

° CITROËN °



www.TractionAvant.ch
CTAC - MITTEILUNGEN

5/2016

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan: Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepflingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 079 402 22 85
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Walter Schmid

In Lampitzäckern 54
8305 Dietlikon
P 044 833 59 28
N 079 772 95 28
w.schmid@glattnet.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@fibermail.ch

Regionale Organisationsgruppen

Ost

Markus Roth

am Landsberg 5
8330 Pfäffikon
P 044 950 08 64
N 079 352 33 46
markroth@windowslive.com

Werner König

Blumengasse 18
8331 Auslikon
P 043 497 79 54
N 079 569 04 72
wernerkoenig@gmx.ch

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80
bo-sto@gmx.ch

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neftenbach
P 052 315 27 02
N 079 636 65 65
jutz-osm@gmx.ch

Hans Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
h.p.rubitschon@gmx.ch

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
N 079 466 00 79
video.peti@sunrise.ch

West

Ernst Mühlheim

Leimbachgasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Busswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@bluewin.ch

Christian Imobersteg

Grellingerstrasse 13 A
4202 Duggingen
P 061 821 16 02
N 079 322 19 25
christian.imobersteg@bluewin.ch

Süd

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 544 21 15
um.steiner@buttisholz.net

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@fibermail.ch

Mitglieder- verwaltung

David Stahel

Hinterdorfstrasse 33
8412 Hünikon
P 052 222 63 43
G 079 666 40 46
stahel@pop.agri.ch

Archiv Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Internet



www.tractionavant.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch

Bankverbindung

Citroen Traction Avant Club, 4442 Diepflingen

IBAN CH02 0900 0000 6120 6981 9
Konto 61-206981-9
BIC POFICHBEXXX
BC (BLZ) 9000

Rechnungsrevisoren: Flemming Gubler, Ernst Mühlheim, Franz Wermelinger

Inhalt	1
Rodage	2
Treffen und Termine	4
Samstagsfährtli im Baselbiet, 8.10.2016	5
Dimitiri Sensaud de Lavaud	11
Die alte Dame	21
CTAC Treffen Nord, 24.9.2016	23
Einladung zur Generalversammlung	29
OTM Winterthur, 12.-13.11.2016	33
Enzmann	34
Die magischen Kugeln des Paul Magès	36
Ausblick	40
Impressum	40

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage Christian Heussi
Fahrzeuge und grosses Ersatzteillager
Kantonsstrasse 62
8854 Galgenen
Tel 055 610 35 70
Fax 055 460 32 22
Natel 079 236 75 11
chrheussi@datacomm.ch
www.retrogarage.ch

Frick Traction Avant AG
Garage und Ersatzteile
Glarnerstrasse 24
8805 Richterswil
Tel/Fax 044 784 58 58
Natel 076 379 11 22

c-motion Garage GmbH
Fahrzeuge und Ersatzteile,
Service und Reparaturen
Höhenweg 3
8564 Wagerswil
Tel 071 657 24 36
www.c-motion.ch

Oldtimeratelier
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
Tel 032 384 23 40
Natel 079 179 64 60
www.oldtimeratelier.ch

Garage Ochsner
Garage und Ersatzteile
St. Gallerstrasse 13
8353 Elgg
Tel 052 365 22 00
Fax 052 366 20 40
www.garage-ochsner.ch

Oldtimer Werkstatt
Service und Reparaturen
Daniel Eberli, Im Chellhof 3
8463 Benken ZH
Tel 052 319 25 17
Natel 079 417 44 21
eberlid@swissonline.ch
www.oldtimer-taxi.ch



RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten,
Wenn das 5. Clubheft druckfrisch vor Euch liegt, bedeutet das, dass die Ausfahrten der Regionen für das kommende Jahr bereits in Arbeit sind. An der Vorstandssitzung im November wurden bereits die Konzepte der 4 Ausfahrten vorgestellt! Es ist schon erstaunlich, welche tolle Ideen von den regionalen Vorständen vorhanden sind und entsprechend umgesetzt werden! Ihr könnt Euch jetzt schon freuen auf die kommende Saison. Die Events der Regionen werden an der GV Ende Januar 2017 in Nottwil vorgestellt.



Im Jubiläumsjahr 2016 sind viele unvergessliche Tage organisiert worden. So konnten wir mit unseren Oldies an einigen Ausfahrten im In- und Ausland teilnehmen. Einer der Höhepunkte war sicher das Jubiläum in Appenzell mit dem unvergesslichen Dinner im Hotel Swiss Dreams in Walzenhausen.

Auch die grosse Reise ans 16. ICCCR in Holland wird uns sicher noch lange in Erinnerung bleiben. Auch wenn uns die Organisation der Holländer teilweise etwas improvisiert vorkam, genossen wir eine wunderbare Woche, die wiederum perfekt durch das Reisebüro Koch/Kenkel organisiert war. Diesem Team möchte ich an dieser Stelle nochmals herzlich danken. Ich denke, dass ich Patty, Hans Georg und Udo im Namen aller Teilnehmer versichere, dass Eure grosse Arbeit um diese Reise grosse Anerkennung und Respekt verdient!

Leider musste ein Fahrzeug mit einem hässlichen Klopfen aus dem Motor die Heimreise auf dem Lastwagen antreten.

Allen Mitgliedern und Helfern, welche an den Anlässen im 2016 mitgeholfen haben, möchte ich an dieser Stelle nochmals meinen herzlichen Dank aussprechen! Nur dank Eurer Hilfe war es möglich, ein derart interessantes und vielfältiges Programm durchzuführen!

Auch was die Präsenz des CTAC an Ausstellungen betrifft, war das Jahr 2016 ein ausserordentliches Jahr: Im Frühling waren wir mit unserem schönen Ausstellungsstand am Oldierama in Lörrach und im Herbst, also vor wenigen Wochen wurde der Club am OTM Winterthur vorgestellt. Das Echo der Besucher und auch die Rückmeldungen der Organisatoren waren durchaus positiv. An diesen Ausstellungen konnten wir wiederum einige Neumitglieder anwerben. Dies hilft uns jeweils die natürliche Fluk-



tuation im Verein durch Austritt altershalber oder Austritt nach Verkauf des Oldies auszugleichen.

Ab März 2016 wurde der Versuch gewagt, in der Nordwestschweiz einen Stammtisch oder Clubhöck anzubieten. Im heimeligen Gasthaus Rössli in Eiken waren wir von der ersten Minute an bei dem Wirtepaar Jegge willkommen. Wir bekommen dort jeweils für den Höck ein kleines Sali zur Verfügung gestellt. Die Teilnehmerzahl ist recht beachtlich zwischen 12 und 16 Personen.

Neben dem kulinarischen Angebot kommt auch die Kommunikation und Diskussion an diesen Clubhöcks nicht zu kurz. Wenn Ihr mal in der Nähe von Eiken seid, solltet Ihr unbedingt die Küche dieser Restaurants ausprobieren, es lohnt sich!

Nun muss ich dringend an der Präsentation der GV arbeiten. Trudy und ich werden noch vor der GV für 3 Wochen nach Australien reisen. Mit unserer Tochter Jacqueline, die seit 3 Jahren in Melbourne lebt, werden wir im heissen Sommer auf das Neue Jahr anstossen.



Ich wünsche Euch frohe Feiertage und ein schönes und sorgenfreies 2017!

Mit lieben Grüssen aus dem Baselbiet
Euer Präsident

Fritz Müller

TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

29.1.2017	Generalversammlung
4.3.2017	Treberwurstessen in Ligerz
30.4.2017	Region Nord
25. 6.2017	Region Ost
11.8.2017	Region Süd
24.9.2017	Region West
17.11.2017	Vorstandssitzung
28.1.2018	Generalversammlung

Stammtische

Region West	Restaurant Bahnhof Weissenbühl, Chutzenstrasse 30, Bern Jeden letzten Donnerstag im Monat
Region Nord	Restaurant «Löwen», Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94 Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate
Nordwestschweiz	Restaurant «zum weissen Rössli», Eiken, ab 19.00 Uhr Jeden 2. Donnerstag des Monats
Zentralschweiz	Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06 Jeden ersten Mittwoch im Monat
alle Citroën	ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

bis 16.4.2017	Zagato Swiss im Pantheon MuttENZ (www.pantheonbasel.ch)
8.-12.2.2016	Salon Rétromobile Paris (www.retromobile.ch)
25.-26.3.2017	OTM Fribourg
31.3.-2.4.2017	Veterama Hockenheimring
6.-9.4.2017	Techno Classica, Essen (www.technoclassica.de)
6.-7.5.2017	Technorama, Ulm (technorama.de)
7.5.2017	Oldtimer Sunday Mornig, Zug (www.osmt.ch)
27.-28.5.2017	Swiss Classic World Luzern (mit Clubstand CTAC)
3.-4.6.2017	OiO Oldtimer in Obwalden, Sarnen (www.o-io.ch)
9.-11.6.2017	Classic Car Tage Adelboden (www.adelboden.ch/de/s/classic-car-tage)
11.6.2017	Wald rollt, Wald (ZH) (www.waldrollt.ch)

Redaktionsschluss für Heft 1/2017: 10.3.2017

Sämtliche Termine findet ihr auch immer auf unserer Homepage:
www.tractionavant.ch/ctacTreffen.php dank Ruedi Weber!



SAMSCHTIGSFÄHRTL I IM BASELBIET 8.10.2016

Zum dritten Mal hat Fritz Müller zum „Samschtigsfährtl“ eingeladen.



Wir haben uns angemeldet und sind bei trockenem aber leicht bedecktem Himmel Richtung Diegten gefahren. Der Treffpunkt war gut gelegen und für alle bestens zu finden. Nach einem Apéro auf dem Werkhof in Diegten machten wir uns auf die Reise. Diese führte uns von Diegten nach Tenniken, Ramllinsburg und Lampenberg zur Abendsmatt. Von dort hatten wir eine tolle Aussicht auf Nieder- und Oberdorf. Weiter ging es nach Arboldswil Richtung Ziefen, unserem Ziel. Angesagt war eine Besichtigung eines Nähmaschinenmuseums und ein Film



INSERAT



OLDTIMER WERKSTATT

Daniel Eberli

Im Chellhof 3

8463 Benken ZH

Tel. 052 319 25 17

Mail: eberlid@swissonline.ch

www.oldtimer-taxi.ch



- 🔧 Service und kleine Reparaturen von französischen Oldtimern, besonders Citroën Traction Avant, gerne auch assistiert oder beobachtet durch den Fahrzeugbesitzer.
- 🏠 Übernachtungsmöglichkeit im stilvollen Bed & Breakfast für Kunden mit einer weiten Anreise.
- 📖 Eigenes Reparatur- und Servicebuch für Traction Avant in Deutsch, Englisch und Holländisch.
- 🔧 Reparatur- und Servicekurse auf Deutsch und Englisch.
- 🔍 Kaufberatung und Fahrzeugschätzungen.





über das Leben von Röseli Fankhauser von der Lachmatt. Diese Frau hat bis 1994 ohne Strom gelebt. Das Röseli, geb. 1904 und verstorben 1994, lebte, ausser ihrem treuen Hund, alleine auf dem Bauernhof Lachmatt. Ich habe versucht mir das mal vorzustellen: ohne Strom, jeden Tag, Sommer wie Winter. Kein Licht aus der Leitung, kein warmes/heisses Wasser aus dem E-Boiler zum Duschen, kein Kühl-

schränk, keine Zentralheizung mit Ölbrenner. Kein Kochherd/Mikrowelle/Fernseher/Natel usw. Für mich das Schlimmste: Stilllegung meiner heiss geliebten vollautomatischen Kaffeemaschine. Das Röseli hat das alles nicht gebraucht. Geheizt und gekocht wurde mit Holz. Mit der Rest Glut wurde das Bügeleisen befüllt und die Wäsche geglättet. Licht wurde mit Petroleumlampen erzeugt. Das Brot wurde im Holzofen gebacken. Bei Bedarf ging das Röseli in das nächste Dorf nach Ziefen einkaufen. Der Marsch dauerte eine Stunde pro Weg. Auch im Winter, da brauchte sie halt etwas länger.





Es war auch ein Ziefner, Daniel Tschopp, der sie zwei Jahre lang filmte. Dieser Daniel Tschopp war gelernter Nähmaschinen Mechaniker und ist ein begeisterter Hobbyfilmer. In seinem Haus hat er, ausser der Werkstatt, im Keller einen grossen Kinoraum und ein tolles Museum mit Hunderten von alten Nähmaschinen eingerichtet. Mit viel



Herzblut und Fachwissen vorgetragen, erfuhren wir viel Interessantes über die Geschichte der Nähmaschinen. Langsam wurde es Zeit zum Aufbruch. Ein weiterer Höhepunkt des „Samschtigsfährli“ wartete auf uns. Walti, der Bruder von Trudi Müller (und demnach der Schwager von Fritz) erwartete uns vor der „Schrauber Synagoge“ in Läufelfingen. Walti ist ein Genie am Grill. Als Vorspeise gab es gedämpftes Fisch-Filet an Currysauce, Das Hauptmenü bestand aus Pouletbrust, Lammrack und Rindsfilet mit feiner Pfeffersauce. Das Dessert war eine Variation mit Ananas Scheiben vom Grill und Cocos-Creme.

Beim heiligen Kochlöffel, das war ein Schmaus, Mmmhhhh. Danke an alle! Danke Trudi für die feinen Salate, danke Walti für die tollen Grilladen. Danke Fritz für das gelungene „Samschtigsfährli!“ Ehrlich, ich freue mich schon jetzt auf das nächste Mal.

Mit tractionistischen Grüssen
Udo Kenkel 9. 10.2016 (Text und Fotos)





Gasthaus Post Willisau



Das bewährte Clubrestaurant unserer Mitglieder Edith und Hans Herzog-Wermelinger
Leuenplatz 3, 6130 Willisau, Tel. 041 970 25 06, Fax 041 970 25 09
gastro.post@bluewin.ch, www.gasthauspostwillisau.ch

DIMITIRI SENSAUD DE LAVAUD

Durch einen Artikel unserer niederländischen Schwesterzeitschrift TRAXION (Heft 3/2016) bin ich auf ein Buch von Alain Cerf aufmerksam geworden, das die Geschichte des Erfinders und autodidaktischen Ingenieurs Sensaud de Lavaud beschreibt. Ich habe mir dieses Buch inzwischen gekauft und habe es eingehend studiert und ein paar zusätzliche Recherchen angestellt.

Dimitri Sensaud de Lavaud



Un ingénieur extraordinaire

Alain Cerf

 Editions
du Palmier

Alain Cerf, Dimitri Sensaud de Lavaud, un ingénieur extraordinaire, Editions du Palmier, Nîmes
ISBN: 978-2-36059-000-1, 162 Seiten,
französische Sprache
Bilder: schwarz/weiß

In der Geschichte von Citroën taucht dieser Name im Zusammenhang mit der Entwicklung eines automatischen Getriebes für die Traction anfangs der Dreissigerjahre auf. Aus Sicht der Citroën-Geschichtsschreibung war Sensaud de Lavaud derjenige, der das automatische Getriebe nicht rechtzeitig zur Serienreife bringen konnte und daher die überstürzte und unausgelegene Konstruktion des Traction Dreiganggetriebes verursachte.

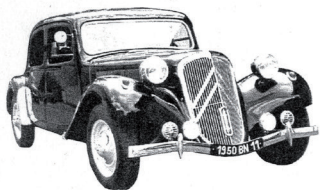
In einem zweiten Teil dieser Geschichte werde ich auf diese speziellen Ereignisse bei der Geburt der Traction eingehen und dieses wichtige Kapitel aus

dem Buch detailliert ausführen. Es wird zeigen, dass Sensaud de Lavaud eigentlich nicht für das Desaster mit dem Automatikgetriebe verantwortlich gemacht werden kann.

Wer war also dieser Mario Demetrio „Dimitri“ Sensaud de Lavaud?

Die ersten Kapitel des Buches beschreiben die Ursprünge der Familie Sensaud de Lavaud in der Region Limousin (Frankreich) und deren Auswanderung (als Dimitri 16 Jahre alt war) nach Brasilien, genauer nach Sao Paulo, wo sie am Rande dieser aufstrebenden Grossstadt in Osasco eine Ziegelei und Keramikfabrik betrieben. Sie produzierten vor allem Keramikrohre für Wasser und Abwasserleitungen.

Dimitri war das siebte Kind der Familie. Geboren wurde er am 18. September 1882 in Valladolid, Spanien. Sein Vater Evariste war Ingenieur und seine Mutter Sacha de Bogdanov war eine sehr gebildete Frau. Dimitri wurde zu Hause von privaten Lehrern erzogen und erhielt dadurch eine exzellente Ausbildung. Er schien vor allem eine Vorliebe für Mathematik, Geometrie und Physik zu haben, wie sich in seinen späteren technischen Entwicklungen und Patentschriften zeigen sollte.



GARAGE KLEEFELD

Ihre Garage für ältere Citroen Modelle in der Region Bern



Wangenstrasse 82
3018 Bern-Bümpliz
Tel. 031 992 58 49

MWST-Nr. 762 344

Das Automuseum

im oberen Sensebezirk

1716 Brünisried FR

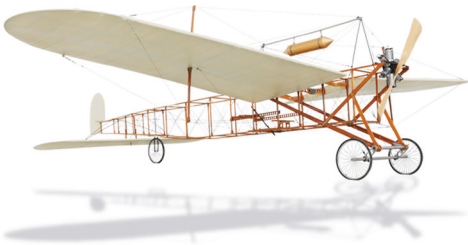
Öffnungszeiten

Besuche nur nach telefonischer Voranmeldung
möglich.

Sensaud del Lavaud in seinem Flugzeug (Bild: Wikipedia)



Er war schon als Kind oft mit seinem Vater in der Keramikfabrik und mit 20 Jahren erfand er eine Maschine und damit einen neuen Prozess um die Produktion von Keramikrohren zu verbessern und zu vereinfachen.



Daneben baute Dimitri Sensaud de Lavaud ein Flugzeug nach dem Vorbild von Louis Bleriot, der am 25. Juli 1909 den Kanal von Calais nach Dover überflog. Der Sechszylinder-Sternmotor kam von Anzani aus Courbevoie (F). Das Flugzeug baute er aus Holz, Aluminium und Leinwand, nachdem er sich die Pläne und andere Unterlagen in Frankreich besorgt hatte. Erste Tests wurden

im nahegelegenen Velodrom durchgeführt, das sich aber als zu klein erwies.

Der Erstflug war auf den 7. Januar 1910 angesetzt und erfolgte nachdem das Flugzeug bereits vor Tagesanbruch auf eine geeignete Wiese in der Nähe des Hauses der Familie de Lavaud gebracht worden war.

Der Flugapparat hob um 05:50 Uhr tatsächlich ab und flog 105 m weit und 4-5 m hoch bis nach 6,18 Sekunden der Motor blockierte und das Flugzeug wieder landete. Das war dem Flugpionier deutlich zu wenig und er meinte, dass der Anzani Motor eine ungerade Anzahl Zylinder bräuchte, um nicht zu blockieren. Die weiteren Versuche wurden mit einem Motor aus einem anderen verunfallten Flugzeug fortgesetzt. Trotzdem war dies der erste dokumentierte Flug mit einem Flugapparat schwerer als Luft auf südamerikanischem Boden.

Am 19. Februar 1911 krachte Sensaud de Lavaud mit dem Flugzeug in einen Bambushain und musste gerettet werden. Er hatte sich glücklicherweise nur eine Verstauchung zugezogen. Seine Frau Berthe verbot ihm daraufhin aber weitere Flüge zu unternehmen.

Eine Rekonstruktion seines Flugzeugs ist im „Museum TAM“ in São Carlos (São Paulo; Brasilien) (TAM Airlines) ausgestellt (Ich konnte das Flugzeug auf der Webseite des Museums jedoch nicht finden).

Mit der technischen Entwicklung wurden für die Wasserleitungen immer häufiger Gusseisenrohre verwendet, die in einem Formgussverfahren produziert wurden, was sehr langsam und umständlich war. Dimitri Sensaud de Lavaud entwickelte darum ein Schleudergussverfahren, mit welchem die Rohre schneller, besser und einfacher hergestellt werden konnten. Dieses Verfahren wurde mit verschiedenen Patenten geschützt.

Ein Prototyp einer entsprechenden Maschine wurde 1914 in Santos in Betrieb genommen. Die Abkühlung der gegossenen Rohre stellte anfänglich ein Problem für die Kadenz der Produktion und für die Qualität der Rohre dar. Durch sofortiges Kühlen mit Wasser konnte dies aber entgegen jeglichen Regeln des damaligen Giessereihandwerks gelöst werden. Die Produktion wurde so wesentlich beschleunigt.



<https://www.youtube.com/watch?v=zno3XddLrQE>

**POUR LA PREMIERE FOIS
l'Académie des Sciences
récompense un constructeur
M. Sensaud de Lavaud**



M. D. Sensaud de Lavaud

L'Académie des sciences se modernise. Lundi prochain, elle désignera le seul prix de mécanique de cette année, le Prix Montyon, à un savant ingénieur et réalisateur, M. Dimitri Sensaud de Lavaud.

Ce fait est sans précédent, car il récompense d'emblée, et spontanément, sans candidature ni lauréat, l'œuvre déjà en tous points remarquable d'un constructeur nouvellement entré dans la carrière automobile, œuvre dont nous parlerons plus loin.

In der Folge reiste Dimitri Sensaud de Lavaud rund um die Welt und besuchte Giessereien in allen Industriestaaten beginnend in Kanada, USA, England, Frankreich und Deutschland. Er verkaufte Lizenzen seiner Patente und überall begann man mit der Produktion nach dem Schleudergussverfahren von Sensaud de Lavaud.

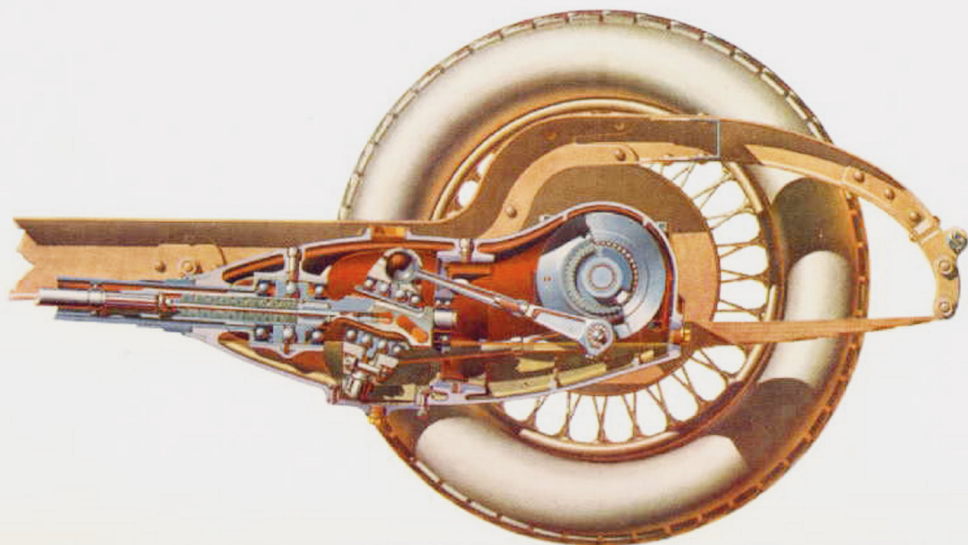
Die Tantiemen aus all diesen Lizenzen ermöglichten dem jetzt 30-jährigen einen finanziell gut gesicherten, problemlosen Lebenswandel und er konnte sich neuen Aufgaben widmen.

Zurück in Frankreich lässt er sich in Neuilly s/Seine nieder. Im Archiv des berühmten Architekten Le Corbusier findet sich sogar ein Plan für eine Garage, die ans Haus von Sensaud de Lavaud angebaut werden sollte. Er beschäftigte sich weiter als Erfinder und Konstrukteur und konzentrierte sich jetzt mehr auf die Automobilindustrie. Ihn interessierte die Verbesserung der Strassenlage und er beschäftigte sich mit den verschiedenen Unwuchten, die an den Rädern auftreten. Er publizierte seine Erkenntnisse zwischen 1923 und 1929 in verschiedenen wissenschaftlichen Zeitschriften. Am 28. März 1930 wurde er aufgrund seiner Arbeiten zum Ritter der Ehrenlegion ernannt.

Dass dieser Mann ein Vordenker war zeigt sich auch in der Erfindung seines „Altiplanigraphen“, einem Instrument für eine einfache Kartographie unbekannter Gegenden.

Heute haben wir ein solches Gerät in Form eines „GPS-Trackers“ in unseren Smartphones und können unsere Bewegungen z. B. beim Skifahren bezüglich Ort, Höhe und Geschwindigkeit im Sekundentakt aufzeichnen. Dimitri Sensaud de Lavaud realisierte ein solches Gerät auf rein mechanischer Basis mit einem Drahtseil, einem Kompass und zwei mit Papier bezogenen Walzen zur Aufzeichnung des Ortes und der Höhe. Ein Helfer musste jeweils mit dem Ende des Drahtseils zur nächsten Position gehen und das Gerät mass die Distanz (Länge des Seils) den Höhenunterschied (Neigung des Seils zur Horizontalen) und die Richtung (Abweichung zur Nordrichtung). Aus den aufgezeichneten Daten liessen sich danach mit wenig Aufwand Karten zeichnen, was in den bisher nicht vermessenen Gebieten von Afrika und Südamerika äusserst hilfreich war. Man konnte pro Stunde etwa 1,5 km Strecke vermessen. Das Gerät verfügte über eine mechanische Cosinuskorrektur um die Steigungen korrekt aufzuzeichnen, eine supergeniale Konstruktion. Das können wir uns im Zeitalter der Mikroprozessoren und elektronischen Speicherchips gar nicht mehr vorstellen.

Er erfand 1922 eine Hinterachse, die gleichzeitig ein stufenloses, mechanisches automatisches Getriebe darstellte. Es handelte sich um eine Konstruktion mit einer Taumelscheibe am Ende der Kardanwelle von welcher aus sechs Pleuelstangen sechs Freilaufnaben, die sich nebeneinander im Hinterachsgehäuse befanden, betätigten, so dass immer eine der sechs Pleuelstangen am Stossen war und das Fahrzeug so kontinuierlich vorwärtsbewegt wurde. Die Taumelscheibe konnte durch einen Schieber so eingestellt werden, dass die Taumelbewegung aufhörte (Leerlauf). Je mehr die Scheibe zu taumeln anfang, desto grösser wurde der Arbeitsweg der Pleuel und desto schneller bewegte sich das Fahrzeug. Das System war ziemlich kompliziert und schwierig einzustellen. Trotzdem interessierte sich Ettore Bugatti sehr für diese Konstruktion.



Zusammen mit dem angesehenen englischen Autojournalisten W. F. Bradley wurden verschiedenste Fahrten durch ganz Frankreich unternommen und Bradley war des Lobes voll. Auch Gabriel Voisin entdeckte und testete dieses neue System. Seine Techniker waren aber weniger begeistert.

In gleicher Weise konstruierte Sensaud de Lavaud daneben auch eine eher konventionelle Hinterachse mit zwei Freilaufnaben, die das Differentialgetriebe ersetzten. In der Kurve wurde nur noch das kurveninnere Rad angetrieben, das äussere, das schneller laufen muss, schaltete jeweils auf Freilauf.

Als nächstes konstruierte er ein Auto mit gegossenem Aluminiumchassis, das er mit seinem automatischen Hinterachs Antrieb ausrüstete. Vorne hatte es eine Starrachse, die an einem Gelenk in der Mitte am Chassis aufgehängt war. Gefedert war es mit Dämpfern aus vielen aufgeschichteten Gummischeiben. Es war mit dem von Sensaud de Lavaud entwickelten eigenen Bremssystem ausgerüstet, das über selbstnachstellende Radbremszylinder verfügte. Zudem hatte das Fahrzeug gegossene Aluminiumfelgen, noch bevor Bugatti diese an seinen Rennwagen montierte.



THOMAS GILG

www.gilg-schreinerel.ch

Oldtimeratelier

OLDTIMER SERVICE & RESTAURATIONEN

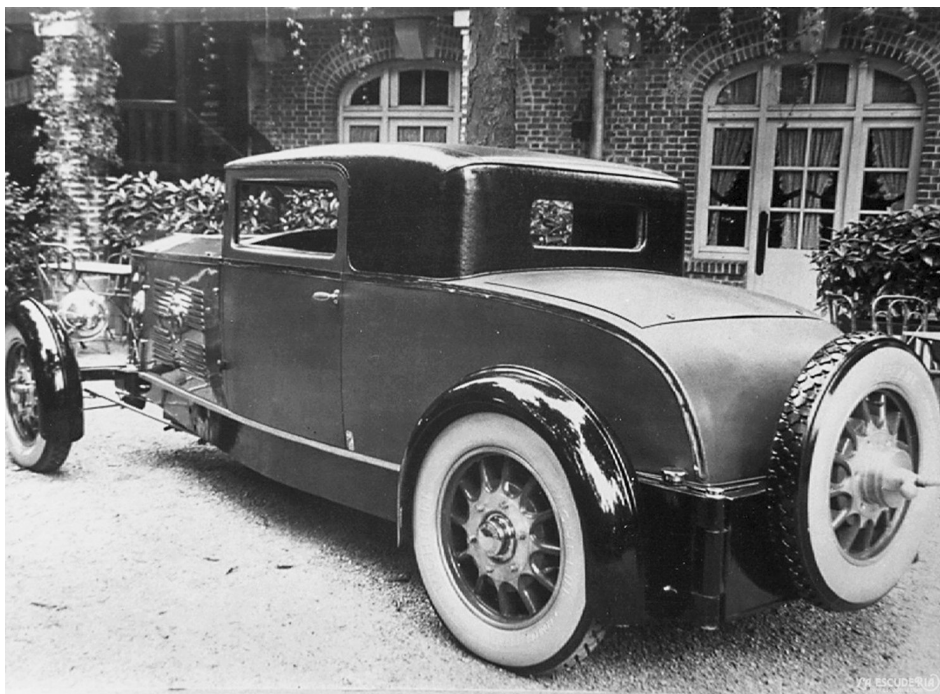
Felix Blaser
Stockhornweg 15
3250 Lyss
079 179 64 60
ctas.blaser@gmail.com
www.oldtimeratelier.ch

- Jährlicher Unterhalt
- Mechanik und Elektrik
- MFK
- Teil- und Komplettlackierungen
- Chromteile erneuern
- Interieur restaurieren
- Motor- und Getrieberevisionen
- Komplettrestauration
- Beratung

TRACTION AVANT

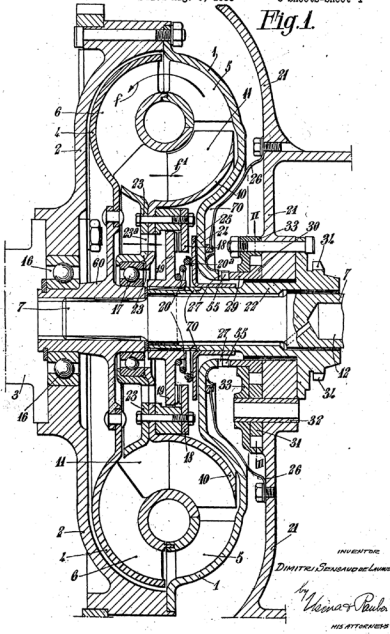
STUDEBAKER

PACKARD



Es gibt Zeichnungen von Kreiskolbenmotoren aus einer Patentschrift von 1939. Anders als später Felix Wankel, arbeitete Sensaud de Lavaud mit einem fünfeckigen Rotor, was übrigens Wankel 1959 ebenfalls patentieren liess. Die Detailzeichnungen zeigen, dass Sensaud de Lavaud bereits die Problematik der Dichtleisten an den Ecken des Rotors erkannt hatte und entsprechende Lösungen vorschlug.

Anfang der Dreissigerjahre begann de Lavaud mit der Entwicklung einer hydraulischen Kupplung kombiniert mit einem automatischen Getriebe. Ein erstes Patent wurde am 23. April 1932 eingereicht. Man redete von nun an von der „Turbine“, die mit einem elektromagnetisch geschalteten Cotal Planeten-Getriebe kombiniert war, welches als „Relais“ bezeichnet wurde. Die Turbine wurde in verschiedenen Stufen verbessert und mit einem freilaufenden Leitrad ausgerüstet, das sie einem heutigen



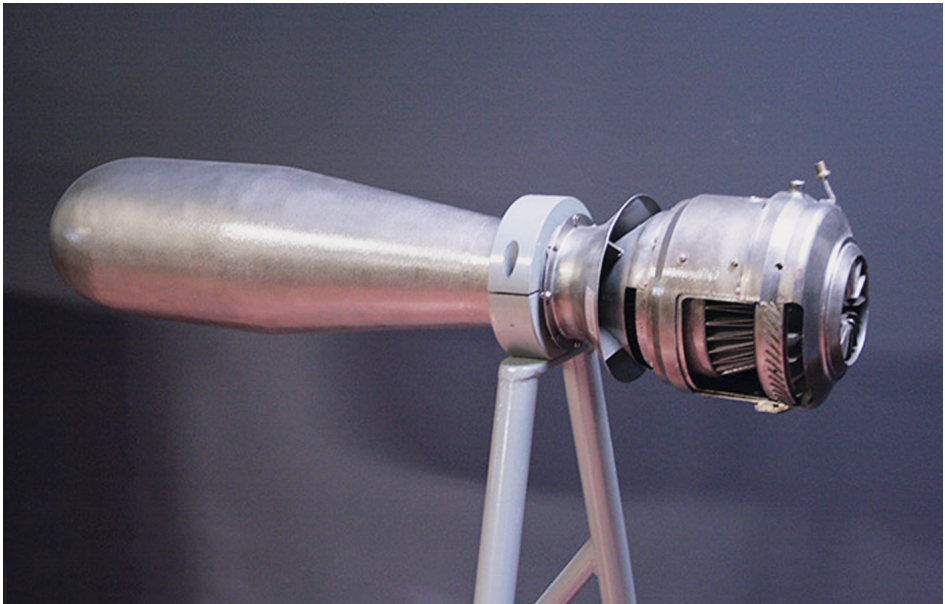
Drehmomentwandler praktisch gleichstellte. Bereits 1932 wurde ein solches Getriebe in eine 6-Zylinder Rosalie von André Citroën eingebaut. Dieser war von den geschmeidigen Schaltvorgängen und den sanften Übergängen beim Schalten begeistert.

In der Folge wurden ausgiebige Tests gemacht, alle jedoch mit Rosalies und bis zum Herbst 1934 kein einziger mit einer Traction. Man plante auch einen Versuch mit einer Traction 22 CV, dazu kam es aber nicht mehr. Die Versuche wurden von Armand Citroën überwacht, einem Cousin von André.

Diese Geschichte muss viel tiefer ergründet werden und füllt daher einen eigenen Artikel, der in einer der nächsten Ausgaben erscheint.

Zusammen mit André Brunet, einem Flugzeugingenieur konstruierte Sensaud de Lavaud 1937 eine erste Strahltriebwerke, also ein Düsenantriebswerk von ca. einem Meter Länge. Es wurde im Windkanal von Hispano-Suiza getestet.


Probleme boten vor allem die Kugellager, die nicht länger als 10 Minuten aushielten, bevor sie festfrassen. Dieses Triebwerk leistete etwa 100 kg Schub (= 980 N). Leider war das Interesse der französischen Armée de l'air minimal. Hingegen interessierten sich die Deutschen nach der Invasion von Frankreich sehr für die Versuche.



Parallel dazu entwickelt Sensaud de Lavaud auch einen „Statoreaktor“, eine Art Düsentriebwerk ohne rotierende Teile, ein sogenanntes Staustahltriebwerk, ähnlich wie es die Deutschen für ihre V1 Rakete verwendeten. Heute werden solche Triebwerke für Marschflugkörper verwendet. Um der Okkupation von Paris auszuweichen, floh die Familie Sensaud de Lavaud nach Monaco und Dimitri zog die Fäden von dort aus. Das Vichy-Régime zwang ihn mit den Deutschen zusammenzuarbeiten, er selbst war aber hin und hergerissen und wollte ihnen sein Wissen eigentlich nicht zur Verfügung stellen. Zwangsläufig landete er im Gefängnis. Verschiedene Versuche seine Unschuld zu beweisen, ihn zu begnadigen oder freizukaufen scheiterten. Eine Haftentlassung war erst nach der Befreiung Frankreichs möglich. Die neuen Machthaber unter Charles de Gaulle suchten aber sofort nach den Kollaborateuren in Frankreich und als ihnen die Akte von Sensaud de Lavaud in die Hände fiel, wanderte er gleich wieder ins Gefängnis, nur diesmal auf der anderen Seite.

Ich glaube, seine Genialität, die ihm diese ausserordentlichen Erfindungen und Entwicklungen möglich machten, war auch sein Schicksal. Am Schluss besass er zuviel Wissen, das auch andere gerne gehabt hätten. Er wird schliesslich im Gefängnis krank und muss vorübergehend in ein Spital verlegt werden.

Für eine Kautions von 500'000 FFr. kommt er am 8. Juni 1945 auf freien Fuss. 1946 wird er freigesprochen, doch es ist zu spät. Am 21. April 1947 verstirbt er krank, erschöpft und ruiniert.

Hans Georg Koch, 15.9.2016 

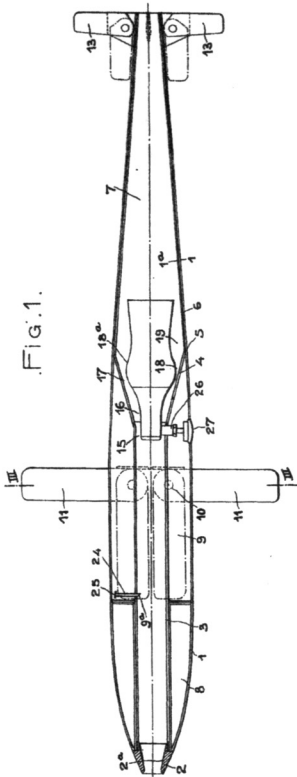


Foto: Francepresse 33.756 13.12.46



TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen
Termine Tel. 079 435 96 36

**WEIL SIE IHREN OLDTIMER
WIRKLICH LIEBEN, ZÄHLT
NUR DER BESTE SCHUTZ.**

Patrik Hafner
Kundenberater
ZURICH, Generalagentur
Micha Rentsch
Flachsackerstrasse 7
4402 Frenkendorf
+41 79 364 73 82
patrik.hafner@zurich.ch



ZURICH VERSICHERUNG.
FÜR ALLE, DIE WIRKLICH LIEBEN.



TRACTION AVANT Service

Techn. Vorführung, Service,
mechanische und
elektrische Reparaturen.

Fritz Müller

Bahnhofstrasse, 4448 Läuelfingen
Termine Tel. 079 435 96 36

La Traction



Ach ja warum eigentlich „alte Dame“ ? ...und nicht alter „Herr“?

Ich wurde als sehr junges Geschöpf „la Traction“ getauft und mir gefällt dieser Name noch heute mit über 80 Jahren.

Leider stellt sich gegenwärtig bei gewissen Lebewesen die beliebte Frage: Was bin ich eigentlich, Mann oder Frau und einige davon meinen, sie müssen sich dann im fortgeschrittenen Alter „umgeschlechtlichen“.

Ich nicht! Ich habe mich lange Zeit mit Gangstern und braven Leuten herumgetrieben und nun stelle ich mich immer wieder für meine Liebhaber zur Verfügung.

Scheinbar können sie nicht von mir lassen. Es ist jedesmal eine Freude, wenn sie mit mir an einem sonnigen Sonntag spazieren fahren. Hoffentlich kann ich das mit ihnen noch lange tun. Wenn ich mich jetzt frage, was bin ich, Herr oder Dame? Ich weiss es nicht, denn habe ja Liebhaber beider Geschlechtes.

In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Eure geliebte Traction

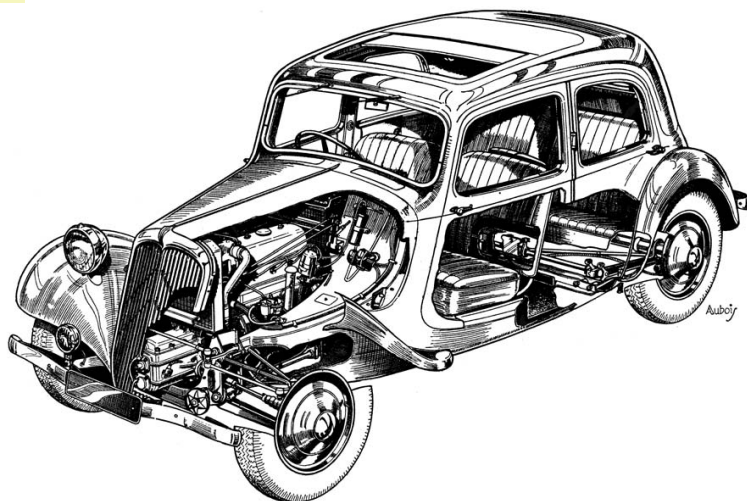
Rolf Simonet, 27.09.2016

ETS Ersatzteilservice AG

Usterstrasse 65
8600 Dübendorf

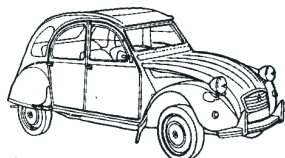
Telefon 044 802 80 55
Fax 044 802 80 56

www.traction-avant.ch
www.doeschwo-shop.ch
walder@2cv-ersatzteile.ch



Plus de 8500 articles en stock
Über 8500 Artikel an Lager

2 CV



Aussi pièces pour
Auch Teile für

DS



CTAC TREFFEN NORD, 24.9.2016

Die Organisatoren Richard Härdi, Roland Stöckli und Ruedi Jutz luden für diesen herbstlichen Ausflug ungewohnt an einem Samstag ein. Ich muss gestehen, dass ich nur Dank dem Hinweis eines Clubkollegen am rechten Tag den Weg nach Safenwil fand.



Die ersten der 66 Teilnehmer waren schon früh angekommen und schritten voller Elan zum Museumseingang. Im Foyer wurden wir wie gewohnt und geschätzt mit Kaffee und Gipfeli begrüsst. Nach einer guten halben Stunde Geschnatter und Gezwitscher, als würden sich die Schwalben und Starre gemeinsam zum Flug nach Süden

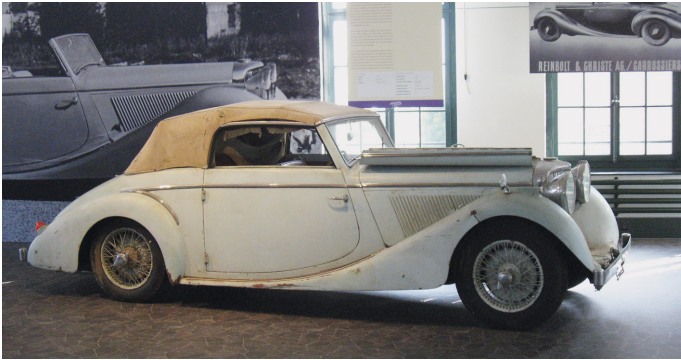


versammeln, wurden uns die drei Gruppenführer vorgestellt. Herr Sigenthaler, Herr Müller und Herr Roult verstanden es sehr gut uns „Citroënisten“ durch die spannende Ausstellung zu führen. Fachmännisch wiesen sie uns immer wieder auf die vielen technischen Facetten, emotionalen und form-schönen Details der frühen Jaguars bis zu den neusten Fahrzeugen mit viel Elektronik hin. Von technisch versierten Clubkollegen

wurden die drei Jaguar-Spezialisten schon mal darüber aufgeklärt, dass es nicht nur die Firma Jaguar schon sehr früh verstanden hat die neuesten Techniken im Autobau zu nutzen. Auch die Citroën-Fabrik am Quai de Javel konnte früh in einigen Punkten auftrumpfen, wie z. Bsp. mit den Scheibenbremsen oder den Servobremsen.



Es war für uns Besucher eine Augenweide entlang den 70 Exponaten zu schreiten, die chronologisch aufgereiht waren und somit die ganze Entwicklung der Jaguar-Modelle deutlich veranschaulichte. Die Leihgaben stammen aus der Schweiz und mitunter auch aus der USA. Ich war erstaunt, dass es keine Absperrungen gab und jedes noch so edle oder teure Stück mit bedacht angefasst, umrundet und von Nahem bestaunt werden konnte.




JAGUAR

Das machte die ganze Exkursion durch die 90 Jahre Geschichte über William Lyons und seinem Produkt Jaguar um so lebendiger. Ich kam nicht umhin auch mal von den überzeugtesten Citroënisten einen Lobesruf zu hören. Ja, die Briten haben es verstanden eine Augenweide an eleganten Chassis zu bauen und mit ihren leistungsstarken Motoren die Geschwindigkeit einzufangen. Ganz ehrlich, wer hat für einen kurzen Moment nicht darüber nachgedacht eine Traction gegen ein S.S.-Fahrzeug einzutauschen? Doch Öl ist bekanntlich dicker als abwegige Gedanken oder so ähnlich.



Wir trafen uns nach der gelungenen Besichtigung und viel Applaus für die Führung wieder draussen vor dem Gebäude, das von Emil Frey in den 50 Jahren als Lager für den Autoimport gebaut wurde. Hier bekamen wir das ausführliche Roadbook und die Anweisungen für die Weiterfahrt.

Der erste Teil der Ausfahrt führte uns durch die schöne Landschaft des Ruedertals und dann durch das Wynental. Auf verkehrsarmen Strassen bestens geleitet und eingewiesen fuhren wir dann über Gränichen hoch zum Ausflugsrestaurant Rütihof. Dort erwartete uns ein reichhaltiges Mittagessen das Gaumen und Magen erfreute.



Gegen drei Uhr sind wir zum zweiten Teil der Ausfahrt aufgebrochen. Der Weg führte uns zurück ins Wynental weiter nach Oberkulm zur Citroen Garage Faes. Hier wurden wir vom Firmeninhaber und seiner Familie erwartet. Wir konnten uns im Ausstellungsraum durch die neuesten Citroen- und DS Modelle wieder ins 2016 zurück holen lassen.



Im Untergeschoss fanden wir Autos wie der Typ B2 von 1926, die DS aus den Fünfzigern, den GS und weitere Fahrzeuge bis hin zum wirklich langen CX Break und zum XM mit V6 Aggregat. Vor allem die Männer diskutierten über die Vorzüge und Nachteile dieser Autos aus jüngeren Jahren. Manch einer Frau blieb deswegen etwas Zeit in den aktuellen

Zeitschriften über die neuesten sexuellen Verfehlungen von Schweizer Politikern zu lesen und darüber zu diskutieren. Auch hier fehlte der Applaus nicht als Dank für die Einladung.




Bei schönstem, herbstlichen Sonnenschein traten wir die dritte Etappe der Ausfahrt ins nahe Seetal nach Seon an. Im Restaurant Sternen waren wir noch zu Kaffee und Kuchen geladen. Einige haben sich früher zur Heimfahrt entschlossen. Auch ich bin früher rechts aus dem eindrücklich langen Tractionstross ausgeschwenkt um bei Tageslicht zu Hause anzukommen. Ich bin mir sicher, dass es noch einige interessante Gespräche über Auspuffgase und überhitze Motoren zu hören gab.

Ich möchte mich nochmals bei allen auch nicht genannten Helfern und Organisatoren für den wirklich gelungenen Tag herzlich bedanken.

Text: Beda Braun 26. 9.2016, Fotos: Koni Fisch





Im Herzen der Schweiz
 Gönnen Sie
 Ihrem 
 eine Pause,
 die auch Sie
 verwöhnt...

UMBAU
 Nach dem Umbau erscheint
 unser Haus im Frühsommer
 2017 in neuem Glanz.

WWW.DASSEMINARHOTEL.CH

SEMINARHOTEL
 SEMPACHERSEE



Telefon 041 939 23 23
 6207 Nottwil
 info@dasseminarhotel.ch

 Ein Unternehmen der Schweizer Paraplegiker-Stiftung

EINLADUNG ZUR GENERALVERSAMMLUNG

Liebe Clubkameradinnen und Clubkameraden

Wieder einmal möchte ich Euch herzlich zur Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs an den Sempachersee einladen. Die Veranstaltung findet am **29.1.2017** wie gewohnt im **GZI Forschungszentrum in Nottwil** statt. Kaffee und Gipfeli ab 09.00 Uhr, die Sitzung beginnt um 09.30 Uhr im Auditorium (Parterre).

Durch die Umbau- und Neubauarbeiten auf dem Campus Nottwil sind eventuell einige Umwege vorprogrammiert. Bitte im Parkhaus B parkieren, von dort aus gelangt man am einfachsten ins GZI und zum Auditorium, wo die Generalversammlung stattfindet.

Die Traktandenliste der Generalversammlung findet Ihr auf der übernächsten Seite. Der Vorstand hat die Geschäfte so vorbereitet, dass sie zügig abgewickelt werden können. Ihr dürft Euch auf eine sensationelle Videoproduktion freuen, die Infrastruktur der Auditorien wurde bereits erneuert und jetzt steht uns ein 4K-Beamer mit Breitleinwand zur Verfügung, der die sensationellen Aufnahmen von «Video-Peti» Weber voll zur Geltung bringen kann. Er wird einen Querschnitt durch das vergangene Clubjahr zeigen.

Ich hoffe auf eine zahlreiche Teilnahme und freue mich, wenn wir anschliessend beim Mittagessen (12.30 Uhr) im Restaurant Aurora wieder gemütlich beisammen sitzen können. Auch das Hotel Sempachersee wird gegenwärtig umgebaut. Deshalb wurde das Restaurant Aurora vorübergehend zum Speisesaal des Hotels umfunktioniert. Für unser Mittagessen steht das Restaurant jedoch ausschliesslich uns zur Verfügung.

Das Mittagessen (inkl. Kaffee und Gipfeli am Morgen) kostet Fr. 45.--, Kinder 22.-- und geht zu Lasten der Teilnehmer. Bitte Coupons während dem Kaffee bei Patricia Koch beziehen.

Wir bitten, die Anmeldung am PC über die CTAC-Webseite vorzunehmen. Es geht auch über das Smartphone - der nebenstehende QR-Code führt direkt zur Einladung (z. B. mit der gratis-App Scan). Das ermöglicht uns eine effiziente Organisation.

Anmeldungen per Telefon für EDV-Unkundige an 041 980 37 80 (nur abends, wenn ich zu Hause bin).

Anmeldeschluss ist der 14.1.2017, vielen Dank für Euer Verständnis.

Euer Aktuar und Clubheftredaktor
Hans Georg Koch



Ihr Spezialist für französische Oldtimer



Wir warten, reparieren und restaurieren
auch Ihren Citroën



Retrogarage
Christian Heussi
Kantonsstrasse 62 • CH-8854 Galgenen
Tel.: +41 55 610 35 70 • Fax: +41 55 460 32 22
chrheussi@datacomm.ch • www.retrogarage.ch
Aufbereitung von hist. Rallye- und Rennfahrzeugen

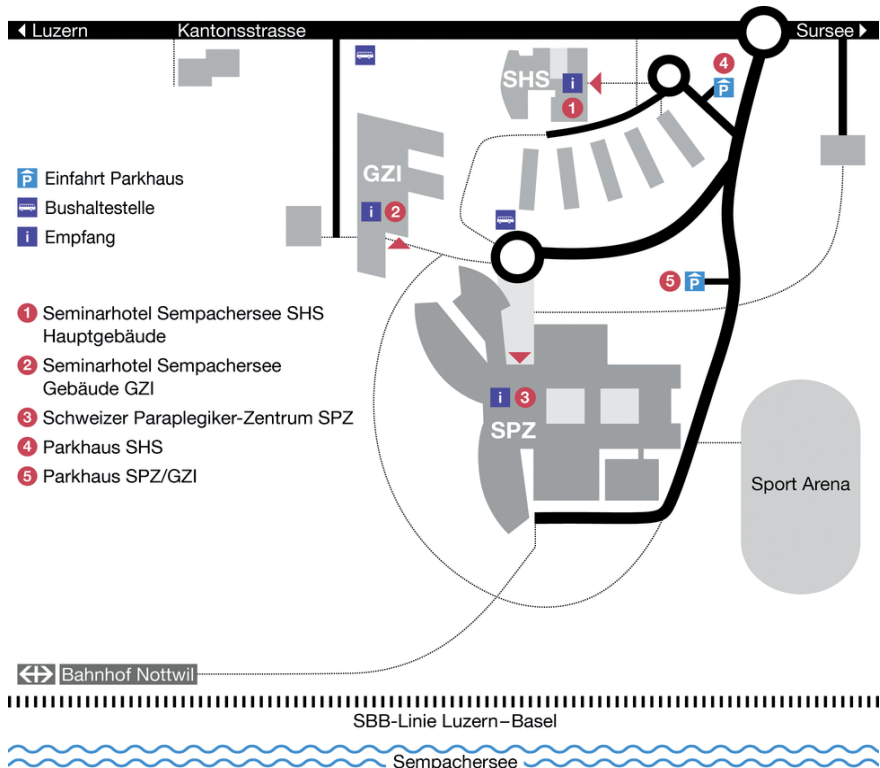
Grosses Ersatzteillager
Motoreinstellung mittels Lambda-Sonde
Lamellenkupplungen für 15-Six
Vorführen von Veteranenfahrzeugen
Eintragen und Erhalten des Veteranenstatus



Traktandenliste

Ordentliche Generalversammlung des Citroën Traction Avant Clubs vom 31.1.2016

1. **Begrüssung**
2. **Wahl der Stimmzähler, Wahl des Tagespräsidenten**
3. **Genehmigung des Protokolls der GV vom 31. Jan. 2016**
4. **Jahresbericht des Präsidenten/Rückblick 2016**
Kurze Pause (15 Minuten)
5. **Kassabericht 2016**
6. **Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes**
7. **Budget 2017**
8. **Wahlen** (Bibliothekar, Mitgliederverwalter)
9. **Vorschlag Teilnahme an Ausstellungen 2017**
10. **Bericht des Mitgliederverwalters**
11. **Bericht des Webmasters**
12. **Bericht des Clubheftredaktors**
13. **Wichtige Daten 2017/2018**
14. **Diverses**
15. **Abschluss der GV - Mittagessen**





Egerkingen

Aus Spass am Genuss

**Bischofberger's
und die Kreuz-Crew**

Geöffnet DI - SA
Hotel ganze Woche

062 398 03 33
www.kreuz.ch

Lustvoll tafeln und feiern nach Mass



Wir arrangieren, organisieren,
kochen und servieren Bankette und Caterings
von 2 bis 200 Gästen



Citroën Reklame auf der Hohenzollernbrücke in Köln, Mai 1928. In Köln-Poll wurden damals jeden Tag 50 Citroën Fahrzeuge montiert. Foto: Immo Mikloweit

OTM WINTERTHUR, 12.-13.11.2016

Der CTAC hatte bereits einmal einen Club-Stand in Winterthur. Irgendwie tickte meine innere Citroën Uhr und löste den Reisestart aus. Am Samstag, den 12.11.2016 fuhren wir, Katrin und ich, nach Winterthur um eben diesen OTM zu besuchen.



Sauber und adrett waren vor den Messe-Hallen diverse Oldies parkiert. Hier findet man alles was irgendwie fahrbar ist. Aber drinnen sind die Schätze untergebracht. Richtig überwältigt wurde ich vom Stand des CTAC. Wunderschöne Fahrzeuge waren vor dem attraktiven Clubstand zur Schau gestellt. Das Cabriolet von Ruedi Jutz ist sehenswert. Mit einer gelungenen Farbkombination hebt es sich ab und wird vom kräftigen gelb des C3 Trèfle frech angemacht. Daneben ein Traction Avant welcher sich im beruhigenden grün brav aber stolz zeigt.



Natürlich sind auch schwarze Traction vorhanden. Einer steht sogar zum Verkauf. Ein neuer Besitzer kann sich freuen. Erhält er doch einen sehr schönen und gepflegten Wa-

Zum Tod Emil Enzmans

12. August 2016

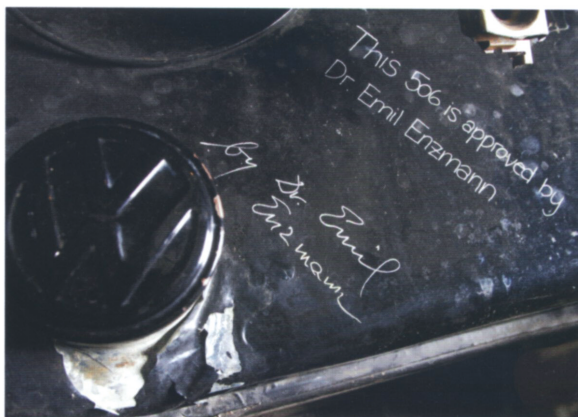


Am 12. August 2016 verstarb der weit über die Landesgrenzen bekanntgewordene Schweizer Landarzt und Automobilkonstrukteur Emil Enzmann 95-jährig im Kreis seiner grossen Familie.

Seine Jugendjahre verbrachte er in Schüpfheim im Entlebuch, was ihn auch für seine späteren Jahre prägte. Das Interesse am Automobil war ihm bereits in die Wiege gelegt worden.

In seinem langen, erfüllten Leben fand er nicht nur für seinen Beruf und seine Familie Zeit, sondern auch für seine zahlreichen Hobbys, insbesondere für den Automobilbau.

Weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt wurde er im September 1957 an der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt, wo er das erste Mal am Stand Nr. 506 seinen Enzmann 506 mit der von ihm entworfenen einzigartigen, türlosen Kunststoffcarrosserie auf VW-Käfer-Basis präsentierte.



Der Fotograf und Autojournalist Seifert war ihm sehr zugetan und berichtete in den unterschiedlichsten Magazinen immer wieder über die Kreationen des Autopioniers. Neben dem käferbasierten 506 entwickelte Enzmann u.a. auch eine leider verschollene DKW-Frontmotor-Variante namens Enzmann 500.

Als Praktiker arbeitete er am liebsten am originalgrossen Modell, und Sicherheit war ihm ein besonderes Anliegen, was er mit der Entwicklung von zukunftsweisenden Ideen wie dem Aufprallkissen, dem Nackenschutz oder besonderen ergonomischen Sportsitzen bewies.

Von den rund 100 gebauten Enzmann-Kunststoff-Sportwagen haben rund 40 überlebt, viele der Besitzer konnten den Erbauer noch persönlich kennen lernen.

Enzmann 506

Aus Swiss Classics Nr. 57-05/2016

Treberwurst-Essen 4. März 2017 in Ligerz

Das traditionelle Treberwurst Essen in Ligerz findet am 4.3.2017 statt. Details folgen im nächsten Heft und im Internet auf der Clubseite des CTAC.

Bitte merkt Euch den Termin in Eurer Agenda schon einmal vor.

SALUDOS ! Euer Udo Kenkel



gen welcher ihm viel Freude bereiten wird. Natürlich auch die Herren, welche in Vollornat mit passenden Krawatten einen guten Auftritt machten.



Auf dem Stand der Firma Ochsner wurden ebenfalls Citroën gezeigt. Ein perfekt ausgerüsteter HY war zu besichtigen. Die dazu passenden Damen im Pettycoat-Outfit verteilten Getränke und gute Laune. Der Traction 15-Six war ebenfalls eine Augenweide. Auch die bestens restaurierten Fahrzeuge verschiedener Marken waren sehenswert. Da wurden schon Träume ausgelöst.

Die Stände mit diversen Ersatzteilen und Autozubehör waren eine wahre Fundgrube. Für jeden etwas und für viele alles. Mir gefiel ein Motorradhelm mit aufgemalter Brille.

Ein Verkaufswagen der Migros stand zur Besichtigung. Das Brot war betonhart und der Hinweis, dass alle Artikel im Migros erhältlich seien, hielt mich davon ab eine Probe zu nehmen. Die Verpflegung im Restaurant war erheblich besser. Mit vielen Eindrücken und etlichen Fotos traten wir dann die Heimreise an.

Fazit: ein kleiner aber feiner Oldie-Markt zum Geniessen und bestimmt noch einmal zum Besuchen.



Mit tractionistischen Grüßen

Udo Kenkel, 15.11.2016 (Text und Fotos)

DIE MAGISCHEN KUGELN DES PAUL MAGÈS

Das Ende der Zukunft: Citroën stellt die hydropneumatische Federung ein
Von Andreas Schwander, Basler Zeitung, 12.5.2016

Es war völlig undenkbar, was Paul Magès da am Quai de Javel in Paris erfunden hatte. Es war wider jedes konventionelle Wissen. Und vor allem war es wider jegliche Vernunft. Diese besagte, dass an einem Auto eine komfortable Aufhängung und eine sehr gute Strassenlage sich gegenseitig ausschliessen würden. Wer schnell durch die Kurve fräsen und heftig bremsen will, braucht eine brettharte Aufhängung. Deutsche Autohersteller und ihre Marketingabteilungen sagen das heute noch. Magès wollte beides - Komfort, Sport, Sicherheit - und noch vieles mehr. Und er bekam es. Die Zukunft, die Citroën 1955 dem staunenden Publikum und der schockierten Konkurrenz mit dem neuen Citroën DS vorstellte, hiess Hydropneumatik. Bis nächstes Jahr. Dann ist fertig mit Zukunft, fertig mit dem System, das alle andern noch heute alt aussehen lässt.

Als Magès mit der Arbeit an seiner neuen Aufhängung anfang, wusste er nur wenig über Hydraulik - und hätte er mehr gewusst, hätte er es wohl nicht gemacht. Der französische Regisseur Marcel Pagnol sagte dazu: „Jeder wusste, dass es nicht geht - bis ein Idiot kam, der es nicht wusste und es trotzdem schaffte.“ Magès hatte dieses Zitat immer auf seinem Schreibtisch. Andere versuchten, das System zu kopieren oder zu interpretieren - und scheiterten. Sie wussten zu viel. Mercedes und Rolls-Royce kauften deshalb Lizenzen der Citroën-Patente. Rolls-Royce bestellte auch gleich die nötigen Bauteile in Paris. Deshalb sind das Rolls-Rollen und das Citroën-Schweben technisch identisch - zumindest in jenen Rollies, die vor der Übernahme durch BMW entwickelt wurden. Und auch wenn sie sich nicht an die Hydraulik herantrauten, Fahrwerkentwickler in allen grossen Autokonzernen hatten immer auch einen Citroën in der Garage, als Eichmass sozusagen.

Es gibt weder Federn noch Stossdämpfer, nur Öl und Gas in klugem Zusammenspiel.

Die Radaufhängung von normalen Autos besteht aus einer Feder, die Schläge abfängt und dann, so wie es Federn halt tun, lange nachwippt. Deshalb wird sie mit einem Stossdämpfer kombiniert, der die Gigampferi abdämpft. Dies ist nötig, weil die dauernden Federbewegungen die Lasten auf den Rädern permanent verändern würden und deshalb der Bremsweg sehr lang und das Fahrzeug in Kurven unbeherrschbar wäre. In Citroëns Hydropneumatik gibt's keine Federn und Dämpfer, sondern nur das Zusammenspiel von Stickstoff und Öl. Gas ist komprimierbar und federt, Flüssigkeit ist nicht komprimierbar und dämpft. Et voilà, mesdames et messieurs.

In der Praxis besteht das System aus einer stickstoffgefüllten Kugel auf einem Hydraulikzylinder an mindestens jedem Rad. Öl und Gas sind in der Kugel durch eine Membrane getrennt. Eine Hydraulikleitung verbindet alle Federbeine miteinander und eine vom Motor angetriebene Pumpe sorgt für den nötigen Druck. So viel zur schnöden Technik, die aber erst wirklich göttlich in Kombination mit der Göttin, Citroëns DS, gesprochen Deesse, wurde.

Selbst am Christbaum

Der italienische Bildhauer Flaminio Bertoni hatte sie entworfen, wie schon den Traction Avant und den Deux Chevaux. Unter der schönen Form arbeitete ein etwas antiquierter Motor, den man bei der Entwicklung der ganzen Avantgarde vergessen hatte und der Paul Magès' hydraulisches Kunstwerk antrieb. Dank seinen magischen Kugeln und 34 Metern Hydraulikleitung erhob sich die Göttin majestätisch vom Pariser Kopfsteinpflaster und schwebte davon. Wahre Fans hängen sich die grünen Kugeln angeblich an den Christbaum.



Schweben statt federn. Stickstoffgefüllte Kugeln - hier in Übergrösse - lassen den Citroën DS und seine Nachfolger sich majestätisch erheben und davongleiten.

Foto: Citroën Communication

In andern Ländern lösen sie Panik aus. So geschehen vor ein paar Jahren in Berlin, wo eine Polizeistreife angesichts einer in einem Gebüsch liegenden Citroën-Federkugel das Gebiet weiträumig räumen liess und eine Bombenentschärfertruppe herbeitemmelte. Doch die Kugeln konnten und können noch mehr als nur federn. In normalen Autos drückt das Bremspedal die Bremsen zu. Bei Citroën macht das die Hydraulik, das Pedal (oder der Bremspizel der DS) hält die Bremse offen und lässt bei Betätigung die Bremse giftig zuschnappen. Und auch der Lenkung machten die Kugeln Beine, indem sie das Lenkrad in der von Magès entwickelten «Diravi» (Direction a rappel asservi) sofort auf Geradeauslauf zurückstellten, wenn man es losliess.

Die Göttin war eine Rallye-Rakete

Auf die Spitze getrieben wurde dies im - zusammen mit Maserati gebauten - SM. Berührte man das Gaspedal, raste der Wagen davon, berührte man das Lenkrad, gab's eine scharfe Kurve, berührte man den Bremsknopf, eine Vollbremsung. «Gewöhnungsbedürftig», mäkelten die Autojournalisten über SM, CX und XM, in denen

das System verbaut wurde - und verhinderten damit sehr viele Verkäufe. Nie geschrieben wurde, dass man sich nie mehr an ein anderes Auto gewöhnen konnte, wenn man sich mal an einen hydropneumatischen Citroën und die Diravi gewöhnt hatte. Doppelt so viel Kurbeln am Lenkrad wie nötig und jeder Kanaldeckel auf direktem Weg ins Kreuz. Wer braucht so etwas? Gewisse Marketingabteilungen nennen das «sportlich» und gewisse Autokritiker «Gefühl» für die Strasse». Aber in einem Auto, das einem mit Pollenfiltern, Schallschutzscheiben, Dutzenden von Airbags und Abstandsensoren vor allen Gefahren der Strasse schützt, will man nicht ausgerechnet ein Gefühl für die Strasse. Das ist etwa so elegant wie Tango mit Skischuhen. Aber es gibt in der heutigen Autowelt viele Skischuhtangotänzer und es scheint niemanden zu stören. Doch Sport geht auch mit Hydropneumatik. Die Göttin war eine berühmte Rallye-Rakete, deren Räder sich besonders schnell wechseln liessen, weil nur an einem einzigen Bolzen festgemacht.

Dafür verabschiedeten sie sich bisweilen von selber. Das war aber auch nicht weiter schlimm, schliesslich konnte sie dank der hydraulischen Niveauregulierung und der vorne breiteren Spur auch auf drei Rädern fahren - und das selbst mit zerschossenen Reifen. «Getestet» wurde das von Staatspräsident Charles de Gaulle, dessen DS bei einem Attentat am 22. August 1962 von 14 Gewehrkugeln getroffen wurde. Der Fahrer stob mit zwei platten Rädern mit Vollgas davon und entkam den Attentätern, worauf de Gaulle darauf bestand, ausschliesslich in Citroën DS chauffiert zu werden. Doch auch die Nachfolger der Göttin machten immer wieder eine gute Figur. Der Citroën CX war zu seiner Zeit das Auto mit dem tiefsten Schwerpunkt nach dem Ferrari Testarossa. Überhaupt, Strassenlage: Der OS-Vorgänger Traction Avant war wegen dem langen Radstand und dem tiefen Schwerpunkt der Wagen die Wahl bei Polizisten und Ganoven und hiess «Gangsterwagen». Seltsam schwere und potenziell verdächtige Ladungen im Kofferraum hält die Hydropneumatik und die Niveauregulierung elegant in unverdächtiger Schwebelage. Hydraulische Zitronen sind deshalb bei Menschenschmugglern so beliebt wie Toyota-Pick-ups bei den Taliban. Und wenn wir schon bei den Spezialeinsätzen sind - jahrzehntelang hielten sich Pferderennbahnen und Filmproduktionsfirmen einen Citroën, weil man damit auch auf schlechten Strassen schnelle und ruhige Kamerafahrten drehen konnte.

Die Hydropneumatik ist im Elchtest selbst für Porsches und Ferraris unschlagbar.

Und dann gibt's da noch den Elchtest, jene Erfindung einer schwedischen Technikzeitschrift zum Test des Handlings eines Fahrzeuges. Der letzte Platz wurde berühmt durch eine deutsche Firma mit Stern. Deren A-klassiger Kleinwagen überschlug sich und die Welt kugelte sich vor Lachen. Beim Test geht es darum, um eine ganze Fahrzeugbreite auszuweichen (einem spielenden Kind oder einem Elch) und wieder auf die ursprüngliche Fahrbahn zurückzukehren. Sieger ist, wer das mit der höchsten Geschwindigkeit schafft, ohne ausbrechen oder schleudern oder gar überschlagen. Im Gegensatz zu den letzten kennt die ersten Plätze kaum jemand. Platz 8 bis 2 belegen lauter Porsches der Baujahre 2000 bis 2014 unterschiedlicher Graduierungen des Wahnsinns, mit Geschwindigkeiten zwischen 80 und 82 Stundenkilometer. Weiter hinten kommen dann auch noch Ferraris oder der Audi R8 und viele Autos,

denen mit einem Schuhlöffel namens ESP, einem elektronischen Stabilitätssystem, in die Spur geholfen wird. Unangefochten auf Platz 1 liegt seit 1999 der Citroën Xantia Activa mit 85 Stundenkilometern, und das ohne ESP. Die Hydraulik des Activa jongliert so geschickt mit insgesamt zehn Magès'schen Wunderkugeln, dass die Federung auf der Kurvenaußenseite härter wird und das Auto, egal bei welcher Querschleunigung, immer komplett horizontal auf der Strasse liegt und bei Querschleunigungen von bis zu 1.2 g in der Spur bleibt. In der Formel 1 sind solche aktiven Aufhängungen inzwischen verboten. Mit etwas Glück findet man aber einen gebrauchten Activa für Preise unter 10'000 Franken. Und das Ferrari-Porsche-Lambo-Bugatti-Gesocks sieht aus wie lahme Enten, sobald die Strasse eine Kurve macht. Mit all dem soll es nun fertig sein, mit all den Vorteilen, mit all den Geschichten. Wenn Marketing aus Geschichtenerzählen besteht - was will man denn noch erzählen? Dass man, 62 Jahre lang etwas Besseres hatte und nun aber ein paar Erbsenzähler entschieden hätten, es sei zu teuer? Die Hydropneumatik ist das einzige Alleinstellungsmerkmal einer einzelnen Marke, das es in der ansonsten völlig auswechselbaren Autoindustrie heute noch gibt. Und das gibt man auf?

Fans starten eine Online-Petition

Vielleicht haben sie einfach zu wenig Geschichten erzählt in Paris. Anders ist nicht zu erklären, dass die Verkäufe der hydraulischen Zitronen immer mehr zurückgingen. Von der letzten, besonders gelungenen Reinkarnation der Göttin, dem C6, wurden in sieben Jahren gerade mal 23'384 Exemplare verkauft, so viele wie Mercedes von der gleich teuren E-Klasse in einem Monat. Dagegen kamen in 20 Produktionsjahren fast anderthalb Millionen Göttinnen auf die Strassen. Aus, vorbei. Die Zukunft ist zu Ende, wenn nächstes Jahr der letzte Citroën CS das Werk in Rennes verlässt. Es hat sich ausgekugelt. Kein Citroën Garagist hat Verständnis für den Entscheid, die heute derart ausgereifte, ausgefeilte und völlig störungsfreie Hydropneumatik abzuschaffen. Denn nun haben selbst die treuesten Kunden keinen Grund mehr, nicht bei andern Marken zu kaufen. Sie haben eine Online-Petition an die Geschäftsleitung des PSA-Konzerns lanciert, das System beizubehalten. Denn ohne die magischen Kugeln des Paul Magès fehlt die Magie. Da hilft auch nichts, dass Citroëns neue, luxuriösere Modelllinie wieder ccDS» heisst. Nur weil DS draufsteht, ist noch lange nicht

DS drin. Da braucht niemand zu fragen «Ist das auch so einer, der hinten hochgeht?» Doch die Hoffnung schwindet. Man wird in Paris wohl nicht mehr zur Vernunft kommen und die Unvernunft des Paul Magès weiterproduzieren.



AUSBLICK

Liebe Clubkameraden,

Dieses Heft ist die „Weihnachtsausgabe“ der Clubzeitschrift und soll Euch die langen und beim Schreiben dieser Zeilen auch kalten Winterabende (mindestens einen) verkürzen helfen.

Es enthält auch die Einladung zur Generalversammlung (= ein zweiter kurzweiliger Tag), wo neben den üblichen Geschäften auch ein ausführlicher Videorückblick auf die vielen interessanten Veranstaltungen und die Zeit, die wir zusammen verbringen durften, gezeigt wird. Ich bitte Euch, wieder so zahlreich zu erscheinen, wie in den letzten Jahren. Es ist ein Genuss auch im Winter einmal mit gleichgesinnten Kameraden an einem Tisch zu diskutieren. Anmeldung bitte über unsere Webseite. Danke. An der Generalversammlung wird auch das Programm des nächsten Jahres vorgestellt. Ich darf noch nichts verraten, aber ich weiss bereits, dass es sich lückenlos in die Veranstaltungen der letzten Jahre einreihet und nur Höhepunkte zu bieten hat.

Ich möchte mich auch bei allen für die konstruktive und produktive Zusammenarbeit bei der Erstellung der Clubheftbeiträge bedanken. Nur mit Eurer Mithilfe war es möglich, fünf spannende Ausgaben unseres „Heftlis“ zu publizieren.

Mit meinen besten Wünschen fürs Weihnachtsfest und das kommende neue Jahr!

Euer Redaktor, Hans Georg Koch 

IMPRESSUM

Herausgeber:	Citroën Traction Avant Club Schweiz c/o Fritz Müller Rebenweg 2, 4442 Diepflingen
Redaktion:	Hans Georg Koch, Breiten 4, 6022 Grosswangen
Druck:	Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil
ISSN:	1660-7481
Erscheinungsweise:	Fünf Ausgaben pro Jahr
Auflage:	450 Exemplare
Einzelpreis:	SFr. 10.--
Abonnement:	Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 90.--)
Inserate:	Für Clubmitglieder gratis Kommerzielle Inserate: 1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe



Copyright: © Citroën Traction Avant Club Schweiz,
Nachdruck nur mit Quellenangabe
Hinweis: Einsender von Zuschriften erklären sich mit
der redaktionellen Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.

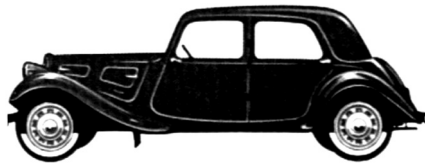
CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung:

Name:
Vorname: Vorname Partner:
Adresse: PLZ / Ort:
Geburtstag: Tel Privat:
Gültig ab: Tel. Geschäft:
Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: David Stahel, Hinterdorfstrasse 33, 8412 Hünikon



Mitglied werden:


Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroën Traction Avant Club.
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: Vorname:
Adresse: PLZ / Ort:
Tel. Privat: Tel. Geschäft:
Bemerkungen:

Woher haben Sie vom Citroën Traction Avant Club erfahren?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Durch ein Clubmitglied | <input type="checkbox"/> Aus dem Internet |
| <input type="checkbox"/> Aus einem Clubheft | <input type="checkbox"/> Durch Facebook / Social Media |
| <input type="checkbox"/> An einer Oldtimermesse / Ausstellung | <input type="checkbox"/> Weitere Gründe : |
| <input type="checkbox"/> An einem Oldtimertreffen | |
| <input type="checkbox"/> Durch einen Bericht in einer Zeitschrift | Es sind mehrere Nennungen möglich. |

Bitte einsenden an: CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2, 4442 Diepflingen



9 fois

CHAMPION du MONDE

S.E.V. MARCHAL

