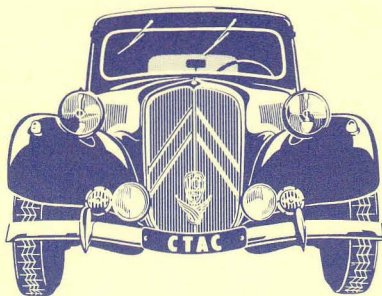


# CITROËN

*"Traction Avant"*

## CLUB



SW



Herausgeber: CTAC, Postfach 1066, CH-8058 Zürich  
 Druck: Druckerei Habegger, 4552 Derendingen  
 Erscheinungsweise: 5 bis 6 Mal im Jahr, Auflage 400  
 Abonnement: an die Mitglieder des CTAC, im Jahresbeitrag inbegriffen  
 ©, Nachdruck mit Quellenangabe

**Organisationsplan 1994**

<b>Präsident</b>	<b>Vizepräsident</b>	<b>Kassierer</b>	<b>Aktuar</b>
<b>Daniel Eberli</b> Im Chellhof 8463 Benken P: 052/43 25 17 G: 01/816 39 60	<b>Hans-Georg Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	<b>Udo Kenkel</b> Gerbeweg 12 3123 Belp P:031/819 54 61	<b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/722 16 29

**Organisationsgruppen**

<b>Ost</b>	<b>Nord</b>	<b>West</b>	<b>Süd</b>
<b>Aladar von Vladar</b> Velturriedstr. 14 9475 Sevelen P:081/785 24 52	<b>Walter Rey</b> Schöneckstr. 367 8215 Hallau P: 053/ 61 41 34  <b>Hans-Peter Rubitschon</b> Sennhof 8354 Hofstetten P: 052/48 21 62  <b>Peter Weber</b> Neunfornerstr. 172 8475 Ossingen P: 052/41 14 68 G: 052/213 32 23	<b>Dietmar Jucknischke</b> Bellevuestrasse 145 3095 Spiegel P:031/971 26 44  <b>Daniel Löhner</b> Lenzenhohlestr. 7 3302 Moosseedorf P:031/859 16 03  <b>Beat Scheidegger</b> Stockerenweg 9 3014 Bern P:031/332 51 71	<b>Christian Bolliger</b> Postfach 62 8832 Wollerau P: 01/784 00 77  <b>Lukas Schlumpf</b> Weststrasse. 132 8003 Zürich P: 01/451 16 17  <b>Kurt Sutter</b> Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P: 055/86 15 23

<b>Zeitungsredaktion</b> <b>Archiv, Modelle</b> <b>Bibliothek</b>  <b>Andreas Rutishauser</b> Zehntenstrasse 23 8800 Thalwil P: 01/722 16 29	<b>Clubartikel</b>  <b>Patty Koch</b> Breiten 6022 Grosswangen P: 045/71 37 80	<b>Mitglieder-</b> <b>verwaltung</b>  <b>Röbi Isler</b> Schlosstalstr. 38 d 8406 Winterthur P: 052/202 00 43	<b>Druck und</b> <b>Versand der</b> <b>Clubhefte</b>  <b>Albert Schorta</b> Spechtweg 5 4552 Derendingen P: 065/42 32 83
---	---	--	---

Revisoren: Trudi Deller und Flemming Gubler

Vertreter im Dachverband SDHM: André Baumann und Hans Ryf

**Redaktionsschluss Heft 6/Dezember 1994: 15. November 1994**



# INHALT

Das Wort des Präsidenten .....	146
Treffen und Termine .....	147
Rassemblement National des SDHM .....	148
Ein geschenktes Wochenende .....	150
CTAC Treffen vom 1./2. Oktober .....	154
Neue Publikationen zum Thema Citroën .....	156
Traction im Spiegel der Presse .....	158
Fahren im Konvoi usw. ....	160
Feriengrüsse .....	161
Inserat à l'époque .....	164
Inserate und Kleinanzeigen .....	166
Service Réparation Citroën .....	169
Traction Avant en Bande Dessinée .....	179

## Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

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

Garage und Ersatzteile  
Frick Traction Avant AG  
Bergwerkstr. 39  
8810 Horgen  
Tel./Fax: 01/725 90 45

Garage und Teile  
Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Tel. + Fax: 058/21 35 70  
077/93 20 16

Garage und Teile  
Christian und Wilma Schelbli  
Wagerswil  
8557 Lipperswil  
Tel.: 072/28 24 33

Reparaturen und Garage  
Rolf Ochsner  
Hauptstr. 82  
8357 Guntershausen  
Tel.: 052/61 22 00

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

Benken, 3. Oktober 1994

## **Liebe Clubmitglieder, liebe Leser,**

Das letzte offizielle Treffen gehört der Vergangenheit an. (Dazu einen Bericht aus meiner Sicht und möglicherweise noch andere weiter hinten in dieser Nummer).

Zwei Bedürfnisse von neueren Clubmitgliedern sind im Laufe des Treffens aufgetaucht: Man möchte wieder einmal etwas hören über die Mode aus der Epoche unserer Autos. Die letzten Beiträge zu diesem Thema sind Ende 1980 / Anfang 1981 erschienen. Christian Bolliger hat sich angeboten, dieses interessante Gebiet zu bearbeiten. Ich darf auch daran erinnern, dass Agi und ich für Interessenten Fotokopien aus alten Jelmoli-Katalogen haben, die in jedem Jahr zwischen 1925 und 1960 die Mode zeigen.

Ein weiteres Bedürfnis scheint die Wiederholung meines Traction-Service-Kurses für Anfänger zu sein. Auch da dürfte der letzte etwa zehn Jahre zurückliegen. Zündung und Ventile einstellen, Bremsen prüfen etc. in Theorie und Praxis. Dabei geht es nicht darum, Mechaniker zu züchten, sondern für weniger praktisch Veranlagte eine Hilfe zu bieten, wie man Fehler und Probleme erkennen kann. Ich werde ein Datum für Ende März / Anfang April in's Auge fassen - es sei denn, jemand anders bietet sich an, um den Kurs zu machen.

Anfang November wird sich ein Teil des Vorstandes zum traditionellen Weekend im Bündnerland in Klausur gehen. Dietmar Jucknischke wird leider gezwungen, unser Land zu verlassen (keine Verlängerung der Arbeits- und Aufenthaltsbewilligung), so dass in der Region West ein Vorstandssitz frei wird (☞ Beitrag in CTAC-Mitteilungen 4/94). Schade, wir haben in Dietmar ein fröhliches, zuverlässiges Vorstandsmitglied gehabt, das wir alle sehr mögen. Dietmar, ich danke Dir für Deine Mitarbeit und Deine Kameradschaft und ich hoffe, dass wir den Kontakt zu Dir nicht ganz verlieren werden.

An dieser Stelle muss ich wieder einmal daran erinnern, dass in der Region Ost gleich zwei Vorstandssitze vakant sind, eine Situation, die wir nicht so beibehalten können. Ich bitte deshalb die Mitglieder in den betroffenen Regionen, sich aufzuraffen und sich mit mir in Verbindung zu setzen, damit die leeren Sitze auf die Generalversammlung 95 aufgefüllt werden können. Dabei dürfen sich auch Angehörige des weiblichen Geschlechts angesprochen fühlen: Es ist lediglich Bequemlichkeit, die mich veranlasst, an der traditionellen "Er"-Form in der Grammatik festzuhalten und in der Anrede nur von "Mitgliedern" und "Lesern", nicht aber von - äähäh, was ist die weibliche Form von "Mitgliedern" ? - und "Leserinnen" zu sprechen!

In diesem Sinne: Mit tractionellen Grüßen an alle

♀ und ♂  
*Daniel Eberli.*

Daniel Eberli.

# Treffen und Termine

## **CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen**

29. Januar 1995

Generalversammlung im Schweizerischen Paraplegiker Zentrum  
Nottwil

## **andere Treffen und Daten**

3. Dezember 1994

Oldtimer Teile und Fahrzeug-Markt Zürich  
Züspa-Hallen 9-16 Uhr

5.-18. März 1995

7. Rallye der kaiserlichen Städte, Marokko

22. März – 3. April 1995

1. Rallye "Sand und Palmen", Tunesien

23.-29. Juli 1995

Randonnée Alpine

18.-20. August 1995

5° Raid Suisse-Paris/Pantin

18.-20. August 1995

10. ICCCR, F-Clermont-Ferrand

24. September 1995

10. Rassemblement National des SDHM



# Rassemblement National des SDHM

## 25. September in Avenches

### 60 Jahre Traction / 75 Jahre Citroën

Also, da muss ich doch erst einmal meine Frustration loswerden. Haben sich doch auf meinen Aufruf im vorletzten Heft, am Rassemblement in Avenches mitzuhelfen, gerade 2 (in Worten zwei) von unseren rund 300 Mitgliedern gemeldet. Ich möchte die beiden hier doch namentlich nennen: Christoph Tinner (mit Frau) und Walter Rey. Walti war dann am 25. September leider geschäftlich verhindert; trotzdem besten Dank an die drei, dass sie den CTAC unterstützt haben. Des weiteren gilt mein Dank folgenden Mitgliedern des CTAC, die zum Gelingen von Avenches, wo der CTAC als Mitorganisator auftrat, beitrugen: Ursula und Guido Soland, die freundlicherweise trotz Ferien einen Clubstand aufstellten, und diesen in Ermangelung anderen Personals auch die meiste Zeit besetzt hielten, André Baumann, der die Organisation in der Vorbereitung und am Tag selbst tatkräftig unterstützte, sowie die Mitglieder, die ihr Auto den ganzen Tag als Ausstellungsstück zur Verfügung stellten: Christian Heussi, Röbi Isler, Albi Schorta und Peti Weber. André Baumann und ich hatten zugesichert, dass der CTAC am 25. September mindestens 6 Helfer zur Verfügung stellen würde. Wie gesagt, 2 haben sich gemeldet. Ich habe mich für unseren Club geschämt! Ich wage gar nicht daran zu denken, wie das Fest zum 20-jährigen Geburtstag des CTAC im Jahre 1996 über die Bühne gehen soll... Eine Anmerkung: Der SM Club Schweiz, noch nicht einmal Mitglied im SDHM, trotzdem sehr aktiver Mitorganisator, stellte aus seinem Mitgliederbestand von 70 deren 18 als Helfer in Avenches zur Verfügung. Was ist hier falsch?

Nun aber doch zum eigentlichen Treffenbericht: Es war ein wunderschöner Spätsommer- oder eher schon Herbsttag, der erste Tag nach dem Wechsel auf Winterzeit. Da ich schon um acht Uhr morgens in Avenches eintreffen sollte, machte ich mich schon früh auf die Michelins. So gegen halb zehn begann dann die Invasion der Citroëns: Ein grosser Teil der Modellpalette, von frühen heckgetriebenen Modellen (B12, C2, C3, Rosalie Toutalu etc.) über die Tractions (ausser einer 8-Zylinder war fast die ganze Baureihe abgedeckt), die DS-en (auch eine rare Chapron Léman war dabei, neben dem Schnittmodell (Ex Verkehrshaus)), die SM, zu den moderneren, die mit einem Xanthia Turbodiesel und einem Jumper (Nachfolger der C25/C35 Lieferwagen) war vertreten. Besonders herausgestochen sind auch der schöne HY von Ueli Strebel und ein rabenschwarzer CX II GTI Turbo mit 600 Watt Musikanlage. Bis zum Ende der Veranstaltung waren etwa 200 Citroëns verschiedenster Couleur vertreten. Die typischen 2CV Fans mit ihren abenteuerlich bemalten Deuchen konkurrierten mit den eher gesetzteren Herren der SM-Zunft. Es wurde durcheinander Französisch und Deutsch parliert.

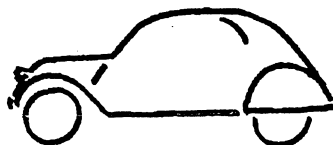
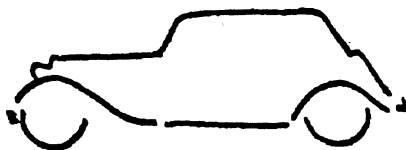
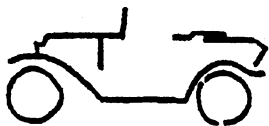
Ich glaube, die Mehrzahl der Besucher hatte Freude am Anlass, der einem Mini-ICCCR gleichkam. Wie ich 'aus gewöhnlich gut informierten Kreisen' erfahren habe, war dies der letzte Avenches Anlass des SDHM. Das nächste Rassemblement wird zum 10-jährigen Bestehen des SDHM gefeiert und da ist man der Ansicht, dass das Städtchen aus den Fugen platzen könnte.

Aus Sicht der veranstaltenden Clubs (neben dem SDHM: CCS 34-57, CDSCS, SM Club Schweiz und CTAC) wird natürlich gehofft, dass das Treffen mit einem Ueberschuss abschliesst. Nicht dass von den Citroën Clubs eine Gewinnbeteiligung erwartet würde, aber jeder der Clubs hat eine Defizitgarantie von Fr. 2'000.-- abgeben...

Andreas Rutishauser



# 75 ans CITROËN 60 ans Traction Avant



## 9. Rassemblement National des voitures anciennes



Association Suisse des Véhicules d'Époque  
Schweizerischer Dachverband für Historische Motorfahrzeuge



Dimanche, 25. septembre 1994

# AVENCHES

# Ein geschenktes Wochenende ...

**Ein geschenktes Wochenende** sollte der Titel über meinem Bericht zum Treffen der Region West ursprünglich heissen. So ging es mir jedenfalls durch den Kopf, als wir von Saint-Louis westwärts fuhren.

Nach einer hektischen Woche, in der ich unter anderem die Bremsen meiner Traction zerlegt hatte, freute ich mich auf das Wochenende im Elsass. Der Wetterbericht war relativ gut, und so fuhren wir kurz nach zwölf los, um die anderen Tractionisten zu treffen. Da wir schulpflichtige Kinder haben, war es uns nicht möglich, vor zwölf in Basel zu sein.

Gut gelaunt fuhren wir gegen Westen, nicht zuletzt deshalb, weil ich nach dem Wechseln von Schweizerfranken in Französische Francs festgestellt hatte, dass ich in meinem Feriengeldbeutel noch eine recht grosse Summe in Francs gelagert hatte. - Vielleicht wollte ich damit einmal Teile für meinen Citroën B14 kaufen, ich weiss es nicht mehr. Zusammen mit dem Feuerwehr-Sold, den ich am Freitagabend noch bekommen hatte, war genügend Geld vorhanden, um ein schönes Wochenende zu verbringen, ohne das Haushaltsbudget zu belasten - das Wochenende war also gewissermassen geschenkt.

Mit viel Vergnügen fuhren wir über die hügelige Landstrasse von St. Louis Richtung Altkirch. Die Vogesen waren in herbstliche Farben getaucht, und eine weiche Sonne schien. Es herrschte wenig Verkehr, und die Traction brummte zufrieden. Via Thann kamen wir nach Willer sur Thur, wo wir Christian Heussi mit zwei Damen im Cabriolet trafen, welcher gerade vom Col du Hundsruck kam. Da er noch kurz "einen weiteren Pass" machen wollte, liessen wir ihn ziehen und suchten uns gemütlich den Weg zur "Ferme Auberge Freundstein", wo wir zusammen mit dem Gros der Tractionisten eintrafen.

Ein feiner z'Vieri mit hausgemachtem Speck und Käse eröffnete für uns das "Essen wie Gott in Frankreich". - Das Schweizer Taschenmesser erleichterte dies. Nicht dass der Speck zäh gewesen wäre, aber die Messer ...

Bald stellte sich heraus, dass dies das Treffen der Pannen werden würde: Christian Heussi wechselte kurz den Regler seiner Traction (als erfahrener Tractionist und Garagist ist er immer bestens ausgestattet!), Jürg Deller hingegen war nicht zu helfen: Er brachte den zweiten Gang nicht mehr heraus und trat den Heimweg an. Immerhin rief er uns am späten Abend im Hotel an, er sei gut nach Hause gekommen.

Im Hotel Résidence, einem prächtigen, stilvollen Bau, vor dem unsere Autos eine gute Figur machten, erlebten wir beim Apéritiv eine Überraschung: Dieser wurde in einer Halle mit einer Vielzahl von alten Autos serviert. Der grösste Teil waren Citroën: B2, B12, B14, C4, C6. Mehrere Typen waren gleich zweimal vertreten, wie zum Beispiel die Légère Cabriolets. Daneben waren aber auch die Marken Peugeot, Berliet und Hotchkiss vertreten. - Phantastisch!

Die Zeit verging wie im Fluge, und schliesslich mussten wir uns losreissen, damit das Essen nicht verkochte. In einem gediegenen Saal (fr)assen wir uns durch die Gänge, wobei die Kinder sowohl ihren eigenen Tisch, als auch ihr eigenes Menü zur Verfügung hatten. Bei den Kleinen hielten allerdings die wenigsten bis zum Dessert durch: Es war Zeit, dass sie ins Bett kamen; eines oder zwei schliessen bereits am Tisch ein!

Die Erwachsenen aber unterhielten sich noch lange, und die Nacht dürfte für den einen oder den anderen recht kurz geworden sein, obwohl die Abfahrt am anderen Morgen erst auf halb elf festgelegt worden war.





Immerhin waren dann doch alle bereit, die meisten sogar in den Kleidern "à l'époque", wie das gewünscht worden war. Natürlich musste dieser denkwürdige Anblick gebührend auf Film gebannt werden; der Lärm der klickenden Fotoapparate war beträchtlich!

Danach ging's los zum "Ecomusée", dem Elsässischen Pendant zum Schweizerischen Ballenberg. Unterwegs musste eine streikende Traction flottgemacht werden, wobei auch da das Problem nicht endgültig gelöst werden konnte. Mangelhafte Ventile dürften durch Verrussen zu Zündproblemen geführt haben. - Das Wechseln von zwei Zündkerzen, Einstellen der Zündung und Erhöhen des Leerlaufs waren nur Symptombekämpfung. Immerhin reichte es auch da, dass das Auto glücklich nach Hause kam.

Vor dem Freilichtmuseum ein weiteres Auto mit offener Haube: Der Kühler von Beat Scheidegger verlor Wasser in grösseren Mengen. Mit Dichtmittel und einer Kaugummi-ähnlichen Masse versuchte man, den Verlust in den Griff zu bekommen. Ursache dürfte ein verstopfter Überlauf gewesen sein.

Über das Museum selbst gibt es nicht viel zu berichten: Selber anschauen, lautet die Empfehlung. Es lohnt sich. Bei einem gut-elsässischem Eintopf verging die Zeit, so dass wir nicht alles ansehen konnten.

Ganz in der Nähe hatten die Elsässer Veteranenfreunde ein Treffen zu Ehren der Marke Citroën organisiert, und wir waren dazu ebenfalls eingeladen. Eine Vertretung unseres Clubs ist noch dort vorbeigefahren; ich selbst musste mich mit meiner Familie auf den Heimweg machen, es wäre sonst zu spät geworden. [Im Nachhinein habe ich erfahren, dass die Schweizer Tractionisten ganz schön abgesehen haben: Sie kamen gerade recht zum Concours d'élégance - und Christians Cabi erhielt den ersten, Andreas' Large den zweiten Preis!]

Warum ich diesen Bericht **nicht** mit "**Ein geschenktes Wochenende**" betiteln will? Nun, die Preise des Hotels waren so hoch (die Kinder bezahlten sogar für das Frühstück gleich viel, wie Erwachsene!) dass ein mittelständiger Familienvater beinahe in den Bankrott geschlittert wäre. Weder die gefundenen Francs, noch der Feuerwehr-Sold eines Jahres genügten, um das Loch zu stopfen. Von "geschenkt" konnte keine Rede mehr sein!

Ich danke an dieser Stelle Christoph Platzer ganz herzlich für die perfekte Organisation dieses grossartigen Anlasses.

Zum Thema Geld noch eine kleine Anekdote am Rande:

Selbstverständlich wollte unsere achtjährige Ramona auf dem prächtigen Karussell des Ecomusée mitfahren. Sie erbettelte deshalb bei mir ein 10-Franc-Stück. Zu meinem Erstaunen kam sie wenig später damit zurück: Der Mann hätte ihr gesagt, es sei nicht mehr gültig. Mein Ärger schlug nach kurzer Zeit in Gelächter um, als ich mich daran erinnerte, dass ich am Vorabend "grosszügig" dem Kellner zwei Stück davon als Trinkgeld in den Teller gelegt hatte...

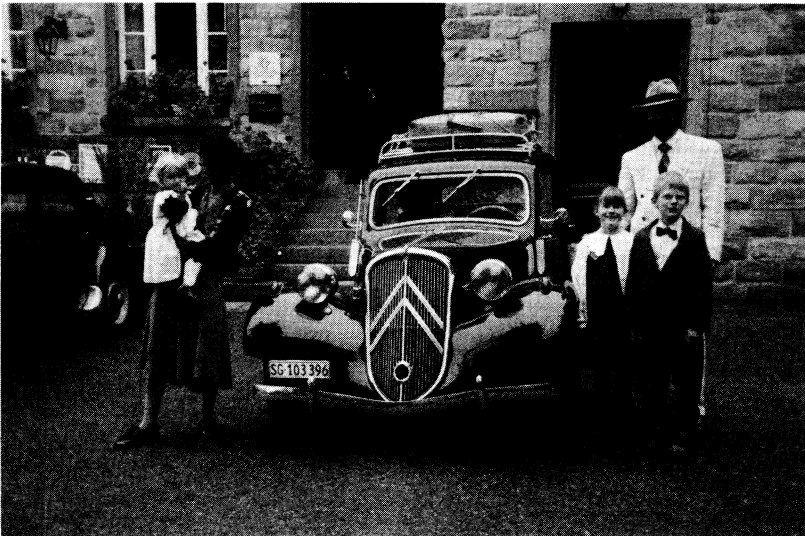


Daniel Eberli



Kommentar im Auftrag des Einsenders: die Dame mit Kleinkind auf der linken Seite des Fotos (Lisbeth Sutter mit Kind) ist mit dem Herrn mit Kindern (Dani Eberli mit seinem Nachwuchs) weder verwandt noch liiert. Dies, um der Gerüchteküche vorzubeugen...

Anmerkung der Redaktion: wo sind die Abwesenden, Agi (Danis Angetraute) und Kurt (Ehemann von Lisbeth)?



# CTAC Treffen vom 1./2. Oktober im Elsass/Sundgau/Vogesen

An und für sich glaube ich nicht, dass einer der Organisatoren über ein Treffen berichten sollte. Dani Eberlis Bericht auf den vorhergehenden Seiten deckt auch einen schönen Teil ab, gibt mir aber einen Stich im Bezug auf die finanzielle Seite. Interessanterweise war dies die einzige Kritik zum Geld, die an diesem Treffen ausgegeben wurde. Die Hotelpreise waren im voraus bekannt (siehe Programm, Heft 3/94 Seite 90). Wer sich rechtzeitig anmeldete, kam auch noch zu einem der günstigen Zimmer... Die Kinder hatten ein spezielles Menu am Samstag abend, sowie am Sonntag im Ecomusée. Vielleicht sollten sich ein paar Mitglieder des CTAC zusammuntun, um den Präsidenten zu sponsoren oder in einem bestimmten Dorf im Zürcher Weinland einige Häuser warm abzubrechen (das soll dann in mehr Feuerwehrsold resultieren).

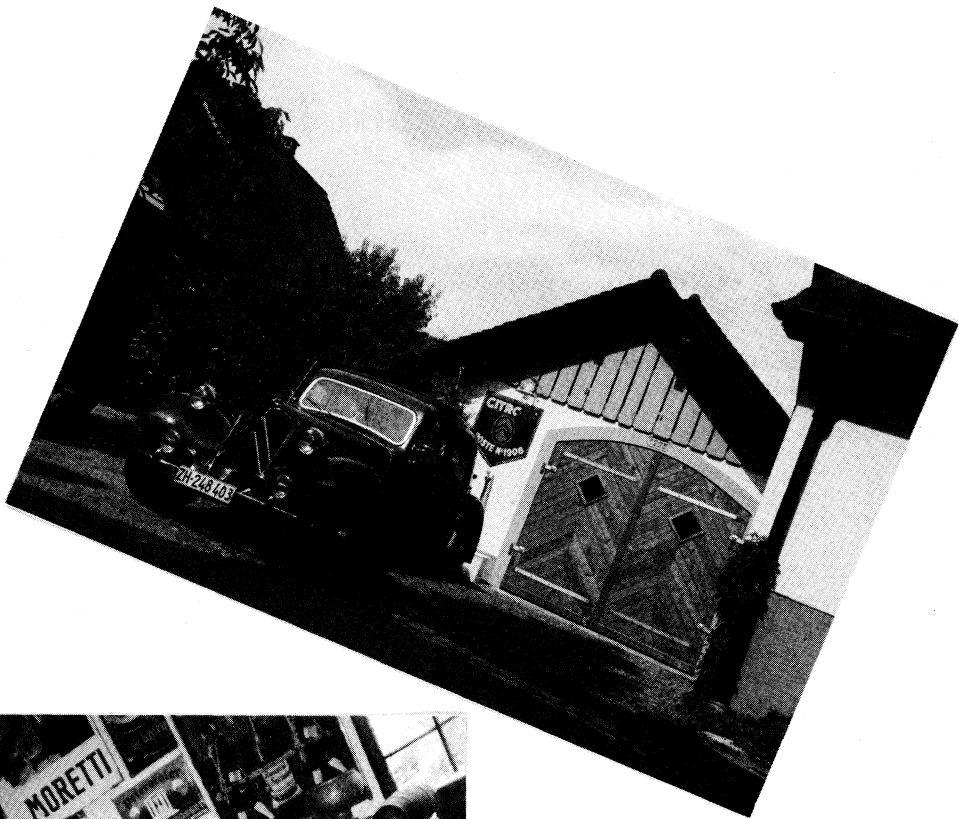
Genug der Sticheleien: Am 1. Oktober gegen Mittag, bei schönstem Sonnenschein trafen sich die Teilnehmer an diesem Treffen zu einem gediegenen Apéro im Werkhof von Gino Marzotti im Zentrum von Kleinbasel. Besten Dank Gino und seinen Sohn Marco für die Gastfreundschaft und den Apéro. Bald fuhren wir möglichst auf Nebenstrassen (vielleicht zu neben, da einige sich verfranzten und erst später wieder zu uns stiessen) an den Fuss der Vogesen. Durch das Warten auf Nachzügler und Danebenfahrer kam unser Zeitplan durcheinander und die Löcher im Bauch wurden immer grösser. Wir hätten in der Anmeldung doch eine gefüllte Thermoskanne zur Standardausrüstung der Traction deklarieren sollen. Auf dem Col du Hundsrück stiess Dani Löhner zu uns, unten im Tal erwarteten wir Dani Eberli, der es aber vorzog, sich mit Christians Heussis Cabi ein Rennen auf den Grand Ballon zu liefern... Der grössere Teil unserer Gruppe zog es gemütlicher vor, hatte sich doch auch das Wetter verschlechtert. In einer Auberge in den Vogesen konnten wir dann endlich etwas gegen das Loch im Magen tun, ganz ohne den Feuerwehrsold angreifen zu müssen. Fast zu bald mussten wir wieder aufbrechen. Über eine kleine Strasse fuhren wir wieder den Berg hinunter ins Elsass zu 'unserem' Hotel Violettes. P.S.: Aus gut unterrichteter Quelle habe ich vernommen, dass es dort immer freie Zimmer geben soll. Jemand der die Anmeldefrist zum Treffen des CTAC verpasst hat, soll dies gesagt haben. Leider aber nicht in der Nacht vom 1. auf den 2. Oktober 1994.

Nach dem Apéro im kleinen Privatmuseum des Patron (wieder ohne Antastung der Feuerwehrsoldes) wurde zum teuren Teil geschritten: dem mehrgängigen Nachtessen an langen Tafeln mit den dazugehörigen Getränken. Wer am Apérobuffet zu sehr in die Vollen gegriffen hatte, hatte jetzt Probleme mit der Menge, kaum aber mit der Qualität. An jedem Tisch gab es interessante Gespräche und ich glaube einige Mitglieder des CTAC sind sich an diesem Abend nähergekommen.

Am Sonntag der Besuch des Ecomusée. Die meisten Teilnehmer hatten viel Spass daran, einmal in Kleidern à l'époque 'aufzutreten'. Ich glaube fast, es ist ein Bedürfnis, vielleicht ein Treffen pro Jahr, wo auch das Umfeld stimmt, in alten Kleidern auszusprechen. Schon zu bald hiess es nach dem Mittagessen Abschied zu nehmen. Einige Verwegene machten sich auf spezielle Einladung noch zu einem Oldtimertreffen auf, an dem der 60. Geburtstag der Traction gefeiert wurde.

Ich glaube aus den Reaktionen der Teilnehmer entnehmen zu können, dass das Treffen ein Erfolg war. Den Tractions hat es in ihrem Heimatland ohnehin gefallen. Danke an alle Teilnehmer, dass ihr so gute Laune mitgebracht habt. Dank auch an Denise mit ihrer Geduld und Christoph Platzer, der nach meinem eher überraschenden Wegzug von Basel die Hauptarbeit mit der Organisation des Anlasses hatte.

Andreas Rutishauser



# Neue Publikationen zum Thema Citroën

Bald ist wieder Weihnachten. Hier ein paar lesbare Geschenktips für unter die Oelwanne:

**La 22CV. Enquête sur une mystérieuse Citroën:** Die Bibel für den 8-Zylinder Fan. Hier wurde alles Bekannte zum Thema 22CV zusammengetragen. Viele bis jetzt unbekannte Abbildungen und Spuren. Dem Thema wird wirklich auf den Grund gegangen. Nur über den Fund einer 'Echten' weiss Fabien Sabates nicht zu berichten. Verdikt der Redaktion: für Fanatiker empfehlenswert, Lektüre für den fortgeschrittenen Tractionisten.

Französisch, ca 180 Seiten, ca. 75.--, ISBN 2-84078-013-5

**Citroën 2CV The Family Album/Unsere Ente-weisst Du noch?:** Beide Bücher werden hier in der Schweiz angeboten. Aber Achtung: Das eine ist auf Englisch (Original), das andere auf Deutsch (Übersetzung). Die Umschläge sind (leicht) unterschiedlich. Die Bilder, die hier die Hauptsache ausmachen, sind dieselben. Der Text ist 'nur' Füller und eigentlich irrelevant. Rezension: sehr schöne Fotos (künstlerisch) von meist neueren 2CV's. Für den Deux Chevaux Fan ein muss (ich würde die englische Version empfehlen).

Deutsch, ca. 96 Seiten, ca. Fr. 40.--, ISBN 3-921796-16-4

Englisch, ca 96 Seiten, ca. Fr. 40.--, ISBN 1-874105-13-8

**Citroën Revue:** Es wird versucht, eine neue Autozeitschrift zu lancieren, die sich ausschliesslich mit Citroën abgibt. Ich habe bisher erst die Werbung dazu gesehen und noch kein Exemplar gelesen. Die erste Nummer trägt das Datum Oktober 1994. Wer von Anfang an dabei sein will... Sie ist **nicht** bei Citroën Schweiz erhältlich. Der Inhalt scheint sich sowohl mit neuen, wie mit alten Citroëns zu beschäftigen.

Kann via Frankreich abonniert werden (scheint mir).

**Double Chevron:** Sicher erinnern sich einige von Euch an die Citroën Hauszeitschrift Double Chevron, die über vieles aus dem Hause Citroën berichtete. Aber immer seltener und am Schluss gar nicht mehr. Seit ca. einem Jahr erscheint sie wieder in neuem Format und neuer Aufmachung. Im Gegensatz zu früher ist der Double Chevron ganz Deutsch erhältlich. Zu Beziehen bei Deinem freundlichen Citroën Händler, bei Citroën Schweiz in Genf (was in meinem Fall ausgezeichnet geklappt hat), oder sonst halt bei der Zentrale in Paris.

**Rétro Viseur Hors Série CITROËN:** Ein Sonderband von Rétrovisueur, der sich ausschliesslich dem Thema Citroën widmet: dem 75 Jahr Jubiläum, 60 Jahr Traction und den Neuen. Möglicherweise zu beziehen bei sehr guten Kiosken.

Französisch, Preis FFr. 36.--

# REPORTAGEN

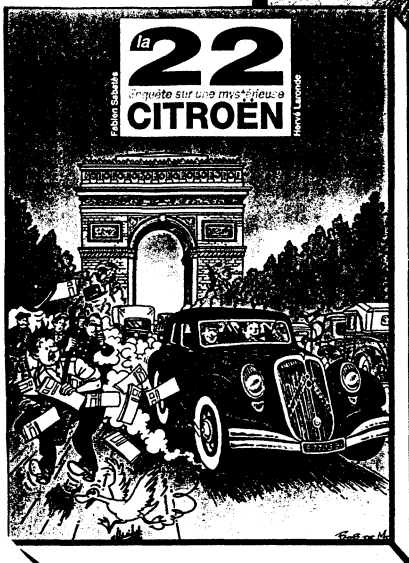


**Citroën 2 CV**  
 „Unsere Elite - weisst du noch?“  
 Ein Kultauto für junge und  
 junggelebene Menschen  
 wird mit einem Hauch lie-  
 benswerter Nostalgie vorge-  
 stellt.  
 Von Andrea und David Sparrow  
 96 Seiten; 94 Fotos; geb.;  
 DM 39,-/Fr. 40,20;

Xantia :  
 essence ou Diesel?  
 Traction 22 CV :  
 du nouveau  
 ZX break "Fugue"  
 La dernière 2 CV  
 du monde



**Citroën 2CV**  
 The Family Album  
 Von Andrea & David  
 Sparrow  
 96 Seiten, komplett  
 vierfarbig, Format 250 x  
 207 mm, gebunden.  
 ISBN 1-874105-13-8  
 DM 38,-/SFr. 39,20/



**Citroën Revue**

INTERVIEW :  
 Jacques Calvet  
 parle de Citroën  
 Révolutionnaire :  
 la Xantia Activa

**MONDIAL :**  
 TOUTE LA GAMME  
 CITROËN 1995 !  
 PANORAMA  
 LES CITROËN  
 DEPUIS 1946

Collection :  
 B4 B 1019510

**XANEA :**  
 la Citroën  
 de demain ?  
 EXCLUSIF !

Essai nouveau  
 AX diesel 1.5

# Traction im Spiegel der Presse

Aus der Neuen Zürcher Zeitung vom 17. Mai 1994

und der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 31. Mai 1994

Dienstag, 17. Mai 1994 Nr. 113 13

## *Treffen von Citroën-«Traction Avant»-Oldtimern in Westfrankreich*



*Mehr als 200 Besitzer von Citroën-«Traction Avant»-Oldtimern haben sich am Wochenende mit ihren Fahrzeugen im westfranzösischen Caen getroffen. Die Modelle 7 CV, 11 CV und 15 CV wurden von 1934 bis 1957 gebaut. Der «Traction Avant» war der erste in Gross-Serie hergestellte frontgetriebene Personenwagen und wurde in mehreren Ländern in Lizenz gefertigt. Wegen seiner hervorragenden Strassenlage war der «Traction Avant» sowohl bei Poltzei als auch bei Kriminellen beliebt, was ihm im Volksmund die Bezeichnung «Gangsterwagen» eintrug. (Bild Reuter)*



# Immer der Avantgarde voraus

FAZ, 31.5.94

André Citroën: Vor 75 Jahren verkaufte er sein erstes Auto / Kreativität auf Rädern ist ein gutes Markenzeichen

Die Citroën-Automobile mit dem „double chevron“, den beiden charakteristischen Winkeln auf dem Kühlergrill, gelten zu Recht als Vorreiter des technischen Fortschritts – und das seit 75 Jahren. Am 4. Juni 1919 hat der erste Citroën seinen ersten Käufer gefunden, 7950 Franc wurden dafür bezahlt. Binnen weniger Tage waren damals für den Typ A weit über 16 000 Bestellungen eingegangen.

André Citroën, am 5. Februar 1878 in Paris geboren, absolvierte die Technische Hochschule und sammelte 1908 bei Mors, in jener Zeit eine bekannte französische Automarke, seine ersten Erfahrungen. Er dachte dabei über die handwerkliche Fertigung hinaus, und zwar mit Erfolg, denn schon im darauffolgenden Jahr baute Mors statt 125 Fahrzeuge bereits rund 1200 Wagen. 1913 machte sich Citroën selbständig und stellte in einer kleinen Fabrik Zahnradher, speziell solche mit Winkelverzahnung, nach einem Citroën-Patent. Dieser Doppel-Sparren avancierte zum Markenzeichen und zielt bis heute in nahezu unveränderter Form die Frontpartie aller Modelle der Marke.

Das junge Unternehmen expandierte zusehends. Auf einem ehemaligen Schrebergarten-Gelände am Pariser Quai de Javel entstand eine neue Fabrik. Während des Ersten Weltkriegs hatte man noch Granaten in Großserie hergestellt. 1919 – die Umstellung von Rüstungs- auf zivile Gebrauchsgüter bereitete keine unlösbaren Probleme – präsentierte André Citroën dann sein erstes Automobil. Der Typ A war ein grundsätzliches, schnörkelloses Auto, ein Kleinwagen mit wassergekühltem Vierzylinder-Reihenmotor, 1,3 Liter Hubraum

und 18 PS, von dem jährlich bereits 10000 Exemplare verkauft wurden.

Den Industriellen Citroën interessierte vor allem die Massenproduktion moderner, kostengünstig herzustellender Automobile. In seiner Person verbanden sich der Glaube an den Fortschritt und ein gutes Gespür für das Machbare. Er war zudem ein begnadeter Organisator, der sich nicht nur um die Technik neuer Modelle, sondern auch um noch weitgehend Unbekanntes wie Kundendienst und aufsehenerregende Werbung kümmerte. Jules Salmon stand ihm als ein hervorragender Konstrukteur zur Seite, der Citroëns Ideen vom technischen Fortschritt im Volksauto realisierte.

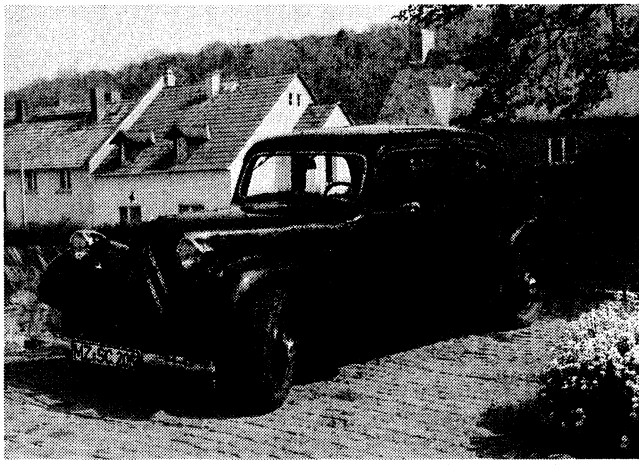
Im Jahr 1922 stellte Citroën den 5 CV Trèfle (Kleeblatt) vor, ein zitronengelbes, technisch unkompliziertes offenes Auto (0,8 Liter Hubraum mit 11 PS). Es wurde wegen seiner geringen Anschaffungs- und Unterhaltskosten zum Volkswagen der zwanziger Jahre und fand auch im Ausland etliche Nachahmer. In Deutschland brachte Opel unter der Bezeichnung Laubfrosch ein ähnliches Auto auf den Markt. Da André Citroën ein Faible für unerforschten Terrain jeglicher Art hatte, rüstete er 1922 erstmals fünf Raupenfahrzeuge, die Citroën-Kegresse-Modelle, für eine Expedition durch die Sahara aus. Das medienwirksam inszenierte Ereignis bescherte der noch jungen, aufstrebenden Automarke nicht nur die erwartete Publizität, sondern darüber hinaus auch wirtschaftlichen Erfolg. Selbst der Eiffelturm mußte für die Citroën-Werbung herhalten. Mit Hilfe von 250 000 Glühlampen und 6000 Meter Elektrokabel ließ der fündige Unternehmenschef das Pariser Wahrzeichen zur größten Leuchtreklame

der Welt umfunktionieren. Der Name Citroën erstrahlte nun, äußerst werbewirksam, allabendlich über den Dächern von Paris.

André Citroën hatte bei Ford in Detroit eingehend die modernen Fertigungsmethoden studiert und die Produktion in den eigenen Betrieben nach diesem Vorbild rationalisiert. Weitere Meilensteine in der Citroën-Geschichte: die erste unterdruckgesteuerte Bremse beim B14 (1926), die Einführung des Bremslichts (1928), der erste Kombiwagen (1930), eine Limousine mit Hecktür und variablem Innenraum (Citroën-Slogan: Zwei Autos in einem), Kühlerjalousie und Thermostat beim C6 (1931) und die elastische Motoraufrhöhung beim C4 (1931), um nur das wichtigste zu nennen.

Als am 18. April 1934 der erste Traktion Avant 7 CV vorgestellt wurde, war die Sensation perfekt. Die Zeitung „Le Journal“ schrieb damals: „Er ist so neu, so revolutionär, so originell und so verschieden von dem, was bisher gebaut wurde, daß er schlichtweg das Prädikat sensationell verdient.“ André Citroën, der rastlose Antriebler und Vorwärtssdenker, hat den Erfolg seines avantgardistischen Modells nicht mehr erlebt. Gesundheitlich und wirtschaftlich am Ende, mußte er sein Lebenswerk an die Brüder Michelin, seine Hauptgläubiger, abtreten. Er starb am 4. Juli 1935: Man sagt, es sei eine schwere Krankheit gewesen, doch wahrscheinlich war es das gebrochene Herz. Seine Idee vom ungewöhnlichen und fortschrittlichen Automobil hat ihn freilich überdauert und lebt noch heute.

So sorgte der Traktion Avant 1954 als 15 CV für großes Aufsehen, weil er als erstes Großserien-Auto mit einer Gas-Flüssigkeits-Federung ausgerüstet war. Der DS 19, den Citroën auf dem Pariser Salon 1955 vorstellte, hatte nicht nur die typische hydropneumatische Federung, sondern bestach auch durch sein futuristisches Design. Doch auch auf dem Gebiet der Kleinwagen blieb die Marke aktiv. Bereits auf dem Pariser Salon 1948 hatte der 2 CV debütiert, ein originelles Vehikel mit luftgekühltem Zweizylindermotor. Die Ente, wie der 2 CV in Deutschland hieß, war neben dem VW Käfer und dem Austin Mini eines der langlebigen Automodelle. Mit dem Modell SM, einem Coupé mit Maserati-Motor, vorgestellt auf dem Genfer Salon 1970, hatte Citroën wenig Glück und geriet auch wirtschaftlich unter Druck. Volumen-Autos wie Ami 6 (1961), Dyane 4 (1967), Ami 8 (1969) und GS (1973) rundeten die Modellpalette der sechziger und siebziger Jahre zwar ab, gefährdeten jedoch zugleich wegen mangelnder Solidität den Ruf der Marke. Ende 1974 übernahm Peugeot das angeschlagene Unternehmen und sorgte mit Feingefühl und Entschlossenheit für sein neues Leben innerhalb der privaten PSA-Gruppe. Sie ist neben dem staatlichen Renault-Konzern der zweite große französische Autohersteller. HANS JOACHIM KLERSY



Im Sinne des Gründers: Der Traktion Avant war moderner, als seine Zeit erwartete

# Fahren im Konvoi usw.

Hoffentlich liest kein Polizist die nachfolgende Epistel...

Ich glaube, ich werde langsam alt (einen verschimmelten Bart habe ich ja schon lange). Ich beginne schon von den 'alten Zeiten' zu reden. Bei einigen der letzten Treffen ist mir aufgefallen, dass sich die Fahrer/innen der Tractions ähnlich verhalten, wie wenn sie in ihren modernen Blechhütten sitzen würden: nämlich nur für sich schauend. Daher möchte ich hier einige Tips zum besten geben, wie eine grössere Gruppe von Autos zusammenbleiben kann, ohne, dass alle 5 Minuten ein 10 minütiger Halt eingeschaltet werden muss.

1. Schau, dass du mit einem möglichst vollen Tank zum Treffen erscheinst. Es gibt kaum etwas langweiligeres, als mit einem Fahrzeugkonvoi eine Tankstellentour zu unternehmen. Jede Gegend, die wir mit unseren Tractions befahren, hat mehr zu bieten als die regionale Tankstellenkultur. Eventuell ist auch der Besuch des bestimmte Örtchens, das auch der Papst alleine aufsucht, ratsam. Wer weiss denn schon, wo und wann die nächste Rast vorgesehen ist.

2. Merke Dir, welches das erste und das letzte Auto der Kolonne ist. Meistens sind dies die Leute, die das Treffen organisiert haben.

3. Schau auch einmal in eventuell vom Organisator verteiltes Papier. Vielleicht ist der bunte Zettel eine Strassenkarte und kein Strickmuster.

4. Merke Dir, welches Auto vor Dir in der Kolonne ist, und welches hinter Dir.

5. Verliere die Autos vor und hinter Dir nicht aus den Augen. Stelle sicher, dass Dein Hintermann oder Deine Hinterfrau an Kreuzungen sehen, wo Du hinfährst, vielleicht ist ihm die Gegend so unbekannt wie Dir. Sollte das Auto vor Dir davonfahren, gib Zeichen!!!

6. An Kreuzungen, wo ein Strasse überquert werden muss, sollte der Fahrer des 2. Wagens der Kolonne mit seinem Auto die vortrittsberechtigten Autos aufhalten, bis die Autos unserer Kolonne eingefädelt haben. Als 2.-letztes Auto bitte wieder in die Kolonne einfädeln. Punkt 4 wiederholen. Ich bin mir bewusst, dass dieses Vorgehen nicht legal ist, habe aber festgestellt, dass die Behinderung des 'Normalverkehrs' dadurch kürzer wird, und dass es die meisten Autofahrer gelassen nehmen, oder sogar Freude haben an den alten Autos.

7. Wenn ein Lichtsignal rot werden sollte, können noch einige weiterfahren. Wenn wir nämlich als Kolonne daherkommen, wird der Gegenverkehr nicht losfahren können (auch dies ganz und gar illegal).

Manchmal ist es ratsam, etwas zu Essen im Auto zu haben, oder sogar eine mit Tee oder Kaffee gefüllte Thermosflasche. Ich weiss, dass dies bei unseren Freunden aus der Romandie kaum ein Problem ist, gehört doch dort eine Kiste Wein zur Standardausrüstung einer Traction (beim CCS 34-57 kann sogar ein Taschenmesser mit Club-Logo und Zapfenzieher erstanden werden).

Das wichtigste, das Du an ein Tractiontreffen mitbringen musst, ist gute Laune. Sei lieb zu den Organisatoren. Sie haben diesen Anlass in ihrer Freizeit für Dich organisiert. Die Veranstalter sind keine Profis, wie die vom Reisebüro. Sie hoffen darauf, dass Du sie bei ihrer Aufgabe nicht behinderst, sondern Dich freust, an dem, was sie Dir zeigen wollen.

In der Hoffnung auf viele gelungene Ausfahrten mit vielen begeisterten Teilnehmern grüsst Euch  
Euer

Andreas Rutishauser

# Feriengrüsse



Viele Grüsse aus  
eurer Ferien in  
Francavilla 'Calaador'  
Sendet euch

Waldi Rey mit Familie

# US-TOP-SONGWRITER!!!





# JEFF WILKINSON BALLADS IN PLAIN TALK

APPEARING

MITTWOCH, 17. OKT. 20.15 h.

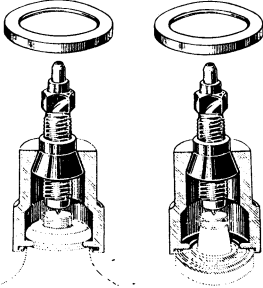
Theater im Fass  
Schaffhausen

BRAMBUS  
RECORDS

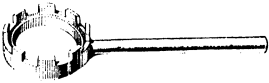
# Inserat à l'époque

**"WANODA"** Ets SIFOA, 23, Rue des Orteaux, PARIS-20<sup>e</sup>  
TÉLÉPHONE : ROQUETTE 69-36

## OUTILLAGE SPÉCIAL POUR VOITURES CITROEN 7 ET 11 CV

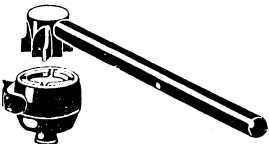


N° 105 B. — Arrache-moyeu et premier roulement, 7 et 11 CV.



N° 110. — Clé pour écrou du premier roulement de fusée, 7 et 11 CV.

N° 111. — Clé pour écrou du 2<sup>e</sup> roulement de fusée, 7 et 11 CV.

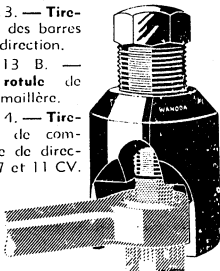


N° 112. — Clé de réglage pour rotule de barre de direction, 7 et 11 CV.

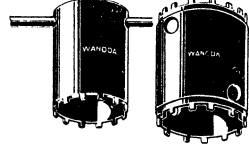
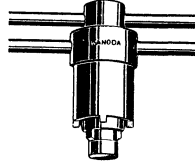
N° 113. — Tire-rotule des barres de direction.

N° 113 B. — Tire-rotule de crémaillère.

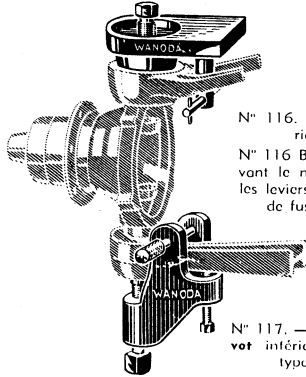
N° 114. — Tire-levier de commande de direction, 7 et 11 CV.



N° 111. — Jeu de deux clés pour réglage de la direction à crémaillère, 7 et 11 CV.



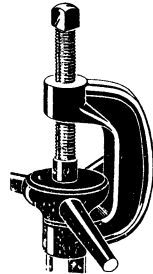
N° 124. — Jeu de deux clés pour écrou de réglage de différentiel (tous types).



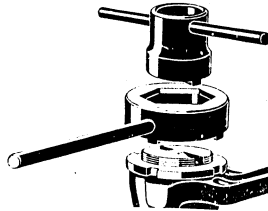
N° 116. — Tire-pivot supérieur, type C.

N° 116 B. — Plaquette recevant le n° 116 pour extraire les leviers supérieurs du pivot de fusée types A et B.

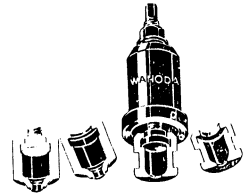
N° 117. — Tire-pivot inférieur (tous types).



N° 126. — Tire-volant 7 et 11 CV.



N° 118. — Jeu de deux clés pour réglage et blocage de l'écrou des rotules du pivot supérieur (tous types).



N° 128. — Extracteur des rotules de cardan Spicer. Deux jeux de coquilles permettent d'extraire les 2 rotules.



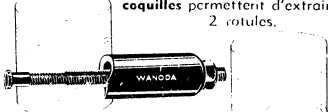
N° 119. — Clé pour vis tête méplat du carter d'embrayage 7 et 11 CV.

N° 120. — Douille douze pans de douze se montant en bout de la clé 119 pour vis tête six pans.

N° 121. — Petite clé droite, même utilisation (radiateur monté).

N° 122. — Clé méplat pour barre de torsion 7 et 11 CV.

N° 123. — Clé carrée pour barre de torsion 7 et 11 CV.



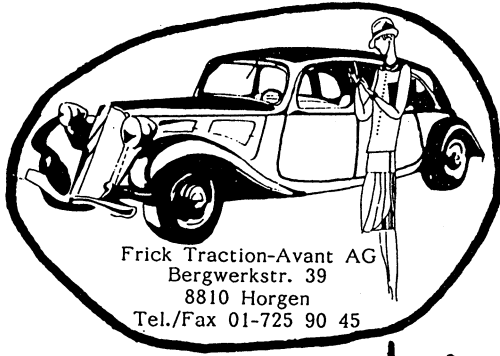
N° 129. — Tire-axe de piston permettant d'extraire les axes de pistons sans démonter l'embellage.

N° 130. — Tambour pour réglage des freins AV et AR, 7 CV.

N° 131. — Tambour pour réglage des freins AV et AR, 11 CV.

N° 132. — Clé six pans pour blocage de l'excentrique des freins.

N° 133. — Clé à cran pour blocage de l'excentrique des freins.



KLAR!

Am besten zu jemandem der die spezialwerkzeuge, ersatzteile und notwendige erfahrung hat!



Wo soll ich nur mit meiner Traction hin?



# 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 -.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
- Sackmesser Schweizer Qualität mit Traction-Motiv
- diverse Pin's mit Traction-Motiv
- Lampe aus bleiglasstem Glas mit Traction-Motiv
- Seidenkissen, Seidenhemden Seiden-etc. mit Citroën- oder Traction-Motiv
- ... *Nouveautés direkt bei Patty anfragen*

Lieber Tractionbesitzer

Lege diese Seite offen auf das Nachttischli Deiner Liebsten.  
Wer weiss, vielleicht schenkt sie Dir diesen wunderschönen

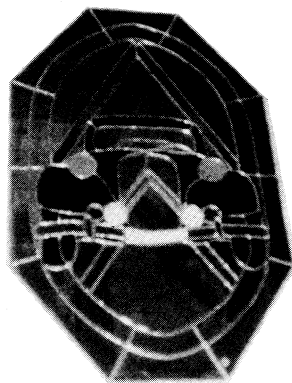
## Tiffany - Tractionspiegel

bei nächster Gelegenheit. (Fr. 980.-)

Persönliche Ausführung nach Wunsch.  
Liefertermin nach Absprache.

Hoffentlich klappt!

Christine Geiser - Zollinger  
Claridenstr. 13  
8630 Rüti  
055 31 28 94





# Inserate und Kleinanzeigen (Fortsetzung)

## Zu verkaufen:

Citroën 11 BL schwarz, 1947

35000 km auf Motor

Zylinderkopf ganz neu

Kein Rost

Fr. 20000

Heiner Bachmann, Lindenhofstr. 2, 8180 Bülach

Tel. P.: 01-860 57 91, G.: 01-860 63 18

Wir **suchen** per sofort oder nach Vereinbarung:

## **Vorstandsmitglieder**

### **Wirkungskreis:**

Region West oder Region Ost.

### **Wir bieten:**

- Ruhm und Ehre als neuzeitliche Entlohnung
- Teilzeitbeschäftigung und flexible Arbeitszeiten
- Gute Aufstiegsmöglichkeiten
- Spesenentschädigung

Interessentinnen und Interessenten schicken ihre Unterlagen an:

**CTAC**, Postfach 1066, Zürich

oder rufen einfach an:

☎ 052 43 25 17

Das ideale

## WEIHNACHTSGESCHENK

für Gross und Klein:

2 x 100 Seiten Spannung und Spass für die ganze Familie!

Lesen Sie die **herzigen Mundartgeschichten** von Daniel Eberli.

Band 1: *S'Gheimnis vo de Finschterburg*

Band 2: *De Schatz vo de Finschterburg*

Erhältlich für Fr. 20.- pro Band (zuzüglich Versandkosten) beim Verlag

Daniel Eberli, Im Chellhof

8463 Benken

oder direkt per ☎ 052 43 25 17



# CITROËNISTES



**Mein Angebot: Interessiert?**

Chromteile

Gummitteile

Achsschenkel

Kühlerdeckel 6-Zylinder neu

Vorderachsen für 11B und 11BL

Bremstrommeln für 7 / 11 / 15 CV

**4-Gang Getriebe für 4-Zylinder Traction**

Kabelbäume nachgefertigt komplett mit Relais



Beleuchtungsteile

6-Volt Relais

Kondensatoren

versilberte Reflektoren alle Modelle

Unterbrecherkontakte alle Modelle

Anlasser- und Lichtmaschinenkohlen

Hupen 6 Volt

Zündverteiler 4-Zylinder

elektronische Relais-/Sicherungskasten

für versteckten Einbau (6 und 12 Volt)

komplette Lenkungen für 7 / 11 / 15 / CV

neue Pignon und Tellerrad

Pignon/Tellerrad 9 x 31

Getriebezahnräder für längeren 3. Gang

(höhere Geschwindigkeit/niedrigerer Verbrauch)

neue Synchronkörper Innenteile im Austausch

**neue Kupplungen für 4-Zylinder**

Austausch Motoren und Getriebe für 11 CV

Drosselklappenwellen für 4- und 6-Zylinder

Vergaser mit Übermass (neu)

Anlasserritzel 4-Zylinder

Wasserpumpenreparatursatz 4-Zylinder

Wasserpumpen 4-Zylinder im Austausch

homokinetische Antriebswellen innen und aussen 7 / 11 CV

grosses Ersatzteillager



Christian Heussi  
Badstrasse 57  
8867 Niederurnen

Restauration ganzer Tractionen



Tel. und Fax: 058/21 35 70  
Natel: 077/93 20 16

**ANDRÉ CITROËN**

GENÈVE



SERVICE RÉPARATION

R.S.A. No. 87  
Genf, den 1. Juni 1952

Betrifft: Schmierer der CITROËN-Wagen.

In anliegender Aufstellung finden Sie in alphabetischer Reihenfolge die handelsüblichen Bezeichnungen verschiedener Oel- und Fett-Marken, die sich für CITROËN-Wagen ganz speziell eignen. Ueber eventuelle Aenderungen der Markenbezeichnungen - die auf der Tafel nachzutragen sind - werden wir Sie stets auf dem Laufenden halten:

SCHMIERUNG DES MOTORS:

Benützen Sie das ganze Jahr hindurch Oele von Viskosität SAE 20. Unsere Motoren werden durch die CITROËN-Werke mit normalem Mineral-Oel aufgefüllt. Ausnahmen sind die Diesel-Motoren, die Heavy Duty-Oel enthalten.

**W i c h t i g !**

- a - Nie gewöhnliches Mineral-Oel mit Heavy Duty Oel vermischen.
- b - Nie mit Heavy Duty Oel nachfüllen, wenn der Motor während einer gewissen Zeit mit gewöhnlichem Mineral-Oel betrieben wurde, ohne vorher den Motor und die Oel-Kanäle gründlich zu reinigen.  
Dabei gehe man wie folgt vor:
  1. Das Oel bei warmem Motor ablassen. Während mindestens 2 bis 3 Stunden auslaufen lassen und erst dann mit Heavy Duty Oel auffüllen.
  2. Nach 500 km das Oel wieder erneuern. Die nächsten Oelwechsel erfolgen hierauf normal.
- c - Es kann jedoch ohne weiteres in einen Motor, der mit Heavy Duty Oel betrieben wurde, gewöhnliches Mineral-Oel eingefüllt werden ohne Spezialreinigung.
- d - Beim Nachfüllen muss darauf geachtet werden, dass stets dieselbe Marke und dieselbe Qualität Oel verwendet wird, die sich bereits im Motor befindet.
- e Auf keinen Fall soll irgendein Zusatzprodukt den in der Aufstellung angegebenen Oelen beigemischt werden.
- f - Die sogenannten Obenschmierfile sind auf unserer "Tafel" nicht angeführt und wir raten Ihnen ab, solche zu gebrauchen.

VIKOSITÄT DER ÖLE:

Im Anhang finden Sie die Viskositäts-Skala 4 verschiedener sehr verbreiteter Oelmarken in Engeler-Graden in Funktion der Temperatur (°C). Die "Tafel" zeigt, dass die Viskosität dieser verschiedenen Oele bei Betriebstemperatur des Motors fast die gleiche ist, obwohl sie bei kaltem Oel verschieden ist. Ein Oel, das in kaltem Zustand dünn ist, hat folgende Vorteile:

1. - Bessere Schmierung des kalten Motors.
2. - Leichter Kaltstart.
3. - Bessere Beschleunigung bei kaltem Motor.

Ein kurzes Studium der Viskositäts-Angaben bestätigt Ihnen die Richtigkeit unserer Empfehlungen.

TABLEAU DE CORRESPONDANCE DES HUILES

Organes	Types	Viscosité	ANTAR	CALTEX	CASTROL	DESMARAIS	ENERGOL
MOTEUR	TOUS TYPES ESSENCE	SAE 20	—Antar gel—	Caltex motor oil 20	—Castrolite—	Super Olazur 4	Energol auto SAE 20 W
	DIESEL	SAE 20 détergente	Antar détergente S 20	DCG SAE 20	Deusol CR 20	—DT4—	Energol moteur SAE 20 W Heavy-Duty
BOITE DE VITESSES	2CV	SAE 80 EP	Antar spéciale C	Hypoïd universal Th 80 F	Hypoy SAE 80	—H8—	Energol carter SAE 80 EP
	TOUS TYPES SAUF 2CV	SAE 90 EP	Antar spéciale N	Hypoïd universal Th 90	Hypoy SAE 90	—H9—	Energol carter SAE 90 EP
PONT AR	TOUS TYPES	SAE 90 EP	Antar spéciale N	Hypoïd universal Th 90	Hypoy SAE 90	—H9—	Energol carter SAE 90 EP
POMPE D'INJECTION POMPE A VIDE	DIESEL	SAE 20 détergente	Antar détergente S 20	DCG SAE 20	Deusol CR 20	—DT4—	Energol moteur SAE 20 W Heavy duty
DIRECTION	CREMAILLE GEMMER		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
	A VIS	SAE 90 EP	Antar spéciale N	Hypoïd universal Th 90	Hypoy SAE 90	—H9—	Energol carter SAE 90 EP
POMPE A EAU	A PRESSE-ETOUPE		Antar roulement n°3	WP grease	Castrolase WP		Energol pompe
	A BAGUE OÏLITE	SAE 20	—Antar gel—	Caltex motor oil 20	—Castrolite—	Super Olazur 4	Energol auto SAE 20 W
ROULEMENTS	A BILLES A ROULEAUX		Antar roulement n°3	Marfak 2HD	—Spheerols—		Energol LC 2
BUTE E A BILLES D'EMBRAYAGE	11 CVET PROPULSION AR	SAE 20	—Antar gel—	Caltex motor oil 20	—Castrolite—	Super Olazur 4	Energol auto SAE 20 W
AXES-ROTULES	TOUS TYPES		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
CARDANS TRANSMISSION	TOUS TYPES		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol cha
RESSORTS A LAMES	TOUS TYPES		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
AMORTISSEURS	SPICER	SAE 40	Antar sport 2	Caltex motor oil 40	Castrol XL		Energol auto SAE 40
	HOUDAÏLE						Huile de ricin médicinale
POTS DE SUSPENSION	2CV		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
SUSPENSION MOTEUR	7-11-1200 kg-TA		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
DYNAMO DEMARREUR DISTRIBUTEUR	TOUS TYPES	SAE 20	—Antar gel—	Caltex motor oil 20	—Castrolite—	Super Olazur 4	Energol auto SAE 20 W
TOUCHEAU DE DISTRIBUTEUR	2CV		Antar roulement n°3	Marfak 2HD	Spheerol S		Energol LC 2
COSSSES DE BATTERIE	TOUS TYPES		Antar cardan	Marfak O ou 1	Castrolase CL	Olazur cardan	Energol chassis
CABLERIE	EMBRAYAGE FREIN	SAE 20	—Antar gel—	Caltex motor oil 20	—Castrolite—	Super Olazur 4	Energol auto SAE 20 W

# ES ET GRAISSES DE DIFFERENTES MARQUES

ESSO STANDARD	MOBILLOIL	SERCO	SHELL	TONELINE	VALVOLINE	VEEDOL	YACCO
Esso motor oil 20	Mobiloil Arctic	—FX—	X 100 SAE 20/20W	Spéciale Toneline SS	Valvoline motor H	Veedol SAE 20	—Yacco Y—
Esstic HD 20	Delvac 920	—FXD—	Rotella oil 20/20 W	Déterline 60	Valvoline motor HD 35	Veedol HD 920	Yacco YHD
Esso XP compound SAE 80 EP	Mobilube GX 80	BVF 80 EP	Spirax 80 EP	—Hypoid A—	—THP 80—	Veedol EP 80	—Yaypo 65—
Esso XP compound SAE 90 EP	Mobilube GX 90	BVF 90 EP	Spirax 90 EP	—Hypoid B—	—THP90—	Veedol EP 90	—Yaypo 90—
Esso XP compound SAE 90 EP	Mobilube GX 90	BVF 90 EP	Spirax 90 EP	—Hypoid B—	—THP90—	Veedol EP 90	—Yaypo 90—
Esstic 20	Delvac 920	—FXD—	Rotella oil 20/20 W	Déterline 60	Valvoline motor HD 35	Veedol HD 920	Yacco YHD
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso XP compound SAE 90 EP	Mobilube GX 90	BVF 90 EP	Spirax 90 EP	—Hypoid B—	—THP90—	Veedol EP 90	—Yaypo 90—
Esso WP grease	Mobil grease n°6	—	Retinax RB ou A	—	Graisse ES	—	—Pompeau—
Esso motor oil 20	Mobiloil Arctic	—FX—	X 100 SAE 20/20W	Spéciale Toneline SS	Valvoline motor H	Veedol SAE 20	—Yacco Y—
Esso bearing grease	Mobil grease n°5	—	Rétinax H ou A	—	Caloria 2	—	—
Esso motor oil 20	Mobiloil Arctic	—FX—	X 100 SAE 20/20W	Spéciale Toneline SS	Valvoline motor H	Veedol SAE 20	—Yacco Y—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso motor oil 40	Mobiloil BB	—SAE 40—	X 100 SAE 40	—	Valvoline motor C	Veedol SAE 40	Yacco demi épaisse V14
—	—	—	—Donax A 4—	—	Huile de ricin médicinale	—	—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Retinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso motor oil 20	Mobiloil Arctic	—FX—	X 100 SAE 20/20W	Spéciale Toneline SS	Valvoline motor H	Veedol SAE 20	—Yacco Y—
Esso bearing grease	Mobil grease n°5	—	Rétinax H ou A	—	Caloria 2	—	—
Esso chassis grease L	Mobil compound	—	Rétinax CD ou A	—AdhéraX—	—HCA—	Motorine cardan compound	—Yaccar—
Esso motor oil 20	Mobiloil Arctic	—FX—	X 100 SAE 20/20W	Spéciale Toneline SS	Valvoline motor H	Veedol SAE 20	—Yacco Y—

Genf, den 10. Juli 1952

### Reparaturmöglichkeiten auf der Karosserie.

**I. Türe:** Eine Türe kann nur geräuschlos sein, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

**a - Die Scharnier-Achsen dürfen kein Spiel haben:**

Sie müssen regelmässig geölt werden, damit sie sich weniger schnell ausschlagen. Hat die Achse zu viel Spiel, muss das Scharnier ausgerieben und eine dickere Achse angefertigt werden.

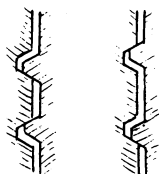
**b - Die Türe muss mit ihrem ganzen Umfang gleichmässig auf der Karosserie aufliegen, bzw. der G u m m i der Türe auf Karosserie.**

Ein direktes Aufliegen der Türe auf der Karosserie lässt sich anhand der blank geriebenen Karosseriestellen leicht feststellen. An diesen Stellen muss die Türe gerichtet werden.

**c - Driedreieckigen Führungsgummi dürfen in ihren Plaketten kein Spiel haben.**

Figuren

1 und 2



Die Führungsgummi versehen ihren Dienst, wenn sie ein Auf- und Abwärtsbewegen der Türe verhindern. Dies w! auf zwei Arten erreicht:

1. - Der obere Führungsgummi liegt mit seiner unteren Fläche in der Plakette auf, währenddem der untere Führungsgummi mit seiner oberen Fläche in der Plakette aufliegt.

2. - Der obere Führungsgummi liegt mit seiner oberen Fläche in der Plakette auf, währenddem der untere Führungsgummi mit seiner unteren Fläche in der Plakette aufliegt.

Sollte die Reguliermöglichkeit des Führungsgummi zu klein sein, können durch unser Ersatzteillager Gummi mit versetzten Löchern bezogen werden:

Normaler Führungsgummi No. 216.183

Versetzter Führungsgummi No. 216.183/07

**d - Die Türe soll durch das Schloss nur leicht gespannt sein. Die Schlossklaue so verstellen, dass sich die Türe leicht schliesst. Die Klaue mit einem Graphitfett (oder Mobilöl-Stift) leicht einfetten.**

### II. Windschutzscheibe:

Sollte eine Windschutzscheibe trotz richtigem Einstellen in horizontaler und vertikaler Richtung nicht gut sitzen, kann unter Umständen mit Hilfe von Fiber-Unterlagen, die sich zwischen Scharnier und Scheibenrahmen einbauen lassen, ein besseres Resultat erzielt werden. Diese Unterlagen werden durch unser Ersatzteillager unter No. 5.003.967 geliefert. Wir verweisen diesbezüglich auf R.S.A. 76.

### III. Koffertüre:

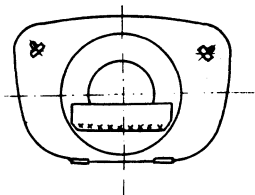
Ein eventuelles Knirschen des Kofferverschlusses kann verhindert werden, indem Messinghütchen innen auf den Verschlussriegel gesteckt werden. Sie sind in unserem Ersatzteillager unter No. 5.004.214 für die rechte und unter No. 5.004.215 für die linke Seite erhältlich.

### IV. Motorhaube:

Ein Vibrieren der Haubenstützen kann, indem ein Stück eines kleinen Wasserschlauches darüber gesteckt wird, verhindert werden.

C O Q U E S  
KAROSSERIE RUMPF

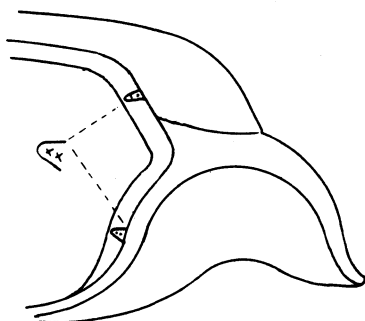
Chaque fois qu'une coque est dégarnie pour une réparation, nous vous conseillons d'en profiter pour appliquer tout ou partie des améliorations suivantes:  
Jedesmal, wenn ein Karosserie-Rumpf ausgarniert werden muss, sollte die Gelegenheit zur Anbringung folgender Abänderungen benützt werden.



PORTE de COFFRE — KOFFERTURE

Soudure de la tôle horizontale à l'intérieur de la porte du coffre.

Verschweissen des horizontalen Bleches mit der Koffertüre.



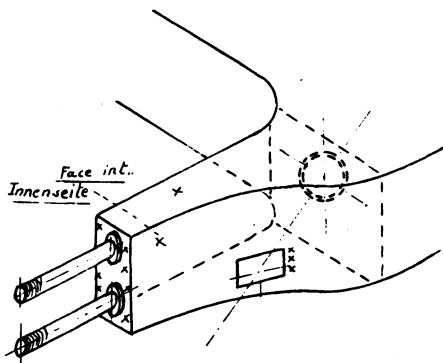
PORTES — TÜREN

Brasure des 8 tôles des boîtes de cale-portes.

Alle 8 Plaketten unter den Führungsgummi mit Messinglöt anloten.

JAMBONNEAUX — RUMPF-VORDERTEIL

Quatre points de soudure aux jambonneaux  
Vier Schweisspunkte. Mit dem Brenner die Bleche durchbrennen & miteinander verschweissen.



Soudure des jambonneaux à l'avant.  
Verschweissen des vorderen Abschlusses.

Soudure du jambonneau gauche dans le passage de l'arbre de direction.

Am linken Vorderteil die Bleche beim Durchgang der Lenksäule miteinander verschweissen.

Soudure d'un renfort en tôle entre tablette A.R. -  
Panneau latéral - Passage de roue -

Ein Verstärkungsblech zwischen hinteres Tablett-  
Aussenwand und Radmulde einschweissen.

Soudure aux extrémités de la tablette de renfort  
de coque, en dessous du tableau de bord.

Schweisspunkte an beiden Enden des Tablettes  
unter dem Armaturenbrett.

Un point de soudure à l'avant entre passage de  
roue et plancher.

Schweisspunkt von Fussboden zu Vorderteil Rad-  
mulde. Anbringen eines Gummistreifens bei der  
Öffnung für die Haupttraverse.

Des points de soudure sur les deux montants de  
pare-brise.

Schweisspunkte auf beiden Seiten der Windschutz-  
scheibenöffnung.

PIEDS MILIEUX

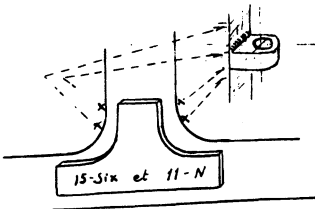
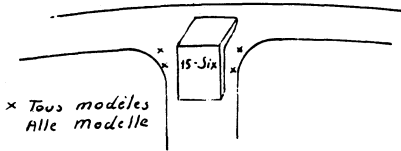
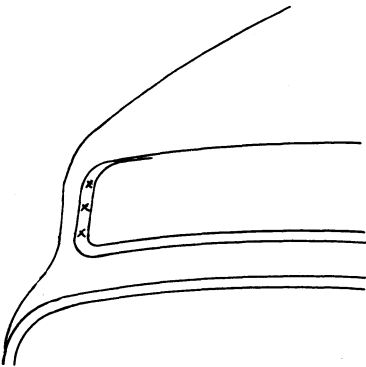
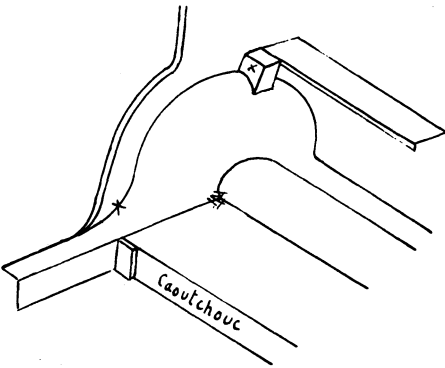
TURPFOSTEN

Soudure en haut du pied-milieu.

Einschweissen eines Verstärkungsbleches zwischen  
Türpfosten und Dach. (15-Six)

Soudure d'un renfort en tôle au bas du pied-  
milieu sur la 11 C.V. et sur la 15-Six

Einschweissen eines Verstärkungsbleches zwischen  
Türpfosten und Fussbodenrahmen. (11-N et 15 Six)





**ANDRÉ CITROËN**

GENÈVE



**SERVICE RÉPARATION**

Betrifft : Vergaser-Einstellung auf T.23-R (2 Tonnen)

Seit Ende Mai 1952 sind die Motoren des T.23-R - Lastwagen mit einem Solex-Vergaser 32 BIC ausgerüstet.

Die Einstellungen dieses Vergasers für das gegenwärtige Verdichtungsverhältnis von 6,2 : 1 sind :

Lufttrichter	22	Leerlauf :	Benzindüse	50
Hauptdüse	115		Feste Luftdüse	160
Kompensationsdüse	190		Bewegliche Luftdüse	150
Emulsionsrohr No.	10			
Schwimmer	12,5 gr.	Starter :	Benzindüse	125
Schwimmernadel	1,5		Luftdüse	4

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

-----  
R.S.A. 94  
15.7.1952

Betrifft : 500 - km - Gratisservice.

Wir werden in Zukunft die Arbeiten für den 500 km-Gratisservice mit Fr 25.- bewerten. Gleichzeitig erinnern wir Sie daran, dass die Vorschriften laut unserem Zirkularschreiben 36 vom 30.6.1949 immer noch gültig sind.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles André CITROËN

Damit diese Gratisrevision in einem normalen Aufwand an Arbeitszeit und äusserst einwandfrei durchgeführt wird, empfehlen wir Ihnen dringend, die nachstehende Reihenfolge des Arbeitsganges strikte einzuhalten.

MECHANISCHER TEIL :

Reifen auf den vorgeschriebenen Druck pumpen.  
Gummitteppich und Fussboden ausbauen.  
Motor anlassen, Leerlauf einstellen (während 10 Minuten drehen lassen).

- Während dieser Zeit :

Kupplungspedalspiel einstellen.  
Bremsen nachstellen und, wenn notwendig, entlüften.

- Bei warmem Motor :

Motorenöl ablassen.  
Zylinderkopf nachziehen (warm).  
Ventilspiel einstellen (warm).  
Ansaug- und Auslassammelrohr nachziehen.

Schrauben der Oelwanne nachziehen.  
Ablassschraube des Motorenöls einschrauben (Oel auffüllen).  
Oelstand des Getriebes prüfen.  
Spannung des Ventilatorriemens prüfen.  
Vergaserschrauben festziehen.  
Schrauben der Simmerringträger der Differentialwellen nachziehen.  
Kardan-Mitnehmerflansch nachziehen.

- Bei kaltem Motor:

Radmutter nachziehen.  
Bodenfreiheit und Gewichtsverteilung vorne und hinten prüfen.  
Parallelität (Spur) und Radeinschlag prüfen.

ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG :

Prüfen Sie : Säurestand der Batterie und Anschlüsse.  
Dynamo- und Anlasserkabel (nachziehen)  
Scheinwerfereinstellung und deren Funktion, Scheibenwischer, Innenlicht,  
Rück- und Stoplicht sowie Richtungsanzeiger.  
Ladung der Dynamo.

Fussboden und Gummitteppich einbauen.

KAROSSERIE :

Türschlösser vorne, hinten und seitlich sowie Verschlüsse auf Deckel des Ersatzradraumes prüfen.  
Funktion der Schiebefenster prüfen.  
Kotflügel und Stosstangen nachziehen.

SCHMIERUNG :

Laut Betriebsanweisung.

VORAUSSICHTLICHE ARBEITSZEIT : 4 Stunden.  
=====

**ANDRÉ CITROËN**

GENÈVE



**SERVICE RÉPARATION**

(Note technique 559 Paris)

BENZINZUFUHR

Das Steigrohr im Benzintank unserer Wagen 10 PS, 15 PS und 2 PS ist mit einem Zenith-Filter ausgerüstet (siehe Bild).

Diese Ausrüstung schützt das ganze Leitungssystem vor Beschmutzung. Der Filter braucht sehr selten gereinigt zu werden, da sich die Unreinigkeiten auf einer grossen Fläche ablagern können: Die Mulde im Benzintank.

Ist indessen eine Reinigung dieses Filters notwendig, so gehe man wie folgt vor:

1. Den auf dem Kofferboden aufgeschraubten Deckel sowie den Filz entfernen.
2. Den Gummischlauch (1), der sich auf dem Steigrohr befindet, wegschieben. Sofern sich das Stahlrohr unter dem Kofferboden befindet, so muss es gekehrt die Öffnung gezogen werden.
3. Das Steigrohr (2), das durch 3 Schrauben befestigt ist, ausbauen.
4. Den Abschlussdeckel (3) wegschrauben und Filtersatz (4) wegnehmen.
5. Den Filtersatz in Benzin auswaschen und mit komprimierter Luft ausblasen.
6. Den Filtersatz (4) wieder auf das Steigrohr (2) schieben und den Abschlussdeckel (3) anziehen.
7. Das zusammengebaute Steigrohr in den Benzintank einbauen; die Gummidichtung (5) dazwischen legen. Unter jede Schraube eine Fiberscheibe (6) legen.
8. Den Gummischlauch (1) über das Steigrohr schieben und das Stahlrohr hineinstossen.
9. Den Filz auflegen und den Deckel aufschrauben.

**NOTA:**

Zum Ausbau des Steigrohres auf dem 2 PS-Lieferwagen muss die seitliche Wand beim Benzintank weggeschraubt werden.

BEMERKUNG

Die Gummischläuche auf dem Steigrohr, hinter der Benzinpumpe und zwischen Pumpe und Vergaser sind ohne Schlauchband angebracht. Es handelt sich um einen Spezial-Gummi. Um Undichtigkeiten zu vermeiden, ist deshalb die Verwendung von Original-Gummi unumgänglich.

Société Anonyme pour la Vente en Suisse  
des Automobiles ANDRÉ CITROËN

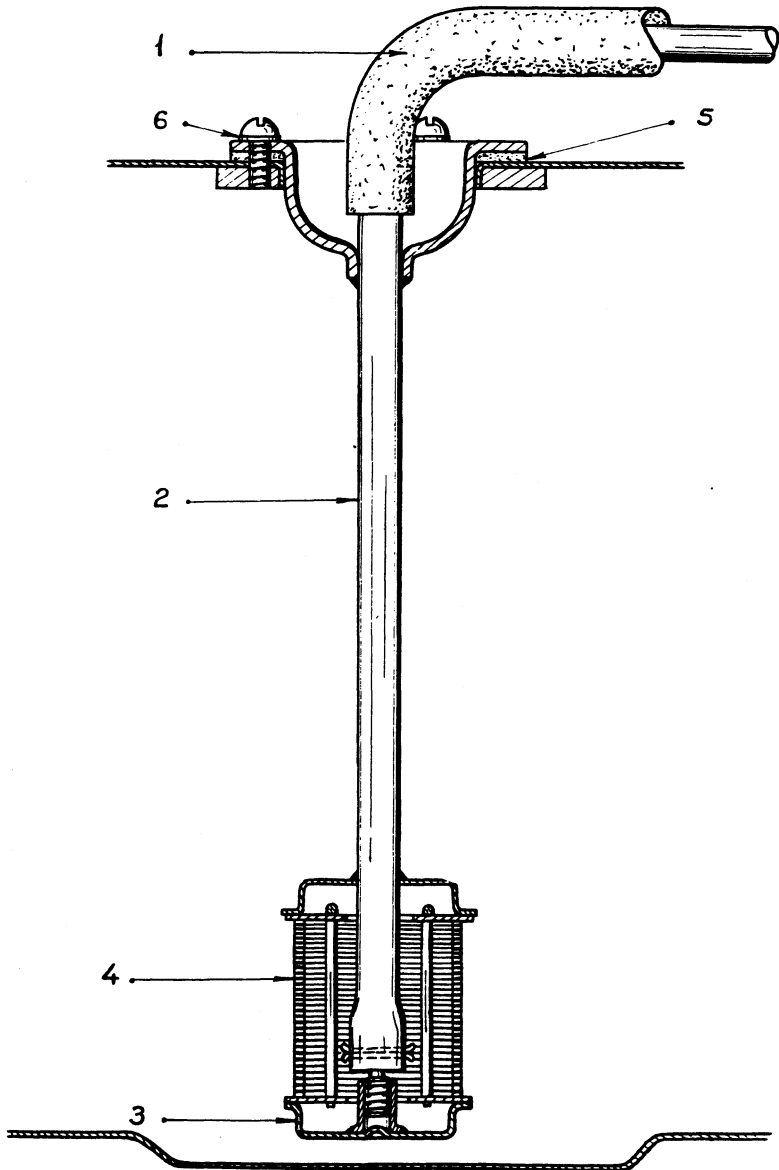


# CITROËN

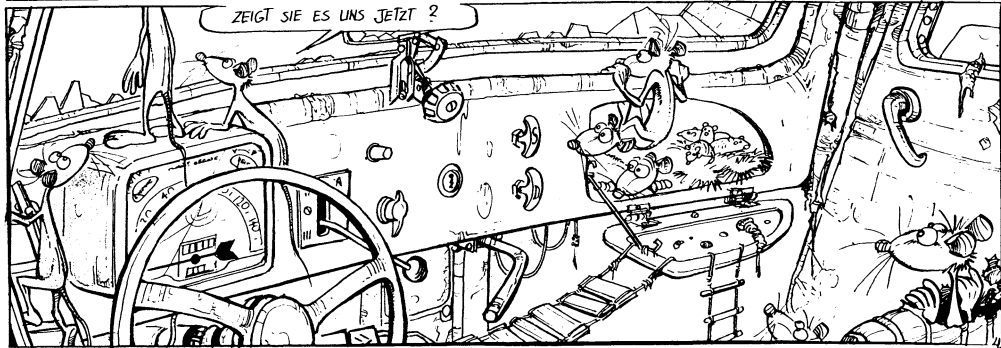
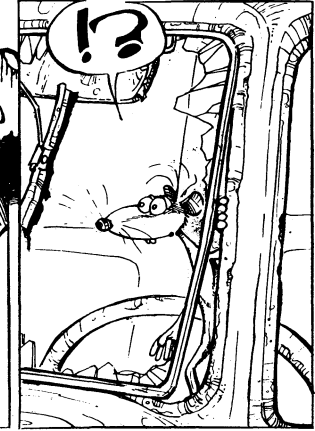
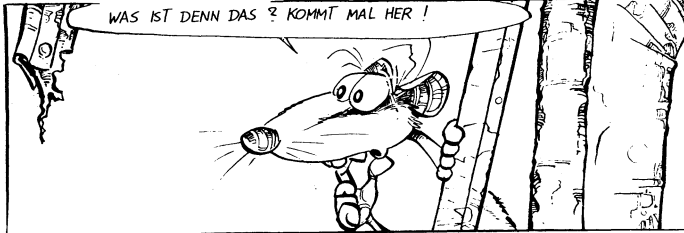
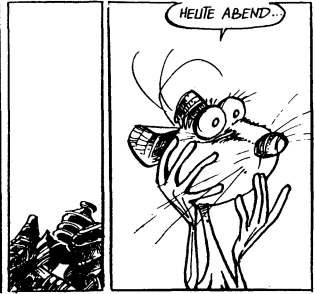
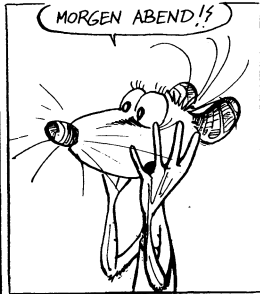


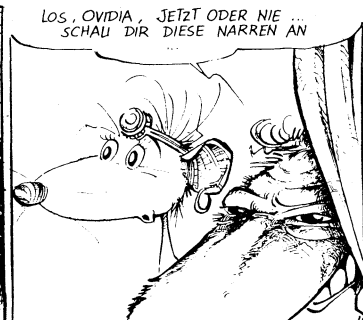
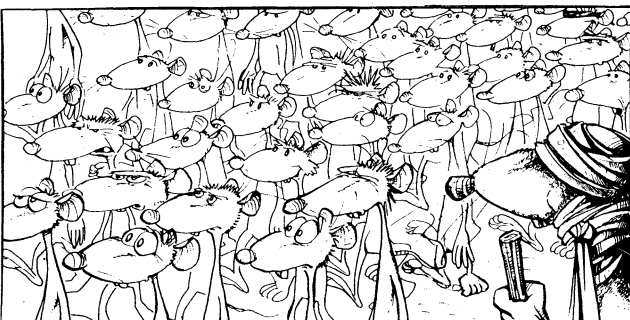
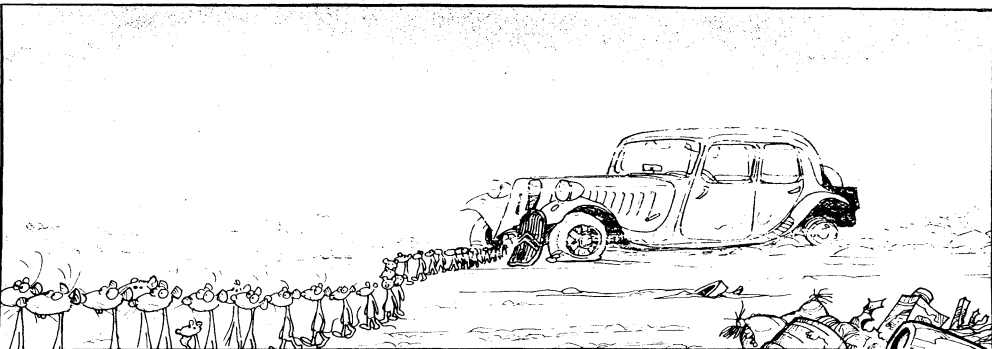
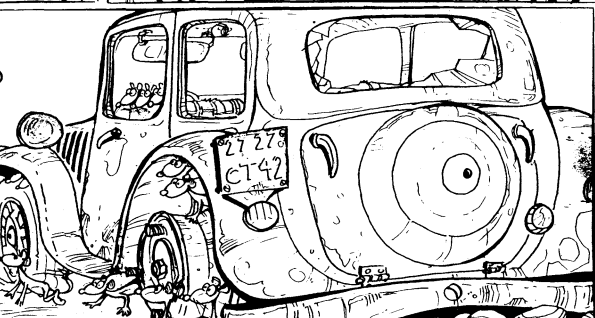
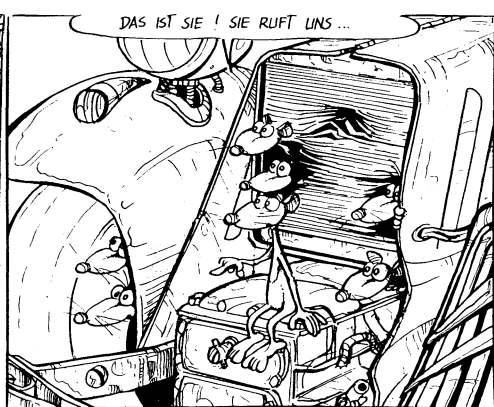
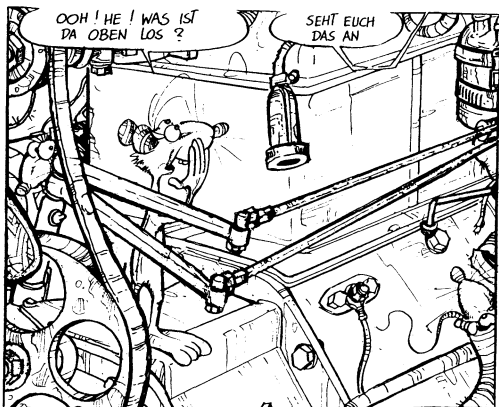
## FILTRE A ESSENCE

R.S.A. 98



# Traction Avant en Bande Dessinée





# CITROËN TRACTION AVANT CLUB MITGLIEDERWESEN

## Adressänderung

Name .....

Vorname .....

PLZ/Ort .....

Geburtsstag ..... / ..... / .....

Gültig ab: .....

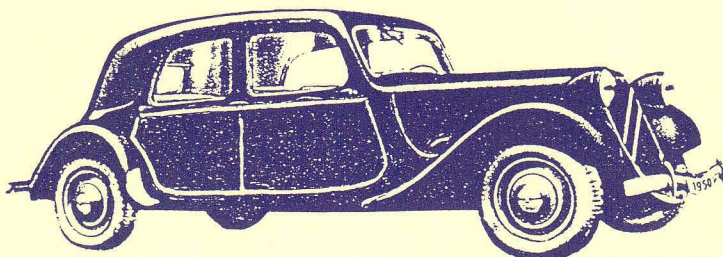
Vorname Partner .....

Adresse .....

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

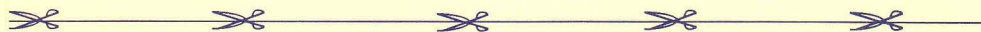
Tel (G): ..... / .....

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



## Mitglieder-Werbung

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



## CITROËN • TRACTION • AVANT • CLUB

Postfach 1066, CH-8058 Zürich-Flughafen

Tel.: 052/43 25 17

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

Name .....

Vorname Partner .....

Adresse .....

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

Vorname .....

Geburtsstag ..... / ..... / .....

PLZ/Ort .....

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

**AZB**

8058 Zürich

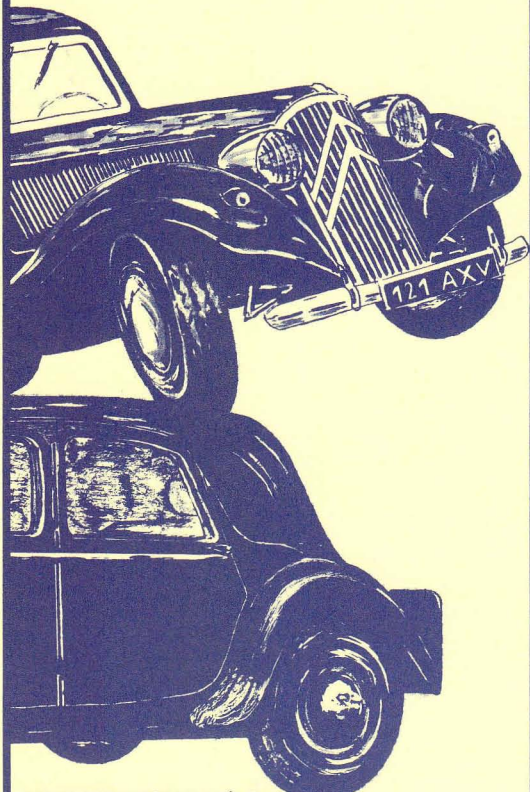
**PP/Journal**

CH-8058 Zürich

**Adressänderung** melden an:  
CTAC, Postfach 1066  
CH-8058 Zürich-Flughafen

*Les faits marquants  
de l'année de votre naissance*

**1934** *Heureux  
Anniversaire*



**SORTIE D'UNE VOITURE RÉVOLUTIONNAIRE:  
LA TRACTION AVANT CITROËN.**