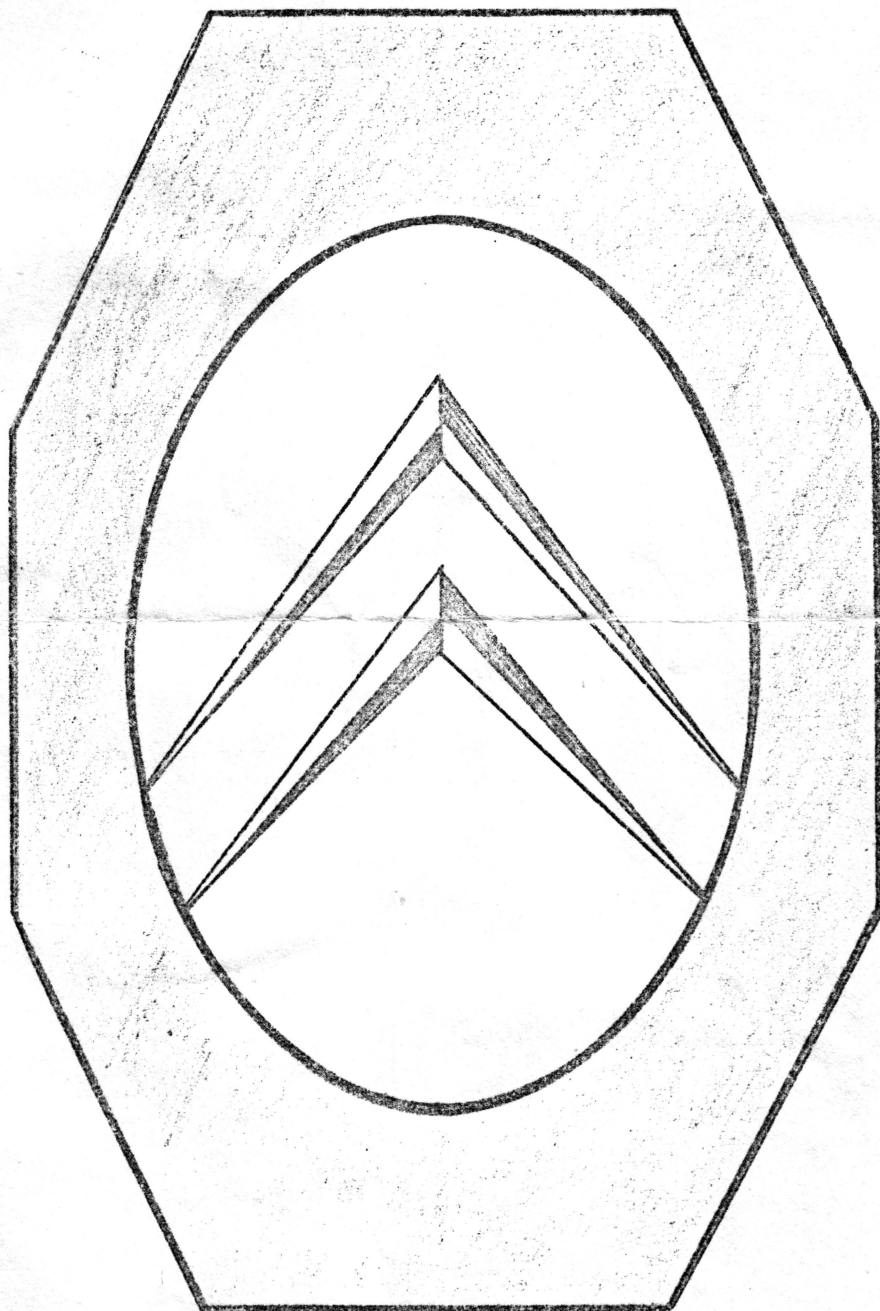


Citroën - Club - Suisse



Baumgartenstrasse 44
8623 Wetzikon ZH
Tel. 01 77 48 46

I. 1977

Club-Nachrichten

Werte Clubmitglieder,

Es freut uns aufrichtig, dass wir jetzt schon wieder fünfzig Aktiv-Mitglieder aufnehmen konnten. Anhand der bis jetzt eingegangenen Fragebogen, sind alle Mitglieder sehr zufrieden mit dem Club. Ein paar Anregungen, die wir an der nächsten Vorstandssitzung besprechen werden, z.B.: mehr Regionale Zusammenkünfte zur pflege der Kameradschaft.

Mitgliederliste mit Fahrzeugtypangaben in der nächsten Information. Auch Wartungs-und kleinen Rep.Anleitungen werden wir jetzt mehr Aufmerksamkeit schenken.

Damit dieses Jahr auch so reibungslos verläuft, werden wir eine Vorstandssitzung einberufen, wo auch interessierte Mitglieder mitgestalten können.

Die Clubzentrale wäre sehr dankbar, wenn wir noch mehr Beiträge von Mitgliedern in unserer Clubzeitung bringen könnten. Format A 4, Berichte, Eigenwerbung, Kritik etc.

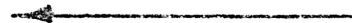
V o r s t a n d s s i t z u n g :

Im Rest. Sternen in Effretikon ZH ,am Freitag den 4.März 1977 /20⁰⁰Uhr


Von Zürich N 1

Ausfahrt Effretikon

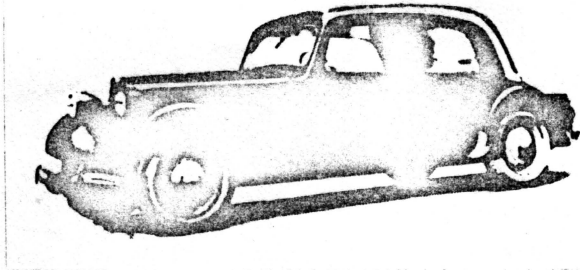
von Winterthur N 1



nach der Innerortstafel Effretikon zwei mal rechts.

Rest. Sternen 

Citroënnachrichten



EINE VERTRAUTE SILHOUETTE

Der Gegenstand des nachfolgenden Langstreckentestes, der Citroën 11 Légère, ein in der Schweiz überaus populärer Wagen der mittleren Grössenklasse.

Langstreckenprüfungen der "A. - R."

U e b e r S c h n e e u n d E i s m i t F r o n t a n t r i e b

Erprobung des Citroën 11 Légère im Winterbetrieb - Hohe Fahrleistungen und Fahrsicherheit eines populären französischen Wagens

Als sich die Marke Citroën vor zwei Monaten im Schneerennen Sierre-Montana besonders gut bewährte, dürfte mancher seine Ueberraschung nicht verborgen haben, denn trotz des guten Rufs dieser Frontantriebswagen waren sie doch nicht als besonders gute Bergsteiger auf Schnee und Eis bekannt. Die "A. - R." hatte indessen ähnliche Ergebnisse erwartet, weil gerade vierzehn Tage vor diesem Sportanlass ein Versuch mit einem Citroën 11 Légère begonnen hatte, der im besonderen die Eignung dieses Fahrzeugs für den Betrieb auf Schnee und Eis festlegen sollte. Eigentlich sind längere technische Beschreibungen über die Frontantriebsmodelle von Citroën nicht mehr notwendig, denn diese Konstruktion hat sich schon in den letzten Jahren vor dem Krieg, besonders aber seit der Wiederaufnahme der Einfuhr im Jahre 1946, einen ganz hervorragenden Namen für hohe Fahrsicherheit und Fahrleistung geschaffen: war der Citroën "traction avant" bei seiner Einführung im Jahre 1934 fast als revolutionär zu bezeichnen, so gehört er auch heute konstruktiv noch zu den modernen Wagen, hat aber in den vergangenen Jahren derart viele kleine Einzelverbesserungen erfahren, dass er heute wirklich als durch und durch "reif" bezeichnet werden kann. Nebenbei bemerkt sind an den Nachkriegsmodellen wiederum einige kleine Verbesserungen angebracht worden, so an den Bremsen und in der selbsttragenden Karosserie, die alle den Wert des Fahrzeugs im Verhältnis zum Preis steigern helfen. Die Hauptmerkmale des Citroën sind zweifellos dem grössten Teil unserer Leser bekannt. Sie spielen insofern eine Rolle in der praktischen Erprobung des Wagens, als es gerade die Kombination verschiedener Punkte ist, die das gute Resultat hervorgebracht hat. Das im Verhältnis zum Innenraum und zur Motorgrösse sehr n i e d r i g e G e w i c h t von wenig mehr als einer Tonne ist auf die selbsttragende Bauweise sowie auf den Verzicht verschiedener Karosserieverfeinerungen zurückzuführen. In Verbindung mit einem mittelgrossen, leistungsfähigen Motor entsteht trotz der nicht übermässigen Hochzüchtung des letzteren ein g u t e s L e i s t u n g s g e w i c h t von unter 20 kg/PS. Der F r o n t a n t r i e b wirkt sich selbstverständlich ebenfalls günstig auf den Charakter des Wagens aus, jedoch vor allem deshalb, weil er in Verbindung mit einem Wagen Anwendung findet, der einen t i e f e n S c h w e r p u n k t besitzt, ziemlich grosse Längen- und Breitenmasse aufweist, über eine geradezu ideale Gewichtsverteilung verfügt und an dem man moderne, gute Lösungen von Radführung,

Federung und Lenkung antrifft. Alle diese Eigenschaften sind sonst das Vorrecht europäischer sportlicher Fahrzeuge der oberen Preisklasse: dass sich der Citroen, früher das Konventionellste vom Konventionellen, in mancher Hinsicht dicht an diese Kategorie anschliesst, beweist, dass die Konstrukteure ihre Ziele erreicht haben. Der Frontantrieb ist an und für sich eine Lösung, der Vor- und Nachteile anhaften. Günstig auf den Innenraum wirkt sich das Verschwinden der Kardanwelle aus: deshalb fehlen im Citroen die Bodentunnels: der Innenraum ist reichlich bemessen, und der Fussboden kann tief gelegt werden. Solange genügend Adhäsion für die Vorderräder vorhanden ist, kann ein Fahrer den Wagen gut in der Hand behalten: wenn er beim Kurvennehmen etwas unruhig wird, so lässt er sich durch blosses Gasgeben durch die schwierige Stelle hindurchziehen. Viele Konstrukteure lieben den Frontantrieb, weil er ihnen die Aufgabe, einen niedrigen Wagen zu bauen, stark erleichtert: zudem vereinfacht sich auch die Aufhängung der Hinterräder, die weder lenkbar sein müssen noch Antriebskräfte zu übertragen haben. Nachteilig beim Frontantrieb wirkt sich vor allem die Entlastung der Vorderräder in der Steigung aus, die dazu führen kann, dass der Start am Berg schwieriger wird und sich die Bergsteigefähigkeit des Wagens vermindert, falls die Räder wegen mangelnder Belastung durchzudrehen beginnen: als weitere Nachteile kann man die Gelenke in den Antriebswellen der Vorderräder ansehen, da diese auch gelenkt werden müssen und die Gelenke den kleinsten Wendekreis vergrössern und damit die Handlichkeit des Wagens im Stadtverkehr verkleinern. Den Hauptzweck unserer Versuchsfahrten sahen wir darin, den Citroen ohne Ketten auf schnee- und eisbedeckten Strassen im Mittelland und im Jura zu erproben, um festzustellen, wieweit der Frontantrieb unter diesen zugegebenermassen ungünstigen Umständen Nachteile zeitigen würde. Dass er sich unter normalen Verkehrs- und Klimaverhältnissen als "Star" klassiert hat, hat wohl jeder unserer Leser schon vernommen. Die Witterung war uns in der Versuchsperiode sehr gewogen: Schnee- und Föhnstürme, die wir im Jura erlebten, wechselten mit Tauwetter und plötzlichen Frosteinbrüchen, so dass genügend Gelegenheit geboten war, alle Phasen des Winterbetriebs durchzuspielen. Nun: Wir brachten die Vorderräder des Citroens zum Durchdrehen, sowohl beim Anfahren an einer vereisten Bergstrasse wie auch im Schnee: wo wir bis in extremis gingen, liess sich richtiges Vorderradschleudern provozieren, in bezug auf die Möglichkeit des Weiterfahrens aber ist unser Versuch voll und ganz gelungen. Ohne Schneepneus und ohne Schneeketten hat der Citroen den Passhang im Schneesturm bewältigt, ist auf vereisten Strassen mit 12% Steigung ohne Sand angefahren, liess sich, mit Mass selbstverständlich, auf schneebedeckten Strassen einwandfrei verzögern und konnte beschleunigend aus vereisten Kurven heraus gebracht werden. Ein einziger kleiner Kniff war notwendig, nämlich ein ausserordentlich vorsichtiges Umgehen mit dem Gaspedal sowie gute Ueberlegung über den günstigen Gang zum Anfahren.

FRÖNTANTRIEB IM NEUSCNEE

Auf den Nebenstrassen im Berner Mittelland wurde der Citroen ohne Schneeketten und Schneepneus erbarmungslos auf alle möglichen Schwächen geprüft.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe.