

CITROËN

"Traction Avant"

CLUB



SW

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 1980

CTAC Präsident Dieter Ackerknecht Waserstr.43 8053 Zürich T. 01/ 551476	Vize Präsident Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reisiswil T. 063/ 89346	Kassier Edda Brunner Johannisbergstr.60 8645 Jona T. 055/ 282858	Aktuar Flemming Gubler Kirchstr.18 8810 Horgen 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)
Vorstand Kuno Soppelsa Alpstr.9 8280 Kreuzlingen T. 072/722696 Max Güttinger Oberdorf 12 8264 Eschenz /TG T. 054/ 89705 Peter Kohler Haselweg 2 8200 Schaffhausen T. 053/ 59380	Vorstand Daniel Eberli Noterenstr.14 8474 Dinhard T. 052/ 381805 Adrian Pretto Stegstr.3 8820 Wädenswil T. 01/7804017 Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/371729	Vorstand Albert Schorta Löhrstr.2 4552 Derendingen T. 065/423283 Jakob Willimann Schulhausweg 49 4911 Reisiswil T. 063/89346 Urs Witmer Zinggstr.24 3007 Bern T. 031/450893

Reparaturen und Ersatzteile von Clubmitgliedern

(Anfragen um Eintrag bitte an die Redaktion richten)

Garage	Garage	Garage
Christian Schelbli Grenzstr. 7 8580 Amriswil T. 071/ 674542 G 675733 P	Christian Heussi Federiblick 8865 Bilten T. 058/ 371729 P 058/ 372266	Max Caironi Hauptstrasse 5024 Küttigen T. 064 372050 G 372194 P

Ersatzteile & Reparaturen	Citroën Spez.Werkstatt	Rep. & Rest.	Reparaturen
Heinz Beier 3251 Wengi/Büren T. 032/ 849275	Gino Gandin beim Zeughaus 8910 Affoltern a/A T. 01/7615879 G 01/ 339900 P	Garage B. Schenk Leimenstr. 4 4118 Rodersdorf T. 061/ 751708	Citroën Bern AG Freiburgstr. 447 3000 Bern T. 031/ 553311

Zeitungsredaktion, Inserate, PR und Literatur-Kommission

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

Redaktionsschluss der nächsten Zeitungsausgabe : 28. Feb. 1981



Werte Traction Freunde,

Die Ausflugs- und Treffen Saison ist nun schon vorbei und manche Traction ist schon wieder eingemottet.... Es war wiederum eine ereignisreiche Zeit, die Berichte in unserem Blättchen zeugen davon.

Diesmal kommt unsere Zeitung nur dreimal im 1980 heraus - dafür heute als Doppelnummer. Einerseits war unser Zeitungsteam reduziert, andererseits möchten wir dem Weihnachtsrummel etwas ausweichen.

TREFFEN: Das internationale Treffen des CTAC, 6.-8.Juni 1981 in Zofingen ist auf dem Weg der Realisierung. Mitarbeiter werden gerne ins Team aufgenommen. Wer meldet sich noch ???

MITGLIEDSCHAFT: Bestand 160 ! MITGLIEDERBEITRAG 81 wie üblich Fr 30.-, bitte bis 28.2.81 pünktlich einzahlen.
(Beitrag nach erster Mahnung Fr 40.-, nach zweiter Fr 50.- !!!)
Allenfalls behalten wir uns vor, die Lieferung der Zeitung etc. einzustellen. Besten Dank für Ihr Verständnis!

ZEITUNG: Erneut sei darauf aufmerksam gemacht, dass Artikel, Berichte von Treffen, Mitteilungen sowie Inserate herzlich willkommen sind!

Hiermit möchten wir allen, die zum guten Gelingen des Club-Lebens soviel beigetragen haben - insbesondere den Organisatoren der Treffen und den "Schriftstellern" - ganz herzlich danken!! Gleichzeitig entbieten wir die besten Wünsche für frohe Festtage und ein glückliches 1981 !!! In der Hoffnung auf eine gute Traction Saison 81

Ihr

Zürich, im November 1980

Hito Anskand





aus dem Programm:

- 6.6.81 Rally, Teilemarkt, Fahrzeugprüfung, Fest
- 7.6.81 Besuch Verkehrshaus Luzern, Corso, Concorso
- 8.6.81 Concours d'élégance, Präsentation der Wagen
- Preisverleihung
- Schlussveranstaltung

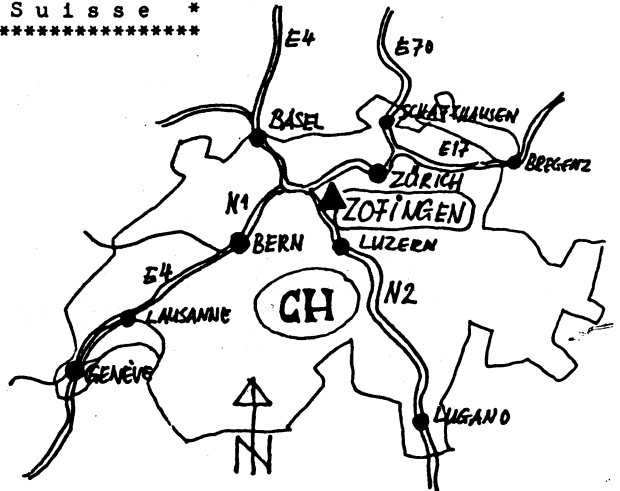
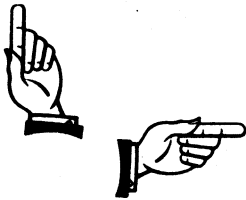
INTERNATIONALES

TRACTION - AVANT TREFFEN 1981

6.,7.,8. JUNI, ZOFINGEN, SCHWEIZ

 "International Traction Meeting" 1981,
 6.-8. June (Pentecost), in ZOFINGEN (near Lucerne), Switzerland

Concentration Internationale Traction Avant 1981
 6.-8. Juin, (Pentecôte), ZOFINGEN, Suisse *



Einmal mehr bewahrheitete es sich nicht, dass an Tractiontreffen nur die Sonne scheinen könne.
Am Sonntagmorgen des 29. Juni goss und tröpfelte, regnete und tropfte es abwechslungsreich vom Himmel (vielleicht ein Dichtigkeitstest für unsere Autos?). Destotrotz versammelten sich die tapfersten Tractionisten mit ihren 26 Fahrzeugen beim Flugplatz Grenchen, um dort den Start des Rallyes zu erwarten.

Getreulich "Schorta'schem Rat" folgend, auf Posten 3 in Nennikofen um Himmelswillen ja einen ausgiebigen Kaffeehalt zu machen (bedingte sonst fliegenden Wechsel von Posten 1 auf Posten 6 für den Rallyeleiter), startete ab 10 Uhr Wagen um Wagen zur Fotorallye durch Solothurns Umgebung. Fünf kitzlige Aufnahmen mussten in richtiger Reihenfolge ihren Ortschaften zugeordnet werden, was für Fahrer und Kartenleser/innen nicht immer so einfach war. Allein die richtigen Strassen auf der Karte zu finden, war für Ortsunkundige das reinste Nüsseknacken.

Nach allerlei Irrfahrten erreichten aber alle Teilnehmer den letzten Posten in Bad Attisholz und übten sich zum Abschluss im Abschätzen der gefahrenen Kilometer und genauem Parken, ohne die Stange zu touchieren.

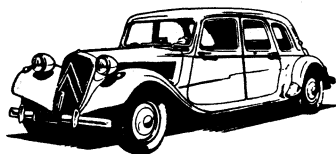
Ueber 100 Personen (fast ebensoviele mit welschem Charme wie Deutschschweizer) erwarteten anschliessend im Restaurant mit Heisschunger das Mittagessen und die Rangverkündigung.

Endlich war es soweit; die letzten Spuren des Essens abgewischt und Rechnungsbüro geschlossen, rief Albert Schorta die Gewinner auf. Wie schon im letzten Jahr brillierten die Gäste vom CCS auf den vorderen Rängen. Gingen die aus der "Schorta-Werkstatt" stammenden Silber- und Bronze-Kolbenpokale in welsche Gefilde, retteten doch Mitglieder des CTAC den goldenen und etttliche Weinpreise für sich.

An dieser Stelle sei auch dem Organisationsteam Ehepaar Schorta und Hans Ryf einmal mehr ein Kränzchen für die pronte und originelle Durchführung dieses Treffens gewunden.

Aufgrund des schlechten Wetters wandelten sich Waldspaziergang und Stadtbummel in gemütliches Beisammensein und immer beliebtes Fachsimpeln.

Bald schon wars wieder Zeit zum Aufbruch und ein weiterer Beweis dafür geliefert, dass Tractionfans durch nichts von ihren Treffen abzuhalten sind.



L.+K.Sutter

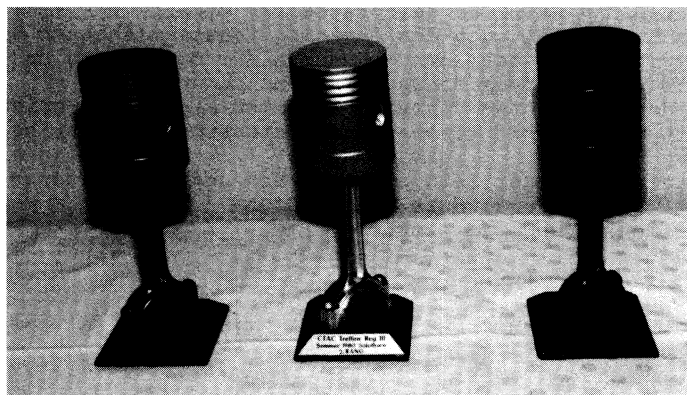
Rallye-Rangliste

1. SCHIBLER Robert	94,5 Punkte	CTAC
2. BRAEUCHLI Francis	91,5 "	CCS
3. MAMIE Jean-Pierre	88,5 "	CCS
4. HOBI Guido	86,5 "	CTAC
5. LIEBMANN James	75 "	CTAC
6. TARDY	74 "	CCS
7. ACKERKNECHT Dieter	73,5 "	CTAC
8. WICHSER Fridolin	73,5 "	CTAC
9. SUTTER Kurt	72,5 "	CTAC
ROGGENMOSER Robert	72,5 "	CTAC
11. KOLLER Bernard	70,5 "	CCS
12. LUETOLF Michael	69,5 "	CCS
SOLLBERGER Heinz	69,5 "	CTAC
14. MAURON René	68 "	CCS
15. HAERRI Ernst	67,5 "	CTAC
16. GYSIN Bernhard	63,5 "	CCS
17. PERRUCHOUD Jean-Jacques	60,5 "	CCS
18. BORN Hans-Ulrich	57,5 "	CTAC
19. PRETTO Adrian	54,5 "	CTAC
20. KOHLER Peter	52,5 "	CTAC
GUETTINGER Max	52,5 "	CTAC
SOPPELSA Kuno	52,5 "	CTAC
23. THURNHERR Gérard	51,5 "	CTAC
24. GERBIG Thomas	49,5 "	CTAC
25. EBERLI Daniel	48 "	CTAC
26. JETZLER Peter	47 "	CTAC
27. COMBE Roger	40,5 "	CCS

Gold

Silber

Bronze

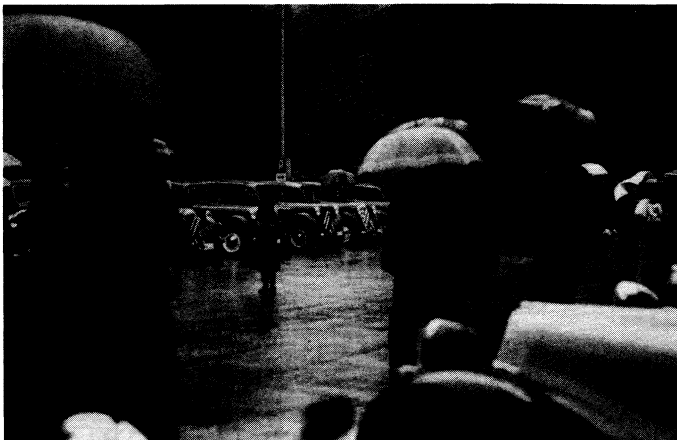


Mal. was anderes. - "Pokale" aus der "Küche" von Albert Schorta

Foto: Wilma Schelbli

Parkplatz Attisholz,

Treffen Region 3.



Schirm auf ? oder zu ? das ist hier die Frage !

Fotos: Wilma Scheibli, D.Ack.



Le "Bidon de 2 litres" (Die 2 literflasche)

Am 23. März wurde vom "Club de l'age d'or" in Pau (Atlantique-Pyrenäen) auf einem abgesperrten parcours von 1350 m eine benzin-verbrauchstestfahrt für oldtimer durchgeführt. Es galt mit 2 liter benzin möglichst weit zu kommen, die zurück gelegte strecke wurde dann auf 100 km hochgerechnet. Die teilnehmenden Tractions erreichten folgende resultate:

Rang	9	11 B	8,30	L/100 km	Rang	19	11 B	10,88	L/100 km
	12	11 BL	8,60	"		20	11 BL	11,51	"
	15	11 BL	9,19	"		22	11 BL	11,86	"
	17	7 C	10,16	"		26	15 Six	15,64	" af

Voor Duizend Gulden Méér kan men Dezelfde Kwaliteiten óók Koopen



**Doelmatiger
Sneller en
Gemakkelijker
Handelbaar
dan de
Sterkste
Olifant.**

Ontegenzeggelijk kan men voor duizend gulden méér ook een goed vrachttchassis koopen. Wij zouden deze annonce echter niet geplaatst hebben, indien er geen doorslaande redenen voor U bestonden om het prijsverschil in Uw zak te houden.

Evenmin zouden de Citroën Fabrieken de productie van dezen Zescylinder Tweetonner ondernomen hebben, indien zij niet de zekerheid hadden de bestaande, goedkoopere typen in alle opzichten te kunnen overtreffen.

Bent U BELANGSTELLEND

Verplicht U tot niets, maar zendt deze coupon ingevuld aan onderstaand adres. Overmorgen de catalogus in Uw brievenbus.

Naam: _____

Adres: _____

Woonplaats: _____

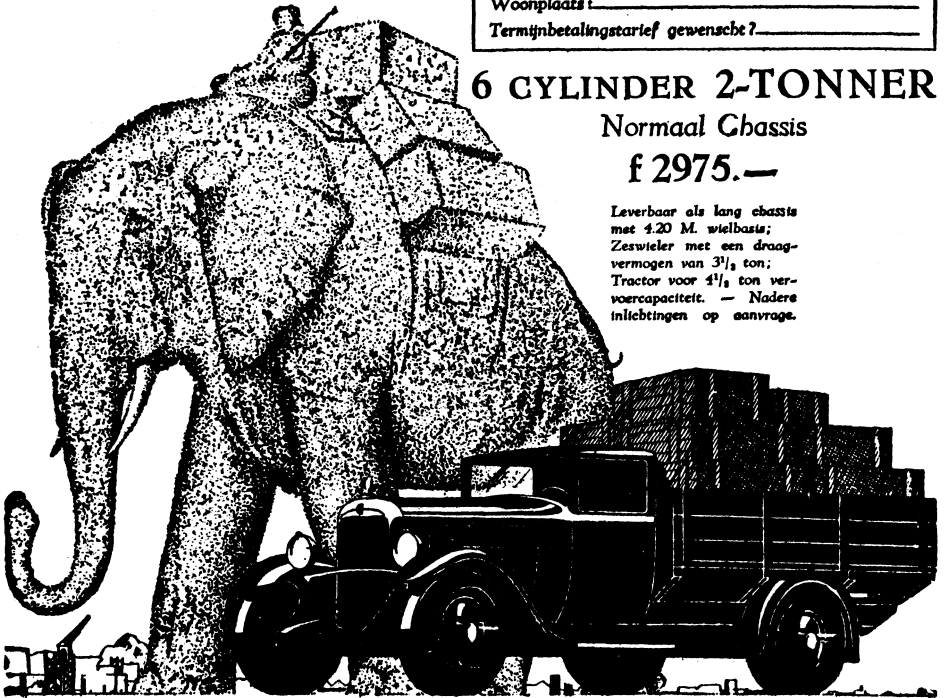
Termijnbetalingstermijn gewenscht? _____

6 CYLINDER 2-TONNER

Normaal Chassis

f 2975.—

Leverbaar als lang chassis met 4.20 M. wielbasis; Zeswieler met een draagvermogen van 3½ ton; Tractor voor 4½ ton vervoercapaciteit. — Nadere inlichtingen op aanvraag.



CITROËNI

„Maakt de Benzine
4 cent
per Liter
Goedkooper”

N.V. AUTOMOBILES CITROËN — WETERINGSCHANS 81-89 — AMSTERDAM

Deze advertentie wordt U aangeboden door Citroën Nederland B.V.

Bei schönstem Sonntagsausflugswetter besammelten sich die ca. 30 Oldtimer auf dem Kasernenplatz in Frauenfeld. Umringt von Sachverständigen und Fans mussten die Autos etliche kritische aber auch begeisterte Blicke über sich ergehen lassen. Wer weiss, was in so einer Autoseele vor sich geht, wieviel so ein Auto erzählen könnte? Uns bleibt da nur unsere Phantasie ...

Nachdem sich alle begrüsst und die ersten Neuigkeiten ausgetauscht hatten, ging es Richtung Plättlizoo Frauenfeld. Wie bestellt stand vor dem Zoo-Eingang ein Prachtsexemplar von Autoveteran, der natürlich auch gebührend bewundert wurde.

Der Plättlizoo, ein Privatbesitz, beherbergt auf kleinstem Raum eine grosse Anzahl von Tieren. Schön für uns, denn wir konnten in kürzester Zeit viele seltene Tiere bestaunen, unter anderem eine Löwenmutter mit 5 Jungen. Ob sich die Tiere so eingeeengt aber auch wohlfühlen? Wir bestaunten immer noch die Löwenfamilie, als über den Lautsprecher bekannt gegeben wurde, dass demnächst eine Raubtierschau stattfindet. Der Dompteur, der Zoobesitzer (er sass zuvor auch an der Kasse), erklärte uns, dass sie hier in Frauenfeld die grösste Raubtierschau der Schweiz (?) hätten. Es sassen dann auch brav 4 Löwen und 3 Leoparden auf ihren Hockern und liessen sich zu verschiedenen Kunststücken "überreden". Vor allem Roger machte Spass, wie er sich gemächlich zu den Darbietungen "herabliess" und uns am Schluss noch zeigte, dass der Kopf seines Meisters gut in seinem Rachen Platz hat. Das war das einzige Mal, dass der Dompteur seinen Stumpfen aus dem Mund nahm.

Für uns wurde es langsam Zeit, dass wir uns auf den Weg nach Schloss Hagenwil machten. Volle Kraft in Einerkolonne durchs "Thurgi". Da nicht alle einen Plan hatten, musste man auch bei Rot über die Baustelle fahren ... Trotzdem ist ein Teil der Kolonne, angeführt durch den Präsidenten, ein wenig vom vorgeschriebenen Weg abgekommen. Oder wollten sie wohl die Fahrt noch etwas ausdehnen?

Dass ein Schiebedach nur Vorteile hat, haben wir eindeutig bewiesen. Erstens geniesst man immer das volle Fahrt-, sprich Luftgefühl und zweitens lässt sich aus dem Dach am besten fotografieren.

Am Ziel angekommen, bestaunten wir das Weiher Schloss Hagenwil. Der Burgturm wurde im 12. Jahrhundert erbaut und bis zum 18. Jahrhundert wurden die in Fachwerk erstellten Wohnbauten erweitert. Trotzdem füllten wir den Saal dann ziemlich aus. Nach dem Essen zogen sich die Clubmitglieder zur GV zurück, der Vorhang wurde gezogen und die Zurückgebliebenen leisteten sich dafür ein Dessert und halfen klatschen. Von der GV haben wir nur mitbekommen, dass Pfingsten 1981 für ein weiteres grosses Citroëntreffen reserviert werden soll ...

Nach diesem geschäftlichen Teil hiess es auch schon wieder Abschied nehmen. In kleinen Gruppen fuhr man in alle Richtungen weg.

Wir möchten den Organisatoren herzlich danken und auch dem Citroën mit Schiebedach, der uns mitgenommen hat.

Protokoll GV CTAC vom 21.9.1980 im Schloss Hagenwil TG

1. Das Protokoll vom 23.9.1979 in Nassenwil wird genehmigt von 25 anwesenden Mitgliedern.
2. Wahlen :
Für die Region 2 wurde Daniel Eberli als Nachfolger von Robert Rogenmoser in den Vorstand gewählt.
Peter Kohler ersetzt den zurücktretenden John P. Günter im Vorstand Region 1. Im übrigen wurden die Vorstandsmitglieder und der Präsident für ein weiteres Jahr bestätigt.
3. Die Jahresrechnung 1979 wird einstimmig genehmigt.
4. Der Jahresbeitrag wird auf Fr. 30.-- belassen (nach 1. Mahnung Fr. 40.--, nach 2. Mahnung Fr. 50.--)
5. Treffen 1981 : Internationales Citroen Traction Avant Treffen in Zofingen AG am 6., 7. + 8. Juni 1981.
Das Herbsttreffen 1981 mit GV am 20. Sept. 1981 wird durch Region 1 organisiert (Die Betschaftsfrage wurde diskutiert)
6. Die Versicherungsfragen werden wir im Auge behalten und ev. eine Abendveranstaltung im Winter durchführen.
7. Internationales Citroen TA Treffen in Zofingen vom 6. bis 8. Juni 1981. Wir sind im Besitz der Bewilligung der Gemeinde Zofingen für deren Durchführung (Korso, Unterkunft, Parkplätze etc). Die ausländischen Clubs werden über unser Treffen vororientiert. Die erste Arbeitssitzung findet im Herbst 1980 statt, an der alle Helfer teilnehmen werden.

CLUBRECHNUNG
=====

Saldo per 30.9.1979	Fr.	4.967.30	
Mitgliederbeiträge	Fr.	4.975.--	
Vgt. Inserate, Kleber, Kalender			
Poster, Spenden, etc.	Fr.	1.728.50	
Konto- und Posttaxen, Tel.	Fr.	621.45	
Drucksachen, Büromaterial, etc.	Fr.	3.816.05	
Spesen für Treffen	Fr.	410.--	
Kauf Kalender, Knöpfe, Abziehbilder, etc.	Fr.	345.--	
		<hr/>	
	Fr.	11.670.80	Fr. 5.192.50
		=====	=====
Einnahmen	Fr.	11.670.80	
Ausgaben	Fr.	5.192.50	
		<hr/>	
Clubvermögen per 1.9.1980	Fr.	6.478.30	

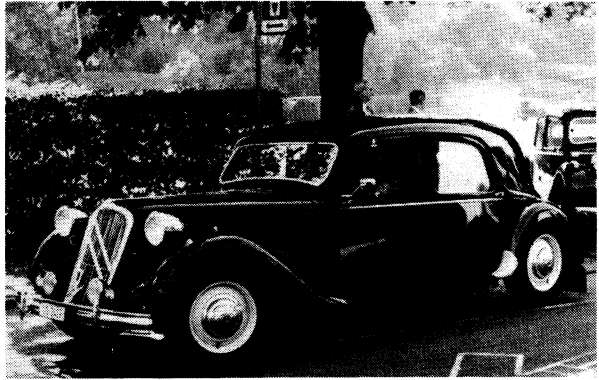
Edde Kamm

Henning Gübler

Montag, 22. September 1980

Thurgau/Frauenfeld Seite 7

Gangsterlimousinen-Ausfahrt



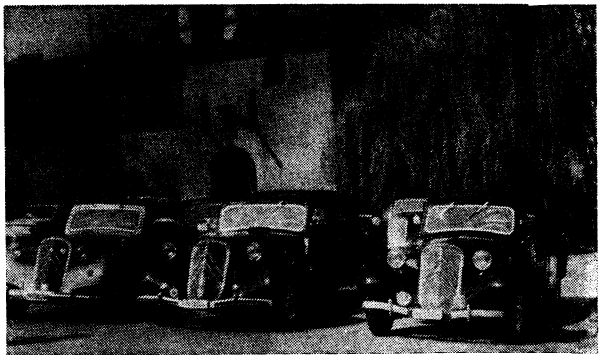
prg. Am Sonntag trafen sich in Frauenfeld eine grosse Anzahl Mitglieder des Deutschschweizer «Citroën-Traction-Avant-Clubs» in Frauenfeld. Auf dem Kasernenplatz war Besammlung. Eine grosse Zuschauermenge zeigte grosses Interesse an den herausgeputzten no-

stalgischen Fahrzeugen, die im Volksmund als «Gangsterlimousinen» bekannt sind. Die Ausfahrt, die mit Fahrzeugen der Jahrgänge 1934 bis 1957 unternommen wurde, führte durch den Thurgau zum Schloss Hagenwil.

Bild Rüegg

Mittwoch, 24. September 1980

Oberthurgau **SBZ**



Oldtimer-Treffen im Schloss Hagenwil

glz. Letzten Sonntag trafen sich Berner-, Zürcher-, Graubündner-, Aargauer- und natürlich Thurgauer-Besitzer von Citroën-Oldtimern im Schloss Hagenwil. Die alterwürdigen, guterhaltenen Karossen wurden von gross und klein bestaunt; es bleibt nur noch die Frage, ob der Bettag der richtige Tag für diesen motorisierten Ausflug war . . .

Dienstag, 23. September 1980

Oldtimertreffen im Schloss Hagenwil Opas «Vehikel» in neuem Glanz



Unter den vielen «Citroëns» dominierte dieses Cabriolet als Prunkstück.

Hagenwil, 11. Am Sonntagnachmittag traf sich der Citroën Traction Avant Club der Schweiz im Schloss Hagenwil zum gemeinsamen Mittagessen und zur anschließenden Generalversammlung. Zuvor hatten die rund hundert Mitglieder des Clubs in Frauenfeld den Plättlitzoo besichtigt, wonach sie mit 26 Citroëan Avants geschlossen in Richtung Hagenwil fuhren.

Wie später der Deutsche Volkswagen, so wurde zwischen 1934 und 1957 der Citroën Avant in grossen Stückzahlen hergestellt. Sein Aussehen, welches den meisten aus den Französischen «Gangsterfilmen» bekannt sein dürfte, blieb mit nur geringen Veränderungen während all der Jahre praktisch bestehen. Noch vor etwa 15 Jahren gehörten sie zum alltäglichen Strassenbild in der Schweiz und wurden zu normalen Occasionspreisen gehandelt. Bald danach verschwanden aber diese Modelle: die einen auf dem Autoabbruch, die anderen bei Sammlern.

160 Citroën-Fans

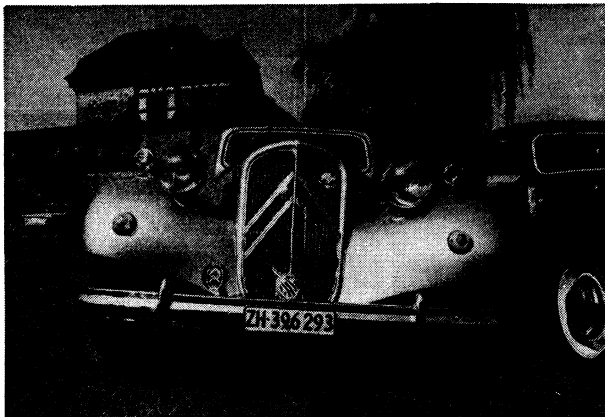
Heute haben sich die Sammler dieser

Oldies in zwei Clubs zusammengeschlossen: Zum einen sind die Citroën-Fans im Traction Avant organisiert, ein weiterer Club befindet sich noch in der Westschweiz. Der Traction Avant umfasst 160 Mitglieder, welche sich in drei Sektionen unterteilen. Jährlich veranstaltet jede dieser drei Sektionen ein Treffen, bei welchem zusammen ein Ausflug unternommen wird.

Internationales Treffen

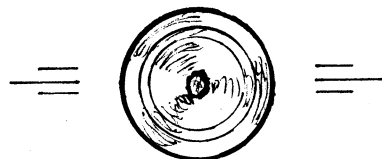
Als Ziele dieses Treffens galten der Frauenfelder Plättlitzoo und anschliessend das Schloss Hagenwil, in dessen historischem Gemäuer das Mittagessen eingenommen wurde. Anschliessend fand dann die jährliche Generalversammlung statt, in welcher das geplante internationale Treffen der Citroën-Avant-Fans in Zofingen zur Sprache kam. Gegen Abend machte sich die Kolonne wieder auf den Heimweg.

Wer weiss, vielleicht erlebt auch ein Auto unserer Zeit in ein paar Jahrzehnten eine solche Renaissance wie diese «Franzosen» . . .



Ein wuchtiger Kühlergrill vor der malerischen Kulisse des Schlosses Hagenwil

Erinnerung an die Zukunft des nächsten Zoobesuches
(Ausfahrt vom 21.9. Region 1)



Entwendet während einer HOCHZEITSFEIER
im Gasthof Löwen zu Islikon:

1 R a d d e c k e l, verchromt mit
dazupassender Schraube zu Citroen
Modell 15, 6 Zylinder, Jahrg. 1951.

Verdächtig werden zwei fanatische
"Traction avant Fans". Wir sind gerne
bereit dem Finder des Raddeckels einen
Finderlohn zu geben.

Tel Hauptwache 01. 211.83.44
Tel Agentur 073. 43.10.83
P.+M.J



Kein Wunder bei einer Feier mit Gangsterwagenfans!

Dem schwergeprüften Brautpaar entbietet der CTAC
nochmals seine besten Glückwünsche und herzlichen
Dank für die grosszügige Einladung!!

18, QUAI ERNEST-ANDERMET - CASE POSTALE 85 - 1211 GENÈVE 4

V.N°:

N.N°: 3/bo

DATE: den 19. September 1980



SONDERSCHAU - INTERNATIONALER AUTOMOBIL-SALON 1981

Sehr geehrte Herren,

Jedes Jahr führt der Genfer Automobil-Salon im Rahmen seiner traditionellen Personenausstellung eine Sonderschau durch. Für sie steht jeweils das gut zugängliche Untergeschoss der Halle 6 zur Verfügung. In diesem Jahr fanden sich hier historische Wagen und Motorräder, mit denen die verschiedenen Epochen des zum 50. Mal international durchgeführten Genfer Salons markiert wurden.

Auf den Jubiläumssalon von 1980 folgt im kommenden Jahr die letztmalige Durchführung des Salons an seinem gewohnten Ort bei der Plaine de Plainpalais; für 1982 wird das neue Ausstellungsgebäude in Flughafennähe bezogen werden.

Um den Abschied aus dem Stadtgebiet würdevoll zu feiern, wollen wir wiederum eine originelle Sonderschau veranstalten. Herr Roger Gloor, Redaktor von der "Automobil Revue" in Bern hat nun vorgeschlagen, hiezu die zahlreichen schweizerischen Oldtimer- und Marken-Clubs einzuladen. Jeder Club soll die Möglichkeit erhalten seine Aktivität vorzustellen. Überdies könnten einzelne Fahrzeuge von Clubmitgliedern ausgestellt werden. Dass es sich dabei um publikumsattraktive, ungewöhnliche Autos handeln muss, versteht sich von selbst.

Hier nun unsere Anfrage :

- Können Sie bzw. Ihre Mitglieder eine Darstellung Ihres Clubs (Adresse, Gründungsjahr, Anzahl Mitglieder, deren Fahrzeugtypen, Zielsetzungen, Zusammenkünfte, Veranstaltungsprogramm, Ersatzteilbeschaffung, Club-schrift usw.) zusammenstellen ? Diese kann eine Fläche von Plakatgrösse einnehmen.

./..



- Können Sie ein bemerkenswertes Fahrzeug zur Verfügung stellen ? Dieses müsste am 28. Februar 1981 in Genf in einwandfreiem, sauberem Zustand angeliefert und am 16. März wieder abgeholt werden. An der Sonderschau werden die Wagen durch Kordeln abgesichert und von Sekuritas-Wächtern im Auge behalten.

Die Feuer-Versicherung können wir übernehmen. Gegen alle anderen Risiken müssen die Fahrzeuge versichert sein.



Eine neutrale Kommission wird die in Frage kommenden Autos auswählen. Bitte melden Sie Modell und dessen eventuelle Besonderheiten des von Ihnen für die Ausstellung zur Verfügung gehaltenen Wagens.

- Es wäre von Vorteil, wenn eines Ihrer Mitglieder während des Salons für Auskünfte auf dem Stand weilen könnte. Teilen Sie uns bitte mit, ob dies für Ihren Club möglich wäre.

Mir sind überzeugt, dass eine informative Darstellung des reichen schweizerischen Markenclubwesens einem echten Publikumsbedürfnis entspricht. Ihr Mitmachen würde uns freuen. Bitte geben Sie uns bis zum 15. Oktober 1980 eine zumindest provisorische Antwort. Der definitive Entscheid mit Beschreibung Ihrer Präsentation hat dann bis 15. Novembre 1980 zu erfolgen.

Mir danken Ihnen im voraus und stehen gerne für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Der Direktor :

(R. Muser)



Wer interessiert sich - wer meldet sich ???

Was im Ausland schon seit langem galt

Die Bedeutung der Signale «Stop» und «Kein Vortritt»

Seit Beginn des Jahres haben die Signale «Stop» und «Kein Vortritt» hinsichtlich des Vorrtritts die gleiche Bedeutung: Hier haben die Fahrzeugführer dem Querverkehr den Vortritt zu gewähren. Unter sich haben vortrittsbelastete Führer die allgemeinen Vortrittsregeln zu beachten.

In diesem Sinn präzisiert die am 1. Januar 1980 in Kraft getretene neue Verordnung über die Strassensignalisation die Bedeutung der Signale «Stop» und «Kein Vortritt». Die Regelung entspricht den internationalen Konventionen und den im Ausland seit langem geltenden Verkehrsregeln. Wie muss sich der Fahrzeugführer bei den beiden Signalen verhalten?

Das Signal «Stop» – gleichgültig, ob es sich um das neue achteckige oder das alte runde Stoppsignal handelt – und das Signal «Kein Vortritt» haben hinsichtlich des Vorrtritts die gleiche Bedeutung:

- Bei beiden Signalen muss der Fahrzeugführer den Fahrzeugen auf der Strasse, der er sich nähert (d. h. den Fahrzeugen auf der Querstrasse), den Vortritt lassen. Die auf der Querstrasse verkehrenden Fahrzeuge haben Vortritt, d. h., sie dürfen in ihrer Fahrt nicht behindert werden (Abb. 1–3).

- Nachdem bei den Signalen «Stop» und «Kein Vortritt» nur dem Querverkehr der Vortritt zusteht, gelten unter den vortrittsbelasteten

Fahrzeugführern zwangsläufig die allgemeinen Vortrittsregeln; der entgegenkommende Linksabbieger ist wartepflichtig (Abb. 4–6).

Unterschiedlich geregelt ist indes die Haltepflicht:

- Beim Stoppsignal muss der Fahrzeugführer in jedem Fall einen Sicherheitshalt einschalten, beim Signal «Kein Vortritt» nur dann, wenn Fahrzeuge herannahen.

Fahrzeuge auf Hauptstrassen haben den Vortritt gegenüber Fahrzeugen auf Nebenstrassen, und zwar auch dann, wenn die Hauptstrasse die Richtung ändert. Zwischen Fahrzeugen auf Nebenstrassen, die am gleichen Ort in die Hauptstrasse einmünden, gilt Rechtsvortritt (Abb. 7).

pd.

Die Fahrzeuge 2 und 3 sind wartepflichtig gegenüber den Fahrzeugen 1 auf der Querstrasse:

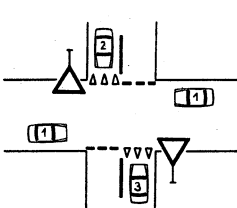


Abb. 1

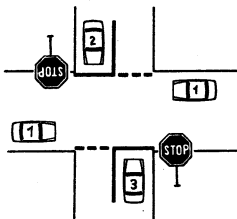


Abb. 2

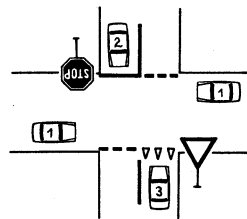


Abb. 3

Die Fahrzeuge 2 und 3 sind wartepflichtig gegenüber den Fahrzeugen 1 auf der Querstrasse; der Linksabbieger 3 ist wartepflichtig gegenüber Fahrzeug 2:

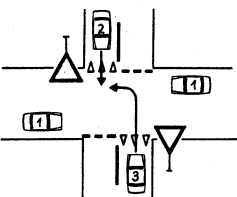


Abb. 4

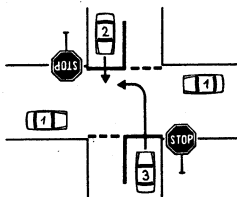


Abb. 5

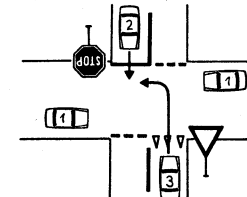


Abb. 6

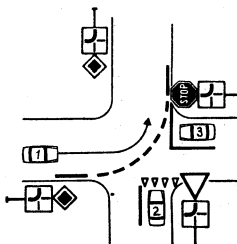


Abb. 7

Abb. links: Die Fahrzeuge 2 und 3 sind wartepflichtig gegenüber Fahrzeug 1 auf der Hauptstrasse (die die Richtung ändert); zwischen den Fahrzeugen 2 und 3 auf den Nebenstrassen gilt Rechtsvortritt.

Vortritt oder nicht? Sieben Beispiele aus der Praxis

I N S E R A T E U N D K L E I N I N S E R A T E

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: Traction Avant 11 B, 1955, ffr. 10000.-, guter Zustand,
Francois Meyer, 7 rue Bois Fleuri, Fortschwihr, 68320 Muntzenheim, F.T. : 89/474783

umständehalber zu verkaufen : Citroen Traction, Typ 11 B (large), 1956, Kofferli, vollständig restauriert und geprüft. Steht zur Besichtigung und für Probefahrt zur Verfügung. Preis auf Anfrage. Tel. 065/ 223571, Solothurn.

Zu verkaufen: 11 Large, bj. 53, preisidee 8000.-, weitere Informationen bei: Otto Bolli, Bergstr. 25, 8902 Urdorf, tel. 01/734 26 94

TAUSCHE gute kofferraum gummimatte vom kofferli large gegen ebensogute vordere bodengummimatte für large.

VERKAUFE neue fensterhebeschienen m. gummidichtung. Neue Robriteile u. rep. handbücher etc. auf bestellung. Ebenso neue spezialwerkzeuge für den 11er: 3 tlg. werkz. zum aus- u. einbau der antriebswellen (no. 1824 T), 2 tlg. einstell Schlüssel f. oberen gelenkkopf vorderachse (1852 T), Brems einstell Schlüssel (2120 T), schlüssel f. äussere radlagermutter (1825 T), halbschalen zum abziehen der differenziallager m. Citroen abzieher (1753 T). Alle übrigen werkzeuge ebenfalls lieferbar. Für den 15/6 können neu angefertigte auspuffkollektoren vermittelt werden. Armin Frick, Kirchstr. 18, 8810 Horgen, tel. 01/725 10 16, mittags/abends.

Vollkasko-Versicherung für Liebhaber- und Veteranen-Automobile

Die SCHWEIZERISCHE MOBILIAR bietet seit kurzem Vollkaskoversicherungen für Liebhaber- und Veteranen-Automobile an.

Die Pflege und der Unterhalt eines Liebhaberwagens verlangt vom Besitzer viel Liebe, Sorgfalt und unzählige Arbeitsstunden. Eine Beschädigung oder ein Verlust ist oft mit hohen Kosten verbunden.

Das Abschlussverfahren einer Vollkaskoversicherung für Veteranen-Automobile ist relativ einfach: Eine anerkannte Expertise oder Wertbestätigung genügt, um mit dem richtigen Versicherungswert die in Frage kommenden Risiken einzustufen.

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

In der Zwischenzeit wünscht Ihnen die SCHWEIZERISCHE MOBILIAR eine «gute Fahrt».



Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft

...macht Menschen sicher

Baue

A u s p u f f a n l a g e n



für PkW, auch Oldtimer, komplett oder auch einzelne Teilstücke aus Crom/Nickel-Stahl 18/8 (nicht rostendem Stahl) nach Ihrem alten Muster.

Mit 7 Jahre G a r a n t i e auf Material und Schweissnähte.

Weiter empfehle ich mich für sämtliche Schweissarbeiten.

H.J. Unkrodt, 8304 Wallisellen, Tödistrasse 23
Tel. 01/830 56 83



Problem betreffend Radmütern Messing für Pilatfelgen:

Diese Mütern sind meistens nicht mehr in einem guten Zustand.

Eine mir bekannte Firma in Frauenfeld wäre bereit diese

wieder anzufertigen Preis pro Stück ca. Fr. 12.- bis Fr. 15.- je

nach Anzahl der Bestellungen. Somit kann wieder eine Ersatzteillücke geschlossen werden.

Max & ANITA GÜTTINGER
OBERDORF 12
8264 ESCHENZ
TEL. 054 / 897 05

WERNER MERTEN, Mummelmannweg 14, 1000 Berlin 27, Telefon 431 11 72

Sonderangebot für CITROEN-Ersatzteile, stark gerabgesetzte Preise

8 Auspufftöpfe vorn Ami 6	AM 182-1	DM 15.-
10 Auspuffrohre Mitte Ami 6, 1961-5/63	AM 182-4A	DM 4.-
2 Auspufftöpfe hinten Ami 6, 1961-1969	AM 183-2A	DM 9.-
2 desgl. DS 19 ab 1963	DS 183-0C	DM 26.-
18 Auspuffrohre hinten ID 19 ab 1963	DS 182	DM 8.-
8 desgl. vorn DS 19 ab 1966	DV 192-31	DM 5.-
4 desgl. vorn DS 21 1966-1972	DX 182-44	DM 13.-
5 desgl. R vorn GS	GX 04 140 01A	DM 12.-
7 desgl. L vorn GS	GX 04 141 01A	DM 12.-
Kellriemen laut Sonderliste		
95 Luftfilter 2 CV lautrette	AZ 171-50	DM 4.-
66 Ölfilter DS 21 Purflux L 108		DM 3.50
16 Scheinwerfer Cibid komplett Ami 6 Spez.	470 098 072	DM 21.-
2 desgl. " " DS 19 bis 1968	470 033	DM 18.-
2 desgl.-Einsätze " DS Fernlicht ab 8/67	450 085	DM 13.50
16 desgl.-Einsätze " DS 21 ab 9/65-68	470 094	DM 18.-
6 desgl.-Einsätze " DS 21 ab 1967	470 095	DM 22.-
3 desgl.-Einsätze " DS 21 ab 8/67 Abblend	470 119	DM 22.-
	DX 541-4W	DM 23.-
4 Zündkerzen NGK CX 2000		DM 1.-

Zu den Preisen kommt die gesetzliche MWST

WERNER MERTEN
A U T O S P E Z I A L B E D A R F

TELEGRAMME MERTEN BERLIN 340 8889
FERNRUF 030 31000
4 31 11 72

27. Mummelmannweg 14
WERNER MERTEN - 1. BERLIN 27. MUMMELMANNWEG 14

Liebe Traction-Freunde,

seit dem Bestehen unserer Clubzeitung ist darin immer wieder über Tractions, über Drehmomentwerte, Kipphebelwellen, Torsionsstäbe und andere technische Fachausdrücke geschrieben worden. Über die Zeit, in der unsere Autos fabriziert wurde, war beinahe nie etwas zu erfahren. Gänzlich vernachlässigt wurden auch die Anliegen unserer Tractions-Frauen. Dies soll sich ändern.

Die Seite der FRAU,

von Traction-Frauen für Traction-Frauen und -Männer geschrieben, zeigt neue Aspekte auf, zum Beispiel die Mode der Jahre 1934 bis 1957. In der ersten Serie zeigen wir eine grobe Uebersicht der Jahre 1934 bis zum Krieg. Weitere Serien werden folgen. Wir möchten an dieser Stelle dem Jelmoli-Versand Zürich, der übrigens heuer sein 90-jähriges Bestehen feiern kann, herzlich danken für die Unterlagen und Bilder, die uns in grosszügiger Art und Weise zur Verfügung gestellt wurden.

Daniel Gsell

Damen - Mode

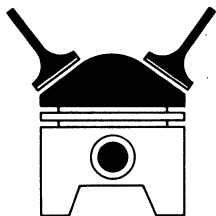
Bereits gegen Ende der zwanziger Jahre hatte sich eine neue Modelinie angekündigt. Die Kleider waren etwas länger geworden - zunächst noch durch einen zipfeligen Saum, die Sacklinie zugunsten einer stärkeren Taillierung aufgegeben worden. Das figurbetonte, wadenlange Prinzesskleid, das in den vielfältigsten Schnittvariationen nie langweilig zu werden schien, bestimmte auch die Mode der dreissiger Jahre. (Bild 1)

In den Jahren 1933/34 änderte sich die Silhouette leicht, indem der Oberkörper stärker betont wurde. Die Schultern wurden durch grosse Puffärmel und weite, die Oberarme umschliessende Kragen sowie durch Rüschen, Falten oder kurze Boleros betont. Eine asymmetrische Drapierung des Oberteils galt als besonders schick. (2)

Kostüm und Mantel passten sich in ihrer Linie grundsätzlich der Tageskleidmode an. Sie wiesen jedoch viele weitere Variationsmöglichkeiten auf. Die Jacken wurden meist tailliert und mit einem schmalen Gürtel versehen. Die Frühjahrskostüme hatten ein tiefen Ausschnitt, vielfach bis zur Taille gehend, und ein breites Revers. (3)
Die Röcke waren durchwegs wadenlang, um die Hüften herum schmal und zum Saum hin glöckig aufspringend.

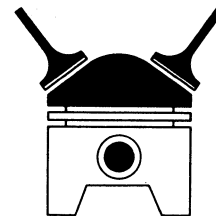
Die Mäntel waren figurbetont geschnitten und oft etwas kürzer als Kleid oder Rock.

1930 verwandelten sich die eng anliegenden Kappen der zwanziger Jahre in kleine, flache Hütchen. Mittels einer Hutnadel oder einem Gummibändchen, das um den Nacken geführt und geschickt mit Haaren verdeckt wurde, musste die Frau darauf achtgeben, ihr "Kleinod" bei Wind aufzubehalten. Schutz gegen Kälte und Wind konnte diese kleine



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

Liebe Traction-Freunde,

seit dem Bestehen unserer Clubzeitung ist darin immer wieder über Tractions, über Drehmomentwerte, Kipphebelwellen, Torsionsstäbe und andere technische Fachausdrücke geschrieben worden. Über die Zeit, in der unsere Autos fabriziert wurde, war beinahe nie etwas zu erfahren. Gänzlich vernachlässigt wurden auch die Anliegen unserer Tractions-Frauen. Dies soll sich ändern.

Die Seite der FRAU,

von Traction-Frauen für Traction-Frauen und -Männer geschrieben, zeigt neue Aspekte auf, zum Beispiel die Mode der Jahre 1934 bis 1957. In der ersten Serie zeigen wir eine grobe Uebersicht der Jahre 1934 bis zum Krieg. Weitere Serien werden folgen. Wir möchten an dieser Stelle dem Jelmoli-Versand Zürich, der übrigens heuer sein 90-jähriges Bestehen feiern kann, herzlich danken für die Unterlagen und Bilder, die uns in grosszügiger Art und Weise zur Verfügung gestellt wurden.

Daniel Geel

Damen - Mode

Bereits gegen Ende der zwanziger Jahre hatte sich eine neue Modelinie angekündigt. Die Kleider waren etwas länger geworden - zunächst noch durch einen zipfeligen Saum, die Sacklinie zugunsten einer stärkeren Taillierung aufgegeben worden. Das figurbetonte, wadenlange Prinzesskleid, das in den vielfältigsten Schnittvariationen nie langweilig zu werden schien, bestimmte auch die Mode der dreissiger Jahre. (Bild 1)

In den Jahren 1933/34 änderte sich die Silhouette leicht, indem der Oberkörper stärker betont wurde. Die Schultern wurden durch grosse Puffärmel und weite, die Oberarme umschliessende Kragen sowie durch Rüschen, Falten oder kurze Boleros betont. Eine asymmetrische Drapierung des Oberteils galt als besonders schick. (2)

Kostüm und Mantel passten sich in ihrer Linie grundsätzlich der Tageskleidmode an. Sie wiesen jedoch viele weitere Variationsmöglichkeiten auf. Die Jacken wurden meist tailliert und mit einem schmalen Gürtel versehen. Die Frühjahrskostüme hatten eintiefen Ausschnitt, vielfach bis zur Taille gehend, und ein breites Revers. (3) Die Röcke waren durchwegs wadenlang, um die Hüften herum schmal und zum Saum hin glöckig aufspringend.

Die Mäntel waren figurbetont geschnitten und oft etwas kürzer als Kleid oder Rock.

1930 verwandelten sich die eng anliegenden Kappen der zwanziger Jahre in kleine, flache Hütchen. Mittels einer Hutnadel oder einem Gummibändchen, das um den Nacken geführt und geschickt mit Haaren verdeckt wurde, musste die Frau darauf achtgeben, ihr "Kleinod" bei Wind aufzubehalten. Schutz gegen Kälte und Wind konnte diese kleine

Na günstiger wär gratis

Winter-Reife
zu sensationelle
Adam-Preise



Adam-Touring Autobedarf GmbH

**8303 Brüttsellen-
Baltenswil**
b. Rest. Kreuzstrasse
01/836 62 13

**4053 Basel-
Gundoldingen**
Hochstrasse 51
061/35 44 44

3013 Bern
Lorrainestrasse 6a
031/42 18 44

3018 Bern-Bümpliz
Wangenstrasse 88
031/55 80 88

5268 Eiken
Zürcherstrasse 260
064/61 10 91

3073 Gümligen
Worbstrasse 135
031/52 49 07

8413 Neftenbach
Tössallmendstrasse 1
052/31 21 91

4625 Oberbuchsitzen
Hauptstrasse 105
062/63 16 66

4133 Pratteln
Hauptstrasse 92
061/81 11 21

5726 Unterkulm
Unterdorf 135
064/46 22 66

5430 Wettingen
Landstrasse 166
056/26 36 31

5200 Windisch
Alte Zürcherstrasse 1
056/41 96 96

8400 Winterthur
Schaffhauserstr. 7a
052/22 32 23

8116 Würenlos
Bahnhofplatz
056/74 15 55

**8048 Zürich-
Altstetten**
Bachmattstrasse 41
01/62 65 88

**8051 Zürich-
Schwamendingen**
Überlandstrasse 32
01/41 34 54

**8008 Zürich-
Seefeld**
Hammerstrasse 17
01/55 52 20

**8038 Zürich-
Wollishofen**
Seestrasse 500
01/45 38 11



..... für unsere Traction-Avant-Kunden führen wir nach wie vor:

Michelin X 165 SR 400 Tubetype Fr. 95.- Netto
+++++

ADAM-Batterien für alle Fahrzeuge, immer noch 37% auf den VSA-Listenpreis!
24 Monate Garantie. Gratis montiert. Gratis-Versand Telefon 056 74.18.38



10.80
 Entzückendes Sommerkleid
 in jugendlicher Aufmachung aus
 gutem Waschsepp, mit Schulter-
 garnitur, mit Luft- und wasch-
 stoff, weiss oder rot, saßgrün mit
 blut, herb, tragend, die weit
 gemäß in den Grössen 42, 44, 46
 P. 24008

56 Nachmittagskleider, Modellentwürfe von Becker und Hammer,
 aus »Die Dame«, 1933



Sportlich-elegante Frühjahrskostüme (3) (4)
und Mäntel von 1933

Kopfbedeckung jedoch kaum bieten. Das Entscheidende aber beim Tragen dieses Hutes war, dass er stets schräg, ein Auge fast bedeckend oder tief in die Stirne aufgesetzt werden musste. (4)

1930 war der strenge Bubikopf der zwanziger Jahre endgültig passé. Die neue Frisurmode schrieb kinnlanges, leicht gelocktes Haar vor, das den Kopf eng umschmeicheln und die Ohren nicht bedecken durfte. 1936 trugen modemutige junge Damen die Stirnhaare zu Tausenden kleinen Löckchen gekraust, während die Deckhaare in einer einfachen Nackenrolle zusammengefasst wurden.

Da die neue Mode sehr figurbetont war, griffen die Damen wieder zum Mieder. Die Brust wurde hochgehalten, Hüften und Oberschenkel mussten weggepresst werden.

1936 kamen grosse Tellerhüte sowie hohe, spitze Hüte auf, die einer Tüte ähnelten. Man sah auch chinesische Kulihüte sowie Turbane mit Schleier neben aufgebogenen breitkrepfigen Hüten in der Form von Obstschalen oder flache, ovale Hütchen mit einer Art Hahnenkamm aus Filz obenauf. (5)

1938 kam eine neue, strengere Modelinie auf. Die Schultern wurden extrem betont und mittels Rosshaareinlagen grotesk verbreitert. Gleichzeitig wurden die Röcke kürzer, indem sie gerade noch die Knie bedeckten. Der um die Hüften enge Rock wurde vielfach zugunsten von Falten- und Glockenröcken aufgegeben, die jedoch nicht durch Unterrocke unterstützt wurden. Trotz der weiten Röcke machte die neue Mode wegen der männlich breiten Schultern keinen beschwingten, jugendlichen Eindruck. (6)

Die Jacken reichten bis handbreit unter die Hüften. Hahnentritt, Pepita, Streif und Punktmuster sowie Pastelltöne herrschen vor.

Die Kostüme bekamen ein uniformmässiges Aussehen: breite, unterlegte Schultern, mit Schulterklappen verziert, strenge Revers und Manschettenringe. Die Röcke wurden, wie das Tageskleid, kürzer, blieben aber zumeist eng und erhielten einen Gehschlitz.

Damit war jene Modelinie festgelegt, die bedingt durch den Zweiten Weltkrieg fast zehn Jahre währen sollte.

1938 kämte man die Locken der Deckhaare hoch, frisierte seitlich die Haare zurück - die Ohren mussten stets frei bleiben - und liess die Locken lose in den Nacken fallen. Diese Frisur blieb auch während des Kriegs Mode.

Krieg

Stoffrationierung und der Zwang, sich praktisch und einfach zu kleiden, unterbrachen jede modische Entwicklung während des Zweiten Weltkriegs. Die bereits vor Kriegsbeginn herrschende Mode, die Kleider mit breiten, männlichen Schultern und die kurzen Röcke, veränderten

Hutmodelle von 1937



Schöner Turban aus Trikot, sehr
kleidsam,



Bei Nichterhalten oder Nichtanwesenheit wird für ein Jahr nachgeliefert. Auswahlforderungen zu Diensten.

Bei Bestellung von Herren-Anzügen bitten wir um genaue Angabe folgender Maße: Brustumfang über der Weste oder den Armen gemessen, Taillenweite über der Hose gemessen und die Schrittlänge an der innern Hosennaht gemessen.



1940

(6)

(7) Jünglings- und Konfirmanden-Anzug aus gutem Woll-Stoff in grau, grau-blau oder braun, fein gestreift, Brustumfang 80-86 cm, No. P 23754 Fr. 45.-
 (8) Konfirmations-Anzug aus gutem Woll-Stoff in grau, grau-blau oder braun, modern gestreift, No. P 23755 Fr. 58.-

(7) Jünglings-Anzug in schwerem, reinwollenem Kammgarn, marineblau uni od. fein in sich gemustert, fa. Verarbeitung, a. Kunstseide, auch einreihig, Brustumfang 80-86 cm, No. P 23756 68.-



(7)

Herrenanzug aus soliden Strapazierstoffen, gute Verarbeitung, Farben: dunkelgrau, blau-grau, mittelgrau oder braun, mit leicht gestreuten Dessins. Brustumfang 88-108 cm, No. P 23757 Fr. 48.-
 Dito, mit 2 Hosen No. P 23758 Fr. 59.50

Ein besonderer Vorzug unserer Herren-Konfektion ist guter Sitz u. vorzügliche Verarbeitung



(7)

Herren-Whipcord-Anzug, extra solide Qualität, neue Dessins in grau uni oder beige, braun, oliv oder blau-grau gestreift, fa. Zusatz, tadelloser Schnitt, Brustumfang 88-110 cm. Auch für starke, untergesetzte Figuren vorrätig. No. P 23752 Fr. 69.-
 Dito, mit 2 Paar Hosen No. P 23753 Fr. 89.-
 Stoffmuster zu Diensten!



(8)

Eleganter Herrenanzug in schwerem Kammgarn, reine Wolle, auf Kunstseide verarbeitet, 1- oder 2reihig, marineblau uni oder fein in sich gemustert, Brustumfang 88 bis 108 cm, No. P 23759 Fr. 75.-
 Dito, mit 2 Paar Hosen No. P 23760 Fr. 98.-
 Gleicher Anzug, in schwarz, nur einreihig No. P 23761 Fr. 75.-
 Hier von Stoffmuster zu Diensten.

Herren-Kleiderstoffe

Verlangen Sie Muster von la Herren u. Knaben-Kleiderstoffen, Br. 140-145
 P 23749 Buxkin Meter Fr. 6.50
 P 23750 Sportstoffe Meter Fr. 7.50
 P 23751 Whipcord Meter Fr. 9.50
 P 23752 Cheviot, reine Wolle, m 9.50
 P 23753 Kammgarnstoffe, m Fr. 11.50

(6a)

Herrenmode 1934

1939

sich nur unwesentlich. Lediglich die Kostüme bekamen ein strengeres Aussehen, die Frisuren wurden höher, die Schuhe mit Keilabsätzen plumper und die Hüte grotesker.

Unter der Devise, "Aus Alt mach Neu", wurden in Sonderbroschüren gute Ratschläge zum Kombinieren verschiedenster vorhandener Stoffe und zum Ersetzen schadhafter Teile, so " als ob die Kombination aus zweierlei Stoffen schon immer das Modell des Kleides ausmachte ", erteilt.

Einfache, in dunklen Farben gehaltene Prinzesskleider wurden am meisten geschätzt und waren nicht zuletzt im Schnitt auch stoffsparend. Die überaus breiten Schultern standen aber im krassen optischen Gegensatz zu den engen, kurzen Röcken. Die Betonung der schmalen Taille verriet noch am ehesten einen Hang zum Femininen. (6)

Die hohen Frisuren der Damen unterstrichen noch die unproportionelle Kleidung. Sie gaben den Frauen ein zu schmales Gesicht, das zu den breiten Schultern nicht recht passte. Die Deckhaare waren über der Stirn hoch in Löckchen aufgebauscht, während das übrige Haar in einer Nackenrolle zusammengefasst war. Die Ohren blieben stets frei.

Tücher und Schals standen als Kopfbedeckung hoch im Kurs. Sie wurden in allen Farben und Mustern zum modischen Turban drapiert, der zur "Einheitskopfbedeckung" der Kriegsjahre wurde.

Der Turban bot auch den Vorteil, die Haare, wenn sie nicht mehr ganz gepflegt aussahen, vollkommen zu verdecken.

Als Seidenstrümpfe und auch Kunstseidenstrümpfe nicht mehr hergestellt werden durften, trugen Frauen in der warmen Jahreszeit - auch zum dunklen Ausgehkleid - Söckchen.

Herren - Mode

Dem kühlen Charme der Frauen setzte der modische Herr weltmännische Lässigkeit entgegen. Trotzdem blieb die Herrenmode konservativ und änderte sich während des ganzen Jahrzehnts kaum, denn die modische Linie wurde bereits 1929 festgelegt.

Auch der Herr war auf einen figurbetonten Schnitt seiner Kleidung bedacht. Das Sakko unterstrich durch Polsterung der Achseln die breiten, männlichen Schultern. Es war auf Taille gearbeitet und eng um die Hüften gehalten. Das Revers fiel sehr breit und kurz aus, um die Schultern zu betonen.

Im allgemeinen trug der Herr ein einreihiges Sakko mit drei Knöpfen, wobei nur der mittlere Knopf geschlossen wurde. Das doppelreihige Sakko war dagegen nur für offiziellere Anlässe am Tag gedacht. Nie durfte dabei ein weißes Stecktuch in der Brusttasche vergessen werden. Die Sakkos waren allgemein relativ kurz, und bedeckten kaum das Gesäss. Die Hosen sassen bequem, die Hosenbeine waren gerade und weit geschnitten und hatten stets Stulpen. (7) (8)



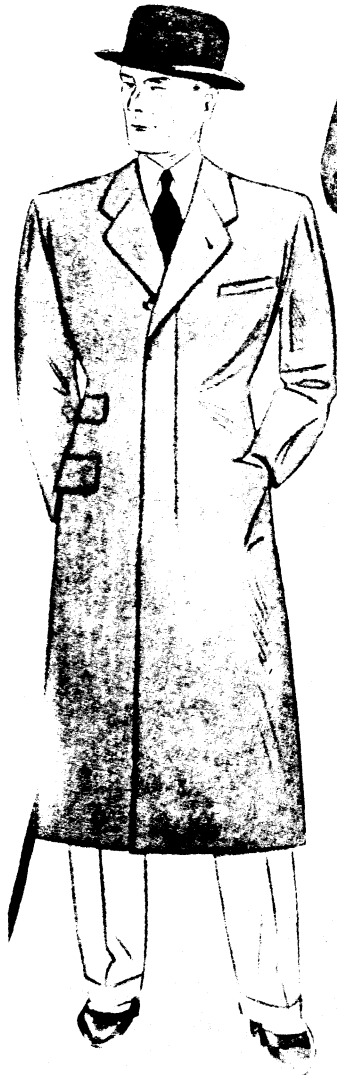
(7)

62. Sakko.vizug-Modell,
aus „Das Herrenjournal“, 1933



(10)

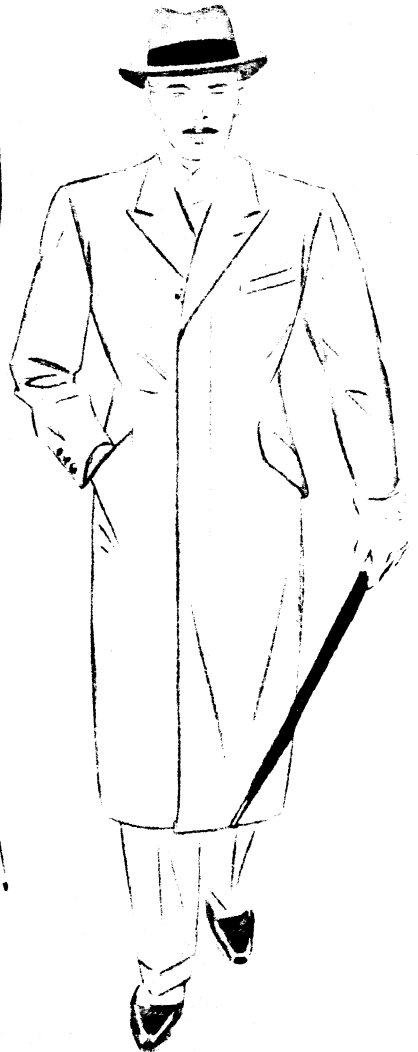
65. Rechts: Ulster,
aus „Das Herrenjournal“, 1933



Regenmantel
(11)



Paletot
(9)



Regenmantel
(11)

1933

Die erneut in Mode gekommene Weste war einreihig und auf Taille gearbeitet.

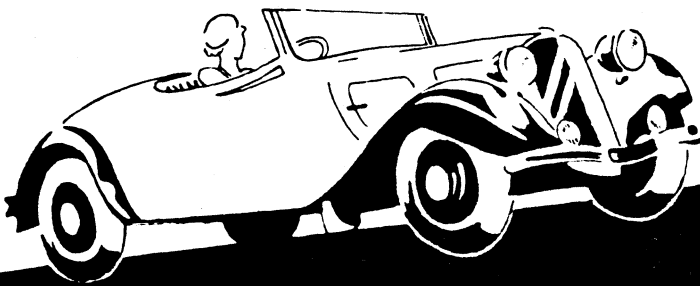
Bevorzugt wurde Nadelstreif: hellgrau, mit lichtem oder dunklem Streif. Als Modefarben galten Marineblau, Indioblau, Eisengrau, Muskat- und Havannafarben.

Bei den Hemden kamen damals, neben den weissen, senkrecht und horizontal gestreifte auf. Leicht getönte Hemden fand man besonders schick. Alle hatten einen relativ grossen Umlegekragen, wobei es als lässig galt, den obersten Knopf trotz Kravatte offen zu lassen. Die Kravatten selbst waren breit und meist mit Punkt- oder Streifenmuster verziert.

Die grosse Anzahl der verschiedenen Mantelarten, wie sie noch bis anfangs der zwanziger Jahre in Gebrauch waren, beschränkte sich immer mehr auf drei Mäntel: den Paletot, den Ulster und den Regenmantel. Zur insgesamt lässigen Kleidung des Herrn passte der grosse Schlapphut. (9) (10) (11)

Der modische Schuh war vorne relativ spitz und hatte eine Lochverzierung auf der Kappe.

Agathe Moser



BASTELEIEN

Eine Anregung von und mit R. R. Traction

Die Mitglieder unseres Clubs teilen sich wohl im Grossen und Ganzen in zwei Lager: Die eine Hälfte, die an ihrem Auto nur einen Zustand akzeptiert: den Originalzustand, - und die andere Hälfte, die ihr Auto aus Plausch hat, und denen die Verkehrssicherheit mehr am Herzen liegt als der oben genannte Idealzustand. Zu dieser Gruppe zähle ich mich, und für diese ist der folgende Beitrag auch gedacht. Für mich gilt: Erlaubt ist, was einigermaßen passt, optisch wie Jahrgang-mässig. Allerdings, VW-Schlusslichter sind auch bei mir verpönt. Eine der grössten Schwachstellen an unseren Autos und somit willkommenes Ziel für Basteleien ist

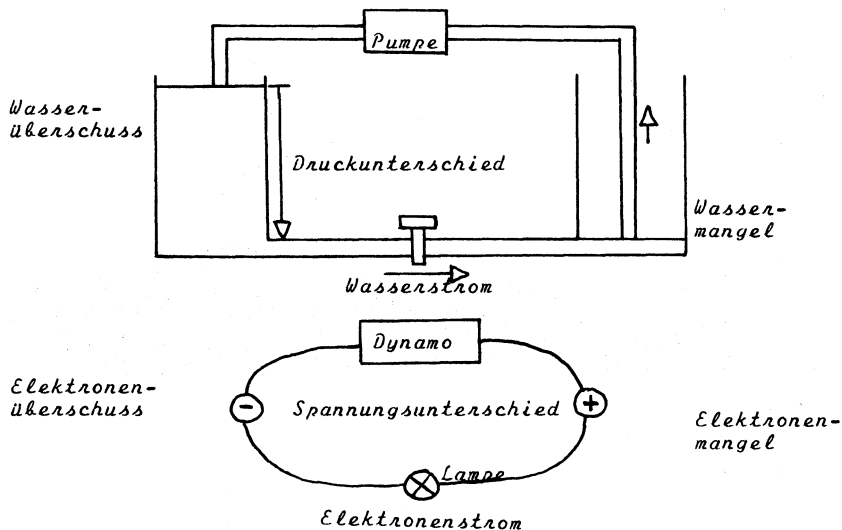
die elektrische Anlage.

Mit diesem Beitrag möchte ich Tips geben für Anfänger und Fortgeschrittene. Vorgesehen sind die folgenden Kapitel:

- Grundlagen, Masseinheiten und Begriffe
- Schalter, Umschalter und Relais
- Leiter, Sicherungen und Kabelbaum
- Lichter
- Einbau einer 50 - Ampère - Lichtmaschine

1. Kapitel Grundlagen, Masseinheiten und Begriffe

Die elektrische Energie kann mit der Wasserkraft verglichen werden.



Damit überhaupt ein Strom fließen kann, muss eine Stromquelle vorhanden sein, die eine gewisse Spannungsdifferenz (U) zur Verfügung stellt. Diese Spannungsdifferenz wird aufrecht erhalten durch

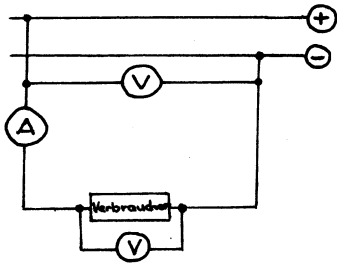
- a) mechanische Energie (Generator, Dynamo)
- b) chemische Energie (Akku).

Verbindet man die beiden Pole durch Leiter mit einem Stromverbraucher, so fließt der Strom vom - Pol durch den Verbraucher zum + Pol, von dort zum Generator und wieder zum - Pol. In der Technik spricht man von Spannung, meint aber Spannungsdifferenz. Die Spannung (U) wird ausgedrückt in Volt (V).

Die Spannung unserer Tractions beträgt 6 Volt, die Spannung an der Zündkerze ca. 3'000 Volt (3 kV).

Die Stromstärke (I), mit der der Strom fließt, wird ausgedrückt in Ampère (A).

Schaltung von Volt- und Ampèremetern



Das Ampèremeter muss den gesamten Strom messen, deshalb ist es direkt in die Hauptleitung zu schalten (Hauptschluss). Sein Widerstand soll möglichst klein sein. Das Voltmeter wird an jenen beiden Punkten angeschlossen, zwischen welchen man die Spannungsdifferenz messen will. Es darf den Hauptstromkreis nicht unterbrechen und wird darum im Nebenschluss geschaltet. Sein Widerstand soll möglichst gross sein.

Die Stromstärke (I) ist umso grösser, je grösser der Drahtquerschnitt und je grösser die Spannung (U) ist. Der Draht (und jeder Verbraucher) setzt dem elektrischen Strom einen Widerstand (R) entgegen. Er bremst den Strom. Er bedingt zusammen mit der Spannung die Stromstärke. Als Widerstandsmass dient das Ohm (Ω).

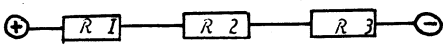
Die Beziehung zwischen den 3 Grössen Spannung, Stromstärke und Widerstand heisst das Gesetz von Ohm und lautet:

$$\text{Widerstand } (R) = \frac{\text{Spannungsdifferenz } (U)}{\text{Stromstärke } (I)}$$

Daraus lässt sich ableiten: $I = \frac{U}{R}$, $U = R \times I$.

Widerstand-Schaltungen

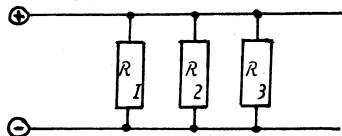
Hintereinander- oder Serieschaltung



Der Strom durchfließt die einzelnen Widerstände nacheinander. Die Stromstärke ist überall gleich gross. Je

grösser ein Widerstand, desto grösser ist der Spannungsabfall an demselben.

Parallelschaltung

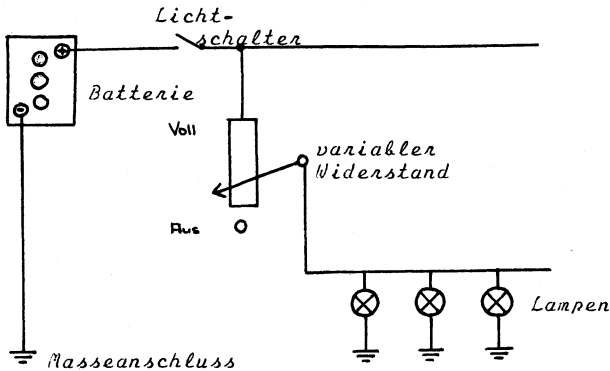


Bei Parallelschaltung durchfließt der Strom die einzelnen Widerstände gleichzeitig. Es

addieren sich die Stromstärken, welche in jedem einzelnen Widerstand fließen.

Der Gesamtwiderstand ist kleiner als derjenige des kleinsten angeschlossenen Widerstandes.

Anwendung: Regelbare Armaturenbeleuchtung



Die Leistung (P) wird berechnet: Stromstärke (I) x Spannung (U) und ausgedrückt in Watt oder Kilowatt.

Die Arbeit ist die Leistung im Zusammenhang mit der Zeit. Sie wird ausgedrückt in Watt - oder Kilowattstunden (kWh).

$$\text{Arbeit} = \text{Leistung (Watt)} \times \text{Zeit (in h)}.$$

Zurück zu unseren Tractions:

Spannung : 6 Volt
Dynamoleistung : ca. 150 Watt (ca. 25 Ampères)
Batteriekapazität: 75 oder 90 Ampère-Stunden
Fernlichtlinie : 45 Watt
Rücklichtlinie : 5 Watt
Stoplichtlinie : 21 Watt

Addieren wir die verschiedenen Stromverbraucher, so erkennen wir leicht, dass die Lichtmaschine (Dynamo) unseren Tractions bei Nachtfahrten bis an die Grenze ihrer Kapazität und sogar darüber hinaus belastet wird. Wenn die Leistung der Lichtmaschine nicht mehr ausreicht, um den Strombedarf zu decken, sorgt der Spannungsregler dafür, dass die nötige Energie der Batterie entnommen wird. Sobald die Lichtmaschine wieder mehr Leistung abgibt, als von den Verbrauchern benötigt wird, wird die Batterie wieder aufgeladen. Bei längeren Nachtfahrten kann jedoch die Batterie spürbar entladen werden. Deshalb sollte sie zu Hause mit dem Ladegerät vom Netzstrom wieder aufgeladen werden.

Im nächsten Kapitel erfahren wir, wie die unnötigen Leistungsverluste möglichst klein gehalten werden können.

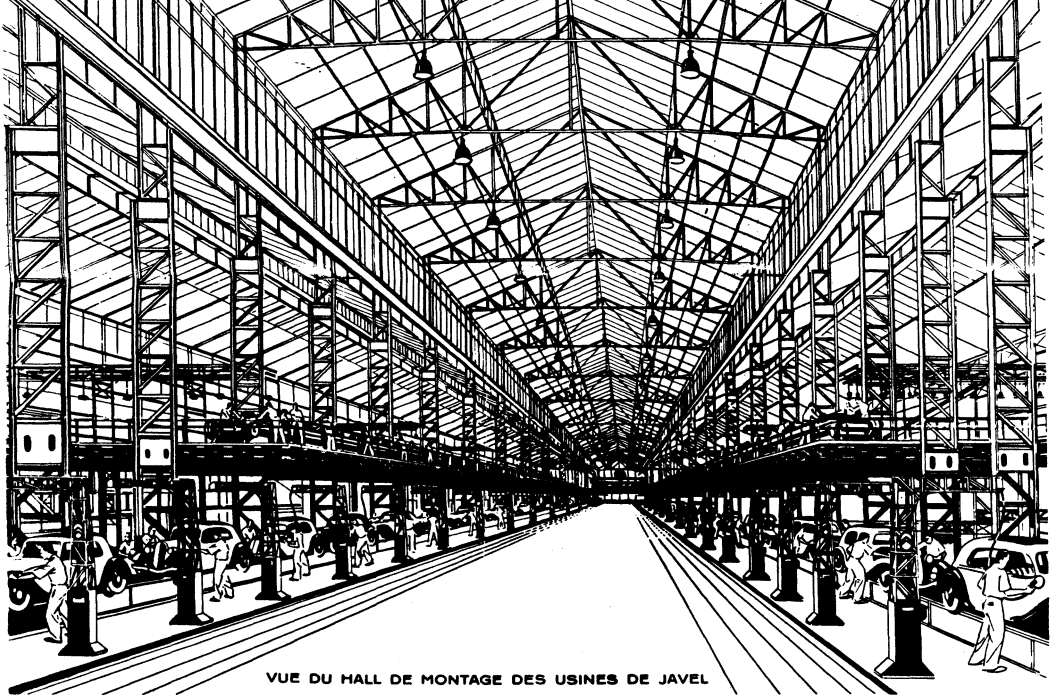
Für Fragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

R. R. Traction

alias D. Ekerli
Dinhard

LES USINES CITROËN

LES PLUS MODERNES
ET LES MIEUX ÉQUIPÉES
RÉALISENT PENDANT LE MOIS DE MAI
LA PRODUCTION SUIVANTE :



VUE DU HALL DE MONTAGE DES USINES DE JAVEL

CHAÎNE DES **7**
A TRACTION AVANT
150 VOITURES
PAR JOUR

LA CHAÎNE DES UTILITAIRES & POIDS LOURDS
AUX USINES DE LEVALLOIS

PRODUIT 50 VOITURES
PAR JOUR

CHAÎNE DES **8-10-15**
A ROUES AVANT INDÉPENDANTES
200 VOITURES
PAR JOUR

NOMBRE DE VOITURES EN FRANCE AU 1^{er} JANVIER 1934 : 1.855.174

NOMBRE DE CITROËN VENDUES DEPUIS 1919 : 764.590

NOMBRE DE CITROËN VENDUES EN MARS ET AVRIL 1934 : 12.309

VISITEZ LES NOUVELLES USINES DE JAVEL TOUS LES JOURS A 15 h. -- 133, QUAI DE JAVEL -- DURÉE 1 h. 30, PRIX 5 fr. AU BÉNÉFICE DE LA CAISSE DE SECOURS DES OUVRIERS

MITGLIEDERLISTE

(Stand per 1.9.1980)

- Ackerknecht Dieter, Waserstr. 43
8053 Zürich
- Aegerter Alfred, Hübackerstr. 50
8105 Regensdorf
- Altherr Ralph, Winterhalde 1432
9113 Degersheim
- Amport Werner, Metzgergasse 21
3400 Burgdorf
- Anliker Fritz, Friedhofweg 2
8600 Dübendorf
- Anliker Rolf, Hintersteig 23
8200 Schaffhausen
- Arn Willy, Schönau 11
3250 Lyss
- Bachmann E., Bergstr. 7
8712 Stäfa
- Beier Heinz, Alte Schmiede
3251 Wengi b. Büren
- Bill Werner, Kilchbergstr. 39
8134 Adliswil
- Blesi Heinrich, Thon 34
8762 Schwanden
- Böckli R., Glärnischstr. 22
8805 Richterswil
- Bohny Peter, Bettlingerstr. 261
4125 Riehen
- Bollag Robert, St.Albanring 193
4052 Basel
- Bollhalder Hans, Bugg
9478 Azmoos
- Bolli Otto, Bergstr. 25
8902 Urdorf
- Born Hans-Ulrich, Brunnenstr. 1
4912 Aarwangen
- Bräm Jürg, Scheuchzerstr. 58
8006 Zürich
- Bruder August, Schaffhauserstr. 121
8057 Zürich
- Brühlmann Stefanie, Pilatusweg 14
4852 Rothrist
- Brunner Hans, Johannisbergstr. 60
8645 Jona
- Brunner Ulrich, Reinhold Frei Str. 17
8049 Zürich
- Bucher Theophil, Rotbuchstr. 68
8037 Zürich
- Bumbacher Walter, Bergstr. 6 a
8117 Fällanden
- Burri Konrad, Via Marconi 2
6900 Lugano
- Büttler Peter, Nordringstr. 17
4563 Gerlafingen
- Caironi Max
5024 Küttlingen
- Citroen (Suisse) SA Bern,
Freiburgstr. 447
Walter Hofstetter
3018 Bern
- Citroen (Suisse) SA
27, rue des Acacias
Colette Fawer
1211 Geneve 24
- Cueni Erwin, Hinterfeld 210
4222 Zwingen
- Deller Jürg, Püntengasse 6
8304 Wallisellen
- Dornier Justus, Bergstr. 4
8044 Zürich
- Duvoisin Max, Grubenstr. 11
6014 Littau
- Eberli Daniel, Noterenstr. 14
8474 Dinhard
- Eberli Martin
6286 Altwis
- Etmüller Balz, Nestléstr. 20
6330 Cham
- Fäh Otto, Eisenwaren
8854 Siebnen
- Fehr Hans, Alte Landstr. 5
8802 Kilchberg
- Flückiger Rudolf, Auto Center AG
4912 Aarwangen
- Frauchiger Werner, Hardstr. 49 a
5430 Wettingen
- Frei Beat, Näsplen
8627 Grünigen
- Frick Armin, Kirchstr. 18
8810 Horgen
- Gandin G., Garage
8910 Affoltern
- Gasser Kurt, Meisenweg 4
8200 Schaffhausen
- Gautschi Hanspeter, Egg 213
5728 Gontenschwil
- Gautschi Kurt, Egg 204
5728 Gontenschwil
- Gehrman I., Dorfstr. 17
8700 Küsnacht
- Geiger Fritz, Mühlestrasse
8479 Gütighausen ZH
- Geiser Richard, Zelt
8340 Wernetshausen
- Gerbig T., Engelgasse 1
4800 Zofingen

- Graf Bruno, Hofwiesenstr. 320
8050 Zürich
- Graf K., Ringstr. 11 a
9302 Kronbühl
- Gubler Christian, Sennhüttenstr. 14
8903 Birmensdorf
- Gubler Flemming, Kirchstr. 18
8810 Horgen
- Gubler Lennart, Erlenstr. 43
8832 Wollerau
- Guggenheim Edi, Streulistr. 12
8032 Zürich
- Günter John P., Mühlental 53
8200 Schaffhausen
- Güttinger Max, Oberdorf 12
8264 Eschenz/TG
- Haefliger Eugène, Sihlberg 28
8002 Zürich
- Haessig Felix, Asylstr. 70
8032 Zürich
- Hager Peter, Wagenhalde 4
8162 Steinmaur
- Hagmann F.P., Mühlestr. 46 b
2504 Biel - Mett
- Härri E., Alte Landstr. 188
8800 Thalwil
- Hess Camille, Tegerfelderstr. 8
5303 Würenlingen
- Heuberger Paul, Im Winkel 8
8600 Dübendorf
- Heussi Christian, Federblick
8865 Bilten
- Heussi Fritz, Forchstr. 159
8132 Egg / ZH
- Hobi Guido, Bächliwis 10
8184 Bachenbülach
- Hügli Ch., Mooshalde 651
9104 Waldstatt
- Hürlimann Kurt, Wihaldenstr. 22
8340 Hinwil
- Hürlimann Peter, Churfirstenstr. 17
9630 Wattwil
- Janczer Peter, Murwiesenstr. 31
8057 Zürich
- Jetzler Peter W., Hurnenstr.
8360 Wallenwil TG
- Jordi Ernst, Dorf
3458 Dürrenroth
- Jost Beat, Industriestr. 30
9100 Herisau
- Kaderli Beat, Jungfraustr. 67
3800 Interlaken
- Kälin-Sport, Stadelhoferstr. 24
8001 Zürich
- Käser Peter, Melchnastr. 134
4900 Langenthal
- Kaufmann Franz, Thorenbergstr. 28
6014 Littau
- Kettiger Peter, Säntisstr. 19
8805 Richterswil
- Keusch Anton, Harriwilstr. 160
4566 Oekingen
- Kneubühler U., Sandplatte 3
8488 Turbenthal
- Koepfel Albert, Rickenstr. 14
9014 St. Gallen
- Kohler Peter, Haselweg 2
8200 Schaffhausen
- Kümmerli Hans, Bahnhofstr. 15 a
3066 Stettlen
- Kurzo S., Strassburgerallee 112
4055 Basel
- Lätt Werner jun., Mühle
4571 Mühledorf
- Lehner Christian, Hohbühlstr. 8
9400 Rorschach
- Leuenberger Friedrich, Talackerweg 69a
3604 Thun
- Liebmann James, Im Nüsatz
8463 Benken ZH
- Mantel Hans, Sonnenbergstr. 32
8134 Adliswil
- Marengli Bruno, Bruechstr. 59
8706 Meilen
- Matthey de l'Endroit R. Thunstr. 2
3005 Bern
- Meier Max, Sumvoi 128
7099 Lantsch
- Meyer Wilhelm, Postweg 81
4511 Hubersdorf
- Mischler Daniel, Bodenstr. 15 a
3526 Brenzikofen
- Miserez René, Altstetterstr. 287
8047 Zürich
- Müller Erich, Talckerstr. 4
8156 Oberhasli
- Müller Peter, Hauptstr. 139
8545 Rickenbach
- Müller Urs, Bellerivestr. 18
8008 Zürich
- Müller Walter, Babylon 184
4623 Neuendorf
- Müller Willy, Badachtal
6244 Ebersecken
- Niederer A., Ausserwinkel 182
7299 Jenaz
- Niedermann C., Villa Eden
8640 Rapperswil
- Oehrli Hans-Ulrich, Aenderbergstr. 2
3800 Matten b.J.
- Oesterle Dr. Marc, Spitalgasse 16
3011 Bern
- Pizotti Claude, Via al Lido 9
6962 Viganello
- Pretto Adrian, Stegstr. 3
8820 Wädenswil

- Ramp Ulrich, Pfarrweg 6
8046 Zürich
- Rey Walter, Sonnenhalde 1
8603 Schwerzenbach
- Richli Herbert, Schwanenfelsstr. 15
8212 Neuhausen
- Riva Rolando, Via Nosedo 11
6900 Massagno TI
- Rogenmoser Robert, Büelstr. 4
8307 Tagelswangen
- Ryf Hans, Kasernenplatz 49
4705 Wangen a.d. Aare
- Signer Ernst, Kohlpl. 631
9410 Heiden
- Sigrist Markus, Gutenbergstr. 4
3011 Bern
- Sollberger A., Lochhackerstr. 37
8302 Kloten
- Soller Hansrudolf, Konstrasse
9320 Frasnacht
- Sonderegger Thomas, Karl-Völkerstr. 48
9435 Heerbrugg
- Soppelsa Kuno, Alpstr. 9
8280 Kreuzlingen
- Spielmann Toni, Weidliweg 61
4511 Balm
- Sutter Kurt, Löwengrube 2
6014 Littau
- Schaezle Marc, Stüssihofstatt 8
8001 Zürich
- Schaufelberger Otto, Ettenhauserstr. 38
8620 Wetzikon
- Schelbli Christian, Grenzstr. 7
8580 Amriswil
- Schenk B., Leimenstr. 4
4118 Rodersdorf
- Schibler Robert, Mattenstr. 3
5507 Mellingen
- Schneider Hugo, Zentralstr. 20 a
8604 Volketswil
- Schneider Walter, Am Ausserberg 71
4125 Riehen
- Schorta Albert, Lohrstr. 2
4552 Derendingen
- Schreiber Rolf, Einsiedlerstr. 42
8810 Horgen
- Stehrenberger Paul, Rösslistr. 3
9056 Gais
- Strausak Theo, Kreuzen 6
4500 Solothurn
- Strehler Heinrich, 34 chide Caudrey
1012 Renens
- Studer Ernest, Malermeister
4522 Rüttenen u. Nennigkofen
- Taschner Margrit, Triemlistr. 118
8047 Zürich
- Thurnherr Gerard, Niggelerstr. 8
3007 Bern
- Trefalt Hans Peter
1813 St. Saphorin
- Vauthier Jean-Michel, Hammerstr. 59
8032 Zürich
- Vinzens Anton, Walchistr. 16
8800 Thalwil
- Vogel Guido, Sägegasse 2
5313 Klingnau
- Wäger Josef, Gürtelstr. 57
7000 Chur
- Walder Jürg, Städtchen 21
8730 Uznach
- Wallcer Beat, ruelle des Anges
1040 Echallens
- Weber Alex, Rest. Sonne
8225 Siblingen
- Wegmann Gustav, Huebwiesenstr. 27
8954 Geroldswil
- Wehrli Ruedi, Zöllikerstr. 100
8702 Zollikon
- Wellauer Konrad, Immenstall
8272 Ermatingen
- Wettstein Thomas, Brandrietstr. 33
8307 Effretikon
- Widmer Ulrich, Verenaweg 14
6343 Buonas
- Wiesmann Jörg, Stockhornstr. 18
3125 Toffen
- Willimann Jakob, Schulhausweg 49
4911 Reisiswil
- Würgler Rudolf, Stadtbachstr. 42 a
3012 Bern
- Witmer Urs, Zinggstr. 24
3007 Bern
- Woodtli Hanspeter, Schaffhauserstr. 46
8500 Frauenfeld
- Youssenfan E., Cholacher 18
5452 Oberrohrdorf
- Zbären Peter, Ch.Castelver 4
1255 Veyrier
- Zehntner Peter, Hauptstr. 26
4304 Giebenach

(158 Mitglieder)

(Bitte Adressänderungen mitteilen)

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

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

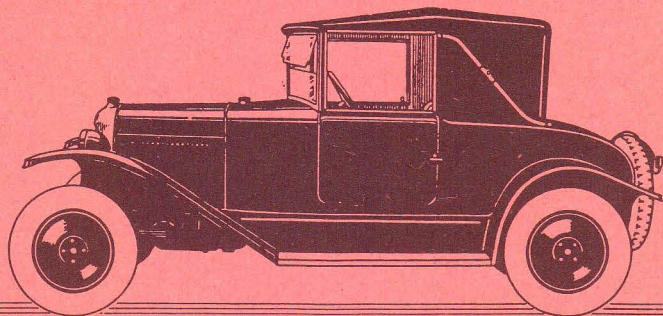


Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim CTAC. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

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

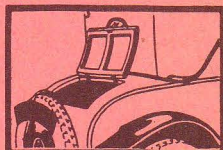


La première voiture française construite en grande série



DISPOSITION DES SIÈGES
PARE-BRISE EN COUPE-VENT
LÈVE-GLACES À MANIVELLE

LE
CABRIOLET
TROIS PLACES



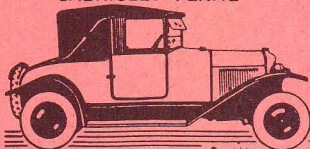
VUE ARRIÈRE DU CABRIOLET
DISPOSITIF DE FIXATION ET ROUE
DE SECOURS - C'EST DIMENSION... COFFRE

10^{HP}
CITROËN

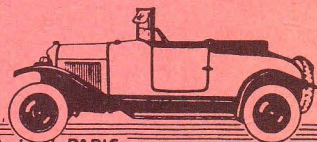
**VOITURE DE GRAND LUXE
TRANSFORMABLE
À VOLONTÉ
EN TORPEDO ou CONDUITE INTÉ**



CABRIOLET FERMÉ



CABRIOLET OUVERT



Société anonyme **ANDRÉ CITROËN**, 143, Quai de Javel - PARIS