CITROËN

époque

FÜR DIE FREUNDE KLASSISCHER CITROËN AUTOMOBILE

Frühjahr 2014 I Schutzgebühr 2,50 Euro

EINFACH **CITROËN**

» **CITROËN 2CV**
EIN AUTO SCHREIBT GESCHICHTE

» **CITROËN MÉHARI**
DAS KULTIGE DROMEDAR

» **CITROËN 5HP**
DIE KLEINE ZITRONE

» **CITROËN C4 CACTUS**
WAS WIRKLICH ZÄHLT

Photos et documents non contractuels - Crédits photo : TOTAL / PSA / SHUTTERSTOCK / Envato / SZModels / ROMAIN FERCHAT.

CITROËN

CITROËN empfiehlt TOTAL

TOTAL

EINFACH **CITROËN**

Auf der Techno-Classica, die vom 26. bis 30. März 2014 in Essen stattfindet, steht der CITROËN Stand in Halle 4 unter dem Motto „Einfach CITROËN".

Die Marke präsentiert eine Auswahl der „Véhicules essentiels", also der auf das Wesentliche reduzierten Fahrzeuge. Diese Modelle – vom CITROËN 2CV über den CITROËN Méhari bis hin zum neuen CITROËN C4 CACTUS – stehen für die Vision des Firmengründers und Pioniers André Citroën. Sein Ziel: ein Auto für jedermann zu bauen.

Mit der Einführung des CITROËN C4 CACTUS greift CITROËN einen bedeutenden Teil ihrer Geschichte auf: Er fügt sich nahtlos in die Reihe von CITROËN Modellen ein, bei denen die Konstrukteure das Fahrzeug auf das Wesentliche reduziert haben – auf das, was wirklich benötigt wird. Die Devise lautete: Mehr Design, mehr Komfort, mehr nützliche Technologien – und dies bei überschaubaren Kosten.

Ein Beispiel für einen historischen CITROËN, bei dem alles auf das Wesentliche reduziert war, ist der legendäre CITROËN 2CV, der 1948 in Paris vorgestellt wurde. Mit seinem ungewöhnlichen Aussehen wurde er von der Presse anfangs belächelt – es folgte eine großartige Erfolgsgeschichte.

Praktisch, preiswert und reduziert auf das Wesentliche: Dies traf auch auf den CITROËN Méhari zu, der bei seiner Vorstellung im Jahre 1968 die Öffentlichkeit verblüffte: mit einer einfarbigen Karosserie aus Kunststoff, einer herunterklappbaren Frontscheibe und einem abnehmbaren Verdeck.

Bereits 1922 leitete der CITROËN 5HP die Demokratisierung des Automobils ein: ein kompaktes Fahrzeug, das weniger durch Leistungsfähigkeit als vielmehr mit seiner Sparsamkeit auffiel.

INHALT

5-7

8-10

11

14-15

4
André Citroëns Vision:
Das Auto für jedermann

5-7
CITROËN 2CV:
Ein Auto schreibt Geschichte

8-10
CITROËN Méhari:
Das kultige Dromedar

11
CITROËN 5HP:
Die kleine Zitrone

12-13
Concept Cars
Blick in die Zukunft

14-15
CITROËN C4 Cactus:
Was wirklich zählt

16-17
CITROËN Jubiläen 2014:
Klassiker feiern Geburtstag

18-19
Amicale & Techno-Classica:
60 Jahre Hydro-Culture

DIE VISION: DAS AUTO FÜR JEDERMANN

Ein Auto für jedermann zu schaffen – dies zählte zu den Visionen des Firmengründers und automobilen Pioniers André Citroën, der mit seinen revolutionären Ideen in vielerlei Hinsicht ein einzigartiger Vorreiter war. Er wollte das Auto volkstümlich machen und zugleich seinen Wert bewahren. Das Automobil sollte ein Gegenstand des Alltags sein, der bei der Arbeit genauso eingesetzt werden konnte wie in der Freizeit. Durch die Konzentration auf das Wesentliche, die Vermeidung unnötiger Spielereien, die ein Fahrzeug lediglich teurer machen, kam man bei CITROËN diesem Ziel näher.

Die Vision von André Citroën hat in der über 90 Jahre langen Firmengeschichte bis zum heutigen Tag in zahlreichen Modellen Ausdruck gefunden. Auch der jüngste Spross aus der CITROËN Modellpalette, der CITROËN C4 CACTUS, steht in der Tradition der CITROËN Automobile, bei der sich die Konstrukteure auf das Wesentliche beschränkt haben. Er ist ganz klar ein Fahrzeug im Sinne André Citroëns und kündigt das zukünftige CITROËN Modellprogramm an: Getreu dem Motto „Was wirklich zählt", wird Überflüssiges über Bord geworfen. Zugleich wird mehr Wert auf all jenes gelegt, das zum Wohlbefinden beiträgt. EPOQUE präsentiert auf den folgenden Seiten die wesentlichen Highlights der „Véhicules essentiels".

VISIONÄR

André Citroën (1878-1935): Pionier und Visionär

André Citroën, geboren am 5. Februar 1878 in Paris, gilt als eine der wichtigsten Personen der Automobilgeschichte. Mit 24 Jahren gründete er sein erstes Unternehmen, das Zahnradwerk Engrenages Citroën. Auf einer Reise hatte André Citroën ein Verfahren zur Herstellung von Winkelverzahnungen entdeckt – die Zahnform dieser Getrieberäder wird sein Emblem und ist bis heute das Symbol der Marke. Nach dem Ersten Weltkrieg wandelte André Citroën sein Unternehmen in eine Automobilfabrik um. Dank der Ford-Produktionsmethoden, die er 1912 in den Vereinigten Staaten bei einem Besuch bei Henry Ford studiert hatte, wurde sein Werk am Quai de Javel in Paris zu einem Muster an Produktivität. André Citroën verfügte über ein einzigartiges Talent und besaß die Fähigkeit, weiter als andere in die Zukunft zu blicken. Dies spiegelte sich nicht nur in innovativen Technologien wider – auch mit der Einführung neuer Arbeitsmethoden und Sozialleistungen wie beispielsweise unternehmenseigenen Kinderkrippen, der Beschäftigung von Behinderten und der Einführung eines dreizehnten Monatsgehaltes war er seiner Zeit voraus. André Citroën starb am 3. Juli 1935 nach schwerer Krankheit. Sein Talent und seine Kühnheit blieben unvergessen und sind bis heute im Unternehmen spürbar.

CITROËN SCHREIBT AUTOMOBILGESCHICHTE

Oktober 1948: Der CITROËN 2CV hat auf dem Pariser Automobilsalon seinen großen Auftritt. Bis zum letzten Messetag drängeln sich die Besucher, um den CITROËN 2CV zu sehen. Der neue CITROËN erstaunt das Publikum mit seinem ungewöhnlichen Aussehen, seiner raffinierten Konstruktion, seiner extremen Wirtschaftlichkeit und seinem vielseitigen Nutzen. Obwohl von der Fachpresse anfangs belächelt, sollte der CITROËN 2CV zu einem der bekanntesten Automodelle aus Frankreich werden.

„Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und dabei nur drei Liter auf 100 km verbraucht"

Prototyp vor Besatzung versteckt

Einige Prototypen wurden während des Zweiten Weltkriegs in Frankreich vor den deutschen Besatzern versteckt, die meisten vernichtet. 1994 wurden drei dieser Prototypen in einer Scheune in Frankreich wiedergefunden.

Prototyp TPV „Toute petite voiture“

Bereits Mitte der 1930er Jahre begann CITROËN das Projekt eines preiswerten Volksautos, dem künftigen CITROËN 2CV. Ein radikal minimalistischer Kleinwagen sollte entwickelt werden. „Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und dabei nur drei Liter auf 100 km verbraucht“, sollen die damaligen Anforderungen an den Konstrukteur André Lefèbvre gelautet haben. Der Kriegsbeginn verhinderte die Vorstellung des neuen Volksautos, von dem 250 Prototypen gebaut wurden.

Ein Symbol der Freiheit

Am 7. Oktober 1948 wurde der CITROËN 2CV, ein im Vergleich zum TPV komplett überarbeitetes Modell, schließlich in Paris präsentiert. Er bot ausreichend Platz, war unprätentiös, sympathisch, sparsam und eroberte so das Publikum. Er war Ausdruck einer neuen Philosophie des Individualverkehrs – ein Fahrzeug für die „kleinen Leute“ – und wurde schnell zu einem Symbol der Freiheit.

Der Anschaffungspreis für den CITROËN 2CV war niedrig. Dank der einfachen Technik waren zudem die Unterhaltskosten relativ gering. Der kleine Hubraum schlug sich in einer günstigen Steuerklasse nieder. Diese Faktoren trugen früh dazu bei, dass der CITROËN 2CV vor allem in Deutschland zum typischen Studentenauto avancierte und Ausdruck einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung wurde.

Kostengünstige Produktion und erhebliche Seitenneigung

Der viertürige Stahlaufbau des CITROËN 2CV war nicht selbsttragend konstruiert und wie die meisten Anbauteile mit dem Fahrgestell, einem Kastenrahmen, verschraubt. Statt eines festen Fahrzeugdachs aus Stahl war das Fahrzeug mit einem aufrollbaren imprägnierten Verdeck ausgestattet. Die Einfachheit der gesamten Karosserie ermöglichte eine kostengünstige Produktion.

Eine hohe Geländegängigkeit und eine erhebliche Seitenneigung bei Kurvenfahrten zeichneten das Fahrverhalten des CITROËN 2CV aus. Aufgrund der leichten Karosserie, des tiefliegenden Boxermotors sowie des tiefliegenden Tanks ergab sich ein günstiger Schwerpunkt, sodass ein Umkippen fast unmöglich war.

Der neu entwickelte, luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor mit einem Hubraum von anfangs 375 cm³ leistete 6,6 kW (9 PS) und war erstmals serienmäßig mit einem Viergang-Getriebe ausgerüstet. Es folgten zahlreiche weitere Entwicklungsstufen. Bei allen CITROËN 2CV war es möglich, den Motor auch mit Hilfe der Wagenhebelkurbel zu starten. Die erste Ausführung des CITROËN 2CV mit 9 PS erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von rund 65 km/h. Die letzten Typen mit 29 PS Leistung schafften Spitzengeschwindigkeiten von 113 km/h.

In Ruhestand

Am 29. Februar 1988 wurde im Werk Levallois die Produktion des CITROËN 2CV eingestellt. Am 27. Juli 1990 lief im Werk Mangualde in Portugal um genau 16 Uhr der letzte CITROËN 2CV vom Band – schon bald wurde er zu einem begehrten Sammlerobjekt. Zwischen 1949 und 1990 wurden allein in Frankreich insgesamt 3.868.634 CITROËN 2CV gebaut. Er war unter anderem Basis für die CITROËN Modelle Dyane, Ami und Méhari. 348.078 CITROËN 2 CV gingen in Deutschland in den Besitz der Entenfahrer über.

Auf einen Blick

Erste Vorstellung
7. Oktober 1948
auf dem Pariser Salon

Produktionszeitraum
1949-1990

Produzierte Fahrzeuge
3.872.583

Motoren
Zweizylinder-Boxermotor,
375 bis 602 cm³,
6,6 kW (9 PS) bis 21 kW (29 PS),
70 bis 113 km/h, 36 PS (Visa),
124 km/h

Wertsteigerung

„Mit einem Wertzuwachs von 295 Prozent von 1999 bis 2010 liegt der Citroën 2 CV auf Platz eins. Somit kletterte der Durchschnittspreis der ‚Ente‘ von 2.000 Euro auf 7.900 Euro.“

WAZ vom 19.05.2012

Warum eigentlich „Ente“?

In Deutschland ist der CITROËN 2CV vorwiegend als „Ente“ bekannt. Vielleicht geht dieser Spitzname auf eine Aussage eines niederländischen Journalisten bei der Präsentation auf dem Pariser Salon zurück: Beim Anblick der 2CV-Karosserie bezeichnete er das neue Modell als „hässliches Entlein“ und begründete hiermit den Spitznamen und den Kult des CITROËN 2CV.

Die „Kastenente“

Im Frühjahr 1951 wurde die „Kastenente“, ein Lieferwagen auf 2CV-Basis, eingeführt. Sie unterschied sich von der Limousine ab der B-Säule durch einen kastenartigen geräumigen Laderaum. Zum Einsatz kam der 2CV Lieferwagen häufig im öffentlichen Dienst.

Utensilien für Fans

Im CITROËN Fanshop kommen Liebhaber des 2CV voll auf ihre Kosten. Mit zahlreichen Produkten rund um den 2CV findet sich auf https://shop.citroen.de für jeden das passende Geschenk: von der 2CV-Umhängetasche bis hin zum 2CV-Schlüsselanhänger.

Internationales Treffen

Das 6. Internationale Deutschlandtreffen der Freunde des 2CV (DET 2014) findet vom 23. bis 27. Juli in Hofheim-Diedenbergen statt. Weitere Informationen unter www.det2014.de.

KULTMOBIL
MIT WELTRUHM

Der Start am 16. Mai 1968 war durchaus skurril: Als einige Golfer in der Nähe von Deauville ihrem Hobby nachgingen, nahmen sie plötzlich Motorengeräusche wahr, die der CITROËN Kenner zunächst dem 2CV zugeordnet hätte. Doch weit gefehlt: Mehrere ungewöhnliche Plastikautos in Wellblechoptik in den verschiedensten grellen Farben näherten sich. Keine Türen, keine Dächer – stattdessen eher provisorisch wirkende Planen und Vorhängeketten. Skurril war auch die Besatzung: Zwei „Mädchen vom Lande" saßen im grünen Wagen, zwei Anzugträger mit riesigen Sonnenbrillen und Sturmhauben schauten aus dem blauen Fahrzeug. Zwei Hippies hatten es sich begleitet von lauter Musik im hellblauen Méhari gemütlich gemacht, während zwei Mädchen in roten Plastikanzügen mit Feuerlöschern bewaffnet im knallroten offenen Wagen saßen.

MÉHARI

Auf einen Blick

Erste Vorstellung
16. Mai 1968 in Deauville

Produktionszeitraum
1968-1987

Produzierte Fahrzeuge
144.953

Motoren
> 2-Zyl. Otto-Motor, 602 (597) cm^3, 28 PS, 97 km/h
> 2-Zyl. (vom Visa), 652 (647) cm^3, 34 PS, 120 km/h

Bei der beschriebenen Szene handelte es sich nicht etwa um den Dreh für einen französischen Romantikstreifen – es war die kreative Präsentation des neuen CITROËN Méhari, der damals noch unter dem Namen Dyane 6 Méhari vorgestellt wurde. Die insgesamt 20 Models sollten die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten des neuen viersitzigen Pick-ups mit Kunststoff-Karosserie darstellen.

Die Ursprungsidee

Am Anfang des neuen CITROËN Pick-ups standen drei Männer: Der Industrielle Roland de la Poype, Verwaltungsratsvorsitzender der auf Kunststoff spezialisierten Société d'Application des Brevet, S.E.A.B, hatte die Idee. Der Designer Jean-Louis Barrault entwickelte und der Ingenieur Jean Drapin baute das Fahrzeug.

Neu beim CITROËN Méhari war die Karosserie aus einfarbigem ABS-Kunststoff (Acrylnitril-Butadien-Styrol). Dieses neue, leichte Material konnte jede Form annehmen und in beliebige gefärbt werden. Die zweite große Besonderheit des CITROËN Méhari war das Verdeck, das sich bis zum Karosseriegürtel abnehmen ließ, und die Frontscheibe, die auf die Motorhaube heruntergeklappt werden konnte. Mit dem CITROËN Méhari sollte ein Fahrzeug konstruiert werden, das zum Transport von Heuballen oder Surfbrettern dienen sollte, als Freizeitauto eingesetzt werden konnte und für dessen Reinigung man einfach den Gartenschlauch benutzte.

Zahlreiche Details vom CITROËN 2CV

Zahlreiche Details erinnerten stark an den CITROËN 2CV, der in den vorherigen 20 Jahren zum Kult-Auto avanciert war: von den viereckigen Blinkern und den kleinen Rückleuchten über das Tachometer bis hin zu den Michelinreifen auf den typischen Dreilochfelgen und dem Doppelwinkel auf der Motorhaube.

Zu Beginn war der CITROËN Méhari mit einem Otto-Benzinmotor mit einem Hubraum von 602 (597) cm^3 und einer Leistung von 28 PS bei 5.400 U/min ausgestattet. Er erzielte eine Spitzengeschwindigkeit von 105 km/h. Das Leergewicht betrug 475 bis 555 kg. ▶

Der Méhari mit Allradantrieb

Im Mai 1979 präsentierte CITROËN den neuen Méhari 4 x 4, der sich von anderen Allradversionen vor allem durch sein geringeres Gewicht (720 kg), den tief liegenden Schwerpunkt, seinen Fahrkomfort und seine Sparsamkeit unterschied. Mit vier Triebrädern, einer Differentialsperre an den Hinterrädern und sieben Vorwärtsgängen war der Méhari 4 x 4 ein echter Geländewagen und bewältigte Steigungen von über 60 Prozent. Sein 3CV Motor entwickelte eine Leistung von 29 PS bei 5.750 U/min. Von Mai 1979 bis Juli 1982 wurden 1.213 Exemplare der 4 x 4 Version gebaut.

Strandläufer

Der CITROËN Méhari als Strandläufer – so wie der gleichnamige Vogel: Surfer an der Atlantikküste liebten es, ihr „Board" in den offenen CITROËN Méhari zu packen und über den Strand möglichst nah ans Wasser zu fahren.

Starkes Dromedar

Méhari ist in Nordafrika und in der Sahara die Bezeichnung für ein Dromedar, ein großes, widerstandsfähiges Reittier. Kurzum: ein genügsames, ausdauerndes Tier für jedes Terrain, das Menschen oder Waren transportieren kann.

Allseits beliebt

Dass der CITROËN Méhari ein faszinierendes Auto war, zeigt auch seine interessante Kino-Karriere. Ein legendäres Beispiel hierfür ist sein Auftritt in „Der Gendarm von Saint-Tropez". Hier geht kein Geringerer als Louis de Funès im strandtauglichen Méhari auf Nackedei-Jagd an der Côte d'Azur. Doch nicht nur im Film, auch im realen Leben kam das Plastikauto bei der Gendarmerie nationale und der französischen Armee zum Einsatz. Dank seines Leergewichts von gerade einmal 550 Kilogramm ließ er sich mit dem Hubschrauber transportieren und per Fallschirm abwerfen. Der CITROËN Méhari war zudem auf den großen Strecken der Welt unterwegs: „Raid Lüttich – Dakar – Lüttich" in 1969, „Raid Paris – Kabul – Paris" in 1970 oder „Raid Paris – Persepolis – Paris" in 1971. Als medizinisches Begleitfahrzeug fungierte er 1980 bei der Rallye Dakar. Gerade in der späteren Allrad-Version galt: Der CITROËN Méhari konnte jeden Weg passieren. Extras waren Fehlanzeige – der Spaßfaktor war dafür umso größer.

Der Start

Ein äußerst skurriler Start: Am 16. Mai 1968 wurde der CITROËN Méhari auf dem Golfplatz von Deauville erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. 20 Models in ungewöhnlichen Plastikautos in Wellblechoptik mit unterschiedlich grellen Farben nahmen die Sportanlage in Beschlag. Sie demonstrierten die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten des neuen CITROËN – so wiesen die hier gezeigten Schönheiten im Bikini auf den CITROËN Méhari als Freizeitmobil am Strand hin.

DIE KLEINE ZITRONE

Auf dem Weg zur Demokratisierung des Automobils

Mit der Vorstellung des CITROËN 5HP – auch bekannt unter dem Namen CITROËN 5CV – vollzog André Citroën bereits 1922 einen weiteren Schritt zur Demokratisierung des Automobils. Der CITROËN 5HP war ein kompaktes Fahrzeug, das weniger leistungsfähig, dafür aber sparsam sowie einfach in der Wartung war. Damit erfüllte er die Erwartungen vieler Interessenten. Der CITROËN 5HP wurde zum Beispiel als Coupé du Docteur zu einem großen Erfolg. Aufgrund der Anordnung der Sitze sowie seiner originellen Farben ist er bis heute unter dem Spitznamen „Petite Citron" (die kleine Zitrone) bekannt.

Großer Auftritt

2014: Im Rahmen der Internationalen Händlerconvention in Paris, bei der die Vorstellung des CITROËN C4 CACTUS im Fokus stand, wurde auch der historische CITROËN 5HP aus der Reihe der „Véhicules essentiels" prominent vor mehreren tausend CITROËN Händlern aus der ganzen Welt auf der Bühne präsentiert.

DIE HOHE KUNST DES WEGLASSENS

Es ist nicht einfach, einfach sein – für die CITROËN Designer ist die Entwicklung von Fahrzeugen, die auf das Wesentliche reduziert sind, eine große Herausforderung. Worauf kann verzichtet werden und was hat einen wirklichen Wert für den Kunden? Mit zahlreichen Concept Cars hat CITROËN in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, wie die Modelle der Zukunft aussehen können. Dass CITROËN es mit der Umsetzung ernst meint, zeigt nicht zuletzt der neue CITROËN C4 CACTUS. Die Modelle der Zukunft sind bei CITROËN schon Wirklichkeit geworden.

„Die CITROËN Designer beziehen ihre Inspiration aus dem Alltag – von Gegenständen mit klaren Formen, die Komfort und Wohlbefinden hervorrufen und zugleich Technologien und Einfachheit verkörpern. Die Verwendung neuester Technologien ist ein starkes Merkmal in der langen Markengeschichte."

Alexandre Malval, Direktor Design CITROËN Modellprogramm

Für seine Vision des sparsamen, umweltbewussten Autos wählte CITROËN ein sympathisches und individuelles Design, das Originalität und Intelligenz beweist und den Insassen alles bietet, was für ihr Wohlbefinden wirklich wichtig ist.

CITROËN C-Cactus
Eine neue Vision für das Auto für alle

IAA 2007 in Frankfurt: Das Concept Car CITROËN C-Cactus überrascht bei seiner Weltpremiere mit einem radikalen Ansatz. Im Zentrum der Überlegungen der Ingenieure und Designer stand die Frage, welche Erwartungen der Autofahrer von heute hat und welche Ausstattungen wirklich wichtig sind. Die pragmatische Vorgehensweise wirft das Überflüssige über Bord und legt mehr Wert auf das, was zum Wohlbefinden des Autofahrers beiträgt. Der CITROËN C-Cactus ist umweltbewusst, sein Design ist witzig und seine Leistungen sind ansprechend. Besonders interessant: der Einsatz recycelter Teile sowie der gleichen Scheinwerfer für vorne und hinten.

CITROËN Lacoste
Spontan, lässig, raffiniert

Einen Meilenstein auf dem Weg zum Auto von morgen stellt das Concept Car CITROËN Lacoste dar, das 2010 auf dem Pariser Salon Weltpremiere feierte. Der CITROËN Lacoste ist eine Kreuzung zwischen Automobilwelt, Mode und Sport. Er ist schick durch Einfachheit und elegant durch Lässigkeit. Das Concept Car steht für die Vereinfachung des Automobils, für eine Reduktion auf das Wesentliche, ohne die Raffinesse aufzugeben. Der Lacoste ist ein weiteres Beispiel für den CITROËN Ansatz, neuartige Modelle zu schaffen, die bezahlbar, umweltfreundlich und sparsam sind, Spaß machen und über ein schickes Design verfügen.

Der CITROËN Lacoste verrät auf den ersten Blick eine etwas andere Sportlichkeit mit seiner hohen Gürtellinie, den ausgestellten und konturierten Kotflügeln, minimalen Überhängen und den an den vier Ecken platzierten Rädern mit golfballartigen Felgen.

Ein echter Hingucker des Concept Cars CITROËN Cactus sind die „Airbumps". Dieses grafische Element ziert die Flanken und Schürzen, betont den originellen Charakter und bietet vor allen Dingen auch echten Schutz im Alltag.

CITROËN Cactus
Ein völlig neuer Ansatz

Im September 2013 wurde der CITROËN Cactus, das jüngste Concept Car der Marke, in Frankfurt erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert. Erfahrungswerte und Meinungen zum CITROËN C-Cactus aus 2007 flossen in das einzigartige Konzept des neuen Concept Cars ein, das auf Nutzwert, Komfort und einfach zu bedienende Technologien setzt – Überflüssiges wird über Bord geworfen, zugleich wird mehr Wert auf alles gelegt, was zum Wohlbefinden beiträgt. Radikales Design, „Airbumps", ein Fahrerplatz, der alle Bedienfunktionen um eine vollständig digitale Schnittstelle vereint sowie die Antriebskette Hybrid Air, die Geldbeutel und Umwelt schont, sind nur einige Highlights des Concept Cars.

C4 CACTUS

CITROËN C4 CACTUS

Als am 5. Februar 2014, dem 136. Geburtstag von Firmengründer André Citroën, vor Pressevertretern und CITROËN Händlern aus der ganzen Welt in Paris der neue CITROËN C4 CACTUS auf die Bühne fuhr, war allen Anwesenden klar: In der langen, aufregenden CITROËN Firmengeschichte bricht eine neue Ära an. CITROËN leitet mit dem CITROËN C4 CACTUS eine Neupositionierung des CITROËN Modellprogramms ein. Unter dem Motto „Human, smart, simple" gilt für die künftigen Modelle: Alles Überflüssige wird über Bord geworfen – CITROËN konzentriert sich auf das, was wirklich zählt.

„Jede Epoche hat ihre Fragestellungen – und CITROËN hat stets seine Antwort gegeben", erläuterte Frédéric Banzet, Generaldirektor Automobiles Citroën, bei der Vorstellung des neuen CITROËN C4 CACTUS. „Der CITROËN C4 CACTUS ist die Antwort auf die Erwartungen des Kunden von heute." Und diese Kundenerwartungen entwickeln sich immer schneller.

CITROËN bietet in dem stark umkämpften Kompaktwagensegment mit dem CITROËN C4 CACTUS mehr Design, mehr Komfort, mehr nützliche Technologien – und all dies bei überschaubaren Kosten.

Einzigartiges Design – hoher Komfort

Der CITROËN C4 CACTUS verfügt über ein einzigartiges Design, das leicht erkennbar ist und sich mit den Airbumps an den Seiten, klaren und glatten Flächen, fließenden Konturen sowie einer schwebenden hinteren Seitenlinie sofort einprägt. Und schließlich machen auch die Airbumps an den Seiten den CITROËN C4 CACTUS einzigartig.

In puncto Komfort war es das vorrangige Ziel, mehr Platz für Fahrer und Insassen zu schaffen. Der Innenraum wurde von Überflüssigem befreit, damit Fahrer und Passagiere über mehr Bewegungsfreiheit verfügen. Hierzu tragen unter anderem das tiefe Armaturenbrett mit waagerechten Linien sowie der im Dachhimmel angebrachte Beifahrerairbag (Airbag In Roof) bei, der eine Weltpremiere darstellt und mehr Platz und Ablagen bietet.

Einfache und intuitive Bedienung

Revolutionär ist auch die intuitive Bedienung des CITROËN C4 Cactus: Das Fahrzeug soll einfach zu bedienen, für jeden erschwinglich und mit dem Internet verbunden sein. Der 7-Zoll-Touchscreen ermöglicht es, mittels sieben Tasten über sämtliche Funktionen (je nach Version) eines modernen Fahrzeugs zu verfügen – so zum Beispiel über die Klimaanlage, das Navigationssystem oder das Anwendungsportal CITROËN Multicity Connect.

Niedrige Betriebskosten bei hohem Fahrvergnügen

Die Verbindung aus einer optimierten Plattform, effizienten Motoren der neuesten Generation und einer Motorhaube sowie Stoßstangen-Träger vorne und hinten aus Aluminium – um nur einige Beispiele zu nennen – führt zu 200 Kilogramm weniger Gewicht im Vergleich zum CITROËN C4. Zugleich sinken der CO_2-Emissionswert sowie der Kraftstoffverbrauch (lediglich 82 g CO_2/km oder 3,1 l/100 km als Dieselversion und weniger als 100 g CO_2/km als Benzinversion).

Die Philosophie des Fahrzeugs macht den CITROËN C4 CACTUS so besonders. Er bringt dem Kunden mehr von all dem, was ihm wichtig ist. Der CITROËN C4 CACTUS bietet mehr Design, mehr Komfort und mehr Technologien, die wirklich notwendig sind. Und das alles bei einem überschaubaren Budget.

Anne Ruthmann, Projektleiterin CITROËN C4 CACTUS

Komfort an Bord bietet das große Panorama-Glasdach mit hoher Wärmeschutzfunktion. Es lässt Licht herein, aber nicht die Hitze – und es schützt vor der UV-Strahlung. Der hohe Schutz gegen Licht, Wärme und Schall macht eine Abdunkelung überflüssig.

Eine einzigartige Weltpremiere: Der Beifahrerairbag des CITROËN C4 Cactus ist im Dachhimmel angebracht, die sogenannten Airbag In Roof-Technologie. Er breitet sich an der Windschutzscheibe entlang aus, während er sich in der Regel im Armaturenbrett befindet.

Der Fahrerplatz: Eine vollständig digitale und intuitiv bedienbare Schnittstelle reduziert den Fahrerplatz auf die wichtigsten Dinge und vereint alle Bedienfunktionen in einem serienmäßigen 7-Zoll-Bildschirm. Die breiten vorderen Sitze erinnern an ein Sofa.

In der Seitenansicht gut zu erkennen: die Airbumps. Diese nützliche, ästhetische und personalisierbare Innovation von CITROËN verstärkt das Design durch ihr markantes Erscheinungsbild und hat zugleich einen praktischen Nutzen, nämlich den Schutz der Karosserie.

CITROËN JUBILÄEN

JUBILÄEN!

80 JAHRE TRACTION AVANT

Als CITROËN mit dem 7A das erste Modell der Traction Avant-Reihe vorstellte, versetzte die selbsttragende, aerodynamische Stahlkarosserie die Fachwelt in Erstaunen. Für eine gute Straßenlage sorgte der Vorderradantrieb, der auch zu der Namensgebung „Traction Avant" führte. Die Version 15 SIX wurde häufig auch als „Gangster-Limousine" bezeichnet, da er aufgrund sehr guter Fahreigenschaften bei Verbrechern beliebt gewesen sein soll.

Traction Avant

Produktionszeitraum
1934-1954

Produzierte Fahrzeuge
759.123

Highlights
> Selbsttragende Karosserie
> einteiliger Kabinenaufbau
> Frontantrieb
> geteilte Sicherheitslenkung
> Drehstabfederung

40 JAHRE CX

Der CX wurde kurz vor dem Pariser Salon 1974 dem französischen Staatspräsidenten Giscard d'Estaing präsentiert. Als Nachfolger der legendären DS war das Modell der oberen Mittelklasse die Synthese aller technischen Entwicklungen von CITROËN. Der Name CX geht auf den französischen Begriff für den cw-Wert (Luftwiderstandswert) zurück.

CX

Produktionszeitraum
1974-1989, Break bis 1991

Produzierte Fahrzeuge
1.170.645 (Pkw, Kombi, NFZ)

Highlights
> Querliegendes Antriebsaggregat
> Hydropneumatische Federung
> Einzelradaufhängung
> Scheibenbremsen an Vorder-/Hinterrädern
> Zweikreis-Servobremsanlage

25 JAHRE XM

1989 schrieb CITROËN mit der Einführung des XM Geschichte. Das Hydractive-Fahrwerk verband die Intelligenz der Elektronik mit der Flexibilität der Hydraulik und nahm fast ohne Zeitverzögerung die Federungseinstellung vor (komfortabel weich oder sportlich straff) und berücksichtigte dabei den momentanen Fahrzeugzustand. Beliebt war der XM auch bei den französischen Präsidenten: So setzten François Mitterand und Jacques Chirac auf den XM.

XM

Produktionszeitraum
1989-2000

Produzierte Fahrzeuge
333.405

Highlights
> Hydractive-Fahrwerk
> Multiplex-Technologie (ab 10/1993)

60 JAHRE HYDRO-„CULTURE“

Die Hydropneumatik wird über Fahrzeuggenerationen hinweg von Kennern geschätzt, eine innovative Meisterleistung, die in diesem Jahr ihr 60-jähriges Jubiläum feiert.

Schwingende Massen als Herausforderung

Ein Rückblick in die frühen Jahrzehnte des Automobilbaus: Neben den klassischen Technologien zur Erhöhung des Komforts – wie der Einführung von Luftreifen, mechanischen Federn und Stoßdämpfern – stellte sich auch bei CITROËN die Frage, wie die Effizienz verbessert werden kann. In puncto Komfort stellten schwingende Massen ein Problem dar. Die Vibrationen des Motors konnten durch das Patent „Moteur flottant“ (schwebender Motor) minimiert werden.

Doch es blieb die Frage: Wie viele Teile müssen bewegt werden, um eine optimale Federung und Dämpfung zu erzielen? Die CITROËN Ingenieure konzipierten einen revolutionären Ansatz. Statt auf Torsion eines Metalls wurde auf Gas gesetzt, das es zu komprimieren galt. Die Übertragung des Hebelwegs geschah per Flüssigkeit anstelle der konventionellen Hebelmechaniken und bot so neue Möglichkeiten zur effizienten Nutzung des Motorraums. Das Rad übertrug die Unebenheiten der Fahrbahn über den Kolben eines Hydraulikzylinders auf die Flüssigkeit, die über Leitungen in einer Federkugel mündete und dort Stickstoff zusammenpresste. Die Menge der von einer Hochdruckpumpe ins System beförderten Hydraulikflüssigkeit wurde mit dem Höhenkorrektor, einem automatischen Regulierventil, bestimmt und pro Achse geregelt. Auch bei Beladung regelte der Korrektor den nötigen Druckausgleich, damit die Idealhöhe der Karosserie erhalten blieb.

CITROËN DS19 – ein Mythos in Sachen Komfort

Neben den Prototypen-Tests wurde die Technologie in größerer Stückzahl an der Hinterachse des CITROËN Traction Avant

6-Zylinder eingebaut, der als
Modell „15-Six H“ von April 1954 bis Juni 1955
3.077 Mal verkauft und unter anderem als Staatslimousine von Präsident René Coty genutzt wurde.

Beim CITROËN DS19 wurde die Niveauregulierung zur „Zentralhydraulik“ mit Lenkunterstützung und einer Zweikreisbremsanlage mit lastabhängiger Hochdruckservounterstützung erweitert. Der Olymp des Komforts seiner Zeit war erreicht, ein Mythos geboren. Der Philosoph Roland Barthes beschrieb die „Déesse“ als „Kathedrale der Neuzeit“: CITROËN war der Konkurrenz um Welten entschwebt.

Mit der Hydropneumatik sportlich unterwegs

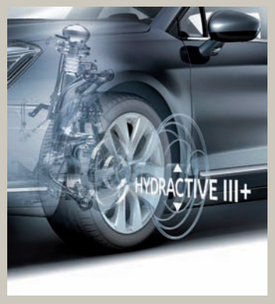
Auch wer das sportliche Fahren bevorzugte, konnte von der Hydropneumatik profitieren: Der CITROËN SM bewies, dass mit dieser Technologie Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h möglich waren. Etliche Siege bei Rallyes in den 60er und 70er Jahren unterstrichen die Leistungsfähigkeit. Im Laufe der Jahre wurde die Technologie weiter verbessert und kam auch im CITROËN CX, BX, M35, GS und GSA zum Einsatz. Selbst der CITROËN HY als Krankenwagen erhielt eine hydropneumatisch gefederte Hinterachse.

Waren die Systeme zunächst analog ausgeführt, so brach mit der Einführung des CITROËN XM die digitale Ära an: Mit der „Hydractive“-Technologie zog die elektronische Steuerung ein. Dank der Auswertung der Sensoren für Geschwindigkeit, Lenkung, Gaspedal, Bremsdruck und Federweg wurde sowohl eine komfortable, weiche als auch eine sportlich-straffe Federung erzielt. 1993 erhielt der CITROËN XANTIA die zweite Generation des Hydractive-Fahrwerks mit dreifacher Rechenleistung – somit konnte auch die Karosserieneigung in Kurven aktiv kompensiert werden. Der CITROËN C5 und der CITROËN C6 waren die letzten Modelle mit Hydropneumatik. Der CITROËN C6 regelte in Echtzeit für jedes Rad bis zu 400 Mal pro Sekunde die ideale Dämpfung und gilt bereits heute als moderner Klassiker, zu dem es in Deutschland und international bereits eigene Clubs gibt. **Fazit:** Die CITROËN Hydropneumatik steht für Wohlbefinden und Komfort an Bord – die CITROËN Geschichte wird auch künftig zeigen, dass das Wohlbefinden und der Komfort für die Passagiere der Marke immer ganz besonders am Herzen liegt.

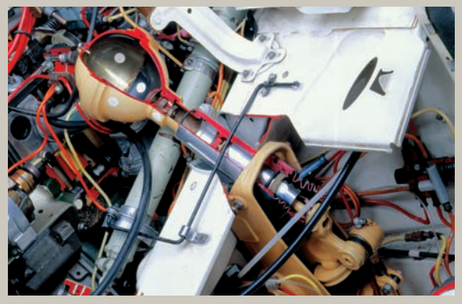
Die „Citroën-Straße“ auf der Techno-Classica

Die „Citroën-Straße“ auf der Techno-Classica, die Clubgemeinschaft der deutschen Citroën-Clubs, widmet sich unter dem Motto „60 Jahre Hydro-Culture“ diesem Technik-Thema. In Halle 9.1 können neben rund einem Dutzend Modellen besondere Pretiosen wie das berühmte DS- und BX-Schnittmodell bewundert werden. Der CX-Prototyp „Projet L“ rundet die Ausstellung ab. Weitere Infos auf www.amicale-citroen.de.

Der aktuelle CITROËN C5, bei dem die Hydractive III+ Federung zum Einsatz kommt, die über fünf Jahre beziehungsweise 200.000 Kilometer wartungsfrei bleibt.



Hydractive III+: Bei einer Geschwindigkeit über 110 km/h wird die Karosserie abgesenkt, unter 70 km/h angehoben.



Der Federzylinder: ein zentrales Technik-Element des CITROËN DS mit aufgesetzter Federkugel – Inbegriff der Hydropneumatik

Das CITROËN DS-Schnittmodell: 1966 lanciert, 1968 auf die „neue Front“ umgebaut: Eine komplexe Technologie wird auf diesem Wege anschaulich sichtbar.

Amicale Citroën Deutschland www.amicale-citroen.de

André Citroën-Club (ACC) www.andre-citroen-club.de

Citroën CX Club Deutschland e.V. www.cx-club.de

Citroën Maserati IG Kontakt: ts-e@gmx.de, keine Homepage

Citroën SM Club Deutschland e.V. www.citroensmclub.de

Citroën Veteranen Club von Deutschland e.V. (CVC) www.cvc-club.de

Citroën-Club Rhein-Ruhr e.V. (CCRR) www.ccrr-ev.de

DS-Club Deutschland e.V. www.dsclub.de

Panhard-Club Deutschland e.V. www.panhard-club-deutschland.org

Traction Avant! (TA!) www.tractionavant.de

Traction Avant Interessengemeinschaft (TAVIG) www.tavig.de

IMPRESSUM

HERAUSGEBER
CITROËN DEUTSCHLAND GmbH, Edmund-Rumpler-Straße 2, 51149 Köln

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT
Stephan Lützenkirchen, Direktor Presse und Öffentlichkeitsarbeit

KONZEPTION
CEWEBE AG, Marius Bauschen, Felix Trimborn, Dominique Gerlach

GESTALTUNG
CEWEBE AG, Marisa Merdzanovic

FOTOS
Direction de la Communication CITROËN, Immo Mikloweit (Kölner Historisches Bildarchiv), Markus Schwartau, Frank Plate (DS Club Deutschland e. V.)

TEXT
Felix Trimborn, Dominique Gerlach (CEWEBE AG), Immo Mikloweit, Stephan Joest (Amicale Citroën Deutschland)

Änderungen und Irrtümer vorbehalten, Stand: März 2014

EINFACH CITROËN

TECHNO-CLASSICA ESSEN 26.-30. MÄRZ 2014

ACI AMICALE CITROËN INTERNATIONALE

TECHNO CLASSICA ESSEN

CITROËN