CITROËN – EINE ERFOLGSGESCHICHTE

Über 90 Jahre Créative Technologie

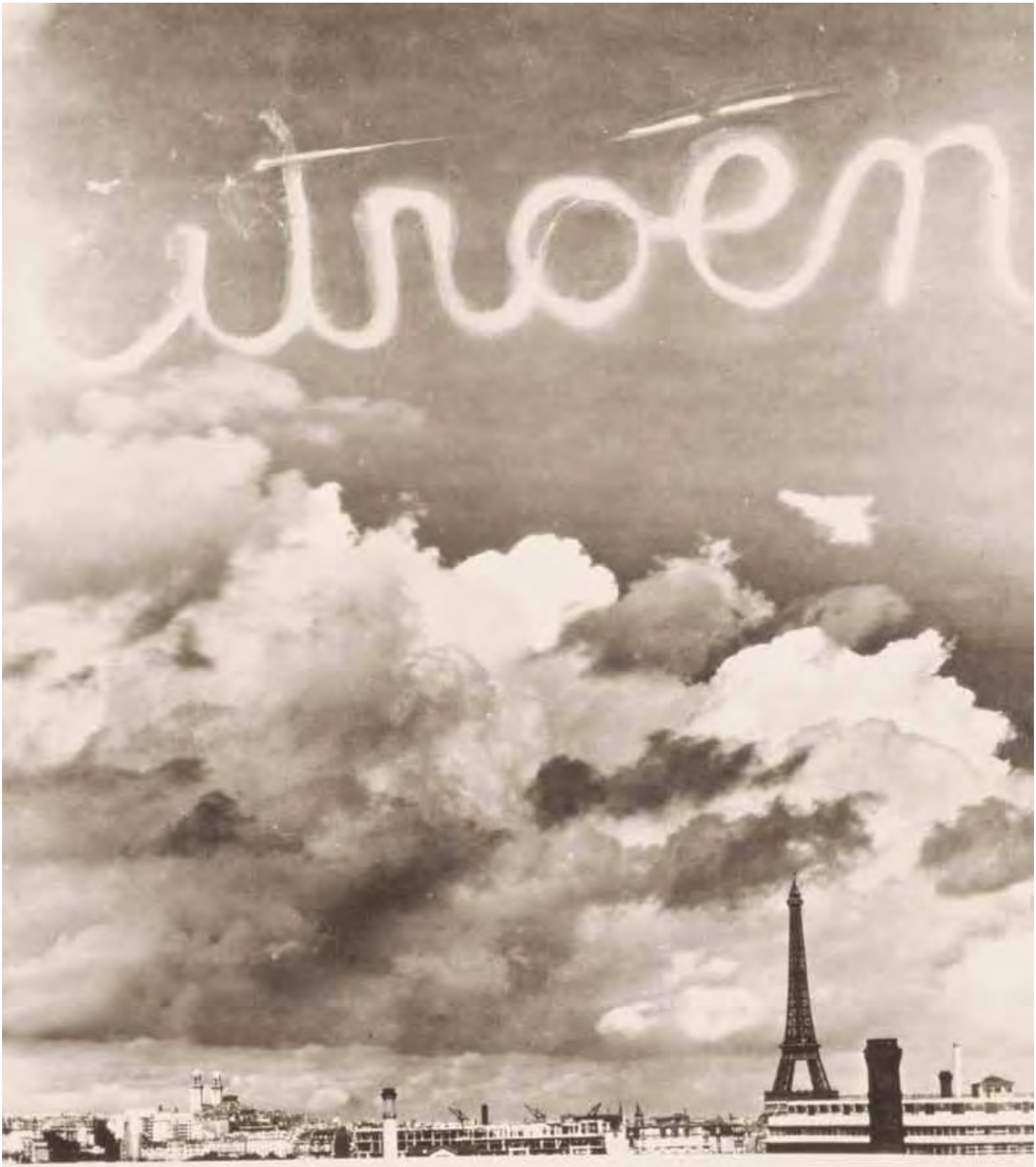
» DIE WELT WURDE MOBIL UND ANDRÉ CITROËN SORGTE FÜR FORTSCHRITT

» 50 JAHRE AMI6 – EIN FREUND FÜRS LEBEN

» 125 JAHRE AUTOMOBIL – DIE MEILENSTEINE BEI CITROËN

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN



CITROËN – EINE JUNGE MARKE MIT GESCHICHTE

Als die Welt vor 125 Jahren mobil wurde, zählte auch André Citroën zu den Automobilpionieren hinzu – mit der Entwicklung innovativer Technologien und mit kreativer Werbung wie die oben stehende Illustration eindrucksvoll belegt. Nach dem Typ A, dem ersten serienmäßigen Citroën-Automobil, sollten zahlreiche Modelle folgen, die den Automobilisten noch heute unvergesslich sind: Vom Traction Avant über den 2CV bis zur DS. Nicht zu vergessen der Citroën AMI, der in diesem Jahr sein 50-jähriges Jubiläum feiert.

Mit dieser Broschüre geben wir – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – einen Überblick über die Meilensteine der Automobilgeschichte und zeigen hierbei zugleich auf, dass auch CITROËN schon frühzeitig Teil dieser aufregenden Geschichte gewesen ist. Auf ein Jubiläum blickt in diesem Jahr nicht nur die Automobilwelt zurück – auch bei CITROËN jähren sich die Ereignisse: Vor 50 Jahren wurde der AMI6 erstmalig vorgestellt, vor 80 Jahren startete die unvergessliche „Gelbe Karawane"…

125 JAHRE AUTOMOBIL

Eine erfolgreiche Geschichte

Seite 4-5 . . . . . **DIE WELT WURDE MOBIL…**
…und André Citroën sorgte für Fortschritt

Seite 6-7 . . . . . **315 TAGE PURES ABENTEUER**
Weltweite Begeisterung für die gelbe Citroën Karawane

Seite 8-9 . . . . . **POSTER**
50 Jahre AMI6

Seite 10-11 . . . . . **EIN FREUND FÜR'S LEBEN**
1961 präsentiert Citroën mit dem AMI6 eine Überraschung

Seite 12-13 . . . . . **DAS ELEGANTE KAROSSERIEKLEID**
Der AMI8 löst den AMI6 als Limousine ab

Seite 14-15 . . . . . **SENSATIONELLER AUFTRITT DES GS**
GS sorgt für ein Verkaufsrekordjahr in Deutschland

Seite 16-17 . . . . . **PIONIER IN SACHEN ELEKTRO**
Schon weit vor dem C-Zero produzierte Citroën Elektrofahrzeuge

Seite 18-19 . . . . . **MEILENSTEINE, DIE JEDER KENNT…**
Traction Avant, 2CV – die Ente, La DS – die Göttin

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:
CITROËN DEUTSCHLAND GmbH,
André-Citroën-Straße 2,
51149 Köln

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT:
Stephan Lützenkirchen,
Direktion Presse und Öffentlichkeitsarbeit

KONZEPTION:
Immo Mikloweit
immo.mikloweit@t-online.de
www.immo-mikloweit.de
www.autogeschichte.com

Kölner Historisches Flugzeug-, Motorrad- und Kraftfahrzeug-Bildarchiv & Geschichtswerkstatt

GESTALTUNG:
CEWEBE AG, Marius Bauschen

FOTOS:
© Automobiles Citroën
© Immo Mikloweit
© Stephan Joest
© 2007 Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf

SCHUTZGEBÜHR:
D 2,50 €
CH 3,20 CHF

1919 1955 1956 1984 2010

DIE WELT WURDE MOBIL…

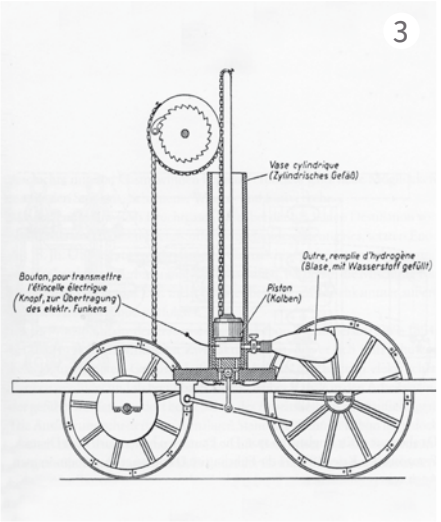
…und André Citroën sorgte für Fortschritt

So war es damals, als man das Auto noch Automobil und den Fahrer Chauffeur nannte. Der übersetzte Begriff Heizer stammt noch aus der Zeit des Dampfautomobils, also viel früher. Die damalige Formel lautete: Cheval + Vapeur= CV, Pferd + Stärke = PS (kW). Im Lärm dieser frühen Jahre, im Staub und Rauch der Straßen, verschlangen Bibendum-Reifen bereits Kilometer auf Kilometer.

Um in den knatternden Kasten zu klettern, haben sich jene verwegenen Männer mit ihren großen Schnurrbärten hinter riesigen Autobrillen versteckt. Schöne exzentrische Damen, unternehmungslustig und graziös, wagen es, diese Übermenschen zu begleiten.

Dann kommt die klassische Zeit, das Automobil wird salonfähig. Hier begann auch die Ära des Automobilpioniers André Citroën. Schon 1901 fabriziert er mit einem Patent für eine Maschine, die es erlaubt, Holz-Verzahnungen in Form von Doppelwinkeln herzustellen. Im Februar 1908 wurde André Citroën Generaldirektor der großen, aber schwächelnden Automobilfabrik Mors. Er brachte sie in kurzer Zeit auf Kurs und gründete 1912 seine erste eigene Firma, die „Société des Engrenages Citroën" am Quai Grenelle in Paris. Später – im Jahr 1919 – sollte er das Synonym der Double Chevron, nämlich der Winkelverzahnung zum Symbol seiner Citroën Automobile machen. Die Inspiration hierfür fand er bei einem Besuch der Ford-Werke in den USA. Im Mai 1919 läuft der erste Citroën, der Typ A, vom ersten Automobilfließband in Europa. Monsieur Testemolle erhält als erster Kunde nach den 18 Versuchsfahrzeugen das komplett ausgestattete A-Modell.

Innovationen wie Komplettausstattung, Händlernetz mit Teilestock, Reparaturfestpreise und Austauschteile lassen die Nachfrage ständig steigen. Mit Werbekarawanen, später auch seinen Croisiére oder Autofinanzierung lässt er seine Rivalen aufhorchen. Die Citroën-Straßenbeschilderungen und Citroën-Spielzeugautos sind den Fans immer noch gut bekannt. Jedoch seine Werbungen betreten Neuland: Ob es



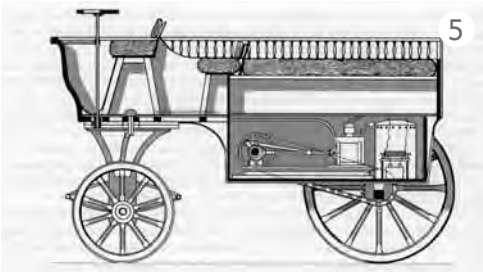
1 **André Citroën (1878-1935)** wurde am 5. Februar 1878 in der Pariser Rue Laffitte 44 als Sohn eines aschkenasischen Juden und wohlhabenden Juweliers in Paris geboren.

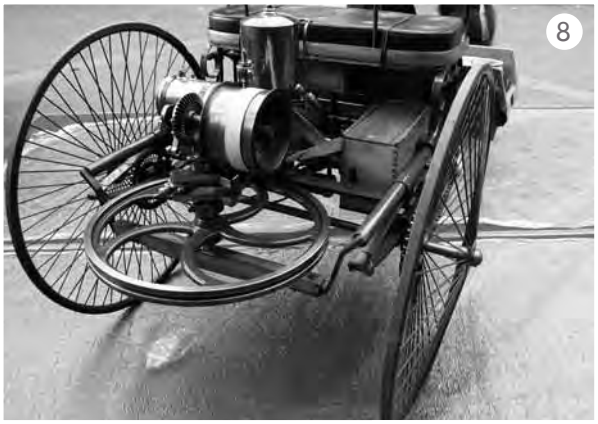
2 Das Citroën Werk am Quai de Javel in Paris gegen 1950

3 **1807:** Der Franzose **Isaac de Rivaz** (1752 - 1828), erhält am 30. Januar 1807 in Paris das Patent Nr. 731 für einen explosionsartigen Verbrennungsmotor. Er verwendete ein zündfähiges Gemisch aus Steinkohlengas, Wasserstoff und Luft. Dieses wurde durch einen Funken im Zylinder elektrisch gezündet und trieb den Kolben in die Höhe. Eine Zahnstange, die beim Herabfallen des Kolbens in ein Zahnrad griff, trieb über einen Seilzug ein Räderpaar an. Durch die Explosionskraft, die den Kolben hoch schleuderte, wurde der herabfallende Kolben durch das Gewicht und den oben wirkenden Luftdruck unterstützt. 1813 unternahm de Rivaz Versuche mit einem großen Handwagen, der von seinem Motor angetrieben wurde. Er konnte 25 von Hand ausgelöste Zündungen hintereinander erzielen. Der Wagen – mit vier Personen bzw. einer Last von 700 kg beladen – konnte 26 Meter mit einer Geschwindigkeit von 3 km/h fahren.

der Doppeldecker ist, welcher den Namen Citroën 1922 in die Luft schreibt oder ob es die Beleuchtung des Eiffelturmes mit seinem Namen war. Die soziale Kompetenz beweist Citroën mit der Schaffung von Betriebskindergärten, Alters-Pensionen und betriebsärztlicher Versorgung.

Meilensteine der Innovation im Automobilbau sind die Autos von Citroën: Etwa der Traction Avant 11 CV von 1934 mit der selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, Einzelradaufhängung, Frontantrieb, erstklassiger Straßenlage und hohem Komfort. 1955 folgte eine weitere Citroën-Weltneuheit: Die hydropneumatische Federung in der avantgardistischen Limousine DS. Dieses System wurde ständig verbessert und ist aktuell zum Beispiel im Citroën C6 zu finden. Designer und Konstrukteure wie Flaminio Bertoni und André Lefebvre führten im Sinne von Citroën die Marke mit bekannten Automobilen wie Traction und der Göttin zu neuen Ufern.





4 **1770: Nicolas-Joseph Cugnot** (1725-1804) entwickelte im Auftrag des Kriegsministeriums Transportmittel für die Artillerie. Er stellte in Paris einen Dampfwagen mit zwei Zylindern vor, deren Kolbenstangen das Vorderrad über ein Freilaufgetriebe im Fußgängertempo drehten. Aufgrund des hohen Gewichtes des Wasserkessels war er jedoch schwer zu lenken und beendete seine erste Vorführfahrt in einer Kasernenmauer. Trotz der Unvollkommenheit handelt es sich um den ersten Wagen, der weder von Mensch, Tier oder Wind bewegt wurde. Heute kann er im Conservatoire National des Arts et Métiers besichtigt werden.

5 **Lenoir** konstruierte **1863** das erste angetriebene Straßenfahrzeug. Das dreirädrige Hippomobile legte die Strecke von Paris nach Joinville-le-Pont (9 km) in ca. drei Stunden zurück. Der Gasmotor (400 verkaufte Exemplare) arbeitete nach dem verdichtungslosen Zweitaktprinzip, der Antrieb wirkte direkt auf die Kurbelwelle.

6 Am 6. April **1955** wurde die **Kooperation** von **Citroën** mit der Marke **Panhard** vereinbart. Deren nicht ausgelasteten Fertigungsstätten in Ivry wurden zur Montage der Kastenenten genutzt. Panhard wurde im gleichen Jahr mit der Entwicklung des 2CV Sáhará beauftragt.

7 **Nikolaus A. Otto** (1832-1891) erhielt ein Patent auf seine atmosphärische Gasmaschine N.A. Otto & Cie., Köln, 1867, die als erste wirtschaftlich arbeitende Kleinkraftmaschine gilt. Die durch die Verbrennung verursachten Stöße auf den Kurbeltrieb waren schwer zu beherrschen. Daher war der Kolben während des Verbrennungshubes von der Antriebswelle gelöst. Das Gas-Luft-Gemisch wurde bis zu einem Zehntel des Hubes angesaugt, es folgte die Zündung durch eine Gasflamme. Die sich ausdehnenden Verbrennungsgase schleuderten den Kolben in die Höhe. Die Verbrennungsgase kühlten ab, so dass im Zylinder Unterdruck entstand und der Kolben abwärts glitt. Dabei wurde die Kolbenstange mit der Antriebswelle verbunden.

8 **1885** baute **Karl Friedrich Michael Benz** (1844-1929) das erste Benzinauto, ein dreirädriges Fahrzeug mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung, das 1886 erstmals in Mannheim fuhr. Ehefrau Bertha brach 1888 mit den Söhnen Eugen und Richard auf zur ersten „Fernfahrt" (180 km) von Mannheim nach Pforzheim und zurück.

9 **1885** erhielt **Gottlieb Daimler** (1834-1900) sein Patent auf das motorisierte Zweirad, den „Reitwagen".

10 **1908** war die Unternehmung **Mors** unter zunehmendem Konkurrenzdruck in Schwierigkeiten geraten. Der Ingenieur **André Citroën** (1878-1935) sollte die Firma wieder auf Erfolgskurs bringen. Er gab statt der Elektrofahrzeuge neue Modelle in Auftrag und intensivierte die Werbung. Noch im Jahr 1907 betrug die Jahresproduktion 120 Fahrzeuge, 1910 waren es bereits 646 Einheiten. Nicht nur waren auf Citroëns Initiative Neuerungen in der Produktionstechnik eingeführt worden, auch winkelverzahnte Gussräder für das Differential der Hinterachse gehörten dazu. Im Foto oben sitzt André Citroën im Fond und Mors steuert natürlich seinen Mors.

11 **1875-1879** baute **Perin-Panhard** eigene Gas- und Ottomotoren. Freundschaftliche Beziehungen zu Gottlieb Daimler führten 1890 zu einem Lizenzbau des Daimler-V-Motors. 1889 entstand bei Panhard & Levassor das erste Automobil Frankreichs mit Peugeot Chassis.

315 TAGE PURES ABENTEUER

Weltweite Begeisterung für die gelbe Citroën-Karawane

Die Croisiére-Expeditionen mit den Kégresse-Kettenraupen – ein Mythos, der uns heute noch umfängt. Die gelbe Kreuzfahrt: Die schweren Halbkettenfahrzeuge der China-Gruppe kämpften sich durch die Wüste Gobi. Zeitgleich setzten die aus Beirut gestarteten leichteren Raupenfahrzeuge der Pamir-Gruppe zum Angriff auf den ewigen Schnee des Himalaya an. Beide Gruppen erreichten nach endlosen Abenteuern von 315 Tagen und 12.000 Kilometern Peking am 12. Februar 1932. Die historischen Expeditionen zeigen: Das Abenteuer und sportliche Herausforderungen hat CITROËN schon immer gesucht. Eine Aussage, die bis zum heutigen Tage Gültigkeit hat: Denn nun sorgen die aktuellen WRC-Rallyeerfolge von CITROËN Racing mit dem mehrmaligen Weltmeister Sébastien Loeb immer wieder für weltweit großes Aufsehen und Begeisterung.

CITROËN MEILENSTEINE

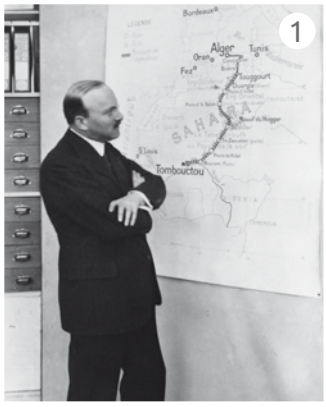
1905: entstand die ***Winkelverzahnung für Untersetzungsgetriebe***.

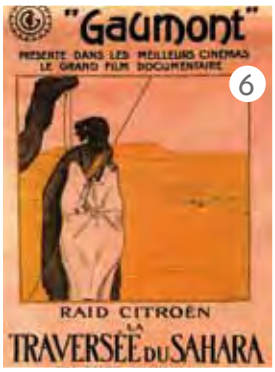
1925 Die erste ***Vierradbremse:*** Zum ersten Mal gibt es in einem Großserienwagen, was bislang nur teure Luxusautos hatten.

1925: Die erste ***Ganzstahl-Karosse*** in einem europäischen Serienauto, dem Citroën Typ B12.

1926 Die erste ***Servobremse in Europa:*** Bereits 1926 rüstete Citroën den Typ B14 zum ersten Mal damit aus. Den Unterdruck des Ansaugsystems des Motors nutzend, wirkte er unterstützend auf das mechanische Bremssystem.

1926: Die ersten ***verstellbaren Vordersitze*** beim Typ B14. Erst Citroën kam darauf, dass nicht alle Menschen gleich groß sind.





1 **André Citroën** brillanter Unternehmer, Marketingstratege und Verfechter sozialer Ideen steht vor seiner Karte der Croisiére Noire 1922.

2 Die **elastischen Ketten** aus Kautschuk, wie auch das Fahrgestell wurden nach den Patenten des Ingenieurs Kégresse, ehemaliger technischer Direktor der Garagen des Zaren Nikolas II, konstruiert.

3 Die dritte Kreuzfahrt **„Croisière Jaune"** (Gelbe Kreuzfahrt) beginnt am 4. April **1931** auf Sven Hedins Spuren in Mittelasien und endet am 12. Februar 1932.

4 Der **C4/C6 Prospekt (1930)** schreibt „Die Citroën-Werke in Köln stellen auch Transportfahrzeuge her, die mit geschmeidigen Raupenbändern versehen sind. Diese Raupenfahrzeuge sind nicht auf Straßen angewiesen und können sich dank dem großen Adhäsionsvermögen ihrer Raupenbänder überall fortbewegen."

5 Rallyeerfolge wie die **Pharaonenrallye 1992** sind Legende seit der Nacht der langen Messer in Monte Carlo 1972.

6 Die **erste Durchquerung der Sahara** im Automobil von 1922/23 mit Georges-Marie Haardt und Louis Audoin-Dubreuil auf dem Citroën Raupenfahrzeug „B2" vom ersten Typ. Die zweite Croisiere Noire (**Schwarze Kreuzfahrt**, 1924/25) führt von Algier nach Madagaskar; mit acht Raupentypen „B2" (zweiter Typ: Niger) und einer Spezialausführung des 15 CV Vierzylinder (Sudan).

7 Die dritte Croisière Jaune (**Gelbe Kreuzfahrt, 1931/32**): Die Expedition führt 13.000 km von Beirut nach Peking mit Durchfahrt der Gobiwüste.

8 Der zweimotorige **2 CV Sáhara 4x4** (1960-1967) wird im März 1958 im Mer de Sable, einer Teststrecke unweit von Paris, vorgestellt. Doch erst 1960/61 kommt er zur Auslieferung und wird 694 mal gebaut.

1928: Die ersten ***Bremsleuchten***. Heute Gegenstand jeder TÜV-Kontrolle – eine Idee aus dem Hause Citroën.

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

EIN FREUND FÜRS LEBEN

1961 präsentiert Citroën mit dem AMI6 eine Überraschung

Als Überraschung und echte Neuheit des Jahres 1961 präsentiert Citroën im April der Fachpresse auf dem Flugplatz von Villacoublay seine neue kleine Limousine AMI6. Das Design stammt wieder von Flaminio Bertoni, dessen Entwurf nicht unumstritten ist. Die ersten 600 AMI6 werden in den Panhard-Werken gebaut, weil das Citroën-Werk in Rennes noch nicht fertig war. Presse und Öffentlichkeit sind bei der Beurteilung der Form mit ihrer ungewöhnlichen Heckscheibengestaltung in zwei Lager gespalten. Jedoch ist der AMI6 in Frankreich 1966 mit 162.366 Stück der meist gekaufte Wagen.

CITROËN MEILENSTEINE

1931: Die ***Kühlerjalousie mit Thermostat*** beim Typ C6. Die Lamellen öffneten und schlossen sich automatisch, je nach Motortemperatur.

1931: Die erste ***schwingungsdämpfende Motoraufhängung:*** Der Typ C4 setzte mit der elastischen Zweipunktaufhängung der Antriebseinheit (Motor, Getriebe & Kupplung) künftig den europäischen Maßstab für Laufruhe und Geräuschdämpfung.

1934: Der erste ***Frontantrieb:*** Seit dem Traction Avant von 1934 Citroën Personenwagen ausschließlich mit Frontantrieb. Eine Entscheidung, der andere Hersteller erst Jahrzehnte später folgten.

1934: Die erste ***Öldruckbremse:*** Citroën baute diese 1934 beim Traction Avant ein. Wieder als Erster im Großserienbau.

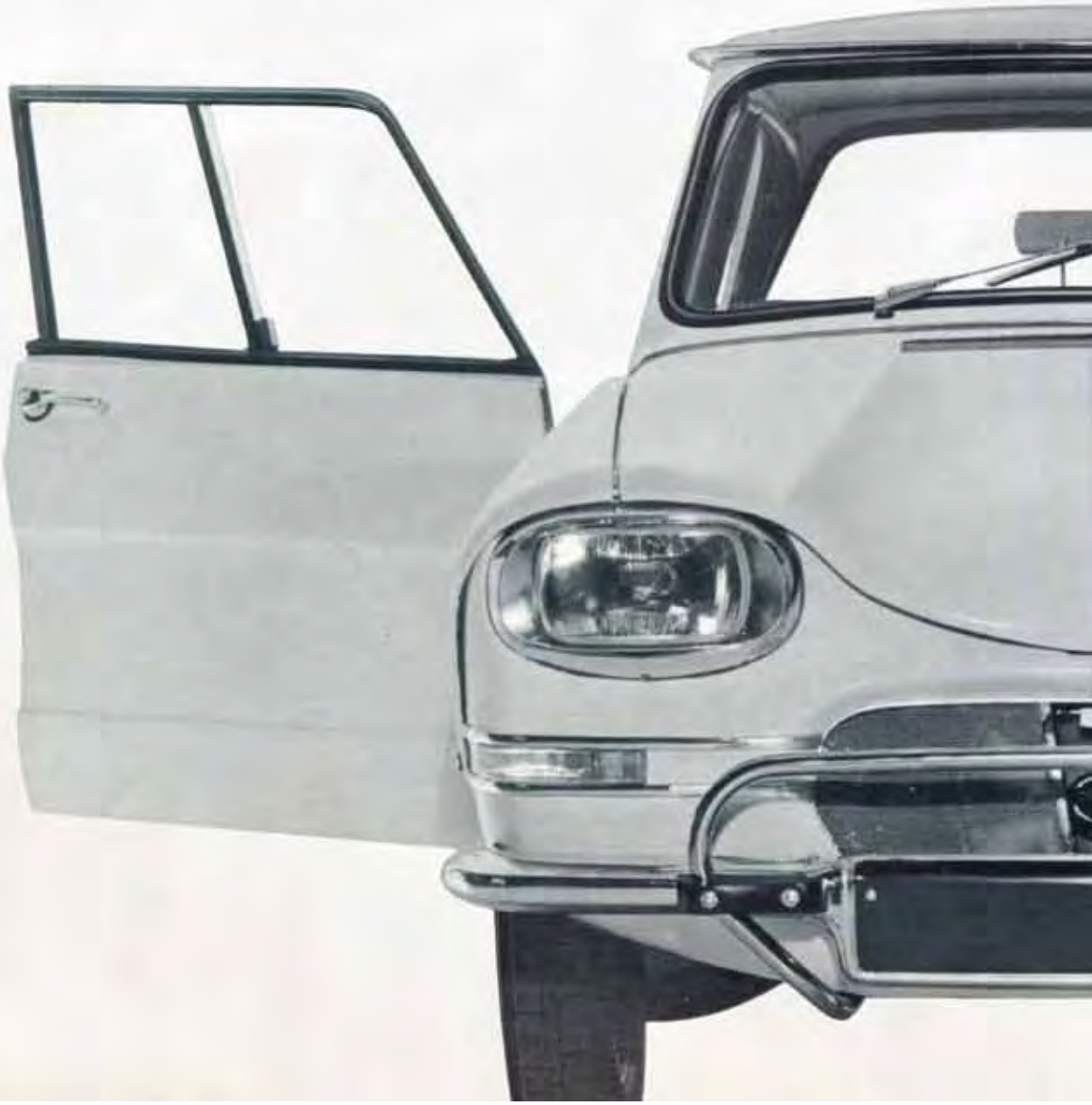
1 **„Für Sie Madame“** zielt auf die besagte Zielgruppe ab. Das Understatement mit dem Reflex der Quadriga im Schlosssparksee wird mit dem seriös kleinen AMI6 unterstrichen.

2 Die **Karosserie des C60** wurde um **1960 von Flaminio Bertoni gestylt**. Die Doppelscheinwerfer entlehnte er vom Panhard 24. Er sollte die Mitte zwischen AMI6 und der DS einnehmen, was ihm optisch auch gut gelang. Ein Vierzylinder Boxermotor von 1.124 ccm war vorgesehen. Der Kühlventilator war jedoch wegen der aerodynamischen Gestaltung über dem Motor angebracht und deshalb auch die länglichen Kühlschlitze in der Motorhaube. Als besonderes Merkmal erhielt er Achskörper und Schwingarme aus Aluminiumlegierung, wie beim Panhard Dyna.

1934: Die ***Aerodynamik:*** Bei der Karosseriegestaltung des Traction Avant wurden zum ersten Mal im Großserienbau die Gesetze der Aerodynamik befolgt. Beim D-Modell, CX und am GS führte die Arbeit am Windkanal zu beispielhaft strömungsgünstigen Karosserien.

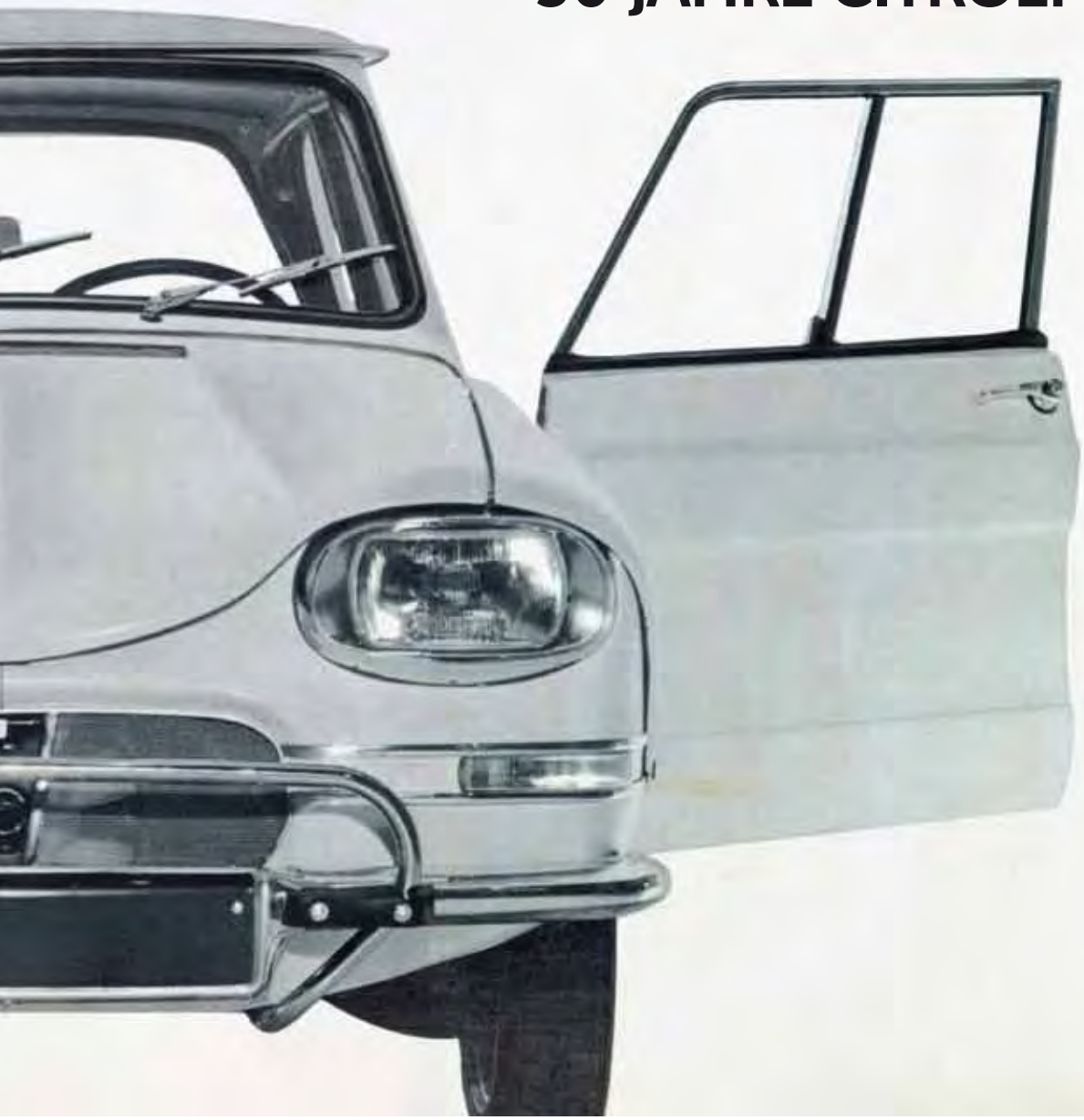
1935: Crash! Anderthalb Jahrzehnte, bevor das Wort Crashtest im Vokabular der Automobilindustrie auftauchte, simulierte Citroën mit einer selbsttragenden Ganzstahlkarosserie des Traction Avant in einer profanen Kiesgrube, was passiert – oder nicht passiert – wenn ein Auto mit 30 km/h gegen eine Mauer fährt.

an



ami6

50 JAHRE CITROËN AMI6



CITROËN

DAS ELEGANTE KAROSSERIEKLEID

Der AMI8 löst den AMI6 als Limousine ab

In der Domäne der Zweizylinderklasse sollte die von dem Panhard Designer Louis Bionier entwickelte Karosserie der Dyane dem 2CV den Platz streitig machen. Bekanntlich gelang dies nicht, da der 2CV eine Renaissance erlebte. Der im Frühjahr 1969 vorgestellte Ami8 im eleganten Karosseriekleid bedeutet das baldige Ende des Ami6 als Limousine. Der AMI Super hatte das Motorherz vom GS 1015 genau wie die TA-2CV Pop-Studie im Retrolook von 1973. Und nicht zuletzt muss an den Versuchsträger M35 mit Einscheiben-Wankelmotor erinnert werden, welcher 267-mal gebaut wurde. 1970 wurde er mit seiner hydropneumatischen Federung der staunenden Öffentlichkeit vorgestellt.

1

2

3

CITROËN MEILENSTEINE

1955: Die ***hydropneumatische Federung*** kommt kombiniert mit automatischer Niveauregulierung und verstellbarer Bodenfreiheit auf den Markt – bis heute im Großserienbau unerreicht.

1955: Die ***Hochdruckbremse***. Aus dem Hydraulik-Kreislauf mit rund 100 bar gespeist und daher nicht mit den üblichen Servosystemen vergleichbar.

1955: Die erste ***Scheibenbremse*** in einem serienmäßigen Automobil: Erstmals in Serie verwandt in der legendären DS19 – zuvor nur im Flugzeugbau eingesetzt.

1955: Das ***Einspeichen-Sicherheits-Lenkrad*** mit abgeknickter Lenksäule, in der DS 19 serienmäßig. Es verging mehr als ein Jahrzehnt, ehe andere Konstrukteure diese Lösung übernahmen.

1 **Ami8 (1969–1979)** Der auf dem Genfer Salon vorgestellte **Ami8** war mehr als nur eine Weiterentwicklung des AMI6. Neu war nicht nur die allgemeine Linienführung, neu waren auch die Details: neuer Kühlergrill, neue Stoßstangen mit Gummipuffern, in die Kotflügel integrierte hintere Leuchtengehäuse, eingelassene Türgriffe. Ein neuer **Kombi Ami8** löst im **Herbst 1969** den AMI6 ab, der allerdings noch fast zwei Jahre im Lieferprogramm bleibt.

2 3 **Ami Super (1973–1976)** Es entsteht der Ami Super, eine Mixtur aus dem Fahrwerk des Ami8 mit dem GS-Motor. Äußerlich ist er nur an den kleinen Typenschildern, der Motorgrillchromspeiche mit Doppelwinkeln und zusätzlichen sechs Kühlluftöffnungen erkennbar. Ende 1973 folgten die auch bei 2CV-Fahrern beliebten Felgen mit Langlöchern. Drei Varianten: Berline Limousine, Break, Break Service anstelle seitlich-hinterer Verglasung mit Blechverkleidung.

4 In der Entwicklungsabteilung der Marke wird bereits seit einiger Zeit an einem **Nachfolgemodell des 2CV** gearbeitet. Im **August 1967** stellt Citroën daher die **neue Dyane** vor, deren modernisierte Karosserie gemeinsam von der Entwicklungsabteilung und dem **Designer Louis Bionier 1898-1972**, der von Panhard (hier wurde von ihm der PL17 und CT24 gestylt) zu Citroën gewechselt war, entworfen wurde. Der neue Wagen nutzt die bewährte Technik und das Konzept des 2CV in einem gefälligeren Blechkleid. Die Dyane, die von September an bei den Händlern steht, wird von dem bekannten 425 cm³ großen Zweizylinder angetrieben. Im Januar folgt die Dyane 6, die vom 602 cm³ messenden und erst mit 24,5 PS, später mit 28 PS und zum Schluss mit 32 PS angetrieben wird.

5 Am **16. Mai 1968** stellt Citroën den **Dyane 6 Méhari** vor. Dieses als Freizeitwagen konzipierte Nutzfahrzeug findet sofort Anklang. Während seiner **19-jährigen Laufbahn** wird er in 144.953 Exemplaren gebaut, seine Käufer sind Behörden, Handwerker, Händler und Privatleute.

6 Im **Mai 1979** präsentiert Citroën den **neuen Méhari 4 X 4**, dieser neue Méhari unterscheidet sich von den anderen Allradversionen durch sein geringeres Gewicht (715 kg), das in erster Linie auf seine Karosserie aus warmgeformtem ABS zurückzuführen ist, durch seinen sehr tief liegenden Schwerpunkt, seinen Fahrkomfort und seine Sparsamkeit. Mit vier Triebrädern, einer Differentialsperre an den Hinterrädern und sieben Vorwärtsgängen (4 normale und 3 untersetzte) ist der **Méhari 4 X 4 ein echter Geländewagen** und bewältigt Steigungen von über 60 %.

7 8 **M35**, Citroën GS Birotor und **M35 Einscheiben-Wankel**. 1964 gründeten Citroën und NSU in Genf die Gesellschaft Comobil, welche einen Wagen mit Kreiskolbenmotor entwickeln sollte. 1967 wird von beiden Partnerfirmen Citroën und NSU in Luxemburg die Gesellschaft Comotor gegründet. Sie soll Kreiskolbenmotoren herstellen und vertreiben. 1968 Anlauf des Vertriebs des NSU Ro80 mit Zweischeibenwankelmotor, der das erste Mal auf der IAA 1967 in Frankfurt vorgestellt wurde. 1969 kauft die Gesellschaft Comotor in Altforweiler/Saarland ein Gelände von 850.000 Quadratmetern zur Herstellung von Kreiskolbenmotoren in Großserie. 1970 ist der Kreiskolbenmotor soweit entwickelt, dass er in den Citroën **Prototyp M35** eingebaut werden kann.

1967: Die DS bot ***lenkbare Fernscheinwerfer*** an, genau wie später der SM. Heute ist das Kurvenlicht für die Modelle C4, C5 und C6 erhältlich.

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

SENSATIONELLER AUFTRITT DES GS

GS sorgt für ein Verkaufsrekordjahr in Deutschland

Die große Sensation 1970 und zugleich Überraschung des Jahres ist das Modell GS, welches im September der Öffentlichkeit gezeigt wird. Der Kompaktwagen bietet hydropneumatische Federung, vier Hochdruck-Scheibenbremsen und einen luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor mit zwei Nockenwellen. Dank des GS wird 1975 zum Verkaufsrekordjahr in Deutschland mit 58.447 Fahrzeugen. Der GS wird 1979 vom GSA abgelöst, er unterscheidet sich durch eine Heckklappe bei der Limousine, Kunststoffstoßstangen, einen neuen Kühlergrill sowie zwei Bedienungssatelliten neben dem Lenkrad. Der Doppelkammer-Kreiskolbenmotor des GS Birotor wird 1972 von Comotor im saarländischen Altforweiler entwickelt und geht 1973 in Serienfertigung. Nach 847 Einheiten setzte die Energiekrise dem Modell Birotor 1975 vorzeitig ein Ende.

CITROËN MEILENSTEINE

1989 stellte Citroën anlässlich der **Einführung des XM** als Weltpremiere bei einem Serienfahrzeug die **hydraulische, flexible Hydraktiv-Federung** vor. Diese Federung passt sich dem Fahrstil an und ist je nach Bedarf weich oder hart. So bringt sie auf harmonische Weise Komfort und Fahrdynamik mit der Straßenlage in Einklang und ermöglicht variable Einfederung und Federungsdämpfung.

1993 wurde der **Xantia mit dem Hydraktiv II Fahrwerk** mit verdreifachter Rechenleistung ausgerüstet. Damit kann der Fahrer nach Belieben den automatischen Übergang von einer Federungsabstimmung auf die andere einstellen. Diese Übergänge erfolgen nach zwei Kriterien: „Komfort" für einen weichen, komfortablen Fahrstil oder Automatikposition „Sport", rechnergesteuert für einen dynamischen, sportlicheren Fahrstil.

1 2 3 Der **Citroën GS** gehört mit seinen 40er Jubiläen auf der Retromobile oder Designstudien auf der Techno Classica immer zu den bestaunten Exponaten.

4 Karosseriebasis des **GS Birotor** war der Fünftürer Citroën GS mit hydropneumatischer Federung mit automatischer Einstellung der Bodenfreiheit.

5 **Einscheibenwankelmotor** 497,5 ccm Kammervolumen, 49 PS bei 5.500 U/min, Verdichtung 9:1, Höchstgeschwindigkeit 144 km/h, Verbrauch 9,68 l/100 km, Tankinhalt 43 Liter, Karosseriebasis war der Citroën AMI8, keine Preisnennung, da nicht in Deutschland verkauft

CITROËN GS & CITROËN GSA (1970-1986)

Citroën GS Birotor:

1964: Gründeten Citroën und NSU in Genf die Gesellschaft Comobil, welche einen Wagen mit Kreiskolbenmotor entwickeln sollte.

1967: Wird von beiden Partnerfirmen Citroën und NSU in Luxemburg die Gesellschaft Comotor gegründet. Sie soll Kreiskolbenmotoren herstellen und vertreiben.

1969: Kauft die Gesellschaft Comotor in Altforweiler/Saarland ein Gelände von 850.000 Quadratmetern zur Herstellung von Kreiskolbenmotoren in Großserie.

1970: Ist der Kreiskolbenmotor soweit entwickelt, dass er in den Citroën Prototyp M35 eingebaut werden kann. Damit beginnt eine Aktion, die in der Automobilgeschichte ohne Beispiel ist: 260 Prototypen legen in Kundenhand 30 Millionen Kilometer zurück. Der Motor wird dadurch in der alltäglichen Fahrpraxis erprobt, wie kein neuentwickelter Motor je zuvor. Die Kunden erhalten eine Garantie auf den Motor von zwei Jahren.

1972: Nach den Erfahrungen dieses ungewöhnlichen Tests wird von Comotor der Doppelkammer-Kreiskolbenmotor entwickelt, der 1973 in der Serienfertigung anläuft.

1973: Wurde der Citroën GS Birotor auf dem Pariser Salon vorgestellt

1974 bis 1975: Wurde er gefertigt, nach 847 Einheiten setzte die Energiekrise dem Modell Birotor ein Ende.

TECHNISCHE DATEN BIROTOR:

- Zweischeiben-Wankelmotor vorne im Fahrzeug querliegend, 1990 ccm Kammervolumen, Verdichtung 9:1, 107 DIN-PS bei 6.500 U/min, Max. Drehmoment 14 mkp bei 3.000 U/min
- Frontantrieb, Wasserkühlung.
- Spur v-h 1.425/1.350mm, Radstand 2.550 mm
- 3 Gang-Selektiv-Automatic 1 R-Gang, Bereifung 165 HR14
- Tankinhalt 56 Liter
- Karosseriebasis war der Fünftürer Citroën GS mit hydropneumatischer Federung mit automatischer Einstellung der Bodenfreiheit und vier einzeln aufgehängten Rädern.
- Vier Scheibenbremsen, vorn belüftet, doppelter Bremskreislauf mit Servounterstützung
- Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Verbrauch nach DIN: 14,08 l/100 km
- Gewicht: nach DIN: 1140 kg, 740 kg vorn, 400 kg hinten, höchst. zul. Ges.gewicht 1.540 kg

2001 mit dem **Citroën C5** und der **3. Generation des Hydraktiv-Fahrwerks** liefert Citroën erneut einen überzeugenden Beweis für das Engagement der Marke, seinen technischen Vorsprung in punkto Bodenhaftung für den Kunden nutzbar zu machen. Mit seiner innovativen Elektronik und seiner komplett überarbeiteten und vereinfachten Hydraulik setzt das Hydraktiv III Fahrwerk jetzt einen neuen Standard in punkto Komfort, Sicherheit und Leistung.

2004 bot man für den Citroën C4 und Citroën C5 den ***AFIL-Spurassistent*** an, der mittels Infrarotsensoren erkennt, wenn der Fahrer ungewollt von seiner Fahrspur abweicht und warnt ihn per Vibration im Sitz.

PIONIER IN SACHEN ELEKTRO

Schon weit vor dem C-Zero produzierte Citroën Elektrofahrzeuge

Als vor 25 Jahren der Citroën AX eingeführt wurde, stand er für Jugendlichkeit und Reduzierung auf das Wesentliche. Als erstes serienmäßiges PKW-Elektrofahrzeug sollte er auch in anderer Hinsicht für Schlagzeilen sorgen. CITROËN demonstrierte schon in den „90er" Jahren, was 2010 mit der Einführung der 100 % elektrisch angetriebenen Modelle C-Zero und Berlingo First Electric fortgeführt wurde. Doch die beiden können stolz auf eine Reihe von Vorgängern zurückblicken.

Der Citroën AX Electrique wurde von Dezember 1993 bis 1996 insgesamt 364 Mal gefertigt. Auch der Citroën Berlingo Electrique Kastenwagen führte die Elektro-Tradition fort und wurde von 1997 in einer Stückzahl von 1.749 gebaut. Der schon erwähnte und bereits in einigen europäischen Märkten eingeführte Citroën Berlingo First Electric ist ein weiterer Trumpf der Marke CITROËN, die in den kommenden Jahren eine führende Rolle auf diesem voraussichtlich rasch wachsenden Markt spielen wird. Der Citroën Saxo Electrique brachte es von 1996 bis 2003 auf 2.174 Stück. Auch der Nutzfahrzeugsektor wurde „elektrifiziert": Mit dem Citroën C15 (66-Stück) und dem Citroën C25 (42-Stück). Womit die Marke Citroën mit insgesamt bereits 5.500 verkauften Elektrofahrzeugen schon reichlich Erfahrung sammeln konnte.

CITROËN MEILENSTEINE

2006 debütierte im Citroën C6 ein **regelbares Dämpfersystem**, welches in Bruchteilen von Sekunden zwischen 16 verschiedenen Dämpfungsarten wechseln kann. Wie kein anderer Wagen ist der Citroën C6 der Passion des luxuriösen Schwebens verpflichtet. Auch als Erster verfügte der Citroën C6 mit V-6-Motor über eine **aktive Motorhaube**, welche bei einem Aufprall mit einem Fußgänger blitzschnell anheben kann und nachgiebig diesen auffangen kann.

1 Mit einer spektakulären Präsentation auf der Chinesischen Mauer wird 1986 der kompakte Kleinwagen **Citroën AX** vorgestellt. Es ist der erste französische Werbefilm, der in China gedreht wird.

2 **1988** durchquerten 140 junge Europäer bei der **„Operation Dragon"** in ihrem **Citroën AX China von Süden nach Norden** auf einer Strecke von 4.500 Kilometern.

3 Der nach dem Eco 2000 Forschungsvorhaben konzipierte **5-sitzige Dreieinhalb-Meter-AX** mit nur 650 kg Gewicht (**1981**) sollte das Citroën-Segment B2 nach unten abrunden und nach abermaligen Versuchen den legendären 2CV ersetzen. Zwar wurde dessen Mythos noch gesteigert, aber dennoch konnte sich der Citroën AX auch auf dem deutschen Markt durchsetzen.

4 Null Liter Kraftstoffverbrauch, null Schadstoffausstoß, null CO_2-Emissionen während der Fahrt, null Lärmbelästigung: Mit dem Citroën **C-Zero** ergänzt CITROËN seine Palette um einen **100 % elektrisch angetriebenen Kleinwagen**, der dank seiner Lithium-Ionen-Batterie mit modernster Technik ausgestattet ist

5 Der **Citroën Berlingo Electrique** Kastenwagen wurde von **1997** an in einer Stückzahl von 1.749 gefertigt. Nennleistung: 15,5 kW, Maximale Leistung. Reichweite im Stadtverkehr: ca 80 Kilometer, Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h, Beschleunigung auf 50 km/h: 8,4 Sekunden, Preis in 2000: DM 47.069,32. Antriebsbatterien: 27 Blöcke Nickel/ Cadmium a 6 Volt – 100 Ah mit Flüssigkeitskühlung, Nennspannung 162 V.

6 Die **Survolt Studie 2010**: Nach dem Genfer Automobilsalon 2010 kommt der CITROËN Survolt nun als richtiges Rennauto mit rein elektrischem Antrieb auf die Straße: Auf der Rennstrecke von Le Mans dreht der Survolt seine ersten Runden mit Rennfahrerin Vanina Ickx. Er wurde speziell als Rennauto mit Elektroantrieb konzipiert und er besitzt kompakte Außenmaße (3,85 m Länge, 1,87 Breite, 1,20 Höhe), einen Rohrrahmen, ein flaches Heck mit Spoiler und eine Karosserie aus Carbon.

7 Der **Citroën Saxo Electrique (1996-2003)**: 2.174 Stück gebaut. Maximaltempo 91 km/h, Beschleunigung von 0 auf 50 km/h in 8,3 Sekunden. NiCd-Batterien mit 120 Volt. Aufladen an normaler 220 Volt-Steckdose.

2009: Das **Concept Car REVOLTe** mit Genen und Grundprinzipien der Eigenwilligkeit des legendären Citroën 2CV steht auf dem Podium. Mit einer höchst gelungenen Mischung aus Chic und Mut präsentiert sich diese Studie, von der man hofft, ihr bald auf der Straße zu begegnen. Wer dieses glamouröse, elegante und überaus lebendig wirkende Fahrzeug sieht, dem kommen Worte wie „Passion", „Luxus" oder auch „Versuchung" in den Sinn.

2010: Nach seiner Vorstellung auf dem „Genfer Salon" kommt der **Citroën Survolt** als Rennauto mit rein elektrischem Antrieb auf die Straße: Er verbindet Sportlichkeit und Leistungsstärke mit dem Respekt vor der Umwelt. Das Rennauto wird von zwei Elektromotoren angetrieben, die zusammen 300 PS bei 5000 U/min leisten. Er sprintet in weniger als fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h und bietet eine Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h.

MEILENSTEINE, DIE JEDER KENNT…

Traction Avant, 2CV – die Ente, La DS – die Göttin

EINE AKTIVE CLUBSZENE – DER ANDRÉ CITROËN CLUB

Die Sonderausstellung auf Schloss Gottorf in Rendsburg, einer der ältesten jüdischen Gemeinden Deutschlands, über André Citroën stand im Mittelpunkt der Dauerausstellung vom 24. Juni bis 30. September 2007. Die Resonanz der Besucher und die positive Reaktion auf diese Konzeption ließ ähnliche gestaltete Ausstellungen in Siegen und Laupheim folgen. Auch in Dorsten wird im Frühjahr 2011 eine André Citroën Ausstellung der Öffentlichkeit zugängig gemacht.

CITROËN verfügt als Marke mit einzigartigen Modellen und zahlreichen technischen Raffinessen über sehr viele Freunde, die sich in einer internationalen wie nationalen Clubszene organisieren. Stellvertretend für die vielen Clubs in Deutschland sei an dieser Stelle besonders der André Citroën Club aufgrund der Gründung vor 50 Jahren erwähnt, der in diesem Jahr ebenfalls ein Jubiläum feiert.

Die Geburtsstunde des Begriffs „Clubszene" im heutigen Sinne war 1961. Ein pfiffiger Kopf, namentlich Karl Linnmann, betritt Neuland mit der Gründung des von Beginn an bundesweit tätigen Citroën Club (CC) – zunächst im Hobbybereich und ohne Satzung. Nach dem Kauf seiner ersten DS 19 – Anfang 1957 – erkennt er, dass Citroën-Fahrer Individualisten sind, die sich untereinander wie motorisierte Wahlverwandte wahrnehmen. Karl Linnmann ist begeistert von der Marke Citroën und zurecht davon überzeugt, auch zahlreiche Gleichgesinnte im gesamten Bundesgebiet von der Marke mit dem Doppelwinkel euphorisieren zu können. So schreibt er am 5. Januar1961 alle 137 Citroën-Vertretungen der Republik an. Folgerichtig gilt seitdem dieses Datum als Stichtag der Clubgründung. Im März gleichen Jahres haben sich bereits 171 Mitglieder angemeldet.

Am 23. September 1961 findet in Bad Ems das erste Citroën Club-Jahrestreffen statt. Der zentrale, malerische Ort an der Lahn wird in den kommenden 15 Jahren Veranstaltungsort für die Clubtreffen. Von Beginn an lebt der Club von der aktiven Mitarbeit seiner Mitglieder und der Vielfalt der Citroën-Modelle, die mit den Jahren immer mehr werden. Zum Start hatte der „Rundbrief" – wie die Clubzeitung zunächst

Drei CITROËN-Modelle – eine Botschaft: „Créative Technologie". Mit immer wieder neuen technischen Innovationen und mit dem Willen, stets überraschende Wege zu gehen, ist es der Marke CITROËN in ihrer langen Geschichte mehrmals gelungen, in der automobilen Welt für großes Aufsehen zu sorgen. Die hier abgebildeten CITROËN-Modelle Traction Avant (1934-1957), 2CV (1949-1990) und DS „Die Göttin" (1955-1975) haben Technik- und Automobilgeschichte geschrieben – auch wenn es schon eine geraume Zeit her ist, dass das jeweils letzte Fahrzeug vom Band gerollt ist. „Créative Technologie" als aktuelle Markensignatur ist die Reflektion einer großen Vergangeneit, aber auch der Anspruch, heute und in Zukunft neue Wege zu gehen. Die aktuellen Modelle von CITROËN belegen dies.

FEIERT SEIN 50-JAHRIGES JUBILÄUM

hieß – noch vier, Ende 1964 bereits zwanzig Seiten. Heute erscheint das Club-Magazin vier Mal jährlich mit über 80 Seiten. Ein Beweis von vielen: CITROËN erfreut sich einer überaus aktiven Clubszene mit viel Engagement, zahlreichen Treffen, Aktionen und Events und mit Mitgliedern, die mit „Herz und Seele bei der Sache sind". 2011 – ein Jahr, in dem wir 125 Jahre Automobilgeschichte feiern – freut sich auch der André Citroën Club über ein Jubiläum: Der Club blickt auf mittlerweile 50 Jahre aktives Clubleben zurück. Von den rund 44,5 Millionen Citroën-Fahrzeugen, die zwischen 1919 und 2010 vom Band rollten, wurden 3,3 Millionen bis Ende 1960 gebaut. Seit 1961 haben tausende Mitglieder im André Citroën Club und in noch zahlreichen weiteren Clubs in Deutschland somit insgesamt 41,2 Millionen Citroën-Fahrzeuge – also mehr als 92 Prozent aller jemals gebauten Citroën-Automobile – zeitgenössisch oder aktiv begleitet. Neben ausgeprägter Genussmentalität, großer Faszination und Stolz für die Marke gehören die Citroën-Fans zum Kreise derjenigen, die das Bild Image der Marke aktiv mitgestalten.

50 JAHRE JUBILÄUM
André Citroën Club
Ulrich Brenken
Rheingauer Str. 8
55122 Mainz
Tel.: 06131 418-18
Fax:06131 418-17
citroen-club@t-online.de
www.andre-citroen-club.de

30 JAHRE JUBILÄUM
Traction Avant Interessengemeinschaft
Werner Basner
Nikolaus-Groß-Str.7
51377 Leverkusen
Tel.: 0049214 52124
werner.basner@web.de
www.tavig.de

KONTAKT
Citroën Veteranen Club
von Deutschland e.V.
Hans-Joachim Bethge
Brühler Str. 34
68775 Ketsch
Tel.: 00496202 64948
Mobil: 0171 3229136
Bethge@CVC-Club.de
www.CVC-Club.de

KONTAKT
DS-Club Deutschland e.V.
Gerrit Koch (Präsident)
Lange Reihe 35
23568 Lübeck
Tel.: 0049451 3844955
Fax: 0049451 3844957
praesident@dsclub.de
www.dsclub.de

Leider können wir hier nicht alle Clubs erwähnen. Die genannten Clubs stehen stellvertretend für alle nationalen und internationalen CITROËN Clubs. Wir bitten um Verstandnis.

CITROËN IM JUBILÄUMSJAHR DES AUTOMOBILS – **TERMINE IN DEUTSCHLAND**

» **Internationaler Auto Salon Genf**
3. März bis 13. März 2011

» **Techno-Classica in Essen**
31. März. bis 3. April 2011

» **Industriemesse Hannover**
4. bis 8. April 2011

» **Challenge Bibendum in Berlin**
18. Mai bis 22. Mai 2011

» **50 Jahre AMI6 im Technik Museum Speyer**
Ab Pfingsten, den 10. Juni bis 16. Oktober 2011
(Dauerausstellung)

» **Jüdisches Museum Westfalen – Ausstellung André Citroën**
12. Juni bis 31. Juli 2011

» **WRC Rallye Deutschland**
Trier 19. bis 21. August 2011

» **Caravan Salon Düsseldorf**
26. August bis 4. September 2011

» **Internationale Automobil-Ausstellung Frankfurt**
13. bis 25. September 2011

CITROËN DEUTSCHLAND GmbH
Direktion Presse und Öffentlichkeitsarbeit
André-Citroën-Straße 2
51149 Köln

CITROËN (SUISSE) S.A.
Route des Acacias 27
1211 Genève 26

Änderungen und Irrtümer vorbehalten
Alle Angaben ohne Gewähr
Stand: März 2011

CITROËN dankt allen Clubs und Freunden der Marke für die liebevolle Pflege der Markengeschichte.