



TEKST EN FOTO'S LUCAS VERBEKE

Sleutelen aan



Een middagje vette klauwen halen aan een Citroën Traction Avant lijkt gezellige bezigheidstherapie voor het rondje om de kerk, maar nee, er is meer: veel clubleden van Traction Avant Nederland deinzen er niet voor terug om met hun icoon een retourtje Moskou of Marokko te rijden. Dan komt gedegen technische kennis plots in een ander daglicht te staan.

Franse geschiedenis



Winter of zomer, zodra de zon schijnt gaat bij Tom de Haan het dak eraf.



Onversaagd zetten Hans en Hanneke Rietveld koers richting Moskou en de Noordkaap.



Een stevige lunch onontbeerlijk in dit francofiele gezelschap.

Traction Avant Nederland, zoals de oldtimervereniging officieel staat geregistreerd, is met ruim 850 leden de op een na grootste Citroën-club van Nederland. In 1964 richtten een paar enthousiaste studenten van de Universiteit Leiden de Société de Citroën op, met als belangrijkste doel de voorziening van onderdelen veilig te stellen en vooral de toen al redelijk gedateerde Tractions aan het rijden te houden.

Vlak voor het zestigjarig jubileum is Traction Avant Nederland uitgegroeid tot een professionele organisatie, die jaarlijks meerdere ritten en evenementen op touw zet in binnen- en buitenland. “Ongeveer tegelijk werd ook in Amsterdam een Traction-sleutelclub opgericht”, zegt voorzitter Marc Vos. “Al snel vonden de clubs elkaar en werd het francofiele gezelschap een landelijke vereniging. Door de steeds groeiende aanhang werd het mogelijk de leden een betere service te bieden. Met een goed geoutilleerd onderdelenmagazijn, gunstige verzekeringsvoorwaarden, een verzorgd clubblad en een gestroomlijnde uitwisseling van ervaringen tijdens de clubbijeenkomsten en sleutelmiddagen, zoals deze hier in het Gelderse Terschuur. De vijf regiomagazijnen beheren naast de onderdelenvoorziening ook speciaal gereedschap voor de Traction. Leden kunnen dit tegen een borgsom lenen.”

Globetrotters

Naar analogie met het van oorsprong Franse Artsen Zonder Grenzen bestaat er in Frankrijk een reisorganisatie die onder de noemer Traction Sans Frontières opereert en exotische Traction-reizen aanbiedt in het verst denkbare Verweggistan. In Nederland zou zo'n reisbureau al lang en breed op een faillissement zijn afgestevend, want verre reizen organiseren de leden van de Nederlandse Traction-dependance heus zelf wel. Zo reizen Hans en Hanneke Rietveld als kwieke zeventigers nog steeds vanuit hun woonplaats Apeldoorn heel Europa af met hun 11BN uit 1955. “De meest memorabele reis die we ooit hebben ondernomen, was de Parijs-Moskou-Parijs-rally in 1984”, zegt de 70-jarige eigenaar. “Met een hedendaagse gezinswagen zou dat al een heel avontuur zijn, maar met een auto van destijds dertig jaar oud helemaal. Iedereen verklaarde ons voor gek, maar ik had het voor geen goud willen missen. Op wat kleine mankementen na is deze monstertocht van ruim achtduizend kilometer nagenoeg probleemloos verlopen. Wat dat betreft heb ik me al die jaren dat ik nu samen met Hanneke Europa doorkruis nooit echt zorgen hoeven te maken. Dat zegt toch wel iets over de tijdloze betrouwbaarheid van een Traction Avant.”

Nog zo'n klassieke globetrotter blijkt Michel Tersluysen uit Slijk-Ewijk. Zijn 11BN uit 1955 beschouwt hij nog steeds als een ideale reisauto, waarbij het plezier volgens hem al bij de voorrede begint. “Ik had al een Citroën 2CV, maar de veel



Het inbouwen van de motor hadden sommigen ook wel geblinddoekt voor elkaar gekregen

Sleutelhoeve-eigenaar Ary Langbroek was dit keer de gastheer van de jaarlijkse sleuteldag.



Samen met clubvoorzitter Marc Vos en zijn vrouw Lea toerden we afgelopen zomer nog door de Bourgogne.

al een paar keer met onze drie kinderen én met de Traction op vakantie geweest in Marokko. Ik kan je melden: dan maak je pas echt een schitterende tijdreis. Bergwegen in de Hoge Atlas hebben voor ons geen geheimen meer.”

Dakloze Vietnamesees

Alleen al vanwege de opvallende bordeauxrode kleurstelling is de 1951 cabrio-uitvoering van de uit Arnhem afkomstige Tom de Haan de meest markante verschijning in de sleutelschuur van de boerderij. Via een kennis werd het zeldzame model in Vietnam – onder het Franse bewind nog ‘Indochina’ – getraceerd en vervolgens naar Nederland gehaald. “In 1997 bestond Mitsubishi Motors tachtig jaar en dat werd gevierd met tachtig gratis Mitsubishi’s Carisma. Om kans te maken op een van de tachtig prijzen hoefde je alleen een publiciteitsposter van het actiemodel uit alle landelijke en regionale kranten van woensdag 11 juni 1997 te knippen en voor je raam te hangen. Je kunt je voorstellen dat, wanneer er in Nederland een auto ter waarde van 36.000 gulden (ruim € 16.000) wordt weggegeven, iedereen wel zo’n postertje voor zijn raam gaat hangen. Een enorm succes dus, want heel Nederland zag rood van de Carisma-posters. Hoewel er aan mijn raam helemaal niets hing, had ik toch het gevoel de hoofdprijs te hebben gewonnen toen het vrachtwagentje met de Vietnamese Traction werd afgeleverd”, lacht Tom breeduit.

Op de vraag of hij met zijn tamelijk zeldzame uitvoering vroeg of laat niet in de problemen dreigt te komen – vanwege de verkrijgbaarheid van reserveonderdelen – antwoordt hij overtuigd: “Op de heel lange termijn zal dat misschien een keer gebeuren, maar tegen die tijd biedt 3D-printen al een adequaat alternatief. Voor de komende decennia zit de onderdelenvoorziening in het clubmagazijn nog gebeiteld. Bovendien moet je niet vergeten dat er in Nederland nog steeds ruim duizend Citroëns Traction Avant



Met de kaart op schoot richting de horizon – dat nemen ze bij Traction Avant Nederland vrij letterlijk.

ruimere Traction is er puur voor dat doel bijgekomen. Mijn vrouw komt uit Barcelona, dus we gaan met het hele gezin regelmatig die kant op voor familiebezoek. Ik heb er wel een vierbak ingezet, waardoor je op de snelweg probleemloos 120 km/h kunt aanhouden zonder dat de motor hoog in de toeren begint te gieren. Vanuit Barcelona is er nu een bootverbinding met Centraal-Marokko, waardoor je zomaar duizend kilometer afsnijdt. Dat hebben we dus ook gedaan. Inmiddels zijn we

‘Het chef-d’oeuvre van André Lefèbvre was een toonbeeld van briljante eenvoud’

De Citroën DS wordt over het algemeen gezien als de meest revolutionaire auto die Citroën ooit voortbracht, maar de voorganger kon er ook wat van.





Traction Avant
 Nederland heeft na
 zestig jaar nog
 steeds leden van
 het eerste uur



Met bijna 800.000
 gebouwde exemplaren in
 een periode van 23 jaar
 is de Traction Avant nog
 steeds een historische
 blikvanger.



Hij kreeg enkele jaren
 voor het einde dat in
 1957 kwam nog een
 belangrijke update: de
 'bultrug'-kofferbak.

De 23-jarige Lars de Bruin - hier samen met zijn schoonvader, die eigenaar is
 van een zeer zeldzame Six Familiale - sleutelt liefst aan vervlogen techniek.



Jong en oud

Zoals bij elke oldtimerclub met een lange bestaansgeschiedenis is de vergrijzing een
 pijnlijk punt van aandacht. Aanwas van jonge leden is er nauwelijks. De haarspoelings-
 graad ligt - om begrijpelijke redenen - ook bij Traction Avant Nederland behoorlijk hoog,
 maar er blijken binnen de club niettemin nog steeds behoorlijk wat jongeren actief te
 zijn, geïnteresseerd in de techniek en de rudimentaire rijsensaties van ver voor hun
 geboortedatum. De 23-jarige Lars de Bruin uit Druten kiest naar eigen zeggen bewust
 voor de clubmeetings van Traction Avant Nederland. "Ik heb twee jaar autotechniek
 gestudeerd, maar uiteindelijk vind ik het sleutelen aan 'analoge' auto's uit vervlogen
 tijden vele malen leuker. Het is de combinatie van historie en eenvoudige techniek die
 mij aantrekt. De generatiekloof met de overige clubleden vind ik eerlijk gezegd niet
 belangrijk. Ik vind het wel grappig hoe al deze grijze Gandalfs met elkaar omgaan. En
 vooral: hoeveel kennis er daardoor in de club circuleert. Per slot van rekening: leeftijd
 speelt geen rol als je een passie deelt."



De stoffige Traction van Pim Rietveld (l.) overleefde een rit naar Moskou.

rondrijden. Aan donorauto's is voorlopig geen gebrek en mocht het een keer gaan om een pietluttig onderdeel dat niet meteen beschikbaar is, dan kun je natuurlijk altijd nog terecht bij buitenlandse clubs."

Meccano-setje

De club organiseert jaarlijks maar één technische voorlichtingsdag. De sleutelopdracht van vandaag bestaat erin dat de aanwezige clubleden een viercilindermotor moeten inbouwen die aan het eind van de middag ook volledig rijklaar moet zijn. Dan blijkt dat de meeste Traction-bezitters beslist nog niet aan hun proefstuk toe zijn wat het sleutelwerk betreft. Sterker nog, na verloop van tijd krijg je zelfs de indruk dat ze ook geblinddoekt de klus wel hadden kunnen klaren. Als een geoliede machine schroeven ze het Parijse Meccano-setje in elkaar. Het lijkt eerder een oefening in het behoud van behendigheid dan dat er nog iets te leren valt.

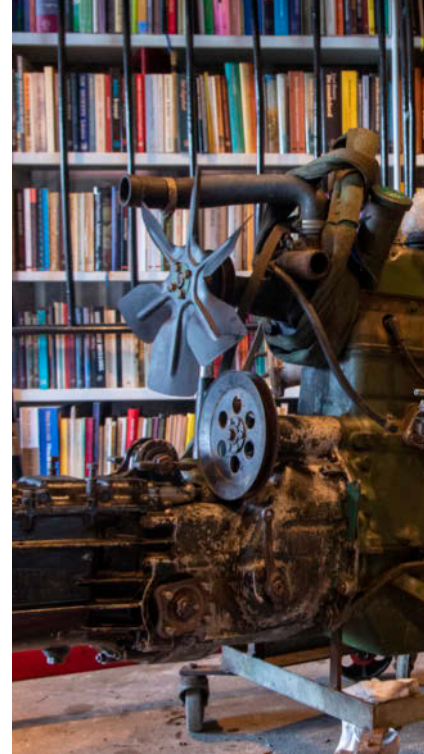
"Het technische chef-d'oeuvre van André Lefèbvre, op meesterlijke werkwijze vormgegeven door Flaminio Bertoni, was een toonbeeld van logische eenvoud. Het sleutelwerk ligt in het rechtstreekse verlengde daarvan", zegt Ary Langbroek, de eigenaar van de hoeve Groot Hazebroek in Terschuur, waar dit jaar de sleutelcursus plaatsvindt. "Het vooruitstrevende ontwerp bewijst zich nog steeds door de rijeigenschappen en de betrouwbaarheid. Als dat niet het geval zou zijn, zouden onze clubleden de Traction zeker niet zo vaak als gewone reisauto gebruiken. Toen de Traction in 1934 werd geïntroduceerd, sloeg het totaal vernieuwende ontwerp in als een bom. Door het technische raffinement was het een gigantische sprong vooruit voor de autowereld van destijds."

Hazebroek wijst op de zelfdragende carrosserie,



De logo's op de grille zijn stuk voor stuk art-deco-kunstwerkjes.

Met een Citroën
Traction Avant begint
het reisplezier al bij
de voordeur



de hydraulische remmen, de onafhankelijke wielophanging met torsiestangen en voorwielaandrijving. "Noem maar op. En dan was er daarbij nog die waanzinnige Turijnse vormgeving van Bertoni. Door die combinatie van technisch vernuft kon er een auto worden gecreëerd met een laag zwaartepunt, veel binnenruimte en een goed weggedrag. Natuurlijk waren er in het begin ook wat kinderziekten, maar dat overkomt de hedendaagse auto's net zo goed. De Traction Avant bleef tot 1957 een vaste waarde in de verkoopstatistieken en toen waren er ongeveer 750.000 van geproduceerd."

Vermaledijde bak

Vervolgens de rondvraag: wat zijn dan precies de grootste technische probleempunten zijn bij de Traction Avant? Dat levert aanvankelijk wat bedremmelde opmerkingen op: benzinepomp, remmen, schakelstangen ... Dan klinkt echter de verzuchting die de hele groep eensgezind deelt: die vermaledijde versnellingsbak blijft toch het eeuwige hoofdbreken.

"De oorspronkelijke bedoeling was om de Traction Avant te voorzien van een automatische transmissie", vertelt technisch coördinator Ary Langbroek. "Met die bak waren ook al problemen. De auto-maat had de bijnaam Friteuse, omdat hij de olie steeds aan de kook bracht. Tijdens een praktijktest vanaf de fabriek naar de rand van Parijs strandden alle drie de auto's. De ingenieurs van Citroën besloten tot een noodgreep en er werd in een tijd van ongeveer drie weken een handgeschakelde drieversnellingsbak in elkaar geflanst, maar die moest wel in het huis van de automaat passen, zodat André Citroën het niet zou merken. Deze versnellingsbak zou tot het einde van de productie een van de zwakste schakels van de Traction Avant blijven." **AW**



De automaat had
de **bijnaam Friteuse**,
omdat hij de olie
steeds aan
de kook bracht

De indrukwekkende bibliotheek op de achtergrond bestaat louter uit literatuur. Voor werkplaatshandboeken over de Traction moet je elders zijn.

De Traction Avant maakte van voorwiel-aandrijving een massaproduct.



Geregeld toert Michel Tersluysen met driekwart eeuw Franse geschiedenis door de Marokkaanse Atlas.



Sfeervoller kan een werkplek nauwelijks zijn.

Appeltje-eitje: even in een middag een Traction-kraftbron inbouwen, die aan het eind ook nog eens rijklaar moet zijn.