



CITROËN

KREATIVITÄT IM
AUTOMOBILBAU

DIE KREATIVITÄT EINER CITROËN UNTERSCHIED IHN VON ALLTÄGLICH FAHRZEUGE

1958: Am 8. Oktober wird
der Quai de Javel durch
Beschluss des Stadtrates von
Paris umbenannt in
Quai André Citroën.

TÄT, DIE IN OËN LEBT, CHIEDET

1927: André Citroën (Mitte)
empfängt Charles Lindbergh
(rechts von ihm) am Quai de
Javel nach Lindberghs Allein-
flug über den Atlantik.



EN
N.

Zweierlei wollte André Citroën erreichen, als er im Jahre 1919 an den Bau von Automobilen heranging. Zwei Extreme wollte er verschmelzen. Das fortschrittlichste Auto mit den besten technischen Lösungen wollte er anbieten. Und zugleich wollte er ein volkstümliches Auto bauen, das sich jedermann leisten kann. Die Kraft, scheinbar Unvereinbares zu vereinen, wirkt im Hause Citroën bis auf den heutigen Tag.

ABSAGE AN DIE MITTELMÄSSIGKEIT

Schon der erste Citroën, der am 28. Mai 1919 das Werk am Quai de Javel verläßt, trägt den Stempel des Besonderen.

Der Typ A-10 CV ist das erste Auto Europas, das komplett ausgestattet in Serie gebaut wird. Mit elektrischem Anlasser und Lichtanlage, Reserverad, Dreischichten-Lackierung, kontrolliert auf einem Rollenprüfstand.

Bevor der erste Wagen im Ausstellungsraum auf den Champs-Élysées gezeigt wird, liegen bereits weit über 16 000 Festbestellungen vor.

Die Fachwelt steht Kopf, als der Neuling im Automobilgeschäft seine Absicht verkündet, täglich 100 Wagen bauen zu wollen. 1924 rollen pro Tag bereits 250 Citroën vom Band.

André Citroën bleiben 15 Jahre, die Welt des Automobils zu verändern. Er hat Imagination, und deshalb wird Wirklichkeit, woran zuvor noch kein Mensch gedacht hatte. Fasziniert sehen wir, was ein Mensch in diesen 15 Jahren bewirken kann. Und

wie lange diese Kraft weiter lebt und wirkt.

Ein halbes Jahrhundert scheint zwischen dem hochbeinigen Typ A von 1919 und dem auch heute noch attraktiven Traktion Avant von 1934 zu liegen, der dann 23 Jahre lang nahezu unverändert gebaut wurde. Das eine sein erstes Automobil, das andere sein letztes – André Citroën starb 1935.

André Citroën gibt den Europäern mit seinem ersten Auto auch gleich das erste Kundendienstnetz dazu. Schon 1919 hat er 200 Vertragspartner in Frankreich. Sechs Jahre später, 1925, sind es 5000.

Bei Citroën jagen sich die Premieren. Die erste Kundendienst-Schulung. Die ersten gedruckten Werkstatt-Leitfäden, die ersten Ersatzteil-Kataloge. Die ersten Vorfühwagen und damit die Einrichtung der Probefahrt. Citroën bringt als erste Automarke den Austauschmotor und die hauseigene Versicherung mit besonders günstigen Prämien.

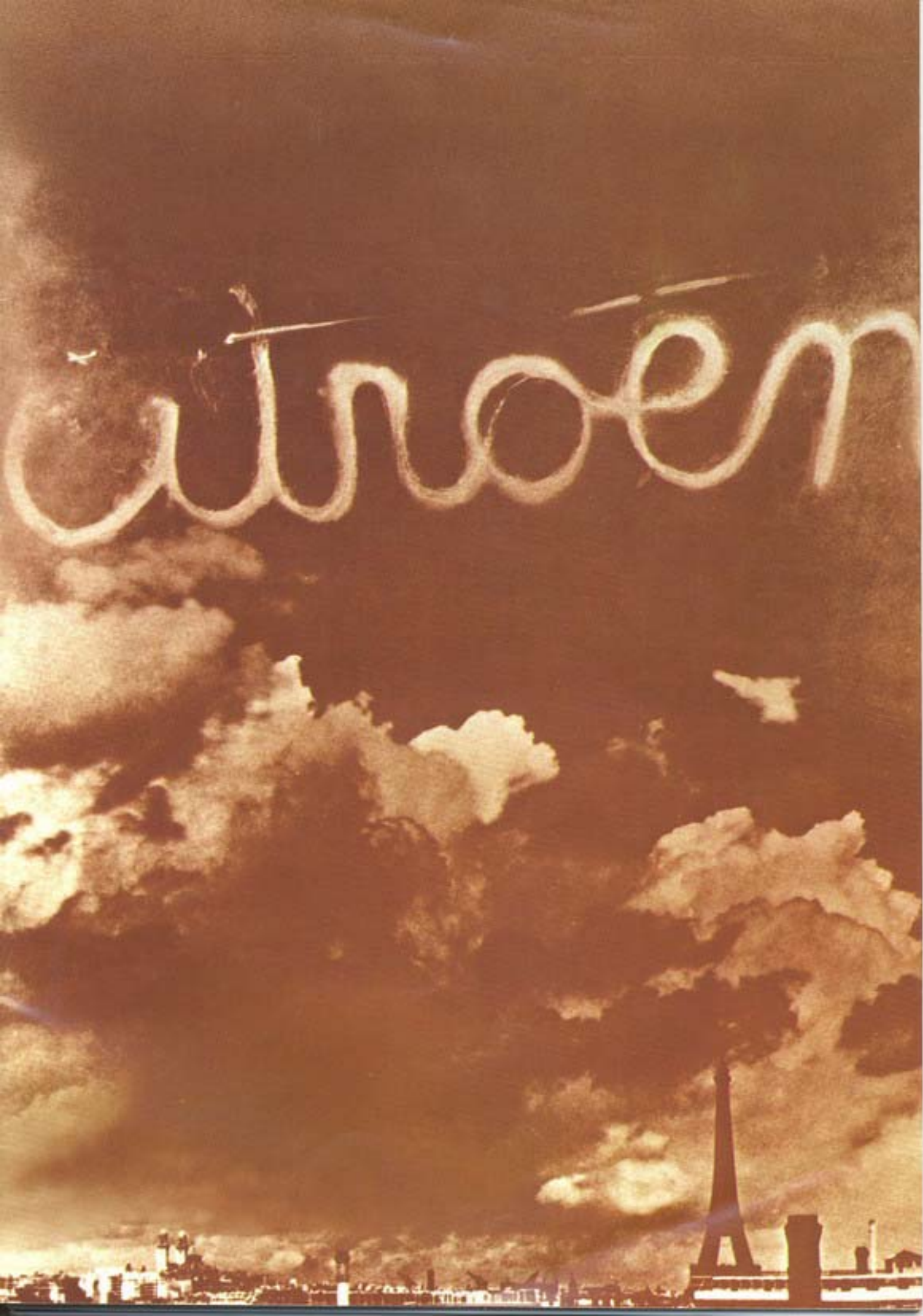
Mit unbändiger Ideenkraft steigt André Citroën in die Werbung und Öffentlichkeitsarbeit ein. Plakate mit hohem künstlerischen Anspruch, Citroën-Messen, Kataloge, Anzeigen, die die gesamte letzte Seite der Tageszeitungen füllen. Das erste Wort, das je von einem Flugzeug in den Himmel geschrieben wurde – Citroën. Das einzige Unternehmen, das je das Wahrzeichen von Paris, den Eiffelturm mit 250 000 Glühbirnen und 600 Kilometern Kabeln in ein Werbespektakel umfunktionierte: Citroën. Und als 1927 Charles Lindbergh als erster Mensch allein den Ozean überfliegt und in Paris landet, holt ein Triumphzug von Citroën-Automobilen ihn ins Werk, wo er vor tausenden von Citroën-Arbeitern spricht.

Bei solchem kreativen Feuerwerk mischt sich gezielt überlegte Verkaufswerbung mit dem französischen Sinn für Selbstdarstellung.

Ich, André Citroën.
L'auto, c'est moi.



André Citroën gibt seinen Autos den Doppelwinkel als Symbol, abgeleitet von den Spezialzahnradern mit Winkelverzahnung, die er vor dem ersten Weltkrieg gebaut hatte.



DAS AHNEN A-B-C

A Am Morgen des 4. Juni 1919 begibt sich Monsieur Testemolle, wohnhaft in Beaulieu sur Dordogne nach Paris. Im Ausstellungsraum einer völlig unbekanntenen Automobilfabrik stellt er einen Scheck über 7 950 Francs aus und wird somit Eigentümer eines Citroën Typ A, in der Karosserieausführung »Torpedo«, so wurde damals die Gattung der offenen Viersitzer genannt. Das Auto hatte einen Hubraum von 1,3 Liter, leistete 18 PS und verbrauchte 7,5 Liter Benzin und 250 Gramm Öl auf 100 Kilometern Fahrt. Monsieur Testemolle war übrigens der erste Mensch, der sich einen Citroën kaufte.

Warum tat er das?

Monsieur Testemolle fand, er habe ein sehr fortschrittliches Auto erworben, das eine Reihe technischer Leckerbissen aufwies. Das Auto hatte einen elektrischen Anlasser, derweil andere Fahrer sich Morgen für Morgen mit der Handkurbel abmühten. Und dann gab's richtige elektrische Lampen, keine Karbidleuchten mehr wie bei der Konkurrenz. Die Räder waren aus Stahl, fort mit den Holzspeichen. Ein Reserverad bewahrte Monsieur Testemolle davor, einen platten Reifen auf offener Straße mühsam flicken zu müssen.

Dieser Typ A von diesem Citroën hatte als erstes Auto das Lenkrad links und die Handbremse und den Schalthebel schön innen im Wagen – und nicht wie die anderen rechts draußen im Freien.

Und dann hatte dieses Auto schließlich besondere Viertel-Elliptik-Federn, die es erlaubten, den Radstand im Verhältnis zur Länge des Wagens größer ausulegen. Und schon damals galt, was auch heute noch gilt: mehr Radstand gibt mehr Fahrkomfort.

Wir sehen schon, der Entschluß des André Citroën, das fortschrittlichste Automobil mit den besten technischen Lösungen anzubieten, dieser Entschluß hat Monsieur Testemolle sehr gefallen. Aber auch die andere Idee funktionierte, nämlich das Neue, das Bessere zum günstigen Preis zu liefern, fand den Beifall von Monsieur Testemolle. Er brauchte nur 7 950 Francs in seinen Scheck zu schreiben. In den benachbarten Ausstellungsräumen anderer Autofirmen waren es 10 000 und 12 000 Francs gewesen. Und einen elektrischen Anlasser hätte Monsieur Testemolle auch für diese Beträge nicht erhalten.

Die landläufige Skepsis vieler Menschen gegenüber allem Neuen ist verständlich. Wird

denn all das auch funktionieren? Monsieur Testemolle war ein dem Neuen aufgeschlossener Mensch, den solche Zweifel nicht plagten. Und recht hatte er, denn 14 Jahre später erschien er im Werk am Quai de Javel, – heute heißt er Quai André Citroën – um zu sehen, was es da Neues gab. Und saß noch immer in seinem Typ A Torpedo.

Er ist gleichsam der Ahnherr von Millionen von Citroën-Fahrern, die sich mit dem Mittelmäßigen, dem Gewöhnlichen nicht zufrieden geben und dann dafür mit außergewöhnlichen Autos belohnt werden. Es ist eben eine andere, heitere, distanzierte, intelligente Art, die Welt anzuschauen. Und damit wohl auch die Autos dieser Welt.

Vom Citroën A gab es außer dem offenen Viersitzer des Monsieur Testemolle eine vierplätzig Limousine, ein zweiseitiges Stadtcoupé und das Landulet, dessen Dach sich über den Rücksitzen öffnete. Das war der Wagen, mit dem es 1920 gelang, die Taxizunft von Paris mit einem Schlag auf Citroën umsteigen zu lassen.

B Die Typen der B-Reihe wurden von 1921 bis 1928 gebaut. Mit 1,5 Liter Motore von 20 und 22 PS. Der B 12 von 1925 war das erste Auto Europas mit Ganzstahl-Karosserie. Beim B 14 präsentierte Citroën die erste unterdruckgesteuerte Servobremse, serienmäßig selbstverständlich.

Und was verkaufte denn dieser Citroën so von seinen Autos. Ein paar Tausend im Jahr, wie es damals gang und gäbe war? Allein vom Typ B 14, nur zwei Jahre gebaut, wurden 118 150 Einheiten verkauft.

C Und die C-Modelle (1928–1932), mit denen Citroën gegen die Billig-Invasion der Amerikaner antrat, fanden 263 500 Käufer. Der Motor war durch Federungs-Elemente mit dem Chassis verbunden und übertrug seine Vibrationen nicht länger auf den Innenraum. Die Windschutzscheibe war – vor 50 Jahren eine Sensation – sicherheits halber aus Verbundglas. Und den Leistungen der amerikanischen Motore begegnete Citroën im Typ C 6 mit dem ersten Sechszylinder (2,6 l Hubraum und 42 PS).

André Citroën kannte nicht nur die Grundsätze einer rationalen, preiswerten Großserienproduktion. Er kannte auch den gallischen Individualismus seiner Kunden. Vom C 4 und C 6 gab es 83 Ausrüstungs-Varianten. Das Rezept, mit dem André Citroën all das arrangierte hieß Baukastensystem. Generationen bevor andere Autofirmen in diese Praxis einstiegen.



1919: Im Typ A „Torpedo“ Monsieur Testemolle, der erste Kunde von Monsieur Citroën.

1912 Buick Tourer



1912 Buick Roadster



1912 Buick Roadster



1912 Buick Roadster



1912 Buick Roadster



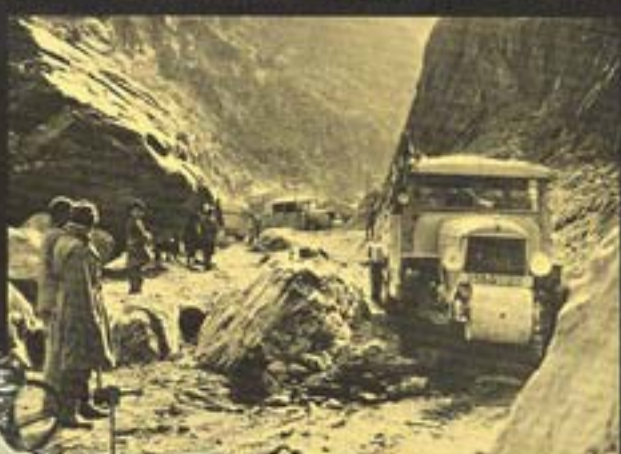
DIE ENTDECKER

Die Chenilles von Citroën, die Raupen. Sie sehen aus wie die geborenen Expeditions-Fahrzeuge, die Eroberer. Dabei waren sie für ganz profane Arbeiten daheim gedacht. In der Forstwirtschaft, beim Straßenbau, zum Schneeräumen, als Rangiermaschinen bei der Eisenbahn, als Strandtaxis in den mondänen Badeorten, als Skilifts in den Wintersportzentren.



Aber wie das so ist, wenn André Citroën eine Sache in die Hand nimmt, es wird etwas Ungewöhnliches daraus. Und das gleich viermal, denn auf vier Expeditionen zeigten die Raupen mit dem Doppelwinkel, daß sie keine Straßen brauchen, daß die Sahara passierbar ist, daß 28000 Kilometer Afrika von Nord bis Süd fahrbar sind, daß das Himalaya-Massiv kein unüberwindbares Hindernis ist. Und all das begann, als der Ingenieur Adolphe Kegresse im Oktober 1920 André Citroën vorgestellt wurde. Kegresse, gebürtiger Franzose, kehrte gerade nach 14-jährigem Aufenthalt aus Rußland zurück, wo er zuletzt der technische Chef der Garagen des Zarenhofes war. Dort hatte er ein Patent

entwickelt, wie man in den endlosen Schneefeldern mit dem Auto sicher vorankommen kann. Mit Hilfe von Gummilaufbändern, die die Auflagefläche herkömmlicher Reifen vervielfachte. André Citroën erwarb alle Rechte, Kegresse ging an die Arbeit, ein Jahr später kam bereits der Citroën B 2 Chenille auf den Markt.



Dieser B2 Chenille steht heute im Museum von Compiègne bei Paris. Es ist eines der acht Expeditionsfahrzeuge der Schwarzen Kreuzfahrt (1924 - 1925).

SAHARA KREUZFAHRT (1922-1923)

Die Wüste erwies sich als unpassierbar. Die Sahara-Expedition der französischen Armee im Dezember 1919 endete in einer tödlichen Katastrophe. Die Halbketten-Fahrzeuge der Militärs schafften es nicht. Deren Laufbänder waren aus Metall, bruchempfindlich an den Gelenken, viel schwerer als die Raupen von Monsieur Kegresse.

Unter der Leitung von Georges-Marie Haardt brachen am 17. Dezember 1922 fünf Citroën B 2 Chenilles im algerischen Touggourt auf, in die Wüste. Am 4. Januar 1923 wurden sie auf dem Marktplatz von Timbuktu von einer begeisterten Menge begrüßt. Sie hatten geschafft, was zuvor noch keinem Menschen gelungen war: die Sahara in einem Motorfahrzeug zu bezwingen. 3200 Kilometer in 18 Tagen. Und sie hatten auch gleich die erste Trans-Sahara-Post mitgebracht. Reisegeschwindigkeit 18 km/h, Durchschnittsverbrauch 27 Liter pro 100 Kilometer. Die 300-Liter-Tanks der Expeditionswagen reichten für 1100 Kilometer aus.

SCHWARZE KREUZFAHRT (1924-1925)

Nach dem Sieg über die Sahara hielten sich André Citroën und Georges-Marie Haardt nicht mehr mit «kurzen» Strecken auf. Nun mußte es ganz Afrika sein. Von Tunesien bis Kapstadt und Madagaskar. Durch Wüsten, Buschland, Savannen, Urwald und Sumpfgebiete. Acht Citroën B 2 Raupen verließen am 28. Oktober 1924 Colomb-Béchar.

Unter den 15 Begleitern von Haardt waren Mediziner, Geologen, Zoologen, Botaniker, Maler, Fotografen und Kameramänner. Sie alle wurden mit Strapazen konfrontiert, die an die Grenze des Erträglichen gingen. In den tropischen Regenwäldern wurden pro Stunde allenfalls 800 Meter bewältigt. Flüsse mußten auf selbstgebaute Flößen überquert werden. Schwärme von Mosquitos und wilden Bienen verhinderten tagelang jedes Vorwärtkommen. Bei Buschbränden schmolzen die Gummilaufbänder, explodierten die Reifen.

In Kämpala, damals Belgisch-Kongo, teilte sich die Expedition in vier Arbeitsgruppen. Das war im März 1925. Und als alle Fahr-



zeuge und alle 16 Teilnehmer sich nach Monaten der Forschung, des Messens und Registrierens am 20. Juni in Tananarive auf Madagaskar trafen, hatten sie 28 000 Kilometer hinter sich, den größten Teil ohne Straßen. Aber sie hatten Trassen vermessen für Straßen, die da kommen sollten. Sie hatten 27 000 Meter Kinofilm belichtet und 8 000 Fotos geschossen. Sie hatten 300 Zeichnungen und 15 Bände mit Notizen im Gepäck. Und eine Sammlung von 800 präparierten Vögeln und 15 000 Insekten und Schmetterlingen. Einige waren bis dahin der Wissenschaft nicht bekannt.

GELBE KREUZFAHRT (1931-1932)

Asien wird buchstäblich in die Zange genommen. Sieben Citroën C 6 Raupen starten am 6. April 1931 in Peking. Zwei Tage zuvor war Georges-Marie Haardt mit sieben C 4 Raupen bereits von Beirut nach Peking aufgebrochen. Seine Gruppe fuhr 12 000 Kilometer, überquerte das Himalaya-Massiv in Höhen von über 4 000 Metern – wobei es gut ist zu wissen, daß die Zugspitze lediglich bis 2 964

Meter hinaufreicht. Die von Peking aufgebrochene Gruppe bewältigte die Wüste Gobi. Am 8. Oktober trafen beide Gruppen in Turkestan zusammen und vollendeten ihre Forschungsarbeiten gemeinsam. Von den 42 Wissenschaftlern trafen 41 am 12. Februar 1932 in Peking ein. Einer fehlte, Georges-Marie Haardt, der Expeditionsleiter dreier Citroën-Kreuzfahrten. Er starb am Gelbfieber.

WEISSE KREUZFAHRT (1934)

Der Norden Kanadas ist für Autos unpassierbar. Der amerikanische Ingenieur Carles Bedeaux bestellt in Paris fünf C 4 Raupen und verläßt am 4. Juli 1934 Edmonton in der Provinz Alberta mit 32 Expeditionsmitgliedern, 60 Pferden und einem Amphibienflugzeug. Als er am 24. Oktober wieder zurückkommt, waren drei Raupen in den reißenden Flüssen verschwunden und alle Pferde tot. Aber die Raupen hatten bewiesen, daß der Norden Kanadas auch während der Regenzeit und der Sifton Paß auch unter Schnee und Eis passierbar sind.

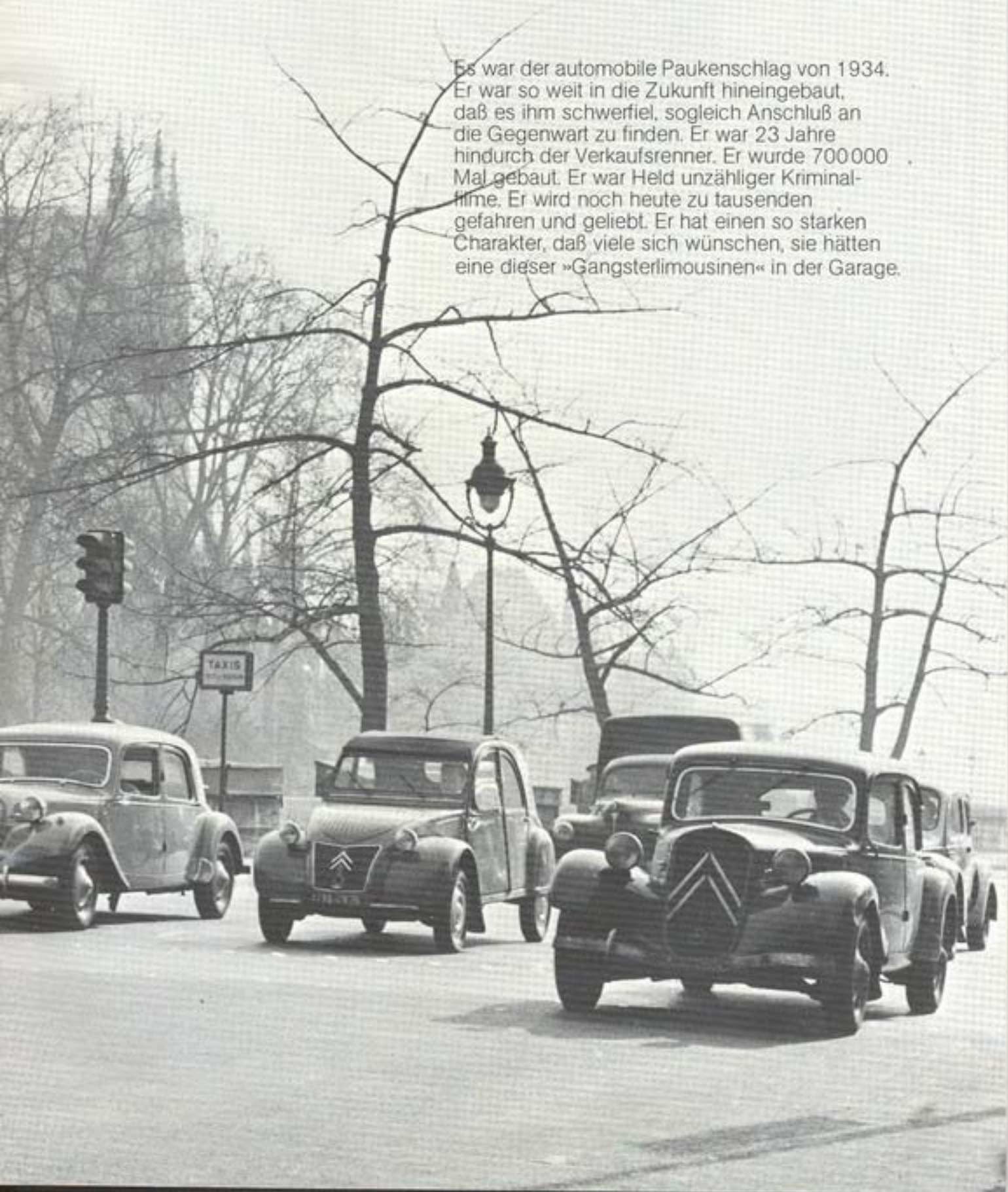




TRACTION AVANT

Von jetzt ab ziehen die Pferde vorn. Auf-auf und allen davon.

Es war der automobiler Paukenschlag von 1934. Er war so weit in die Zukunft hineingebaut, daß es ihm schwerfiel, sogleich Anschluß an die Gegenwart zu finden. Er war 23 Jahre hindurch der Verkaufsschlager. Er wurde 700 000 Mal gebaut. Er war Held unzähliger Kriminalfilme. Er wird noch heute zu tausenden gefahren und geliebt. Er hat einen so starken Charakter, daß viele sich wünschen, sie hätten eine dieser »Gangsterlimousinen« in der Garage.





Im Mai 1934 wird der Typ «7» vorgestellt, bekannt geworden unter dem Beinamen «Traction Avant». Dies ist kein Auto mehr in seiner Zeit, dies ist eine einzige kühne, in Stahlblech gekleidete Provokation. Geboren unter immensen Kosten, den damaligen Dogmen von Technik und Käufergeschmack kraß zuwiderlaufend, das Risiko schlechthin. Für André Citroën aber das einzig denkbare Auto.

Die Konzeption dieses Wagens wird 1931 festgelegt. Sie lautet: Ein Familien-Reisefahrzeug von kompromißloser Fortschrittlichkeit. Vollkommen neuartige Form, bequemer Raum für vier Personen, mindestens 100 km/h Dauergeschwindigkeit, höchstens zehn Liter Verbrauch. Und vor allem: Sicherheit und Komfort auf bislang unbekanntem Niveau.

Ein Ziel, das mit konventionellen Mitteln auf keinen Fall zu erreichen ist. Soviel Leistung bei solcher Sparsamkeit verträgt sich nicht mit den üblichen kastenförmigen Karosserien, die dem Fahrtwind ihre eckige, kraftfressende Stirn bieten. Und auch nicht mit den bisherigen seitengesteuerten Motoren, deren zerkülfte Brennräume den Kraftstoff nicht optimal ausnutzen. Das geforderte Maximum an Fahreigenschaften steht zudem in Widerspruch zu den schweren Starrachsen. Viel Innenraum bei drastisch reduzierter Karosseriehöhe stößt auf das Hindernis der Rahmenbauweise.

Eines greift ins andere

Ein konstruktives Problem greift in das andere. Was entsteht, sind Lösungen, die wiederum ineinandergreifen. So ist von all den revolutionären Neuerungen mit denen der «Traction Avant» 1934 auf den Markt kam, kaum eine ohne die nächste vorstellbar.

Einzelradaufhängung vorn mit Torsionsstabfederung, Hinterräder mit Schwingarmen an einer leichten Starrachse – das spart Platz und Gewicht und ist die Basis für eine bisher nie dagewesene Fahrwerksqualität.

Frontantrieb – er garantiert einzigartige Straßenlage und macht die innenraumfressende Kardanwelle überflüssig.

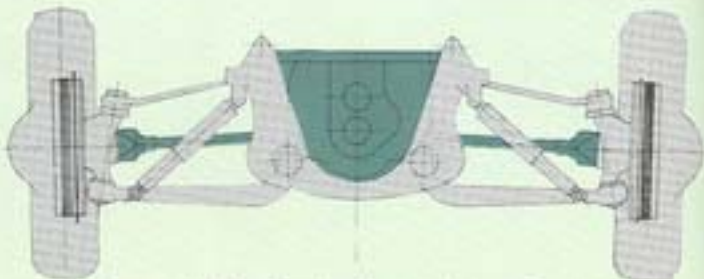
Kolben mit auswechselbaren Zylinderlaufbüchsen – denn einfache und preiswerte Reparaturen sind das Gebot der Zeit.

Motor mit hängenden Ventilen – er gestattet kompaktere Brennräume und bessere Nutzung des Treibstoffs.

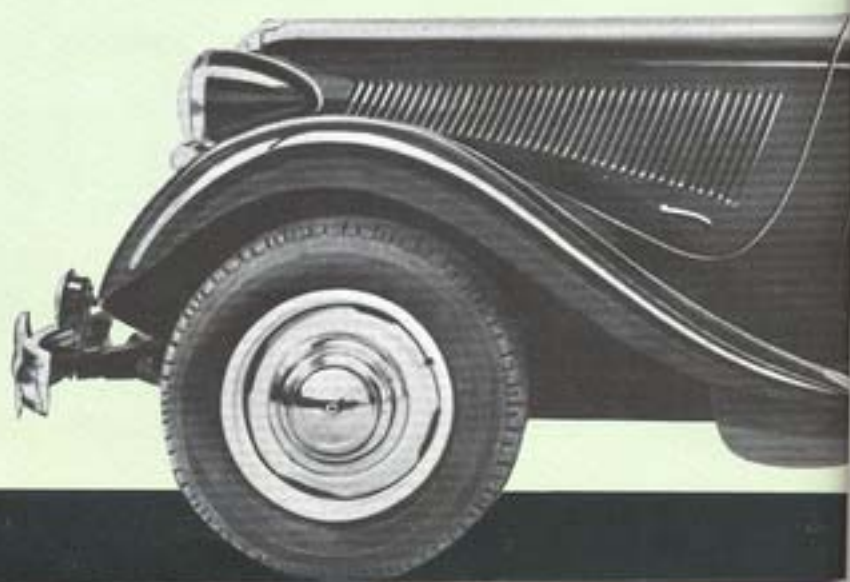
Oldruckbremse – schnellere Autos müssen schneller und sicherer zu verzögern sein; außerdem lassen sich hydraulische Bremsleitungen in dem neuartigen Wagenkörper besser verlegen als umständliche Seilzug-Systeme.

Selbsttragende Karosserie ohne Rahmenchassis – das gibt Innenraum-Höhe bei niedrigen Außenabmessungen und aerodynamisch günstigen Linien.

Zu den großen, aufregenden Neuheiten am Typ «7» kommen unzählige kleine, alltagsbezogene Jahrzehnte vor der Kampagne des amerikanischen Sicherheitsapostels Ralph Nader bringt Citroën hier die geteil-



Der Frontantrieb des Traction Avant gibt dem Automobilbau eine neue Richtung: 1934 war er der einzige in einem französischen Großserienwagen. 1977 hatten 93 Prozent der in Frankreich gebauten Autos Frontantrieb.



1938:
15 CV „Normale“,
77 PS, 140 km/h.



1934: „75“ Cabriolet,
42 PS, 115 km/h, zwei
Notssitze im Heck.

te Lenksäule, die bei einem Unfall nicht als Speiß ins Wageninnere stößt.

Zum erstenmal gibt es eine serienmäßige Luftheizung. Und zum erstenmal gibt es keine Trittbretter mehr.

Ausgerechnet dieser Punkt befremdet das Premierenpublikum. Verwirrt von der Fülle des Neuen verbeißt sich die Öffentlichkeit in diesen unwichtigen Teilaspekt. Oh nein, von einhelliger Begeisterung des Publikums kann nicht berichtet werden. Damals im Mai 1934.

André Citroën geht zur Offensive über. Er startet einen Werbefeldzug ohne Beispiel. Motto: „Erleben Sie die Freuden des Fahrens!“ Die Probefahrten mit Kunden beim Händler, vor Jahren von Citroën in der Branche eingeführt, werden zum haarsträubenden Spektakel. Die Verkäufer rasten mit ihren Vorführwagen, was das Zeug hielt. Leg-

ten überraschende Slaloms und Kehrtwendungen ein. Beschleunigten auf den buckligen französischen Chausseen bis Tempo 100, schrien „Attention!“ und stiegen dann voll in die Oldruckbremse, während sie gleichzeitig beide Hände vom Steuer nahmen. Die Demonstration überzeugte. So etwas an Sicherheit und verblüffender Handlichkeit hatte niemand bis dahin einem Serienauto zuge-
traut.

Der Typ „7“ war der Mittelklasse seiner Zeit zuzuordnen: Hubraum von 1,3 Litern, 32 PS, nur 900 Kilo Gewicht. In der Folgezeit wurden daraus 1550 ccm und 35 PS, endlich 1900 ccm und 45 PS. Mit diesem Kaliber kam auch die neue Modellbezeichnung Typ „11“.

Man konnte zwischen drei Varianten mit unterschiedlichem Radstand wählen. „Légère“, leicht, hieß die kürzere Limousine. „Normale“ war das

Standardmodell – im Fond bot es jenen schier unerschöpflichen Fußraum, von dem es hieß, man könnte im Citroën hinten tanzen. Die Version „Familiale“ imponierte mit Überlänge und sieben Sitzplätzen.



1936 kommt der Typ „15“ hinzu, später „15-six“ genannt. Die Steigerung des Typs „11“

auf sechs Zylinder, 77 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von knapp 140 km/h. Der französische Staat macht ihn zum offiziellen Dienstauto der Regierung und des Präsidentenpalais am Elysée.

Nach dem Krieg kommt dem „15-CV“ die Ehre zu, Pioniermodell der hydropneumatischen Federung zu sein. Der Motor des „15 CV H“ hat 1954 bereits den Hydraulik-Behälter, der typisch wird für alle folgenden Citroën-Modelle mit der Hydropneumatik.



MEILENSTEINE

Eindrucksvoll, wie ein Autohersteller kraft seiner technischen Kreativität in ununterbrochener Folge Lösungen produziert, die den gesamten Automobilbau vorantreiben und verändern. Eine Auswahl der Erstaten zeigt, wie Citroën die Welt des Automobils verändert hat.

Die Ganzstahlkarosserie. Erstmals in Europa. Bereits ab 1925 beim Typ B 12.

Die Vierradbremse. Zum ersten Mal gibt es in einem Großserienwagen, was bislang nur teure Luxusautos hatten.

Die Servobremse. 1926 rüstete Citroën den B 14 zum ersten Mal damit aus. Sie arbeitete mit dem Unterdruck des Vergasers, wirkte aber auf ein mechanisches Bremssystem.

Verstellbare Vordersitze. Erst Citroën kam darauf, daß nicht alle Menschen gleich groß sind: 1926 beim B 14.

Bremsleuchten hinten. Heute Gegenstand jeder TÜV-Kontrolle – 1928 eine Idee aus dem Hause Citroën.

Der Kombiwagen. Die Limousine mit Hecktür und variablem Innenraum wird 1930 von Citroën angeboten. Mit dem Slogan in der Werbung: „Zwei Autos in einem!“.

Kühlerjalousie mit Thermostat. 1931 beim Typ C 6. Die Lamellen öffneten und schlossen sich automatisch, je nach Motortemperatur.

Die elastische Motoraufhängung. Der Typ C 4 setzte 1931 mit der elastischen Zweipunktaufhängung der Antriebseinheit (Motor, Getriebe, Kupplung) künftig den europäischen Maßstab für Laufruhe und Geräuschdämpfung.

Der Frontantrieb. Seit dem Traction Avant von 1934 baut Citroën Personerwagen konsequent ausschließlich mit Frontantrieb. Eine Entscheidung, der andere Automobilhersteller erst Jahrzehnte später folgten.

Die Oldruckbremse. Citroën baute sie 1934 beim „Traction Avant“ ein. Wieder als Erster im Großserienbau.

Die Aerodynamik. Bei der Karosseriegestaltung des Traction Avant wurden zum ersten Mal im Großserienbau die Gesetze der Aerodynamik befolgt. Beim D-Modell und am CX führte die konsequente Arbeit im Windkanal zu beispielhaft strömungsgünstigen Karosserien.

Die hydropneumatische Federung kommt 1955 kombiniert mit automatischer Niveauregulierung und verstellbarer Bodfreiheit. Bis heute im Großserienbau unerreicht.

Die Hochdruckbremse. Aus der Hydropneumatik mit rund 180 bar gespeist und daher nicht mit den üblichen Servohilfen vergleichbar.

Die Scheibenbremse. Erstmals serienmäßig in der DS 19. Zuvor nur im Flugzeugbau verwendet.

Das Einspeichen-Sicherheitslenkrad mit abgeknickter Lenksäule. In der DS 19 serienmäßig. Es verging mehr als ein Jahrzehnt, bevor andere Autos diese Lösung übernahmen.

Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung. 1970 brachte Citroën eine Servolenkung, die dem Fahrer die größte Unterstützung dann bringt, wenn er sie am meisten braucht, im Stand und bei langsamer Fahrt. Bei höherer Geschwindigkeit nimmt die Servokraft ab. Diese Lenkung, die später für den CX übernommen wird, stellt außerdem beim geparkten Wagen die Vorderräder gerade aus.



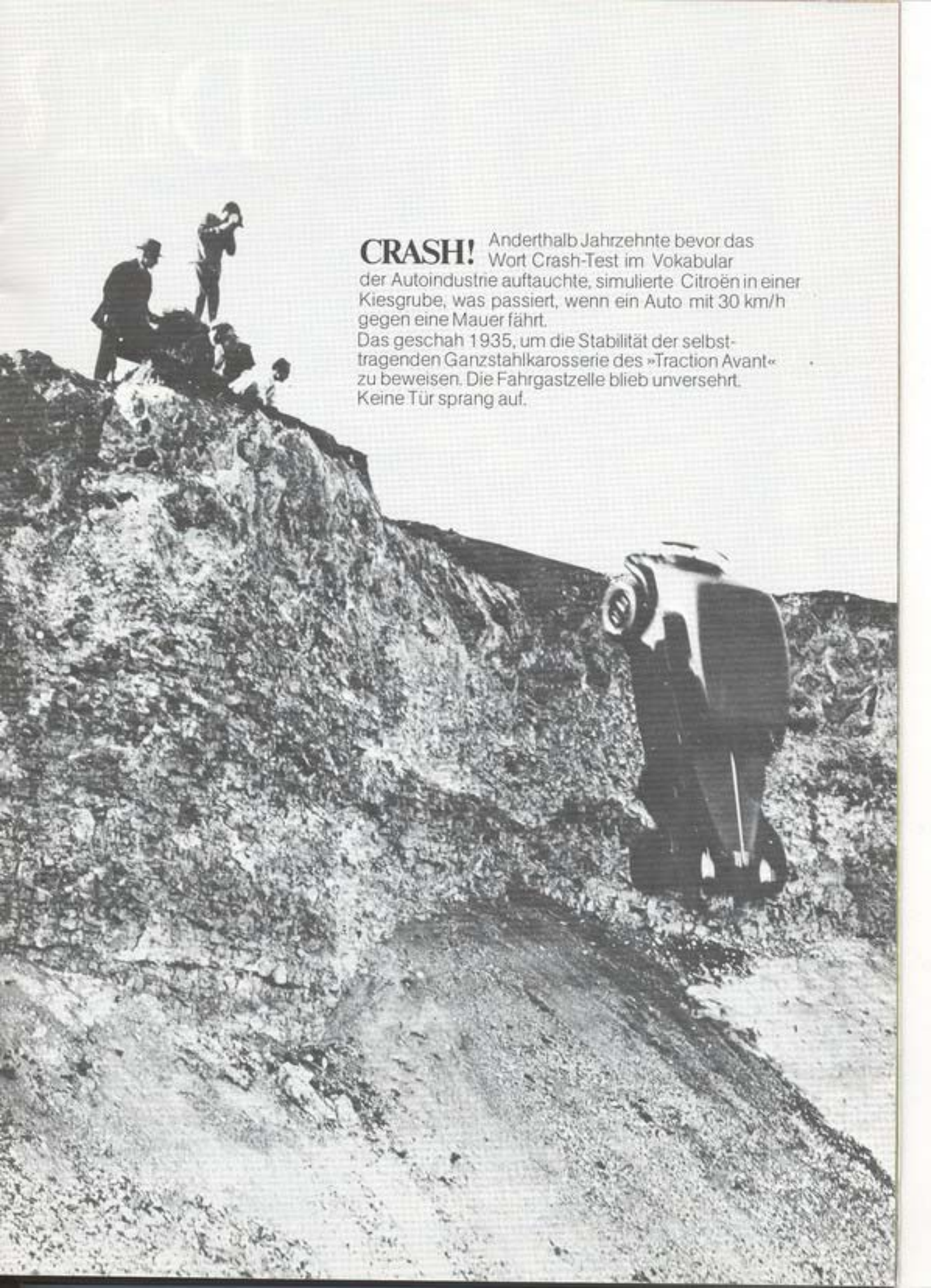
NEU: Die erste Ganzstahlkarosserie in einem europäischen Serienauto.



NEU: Die erste schwingungsdämpfende Motoraufhängung.



NEU: Die erste Scheibenbremse in einem serienmäßigen Automobil.



CRASH! Anderthalb Jahrzehnte bevor das Wort Crash-Test im Vokabular der Autoindustrie auftauchte, simulierte Citroën in einer Kiesgrube, was passiert, wenn ein Auto mit 30 km/h gegen eine Mauer fährt. Das geschah 1935, um die Stabilität der selbsttragenden Ganzstahlkarosserie des »Traction Avant« zu beweisen. Die Fahrgastzelle blieb unversehrt. Keine Tür sprang auf.

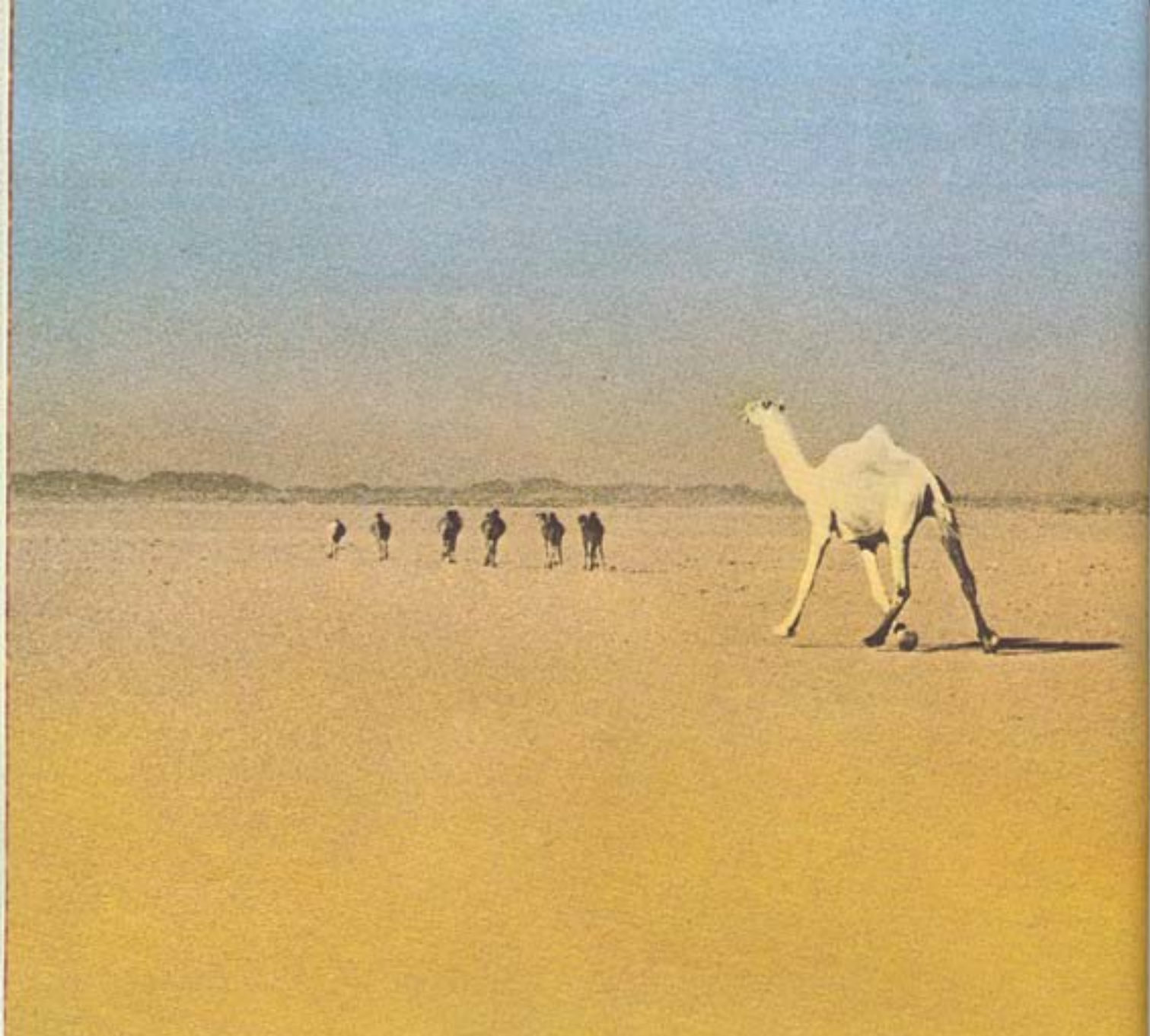
DER



URTYP

Die »Ente« wurde zweimal geboren. Das erstmal auf einem Auge blind und mit wassergekühltem Motor. Das war 1939. Das zweitemal 1948 luftgekühlt und fast so ausgewachsen wie heute, nach 30 Jahren Bauzeit.





Vier Türen, Heckklappe,
Sonnendach,
größter Fahrkomfort bei
genügsamsten
Benzinrationen und ein
unverwechselbares
Aussehen –
Erfolgsrezept des 2 CV
seit 30 Jahren.



Drei Millionen Stück wurden bis Ende 1977 verkauft. Und der «Enten-Boom» läuft wie eh und je. Einst war der 2 CV die Lösung eines Transportproblems in armer Nachkriegszeit. Heute ist er «in». Studenten und Fabrikanten, Hausfrauen und Künstler «leisten» ihn sich. Er ist schlechthin das klassenlose Nostalgie-Auto unserer Zeit.

Dabei hatten seine Schöpfer ursprünglich alles andere vor, als ein «lustiges» Auto zu bauen. Französischer Rationalismus im Verein mit französischem Mut zum Unkonventionellen stellte den 2 CV auf die Räder.

1936 gab Pierre Boulanger, Citroëns damaliger Präsident, seinen Konstrukteuren den Auftrag, «vier Räder unter einem Regenschirm» zu entwickeln. Seine Vorstellungen präziserte er so: Der Regenschirm mußte vier Personen bequem



LEBENSFREUDE AUF RÄDERN

Obdach gewähren. Er mußte mindestens 50 Kilometer pro Stunde laufen. Und man sollte einen Korb voll Eier hineinladen können, ohne daß eins davon unterwegs kaputt ging. Drei Jahre später, 1939, waren 250 Prototypen fertiggestellt. Diese ersten Ur-Enten sahen zum Fürchten aus: provisorisch zusammengeschaubtes Wellblech, einaugig wie ein Pirat, Sitze wie Hängematten.

Erst nach dem Krieg, 1948, tauchte der Clochard wieder aus der Versenkung auf. Inzwischen hatte er sich bereits gemauert. Er war schon das Auto, wie es bis heute gebaut wird.

Die anderthalb Millionen Besucher des Pariser Automobilsalons von 1948 nahmen das Gefährt wie eine Offenbarung auf. Wie einen Messias der Motorisierung in finanzschwacher Nachkriegszeit.

Die Ente machte sich auf den Weg. Die Gallier, und bald nicht nur sie, registrierten staunend, wie souverän und samtpfölig diese Gartenlaube durch die Kurven und über Schlaglöcher schwebte.

Acht PS holte dieser erste 2 CV aus 375 ccm Hubraum. Es reichte, um Tempo 55 zu fahren. Das Bauprinzip war ebenso folgenreich wie genial: Alles hineinstecken, was für Fahrsicherheit und Fahrkomfort, Haltbarkeit und Verlässlichkeit wichtig ist. Alles weglassen, was entbehrlich und kaputt gehen kann.

Verbesserungen, sowohl in der Qualität der Karosserie wie in der Ausstattung, sind im Laufe der Zeit immer wieder zu verzeichnen; ebenso systematische und stufenweise Erhöhung des Temperaments. Inzwischen treibt ein 600 ccm-Motor die Ente mit 25 PS voran.

Somit ist der 2 CV das einzige Auto, das seine Kraft seit der Geburt mehr als verdreifachte.

Kein anderes Auto ist so oft um die Welt gefahren wie der 2 CV. Ein paar Beispiele aus der seitenlangen Globetrotter-Liste:

▲ 1953 fuhren Jacques Cornet und Henri Lochon mit dem 2 CV von Kanada bis Feuerland, also der Länge nach durch beide amerikanischen Kontinente. In Bolivien, auf dem Mont Chacaltaya, erledigten sie quasi nebeneinander bei den automobilen Höhenweltrekord: 5420 Meter.

▲ 1958 reisen zwei Studenten, Jacques Séguéla und Jean-Claude Baudot, per Ente 100.000 Kilometer in einem Stück. Sie durchqueren dabei acht Wüsten, kommen in 50 Länder, fünf Erdteile, verbringen 2247 Stunden am Lenkrad und schreiben darüber ein Buch: »Rund um die Welt im 2 CV.

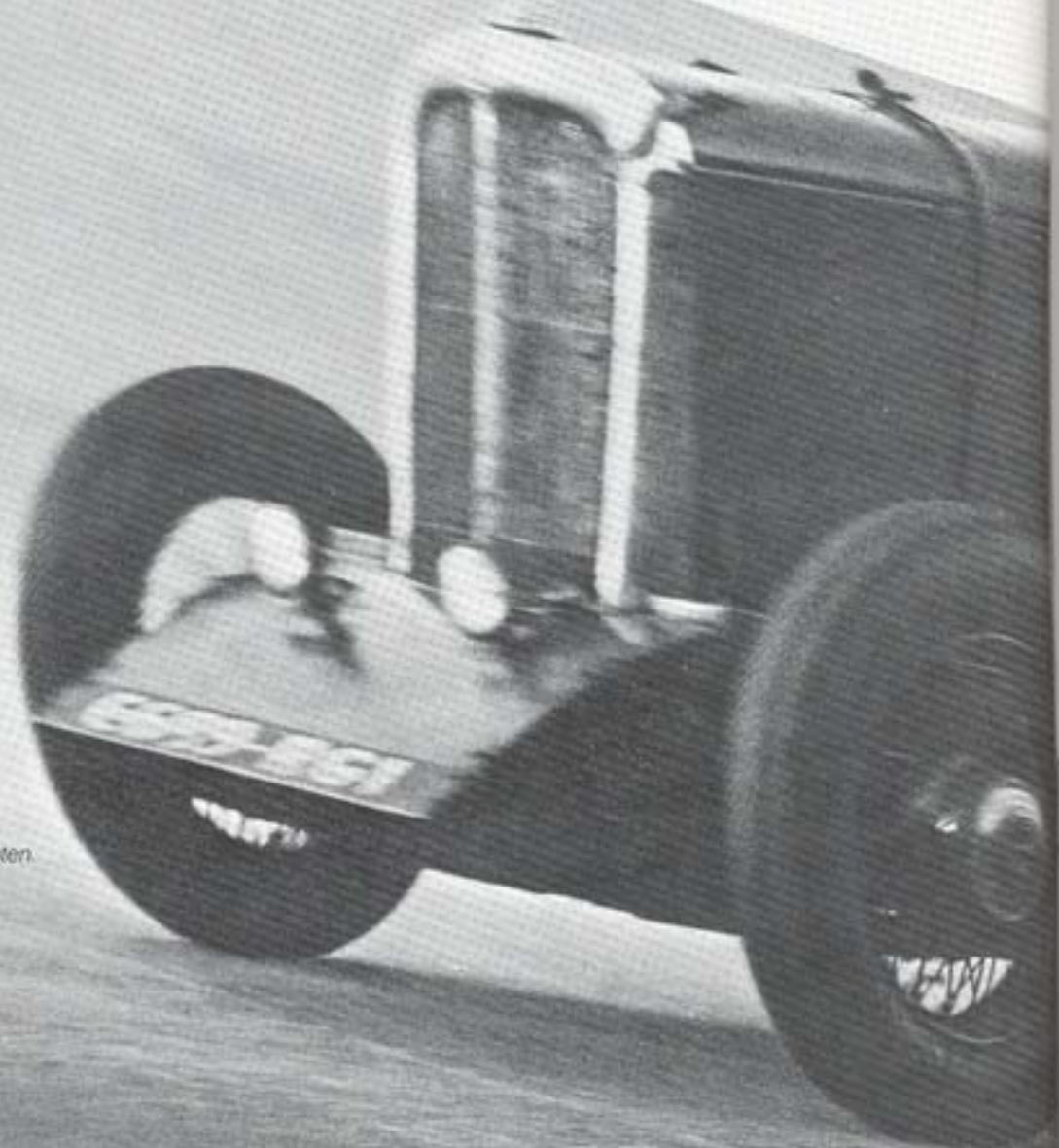
▲ Dramatisch ist die Gewalttour einer französischen Familie, die 1961 aus dem von Rebellen bedrohten Laos nach Paris flüchtet. Die Eltern und vier Kinder, zwischen drei und 14 Jahre alt, erreichen nach 38.000 Kilometern im 2 CV wohlbehalten die Heimat an der Seine.

▲ 1962 geschieht etwas, was auch die robuste Ente staunen läßt: Die Brüder Ommidvar, zwei junge persische Völkerkundler, legen bei ihrer Forschungsreise um die Welt in ihrem 2 CV über 400.000 Kilometer zurück.

PETITE ROSALIE

und andere Zuverlässige

*Petite Rosalie beim
Rekorde-Sammeln
in Montlhéry.
300.000 Kilometer
in 134 Tagen und Nächten.*



Sie wurden nie als Sportinstrumente gebaut, diese Citroën-Autos der verschiedenen Generationen. Aber von Zeit zu Zeit steigt Citroën in die Sportszene ein, gleichsam um zu beweisen, daß ungewöhnliche Fahrsicherheit und ausgefeilte Technik sehr wohl in der

Lage sind, beinhalten, hochgezüchteten Kraftbolzen das Fürchten zu lehren. So erwarb sich Citroën den Ruf, mit weitgehend serienmäßigen Fahrzeugen Erfolge bei Wettbewerben zu haben, die andere Firmen meist unter großem Aufwand an Spezialistentum bestreiten.

In den Jahren 1931 bis 1933 stellte Citroën auf dem Rennkurs von Montlhéry südlich von Paris 267 Langstrecken-Weltrekorde auf. Die spektakulärste Fahrt unternahm ein serienmäßiger Typ 8 CV mit Spezialkarosserie, als »Petite Rosalie« in der Liste der Rekordwagen

verzeichnet. In 134 Tagen und Nächten wurden 300 000 Kilometer heruntergefahren und 183 internationale Rekorde kassiert. André Citroën bot drei Millionen Francs dem, der das nachmacht. Es fand sich niemand.



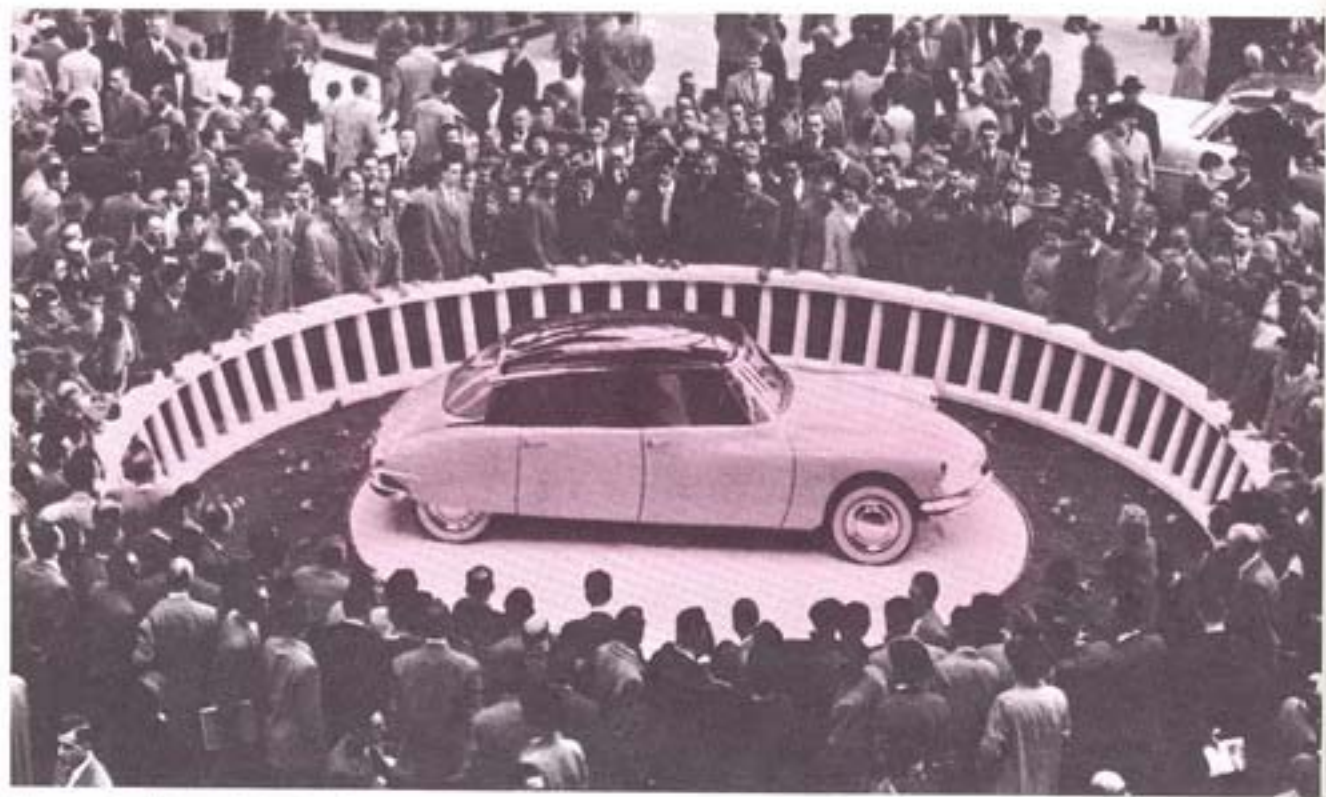
Zweimal, 1959 und 1966 gewann das Citroën D-Modell die Klassikerin aller Rallyes, die Rallye Monte Carlo.



1977: Rallye Senegal. Von 30 gestarteten Teilnehmern kommen nur sieben ins Ziel. Auf den ersten fünf Plätzen fünf Citroën CX.



„Dies ist kein Auto
Es ist das Auto
Die anderen sind



*Sie standen dicht gedrängt, die Besucher auf dem Pariser Automobilsalon 1955.
Sie wollten sehen, was sich da in der Mitte drehte. Weil man es gesehen haben mußte,
um zu glauben, daß ein Automobil so aussehen kann.*

Auto von morgen. von heute. und von gestern.“

ALEXANDER SPOERL

Anlaß zu diesem Zitat: die Citroën DS. In der Geschichte des Automobils hat es wohl keinen käuflichen Wagen gegeben, in dem so viele technisch-revolutionäre und richtungsweisende Neuerungen zugleich angeboten wurden.

DS – die nüchterne Buchstabenkombination spricht sich im Französischen wie «Déesse». Und das heißt: Die Göttin. Aus dem Wortspiel wurde bald der Ehrenname des D-Modells.

Jedermann weiß, wie Götter den Menschen ihr Erscheinen anzukündigen pflegen: Durch Windstöße, die das Meer mit hohen Wellen krönen. Oder durch eine Lichtwolke, die das Auge der Irdischen blendet. Oder durch Donnerhall, Sturmgebraus und Sphärenmusik.

Die Göttin aus dem Tempel des Citroën-Geistes jedoch schwieg. Jahre vor ihrem Erscheinen auf dem Pariser Automobilsalon 1955 wurde ihr Auftritt hinter den Mauern am Quai de Javel vorbereitet. Die Mauern hielten dicht. Als dann endlich die Hüllen fielen und die futuristische Gestalt sich leibhaftig auf dem Präsentierteller drehte, blieb allen die Luft weg.

Erstens, weil dort ein Automobil zur Welt gekommen war, das nun wirklich und wahrhaftig alle denkbaren Maßstäbe sprengte. Und zweitens, weil es möglich gewesen war, so etwas so lange und so perfekt geheim zu halten.

Alles riskiert, alles gewonnen

Am Morgen der Eröffnung des Pariser Salons war der Citroën-Stand von Menschenmassen umlagert. Am Abend waren bereits 12 000 feste Bestellungen notiert. Für 930 000 alte Francs pro «Göttin». Den Traction Avant, der ja noch weitergeliefert wurde, gab es immerhin schon für 629 000 alte Francs.

«Ein Auto, das die Technik der Welt tief beeinflussen wird», kommentierte der englische Fachjournalist Gordon Wilkins.

«Man hat den Eindruck, daß eine ganze Generation im Automobilbau übersprungen wurde», meinte sein belgischer Kollege Paul Frère.

Der deutsche Autoschriftsteller Alexander Spoerl jedoch fand lakonisch: «Dies ist kein Auto von morgen. Es ist das Auto von heute. Die anderen sind von gestern.»

Die avantgardistische Déesse war kein Luxuswagen für ein paar Reiche. Mit 1900 ccm Hubraum, 75 PS und ihrer Bestimmung als Großserienprodukt lag sie ganz auf der Linie der wirtschaftlichen Vernunft. Doch wie sah sie aus, diese Vernunft!

Zum erstenmal war ein geräumiger Fünfsitzer kompromißlos nach den Gesetzen der Aerodynamik gestaltet worden. Auch unter dem Bauch, an der Bodengruppe, hatte der Windkanal Form und Material bestimmt. Sensationell wirkte außerdem die ultraniedrige Gürtellinie, die Verwendung von viel Glas und die flügelartig schmalen Dachpfosten.

Das Dach war aus Polyester. Es gab keinen Kühlergrill mehr. Die hinteren Blinkleuchten saßen ganz oben. Das Reservierad unter der Motorhaube. Die Frontpartie war rund wie ein Schiffsbug. Und das Lenkrad hatte nur eine Speiche!



**EIN AUTO MIT DER KRAFT,
SCHLECHTE STRASSEN
IN GUTE ZU VERWANDELN.**

Die Zahl der technischen Revolutionen wirkte auf den Betrachter schier erdrückend:

⤴ Hydropneumatische Federung mit automatischem Niveau-Ausgleich an allen vier, unabhängig geführten Rädern.

⤴ Mit der Hydropneumatik gekoppelte Servolenkung, Getriebe-Halbbautomatik und Hochdruckbremse. Diese Hochdruckbremse wurde nicht mit dem Pedal, sondern mit einem

⤴ Die Karosserie in ihrer Schalen-Bauweise erlaubte es, die Hinterkotflügel mit einer Schraube, die Vorderkotflügel mit deren zwei zu demontieren. Ein Striptease, mit der die Göttin Wartungsfreundlichkeit par excellence anstrebte.

⤴ Radspur und Karosserie waren vorne breit, hinten schmal. Im engen Stadtverkehr hielt es die Déesse wie die Katze. Sobald der Kopf

aufhob: Die hydropneumatische Federung ließ ihn wie auf einer Wolke dahinschweben. Das war ein Erlebnis, das keiner versäumen wollte.

Weil vielen die DS zu kostspielig und die hydraulische Gangschaltung zu fremd war, kam 1956 eine einfacher ausgestattete, in der PS-Leistung reduzierte und mit Normalgetriebe versehene Zwillingsschwester heraus: ID 19. Sie wurde ein Bestseller.



winzigen Gummipilz getreten. Die Hydraulik sorgte für Bremskraftausgleich und Blockiersicherheit. Das gab es nirgendwo sonst.

⤴ Und vor allem gab es nirgendwo sonst Scheibenbremsen! Nur Jaguar hatte vorher einmal dieses Element aus dem Flugzeugbau ausprobiert, doch keineswegs in der Serie, sondern nur beim Le-Mans-Rennwagen.

⤴ Noch mehr Sicherheit: die DS 19 hatte zwei voneinander unabhängige Bremskreise. Selbst wenn ein Bremssystem ausfiel, blieb die Bremskraft erhalten.

⤴ Die Räder hatten keine fünf Muttern mehr, sondern einen Zentralverschluss.

durch das Loch paßt, ist alles andere kein Hindernis mehr. . .

⤴ Trotz des Stromlinienhecks saß ein für die damalige Zeit außerordentlich großzügiger Kofferraum darunter.

⤴ Die DS 19 lief 150 Spitze, verbrauchte aber noch keine zehn Liter Kraftstoff – Triumph der Aerodynamik!

Der Pariser Salon 1955 wogt und wogte, die »Göttliche« drehte und drehte auf ihrem Podest, und die Menschen waren verzaubert. Natürlich wollten sie das Wunder auch probefahren. Die Vorfürer aus dem Werk kamen keine Minute zur Ruhe. Extra schlaglochreiche Strecken wurden gewählt, auf denen der Wagen scheinbar die Naturgesetze

Weil die Ansprüche an Schnelligkeit, Spurtvermögen und Komfort mit der Verkehrsdichte wuchsen, erlebte das D-Modell immer wieder Reformen und Modifikationen. 1967 erreichte eine neue Pionierleistung Aufsehen: Jodscheinwerfer, die mit der Lenkung schwenkbar waren und nachts die Kurve ausleuchteten, bevor das Auto hineinfuhr.

1975 läuft die Produktionsnummer 1.330.755 vom Band. Das letzte D-Modell, ein DS 23 Pallas. Zwanzig Jahre lang hatte der Lebensweg dieses in jeder Hinsicht einmaligen Autos gedauert. Bis zuletzt blieb es unerreich in der Summe seiner Charakterzüge und Qualitäten.

HYDRO PNEU MATIK

Das Wort klingt kompliziert. Der Vorgang ist einfach.
Weil alles Große einfach ist.

Seit das Rad erfunden wurde, sind wir Menschen ganz schön vorangekommen. Alle Vorzüge des Rades verschleiern uns jedoch nicht den einen großen Nachteil: das Rad fällt auf jedes Straßenloch rein. Selbst auf kleinere Unebenheiten.

So erfand der Mensch die Kutschenfeder aus Stahl. Wenn nun ein Rad in ein Loch fiel, fiel nicht gleich die ganze Kutsche hinterher. Aber die Straße rächte sich bitter. Sie schlug zurück. Und diese Gegenschläge wurden durch die Kutschenfeder noch verstärkt.

So erfand der Mensch den Stoßdämpfer. Der dämpft die unerwünschten Gegenbewegungen der Feder. Er ist gleichsam die Beruhigungspille für die Kutschenfeder.

Seitdem nun liegen Stoßdämpfer und Kutschenfeder in ständigem Krieg. Zwei Systeme, das Federungssystem und

das Dämpfungssystem, kämpfen gegeneinander und vergessen darüber, daß sie geschaffen wurden, mit den Tücken der Straße fertig zu werden. Um den Menschen eine ruhige und sichere Fahrt zu gewähren.

Daß solche Zwietracht auf die Dauer unerfreuliche Folgen haben muß, leuchtet jedem ein. Und der wachsame deutsche TÜV liefert jedem auch den Beweis. 15 Prozent der Stoßdämpfer an Autos auf unseren Straßen sind in einem Zustand, der Sicherheit und Leben der Insassen nicht mehr gewährleistet. Dieses Urteil, das so manch schöne Hoffnung vernichtet, gilt für 3,5 Millionen Autos um uns herum. Die Bösartigkeit dieses Zustandes liegt darin, daß niemand weiß, ob er in einem dieser 3,5 Millionen Autos sitzt. Denn es gibt kein rotes Warnlicht für defekte Stoßdämpfer, die im Kampf mit der Federung den Kürzeren gezogen haben.

So erfanden Citroën-Ingenieure das hydropneumatische Federungs-System. Anstelle von zwei unverträglichen Systemen erfanden sie eines, in dem Gas und Hydraulikflüssigkeit miteinander harmonieren. Federung und Stoßdämpfung sind für immer vereint und ziehen an einem Strick. Diese Harmonie überträgt sich auf die Karosserie und auf die Menschen, die in ihr sitzen. Wie irre auch immer die Schau sein mag, die die Räder auf der Straße abziehen: von den Stößen der Fahrbahn bleibt die Karosserie ein Autoleben lang verschont.

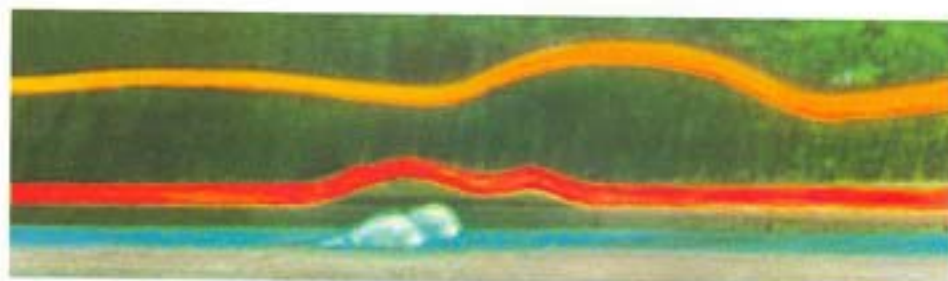
Nun wußte natürlich jedermann im Jahre 1955, als die DS mit dem hydropneumatischen System ausgestattet auf der Straße auftrat, daß soetwas in der Praxis nicht funktioniert. Zumal die Hydropneumatik auch noch die Bremskraft liefert, die konstante Bodenfreiheit bei jeder Zuladung reguliert und auch

das Hochstellen des Autos bei Fahrten auf Feldwegen bewirkt.

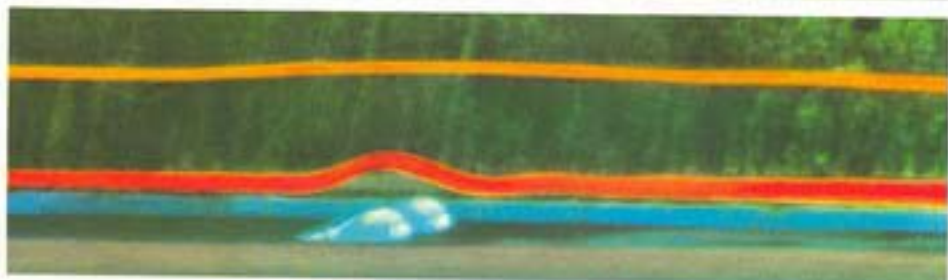
Doch die Praxis richtet sich nicht danach, was jeder Zweifler weiß. Die Praxis zeigt lediglich, daß dieses hydropneumatische Sicherheitsfahrwerk seit 23 Jahren in über 3 Millionen Autos von Citroën funktioniert. Und es funktioniert so gut, daß der deutsche TÜV bei der Überprüfung von Citroën-Autos noch nicht einmal eine Schadensrubrik «Hydropneumatik» einrichten mußte. Aber es gibt noch immer eine Rubrik «Stoßdämpfer» - mit vielen Eintragungen.

Die Frage, warum denn andere Autos keine Hydropneumatik haben, ist falsch gestellt. Jedermann sind Grenzen gesetzt. Dem einen fällt mehr Richtiges ein als dem anderen. Fertigkeiten und Fähigkeiten sind auf dieser Erde unterschiedlich verteilt. So kommt es, daß manche Autos eben mehr können als andere.

Bilder aus einem Testfilm: Die rote Linie stammt von einer Lampe, die am Rad montiert war; die gelbe Linie von einer Lampe, die fest mit der Karosserie verbunden war.



Ein Wagen mit konventioneller Federung überfährt ein Hindernis. Das ein- und ausfedern des Rades überträgt sich auf die Karosserie, schaukelt sie auf.



Ein Citroën mit hydropneumatischer Federung überfährt das gleiche Hindernis. Die Bewegung des Rades überträgt sich nicht auf die Karosserie, sie bleibt völlig ruhig.



Gas
(Sackstoff)
Gummi-
Membran
Hydraul-
flüssigkeit



Die GS-Reihe von Citroën:
zwei Karosserieformen (Limousine, Break),
drei Motore (55, 58, 65 PS).
Das hydropneumatische System hält Einzug
in die Mittelklasse.



DAS WUNDER
HEISST GS



Von allen Autos, die das Haus Citroën in der 60-jährigen Firmengeschichte auf die Straße gestellt hat, ist der GS das größte Wunder. Er ist ganz konsequent nach der Zielsetzung von André Citroën das fortschrittlichste Auto mit den besten technischen Lösungen zum volkstümlichen Preis.

Bis zum Erscheinen des Citroën GS im Jahre 1970 wußte jeder Autofahrer, was er beim Kauf eines Wagens der Mittelklasse zu erwarten hatte. Nämlich solide Automobiltechnik. Und er wußte auch, was in dieser Klasse nicht geboten werden konnte. Nämlich der Fahrkomfort der großen Luxuswagen.

Seit dem Beginn des GS-Zeitalters sind alle Maßstäbe durcheinander gebracht. Und zwar gründlich. GS – der bequeme Reisewagen auf langen Strecken. Dennoch handlich und wieselfink im Stadtverkehr. Hydropneumatisches Federungssystem zu einem sensationell niedrigen Preis.

Daß es auch heute in dieser Preisklasse kein vergleichbares Auto gibt, wird deutlich, wenn man sich vorstellt, der GS käme nächste Woche neu auf den Markt. Er würde genauso wie vor acht Jahren als revolutionär empfunden werden.

Warren Allport würde wieder in «AUTO CAR» schreiben: «man müßte sich einen Rolls

Royce Silver Shadow kaufen, um das gleiche Maß an Fahrkomfort zu erhalten». «Auto Motor und Sport» würde wieder die hervorragenden Winterreigenschaften und die Fahrstabilität bei Nässe herausstellen.

Und Dr. Paul Simsa, ein gestandener Motorjournalist, stellt diese Überlegung an:

«Wenn man fragt, welchen Anforderungen ein Auto für die achtziger Jahre entsprechen muß, bietet sich der GS als Prototyp an. Karosserie ohne Konzessionen an Bausock und falsche Trüme. Aerodynamisch so gut, daß eine sparsame Maschine für hohe Fahrleistungen genügt. Schützendes Blech

zugunsten passiver Sicherheit, doch kein hohes Gewicht. Ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit.»

«Muß ein Wagen hart gefedert sein, um eine gute Straßenlage zu bieten. Auch diese faule Ausrede von Konstrukteuren, die mit allem Eisen arbeiten, widerlegt der Citroën GS.»

Merke: Dr. Simsa spricht vom Auto der achtziger Jahre. Gebaut wird es seit 1970. Manchmal gibt es eben Wunder. Wen wundert es da, daß der GS bis Ende 1978 bereits über 2,5 Millionen Mal vom Fließband gerollt sein wird.