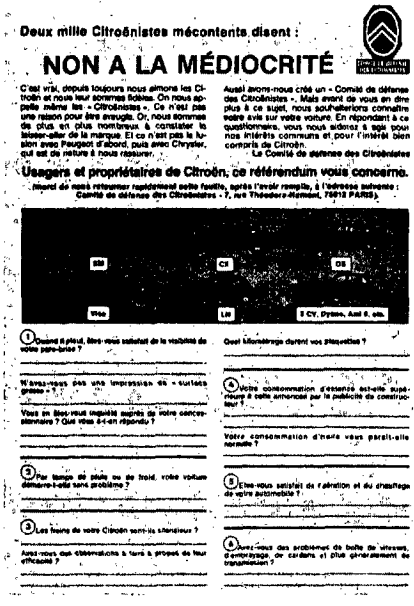
Kampf der Getreuen

Mitglieder eines streitbaren Fan-Clubs zwangen die Firma Citroën zu technischen Verbesserungen.

Mich enttäuscht die sehr schlechte Verarbeitung des Wagens innen und außen", klagte ein dennoch „begeisterter Freund" aus Berghausen. „Seit 20 Jahren", berichtete ein Münchner, sei er Anhänger der Marke, nur „unglücklicherweise haben wir festgestellt, daß die Qualität immer schlechter wird".



Citroën-Kritiker d'Elme
„Kunden für dumm verkauft"


Deux mille Citroënistes mécontents disent :

NON A LA MÉDIOCRITÉ

C'est vrai, depuis toujours nous aimons les Citroën et nous leur sommes fidèles. On nous appelle même les « Citroënistes ». Ce n'est pas une raison pour être aveugle. Or, nous sommes de plus en plus nombreux à constater la laisser-aller de la marque. Et ce n'est pas le Salon avec Peugeot d'abord, puis avec Chrysler, qui est de nature à nous rassurer.

Aussi avons-nous créé un « Comité de défense des Citroënistes ». Mais avant de vous en dire plus à ce sujet, nous souhaiterions connaître votre avis sur votre voiture. En répondant à ce questionnaire, vous nous aiderez à agir pour nos intérêts communs et pour l'intérêt bien compris de Citroën.

Le Comité de défense des Citroënistes

Usagers et propriétaires de Citroën, ce référendum vous concerne.

Merci de nous retourner rapidement cette feuille, après l'avoir remplie, à l'adresse suivante : Comité de défense des Citroënistes - 7, rue Théodore-Monod, 75012 PARIS).

Fan-Club-Fragebogen
„Bremsen quietschten wie Schweine"

„Mindestens 20mal" habe beispielsweise ein im Januar letzten Jahres gekaufter Wagen in die Werkstatt fahren müssen, jedoch: „Die Probleme sind immer noch da." Ein Besitzer aus Rodenbach beklagte, daß ein technisch so fein gearteter Wagen so viele „nervende kleine Fehler" berge, „die mit geringen Mehrkosten oder etwas größerer Mühe behoben werden könnten".

Citroën heißt die Auto-Marke dieser deutschen Briefschreiber. Aber ihre Klage-Briefe waren nicht an das Pariser Automobil-Werk adressiert. Empfänger war vielmehr eine Organisation, die über 4000 ähnliche Beschwerden vorliegen hat und — so ihre Gründer — „den Herren Autobauern einige Kopfschmerzen bereitet": das „Comité de défense des Citroënistes" — eine Hilfsgemeinschaft der Citroën-Geschädigten.

„Wir wollen Citroën keinen Schaden zufügen", beteuert Citroën-Fahrer Patrick d'Elme, Vizepräsident und einer der Gründer des Bundes, „wir lieben unsere Wagen und die Marke und wollen deshalb durchsetzen, daß das Werk unsere Klagen hört."

Die rund 300 Mitglieder der Vereinigung traten vor kurzem erstmals zu einer Generalversammlung zusammen. Sie beschlossen, ihre einstweilen auf Paris beschränkte Organisation auf andere französische Städte auszudehnen. Ihr Nachrichtenblatt soll künftig zehnmal (bisher zweimal) jährlich erscheinen. „Erinnern wir uns daran", ermunterte die kommunistische „l'Humanité", „vor 15 Jahren hat ein gewisser Ralph Nader nicht anders angefangen."

Aber die „Citroënisten" wollen sich allein auf ihre Marke konzentrieren. Sie hoffen gleichwohl, daß auch Käufer anderer Fabrikate sich zusammenschließen, „um Druck auszuüben auf die Konzerne, die zuweilen ihre Kunden für dumm verkaufen" (d'Elme).

Diesen Reifegrad haben andere Autokäufer offenbar noch nicht erlangt. Zwar wurden auch im Bundesgebiet zahlreiche, an eine bestimmte Automarke gekoppelte Klubs gegründet. Bei VW, Ford und Opel sammelten sich Fahrer in Oldtimer-Klubs, deren Mitglieder auf regelmäßigen Klönschnacks etwa die Beschaffung von Ersatzteilen erörtern. Bei BMW, Daimler-Benz und Porsche geht es Mitgliedern der zahlreichen Marken-Klubs vorrangig darum, den Kaufentscheid auf Rallyes, Korsos und Meetings gemeinschaftlich zur Schau zu stellen.

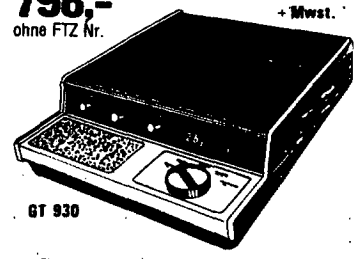
Keinem dieser Klubs fiel jedoch bisher ein, beim Hersteller mal ernsthaft auf den Rost zu klopfen oder Qualitätsmängel zu rügen, wie es sich der „Citroënisten"-Verein ausdrücklich zum Ziel gesetzt hat. Entstanden war er aus Ärger.

Druckerei-Besitzer Ivan Ginioux beschwerte sich 1978 bei Citroën über Mängel, die ihm eine Spanienreise ver-

ANRUFBEANTWORTER MIT FERNABFRAGE

nur **798,-** ohne FTZ Nr.

zzgl. ggfs. 298,- f. Taschendecoder + Mwst.



- Einstellbare Sprachsteuerung
- Ansage mit Schlußansage bis 45 Sek.
- 120 Anrufe auf Normalkassette speicherbar
- Anrufzähler
- Stoppuhr
- einstellbare Klingelzeit
- Schnellabfrage
- Anrufselektion
- Mitschneidemöglichkeit
- Fernwiederholung-Fernrückspulung u.s.w.
- Meistgekauftes Fernabfragegerät der Welt
- modernste Mikroprozessortechnik
- zugelassen von allen US Telefongesellschaften

2 Jahre Vollgarantie ● 10 Tage Rückgaberecht, danach Umtausch gegen FTZ Geräte möglich.

Wir liefern auch sämtliche deutschen Geräte mit FTZ-Nr. günstigst, sowie US Computer Telefone (auch mit Notruf-Automatik). Fordern Sie unser Gesamtangebot bzw. unseren Vorführberater an.

GFT TELEFONTECHNIK

GESELLSCHAFT FÜR TELEFONTECHNIK MBH
☎ (04501) 360
Telex 26494 gft
2061 Sierksrade



Männer müssen fit sein

im Beruf
und in der Liebe.

SEXANORMA steigert die sexuelle Bereitschaft des Mannes und verdient Ihr Vertrauen.

SEXANORMA®

Ein SEXANORMA-Dragee enthält:
100 mg Yohimbe-Extrakt, 60 mg Testes-Extrakt, 10 mg Muira-Puama-Extrakt sowie Aufbau-Vitamine.

APOTHEKEN-COUPON
für eine Original-Packung
SEXANORMA (50 Dragees) Rezeptfrei

Anwendungsgebiete von SEXANORMA: Bei Leistungsabfall, Nachlassen der Spannkraft, Alterserscheinungen, Erschöpfung und Schwächezuständen
NEOPHARMA · 8213 Aschau i. Chiemgau



gällt hatten: „Die Klimaanlage fiel aus, die Bremsen quietschten wie beim Schweineschlachten, und bei 100 km/h im Regen war nichts mehr zu sehen." Da das Werk auf seine Klagen nicht reagierte, machte sich Ginioux mit dem Gleichgesinnten d'Elme auf die Suche nach Verbündeten.

„Wir sagen nein zur Mittelmäßigkeit", druckten sie auf ein Flugblatt und stellten zunächst „sieben Fragen zu Ihrem CX", so etwa: „Sind Sie mit der Klimaanlage zufrieden?", oder: „Sind Sie zufrieden mit der Sicht durch Ihre Windschutzscheibe, wenn es regnet?" Binnen sechs Wochen antworteten rund tausend Citroën-Fahrer, die diese Umfrage unter ihrem Scheibenwischer vorgefunden hatten.

Die Auto-Manager, aus deren Produktionshallen im vergangenen Jahr 818 000 Autos rollten, betrachteten den Kampf der „Getreuen und Unzufriedenen" („Le Monde") fortan als „positiven Aggressionsfaktor" (so Citroën-Sprecher Jacques Wolgensinger). Die Aufsässigen wurden in die Direktionsetage bestellt, wo die Parteien eine Zusammenarbeit vereinbarten. Das Management bekundete seinen guten Willen, Mängel zu beheben.

„Im letzten Jahr", so d'Elme, „konnten wir 60 Citroën-Besitzern helfen, die bereits resigniert hatten." Außerdem korrigierte das Werk „einige der von uns beklagten Mängel" — die Citroën-Techniker verbesserten beispielsweise das Heizungs- und Lüftungssystem, bauten im Modell „Visa" einen Tageskilometerzähler sowie einen Innenrückspiegel ein, der auch für Nachtfahrten taugt.

An „fundamentalen Fehlern", ahnt d'Elme, „werden wir nichts ändern können", meint aber versöhnlich: „Allerdings, welches Auto ist problemlos?" Daher wollen die streitbaren Fans ihrer Marke vorerst „treu bleiben", denn für sie ist ein Citroën „ein Auto, das Spaß macht".

SATIRE

Simples Ende?

Ein Abenteurer will in Frankfurt den „Simplicissimus" wieder gründen. Sein unvermuteter Gegenspieler: ein industrienaher Kölner Verlag.

Wann genau Friedrich Georg Joachim Conrad aus Leipzig beschloß, Verleger zu werden, ist sein Geheimnis.

Er war tätig in Antiquitäten- und Investmentgeschäften, handelte mit Lizenzen und Verlagsobjekten, war Orchesteragent und PR-Mann: Ein Tausendsassa mit wechselndem Glück und gelegentlich hohen Schulden — ständig vermittelnd, gründend, kaufend und verkaufend.