stück Fr 7.50 plus Versand
- Clubkleber mit Clubblem, 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

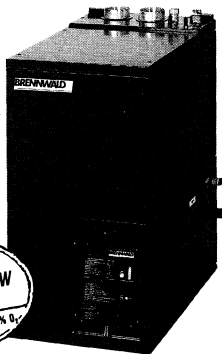
Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten verfasst

Heizen mit erdgas

BRANDNEU!

ECOFORTE

der sauberste und wirtschaftlichste Gasheizkessel mit Kondensationswärmenutzung und tiefstem **NOx-Wert**
≤ 20 mg/m³ 3% O₂
Hoher Wirkungsgrad
= 107% Hub



BRENNWALD

Dammstrasse 12
8810 Horgen
01-725 0100

40, rue des Vollandes
1207 Genève
022-735 7119

10, chemin des Vergers
1800 Vevey
021-923 5454

Industrie Sud
6814 Lamone
091-59 58 73

CLASSIC CARS

Ist Ihr Classic Car auch schon bei LLOYD's in London versichert?

Falls nicht, unterbreiten wir Ihnen gerne eine interessante Offerte für eine

VOLLKASKO-VERSICHERUNG

Bitte, setzen Sie sich heute noch mit uns in Verbindung:

Paul Frank AG

Dählhölzliweg 18, Postfach
3000 Bern 6
Tel. 031/44 77 78
Fax 031/44 76 21

*Besuchen Sie den Stand des CTAC an diesem Treffen
Visitez le stand du CTAC à l'occasion de cette rencontre*



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



**Unsere Devise:
«Jeder Kantonalbank-
Kunde ein König»**



Als Dienstleistungs-Unternehmen rund um Geldfragen sind wir der Devise «Jeder Kantonalbank-Kunde ein König» verpflichtet.

Ihre Universalbank



**Berner
Kantonalbank**

Damals, als wir die Traction täglich fuhren...

Beim Lesen des Clubheftes dachte ich, es wäre doch auch interessant, wenn diejenigen unter den Mitgliedern, welche früher die Traction Avant täglich benutzten, auch mal etwas darüber berichten würden. Da ich keinen solchen Artikel gefunden habe, dachte ich, ich könnte doch einmal meinen Senf dazu geben.

Pardon, ich sollte mich eigentlich noch vorstellen: bin seit 1989 Fern-Mitglied des Clubs, wohne seit vielen Jahren hier, und fuhr in der alten Heimat (sprich Schweiz) während einigen Jahren eine 11 B Légère, Jahrgang 50, gekauft als Occasion im Jahre 57. Der Motor musste revidiert werden (was der Vater bezahlte), und die graue Farbe war verblasst, was aber weiter nicht störte.

Der Wagen hatte noch Winker, die bei Geschwindigkeiten über 100 km/h wohl noch raus, aber nicht mehr reingingen, und, ehrlich gesagt, damals gab es ja keine Autobahn in der Schweiz (mit Ausnahme des 5,8km langen Paradestückes vor Lausanne), weiss ich heute nicht mehr, wie wir damals auf den Ueberlandstrassen überholten, ohne zu zeigen. Kühlerrouleau hatte er auch nicht; im Winter bekam er vorne einen schwarzen Ueberzug vor den Kühler, der 2 Oeffnungen hatte, die herabgelassen werden konnten, mit Druckknöpfen, und das musste reichen, um die Kälte auf Distanz zu halten. Heizung gab es keine; doch hatte er eine heizbare Frontscheibe mit 2 Stufen; nach dem Einsetzen der Scheibe war der Blickwinkel nach aussen noch weiter eingengt, aber immerhin, es gab keine Eisbildung mehr.

Ich kaufte dann auf dem Abbruch eine Heizung, die aus Lamellen und einem kleinen Ventilator bestand, und die mittels 2 Schläuchen dem Kühlerschlauch angeschlossen wurde. Dann wurde der Ventilator in Gang gesetzt, der schön schnurrte, und nach einigen Minuten hatte der rechte Beifahrer an seinen Füssen warm, weil die Heizung dort montiert war. Der Fahrer hatte nicht viel von der Heizung... Die Sitze waren aus grün/grauem, gewobenen Plastik, waren heiss im Sommer und kalt im Winter, aber man sass sehr bequem und man ermüdete beim Fahren nicht, auch auf langen Reisen.

Wir fuhren damals einige Male ins Ausland, zu viert und zu fünft, mit Gepäckträger auf dem Dach, da ja im Kofferraum beim Rädlimodell fast nichts Platz hat, vom Wasser zu schweigen, das da reintropft, es sei denn, man habe gerade eine neue Gummidichtung eingepasst (siehe da, Citroën hat vorgesorgt, und schmale Schlitze unten eingepasst, damit das eingelaufene Wasser auch wieder auslaufen kann). Und dass man die Zündung einstellen konnte, fand ich sehr praktisch, und dann vor allem der klassische Ton des Auspuffs, und das "Schiessen" bei Talfahrt, wenn man lange nicht Gas gab.

Dass die Antriebswellen ausschlagen, wusste ich auch, beim Bremsen über 100km/h schüttelte jeweils der ganze Wagen.

Die Reparaturen liessen wir meistens im Elsass machen, da gab es Spezialisten, die gut und vor

Damals, als wir die Traction täglich fuhren...(Forts.)

allem billiger waren, und man fuhr dann einfach in die Schweiz über Deutschland, um Fragen an der Grenze zu vermeiden.

Mit den Michelin X Pneus hatte der Wagen damals eine der besten Strassenhaltungen; ich weiss noch, wie ich damals, auf der Strecke Delémont- Basel in einer übersichtlichen Rechtskurve einen Opel Rekord überholte, obwohl der Vollgas gab. Vor allem konnte man im zweiten Gang gut überholen und den Wagen hochjagen, nur musste man dann, im Eifer des Gefechts, schön langsam schalten, sonst kratzte es wieder... Den Anfängern musste man klar sagen, dass man beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang nach Möglichkeit den Rückwärtsgang nicht touchieren sollte, sonst kratzt es fürchterlich, und das tut jedem Tractionisten weh. Im Prinzip fuhr man den Wagen im zweiten und dritten Gang, und nur ganz selten, etwa am Berg, bei Langsamfahrt, schaltete man, mit Zwischengas, in den Ersten runter (es gab auch Leute, die gerne im 2. Gang anfahren...).

Dass die Bodenbleche schnell durchrosteten, wussten viele. Dass der elektrische Schweißwischer beim Rädli-Modell viel zu langsam läuft, und es beim Verschmutzen der Windschutzscheibe kritische Situationen geben kann, war auch bekannt. Damals gab es noch keine Scheiben-Waschdüsen. Mit der Zeit blieb der Winker dann im "Etui" stecken und ging nicht mehr raus; dem half ich ab, indem ich einfach ein Isolierband um das "Futteral" wickelte, und der Winker somit einfach draussen blieb, so ging er immer noch hoch. Kein Mensch hat damals was gesagt dazu.

So gut die Traction über Land fuhr, so schwerfällig war sie im Stadtverkehr, mit ihrem grossen Wenderadius, und der nicht leichtgängigen Lenkung, und im Sommer wurde der Motor gerne heiss. Ich bin der Ansicht, dass der Kühler der Légère etwas zu klein bemessen ist, und, wenn dazu noch verkalkt, Probleme gibt. – Damals hiess es Ende Herbst: Achtung, Frostschutzmittel einfüllen. Wer erinnert sich noch an den Wintereinbruch im Jahre 1956, wo die Temperatur von einem Tag auf den anderen auf unter 10 Grad unter Null sank, und viele Autos noch keine Frostschutzmittel hatten, und viele Motorblöcke kaputt gingen? Von einem alten Automobilisten hörte ich, dass vor dem Krieg, als es noch keine Frostschutzmittel gab, man mit dem Wagen fuhr, und nach dem Anhalten das Wasser abliess, und es vor dem Anlassen wieder auffüllen musste. Das waren noch Zeiten.

Auch ein positiver Punkt der Légère war ihre grosse Beinfreiheit hinten, wogegen der Beifahrer vorne rechts weniger Platz mit seinen Beinen hat. Aha, und die Handbremse... Hand auf's Herz: Mir gefiel die Handbremse, musste man doch mit der rechten Hand ziemlich nach rechts langen, und konnte gleichzeitig das Terrain abtasten mit der jeweiligen Freundin, die da sass... und mit der guten Strassenhaltung konnte man um die Kurven sausen, und die Freundin kam dann näher, und man hatte ein grossartiges Fahrgefühl! Sehen Sie, all das hat man mit den heutigen Sicherheitsgurten nicht mehr...

Natürlich hatten die Türen die Tendenz, zu verrosten, weil die Scheibendichtungen das Eindringen des Wassers in die Türen nicht gross verhinderten, und die Kurbel konnte auch ausleiern. Man musste aufpassen, die Vordertüren richtig zu schliessen, sonst konnten sie aufgehen, und das konnte gefährlich werden.

Damals, als wir die Traction täglich fuhren...(Forts.)

Im Sommer hatte man kein Problem mit der Traction, dank der eingebauten Klimaanlage: Klappe vor dem Motor auf und Windschutzscheibe aufgedreht, und schon hatte man die schönste "Villa Durchzug". Dass die Gummidichtung der Klappe wieder Probleme gab und Wasser durchliess, musste man in Kauf nehmen, und am eckigen Oeffnungs-Mechanismus der Scheibe konnte man sich bei einem Unfall schön anschlagen, oder nyt??

Die Batterie, hinter dem Motor plaziert, war gut im Winter, weil sie schön warm blieb, aber im Sommer war es ihr machmal zu warm, und man musste öfters den Stand des Wassers kontrollieren, weil es dann schnell verdunstete, und der Batteriekasten zerfrass sich auch mit der Zeit wegen der Säure. Die Stossstangen rosteten auch mal schnell, dafür liess ich sie einfach grau spritzen... ganz einfache Lösung. Im Motorraum konnte man eine Oelkanne plazieren und mittels einer Feder festmachen, war sehr praktisch, und der Handhebel an der Benzinpumpe ist auch sehr praktisch, und da kommt mir gerade ein Witz in den Sinn: Sagt das fünfjährige Töchterchen zur Mutter, als es das erste Mal ihren frischgeborenen Bruder in der Badewanne sieht, indem es auf das Ding unten zeigt: Mutter, schön ist es nicht, aber praktisch...

Die Franzosen haben im Automobilbau schon seit Jahren viele technische Neuheiten gebracht, ganz anders als die Deutschen, wobei man zugeben muss, dass die Teile schneller kaputtgingen bei den Franzosenautos, aber eben, wer die Traction liebt, nimmt das in Kauf.

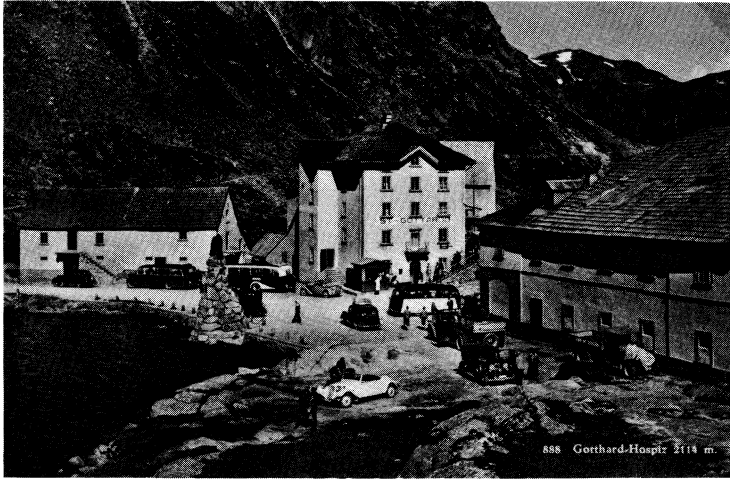
Wer mag sich noch erinnern, an die kleine Lampe seitlich zwischen beiden Türen, die ein kleines Licht gab, wenn man den Wagen in der Nacht stationierte? Ich glaube, es war damals in Frankreich Vorschrift, auch der Peugeot 203 hatte so eine kleine, ähnliche Lampe. Frage: Kriegt man die heute noch? Und die Franzosen, die hatten doch alle gelbe Scheinwerfer, so konnte man in Frankreich sofort wissen, ob da ein Franzose, oder ein Ausländer kommt. – In Spanien fuhr man damals nachts in den Städten mit Standlicht, und blinkte einfach kurz auf, wenn man auf eine Kreuzung fuhr... und schon damals war die Ablendung an einem Griff am Steuerrad montiert, so, wie es heute viele Autos haben. Also wieder: Citroën führend mit den technischen Ideen, die heute viele haben: Vorderradantrieb, selbsttragende Karosserie, beste Strassenhaltung, Getriebe vor der Vorderachse, etc.

Dann kam Mitte der 50-er Jahre der ID und DS, die wiederum vielen voraus waren, mit der Federung, dem niedrigen Luftwiderstand und anderen Sachen mehr. Der Karosserieform, die eigentlich erst heute von allen praktiziert wird, mehr als 30 Jahre nachher...

Vive la Traction Avant!

Louis Krähenbühl, Mexico

Gotthard-Hospiz



888 Gotthard-Hospiz 2114 m.



Posez-la sur votre

CITROËN

Vous aurez tous les avantages d'une grosse
voiture et la souplesse d'une 6 cylindres.

Vous l'essayerez au Salon et vous
la commanderez au Stand **N° 40.**

Henri Grandjean, La Chaux-de-Fonds

Agence exclusive

Crétêts 92 et 92A

Téléphone 19.22

Das Wort des Präsidenten

Zürich, Ende Juni 1991

Liebe Citroën-Veteranen-Freunde,

Der Citroën Traction Avant Club feiert seinen 15. Jahrestag mit dem grossen Internationalen Citroën-Treffen in Interlaken. Die ersten Kontakte unter Traction Avant Liebhabern gehen allerdings weiter zurück. Anfänglich waren die Romands und die Deutschschweizer im gleichen Club. So steht in den Statuten des "Schweizerischen Citroën-Club 34/57" vom 21. Februar 1975 in Artikel 1 geschrieben: "Der schweizerische Citroën-Club 34/57 ist die einzige offizielle die Schweiz vertretende Gruppe von Fanatikern und Sammlern der Citroën Traction der Jahre 1934–1957."

Schon bald zeigte sich, dass die unterschiedliche Sprache und die geographische Distanz grosse Probleme mit sich brachten. Am 13. Juli 1975 fand bei schönstem Wetter ein Treffen in Bäretswil (ZH) statt, und dort wurde beschlossen, in der Deutschschweiz einen eigenen Club zu gründen. Interessant übrigens, dass bereits an diesem Treffen ein Citroën 5CV aus den 20-er Jahren mit Hinterrad-Antrieb teilnahm. Alle übrigen Fahrzeuge, ca. 20 an der Zahl, waren Tractions, die meisten 4-Zylinder-Modelle. Am 27./28. September 1975 fand in Yverdon ein Internationales Traction Avant Treffen statt, noch organisiert von unseren Freunden aus der Romandie.

Im darauffolgenden Herbst und Winter wurden die wichtigsten Vorarbeiten für den Deutschschweizer Club erbracht: Die Deutschschweiz wurde in drei Regionen aufgeteilt, ein Name gewählt (damals noch: "Citroën Club Suisse"), ein Vorstand gefunden und ein Zweck bestimmt. Da es in jenen Jahren zum Teil recht schwierig war, Ersatzteile für die "Gangsterwagen" zu bekommen, wurden eine "Ersatzteilkommission", eine "Spezialwerkzeugkommission" und eine "Literaturkommission" gebildet. Zum Teil findet man übrigens die gleichen Namen noch heute im Verzeichnis unserer Clubgaragisten!

Am 27. Juni 1976 fand am Wägitalersee ein weiteres Treffen statt, und von da an wurden regelmässig drei Treffen pro Jahr organisiert. Im ersten Mitteilungsblatt vom November 1976, das den Namen "Zeitung" verdient, ein vierseitiges Blättchen im Format A4 und fotokopiert, finden sich lustige und interessante Details über den jungen Club: So findet die Clubrechnung auf 6 Zeilen Platz, wobei auf der Einnahmenseite 58 Mitgliederbeiträge à Fr. 20.- verzeichnet werden. Für 1977 wurde der Jahresbeitrag auf Fr. 50.- festgelegt, doch der damalige Präsident Otto Schaufelberger fand dies zu hoch und setzte ihn in Eigenregie auf Fr. 30.- für Mitglieder im Inland und Fr. 35.- für Mitglieder im Ausland fest.

Bereits im Dezember erschien das 2. Mitteilungsblatt, Umfang wiederum 4 Seiten. Bereits konnte ein Anstieg auf 70 Aktivmitglieder verzeichnet werden. In der Anfangsphase verzeichnete der Club einen rasanten Aufstieg. Das Mitteilungsblatt Nr. 6 von 1977, das letzte im Format A4, hat bereits 8 Seiten. Danach änderte das Erscheinungsbild der Zeitung –neu im Format A5, mit dickerem Deckblatt, 20 Seiten und in der Mitte geheftet.

Das Wort des Präsidenten (Forts.)

Nach der Generalversammlung vom 25. September 1977 war Dieter Ackerknecht Präsident, da Otti Schaufelberger keine Zeit mehr für die umfangreichen Arbeiten aufbringen konnte.– Verständlicherweise, war er neben dem Präsidium auch verantwortlich für das Clubheft und die Kasse! Mitgliederbestand am 25.9.1977: 86 Aktivmitglieder.

Fortan erschien die Clubzeitung 3 bis 4 mal jährlich, für die Redaktion war Armin Frick verantwortlich.

In den folgenden Jahren wuchs der Mitgliederbestand stetig. An Pfingsten 1981 fand in Zofingen das erste Internationale Traction Avant Treffen statt. 126 Wagen aus 6 Nationen fanden sich zu diesem Grossanlass ein, die weiteste Anreise betrug nicht weniger als 1300 km! Der Mitgliederbestand nach fünf Jahren war auf rund 160 angewachsen! Im Juni 1983 übergab Dieter Ackerknecht das Amt des Präsidenten an mich, weil er eine Stelle in Saudi-Arabien angenommen hatte. Mitgliederbestand: ca. 200.

1984 war für die Tractionisten ein Grund zum Feiern: 50 Jahre waren vergangen, seit die berühmte, revolutionäre Traction Avant das Licht der Welt erblickte. An Ostern brach der Verkehr in Paris zusammen. Der Grund: Rund 2200 Tractions hatten die Stadt an der Seine "überfallen", um ihren Geburtstag zu feiern!

Weitere Grossanlässe folgten, wie die Wiederholung der Fahrt von François Lecot Paris-Moskau-Paris, und das ICCCR (International Citroën Car Club Rally) in England. (François Lecot hatte übrigens später weitere Sonderleistungen auf Tractions vollbracht, wie seinen Weltrekord Paris–Monte Carlo–Paris, wobei er innerhalb eines Jahres 400'000 Kilometer mit ein und derselben Traction zurücklegte! Und dies auf den Strassen von 1935/36, auf denen Pferdefuhrwerke, Baustellen und Hühner genau so zur Tagesordnung gehörten wie Lastwagen, Radfahrer und spielende Kinder!).

An Pfingsten 1986 feierte der CTAC sein 10-jähriges Bestehen mit einem weiteren Internationalen Traction Avant Treffen, diesmal in Winterthur. Die Anzahl der Teilnehmer blieb allerdings unter den Erwartungen: Statt der erwarteten 150 Wagen kamen "nur" 106 Autos nach Winterthur. Für die Teilnehmer wurde der Anlass trotzdem ein Erfolg. Mitgliederbestand 1986: ca. 280.

Im Herbst 1987 wechselte die Redaktion des beliebten Clubheftes von Armin Frick zu Andreas Rutishauser – und damit verschwand die von Armin gepflegte konsequente Kleinschreibung. Mag dies als ein Schritt zurück betrachtet werden, so ging der Fortschritt trotzdem weiter: Im CTAC war das Computer-Zeitalter angebrochen! Die Mitglieder profitierten davon durch neue Dienstleistungen wie ein geordnetes Archiv und eine Bibliothek. Gleichzeitig vollzog man eine neue Regioneneinteilung mit vier Regionen und entsprechend mehr Vorstandsmitgliedern.

Ab 1988 wurden jeweils vier Regionaltreffen pro Jahr organisiert. Neu wurde die Clubzeitung 5 bis 6 mal jährlich herausgegeben. Da sie im Umfang nicht verändert wurde, brachte dies natürlich einen erheblichen Mehraufwand mit sich. Dies schlug sich - neben der allgemeinen Teuerung - auch

Das Wort des Präsidenten (Forts.)

auf die Mitgliederbeiträge nieder, die 1986 auf Fr. 40.- und 1988 auf Fr. 50.- angehoben werden mussten. Aktive Mitglieder konnten jedoch dadurch profitieren, dass an Clubanlässen ein Teil der Kosten durch die Clubkasse getragen wurde.

1989 wurde der Club erweitert, da eine vergleichbare Organisation für die älteren Citroën, die von 1919 bis 1938 mit Hinterrad-Antrieb gebaut wurden, nicht existierte. Von da an war beinahe an jedem Treffen mindestens ein älterer Citroën zu sehen. Prominentester Vertreter war Peter Weber, mit seinem gelben 5CV von 1922, der im Vorstand als Ansprech-Partner für die Hinterrad-angetriebenen Citroëns gilt.

Seit 1991 beträgt der Jahresbeitrag nun Fr. 60.-, der Mitgliederbestand ca. 330. Der CTAC feiert sein 15-jähriges Bestehen mit dem Internationalen Treffen in Interlaken. Den Teilnehmern, aber auch den Besuchern, wünsche ich viel Vergnügen und Freude mit und an den schönen, alten, zuverlässigen und berühmten Citroën von 1919 bis 1957.

Daniel Eberli,

Präsident

Wir danken unseren Inserenten und Sponsoren:

Adam Touring, 33mal in der Schweiz
Brennwald Heizkessel
Classic Cars Versicherungen, Bern
Druckerei Habegger, Derendingen
Christian Heussi, Bilten
Jungfrauregion
Musée de l'Automobile, Muriaux
Rugenbräu
Schilthornbahn, Interlaken
Schweizerische Mobiliar Versicherung
Berner Kantonalbank

DAS CITROËN FAHRGESTELL VIERZYLINDER Type "C-4"

Es hat folgende charakteristischen Merkmale :

4 Zylinder Motor, 71×100 , Zylinderinhalt 1628 ccm, Effektivleistung 30 P. S. bei 3000 Touren, Abnehmbarer Zylinderkopf mit sorgfältig bearbeiteten Verbrennungsräumen. Statisch und dynamisch ausgewuchtete Kurbelwelle, 3 fach in Weissmetall gelagert, Aluminiumbolzen mit Stahlhülse und von geringer Ausdehnung, Filter für Öl und Benzin, sowie Luftreiner halten alle Schmutzteile fern und dadurch den Motor immer in sauberem Zustande, Brennstoffbehälter mit einem Gesamtfassungsvermögen von 38 Liter, davon 5 Liter im Reservetank, Batterie-Zündung, System Delco-Remy, Elektrische Signale für Stadt und Landstrasse, Lampe unter der Haube, Einschiebenkupplung von grosser Weichheit, Getriebe mit 3 Gängen und einem Rückwärtsgang, vollkommen geräuschlos, Elektrischer Anlasser, Kraftübertragung durch vollkommen ausgewuchtetes Kardanrohr, Verbindungen durch doppelte, geschmeidige Scheiben, Hinterbrücke von leichtem Gewicht, aber verstärkt, Konische Antriebsräder mit Gleisung-Verzahnung, Servo-Vierradbremse (Lizenz Westinghouse), Vierpunkt-Aufhängung des Motors in Gummi-Zwischenlagern, Federung durch 4 sehr lange und weiche, schräg angeordnete Halbelliptikfedern, Besonders wirksame Reibungs-Stossdämpfer vorne und hinten, Tecalmit-Schmierung, Fünffache Bereifung Michelin " confort " Bibendum, 13×45 .



SOCIÉTÉ ANONYME POUR LA VENTE EN SUISSE
DES AUTOMOBILES CITROËN

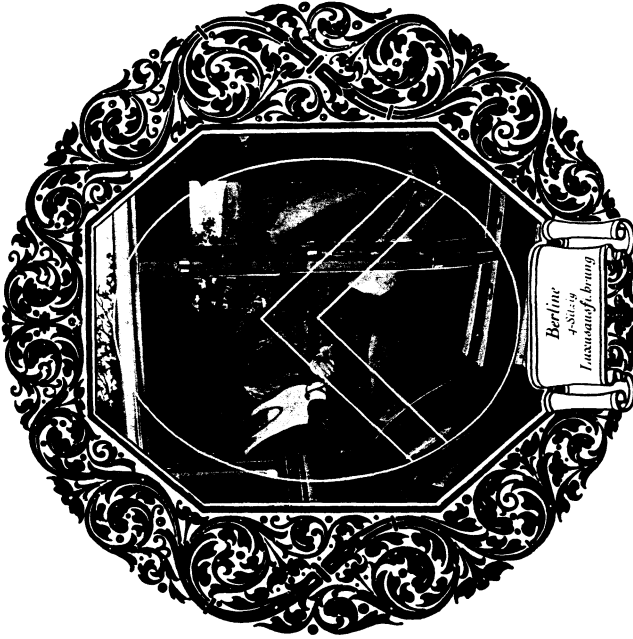
109, Route de Lyon — GENÈVE

Téléphone : Munt-Blanc 63-34 — Adresse Télégraphique : Citr en Genève

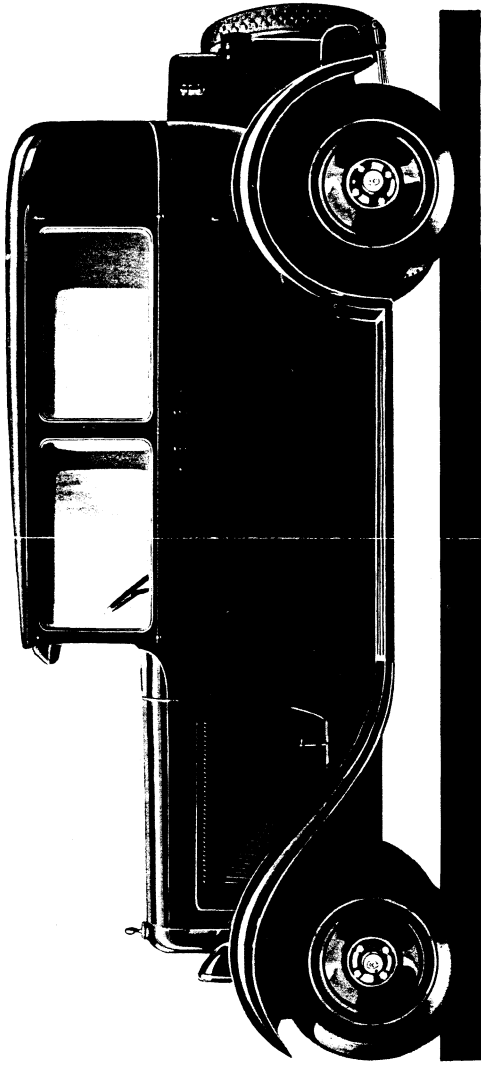
25, Utoquali, 25 — ZÜRICH

Téléphone : Hollingen 73-38 — Adresse Télégraphique : Citroën-Zürich

A. C. 799



CITROËN



CITROËN "C-4"

DIE BERLINE — 4 SITZE — LUXUSAUSFÜHRUNG

Breite, tiefliegende Ganzstahlkarosserie von erprobter Widerstandsfähigkeit und mit harmonischer Linienführung. Schlanke, schmale Tür- und Dachstützen gestatten den Insassen eine freie Uebersticht über die Fahrbahn. 4 Türen mit je 3 Scharnieren, 1 Sicherheitsschloss und 3 Verriegelungen. Leicht zu öffnende Fenster mit Kurbelvorrichtung. Taschen in den Vordertüren. Vier breite sehr bequeme Sitze. Sitze mit doppelt gefederten Kissen und Rückenlehnen. Der Vordersitz ist nach beiden Seiten verstellbar. Rücksitze mit Armstützen versehen. Luxus-Tuchausstattung mit Luxusbesatz. Dreifacher Fusssteppich. Türleisten aus Feinholz. Springrollen am Rückfenster. Elektr. Deckenbeleuchtung. Hutnetz. Verstellbare Windschutzscheibe. Automati-

scher Scheibenwischer. Rückblickspiegel. Sonnenschutz. Verstellbare Entlüfterklappe im Windfang. Kühlerthermometer. Beleuchtetes Armaturenbrett mit Zettuhr, Kilometerzähler, Brennstoffstandmesser, Oeldruckmesser, Lampe zur Kontrolle der Zündung sowie Schalter f. elektr. Anlasser, Drossel- und Luftklappenregulierung. Trittbretter mit Gummibelag und polierten Metall-Leisten. Feuermailierte Kotflügel. Starke Scheinwerfer mit Stadtlicht. Abblendbarer Sucher, Schluss-Licht mit automatischem Stoppsignal. Schalter für Licht und zweitöniges Signal, ist in der Mitte des Lenkrades angebracht. Nitrozellulose-Lackierung, die gegen Witterungseinflüsse sehr widerstandsfähig ist. Grosser Koffer und Werkzeutasche.

CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name

Vorname

PLZ/Ort

Geburtstag / /

Gültig ab:.....

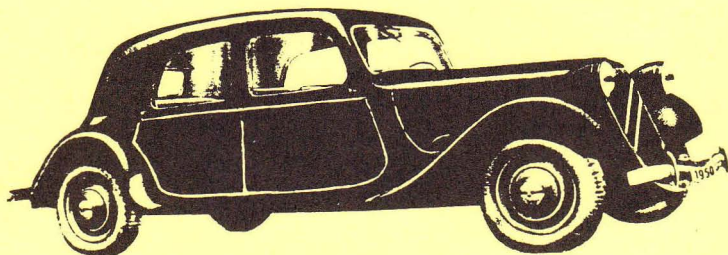
Vorname Partner.....

Adresse

Tel (P):..... /

Tel (G):..... /

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



Mitglieder-Werbung

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



CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen
Tel.: 052/43 25 17



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

Name

Vorname Partner.....

Adresse

Tel (P):..... /

Vorname

Geburtstag / /

PLZ/Ort

Tel (G):..... /

AZB

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066.

CH-8058 Zürich-Flughafen

7 c

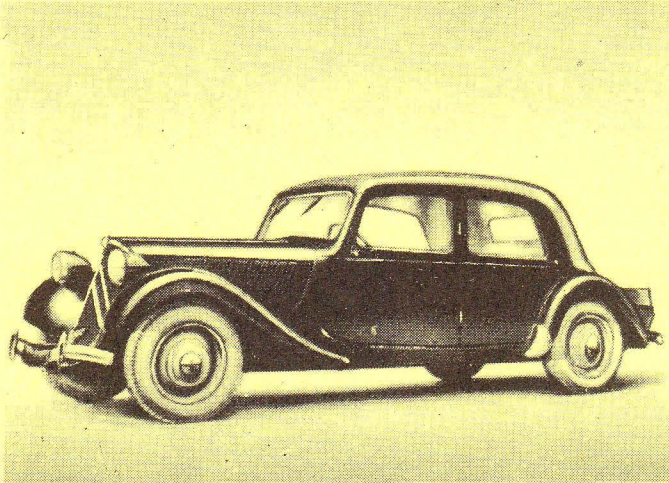
a Ford „Vedette“

b Renault „4 CV“

c **Citroen „11 légère“**

d Peugeot „203“

Frankreich 7



3.

Citroen „11 légère“

Viertürige Limousine, 4 Sitze,

Vierzylinder-Viertaktmotor,

1991 ccm Hubraum, 56 PS Leistung,

Höchstgeschwindigkeit 120 km/Std.