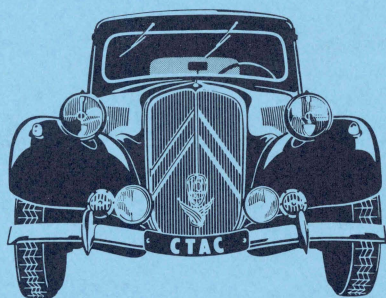


CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

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 420
 Copyright, Nachdruck mit Quellenangabe
 Einzelpreis für Nichtmitglieder: sfr 10.- plus Versand

Organisationsplan 1989

Präsident	Vizepräsident	Kassier	Aktuar
Daniel Eberli im Kellhof 8463 Benken	Hans-Georg Koch Steinlerweg 15 4402 Frenkendorf	Markus Lehmann Mattenweg 1 4447 Känerkinden	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad
P. 052/43 25 17 G. 01/816 39 72	P. 061/901 84 18	P. 062/69 26 05 G. 061/63 08 08	P. 071/42 11 97 G. 075/ 6 25 69

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	Daniel Löhner Schiffflaube 16 3011 Bern P. 031/22 95 72	Christian Bolliger Postfach 62 8832 Wollerau P. 055/27 41 20
Franz Neff Unterfeld 606 D FL-9495 Triesen P. 075/26 337	Ernst Reich Frauenfelderstr. 88 9548 Matzingen P. 054/53 14 06	Beat Scheidegger Brückfeldstr. 36 3012 Bern P. 031/24 12 62	Lukas Schlumpf Rebhusstr. 19 8126 Zumikon P. 01/918 03 83
Paul Stehrenberger Schwantlern 290 9056 Gais P. 071/93 11 75		Walter Schütz Tulpenweg 13 3177 Laupen/BE P. 031/94 88 84	Kurt Sutter Bahnhofstr. 4 8716 Schmerikon P. 055/86 15 23

Zeitungsredaktion Archiv, Modelle Bibliothek	Clubartikel	Mitglieder- Verwaltung	Druck und Versand der Club-Hefte
Andreas Rutishauser Hirtenstallweg 2 8805 Richterswil P. 01/784 59 76	Felix Gähler Hauptstr. 74 9422 Staad P.071/42 11 97	Röbi Isler Stationsstr. 78 8542 Wiesendangen P. 052/37 35 66	Albert Schorta Spechtweg 5 4552 Derendingen P. 065/42 32 83

Vertreter im Dachverband DSMHA: Res Diem und Andreas Rutishauser



I N H A L T

182	Das Wort des Präsidenten	
183	Treffen und Termine	
184	Stossstangenhöhen in den 50-ern	
186	Der Tractionist als Mechaniker und Mieter	
188	Reaktion zur Zahlungsmoral	
190	Schmunzelecke?	
193	Die Traction in der Schweizer Armee	
195	Traktanden der GV vom 28.1.1990	
196	Einladung zur GV vom 28.1.1990	
197	Anmeldung zur GV vom 28.1.1990	
199	Inserate und Kleinanzeigen	
200	Traction als Schmuckanhänger	
202	Mitgliederbeitrag 1990	
203	Mitglieder stellen sich vor?	
206	Die Lebensgeschichte von André Citroën von Marc Bergundthal	
212	La Traction en Bande Dessinée	
216	Anmeldung zur Reise an die RetroMobile des SDHM	

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T.: 031/55 33 11	Reparaturen und Teile Armin Frick Dorfstr. 39 8912 <u>Obfelden</u> T.: 01/761 15 95	Garage und Teile Christian Heussi alte Landstr. 8865 <u>Bilten</u> T.: 058/37 17 29
Garage und Teile Chr. Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T.: 071/67 45 42	Rep. + Rest-Garage B. Schenk Güterstr. 129 4053 <u>Basel</u> T.: 061/35 25 25	

Änderungen, Reklamationen etc., bitte schriftlich an die Redaktion

Das Wort des Präsidenten

Benken, Ende Oktober 1989

Wertes Clubmitglied,

"Ein guter Chef", so habe ich kürzlich gelesen, "motiviert seine Mitarbeiter durch Lob und durch Hervorheben ihrer positiven Leistungen". So will ich denn die hervorragende Reaktion unserer Mitglieder auf die Umfrage der Versicherung in Nr. 4/89 gebührend erwähnen: 5 (fünf) der Karten, die man nicht einmal zu frankieren brauchte, und die zu nichts verpflichteten, gingen ein! (Eine davon von mir...) Nun, liebe Leute, soo geht das natürlich nicht! Wenn jeder abwartet, wie sich eine Sache entwickelt, entwickelt sich gar nichts. Obwohl ich der Versicherung ein schlechtes Ergebnis prophezeit hatte, war ich selbst überrascht, wie schlecht der Rücklauf wirklich war. Die Sache ist natürlich gestorben. Wer trotzdem noch einen etwas günstigeren Vertrag abschliessen will, kann sich mit Renato Baumgartner in Verbindung setzen. Auf eigene Initiative, versteht sich! (Unterlagen bei mir.)

Wenn wir von Motivation sprechen: 44 Mitglieder haben es auch nach der ersten Mahnung nicht für nötig erachtet, den Jahresbeitrag zu bezahlen oder wenigstens ihren Austritt bekannt zu geben...

Am Freitag vor dem Randonnée habe ich nach einem Nachtdienst an Ueli Brunner's 15/six zusammen mit ihm die ganze Bremsanlage überholt und ihm damit erst ermöglicht, die Fahrt sicher und unfallfrei mitzumachen. (Wohl keiner unserer Clubgaragisten hätte dies wohl so kurzfristig gemacht!) Etwa nachts um 11 hat er mich gefragt, woher ich die Energie nehme, um solche Leistungen zu vollbringen (ich hatte - einmal mehr - keine vier Stunden geschlafen...). Die Antwort ist ganz klar: Ich war motiviert. Ich wollte, dass er, als guter Kollege, gefahrlos mitfahren konnte, ich wollte auch beweisen, dass man nicht vor jedem kleinen Problem das Handtuch zu werfen braucht.

Wohl kaum jemandem dürfte entgangen sein, dass der Flugverkehr in den letzten Jahren unwahrscheinliche Zuwachsraten hatte. Mein Job ist davon ganz direkt betroffen. Das bedeutet, dass ich mehr Energie brauche, um meine Clubarbeit in Ordnung zu erledigen. Mehr Energie bedeutet - siehe oben - mehr Motivation. Wenn aber die Mitglieder sich weiterhin immer passiver verhalten auf unsere Aktivitäten - am letzten Treffen waren nur 10 Autos dabei! - so bröckelt diese Motivation rasch ab. Der Club, das bist Du, nicht ich! Also: motiviere Deinen Präsi! Sonst steht wirklich einmal auf dieser Seite: "Das Vorwort kann telefonisch erfragt werden unter Tel: 052 43 25 17". (Ruft eh' keiner an...)

Am 28. Januar 1990 findet die ordentliche Generalversammlung statt. (Einladung und Traktandenliste in diesem Heft.) In der Region Nord sind zwei Vorstandssitze neu zu besetzen (Ernst Reich hat sein Auto verkauft, ein Platz war ohnehin vakant.) Auch die Revisoren sind neu zu besetzen. Ich bitte hiermit dringend Leute, die bereit sind, etwas für den Club zu tun, sich zu melden. Die Arbeit eines Regionalvorstandes nimmt nicht allzuviel Zeit in Anspruch, - sie besteht zur Hauptsache in der Organisation eines Treffens pro Jahr - und sie ist auch mit einer gewissen Befriedigung verbunden (sofern - siehe oben - auch Teilnehmer erscheinen...) Wir sind unbedingt auf die Mithilfe weiterer Mitglieder aus der Region angewiesen, sonst ist das Funktionieren des Clubs in Frage gestellt! Also: Greife Du heute noch zum Telefon (- morgen hast Du es vielleicht bereits vergessen!)

In Erwartung Deines Anrufes

Dein

Präsi

Treffen und Termine

CTAC-Clubtreffen, organisiert von den Regionen

28.	Januar	1990	GV in Bern	Anmeldetalon in diesem Heft
22.	April	1990	Region Nord	
17.	Juni	1990	Region Süd	
25./26.	August	1990	Region West	
7.	Oktober	1990	Region Ost	

andere Treffen und Daten

9.-18.	Februar	Retromobile Paris (s. Talon im Heft)
8.-18.	März	Automobilsalon Genf
24.+25.	März	OTM Bern
24.-27.	Mai	Treffen Salève Traction Club in der Haute Savoie
2.-4.	Juni	10 Jahre Traction Bourguignonne (s. Anzeige in Heft 5/89) Auskunft: Yves Meyniel Vauchignon F-21340 Nolay
2.-4.	Juni	Traction Faux Cabriolet/Coupé Treffen in Frankreich Auskunft: Roger Brosselin 5, rue du Château d'Eau F-21000 Dijon

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

SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT !!! SPONSOR GESUCHT

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

Stossstangenhöhen in den 50-ern

Schon lange modert ein Artikel aus einer französischen Automobilzeitschrift der 50er Jahre bei mir herum, und wartet darauf, übersetzt, und im Clubheftli veröffentlicht zu werden. Als ich kürzlich Verursacher eines Auffahrunfalles wurde, bei dem an meinem Ami Super kein Schaden entstand, aber am 'gegnerischen' Ford Escort eine 2-Fränkler grosse Beule zurückblieb, die mich 800 hart verdiente Franken kostete, ist er mir wieder in den Sinn gekommen. Hätten nämlich bei oben erwähntem Unfall beide Autos die Stossstangen auf gleicher Höhe gehabt, so hätte ich vielleicht viel Geld gespart. Aber eben 'wenn' und 'hätte'!

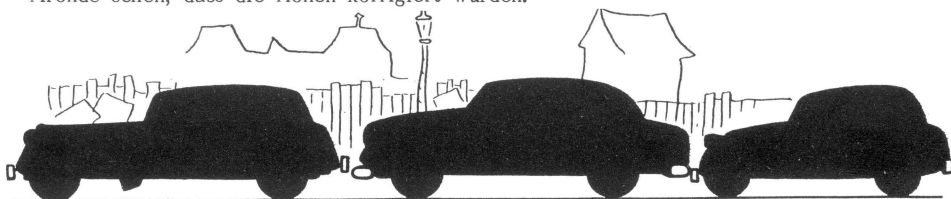
Schon in den Fünfziger Jahren machte man sich so seine Gedanken, wie man Bagatellunfälle harmloser 'gestalten' könnte. Ernsthaft wurde ein Gesetz in Erwägung gezogen, das den Autoherstellern vorschreiben sollte, wie breit, hoch und wie weit ab Boden sie die Stossstangen ihrer Autos konstruieren sollten. Wer sich heute im Strassenverkehr umschaute, wird unschwer erkennen, dass das Gesetz nie zustande gekommen ist. Stellt Euch einmal die Feindberührung zwischen einem Chevrolet Blazer und einem Ferrari Testarossa vor. Beides sind nach Fahrzeugausweis 'Personenwagen'!!

In den Abbildungen seht Ihr Silhouetten bekannter französischer Autos der Nachkriegszeit, die bezüglich der Stossstangen-Höhen miteinander verglichen werden. Deckt einmal den Text ab, und versucht die Typen zu erkennen; es ist nicht allzu schwer. Hier auch noch die Texte zu den einzelnen Wagen übersetzt:

Citroën 15/6: feines, gerades Blatt (Mod. 1953-54) aber schmal. Richtig vorne, hinten ein wenig hoch. Sie passen über den 2CV (vorne), Aronde, Dyna, 11BL, 202 Peugeot, Simca 1200 (v + hinten), Renault Heck (h) und behindern die Vedette v. Die Hörner sind zu kurz.

Ford/Simca Vedette 53 (ev. 52): gerades, dickes und gebogenes Blatt, das um Die Karosserieecken gezogen ist. Höhe v wie h gut. Sie gehen über: Simca 1200 (v), 2CV (v + h beladen), Dyna (v + h); sie gehen unter: 2CV (h unbeladen) und leicht unter die des 15/6. Die Hörner sind stabil.

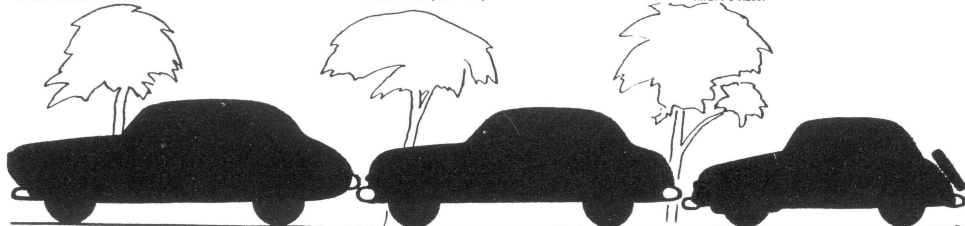
Simca-8 1200: Schmales Blatt, v zu tief, h tief. V passen sie unter alle, ausser die Dyna (v + h), 2CV (v + h leer). Die Hörner sind zu klein. Man wird bei der Aronde sehen, dass die Höhen korrigiert wurden.



15 SIX CITROEN.

VEDETTE 53 (OU 1952).

SIMCA-8 1.200.



PRÉGATE RENAULT.

ARONDE 54.

DYNA-PANHARD (AVANT 1953).

Renault Juvaquatre: Feines, schmales und gerades Blatt. Geht über: 11BL, 203 (v), 202, Aronde '54, Simca 1200, Dyna, Vedette, Renault 4CV (v + h), 2CV (v + h beladen). Keine Hörner.

Peugeot 203: Gerades Blatt. Richtige Höhe, aber... Tendenz unter Frégate, Aronde 1. Modell, 15/6 (h), 2CV (h leer), 4CV (v) und über Dyna (v + h), Simca 1200 (v). Stabile Hörner.

Citroën 11 BL: Feines, gerades aber schmales Blatt. Richtige Höhe. Es passt über den 2CV (v + h beladen), Simca 1200 (v), Dyna (v + h leicht). Sie passen unter: Frégate (h), 2CV (h leer), Aronde 1. Modell (h), 15/6 (h), Juvaquatre (v + h). Die Hörner erscheinen etwas schwach.

Renault Frégate: Gerades, breites, gebogenes Blatt. Höhe v gut, ein wenig hoch h. Passt v über: Dyna (v + h), Simca 1200 (v), 2CV (h beladen). v unter: 15/6, Aronde (h); h über: 202, 203, Vedette (v), 11BL, Aronde, 2CV etc...

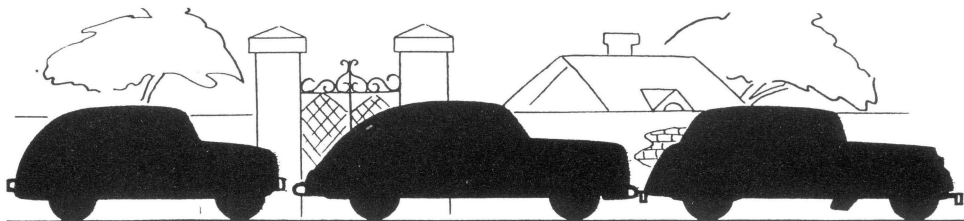
Simca Aronde 1954: Elliptisches Blatt. Höhe v und h gut. Passt über: 2CV (h voll), Simca 1200 (v), Dyna (v). Unter: Aronde 1. Modell (h), 2CV (h leer), 202, 15/6, Frégate (h). Hörner schlecht bei 1. Modell.

Panhard Dyna (vor 1953): Gebogenes Blatt aus schwachem Leichtmetall. Höhe v und h zu tief. Passt unter alle ausser: Simca 1200 (v), 202 (v), 2CV (h voll). Keine Hörner. Der Schutz ist zweifelhaft.

Peugeot 202: Blatt vorne in V-Form, hinten gerade. Höhe gut, aber passt unter: 2CV (h leer), Aronde (1. Modell), Frégate (h), 15/6 (h), Juva (v + h). Entspricht nicht den Normen. Grosse Verbesserung zum 203.

Citroën 2CV: Schmales Blatt v, h Blatt in U-Form. Höhe nach Beladung variabel. Passt v unter fast alle, h über oder unter, je nach Last. Ausserhalb jeder Norm.

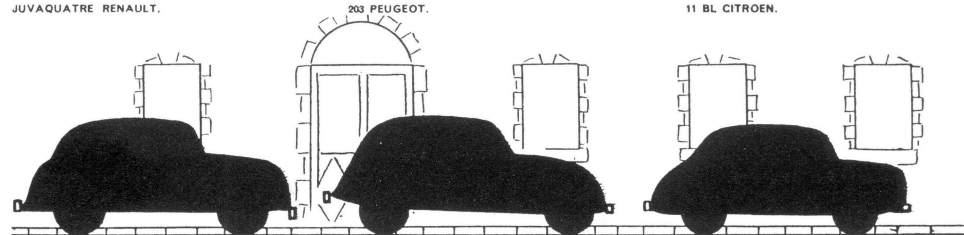
Renault 4CV: Schmales, leicht gebogenes Blatt. Höhe gut. Passt v unter Juva (v + h), Aronde (h 1. Modell), 2CV (h leer), 15/6 (v). H unter 15/6, 2CV leer, Frégate (h), Juvaquatre (v + h). Hörner gut, aber oft zum Schutz zu schwach.



JUVAQUATRE RENAULT.

203 PEUGEOT.

11 BL CITROEN.



202 PEUGEOT.

2 CV CITROEN.

4 CV RENAULT.

DR. G N B T
RECHTSANWALT
SCHAFFHAUSEN

8202 SCHAFFHAUSEN, 30. September 1989
U 9

Postcheckkonto 82- -4
Telefon (053) 4 3

Der Tractionist als Mechaniker und Mieter

Herrn
Kurt Gasser
Spiegelgutstrasse 19

8200 Schaffhausen

Mietverhältnis Einfamilienhaus

Sehr geehrter Herr Gasser,

Herr Hans Frauenfelder, Welsikonerstrasse 5, 8472
Seuzach/ZH, hat mich beauftragt, Ihnen folgendes mit-
zuteilen.

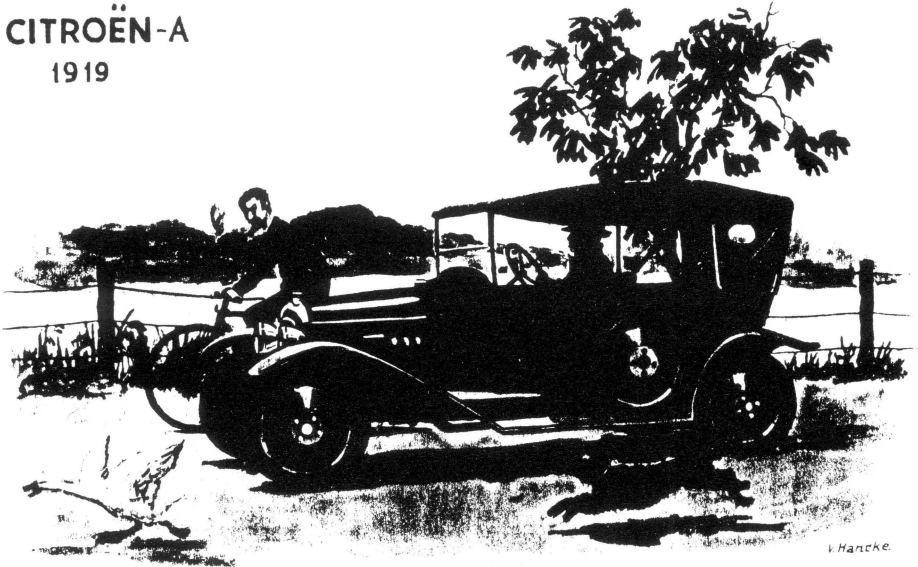
Mein Mandant beanstandet, dass Sie vom Mietobjekt einen
Gebrauch machen, der durch Vertrag und Gesetz nicht ge-
deckt ist. Ich weise Sie auf den Mietvertrag und insbe-
sondere Art.261 OR hin, wonach der Mieter beim Gebrauch
der Mietsache mit aller Sorgfalt zu verfahren hat.

Mein Mandant duldet nicht, dass Sie auf seinem Grund-
stück eine Tätigkeit ausüben, die bezüglich zeitlicher
Dauer nachgerade als halbgewerblich zu bezeichnen ist.
Die Instandstellung von Autos bringt Inkonvenienzen mit
sich, die in einem Quartier mit ausgeprägtem Wohncharak-

Zahlungsmoral

Liebe T. A. Heftli-macher,
in der Ausgabe Nr. 4/89 habe ich
mit Entsetzen gelesen, dass fast ein
drittel der Clubmitglieder Ihren
Jahresbeitrag nicht bezahlt haben.
Ich muss schon sagen, das ist eine
bodenlose Frechheit von denjenigen.
Nein es ist äusserst arrogant, eine
Zeitschrift zu lesen welche nicht

CITROËN-A
1919



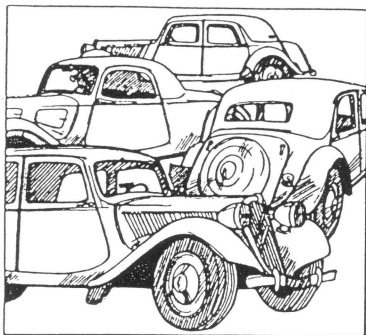
bezahlt ist. Sind diese Mitglieder
so abgestumpft?

Mit dem Jahresbeitrag bezahlen
wir ja nicht unsere Zugpferde
welche den ganzen Club in Gang halten.
Nein für Sie die Zeitschriftenmacher
ist es frustrierend geradezu.

Sind wir doch dankbar, dass es
heute gibt im Club welche fast Ihre
ganze Freizeit - gratis einsetzen und
uns alle immerfort informieren.

Mit der pünktlichen Einzahlung des
bescheidenen Jahresbeitrages, könnten
wir wenigstens symbolisch die Arbeit
der aktivsten honorieren.

Dies die Meinung eines Club -
Mitgliedes aus der Innerrschweiz.
G.S.



Daniel Eberli, im Kellhof, 8463 Benken, Tel.052 43 25 17

Herrn
Guido Soland
Schaubweg 3

6205 Eich

Zürich, 29. Sept. 1989 0245

Hoi Guido,

herzlichen Dank für Deinen Brief, der Balsam für meine Seele war und mich genau im richtigen Moment etwas aufgemöbelt hat. Wenn man, wie ich jetzt, den zwölften Tag hintereinander arbeitet und der Schlafdurchschnitt wieder unter 6 Stunden abgesunken ist, und man mittendrin noch vom Adressverwalter die Mitteilung erhält, dass auch nach der ersten Mahnung 44 "Clubmitglieder" immer noch nicht von sich hören lassen haben, dann deprimiert das schon. Positive Reaktionen wie Deine sind sehr selten, so dass sie einem doppelt freuen.

Dass die Arbeit in Flugsicherung strenger geworden ist, kann ich nicht nur den Medien entnehmen, sondern das spüre ich am eigenen Leibe. Sogar im Nachtdienst - wie gerade jetzt - habe ich kaum Gelegenheit, um für den Club zu arbeiten. So ist der Club für mich nicht mehr "fröhliche Freizeitgestaltung", auch mit "angefressen" hat dies nichts mehr zu tun, lediglich mit dem Gefühl der "Pflichterfüllung": Ich habe mich im Sommer 1982 für den Job des Präsidenten zur Verfügung gestellt, und den erfülle ich eben auch.

Ich bin, wie Du, der Ansicht, dass man von den Mitgliedern auch erwarten darf, dass sie ihren Jahresbeitrag rechtzeitig überweisen. Sonst stellt sich für mich wirklich die Frage, ob ich nur arbeitssüchtig bin und im Uebrigen meine Arbeit für die "Katz" ist.

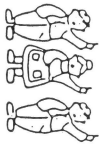
Dabei ist es sicher nicht so, dass ich mehr Zeit habe, als andere Leute. Aber Zeit hat man ja ohnehin nicht, man muss sie sich nehmen...

Nun, genug gejammert. (Schliesslich wartet die Arbeit...) Wie oben erwähnt, hat mich Dein Brief etwas aufgemöbelt, und dafür danke ich. Gerne werde ich ihn an Andreas zur Veröffentlichung im Clubheft weiterleiten. Er wird wohl kaum einen grossen Einfluss haben auf die Zahlungsmoral der Mitglieder, aber er wird die Vorstandsmitglieder, die viel für den Club arbeiten - allen voran Andreas, dann aber auch Röbi Isler und Markus Lehmann - auch aufstellen...

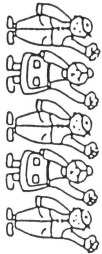
Herzliche Grüsse

Daniel Eberli

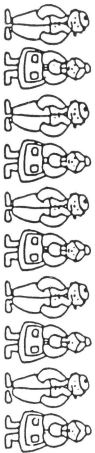
Zum Thema Club



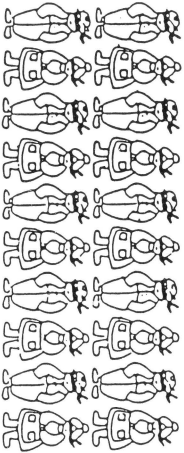
wenige Mitglieder sorgen dafür, dass etwas geschieht,



einige Mitglieder reden stets energisch vom Mitmachen,



gar manche Mitglieder sehen zu, wie andere etwas tun,



und die überwältigende Mehrheit hat leider überhaupt keine Ahnung, wieviel Arbeit für sie geleistet wird.

Beat von Lerber

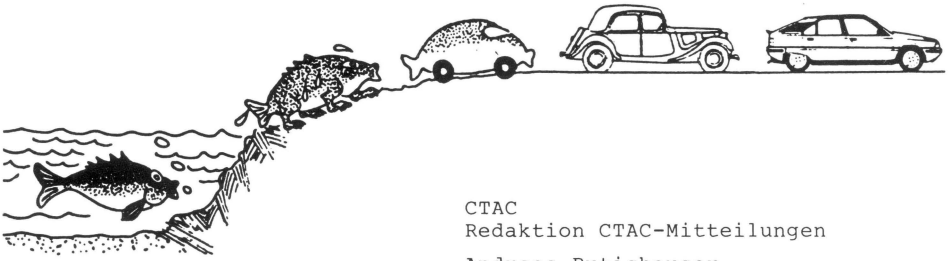
aus: Die Motorpfeife 1/89

Zitronen-Kaffee (kalt)

Füllen Sie ein Kaffeeglas zu $\frac{3}{4}$ mit schwarzem, kaltem Kaffee. Dazu gibt man einen Kaffeelöffel voll Zitronensaft, einen Kaffeelöffel Rum und einen Kaffeelöffel Zucker. Als Garnitur wird eine Zitronenscheibe bis zur Mitte eingeschnitten und auf den Glasrand gesteckt. Zitronenkaffee wird kühl serviert. Am besten geben Sie am Schluss noch einen Eiswürfel hinein.

Die Rücklichter

Der Streifenpolizist stoppt einen Autofahrer und fragt ihn erstaunt: "Was ist denn mit Ihren Rücklichtern los?" Der Autofahrer steigt aus, geht um sein Auto herum und wird kreidebleich. Fassungslos schaut er in der Gegend umher. Der Polizist will ihn beruhigen und meint: "Kein Grund zur Panik, ich will doch nur wissen, was mit Ihren Rücklichtern los ist." Verzweifelt ruft der immer noch entsetzte Autofahrer: "Was scheren mich die Rücklichter, ich möchte lieber wissen, wo mein Wohnwagen geblieben ist!"



**100 Jahre Automobil
(nach Darwin)**

CTAC
Redaktion CTAC-Mitteilungen
Andreas Rutishauser
Hirtenstallweg 2

8805 Richterswil

marco perroulaz Brugerastrasse 14
3186 Düdingen/FR 037/43'15'91

Düdingen am 5. September 1989

Tschau Andreas!

Im neuesten CTAC-M habe ich ein bekanntes Foto wiedergefunden.
Jenes von der Armee-Traction.

Hier hast Du die übrigen, zusammen mit den erhältlichen Informationen.

Freundlicherweise zur Verfügung gestellt vom schweizerischen
Armee-Archiv. (Dieses möchte gerne erwähnt sein)

Darf ich die Fotos zurückerwarten?

Ausserdem sende ich Dir die FREIBURGER NACHRICHTEN - Ausgabe
vom 24. Juli 1989 - mit einem Artikel, den ich zusammen mit der
verantwortlichen Redaktorin erarbeitet habe.

Leider wurden nicht die Fotos verwendet, die ich vorgesehen hatte,
weil man mit einem "Ausweichmanöver" weitere Wünsche von
Old-Timer-Liebhabern unterbinden wollte. Deshalb auch der Vermerk
"Zum Beispiel" schon in der Titelzeile.

Damit hoffe ich, wieder einmal mehr, etwas für die Redaktion
der CTAC-M getan zu haben.

Mit freundlichem Gruss



M. Perroulaz

Die Traction in der Schweizer Armee

Nur noch wenige werden sich daran erinnern, dass die Traction ab 1949 auch im Dienste der Schweizer Armee stand.

Zuerst wurde eine, später zwei Equipen von Instruktionsoffizieren mit einem Jeep und einer Traction ausgerüstet.

Angetan mit weissem Helm und weissen Handschuhen und vorgängig ausgebildet zu Verkehrsspezialisten begannen sie damals nach genauen Einsatzbefehlen den militärischen Strassenverkehr zu überwachen.

Aus diesen Verkehrspatrouillen entwickelte sich im Laufe der Zeit die "Militärische Verkehrskontrolle" MVK in Thun.

Die Traction war - genau wie der Jeep - auffällig gekennzeichnet und ausgerüstet mit Tachograph, Lautsprecher und Sirene. Ausserdem waren beide Fahrzeuge vollbepackt mit weiterer Ausrüstung.



Traktanden der Generalversammlung vom 28. Januar 1990 in Bern

1. Begrüssung
2. Jahresbericht
3. Wahl der Stimmenzähler
4. Genehmigung Protokoll GV v. 29.1.1989
(Das Protokoll ist in Heft 2/89 abgedruckt)
5. Kassabericht
6. Revisorenbericht
7. Jahresbeitrag 1991
8. Bericht über die Dienstleistungen des Clubs
9. Wahlen
Rücktritte: Region Nord: Ernst Reich, 1 Vakanz
Region West: Walter Schütz
2 Revisoren
Archivar, Clubartikel: Felix Gähler
Gesucht: neuer Kassier
10. Treffendaten 1990:

22. April	Nord
17. Juni	Süd
25/26. August	West
7. Oktober	Ost
11. Internationales Traction Avant Treffen 1991
(15 Jahre CTAC)
12. Verschiedenes
13. Abschluss der GV

Der Präsident



Daniel Eberli

Einaladung zur Generalversammlung vom 28. Januar 1990 in Bern

WO: Bahnhof Bern, Bahnhofbuffet, Simplonstube
Die Simplonstube befindet sich im 2. Stock
der grossen Aufnahmehalle (Bahnhofbuffet,
Konferenzräume).

WANN: **Mittagessen:** ab ca. 12.00
Generalversammlung: ab 14.00 bis ca. 16.00

Diejenigen, die die Simplonstube nicht finden,
sollen sich um 11.55 resp. 13.55 beim Rendez-Vous-
Würfel in der Bahnhofhalle einfinden. Sie werden
dort abgeholt.

Traktanden GV: siehe umseitig

PARKIEREN: Parkhaus im Bahnhof oder Parking auf der
Bahnhofterrasse.

Der Kluge reist im Zuge

MENU: Tagessuppe 3.--
Kalbsschnitzel mit Rahmsauce
Nüdeli oder Pommes Frites 18.--
Kinderteller
Rahmschnitzel, Pommes Frites 10.--

ANMELDUNG: bis 18. Januar 1990

an:

Daniel Löhner
Schiffлаube 16
3011 Bern

**ANMELDUNG FÜR DIE GV DES CTAC AM 28.1.1990
IN BERN**

Ich melde ... Personen für die Generalversammlung um 14.00
in der Simplonstube des Bahnhofbuffets Bern an.

Ich nehme auch am Mittagessen teil: Ja .. Nein ..

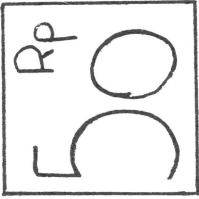
- .. x Tagessuppe à Fr. 3.--
- .. x Erwachsenen-Menu à Fr. 18.--
- .. x Kindermenu à Fr. 10.--

Name, Vorname :

Strasse :

PLZ, Ort :

Karte mit 50 Rp. frankieren und bis spätestens
18. Januar 1990 an Daniel Löhner senden.



Herrn
Daniel Löhner
Schiffлаube 16
3011 BERN

Inserate und Kleinanzeigen

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

Gewerbliche Inserate von Clubmitgliedern für Tractions und ältere Citroëns und private Inserate kosten entsprechend ihrer Grösse, jedoch mindestens Fr. 20.-. 1 Seite Fr. 80.-, 1/2 Seite Fr. 40.-, 1/4 Seite Fr. 20.-.

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 2. Umschlagseite.

ERHÄTLICH BEIM CTAC-CLUBARTIKEL-VERWALTER:
Felix Gähler, Hauptstr. 74, 9422 Staad

- * Ansteckknöpfe 'Traction Avant' Ø 6cm, Stk Fr. 3.- + Versand
- * Universaltassen, weiss mit Clubblem, Stk Fr. 7.50 + Versand
- * Clubkleber mit Clubblem, Stk Fr. 1.50 + Versand
- * Traction zum Aufbügeln oder Aufnähen in schwarz oder rot
Stk Fr. 3.- + Versand
- * Plaketten vom Internationalen Treffen in Winterthur 1986
Stk Fr. 15.- + Versand
- * diverse Schlüsselanhänger aus Metall im Reliefguss mit
verschiedenen Citroën-Motiven (TA, 2CV, DS, SM etc) Fr. 10.-
- * Plakat vom Treffen in Zofingen (A3), Stk Fr. 1.- + Versand
- * Uhren in Form des Traction-Kühlergrills
als Armbanduhr oder im Set, Chrom oder Goldplaqué
Preise zwischen Fr. 185.- und Fr. 265.- inkl. Versand in der
Schweiz. Bestellformulare erhältlich beim Clubpostfach.

Inserate und Kleinanzeigen werden nach Angaben des Inserenten
verfasst

Immer noch gibt es die neuen CLUBPULLIS

bei

André Baumann, Emmentalstr. 32, 3414 Oberburg

Die Pullis wurden im Heft 3/89 mit Foto vorgestellt. Es gibt sie in verschiedenen Farben, mit Aufdruck auch in diversen Farben. Es handelt sich um erfahrungsgemäss erstklassige Qualität. Eine Geschenkidee zu Geburts- oder Namenstag, Hochzeitstag, Weihnachten, Ostern, Pfingsten, oder aus Liebe zur geliebten T...
Preis: lumpige Fr. 40.-- inkl. 2 Jahre Garantie.

Zu verkaufen:

Citroen Légère
1937, schwarz
hervorragender Zustand
mechanisch und optisch einwandfrei

Fr. 19'500.--

Tel. G. 061/ 502030 (Hr. Martinelli verlangen)

Traction als Schmuckanhänger

Als ich kürzlich eine neue Arbeitskollegin kennenlernte, bemerkte ich, ohne ihr allzutief in die Bluse zu blicken, dass sie einen wunderhübschen Anhänger aus Gold in der Form eines Deux Chevaux trug. Sofort musste ich sie natürlich ausfragen über woher, wieviel und warum überhaupt Citroën. Daraus entwickelte sich ein interessantes Gespräch (dem weitere folgten), was aber nicht Gegenstand dieses Berichts sein soll.

Vielmehr soll der Anhänger uns interessieren. Sie erzählte mir, ein befreundeter Goldschmied habe ihr das Stück angefertigt. Ich erkundigte mich nach der Möglichkeit, dasselbe in Form einer Traction anzufertigen. Bald schon konnte sie mit Neuigkeiten aufwarten. Ihr Kollege Goldschmied hätte den Plausch, auch Tractions zu machen. Allerdings sei der Spass nicht gerade billig. Mit einer 4-stelligen Summe bei Einzelanfertigung sei schon zu rechnen. Allerdings habe das Modell dann drehbare Räder und Inneneinrichtung. Die Chromteile wären in andersfarbenem Gold abgesetzt etc.. Bei einer Serienfertigung d.h. 10 Stück von demselben Modell würde aber eine 3-stellige Summe herauskommen.

Es ist mir klar, dass, wenn jemand soviel Geld für ein Schmuckstück auslegen will, er dann sein Auto haben will. Also müssten schon 10 Köfferli-Legi, 10 Köfferli-Large, 10 Redli-Legi, 10 Redli-Large usw. zusammenkommen.

Wer trotzdem interessiert ist, möge sich bitte mit mir in Verbindung setzen. Ich werde versuchen, mit dem Goldschmied zu reden, vielleicht erreichen wir günstige Konditionen. Auch interessierte Cabrio-, Decapotable, Familale-, Commerciale-, Six- und andere Fahrer (oder deren Frauen?) dürfen mir telefonieren. Es ist für Euch vorläufig unverbindlich. Fall es u einer Bestellung kommt, müsste mit einer Lieferfrist von circa 4 Monaten gerechnet werden.

Andreas Rutishauser Tel. P.: 01/784 59 76



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

Gummiteile

Kotschutzlappen

Kabelbäume (nachgefertigt)

Beleuchtungsteile

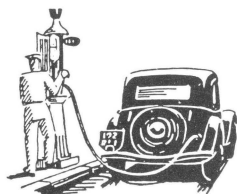
elektronische Relais-/Sicherungskasten
für versteckten Einbau
(6 oder 12 Volt)

Lenkräder
(auch Zubehör à l'époque)

Karosserieteile

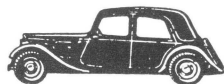
grosses Ersatzteillager

Restauration
ganzer Tractions



Christian Heussi
alte Landstrasse
8865 Bilten (GL)

Tel.: 058/37 17 29



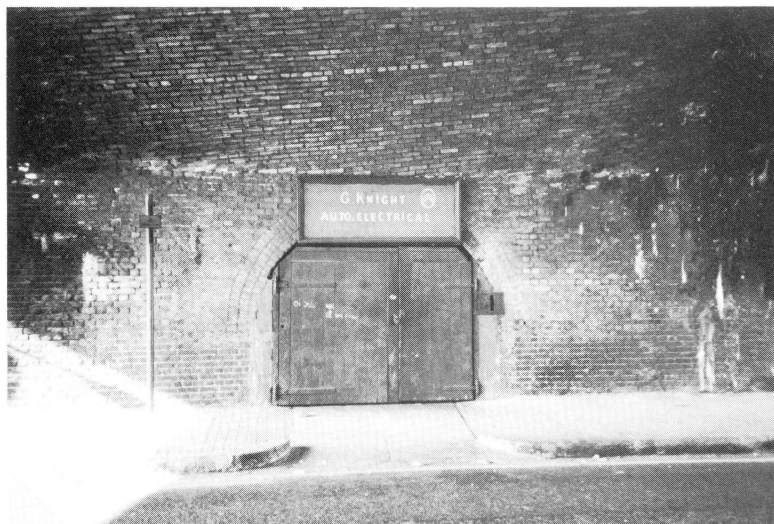
Mitgliederbeitrag 1990

Sicher habt Ihr alle vor kurzem einen Umschlag erhalten, in dem unter anderem ein Einzahlungsschein lag, mit der Bitte, umgehend den Mitgliederbeitrag für **1990** zu begleichen. Wie im Vorjahr ist er auf Fr. 50.-- festgesetzt. Gönnerbeiträge werden gerne entgegengenommen, aber nicht verdankt.

Wir bitten Euch inständigst, den Mitgliederbeitrag bis Ende 1989 einzuzahlen. Wer diesen Termin versäumt, wird bald einmal gemahnt. Inklusive Mahnspesen beträgt der Beitrag dann Fr. 60.--. Von denen, die nicht auf die Mahnung reagieren, wird angenommen, sie seien an einer weiteren Mitgliedschaft im CTAC nicht mehr interessiert. Gemäss Artikel 3 der Statuten vom 29.1.1989 werden sie von der Mitgliederliste gestrichen.

Es ist leider vorgekommen, dass der Vorstand und seine Mitarbeiter in letzter Zeit die Kontrolle über das Mitgliederwesen verloren haben. Mit effizienteren Methoden soll das Problem jetzt angepackt werden. Durch Interesse an **Eurem Club** könnt Ihr dazu beitragen, dass den **freiwilligen** Mitarbeitern möglichst kleine Umtriebe erwachsen.

Andreas Rutishauser



unter einer Brücke in London
eingesandt von Walter Rey

Mitglieder stellen sich vor?

Vor einiger Zeit gab es in unserer Clubheft eine Rubrik, in der Mitglieder sich, ihre Familie, ihre(n) Citroën und eventuelle andere Hobbies vorstellten.

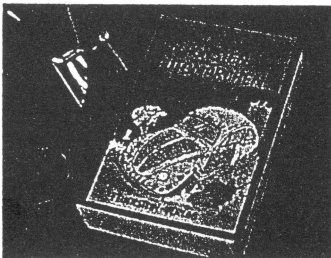
Gerne möchte ich diese Artikelreihe wieder aufleben lassen. Wie wärs, wenn **DU** Dich einmal hinsetzen würdest, um den anderen Tractionisten in der Deutschschweiz etwas von Dir und Deinem Auto zu erzählen? Wenn man zusammensitzt, hört man immer die unglaublichsten Geschichten, die man mit einem alten Citroën erleben kann. Aber anscheinend getraut sich niemand, diese Stories auch einmal zu Papier zu bringen. Nimmst Du einmal einen Anlauf?

Dieses Clubheft entsteht von Mitgliedern des CTAC für Mitglieder des CTAC. Also auch von **Dir** für **Dich**.

Niemand muss in perfektem Deutsch oder in super Schreibmaschinenschrift seine Manuskripte zustandebringen. Die Redaktion übernimmt gerne die Arbeit, Deinen Entwurf in eine druckfertige Form zu bringen. Nur schreiben musst Du selbst.

Die Redaktion freut sich auf einen überquellenden Briefkasten.

UNSER BUCHTIP:



Die schönsten Auto-Märchen – mit: „Rotkäppchen und der böse Golf“, „Das tapferere Karosserie-Schneiderlein“, „Der Volvo und die sieben Chrysler“, „Hans im Buick“, „Schneekettchen und die sieben Zwerge“, „König Drosselklappe“ und noch viele andere Märchen. (Im Feuerstein-Verlag)

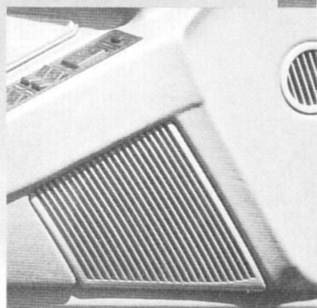
**Man muß schon lange suchen,
um noch ein Auto
ohne Bayblend zu finden.**



Es ist nicht leicht, heute noch ein Auto ohne [®]Bayblend zu finden. Denn inzwischen fährt dieser hochwertige Technische Kunststoff von Bayer in fast allen bedeutenden Automobilmarken Europas mit:

Zum Beispiel bei Alfa Romeo, Audi, BMW, Citroën, Daimler-Benz, Fiat, Ford, Jaguar, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Rover, Saab, Seat, VW, Volvo und Zastava.

Auch Rover fährt mit Bayblend.



Rover setzt im Rover 800 für den Instrumentenrahmen, die A-Säulenverkleidung, Belüftungsdüsen, Lautsprecher-Abdeckung, Leseleuchte, Mittelkonsole, Türinnen-griffverkleidungen und das Lufterlaßgitter Bayblend ein. Und dafür hat Rover gute Gründe, denn Bayblend ist hoch wärmeformbeständig und dimensionsstabil.

Darüber hinaus bietet Bayblend weitere Vorteile:

- Stoß- und Schlagfestigkeit
- Maßgenauigkeit
- Verzugsfreiheit
- gute Fließfähigkeit und Haftung für Kaschierung
- gute Verarbeitbarkeit.

Für funktionsgerecht konstruierte Formteile im Innenraum, für die Elektrik, für den Motorbereich und die Karosserie:

Bayblend - die Summe guter Eigenschaften.

Informieren Sie sich ausführlich über Bayblend im Automobilbau.

Bayer (Schweiz) AG
Geschäftsbereich Kunststoffe
Postfach, CH-8045 Zürich
Geschäftsbereich Kunststoffe

Bayer 

KU 4614 in 7/00/9 89

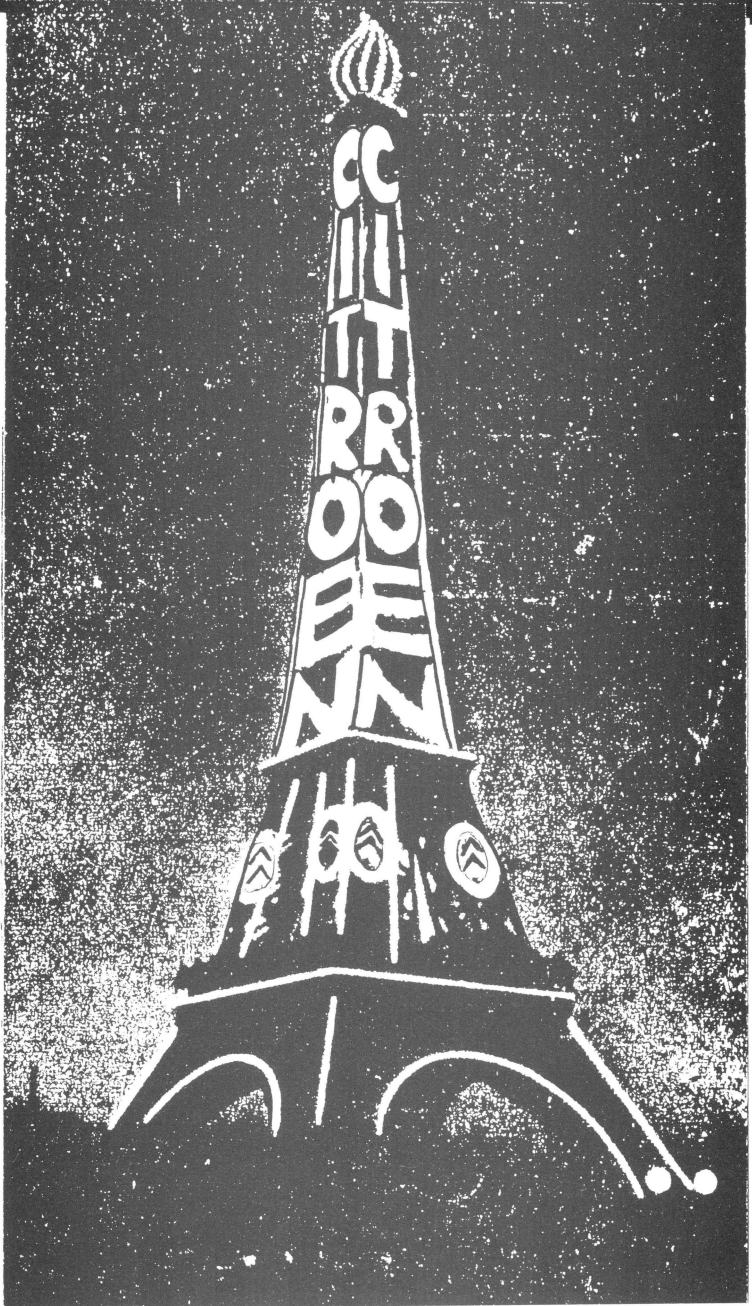
Die Traction in der Werbung.
Aus SWISS PLASTICS 9/89

Eingesandt von KuGa



CITROËN

Marc Bergundthal
Design Studio
Freiburgstr. 70
CH-3280 Murten



André Citroën wurde am 5. Februar 1878 in Paris geboren. Sehr früh starb sein Vater, ein jüdischer Diamantenhändler aus Amsterdam. Seit seiner Kindheit verblüffte André Citroën die Leute durch seine aussergewöhnliche Klugheit. Im Lycée gewann er den Preis für den besten Schüler Frankreichs. Mit 16 Jahren trat er ins Polytechnikum ein. Er war ein begabter und intelligenter Knabe mit fantastischen Ideen. Im Jahre 1900 musste er seinen Militärdienst bei der Artillerie absolvieren. Als er wieder zurückkehrte war er Artillerieleutnant. Zu dieser Zeit entdeckte er während seiner Ferien in Polen bei einem Dorfschmied eine Holzverzahnung welche genial und ganz leise funktionierte. Da ihn dieses Pfeilprinzip überzeigte, kaufte er das Erfindungs-Patent und kehrte damit nach Paris zurück. Einige Zeit später machte er sich selbstständig und gründete eine kleine Fabrik, wo er diese neuen Getriebe baute. Dort beschäftigte er 10 Arbeiter und einen Konstrukteur, während er selber die technische und kaufmännische Leitung übernahm. Das Unternehmen hatte Erfolg und das "double chevron" wurde zum Firmenzeichen. André Citroën hatte so grossen Erfolg mit dem Vertrieb dieser Getriebe, dass die Firma Skoda in Oesterreich um Lizenzbaubewilligung anfragte. Da er sich nun einen guten Namen gemacht hatte, wurde André Citroën 1908 mit der Neuorganisation der Autofabrik "Mors" beauftragt. Diese gelang ihm so gut, dass die Produktion von 125 auf 1200 Wagen pro Jahr anstieg; zu dieser Zeit waren das beträchtliche Zahlen. Dies war für ihn eine Zeit, in der seine Menschenkenntnis und sein Umgang mit Bankfachleuten auf die Probe gestellt wurden. Vor allem aber lernte er die Konstruktion der Autos dieser Anfangsepoche kennen, sein Interesse trieb ihn sogar dazu, die amerikanische Serienproduktion von Autos zu studieren. Die französische Kriegsmobilisation führte ihn 1914 zur schwerer Artillerie nach Verdun, wo ihm bewusst wurde, dass dieser Krieg lange dauern würde, und dass die französische Armee der deutschen unterlegen war. Auch die Rüstungsmethoden waren ungenügend.

André Citroën baute und organisierte die französische Rüstungsindustrie mit der Massenproduktion von Geschossen neu auf. Die dazu benötigten Werkzeugmaschinen und den Stahl liess er aus den U.S.A. importieren. In dieser Fabrik beschäftigte er 13'000 Arbeiter. Für sie liess er eine Kantine mit 400 Plätzen, eine Kinderkrippe und grosse Einkaufszentren einrichten. Die Regierung übertrug ihm darauf noch weitere Aufgaben: So reorganisierte er die Verpflegungsdienste aller Rüstungsfabriken Frankreichs. Er brachte die Kohlenlieferungen zur Versorgung der französischen Gas- und Elektrizitätswerke in Schwung. Er war es auch, welcher das Rationierungssystem zur Lebensmittelversorgung einführte. Um diese Aufgabe möglichst gut zu erfüllen, war er gezwungen, bis zum Kriegsende Tausende von Kilometern kreuz und quer durch ganz Frankreich zurückzulegen.

Nach dem Krieg mussten seine Fabriken dem Frieden dienen. Eine grosse Idee fesselte seine Gedanken: DAS AUTOMOBIL !! Wir wissen bereits, dass ihn die amerikanischen Produktionsmethoden, speziell diejenigen bei Ford, beeindruckten. Aus diesem Grund unternahm er eine Studienreise nach Amerika, wo er von Henry Ford empfangen wurde und von diesem viele Anregungen erhielt. Wieder zurück in Frankreich, entschliesst er sich, hier die neuen, rationellen Herstellungsmethoden in seiner Fabrik einzuführen.

Er sucht kluge Mitarbeiter, lässt sie in kleinen Arbeitsgruppen Ideen entwickeln und ausführen, und so entsteht sein Auto CITROËN und wird zur Revolution in der französischen Automobilindustrie. Seine Devise lautet: Das Auto soll fertig und fahrbereit aus der Fabrik rollen und trotzdem eine neue Citroen-Originalität haben. Zu diesem Zweck will er alle Bestandteile in seiner Fabrik herstellen. Erste Neuerung: Er will die Fließbandserien-Bauweise einführen. Sein Ziel: 100 Autos pro Tag, und dies zu einem sehr günstigen Preis! Viele sahen André Citroen daher als Spinner, weil sie glaubten, diese amerikanische Strategie sei in Frankreich doch nicht möglich. Doch André glaubte fest an seine Idee. Mit einem guten Konstrukteur an seiner Seite, der aus der Camionfabrik Unic kam, wurde tüchtig gearbeitet. Am 4. Juni 1919 rollt der erste Citroen Typ A über den damaligen Quai du Javel, welcher heute Quai André Citroen genannt wird. Zum ersten Mal wurde in Frankreich ein Auto komplett in grosser Serie hergestellt. Der Preis 1919: 7'500 FFr. 100 Autos wurden pro Tag hergestellt, was den damaligen Experten erst unmöglich schien. Und trotzdem war es vier Jahre später bereits möglich, die Produktion auf sogar 300 Autos pro Tag zu erhöhen, was dank guter Fließbandorganisation möglich war, durch seinen Erfolg gestärkt, denkt Citroen 1922 daran, ein sogenanntes Volksmodell zu bauen. Er produzierte sodann einen kleinen robusten Wagen mit 5 Ps, verbuchen konnte.

Nun musste er die Fabrik vergrössern, um den vielen Bestellungen gewachsen zu sein. Neue Fabriken entstanden rund um Paris. Citroen dachte auch an das Auslandgeschäft und gründete bald überall in Europa Zweigfirmen. Später hatte er neue Einfälle und begann mit dem Bauen von Taxis, gründete eine eigene Taxigesellschaft und in der Provinz ein Schnelltransportnetz für Autocars. Für seine Kunden gründete er eine preisgünstige Versicherungsgesellschaft. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, schlug er vor, blaue und gelbe Verkehrstafeln aufzustellen, was damals für ganz Europa neu war.

André Citroen führte nicht nur modernste Fabrikationsmethoden ein, sondern auch neue Werbemöglichkeiten für die Marke Citroen. Zu diesem Zweck baute er auch zusammen mit dem Erfinder Kégresse Fahrzeuge mit Raupenantrieb, mit welchen man sicher auf Schnee und Eis fahren konnte, aber auch zum ersten Mal die Wüste durchquerte!

1930 bei der Rallye von Beyrut bis Peking, quer durch Zentralasien, wurde mit Erfolg ein Citroen C4 eingesetzt. Die "Weisse Kreuzfahrt" machte Citroen in den nördlichen Regionen Kanadas bekannt. Dadurch wurde die Marke Citroen auf der ganzen Welt bekannt und durch Zeitungsberichte, Filme und Reportagen zu einem Weltbegriff. Doch noch nicht genug damit: Eines Tages schrieb ein englischer Pilot den Namen "CITROËN" mit seinem Flugzeug in den Himmel über Paris. Doch er hatte eine noch bessere Idee: Am Eröffnungstag der internationalen Ausstellung in Paris leuchtete plötzlich der Name und das Markenzeichen Citroens in 30 m. hohen Buchstaben am oberen Teil des Eiffelturmes. Eine Viertel Million Glühlampen waren dazu notwendig. Dieses Wahrzeichen war das erste was Charles Lindbergh sah, als er sich mit seinem Flugzeug nach dem Atlantiküberflug 1927 Paris näherte. André Citroen war auch der erste der seinen Kunden Werbe-Schallplatten sandte. Diese übertrieben teure Werbung brachte ihn in finanzielle Schwierigkeiten.

Doch André hatte immer noch gute Trümpfe auszuspielen. Unterstützt durch den Schmiermittelhersteller YACCO liess er 1932 den Serienwagen C6 am Rennen in Montlhéry zu einer 54-tägigen Rekordfahrt starten. Distanz: über 136'000 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104 km/h. Doch bereits im März 1933 startete eine 8 CV "petite Rosalie" zu einer 75-tägigen Rekordfahrt von 300'000 km bei einem Schnitt von 93 km/h, welche sämtliche Weltrekorde brach. Der Konkurrenz offerierte er 3 Mio. FF., falls sie diese Rekordfahrt bis 1935 übertreffen könnten. Niemand riskierte dies und es dauerte 30 Jahre, bis der Rekord gebrochen wurde !

Da André Citroen in allem was er unternahm streng arbeitete und daher oft Erfolg hatte, wurde er von seinen Mitmenschen bewundert, verherrlicht, benieden, aber auch gehasst. Er wollte immer Neues schaffen, sprühte von Ideen und vertraute seinen guten Mitarbeitern. Er förderte auch die einfachen, tüchtigen Leute und betraute sie mit schwierigen Aufgaben. Mit diesen guten Arbeitern wurde der "Traction Avant" entwickelt.

Ab März 1933 waren alle wie besessen an der Arbeit. Tag und Nacht, Sonntags wie Wochentags wurde gearbeitet. Erste Prototypen sind schon ab August 1933 auf Versuchstests. Und nur ein Jahr später, am 24. März 1934, wird der erste "Traction-Avant" den vierzig wichtigsten Citroen- Vertragshändlern vorgestellt. Es war das erste Serienauto mit Frontantrieb. Eine wirklich aussergewöhnliche Leistung, ganz zu schweigen von der Entwicklung und Erprobung der grossen Zahl der erstmalig an diesem Modell vorgestellten technischen Neuerungen. Am 18. April 1934 wird der Traction der Presse vorgestellt. Und am Tag darauf schreibt die Tageszeitung "Le Journal": Dieser Wagen ist so neu, so gewagt, so anders als alle anderen Autos, dass er die Bezeichnung sensationell verdient.

Nach der Pressevorstellung fahren 350 Citroen-Händler am Steuer des neuen Traction-Avant in ihre Geschäfte zurück. Am 3. Mai 1934 wird das erste verkaufte Frontantriebsmodell an den Kunden gebracht. Für die Produktion des Traction, auf welche André Citroen seine ganze Hoffnung setzt, scheut er keinen Aufwand. Bereits 1933 liess er einen Teil seiner Fabrik abreissen um sie durch eine leistungsfähigere zu ersetzen. Auf der Automobilausstellung 1934 ist der Citroen-Stand ein grosser Erfolg.

Auf der ganzen Welt tauchte nun die Frage auf: Was ist am Frontantrieb eigentlich besser als am Heckantrieb ? Erstens ist das Gewicht besser verteilt. Ein möglichst hohes Gewicht auf der Vorderachse bedeutet besseres Fahrverhalten und somit mehr Sicherheit für die Insassen. Das Prinzip des Frontantriebs besteht darin, die gesamte mechanische Ausrüstung im Vorderteil unterzubringen, um die Bodenhaftung der gelenkten Antriebsräder zu verbessern. Gleichzeitig wird der Schwerpunkt des Fahrzeuges nach vorne verlagert, was die Bewegungsverstärkung erhöht.

2.) Bei Kurvenfahrt folgt die Hinterachse eines so angetriebenen Fahrzeuges dem schweren Vorderteil und der Wagen bleibt sicher in der Spur.

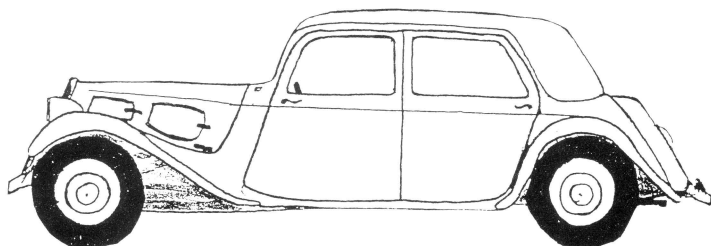
Alle diese Vorteile des Traction machten den Wagen schnell bekannt und bereits in den vierziger Jahren ist jedes vierte Auto in Frankreich ein Traction Avant.

Auch für die Gangster in Frankreich war der Traktion das ideale Fluchtfahrzeug. Deswegen nennt man ihn heute noch "Gangsterlimousine". 5 Jahre später musste sich auch die Polizei Frankreichs den Traktion Avant beschaffen, damit sie die Gangster gut verfolgen konnten.

So hatte die Revolution des Frontantriebs begonnen und sollte im Laufe der Jahre Grund zu einer tiefgreifenden Veränderung der Autogesichte sein. Was auch geschah, wenn man daran denkt, dass heute jedes dritte Auto Frontantrieb hat.

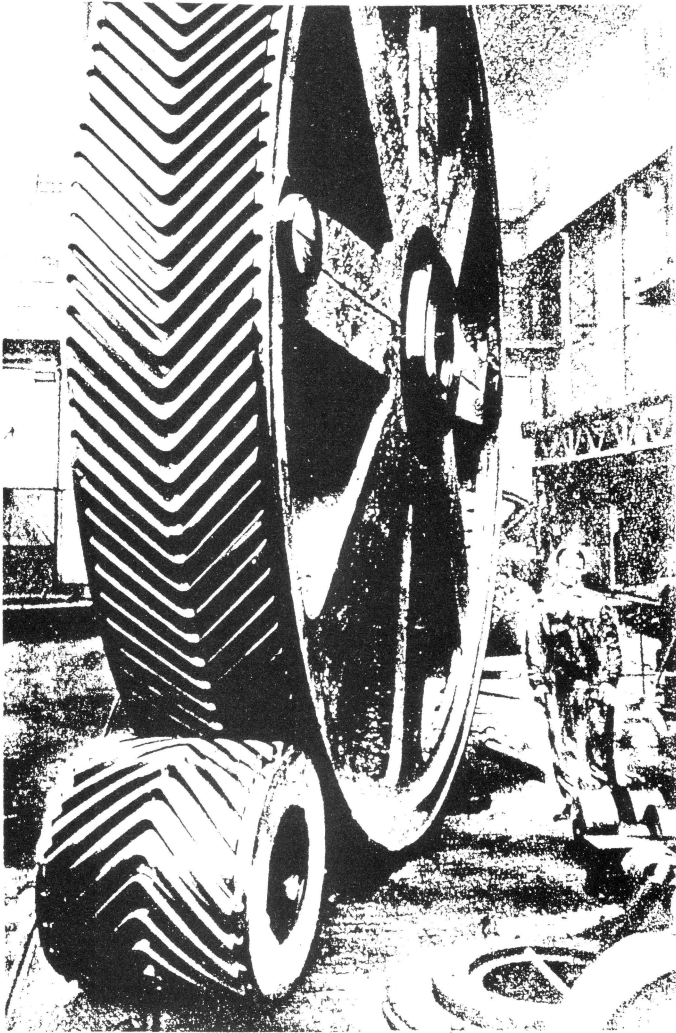
Die etwas hastige Entwicklung des Getriebes sowie die noch kaum ausgereiften Gelenkwellen führten in den ersten Monaten nach der Einführung der neuen Modelle zu einer Reihe von Problemen.

André Citroens Fabrik kam in Geldschwierigkeiten, und als das Geschäft gerade etwas schlecht ging, wurden die Aktien zu 60 % von der Pneu-Fabrik Michelin übernommen, welche dann die Kontrolle des Geschäftes besorgte. André Citroen war ruiniert, doch die Firma war gerettet. Kurz darauf wird André Citroen krank, was kaum zu verhindern war, denn die Entwicklung des Traktion beanspruchte ihn Tag und Nacht, so dass er selten zur Ruhe kam. Sogar als er krank wurde, gönnte er sich wenig Erholung, so dass er manchmal mitten in der Nacht ganz allein in seinen riesigen Fabrikhallen umherirrte. Schliesslich musste er ins Spital, wo er am 3. Juli 1935 als armer Mann starb. Doch sein Auto macht Karriere.



· citroën tracion - avant ·
"gangsterlimousine"

MARCO



André Citroëns erstes Patent: Zahnräder im Pfeilprinzip, zugleich Ursprung des Markenzeichens.



LA TRACTION EN BD

Der heute vorgestellte Comic stammt aus einer mehrbändigen Abenteuerreihe.

Der Zeichner JACQUES MARTIN (geb. 25.9.21 in Strassburg) begann seine Karriere Mitte der 40er-Jahre. Bereits 1952 zeichnete er den ersten Band aus der Serie des Reporters Lefranc (deutsche Übersetzung: L. Frank, Carlsen Verlag), im typischen Stil der Zeit und beeinflusst durch Hergé (bekannt durch Tim und Struppi), in dessen Studio Martin ab 1953 arbeitete.

Im klassischen Comic-Stil zeichnet Martin die Abenteuer des kriminalistisch wirkenden "guten" Reporters Lefranc, wobei seinem Gegenspieler, dem "bösen" machthungrigen Borg kein Verbrechen fremd zu sein scheint.

Die vorliegende Geschichte spielt im benachbarten Elsass - für uns Basler ein Leckerbissen, da die gezeichneten Handlungsorte klar erkennbar und uns bestens bekannt sind (wie wäre es wieder einmal mit einer Elsass-Rundfahrt im Club?); oder erkennt jemand die dargestellte Schweizer Stadt nicht (berühmt für Fasnacht und Lächerli)?

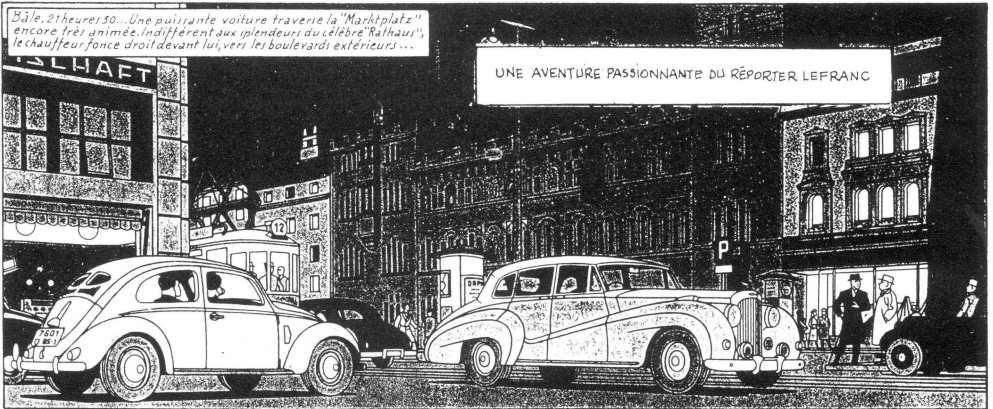
Der 11CV ist wieder im Dienst der Polizei wird aber im Hintergrund auch von Zivilpersonen gefahren. Erstaunlich ist die Darstellung des Motors (wer fühlt sich da nicht sofort heimisch?), welche von der Detailtreue des Zeichners zeugt, die für diese Schaffensperiode typisch ist.

Über die Geschichte selbst soll nicht zuviel verraten werden. Ihr könnt sie selbst unter dem Titel "La grande menace" (Castermann Verlag) nachlesen. Auf deutsch: "Die grosse Bedrohung", L. Frank, Carlsen Verlag. Die Ausgabe sei jedoch demnächst vergriffen!

Jörg Henauer und Hans Georg Koch

Bâle, 21 heures 30... Une puissante voiture traverse la "Marktplatz" encore très animée. Indifférent aux splendeurs du célèbre "Rathaus", le chauffeur fonce droit devant lui, vers les boulevards extérieurs...

UNE AVENTURE PASSIONNANTE DU RÉPOTER LEFRANC

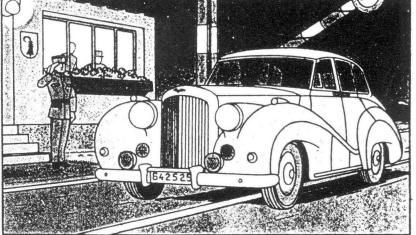
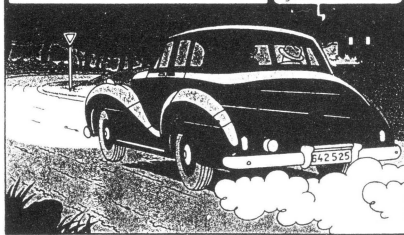


Mais bientôt il quitte la route asphaltée pour s'engager sur une voie secondaire et déserte

Dix heures moins cinq... Attention, voici de nouveau la grande route...

Encore quelques kilomètres, la Bentley s'arrête à la frontière du territoire helvétique

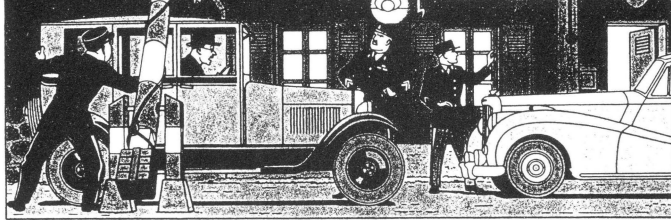
Les formalités de sortie ont rondement mené; la voiture roule maintenant dans le no man's land qui sépare les deux postes de douane



À dix heures précises, elle s'arrête devant la frontière française. Au même instant, le moteur d'un vieux tacot, qui passait sous la barrière levée, se cale...

Ça alors, je n'y comprends rien... Attendez, il va partir... Non! Rien à faire!...

Dites-moi, vous allez rester là longtemps?... Hé, Dubief, pousse-moi donc cette voiture!...



Bonjour, Monsieur... Douane française; tryphique passeport et vos papiers... Rien à déclarer?



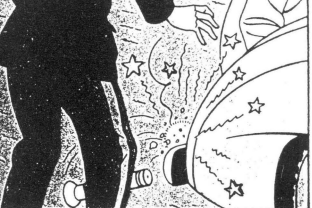
Tres bien. Voici vos passeports. Avant de passer votre tryphique, j'ai méga jeté un coup d'oeil dans votre coffre



Prenant son jeu de clefs, le chauffeur se met en devoir d'ouvrir le coffre, mais la serrure résiste. Cependant, le douanier veut allumer sa torche électrique...

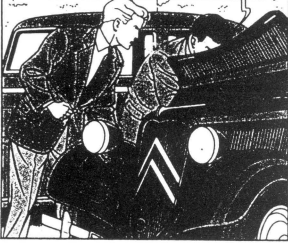


Comme le douanier prie nerveusement le bouton de la torche, celle-ci lui échappe et heurte le pare-chocs en tombant...



L'inspecteur bondit hors de la voiture, soulève le capot et examine le moteur à l'aide de la lampe de poche.

Le carburateur! Evidemment, le coup d'astiguel!



Vous voyez ces grains de sable?... Quelques-uns dans le carburateur, et me voilà immobilisé pendant plusieurs heures!



Ils se sont donc introduits dans le garage pour saboter votre voiture... Mais prenons la mienne qui est là...

Hé, doucement, mon cher! Soyons prudents... Elle a peut-être été encore plus mal arrangée que la mienne; vous êtes le témoin n°1 dans cette affaire!



À travers les vitres, Renard promène le faisceau de la lampe dans la cabine de la Simca. Joudain...



Qu'est-ce que je voudrais! Là, sous le siège, une grenade attachée aux portières...

Laissez-moi faire. Je vais entrer par l'arrière et élever cet engin. Allez donc chercher le jeu de pinces qui se trouve dans mon coffre; voici la clé...



J'appris! Je l'ai échappé belle!

Quelques instants plus tard...

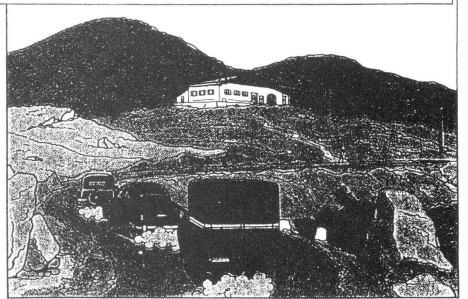
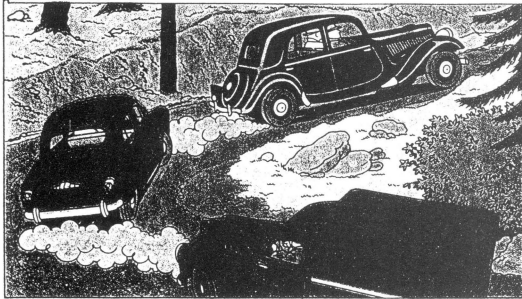


Voilà, elle est désamorcée... Eh bien mon vieux, il y avait là de quoi vous transformer en chair à pâté! Cet engin est une mine d'été à personnes; il était très employé durant la guerre... Le coup était bien monté: en ouvrant l'une des deux portières avant, vous désenclenchez le détonateur et... plus de Lefranc!

Une chance que nous ayons essayé votre voiture en premier lieu... Je crois qu'après une journée pareille, nous avons mérité d'aller dormir. Il ne faut plus songer à poursuivre nos bandits cette nuit...



Une heure plus tard, la voiture de la police, la Simca de Lefranc et une camionnette grimpent à vive allure les rampes de la route des Crêtes. Elles dépassent le Grand Ballon et le Markéstein, et arrivent enfin en vue de la ferme où le bûcheron les accueille en faisant de grands signes...

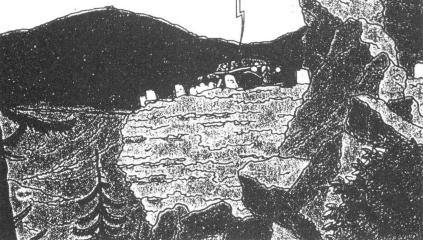


Bonjour l'am! Aucune voiture n'est encore passée par ici?... Bon. Montez à bord et conduisez-nous sur les lieux de l'accident...



Les trois voitures parcourent encore quelques centaines de mètres sur la route escarpée Joudain...

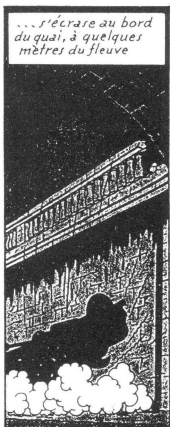
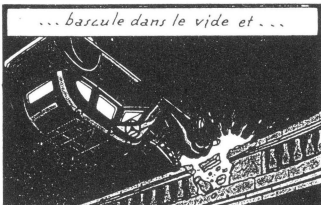
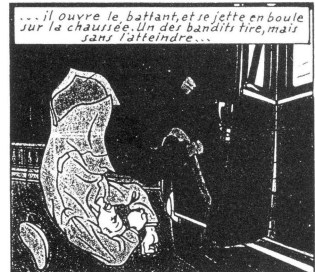
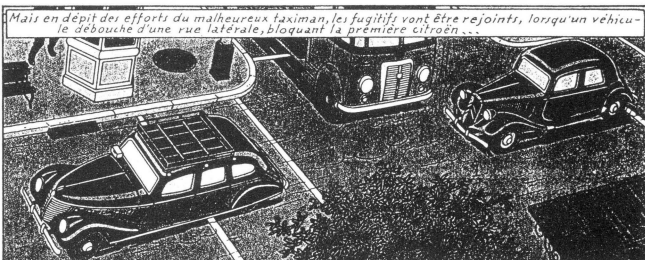
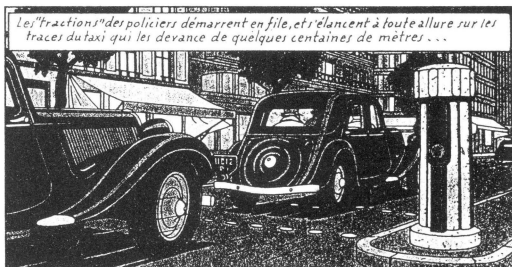
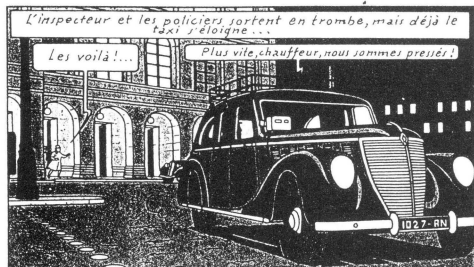
Arrêtez! C'est ici



Les portières claquent et tout le monde se précipite vers le ravin Lefranc, qui y parvient le premier, pour une urgence!

Ça! C'est moui!







SDHM ASVE

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

**RETRO
MOBILE!
1990!**

20. November 1989 20e novembre 1989

Sonderangebot an alle Mitglieder des SDHM - ASVE

Offre spéciale à tous les membres des clubs ASVE - SDHM

Carfahrt nach P a r i s an die/Trajet en car-pullman à P a r i s

R é t r o m o b i l e (9.-18. Februar/9 au 18 février'90)

Abfahrt/Départ Freitagnachmittag/Vendredi après-midi, 9. 2. 1990
Rückkehr/Retour Sonntagabend/Dimanche soir, 11. 2. 1990
Ankunft/Arrivée Paris Samstagmorgen/Samedi matin ca./env. 01.00 h.
Fahrt/Trajet In modernem Car mit WC, Klima, Liegestützen,
Bordservice, Imbiss. Orte/Zeiten werden bestätigt.
Car moderne avec toilette, climatisation, siége
inclinate, service de bord, lunch.

Minimum 35 Personen oder mehr/35 personnes ou plus.
Inbegriffen 2x Uebernachtung in Mittelklassehotel, Basis
im Preis sind: Doppelzimmer, Frühstück, Zimmer mit Dusche/WC,
Transfer Rétromobile, Lichterfahrt, Bushostess.
Inclus dans le 2 nuits dans l'hôtel (moyenne classe) base
prix sont: double chambre avec douche/WC, petit déjeuner,
transfer Rétromobile, petite tour de Paris la
nuit, service de bord avec hotesse.

Preis/Prix Fr. 260.- pro Person. Fr. 260.- par personne.
Fakultativ/facultative - Diner Samstagabend inkl. Apéro/Wein+Fr. 50.-
(Moulin Rouge Fr.110.-) - Diner samedi soir incl. Apéro/Vin +Fr. 50.-
- Einzelzimmer/Chambre une personne +Fr. 60.-

Anmeldung/Inscription Direkt an Sekretär Strebel, Adresse unten.
! Spätestens bis Mittwoch, 17. Januar 1990!
Directement à secrétaire Strebel adresse en bas
! Au dernier pour mercredi, 17e janvier 1990!

Abfahrtsorte und -zeiten werden mit der Bestätigung bekanntgegeben!
Les lieux et heures du départ seront confirmé après l'inscription!

Anmeldetalon SDHM, Fahrt Paris 1990/Talon d'inscription Paris 1990

Name/Nom: _____ Vorname/Prénom: _____

Strasse/Rue: _____ PLZ, Ort/Code p., Lieu: _____

Tel. pr./privé: _____

Tel. Büro/office: _____ Mitgliedsclub SDHM: _____
Membre club ASVE: **DIAC**

Anzahl Personen: _____ Anzahl Dinners: _____
Nomr. personnes: _____ Nombre diners: _____

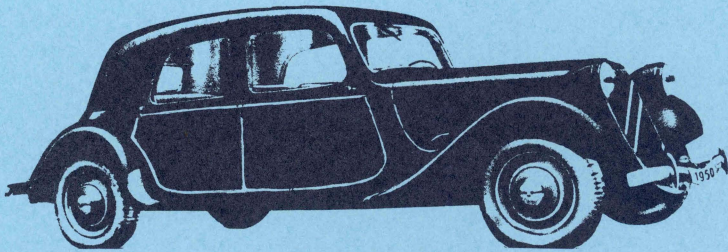
Datum/Date: _____ Unterschr./Sign.: _____

Zentralsekretariat/Secrétariat central: E. Strebel, Bergackerweg 20, CH - 3322 Schönbrunn, G/Of. 031/42 31 31

Röbi Isler, Stationsstr. 78, 8542 Wiesendangen

M U T A T I O N S K A R T E

NAME: VORNAME:
STRASSE: TEL.: . . . /
PLZ / ORT:
FAHRZEUGTYP: JAHRGANG: FARBE:
CHASSIS-NO.: KONTROLLSCHILD: /
EINGELÖST/FAHRBAR: JA O NEIN O BESONDERHEITEN:
BEMERKUNGEN/WÜNSCHE:
GÜLTIG AB: ORT/DATUM:



* M I T G L I E D E R - W E R B U N G *
*

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:
Adresse:
Tel. P.: G.: Ich besitze einen
Traction: Ja O Nein O Typ: Baujahr: Farbe:
Chassisno: Besonderheiten:

A. Z.

4552 Derendingen

Adressänderung melden an:

CTAC, Postfach 1066

CH-8058 Zürich

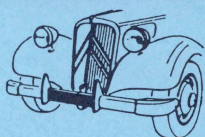
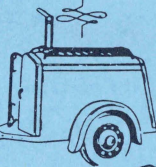
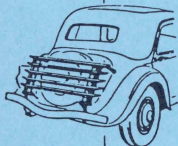
ADOPTEZ *Les Spécialités O.L.D.*

POUR LE TRANSPORT PRATIQUE DES BAGAGES

- Galerie amovible et malle de toit, un seul serrage central de chaque côté.
- Porte-bagages standard, porte-bicyclette et porte-skis.
- Deux modèles de remorque : l'un de 600 kgs, l'autre de 400 kgs de C.U. Remorques spéciales pour le transport des bateaux.

POUR ENJOUIVER VOTRE VOITURE

- Pare-chocs de luxe pour toutes automobiles, prêts à poser et réglables.



O. LECANU-DESCHAMPS

51, Rue Raspail, LEVALLOIS (Seine)
Tel. FER 01-29, 42-26

