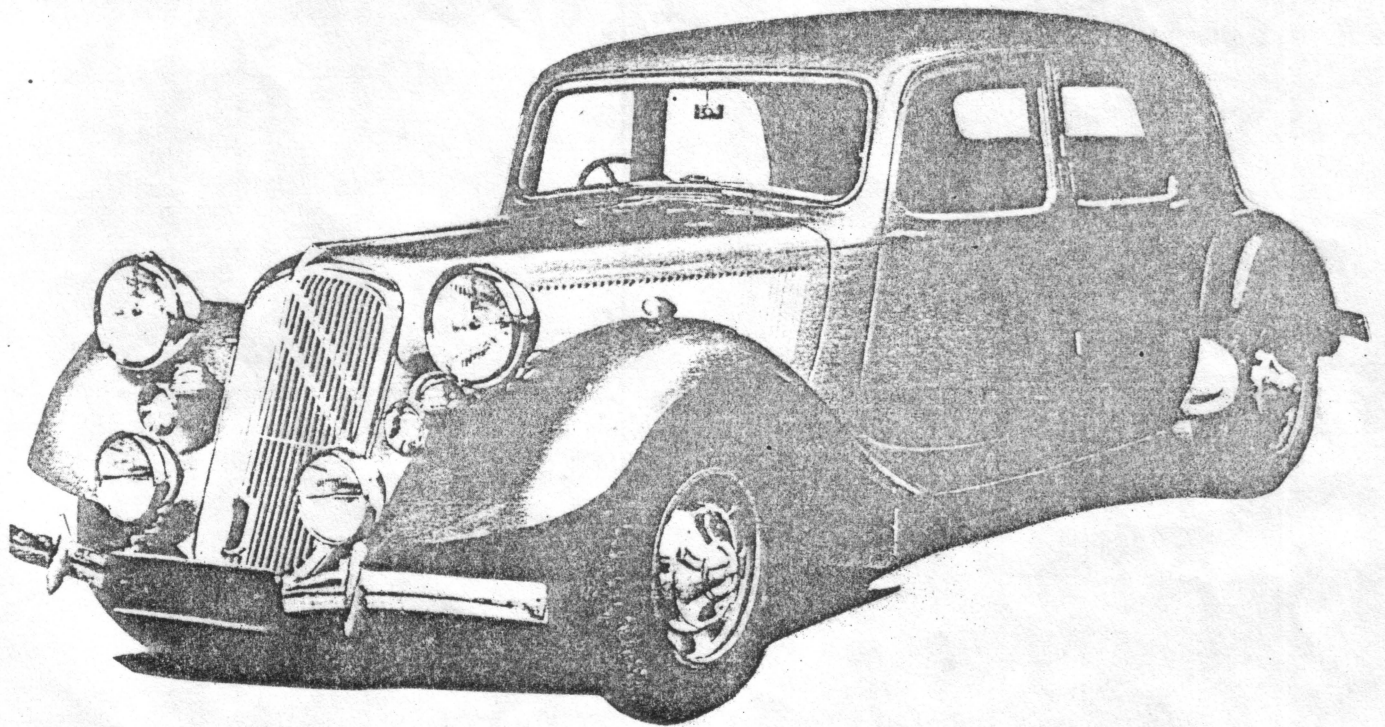


Amc

CITROËN

CLUB

SOISSE



Baumgartenstrasse 44
8623 Wetzikon ZH
Tel. 01 77 48 46

III. 1977

Das Ergebnis aller dieser Prüfungen ist leider nur schwierig zahlenmässig zu umfassen. Immerhin war deutlich zu erkennen, dass der Citroen unter diesen schweren Voraussetzungen wesentlich besser Abschnitt als man es von einem frontgetriebenen Wagen hätte erwarten dürfen. Es bot einige Schwierigkeiten, die Ursache dieses einigermaßen überraschenden Resultates zu eruieren. Sie liegen unseres Erachtens nicht im Frontantrieb, denn die unter gewissen Bedingungen auftretende Entlastung, der Antriebsräder ist nun einmal nicht wegzuleugnen. Wir schreiben sie vor allem einmal der guten allgemeinen Massenverteilung des Wagens zu der sich besonders mit zwei Personen belastet in einem "dynamischen Gleichgewicht" befindet, ferner der breiten Spurweite, der niedrigen Schwerpunktlage und bestimmt auch dem Lamellenprofil der Michelin-Pilot-Reifen. Um wirklich schwierige Versuchsbedingungen zu schaffen, verboten wir uns die Verwendung jeglicher Winterhilfen, so dass man sich leicht ausmalen könnte, wie unser Urteil lauten würde, wenn wir uns Schneeketten oder Schneepneus gestattet hätten. Vielleicht klingt jetzt der Satz zu Beginn dieser Zeilen wonach die "A. - R." vom guten Abschneiden der Citroens im Rennen Sierremontana keineswegs überrascht war, etwas verständlicher. Da die Wetterverhältnisse im Dezember ausserordentlich abwechslungsreich waren, liess sich parallel zu den Fahrten auf Schnee und Eis auch ein Langstreckentest auf guten, trockenen Strassen durchführen. Die zahlenmässigen Fahrleistungen wurden bei dieser Gelegenheit ebenfalls genau festgehalten und sind in der Tafel niedergelegt. Es scheint, dass sich das Treibstoffgemisch (Bleibenzin mit einheimischen Zusätzen) auf den Verbrauch nicht gerade günstig ausgewirkt hat, die gemessenen Zahlen liegen etwas über unseren Erwartungen. Leider bot sich keine Möglichkeit, die Verbrauchsmessungen mit Reinbenzin zu wiederholen. Die Beschleunigung ist in Anbetracht der Klasse des Wagens bekanntlich sehr lebendig, zahlenmässig wirkt sich vielleicht das Fehlen eines Ganges zwischen dem dritten und zweiten etwas aus, doch kommt der Citroen dank seines günstigen Leistungsgewichtes gut mit drei Gängen aus. Einigen Kommentaren ruft die Höchstgeschwindigkeit. Während sie bei ruhiger Atmosphäre und guter, ebener Strasse bemerkenswert gleichmässig um 120 km/h pendelte, ereignete sich während einer der Messungen ein merkwürdiges Phänomen. Wir befanden uns auf einer sehr langen, völlig freien und genau westöstlich verlaufenden Betonstrasse, als ein Föhnsturm einsetzte, der in der Strassenachse blies und bald orkanartige Stärke annahm. Mit diesem Wind im Rücken erreichte der Citroen im dritten Gang nun die unglaubliche Geschwindigkeit von etwas über 140 km/h, wobei die absolute Höchstdrehzahl des Motors erreicht wurde, die sich durch Ventilflattern anzeigt. Die Fahreigenschaften des Wagens blieben selbst unter diesen ausserordentlichen Verhältnissen absolut einwandfrei auch bei kleinen Veränderungen der Windrichtung liess sich der Wagen leicht in der Geraden halten. Interessanterweise erreichte der Citroen gegen diesen Sturm 103 km/h (beide Zahlen nach korrigiertem Geschwindigkeitsmesser), so dass das Mittel genau der vom Hersteller angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 122 km/h entspricht. Nebenbei bemerkt lässt sich die in Berücksichtigung der bescheidenen Motorleistung und der geräumigen Karosserie recht hohe Zahl nur durch die kleine Stirnfläche (152cm Höhe, 164cm Breite, eher schmaler Aufbau) erklären, da die Strömungseigenschaften der in ihrer Grundform doch schon ziemlich alten nicht besonders günstig sind. Im Fall des Citroen 11 Légère spielen die 120 km/h deshalb eine Rolle, weil der Gesamtbau des Wagens eine häufige Ausnützung des Geschwindigkeitspotentials zulassen. Dank der überaus hohen Fahrsicherheit, der guten Beschleunigung und der Struktur dieses Modells werden unter völliger Warnung der Anforderungsverantwortungsbewusstes, rücksichtsvolles und anständiges Fahren durchschnittlich erreicht, die sich in unserem Gelände nur von ganz wenigen teuren Wagen mit entweder sportlichem Charakter oder ganz wesentlich höherer Motorleistung übertreffen lassen. Vielleicht erinnert sich mancher ältere Fahrer noch an die ersten Vollschwingeachsenwagen vor etwa 15 Jahren, von denen man sagte, dass ihr Fahrgestell "schneller als der Motor" sei, in gewissem Mass gilt dies auch für den Citroen, bei dem in vielen Fällen sowohl die Fahreigenschaften wie auch die Motorleistung ein schnelleres Fahren erlauben würden als es unsere Strassen gestatten. Für ein Fahrzeug, das heute in die billige Kategorie gehört, will ein solches Verhalten allerhand heissen. Im Ueberlandverkehr gilt beispielsweise die sehr direkte Zahnstangenlenkung genau jenes Mass an Präzision, das notwendig ist, um die Kurven in echter Frontantriebsweise mit Vollgas zu nehmen. Dabei liegt der breite, tiefe Wagen ruhig und sicher, gehorcht dem Fahrer auf den kleinsten

Wink, ohne je Unarten zu zeigen. Etwas schmerzlich schien uns die Lenkung dagegen im Stadtverkehr, doch soll nach Angabe des Herstellers dieser Mangel im Lauf der Lebensdauer des Wagens mehr und mehr verschwinden. Der Wendekreis ist wegen den Antriebsgelenken der Vorderräder nicht besonders günstig und verlangt deshalb etwas mehr Ueberlegung beim Parkieren. Weil wir gerade bei der Kritik sind (Unsere Leser wissen dass sie von uns ein ungeschminktes Urteil über die geprüften Wagen erwarten dürfen), so sei eine Unart der Bremsen erwähnt die hin und wieder ein kleines Schütteln in der Lenkung verursachen, das sich fast dem Shimmy nähert, in den neuesten Ausführungen soll dieser Punkt weitgehend behoben sein. Sonst haben die Bremsen zu keinen Beanstandungen Anlass, sie arbeiten sicher und gleichmässig und sind der Fahrleistung in jeder Beziehung gewachsen. Ein kleiner Wunsch an den Hersteller, Könnte man das Herausnehmen des Motoröl-Messstabes, der sich leicht in den Kerzenkabeln verfängt, nicht etwas vereinfachen? Eine gute Strassenlage hat nur dann praktischen Wert, wenn sie von entsprechendem Fahrkomfort begleitet ist. Die Federung des Citroen erfüllt alle in dieser Beziehung gerechtfertigten Wünsche. Wenn man von einer wirklich vom Zustand der Strassenoberfläche unabhängigen Aufhängung sprechen kann, so im Falle dieses Wagens. Die der Seekrankheit verwandte Autokrankheit dürfte bei diesem Fahrzeug weder auf den Vorder- noch den Hintersitzen selbst bei empfindlichen Personen auftreten, denn die Abstimmung der Federschwingungen der Federweg und die Dämpfung von Schlägen und Stössen erreicht ein Optimum. Anfänglich stösst man sich an hörbaren Schlägen der hinteren Stossdämpfer, doch stellt man bald fest, dass sie nur durch die direkten Montage der Dämpfer auf dem selbsttragenden Caisson verursacht sind und ein normales Arbeiten andeuten. Die Innenausrüstung des Citroen ist für unseren Geschmack vielleicht etwas allzu einfach, so könnte man sich das Armaturenbrett noch etwas geschmackvoller (und vor allem nachts besser beleuchtet) denken, doch scheint die Polsterung von rechte Qualität zu sein. Der verfügbare Raum ist reichlich, etwas mehr Platz wünschte man sich im Kofferbehälter, was sich leicht ermöglichen liesse. Bei diesen Details spürt man deutlich einmal die Schwierigkeiten der Materialversorgung, die die Behebung solcher kleiner, dem Werk selbstverständlich bekannter Schönheitsfehler fast verunmöglichen, ferner darf man nicht vergessen, dass die ersten Frontantriebscitroen, wie anfangs erwähnt, vor etwa 14 Jahren herauskamen und die Grundkonstruktion heute noch unverändert geblieben ist. Ausgesprochen angenehm kann man die Fahrweise des Wagens auch vom Standpunkt des des Führers aus bezeichnen. Sehr rasch gewöhnten wir uns wieder an die eigenartige Anordnung der Pedale sowie den Schalthebel am Armaturenbrett, der übrigens erst bewegt werden kann, wenn das Kupplungspedal durch völliges Niedertreten die Verriegelung frei gibt. Mit der Zeit lässt sich diese Schaltung ausserordentlich rasch und völlig geräusch- und rucklos bedienen. Im Stadtverkehr ist der zweite Gang ziemlich häufig anzuwenden, da die hohe Uebersetzung des dritten Ganges unter 20 km/h Rupfen verursacht.

* * *

Zusammenfassend sei nochmals wiederholt, dass die Bauweise des Citroens eine Kombination von Stabilität, Fahrkomfort, günstigem Leistungsgewicht und damit Fahrleistungen verursacht, die den Wagen heute noch in seiner Preiskategorie als etwas Ausserordentliches erscheinen lassen, während er auf zusätzliche Dinge, wie äussere Linie, Ausstattung und Verfeinerungen oder "Schikanen" weitgehend verzichtet, bietet er in seiner Klasse ein Maximum an Haupteigenschaften, nämlich sicherem, schnellem, wirtschaftlichem und angenehmem Fahren.

"Tester"

E*N*D*E

Werte Clubmitglieder,

wie Sie festgestellt haben, ist mir in der letzten Ausgabe ein Fehler unterlaufen. Ich habe die Zeitangabe vom Regionalhock vergessen. In der nächsten Ausgabe werden wir diesen Hock als Traktionshock betiteln, da ja immer alle Clubmitglieder eingeladen sind.

Vom Internationalen Pfingsttreffen in Orbe; in der nächsten Ausgabe.

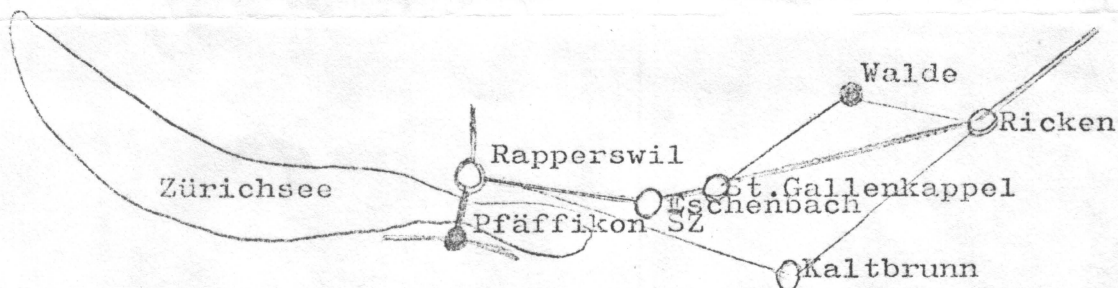
G r o s s e s S p a l i e r - T r e f f e n

am Samstag den 21. Mai um 15⁰⁰ Uhr, treffen sich alle Tractions von nah und fern, vor der Kirche in Walde SG.

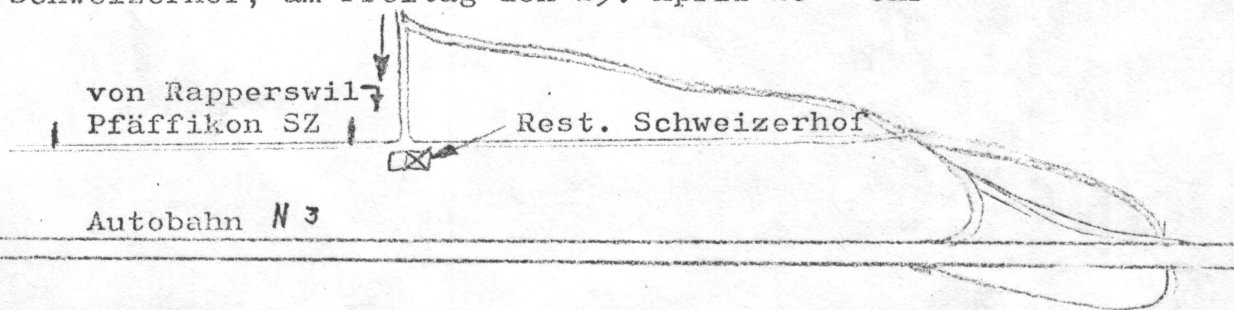
Es heiraten
Fräulein Lisbeth R ü e g g
mit
Herrn Kurt S u t t e r
Zürcherstrasse 39
8730 U z n a c h

Mit dem schönsten Citroen légère der Schweiz.

Wir wünschen dem Paar alles Gute für eine glückliche Zukunft.



Der nächste Tractions-Hock findet in Pfäffikon SZ statt, im Rest. Schweizerhof, am Freitag den 29. April 20⁰⁰ Uhr



Dieses Jahr wieder in Boningen /SO, am 30. April + 1. Mai 1977

Grosses Internationales 2 CV/C r o s s



zu verkaufen:

Citroen 11 Bl 1948
zum restaurieren 3000.--Fr.

von:

Walter Rey
Bürglistr. 63
8400 Winterthur
Tel. 052 / 25 44 10
01 / 86 33 62

zu verkaufen:

Citroen 11 B 1911 ccm Jahrg. 1955 5 Pl.
schwarz-grau 1974 letzte Kontr.
Total revidiert 8000.- Fr.

Citroen 15 Six Large, Kühlergitter verchromt
1948, Motor rev. Teilweise zerlegt

Citroen 11 1911 ccm
Getriebe def. zerlegt

Zil. Kopf rev.

1 Frontscheibe, 1 Anlasser

zu kaufen gesucht:

1 Lampenring Motor Nr. 06989 11er

1 Vorderer Bremszylinder 11er 1950

4 Raddeckel 11er 1946

1 Antriebskurbel 11er 1949

zu kaufen gesucht:

1 Kühlergrill für 11A Large 1937

2 Hupen, Einbaumodell Kotflügel
bis Mai 1937

1 Komplettes Instrumentenbrett
Einteilung Std/Km 130

Einbau Armaturenbrett mitte
1934 bis Mai 1936

von:

Fr. C. Niedermann
Villa Eden
8640 Rapperswil

Hr. Walter Rey Winterth.
Tel. 01 863362

Hr. Daniel Eberli
Post
8474 Dinhard

Hr. R. Rogenmoser
Büelstr. 4
8307 Tagelswangen

Hr. E. Müller
Talackerweg 4
8155 Oberhasli

von:

Hr. E. Müller
Oberhasli

Hr. Daniel Eberli
Dinhard

Hr. Hansulrich Born
Brunnenstr. 1
4912 Aarwangen

Hr. Adrian Pretto
Stegstr. 3
8820 Wädenswil

von:

Armin Frick
Püntstr. 2

8810 Horgen
Tel. 01 / 7 25 10 16
01 / 7 25 73 18

Abends od. über Mittag