

Köln, 31.03.2010

Staatsbesuch auf der TechnoClassica: Der Citroën SM des Elysée-Palastes gibt sich die Ehre – Citroën feiert 40 Jahre SM, 40 Jahre GS und 40 Jahre Wankel

Mit einem echten Stargast kann der Citroën-Stand auf der TechnoClassica 2010, die am 7. April eröffnet wird, aufwarten. Als Leihgabe des Elysée-Palastes wird eines der beiden authentischen Cabrios vom Typ SM „Présidentielle“ zu sehen sein, mit denen seit 1972 hohe Staatsgäste wie die britische Königin in offiziellen Paraden über die Champs-Élysée gefahren wurden.

Das von Chapron karossierte, 5,60 Meter lange viertürige und viersitzige Cabriolet ist sicherlich die exklusivste Ausführung des vielleicht extravagantesten Modells der Markengeschichte von Citroën. Der 1970 auf dem Genfer Salon vorgestellte SM war ein Grand-Tourisme-Coupé mit einem V6-Benzinmotor, der von Maserati entwickelt wurde, und galt sofort nach seinem Erscheinen als ein automobiles Gegenstück zur Concorde und als nationales Symbol. Mit seinen hinter einer verglasten Front liegenden sechs Schweinwerfern, von denen zwei in Kurven mitlenkten, seiner extrem aerodynamischen Form, seiner geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung, die sich selbst automatisch in die Mittellage zurückstellte, und seinem hydropneumatischen Fahrwerk, dessen Hinterachse eine fast 20 cm schmalere Spur als die Vorderachse aufwies, war der SM für schnelle, komfortable Autobahnreisen perfektioniert.

Aber dieses faszinierende Auto war nur eines von drei komplett neu entwickelten Fahrzeugen, die Citroën 1970 auf den Markt brachte – für damalige Verhältnisse eine sensationelle Demonstration von „Créative Technologie“, wie der heutige Slogan der Marke lautet. Nur ein halbes Jahr nach dem SM, auf dem Pariser Salon 1970, stellte Citroën mit dem GS das lang erwartete Mittelklassemodell vor, das die Lücke zwischen dem 2CV und davon abgeleiteten Modellen einerseits und der legendären DS andererseits schloss.

Und auch der komplett neu entwickelte GS war eine technische Sensation. Mit ausgefeilter Aerodynamik, die von der Konkurrenz erst ein Jahrzehnt später erreicht wurde, Einzerradaufhängung mit Scheibenbremsen ringsum und der unübertroffenen Hydropneumatik in einem Auto der Einliter-Klasse machte er echte Hochtechnologie für viele Käufer erschwinglich und wurde zum Bestseller. Mit haushohem Vorsprung wählten ihn Europas führende

Motorjournalisten zum „Auto des Jahres 1971“, sogar noch vor dem SM. Nur vom 2CV verkaufte Citroën bis heute mehr Fahrzeuge als vom GS und dem GSA, dem 1980 aus dem GS entwickelten Nachfolger.

Auf der TechnoClassica zeigt Citroën ein besonderes Exemplar dieser Baureihe aus seiner Werkssammlung: den „GS énergétique“. Dieses Einzelstück wurde 1976 von dem Künstler Jean-Pierre Lihou geschaffen, der den Wagen mit einem Muster aus farblich abgestuften Pfeilen in insgesamt 73 Farbtönen bemalte – eine der aerodynamischen Formgebung des GS kongeniale Gestaltung.

Die dritte Citroën-Neuheit des Jahres 1970 ist heute fast vergessen, obwohl ihre Motortechnik damals so aufregend wirkte wie heute der Hybridantrieb. Der M 35 war der erste Citroën mit Wankelmotor. Und dem Wankelmotor schien in den 1960er Jahren eine große Zukunft bevorzustehen – fast alle Hersteller befassten sich damit, aber außer NSU und Mazda tat es keiner so intensiv wie Citroën, das eine Tochtergesellschaft mit eigenem Werk für die Entwicklung und den Bau von Wankelmotoren gründete.

Das erste Wankel-Modell, der M35, war ein Prototyp, den man kaufen konnte. Heuliez baute das viersitzige Coupé auf Basis des Ami 8 in einer Kleinserie. Für rund 14.000 Francs – etwa der Preis des günstigsten Citroën DS – wurde es an Kunden verkauft, die sich verpflichteten, damit mindestens 30.000 Kilometer im Jahr zu fahren und die dabei gesammelten Erfahrungen minutiös zu protokollieren und den Citroën-Ingenieuren mitzuteilen. 267 Fahrzeuge wurden gebaut, alle in silbergrau lackiert und auffällig nummeriert. Prototyp Nummer 169 aus der Werkssammlung wird in Essen zu sehen sein.