

# CITROËN

*"Traction Avant"*

# CLUB



# CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB



Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535

Die Club-Mitteilungen erscheinen 3 bis 4 mal jährlich. Auflage 280.  
Copyright, Nachdruck nur mit Quellenangabe.  
Die Club-Nachrichtenblätter erscheinen nach Bedarf.

Preis Einzelheft: Mitgl. 3.- +Vers.  
N.Mitgl. 7.- +Vers.

## Organisationsplan 1981

CTAC Präsident Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 <u>Zürich</u> T. 01/ 551476	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reisiswil</u> T. 063/ 591346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.6a 8645 <u>Jona</u> T. 055/ 282858	Aktuar Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344
--	---	---	--

Region 1 (TG, SH, SG, AR, AI, GR, )	Region 2 (GL, UR, TI, SZ, ZG, ZH, AG, )	Region 3 (LU, BE, SO, BS, BL, OW, NW)
<b>Vorstand</b>	<b>Vorstand</b>	<b>Vorstand</b>
Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 <u>Kreuzlingen</u> T. 072/722696	Daniel Eberli Noterenstr.14 8474 <u>Dinhard</u> T. 052/ 381805	Albert Schorta Löhrrstr.2 4552 <u>Derendingen</u> T. 065/423283
Max Güttinger Oberdorf 12 8264 <u>Eschenz /TG</u> T. 054/ 89705	Adrian Pretto Stegstr.3 8820 <u>Wädenswil</u> T. 01/7804017	Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 <u>Reisiswil</u> T. 063/ 591346
Peter Kohler Haselweg 2 8200 <u>Schaffhausen</u> T. 053/ 59380	Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/371729	Urs Witmer Zinggstr.24 3007 <u>Bern</u> T. 031/450893

### Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte  
an die Redaktion richten)

Garage Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 <u>Amriswil</u> T. 071/ 674542 G 675733 P	Garage Christian Heussi Federiblick 8865 <u>Bilten</u> T. 058/ 371729 P	Garage Max Caironi Hauptstrasse 5024 <u>Küttigen</u> T. 064 372050 G 372194 P	Ersatzteile Armin Frick Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016 mittags/abends
Ersatzteile & Reparaturen Heinz Beier 3251 <u>Wengi/Büren</u> T. 032/ 849275	Citroën Spez.Werkstatt Gino Gandin beim Zeughaus 8910 <u>Affoltern a/A</u> T. 01/7615879 G 01/ 339900 P	Rep. & Rest. Garage B. Schenk Leimenstr. 4 4118 <u>Rodersdorf</u> T. 061/ 751708	Reparaturen Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 <u>Bern</u> T. 031/ 553311

### Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 <u>Zürich</u> T. 01/ 551476	Armin Frick Kirchstr. 18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/7251016	Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 <u>Horgen</u> T. 01/ 7255344
--	--	--

\*\*\*\*\*  
Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 31.Mai 1981

Werte Traction Freunde,



Das erste grosse Ereignis unserer nun fünfjährigen Clubgeschichte - die Veranstaltung des Internationalen Traction Avant Treffens vom 6.-8.Juni in Zofingen - steht vor der Tür. Wir sind gespannt, wie dieser Anlass wohl verlaufen wird, den unsere Freunde aus der Suisse Romande jeweils so vorbildlich durchgeführt haben. (Yverdon, Orbe, Sierre). Ca. 20 unermüdlliche, aktive Clubmitglieder (deren Zahl hoffentlich noch zunehmen wird) arbeiten zur Zeit an der Realisierung des Treffens. Herzlichen Dank !!! Eine solche Veranstaltung kostet aber nicht nur viel persönliche Arbeit, sondern auch Geld. Daher sei daran erinnert, dass wir gerne Geldspenden oder Gaben (evtl. Pokale) für die Preisverteilung entgegennehmen !!! (PC 80-15700, Int. Traction Avant Treffen 1981, Zofingen; CTAC Zürich)

MITGLIEDSCHAFT: Wiederum hat ein Grossteil vorbildlicher Mitglieder unsern noch niedrigen Clubbeitrag einbezahlt - doch bleiben wir auch diesmal von der "unnötigen" und lästigen Mahnarbeit nicht verschont. Ebenso unerfreulich sind die nicht gemeldeten Adressänderungen. Weitere Klagen, wie zum Beispiel über zu wenig aktive Mitglieder bezüglich Organisation der Treffen, Zeitungsbeiträgen etc. (es bleibt immer an den gleichen gutmütigen hängen !) will ich diesmal unterlassen, scheint es doch eine leidige, übliche Clubkrankheit zu sein !?

JUBILAEUM ??? Vor fünf Jahren, nämlich am 26. Juni 1976, wurden an einer konstituierenden Mitgliederversammlung unsere Vereinsstatuten beschlossen und in Kraft gesetzt. Sicherlich noch kein Grund für grosse Feiern, aber der Freude und Hoffnung!! Um es kurz zu machen - wir wünschen uns weitere schöne Zeiten mit den Tractionen und den Tractionisten !

Im Jahr der Traction, März 1981



Ihr

*Suite A. K. B. K. K.*

# Traction Avant Nederland



OPGERICHT 15 JULI 1964 TE LEIDEN

Wassenaar, den 20. November 1980

Lieber Citroënfreund!

Es freut uns Ihnen informieren zu können, dass das 5. Internationale Citroënklubtreffen von Traction Avant Nederland organisiert wird. Dieses I.C.C.C.R. wird am 4., 5. und 6. September 1981 im "Turfschip" in Breda stattfinden.

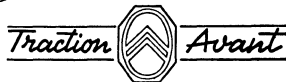
Wir informieren Ihnen bereits jetzt über dieses Treffen, damit Sie Ihre eigene Treffen berücksichtigen können und imstande sind Ihren Mitgliedern zu berichten.

Einzelheiten über diese Rallye können wir Ihnen erst dann mitteilen, wenn wir selber mehr wissen, was noch etwa 2 Monate dauert. Jedenfalls ist das wichtigste, dass jetzt sicher ist wo und wann das I.C.C.C.R. stattfindet.

Wir hoffen, dass Sie Ihre Mitglieder überzeugen können, dass es eines der wichtigsten Treffen der Welt ist, und dass wir dadurch den grössten Teil Ihres Klubs begrüßen können.

Mit freundlichen Grüßen  
TRACTION AVANT NEDERLAND  
Postfach 1043  
2240 BA Wassenaar

Nico Michon



Oldtimer Club Villach  
H. Tratnik  
9500 F.X.-Wirth-Strasse 15

CTAG  
Postfach 304  
CH-8053 Zürich

Villach, 1981-03-15

Liebe Schweizer Citroen Freunde !

Für Eure Ausschreibung darf ich mich herzlichst bedanken. Wenn ich so das Programm betrachte, möchte ich mir fast einen Traction kaufen. Man kann Euch dazu wirklich gratulieren. Gerne werde ich die Ausschreibung bei unseren nächsten Clubabend weitergeben. Vielleicht kommt einer von unseren fünf Traction-Drivern zu Euch?  
Für Eurer Treffen darf ich Euch gutes Gelingen wünschen.

Mit freundlichen Grüßen

Oldtimer Club Villach

Hermann Tratnik  
Präsident



G T A C 1981: 6.,7.,8. Juni 1981, internat. Treffen Zofingen.  
20. Sept. Region 1, mit GV

- 2. Mai Rallye Club 34/57. Info: Club Citroén Suisse 34-57, C. p. 230  
1001 Lausanne.
- 23. Mai 3. Bayer. Veteranen-Fahrz. u. Teilemarkt, Inntalhalle Rosenheim,  
Info: Inntaler-Veteranen-Fahrzeug Club, Reissacherstr. 3, 8203 Ober-  
audorf, Deutschland.
- 23./24. Mai GVC Treffen, Crest Hotel, Düsseldorf; Info: C. Schäfer, Lerchenstr. 29  
4000 Düsseldorf 11; BRD
- 28.-31. Mai Deutschlandtreffen, Lübeck-Travemünde. Info: DAVC, Landesgruppe  
Ostsee, Walter Sewert, Borsigstr. 16, D- 2400 Lübeck 1.
- 30. Mai Oldtimer-Teilemarkt Burgdorf, Info: Theo Rais, Innerhof, 3324 Hindel-  
bank.
- 31. Mai-14. Juni 2. Veteran Salon, Erinnerungsfahrt an die 1000 Tschechoslowa-  
kischen Meilen. Info: Veteran Car Club Praha, 20 Svazarm, 4001/  
150, Tschechlowakei.
- 6. Juni Oldtimer Rallye Brunnen. Info: Oldtimer-Car-Club, Postf. 312,  
6640 Brunnen.
- 26.-28. Juni Int. Swiss-Folklore Veteranen Rallye Flims. Info: Felix Hartmann,  
Zürcherstr. 5, 7320 Sargans.
- 26.-28. Juni Traction Owners Club Rallye, Thetford Forest, Norfolk, England.  
Info: Maria Hodgekiss, 94 Oving Rd., Chichester, West Sussex, England.
- 13.-16. Aug. Randonée Alpine Citroén. 9 Pässe Fahrt, Distanz 900 km. Technische  
intaktheit des Traction, Kupplung, Bremsen, Kühlsystem etc, wird  
vorausgesetzt. Info: Philippe Mignot, Club Citroén Suisse 34-57,  
C.p. 230, 1001 Lausanne.
- 4.-6. Sept. 5. ICCCR (Internat. Citroén Car Club Rallye), Breda, Holland.  
Info: 5e ICCCR-Comité, Postbus 1043, 2240 BA Wassenaar, Holland.
- 18.-20. Sept. 1X. Int. Poznaner Rallye der Veteranenwagen, Poznań. Info: Automob-  
ilklub Wielkopolski, ul. Mielzyńskiego 16, 61-725 Poznań, Polen.
- 6. Sept. Treffen Freunde Nostalgischer Autos. Ort noch unbekannt.
- 10. Okt. Assemblée d'automome, Club 34/57. Info: CCS 34-57, C.p. 230, 1001  
Lausanne.

\*\*\*\*\*

Aus der Witzkiste:

Eine Traction fährt auf der Autobahn und wird von einem Streifenwagen  
angehalten. "Sie sind der loooste Befahrer von diesem neuen Autobahnteil-  
stück", teilt der Streifenfahrer dem erschrockenen Tractionlenker erregt  
mit, "Sie haben looo Franken gewonnen ! Was gedenken Sie damit zu machen ?"  
"Zuerst mache ich den Führerschein !" da sagt die Beifahrerin: "Glauben Sie  
ihm nichts ! Er ist betrunken !" Da meldet sich der Grossvater auf dem  
Rücksitz: "Ich hab ja schon immer gesagt, dass wir mit der gestohlenen  
Traction nicht weit kommen !" Da tönt es aus dem Kofferraum: "Sind wir  
schon über der Grenze ??"

mgt. Felix A.

Achtung, Achtung, wichtiger Hinweis betreffend Internationalem Treffen in  
Zofingen: Druckfehler bei Telephonnummer Mehrzweckhalle, es sollte heissen:

062/ 514148

*Sur routes mouillées*



*comme sur routes sèches*

avec une

*Traction Avant*  
**CITROËNI**

**on colle  
à la route**

*Demandez un essai gratuit*



## *Die anderen von Citroën*



### Plein Ciel

In der DDR machen Sie Ihre Dächer orange, azurblau, braun oder rot, damit die allesamt beige oder grauen Trabis einen Hauch Individualität ihres Besitzers zur Schau tragen.

Der schnelle Rolf aus Hannover, Bankkaufmann und 28, würde über Zierfelgen aus rottem Zelluloid oder über diese farbenprächtigen Dächer nur lachen. Nein, da müssen schon Rallyfelgen an seinen Escort. Auch der Schriftzug RS oder Sportspiegel sollten dazugehören. Grosse Lampen sind natürlich auch nützlich, damit man durch die grüne Folie mit Racing-Team auf der Windschutzscheibe auch noch anständig was erkennen kann.

Naja, aber so richtig ist's erst was mit Kotflügelverbreiterungen und ganzen aufgesteckten Kunststoffschmuckstücken.

Man hebt sich ab, ganz gleich wie man darüber denken mag. Der schnelle Rolf würde sich wundern, wüsste er, dass sein französischer Grossvater seinerzeit auch reichliche Gelegenheit hatte, ähnliches mit seinem *voiture* zu veranstalten.

Für die Tractions gab's Ami-Schnauzen, platte, runde, vielleicht mit eingearbeiteter Kühlerfigur, welche von Renard und welche von Splendilux. Soll's noch was sein? Aber gern. Da gab's integrierte Lampen nach Opel-Ofenrohrmanier, bombastische Stossstangen, weitherumgezogene Kotflügel.

Geradezu als Umbau-Set konnte man gleichzeitig spitze Kotflügel mit Schweissfalten nach Art de la Bugatti mit den normalen seines Traction vertauschen. Eingebaute Scheinwerfer im Kotflügel? Kein Problem. Selbst Schlafwagen waren zu erwerben. Dazu noch den dicken Kuhfänger über der Windschutzscheibe - vom Traction war bald nicht mehr viel zu erkennen.

Ab Mitte der Dreissiger Jahre kam aber noch ganz was anderes in Mode, was heute nämlich überhaupt nicht mehr so angeboten wird. Mercedes baute sie, Opel, Ford, Adler, in Frankreich genauso. Es war der feine Unterschied zwischen *biedrem* Schiebedach, und dem meist nur teuren Cabriolet.

Décabotable - die Cabrio-Limousine.

Citroën tanzte natürlich wieder aus der Reihe. Aber was will man schon verlangen von einem Marketing-Bewusstsein, dass aus reiner Dickköpfigkeit schon während der 25 Jahre Bauzeit weder die Heizung, noch ein Wasserthermometer duldete.

Ja, man kann sich eines mitleidvollen Schmunzeln nicht erwehren, wenn man die Betriebsanleitung liest, seinen Citroën doch um Himmels Willen so zu belassen, wie er geschaffen wurde. Die Franzosen hatten sowas nun mal drauf.

An dieser Hartnäckigkeit aus den goldenen Hallen vom Quai de Javel verdienten sich andere eine mehr oder weniger goldene Nase. Für den Traction, immerhin eins der meistgekauften Autos gab es an Zubehör fast alles, was sich menschliche Phantasie an einem Auto so alles ausdenken kann. Ein kostspieliges Vergnügen war der Umbau beim Karossier. Umbau auf *décabotable*. Da haben wir's.



Die fertigen Faltdächer lagen im Zubehörhandel bereit. Die Anciennes Etablissements Ansar et Tesseir, kurz Aeat genannt, die Firmen Sarton und Paul Née lieferten solches. (Die machen sowas übrigens heute noch). Ausserdem musste die Karosserie verstärkt werden. Wir hatten schliesslich kein Chassis.

Die junge Dame, die den alten liebenswerten Tractionisten mit der Rotwein-Nase so temperamentvoll über's Parkett zog, gehörte zum Traction-Universelle und der alte Herr zu seinem weissen *décapotable*.

Es war Juni 1976 und wir waren in Paris-Plage, dem Strand von Paris, also in le Touquet. Es war Sommer und man hatte die richtige Kulisse für die Tractions. Mein 15er war Tage vorher fertig geworden. Christine war sofort Feuer und Flamme - (irgendwann will ich auch mal so einen, viel schöner als ein Cabriolet) - und fast genauso selten, denke ich, vor allem mit dieser potthässlichen Schnauze. Ausserdem finde ich, dass die herrliche Linie durch die hochgezogenen Kotflügel reichlich leidet. (Haben Sie schon mal einen Mann gesehn, der sich beim Flussüberqueren die Ho-



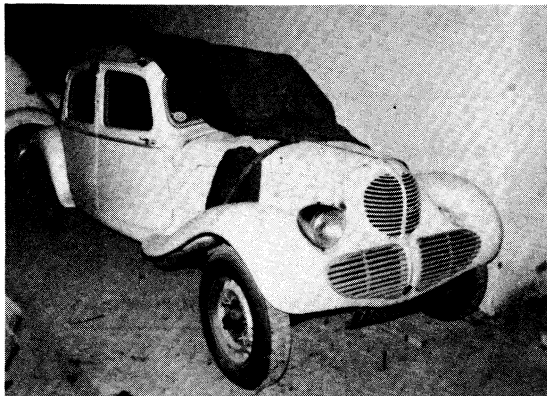
senbeine hochhält?).- "Ja, die Schnauze würde ich so-  
wieso abmachen..."- Ach so, also doch nur das Verdeck.

Traction fahren und offen. Ich glaube, dass ist mit das  
stärkste. Ich suche heute noch danach.

Irgendwann - hatte Sie gesagt. Irgendwann, das wäre vor  
drei Jahren gewesen, Da steht er, leihhaftig, in der  
Kellergarage des Sheraton. Natürlich wieder in Paris.

Er ist noch genauso wie vor fünf Jahren in le Touquet.  
Niemand hat sich mit ihm beschäftigt. Und dass wohl  
nur, weil sein Erbauer wohl nicht an die Stabilität ge-  
dacht hat, die ein Traction décabotable eben braucht.

Er steht schon lange unter dem Laken, so dass man meint,  
es könne ein Leihentuch sein.



Was er nun genau mit dem charmanten alten Herrn zu tun  
hatte, weiss ich auch nicht, und wie er dahin gekommen  
ist, ist mir genausowenig bekannt. Er ist zumindest sehr  
viel jünger. Als der Krieg kam, dürfte er noch ladenneu  
gewesen sein.

Vielleicht hat einer der vielen schnellen Rolfs einen  
Kollegen. Einen, der es satt hat, immer die Splitter von  
den abgefahrehten Polyesterspoilern aufzufegen. Der diesen  
Traction neben sein Tag-für-Tag-Auto in die Garage stellt,  
und ihn wieder zu einem Schmuckstück macht. Ich freu mich  
wenn einer anruft. Aber bitte, dann... ohne Rallyestreifen.

Otto Meyer-Snelbrink

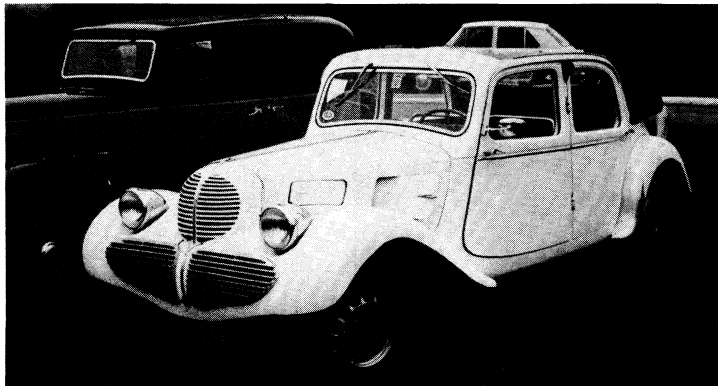


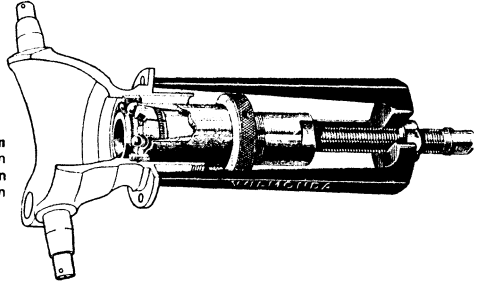
Foto: Armin Frick

# WILMONDA Spezialwerkzeug für Citroën

Zusammengestellt von Armin Frick

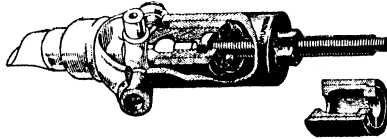
**ABZIEHER** für erstes und zweites Radlager beim Frontantrieb (alle Typen).

- «CED» Komplett Vorrichtung für Lager mit 10 Kugeln
- «CDA» Klemmring und Rohr für Lager mit 8 Kugeln
- «CDC» Klemmring und Rohr für Lager mit 9 Kugeln
- «CDE» Klemmring und Rohr für Lager mit 10 Kugeln
- «CEH» Komplett Vorrichtung für Lager mit 9 Kugeln
- «CDB» Klemmring für Lager mit 8 Kugeln
- «CDD» Klemmring für Lager mit 9 Kugeln
- «CDF» Klemmring für Lager mit 10 Kugeln



## « CER »

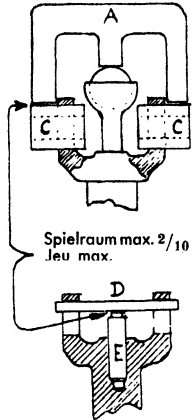
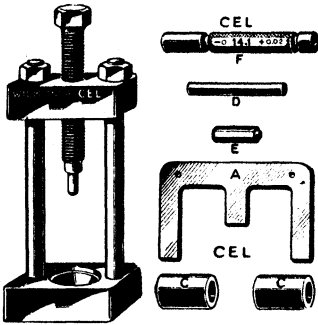
**ABZIEHER** für Kreuzgelenkstutzen, Spicer-Universalgelenke u. Kreuzgelenkachse Wellenseite 11 PS



«CEU» Ringatz für 16 mm Gelenke (Wellenseite) 15 PS

## « CEL »

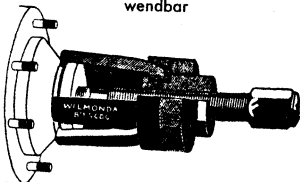
Presse und Kaliber für die Montage der Spicer-Gelenke von Citroën Frontantrieb alle Modelle)



## « RAB »

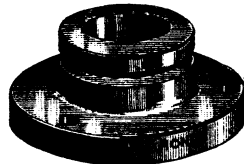
**Verstellbarer Abzieher** für Vordernaben

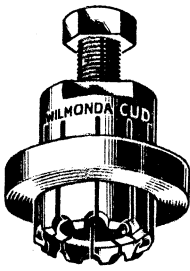
Alle Lagerabziehringe, Gewinderinge etc. sind mit diesem Abzieher verwendbar



## « CEK »

**Abziehplatte** für Schwingungsdämpfernabe 15 PS





«CUD»

Abzieher für Antriebs- und Vorgelege-Wellenlager 11 PS

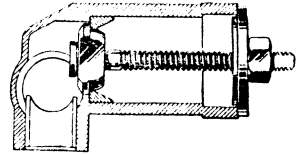
«COQ»

Ring zum Abziehen des ersten Achschenkellagers 11 PS



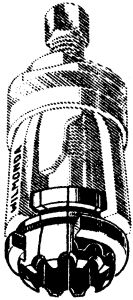
«CIT»

Ring für Getriebelager 11 PS



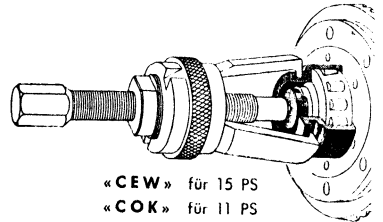
«CIB»

Leher für innere Lager der Zahn- gelenkung 11 PS



«CID»

Klemmring zum Abziehen des ersten Radlagers vorn, 11 PS  
Dieser mit Abzieher «RAB» verwend- bare Klemmring ist unentbehrlich, wenn die Lagerrille beschädigt ist



«CEW» für 15 PS

«COK» für 11 PS

Drucklager-Abzieher für Differentiallager (verwendbar mit Abzieher «RAB»)



«COA»

Abzieher für den oberen Lenkarmbolzen der Vorderachse 15 PS

«COF» Abzieher für Zahnstangenkugelbolzen 11 und 15 PS

«COU» Abzieher für Spurstangenkugelbolzen 11 PS

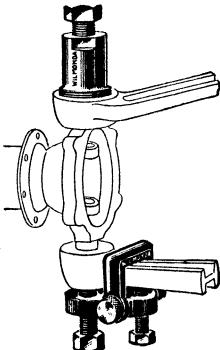
«COI» Abzieher für Pitman-Arm 11 PS

«CUS» Abzieher für Schalthebelkugel des Getriebes 11 PS



«CIM»

Abzieher für oberen Hebel des Achs- chenkelbolzens 11 PS



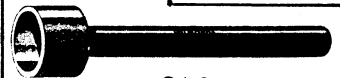
«COT»

Presse zum Abziehen des unteren He- bels des Achsschenkelbolzens 11 PS



«CIO»

Vorderradnaben-Demonliergerät 15 PS



«CAC»

Dorn zum Einsetzen des Antriebskol- bens mit dem Lager in das Getriebe- gehäuse 11 PS



Ventilsitzeinsetzdorn

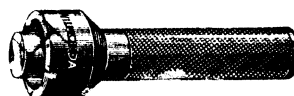
«CEA» Dorn für 11 PS

«CEO» Dorn für 15 PS



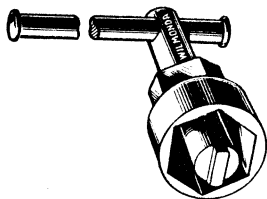
«CAI»

Demonlierdorn für das untere Kugel- bolzenlager 15 PS



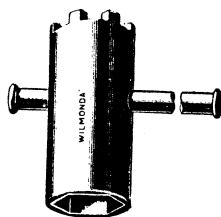
«CAT»

Dorn zum Einsetzen von Timken-Diffe- rentiallagern 11 PS



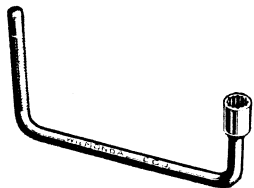
« CLU »

Satz von 2 Schlüsseln für Achsschenkel-  
befestigungsschraube 11 PS



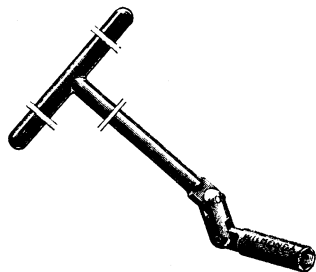
« COL »

Getriebewellen-Mutterschlüssel 11 PS



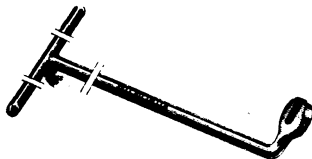
« COJ »

Schlüssel für Dynamobefestigungs-  
schraube 11 PS



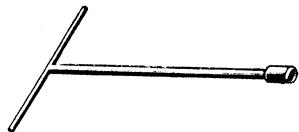
« COS »

Gelenkschlüssel für Montage und Demontage des Schalt-  
hebels 11 und 15 PS



« CUX »

Schlüssel für Schlauchanschluss vom  
Behälter zum Hauptzylinder Lockheed  
11 und 15 PS



« CLA »

Kupplungsarterschlüssel vjorkdpt

« CLO »

Sechskantmodell 11 PS



« CRO »

Reglerschlüssel für Lenkschubstangen-  
Kugelbolzen 11 PS

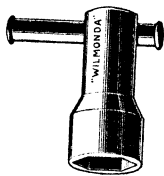


« CEP »

Schlüssel für dreiseitige Anschlüsse der  
Lockheed Hauptbremszylinder 11 PS

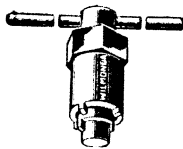


Schlüssel für die Befestigungsschraube  
des Halters der Zahnstangenlenkung  
11 PS



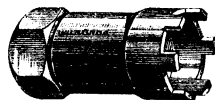
« CHO »

Schlüssel für obere und untere Achs-  
bolzenmutter der Vorderachse 11 PS



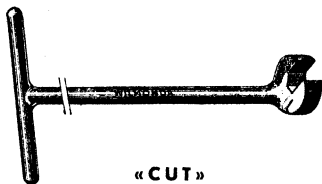
« CRE »

Satz von 2 Schlüsseln für Regulierung  
der Zahnstangenlenkung



« CIA »

Schlüssel für die Mutter des zweiten  
Achsschenkellagers 11 PS



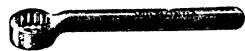
« CUT »

Vergaser Demontier- und Montierschlüssel 15 PS



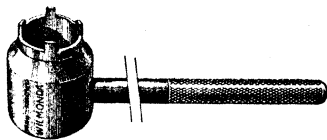
« CUZ »

Schlüssel für Zentermuttern der Ansaug-  
und Auspuffrohre 11 PS



« CES »

Demontierschlüssel f. Lockheed Haupt-  
bremszylinder 11 und 15 PS



« CIZ »

Schlüssel für das Rollenlager des unteren Lenkarms der Vorderachse 15 CV



« CEX »

Schlüssel für die Spezialmutter des vorderen Vorderachsarmes 15 PS



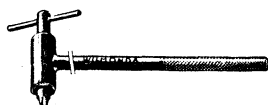
« CIS »

Regulierschlüssel für hintere Torsionsstangen 11 PS (Sechskant)



« COR »

Schlüssel für die Mutter des ersten Achsschenkelaglers 11 PS



« CAP »

Kipphebelregulierschlüssel 11 und 15 PS



« CHU »

Satz zu 2 Schlüssel für den rechten Zahnstangen-Anschlagzapfen und dessen Gegenmutter



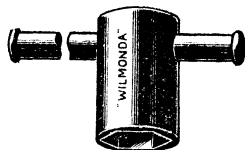
« CIK »

Schlüssel für Wasserpumpen-Packmutter aller Typen



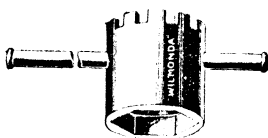
« CIF »

Differentialinstellschlüssel 7 und 11 PS alle Typen



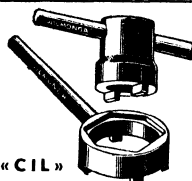
« COX »

Schlüssel für Sicherungsmutter der Kupplungsantriebscheibe 11 PS



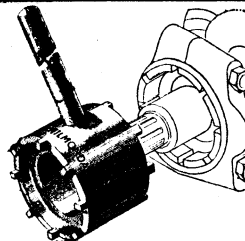
« CAL »

Schlüssel für Haltemutter des Kurbelwellenzahnrades 11 PS



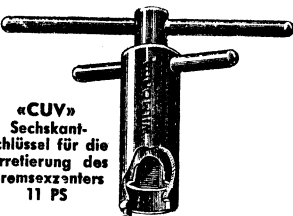
« CIL »

Satz von 2 Schlüssel für Regulierung und Arretierung der Deckelmutter des Kugelbolzens des ob. Trapezes 11 PS



« CUF »

Spezialschlüssel für Differential-Lagermutter und Differential-Pignonmutter 15 PS



« CUV »  
Sechskantschlüssel für die Arretierung des Bremszentrers 11 PS



« CIX »

Schlüssel für Kugeldeckel des oberen Vorderachsarmes 15 PS

« CEV »

Schlüssel für Kurbelwellenmutter der Schwingungsdämpfernahe 15 PS

**Kontrollbremstrommeln**  
Tambours ajourés  
pour contrôle du centrage  
des mâchoires de freins

« COM »

Für Vorderradbremzen  
11 PS Ø 12 Zoll  
Pour freins AV 11 CV,  
Ø 12 pouces

« CAB »

Für Vorderradbremzen  
7 PS Ø 10 Zoll  
Pour freins AV 7 CV,  
Ø 10 pouces



« CEN »

Für Hinter- und Vorder-  
radbremsen 15 PS

Pour freins AV et AR  
15 CV



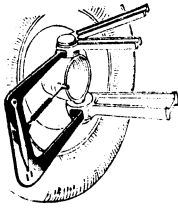
**Kontrollbremstrommeln**  
Tambours ajourés  
pour contrôle du centrage  
des mâchoires de freins

« CUB »

Für Hinterradbremzen  
7 und 11 PS Ø 10 Zoll  
Pour freins AR 7 et 11 CV,  
Ø 10 pouces

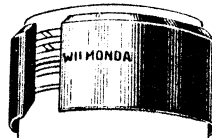
« CAM »

Für Hinterradbremzen  
11 PS Ø 12 Zoll  
Pour freins AR 11 CV,  
Ø 12 pouces



« CAD »

Vorlaufwinkelmesspendel 11 PS



« CUI »  
Kolbenringspanner 11 PS



« CAO »

Prüf- und Einstellapparat für vordere Torsionsstäbe Citroën Frontantrieb



Montier- und Demontierdorne für Ventiltführungen

« CEC » Dorn für 11 PS  
« COC » Dorn für 15 PS



« CIR »

Reglierschlüssel f. Torsionsstangen 11 PS (rechteckig)

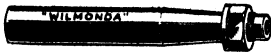
« CUR »

Reglierschlüssel f. Torsionsstangen 11 PS (quadratisch)



« CLI »

Schlüssel für Kupplungshäuser (bei montiertem Kühler) 11 PS



« CAV »

Schleifdorn für vordere Bremsstrommeln 11 PS



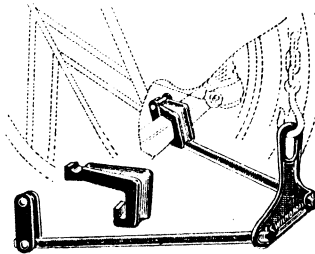
« COV »

Schleifdorn für hintere Bremsstrommeln 11 und 15 PS



« CAR »

Motorhaken 11 CV



No. « CAE »

Abschleppmechanismus für Citroën 11 und 15

Die initialen (z.B. CIZ, C steht für Citroën) sind in den Werkzeugen immer eingeschlagen, so das man sich beim auffinden unbekannter Werkzeuge daran orientieren kann. Das "C" für Citroën, mit zusätzlichen Kennbuchstaben, wurde auch bei den Werkzeugen der Firma Facom verwendet.

af

zu verkaufen: Rosalie 1928 (Swan); F. Michel, Citroën Vertr. Gotthelfstr. Lysachsen; 064 227406

zu verkaufen: Buch "Toutes les Citroën" von R. Bellu., Fr. 75.- + Vers. (neu) bei D. Ackerknecht, Postfach 304, 8053 ZH, 01/551476



Vorbemerkung: Anzeigen bitte druckfertig liefern, sonst muss ein Zuschlag verrechnet werden !

- Unter der Rubrik "Kleininserate" können Mitglieder des CTAC und befreundete Clubs im Gegenrecht Kaufgesuche, Angebote, Tauschgesuche, Mitteilungen und diverse weitere Kleinigkeiten gratis abdrucken lassen. Es werden nur maschinengeschriebene Texte berücksichtigt. (Format A 4, evtl. A 5)
- Unter der Rubrik "Inserate" werden Anzeigen gegen einen Unkostenbeitrag von Fr.60.- pro ganze Seite abgedruckt, die gewerblichen Charakter aufweisen. Inserate können 1/1, 1/2 oder 1/3 Seite gross sein; sie kosten entsprechend ihrer Grösse Fr.60.-, Fr.30.- bzw. Fr.20.-. Für photographische Repros muss ein Zuschlag von Fr.10.- erhoben werden.

Inserate und Kleininserate sind an unsere Club-Adresse zu senden.

\*\*\*\*\*

erhältlich : \*C L U B - K L E B E R C T A C à Fr.1.50 + Versand beim CTAC

\*T-Shirts mit Clubzeichen, versch. Grössen, Arten, (Ch. Schelbli)

\*\*\*\*\*

Zu verkaufen: 11 large 1950, nur mit originalteilen kompl. restauriert, selten guter zustand, DM 12'000.-. 15/6 1950, motor u. vorderachse neu, kompl. original restauriert, verhandlungsbasis DM 18'000.-. Alle ersatzteile für 11 cv u. 15/6 ... Borgmann & Meyer-Spielbrink, Sextrostr. 1, D-3000 Hannover. Tel. 0049/511-80 41 42 oder 809 28 50.

Zu verkaufen: ID 19 1965, preis 650.- fr., Christian Heussi, Federblick, 8865 Bilten. Tel. 058/37 17 29.

Zu verkaufen: Neue cabriolet brillen. Einstellvorrichtungen unterer gelenkkopf vorderachse 11 cv. Rep.handbücher & e.t.kat. Kopie carrosserie rep.handbuch ausg. 1949. Piloteradmüttern neu & occ. Spez.werkzeuge 11 & 15/6. Schutzdichtungen f. unter lampensockel, türeriffrosetten etc. Neue radkaappen & schrauben 11 & 15/6. Armin Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen. Tel. 01/725 10 16 mittags/abends.

Ersatzteilnachrichten

Die neuangefertigten vorderachsteile von légère/large (obere querlenkerwellen m. büchsen u. einstellungscheiben, sowie die unteren u. oberen kugelgelenkköpfe) sind nicht mehr lieferbar, eine neuanfertigung ist geplant. Wer an diesen verschleiss teilen interesse hat soll sich bei mir melden. Ich werde dann versuchen durch eine grössere bestellung diese teile günstiger zu erhalten. Ebenfalls geplant ist die anfertigung von bremstrommelmüttern, inneren radlagermüttern sowie radmutterngewindebolzen. Für diese teile sich ebenfalls melden. Meldeschluss ist 3 wochen nach zeitungsversand! Armin Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen. Tel. 01/725 10 16 mittags/abends.

\*\*\*\*\*

Modellautos: Bernmodell, J. Kohler, Hängelenstr. 6, 3122 Kehrsatz. Zaugg-Modell, Im Kleinholz 59, 4600 Olten.

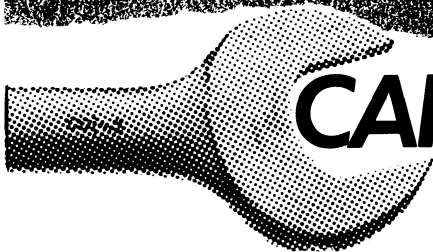
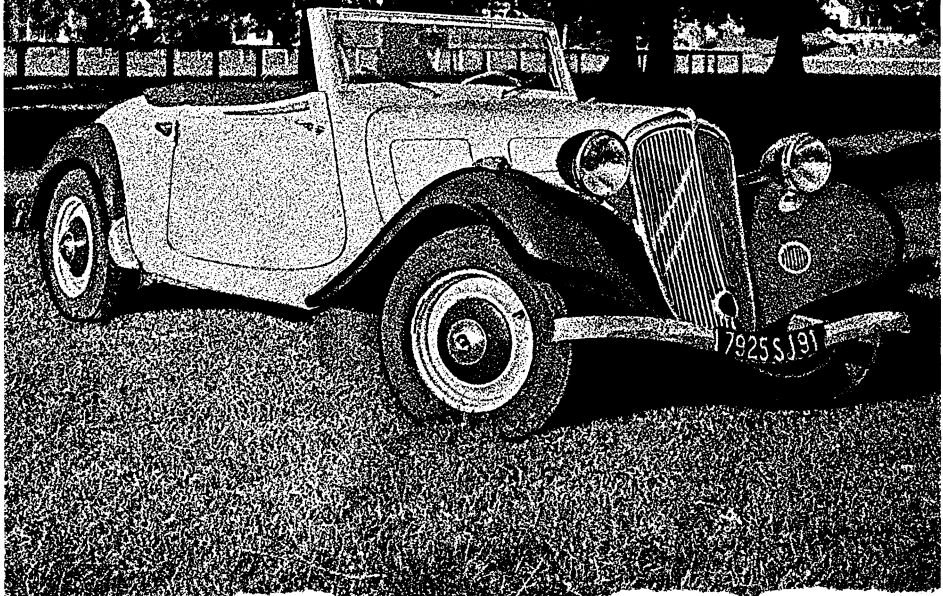
Das Modellauto, zeitschrift, erscheint 5x im jahr. Adr.: Das Modellauto, Postfach 56, 3084 Wabern.

Traction Teile-Kat., W. Krieg, Bracknellstr. 9, D-5090 Leverkusen 3

# Service und Reparaturen für alle Citroëns

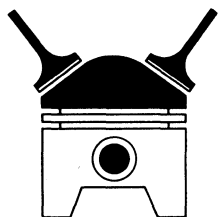
5024 KÜTTIGEN

LEHNER 5



## CAIRONI

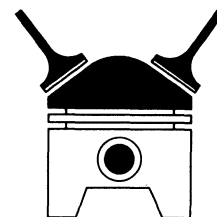
AUTOWERKSTATT  
HAUPTSTRASSE  
5024 KÜTTIGEN  
B./AARAU  
064 37 20 50



# ZYLINDERSCHLEIFWERK G. MÜLLER

RICHTERSWIL

Querstrasse 6  
8805 Richterswil  
Tel. 01 784 25 33



- ANFERTIGUNG NICHT MEHR ERHÄLTLICHER TEILE VON MOTORRAD- UND AUTO-VETERANEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- REVISIONEN VON MOTOREN UND GETRIEBEN ALLER JAHRGÄNGE UND FABRIKATE
- KOLBENANFERTIGUNG  
LAGER AUSGIESSEN UND BEARBEITEN  
KURBELWELLEN SCHLEIFEN, BEARBEITEN, INSTANDSTELLEN

Rufen Sie uns an oder besuchen Sie uns. Unser Geschäft ist auch samstags immer geöffnet von 8.30 Uhr bis 12.00 Uhr.

Mitglied im Verband Schweiz. Präzisionswerkstätten für Verbrennungsmotoren VSPV

**Automobil**  
+ **Motorrad**  
**Chronik**



**Die Zeitschrift für alle Freunde  
von Liebhaber-Fahrzeugen u. Oldtimern**

(B)  
LV

Probeheft bzw. Prospekt anfordern (Gratis!)  
AMC-Vertrieb, Abt. Tel. 089/38 85 219  
Lothstr. 29, 8000 München 40 c/1



Foto vom Rallye 1980 des Automobilklub  
Wieklopolski, Poznan, Polen

# Für Gesunde und Kranke

Ein ärztlicher Ratgeber von und mit  
Dr. A. C. Traction

Sehr verehrte Damen und Herren,

manche unter Ihnen werden sich erinnern: In der Zeitung "Citroen Club Suisse" Nr. 4 des Jahres 1977 habe ich mich erstmals an Sie gewandt mit einer Information über den Virus 11/15CV. Zur Erinnerung und für die Neulinge werde ich die Fakten, welche ich im Laufe meiner umfangreichen Untersuchungen erstellen konnte, kurz aufzählen, bevor ich mich dem eigentlichen Problem zuwende.

- obwohl ganze Sippschaften von dieser Krankheit befallen werden, handelt es sich erwiesenermassen nicht um eine Erbkrankheit.
- 87 - 93% der vom Virus 11/15CV befallenen Personen sind männlichen Geschlechts, doch leiden meistens ihre Frauen am schwersten an den Symptomen und Folgeerscheinungen der Krankheit ihrer Männer.
- der Prozentsatz der erkrankten Frauen ist in den letzten Jahren beständig gestiegen, was auf ein Nachlassen der Resistenz gegen den Virus 11/15CV schliessen lässt.
- die Verwandtschaft mit dem Virus 4/6CV ist nach wie vor nicht erwiesen.
- Einziges wirksames Gegenmittel sind die von mir entwickelten, leider sehr teuren "Traction-Pillen", sowie für leichtere Fälle "Traction-Tropfen". Vorsicht: Auf die Einnahme von Citronensaft reagieren die Patienten besonders sauer! Ansonsten konnte keine Wirkung beobachtet werden.

Soweit also die erwiesenen Fakten. Nun ist mir im Verlaufe meiner umfassenden Recherchen folgende Tatsache aufgefallen: Es ist ja allgemein bekannt, dass sich die an 11/15CV Erkrankten zu einer Leidensgemeinschaft mit dem Namen "CTAC" zusammengeschlossen haben. Statt dass in dieser Gemeinschaft nun psychische Probleme und Spannungen abgebaut und damit eine Genesung oder wenigstens eine Stabilisierung herbeigeführt würde, werden im Gegenteil die Schwierigkeiten noch vergrössert durch das Gefälle zwischen leichten und schweren Krankheitsfällen!

Ich möchte Ihnen dieses komplexe Problem etwas erläutern:


Während sich die leichten Fälle in der Gesellschaft noch ohne aufzufallen bewegen können, erkennt man die schweren und die hoffnungslosen Fälle daran, dass sie sich nicht mehr an die allgemeinen Sitten und Gebote halten können. Sie haben keinen Respekt vor fremdem Eigentum (die Motorhauben fremder alter Autos scheinen eine geradezu magische Anziehung auf sie auszuüben, doch erstaunt auf der anderen Seite die Vorsicht - ja, die Zärtlichkeit -, mit der diese geöffnet und geschlossen werden;) und, was schwerer wiegt, es ist ihnen unmöglich, im Sinne des üblichen Anstandes fremde Leute mit "Sie" anzureden.

So unerfreulich diese Tatsache an sich ist, so macht genau sie den Unterschied zwischen schweren und leichten Krankheitsfällen aus und bildet somit den Grund für das grosse Gefälle unter ihnen.

Da es keine Möglichkeit gibt, die schweren Fälle in dieser Hinsicht zu kurieren, sehe ich nur einen einzigen Weg, um wieder eine heilsame Atmosphäre innerhalb der Leidensgemeinschaft "CTAC" herbeizuführen: Die leichten Fälle müssen sich auf die gleiche Ebene wie die schweren stellen! Wenn sich alle in der Gemeinschaft mit "Du" ansprechen, fällt der einzelne nicht mehr auf! Das ist das Ei des Kolumbus! Wie viele unangenehme Situationen lassen sich damit vermeiden! Damit ist der erste Schritt zur Gesundung getan!

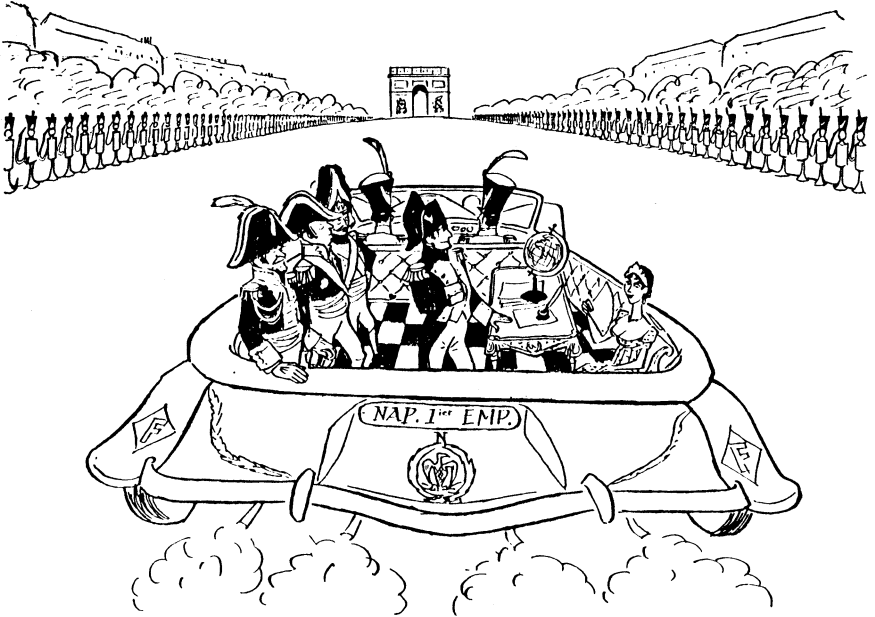
Mit dem Wunsch, dass Ihr alle Euch in Zukunft daran halten werdet, verabschiedet sich für diesmal

Euer Dr. A. C. Traction



alias Daniel Eberli

\*\*\*\*\*



Napoléons 20 PS-Citroën large, grand luxe, Modell Empire.

aus: Laest hupen aus alter Zeit, H.U. Steger, Diogenes Verlag 1955.



Foto:ACK

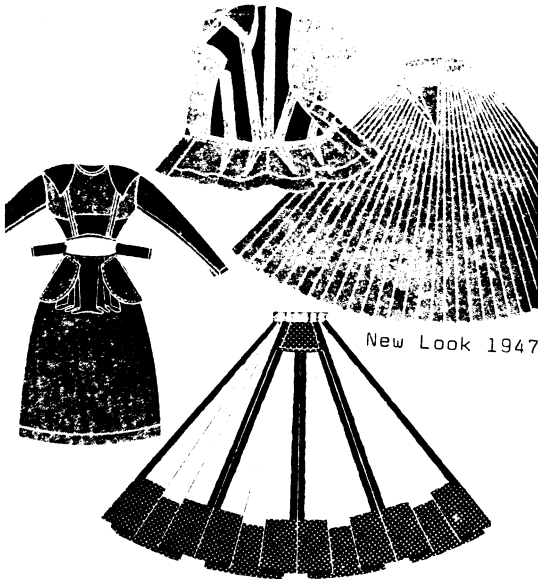
Traction - Konvoi des CTAC im Jahre 1990



# Die Seite der FRAU

## Damen - Mode nach dem 2. Weltkrieg

1947 stellte man die neue Mode vor. Sie erregte gleich grosses Aufsehen. Der New Look machte die Stadt an der Seine wieder zur Modemetropole der Welt. Die neuen glockig-weiten, wadenlangen Röcke, die die enge Taille noch zerbrechlicher erscheinen liessen und die schmalen, natürlich abfallenden Schultern ohne die gewohnten Achselpolster strahlten ebenso Eleganz wie jugendliche Beschwingtheit aus. Diese neue Modelinie gab den Frauen ein insgesamt neues Aussehen, nicht zuletzt indem sie auf Uebereinstimmung aller Accessoires achteten. Die breitrandige Hutkreation war von grosser Eleganz und Anmut. Die Damenschuhe hatten flache Sohlen und einen breiten, aber hohen Absatz. Man trug wieder Handschuhe, die farblich auf Schuh und Handtasche abgestimmt sein mussten. Das Haar wurde kurz und leicht gelockt getragen.



In der zweiten Kollektion wurde eine Alternative zum New Look für jene Damen vorgestellt, denen der weite Rock nicht gefiel. Es war die sogenannte Enge Linie oder Bleistiftlinie. Das Oberteil war figurbetont mit stark eingehaltener Taille. Der Rock setzte in der Taille in kleinen Falten an, wodurch die Hüften betont wurden, und verlief schmal zum Saum. Auch die Enge Linie zeigte die neue Kleidlänge von dreissig Zentimeter über dem Boden. Die Tageskleider waren schlicht gehalten mit leicht sportlicher Note und stets hochgeschlossen. Als Aufputz wurden sie gerne mit einem zweiten Stoff kombiniert. Ein kariertes, gestreiftes oder gepunktetes Oberteil bekam einen unifarbene Rock oder umgekehrt. Das Nachmittagskleid war im Schnitt wesentlich variationsreicher: ein elegantes Wickelkleid erhielt betonte Querraffungen, ein enger Rock eine Art doppelte Schürze oder Tunika, während ein zweireihig geknöpftes Oberteil mit leicht gerafftem Frackschoss verziert war. Auch die Decolletéformen waren vielfältig. Nach der Linie des Kleides sah man V-, U-, herz- oder trapezförmige Ausschnitte.

Nach dem einteiligen Kleid war das Kostüm am meisten gefragt.

Das sportliche Kostüm hatte eine weite, lose, im Rücken glockig gehaltene Jacke, die bis zu den Hüften reichte, sowie einen kleinen, runden Kragen und Manschetten. Die Kanten waren breit abgestept.

Im Unterschied dazu war das elegante Kostüm ganz auf die Figur gearbeitet. Die Jacke war oft doppelreihig und sass eng auf Taille mit abstehendem Schoss.

Der moderne Mantel besass Redingote-Form mit auf Taille gearbeitetem Oberteil und weitem Rock, oder er war durchgehend weit geschnitten. Samtblenden und kleine Pelzkrägen sowie Pelzmanschetten waren ein beliebter Aufputz.

Der Alltagsschuh war nur wenig ausgeschnitten. Er hatte eine hinaufgezogene Lasche sowie einen mässig breiten, aber hohen Absatz.

Der elegante Schuh hingegen war stark ausgeschnitten und mit einer Spange in Höhe des Gelenks versehen, um den Damen einen besseren Halt zu geben. Als besonders elegant galt eine kleine, runde Öffnung an der Schuhspitze für den rot lackierten Zehennagel. Alle Schuhe waren vorne abgerundet und besaßen eine hohe Lasche. Die bevorzugte Farbe war schwarz.

Die Hutformen wurden variationsreicher und der Turban verschwand bald gänzlich. Der kleine, randlose Hut, wie er in den dreissiger Jahren modern war, kam in leicht abgewandelter Form wieder in Mode, ebenso der breitrandige Tellerhut. Auch Basenkmützen waren modern. Der Hut wurde ebenfalls in dunkler Farbe bevorzugt.

Frühjahrs- und Sommerhüte  
Jelmoli 1948



Sehr hübsch wirkt dieser Damenhut mit reizvoller Schleierranitur. Wollfilz, schwarz No. 50.648  
50.649  
dunkelblau No. 50.650  
braun Fr. 14.80



Schön, gross und elegant ist dieser Damen-Filzhut mit Garnitur aus dem gleichen Material. schwarz No. 50.651  
dunkelblau No. 50.652  
braun No. 50.653  
beige No. 50.654  
Fr. 14.80



Grosse Filzeloche in überaus kleidsamer Form, mit reicher, schmeichelder Schleierranitur. schwarz No. 50.655  
dunkelblau No. 50.656  
braun No. 50.657  
grau No. 50.658 Fr. 22.80



Kleidsamer und überaus damenhafter Canotier aus schönem Filz. Schleierranitur in schwarz, dunkelblau, braun, grau. schwarz No. 50.680  
dunkelblau No. 50.681  
braun No. 50.682  
grau No. 50.683 Fr. 19.80

Die fünfziger Jahre können mit Recht als Jahrzehnt der Mode gelten. Kaum je zuvor war Mode für alle sozialen Schichten und Altersgruppen ein so wichtiger Teil des Lebens und Interesses wie in diesen Jahren.

Die grossen Kaufhäuser wurden zu Modeverteilern Nummer eins. Was der Masse gefiel, konnte in Massen auf den Markt gebracht werden. Durch die verbesserten Herstellungsmethoden und vor allem durch die neuen Kunstfasern wurden die modische Kleidung und Accessoires wesentlich billiger und für jedes Einkommen erschwinglich.

Auch in den fünfziger Jahren waren Filmstars und Schlagersängerinnen tonangebend in Sachen Mode. Sie zeigten ihre aufsehenerregenden Formen in knapp-sitzenden Pullovern, und viele Frauen machten es ihnen nach. Die Strickwarenindustrie erlebte einen Aufschwung. Es wurden auch wieder Korsetts getragen. Pullover, die zwei Nummern zu klein getragen wurden, und trichterförmige Büstenhalter, die mehr vortäuschten, als oft "dahinter" war, wurden in Massen verkauft. Auf "Sex", wie in den sechziger Jahren, wurde weniger Wert gelegt, als vielmehr darauf, "sexy" zu wirken. Mit sinnlichem, halboffenem Mund und gekonntem Hüftschwung wurden Männeraugen betört.

1950 stellte Dior die Vertikallinie vor. Sie war der Engen Linie von 1947 ähnlich. Die Vertikallinie hatte ebenfalls ein figurbetontes Oberteil und einen engen Rock, der in der Taille vorne mit vier kleinen Fältchen angesetzt war und rückwärts einen Dior-Schlitz hatte. Noch bevorzugte man die "klassische" Kleidlänge von dreissig Zentimetern über dem Boden.

Im Winter 1951 folgte die Gestreckte Linie, bei der der Rock nicht in der Taille mit den üblichen Fältchen angesetzt, sondern das Kleid durchgehend in der Prinzessform geschnitten war. Dadurch entfiel der betonte "Hüftknick".

Im Frühjahr 1952 schlug Dior die Schlangenlinie, auch Wellenlinie genannt, vor. "... damit folgte in der Mode ... auf die Strenge des Winters eine sommerliche Duftigkeit". Blusige Jacken und Sweaters standen im Mittelpunkt der Kollektion. Die Kostümjacken waren gerade und lose geschnitten mit blusigem Rückeneffekt, tiefsitzendem Riegel und Raglan-ärmeln. Auch die Tageskleider, vorne noch auf Figur geschnitten, waren hinten blouson-artig.



Jelmoli 1948



Schöner, weicher Wollfilzhat mit sportlich betonter Linie. Gute Qualität

schwarz	No. 50.663
dunkelblau	No. 50.664
braun	No. 50.665
beige	No. 50.666
grau	No. 50.667

Von grossem Charme ist dieses elegante Damenberet aus weichem Wollfilz. Mit Schleier- und Filz-Garnitur, schwarz No. 50,677 dunkelblau No. 50,678 braun No. 50,679 Fr. 19,80



17



91 Nachmittagskostüm in Enger Linie von Gebringer & Glupp, 1951

1950

Im Frühjahr 1952 eröffnete Marquis Hubert den Givenchy als jüngster unter allen Modeschöpfern im Alter von fünfundzwanzig Jahren einen eigenen Modosalon. Seine erste Modeschau wirkte wie ein "Elektroschock" und eine "Vitaminspritze". Er erregte Aufsehen, da er Stoffe verwendete, die entweder von der Couture vergessen waren, oder als zu billig empfunden wurden. Shirting, der einfache Hemdenstoff aus Baumwolle, war das Geheimnis seines Erfolges. Er stellte Blusen, Kleider und Abendcapes aus Shirting her und verwendete ausserdem Frottée, glasierte Baumwolle - als Chintz unter den Möbelstoffen bekannt -, Leinen, Organdy, Bast und Stroh. Alles zusammen ergab eine äusserst jugendliche Sommerkollektion.

# Jelmoli S.A. ZÜRICH



1952

... pour tous usages

Rien de plus pratique et de plus confortable que ce tablier-robe à boléro. Il est exécuté en cretonne pur coton d'un usage à ravissant dessin multicolore. Entièrement boutonné devant, ceinture à nouer.

Tailles:	42	44	46	48
Quantités:	118	122	125	125

No. 37,090 Fr. 18.50

Tablier-robe à boléro juvénile en crépon pur coton à impression fraîche et vive. Modèle pratique bouton de poches en bas et qui n'a pas besoin d'être reposé. Poches latérales, ceinture à nouer.

Tailles:	42	44	46
Quantités:	118	122	125

No. 37,091 Fr. 19.00

Blouse de travail de coupe classique impeccable, en solide mérinos coton noir. Avec empiècement et ceinture tout le tour.

Tailles:	42	44	46	48
Quantités:	118	122	125	125

No. 37,092 Fr. 19.90

Vous serez bien mise avec cette blouse de travail en mérinos coton d'usage noir; fermeture au dos, corsage joli tout le tour.

Tailles:	42	44	46
Quantités:	118	122	125

No. 37,093 Fr. 19.50

Figurbeton waren Diors Frühjahrsmodelle 1953, deren Silhouette er den Namen Tulpenlinie gab. Der schmale, anschmiegsame Rock war der "Blumenstiel", und das Oberteil bildete mittels raffinierter Drapierungen und freizügigem Dekoltée eine "Blume". Durch das Spiel eines neuen Abnehmers blühte die Brust auf, vermittelte das Gefühl atmender Ungezwungenheit. Der schmale Rock betonte Hüften und Gesäss, und die Taille wurde so eng wie möglich gehalten. Es waren jene Jahre, da der "Busen-Look" in Mode kam.

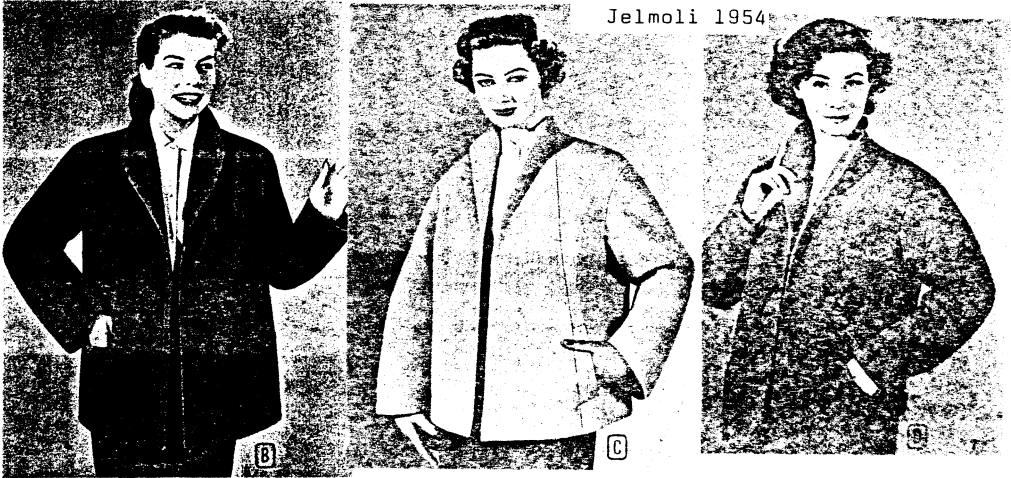
Das Jahr 1954 war in der Mode durch drei wesentliche Ereignisse gekennzeichnet:

Jacques Fath starb. In seiner letzten Modeschau zeigte er riesige Kravatten aus gross-

blumigen Stoffen, die sehr beliebt wurden und bald zahlreichen Kleidern ein neues Aussehen verliehen.

Coco Chanel eröffnete einen Salon. Das Kostüm stand im Vordergrund. Es war zeitlos-elegant, sportlich-bequem, und wurde in dieser Art zu einem Begriff in der Modewelt. Die Kostümjacksen hatten einen bequemen, losen Schnitt, meist kein Revers und waren einreihig, vielfach mit vergoldeten Knöpfen zu schliessen. Als Aufputz hatten die Jacken zwei oder vier kleine Taschen. Der Rock war gerade in fünf Bahnen geschnitten, wodurch er nicht den üblichen Gehschlitz benötigte. Die Kostüme bestanden aus körnig-weicher, auch in sich gemusterter Wolle in Marineblau, Weiss, Rot und Rosa. Die Kanten der Jacken waren mit farbig kontrastierenden Borten besetzt.

Zu den Kostümen gehörten die Blusen, die am Hals mit einer kleinen oder grossen Schleife gebunden wurden. Vervollständigt wurden sie durch goldene Ketten, Broschen oder Schmucknadeln.



Zum dritten Ereignis zählte die Herbstmode mit der heute legendären H-Linie. Kleider und Kostüme waren mässig tailliert. Die beiden senkrechten Balken des "H", die die seitliche Begrenzung der Kleider darstellen sollten, verliefen nicht gerade, sondern schlangen leicht nach innen. Der Rock, ob glockig, plissiert oder eng, war erst in Hüfthöhe angesetzt. Die tiefsitzende Taille wurde durch einen Gürtel, eine Schliesse, ein Band oder eine Schärpe betont. Sie ergaben den Querbalken des "H".

Im Frühjahr 1955 wandelte Dior die H-Linie zur A-Linie. Die neue Silhouette hatte noch tiefer, unterhalb der Hüften, angesetzte Röcke, wodurch der tieferliegende Querbalken des "A" angedeutet wurde. Die zum Saum hin stark angestellte A-Linie wurde durch Falten- und Glockenröcke, die um die Hüften eingehalten waren, erreicht. Die Kleider der A-Linie besaßen einen sehr breiten, viereckigen Halsausschnitt, der fast von Schulter zu Schulter ging, so dass die Träger der Büstenhalter an die Seite versetzt werden mussten.

1956 kam die Pfeillinie in Mode. Raffiniert wurde die enge Taille, die nach oben gerutscht war, durch ein kurzes Bolerojäckchen oder eine Tunika überspielt.

Die Frühjahrs- und Herbstkollektion 1957 stand im Zeichen der Sacklinie. Die neuen Sackkleider waren überweit und die Körperformen kaum mehr zu erahnen. Selbst an den Schultern sahen Kleider und Mäntel zwei Nummern zu gross aus. Dementsprechend fielen auch die in Raglanform angeschnittenen Ärmel extrem weit aus. Die Schultern waren abgerundet.

Die abgerundete Silhouette wurde im Ballon-Look vollendet. Der Eindruck eines Ballons entstand durch die weiten, krinolineartigen Röcke, die am Saum mit einem Band eng zusammengegerafft wurden.

Der Ballon-Look mit seinem ausgefallenen Schnitt fand besonders für Cocktail-Kleider Anklang. Er konnte sich jedoch nicht allzulange behaupten, da die Kleider leicht zerknitterten und nur schwer zu bügeln waren.



Cocktailkleid im Ballon-Look, um 1957



Jelmoli 1957



95 Tageskleid in Enge Linie, anklingend an die H-Linie, von Hubert de Givenchy

96 Mantel mit Tulpenkragen von Elsa Schiaparelli, 1952



49.-



97 Christian Dior's A-Linie, 1955

1955 Schuhe: plump und ungraziös mit Plateausohlen und kräftigen Steilabsätzen, mit hochgeschnittenem Blatt und stumpfer Zehenrundung.

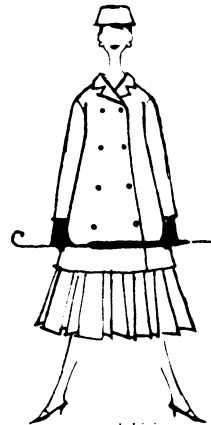
1956 Langgestreckte Spitzformen: dünne Sohlen, lange Spitze und zierlich geschweifte Absätze. Weich und bequem wie Handschuhe schmiegt sich die Schuhe den Füßen an, und die Spitzen waren lang genug, damit die Zehen genügend Spielraum hatten.



954 • Maßlockchen-Linie



1954-55 • H-Linie



1955 • A-Linie

# Herren – Mode



Während des Zweiten Weltkrieges änderte sich die Herrenkleidung kaum. Nach Kriegsende war die Bekleidung für den Herrn besonders schwierig. Die Herrenschneiderei sah infolge der Stoffrationierung nur wenig Chancen für einen baldigen Wiederaufbau. Die Versorgung mit Kleidungsstücken war ganz unzulänglich. Die vorhandene Garderobe wurde zunächst ausgetragen. Neues für den Herrn wurde nur wenige angeboten.

Da infolge der Stoffrationierung vielfach auf die Weste verzichtet werden musste, trug man lieber den zweireihigen Anzug, da er wärmer war.

Ausserdem kam nach dem Krieg die Kombination gemustertes Sakko - einfarbige Hose auf, die den Herren eine grössere Abwechslung in der Garderobe bot.

Die neuen Sakkos hatten weder Achselpolster, noch wurden sie auf Taille gearbeitet, sondern sie waren gerade und lose geschnitten.

1947 bekamen die Sakkos jedoch eine figurbetonte Linie. Die steigenden Revers waren gerollt und sehr breit mit betont spitzen Ecken.

Die Hosen hatten Ueberweite und durchweg Stulpen.

In den Mustern und Farben waren die Anzüge erneut sehr dezent gehalten.

Das weisse Hemd hatte zur leichteren Pflege anknöpfbare Ersatzkrägen und -manschetten aus demselben Stoff. Neben weissen Hemden waren auch dunkelfarbige stark im Gebrauch.

Beim Mantel traten keine modische Veränderungen auf. Neu hinzu kam jedoch der in der englischen Marine verwendete Dufflecoat, der zum Alltags- und Sportmantel wurde.

Zum Dufflecoat passend wurde eine hellere, sportliche Schirmmütze getragen. Der Hut kam dagegen etwas aus der Mode.

Da das eingewirkte Gummi der Socken nicht der heutigen Qualität entsprach, mussten die Herren noch den herkömmlichen Sockenhalter benutzen. Er wurde über der Wade angelegt und mittels Straps der Socken festgehalten.

## Die fünfziger Jahre

Erneut legte der Herr auf eine vornehme und gute Kleidung Wert. Die Bekleidungsschwierigkeiten der Nachkriegsjahre waren überwunden, und so konnte auch er an eine zeitgemässe Tages- und Freizeitkleidung denken.

Der Herr trug im allgemeinen konventionelle Kleidung, da er sich gegen allzu modische Extravaganzen wandte. Der Sakkoanzug wurde zur Kleidung für jeden Zweck. Nur noch für vornehme Bälle galt Smoking- oder Frackzwang.

# Jelmoli Masskonfektion

Es gibt viele Leute, denen die gewöhnliche Konfektion «von der Stange» nicht gerade gut sitzt. Ein Massanzug ist aber oft zu teuer. Unsere

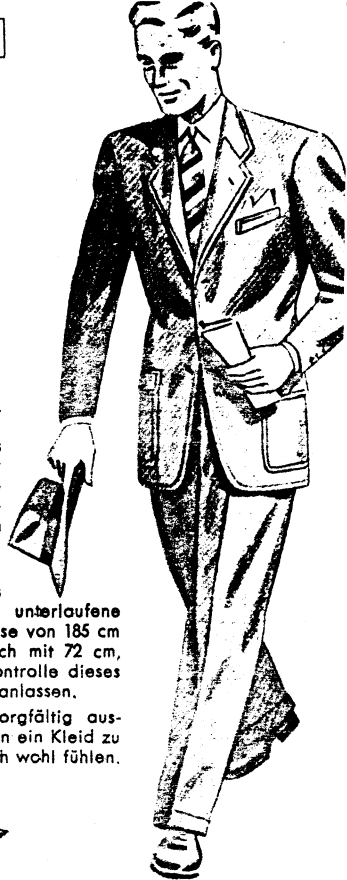
## Jelmoli Masskonfektion

trägt nach Möglichkeit den Besonderheiten der Figur Rechnung. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass sämtliche Fragen auf dem umstehenden Bestellschein präzise beantwortet und insbesondere die verlangten Massvorschriften peinlich genau beachtet werden. Wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, so dürfen Sie versichert sein, dass wir Ihnen einen Anzug liefern können, der Ihnen volle Befriedigung bietet durch einwandfreien Schnitt, tadellosen Sitz, gute Stoffqualität, solide Machart und vorteilhaften Preis.

Die umstehend verlangten Angaben benötigen wir, wenn das von uns gelieferte Kleidungsstück wirklich passen soll. Wir müssen den Beruf des Bestellers kennen, weil wir z. B. bei einem Steinbruch-Arbeiter oder bei einem Bureauangestellten auf verschiedene Verhältnisse und Notwendigkeiten Rücksicht zu nehmen haben. Auch das Alter des Bestellers sollten wir kennen. Jüngere Personen wünschen oft viel anliegendere Kleider als ältere.

Kennen wir Ihre Grösse und Ihr Gewicht, so ist es uns auch eher möglich, Ihnen beim Massnehmen unterlaufene Fehler mitzuteilen. Wird etwa z. B. eine Körpergrösse von 185 cm angegeben, die Hosenslänge jedoch mit 72 cm, so können wir den Kunden zur Kontrolle dieses offensichtlich falschen Masses veranlassen.

Wenn Sie diesen Bestellschein sorgfältig ausfüllen, wird es uns leicht sein, Ihnen ein Kleid zu liefern, das sitzt und in dem Sie sich wohl fühlen.



**Herren-Anzüge,**  
solide strapazierfähige  
Wollstoffe, flotte  
Form, beste Verarbeitung

Serie 1 mit Weste, che-  
viotartige Wollstoffe,  
mittelgrau oder braun  
No. 5010,004 130.—

Serie 2 mit Weste, fei-  
nere, kammgarnartige  
Wollstoffe, leicht ge-  
streift. Grund grau,  
braun oder schwarz  
No. 5010,005 165.—

Serie 3 mit Weste, fei-  
ne Kammgarnstoffe,  
aparte Streifen auf  
dunklem Grund  
No. 5010,006 195.—

**Herrenanzug, 3teilig mit Weste**  
aus soliden Cordstoffen, grau  
oder bräunlich

No. 5010,012 Fr. 165.—

Zweite Hose extra  
No. 5010,013 Fr. 60.—

**Derselbe Anzug in erstklassiger**  
Qualität Cord, unverwüstlich  
im Tragen, grau oder braun  
gemustert, mit Weste

No. 5010,014 Fr. 195.—

Zweite Hose extra  
No. 5010,015 Fr. 65.—

**Gleiche Form mit Sportrücker**  
ohne Weste, in besten, wo-  
lenen Bündner oder Walliser  
Stoffen, graue oder braun  
Diagonal-Muster

No. 5010,016 Fr. 165.—

Zweite Hose, lange Umschlag-  
hose oder Knickerbockerform  
mit Doppelgesäss  
No. 5010,017 Fr. 60.—

**Leichter Sommeranzug aus fei-  
nem, flanelartigem Wollsto-  
hellgrau, mittelgrau od. beige  
ohne Weste**

No. 5010,018 Fr. 140.—

War tagsüber der Anzug in dezenten Farben und leicht gemustert, wurde er abends - in Gesellschaft oder im Theater - in Schwarz und Dunkelblau, eventuell mit dünnem Nadelstreif, getragen.

In der ersten Hälfte der fünfziger Jahre waren die Anzüge sehr weit und ohne Taillierung geschnitten. Die Schultern der Sakkos waren stark gepolstert. Die Anzüge sahen am Träger stets zwei Nummern zu gross aus. Ab Mitte des Jahrzehnts wurden sie figurbetonter, leicht tailliert und mit abgerundeten Schultern gearbeitet. Kragen und Revers waren kurz und breit. Die Sakkos waren mit drei Knöpfen zu schliessen, von denen der unterste stets offen blieb. Der zweireihige Sakko, der von stärkeren Herren bevorzugt wurde, war tief ausgeschnitten, so dass das Revers bis zur Taille reichte.

Die Hosen blieben weiterhin bequem und hatten vorne anstelle von Knöpfen einen Reissverschluss.

Passende Westen waren wieder sehr gefragt. Als Anzugfarbe wurden blau-greue, blau-grüne, graue oder bräunliche Töne bevorzugt. Pepita-Muster und Streifen, seien es Broadway- oder Tennis-Streifen, galten als "up to date".

Zu den modernen Anzugstoffen zählten Gabardine und Kammgarnserge, sowie für die sportliche Kombination auch Cord. Neu auf den Markt kamen auch Anzüge aus Terylene, speziell für leichte Sommeranzugstoffe.

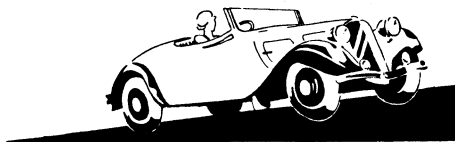
Dem weissen Hemd wurde der absolute Vorzug gegeben, auch mit eingewebten, dezenten Mustern oder mit Streifenstruktur. Als Kragenform waren Spreiz- oder Kentkragen modern, bei dem die Ecken weit auseinanderstanden. Die Hemden waren weit und ohne Taillierung geschnitten. Für den Sommer setzten sich immer mehr Hemden aus knitter- und bügelfreien Stoffen durch. Die Kravatte war nicht - wie heute - als farblicher Kontrast zum Anzug gedacht. Die Streifen oder regelmässigen kleinen Muster, Punkte, Quadrate und Ähnliches, wirkten dezent bis eintönig. Im übrigen waren sie sehr schmal.

Bequem und überweit waren auch die Mäntel geschnitten. Sie gaben dem Träger ein "kastenförmiges" Aussehen. Im Winter waren sie wattiert oder mit einem einknöpfbaren Pelzfutter versehen.

Der Hut wurde zum unerlässlichen Accessoire. Nur die männliche Jugend lehnte ihn weitgehend ab. Er wurde nicht nur zum Mantel, sondern auch zum Anzug getragen. Für jede Gelegenheit passend empfand man den weichen Filzhut mit rückwärts aufgebogener und vorne gerader, mässig breiter Krempe, bei dem der Kopf zu einem abgerundeten Dreieck geformt wurde. Als Kopfbedeckung für den Tag diente auch die Basenmütze, die bei Männern, Frauen und Kindern gleichermaßen beliebt war. Diese wurde nicht nur in blau, sondern auch in anderen Farben getragen.

Im Zuge der allgemeinen Schuhmode wurden auch die Herrenschuhe von Jahr zu Jahr spitzer. In den fünfziger Jahren kam erstmals der Slipper mit vorderem und seitlichem Gummizug als Alltagsschuh auf den Markt.

A. Moser



#### QUELLENANGABE

Bilder aus: Jelmoli - Kataloge 1930 - 1957

Mode im 20. Jahrhundert  
Eine Kulturgeschichte unserer Zeit  
von Ingrid Loschek  
Bruckmann Verlag München

Die 40er Jahre  
Ein dramatisches Jahrzehnt in Bildern  
Ringier-Dokumente

Text aus : Mode im 20. Jahrhundert

# BASTELEIEN

Eine Anregung von und mit R. R. Traction

## Die elektrische Anlage

In der letzten Ausgabe unserer Club-Zeitschrift habe ich die Grundlagen, Masseinheiten und Begriffe erläutert. Ich möchte kurz repetieren:

Die Spannung (U) wird ausgedrückt in Volt (V).

Die Stromstärke (I) wird ausgedrückt in Ampères (A).

Der Widerstand (R) wird ausgedrückt in Ohm ( $\Omega$ ).

Das Ohm'sche Gesetz lautet  $R = \frac{U}{I}$ , oder  $I = \frac{U}{R}$ , oder  $U = R \times I$ .

Die Leistung (N) wird berechnet  $I \times U$  und ausgedrückt in Watt.

## 2. Kapitel Leiter, Sicherungen und Kabelbaum

Leider haben nicht nur unsere Verbraucher einen Widerstand, sondern auch die Leiter. Der Widerstand eines Leiters hängt ab von seiner Länge, seinem Querschnitt und seinem Material.

1. Je länger der Draht, desto grösser sein Widerstand.
2. Je grösser der Querschnitt, desto kleiner der Widerstand.
3. Der Widerstand ist sehr stark vom Material abhängig. Um denselben in Rechnung stellen zu können, führt man den spezifischen Widerstand ( $S$  Ro) ein. Darunter verstehen wir den Widerstand eines Drahtes von 1 m Länge und 1 mm<sup>2</sup> Querschnitt vom betreffenden Material.  
Silber 0,016    Kupfer 0,0175    Aluminium 0,03    Eisen 0,1 - 0,2  
Konstantan 0,5    Chromnickel 1,0    Kohle 13 - 100    Quecksilber 0,958

Der Widerstand eines Leiters ist auch abhängig von der Temperatur. Die Zahlen für die spezifischen Widerstände gelten bei 15° C. Bei Metallen wächst der Widerstand mit höherer Temperatur, während er bei Kohle und Flüssigkeiten mit höherer Temperatur abnimmt.

Diesen Effekt macht man sich zu Nutze für Schmelzsicherungen. Durch den fließenden Strom erwärmt sich jeder Leiter. Eine Erwärmung bewirkt aber gleichzeitig eine Erhöhung des Widerstandes. Wird nun der Querschnitt und/oder das Material so gewählt, dass die natürliche Kühlung (Luft) bei einer bestimmten Stromstärke nicht mehr ausreicht, um die Wärme abzuführen, schmilzt die Sicherung durch.

Die Schmelzbelastung für Kupfer (Cu) beträgt ca. 10 A pro mm<sup>2</sup> Querschnitt. Um auf der sicheren Seite zu sein, und vor allem um den Widerstand nicht zu gross werden zu lassen, ist es nötig, den Querschnitt des Leiters mindestens 1,5 mal grösser zu wählen.

Zurück zu unseren Tractions:

Viele Tractions haben keine Sicherungen. Häufig sind die Kabel, besonders im Motorenraum, ausgefranst und verlaust. Schon ein kleiner Kurzschluss kann aber beim Fehlen von Schmelzsicherungen zu einem Kabelbrand führen. (-Viele unserer Autos sind nicht einmal versichert!) Es empfiehlt sich also dringend, die Kabel im Motorenraum zu ersetzen und bei dieser Gelegenheit Sicherungen einzubauen. Dies ist eine Arbeit, die auch der Laie mit den Kenntnissen, die diese Anregung vermittelt, mit etwas Geduld und systematischer Arbeitsweise ausführen kann.

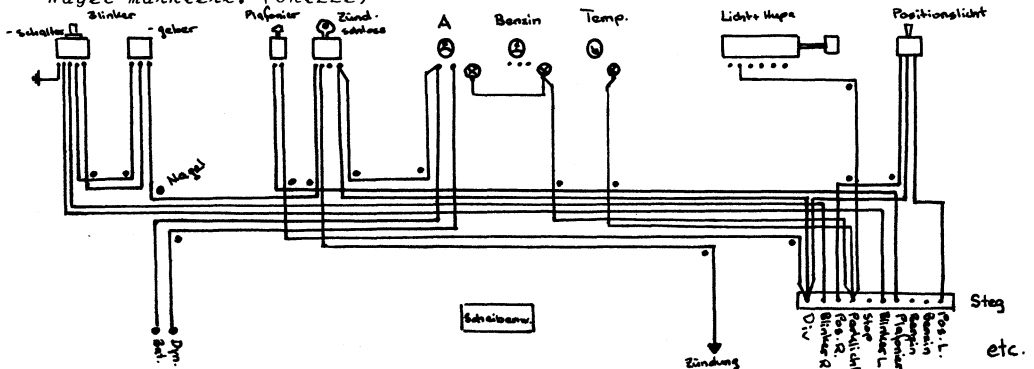
Zuerst empfiehlt es sich, selbst ein Schema zu zeichnen. Man nimmt also ein Blatt Papier und zeichnet darauf die verschiedenen Stromverbraucher ein, die an diesem Kabelbaum hängen, (Für die hinteren Stromverbraucher, Stoplicht, Licht, Blinker, Benzinanzeige, gibt es auf der linken Seite

unter dem Armaturenbrett einen Schraubsteg. Die Kabel müssen also nur bis dorthin geführt werden.) sowie alle Schalter und Kontrolllampen etc. ein. Es ist wichtig, dass schon darauf alle Verbindungen sauber und übersichtlich eingezeichnet werden. (z.B. für die Benzinuhr braucht es drei Anschlüsse.)

Ein Schema aus einem der verschiedenen Citroën-Bücher hilft hier, die richtigen Punkte miteinander zu verbinden. Es ist auch vorteilhaft, die Funktionsweise der verschiedenen Geräte zu studieren, um die verschiedenen Anschlüsse zu verstehen. Natürlich können wir bei unserem Schema nun noch eigene Bedürfnisse berücksichtigen. Z.B. Anschlüsse für Radio (Strom + Lautsprecher), Rückfahrlampen, Kofferraum- und Motorraumbeleuchtung etc, sowie Relais (siehe nächstes Kapitel) und Sicherungen. Sicherungen werden einfach an geeigneter Stelle zwischen Stromquelle und Schalter, respektive Verbraucher, eingebaut. Bei einem Autoelektriker oder auf dem Abbruch kann man Sicherungsgruppen mit 2, 4 bis 20 Sicherungen kaufen, so dass man eine saubere Installation machen kann. Wichtig ist auch, dass die Leiter genügenden Querschnitt haben.

Merke: Abgesehen vom Strom für den Anlassermotor fließt der Strom jedes Verbrauchers über das Ampère-Meter unserer Traction! Jene beiden Verbindungen sollten also einen Querschnitt von mindestens 4 mm<sup>2</sup> aufweisen!

Haben wir nun unser Schema gezeichnet und überprüft, so bauen wir vorsichtig alle Schalter und den ganzen Kabelbaum aus. Keinesfalls darf dabei ein Kabel mit der Zange abgeklemmt werden. Dann nageln wir die verschiedenen Kontakte auf ein grosses Brett, und zwar so, dass alle Stränge des Kabelbaumes gestreckt sind. Die Kreuzungen werden ebenfalls mit einem Nagel markiert. (Skizze)



Bevor wir den alten Kabelbaum wieder wegnehmen, schreiben wir alle Schalter und Verbraucher an, um Verwechslungen zu vermeiden. Als nächsten Schritt zeichnen wir Verbraucher und Schalter ein, die wir zusätzlich einbauen wollen. Die Anschlüsse markieren wir ebenfalls mit Nägeln. Es ist darauf zu achten, dass die Distanzen der Wirklichkeit entsprechen, damit schlussendlich die Kabel nicht zu kurz sind.

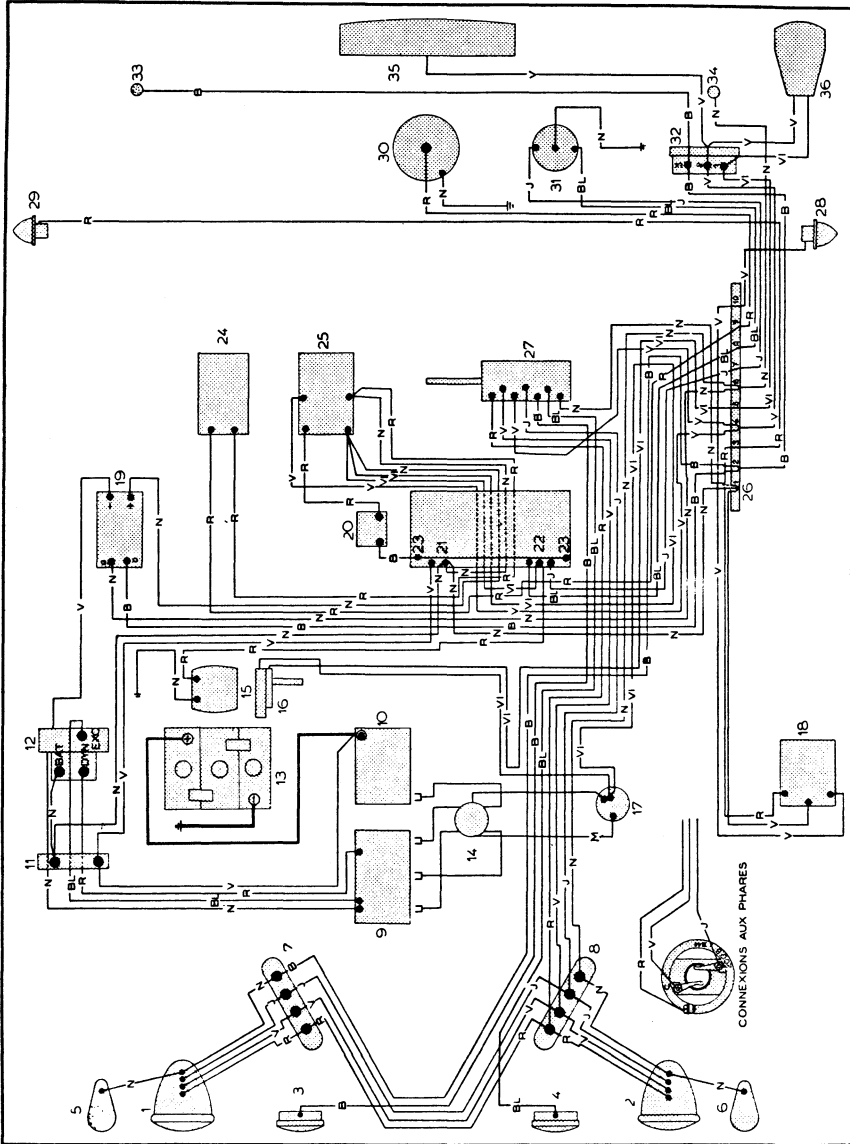
Nachdem wir uns überzeugt haben, dass jeder Anschluss an einem Nagel ist, (Anschlüsse, die unter der gleichen Schraube waren, kommen unter den gleichen Nagel.) entfernen wir den alten Kabelbaum und legen ihn beiseite. Danach nehmen wir verschiedenfarbene Wollfäden und verbinden die zusammengehörenden Kontakte (Nägel) auf unserem Brett, wobei wir darauf achten, dass wir entlang der Nägel fahren, die die Kreuzungen markieren. Ganz systematisch und überlegt verbinden wir z. B. alle Anschlüsse der Armaturenbelleuchtung mit dem Anschluss für das Parklicht, einen Anschluss des Blinkgebers mit dem Zündschloss, einen mit dem Blinkschalter und einen mit der Kontrolllampe etc, bis wir am Schluss verschiedene Stränge farbiger Wollfäden haben und jeder Nagel mit mindestens einem Faden verbunden ist.

Wir schreiben nun in unserem Schema die Farben der Wollfäden auf und kon-



# SCHÉMA ÉLECTRIQUE

(depuis Juillet 1952)



## LEGENDE DU SCHEMA DE CABLAGE DEPUIS JUILLET 1952

1. Phare avant droit.
2. Phare avant gauche.
3. Avertisseur droit.
4. Avertisseur gauche.
5. Feu clignotant avant droit.
6. Feu clignotant avant gauche.
7. Barrette 4 bornes avant droite.
8. Barrette 4 bornes avant gauche.
9. Dynamo à régulateur sur tablier.
10. Démarreur.
11. Batterie 2 bornes sous régulateur.
12. Régulateur sur tablier.
13. Batterie.
14. Distributeur.
15. Essuie-glace.
16. Interrupteur stop.

17. Bobine.
18. Commutateur de feux de position.
19. Minuterie des feux de position.
20. Rhéostat des lampes de bord.
21. Ampèremètre.
22. Cadran de jauge.
23. Lampes de tableau de bord.
24. Interrupteur de plafonnier.
25. Interrupteur double allumage-éclairage.
26. Barrette 10 bornes sous avertisseur.
27. Commutateur éclairage-avertisseurs.
28. Feu de position côté gauche.
29. Feu de position côté droit.
30. Plafonnier.
31. Puits de jauge.

32. Barrette 3 bornes dans coffre AR.
33. Feu clignotant arrière droit.
34. Feu clignotant arrière gauche.
35. Plaque de police sur porte de coffre arrière.
36. Lanterne arrière (feu rouge et stop).

### COULEURS

- N : Noir.  
 R : Rouge.  
 V : Vert.  
 J : Jaune.  
 BL : Bleu.  
 B : Blanc.  
 VI : Violet.  
 M : Mauve.

trollieren, ob wir alles richtig verbunden haben. Dann ersetzt man jeden Wollfaden einzeln durch ein Kabel der richtigen Dicke und Farbe und ändert im Schema die Farbbezeichnung, sofern sie nicht mit der Farbe des Wollfadens übereinstimmt. Es empfiehlt sich, die Drähte nicht zu kurz abzuschneiden.

Wichtig: Wir müssen für unseren Kabelbaum Kupferlitze verwenden. Litze ist zusammengedreht aus vielen feinen Kupferfäden. Würden wir einen starren Draht verwenden, so wie er z.B. im Hause verwendet wird, würden die Kabel schon nach kurzer Zeit brechen, da sie im Auto ja ständig Vibrationen ausgesetzt sind.

Wenn nun jeder Wollfaden durch einen Draht ersetzt ist, kontrollieren wir ein letztes Mal - vielleicht sogar mit einer Prüflampe -, dann kaufen wir uns 2 oder 3 Rollen ca 1,5 cm breites schwarzes Isolierband und beginnen, die einzelnen Stränge gleichmässig zu umwickeln und zwar so, dass sich eine doppelte Ueberdeckung ergibt. Dann müssen wir die Kabel an den Enden abisolieren und Kabelschuhe anklennen oder anlöten. (Tip: Mit Kabelschuhen mit einem Loch von 5mm  $\phi$  kommt man bei unseren Tractionen abgesehen von ganz wenigen Ausnahmen aus. Also eine grössere Menge besorgen.)

Danach bauen wir sorgfältig den Kabelbaum ins Auto ein, schliessen alle Anschlüsse an - und sehen dann, was passiert:

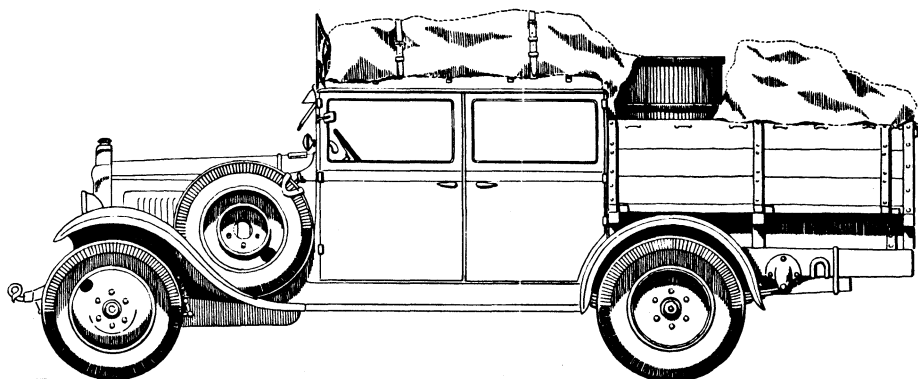
Wenn wir ganz sauber gearbeitet haben, funktioniert alles. Eine Fehlerquelle könnte sich beim Steg unter dem Armaturenbrett befinden, weil es dort sehr leicht passieren kann, dass zwei gleichfarbige Kabel falsch angeschlossen werden. Mit einer Kontrolllampe und/oder etwas Probekeln lässt sich das leicht herausfinden.

Es braucht eigentlich nicht besonders erwähnt zu werden, dass man nach dieser Arbeit die elektrische Installation der eigenen Traction sehr gut kennt und deshalb bei einer Panne sofort weiss, wo man suchen muss.

Und nun etwas für alle, die noch keinen Mut haben: Ich habe die gesamte elektrische Anlage meiner Traction erneuert und umgebaut, Sicherungen und Relais eingebaut. Das Verfahren, das ich hier beschrieben habe, ist also erprobt und bewährt. - Und ich habe (auch) keinen technischen Beruf erlernt. Wie immer stehe ich für Fragen und Tips gerne zur Verfügung.

R. R. Traction

alias D. Eberli  
Dinhard



Richard DUJAT 76



CAMION "POISSON"  
CROISIERE JAUNE GROUPE CHINE  
MOTEUR C SIX CHASSIS 1800 $\frac{1}{2}$  CITROËN

\*\*\*\*\*  
MITGLIEDER - WERBUNG  
\*\*\*\*\*

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

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....

CITROËN · TRACTION · AVANT · CLUB

Postfach 304, CH-8053 Zürich  
Postcheck 80-18535



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

Name ..... Vorname .....  
Adresse .....  
Tel. P ..... G ..... Ich besitze einen TA:Nein  Ja   
Fahrzeugtyp ..... Jahrgang ..... P.Kennzeichen .....  
Farbe ..... Fahrgestellnr..... Besonderheiten .....





**INTERNATIONALES  
TRACTION AVANT TREFFEN  
ZOFINGEN  
6.7.8. JUNI 1981**



VERANSTALTER:

**CITROËN**

*Traction Avant*

**CLUB**

SCHWEIZ

