André Citroën-Club

ANDRÉ CITROËN ZEITUNG I RUNDBRIEF 235 I MAI 2021
Gegründet am 5. Januar 1961 als Citroën Club Wiesbaden I Pressesendung G 30291

PAUL MAGÈS:
ER ERFAND DIE
HYDROPNEUMATIK

Die neuen Citroën ë-C4/C4 und C5 X!

- RÜCKBLICK 60 JAHRE ACZ: NEUSTART 1982
- ALLES ZUR STELLANTIS-GRÜNDUNG
- ROBERT OPRON
- LETZTES PARISER CITROËNWERK SCHLIESST
- ERSTER DS AUS RÜSSELSHEIM
- MIT ANZEIGEN & HÄNDLERVERZEICHNIS

ami60

Versandkostenfrei ab 69€** | Kostenlose Hotline 0800 8 57 57 57

DER ERSATZTEILEPROFI
Wir brennen für Sie.

Der Ersatzteileprofi

Onlineshop für Autoteile & KFZ-Zubehör

TRUSTED SHOPS GUARANTEE

Ihr Online-Spezialist für alle Citroën- und DS-Modelle

Online-Shop mit über 720.000 Ersatzteilen

Jetzt Shop besuchen und kaufen!

www.der-ersatzteile-profi.de

*Gültig vom 01.05. - 31.08.2021. Mindesteinkaufswert 69 € Warenwert. Nur im Online-Shop einlösbar. Der Gutscheincode verfällt bei Widerruf oder Teilwiderruf. Pro Kunde ist nur ein Gutscheincode einmalig einlösbar. Keine Barauszahlung oder Verrechnung auf das Kundenkonto. Nicht kombinierbar mit anderen Rabattaktionen. Irrtümer und Änderungen vorbehalten. **gilt für den Standard Paketversand innerhalb Deutschlands

„Das Automobil soll das Instrument sein, mit dem die Völker in aller Welt einander kennen und schätzen lernen."

André Citroën

DAS TITELBILD

Vom 12. bis 14. Februar 2021 hatte die neue C4-Reihe ihren großen Online-Auftritt in der Bundesrepublik. Genau zwei Monate später folgte am 12. April 2021 die internationale Vorpremiere des C5 X, der neuen, großen Limousine von Citroën.

ANDRÉ CITROËN ZEITUNG

Die **André Citroën Zeitung** – vormals **CC-Rundbrief** und **CZ** – erscheint im 61. Jahrgang und ist der offizielle Rundbrief des ACC. 2021 erscheint sie in drei Ausgaben: Januar/Mai/September.

André Citroën Zeitung
Mainzer Str. 140
55124 Mainz

Redaktion:
Stéphane Bonutto
Jan Eggermann (Redaktionsleiter)
Peter „Paul" Faber
Michael Riese (acc-intern)
Sven Winter

redaktion@andre-citroën-club.de

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Xavier Blase, Ulrich Brenken, Thierry Dubois, Wolf Eggers, Peter „Paul" Faber, Frank Jesse, Stephan Joest, Claus Kügler, Klaus Kuhn, Heiko Lenck, Silvia Marton, Hans-Dieter Meyer, Immo Mikloweit, Christian Nipp, Heribert Schmitz, Marc Schütte, Wolfgang Titze, Oliver Weiß, Sven Winter, Uli Witting, Eberhard Zahmel

Lektorat:
Verena Croonenbroeck, Anke Meisen, Tanja Stieg, Eberhard Zahmel

Anzeigenleitung:
Peter „Paul" Faber
anzeigen@andre-citroen-club.de

Druck:
Druckinform GmbH
In der Büg 8
91330 Eggolsheim

Anzeigen-/Redaktionsschluß ist jeweils der 20. April/August/November. Private Gelegenheitsanzeigen sind kostenlos, ansonsten gilt die jeweils aktuelle Anzeigenpreisliste.

Kleinanzeigen & Leserbriefe
per e-Mail direkt in die ACZ:
redaktion@andre-citroën-club.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder.
Die Redaktion behält sich bei eingesandten Texten das Recht auf Kürzungen vor.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Der Bezugspreis der **André Citroën Zeitung** ist im jährlichen Mitgliedsbeitrag des ACC in Höhe von zur Zeit 39 Euro enthalten.

ACC-INTERN.DE

INHALT

VORWORT 5

ACC INTERN

60 JAHRE ANDRÉ CITROËN ZEITUNG, TEIL 2: 1982: WILLKOMMEN ACC **6**

NEUES AUS DEM ACC » VEREINBARUNG ACC/CXC » ROBERT OPRON » BRIEFE@ACC **93**

52. PFINGST- UND 60. „STATT"-ACC-JAHRESTREFFEN IN KIPFENBERG & GRÄVENECK **100**

CITROËN KLASSIKER

AMI 6: CITROËNS KLEINER FREUND WIRD SECHZIG **11**

2CV » DIE SCHWARZE UNBEKANNTE » DYANE/ACADIANE » BX-AUFBAU » ELEKTRO DS » GS: FRANZÖSICHER GOLF » C15/VISA » C3 PLURIEL » C5 TOURER » SM-GESPANN » XM: KBA-NUMMERN » XM UND SEINE FAHRER » PAUL MAGÉS **18**

ALLGEMEIN: TANKEN AM BOULEVARD HAUSSMANN » MEDIENTIPP: BX, A NEW GENERATION OF CITROËN **42**

CITROËN AKTUELL

» AMI » C1 » NEUER C3 AIRCROSS » C4: SOFA SO GOOD » DER Ë-C4 » CACTUS » C5 AIRCROSS » Ë-BERLINGO » Ë-BERLINGO » Ë-JUMPY » C5 X: DER NEUE GROSSE CITROËN **50**

ALLGEMEIN: CITROËN GLOBALE STELLANTIS-KERNMARKE **69**
» NEUER CITROËN-DEUTSCHLAND CHEF » STATISTIK 2020 » LOW-BUDGET-SUV AUS INDIEN » CITROËN ST. OUEN SCHLIESST » BELGISCHE POST FÄHRT CITROËN » AMI-UPDATE

DS AUTOMOBILES

» ERSTER DS AUS RÜSSELSHEIM » DS 4 LA PREMIÈRE **76**
» DS 9-VORSTELLUNG IN MÜNCHEN
» AERO SPORT LOUNGE: CONCEPT CAR 21

AUS DER AUTOWELT

CARLOS TAVARES & STELLANTIS » PEUGEOT-CHEFIN LINDA JACKSON » ARMAURY DE BOURMONT FÜHRT STELLANTIS DEUTSCHLAND » ELEKTROMOBILITÄT: LITHIUM AUS GRUBENWASSER ? BATTERIEREPARATUR IN RÜSSELSHEIM **83**

MODELLAUTOS: DER AMI 6 VON NOREV **94**

HÄNDLERVERZEICHNIS **45 - 49**

TREFFEN, STAMMTISCHE, KLEINANZEIGEN **102**

IMPRESSUM & ANDRÉ CITROËN CLUB **3 & 108**

BLEKER GRUPPE

Die Welt des Automobils. Mit dem Charme des Münsterlandes.

IHR DIGITALES AUTOHAUS AUF

www.bleker-gruppe.de

Über 1.500 sofort verfügbare Fahrzeuge

Alle Autos interaktiv erleben

Kostenloser Hol- und Bringservice

CITROËN · DS AUTOMOBILES · PEUGEOT · RENAULT · DACIA · NISSAN · ALFA ROMEO · Jeep · Maserati

AUTOHAUS BLEKER GBMH • Königsberger Straße 1 • 46325 Borken

VORWORT

LIEBE ACCM, LIEBE CITROËNISTEN,

die erste Ausgabe unserer neuen André Citroën Zeitung ist auf große und überwiegend positive Resonanz gestoßen. Etliche Zuschriften motivierten uns seitdem, einige davon mit vielen konstruktiven Vorschlägen, von denen wir manche bereits aufgreifen konnten. Ein kleines Beispiel findet sich direkt hier links und rechts vom Text. Denn um mit weißen Schriften zu korrespondieren war das Cactus-motivierte „Lindgrün" der letzten Ausgabe letztlich doch ein wenig zu farblos. Und so folgt nun das herrlich frische „Palmengrün". In den Siebzigern schmückte es unter der Bezeichnung „Vert Palmeraie" (AC 529) Citroëns Frühlingsenten!

Apropos Frühling: Leider sind wir noch immer von den oft anstrengenden und teilweise sehr bedrückenden Auswirkungen der Covid19-Pandemie betroffen. Nur wenige Stunden nach unserem historischen ACC-Gründungstag verloren wir mit Erich Feser einen aktiven Mitstreiter an den teuflischen Virus. Anfang April erreichte uns die traurige Nachricht, dass auch unser „Citroën Strasse"-Ehrenmitglied Robert Opron der Pandemie zum Opfer gefallen ist.

Kaum ein Jahr seit Gründung unseres Clubs und der Automarke Citroën brachte so viele Nachrichten und Neuvorstellungen mit sich, wie die ersten Monate 2021. Dabei spielt Corona leider ebenfalls eine große Rolle, wie man bei den zum ersten Mal komplett online erfolgten Präsentationen von C4 und C5, sowie dem in Rüsselsheim gefertigten DS 4 erleben konnte. Für unser Citroën & DS-Händlernetz ist die Situation mit großen Herausforderungen verbunden. Wenn Ihr also den Kauf eines neuen Citroën oder DS plant, warum nicht jetzt ?

In der zweiten André Citroën Zeitung unseres Jubiläumsjahres wollen wir auch wieder in die Vergangenheit schauen. So findet Ihr einen Bericht über eine nur in NRW erhältlich gewesene 2CV-Sonderserie, lest über den Schöpfer der Hydropneumatik und seht nie zuvor gezeigte Bilder von der Messepremiere des Ami 6 auf der IAA 1961.

Viel Freude mit der neuesten Ausgabe der André Citroën Zeitung.

En avant Citroën, vorwärts Citroën!

Stéphane Bonutto Jan Eggermann Sven Winter

Citroën-Club Rundbrief 1/82 von und für Citroën Freunde

Vormals CC Wiesbaden, gegründet von K. Linnmann am 05.01.1961, im Team fortgesetzt ab 05.01.1982

André Citroën

sagte es so:
„Wertvolle technische Kenntnisse, Beharrlichkeit und gute Laune bei wahrhaft außergewöhnlichen Bedingungen trugen in hohem Maße zum Erfolg bei."

DIES IST DER ERSTE AUFRUF VON ALLEN ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

AC formulierte diese Worte vor genau 50 Jahren in einer Rede im Auditorium-Maximum der Sorbonne, als die erste Durchquerung Asiens mit dem Automobil – die Croisière Jaune – 1932 erfolgreich beendet war.

Wir wollen das aufgreifen und als Leitsatz auf die Fortführung unseres Clubs übertragen. Wir – das sind nicht „DIE NEUEN", sondern wir sind ein Team engagierter langjähriger CCM, die fast erschrocken erleben, daß CCM Nr.1 Karl Linnmann nach 21 Jahren vom Fulltimejob CC Abschied genommen hat. Li bleibt zunächst graue Hintergrundeminenz, bis unser neues altes Kind das Laufen gelernt hat.

DER CC DARF NICHT STERBEN!

Dies war der Grundtenor vieler Schreiben an Li angesichts seines Ausscheidens. Der CC ist für viele ‚Kommunikationsglied zwischen C-Freunden, Kunden, Hersteller und Werkstätten'. Die CZ ist oft ‚einziges Bindeglied zwischen CCM und CC'. Es wird zu Recht befürchtet, wir beraubten uns eines ‚starken Sprachrohres', wenn die CZ stirbt.

Optimistisch stimmt die Grundhaltung der allermeisten CCM, die von „UNSERER CZ" sprechen. Ein CCM mit 16 C-Wagen in der Familie seit 1959: „Mir wird künftig etwas fehlen, nämlich der Gedankenaustausch mit vielen CCM . . . . Unvorstellbar eigentlich, daß unser C-Empfinden künftig ohne die CZ auskommen sollte".

NEHMEN WIR DAS DOCH ALS WEITEREN AUFRUF ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

Wir laden jedes CCM ein, zu unserem Team zu stoßen.

DIES IST DER DRITTE AUFRUF VON ALLEN ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

Jeder Anfang ist schwer!

Und dies ist ein Anfang. Wir bitten um Nachsicht, wenn uns einiges nicht auf Anhieb gelingt. Wir wollen versuchen, aus Fehlern zu lernen und mit jedem Rundbrief besser werden. Wir freuen uns auf I H R E persönliche Mitarbeit – aktiv oder passiv.

Damit unser Citroen-Empfinden auch in Zukunft erhalten bleibt!

DIES IST DER VIERTE AUFRUF VON ALLEN ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

Wir haben uns von einigen Tausend auf mehrere Hundert verkleinert, weil Li aus Diskretionsgründen gegenüber denjenigen CCM, die der neuen Clubleitung nicht ausdrücklich die Berechtigung eingeräumt haben, ihre Adressen weiter zu verwenden, deren Adressen verschlossen hält. Voilà – erlebter Datenschutz.

Durch die Verringerung der CCM-Zahl rücken wir enger zusammen. Hierin liegt für jeden Einzelnen Herausforderung und Chance zugleich, das Clubleben durch aktive Mitarbeit zu bereichern.

Artikel und Karikaturen über C im allgemeinen und besonderen, über Reisen, Kuriositäten – kurz über alles Interessante und Amüsante, werden sehnsüchtig erwartet! Der CC lebt seit über 20 Jahren davon; jetzt besteht die Chance zu einem neuen Anfang. Wir brauchen für ⩓ Engagierte, von ⩓ Elektrisierte, im Umgang mit ⩓ Versierte, damit unser Club erfolgreich weiterleben kann.

DIES IST DER FÜNFTE AUFRUF VON ALLEN ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

Die Konkurrenz schläft nicht!

Schon gibt es eine kommerziell betriebene Unternehmung im süddeutschen Raum, die ‚bescheiden' und ‚schlicht' als „Clubzeitschrift für alle bestehenden Citroen-Clubs" auftreten will.

Droht uns ein professionell-kommerzielles Dach mit CC-Nachrichten „auf Seite 4 unten"?

Seit über 20 Jahren zeigen die CCM, daß ein Club ohne kommerziellen Hintergrund, von Idealismus getragen, funktioniert, ja durch diesen Idealismus sogar auf erstaunliche Weise floriert und lebendig ist. Unsere Stärke ist der persönliche Einsatz und Beitrag jedes einzelnen Mitgliedes.

DIES IST DER SECHSTE AUFRUF VON ALLEN ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB!

Da wir gerade beim Kommerz sind: Dieser erste Rundbrief ist von uns vorfinanziert. Als der CC vor 21 Jahren begann, betrug der Jahresbeitrag 6 DM. Es waren nur 4 Ausgaben pro Jahr vorgesehen. Wir wollen alle 2 Monate erscheinen. Die 6 Ausgaben pro Jahr erfordern für Satz, Druck etc. DM 9.60. Hinzu kommen bis 5'82 3X–,40 DM und danach voraussichtlich 3X–,60 DM Porto. Wir hoffen, mit dieser Kalkulation auszukommen und bitten daher um 9,60 DM Jahresbeitrag + 3,– DM Porto. Das macht Summasummarum 12,60 DM.

Überweisen Sie bitte Ihren Jahresbeitrag mit beiliegender Zahlkarte auf folgendes Konto:

Ulrich Brenken, Sonderkonto CC
Nr.: 74 4 74 – 678
Postscheckamt Ludwigshafen
BLZ 545 100 67

DIES IST AUCH EIN AUFRUF ZUR AKTIVITÄT IN UNSEREM CLUB – EIN UNERLÄSSLICHER ALLERDINGS!

Wir bieten (weiterhin) engagiert:
- Technische Auskünfte gegen Einsendung eines frankierten und adressierten Rückumschlages;
- Kostenlose private Gelegenheitsanzeigen;
- Infos;
- Technische Tips;
- Die grüne Clubplakette (9,5 cm lang, 9,5 cm breit für die Windschutzscheibe gegen 1 DM und Freikuvert). Für Neumitglieder KOSTENLOS!
- Reiseberichte mit, um und ohne C.

A U F E I N N E U E S !

Ihr

Ulrich Brenken

Es freut mich, liebes CCM, daß ein – auch technisch sehr versiertes – CCM die Leitung des CC & die Herausgabe der Rundbriefe übernommen hat: Studienrat Ulrich Brenken (3o).

Sitz des CC ist jetzt Mainz. (Es liegt schräg gegenüber von Wiesbaden. Beide Städte sind durch 5 Rheinbrücken eng verbunden).

Ich hoffe, daß Ihnen dieser erste Rundbrief gefällt und Sie aktiv (oder passiv) an einer konstanten Weiterentwicklung mitwirken werden.

SALUT! Karl Linnmann (Wiesbadenmainz).

WILLKOMMEN ANDRÉ CITROËN CLUB

60 Jahre André Citroën Club: 1982 wird aus dem CC Wiesbaden der André Citroën Club mit Sitz in Mainz.

Zwischen den historischen Clubadressen der Wiesbadener Park- und der Draiser Straße in Mainz liegen 11 Kilometer und der Rhein. 1982 verbindet der Fluß das neue ACC-Team mit CC-Gründer Linnmann (Zitat: „Beide Städte sind durch fünf Brücken eng miteinander verbunden").

Was ist los mit Karl Linnmann ?

1980/81 spüren viele der über dreitausend Mitglieder im CC Wiesbaden, dass irgendetwas anders ist als zuvor, denn an Clubgründer Karl Linnmann läßt sich eine gewisse Veränderung feststellen, irgendwie wirkt er antriebslos. Wo ist seine alte Dynamik? Doch daran, was in ihm vorgeht, läßt er niemanden Anteil nehmen, jedenfalls nicht im CC. Besonders merkt das Klaus Otto, der ihm in den letzten Jahren bei der Erstellung der CZ oder auf Treffen oft zur Hand gegangen ist und zur Belohnung bei CC-Treffen an Linnmanns Tisch sitzen darf. Nachdem Linnmann alias „Li" auf dem Jahrestreffen 1981 in Bad Ems seinen Rückzug ankündigt, will er die CZ in Klaus Ottos Hände legen. Doch so intensiv der Kontakt zwischen den beiden wegen der CC auch ist: Außerhalb exakt terminierter Treffen in Linnmanns Wohnung – er lebt mit seiner Frau und einigen Katzen in einer Villa in der Wiesbadener Parkstraße – ist an den eigenwilligen CZ-Macher kein Herankommen. Konkret über die Zukunft des CC diskutieren? Daran ist selbst dann noch nicht zu denken, als im November 1981 in CZ Nr. 111 zu lesen ist, das dies „Li's" letzte Ausgabe sein wird.

Linnmann ist ein außerordentlich kreativer Mensch, ACCM Eberhard Zahmel erinnert sich an ihn als „Künstlerpersönlichkeit". Für „seinen" CC organisiert er laufend Werbegeschenke für Treffen oder sorgt für Sponsoren (die teilweise bis heute Anzeigen schalten). Auch Erfinder ist er. Nachdem einmal das Öffnen seines zu kurz gekochten Frühstückseis zu Lasten des Familienfriedens, vor allem aber seines heißgeliebten, hellblauen Rollkragenpullovers geht, verschwindet er für Tage wortlos im Keller. Dort bastelt er einen „Öffner für Frühstückseier", den er patentieren und herstellen läßt, erhältlich für „3,20 DM" im Direktvertrieb (mancher im ACC hat noch ein Exemplar). Es heißt, er habe die Lizenz mit gutem Gewinn weiterverkauft. Doch ob das wirklich so war? Vieles bleibt im Unklaren. Genauso hält es Linnmann noch im November 1981 gegenüber Klaus Otto, seinem motivierten Nachfolger. Eigentlich müsste schon im Januar die nächste CZ erscheinen, doch über genaue Abläufe oder die finanzielle Situation des CC gibt Linnmann kaum Informationen. Klaus zieht die Konsequenzen aus dem untragbaren Schwebezustand und sagt „Li" ab. Fortan gibt er aber sehr zur Freude vor allem 2CV-begeisterter CCM für viele Jahre das „Citroënchen" als gern gelesene Alternative zur CZ heraus.

Neustart am 5. Januar 1982

Wie geht es Anfang 1982 mit dem CC weiter? Weil es im Zeitalter von Fernmeldeämtern und Bundespost noch keine Videokonferenzen per Internet gibt, führen einige am CC Interessierte am 5. Januar 1982 (dem historischen Gründungstag) etliche Ferngespräche. Übrigens zu Preisen von bis zu heute unvorstellbar teuren 92 Pfennigen pro Minute! Für den 24. Januar wird ein Treffen des neuen „Kernteams" in Aachen vereinbart, wo das Pfingsttreffen 1982 stattfinden soll. Im Rundbrief 2/82 heißt es, dass in einem sechsstündigen Round-Table-Gespräch folgende Punkte geklärt worden seien: „1. Personelle Festlegung des Redaktionsteams (es wurden freiwillig später zurückzahlbare DM 100,- pro Kopf als Startkapital), 2. Titel der Zeitschrift, 3. Mögliche Kontakte zu Citroën, 4. Formelle Organisation des Pfingsttreffens, 5. Kostenkalkulation für den sechsmal pro Jahr erscheinenden Rundbrief. Ferner wurden Möglichkeiten zur Vergrößerung der Mitgliederzahl erörtert." Letzteres ist dringend nötig, denn „Li" hatte zwar angekündigt, dem CC beratend zur Seite zu stehen und „seine" CCM-Adressen weiterzugeben, doch zwischenzeitlich kommen ihm datenschutzrechtliche Bedenken... Ergebnis: Der „André Citroën Club" muss bei Null anfangen.

Der von ACCM Eberhard Zahmel gestaltete Aufkleber versinnbildlicht 1982 den Übergang vom alten CC zum ACC unter neuer Leitung.

Wer wird neuer Clubleiter?

Die Kernfrage beim Treffen am 24. Januar ist neben der Fortführung des CC vor allem: Wer übernimmt die Clubleitung, wer die CZ? Anwesend in Aachen sind neben den Familien Gasteier und Grundmann, auch die CCM Meßen,Mühlmeyer, Plenck, Elisabeth Nothof und ... Ulrich Brenken. Der erinnert sich, dass auf die Frage, wer denn nun eigentlich die Clubleitung übernähme, er „mit damals erst 31 Lenzen Jüngster der Runde - am leisesten NEIN gesagt" habe. Und weiter: „So war das in der Tat. ZACK. Und dann ging's los." Unmittelbar nach der Aachener Entscheidung „pro CC" nimmt „Uli" Kontakt mit „Li" auf, den er bereits von vielen Treffen kennt, und bittet um ein Grußwort für die erste „neue

André Citroën-Club
Rundbrief März & April 2/82
Vormals CC Wiesbaden, gegründet von K. Linnmann am 05.01.1961, im Team fortgesetzt ab 05.01.1982

DIE GRÜNDUNGSVERSAMMLUNG DES ANDRÉ CITROEN CLUB:

Gäbe es die telefonische Konferenzschaltung der Deutschen Bundespost bereits für „Herrn Jedermann", dann hätten am 5.Januar 1982 nicht mehrere Einzeltelefongespräche geführt werden müssen, die die Gründung des Andre Citroen-Club zur unmittelbaren Folge hatten, so daß dieses Datum zum Gründungstag wurde, derselbe Tag, an dem Li 21 Jahre zuvor den CC aus der Taufe hob.

Am 24.1. dieses Jahres trafen sich dann in Aachen: U.Brenken, die Familien Gasteier und Grundmann, H.-J. Meßen, K.Mühlmeyer, Elisabeth Nothof und G.Plenck.

Nach Besichtigung der für das Pfingsttreffen ins Auge gefaßten Örtlichkeiten, wurden in einem sechsstündigen Round-Table-Gespräch folgende Punkte geklärt:

1. Personelle Festlegung des Redaktionsteams (es wurden freiwillig DM 100,– pro Kopf als Startkapital, das später zurückzuzahlen ist, zur Verfügung gestellt).
2. Titel der Zeitschrift.
3. Mögliche Kontakte zu Citroen.
4. Formelle Organisation des Pfingsttreffens.
5. Kostenkalkulation für den sechsmal pro Jahr erscheinenden Rundbrief aufgrund der Satz-, Druck- und Portokosten.

Ferner wurden Möglichkeiten zur Vergrößerung der Mitgliederzahl erörtert: z.B. durch persönliche Kontakte und in Zusammenarbeit mit anderen C-Clubs.

GOPLE

UNSER NAME ‚André Citroen Club' ist seit Anfang Februar vom Importeur genehmigt. Mit dem Original-Unterschriftzug haben wir uns lange beschäftigt. Schließlich fiel die Entscheidung zu Gunsten der Unterschrift auf einer Aktie aus 1927.

Wie bisher sind wir jedoch kein nostalgischer Fanclub. Im Gegenteil. Es ist angenehm zu erleben und Ansporn zugleich, wie viele CCM im Team mitarbeiten – jeder dort, wo er es am besten kann. Der Erfolg blieb nicht aus: Die Seitenzahl wurde zum RB 2 mehr als verdoppelt. Durch Lob, Anregung und Kritik haben uns viele CCM – auch einige Nicht-CCM – sehr geholfen. Teilweise sind Änderungen schon eingeflossen, teilweise sind Dinge noch in der Schwebe – etwa die Zusammenarbeit mit anderen CClubs – und teilweise bitten wir in dieser Ausgabe erneut um Anregungen.

CCM LINUS KIEFER, MENGEN, überweist DM 16,80 und schreibt: „Im verflixten 7.Jahr Mitglied – deshalb 7x Porto extra." Vielen Dank!

CCM Wilhelm Riecker, Stuttgart, fährt einen Mitsubishi Colt 1400 und beweist damit, daß man auch Clubmitglied bleiben kann, selbst wenn man derzeit keinen C. fährt.

Wolfgang Strauss, Berlin, schickt DM 20,–, wofür wir uns herzlich bedanken, und er teilt mit: „Vielen Dank dem Team für das Engagement weiterzumachen. Ich fände es nicht so gut, die Person André Citroens allzusehr in den Vordergrund zu rücken, da ich seine militär- oder kriegstechnischen Leistungen eher abstoßend als bewundernswert finde." Selbstverständlich betreiben wir keinen Personenkult und verzichten auf die Hervorhebung der „kriegstechnischen Leistungen" von A.C. Wir glauben jedoch, daß seine Pioniertaten auf dem Automobilsektor, die sich bis heute auswirken, durchaus gewürdigt werden sollten.

CCM Paul Kellner, Spangenberg, sendet DM 20,– und jubelt: „Ich bin v.d.1.Std. dabei + freue mich über Ihr Engagement. Kennenlernen in Aachen?" – Herzlich gern.

CCM H.R.Kulpe, Hannover, überweist DM 50,– und muntert auf: „Ein vielversprechender Anfang – macht weiter so! Dies als kleiner Ansporn für 1982, auf gute und langwährende Zukunft." Herzlichen Dank.

CCM R.Flachmayer, Mainz, schickt DM 20,– und schreibt: „Aus dem Krankenhaus möchte ich alle CC-Freunde herzlich grüßen. Ich wünsche unserem ‚André Citroen-Club' für die Zukunft bonne chance, und bin sehr froh darüber, daß es wieder CC-Briefe gibt. Dank des mutigen Redaktionsteams! Wird es künftig auch mal Clubtreffen in Mainz geben– Das wäre sehr zu begrüßen. – Der über DM 12,60 hinausgehende Beitrag soll ein winziger Beitrag zur Starthilfe sein."

An dieser Stelle sei allen CCM für die prompte Überweisung des Kostenzuschuß für 1982 gedankt, besonders jenen CCM, die den Betrag großzügig „nach oben ab-" gerundet haben. Sie helfen uns, in Zukunft umfangreicher und mit viel mehr Infos zu erscheinen.

DIE ANLIEGENDEN WERBEKÄRTchen bitte hinter den Scheibenwischer von C-Wagen klemmen – Danke! Je mehr Mitglieder wir haben, desto mehr können wir bieten.

Getreu der realistischen Erkenntnis ‚Ohne Moos nix los' möchten wir uns hier bei allen, die das Club-Budget über den Beitrag hinaus aufgebessert haben, herzlich bedanken.

Wir führen nachfolgend die betreffenden CCM in der Reihenfolge des Zahlungseingangs auf.

–,40: G.Benecke, J.Rupik, Günter Müller, M.Stein, U.Pührer, U.Külper, Sabine Matz, J.Bierwirth, P.Milanovich, B.Heupel, P.Brunner, F.Schenck, M.Carmine, M.Schinagl, J.Lutzky, M.Stierle, M.Nickel, W.Merz, H.Reiners, A.Pfeifer, H.Kitter, Petra Wintérstein, I.Koutouč, S. Kruse, H.Dammann, J.Hübsch

–,53: M.Treskow

1,20: A.Kawasniewski

1,40: R.Lüttin, W.Wilsdorf, R.Rieck

2.–: H. Clairmont

2,40: M.Willmes, K.Siewert, H.J.Malchus, S.Villinger, Dr.Th.Bauch, S.Gerstner, Wilhelm Becker, Dr. Kaapke, M.Braun, Hannelore Meixner, H.Scheufele, C.Wessels, R.Hinterwetter, Dr.W.Christmann, D.Göbel, Anette Dany, G.Wilde, W.Rößner, G.A.Nierhans, A.Frick, R.Marien, E.Hebel, H.P.Koellmann, R.Scheckenbach, H.J.Vahldieck, R.Otto, H.Weitzel, Renee Zimmer, P.Tiesfeld, A.Berger, J.Hirrmann, R.Hassel, F.Sartor, G.Böcking, J.Buchmiller, D.Kutzka, W.Hartig, Regina Heider, H.Reber, B.Nickolai, W.Naumann, H.G. Küchen, B.Hatje, R.van den Hof, F.Berghald, W.Keller, L.B.Lambert, P.Zogelmann, H.+Giesela Wernecke, A.Solf, K.H. Meyer, W.Lipp, G.Gottwald, U.Trojer, A.Preiss, S.Seidel, U.Weber

3,–: W.Kallenbach, 4,20: L.Kiefer, 4,80: U.Munderloh, 5,40: A. Schultes, 5,85: U. Spuhler, 6,20: J.Bosmann, M.Böckmann, 7,40: H.Baier, W.Voss, R.Würtz, G.Löffler, S.Pritsch, L.Ursinus (URS), U.Witting, M.Misere, K.Walter, Ursula Hoffmann, K. Walter, M.Vishchers, R.Schülke, Dr.Hassenberg, K.Günnigmann, G.Plenck, K.P. Wagner, Dr. Elisabeth Berresheim, Renate Flachmeyer, Thiem, H.J. Gressmann, R. Gondermann, D.Lück. J.Mühlig, Dr.M. Herold, R.Gernet, W.Jahnke, J.Kleihauer, D.Heinze, NN, U.Krumpholz, S.Schreiber, E.Zablonski, E.Lüttin, A.Couvreur, W. Strauss, W.Gerwig, P.G.Diez, H.G.Schaffner, A.Ultsch, P.Kellner, W.Seele, W.+M. Alker, Birgit Reschke, B.Koslowski, D. Golombeck, A.Sach, H.Winkler, G.Kirschten, M.Otto, G.Köppen, J.Derschka, H. Radzun, W.Zapf, H.Meeßen, G.Liedmann, A.Bähr, K.H.Lehmann, R.Borm

9,40: G.Aalen, 12,40: D.Witt, L.Heiberger, W.Mösch, Th.Riedel, 12,60: H.U. Pfau, 17,40: G.Ihle, R.Beck, M.Lucas, H.D.Leister, Susanne Fortmann, J.Kirchhöfer, G.Röttger, E.Schröder, P.Andrewitz, H.Dahl, A.Gloeckner, 24,40: A. Hansen, 27,40: R.Lehmann, 37,40: H. Frerich, W.Hoesch, Dr. Lepple, H.R.Kulpe, G.Trosien, O.Stein, 47,40: Citroen Nellesen, 54,06: J.van der Lip, 57,40: U. Tepel, NN.

Frohe Ostern!

CZ", heute sagt man „Letter of intent". Denn natürlich sollen alle wissen, dass das neue Leitungsteam die Fortsetzung von Linnmanns Clubarbeit ist. „Li" legt aber großen Wert darauf, dass der „CC" unter einer anderen Bezeichnung weitergeführt wird, um so auch nach außen den Übergang deutlich zu machen. Man überlegt also im Team und schlägt ihm „André Citroën Club" vor. Das ist immer noch nah und erkennbar am CC (aber durch das „A" im Telefonbuch der Vor-Internet-Zeit viel schwerer zu finden als der „Citroën Club"). „Li" schluckt die neue Bezeichnung zögerlich, akzeptiert aber, dass „sein" CC von „den Neuen" fortgesetzt wird. Nur deshalb übergibt er dem ACC-Team die Adressen derer, die nach seinem Aufruf in Nr. 111 ausdrücklich Kontakt mit ihm aufgenommen hatten. Mehr als 100 (von über 3.000 CCM) sind es nicht, doch immerhin: Es geht weiter !

Uli hält weiter Kontakt mit „Li" und besucht ihn noch einige Male in Wiesbaden. Er gibt Ratschläge zum Clubleben und sieht – vielleicht mit Freude – das erfolgreich abgehaltene Pfingsttreffen 1982 und die ACZ 3/82. Einmal traut sich Uli beim Herausgehen zu fragen, ob er nicht doch weitere CC-Adressen bekommen könne, um anderen CCM die positive Entwicklung vorzustellen. Als er im jugendlichen Leichtsinn auch noch auf die lange Kartonreihe mit Adrema-Schildern im Regal deutet (vermutlich die gesamte Adressliste des CC), kippt die Stimmung: „Nein!" Adressen habe er keine mehr. Beim nächsten Besuch sind alle Kartons verschwunden. Man telefoniert noch paar Mal, Einladungen in die Parkstraße kommen keine mehr. Irgendwann verliert sich Linnmanns Spur. Wenn man heute in alten CC blättert und sich mit wachsender Freude einliest, dann ist er schnell wieder präsent: Der unverkennbare Karl „Li" Linnmann vom Citroën Club Wiesbaden.

„Li bleibt in prägender und sehr dankbarer Erinnerung."

Für ACCM Ulrich Brenken bleibt „Li" aber trotzdem in prägender und sehr dankbarer Erinnerung, „als sprühender und beflügelnder Pionier im Geiste André Citroëns, der mit „seinem" CC die Mutter aller Citroën Clubs in Deutschland gegründet hat, ihn über 20 Jahre sehr erfolgreich geführt und ideenreich weiterentwickelt hat." Der langjährige ACC-Clubleiter (1982 bis 2020) sieht Linnmanns „positiv prägende Spuren" mit großem Respekt, denn sie reichen und wirken doch bis in die heutige Clubszene, und das nicht nur im ACC, sondern auch in vielen anderen Automobil-Clubs.

Mit Unterstützung von Citroën zum ACC

Unterstützung für das „Generationenprojekt ACC" kommt von Anfang an von Citroën, schon Anfang Februar gibt „Köln" die Freigabe zur Nutzung des Namens „André Citroën Club". Zwar erscheint im selben Monat noch ein letzter, vierseitiger „CC-Rundbrief", doch die weiterhin im nicht ganz unumstrittenen DIN-A-4-Format erscheinende „Nr. 1/82" ist eher ein Aufruf zur Clubgründung, als eine echte Zeitschrift, denn in jenen Tagen geht es vor allem darum, die wegen des Linnmannschen Sinneswandels nicht mehr zugänglichen CCM über die „Neugründung" zu informieren. Anders sieht die im März 1982 erscheinende Nummer 2/82 aus, deren Titelseite die einer Aktie von 1927 entliehene Unterschrift von Firmengründer André Citroën schmückt: Die „André Citroën Zeitung" ist geboren!

Eberhards berühmter ACC-Aufkleber

Für entsprechende grafische Umsetzung sorgt ACCM Eberhard Zahmel, der auch den berühmten „ACC-Aufkleber" entwirft. Der klebt in den Achtzigern und Neunzigern in unzähligen Windschutzscheiben und signalisiert schon von Weitem: Hier kommt ein ACCM! Und bald wird es vielleicht wieder so sein: Der ACZ 3/21 wird voraussichtlich eine aktualisierte Neuauflage beiliegen.

Fortsetzung in der nächsten ACZ

eMail: werkstattds@aol.com
Autohaus Schneider, gegr. 1934
Französische Automobile
www.fahrzeuge-schneider.de
NEU: Fertan Korrosionsschutzsysteme

Achtung Raum Süddeutschland ! ...und weiter weg ?

» ID/DS - Spezialwerkstatt
» TÜV - Abnahme und Eintragung
» ASU / AU im Hause
» Reparaturen und Wartungsarbeiten an sämtlichen Citroën - Modellen
» G-Kat-Nachrüstung für ID/DS, HY, 11CV
» TOP - Restaurierungen oder...
» preiswerte Teilrestaurierungen
» Unfallinstandsetzung
» LOMAX - Vertrieb

Das Autohaus mit dem persönlichen Sewice. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Autohaus Schneider, 72351 Geislingen / Balingen, Rosenfelder Straße 5,
[Ort unseres schönen 29. ACC - Pfingsttreffens 1997] **Te.: 07433 - 8508 oder -23995 (abends), Fax: - 20189**

30 Jahre
Rundbrief
Januar & Februar
André Citroën-Club 1/91
31 Jahrgang
(Vormals CC-Wiesbaden, gegründet am 5.1.1961)

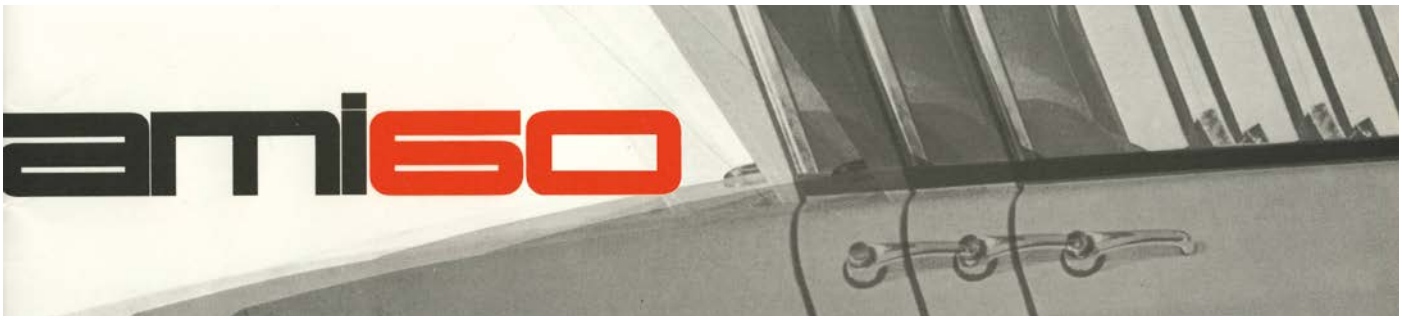
Aus ACC Clubleben zum 30-ten:

Einem seit langem nicht mehr an uns herangetragenen Wunsch möchten wir hiermit ergebenst entsprechen und unsere fünfte- ähh fünfer-Kolonne vorstellen, die sich regelmäßig allzweimonatlich gar sorgsam und mit grimmig entschlossener Miene an die Herstellung der ACZ wagt. In finsteren Kellergewölben entsteht so in aller Nichtöffentlichkeit die ACZ, von den einen mit banger Freude erwartet, von den anderen mit heller Sorge befürchtet ...oder war's umgekehrt?
So stiegen die schwankenden Gestalten denn auch diesmal hinab, um mit dieser ACZ 1/91 die 55ste von allen vorzulegen, hier und jetzt, am Beginn des 10. Tätigkeitsjahres seit der Umstrukturierung Ende 1981
im vorliegenden Bilde, Damen und Herren, scharen wir uns am Beginn der Arbeiten an dieser ACZ um die von Ties Tietje in's Bilde gesetzte ACC-Geburtstagstorte zur Vollendung des 30sten Clubjahres. Der engste ACZ-Stamm aus Groß-Gerau, Mainz und Wiesbaden, tritt sich gegenseitig auf die Füße und hier mehr oder weniger deutlich in Erscheinung:
>> Zur Linken ACCM Markus Wilcke, 18 Lenze jung, in Lehre bei einem Citroën-ACCM, damit's was ordentliches wird, Citroën-Modellbau und -Umbauspezialist, souverän die Torte und andere Themen anschneidend, wie so oft in seinem jugendlichen Leichsinn trotz doppelwinkliger Rückendeckung etwas übertreibend, weil unter Mißachtung aller feuertechnischen Sicherheitsregeln im Blick auf den konstanten Abbrand der Kerze agierend.
>> Sodann in Siegerpose, weil auf das erste Stück Torte in vorderster Position lauernd, ACCM Lars Tietje, 32, Unternehmer Wie immer in jeder Lebenssituation hat er fix das passende Gerät parat, in diesem Fall nämlich den Teller zur Torte, in der Neigung ein effizient ausbalanciertes Gegengewicht zur schiefen Kerze bildend, gewohnt, die Ärmel hochzukrempeln, bzw. kurze solche zu tragen, damit ihm, dem ex HY- und ID-Fahrer, dem jetzigen CX-Praxis-Experten, das erspart bleibt - das Hochkrempeln nämlich.
>> In innigster Nähe zur gebackenen Materie, seinen Anteil am Kuchen fingerfertig markierend, ACCM Peter Busch, 32, ausgebildeter Fotograf dessen kauernde Stellung nur böse Zungen damit erklären, daß er als ACC-Finanzmensch sozusagen qua Amt immer eher am Boden sei. Die Wahrheit und nichts als die Wahrheit ist nämlich, daß der DS-CX-SM-am-besten-gleichzeitig-Fahrer zur Zeit, also erst seit 2-3 Jahren, unter Anwendung nicht nachlassender, hingebungsvoller Akribie ein DS-Cabrio restauriert .und er deshalb so dreinschauen mag.
>> Wild entschlossen, allen Widrigkeiten des schnöden Alltagsdaseins im Zeichen des Doppelwinkels zu trotzen, ist er ein wahrer Verfechter der Ehre unserer Marke - wenn's sein muß, hält er sie mit wehender Kopfbedeckung geradezu verwegen hoch: ACCM Eberhard Zahmel, 41, studierter Grafiker und von daher für orthografische Meisterleistungen -wie man sieht- prädestiniert. Der verkraftet auch dieses untergeschobene Schild souverän, ist verwirklichter 2CV, Mehari, HY und BX-Fan und Familienoberhaupt einer viel- ähh vierköpfigen Familie. Er war schon vor 1982 im Club aktiv dabei, als der noch CC hieß - genauso wie jener:
>> Seit frühester Kindheit ein mehr oder minder erfolgreicher Verfechter des Doppelwinkels und seiner Produkte schlechthin, insbesondere und in verschärfter Form der D-Modelle und des SM, was von seiner Frau Christianne und den 3 Mädchen in wechselnder Geduldsausprägung ertragen wird, liegt ihm, ACCM Ulrich Brenken, 39, Kfz-Elektrik- und Mathe-Lehrer an einer Berufsbildenden Schule, Oberdoller dieses unseres Clubs, diese unsere Marke zu jeder Tages- und Nachtzeit immer am Herzen und manchmal auch schwer im Magen. Dies gilt -wie man sieht magenmäßig- ganz besonders, wenn's an die neue ACZ geht. Vor allem scheint ihn zu irritieren, daß im Moment wieder 'mal nix an der ACZ gearbeitet wird und daß jemand die Torte ausgerechnet auf sein kostbares Altöl placiert hat, welchselbiges von der zurückliegenden Revision eines DS-Halbautomaten auf dem heimischen Wohnzimmertisch beredtes Zeugnis ablegt.

Zusammenfassend, Damen und Herren ACCM, ist bei dieser Expertentruppe eines gewiß: Die herumliegende ACC-eigene Schraube bzw. Mutter ist keine lockere solche, sondern bereits ab und die Freude am Schraubenschlüssel wird teilweise von der Clubarbeit, symbolisiert durch die Torte, zugedeckt. Insoweit handelt es sich um eine wahrhaft realitätsgetreue Skizzierung der wahren, schönen, guten Arbeitssituation im ACC und zwar das sei beim Fließband des alten André ausdrücklich betont, ohne Beispiel -ja- woll! ...aber das wollten wir hiermit auch gar nicht geben, sondern wir sind Hobby-Leute, die aus Spaß an der Freud tätig sind - Ihr seht ja seit Jahren, was Ihr davon habt ...und genau darauf heben wir am Beginn dieses Clubjahres einen guten Schluck, auf daß uns allen, die wir unsere Marke im ACC hochhalten, der Spaß so schnell nicht vergehe!
In diesem Sinne: Auf die nächsten Jahre Clubleben im ACC -es müssen ja nicht unbedingt weitere dreißig sein!
...so und jetzt nix wie los, die ACZ 1/91 muß fertig werden...

Werkstattverzeichnis NEU! ab Seite 13

GS/A-Sonderteil Seite 15-18 + XM-Pallas Beilage



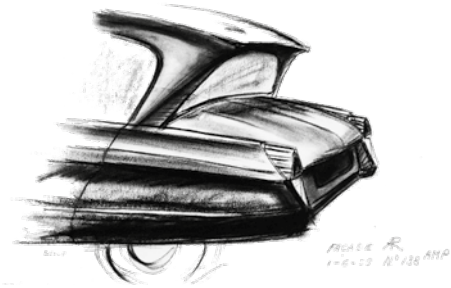
SO JUNG WIE DER ACC: CITROËNS KLEINER FREUND WIRD SECHZIG

Viele neigen dazu, den Ami 6 als Lückenfüller zwischen 2CV und Göttin zu sehen, als kurze und fast vergessene Episode. Doch Mitte der Fünfziger will Citroën mit ihm die europäische Mittelklasse neu denken. Mit dem letzten von Flaminio Bertoni gezeichneten Pkw beginnt die in ë-C4 und C4 gipfelnde Erfolgsgeschichte mittelgroßer Citroën. Ein Rückblick auf den Ami 6, der wie unser ACC sechzig Jahre alt ist.

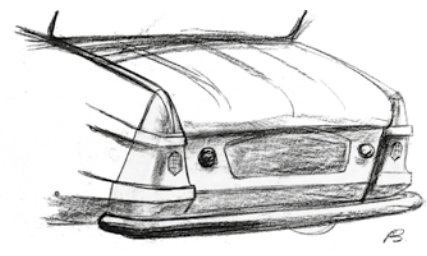
Mitte der fünfziger Jahre zeichnet sich im europäischen Automobilsektor ein langsamer Wandel vom nachfrageorientierten Nachkriegsmarkt zum gesättigten und angebotsorientierten Automarkt ab. Zehn Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges ist der Bedarf an Autos vom Grundsatz her gestillt und die Industrie versucht, in immer neue Marktnischen vorzustoßen. Ein Großteil der bundesrepublikanischen Verkäufe entfällt damals nach wie vor auf den eher schlichten Volkswagen. Ähnliches gilt in Frankreich für den käfergleich mit Heckmotor angetriebenen 4CV der „Regie nationale" und auch die ungleich zivilisierter ins Leben gekommene Citroën-Alternative 2CV. Die sehr guten Verkäufe der Ente und

Zu den ersten Ami 6-Fahrern im Club gehört CCM Wolf Eggers, den man in den Sechzigern oft mit seinem Ami auf CC-Treffen sieht. Bild: Wolf Eggers

Das weibliche Fotomodell wechselt beim ersten Ami 6-Shooting mehrmals die Garderobe, der Wagen bleibt aber derselbe: Die durchgehende Zierleiste über dem Kühlergrill und die fixen Seitenfenster hinten verraten das in 300er-Auflage montierte Vorserienmodell.



Die Vorgabe des „echten" Kofferraums auf nur vier Metern Gesamtlänge läßt sich nur per inversiblem Heckfenster umsetzen. Henri Dargent (Signet „HR") und Flaminio Bertoni („B") skizzieren etliche Entwürfe für das künftige Heck.



der beträchtliche internationale Imagegewinn durch die Vorstellung der DS im Oktober 1955, veranlassen Citroën zu einem visionären Gedanken: Wie wäre es mit einem Auto für die im steten Aufschwung des Wirtschaftswunders befindlichen städtischen Mittelklassen, egal ob männlich oder weiblich? Und weil Citroën noch lebhaft vom Vorkriegsgeist des André Citroën beseelt ist, denkt man gleich an die „Lösung des europäischen Transportproblems": Während drei Pariser Standorte Enten vorrangig nach Frankreich (und daneben auch in alle Welt) liefern, machen sich in der Rue du Thêatre 48 im 15. Arrondissement André Lefebvre und Flaminio Bertoni mit ihren Mitarbeitern an die Arbeit. Auf welch hohem Niveau Lefebvre und Bertoni gemeinsam konstruieren können, haben sie bei der DS eindrucksvoll gezeigt. Jetzt arbeiten sie allerdings auf unterschiedlichen Wegen. Möglicherweise will Citroën-Chef Pierre Bercot beide kreativen Geister durch Wettbewerb untereinander zur Höchstform bringen. Lefebvre bleibt seiner Philosophie mit Bezügen zu Flugzeug- und Rennwagenbau treu und unterwirft seine Linie „C" kompromisslos den Gesetzen der Aerodynamik, was in einer strömungsgünstigen Tropfenform aus Kunststoff und Aluminium gipfelt. Denn geringes Gewicht soll – man kennt das von ihm – für gute Verbräuche sorgen. Motorisiert mit dem zeitgenössischen 425 cm^3-Standardboxer des 2CV (Alublock und Aluzylinderköpfe) lässt sich ein nur 382 Kilo wiegender Versuchsträger mühelos mit 3 bis 4 Litern Benzin fahren.* Noch während der Arbeiten an den Technologieträgern erleidet Lefebvre dann aber leider einen Schlaganfall, der das Projekt letztlich beendet. Als ein Relikt Lefebvres gedanklicher Schule, findet sich beim Ami 6 das berühmte und gewichtsreduzierende Kunststoffdach. Dass Citroën im Karosseriebereich immer wieder auf Kunststoffe zurückgreift, lange bevor es andere Hersteller tun, darf wie so vieles andere im Automobilbau als sein Erbe gesehen werden, so bei den Motorhauben der BX-Benziner, den AX-Heckklappen, oder jüngst beim neuen Citroën Ami, dessen janusköpfige Außenhaut gleich völlständig aus Kunststoff besteht. Perfektionist Bertoni geht anders ans Werk. Vorab verfasst er im Herbst 1955 erst einmal ein mehrseitiges Thesenpapier mit konzeptionellen Erwägungen zum europäischen Automarkt und formuliert Anmerkungen zum

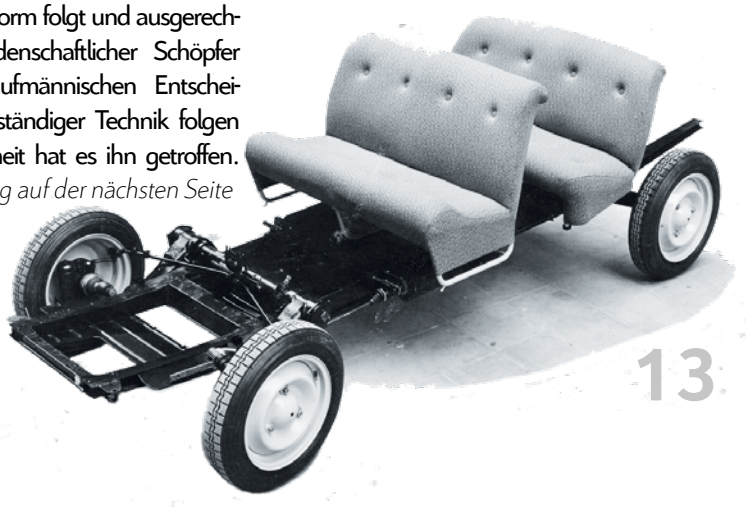
Ein originales Werksmodell mit später nicht erschienener Farbe aus der Sammlung des Pariser Conservatoire Citroën steht 2011 auf der „Citroën-Strasse" der Essener Techno Classica.

„T.P.V. (2CV) 1955". Den Einsatz von Kunststoffen hält er im Gegensatz zu Lefebvre für verfrüht. Stattdessen sieht er ein im Vollpressverfahren und unter Verzicht auf den Plattformrahmen hergestelltes, modernes „M"-Auto binnen eines Jahres! „Doch da alle Technik von der Form abhängt, muss der Stylist (also er selbst) wissen, wohin er gehen darf." Bertonis versteckte Frage wird allerdings nur vage beantwortet, die Anforderungen für die intern als „M" oder „Mileu de gamme" genannte Mittelklasse werden so formuliert: Bei optimalem Raumangebot für vier Personen „und keinesfalls mit Fließheck" soll es spätestens 1960 auf dem Markt sein. Bercot wünscht sich das auf vier Metern und mit echtem Kofferraum. Konkretes schält sich zum Leidwesen Bertonis erst im Laufe des Entwicklungsprozesses heraus. Von Zeit zu Zeit werden seine Ideen und Entwürfe teilweise grundsätzlich korrigiert, was der leidenschaftliche Bertoni oft entsprechend kommentiert. Etwa als man ihm eröffnet, dass die modernisierte Technik des 2CV zum Einsatz kommen wird. Immerhin vergrößert sich der Hubraum des Entenboxers, doch mit einem 600er-Motor und 21,5 PS bleibt der Ami 6 unter der wichtigen psychologischen „1-Liter-Grenze", was ihm zumindest in der Bundesrepublik den Eintritt in die Mittelklasse verwehrt. Die Ententechnik bedeutet auch, dass es wegen des Chassis keine „selbsttragende" Karosse geben wird. Bertonis Ideen für ein aus wenigen Teilen zu pressendes Auto sind hinfällig ... Noch schwerer trifft aber der Solex-Vergaser, der wie bei der Ente hoch oben auf dem Zweizylinder-Boxer thront. Ausgerechnet die Gemischfabrik des von Bertoni ohnehin ungeliebten Verbrenners durchkreuzt die angedachte „DS-mäßige" Front (... und schlägt Jahrzehnte später eine Beule in die Motorhaube des vom Autor gerade erworbenen Ami 6. So original wie der Break vom November 1964 waren trotz Vollabnahme auch die zerschlissenen Motorlager...) Dass die Technik also mitnichten der Form folgt und ausgerechnet Bertoni als leidenschaftlicher Schöpfer fluider Formen, kaufmännischen Entscheidungen und bodenständiger Technik folgen muss ... mit Sicherheit hat es ihn getroffen.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

„Da alle Technik von der Form abhängt, muß der Stylist wissen, wohin er gehen darf."

Dass der Ami 6 technisch auf dem 2CV basieren wird, ist Citroën-Chef Pierre Bercot wahrscheinlich schon früh klar. Bertoni denkt eigentlich an eine andere Konstruktion.



IAA Frankfurt 1961: Der Ami 6 hat hier (wie das DS-Werkscabrio) seine internationale Messepremiere. Erstmals wird ein neuer Citroën nicht auf einer Pariser Messe vorgestellt. Im Ami finden sich neben dem typischen Einspeichenlenkrad weitere Ausstattungsdetails aus der DS-Reihe.

Von der beabsichtigten Verwandtschaft zwischen DS und Ami bleiben nur wenige Gleichteile im Innenraum und ein paar Versatzstücke beim Außendesign, etwa die dynamische Fluidität der Linie mit ihren abgedeckten hinteren Radhäusern. Verstärkt wird der Effekt durch die inversible Heckscheibe. Sie kaschiert den aufgrund des unbedingt gewollten Kofferraums eigentlich nicht vorhandenen Platz. Auffällig viele Karosseriedetails verleihen dem Ami eine besondere und vielleicht etwas barocke Note. Man mag es als Bertonis italienischen Einfluss deuten, doch die vielen, in sich harmonischen Formen im Blech dienen der Stabilität, plant doch die Produktionsvorbereitung mit Blechstärken von nur 0,5 mm. Zur besseren Lichtausbeute gibt es neuartige, viereckige Cibié-Scheinwerfer mit zusätzlichen Spiegeln, wobei Bertoni selbst zu Doppelscheinwerfern tendiert, die 1968 bei der Version Ami 6 Club auch tatsächlich auftauchen. Nicht nur die Ami-Optik ist eine Herausforderung, sondern auch seine Serienproduktion. Zwar sind viele Teile vom 2CV abgeleitet, doch aus Kapazitätsgründen lässt sich der Ami 6 nicht in den Pariser Citroënwerken herstellen. Kräftig unterstützt von der Regionalisierungspolitik der de Gaulle-Regierung soll der Ami weit außerhalb von Paris produziert werden. Die Wahl fällt auf La Janais bei Rennes in der Bretagne, wo seit 1954 in La Barre Thomas eine kleine Produktion für Kautschukteile betrieben wird. Innerhalb von fünf Jahren ein funktionierendes Automobilwerk aus dem Boden zu stampfen, ist ambitioniert. Aber es funktioniert: 1960 stehen modern konzeptionierte Hallen und am 10. September kommt „planmäßig" Staatspräsident de Gaulle. Doch als Konsequenz aus der erst im Mai 1960 (!) getroffenen Entscheidung zur 2CV-Plattform, wird zur Werkseinweihung noch nicht produziert: Ambi-Budd ist mit der Lieferung der Karosseriepressen in Verzug, erst ab November 1960 schlagen Coburg-Präzisionsmaschinen die ersten Blechteile in der anfangs als modernstes Autowerk Europas geltenden Fabrik. Davon überzeugen sich 1965 dreiundsechzig CCM: Die „Rennes-Fahrer" besuchen die Ami-Produktion in Begleitung von Citroën-Pressechef Clauss. Von Werksdirektor de Calan werden sie herzlich empfangen und fürstlich bewirtet.

Auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1960 sucht man den Ami 6 wegen der Verzögerungen allerdings vergebens. Citroën muss aus der Not eine Tugend machen und gibt eine erste Vorserie von 300 Fahrzeugen extern in Auftrag. Kapazitäten dafür finden sich im

Die ersten dreihundert Citroën Ami 6 bauen Panhard & Levassor in Ivry-sur-Seine

Automobilwerk von Panhard in Ivry-sur-Seine, das seit 1955 vertraglich mit Citroën verbunden ist. Ein Großteil der Kastenenten und später auch die 2CV 4x4 werden dort produziert. Panhard hat als ältester Automobilhersteller der Welt bis 1966/67 noch die eigenen PL 17 & 24 im Programm, beschränkt sich dann auf die Fertigung von Militärfahrzeugen und bleibt bis in jüngste Zeit Teil von Citroën.
Durch die weitgehende Verwendung von 2CV Technik prüft die französische Zulassungsbehörde „Service de mines" eine Art „Super-2CV", dem am 31. März 1961 die Zulassung erteilt wird. Dass der Wagen im Laufe seiner Entwicklung dem „A"-Modell 2CV technisch sehr ähnlich geworden ist, schlägt sich auch in der internen Bezeichnung als „AM" nieder. Daraus soll Bertoni höchstselbst „amici" (italienisch für „Freunde") gemacht haben, woraus sich mit „Ami 6" ein nettes, kleines Wortspiel entwickelt. Denn auf Französisch bedeutet es „Freund" – wovon Citroën mit seinem Mini-Elektro derzeit ja wieder Gebrauch macht – und wird durch die hubraumgleiche „6" zu „La missis", also zum automobilen Pariser „Fräulein" der frühen Sechziger. Das Bild eines modernen und eleganten Wagens wird zum Grundmotiv für die bei Citroën erstmals international gedachte Werbestrategie: Hochkarätige Fotografen setzen „La Missis" in Paris und Umgebung gekonnt ist Szene, Jacques Wolgensinger verfasst herrlich formulierte Texte und beides wird von der Agentur Delpire zu grafisch perfekten Werbemitteln gestylt, inklusive des markanten „ami 6"-Schriftzuges, der bei allen Werbungen verwendet wird.
Vorbereitet von der internationalen Furore um die DS, verfolgt Generaldirektor Pierre Bercot mit dem Ami 6 ausgesprochen weit reichende Ambitionen, die nach dem verpassten Messeauftritt in Paris zu einer internationalen

Nie zuvor veröffentlichte Bilder von der Ami 6-Präsentation in Frankfurt: Bundespräsident Heinrich Lübke und Wirtschaftsminister Ludwig Erhard auf dem Messestand, Citroën-Generaldirektor Pierre Bercot steht direkt am Ami und blickt in die Kamera am Ami!

Mit Abstand beobachtet Verteidigungsminister Franz-Josef Strauss die Szenerie. Die Bilder macht Jochen Großer. Der Citroën-Mann gehört zur Standbesatzung und ist begeisterter Amateurfotograf.

Citroën Rundfahrt: Ähnlich wie in der Schweiz läuft 1962 in Westdeutschland und Westberlin eine von Citroën Köln organisierte Citroën Ami 6-Werbekaravane. Ein DS-Cabrio ist das offizielle Begleitfahrzeug, CCM bestaunen es auch im September 1962 auf dem Clubtreffen in Bad Ems.

Vorstellung führen: Zeitgleich findet am 24. April 1961 die Pressevorstellung in Paris, Amsterdam, Brüssel, Mailand und Köln statt. Ausgerechnet in Paris fällt die Präsentation auf dem Flughafen von Villacoublay aber dem Putsch in Algier zum Opfer und der bei Citroën auf den Champs-Elysées 42 wartende Vorserien-Ami bleibt ein paar Tage länger verhüllt. In der Kölner Niederlassung Aachener Straße funktioniert aber alles wie geplant und als positives Ergebnis schreibt die ADAC-Clubzeitschrift „Motorwelt", der neue Ami 6 sei ein Schlager, der auch bei uns trotz des etwas hohen Preises viele Freunde gewinnen werde. Wenige Wochen zuvor haben die CCM übrigens ihren ersten Rundbrief erhalten. Am Amsterdamer Stadionplein spricht Direktor Arnoud Lucas über die Demokratisierung des Autos und den Esprit von Citroën. Dann drückt er einen roten Knopf und ein erster „niederländischer" Ami 6 rollt aus einer sich langsam öffnenden Weltkugel.

Die Ami 6 der „300er-Panhard-Vorserie" unterscheiden sich durch durchgezogene Aluzierleisten über dem Kühlergrill (vgl. S.16), nur einzelne Exemplare tragen Stoßstangenbügel. Die hinteren Fenster sind nicht verschiebbar und die Heckklappe ist nur von innen per Zugmechanismus zu öffnen. Journalisten fällt das sofort auf, und wird für die Serie geändert.

„Ein vernünftiges Auto, bei dem alles davon abhängen wird, ob das Zahlenverhältnis: 4 Türen, 4 echte Plätze, 6 l Verbrauch, etwa 105 km/h aus sehr wirtschaftlichen 18 PS und 600 cm^3 eine Kaufsumme ergeben, die ihn nicht allzu sehr ins Preisfeld der echten Mittelklassewagen drängt," schreibt „hobby" im Mai 1961 und hebt damit schon einen Aspekt hervor, der letztlich den Durchbruch des Ami in Westdeutschland verhindert: Seinen hohen Einstiegspreis. Doch der Reihe nach. Denn zunächst lernt eine breite Öffentlichkeit den „echten Citroën" erstmals auf der Frankfurter IAA im September 1961 kennen. Citroën-Generaldirektor Pierre Bercot ist eigens angereist und begrüßt am Citroën-Stand Bundespräsident Heinrich Lübke, in dessen Gefolge sich auch Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard und Franz Josef Strauß als Bundesverteidigungsminister befinden.

Leider sehen sie aber mit hoher Wahrscheinlichkeit auch den Renault R4, der mit Frontantrieb konzeptionell irgendwie ein 2CV- oder Citroën-Plagiat zu sein scheint, dem Ami 6 aber aufgrund seiner preislichen Einordnung (3.990,- DM gegenüber 5.450,- DM (!) leider erfolgreich die Schau stiehlt. Bereits hier zeigt sich, wie sehr die Auto-Mentalitäten voneinander entfernt sind. Nimmt man einem 600er in Frankreich noch locker die Mittelklasse ab,

Die Ausstellung von Citroën-Händler Wessels in Ahlen, Beckumer Straße 91 im Winter 1966. Wo heute ein Parkplatz ist, steht damals ein belgischer „2CV Luxe" (AZAM 6) neben einem Ami 6 Break, anfangs in der Bundesrepublik serienmäßig nur mit typischen Hella-Rückleuchten.

entscheidet im Wirtschaftswunderdeutschland das Maß einer imaginären 1-Liter-(VW)-Hubraum-Grenze über „Sein oder Nichtsein." Schon kurz nach der IAA ist im September 1961 in „MOT" zu lesen: „Wenn der Generaldirektor eines deutschen Werkes einen 600 cm^3-Wagen zu diesem Preis anbieten wollte, würde man ihn am gleichen Tag in Pension schicken, und das nicht zu Unrecht." Ganz so schnell verliert Bercot seinen Job bei Citroën zwar nicht, doch der Traum von einer in Großserie produzierten Citroën-Mittelklasse für Europa ist gleich am Anfang ausgeträumt.

Auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1961 lässt es sich Staatspräsident de Gaulle nicht nehmen, „seinen" Ami 6 zu bewundern und öffentlichkeitswirksam übernimmt seine Frau Yvonne die Schlüssel für ihr eigenes Exemplar. Überdies wird während der Messe ein Problem sichtbar, das auf der Frankfurter IAA nicht aufgefallen war. Trotz Bertonis stabilisierender Falten und Sicken ist die Blechstärke des Ami mit 0,5 mm so dünn, dass man sich nur beherzt anlehnen muss, um Beulen zu hinterlassen. Das spricht sich schnell herum: „Kunden" (oder Konkurrenten?) traktieren die ausgestellten Wagen permanent, so dass sie jeweils nach Messeschluss ausgetauscht werden müssen. Noch im laufenden Monat wird die langsam anlaufende Serie (seit April 61 rund 7.000 Amis aus Rennes bzw. 1.800 aus Forest) auf Bleche mit 0,7 mm umgestellt.

Aufgrund des Erfolges des Renault 4 wird die fehlende Variabilität des Ami 6 deutlich. Es gibt etliche Anfragen von Citroën-Händlern nach einem Kombi, die teilweise direkt an die

„Macht was ihr wollt, aber ohne mich. Ich bin kein Lastwagenhersteller". Pierre Bercot zum Ami 6 Break

Designabteilung gehen. Deshalb befassen sich Flaminio Bertoni und sein Assistent Henri Dargent seit mindestens Mai 1962 mit einem Ami-Kombi, ebenso Karosseriebauer Heuliez, der Citroën im Sommer 1962 zwei Prototypen anbietet. Doch Bercot mag partout keine Breaks und untersagt alle Arbeiten „mit sofortiger Wirkung". Dass der Ami 6 Break so gut wie fertig ist, zahlt sich im Folgejahr aus. Denn wegen der praktisch in Sichtweite des Quai de Javel auf Hochtouren laufenden R4-Fertigung auf Renaults „Fabrikinsel Seguin" (1963: 270.403 Stück) und den „nur" 106.224 unters Volk gebrachten Ami 6 setzt ein Umdenken in Sachen Break ein: Am 2. Juli 1964 bekommt mit dem „AMB" der ungeliebte Kombi seine Straßenzulassung. Flaminio Bertoni erlebt das leider nicht mehr: Nach einer hitzigen Debatte im Werk bricht er zusammen und verstirbt am Folgetag, den 7. Februar 1964. So kann er nicht miterleben, wie „sein" Ami 1966 zum meistverkauften Auto Frankreichs wird. Nach dem etwas holprigen Start steht am Ende ein großartiger Erfolg: Bis Februar (Limousine) und September (Break) 1969 werden 1.039.384 Amis hergestellt. Und auch da ist noch nicht Schluss, denn der von Bertoni-Schüler Robert Opron überarbeitete Ami läuft in Rennes-La Janais (und anderswo) als Ami 8 noch bis 1979 weiter. Herzlichen Glückwunsch zu deinen 60 Jahren !

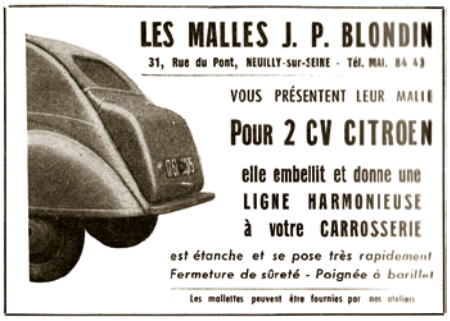
Im Herbst 1964 wird dem Ami 6 ein Break zur Seite gestellt. Hier ein Fotofahrzeug in „Vert agave" alias AC 514

A-TYPEN

MILLIONEN 2CV-HOLZKLÖTZE KAMEN AUS WALD BEI NIORT

Südlich von Niort in der Region Nouvelle-Aquitaine liegt der 3.400 Hektar große Forst von Chizé. Von dort stammte das Holz, aus dem im nahen Verrines-sous-Celles seit 1952 insgesamt vier Millionen der bis 1990 jedem 2CV beigelegten Holzklötze produziert wurden. Citroën hatte seinerzeit die Schreinerei Bruneteau mit der Herstellung beauftragt, wozu es zwei unterschiedliche Vorlagen für die 125 R 380 bzw. 400-Bereifung gab. Bruneteau belieferte die französische und belgische Produktion.

Mehr unter »**https://acc.li/7861**

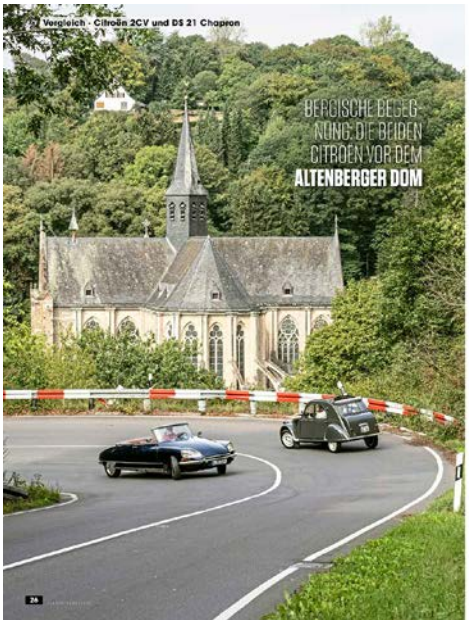


BLONDINS KOFFERRAUMDECKEL FÜR DEN 2CV CITROËN

ACCM Danyel Schneider zeigt uns in lockerer Folge zeitgenössische 2CV-Accessoires. Heute geht es um „La malle bombée", also „den gewölbten Kofferraum". Vor allem in den Fünfzigern ein beliebtes Zubehörteil in Frankreich, wurde dort der 2CV ab Werk doch erst ab 1957 mit Kofferraumklappen aus Blech ausgestattet. Der Text: „Malles J.P.Blondin präsentieren ihren Kofferraum für 2CV Citroën, der ihn verschönert und Ihrer Karosserie eine harmonischere Linie verleiht. Er ist wasserdicht und kann sehr schnell installiert werden. Sicherheitsschloss mit Handgriff. Koffer können von unserer Werkstatt geliefert werden." Dass man das ein oder andere dieser 2CV-Zubehörteile auch in der Bundesrepublik bekam, verdanken Generationen von Entenfahrern dem Münsteraner ACCM Peter Heider, der mit seiner Frau zeitweise einen regen Handel mit solchen Teilen pflegte, und der noch heute Ansprechpartner für 2CV-Modelle ist, Anzeige auf Seite 39!

2CV UND DS AM ALTENBERGER DOM

„Einfach göttlich" überschreibt Classic Cars einen Bericht zu den Bertoni- und Lefebvre-Klassikern 2CV und DS in Ausgabe 11/20. Die Fotofahrzeuge stellten ACCM zur Verfügung: Frank Jesse und Klaus Kuhn waren mit ihren Klassikern eigens aus der großen Domstadt Köln in das kleine „Domdorf" Altenberg gekommen. Klaus mit einer 1967 gebauten Chapron-DS 21 und Frank Jesse im 2CV von 1962 mit „Malle bombée" und als Besonderheit eine bereits vor Jahrzehnten in Frankreich nachgerüstete Wellblechhaube. Man merkt, dass es dem Autor vor allem das DS Cabrio angetan hat: „Das Fahren, besser gesagt das Gleiten, ist mit dem DS Cabrio ein einmaliges Erlebnis." Man fühle sich wie in Wohnzimmersesseln und über die meisten Unebenheiten schwebe man einfach hinweg, kurz davor habe die Hydraulik das Auto auf Fahrniveau angehoben. „Ein majestätischer Anblick, wie sich das ganze Cabrio erhebt und sozusagen zu wahrer Größe aufpumpt." Majestätisch auch die nur wenige Kilometer östlich von Köln liegende Fotokulisse mit dem Altenberger Dom. Unbedingt hinfahren! Direkt nebenan sollte man dann im Märchenwald-Restaurant die anachronistischen Wasserspiele ansehen und dabei eine Bergische Waffel mit Kirschen und Sahne probieren. Freitags ist auch der monatliche Stammtisch „Ente in Ente" nicht weit.



REISE-ENTE

ACCM FÄHRT ACADIANE ZUR WERKSTATT … NACH TUNESIEN !

„Eigentlich wollte ich schon 1981 eine Reiseente kaufen. Citroën-Fan war ich da schon," verrät uns ACCM Hans-Dieter Meyer. Angefangen hatte er mit einer AK 350, danach kamen drei neue Enten, zwischenzeitlich mal eine Acadiane als Zweitwagen und dann zweimal sein „Traumauto schlechthin": Der CX Pallas Turbo Diesel. Mit ihm ließ sich sogar die Mercedes-affine Schwiegermutter anlässlich einer Fahrt nach München zur Aussage hinreißen, er sei „eine Couch auf Rädern." Doch würde das, was vielleicht in den Achtzigern gepasst hätte, auch fast vier Jahrzehnte später funktionieren? Zwei Personen im Mini-Wohnmobil, völlig minimalistisch? Hans-Dieter wollte es ausprobieren und kaufte sich eine Acadiane mit TÜV im altersgemäßen Zustand und angegebenen 102.000 Kilometern. Der genaue Stand ließ sich nicht mehr feststellen, denn mindestens einmal war der Tachometer schon umgesprungen (er stand auf genau 2.325), doch die Ladefläche war blitzblank und fast wie neu. Zwar sprang auf der Heimfahrt hin und wieder eine Tür auf, die provisorisch per Kette an der nachträglich eingebauten Holzverkleidung fixiert wurde. Was also tun? Ein Ausbau zur Reiseente! Gesagt … aber nicht getan! Denn Hans-Dieter überlegte gründlich wie, wann und auch wo. Der Ausbau sollte möglichst preiswert und funktional sein. Und es gab ja diesen Kontakt nach Hammamet in Tunesien … Damit war die Fahrt der Acadiane nach Nordafrika vorprogrammiert. Hans-Dieter und seine Frau machten schon seit Ewigkeiten Urlaub im tunesischen Hammamet, fünfzig Kilometer südlich von Tunis. Dort sind Freundschaften entstanden, insbesondere zu Hussem, dem Taxifahrer. Der kennt dort natürlich jeden, so auch Sami, den Spezialisten für Entenreparaturen, der mit seinem Fachwissen auch die vier noch in Hammamet fahrenden Acadianen am Leben hält. Natürlich ist auch Sami begeisterter 2CV-Fahrer. Was könnte man der Acadiane so alles angedeihen lassen? Eine neue Lackierung, entweder in der blauen Originalfarbe oder dem bekannten Sahara-Beige. Es blieb beim „Bleu Azurite" (AC 650), denn so konnte der fast fabrikneue Lack im Innenraum unangetastet bleiben. 400 EURO wurden für den neuen Glanz inklusiver aller Vorarbeiten vereinbart. Und mit Hussems Kontakten waren schnell alle Polsterarbeiten und der Einbau zusätzlicher Liegeflächen organisiert. Die Acadiane sollte also technisch gründlich überholt werden. Also: Mit ihr auf eigener Achse nach Tunis. Warum auch nicht?

AUF GEPLANTER ROUTE NACH TUNIS

Ein Automobilclub plant für Hans-Dieter die Route. Sie soll ihn 1.400 Kilometer zum Fährhafen Civitavechia nördlich von Rom führen. Von dort per Fähre nach Nordafrika, vierundzwanzig Stunden bis Tunis. (Kosten Hin und zurück rund 200 EURO inkl. Kabine/Frühstück und 1 Mahlzeit). Ende September 2018 geht es los. Für die Strecke bis Rom hat Hans-Dieter rund eine Woche Zeit kalkuliert, rund 200 Kilometer pro Tag und ein Puffer für etwaige Reparaturen. Abgesehen von einem Defekt mit der Zündung in Höhe von Karlsruhe bleiben Probleme aber aus. Wie es der Zufall will, kennt dort ausgerechnet der Besitzer des angesteuerten Campingplatzes den Karlsruher 2CV-Spezialisten Jo Hoffmann.

Am nächsten Mittag macht man sich dort im Ausschlussverfahren auf die Suche, findet den Fehler und es geht weiter nach Süden. Es sei noch erwähnt, dass die Acadiane bis zum

«Von Köln nach Civitavechia in einer Woche »

aktuellen Kilometerstand von 16.000 Kilometern seitdem wie eine Eins schnurrt. Durch die Schweiz, an Comer See und Mailand vorbei durch die Appeninen. Dort hat „African Queen" ordentlich zu tun, alle Steigungen zu bewältigen. Als man auf die Mittelmeerküste stößt, folgt die Belohnung: Ein phantastischer Anblick! Beflügelt von diesem Hochgefühl über Pisa die Küste entlang zur Fähre. In einem Supermarkt wird noch schnell für Hussem und seine Familie eingekauft, dann zum Terminal. Immer mehr Autos treffen ein und mit ihnen viele nette Menschen und Bewunderer der Acadiane. Das ist bei

Abgesehen von einem kleinen Defekt an der Zündanlage läuft die Acadiane alias „African Queen" problemlos von Köln nach Hammamet bei Tunis, Fähre inklusive.

In Samis 2CV-Werkstatt: Hans-Dieters Acadiane, die in Tunesien innerhalb von vier Wochen komplett überarbeitet wird.

DIE REISE-ENTE: DEUTSCHLANDS KLEINSTES HOTEL AUF RÄDERN

„Reise-Ente" nennt Citroën diese ab Sommer 1980 lediglich auf dem deutschen Markt erhältliche Acadiane. Zusätzlich zur Serienausführung bietet sie zum Preis von anfangs ab 11.400 DM eine Camping-Konfiguration mit Klappbett, einem Wandschrank, zweiflammigem Gaskocher und fließendem Wasser aus einem 17-Liter-Wassertank. Optional gibt es zusätzlich auch einen Dachgepäckträger und Vorzelt. Bereits nach vier Wochen hat Citroën einhundert Stück verkauft. In der Schweiz und Italien gibt es unter der Bezeichnung „Oasi" ein konzeptionell ähnliches Modell, dort halboffiziell von Citroën angeboten und mit verlängerter Seitenscheibe und unterschiedlichem Innenausbau.

„Bewegungsfahrten" noch immer so: Ganz wie am Terminal geht bei Vielen angesichts des kleinen Citroën der Daumen hoch.

SCHAUKELND ÜBER DAS MITTELMEER

Am frühen Abend lichtet sich der Anker der Fähre. Volle Fahrt, Kurs auf Afrika! Nach schaukelnder Überfahrt mit der Acadiane an Deck und gewöhnungsbedürftigen Zuständen an Bord taucht am frühen Nachmittag des Folgetages ein weißes Häusermeer am Horizont auf. Moscheen und Minarette, endlich, das Sehnsuchtsziel Tunis! Eine letzte Hürde muss noch bestanden werden, um tatsächlich in Tunesien anzukommen. Es gilt, den Zoll zu überstehen! Die Prozedur ist etwas speziell, „inoffizielle Typen" bieten ihre „Dienste" an. Ob sie wirklich einer Beschleunigung der Formalitäten dienen, bleibt zweifelhaft. Am Zoll muss Hans-Dieter jedenfalls trotzdem das ganze Auto ausladen und für jedes Teil erklären, was, warum und wieso er es dabei hat. Mithilfe der beiden Zauberwörter „Camping" und „Geschenke" ist irgendwann alles gesehen und darf wieder verstaut werden. Unter afrikanischer Sonne geht es die letzte Strecke von Tunis nach Hammamet. Autobahn, sechzig Kilometer.

VIER WOCHEN ÜBERHOLUNG

Hussem wartet schon und hat eine voll-möblierte Wohnung mit 100 Quadratmetern inkl. WLAN für vier Wochen organisiert. Eigentlich hätte ein Kumpel mitkommen wollen, der aber kurzfristig absagt. So ist die Wohnung mit zwei Schlafzimmern, einem Balkon und einer Dachterrasse von 300 Quadratmetern viel zu groß. Miete: 200 EURO. „Trotzdem" sagt Hans-Dieter, „würde ich beim nächsten Mal lieber ins Hotel gehen." Dort zahle man für einen Monat 400 EURO „im 4-Sterne-Hotel, alles inklusiv und man muss sich um nichts kümmern, weder Restaurant noch Alkohol suchen, nicht aufräumen. Auch für Kontakte und Unterhaltung ist gesorgt." Dass der Kumpel nicht konnte und seine Frau nicht wollte, ist schade. Trotzdem genießt er die Zeit. Die vier Oktoberwochen bei herrlichstem Sonnenschein sind der Acadiane gewidmet: Technische Überholung, Besuche beim Lackierer, Polsterer, Autoelektriker. Letzterer setzt den funktionslosen Scheibenwischermotor wieder in Gang. Eine besondere Erinnerung hat Hans-Dieter an sein verlorenes Portemonnaie. Als er den Verlust bei der Polizei melden will, ist die verlorene Geldbörse inklusive zweier Kreditkarten, Personalausweis und rund 40 Euro schon da. In Deutschland hatte sich ein Finder vor Jahren mit dem Bargeld den Finderlohn gleich selbst ausgezahlt und das Portemonnaie leer bei der Polizei abgegeben. Dummerweise sind die Kreditkarten schon gesperrt und nicht mehr nutzbar. Immerhin ist Bargeld vorhanden und es bleibt beim „blauen Auge." Genau vier Wochen später geht es nach planmäßigem Abschluss der Arbeiten wieder zurück. Für die Rückfahrt hat er Genua als Zielhafen gewählt, was die Distanz nach Köln um 500 Kilometer reduziert. Im Rückblick würde er den schöneren Weg am Mittelmeer entlang „und bella Italia sowieso" immer vorziehen. Ein kleines Malheur passiert noch in der Schweiz: Die frisch lackierte Acadiane rollt einem französischen Doppelwinkelfahrzeug aufs Heck. Doch das schmälert nicht das Fazit der Reise: „Immer wieder! Für einen gut gepflegten A-Typ ist die schöne Strecke kein Problem, schon gar nicht mit viel Zeit für Deutschlands Süden, die Schweiz und Italien, dann noch einen Tag auf dem Schiff und man ist in einem Land mit wirklich netten Menschen. Bei exzellentem Wetter, vor allem in unseren Wintermonaten. Einen einzigen Grund gäbe es, der Acadiane abzuschwören: Wenn ich meinen Traumwagen HY finde, würde ich mich schweren Herzens von meiner „African Queen" trennen. Interessenten können sich jetzt schon melden!"

MIT ANDEREN ACCM NACH TUNIS?

Hat nicht das ein oder andere ACCM Lust bekommen, sich Hans-Dieter bei der nächsten Tunesien-Reise anzuschließen? Vielleicht könnte man gar eine ACC-Gruppenfahrt avisieren? Einen Beifahrerplatz hätte er jedenfalls frei, denn seine Frau mag solche Reisen nicht wirklich. Wer also gerne mit anderen Citroënisten nach Tunesien möchte, schreibt bitte an redaktion@andre-citroen-club.de. Wir leiten alle Nachrichten gerne an Hans-Dieter weiter. Und freuen uns dann natürlich auch über alle Citroën-Reiseberichte!

Nordrhein-westfälische 2CV-Serie von 1981

DIE SCHWARZE UNBEKANNTE

Generationswechsel im Januar 1982: Familie Weiß tauscht eine orangene 2CV4 gegen die schwarze 2CV6, Erstzulassung am 27. Januar 1982. Unschwer erkennbar entsteht das Foto bei regnerischem Winterwetter, wie es so typisch für das Bergische Land ist.

Nur selten wurde die Ente ab Werk schwarz lackiert. Und noch seltener wird das in einem der vielen 2CV Bücher erwähnt. Die vielleicht bekanntesten schwarzen Enten wurden Ende der 1980er in Benelux angeboten. Dabei handelte es sich um 2CV6 Spécial. Nahezu unbekannt ist aber, dass es Anfang der 1980er auch schwarze 2CV6 Club gab. Laut Citroën-ACCM Immo Mikloweit hatte der Direktor der Citroën-Regionaldirektion Köln, Günter Kadlubek, 1981 über einen Sonderdisponenten in Levallois 50 schwarze 2CV6 Club bestellen können. Diese wurden dann ohne Aufpreis bei Citroën-Händlern in NRW angeboten. Weil die kleine Serie rasant ausverkauft war, wurden nochmals 50 Stück geordert, die dann wieder schnell unter die Leute gebracht wurden. Die Angelegenheit hatte sich dann abrupt erledigt, als weitere Bestellungen nur noch gegen Aufpreis möglich gewesen wären. Überhaupt fielen die 100 schwarzen Enten kaum ins Gewicht, weil damals jeweils rund 10.000 Stück pro Jahr in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen wurden. Bei der Recherche zu diesem Thema sprach Immo Mikloweit einige der damaligen Händler an, die sich noch an die Geschichte erinnerten und spontan „Ja, gab es Anfang der 1980er, es waren fünfzig Stück" antworteten. Nicht überliefert sind leider weitere Details zur Ausstattung, beispielsweise die Polsterung.

Meine Eltern kauften im Januar 1982 ihren schwarzen 2CV6 Club, den ich auch heute noch besitze. Er hatte bei unserem Händler W. Schulte in Velbert als Neuwagen auf dem Hof gestanden. Die 1981 gebaute Ente hat Scheibenbremsen vorne, eckige Scheinwerfertöpfe aus Metall und war bis auf die schwarze Lackierung, Radkappen und die grauen Charleston Sitzbezüge wie ein normaler 2CV6 Club ausgestattet. Soweit ich mich erinnere, wurden auf Wunsch meiner Eltern noch vier (!) Kopfstützen und ein rechter Außenspiegel montiert. Im Laufe der Jahre sah ich nur noch wenige schwarze 2CVs, die aus diesen beiden Serien hätten stammen können. Manche von ihnen hatten Sitze mit grauem Fischgrät-Stoff. Daher weiß ich nicht, ob die grauen Charlestonbezüge in unserem 2CV ab Werk montiert waren, ob diese vor Auslieferung beim Händler umgebaut oder ob jede der beiden genannten Serie mit anderen Sitzbezügen gebaut wurden. Eine Anfrage bei „L'Aventure Peugeot Citroën DS" blieb leider erfolglos, da dort keine Unterlagen über meinen 2CV zu finden waren. Vermutlich hatte man die ersten 50 tatsächlich mit der grauen Charleston-Polsterung gebaut, sicher ist es aber nicht. Die nächsten 50 bekamen dann vielleicht die einfachere und günstigere graue „Fischgrät-Polsterung", was auch eher zu der Aussage der damaligen Verkäufer „Schwarz und sonst wie ein 2CV6 Club" passen würde.

ACCM Oliver Weiß, Wuppertal

ACC-Treffen Dortmund 1986: Die Schwarze mit ACCM Michael Weiß am Steuer bei der von Pegru organisierten Geschicklichkeitsfahrt. (oben) Sohn Oliver fährt sie noch heute gerne auf schmalen Straßen durchs Bergische. (rechts)

Achtung, Achtung!
Wer kann mehr über die 2x50 schwarzen 2CVs berichten, hat gar selbst im Citroën-Verkauf gearbeitet oder so einen 2CV besessen? Dann bitte bei Olli melden: olli.w@gmx.de

Mitte der Achtziger eine schnelle Limousine: Der „BX 19 GT" wird im Juli 1984 vorgestellt und verfügt über einen Doppelvergaser-XU9-Motor mit 1.905 cm3. Seine Leistung wirkt heute fast bescheiden: 105 PS.

Missgeschick auf dem Verkehrsübungsplatz: Schon in der ersten 180 Grad-Kurve durchschlägt der BX 19 GT durch die Begrenzung aus Beton.

BX

UNFALL OHNE FÜHRERSCHEIN

Im Sommer 2019 wollen zwei 17- und 19-jährige Töchter von Freunden gerne Fahren lernen. Warum nicht gleich auf Citroën?

Hinter dem Lenkrad eines Autos bzw. dem Einspeichenlenkrad eines BX 19 GT hat die Jüngere der beiden noch nie gesessen. Dafür startet ihr erster Fahrversuch auf dem Übungsgelände aber verhältnismäßig vielversprechend. Doch schon in einer 180-Grad-Kurve geschieht es: Weil im Anfängerfeld weiter vorne einige andere Autos unberechenbar unterwegs sind, soll sie besser erstmal anhalten. Doch Heikos Rat begreift sie wohl eher als Aufforderung, die Pedale intensiv in Augenschein zu nehmen und stattdessen dem Lenkrad weniger Aufmerksamkeit zu schenken. Das lässt die seitliche Platzeinfriedung leider sofort sehr nahe kommen und aus Angst um sein Auto und in Ermangelung von Fahrschulpedalen greift Heiko in guter Absicht korrigierend in das Lenkrad. Es folgt eine für den BX fatale Kettenreaktion, ein Klassiker möchte man meinen: Die Nachwuchsfahrerin erschreckt sich und erwischt statt der Bremse das Gaspedal. Der BX schrappt erst an der Abgrenzung entlang und schlägt dann hindurch. Abgesehen vom Schock passiert glücklicherweise keinem der Fahrzeuginsassen etwas, doch der BX ist arg lädiert. Im Nachhinein würde sich wohl jeder die Frage stellen, warum er ausgerechnet mit einem Oldtimer auf ein Übungsgelände gefahren ist. Wir sparen uns lieber weitere Nachbetrachtungen. Nachdem der erste Schreck verflogen ist, wird ein Verantwortlicher des Übungsgeländes informiert und ein Abschleppunternehmen geholt. Obwohl nur ein kurzes Stück der ohnehin nicht für die Ewigkeit gebauten Fahrbahn-Einfriedung zerstört ist, hat es den BX schwer mitgenommen: Seine ganze Front ist deformiert, Scheinwerfer und Blinker aus den Trägern gesprungen. Die Motorhaube ist gerissen und der LHM-Ausgleichsbehälter leck geschlagen. Schon in den ersten Minuten denkt Heiko an einen Wiederaufbau. Doch würde der Unterboden gut genug sein? „Gedanklich sah ich ihn schon geschlachtet," sagt er heute. Bevor eine Entscheidung pro oder contra BX fällt, wird der Wagen zu einem Citroën-Autohaus in Ludwigshafen gebracht, das zu einem kleinen, regionalen Händlernetz gehört und für sein Fachwissen und hohe Kompetenz bekannt ist. Dort wird der Wagen von einem Gutachter besichtigt und mit 2.800 EURO Wiederbeschaffungswert bewertet, die Reparaturkosten mit rund 12.000 EURO taxiert.

NEUAUFBAU ODER SCHLACHTEN?

Rein wirtschaftlich ist der BX natürlich abgeschrieben. Trotzdem soll noch ein BX-Schrauber seine Stellungnahme abgeben. Hierzu wird der Unfallwagen ins rund vierzig Kilometer entfernte Albisheim an der Pfrimm transportiert. Teilnehmer unseres ACC-Pfingsttreffens 2015 werden sich vielleicht vom Vorbeifahren noch an den Ortsnamen erinnern. Dort geht es ans Eingemachte: Der Wagen wird weitgehend demontiert, um die bekannten Roststellen freizulegen, und das auch im Innenraum. Was man vorfindet, setzt Heiko in eine kleine Zwickmühle, denn der

Es tut in der Seele weh: Der BX ist durch den Aufprall stark beschädigt: Scheinwerfer, Motorhaube, Kotflügel und Stoßstange sind genauso zerstört, wie die vordere Quertraverse und der Hydraulikbehälter.

verunfallte BX zeigt kaum Spuren von Korrosion: Weder an vorderen Kotflügeln noch am Heckabschluss, auch nicht im Innenraum. Der Gedanke, einen karrosseriemäßig noch gut erhaltenen BX mit neuwertiger Technik zu schlachten, lässt das Herz der beiden Schrauber bluten. Klar sind ein paar Stellen zu machen. Aber würde man für die Kosten der Reparatur tatsächlich einen BX mit ähnlich guter Substanz bekommen? Es folgt eine Bestandsaufnahme: Auf die Wiederaufbau-Liste kommen vordere Lampenträger, eine neue, vordere Quertraverse, Kotflügel rechts, eine Motorhaube, Scheinwerfer und Blinker, sowie ein LHM-Ausgleichsbehälter. Im Netz beginnt die Suche nach brauchbaren Teilen. Fast alles findet Heiko in Windeseile als „New-old-stock", abgesehen von den Scheinwerfern und dem LHM-Behälter. Auch für die nicht mehr ganz so guten Türen gab es Ersatz, denn Heiko hatte vor Jahren bereits einen kompletten Satz eingelagert. Nach dem Motto „Wenn, dann richtig!" sucht er fortan auch Teile, die mit dem eigentlichen Unfallschaden nicht in direktem Zusammenhang stehen, so etwa neue Zierleisten und Fenstergummis.

NEULACK. DANN KOMMT CORONA

Anfang 2020 sind alle Schweißarbeiten erledigt und die Montage und grobe Anpassung der größeren Blechteile zwecks Lackierung (selbstverständlich im Citroën-Originallack) beginnt. Doch der Teufel steckt im Detail, wobei die Überarbeitung unter der Corona-Pandemie leidet. Denn obwohl die Werkstatt alle erforderlichen Teile zur Hand hat, kann es nicht weiter gehen, weil kurz vor dem Lockdown im Frühjahr 2020 Fassadenarbeiten an der Werkstatt begonnen haben, die jetzt zum völligen Erliegen kommen und den Zugang zur Werkstatt bzw. ein Weiterarbeiten bis zu den sommerlichen Lockerungen unmöglich machen. Als es Anfang Juni endlich weitergeht, treten ungeahnte Detailprobleme auf. So sind bei manchen Karosserieteilen erforderliche Bohrungen nicht vorhanden, was natürlich erst nach der Lackierung ins Auge fällt. Die Schlossfalle der blechernen (Diesel-)Motorhaube passt nicht zur Mechanik der originalen Plastikmotorhaube und noch schlimmer kommt es bei einer der hinteren Türen: Dort stimmt das Spaltmaß einfach gar nicht und die Aufnahme des senkrechten Stegs vor dem hinteren Dreiecksfenster ist eine andere. „Wir entschlossen uns, doch die alte Originaltür zu überarbeiten. Das hieß natürlich: Neulackierung. Doch immerhin entschädigte die Passgenauigkeit für die Unannehmlichkeiten."

VIEL ZEIT ZUR ENDMONTAGE

Nachdem im Innenraum ein neuer Teppich verlegt ist, wandern die Sitze wieder an ihren Platz, dieses Mal mit grauen Schonbezügen und passendem „GT-Schriftzug". Ein weiterer Tag vergeht damit, die Türverkleidungen einzubauen. Am Ende fehlen nur noch Nebelscheinwerfer, Zierleisten und die GT-typischen Aufkleber. Ausgerechnet kurz vor dem ACC-Treffen im September 2020 wird Heiko durch eine Familiengrippe außer Gefecht gesetzt. Eigentlich hatte er den BX in Gräveneck zeigen wollen … Doch sicherlich wird man sich anlässlich eines der kommenden ACC-Treffen an seinem Anblick erfreuen können. Dass man Heiko mit seinem BX GT eines Tages aber auch wieder auf einem Verkehrsübungsplatz sehen wird, erscheint unwahrscheinlich!

Zu den größeren Eingriffen der unfallbedingten Teilrestauration gehört der Austausch der vorderen Quertraverse. (oben) Nach wenigen Monaten erstrahlt der BX GT wieder in seinem Originallack:

MITGLIED im ACC WERDEN:
http://acc.li/1627

C3 PLURIEL

UNIKAT: VERNAGALLO BAUT „PLURIEL AZUR“

Der von 2003 bis Mitte 2010 hergestellte C3 Pluriel hat vor allem in Italien einen großen Freundeskreis. Vom traditionellen Sitz der Citroën Italia in Mailand aus, wurde ein guter Teil der zwischen 2003 und Mitte 2010 hergestellten Gesamtproduktion von 109.682 Stück vertrieben. Die Beliebtheit des Pluriel wurde durch örtliche Sonderserien wie „Pluriel Dolce & Gabbana“ oder „Sundek“ noch unterstützt. Und sicher spielt auch das Design von Donato Coco eine Rolle, der dem Pluriel bereits serienmäßig einen Hauch italienischer Eleganz verleiht. Nach Jahren bei Citroën ist Coco heute übrigens Chefdesigner bei Ferrari.

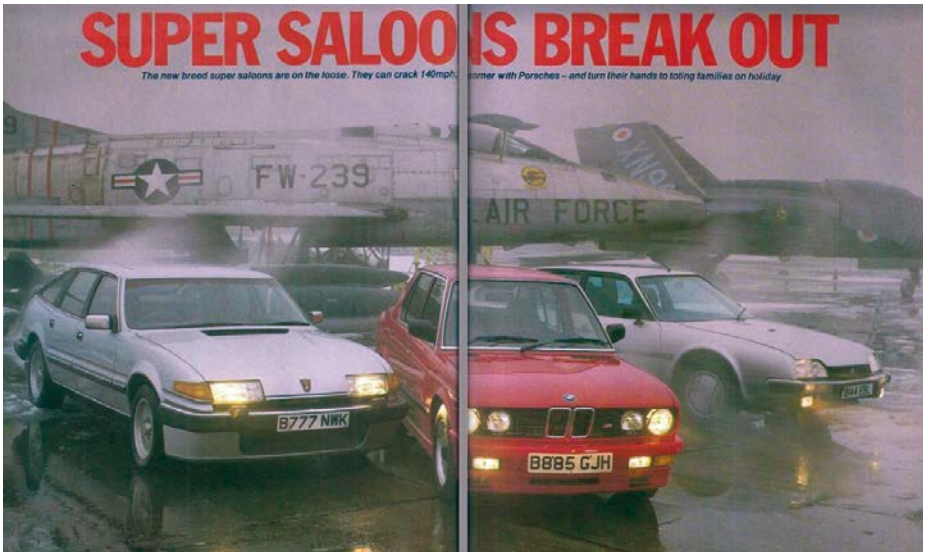
Dem Turiner Vittorio Scavino reicht das für seinen schon etwas in die Jahre gekommenen Pluriel eines Tages nicht mehr aus. Weil er sich nicht trennen mag, lässt er ihn von einem der letzten professionellen Karosseurieschneider Norditaliens in eine neue Form bringen. Im Atelier von Giovanni Vernagallo in Pianezza sind seit den Achtzigern unzählige Transformationen von serienmäßigen Fahrzeugen zu Strandcabriolets entstanden. In der Mehrzahl dienen italienische Typen als Basis, doch auch in Sachen Doppelwinkel hat sich das Atelier einige Expertise erworben. Man verwandelte Traction Avant oder Citroën DS in viersitzige Cabrios, ebenso wie AX oder C4 Picasso. Auch Citroën selbst ließ hier schon arbeiten. Immer steht die handwerkliche Qualität im Mittelpunkt. Und so transformiert man Scavinos Pluriel aus dem lenzgrünen Serienzustand zum einzigartigen „Pluriel Azur“. Neben den aufwendigen Karosserie- und Sattlerarbeiten, sowie der manuellen Herstellung von Holzvertäfelungen, erfolgt eine technische Abnahmeprozedur der einzigartigen Konstruktion durch den deutschen TÜV und auf dieser Grundlage die Neuzulassung. Wieviel der Umbau insgesamt gekostet hat, mag Vittorio nicht sagen. Die Holz- und Sattlerarbeiten lagen bei etwa 3.000 bzw. 2.000 EURO verrät er.

Weitere Info unter **» https://acc.li/7865**

C5 TOURER

AUTO BILD: RICHTIG VIEL AUTO FÜRS GELD

Dem voraussichtlich letzten Citroën mit Hydropneumatik widmet Auto Bild in ihrer Ausgabe vom 4. Februar 2021 einen Bericht. Er sei einzigartig in Komfort und Charakter, wodurch sich große Citroën über Jahrzehnte ausgezeichnet hätten. Selbstbewusst habe man sich Audi für den in Rennes montierten Mittelklässler zum Maßstab gemacht und dem bei der Sicherheit auch entsprochen, „fünf Sterne im EuroNCAP“. Zwar sei er nicht Premium, aber die Qualität wirklich „ordentlich“. Dreizehn Jahre nach seinem Debüt spräche der C5 „frankophile Sparfüchse an“, das Preisniveau sei verlockend, „bereits ab 5.000 EURO gäbe es seriöse Angebote mit Scheckheft und unter 150.000 Kilometer Laufleistung.“ Das hydropneumatische Fahrwerk mache ihn einzigartig. Dass der geräumige „Franzosenfrachter“ nicht nur komfortabel, sondern langlebig sein könne, habe er 2012 im 100.000-Kilometer-Dauertest bewiesen, den er in 18 Monaten ohne gravierende Störungen abspulte. „Während die kleinen Motorisierungen mit konventionellen Stahlfedern in erster Linie sparsame Fuhrparkmanager ansprachen, gleiten die Passagiere in den gehobenen Versionen dank des „Hydractive 3+“-Fahrwerks selbst über vernachlässigte Straßen komfortabel hinweg. Ein breitgefächertes Sortiment von Turbodieseln von 109 bis 240 PS treibe die meisten C5 an. Insbesondere mit den größeren Motoren fahre er sich beinahe „oberklassig“. „Doch Vorsicht: bei höheren Laufleistungen neigen die dicken Diesel ohne Vorwarnung zu kapitalen Motorschäden. Die 2015 nachgereichten Blue-HDI-Diesel (Euro-6b) seien deutlich standfester. Als Achillesfersen werden undichte Dämpfereinheiten und verschlissene Federkugeln, aufgrund des Gewichts höherer Bremsenverschleiß an der Hinterachse und Probleme mit der Festplatte des optionalen Infotainmentsystems genannt. Trotzdem: „Der C5 ist noch immer ein schickes Familienauto für Individualisten. Und er ist deutlich günstiger, als die Nachbarn spontan vermuten würden. Durchaus richtig viel Auto fürs Geld.“



CX

HISTORISCHES AUS DEM CX-ARCHIV: DIE SUPER-LIMOUSINEN SIND LOS!

Im CX-Archiv fand sich ein im Carmagazine im April 1985 erschienener Vergleichstest zwischen BMW M 535i, Rover Vitesse und dem CX GTi Turbo. Als Beitrag des CX Club hat ihn ACCM Uwe Wertheimer für diese ACZ aus dem Englischen übertragen.

Es gab eine Zeit, die gar nicht so lange her ist, als alleine das Erreichen von 160 km/h Höchstgeschwindigkeit eine simple Limousine zur Hochleistungslimousine adelte. Aerodynamik war auf einem Niveau, dass nur ein starker Motor eine viersitzige Limousine mit großer Karosse an dieses Ziel brachte – und für starke Beschleunigung sorgte. Es war die Zeit, als nur Sportwagen Gürtelreifen hatten. Die „M1" als erste britische Autobahn von London nach Leeds hatte auf ihren 300 Kilometern noch kein Tempolimit von 110 km/h, weil Barbara Castle [britische Verkehrsministerin von 1965 – 1968, die nie einen Führerschein besaß] etwas anderes zu tun hatte, als den Verkehr zu reglementieren. Nordseeöl war ein weiteres neues Schlagwort und niemand verlor ein Wort über die Endlichkeit weltweiter Ölreserven. In dieser Welt waren viertürige Familienlimousinen, die 145 km/h erreichen konnten, die Ausnahme, insbesondere wenn man die reichliche Übertreibung des Tachos mit einbezog. Insbesondere Plutokraten mit ihren Astons und Jags waren stolz darauf, nebenbei zu erwähnen, dass sie mit ihren Wagen (einige kosteten über 6000 Pfund) schnell mal auf der Autobahn ein paar Meilen mit deutlich dreistelliger Geschwindigkeit gefahren waren. Heute ist alles anders. Wir haben ein landesweites Tempolimit, um die Familienwagen einzufangen, die noch in den 60ern Wettbewerbsfahrzeuge abgegeben hätten. Jeder 1985er Familienwagen, der nicht 160 km/h erreicht, ist lahm. Die guten der GTi Riege erreichen 195 km/h, selbst die kleineren erreichen 185 km/h bei entsprechender Straßenlage. Tatsächlich erreichen heute nicht wenige Limousinen mit Motoren über 2 Liter Hubraum und mehr als 4 Zylindern 210 km/h, nicht zuletzt, weil die Designer sich um stromlinienförmige Karosserien bemühen. Der BMW 528i ist ein gutes Beispiel dafür – Sierra XR4i und Audi 100 gehen genauso gut und sind noch effizienter. Heute liegt die Grenze zur Hochleistungslimousine bei 225 km/h. Dazu braucht es einen speziell dafür gebauten zigarrenförmigen Sportwagen oder eine Limo mit der Kraft und der Raffinesse eines Jaguar XJ12 oder Mercedes 500 SE, um dieses Limit zu erreichen. Autos, die sich gewöhnliche Menschen leisten und unterhalten können, erreichen das Limit noch nicht – aber die Jagd darauf ist eröffnet.

Wie nicht anders zu erwarten, liegt BMW mit dem M535i für 17.950 Pfund an der Spitze des Feldes. Nichts geringeres würde zu ihrem Image „schneller als der Rest" passen. Citroën, die vor 10 Jahren bereits eine 225 km/h schnelle Limousine in Form des eigenwilligen SM anboten, klopfen jetzt wieder mit dem CX GTi Turbo an die Tür – bemerkenswert gut eingepreist mit 12.990 Pfund. Und die britische Austin Rover, schon so lange Anbieter und Förderer des günstigen V8, hat seit ein paar Jahren den saftigen Rover Vitesse für 15.465 Pfund im Angebot, der sehr an die richtig fetten Gruppe-A-Limos erinnert. Audi könnte auch zu dieser Gruppe zählen, aber ihren frontgetriebenen Turbo gibt es nur noch als Automatik – deutlich langsamer als die drei günstigeren Wagen mit ihrem 5-Gang Getriebe. Ihr neuer 200 Quattro, den es mit 5-Gang-Getriebe gibt, erreicht gerade so das Limit zu einem Startpreis von 22.000 Pfund. SAAB zum Beispiel hätte auch einen Bewerber für die 225 km/h Viertürer. Aber dadurch, dass die 4- und 5-Türer die aerodynamischen Vorteile der 3-türigen Limousine vermissen lassen, erreichen sie trotz des stärksten 16V Turbovierzylinders nur 210 km/h, so dass uns nur drei Kandidaten übrig bleiben. Die Jagd auf 225 km/h mag für Menschen mit nur oberflächlichem Verständnis für Autos leichtsinnig klingen. Man muss andere Stärken zu den Wagen der großen Hersteller hinzuaddieren, die das Erreichen dieser Geschwindigkeit erst möglich machen. Höhere Geschwindigkeit macht bessere Autos. Hat es immer. Die Extraleistung, die es braucht, einen Wagen von 210 auf 225 km/h zu treiben, ist mehr als die linearen 7,7 % Geschwindigkeitszuwachs. Und – was wichtig für den Autofahrer ist – diese Extrapower zieht sie durch den gesamten Geschwindigkeitsbereich des Autos. Dazu kommt, dass ein 225 km/h Auto bei 160 nur wenig angestrengt, weil länger übersetzt ist. Es gibt aber noch andere Gründe: Es wird eine ausgefeilte Aerodynamik haben (mit größerer Stabilität und üblicherweise weniger Windgeräuschen) und es wird Bremsen, Lenkung, Reifen und Straßenlage auf einem höheren Niveau bieten. Dazu gibt es noch Nebeneffekte wie Sitze mit größerem Seitenhalt und Karosserieän-

derungen, die es von der Masse abhebt. Kurz: Extra Geschwindigkeit bringt extra Raffinesse, extra Dynamik und extra Begehrlichkeit. Wir brachten unsere drei Testwagen – BMW, Citroën und Rover – zu einem für uns neuen Testgelände in Bruntingthorpe, südlich von Leicester. Zentral liegt hier eine 55 Meter breite und 3,2 km lange Ebene, ein Überbleibsel aus den Tagen, als die US Air Force in den frühen 1960ern hier eine Meute der riesigen B52 Bomber betrieb. Später wurde es bis in die Siebziger von Chrysler betrieben (Seit wann hat Chrysler UK überhaupt Autos getestet?), bis sie es vorzogen, diese Tests in Europa zu betreiben. Eine ansässige Familie namens Walton entschloss sich, das Land zu kaufen, um Landebahn und Taxiways zu entfernen und Ackerbau zu betreiben. Dann aber erkannte sie das Potential als Testcenter und Gelände für Beschleunigungsrennen. Sie machte sich mit großem Elan daran, das Areal zu entwickeln. „Wir sind gerade am Anfang" sagt Dave, einer der drei Walton-Brüder. „Wir müssen ein Image für den Platz entwickeln, vielleicht über die Beschleunigungsrennen. Wir wollen hier aber keine richtigen Rennen veranstalten, sondern bevorzugen Clubrennen und seriöse Autotests." Seriöses Testen hat in den zwei Tagen in Bruntingthorpe allerdings einen Hauch von Tapferkeit erfordert. Die hervorragende Landebahn hatte an Tag 1 eine festgefahrene und nur langsam schmelzende Schneedecke und wir konnten erst am zweiten Tag eine Spur direkt neben der Mittellinie freiräumen, die auch Geschwindigkeiten über 210 km/h standhielt und dabei lustig Eisplatten an den Unterboden prasseln ließ. Wehe, wenn einer der Reifen von der Spur abkäme...

BMW M535i: QUEEN MUM IM GOLDENEN STRINGTANGA

Man möchte meinen, der M535i wäre für BMW einfach zu bauen: es überrascht sogar, daß sie noch nicht früher ein wenig des Donnerhalls von Alpina gemopst haben. Vereinfacht gesagt hat man den 220 PS 3,5 Liter 6-Zylinder des 735i und 635 CSI mit geringem Aufwand in die 5er Karosserie verpflanzt. Dazu kommt eine speziell angepasste Federung mit strafferen Federn und Bilstein Gasdruckstoßdämpfern, sowie kräftigeren Stabilisatoren vorne und hinten. ABS ist Standard, dazu fette 220/55 VR 390 Michelin TRX auf 6,5 Zoll Alufelgen. Die Lenkung ist servounterstützt, das Lenkrad selbst ist dicker und hat einen kleineren Durchmesser. Die Sitze stammen aus BMWs Sportlinie. Alles ist darauf vorbereitet, die kräftigen Pferdestärken auf die Straße zu bringen, auch weil es eine Differentialsperre gibt. Der M535i trägt, was man einen Body Kit nennt: einen Spoiler unter der Frontstoßstange, Schwellerverbreiterungen und einen in Wagenfarbe lackierten Heck-

spoiler. Mehr Stabilität und Reduzierung des Windwiderstands werden dieser Veränderung nachgesagt. BMW sagt, der CW – Wert sänke dadurch von 0,38 auf 0,37. Eine Verbesserung, die das komische Aussehen des eigentlich aufrechten und würdigen Wagens kaum wert ist. Wie eine Königinmutter mit hohen Stiefeln und goldenem Stringtanga. Uns wäre etwas weniger Plastik rundherum willkommen. Was sich als wesentlich zeigte: Unser Testwagen war mit einem enger übersetzten Getriebe von Getrag ausgerüstet, anstelle des serienmäßig mit 0,81 übersetztem Getriebe von ZF. Das Getrag liefert 38,4 km/h bei 1000 U/min, gerade genug um die 225 km/h bei der maximalen Drehzahl von 6000 U/min zu laufen. Bei 4000 U/min, dem Drehmomentmaximum von 310 Nm, schnurrt der Wagen ruhig dahin. Es gibt immer genug Dampf, den Wagen auf 195 oder 210 km/h zu schieben, während das ZF Getriebe mit 45 km/h bei 1000 U/min davon weit entfernt ist. Die Kombination aus Motor und Getriebe macht das Auto aus. Es singt. Es zieht ab, wenn man die harte Kupplung schnalzen lässt, und das ohne durchdrehende Räder, solange man es nicht mit 4000 U/min oder mehr versucht. Die Anschlüsse der Gänge sind brillant gewählt (65 – 80 - 95), ohne den Motor zu überdrehen. Der BMW wirkt sanft, aber mit einem Sirren und einem Unterton von Aggressivität im Hintergrund. Wenn bei 185 km/h in den fünften Gang gewechselt wird, geht es weiter mit der starken

CITROËN PARTS
autex
WWW.AUTEXAUTOTEILE.DE

-> mehr als 5000 Qualitätsteile in unserem Webshop!

Riesiges Blechteile- Sortiment -> *Fordern Sie jetzt gratis unseren neuen Blech Katalog an.*
Komplette 2CV Rohkarosserien -> *elektolytisch verzinkt, hohe Passgenauigkeit*
Originalgetreue Fahrzeugrahmen -> *H- Kennzeichen fähig!*
Riesiges Lager mit Originalen Gebrauchtteilen -> *4x im Jahr Gebrauchtteilemarkt*
Wir beraten Sie gerne und erstellen Individuelle Angebote für Sie!

Autex Autoteile GmbH
An St. Georg 4
41366 Schwalmtal

Tel. 02163/579830
info@autexautoteile.de
www.autexautoteile.de

Beschleunigung, die erst nach 210 km/h nachlässt. Dann ist der Motor über seinem Maximum an Leistung und Drehmoment, und hat schwer mit seinem Luftwiderstand zu kämpfen. (...) Der bemerkenswert akkurate Tacho zeigt 231 km/h an, d.h. echte 225 km/h. Der Drehzahlmesser des Testwagens erreichte kaum 6000 U/min, geschweige denn den roten Bereich bei 6100 – 6200 U/min, bei dem die Bosch Motronic II Motorsteuerung den Drehzahlbegrenzer einsetzt. Das M535i Fahrgestell ist eine brillante Entwicklung. Der Wagen geht in allen Gängen ohne wahrnehmbares Untersteuern um die Ecken. Das Einlenken in die Kurven ist so knackig wie bei manchen Rennwagen. Brutale Lenkbewegungen in Kurvenmitte oder abruptes Gaswegnehmen beeinflussen kaum die Linie des Wagens. Bei starkem Gaswegnehmen wird die Front nur ein bisschen straffer, um das Einlenken per Drosselklappe zu erleichtern. Den größten Einfluss auf die Kurvenfahrt hat die Kraft. Das brillante Zusammenspiel von Kraftentfaltung und Getriebeübersetzung garantiert den richtigen Punch, wann immer er benötigt wird. Tritt man das Gaspedal entschlossen durch, kommt das Heck mit größter Stabilität und Vorhersagbarkeit herum. Powerslides lassen sich mit diesem Wagen leicht provozieren, da das Sperrdifferential verhindert, dass zu viel Leistung im kurveninneren Rad verraucht. Man kann die Slides auch einfach stoppen. Auf der Bruntingthopestrecke auch bis hinauf auf 130 km/h. Will man sie beenden, weil der Wagen gerade in richtiger Richtung steht, fängt man ihn mit kurzer Lenkbewegung ab, oder nimmt ein bisschen Gas weg (nicht zu viel!) und beendet das Gegensteuern, denn der Wagen stabilisiert sich selbst. Der BMW zeigt die sonst selten vorhandenen Vorteile von Längsstabilität. Das Heck fängt sich selbst nach einem Powerslide, es gibt kein Gegenschaukeln, das bei einfacher konstruierten Wagen das andere Rad entlastet und durchdrehen lässt. Der BMW hört einfach auf mit dem Heck zu schwenken, hat sofort Grip und stürmt los. Die Tatsache, dass dieser Grip und die Balance, diese Kraft und Gelassenheit mit einer ausgewogenen und direkt übersetzten Lenkung (2,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) zusammenarbeitet, erhöht noch das Vergnügen.

ROVER VITESSE: ZAHMES, ALTES TEIL

Es gibt hier eine ganz einfache Spezifikation. Ein heftiger Einspritzmotor (gut 190 PS und 300 Nm), dazu ein relativ raues, aber grundsätzlich gutes Handling, ein gut entwickeltes britisches Fahrwerk, und schon ist man nahe am US-Muscle Car. Der Alu-V8 mit 3.528 cm³ wird von einer elektrischen Lucas Einspritzpumpe versorgt und liefert seine Maximalleistung bei 5300 U/min. Das Drehmoment entsteht für einen V8 spät bei 4000 U/min. Die Antriebskraft wird durch ein weit gespreiztes 5-Gangetriebe weitergegeben, der erste nicht länger als beim BMW, der fünfte mit 0,79 übersetzt wie ein Overdrive. Theoretisch erreicht er 257 km/h bei maximal 5500 U/min. Im Vergleich behauptet sich der Vitesse nicht schlecht. Der Karosse fehlt es ein bisschen an Kopf- und Beinfreiheit und auch der Fußraum ist für ein so großes Auto recht eingeschränkt. Das vor ein paar Jahren überarbeitete Armaturenbrett funktioniert ganz gut, auch wenn nicht jedem das Design gefällt, und die ausgewogenen Anzeigen bestätigen die gut durchdachte Qualitätsanmutung.

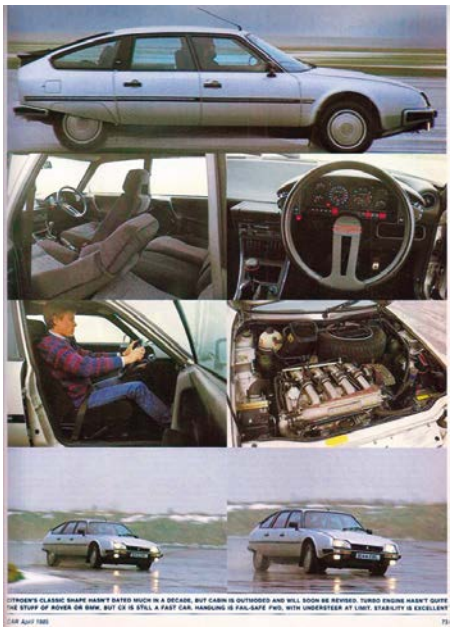
Die knackige Schaltung passt gut zur festen Kupplung und Bremse. Und würde vielleicht auch gut zur ausgewogenen Servolenkung passen – wenn da nicht das einige Nummern zu große Lenkrad wäre, das auch noch „allegroesk" [Austin Allegro 1973 – 1982, Kompaktklasse, hatte in erster Serie ein quadratisches Lenkrad] quadratisch geformt ist. Ich wette, Steve Soper [britischer Rennfahrer, 1982/83 auf Rover Vitesse] musste sich auf Brands Hatch nicht mit diesem lächerlichen Ding in der hervorragend klingenden Renn-Vitesse herumschlagen. Die Vitesse ist immer noch ein überraschend zahmes, altes Teil. Klar hat sie nicht die schier endlose Seitenlinie des CX. Aber sie hat eine breitschultrige Stämmigkeit, die mit der Gummilippe am Heck, der niedrigen Schulterlinie, den Mehrspeichenrädern (die Rennsport widerhallen) und dem 1985 neuen Frontspoiler ergänzt wird. Die Rover Techniker erwähnen nur halbherzig die erhöhte Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten, denn der wirkliche Vorteil ist klar ersichtlich, bevor sich am Auto auch nur ein Rad dreht. Der Rover-Antriebsstrang ist der einfachste und bravste im Trio. Er hat genauso Lust,

im 2. oder 3. mit 800 U/min dahin zu schlendern, als auch im vierten die 190 km/h bei etwas mehr als 5.000 U/min. Der Motor hat nicht ganz den Biss, den man von einem großen V8 erwarten würde. Er braucht wirklich 3.500 U/min, um den „V8-Kick" zu entwickeln – und selbst dann vermisst man das Donnergrollen eines Ford Mustang. Trotzdem er ist samtweich: Die sensationelle Zusammenarbeit zwischen Motor, Kupplung und Getriebe heißt, dass man das Herauf- oder Herunterschalten kaum wahrnimmt. Der Wagen ist beinahe eine Entsprechung zum BMW, nur bei der Höchstleistung fällt er zurück. Dann klingt er angestrengt und zeigt bei 5.500 U/min eine überraschende Drehmomentschwäche. Der Rover liegt gut. Die Straffheit der Dämpfung wird offensichtlich, wenn man durch die Stadt rumpelt und dabei noch ein paar Temposchwellen mitnimmt. Trotzdem ist die Fahrt ruhig und er ist auf den meisten Fahrbahnoberflächen leiser als der BMW. Sicher, der Familienvater wird keine Probleme mit der nicht ganz ausgewogenen Abstimmung haben – solange er sich keine Gedanken um das Fahrverhalten im Grenzbereich macht. Auch das Fahrwerk spiegelt den Charakter des BMW. Es untersteuert nur wenig (vielleicht ein wenig mehr als der Bayer) und bleibt lange stabil – auch wenn es in den Grenzbereich getrieben wird. Bei unterschiedlichen Reibwerten der Räder und beim Gaswegnehmen geht er in ein leichtes Übersteu-

ern über, fängt sich aber praktisch von selbst sanft ein. Mit einem praktischeren Lenkrad wären ähnliche Korrekturmanöver wie beim BMW auch mit diesem Wagen möglich. Doch die beliebten Powerslides stehen hier nicht auf der Karte, vor allem, weil die meiste Antriebskraft bei scharfen Kurven im kurveninneren Rad verpufft – es fehlt ein Sperrdifferenzial. Wenn ein schnelles Auto mehr Traktion benötigen würde, wäre es dieser mutige alte Rover. Was die Gesamtleistung angeht, lässt der Rover am Ende des dritten Gangs bei 150 km/h nach. Der Vierte und Fünfte sind für zügige Beschleunigung bis zur Endgeschwindigkeit zu lang übersetzt. Doch hat man Zeit und Ruhe, die Nachsicht des Gesetzes vorausgesetzt, erreicht der Wagen 214 km/h bei 4600 U/min; 225 km/h mögen mit 8 km langem Anlauf möglich sein. Er ist halt ein ehrlicher, alter Laster, der Rover.

CITROËN CX GTI TURBO: GLEITEN IST SEIN METIER

Die Franzosen spielen damit, dass sie Chassis und Fahrwerksspezifikation gegenüber dem früheren GTi ohne Turbo nicht wesentlich verändert haben. Er hatte 138 PS und 201 km/h geleistet und war ebenfalls sportlich. Der Turbo hat den gleichen altertümlichen 2,5 Liter Vierzylinder einfachen Designs (Eisenblock, acht stößelgesteuerte Ventile), doch wurde die Kompression von 8,75 : 1 auf 7,75 : 1 reduziert (immer noch hoch für einen Turbomotor) und mit einem Garret T3 Turbolader ausgerüstet. Der bläst die Ansaugluft mit 0,7 bar in den Zylinder. Die Kraftstoffversorgung wird durch eine Bosch-L-Jetronic sichergestellt, die elektronische Zündung – aus dem „normalen Gti" bekannt – wird durch einen Klopfsensor ergänzt, um das Beschleunigungsklingeln zu vermeiden. Auf diese Art hat Citroen ein Auto mit 22% höherer Leistung (168 PS bei 5000 U/min) und 40% mehr Drehmoment (294 Nm bei 3250 U/min) geschaffen. Was aber auch wichtig ist und das Fehlen eines Ladeluftkühlers erklären könnte, ist die geleistete Feinarbeit am Motor, um die traditionellen Turboprobleme mit verzögertem Ansprechen und der schlechten Leistung bei niedrigen Drehzahlen zu vermeiden. Um die Arbeit zu komplettieren, wurden Teile des Fahrwerks überarbeitet (geänderte Dämpfungsraten, verstärkte Stabilisatoren vorne und hinten) und Citroens bis jetzt fetteste Reifen verwendet: einen Satz 210/55 VR 390 Michelin TRX, die auf neuen „aerodynamischen" Alufelgen montiert sind. Erkennbar sind sie an einem eingelassenen „T" für Turbo, das aber mehr nach einer platten Möve, denn einem Buchstaben aussieht. Der GTi hatte schon jahrelang ein unglückliches Logo – jetzt ist der Turbo dran. Ein anderes Erkennungsmerkmal ist der große, auf der Heckklappe montierte Gummispoiler – noch auffälliger als der des GTi. Die französischen Ingenieure halten sich erfreulicherweise sehr zurück, für den Spoiler große Verbesserungen der Stabilität oder Verbesserung des CW-Werts zu reklamieren. Das Ding sitzt zuerst und hauptsächlich da, um den schnellen CX von anderen zu unterscheiden. Das einzige schlagende Argument für diesen Wagen ist, das er für stundenlanges Gleiten auf der Autobahn bei 200 km/h entworfen wurde. Und Gleiten ist sein Metier. Er lässt sich natürlich auch sehr schön über Nebenstraßen jagen. Aber seine Masse und die vom Fahrer geforderte Konzentration, mit dieser ultradirekten, leichtgängigen und irgendwie unsensiblen Lenkung exakt zu steuern, macht es schwerer als mit dem BMW. (...) Der Citroën hat durchaus Grip, und zwar haufenweise. Der Wagen geht durch die neuen, fetten Reifen mit mildem Untersteuern um die Kurven, meist weit jenseits der Limits des alten GTis. In Richtung Limit gibt es ordentliche Karosseriewankbewegungen, aber die niedrige Sitzposition und die weichen stoffbezogenen Sitze des CX unterstützen die vorderen Insassen gut. Der Turbo geht überraschend – vielleicht wegen der höheren möglichen Kurvengeschwindigkeiten bis die Front ausbricht – in leichtes Übersteuern über, wenn man in der Kurvenmitte brutal Gas wegnimmt. Es ist keine besonders störende Eigenschaft, besonders, weil man mit einer leichten Lenkkorrektur das Übersteuern beenden kann. Doch es ist ein Schock für uns, weil wir bisher mit der Gewissheit lebten, dass ein CX mit langem Radstand und tiefem Schwerpunkt das Ausbrechen des Hecks verhindert. Der Wagen hat eine einfach sensationelle Geradeausstabilität, dem langen Radstand und dem Lenkrollradius 0 der Vorderachse sowie dem auf ihr lastenden, hohen Gewicht geschuldet. Er bleibt auch auf Spur, wenn man bei 190 km/h die Hände vom Lenkrad nimmt. Leider gibt es bei dieser Geschwindigkeit mehr Windgeräusche als bei BMW und Rover, denn der Fahrtwind beansprucht die Türdichtungen sehr stark – das ist ein Bereich, in dem der CX wirklich Verbesserung nötig hat – wie auch das generelle Finish des Wagens. Es ist eher ärmlich, was für ein Flaggschiff sehr enttäuschend ist. Doch die Franzosen hatten einen bemerkenswerten Erfolg darin, dem Motor Turboschub und gleichzeitig die guten Sprinterqualitäten des alten Vierzylinders beizubringen. Die 7,75 : 1 sind genau richtig für eine aufgeblasene Maschine; schon bei 1500 U/min zieht er los – auch in hohen Gängen. Richti-

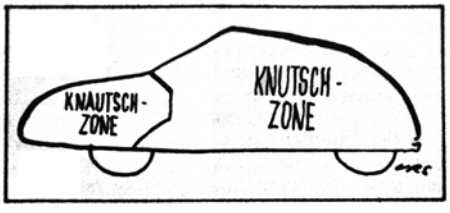


«Der CX bietet die Möglichkeit, den ganzen Tag mit 200 Sachen dahinzugleiten»

ger Schub startet bei 2200 U/min, genug, und die Lücken der Getriebeübersetzung zu überspielen. Tatsächlich liegen die ersten vier Gänge eng beieinander. Der Fünfte geht schon bei 224 km/h in den roten Bereich, bevor bei wenig über 240 km/h der Drehzahlbegrenzer zuschlägt. Falls der Wagen die 224 km/h nicht innerhalb eines 6,5 km Anlaufs erreicht, kommt er sicher auf 214 km/h (mit der Tachonadel über der 225), doch es braucht etwas Anlauf.

RESUMEE

Der BMW ist seinem Preis entsprechend der Beste der Drei. Er erreicht die 225 km/h Grenze und bettelt, getreten zu werden. Der Fahrer bezahlt dafür mit nur wenig fehlender Raffinesse. Ohne großes Tamtam präsentiert der Citroën den Stand der 85er Turbo Kunst. Die Stabilität beim Gleiten ist seine andere, beeindruckende Stärke. Er bietet die Möglichkeit, den ganzen Tag mit 200 Sachen dahinzugleiten – eine Fähigkeit, die selbst beim Ferrari 400i nicht notwendigerweise geboten wird. Der große, stabile Familienpanzer Rover hat auch an den Besten gemessen wirkliche Leistung. Ein selbstsperrendes Differenzial und Stoßdämpfer einer Klasse besser würden sein Handling näher an den BMW führen. Die Fortführung des Rover SD1 Themas bestätigt den Aufwand seiner Schöpfer. Noch bevor wir alle deutlich älter sind, wird man ihn einen Klassiker nennen. Das Trio stellt einen wichtigen Teil des Automarktes dar, wenn auch im Moment kaum wahrgenommen. Sie bieten Höchstleistung in einem Bereich, wo sie schwer zu leisten ist und der Käufer noch anspruchsvoller ist, als in jeder Sportwagenklasse. Sie sind Vorbild für kommende, günstige Hochleistungsautos: 16-V-Golfs und -Escorts und deren Nachahmer. Ihre Preise sind nicht auf Ramschniveau – aber sie bieten ein unvergleichliches Preis-Leistungsverhältnis. Der Beweis ist einfach: Es gibt viele Autos, die mehr als das Doppelte kosten. Doch wenn sich die Startfahne senkt, bleiben sie weit zurück.



Martons Elektro DS : Reichweite: 300 km, Drehmoment: 450 Nm Leistung: 95 kW Spitze: 145 km/h Batteriekapazität: 66kWh Ladezeit: 100 km pro h (Herstellerangaben)

DS 23

E-UMBAU AUS KÜSSNACHT

Mit Fahrverboten für historische Fahrzeuge ist in Deutschland und Frankreich zwar kaum zu rechnen, trotzdem sind zuletzt immer mehr E-Umbauten von Citroën-Klassikern zu sehen. In der Schweiz entstand jetzt ein beachtlicher DS Elektro-Break.

Schon DS-Stylist Flaminio Bertoni hielt nicht viel von Verbrennern. Er sprach von ihnen als „Scheußlichkeit, die man Motor nennt." In gewisser Weise beschädige sie alles und symbolisiere die unbesiegbare Technik, der sich alle Inspiration beugen müsse. Sechzig Jahre nach seinem einzigen Rundfunk-Interview scheint die Technik offenbar besiegt zu sein, wenngleich mit großem Aufwand. Kommerzielle Umbauten hatte es bislang nur auf Basis der eher einfach zu händelnden A-Typen gegeben, so die „e-Ente" von Frisch in Langgöns, den EDEN-(Méhari) aus Cassis, oder private Einzelstücke. An einen Elektroumbau der Göttin hatte sich aber bislang niemand getraut, vielleicht weil bei der DS auch die Hydropneumatik mitgedacht werden muss. Ein Schweizer DS Fahrer machte sich auf die Suche nach einer Lösung und gab seine 1975er DS Break 23 schließlich bei der Automanufaktur Marton („Elektromobilität nach Mass") in 6403 Küssnacht am Rigi in Auftrag. Das junge Unternehmen hat sich auf Klassiker fokussiert, weil man „solche gerne wieder häufiger auf den Strassen sehen würde," wie uns Silvia Marton erzählt. Die perfekt gelungene DS-Einzelanfertigung mit Schweizer Zulassung entstand dabei in neunmonatiger Arbeit. Von der Konzeption inklusive Programmierung der erforderlichen Steuerungssoftware bis zur Fertigstellung im grau/weißen Originallack. Frau Marton ergänzt, dass die DS 23 Break ziemlich optimal für eine Adaption der erforderlichen Batterien sei, „vor allem wegen des zulässigen Gesamtgewichts. Umgebaut ist die DS etwas schwerer als original. Da das Gesamtgewicht für die Zulassung massgeblich ist und nicht überschritten werden darf, bietet der Break am meisten Spielraum, so wie im aktuellen Fall durch das Streichen der beiden Notsitze im Kofferraum." Batterien sind hinten und unter der Motorhaube untergebracht. Apropos: Bei der Beschaffung sind die importierten Batterien die größten Knackpunkte, alle anderen Komponenten stammen aus schweizerischer Produktion. Auf die Batterien gibt es fünf Jahre oder 100.000 Kilometer Garantie, man geht aber von doppelter Haltbarkeit aus. Und die Hydropneumatik? „Die stellte eine gewisse Herausforderung dar. Der Elektromotor dreht ja nicht, solange sich das Fahrzeug nicht bewegt und so kann die alte Pumpe nicht durch den Traktionsmotor betrieben werden. Entsprechend wird das System nun durch eine neue Pumpe mit eigenem kleinem Elektromotor gespeist, bleibt aber ansonsten original," so Silvia Marton. Und was kostet ein solcher Umbau? Das sei immer etwas abhängig von den individuellen Kundenwünschen wie Reichweiten oder Schnellladen. Los geht es jedenfalls ab CHF 150.000. Die Elektro-DS wird also eine exklusive Erscheinung bleiben. Zusammen mit einer Odenwälder Spezialwerkstatt arbeitet man aber schon an einem DS Cabrio.

Weitere Info unter **» https://acc.li/7875**

GS

Der französische Golf

1970/71 kam der Citroën GS auf den Markt und prägte lange die Kompaktklasse. Später abgelöst durch den BX, wurden fast 2,5 Millionen Stück gebaut, manche von ihnen sogar mit Wankelmotor. In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung widmete ihm Boris Schmidt im letzten Herbst einen erinnernden Bericht.

Demnach hätten 1970 die Zeiten ohnehin auf Aufbruch gestanden. Denn damals flog seit kurzer Zeit der Jumbo, man hatte den Mond betreten und über den Ärmelkanal schwebten die ersten Hoovercrafts. Nicht zu vergessen die in britisch-französischer Co-Produktion entstandene Concorde, mit der man schneller als der Schall von Europa in die nicht mehr ganz so neue Welt, sprich nach New York, fliegen konnte. „Deutschland freute sich auf die Olympischen Spiele in München 1972." Und zu den wichtigsten neuen Autos 1970 hätten neben Opel Ascona und Manta, der VW K70, der Range Rover und der Citroën SM gehört. Neben letzterem noch ein weiteres Modell des Herstellers, „der 1975 unter die Fittiche von Peugeot kam": der GS. „Der kompakte, 4,12 Meter lange GS sollte schließlich das Bindeglied zwischen dem kleinen Citroën 2CV, dem Ami 8 und den Oberklasse-Autos DS und SM werden. Schon zuvor war an einem Fahrzeug für diese Klasse gearbeitet worden, das Modell „F" starb aber 1967. Danach wurde innerhalb von drei Jahren der GS aus dem Boden gestampft, dessen Modellbezeichnung meist mit „Grande Série" erklärt wird. Buchautor Marc Stabèl (Citroën GS & GSA. Citroën's Avant-Garde Mid-Range Cars) hat aber noch eine andere These: „G" folge schlicht auf „F" und „GS" habe eben gut zu „DS" gepasst." Der seit Herbst 1970 in Produktion befindliche und ab Frühjahr 1971 für 7.600 DM in Westdeutschland erhältliche GS sei „nicht nur in der Geschichte von Citroën ein automobiler Meilenstein gewesen." Denn bei diesem relativ kleinen Auto kam erstmals die aus der DS entlehnte „hydropneumatische Federung" zum Einsatz und es gab Scheibenbremsen, die man damals auch bei größeren Fahrzeugtypen suchen musste. Der Frontantrieb war „bei Citroën längst Standard." Das Schrägheck-Design (von Robert Opron) erfüllte die an Citroën gestellten Erwartungen, denn so wirkte er viel moderner als andere, zeitgenössische Autos. Zunächst war er mit einem luftgekühlten Einliter-Boxermotor (1.015 cm^3) ausgestattet, der eine Leistung von 54 PS entwickelte und den Wagen auf 147 km/h beschleunigen konnte. Das sorgte für Lob vom „Spiegel", denn der GS lief im Gegensatz zu anderen auf dem Markt befindlichen Boxermotoren sehr leise. „Französischen Auto-Ingenieuren sei nunmehr gelungen, was ihren Wolfsburger Kollegen bislang versagt geblieben war – sie konstruierten einen luftgekühlten Motor, der wenig Lärm macht," schrieb das Hamburger Blatt. „Noch ungewöhnlicher als der Vierzylinder-Boxer war freilich die Gestaltung des Armaturenbretts, ganz im Stil der von der DS vorgegebenen Avantgarde". Dazu hieß es in der „F.A.Z" am 26. August 1970: „Neu und originell sind der Tachometer und die Handbremse. Der Tachometer ist eiförmig ausgebildet und sozusagen das Ei des Columbus. Unter einem ständig beleuchteten Lupenglas vergrößert sich die jeweils gefahrene Geschwindigkeit in einer etwa drei Zentimeter hohen Ziffer. Dieses Fenster, dessen Lichtstärke regulierbar ist, erlaubt jederzeit ein rasches und fehlerfreies Ablesen der Geschwindigkeit." Das ungewöhnliche Layout der Bedienungseinheit mit der direkt integrierten Handbremse wollte man dem britischen Markt in Reinform wohl nicht zumuten, denn die Rechtslenker bekamen klassische Instrumente, die dann in abgewandelter Form 1976 generell im GS auftauchten. Da war der GS schon sehr erfolgreich etabliert. Nach anfänglichen 12.620 Einheiten 1970, blieben die jährlichen Produktionszahlen lange stets sechsstellig, „mit einem Rekord von fast 260.000 Exemplaren, bemerkens-

«Sie konstruierten einen luftgekühlten Motor, der wenig Lärm macht.»

werter Weise im neunten Produktionsjahr." Erst der GSA – also die Neuauflage des GS – war nicht mehr ganz so gefragt, trotzdem entstanden von 1979 bis 1986 stattliche 575.457 GSA, die sich mit den ersten GS auf 2,4 Millionen in 16 Jahren aufsummieren, was nicht viele Automodelle erreichen. „Vor allem in seinem Heimatland war der GS so etwas wie der VW Golf, ein klassenloses Auto für jedermann." Produziert wurde er in Rennes in der Bretagne, daneben kamen 420.000 aus dem spanischen Vigo, selbst in Indonesien legte man eine Kleinserie von 3.000 Stück auf. Aus Portugal und Jugoslawien kamen Ende der 1970er, Anfang der 1980er Jahre nochmals rund 15.000 GS/GSA.

GS-BIROTOR BLIEB KLEINSERIE

Ebenfalls Kleinserie blieb der „GS Birotor", also ein GS mit Wankelmotor, von dem keine 850 Stück entstanden, obwohl Citroën damals große Pläne hatte. Mit NSU gründete man in den 1960ern das Gemeinschaftsunternehmen Comotor. NSU-Käufer Volkswagen hatte allerdings noch bevor die Produktion der Motoren im saarländischen Altforweiler richtig in Fahrt kam, bereits signalisiert, kein Interesse mehr an der fortschrittlichen Technik zu haben. Im September 1973 kam dann trotzdem der GS Birotor. „Der Wankelmotor hatte bei einem Kammervolumen von knapp einem Liter stattliche 107 PS. Um es kurz zu machen: Die Ölkrise und die bekannten technischen Schwierigkeiten mit der Wankelmaschine machten dem Birotor 1975 den Garaus." Citroën wollte sogar alle schon abgesetzten GS Birotor – es waren zirka 600 – zurückkaufen und mit den noch unverkauften rund 250 Birotor verschrotten, um keine Ersatzteil-Verpflichtungen zu haben. Man schätzt, dass 270 Birotor überlebt haben, weil nicht jeder Kunde bereit war, das technisch innovative Auto zurück zu geben.* Eine andere Episode der GS-Historie „aus deutscher Sicht" seien die bemerkenswerten 5.550 Exemplare, die von 1979 bis 1983 zum Listenpreis von „38.500 Mark der DDR" an die DDR geliefert wurden. Dabei handelte es sich schon um GSA-Modelle.

AUTO DES JAHRES 1970

Ende 1970 war der GS zum europäischen Auto des Jahres ausgerufen, knapp vor dem VW alias NSU K70 und dem SM. Ab 1971 gab es den „Break", der fortan einen jährlichen Produktionsanteil von rund 15% hatte. 1972 folgte eine 1.222 cm^3-Variante, 1978 kamen 1.299 cm^3. Ein Jahr zuvor

hatte ein Triebwerk mit 1.129 Kubik den anfangs anfälligen 1.015er abgelöst, „einen Diesel gab es nie." Im Herbst 1979 erschien der GSA mit „Satelliten-Armaturenbrett" und wieder einem Lupentacho. Endlich schwenkte die Heckklappe samt Rückfenster nach oben. Auch der Break blieb mit identischen Motoren im Programm, also wieder mit 1.129-, 1.222- oder 1.299 cm^3, ab 1981 nur noch 1,1 oder 1,3 Liter. Zwei Jahre wurde der GS noch parallel gebaut, „der GSA lebte schließlich bis 1986". Das letzte europäische Exemplar verließ am 21. Juli 1986 die Werkshallen im spanischen Vigo, bis 1987 soll es ihn noch in Indonesien gegeben haben.

AUSFAHRT IM 77ER GS

„Eine kurze Ausfahrt in einem 1977er GS bestätigt: Noch heute wirkt er modern, mit 58 PS ist er nicht untermotorisiert, er wiegt nur 960 Kilo. Einen fünften Gang mag man

ACCM Frank Jesse unterstützte den Bericht mit Informationen und seinem makellosen GS von 1977. Natürlich sitzt der Hebel zur Höhenverstellung mittig neben Frontsitzen und Radio. Ein typischer Citroën der Opron-Ära!

vermissen, das Drehzahlniveau ist hoch. Platz ist in Hülle und Fülle auf den 4,12 Metern, das Kofferraumvolumen beträgt stolze 465 Liter bei der Limousine, beim Kombi sind es gar 710 Liter und maximal nach dem Umlegen der Bank 1.510. In dem gut gepflegten Exemplar, das seine ersten Jahrzehnte in Südfrankreich verbracht hat, funktioniert auch die Hydropneumatik tadellos, man schwebt geradezu über die Straße. Am meisten nervt, dass der Blinker nicht von selbst zurückgeht, damals eine generelle Citroën-Marotte. Heute kann der GS ein hübscher Klassiker für kleines Geld sein, obwohl gute Exemplare schwer zu finden sind. Das Angebot ist dürftig, besser sieht es natürlich in Frankreich aus, fast die Hälfte aller GS/GSA sind schließlich dort verkauft worden. Nur eine Handvoll GS sind zurzeit in Deutschland zu haben, aber 16 Exemplare vom Oberklasse-Modell SM. Der GS erlitt das Schicksal vieler Alltagsautos, er wurde gefahren, bis es nicht mehr ging. Und jetzt sind sie einfach fast alle weg. Eigentlich schade."

** Mazda arbeitet noch heute an einem Wankel-Reichweitenverlängerer, auch Wasserstoffverbrenner auf Wankel-Basis scheinen möglich. Die Wankel-Technik ist noch bei weitem nicht ausgereizt, Citroën hatte eine innovative Technikentscheidung getroffen, die leider ausgerechnet der ersten Energiekrise zum Opfer fiel.*

VISA/C15

Citroën C15: Antithese des vorprogrammierten Alterns

Eigentlich ist er nur die einfache Nutzversion des VISA, doch er wird schnell unverzichtbar: Unermüdlich, unzerstörbar, unersetzlich, unkaputtbar. Noch immer ist er auf dem Lande ein Liebling. „Und ein verdammt guter Deal für uns alle" schreibt Nicolas Laperruque schon im Januar 2020 im L'Est Républicain.

Trotz eines Karrierestarts im Schatten des Citroën-Sortiments und mit embryonalem Werbebudget sei er zu einem Kultobjekt geworden, was er weder seinem Aussehen, irgendeiner Marketingkampagne oder anderer Form von „Viralität" verdanke. „Nur Einfachheit und gesunder Menschenverstand. Anders gesagt: Die ideale Kombination hinsichtlich seiner Bestimmung. Das mag ein wenig paradox klingen, denn man weiß, dass der C15 nichts anderes ist, als eine Transportbox auf VISA-Chassis. Die ersten Entwurfszeichnungen für eine kleine Fourgonette datieren dabei von 1975, also neun Jahre, bevor er dann wirklich bei den Citroën-Händlern auftauchte.

VIEL LADUNG FÜR WENIG GELD

Zu jener Zeit glaubt Citroën eher daran, mit zweisitzigen Entreprise-Versionen normaler Personenwagen die Bedürfnisse nach kleinen Lieferwagen befriedigen zu können. Doch kleine Handwerksbetriebe benötigen maximale Zulademöglichkeiten zu guten Preisen. Und um diese Gleichung aufzustellen, ist ein Fahrzeug nötig, bei dem die Entwicklungskosten auf ein Minimum reduziert sind. Man modifiziert also die Karosserie des VISA, die man mit der Hinterachse des Peugeot 305 Break kombiniert. Das Biest namens C15 wird dann in Frankreich am 24. September 1984 in Form einer nüchtern formulierten Pressemitteilung vorgestellt, die noch dazu per Schreibmaschine abgefasst ist. Der C15 folgt dabei der bisherigen Acadiane und wird somit das erste moderne Nutzfahrzeug in dieser Klasse, komfortabler und vielseitiger als der Vorgänger. Es gibt ihn mit Benzin- und Dieselaggregaten, die im Laufe seines Lebens noch weiterentwickelt werden. Seine Bezeichnung leitet sich vom zulässigen Gesamtgewicht von 1.500 Kilogramm ab, also kurz „C 15".

UNSTERBLICHER C15

Seine Karriere beginnt völlig im Schatten der „zivilen" Fahrzeuge, also ganz so, wie die Autowelt Nutzfahrzeuge zu behandeln pflegt. Doch schnell findet der C15 eine treue Kundschaft, die auf ihn schwört. Alle im Land, Handwerker und Händler, Kuriere und Postboten fahren ihn. Dabei eröffnen ihm die Aufhängungen an Schwingarmen und die damit verbundene, relativ hohe Bodenfreiheit auch den Zugang zu weiteren Kundenkreisen auf dem Land. Denn leicht und drehmomentstark fährt der C15 einfach überall hin und wird schnell zum Freund von Jägern und Bauern. Und als 1988 die Produktion des VISA endet, beschließt Citroën den C15 einfach im Programm zu lassen. Er verkauft sich sehr gut und so macht sich seine Konzeption schnell bezahlt und ist für Citroën überaus rentabel.

SO GUT WIE UNVERÄNDERT

Bei den Benzinmotoren im C15 erklingen erst die Sirenen von Poissy, also die X-Motoren, später die berühmten TUs. Doch erst mit der Diesel-Motorisierung wird er in Frankreich endgültig geadelt. Vor allem der 1.769-cm^3-XUD-Motor spielt für seine Reputation besonderer Zuverlässigkeit die entscheidende Rolle. Von extremer Einfachheit geprägt, kann der kleine Lieferwagen mühelos hunderttausende von Kilometern zurücklegen, ohne auch nur einmal nennenswert zu zucken. Die ohnehin überaus seltenen Modifikationen beschränken sich auf eine optionale Servolenkung und eine Zentralverriegelung. Auch das hält die Kunden aber nicht im entferntesten davon ab, ihm treu zu bleiben. Zum zehnjährigen Marktjubiläum ergibt eine Studie, dass 97% der C15-Kunden zufrieden sind.

INTERNATIONALE KARRIERE

Der Erfolg des C15 geht über Grenzen hinweg. Logisch, denn er ist auch für entlegenste Orte geeignet. Manchmal nimmt er dafür andere Nachnamen an, in Großbritannien gibt es ihn als „Champs", in Spanien, wo er vor allem als „Familiale" mit hinterer Rückbank erfolgreich ist, hört er zuweilen auf „Cumbre". Für Europa wird er hauptsächlich im spanischen Vigo gefertigt, daneben auch in Mangualde, also in der selben Fabrik, aus der der letzte 2CV kam. Außerdem montiert man ihn in Polen und Marokko. Überraschender-

DIE C15 IN KÜRZE

- *Benziner: Von 954 cm3 bis 1.360 cm3*
- *Diesel: XUD mit 1.769 cm3, DW mit 1.865 cm3 ab Ende 1999*
- *Elektroversion für Post und Behörden*
- *Bauzeit 9/84 – 12/2005*
- *Vertrieb in D bis Herbst 1996, in A (mit Unterbrechung), B, CH, ES, F, I und einige Überseemärkte bis 2006*
- *Gesamtzahl 1.181.471 Stück*

PREISWERT IM VERGLEICH

1995 kostete ein „Messenger Diesel" in Frankreich 61.600 FF, was einer heutigen Kaufkraft von 13.297 EURO entspräche. Damals waren das 6.150 FF weniger als für den 205-Lieferwagen oder 9.000 FF weniger als für den Renault Express und immerhin 1.600 FF weniger als für einen Fiat Fiorino.

Vorne VISA und hinten zur Not per Gabelstapler beladbar: Seinen jahrzehntelangen Erfolg verdankt der C15 der praxisorientierten Mischung von Robustheit, Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit. Wie klein er dabei ist, verdeutlicht der Vergleich zum Peugeot 206 im Bild rechts. Bilder: Citroën/Eggermann

weise stellt man ihn von 1989 bis 1996 sogar in Taiwan als Van-, Pickup- und Familiale her. Ein Exemplar des taiwanesischen C15 wird im Conservatoire Citroën in Aulnays aufbewahrt.

EIN TEIL DER GEGENWARTSKULTUR

1998 erscheint der designierte C15-Nachfolger Berlingo. Doch trotz des erfolgreichen neuen Modells gehen die Verkäufe des C15 nur sehr langsam zurück. Erst angesichts des NEMO 2006 beschließt die Marke die Produktionseinstellung. Dennoch der kleine „Utilitaire Citroën" ist ein Teil der Gegenwartskultur geblieben. Fans des Modells sind zahlreich und manch einer würdigte den C15 bei Auto-Events oder sogar der Budapester Rallye. Eine schöne Genugtuung für einen einfachen Dienstwagen!"

Weitere Info unter **» https://acc.li/7844**

Mit einer Bauzeit von 21 Jahren ist der C15 einer der am längsten hergestellten Citroëns. Zwischenzeitlich wurde er aber bereits vom Berlingo I überholt, der in seiner 2. Serie noch in Puerto Real für Südamerika hergestellt wird und es auf 24 Jahre (2CV: 42 Jahre, H: 34, Traction: 23, DS: 20) bringt. In der französischen Wikipedia erfährt man überdies, dass die Montage von CKD-Sätzen in Marokko noch bis Ende 2006 fortgesetzt wurde.

KONKURRENZLOS MIT FREMDERREGTEM MOTOR …

… schreibt die ACZ 3/93 zum Marktstart der Elektroversionen von C15 und C25. Beim Anfahren sei der C15 wegen der 140 Newtonmeter maximalen Drehmoments bei nur 1.400 Touren, was auch die Leerlaufdrehzahl sei. Bis zu 4.000 Touren drehe er hoch, „erst bei 6.000 regele das Triebwerk ab." Eine Ladung der 16 6 Volt-Blöcke mit 160 Ampèrestunden reiche für bis zu 70 Kilometer. Das seien 60% mehr, als städtische Servicefahrzeuge im innerstädtischen Bereich normalerweise zurücklegten. Im Schiebebetrieb bergab und beim Bremsen schalte der Motor automatisch auf Stromerzeugung und lade seinerseits das „Akku-Pack." „Im Nahverkehrsbereich, insbesondere unter extremen Bedingungen" erfülle der C15 seine Aufgaben umweltschonend und energiesparend, attestierten die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke. Er träte auf Basis des C15-Dieselfahrwerks mit wegen der schweren Gel-Akkus etwa 1.475 Kilogramm Leergewicht (Original 9,45 kg) und 310 kg Zuladung fast lautlos an. Der C15 Elektro koste inklusive Akkus und Ladeeinrichtung 45.000 DM plus 15% MwSt, „also insgesamt 51.750 DM." Wer also ernst machen wolle mit dem (außerhalb der Strom- und Elektroerzeugung) abgasfreien Fahrzeug, müsse tief in die Tasche greifen. Es sei errechnet worden, dass bei Nutzung des energietechnisch nicht so belasteten Nachtbereichs zur Nachladung zwischen 500.000 und 1,2 Millionen Elektroautos in den deutschen Verkehr gebracht werden könnten, ohne ein einziges Kraftwerk neu zu bauen. PSA rechne für die Zukunft mit konkurrenzfähigen Preisen gegenüber dem Diesel, sobald beide Marken Peugeot und Citroën insgesamt 50.000 Elektroautos pro Jahr bauten. In Frankreich sei der Anfang dazu 1989 gemacht worden, knapp 20 Kommunen und auch fernöstliche Städte wie Hongkong hätten bereits fast 600 französische E-Mobile im täglichen Einsatz.(…)

Wie sich die Citroën-Elektroautos denn führen? Es gäbe einen roten Notschalter im Cockpit, den man zum Start herausziehen müsse, einen Zündschlüssel müsse man wie gewohnt drehen, eine Anzeige für die Ampèrestundenreserve und einen Schalter für die Webasto-Heizung. Die „Öldruckkontrollleuchte" kennzeichne jetzt den in Betrieb genommenen Motor, die Wassertemperaturanzeige die Temperatur des E-Motors. Leise seien die Autos, „leise!" Summend drehe der e-Motor im Leerlauf und es ginge sogleich nach Treten der Kupplung und Einlegen des 1. Ganges mit großer Kraft los. Summend und „unten heraus ungewohnt kraftvoll, bewege man sich ansonsten normal".

PROJEKT Y: DER CITROËN, DEN ES NICHT GEBEN SOLLTE

Im Januar 21 befasste sich Auto Bild Klassik mit den beiden „ungleichen Cousins" VISA und Oltcit Axel. Für zwei vor Graffitiwänden in Szene gesetzte Fotofahrzeuge hatte Buchautor Thijs van der Zanden gesorgt, der auch gleich manche Hintergrundinfo zu erzählen wusste. Etwa die vom Axel-Kunden mit klappernder Beifahrertür, in der man eine zweite, im Werk heruntergefallene Scheibe gefunden haben will. Bekanntlich waren die seit Ende der Sechziger erstellten Pläne für einen Ami-Nachfolger nach der Fusion mit Peugeot zurückgestellt und auf Betreiben der französischen Regierung nach Rumänien weitergegeben worden. Als der Axel dann 1984 im rumänischen Craiova mit teilweise aus Frankreich zugelieferten Teilen endlich hergestellt wurde, war er schon in die Jahre gekommen. Dass er auf wenigen westeuropäischen Märkten unter dem Label Citroën trotzdem noch vertrieben wurde (und das zu Preisen unterhalb eines neuen 2CV!), hatte mehr mit politisch motivierten Kompensationsgeschäften, als mit marktwirtschaftlichen Erwägungen zu tun. Die Qualität entsprach von Anfang an nicht den Erwartungen von Citroën, geschweige denn denen der wenigen Kunden. Daran arbeitet sich der Artikel ab, Zitate: „Erstaunlich aber, dass das PSA-Schraubenfeder-Fahrwerk des VISA so abgestimmt ist, dass es alle schlechten Eigenschaften eines Citroën in sich vereint" oder „Was beim GS schon schlecht ist, ist beim Axel schrecklich." Schade! Antiquarisch ab ca. 1 EURO im Internet.

SM

ZU VERKAUFEN: RACE SM UND WORK SM

Auf die Frage an Carlos Tavares, ob es unter Stellantis wieder einen Citroën-Maserati geben könnte, antwortete der sinngemäß, dass man Träume haben dürfe. Entscheidend sei immer ihre Finanzierbarkeit. Zwei ganz besondere Exemplare des bereits vor über fünfzig Jahren wahr gewordenen Traums namens SM standen jetzt in Los Angeles zum Verkauf, wie Auto, Motor und Sport berichtete: Die beiden in SM-Kreisen bekannten Exemplare von Sylvia und Jerry Hathaway. Weil die Form des SM wohl ideal für Rekordwagen zu sein schien, baute Hathaway einen zum Rekordwagen um: Aller nicht unbedingt notwendigen Teile beraubt, und mit einer von 180 auf 253 PS inkl. zweier Turbolader modifizierten Maschine fuhr Sylvia mit 325,6 km/h dann im Jahre 1987 den Weltrekord „schnellster Citroën der Welt" ein, der laut AMS bis 2010 Bestand hatte, Nummernschild: „RACE SM". Als in den Achtzigern dann jemand Hathaways Autotransporter stahl, baute man einen weiteren SM „WORK SM" zum Transport-Pickup inkl. passendem Anhänger mit hydropneumatischem Fahrwerk. Das einzigartige SM-Gespann wird in Fankreisen „The Rig" genannt, also „Der Sattelschlepper".

Weitere Info unter » **https://acc.li/7870**

MITGLIED im ACC WERDEN:
http://acc.li/1627

XM

XM BENZINER UND DIESEL NACH KBA-NUMMERN

Der XM wurde für 14 europäische Märkte konfiguriert, wobei die Ausstattung gleicher Modelle teils erheblich voneinander abwichen. So gab es in der Übersetzung differierende Antriebe, unterschiedliche Klimatisierungen für kalte oder warme Länder und natürlich auch verschiedene Ausstattungsdetails. In Frankreich gab es beispielsweise ein „Verwaltungsfahrzeug" mit dem 2-Liter- XU10-Vergaser-Motor R2A (FZ.-Typ: Y3AA 84 KW) und einem länger übersetzten Getriebe. Für Österreich, Dänemark, die Niederlande und drei weitere Länder gab es das XM-Modell „Seduktion" Y3AJ, mit 79 KW-Motor (RDZ) und Zentraleinspritzung mit KAT. Beim Kraftfahrtbundesamt gibt es unter der Typenschlüsselnummer (TSN) 489 ebenfalls eine Typ-Zulassung, wobei allerdings derzeit nur ein XM mit dieser Schlüsselnummer 489 in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen ist!

Für den Import eines gebrauchten XM Y4TM 3,0 V6 etwa aus Belgien ist auch interessant, dass der dortige Motor (UFY) nur 120 KW hat. Mit Unterschieden bei Innenausstattung und Farben, ließen sich noch etliche Seiten füllen. Wer konkretere Informationen benötigt, ist herzlich eingeladen, unsere Seite www.xm-ig.de zu besuchen. Man kann den Verfasser dieser Zeilen aber auch gerne persönlich kontaktieren, die Daten finden sich ebenfalls auf der Seite. Die hier gezeigten Tabellen zu den einzelnen XM-Fahrzeugtypen gelten nur für die Typen, für die es in Deutschland auch eine allgemeine Betriebserlaubnis gab. Ausserdem sind die Daten auf Fahrzeugtypen beschränkt, von denen es hierzulande eine nennenswerte Stückzahl gegeben hat. Die Daten wurden aus diversen Quellen wie Citroën-Preislisten und Citroën-Handbüchern, sowie den Dokumentationen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) entnommen. Eine Gewähr für die Richtigkeit kann ich nicht übernehmen.

Claus Kügler XM-IGM + ACCM

C.Kügler XM-IG
07.01.2021

Citroën XM Benzin - Typen - Bauzeit

KBA-Zuteilung. Datum	gebaut bis	Klasse	FIN - Serie	(SG/AG*) TYP	Motor Citroën XM Benziner	Hubraum (ccm)	Leist. KW	Leist. PS	Masse Kg. ³)	TSN ¹)3001
01.10.1989	1994	Limos.	XM Y3	AH /A	2,0i (RFZ)	1998	89	121	1845	484
01.10.1989	1992	Limos.	XM Y3	AG /A	3,0 V6 (ZPJ-SFZ)	2975	123	167	1970	485
ORGA-5745>	1994			CM/TR	3,0 V6 Couple (UFZ)	2963			1970	
01.11.1991	1992	Break	XM Y3	AG/A	3,0 V6 (ZPJ-SFZ)	2975	123	167	2130	212
ORGA-5745>	1994			GR/TN	3,0 V6 Couple (UFZ)	2963			2130	
01.07.1990	1992	Limos.	XM Y3	AL	3,0 V6.24 (ZPJ-SKZ)	2975	147	200	1975	492
1992	1994				Couple UKZ) 3,0 V6.24 Co	2963				
01.11.1991	1994	Break	XM Y3	AR /A	2,0i (RFZ)	1998	89	121	2020	211
01.09.1992	1994	Limos.	XM Y3	AX /A	2,0 Turbo CT (RGY)	1998	104	141	1950	222
01.09.1992	1994	Break	XM Y3	AY /A	2,0 Turbo CT (RGY)	1998	104	141	2140	223
01.05.1994	1997	Limos.	XM Y4	CZ/TV	2,0i 16V (RFV)	1998	97	132	1965	246
01.03.1997	2000	Limos.							2045	630
01.05.1994	1997	Break	XM Y4	GB/TU	2,0i 16V (RFV)	1998	97	132	2110	247
01.03.1997	1999	Kombi							2145	634
01.05.1994	1997	Limos.	XM Y4	GG/TT	2,0 Turbo CT (RGX)	1998	108	147	1970	248
01.03.1997	1999	Limos.							2035	631
01.05.1994	1997	Break	XM Y4	GM/TS	2,0 Turbo CT (RGX)	1998	108	147	2125	249
01.03.1997	1999	Kombi							2195	650
01.05.1994	1997	Limos.	XM Y4	CM/TR	3,0 V6 Couple (UFZ)	2963	123	167	2015	250
01.05.1994	1997	Break	XM Y4	GR/TN	3,0 V6 Couple (UFZ)	2963	123	167	2185	251
01.05.1994	1996	Limos.	XM Y4	GU	3,0 V6.24 (ZPJ4-UKZ)	2963	147	200	2000	252
01.04.1997	1999	Kombi	XM Y4	WJ/TN	3,0 V6 24V (ES9J-XFZ)	2956	140	190	2260	637
01.04.1997	2000	Limos.	XM Y4	WG/WH	3,0 V6 24V (ES9J-XFZ)	2956	140	190	2125	649

*) Schalt-Getr./Automatik-Getr. ³)Zul.Gesamtmasse ¹)TSN= KBA-Typschlüssel-Nr. Hinweis: XM V6.24 (200PS.) nicht mit Automatik-Getr. lieferbar.

C.Kügler XM-IG
07.01.2021

Citroën XM Diesel- Typen - Bauzeit

KBA-Zuteilung. Datum	gebaut bis	Klasse	FIN - Serie	TYP (SG/AG*)	Motor Citroën XM DIESEL	Hubraum (ccm)	Leist. KW	Leist. PS	Masse Kg. ³)	3001 TSN ¹)
01.04.1990	1994	Limos.	XM Y3	AE	2,2 Diesel (P9A)	2183	60	82	1820	490
01.04.1990	1994	Limos.	XM Y3	AK / A	2,1 T-Diesel (PHZ)	2088	80	109	1910	491
01.11.1991	1994	Break	XM Y3	AU / A	2,1 T-Diesel (PHZ)	2088	80	109	2085	213
01.05.1994	1997	Limos.	XM Y4	NF/CX	2,1 T-Diesel (PHZ)	2088	80	109	2005	253
01.03.1997	2000			GZ/RN	2,1 T-Diesel (P8C)				2075	632
01.05.1994	1997	Break	XM Y4	NM/CY	2,1 T-Diesel (PHZ)	2088	80	109	2150	254
01.03.1997	1999	Kombi		MZ/CW	2,1 T-Diesel (P8C)				2190	635
01.05.1994	1997	Limos.	XM Y4	NX	2,5 T-Diesel (DK5-THY)	2446	95	129	2080	255
01.03.1997	2000			NZ					2130	633
01.05.1994	1997	Break	XM Y4	NY	2,5 T-Diesel (DK5-THY)	2446	95	129	2240	256
01.03.1997	1999	Kombi		RM					2270	636

*)Schalt-Getr./Automatik-Getr. ³)Zul.Gesamtmasse ¹)TSN= KBA-Typschlüssel-Nr. Hinweis: XM Y3 2.2 Saugdiesel (82PS.) und XM Y4 2,5 Turbo-D (129PS.) nicht mit Automatik-Getr.

Der Citroën XM und seine Fahrer

SEIN FEDERUNGSKOMFORT GAB DEN AUSSCHLAG

Infiziert durch die hydropneumatischen Fahrzeuge seiner Eltern wird Mark Schütte zum Citroënisten – und XM-Fan!

Mancher im ACC kennt den 42-jährigen Marc Schütte, denn er betreut die Mitgliederverwaltung unserer XM-IG. Citroënist ist er seit Ewigkeiten, denn das hat er „mit der Muttermilch aufgesogen." Marc kommt aber erst 2015 auf die Idee, sich einen lang gehegten Traum zu erfüllen: Einen Citroën XM! „Gott sei dank lebt meine liebe Frau meine Hobbys mit und hat mich noch nicht auf den Mond geschossen." Schon bei der Marktpräsentation 1989 drückt sich Marc an den Scheiben des großen Citroën der Neunziger die Nase platt. Vielleicht muss es genau deshalb ein XM der ersten Serie – gerne ein Pallas – sein, der mit dem Einspeichenlenkrad: „Das war ein Must have!" Auch 2015 ist es schon schwer, einen guten XM mit weniger als 150.000 Kilometern auf der Uhr zu finden, und so wird es eine lange Suche. Dabei steht nicht die Farbe im Vordergrund, denn vor allem sollen Technik und Substanz stimmen. Praktisch „um die Ecke" wird man in Wesel fündig: Ein XM 2.0 Injection mit Pallas-Ausstattung ab Werk. Quarzgrau und rostfrei, einfach ein echtes Ersthandfahrzeug, vom Vorbesitzer stets gehegt und gepflegt. Ganze zwei Stunden dauert die Prüfung des XM und dann … kommt die Probefahrt: „Schweben wie Gott in Frankreich, wow."
Noch heute merkt man Marc die Begeisterung an, die damals schließlich zum Kauf geführt hat: Dieser XM muss es sein!
Wenige Tage später holt man ihn nach Hause. Bis heute erfreut er wie am ersten Tag. Allerdings verschweigt Marc auch nicht, dass schon wichtige Reparaturen, so etwa der vorsorgliche Tausch des Domlagers, erledigt werden mussten. Von Anfangan ist Marc natürlich klar, dass es sich beim XM nicht um ein 08/15 Auto, sondern um ein echtes „Ingenieursauto" handelt. „Mittlerweile bekommt selbst meine alteingesessene Citroën-Werkstatt einen Angstschweiß, wenn ich mit dem XM komme. Leider muss ich konstatieren, dass es immer weniger Werkstätten gibt, die mit einem XM und seinen Besonderheiten klarkommen. Darum war mir schnell bewusst, dass hier auch Hilfe in Form der XM-IG mehr als wichtig sein kann. Ich behaupte, dass es nur wenige Anlaufstellen in Deutschland gibt, die sich so gut mit diesen Fahrzeugen auskennen. Alle Mitglieder haben einen XM, gerne auch mal mehrere. Ich habe es bei meinem kleinen Luxus-Gleiter belassen. Und bis heute macht er viel Spaß. Viele schwören auf den

V6 mit seinem stärkeren Drehmoment. Aber ich habe meinen XM nicht für die Kurvenhatz gekauft, sondern zum entspannten Cruisen und Gleiten. Und das kann ich mit meinem kleinen 2.0 Injection hervorragend. Das Motorengeräusch ist nicht lauter als im V6 12V, an der Tankstelle macht der kleinere Motor aber Spaß, da er sich als Automatik gerade mal 9 – 9,5l genehmigt, mit viel Langstrecke auch mal weniger." Mit einer Tankfüllung hat Marc schon 1.100 Kilometer geschafft, wobei er nur mit letzter Reserve auf dem Tankhof ausrollte. „Der 2.0 Injection ist eine oft unterschätzte Motorvariante," so Mark, „die zwar gerne belächelt wird, aber in Wartungsfreundlichkeit und Sparsamkeit punktet. Denn dank deutlich besserer Platzverhältnisse verglichen mit den V6 Aggregaten sind Reparaturen/Wartungen unkompliziert, teilweise sogar von mir selbst machbar." Gerade in Verbindung mit dem 4HP18 Automatikgetriebe sei die Motorisierung hervorragend, denn

«Der 2.0 Injection ist eine oft unterschätzte Motorvariante»

es passe einfach gut zum ganzen Auto – ein gemütlicher Cruiser. Auch ein kleines Betriebsdetail lässt Marks Herz ein wenig höher schlagen, denn der Y3 ist der letzte Hydropneumat, der noch à la DS und CX bei längerem Stehen absinkt. „Einige mögen das nervig finden, doch für mich ist es ein herrliches Ritual: Den Schlüssel umdrehen und dann erst mal in Ruhe warten, bis sich Madame erhebt. Und dann reisen wir ab! Manchmal sehe ich Passanten, die das Ganze beobachten. Und dabei machen die den Eindruck, als hätten sie gerade das achte Weltwunder vor Augen." Liegt es daran, dass der XM und mit ihm die Hydropneumatik leider immer seltener auf deutschen Straßen zu sehen ist?

Das Einspeichenlenkrad ist nicht nur für Marc ein „Must have" im XM (oben). Beim Treffen der XM-IG im Citroën Autohaus Petry macht der XM auch heute noch eine gute Figur im Showroom (Mitte und unten).

Über dreißig Jahre nach seiner Vorstellung auf der Frankfurter IAA 1989 dürfte ein „kleiner" XM 2.0 Injection in Pallas-Ausstattung kaum ein zweites Mal im deutschsprachigen Raum zu finden sein, schon gar nicht in diesem Zustand. Bild: Mark Schütte.

Datenblatt XM Y3 Pallas von Marc Schütte **Limousine (Berline) 2.0 Injektion Automatik**		
Baujahr/Erstzul.:		06.07.91
Fahrzeug-Typ :		Y3-AH / A
KBA-Zulassung :	Okt 89	3001 / 484
Ausstattung :		Pallas (Niveau.4)
Motor **(XU10J2)**	RFZ	4-Zylinder, 8V
Leistung : KW/PS		89 /121 5600 U/min
Getriebe : (AG)	4HP18	4-G-Automatik
Leer/Ges.masse :		1337 / 1845 Kg.
Vmax / 0-100 :	km/h	197 / 15,0 sec.
Abmessungen :	LxBxH	4708x1794x1393
Farbe / Code :		Cristal-Grau/ETP
Neupreis : (1991)	Tecnic	44.600,– DM
Wunschausstat.	Pallas	9.060,– DM
Stand 1/2021 Claus Kügler		

ACC-INTERN.DE

www.ds-spezialist.de

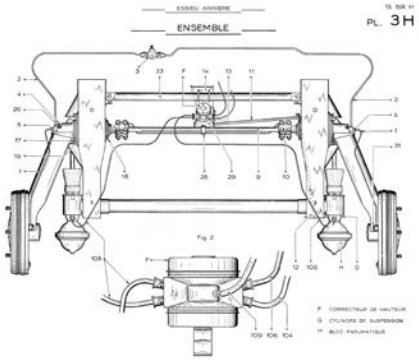
Auch Marks Kombination aus „kleinem" Y3 2.0 Injection, aber dennoch mit voller Pallas-Ausstattung ab Werk wird es derzeit wahrscheinlich kein zweites Mal mehr in der Bundesrepublik geben. Denn ohnehin wollten fast alle Neuwagenkäufer den großen V6 Motor. „Gerade deshalb wird der XM für immer bei mir bleiben." In wenigen Wochen wird er dank seiner Erstzulassung im Juli 1991 das H-Kennzeichen bekommen. Es sei bemerkt, dass alle bisherigen Hauptuntersuchungen ohne jegliche Mängel bestanden wurden. Und selbst die HU-Prüfer staunen oft, weil der XM mittlerweile so selten ist. „Alles in allem ist der XM ein Fahrzeug für Individualisten," meint Mark. „Als Besitzer eines solchen Kleinods muss man wegen der Ersatzteilsituation zuweilen leidensfähig sein, doch die XM-IG hilft gerne weiter. Schließlich ist auch das ein Punkt, der nicht zu verachten ist: Alle XM-Fahrer sind eine Gemeinschaft. Im Verkehr grüßt man sich, trifft sich zu Stammtischen (siehe Seite 94 dieser ACZ), hilft sich in der XM-IG gegenseitig oder verbringt einfach nur Zeit miteinander. Freundschaften entstehen. Das ist ein Mehrwert, den man heutzutage nur noch selten findet. Auch das ist einer der Gründe, warum ich meinen XM gerne fahre! Bis heute bin ich begeistert und erfreue mich wieder und wieder am futuristischen Design des XM, das noch manch aktuelles Fahrzeug anderer Hersteller in den Schatten stellt. Doch es schwingt auch Wehmut mit, etwa wenn ich im XM sitze, um eine Ausfahrt zu machen, wenn sich „Madame" langsam aus den Federkugeln hebt … dann wird mir bewusst, dass es solch ein Fahrzeug NIE wieder geben wird. Jeder, der einen XM hat, sollte ihn hegen und pflegen, um ein außergewöhnliches Stück Fahrzeugbaukunst zu bewahren. Jedenfalls werde ich es so halten. Der XM hat zu mir gefunden!"

Eingesandt von den ACCM Claus Kügler und Marc Schütte für die XM-IG

PAUL MAGÈS: HERR „PROFESSOR“ ERFAND DIE HYDROPNEUMATIK

Unter den großen Männern, die die Geschichte von Citroën und ganz allgemein die des Automobiles prägen, steht Paul Magès als Vater der legendären Hydropneumatik an herausragender Position. Ihm gelingt der legendäre Ausgleich zwischen Fahrverhalten und Komfort an Bord, der Citroën-Autos bis heute auszeichnet.

Paul Ernest Mary Magès wird am 9. März 1908 in Aussois im französischen Savoyen geboren. Nachdem er im August 1925 die Berufsschule abgeschlossen hat, wechselt er siebzehnjährig als technischer Zeichner zu Citroën. Magès ist ein Mensch von vielseitiger Persönlichkeit: Neben seiner Arbeit, die von außergewöhnlicher Geschwindigkeit und Präzision geprägt ist, schlägt er ständig neue Ideen und Lösungen vor. Auf ihn geht Ende der 1920er Jahre die Umstrukturierung der Motorenproduktion der Werke Quai de Javel und Guttenberg zurück, die fortan „über die gleichnamige Straße hinweg“ erfolgt (und die noch am Zuschnitt des Park André Citroën in diesem Bereich erkennbar ist, Anm. d. Red.). André Citroën ernennt Magès daraufhin zum Leiter für diesen Sektor, doch der geht noch weiter und organisiert auch gleich die Schweißerei und den elektrischen Komponentenbau neu. Er ist damals gerade 22 Jahre alt. 1934 wird er zum stellvertretenden Verantwortlichen für das „Departement du Transport“, also die interne Citroën-Logistik. Zwei Jahre später restrukturiert er die Reparaturabteilung. 1938 – nur kurze Zeit vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges – wird er Leiter der „Super Control“, also der Abteilung, die alle anderen kontrolliert. In jenen Jahren dirigiert Pierre Jules Boulanger Citroën, der nach dem Tod des Firmengründers im Juli 1935 (und dem Tod von Pierre Michelin) Direktor bei Citroën geworden ist. Boulanger ist es, der Magès im September 1942 in die Gruppe um André Lefebvre einlädt, die gerade an Citroëns Zukunft arbeitet: „TPV“ und „VGD“, also die künftigen 2CV und DS. Magès verfügt bereits über praktische Erfahrungen mit Hydrauliksystemen, denn für den seit kurz vor Kriegsausbruch in geringer Stückzahl produzierten Lieferwagen TUB (Type Utilitaire B) und für Schwerlastwagen der Marke hat er ein lastabhängiges und hydraulisches Bremssystem entwickelt, das

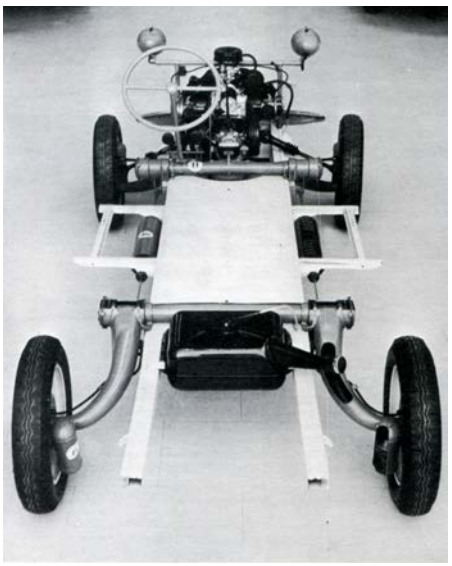


Die erstmals an der Hinterachse des 15 SIX H benutzte Hydropneumatik des Paul Magès (oben, 3.v.rechts) Bilder: Archiv Mikloweit/ Citroën Communication

Modellautos & Literatur
Citroën, Peugeot, Renault u.a.
Peter Heider
Am Tiergarten 49
D-48167 Münster-Wolbeck
Tel.: 02506 - 23 64, Fax: 02506 - 306 938
Herzlichen Glückwunsch zu 60 Jahren André Citroën Club
Alle NOREV-Neuheiten bis Juli 2021
www.heider-modelle.de
1967 60 2017

Paul Magès anläßlich einer betriebsinternen Feierstunde zu seinen Ehren. Bild: Citroën Communication/ACC-Archiv

später weiter perfektioniert wird und in vielen späteren Fahrzeugen der Marke zum Einsatz kommt. In Lefebvres Arbeitsgruppe soll Magès als erstes ein innovatives Federungssystem für den künftigen 2CV entwickeln. Ziel ist es, eine gute Straßenlage mit Komfort zu verbinden. Ist eine Federung zu komfortabel ausgelegt, besteht bei deformierten Straßen das Risiko, dass die Räder den Fahrbahnkontakt verlieren, vor allem in Kurven. Auf der anderen Seite sorgen zu straffe Stoßdämpfer dafür, dass bei leichtesten Unebenheiten im Asphalt das Wohlbefinden der Passagiere beeinträchtigt wird. Es gilt einen Kompromiss zu finden, was wohl schon das Ziel eines jeden Kutschenherstellers gewesen war, aber auch die Autohersteller der 1940er noch umtreibt.



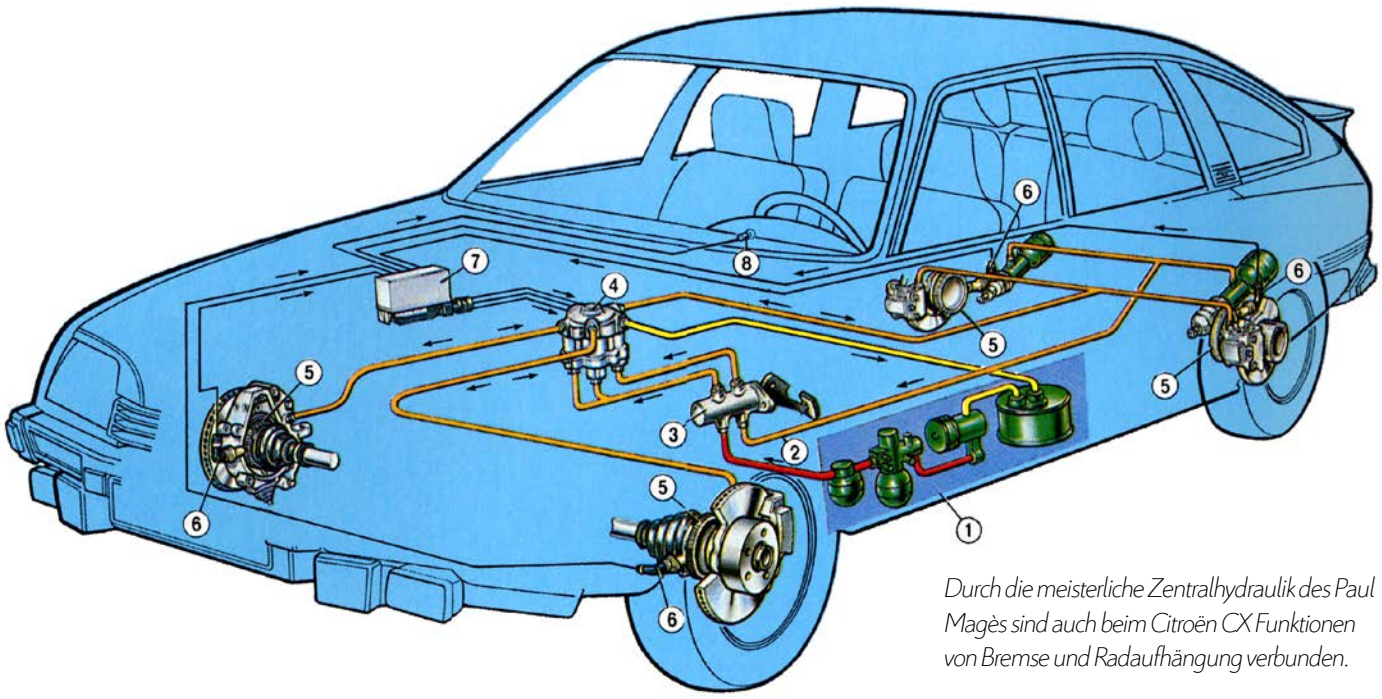
Schon das erste Fahrwerkskonzept für den 2CV mit längsseits verbundenen Rädern ist revolutionär. Bild: Citroën Communication/ACC-Archiv

„Alle glaubten es sei unmöglich, außer einem Narren, der es nicht wusste und es tat!"

Es heißt, dass im Büro von Paul Magès ein Satz an der Wand stand, der lautete: „Alle glaubten, es sei unmöglich, außer einem Narren, der es nicht wusste und es tat". Magès glaubt als Verfechter des „Learning by doing", dass eigentlich alles möglich ist. Und um zu lernen, muss man es ausprobieren. Nach zweijährigen Experimenten – teilweise unter dem Eindruck von Bombenangriffen – ist 1944 das erste Fahrzeug mit einem von Magès erfundenen revolutionären Fahrwerk fertig, der 2CV.

ERSTES ELEMENT: GAS

Magès folgt dem Rat, den Lefebvre seinen Mitarbeitern zu geben pflegt: „Fangt jeden Tag mit einem weißen Blatt Papier an!" So nähert sich Magès der Fahrzeugfederung, ganz so, als sei nie zuvor an ihr gearbeitet worden. Am Anfang wählt er nicht Federn oder Metallteile, sondern einen Gas-gefüllten Ballon. Denn im Gegensatz zu Metall unterliegt Gas keiner „Schwingung": Wenn eine Feder zusammengedrückt und dann freigegeben wird, schwingt sie noch etwas nach, bevor sie in ihre Ausgangsposition zurückkehrt. Klassisch passiert das bei Spiral- und Blattfedern ohne Dämpfung. Je härter also der Stoßdämpfer, desto besser die Stabilität des Fahrzeuges, da die Schwingfähigkeit der Räder verringert ist und sie stets in Kontakt mit der Straße bleiben. Doch übermäßige Härte der Dämpfung führt dazu, dass Unregelmäßigkeiten der Straße ungefiltert auf das Fahrzeug übertragen werden, und sich jeder Komfort an Bord drastisch verringert. Das ist bei Gas nicht der Fall, denn es kehrt nach seiner Komprimierung ohne Schwingung zu seinem endgültigen Volumen zurück. Mehr noch: Es wird eine „selbstregulierende" Federung erreicht. Wird ein 1-Kilo-Gewicht von einer Feder getragen, drückt es sie um beispielsweise einen Zentimeter zusammen. Beträgt das Gewicht 2 Kilo, sind es zwei Zentimeter usw. Irgendwann hebt sich die Feder selbst und damit ihre Wirkung auf. Gas erzeugt dagegen einen größeren Widerstand, wenn es komprimiert wird: Unter



Durch die meisterliche Zentralhydraulik des Paul Magès sind auch beim Citroën CX Funktionen von Bremse und Radaufhängung verbunden.

einem Gewicht von einem Kilo komprimiert es einen Zentimeter, unter zwei Kilo, 1,5 Zentimeter und mit 3 Kilogramm 1,75 Zentimeter und so weiter. Wie im Zenon-Paradoxon wird die Gas-Suspension mit zunehmender Last immer steifer, doch ihre Kompression erreicht niemals Null, so lange nicht völlig unplausible Lasten auf das Gas ausgeübt werden, was in der Praxis kaum möglich ist.

ZWEITES ELEMENT: FLÜSSIGKEIT

Jetzt kommt das zweite Element der hydraulischen Federung ins Spiel: Die Flüssigkeit. Es ist völlig klar, dass man nicht einfach vier Gasballons zwischen Karosse und Räder platzieren kann. Deshalb muss überlegt werden, wie Gastanks mit den Achsen des Autos verbunden werden können. Die Lösung ist relativ einfach: Zur Verwendung kommen Kolben, die mit einer Flüssigkeit gefüllt sind, die wiederum das in den Kolben enthaltene Gas komprimiert. Eine Membran verhindert dabei das Vermischen von Gas und Flüssigkeit. Der erste, noch hydropneumatische 2CV funktionierte so: Vier Kugeln (eine pro Rad) enthielten Gas, das durch eine Korkmembran von der Flüssigkeit getrennt war. Auf dem Papier schien das Konzept perfekt zu sein. Doch die Korkmembran hält dem Druck nicht Stand und bricht schon beim ersten Schlagloch. Wenn es 1944 etwas reichlich gibt, dann sind es Schlaglöcher auf den Straßen. Da es unmöglich ist, sie alle zu entfernen, muss stattdessen das Material der Membran ersetzt werden. Hierfür bietet sich eine von Michelin entwickelte Gummimischung an. Die Ergebnisse von Paul Magès sind so überraschend, dass er gebeten wird, das Projekt in jedem Fall fortzusetzen. Überdies gewährt man ihm einige Mitarbeiter, die sich ganztägig mit der neuen Technologie beschäftigen sollen. Weil es Pierre-Jules Boulanger eilig hat, den TPV alias 2CV vorzustellen (der schließlich 1948 kommt), entscheidet man sich bei ihm für ein ebenfalls beispielloses System, das zum Charakteristikum aller A-Modelle wird: Schraubenfedern und Reibungsdämpfer mit Wechselwirkung zwischen Vorder- und Hinterradaufhängung. Bis zum letzten, am 27. Juli 1990 gefertigten 2CV bleibt das Federungsschema nahezu unverändert.

TRACTION AVANT 15 SIX H

Erste praktische Anwendung findet die hydropneumatische Federung 1954 mit Einführung des Traction Avant 15 SIX H, wobei das „H" für „Hydropneumatik" steht. Die gewählte Lösung ist noch ein Hybrid zwischen traditioneller Vorderradaufhängung und selbst-nivellierender Hydropneumatik an der Hinterachse, mit der der 15er den durch Last verursachten Höhenunterschied automatisch beseitigt. Ein Triumph! (Es gibt einen Stellhebel für unterschiedliche Bodenfreiheit im Kofferraum, Anm. d. Red). Einstimmig loben Presse und Kunden die neue Technik, die effektiv Hindernisse absorbiert und unabhängig von der Last den Wagen immer in horizontaler Ebene hält. 1955 ist die Citroën DS 19 das erste Automobil, das über eine Allradaufhängung mit dieser Technik verfügt. Ab 1970 nutzen zahlreiche Modelle wie GS, SM, CX, GSA, BX, XM, XANTIA, C5 und C6, – somit also Mid- und High-End-Autos – die Hydropneumatik.

Paul Magès stirbt im Alter von 92 Jahren und wirkte auch bei anderen technischen Meisterleistungen mit, so etwa bei der wunderhaften DIRAVI-Lenkung, mit der neben SM und CX auch die V6-Versionen des XM ausgestattet sind. In einer Zeit, als Elektronik im Kraftfahrzeugbau noch nicht so entwickelt war wie heute, gewährleistete sie zuverlässig das geschwindigkeitsabhängige Zusammenspiel von Hydraulik und Lenkung. Mit der DIRAVI bewies Magès, dass die einzige Grenze der Technologie die Fantasie ist. An ihr hat es Paul Magès nie gemangelt. Im Gegenteil: Sie machte aus ihm einen Techniker, wie es keinen Zweiten gegeben hat.

Quelle: Citroën Espana, Januar 2021

ALLGEMEIN

DIE TANKWARTIN VOM BOULEVARD HAUSSMANN

Früher standen oft Zapfsäulen am Rand der Trottoirs von Paris und ein bisschen erinnern noch die in jüngerer Vergangenheit aufgestellten Ladestationen für Elektroautos an die einstige Versorgung mit Flüssigtreibstoff. Mit dem Charme von früher hat das natürlich nur wenig zu tun, wo liegt noch der unvergessliche Hauch von Öl und Benzol in der Luft? So herrlich nostalgisch, wie die weiß uniformierte Tankwartin auf dem obigen Bild am Boulevard Haussmann eine Rosalie betankt, geht es wohl nirgends mehr zu. Auch deshalb war die bis Ende Januar 2021 gezeigte Retrospektive „Roger SCHALL, une vie de photographe" eine Fundgrube für Freunde nostalgischer Fotografie. Überhaupt stellt Galerist Eric Boudry in seiner Galerie Argentic in der 43 rue Daubenton unweit vom Pantheon im 5. Arrondissement neben Schall regelmäßig Werke von Henri Cartier-Bresson, Robert Doisneau oder Brassaï aus. Paris, hier sieht man es im Rückspiegel.

P.S. Zwei noch in Betrieb befindliche Avia-Zapfsäulen fand ich neulich an der Avenue Kléber 69. Sogar mit Wischwassereimer daneben! An Schalls Bild dachte ich natürlich trotz der zur Sicherheit eingehausten Säulen direkt neben den Stühlen des angrenzenden Bistros sofort. Nur die Tankwartin fehlte leider. Aber immerhin: Die Zeit, als man mit einem unaufhörlich rollenden Verkehr im Rücken seinen Verbrenner betanken konnte, in Paris ist sie doch noch nicht ganz vorbei.

Neujahrsgruß der Facebookgruppe „Cats Citroen Com": Ein fiktives Hinweisschild zum Ausdruck in A4.

AM TAG DES BREXIT: DOPPELWINKELGRUSS AUS GB

Der englische Citroën-Freund Mick Popka aus York ist vielen vom ICCCR 2012 in Harrogate ein Begriff. Er hatte das Großereignis schon über Jahre hinweg im Vorfeld

ACC-INTERN.DE

und stets passioniert beispielsweise auf unserer „Citroën-Strasse" in Essen beworben, und war dann auch einer der maßgeblichen Akteure vor Ort. Andere kennen ihn von vielen internationalen Treffen. Denn mit seinem im britischen Werk Slough gebauten Traction Cabriolet ist er ein echter Hingucker, was natürlich auch an seinem Outfit mit Union-Jack-Weste und passendem Strohhut liegt. Und obwohl man ihn so vor allem mit den britischen Nationalsymbolen in Verbindung bringt, ist er ein echter Europäer. Er führt seit einigen Jahren die vom verstorbenen Jeroen Cats als einem Pionier der Doppelwinkelszene im Netz aufgebaute Internetseite „Cats Citroën Com" weiter und hält über eine entsprechende Facebook-Gruppe Kontakt zu unzähligen Citroënisten in aller Welt. Am ersten Tag des Brexit überraschte Mick humorvoll mit einer im Stil der alten französischen Hinweisschilder gehaltenen Illustration einer fiktiven „Agence 001 Jacques Tati" in der ebenso fiktiven „Rue de la Gare" von Saint-Ouen. „Druck' es, laminier' es und kleb' es an die Wand … Viel Spaß damit und ein frohes neues Jahr!"

DS-WERKSTATT VERSINKT IN FLAMMEN UND LÖSCHSCHAUM

In der Nacht vom 7. auf den 8. Januar 2021 ging in Velbert eine Spezialwerkstatt für historische Citroëns in Flammen auf. Nach Eintreffen erster Einsatzkräfte musste nach Angaben der WAZ um Punkt 23 Uhr Sirenenalarm für Velbert-Mitte gegeben werden. Um ein Übergreifen des Feuers auf andere Gebäude – darunter ein historischer Wasserturm von 1903 – zu verhindern, waren vier C-Rohre im Einsatz. Vor Eintreffen der Feuerwehr hatte der nebenan wohnende Eigentümer der Werkstatt noch erfolglose Löschversuche unternommen und dabei mehrere Gasflaschen ins Freie schaffen können. Es dauerte Stunden, bis der Brand vollständig unter Kontrolle gebracht werden konnte, weil in einer Werkstatthalle einzelne Brandherde trotz Flutung mit Löschschaum immer wieder aufflammten. Erst um 6.46 Uhr endete der Einsatz, danach nahm die Spurensicherung der Kriminalpolizei ihre Ermittlungen auf.

Mehr unter **» https://acc.li/7845**

BURTON CAR COMPANY: GÖBELS VERKAUFEN IHRE ANTEILE

Seit über zwanzig Jahren hat der niederländische Sportwagenhersteller Burton in 2CV-Kreisen große Bekanntheit erlangt. Denn neben Sportwagen auf 2CV-Basis (mit ihnen gilt Burton offiziell als einziger Automobilhersteller der Niederlande) haben sich die Firmengründer mit qualitativ guten und teilweise innovativen Ersatzteilen einen Namen gemacht. So etwa mit ihrer Motorentlüftung für A-Modelle oder zuletzt mit einem 38-Liter-Tank für 2CV. Auf vielen größeren Treffen ist Burton mit einer Testanlage für Motoren vertreten, auf der man sein A-Modell optimal einstellen lassen kann. Im letzten Jahr stieg der Umsatz im Ersatzteilhandel wohl aufgrund der Corona-Situation um satte 29%, insgesamt sind zur Zeit 44 Mitarbeiter bei Burton beschäftigt. Damit habe sich der Arbeitsschwerpunkt der beiden Brüder immer mehr von der Entwicklung zum Management entwickelt. Das sei aber eigentlich nicht das, was man wirklich wolle, so Iwan Göbel. Vom Käufer des Unternehmens glaube man, dass er es in Zukunft noch professioneller machen könne. Man bleibe zwar dem Unternehmen mit einem Anteil von 25% erhalten, wolle sich in Zukunft aber verstärkt anderen Projekten widmen, etwa dem Bootsbau.

» **https://www.burton2cvparts.com**

VETERAN FEIERT JUBILÄUM

Rundes Doppeljubiläum für die bekannte Clubzeitschrift des Citroën Veteranen Clubs: Mit Ausgabe 1/21 erschien die einhundertste von Chefredakteur Helmut Kloos produzierte Nummer. Kloos ist gleichzeitig seit 1996 und somit seit 25 Jahren für die seit 1974 erscheinende Zeitschrift verantwortlich ist. Herzlichen Glückwunsch, lieber Veteran!

» **https://www.cvc-club.de**

ABGESAGT: DAS 2CV WELTTREFFEN 2021 FINDET NICHT STATT

Vom 27. Juli bis 1. August hätte in der Schweiz das 2CV Welttreffen 2021 stattfinden sollen. Mit Datum vom 19. Februar wurde es von den Veranstaltern offiziell abgesagt. Das Veranstaltungsrisiko sei einfach zu groß für die Durchführung eines so großen Events und im Februar bestand die letztmögliche Gelegenheit für eine Absage, so Willi Brändli vom Organisationskomitee. Zudem bestehe eine Unsicherheit, ob alle Döschwo-Freunde aus dem Ausland das Treffen besuchen könnten, oder aber durch von einzelnen Ländern eingeführten Grenzschließungen hängen blieben. „Mir nämed dä Fuess vom Gas, aber Bänzin hämmer no!" war in einer im Internet verbreiteten Stellungnahme zu lesen. Auch der André Citroën Club wäre mit einer Anlaufstelle für alte und neue ACCM beim 2CV-Welttreffen vertreten gewesen. Das Treffen soll 2023 nachgeholt werden, ein genaues Datum folgt. Damit wird sich das für 2023 in Slowenien geplante Welttreffen entsprechend auf 2025 verschieben.

» **https://www.2cv2021.ch/**

2CV MAGAZINE: NEUER VERLAG, NEUER CHEFREDAKTEUR

Die französischsprachige Zeitschrift 2CV Magazine erscheint seit Anfang des Jahres bei Editions RIVA. Mit Nummer 138 folgt Buchautor Philippe Hazan (u. a. „DS, 50 ans de passion" und „Citroën: 90 ans en route") den Vorgängern Antoine Demetz und Philippe Hazan als Chefredakteur. Seit 1998 war das Magazin für alle A-Typen bei Editions Hommell erschienen. Michel Hommell war mit seinem 1968 gegründeten Verlag im letzten Jahr in Schwierigkeiten geraten und hatte sein 2CV Magazine an Editions RIVA abgetreten. Auch „Echappement" und „Gazoline" erscheinen jetzt bei anderen Verlagen.

LESETIPP

BX, a new generation of Citroën: Englischsprachiges Citrovisie-Buch

Mit avantgardistischem Armaturenbrett, stromlinienförmigen Design, halb-verdeckten Hinterrädern und hydropneumatischer Federung war der BX ein traditioneller Citroën, dessen messerscharfes Styling mit vielen Designtraditionen der Marke brach. Er verwendete neue, leichte Materialien und war der erste, computergestützt konstruierte Citroën. Das bedeutete einen großen Qualitäts-, um nicht zu sagen einen Quantensprung, der den BX zu einem der erfolgreichsten Citroëns überhaupt machte. Vor französischer Presse kommentierte VW-Konzernchef Carl Horst Hahn 1986, er sei wohl das beste Auto der Welt. Autor Thijs van der Zanden beschreibt in seinem Buch die Geschichte des BX vom ersten Prototypen in den frühen siebziger Jahren bis zum letzten BX, der 1994 vom Band rollte. Im Vergleich zum ersten BX-Buch von Citrovisie wurde das neue Buch mit Fotos und zusätzlichem Bildmaterial aktualisiert. Um den Bedürfnissen nicht-niederländischsprachiger Leser gerecht zu werden, wurde es jetzt vom Citroën-Experten Julian Marsh ins Englische übersetzt. Für die Amicale Citroën & DS Deutschland schreibt ACCM Stephan Joest: „Vielen Dank, Thijs, für ein erneut wunderbares Buch, Deine unermüdlichen Recherchearbeiten, die man nun sehen und lesen kann – und auch für Deine Informationen für uns – und Euch!"

Thijs van der Zanden, ins Englische übersetzt von Julien March: BX, a new generation of Citroën, 300 Seiten, gebunden. Preis in D: 44,95 EURO.

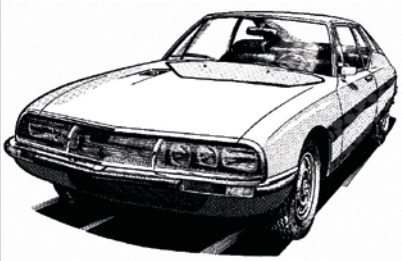
MOBILSERVICE
www.mobil-service-chemnitz.de
2 Adressen mit
CITROEN - Kompetenz
CITROEN - Ersatzteile perfekt finden im Shop
Versand jeden Tag
Versandkostenfrei ab 250.00 Euro
www.federkugelshop.de
FEDERKUGELSHOP
ACCM Matthias Gerlach

FRANZOSE.DE
...seit über 20 Jahren am Markt!
PEUGEOT
RENAULT
Classic Parts

DEINE WERBUNG IN DER ACZ ...

Citroën Oldtimer Technik Bonn

Ihr Citroën **SM** und **DS** Fachmann seit über **30** Jahren



- **SM - CX - GS - 2CV** - Service
- Reparatur, Wartung und Kaufberatung
- Ersatzteile und Nachfertigung und Versand
- Motor und Getriebe Instandsetzung
- Hydraulik und Lenkungsüberholung
- Karosserie Instandsetzung und Restauration

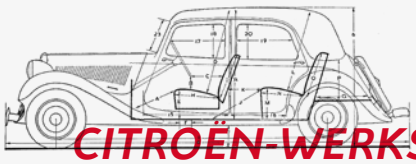
Wir suchen ständig Citroën SM in jedem Zustand. Bitte alles anbieten, auch defekt!

Dirk Walter - Mainzer Straße 350 - 53179 Bonn
Tel.: 0228-2495040 Fax:0228-2495043
www.oldtimer-technik-bonn.de
E-Mail: info@oldtimer-technik-bonn.de

RODERMUND
DS-IMPORT
Rufen Sie doch einfach mal an!
Knemühlestr. 4, 49525 Lengerich
Tel.: 0 54 81 / 8 11 38
Fax: 0 54 81 / 9 81 26
Neue Website: www.ds-import.de

... DENN HIER LOHNT SIE !

Citroën Peugeot
www. Bart Ebben .de
Gebrauchtteile online
Sluisweg 18, 6581 KA Malden E: info@bartebben.de
Hotline: 003124 3570328



CITROËN-WERKSTÄTTEN DIE IHNEN GERNE HELFEN!

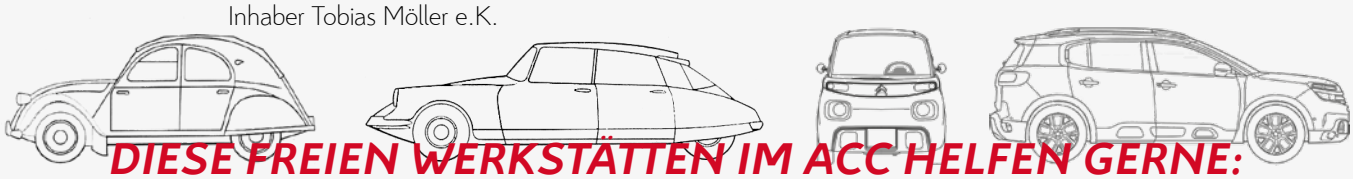
01157 Dresden	» Autohaus Rainer Fiedler	Brückenstraße 13	0351/4 52 04 44	0351/44 52 04 14	*A
01968 Senftenberg	» Autohaus Petsch GmbH	R.-Breitscheid-Straße 2	03573/70 95 0	03573/70 95 20	*
02627 Kubschütz	» Autohaus Jochen Hennersdorf	Löbauer Straße 2	03591/67 14 30	03591/67 14 38	*
04105 Leipzig	» PSA Retail GmbH Niederlassung Dresden/Leipzig	Roscherstraße 15	0341/56 66 99	0341/56 66 91 00	*SA
04552 Borna b.Leipzig	» Autohaus Heuter	An der B95	03433/88 88 0	03433/88 88 22	*A SA
06466 Gatersleben	**E-R** Autohaus am Damm Inhaber Daniel Hoffmeister	Oberdamm 9	039482/302	039482/79 00 7	*
06749 Bitterfeld	» Auto-Center Pfuhl GmbH	Hallesche Straße 20	03493/60 44 0	03493/60 44 66	
09648 Altmittweida	» Autocenter Altmittweida GmbH	Kirchstraße 2	03727/62 07 0	03727/62 07 20	*A
10245 Berlin	**E-R** Autohaus am Friedrichshain Thomas Arndt GmbH	Persiusstraße 7 - 8	030/29 77 17 41	030/29 77 17 45	A SA
10317 Berlin	» Wolfgang Hesse GmbH	Wönnichstraße 50	030/5 22 91 20	030/52 51 78 3	*A SA
12277 Berlin	» Autohaus Furchtmann GmbH	Malteser Straße 168	030/72 16 00 2/3	030/72 24 26 7	*A SA
14469 Potsdam	» Autohaus Gerhard Kockjoy GmbH	Potsdamer Straße 51-52	0331/5 49 71 70	0331/54 97 17 30	*
14482 Potsdam	» Autohaus Thonke GmbH	Alt Nowawes 44-46	0331/70 73 16	0331/74 82 74 8	*
15745 Wildau	» AL Wildauer Automobile GmbH	Dorfaue 11 A	03375/56 59 0	03375/56 59 33	*A SA
16816 Neuruppin	» Autohaus Kelch	Babimost-Ring 2	03391/65 29 15	03391/65 29 17	*AGN
20537 Hamburg	» PSA Retail GmbH Niederlassung City Süd	Süderstraße 160	040/2 51 60 20	040/2 51 60 25 5	*SA
22761 Hamburg	» PSA Retail GmbH Niederlassung Bahrenfeld	Bornkampsweg 142	040/5 54 22 50	040/55 42 25 22	*A SA
24161 Altenholz-Kiel	**E-R** Auto Horn GmbH	Klausdorfer Straße 121	0431/32 96 50	0431/32 96 56 5	*A SA
24623 Großenaspe	» Auto Mordhorst GmbH	Am alten Sportplatz 12	04327/14 00 00	04327/14 00 36	*SA 24
26175 Oldenburg	**E-R** Heinrich Munderloh Automobile GmbH & Co.KG	Kreyenstraße 6	0441/93 38 80		
26180 Rastede	**E-R Gerd Mönnich GmbH & Co.KG**	**Spohler Str. 111**	**04454/577**	**04454/82 49**	***SA 24**
26524 Lütetsburg	**E-R** Autohaus Immoor GmbH	Landstraße 86	04931/28 46	04931/3635	*
26826 Papenburg	» Autohaus-von-Herz-Straße GmbH	von Herz Straße 3	04961/76 82 00	04961/76 83 05	
27283 Verden	**E-R** Autohaus Kühn GmbH	Im Burgfeld 15	04231/51 14	04231/81 55 8	SA
33106 Paderborn	**E-R** Autohaus Günter Sperling	Steinbruchweg 11	05251/75 33 3	05251/73 05 93	* SA
37081 Göttingen	**E-R** Friedrich Rolf GmbH	Anna-Vandenhoek-Ring 2	0551/99 87 70	0551/99 87 76 6	*
37603 Holzminden	» Autohaus H. Friedrich GmbH	Bülte 3	05531/78 20	05531/60 44 7	*A SA
38350 Helmstedt	» Döhring Automobile GmbH & Co.KG	Marientaler Strasse 86	05351/55 55 5	05351/55 55 99	*A SA
39118 Magdeburg	» Autohaus	Pallasweg 8	0391/61 08 30	0391/61 08 31 0	A SA 24
39128 Magdeburg	Peter Plomitzer OHG	Silberbergweg 9	0391/30 04 10	0391/28 90 00 7	A SA 24
41063 M-Gladbach	» Autohaus Krefelder Straße GmbH & Co. KG	Krefelder Straße 30-32	02161/65 90 80		* SA
46147 Oberhausen	» Auto M. & K. Postert	Gabelstraße 44	0208/67 54 00	0208/67 67 15	* A SA
46325 Borken	**» Autohaus Bleker GmbH**	**Königsberger Straße 12-14**	**02861/94 38 0**	**02861/94 38 40**	**24 365**
46325 Bocholt	**» Autohaus Bleker GmbH**	**Industriestraße 40**	**02871/ 2 55 90**	**02871/25 59 20**	**24 365**

Zeichenerklärung: * = Citroën-Select-Händler » A =Abschleppdienst » SA = Samstags-Notdienst » 24 = 24-Stunden-Notdienst » 365 = 365 Tage » 12 = bis 12 Uhr » Fettdruck: Händler ist in ACZ-Anzeigen präsent. Specials: E-R = Euro Repar » APP » DS Stores auf Seite 53

47574 Goch	» Autohaus Küppers GmbH	Asperdener Straße 2-4	02823/31 43	02823/12 63	* A SA
48155 Münster	**E-R** Autohaus Lütke Uphues e.K.	Martin-Luther-King-Weg 51	0251/28 05 70	0251/28 05 72 0	* A SA
48163 Münster	**» Autohaus Bleker GmbH**	**Kölner Straße 1**	**02501/97 38 0**	**02501/97 38 199**	**24365**
48249 Dülmen	**» Autohaus Bleker GmbH**	**Münster Straße 135**	**02594/ 78 20 80**	**02594/78 20 84 0**	**24365**
48282 Emsdetten	» Autohaus Thünemann & Wichmann GmbH	Neuenkirchener Straße 107	02572/ 9 30 20	02572/94 34 22	* A SA
48329 Havixbeck	**E-R** Autohaus Lütke Uphues e.K. Zweigniederlassung Havixbeck	Schützenstraße 87	02507/18 88 & 02507/9 83 10	02507/98 31 20	* A SA
48683 Ahaus	**» Autohaus Bleker GmbH**	**Von-Braun-Straße 62-64**	**02594/78 20 84 0**	**02561/ 93 52 199**	**SA**
49090 Osnabrück	» Autohof Hansastraße	Hansastraße 101	0541/96 26 20	0541/96 26 24 9	
49477 Ibbenbüren	**E-R** Autohaus Arndt & Gongoll	Glückburger Straße 17	05451/ 30 70	05451/ 78 28 5	
49661 Cloppenburg	**E-R** Autohaus Teich GmbH	Daimler Straße 12	04471/ 9 12 80	04471/ 9128 28	* A SA
50321 Brühl	» Bernd J. Offizier GmbH	Kölnstraße 73	02232/4 59 59	02232/44 41 5	*ASA24
50933 Köln	» PSA Retail GmbH Niederlassung Köln/Bonn	Widdersdorfer Straße 345	0221/49 87 80	0221/49 87 76 6	* A SA
51145 Köln-Porz	» Automobile Schmitz	Kaiserstraße 127	02203/36 97 81 0	02203/33 99 3	* A SA 9-14 h
53619 Rheinbreitbach	» Autohaus Hempel GmbH	Im Kettelfeld 4a	02224/47 45	02224/94 26 20	*
54516 Wittlich	» Auto Ferres GmbH	Gutenbergstraße 6a	06571/91 30 0	06571/30 19	A SA
55120 Mainz	**APP Autohaus Höptner GmbH**	**In der Dalheimer Wiese 17**	**06131/ 96 21 00**	**06131/ 96 21 020**	*** A SA**
55218 Ingelheim	**E-R** Autohaus Höfinghoff GmbH	Am Nahering 22	06132/98 23 30	06132/ 98 23 31 0	* A SA
55234 Biebelnheim	» Autohaus am Petersberg GmbH	Flonheimer Straße 34	06733/92 12 0	06733/92 11 22	* A SA
55593 Rüdesheim	» Auto-Rau Inh. Robin Sutter e.K.	Nahestraße 83	0671/24 42	0671/33 29 0	* A
56370 Schönborn	» Auto Petry	Diezer Straße 42	06486/ 91 25 0	06486/91 25 16	
56459 Langenhahn	**E-R** Autohaus Frensch GmbH	Friedrich-Pfeiffer-Straße 5	02663/9 70 10	02663/97 01 70	* A SA
56564 Neuwied	» Autohaus Günter Schleich GmbH	Engerser Landstraße 113	02631/22 19 3	02631/22 28 1	* SA
57271 Hilchenbach	» Autohaus Honig GmbH	Auf der Roese 12	02733/ 25 15	02733/ 22 55	* A SA
57636 Reuffelbach	**E-R** Autohaus Ramseger GmbH	Siegener Straße 81	02681/70 07 0	02681/49 99	*ASA24
58093 Hagen	» K&M Automobile GmbH	Wasserloses Tal 27	02331/9 01 30	02331/2 58 78	A
58644 Iserlohn	» Arno Olsen GmbH	Karl-Arnold-Straße 89	02371/55 73	02371/5 29 51	*SA913
60314 Frankfurt	» PSA Retail GmbH Niederlassung Frankfurt	Hanauer Landstraße 411	069/75 80 90-0	069/75 80 90-90	*
60489 Frankfurt	» Autohaus Wolfgang Lamertz	Westerbachstraße 66	069/78 62 92	069/78 91 96 7	
64285 Darmstadt	**» Häusler Automobile GmbH**	**Heidelberger Straße 191**	**06151/95 10 90**	**06151/95 10 96 9**	*** SA**
64397 Modautal	» Auto Schwerer GmbH	Alt-Hoxhohl 32	06167/3 93	06167/75 11	SA
65183 Wiesbaden	» Auto Neu	Helenenstraße 14	0611/94 08 80	0611/97 77 02 5	SA
65779 Kelkheim	**» Häusler Automobile GmbH**	**Am Kirchplatz 41-43**	**06195/97 96 30**	**06195/97 96 59**	*** A SA**
66849 Landstuhl	» Autohaus Steffen GmbH	Bahnstraße 116	06371/20 61-62	06371/64 33 5	* A SA
66955 Pirmasens	» Auto Hintermeister GmbH	Rheinstraße 33	06331/7 30 83-84	06331/43 64 6	* A SA
67071 Ludwigshafen	» Fischer Kraftfahrzeuge GmbH	St. Ingberter Straße 9	0621/5 95 75 30	0621/59 57 53 99	* A SA
67251 Freinsheim	» Fischer Kraftfahrzeuge GmbH	Gewerbestraße 15	06353/ 9 35 00	06353/93 50 30	* A SA
67346 Speyer	» Werner Höhl	Industriestraße 15	06232/7 43 85	06232/ 7 48 07	* SA
68753 Waghäusel	» Auto Ullrich	Am Haltepunkt 6	07254/7 14 58	07254/7 50 06	SA
69126 Heidelberg	» Spiegelhalder & Heiler GmbH	Haberstraße 9	06221/31 69 00	06221/31 69 018	* A SA
70376 Stuttgart-Os	» auto domicil Stuttgart GmbH	Pragstraße 138	0711/26 87 10	0711/26 87 11 4	* A SA
71770 Oppenweiler	» Autohaus Beck	Fabrikstraße 12	07191/40 25	07191/41 84	
71711 Murr	**E-R** Autohaus Eberhardt GmbH	Frauenstraße 8	07144/81 63 07-0	07144/2 96 74	A SA
72336 Balingen-Weilstetten	» Autohaus Karl Merz GmbH & Co. KG	Unterer Dorfstraße 42	07433/3 62 79	07433/49 19	*

72393 Burladingen-Salmendingen	» Autohaus Gerhard Schwilk Inhaber Heiko Dümmler	Kornbühlstraße 99 Beutentalweg 11	07126/9 29 60 07165/80 58	07126/92 96 16 07165/ 13 69	*ASA-12 A SA
73037 Göppingen-Maitis	» Autohaus D. Gorny	Ulmer Straße 62	07161/80 08 0	07161/80 08 15	A SA
73054 Eislingen	» Autohaus Schneider GmbH	Urbanstraße 39-49/64	0731/8 64 55/56	07131/62 01 27	* A SA
74074 Heilbronn	» Autohaus König & Damian	Lohwasserweg 1	07063/ 95 00 54	07063/95 00 74	* SA
74206 Bad Wimpfen	**E-R** Autohaus Wild GmbH	Buchener Straße 41/B27	06282/12 00	06282/200	*
74731 Walldürn	» Auto Ebert	Grossglattbacher Weg 8	07041/66 57	07041/8 38 79	A SA
75417 Mühlacker	**E-R** Autohaus Werner Beier GmbH	Heinrich Wittmann Straße 31	0721/66 33 80	0721/66 33 83 5	* A SA
76131 Karlsruhe	**E-R** Autohaus Werner Beier GmbH	Mörscher Straße 9-15	07243/93 92 00		*
76275 Ettlingen	» Autohaus Kuhn GmbH	Bahnhofsring 1	07255/7 10 40	07255/71 04 14	* SA
76676 Graben-Neudorf	» Autohaus Jäger e.K.	Zur Wörthspitze 9	07274/70 30 700	07274/70 30 70 2	*
76726 Germersheim	» Autohaus Grethel GmbH & Co. KG	Hauptstraße 129	07223/98 75 48	07223/98 75 71	* SA 12
77815 Bühl	» Gohm France Automobile GmbH	Georg-Fischer-Str. 65	07731/94 63 0	07731/93 22 22	A SA
78224 Singen	» Auto Dold Inhaber Hubert Dold	Am Hammergraben 86	07422/ 2 01 08	07422/10 15	* A SA
78713 Schramberg	» Autohaus Rüd	Zinkmattenstraße 16	0761/88 85 100	0761/507010	SA 13
79018 Freiburg-Nord 79379 Müllheim	» Autohaus Maier-Kucera Inhaber Manfred Kucera	Hacher Straße 1	07631/93 71 60	07631/12 005	SA 13
79713 Bad Säckingen	» Autohaus Rainer Jost GmbH	Schulhausstraße 24	07761/556 565 0	07761/556 565 99	SA 13
79793 Wutöschingen	» Autohaus Fink Inhaber Christian Fink	Erzinger Straße 12-14	07746/9 21 80	07746/92 18 18	* SA
80807 München	» PSA Retail GmbH Niederlassung München	Frankfurter Ring 19	089 / 32 30 3-0	089 /32303-220	* A SA
85570 Markt-Schwaben	» Auto Amato e.K.	Geltinger Straße 9	08121/63 77	08121/42 67 1	A SA 12
86920 Denklingen	APP Autohaus Lensch	Gewerbestraße 6	08243/40 7	08243/27 29	* A SA
87538 Fischen	» Autohaus Tauscher GmbH & Co. KG	Am Anger 20	08326/279	08326/36 48 23	SA
87700 Memmningen	» Autohaus Esenwein GmbH & Co. KG	Schwabenstraße 10	08331/27 88	08331/38 17	
88239 Wangen	» Autohaus Prinz GmbH	Erzberger Straße 21	07522/9 79	07522/97 99 26	A SA
88416 Ochsenhausen	» Autohaus Esenwein GmbH & Co. KG	Romualdstraße 82	07352/ 31 80	07352/36 56	SA
89081 Ulm	» Autohaus Sauter GmbH	Auchertwiesenweg 6	0731/93 79 00	0731/93 79 0 30	* SA
89457 Gerstetten	» Autohaus Rudolf Lang e.K.	Dieselstraße 1	07323/96 99 60	07323/96 99 629	*
90480 Nürnberg	» auto domicil Nürnberg GmbH	Regensburger Straße 418 b	0911/47 40 50	0911/47 40 51 0	* SA12
90547 Stein	» Autohaus Waldmann GmbH	Gewerbering 12	0911/67 60 97	0911/66 00 61 1	
91710 Gunzenhausen	» Autohaus Wagner GmbH	Ansbacher Straße 15	09831/22 93	09831/80 16 0	* A SA
93326 Abensberg	» Autohaus Fischer GmbH	Werkstraße 8	09443/ 9 13 80	09443/91 38 66	* A SA
97076 Würzburg	» Georg Rüthlein GmbH 6 Co. KG	Nürnberger Straße 126	0931/27 99 90	0931/27 99 92 0	* A SA
99195 Grossrudestedt	**E-R** Autohaus Hasselmann Inhaber Tobias Möller e.K.	Erfurter Straße 1	036204/77 78 4	036204/717 571	* A SA

FAX



DIESE FREIEN WERKSTÄTTEN IM ACC HELFEN GERNE:

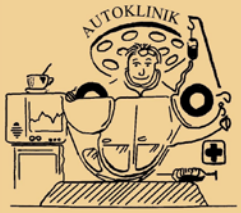
10318 Berlin	MM Motors, Merten Mordhorst	Ehrenfelsstraße 5	030/50 17 69 84	030/50 17 84 21	D,X u.a.
21129 Hamburg	**E-R Autohaus Dicks GmbH**	**Cranzer Elbdeich 43**	**040/7 45 93 58**	**040/7 45 74 43**	**A SA**
28259 Bremen	**E-R** Autohaus Reinsch GmbH	Bauerland 2	0421/ 58 41 55	0421/ 583711	* SA
23568 Lübeck	Autowerkstatt Jans GbR	An der Hülshorst 1	0451/ 58 59 073	0451/ 58 59 074	2CV,D,CX
25813 Husum	AMW Heinrich Otto GmbH	Osterende 108	04841/ 18 18	04841/1 8 17	A SA
28790 Beckedorf	**E-R** CR Automobil-Handwerk Inhaber Christoph Röse	Bahnhofstraße 76	0421/ 66 40 63	0421/ 66 40 61	A SA
30952 Ronneberg	**E-R** Bohmeyer Autoreparatur GmbH	Hamelner Straße 5	05109/ 14 67	05109/ 51 66 67	2CV,D,CX

32105 Bad Salzuflen	**E-R** J&B Kfz-Service GmbH	Herforder Str. 71	05222/ 93 000	05222/ 93 00 44	* A SA
37269 Eschwege	Autohaus Möller GmbH & Co. KG	Friedrich-Wilhelm-Straße 14	05651/ 66 67	05651/ 77 55	*
39240 Üllnitz	Schneider Automobile	Karl Marx Straße 1	039266/ 269	039266/ 50 188	A SA
40597 Düsseldorf	**DS Sassen GmbH & Co. KG**	**Benrodestraße 61**	**0211/ 71 18 702**	**0211/ 71 85 944**	**D-Mod.**
41366 Ndrkrüchten	**Autex Autoteile GmbH**	**An St. Georg 4**	**02163/ 57 98 30**	**02163/ 57 98 365**	
41379 Brüggen	Treffpunkt Citrön	Weihersfeld 58	02163/ 57 96 97	02163/ 57 96 97	2CV, D, TA
42285 Wuppertal	**Autoreparatur Kirchhoff**	**Wittensteinstraße 47**	**0202/ 8 36 50**	**0202/ 899 809**	
42564 Kaarst	**VHK Automobiltechnik Volker Hammes**	**Daimlerstraße 17**	**02131/ 590 401**	**Mobil 0171/ 4924372**	**DS/SM**
45143 Essen	**CitroënDS.net GmbH**	**Westendstraße 12 a**	**0201/ 736 668**	**0201/ 737 288**	**D-Mod.**
45699 Herten	**Koslowski GmbH**	**Neuköllner Straße 9**	**02366/ 93 93 774**		**D-Mod.**
48429 Rheine	**E-R** Autohaus Udo Schillinger e.K.	Elter Straße 271-273	05971/ 651 90	05971/ 80 55 33	*A SA 12
49377 Vechta	**Der Franzose Automobiltechnik**	**Osloer Straße 9-11**	**04441/ 916 1910**	**04441/ 916 1920**	
48308 Senden	**Die Ente, Inhaber Thomas Franz**	**Messingweg 4**	**02597/ 93 97 51**	**02597/ 93 97 53**	**2CV**
49525 Lengerich	**DS-Import Rodermund**	**Knehmühlestraße 4**	**05481/ 8 11 38**	**05481/ 9 81 26**	**D-Mod.**
53179 Bonn	**Citroën Oldtimer Technik Bonn**	**Mainzer Straße 350**	**0228/ 249 50 40**	**0228/ 249 50 43**	**SM-2CV**
52222 Stolberg	Auto Hermanns GmbH	Georgsfeld 5	02402/ 22 02 6	02402/ 22 02 7	CX-2CV
52222 Stolberg	Retro Garage Markus la Tendresse	Hamm Mühle 30	02402/ 76 46 43 4		SA 13
55263 Wackernheim	**Autoklinik Rosenstock**	**Mainzer Straße 1**	**06132/53 33**	**06132/ 53 38**	**2CV**
55296 Lörzweiler	Klassische Franzosen	Königstuhlstraße 22	06138/90 09 7 00	**06138/ 90 09 70 2**	**D-Mod.**
55743 Idar-Oberstein	**E-R** AMC Schmitt GmbH & Co. KG	Kaufacker 3	06784/ 99 59 0	06784/ 99 59 49	
56281 Dörth	**E-R** Waldhorst Automobile e.K.	Gallscheider Straße 5	06747/ 81 15	06747/ 84 03	*
57072 Siegen	**E-R** Das Klöcknerhaus GmbH	Sieghütter Hauptweg 26	0271/ 31 78 00	0271/ 31 78 019	
58256 Ennepetal	Detlef Neuhaus	Talsperrenweg 7	02333/ 22 19	02333/ 62 710	DS-C5
58706 Menden	**E-R** Carsten Preuss Automobile GmbH & Co. KG	Bodelschwingstraße 60	02373/ 55 79	02373/ 39 02 17	A SA
61203 Reichelsheim	**E-R** Auto Stiefmeier	Ligusterweg 8	06035/ 51 67	06035/ 8636	*
63067 Offenbach	**Fischer Veteranen Service**	**Berliner Straße 256**	**069/ 883 566**	**069/ 883 577**	
64404 Bickenbach	**Auto-France Ersatzteile (AFE)**	**Stellwerk 1e**	**06257/999 0000**	**06257/ 999 0002**	
67105 Schifferstadt	Autohaus Hans Mandel	Im Lettenhorst 19	06235/ 9 25 20	06235/ 92 52 10	* SA 14
67227 Frankenthal	Kfz-Meisterbetrieb Wolfgang Bast	Schraderstraße 10	06233/ 46 09 2	06233/ 47 02 2	
69469 Weinheim	E-R Herman Reisig	Draisstraße 6	06201/ 6 30 11	06201/ 63 01 3	* A SA
70569 Sgt-Vaihingen	Autohaus Grötzinger GmbH	Gründgensstraße 40-42	0711/ 73 30 73	0711/ 73 27 55	* A
72351 Balingen	**Autohaus Schneider OHG**	**Rosenfelder Straße 5**	**0743/ 85 08**	**07433/ 2 01 89**	**DS usw.**
73033 Göppingen	**E-R** Autohaus Walter Runft e.K.	Bahnhofstraße 79-81	07161/ 2 10 96	07161/ 21 09 8	* A SA
76676 Graben-Neudorf	**CX Basis**	Karlsruhe Straße 98	07255/ 7 62 68 0	07255/ 7 62 68 26	* A SA
78467 Konstanz	Autohaus Blum	Reichenaustraße 47	07531/5 39 13	07531/66 04 2	
79312 Emmendingen	Automobile Thiede OHG	Über der Elz 6	07641/ 65 75	07641/ 51 208	* SA
79361 Sasbach	L'attraction	Fabrikstraße 10	07642/ 92 95 57 7	07642/ 92 95 75 8	TA-A-DS
81249 München	Auto Sedlmeier GmbH	Augsburger Str. 5	08141/ 1 22 19	08141/ 348 779	
82256 Fürstenfeldbruck	Auto Schröder im Haus Rössig. e.K	Bodenseestr. 295	089/ 89 76 010	089/ 89 76 01 24	
86165 Augsburg	Autohaus Hölzel	Donaustraße 16	0821/ 45 54 38 0	0821/ 45 54 38-29	
86485 Biberbach	Auto Bichler&Erdhofer, Inh. R.Bichle	Bibertalstraße 38	08271/ 65 28	08271/ 75 12	A SA
89568 Hermaringen	Autohaus Gebr. Nikodémusz	Karl Straße 11	07322/ 2 28 77	07322/ 22 8 22	A SA
89584 Ehingen	**E-R** Autohaus Aierstock e.K.	Blaubeurerstraße 38	07391/75 58 16 1	07391/32 70	* SA
95643 Tirschenreuth	AMT Auto- und Motorradwelt GmbH	Rothenbürger Straße 1	09631/ 21 81	09631/ 61 40	* A SA
99887 Georgenthal	Lothar Cämmerer & Söhne OHG	Karl-Ernst-Straße 36	03762/ 56 54	03762/ 54 41	

CitroënDS.net
à votre service
Alle Ersatzteile für Ihre "Göttin"
Citroën DS/ID, SM & HY
Originalteile - Gebraucht & Neuteile - Raritäten

Wir kümmern uns gerne um das Wohl Ihres DS & SM.
Service – Reparatur – Restauration - TÜV | Hol- & Bring-Service
Wir sind für Sie da! ☎ 0201 736 668 ✉ service@citroends.net
www.citroends.net Westendstr. 12a, 45143 Essen

Ihr Partner rund um den 2CV
FranceTec
The Future of the Past
• Qualitätsersatzteile
• Technische Beratung
• Isolationsmaterialien für viele Klassiker
• großes Gebrauchtteilelager
Schillerstraße 57
35428 Langgöns
www.francetec.de
0049-174-4435444
info@francetec.de

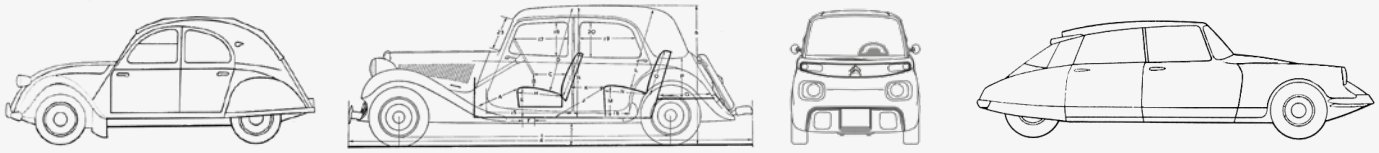
Rosenstock GmbH Kfz-Meisterbetrieb
Spezialist für französische Fahrzeuge


Mainzer Str. 1
55263 Wackernheim
Tel : 06132-5333
Fax: 06132-5338
E-Mail: sebigboss
@autoklinik-rosenstock.de
Einbau von Gasanlagen
Bau von Elektro-Enten
www.autoklinik-rosenstock.de

DS Automobiles Händlerverzeichnis

Von 33 DS-Salons und 2 DS-Stores (Stand 01.09.20) sind die grau unterlegten 18 Betriebe ACC-Mitglied und stehen auch im Citroën Händlerzverzeichnis dieser ACZ

	Straße	PLZ	Ort		Marketing Name
Autohaus Kuntzsch GmbH	Meissnerstrasse 9	01445	Radebeul	SALON	DS Salon Dresden
PSA Retail GmbH	**Roscherstr. 15**	**04105**	**Leipzig**	**SALON**	**DS Salon Leipzig**
BHS Handels- und Betriebs GmbH	Am Kreuzberg 40	08064	Zwickau	SALON	DS Salon Zwickau
PSA Retail GmbH	Albainstr. 1	12103	Berlin	STORE	DS Store Berlin Tempelhof
PSA Retail GmbH	Berliner Allee 279	13088	Berlin (Weissensee)	SALON	DS Salon Berlin Weissensee
Autohaus Kelch	**Babimost-Ring 2**	**16816**	**Neuruppin**	**SALON**	**DS Salon Neuruppin**
PSA Retail GmbH	Nedderfeld 55	22529	Hamburg	STORE	DS Store Hamburg Lokstedt
Heinrich Munderloh Automobile GmbH & Co. KG	**Kreyenstr. 6**	**26127**	**Oldenburg**	**SALON**	**DS Salon Oldenburg**
PSA Retail GmbH	**Vahrenwalder Straße 233**	**30179**	**Hannover**	**SALON**	**DS Salon Hannover**
Mattern GmbH Bielefeld	Bechterdisser Str. 37 / Lange Wand 8	33719	Bielefeld	SALON	DS Salon Bielefeld
Autohaus Schwitalla GmbH	Afföller Strasse 67	35039	Marburg	SALON	DS Salon Marburg
aurego GmbH	Steinbecker Meile 1	42103	Wuppertal	SALON	DS Salon Wuppertal
Auto Parc France GmbH	Haedenkampstraße 77	45143	Essen	SALON	DS Salon Essen
Auto M. & K. Postert GmbH	**Gabelstr. 44**	**46147**	**Oberhausen**	**SALON**	**DS Salon Oberhausen**
Autohaus Bleker GmbH	**Königsberger Str. 12-14**	**46325**	**Borken**	**SALON**	**DS SalonBorken**
Autohaus Bleker GmbH	**Kölner Straße 1**	**48163**	**Münster**	**SALON**	**DS Salon Münster**
Autohaus Bleker GmbH	**Von-Braun-Straße 62 - 64**	**48683**	**Ahaus**	**SALON**	**DS Salon Ahaus**
Autohof Hansastraße GmbH & Co. KG	**Hansastr. 101**	**49090**	**Osnabrück**	**SALON**	**DS Salon Osnabrück**
PSA Retail GmbH	**Raderberggürtel 4**	**50968**	**Köln**	**SALON**	**DS Salon Köln**
Automobile Schmitz e.K.	**Kaiserstr. 127**	**51145**	**Köln**	**SALON**	**DS Salon Köln Porz**
Jacobs Automobile Aachen GmbH	Neuenhofstraße 100	52078	Aachen	SALON	DS Salon Aachen
Autohaus Schorn GmbH	Euskirchener Str. 104	53919	Weilerswist	SALON	DS Salon Bonn-Weilerswist
Autohaus Andreas Stahl GmbH & Co. KG	Unionstr. 2	59457	Werl	SALON	DS Salon Werl
Häusler Automobile GmbH	**Heidelberger Str. 185**	**64285**	**Darmstadt**	**SALON**	**DS Salon Darmstadt**
PSA Retail GmbH	Armand-Peugeot-Str. 2	66119	Saarbrücken	SALON	DS Salon Saarbrücken
Autohaus Deckert GmbH	Entenmühlstr. 70	66424	Homburg	SALON	DS Salon Homburg
Delta Automobile	Mainzer Str. 140	65189	Wiesbaden	SALON	DS Salon Wiesbaden
Autohaus Deckert GmbH	Jakob-Stoll-Str. 2b	66606	St. Wendel	SALON	DS Salon Sankt Wendel
Fischer Kraftfahrzeuge GmbH	**Gewerbestr. 15**	**67251**	**Freinsheim**	**SALON**	**DS Salon Freinsheim**
Spiegelhalder & Heiler GmbH	**Haberstr. 9**	**69126**	**Heidelberg**	**SALON**	**DS Salon Heidelberg**
auto domicil Stuttgart GmbH	**Pragstraße 138**	**70376**	**Stuttgart**	**SALON**	**DS Salon Stuttgart**
Autohaus Werner Beier GmbH	**Heinrich-Wittmann-Strasse 21**	**76131**	**Karlsruhe**	**SALON**	**DS Salon Karlsruhe Süd**
Autohaus Kuhn GmbH	**Wattstraße 14**	**76185**	**Karlsruhe**	**SALON**	**DS Salon Karlsruhe Nord**
PSA Retail GmbH	Frankfurter Ring 193	80807	München	SALON	DS Salon München
auto domicil Nürnberg GmbH	**Regensburger Straße 418 b**	**90480**	**Nürnberg**	**SALON**	**DS Salon Nürnberg**



SCHON MITGLIED BEI UNS? ANDRE-CITROEN-CLUB.DE

Wann der AMI im deutschen Citroën Programm erscheint, ist noch nicht klar. Im letzten Herbst war ein Exemplar jedenfalls schon in Berlin „on Tour", Bild: Citroën

ACC-INTERN.DE

AMI

KLEINE PROBLEME ZU BEGINN … ABER SEINE BESITZER LIEBEN IHN!

Lieferverzögerungen, Wassereinbrüche, sich öffnende Türen. Citroëns kleiner Führerscheinfreier habe einen hektischen Karrierestart gehabt. Doch seine Besitzer hielten die Moral aufrecht und spielten im Internet die Karte gegenseitiger Hilfe. Das meint Julien Bonnet vom Pariser Sender BFM, der sich mit dem Phänomen Citroën AMI beschäftigt hat. Der Citroën Ami sei ein Federgewicht mit 100%iger Elektro-Motorisierung, dabei als erstes führerscheinfreies Auto mit Doppelwinkel ein ganz Großer unter den Minis, und trotz Pandemie ein kommerzieller Erfolg. Ein faszinierendes, zweisitziges rollendes Objekt, das allerdings im letzten Jahr einen etwas chaotischen Start hatte. Denn logischerweise habe die Gesundheitskrise sowohl bei der Produktion im marokkanischen Werk Kénitra, als auch bei der Logistik für Probleme gesorgt. Deshalb war die Lieferung nach Frankreich unerwartet kompliziert, ebenso die letzten Meter zum Kunden. Einige von ihnen haben dann auch mehr oder weniger bedeutende Mängel an ihren Autos festgestellt: Es gab Schlösser, die nicht schlossen und Türen, die sich während der Fahrt öffneten. Außerdem gab es Wassereintritte und ähnliche Probleme im Finish.

Gab es im November 2020 eine recht überschaubare Facebook-Gruppe mit rund 300 Mitgliedern, in der von Lieferverzögerungen zu lesen war, ist diese Gruppe bis Ende 2021 auf 1.100 Mitglieder angewachsen. Zwar ist noch immer von Problemen die Rede, doch natürlich wird auch der kommerzielle Erfolg des AMI offensichtlich. Wenngleich er auch nicht den traditionellen Kundenkreis führerscheinloser Mobile anspricht, hat er sich vom Stand weg zu einem Bestseller seines Segments entwickelt. In Frankreich wurden nach Angaben von „AAA Data" 2021 2.609 der Citroën-Wägelchen registriert. Damit liegt es zwar weit hinter Aixam mit 6.342 Zulassungen, aber schon auf Platz 2 noch vor Microcar (2.493) und Ligier (2.341). Der AMI ist eines der Fahrzeuge, die im Rahmen des „Free-2Move"-Carsharings angeboten werden. („Free2Move" ist eine Stellantis-Marke, Anm. d. Red). In Paris sind bereits etwa fünfzig Stück verfügbar, was rund 10% der dortigen Gesamtflotte entspricht. „Der Citroën AMI ist ein großer Kundenerfolg und passt perfekt in urbane Umgebungen wie Paris," sagt Brigitte Courtehoux, Direktorin von „Free2Move". Man könne per App einfach auf den AMI zugreifen und los ginge es mit dem „von Elektromobilität bekannten Komfort." Am Ziel fände man wegen seiner Kompaktheit problemlos einen Parkplatz. Stelle nicht die „Fragilität" des AMI ein Problem im Carsharing-Kontext dar, wie die Erfahrung mit Autolib* gezeigt habe? Brigitte Courtehoux bestätigt zwar, dass der Einsatz von Carsharing-Fahrzeugen anspruchsvoll sei, man aber beim AMI „nicht mehr Probleme als bei anderen Autos" sähe.

AMI SCHAFFT COMMUNITIES

Der AMI habe neben seinem kommerziellen Erfolg auch zu einer Gemeinschaft gegenseitiger Hilfe geführt. Die Benutzergemeinschaft sei reaktionsschnell und auch sehr erfinderisch. Dabei reiche die Spanne von schnellen Tipps wie dem richtigen Schmieren von Scharnieren bis zu Vorlagen für 3D-Drucke von Ersatzteilen. Einer von ihnen sei Gaëtan Colombier, Lehrer für Maschinenbau, der als einer der ersten bereits im letzten August einen AMI hatte. Als einer der „Macher" dachte er sich diverse Lösungen aus. So veröffentlichte er am 4. Januar 2021 Pläne für einen verbesserten Defroster, gefolgt von einem vollständigen Tutorial auf der „Thingiverse"-Plattform. Derzeit arbeite er an Rückfahrscheinwerfern. Leider habe er aber nicht die Lösung für alle Probleme. „Das größte Problem ist der Leistungsabfall bei großer Kälte. Schließlich habe er ein Auto gekauft, dass 45 km/h fahren solle und nicht etwa 15 km/h an Bergen."

CITROËN REAGIERT SEHR SCHNELL

Herstellerseits war man sich der anfänglichen Fehler des AMI durchaus bewusst, denn laut einem Firmensprecher kamen über den Kundendienst sehr schnell erste Hinweise. Man versuchte zwar, alle Probleme bereits im Produktionsstadium zu korrigieren, sei dann aber vom Erfolg überrollt worden, denn die Aufträge hätten sich schnell vervielfacht. Einige Auslieferungen hätte man stornieren können, was dann aber zu teilweise monatelangen Lieferverzögerungen geführt habe. In den Gruppen

seien kleine Trostpflaster in Form von Gutscheinen zum Einkauf in der Citroën-Lifestyle-Boutique sehr gut angekommen. Doch man ging noch weiter und begann am 11. Januar 2021 selbst, Postings in den Online-Gruppen zu setzen. Citroën begrüße die Gründung einer „echten Community rund um das innovative und liebenswerte Konzept," war zu lesen. Man entschuldige sich für die Probleme, die einige hatten, und begrüße den Einfallsreichtum bei der Suche nach Lösungen. Täglich werde eine entsprechende Liste vom PSA-Exekutivkomitee gesichtet. Citroën ließ in der mit 4.500 Mitgliedern bislang größten Facebook-Gruppe „My Ami Citroën – 100% électric" wissen, dass es für die Mehrzahl aller Probleme entsprechende technische Lösungen gibt und man sich nun darauf konzentriere, sie allen zur Verfügung zu stellen. Tatsächlich war Tage später ein von Citroën produziertes Tutorial zu den Türschlössern zu sehen. Künftig wolle man mit Blick auf Erstkunden weiter in Richtung Personalisierung des AMI gehen. Vorher müssten aber alle technischen Mängel behoben sein. Citroën startete Ende Januar eine „Modernisierungskampagne" und ließ alle bereits ausgelieferten AMI zu drei zentralen Stationen transportieren, überarbeiten und wieder zurück bringen (siehe S. 79). Durch die Verzögerungen in Frankreich sei die Einführung des AMI auch anderswo beeinträchtigt, wobei Italien, Spanien, Deutschland und Portugal die nächsten Schritte seien. (Einführung in Großbritannien für 2022 geplant, Start in D noch nicht terminiert, Anm. d. Red).

Citroën ist mit dem AMI etwas gelungen, wovon andere nur träumen: Das Elektro-Gefährt mit seinen Klappfenstern erobert die Herzen vieler Jugendlicher.

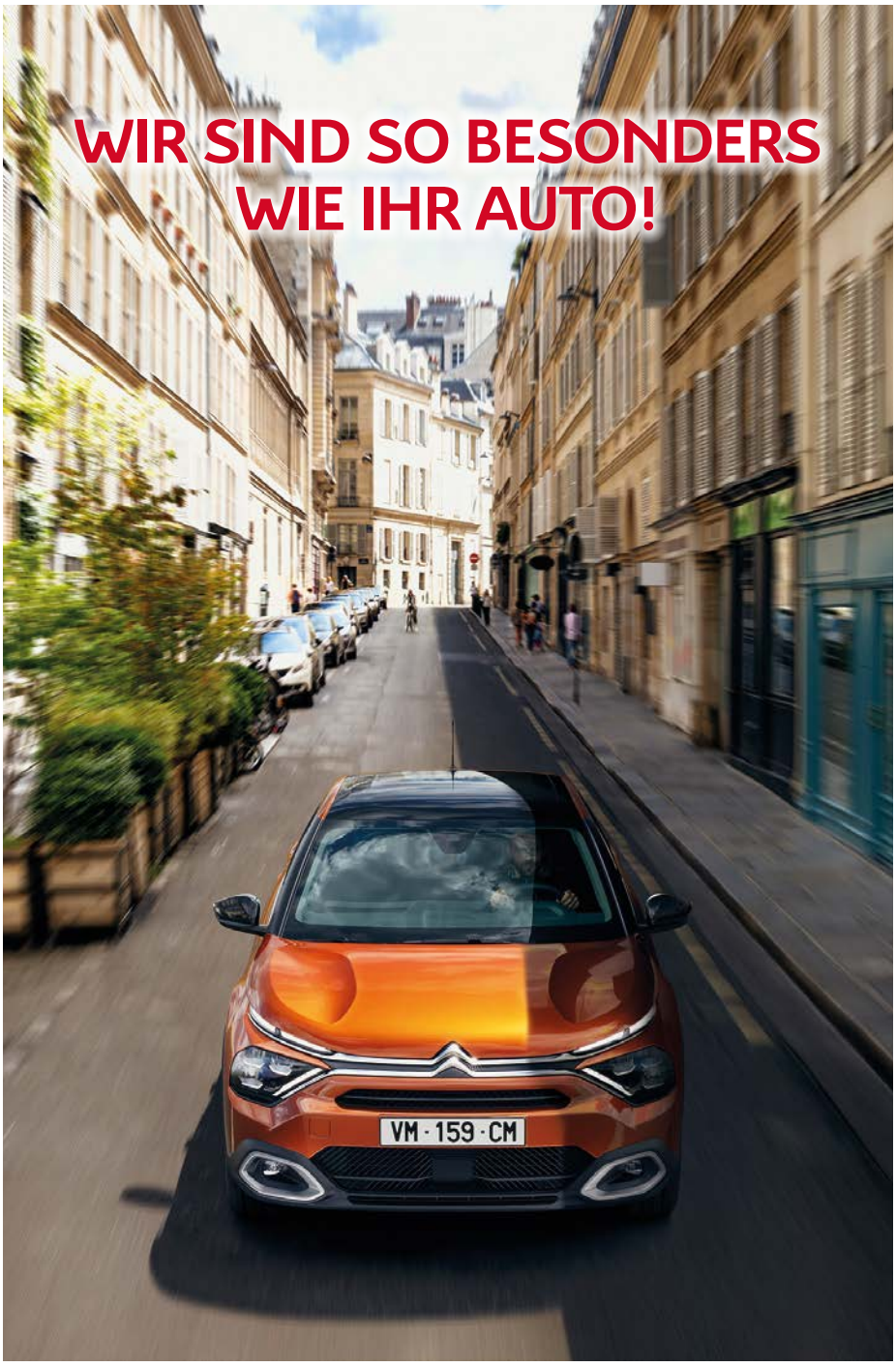
DER CITROËN AMI IST EIN INTERNATIONALER STAR

Das typische Profil vom AMI-Käufern: Eltern, die ein Fahrzeug für ihre heranwachsenden Kinder suchen. Führerscheinlos kann der AMI in Frankreich ab 14 Jahren gefahren werden (in Deutschland ab 16, in Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ab 15, Anm. d. Red.) Viele sehen im AMI eine sicherere Lösung für ihren Nachwuchs als im herkömmlichen Roller. Der in der letzten ACZ erwähnte Youtube-Kanal „Citroën Ami Test Drive Essays et Tutorial" präsentiert einen den AMI mit Leichtigkeit fahrenden „vierzehnjährigen Sohn". Allein dieses Video zählt über 220.000 Aufrufe. Der auf „saubere Fahrzeuge" spezialisierte Kanal „Automobile Propre" verzeichnet mit seinem AMI-Test sein erfolgreichstes Video überhaupt: Bislang sahen es knapp 600.000. Vielleicht auch ein Hinweis darauf, wieviele Menschen tatsächlich am Citroën AMI interessiert sind. Unglaubliche 4,3 Millionen sahen bislang Youtuber „Michou", der zur ersten Autofahrt seines Lebens im AMI startet: Von einer FNAC-Filiale aus und mit einem Freund direkt in den Pariser Stadtverkehr, inklusiv des berühmt-berüchtigten Kreisverkehrs am Triumpfbogen. Auch anderwso kommt der AMI gut an. Seine Präsentation im Beisein der australischen Internet-Berühmtheit Alexandra Mary Hirschi alias „Super Car Blondie" mit 5,5 Millionen Abonennten läßt keine Zweifel am internationalen Echo der Veranstaltung. Titel ihres Beitrages: „Ein 14-jähriger kann ihn legal fahren." Mit dem Ami ist Citroën ein Angebot erschwinglicher Mobiltät für urbane Räume gelungen. Mehr noch: Er erobert die Herzen von Jugendlichen. Bravo!

Mehr unter **» https://acc.li/7825**

Fundstück aus Autoplus

Einen ganz besonders individuellen AMI kann man sich von der Citroën-Niederlassung in Cherbourg anfertigen lassen. Künstler „BABY.K" personalisiert dort auf Wunsch den zu 100% elektrischen AMI. Kosten: 1200 €. Bilder. Groupe Automobile Berrezai



ANDRE-CITROEN-CLUB.DE

Sie fahren Citroën oder DS? Dann sollten Sie auf jeden Fall Mitglied im **André Citroën Club** werden! Denn wir begleiten die faszinierende Marke Citroën mit heller Begeisterung und all ihren Typen seit Beginn der Fahrzeugproduktion 1919 bis heute. Wir helfen bei der Ersatzteilbeschaffung, geben typenbezogene Ratschläge und treffen uns regional und international. Selbstverständlich kommunizieren wir auch im Netz, wo unsere exklusive Mitgliederseite **acc-intern.de** ständig aktualisierte Citroën- und DS-Nachrichten liefert. Und natürlich geben wir für unsere Mitglieder schon seit 1961 die wohl einzigartige **André Citroën Zeitschrift** heraus, die Sie jetzt gerade in den Händen halten. Machen auch Sie mit im ACC, wir freuen uns über jedes neue ACCM!

Hier geht es los … **» https://acc.li/7825**

C1

„RESTWERTRIESE"

Das „Stadtauto" Citroën C1 wird für die Bähr & Fess Forecasts GmbH aus Saarbrücken 2025 ein ausgesprochener „Restwertriese". 2025? Ja. Bähr & Fess hat sich seit 1998 darauf spezialisiert, Wertverlust-Prognosen für die ersten fünf Jahre nach Neuzulassung zu ermitteln. Solche Berechnungen spielen vor allem im Flottenmanagement oder bei Leasinggesellschaften eine Rolle. Demnach hat der kleine Citroën C1 VTi 72 Stop&Go als Dreitürer in der Startausstattung den geringsten, absoluten Wertverlust in der Kleinstwagen-Klasse. Er beträgt prognostiziert nach vier Jahren mit 4.995 EURO knapp die Hälfte des Listenpreises, womit der 3,46 Meter kurze Stadtflitzer den Spitzenplatz in seiner Klasse einnimmt. +++Öffentlichkeitswirksam wurde die B&F-Vorhersage durch die Prämierung im Münchener Magazin Focus. Auch der Grand C4-Tourer erreichte bei der diesjährigen Auszeichnung einen dritten Platz in seiner Klasse. Laut Citroën Deutschland Marketing-Chef Grégory Fiorio sei der C1 ein hervorragendes Beispiel für die Wertbeständigkeit der Citroën-Modelle. Apropos: Wie bei der letzten 2CV-Version starten die Preise in D bei 9.990 (EURO, CH 16650 CHF) und es gibt zumindest in D auch nur noch eine Motorvariante. Leider nur noch in Frankreich konfigurierbar: Die fünftürige Airdream-Version mit ihrem großen Faltschiebedach.

» https://www.citroen.

.

C3 AIRCROSS
ADVANCED-CONFORT-PHILOSOPHIE IM NEUEN DESIGN AB JUNI 2021

Bestellbar ist unser C3 Aircross im neuen Citroën-Design zwar schon seit März, doch erst im Juni 2021 soll er auch ausgeliefert werden. Damit folgt der 4,14 Meter lange C3 Aircross der bereits im letzten Herbst auf die neue Markenoptik umgestellten C3 Limousine mit ihren über einhundert Individualisierungsmöglichkeiten. In einer Citroën-Pressemitteilung heißt es, die Frontpartie sei vom Concept Car CXPERIENCE abgeleitet, der bekanntlich als Vorgeschmack auf einen kommenden C5 gesehen wird. Auffällig beim äußerlich kaum veränderten C3 Aircross sind in jedem Fall die vergleichsweise kleinen „ECO-LED-Scheinwerfer". Mit ihnen erinnert die neue Aircross-Generation jetzt ein wenig an die bisherigen C4 Picasso bzw. Aircross. Selbstverständlich verfolgt der neue C3 Aircross die Philosophie des „Citroën Advanced Comfort®", was sich innen vor allem mittels der neuen „Advanced Comfort Sitze" bemerkbar macht. Mit 15 Millimeter dickem Schaumstoff gepolstert, fühlen sie sich angenehm weich an, sollen aber auf längeren (Urlaubs-)Fahrten doch guten Halt und herausragenden Reisekomfort bieten. Apropos: Der C3 Aircross bietet einen ordentlichen Laderaum mit bis zu 1.289 Liter Fassungsvermögen. Bis die erreicht sind, gibt es dank der verschieb- und in zwei Teilen klappbaren Rückbank viele Lademöglichkeiten auf ebener

Fläche. Innen fällt ein neuer 9-Zoll-Touchscreen-Bildschirm auf, der je nach Version als elektronischer Spiegel für die Bedienoberflächen von Android- oder Apple-Mobiltelefone nutzbar ist, für die es auch gleich Induktionslademöglichkeiten gibt. Apropos Assistenten: Es gibt insgesamt zwölf Assistenzsysteme, wie etwa die Verkehrszeichenerkennung, eine Rückfahrkamera oder auch das bekannte Head-up-Display, das wichtige Fahrinformationen ins Sichtfeld des Fahrenden projiziert. Wie auch seine große C4 Aircross-Verwandschaft, fährt man den C3 Aircross schlüssellos. Die neue Generation kann mit den aktuellen leistungsstarken und sparsamen Motoren ausgestattet werden, die „durch geschmeidige Gangwechsel und hohe Effizienz überzeugen." Es gibt zwei Benziner (PureTech 110 als Sechsgang-Schalter und PureTech 130 EAT6) und zwei Diesel (BlueHDi 110 Sechsgang-Schalter und BlueHDi 120 EAT6). Die Auslieferung des C3 Aircross beginnt im Juni, Preise in D ab 18.790 EURO.

» https://www.citroen.de

Erfolgreicher C3 Aircross: Seit 2017 sind in Saragossa schon 330.000 Stück hergestellt worden. Im volkschinesischen Wuhan entsteht sogar eine um vierzehn Zentimeter verlängerte Variante, die dort „C4 Aircross" heißt.

„Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Fahrt großartig.
Sie ebbt und fließt mit den Konturen der Straße.“
Phil McNamara zum Citroën C4 im
Carmagazine vom Februar 2021
VM · 159 · CM

C4/ë-C4

„SOFA SO GOOD“

Neuer Look & neues Gefühl trotz vieler Gleichteile

Es war einmal: Im alten Citroën C4 fuhr ein Normalkunde. Doch das schwache Schrägheck war nur Kanonenfutter im Visier der VW Golfs oder Ford Focus. Der neue C4 jedoch ist ein Automobil der Avant-Garde.

Zeitgeistiger geht es nicht. Es gibt die Wahlmöglichkeit zwischen Elektro-, Benzin- und Dieselmotoren dank der adaptierten CMP-Plattform, die von Peugeot 2008 oder Vauxhall Mokka bekannt ist. Mit 4,36 Metern ist der neue C4 das längste Auto auf dieser Plattform. Seine Fließheckkarosse ist angehoben und wie ein SUV mit Kunststoffschutz versehen, jedoch mit der Dachlinie eines Crossover-Coupés. Wie Toyotas C-HR fällt es auf.Es ist auch ein unverwechselbares Fahren. Nie würden Sie den Komfort von Focus und Golf so genießen. Der C4 ist bequemer als Ihr Lieblingssessel. Besonders bei höheren Geschwindigkeiten ist die Fahrt großartig. Sie ebbt und fließt mit den Konturen der Straße, neigt sich leicht unter Bremsen und führt sanft über scharfe Unebenheiten und Kanten. Dank serienmäßig hydraulisch-progressiver Dämpfer! Deren hydraulische Stopps am Ende des Dämpferhubs absorbieren kinetische Energie und verhindern hartes Schlagen. Ein wackliger Pudding ist der C4 trotzdem nicht, denn seine Karosseriebewegungen beruhigen sich schnell. Wir fuhren den ë-C4 als „Zero-Emission“ sowie den PureTech 130-Benziner mit Citroëns bekanntem Dreizylinder-Turbomotor und 129 PS Leistung. Der Benziner hat leichte Komfortvorteile, denn der schwerere Elektro fühlt sich etwas klumpiger an. Beide rollen auf 18-Zoll-Rädern.

Der Komfort wird von Ruhe begleitet. Das lauteste Geräusch, das in der Stadt mitläuft, ist der Lüfter der Klimaanlage. Deshalb regele ich ihn mit richtigen Schaltern auf ein Minimum ab – Citroën hat sich vom reinen Touchscreen-Betrieb zurückgezogen. Die Projekt-Ingenieure

waren Erzählungen zufolge von der Akustik besessen, was zu einer aerodynamischen Karosserie und ausgesprochener Geräuschminimierung führte. Sehr offensichtlich ist es auf der Autobahn, wo der PureTech nur ein beruhigendes Murmeln erzeugt, vom Rinnsal des Windes begleitet.

Der C4 ist kein schnelles Auto, aber im normalen Modus hat das Gas einen forschen Schritt. Und das Getriebe braucht einen Schlag, um zu reagieren, bevor es die Zahnräder hochfährt, um Kraftstoff zu sparen. Die Elektroausgabe fühlt sich reaktionsschneller und druckvoller an, obwohl Sie zweifellos die Auswirkung von Beschleunigung auf die maximale Reichweite (217 Meilen) berücksichtigen werden. Beide verfügen über viel Grip und eine präzise Lenkung, die bei städtischen Geschwindigkeiten federleicht ist, aber mit zunehmender Geschwindigkeit an beruhigendem Gewicht zunimmt.

Er ist ein gut ausgestatteter, geschmeidiger und preiswerter Pilates-Trainer. Werfen Sie einen Blick auf das auffällige Design, seine Auswahl an Antrieben für alle Geschmäcker. Dies könnte – endlich – ein mittlerer Citroën sein, dem ein märchenhaftes Ende bevorsteht.

DIE ERSTE STUNDE

1 Minute
Sie bemerken sofort den Focus auf Komfort beim Puretec 130: Wiegender Gang, weiche Sitze.

5 Minuten
Bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas behäbig zu schalten und leicht zu lenken. Wir bevorzugen die schnellere Reaktion des Peugeot 2008

12 Minuten
Minimalistische Instrumententafel. Rückschritt von der grafischen Schönheit des C5 Aircross

37 Minuten
Kurvige Straßen, Sportmodus an: Gas viel besser, Getriebe wird lebendig.

59 Minuten
Guter Rückraum: Trotz Abstand bleibt Knieraum und doppelt so viel Kopffreiheit

PLUS
Wellness auf Rädern

MINUS
Lenkung und Leistung zu entspannt.

DAS ERSTE URTEIL

Komfort über alles. Nichts wie die Deutschen, was keine schlechte Sache ist. Benzin- und Elektroversionen haben beide viele Vorteile. (4/5 Sterne)

★★★★☆

„Er trägt genau die Flamme der Individualität in sich, wie sie seit dem C4 Cactus zu Citroën zurückgekehrt ist."
Keith Adams im Car Magazine*

DER ELEKTRISCHE C4

Sind Komfort und Individualität genug?

Mit diesem Auto will Citroën auf dem Elektromarkt für Furore sorgen, denn die batteriebetriebene Version des neuen Doppelwinkel-Schräghecks wird zeitgleich mit dem Verbrenner auf den Markt gebracht. Der C4 ist ein Familien-Fließheck, das Citroëns erneuertem Interesse an seiner eigenen Geschichte und seinem Erbe gerecht wird und gleichzeitig versucht, den unaufhaltsam scheinenden Marsch des SUV etwas aufzuhalten, indem er dem Genre etwas störrische Haltung verleiht. Der elektrische C4 ist genau richtig. Er ist ein klassisches Familien-Fließheck. Doch während der alte C4 als weniger guter Ford Focus in erfolgloser Erinnerung blieb, wurde der neue individuell gestaltet. Er trägt genau die Flamme der Individualität in sich, wie sie seit Einführung des C4 Cactus zur Marke zurückgekehrt ist. Wenn Sie das jetzt mit dem große Raffinesse und Effizienz versprechenden elektrischen Antriebsstrang kombinieren, dann haben Sie das zeitgeistigste Auto gefunden, das seit dem GS von 1970 die Doppelwinkel trägt. Und Citroën hofft genau darauf. Parc Pinson (C4- und ë-C4-Designer) sagte uns: „In diesem Segment gibt es viele leistungsfähige Autos, aber alle sind sehr standardisiert. Wir wollten ihm ein fließendes Dach und ein Coupé-ähnliches Aussehen verleihen, haben aber die Massenattraktivität des SUV hinzugefügt."

„Das Fastback-Profil ist eine Fortsetzung von Citroën GS und BX."

Zunächst klingt das wie ein seltsamer Hybrid, aber in metallischer Realität funktioniert es wirklich gut. Der leicht erhöhte Auftritt und die Seitenverkleidung deuten auf einen SUV, doch das Fastback-Profil ist tatsächlich eine Fortsetzung von Citroën GS und BX. Er ist ein gut aussehendes Auto, ganz so, wie Sie es von einem Mann erwarten dürfen, der uns den Citroën C6 gebracht hat. Es hat einige interessante Details, so etwa einen die Heckklappe teilenden Spoiler, oder auch den auffälligen Einsatz von LED-Beleuchtung. Zuerst wird Ihnen aber auffallen, dass der vollelektrische ë-C4 sowie der Benzin-und Diesel-C4 abgesehen von kleinsten Detailunterschieden identisch aussehen. Dabei ist der ë-C4 leicht mit blauen Details bestreut, wobei es auf der Straße schon ein fachmännisches Auge braucht, um die Unterschiede zu erkennen. Das macht den ë-C4 zur idealen Wahl für diejenigen, die auf Elektro umsteigen möchten, ohne es gleich herauszuschreien. Das wiederum folgt der gleichen Strategie, die auch die Citroën-Schwestermarken Peugeot und Opel/Vauxhall verfolgen. Peugeot e-208, e-2008, Corsa-e und Mokka-e sind mit ihren verbrennenden Cousins technisch identisch. Eine großartige Werbung für die Anpassungsfähigkeit der EMP2-Plattform von PSA, auf der gleichzeitig Elektro- und Verbrenner mit großen technischen Gemeinsamkeiten auf einer Produktionslinie hergestellt werden können. Derzeit ist Citroën aber einzigartig, wird doch der C4 vom Start weg in Benzin-, Diesel- und Elektroversionen angeboten. Auf viele direkte Konkurrenten trifft der ë-C4 momentan nicht, was sich aber schnell ändern dürfte. Derzeit

** Keith Adams ist langjähriger Mitarbeiter des Car Magazines, gilt als wandelnde Auto-Enzyklopedie und frommer und klassischer Citroën-Enthusiast.*

sind Nissan Leaf und Volkswagen ID.3 die wichtigsten anderen elektrischen Schrägheckmodelle. Erweitert man die Suche auf kleine SUVs, könnte man noch Peugeot e-2008 oder sogar den MG ZS EV einschließen. Dieser Mangel an echter Konkurrenz könnte zum großen Vorteil für Citroën werden.

Wie ist der Innenraum?

Der ë-C4 macht einen interessanten Schritt nach vorne. Das volldigitale Dash- und Infotainment des C5 Aircross wurde für ihn weiterentwickelt. Das bedeutet, dass der Touchscreen noch immer für viele Funktionen des Fahrzeugs umfassend genutzt wird, aber effektiver integriert ist und eleganter aussieht. Der Bildschirm ist groß und wird scharf angezeigt. Stolz steht er als eigenes Styling-Feature auf dem Armaturenbrett. Davor können Sie unterwegs Ihre Hand ablegen. Eine willkommene Entwicklung gegenüber älteren Modellen (wie etwa dem Cactus) ist das Hinzufügen einiger physischer Bedienungstasten. Als Familienauto funktioniert er gut, in der Mittelkonsole finden sich viele Ecken und Winkel, leicht zugängliche USB-Buchsen sowie Ablagefächer zwischen den Sitzen. Citroën weist auf eine Reihe von Zubehör und Optionen hin, etwa ein Ladegerät für Mobiltelefone, ein Head-up-Display und einen Tablet-Ständer für den Beifahrer. Wie zu erwarten, erfüllt die neueste Version der Advanced Comfort-Sitze ihre Aufgaben erfolgreich. Sie haben eine gute Größe und sind großzügig gepolstert, der eine dicke 15-mm-Schicht aus hoch dichtem und an der Oberfläche strukturiertem Schaumstoff enthält. Sie sind weich und einladend und unterstützen auch unterwegs – ideal! Angesichts der abfallenden Dachlinie ist der Raum auf

Fortsetzung auf der nächsten Seite

BONUS FÜR ACCM BEIM KAUF VON NEU- & VORFÜHRWAGEN

Auch 2021 gibt es exklusiv für ACCM unsere seit 2001 laufende Verkaufshilfe bei der Neu- oder Vorführwagenfinanzierung von Citroën & DS Pkw- und Nutzfahrzeugen: CITROËN BANK und CDG fördern die Mitglieder des André Citroën Club, indem die Bank 15% der Zinsen direkt an das finanzierende ACCM zurück erstattet. Der Bonus gilt auch zusätzlich zu allen aktuell laufenden Aktionen und sonstigen Vereinbarungen zwischen ACCM und jedem Citroën- und DS-Vertragshändler in Deutschland.

Konkret in Zahlen bedeutet der Bonus: Ergibt ein Finanzierungsgeschäft über die Gesamtlaufzeit Zinsbelastungen in Höhe von 1.000 Euro, erhält das betreffende ACCM von der CITROËN BANK 15% zur freien Verfügung zurück, also 150 Euro. Damit kann man laden oder tanken, Eltern, Kindern oder Partner*Innen und natürlich auch sich selbst eine Freude machen.

» Wie hoch die Zinsen über die gesamte Laufzeit sind, erläutert jeder Citroën-Vertragshändler oder DS-Store im Falle eines konkreten durch die CITROËN BANK erstellten Angebotes. Es kann frei aus allen Angeboten der CITROËN BANK gewählt werden, d.h. aus allen Finanzierungsprogrammen unterschiedlicher Laufzeiten, Anzahlungen, Raten, Zinssätzen usw.

» Der Coupon muss vor Vertragsunterzeichnung bei der ACC-Zentrale angefordert werden (spätestens am Tag der Unterzeichnung) und dem Händler seines Vertrauens vorgelegt werden, alles andere läuft von selbst: Der Händler reicht den Originalcoupon mit den Finanzierungsunterlagen bei der CITROËN BANK ein, die ohne weiteres Zutun die 15% direkt an das ACCM auszahlt.

» Das Angebot gilt bis zum 31.12.2021 für alle, die zum Stichtag 31.12.2020 ACCM waren und ihrem Vertragshändler auch den auf das ACCM personalisierten Coupon vorlegen.

Der Coupon kann per Post beim **André Citroën Club**, **Mainzer Straße 140**, **55124 Mainz** oder per Mail an **info@andre-citroen-club.de** angefordert werden. Es ist also ganz einfach: Coupon beim ACC anfordern und schon bald im neuen Citroën oder DS komfortabel zu neuen Zielen unterwegs sein!

den Rücksitzen mit viel Knie- und Kopffreiheit beeindruckend. Der ë-C4 hat einen 380-Liter-Kofferraum mit umlegbaren Sitzen und zweistöckigem Kofferraumboden. Das bedeutet in oberer Position einen ebenen Ladeboden.

Wie fährt man den ë-C4?

Sollte Citroën versucht haben, maximale Gelassenheit und Raffinesse aus dem neuen Familienauto herauszuholen, so ist es in bewundernswerter Weise gelungen. Das helle, luftige Interieur und gedämpfte Innenfarben bestimmen schon von außen sichtbar die Stimmung. Steigen Sie ein und machen es sich auf dem Fahrersitz bequem. Mit Sicherheit denken Sie nicht daran, wie eine aufgeschreckte Fledermaus aus ihrer Höhle zu starten, nein: Hier dreht sich alles um gelassenes Zurücklehnen und Fahren. Bei Start und Leistung fehlt aber insbesondere im ECO-Modus der beeindruckende Schub, den es bei vielen anderen Elektroautos gibt. Der ë-C4 liefert seine Leistung reibungslos und linear, fühlt sich mühelos an und erreicht schnell seine Reisegeschwindigkeit. Verglichen mit Verbrennern ist seine Leistung angemessen, er wird jedoch von einigen seiner Elektro-Konkurrenten zurückgelassen – 100 km/h sind in 9,7 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 150 km/h.

Die Verfeinerung der Autobahnfahrt durch den ë-C4 ist beeindruckend. Es gibt nur geringe Wind- und Straßengeräusche, die Isolierung vor Oberflächenunregelmäßigkeiten durch Schlaglöcher oder Asphaltbrüche ist ebenfalls sehr effektiv. Für all jene Citroën-Traditionalisten, die das Ende der Hydropneumatik alter Zeiten ablehnen: Das neue Denken ist zwar nicht so eben und unaufgeregt, bietet aber kompromisslos ein ähnliches Maß an Gesamtkomfort. Für sich genommen sind Fahren, Handling und Straßenlage so, wie Sie es von einer Marke erwarten, die ihr Erbe reibungslos fahrender Autos ausspielt. Die Lenkung ist präzise und gut eingestellt, fühlt sich aber zu leicht und deshalb nicht gut an. Die Bremsen sind in Bezug auf Pedalgefühl, Modulation und Lenkgefühl besser als bei den meisten anderen Elektros. Bei hoher Geschwindigkeit meint man, Unebenheiten würden abgeflacht, anstatt sie zu überfahren, in Kurven etwas unhandlich. Das Handling ist nicht einfach zu beurteilen, da das Untersteuern gut gedämpft ist und vorhandene Querkräfte effektiv kontrolliert werden. Der relative Mangel an Begeisterung ist darauf zurückzuführen, dass wir den ë-C4 „Rücken an Rücken" mit dem Benziner fuhren, der sich leichter anfühlt und effektiver gedämpft wird. Vergleicht man den ë-C4 aber mit einem Nissan Leaf, dann setzt der Citroën Maßstäbe bei Straßenlage und Komfort.

Was ist mit Aufladen und Reichweite?

Er verfügt über einen 134 PS starken Elektromotor mit 50 kWh Batterie. Damit liegt er nominal hinter Nissan Leaf, Hyundai Kona Electric und dem Volkswagen ID.3. Die offizielle WLTP-Reichweite von 350 Kilometern sähe für einen Supermini sehr gut aus, fühlt sich aber für ein größeres Familienauto schon dünn an. Wir hatten Zweifel an der realen Reichweite, zumal sie auf unserer dreistündigen Fahrt deutlich schneller abfiel, als die zurückgelegten Kilometer, was auch vom Peugeot e-2008 bekannt ist. Wir warten aber, bis wir eine wirklich vollständige Erfahrung haben, bevor wir ein endgültiges Urteil fällen. Wenn Sie weitere Entfernungen zurücklegen und sich deshalb auf öffentliche Ladegeräte verlassen müssen, sollten Sie warten, bis mehr reale Benutzerdaten eingehen. Die gute Nachricht: Der ë-C4 unterstützt Schnellladen von bis zu 100 kW, sodass 80% des Akkus an anständigen Ladestationen in nur 30 Minuten aufgeladen werden können. Zum Aufladen zu Hause erhalten Sie ein kostenloses Typ-2-Kabel, mit dem ein normales 7,4-kW-Ladegerät in sieben Stunden und 30 Minuten eine 100% ige Aufladung erreichen kann. Es gibt auch entsprechende Wall-Boxen von Citroën.

Was ist wie und wann verfügbar?

Vier ë-C4-Modelle stehen (in GB) zur Auswahl: Sense, Sense Plus, Shine und Shine Plus. Alle Modelle verfügen über LED-Scheinwerfer, den 10,0-Zoll-Touchscreen, eine automatische Notbremsung (AEB), einen Spurhalteassistenten und einen Warnhinweis für den Fahrer. Sie können einen Tablet-Computerhalter für den Beifahrer, LED-Innenbeleuchtung, Parkkamera hinten und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ordern. Ein Premium-HiFi-System mit verbesserten Lautsprechern und ein Subwoofer schaffen es in den Shine Plus.

„Citroën hat mit dem ë-C4 den richtigen Ton getroffen. Eine beeindruckende Nachricht, oder?"

Urteil

Der Citroen ë-C4 ist ein sympathisches Elektroauto, das die Auswahl für diejenigen erweitert, die in die Welt der Elektrofahrzeuge eintauchen möchten. Es ist ein unverwechselbar aussehendes Auto, das wir für sein zielgerichtetes Streben zur Maximierung des Komforts und zur Vermeidung der zunehmend lästigen Tendenz zur sportlichen Straßenlage lieben, wie sie in Generationen von Nürburgring gehohnten Familienautos vorherrscht. Die Strategie, gleich aussehende Elektros und Benziner anzubieten, ist für diejenigen interessant, die ohne viel Aufhebens elektrisch fahren möchten. Derzeit sind die Hauptkonkurrenten des ë-C4 der Nissan Leaf, der aber schon in mehreren Bereichen altert, und der durchaus exzellente Volkswagen ID.3, der sich hier wie ein Sparringspartner anfühlt. Die Konkurrenten sind maßgeschneiderte Elektrofahrzeuge, die von Grund auf als solche konzipiert wurden und eine bessere Reichweite und Effizienz bieten. Doch der ë-C4 ist komfortabler als beide. Citroën hofft, mit dem neuen ë-C4 ein breiteres Käuferspektrum ansprechen zu können, das Komfort und Raffinesse in den Vordergrund stellt. Er sieht gut aus und wird mit einer beeindruckenden Fülle von Assistenten und (in GB) mit einem kostenlosen Ladegerät geliefert. Wir sind der Meinung, dass Citroën mit dem ë-C4 den richtigen Ton getroffen hat. Abgesehen von letzten Zweifeln an der Reichweite ist das eine beeindruckende Nachricht, oder?

LIEFERZEIT C4 & ëC4

Bei der offiziellen Online-Präsentation Mitte Februar 2021 (ausführlicher Bericht auf Seite 72 dieser ACZ) betrug die Lieferzeit zwischen 14 und 16 Wochen. Wer seinen C4 bereits im letzten Herbst bestellt hatte, fuhr ihn da schon. Genaue Lieferzeiten nennt der Citroën-Vertragshändler vor Ort, siehe ACC-Händlerverzeichnis in Heftmitte.

C4-START IN FRANKREICH

Das französische Händlernetz stellte die neue ë-C4- und C4-Baureihe vom 15. bis 18. Januar 2021 im Rahmen von Tagen der offenen Tür vor. Möglich war das aufgrund einer hinsichtlich des Autohandels etwas liberaler ausgelegten Corona-Verordnung. Schärfer war allerdings der nächtliche Kampf gegen die Pandemie: Der größte Teil der Bevölkerung musste jeweils ab 18 Uhr einer nächtlichen Ausgangssperre Folge leisten, dem landesweit geltenden „Couvre feu". Wortwörtlich bedeutet „Couvre feu" übrigens das „Licht abdecken". Französisch, eine schöne Sprache!

ANHÄNGERKUPPLUNG BEIM Ë-C4?

„Ist es möglich beim ë-c4 eine Anhängerkupplung nachzurüsten? Erlaubt das Citroën? Es geht mir um einen Fahrradträger, also eine Stützlast," fragt Roland Schewe. Antwort: „Hi Roland, beim ë-C4 ist eine Anhängerkupplung nicht nachrüstbar. Wir bieten hierfür einen Fahrradträger auf dem Dachgrundträger an. Liebe Grüße, Dein Citroën Social Media Team." Das kommentiert Uwe Glöckner Minuten später: „Schade, dass es keine Anhängerkupplung für den ë-C4 gibt. Zumindest über die Möglichkeit für Fahrradträger sollte nachgedacht werden. Dachgepäckträger sind bei E-Bikes keine Alternative.

ANHÄNGELASTEN BEIM C4?

Und „wie sieht es mit Anhänge- und Dachlasten aus?" will Petra Sauerbrei bei der Onlinepräsentation des C4 wissen. „Ich hab zwei Kajaks und einen 1.500kg Wohnanhänger zu transportieren/ziehen." Antwort: „Die Anhängelast gebremst bei 12% Steigung liegt beim Citroën C4 bei 1.200kg. Ungebremst, je nach Variante, zwischen 660kg und 690kg. Bezüglich der Dachlast halten wir umgehend Rücksprache mit unserem Produktteam."

„Citroën bleibt sich beim Fahrwerk komplett treu. Hier wird keine Eierlegende Wollmichsau gebaut wie ein Golf beispielsweise. Der kann ein bisschen agil, der kann ein bisschen komfortabel, aber nichts davon besonders gut. Der hier ist besonders komfortabel. Hier baut Citroën ein Komfortfahrwerk ein, das ist alternativlos. Feierabend!"

Test des neuen ë-C4 durch AMS-Redakteur Bastian Spohn, veröffentlicht auf youtube: https://acc.li/7888

DER NEUE C4 IM ACC-FORUM

Thorsten Graf schreibt am 13. Februar 2021 im Forum auf andre-citroen-club.de: „Heute bin ich den ë-C4 kurz probegefahren. Der Wagen ist deutlich größer als auf man auf den Fotos vermutet. Das Heck gefällt mir gut, auch die Front ist interessant. Der ë-C4 war in Blaumetallic (das dem ë-C4 vorbehaltene „Anodized Blue", Anm. d. Red) steht dem Auto gut. Ich bin nur ca. 3 km durch die Stadt gefahren. Der Wagen ist schön leise, wobei das Gebläse natürlich auch Geräusche gemacht hat bei den Temperaturen. Die Abrollgeräusche sind leiser als bei meinem Ioniq. Die Federung ist prima, bin durch die schlechtesten Straßen im Umfeld gefahren und wurde nicht durchgerüttelt. Bei kleineren Unebenheiten und langsamer Fahrt merkt man, dass der Wagen große Felgen hat, aber ist ok. Das Fahrgefühl liegt zwischen normaler Stahlfederung und HP. Auch innen macht er einen ordentlichen Eindruck, war mit Stoffsitzen ohne Schiebedach. Ich habe nicht gefragt, ob er die Advanced Comfort Sitze hat, waren aber auch so bequem. Die leicht erhöhte Sitzposition ist nicht schlecht, dabei hat man nicht das Gefühl in einem SUV zu sitzen, die Karosserie ist eine ganz interessante Kombination. Ich freue mich sehr auf mein neues Auto, mal sehen, wann es soweit ist." Darauf „Gernot": „Die aktuellen Temperaturen verschlechtern den Abrollkomfort ein wenig. Das wird besser bis er geliefert wird."

„Grojoh" schreibt am 1. März: „Ich war heute wieder Probe sitzen (...) und habe festgestellt, dass ich mit 1,84 cm auch hinten sehr gut sitzen kann – auch nach oben hin fühle ich mich nicht beengt, auch wenn es natürlich kein Picasso oder Aircross ist. (...) Sehr positiv aufgefallen sind mir die weichen Sitze, echt ein Traum – hinten kamen sie mir noch eine Spur weicher vor, als vorne am Fahrersitz. Auch das Blau wirkt wirklich schön. Eher klein kommt mir die Frontscheibe vor, aber hier bin ich vom C6 natürlich andere Dimensionen gewöhnt."

C4 CACTUS

ARGENTINISCHES C4 CACTUS SONDERMODELL RIP CURL

Passend zum südamerikanischen Sommer erschien am 18. Januar 2021 ein auf 250 Exemplare begrenztes Sondermodell des im brasilianischen Werk Puerto Real weiterhin für südamerikanische Märkte hergestellten C4 Cactus. Äußerlich erkennbar ist das mit dem Label der Marke für Extremsportbekleidung „RIP CURL" versehene Modell (nach eigenem Bekunden „offizielles Fahrzeug bei einigen diesjährigen Surf-Wettbewerben") an der markanten und schwarz abgesetzten Lackierung in Banquiseweiß mit Dach, Nebelscheinwerferfassungen und einer Akzentuierung der Airbumps in Esmeraldablau. Es verfügt über eine aus Elementen der Linien „Shine" und „Feel" kombinierten Ausstattung. Der 1.6 VTi-Benziner mit 115 PS ist wahlweise mit manuellem 5-Gang-Getriebe oder 6-Gang-Automatik ausgestattet.
Dass die wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik am Rio-de-la-Plata leider mehr als schwierig ist, was auch den Autoabsatz nachhaltig bremst, sieht man am Finanzierungsangebot. Citroën bietet seinen argentinischen Kunden eine hierzulande unvorstellbare Finanzierung über 120 Monate an. Im Klartext: Zehn Jahre. Argentinien, Land der Extreme.

NEUER C5?

FOTOMONTAGEN SEIT JANUAR 2021

Ende 2020 tauchten im Netz verschiedentlich Bilder eines folierten C5-Erlkönigs auf. „Autoplus" griff zur Bebilderung einer Notiz zum „im Frühling kommenden C5" auf ein solches Foto eines getarnten Testwagens zurück. Wohl auf Grundlage der bislang zu sehen gewesenen Erlkönigbilder animierte dann die britische „Autoexpress" real wirkende Abbildungen, die im Februar 2021 auch in der niederländischen „Autoweek" (Ausgabe 7/21) abgedruckt waren. Sie zeigen den kommenden C5 als eine im Vergleich zum neuen C4 deutlich gewachsene fünftürige Hatchback-Limousine, die neben der aktuellen Markenfrontsignatur weitere Stilelemente des C4 aufgreift. Wie beim neuen C4 finden sich „gewinkelte" Rückleuchten, die dezent nach vorne geführt werden. Durch das nach unten hin orientierte Nummernschild wirkt die Heckklappe perfekt akzentuiert und überraschend groß, dunkel abgesetzt, mittig der Doppelwinkel. Das Fahrzeug erscheint durch die in den unteren Türbereichen angebrachten Airbumps und umlaufenden Protektoren im augenblicklich verbreiteten SUV-Stil, weist aber filigrane Designakzente auf und ist eindeutig als eleganter Citroën

erkennbar. An der klaren Einordnung hat die Dachpartie großen Anteil. Der C5 wirkt gestreckter als der C4, was durch die fehlende Konturierung der vorderen Türen noch unterstrichen wird. Dieses stilistische Detail ist gewissermaßen eine gebrochene Analogie und erinnert an die frühen Siebziger, als Robert Opron die Seitenlinien „seiner" Citroën-Limousinen GS, CX und SM stets gradlinig und geradezu fluid zeichnete. Lediglich beim „Mittelklasse"-Ami 8 hielt er in den beim Ami 6 aus Stabilitätsgründen angelegten Konturen in den vorderen Kotflügeln und Türen fest.

Bilder dieser Seite: Autoexpress (oben), Autoweek (Mitte), Autoplus (unten)

C5 AIRCROSS

SONDERMODELL IN PLATINIUM-GRAU FÜR GESCHÄFTSKUNDEN

Zweifellos verfügt der C5-SUV Aircross dank großem Kofferraum, guter Innenraumvariabilität und zahlreicher Assistenzsysteme schon über die Grundvoraussetzungen für ein perfektes Geschäftsfahrzeug. Dass er darüber hinaus noch über das Alleinstellungsmerkmal der progressiv-hydraulischen Dämpfung verfügt (Citroën nennt sie Advanced-Comfort-Federung), macht ihn überdies Langstrecken-tauglich. Schon seit Ende Januar bietet Citroën Deutschland ein Sondermodell namens „C5 Aircross Business" an, das es in zwei Grundlinien „Business Feel" und „Business Shine" gibt, die jeweils unterschiedliche Konfigurationsmöglichkeiten bieten. Gemein sind allen Sondermodellen die Grundfarben „Polar-Weiß" oder „Platinium-Grau". Drei Motorvarianten stehen zur Auswahl, so die beiden Benziner „PureTech 130 Stop&Start"/„PureTech 130 Stop&Start EAT8" und die Dieselvariante „BlueHDi 130 Stop&Start EAT8". Der „Business Feel" hat serienmäßig eine Klimaautomatik, einen in der Höhe verstellbaren Kofferraumboden, eine Rückfahrkamera, Notbrems- und Toter-Winkel-Assistenten, und eine Einparkhilfe für vorne und hinten. Ebenfalls serienmäßig ist das Navigationssystem mit Notruffunktionen. Außerdem gibt es zusätzliche Optionen wie eine abnehmbare Anhängerkupplung, eine beheizbare Frontscheibe oder die „Connected Cam". Preise beginnen beim „C5 Business Feel" mit seinem Benziner (96 kW/131 PS; Verbrauch in l/100 km: 6,2 (innerorts); 4,6 (außerorts); 5,2 (kombiniert); CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 118) bei 28.240 EURO inkl. MwSt.

Zusätzlich hat der „C5 Aircross Business Shine" eine ganze Reihe weiterer Ausstattungsmerkmale. Es beginnt mit einem aktiven Geschwindigkeitsregler mit Stop- und Anfahrfunktion, einem Aufmerksamkeits-Assistenten und dem bekannten „Keyless-System". Es gibt eine Verkehrszeichenerkennung, Full LED-Scheinwerfer und Blinker, sowie vordere Seitenscheiben aus Verbundglas. Für herausragendes Wohlbefinden an Bord sorgen die „Advanced-Comfort-Sitze", wahlweise mit Stoff- oder Lederbezügen in Grau oder Beige und eine Induktions-Lademöglichkeit für Smartphones. Wer will, kann zusätzlich ein „Business-Paket" mit Sitzheizung, Ganzjahresreifen, sowie einer Traktionskontrolle mit Berganfahrassistent ab Werk bestellen. Daneben gibt es eine „Handfree-Heckklappenbetätigung" und ein Panorama-Schiebedach mit elektrischem Sonnenrollo. Beim „C5 Business Shine" starten die Preise bei 33.900 EURO inkl. MwSt. Es gibt zwei Motorisierungsvarianten: „PureTech 130 Stop&Start EAT8" (96 kW/131 PS; Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 6,1 (innerorts); 4,8 (außerorts); 5,3 (kombiniert); CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 120) und „BlueHDi 130 Stop&Start EAT8" (96 kW/131 PS; Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 4,5 (innerorts); 3,8 (außerorts); 4,1 (kombiniert); CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 107).

Nähere Informationen zum Sondermodell des C5-Aircross geben alle Citroën-Händlern in unserem ACC-Verzeichnis.

„In der Stadt findet sich mit ihm sehr leicht ein Parkplatz – an einer für extern aufladbare Autos reservierten Fläche samt Ladesäule. Der Unwillen anderer, die so eine Zapfstation sinnvoll nutzen können, ist einem so allerdings gewiss,"
Martin Franz auf heise.de, 1. Februar 2021.

C5 AIRCROSS HYBRID: VERHALTEN POSITIV

In ACZ 1/21 stellten wir den C5-Aircross Hybriden vor, zu dem es erste Testberichte gibt. ACCM Stephan Joest schickte uns einen Artikel des Internetportals „heise.de". Dort schreibt Martin Franz am 1. Februar 2021, dass jeden Testwagen die Überlegung verfolge, warum man ihn eigentlich kaufen solle. Wofür der C5 Aircross Hybrid geradezu ideal sei, habe Kollege Christian mit feinem Humor exakt eingrenzen können: „In der Stadt findet sich mit ihm sehr leicht ein Parkplatz – an einer für extern aufladbare Autos reservierten Fläche samt Ladesäule. Der Unwillen anderer, die so eine Zapfstation sinnvoll nutzen können, ist einem allerdings gewiss, denn das Ladetempo bleibt recht überschaubar." Man solle sich hinsichtlich einer möglicherweise reduzierten Umweltbelastung ohnehin keinen Illusionen hingeben. Der 1,6-Liter-Benziner des Plug-in-Hybriden leiste 133 kW (181 PS), der E-Motor 81. Zusammen seien das 165 kW. Doch weil die Spitzenleistungen bei unterschiedlichen Drehzahlen anlägen, sei es keine einfache Addition der Einzelleistungen. Der E-Motor sei in weit verbreiteter Konfiguration, also im Getriebe, untergebracht. Diese „P2" genannte Bauform erfordere zwar wenig Raum, habe aber Effizienz-Nachteile. Der bessere Weg sei der E-Motor an der Hinterachse. Damit gleiche das Fahrgefühl im E-Modus mehr dem eines Elektroautos. PSA setzte das so an der Hinterachse der Plug-in-Hybriden mit 221 kW Systemleistung ein (z.B. im Peugeot 3008). Der C5 Aircross sei 340 kg schwerer als der C5 mit 133 kW-Benziner, was vielleicht erkläre, warum

„Citroën baut fein in den Alltag passende Autos."

der Zweimotorige zwar eine geringfügig höhere Spitze erreiche, aber im Standardsprint „den Soloantrieb" trotz 32 kW mehr Leistung um 0,7 Sekunden ziehen lassen müsse. Der C5 Hybrid sei aber beileibe kein langsames Auto, denn fast immer stehe im Alltag mehr Leistung zur Verfügung, als sich auskosten ließe. Das werfe die Frage auf, warum nicht auch ein kleinerer und potenziell weniger durstiger Benziner eingebaut werde. Rabiates Tempo sei ohnehin nicht die Königsdisziplin des C5 Aircross, „Lenkung, Fahrwerk und Bremse wirken bei forcierter Fahrt etwas schwammig," der Fahrer müsse stets aufmerksamer sein als in anderen Autos.

Mit Plug-In-Hybriden ginge das Versprechen eines geringeren Verbrauchs einher, immerhin sei im WLTP-Modus ein Verbrauch von 1,4 Liter/100 km genannt. „Wir fuhren den Testwagen Anfang Dezember bei Temperaturen um den Gefrierpunkt, geringen Verbrauchswerten ist das natürlich abträglich. Im Sommer wird der Stromverbrauch mutmaßlich erheblich kleiner sein." Die Batterie habe einen Brutto-Energiegehalt von 13 kWh, was im WLTP für 54 km E-Reichweite genügen solle. Unter den Bedingungen des Tests seien es bestenfalls 36 km, dann musste „der Benziner wieder zufassen." Die Anzeige im Auto habe einen Verbrauch von minimal 25 kWh/100 km suggeriert, weniger seien es zu keinem Zeitpunkt gewesen. Nachgeladen habe man zwischen 12,9 und 13,2 kWh, mit Vorheizung knapp 14 kWh. Lege man das auf die erzielte Maximalreichweite um, ergeben sich reale Verbrauchswerte ab 35,8 kWh/100 km aufwärts. Ladeverluste bekomme man nicht geschenkt, schlussendlich müsse das bezahlt werden. „Nochmals: Bei höheren Temperaturen liegt der reale Stromverbrauch sehr wahrscheinlich eklatant unter den Werten, die wir bei winterlichen Bedingungen erfahren haben."

Das serienmäßige Ladegerät für 230 Volt-Steckdosen sei mit 8 Ampere abgesichert, bei rund 1,8 kW sei die höchste Ladeleistung erreicht, abzüglich der Ladeverluste. Wer komplett nachfüllen wolle, müsse mit mehr als 8 Stunden rechnen. Das serienmäßige Ladegerät sei auf 3,7 kW ausgelegt, für die es zuhause eine Wallbox brauche. Citroën baue gegen Aufpreis für knapp 300 Euro ein einphasiges Ladegerät mit 7,4 kW ein. Doch in deutschen Privathaushalten ließe sich das nicht ohne weiteres nutzen, weil ohne Rücksprache mit dem Netzbetreiber nur 20 Ampere – 4,6 kW – fließen dürften. „Damit wären die rund 13 kW, die wir für eine vollständige Aufladung gemessen haben, in gut 3 Stunden nachgefüllt." Volle Ladeleis-

tung von 7,4 kW ließe sich an öffentlichen Ladestationen nutzen. Man habe keinen neuen Sparchampion geschaffen, doch sei es möglich, den C5 Hybrid mit etwas unter 6 Litern 100 km weit zu fahren. Abgesehen davon sei der Antrieb ein angenehmer Begleiter. (...) „Bequeme Sitze, deren nur schwacher Seitenhalt unauffällig andeutet, dass der C5 Aircross nicht für rabiate Kurven-Rennen gedacht ist. (...) Inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer koste der C5 Aircross Hybrid 40.390 Euro, von denen die Innovationsprämie abgezogen werden könne. (...) Wer auf ein paar Dinge wie Stoff-Lederbezüge, verdunkelte Scheiben oder LED-Scheinwerfer verzichte, führe mit dem Hybrid etwas weniger teuer.

Mehr unter » **https://acc.li/7876**

Alle Bilder dieser Seite: Citroën

ACCM Ulrich Brenken machte uns auf den von Holger Apfel für die Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 8. Februar 2021 verfassten Artikel „Verwandlungskünstler und Illusionist" aufmerksam. Sich mit einem Citroën anzufreunden sei nicht einfach. Der Autor vermisst Limousinen und Kombis und schreibt mit Blick auf den Ami von „ulkigen Blumenkübeln." Auch die Linien seien schon betörender gewesen, wo sei die Verführung von CX oder DS, wo der Charme eines 2CV? Prinzipiell sei der C5 Aircross erfolgversprechend, denn er zeuge davon, dass Citroën fein in den Alltag passende Autos baut, die ohne Scheu gegen andere antreten könnten. Der 4,5 Meter lange Wagen überzeuge mit praktischen Talenten, böte viel Platz in einem adrett zubereiteten Innenraum und verkneife sich allzu sichtbare Sparbemühungen, wie sie im „VW-Konzern zu beobachten sind." Die Sitze vorn seien bequem, die hinten in Ordnung. Da die zweite Reihe der Länge nach verschiebbar ist, empfehle sich der C5 als „schickerer Familienwagen oder Umzugshelfer." Wer den bislang einzigen Plug-in-Hybrid im Citroën-Portfolio wähle, müsse mit Kabeln im Kofferraum leben, die im Alltag nie in das vorgesehene Fach geräumt würden. Die an der Steckdose aufladbare Version nähme, wer „mit dem Zeitgeist oder in der Stadt" elektrisch fahren wolle. Das gelänge nach Norm und unter Idealbedingung 55 Kilometer weit. Während des FAZ-Tests schneite es allerdings, und weil Akkus Kälte nicht mögen, kam man auf 30 Kilometer unter Strom. „Wer auf die Wallbox in der Garage und den aufpreispflichtigen Schnelllader an Bord verzichtet, muss an der Haushaltssteckdose bis zu siebeneinhalb Stunden Laden einkalkulieren." Nur wer das konsequent mache und kurze Strecken führe, drücke den Benzinverbrauch in niedrige Gefilde. „Nach Norm sollen 1,6 Liter möglich sein, das ist, wie in jedem Auto dieser Bauart, eine Farce." Mit Autobahnen und Zuladungen erreichte man einen Durchschnitt von 8,6 Liter Super plus 2,8 kWh Strom. „Der 43 Liter fassende Tank ist angesichts dessen für Fernreisen zu klein." Der erfreulich leise und geschmeidig laufende Antrieb aus 1,6-Liter-Vierzylinder und Elektromaschine liefere 224 System-PS, 225 km/h Höchstgeschwindigkeit und 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. „Wir haben den Eindruck, der um 6,5 Liter konsumierende Diesel mit 130 PS und ähnlich sattem Drehmoment wäre die bessere Option, zumal dieses Auto ohnehin nicht für die flinke Fahrt gemacht ist."

„Jeden Tag im Familieneinsatz treten seine Stärken mehr und mehr in den Vordergrund."

Der Aufbau neige sich in Kurven merklich. Um das Fahrwerk in eine brenzlige Lage zu bringen, bedürfe es indes gröberen Unfugs. Den unterließe der Fahrer schon deshalb, weil die klebrige, gefühllose Lenkung der größte Schwachpunkt ist. Federn und Dämpfer seien kein fliegender Teppich, aber „angenehm abgestimmt." Je voller der C5 beladen würde, desto sanfter rollte er ab. Das Abblendlicht sei mau, wer könne, sollte zu LED greifen. Sodann kann man sich mit dem C5 Aircross gut anfreunden, mit jedem Tag im Familieneinsatz treten seine Stärken mehr und mehr in den Vordergrund. Ob es der Hybrid sein soll, hängt vom Lebensstil ab und davon, ob man sich der Illusion umweltfreundlichsten Fahrens hingeben möchte. Ab 40.500 Euro kostet er. Das sind vor Subvention 5000 bis 8000 Euro mehr als für die Versionen mit Diesel oder Benziner.

Mehr unter » **https://acc.li/7877**

Antriebsprinzip im C5 Aircross-Hybrid:
„Wir haben den Eindruck, der um 6,5 Liter konsumierende Diesel mit 130 PS und ähnlich sattem Drehmoment wäre die bessere Option,"
Holger Apfel, FAZ vom 8. Februar 2021

DER NEUE GROSSE CITROËN

Der Erstkontakt mit dem „C5 X" am 12. April 2021

Nach Auslaufen von C5 und C6 gab es trotz und wegen des SUV-Booms eine echte Lücke beim seit 1919 aktiven Traditionshersteller Citroën. Wo waren sie nur geblieben, die großen Limousinen, die so erfolgreich zum Repertoire gehört hatten? Der C6 der späten Zwanziger, die „Königin der Straße" in den Dreißigern, dann Bertonis „Göttin", der avantgardistische CX, der hydractive XM und der herrliche, wenn auch glücklose, C6. Und als mit dem C5 auch noch die Hydropneumatik als Alleinstellungsmerkmal gestrichen wurde, schien die Zeit der großen Citroën mit „dem gewissen Ëtwas" endgültig vorbei zu sein, eine echte Zäsur, schmerzhaft für viele.

Doch Carlos Tavares und „seine" Doppelwinkel-Chefin Linda Jackson hatten längst erkannt, dass erfolgreiche Marken immer auch Werte verkörpern, die weit über rein betriebswirtschaftliche oder funktionale Erwägungen hinausgehen, ja geradezu hinausgehen müssen. Nachhaltige Kundenbindung ist gerade höheren Segmenten wichtig, besonders für Citroën. Jackson arbeitete also wesentliche Citroën-Essentials heraus: Prägnantes Design und erschwingliche Preise. Außerdem erkannte sie einen weiteren tradierten Wert der Marke: Die ausgesprochene Komfort-Orientierung. Oder mit ihren Worten: Den „Citroën Advanced Confort." Seitdem legt man wieder ausgesprochenen Wert auf besondere Bequemlichkeit, deren technische Grundlage früher die ausgefeilte Fahrwerkstechnik gewesen war.

2016: Studie „CXperience"als Vorarbeit zum heutigen C5 X

Noch kurz vor Ende des C5 in Europa gab die Studie „CXperience" auf dem Pariser Autosalon 2016 einen ersten Vorgeschmack, wie man sich einen künftigen Citroën vorstellen könnte: Unverwechselbare Formensprache außen, innen modern und bequem. Als Jackson kurze Zeit später wissen ließ, dass man an einer Nachfolgelösung für die Hydropneumatik arbeite, ähnlich komfortabel und universell in allen Typen einsetzbar, keimte leise Hoffnung auf, denn drei wesentliche Parameter für einen künftigen, großen Citroën waren gesetzt und das Projekt „E43" gestartet.

Viereinhalb Jahre nach „CXperience" und eine Woche vor Eröffnung der „Auto Shanghai 2021" ließ Citroën am 12. April 2021 dann den „C5 X" vorstellen. Die Präsentation lief international vorwiegend online. Zusätzlich bekam ein ausgewähltes Publikum unter strengen Corona-Bedingungen den neuen, großen Citroën zu sehen, und zwar in einer Lagerhalle irgendwo in einem Pariser Vorort. Zwei Exemplare des „C5 X" standen dort in frisch gestrichener Studioatmosphäre und bestens ausgeleuchtet in „Amazonasbraun" und „Magnetischblau". Vieles erinnert beim „C5 X" an den „CXperience", zusätzlich finden sich zwischenzeitlich modisch gewordene SUV-Versatzstücke, und Anspielungen auf frühere Citroën-Typen, etwa CX und XM. Das dem „C5" angestellte „X" steht dafür, dass es gelungen ist, aus all diesen Elementen ein stimmiges Ganzes zu formen. Interessanterweise besteht der markentgeschichtlich nicht ganz unbekannte Buchstabe „X" am Wagen selbst aus zwei Winkeln. Auch an vielen anderen Stellen des „C5 X" wird der Doppelwinkel als gestalterisches Merkmal aufgegriffen. Mal eingesäumt in den Sitzpolstern, mal subtil am Kühlergrill, den Beleuchtungen an Front und Heck, oder Innenraumdekoren. Doch auch ohne Anspielungen auf das Logo ist dem Team um „C5-X"-Projektleiter Alexandre Cazeaux in dreieinhalbjähriger Arbeit ein außergewöhn-

licher und atypisch wirkender Citroën gelungen. Obwohl er einem gehobenen Segment angehört, bricht der „C5 X" ganz bewusst mit bisherigen Codes. Nur zum neuen C4 gibt es eine auffällige Ähnlichkeit, die auf das Bestreben zurückgeht, einen neuen Stil einzuführen. Insofern gab es eine „gleiche Inspiration, eine Nähe trotz aller Unterschiede," wie es Cazeaux formuliert. Über Konkurrenten habe man nie wirklich nachgedacht, denn weder ging es um eine weitere Limousine, noch um einen weiteren Break. Man habe eine gänzlich neue Silhouette schaffen wollen, deren erhöhte Erscheinung den „zur Massensache gewordenen SUV" entlehnt wurde. Trotzdem oder gerade deshalb habe man größte Anstrengungen bei der Aerodynamik unternommen. Dafür seien die Räder mit ihrer außergewöhnlichen Größe von 19 Zoll ein Paradebeispiel. So sorge das ausgefeilte Design der Felgen für eine Art „Turbineneffekt", was der Aerodynamik zu Gute komme und helfe, den Verbrauch so gering wie möglich zu halten. Apropos: Obwohl es mit der flexiblen Plattform möglich wäre, wird es keinen 100%igen Elektro geben. Das Herz der Motorisierung ist der 255-PS-Plug-in-Hybrid mit Benziner. Auch von einer Dieselversion ist keine Rede, was vor allem politischen Entscheidungen für die avisierten Märkte Europas und Fernost geschuldet ist. Citroën rechnet damit, dass die Verkäufe in Europa und China etwa gleich sein werden, wobei Fernost gerade für Limousinen zur Zeit der wichtigste Absatzmarkt ist. Gesamtkapazität allein in China: 16 Millionen jährlich verkaufte Fahrzeuge. Bestellbar wird der „C5 X" in Frankreich wahrscheinlich im September, erste Auslieferungen könnten Ende 2021/ Anfang 2022 erfolgen. Wie auch bei anderen Citroën-Typen wird es drei Ausstattungslinien „Live", „Feel" und „Shine" geben, kombinierbar mit zwei dunkel gehaltenen Lederausstattungen. Zu Preisen war noch nichts zu erfahren, außer, dass sie sich im Rahmen des Segments bewegen werden. Technisch ist allen Versionen die LED-Beleuchtung der Scheinwerfer gemein. Federungsseitig wird es die hydraulisch-progressive Dämpfung geben, je nach Version mit einer aktiven Federung kombiniert. In aktiver Form reagiert sie rechnergesteuert in tausendstel Sekunden auf aktuelle Straßenzustände, was ein wenig an das ausgelaufene Hydraktivfahrwerk im alten C5 erinnert. Im „X" heißt es „Aktive Citroën Advanced Confort-Federung", die übrigens ohne Frontkamera auskommt. Eine weitere Neuheit ist die mittels „Hello Citroën" ansprechbare Sprachsteuerung, die mit der neuesten Generation von Stellantis-Assistenzsystemen und einem 21-Zoll-Monitor

Buchstaben und Zahlenspiel à la Citroën: „C5" steht für die großen Limousinen, während das „X" für den Crossover steht. Der „C5 X" ist Limousine, Break und ein bisschen SUV. Spielerei: Am Wagen besteht das „X" aus zwei Winkeln.

verknüpft sein wird. Laut Cazeaux auch „sehr Citroën" ist die Projizierbarkeit wichtiger Informationen ins Blickfeld des Fahrers wie beim DS 4. Dessen Night-Vision-System wird es im „C5 X" nicht geben, dafür aber auf Wunsch ein ausgefeiltes Hifi-System. Größte Herausforderung beim „C5 X" sei es gewesen, die „drei Universen" Limousine, Break und SUV zusammenzubringen. Ob der „C5 X" gar eine Trendwende weg vom SUV einleiten könne, wolle er nicht beurteilen, denn „Menschen kaufen, worauf sie Lust haben." Angesichts des lustvollen Erstkontaktes, dürften viele aber schon Appetit auf diesen neuen Citroën verspüren, der mit einer Länge von 4,80 Metern den „C5 Tourer" zwar um ca. 3 Zentimeter unterbietet, aber trotzdem eine um satte 7 Zentimeter erhöhte Beinfreiheit auf den Rücksitzen hat, was das Wohlbefinden im Fond nachhaltig verbessert. Ähnlich einem klassischen Break gibt die per Fußbewegung zu öffnende Hecktür eine vergleichsweise niedrige Ladekante und den von 545 bis 1.640 Liter fassenden Kofferraum frei.

Allein die Standortwahl zur „C5 X"-Produktion hat in Pariser Zeitungen am Tag nach der Präsentation für Kritik gesorgt, denn Stellantis hat sich entschieden „das Flaggschiff der französischen Marke" in der volkschinesischen Provinz Sezuan zu produzieren. Dort gilt das Werk Shengdu als im Augenblick modernstes Stellantis-Werk mit exzellenter Qualität. Mit China als größtem Absatzmarkt und kurzen Transportwegen eine nachvollziehbare Entscheidung. Ob der „C5 X" später auch in Europa produziert wird, ist zumindest nicht ganz ausgeschlossen. Apropos: Als Konsequenz aus der Debatte bleibt der Motorenbau in Douvrin mit staatlicher Unterstützung bestehen (siehe Seite 86). Der Weg zur Weltmarke beginnt jedenfalls mit dem guten Citroën von Sezuan.

Mehr zum „C5 X" in der nächsten ACZ!

„Welch schöne Überraschung, dieser Citroën C5X! Originell, fluid und mit der Silhouette eines Shooting-Breaks. Sehr schön anzusehen!"
Cyril Pricone bei Youtube

Mit dem neuen ë-Berlingo sind Reichweiten von bis zu 275 Kilometern und Geschwindigkeiten von 130 km/h erzielbar

Ë-BERLINGO

BERLINGO IST DRITTER IM Ë-BUNDE

Nach ë-Jumpy und ë-Jumper wird im vierten Quartal 2021 auch der ë-Berlingo in den Varianten als Liefer- und Personenwagen lieferbar sein. Damit wird die Marke noch vor Ende des Jahres jedem leichten Verbrenner-Nutzfahrzeug auch einen komfortablen Elektroantrieb zur Seite stellen. Der ë-Berlingo wird in zwei erhältlichen Längen auf der e-CMP-Plattform von Stellantis stehen, je nach Version eine maximale Zuladung von bis zu 800 Kilogramm und eine Reichweite von 275 Kilometern bei Geschwindigkeiten bis zu 130 km/h im WLTP-Modus haben. Weil die Batterie (50 kWh Lithium-Ionen) unter Sitzen und Ladefläche vollständig im Chassis verborgen ist, bleibt auch das vollständige Laderaumvolumen erhalten. Über die „Free2Move Service App" ist ein Netzwerk von 220.000 europäischen Ladestationen nutzbar, die App listet dabei alle kompatiblen und freien Ladestationen auf, berechnet die optimale Route dorthin und ermöglicht die komfortable Abrechnung des Ladevorgangs. Der Berlingo lässt sich wie alle anderen ë-Citroëns auch in unterschiedlichen Modi laden. An öffentlichen Schnellladestationen sollen in knapp 30 Minuten bis zu 80% möglich sein, und auch an Haushaltssteckdosen ist der ë-Berlingo aufladbar. Hier bietet sich aber die Installation einer individuellen Ladestation an, die Citroën in Zusammenarbeit mit dem Partnerunternehmen „inno2grid" anbietet. Seit drei Generationen setze der Berlingo Kastenwagen Maßstäbe und habe zahlreiche Innovationen hervorgebracht, so „drei Sitzplätze vorn, eine elektrische Parkbremse und einen Überlastanzeiger", heißt es in einer Pressemitteilung des Herstellers. Wie modern der neue ë-Berlingo ist, zeigt sich anhand einer Fülle von Assistenzsystemen und individueller Konfigurierbarkeit: Vom Head-up Display bis zum „hochauflösenden 10-Zoll-Kombiinstrument". Genaue Preise gibt Citroën später bekannt.

Ab Herbst 2021 kommt der äußerlich am kleinen „ë"-Signet erkennbare Elektro-Berlingo zu den Citroën-Händlern. Er verbindet alle bekannten Qualitäten des Berlingo mit einer Autonomie von bis zu 280 Kilometern.

» *https://www.citroen.de/*

E-JUMPY

VAN OF THE YEAR 2021

Bereits zum sechsten Mal hat Citroën die Auszeichnung „Internationaler Lieferwagen des Jahres" gewonnen. Nach Jumper (1994), Berlingo (1997 & 2019), Jumpy (2008) und Nemo (2009) ist mit dem ë-Jumpy jetzt erstmals die voll-elektrische Version eines Citroën-Transporters ausgezeichnet worden. Mit Nutzlasten bis zu 1.275 Kilogramm und drei wählbaren Längen (erstmals als „XS" mit einer Länge von 4,60 Metern) sind beim ë-Jumpy zwei unterschiedlich große Lithium-Batterien wählbar, eine mit 50 kWh und eine mit 75 kWh für 212 bzw. 318 Kilometer Reichweite nach WLTP-Testverfahren. Zur Aufladung bestehen mehrere Möglichkeiten. An Schnellladestationen ist er mit bis zu 100 kW in ca. 32 (50 kWh-Version) bzw. 48 Minuten (75 kWh-Version) zu 80% aufladbar, an 7,4 kW-Anschlüssen lässt sich eine leere Batterie „über Nacht" in rund 7 Stunden wieder aufladen, auch mit Haussteckdosen ist der ë-Jumpy kompatibel.

„Na also: Klein und französisch. Und gekrönt in England."

Citroën zur Wahl des AMI zum Microcar des Jahres 2021 durch die Zeitschrift GQ

Alternative An- und Vertriebe: Mit Citroën in eine neue Welt

Die Veränderungen im Automobilbereich waren nie so zahlreich wie 2020. Zwischen angekündigtem Verbrenner-Aus in Frankreich (2040) und Paris (2030) und Covid-19 müssen die Hersteller sehr belastbar sein, um Risiken in Chancen zu wandeln. Das meint „L'Automobile Magazine".

So hätten „die immer drastischer werdenden Standards auf allen Ebenen – von Europäischer Union, Staaten und lokalen Behörden – viele Marken zu einem Paradigmenwechsel mit massiver Elektrifizierung der Programme geführt. Auf steigende Nachfrage reagierten die Hersteller mit einer Fülle neuer Modelle (allein 2020 waren es 44 gegenüber 26 in 2019), die immer effizienter wurden, insbesondere hinsichtlich der Autonomie, wodurch auf die für 87% der Leser von L'Automobile Magazine wichtige Verkaufsbremse reagiert wurde. Infolgedessen nahmen die Zulassungen von E-Fahrzeugen mit einem Anstieg von 116% im Oktober und 400% für Plug-in-Hybride exponentiell zu, wodurch der Anteil von Elektrofahrzeugen auf mehr als 10% des Gesamtumsatzes gestiegen ist.

Auch die Händlernetze wurden durch die Covid-19-Pandemie auf eine harte Probe gestellt, denn die beiden Lockdowns in Frühjahr und Herbst haben die Kaufentscheidungen von Kunden und den Empfang beim Händler grundlegend geändert. So wurden die Hygienevorschriften (etwa die Desinfektion von Fahrzeugen und Schlüsseln) penibel eingehalten. Aus gutem Grund sind die Werkstätten von wesentlicher Bedeutung, da sie die Bewegungsfreiheit der Franzosen ermöglichen. Die Leser von „L'Automobile Magazine" erkannten deshalb die Bemühungen an, 83% betrachten die Maßnahmen als ausreichend.

Covid-19 hat allerdings auch als Beschleuniger bei der Digitalisierung der Händlernetze geführt. Dabei wurde die Anpassungsfähigkeit der Hersteller an die neuen Gegebenheiten „sozialer Distanzierung" mit hoher Geschwindigkeit erreicht. Auf allen digitalen Ebenen (Webseiten, soziale Netzwerke) gingen etliche Hersteller phantasievoll voran, und ließen digitale Autoshows ablaufen, richteten digitale Showrooms ein oder verstärkten den Kundenkontakt durch Online-Beratungsdienste. Erneut war der Automobilsektor in der Lage, in einem Land, in dem die Digitalisierung noch weit entfernt von der Norm ist, lösungsorientiert und innovativ zu sein (laut dem französischen e-Commerce-Verband sind erst 25% aller Unternehmen in Frankreich digital unterwegs).

Neue Modelle, neue Erfahrungen, neue Herausforderungen: Im Rückblick steht der Doppelwinkel in Frankreich an der Spitze der automobilen Innovationen 2020. Denn Citroën hat 2020 viele neue, elektrifizierte Modelle und zwei starke Trends auf den Markt gebracht: Elektromobilitätslösungen anzubieten und verschiedene Produkte zu entwickeln, die allen täglichen Anforderungen gerecht werden. Die ist der Fall beim Ami, der originellen Lösung für die Stadt, in Frankreich ab 16 Jahren führerscheinfrei fahrbar, oder sogar beim ë-C4 dessen ausdrucksstarkes Design vor allem im traditionellen Limousinensegment überraschend ist. Für Bedürfnisse von Familien ist der C5 Aircross Hybrid gedacht, mit dem man 55 Kilometer bei Geschwindigkeiten bis 135 km/h vollelektrisch fahren kann. Für Profis gibt es den ë-Jumpy und schließlich bietet auch der ë-Space-Tourer für große Familien und den Personentransport 9 Sitzplätze. Citroën will bis 2025 ein 100% elektrifiziertes Sortiment anbieten. 2021 kommen Produkte wie der ë-Berlingo in Lieferwagen- und Multispace-Versionen.

„In Frankreich stand Citroën 2020 an der Spitze der automobilen Innovationen"

Im November hat Citroën mit „Citroën Live" seinen ersten, virtuellen Showroom veröffentlicht. Diese Online-Präsentation von Fahrzeugen ist zwischen 10 und 20 Uhr vom Smartphone aus zugänglich und soll es Kunden ermöglichen, in Echtzeit per Audio-, Chat- oder Videodialog mit Verkaufsberatern zu sprechen oder auch an Citroën-Verkaufsstellen weitergeleitet zu werden. Dieser neue und zu 100% digitale Ansatz, wurde nach Schließung der Citroën-Verkaufsräume in innovativer Weise übernommen, um weiterhin Kundenkontakte pflegen zu können.

Am Ende des Jahres 2020 ist Citroën optimistisch: Optimistisch und nah bei den Kunden (...)"

Originalartikel unter » **https://acc.li/7850**

CITROËN AKTUELL

Stellantis: Citroën ist globale Kernmarke

Die globale Bedeutung des Doppelwinkels ist schon am ersten Tag des neuen Konzerns unterstrichen worden. Denn Citroën gilt neben FIAT jetzt als eine der beiden „globalen Kernmarken" von Stellantis.

Kein Vergleich zu 1974, als man nach der Fusion mit Peugeot den Eindruck hatte gewinnen können, dass Citroën im PSA-Konzern eher stiefmütterlich behandelt wurde. Dass Citroën im Stellantis-Konzern angesichts der heutigen internationalen Verbreitung der Marke eine Rolle spielen würde, war klar. Denn als der Hersteller 2019 seinen Jahrhundertgeburtstag feierte, hatte sich eindrucksvoll manifestiert, über welch internationalen Rang das 1919 von André Citroën gegründete Automobilunternehmen verfügt. Doch auch über den emotionalen Faktor hinweg stand Citroën in den letzten Jahren mit vielen erfolgreichen Modellen und unter Führung von Linda Jackson einfach gut da: In keiner Epoche der einhundertjährigen Markengeschichte sind mehr Fahrzeuge mit Doppelwinkel verkauft worden als heute. Wie also weiter mit Citroën bei Stellantis?

Alle Blicke richteten sich auf Carlos Tavares, der am ersten Handelstag der Stellantis-Papiere an der New Yorker Börse NYSE eine anderthalbstündige Pressekonferenz gab. Er gilt als derjenige, der entscheidenden Einfluss auf die Neuausrichtung von PSA und der aktuellen Fusion hatte. Auf die Frage, ob man Citroën und Fiat nicht zugunsten von Opel zurückfahren wolle, antwortete er, dass es dafür keine Notwendigkeit gäbe. Citroën sei in den letzten Jahren ständig gewachsen und auch Opel befände sich in einer guten Situation. Nach Auslaufen letzter GM-Typen zeigten sich in Rüsselsheim nun in Rekordzeit positive Synergieeffekte. Opel-Chef Michael Lohscheller wurde ausdrücklich lobend hervorgehoben und blieb die einzige namentliche Erwähnung an jenem Nachmittag.

Strategisch heißt der Gewinner heute anders als 1974: Citroën

Zeitgleich wurde eine 44-Personen-Liste und damit das Stellantis Top-Management veröffentlicht. Demnach gibt es unter Gesamtverantwortung von Tavares eine strategische Leitungsebene und Koordinatoren für Großregionen. Alle Marken bleiben unabhängig.

Citroën und FIAT/Abart sind dabei die beiden globalen Kernmarken der Gruppe. Das bedeutet, dass Citroën im Gegensatz zu Peugeot eine klassische Volumenmarke mit einem Vollprogramm an Fahrzeug- und Mobilitätsangeboten bleiben wird, weiterhin geführt von Vincent Cobée. Interessant in diesem Zusammenhang, dass es für FIAT eine getrennte Design-Verantwortung für Amerika und Europa gibt. Ralph Gilles ist globaler Designverantwortlicher für Chrysler, Dodge, Jeep, RAM, Maserati und FIAT Amerika, während Jean-Pierre Ploue neben Citroën, DS, Opel/Vauxhall und Peugeot noch Abart, Alfa Romeo, FIAT Europa und Lancia bekommt. Jeep soll weltweite „SUV"-Marke bleiben, Chrysler, Dodge und RAM bleiben auf Amerika ausgerichtet. Als „Oberer Mainstream" werden Opel/Vauxhall und Peugeot gewertet, Stellantis-Premium werden Alfa Romeo, DS (weiter unter Béatrice Foucher) und überraschend, weil schon fast abgeschrieben, Lancia. Ausgesprochene Luxusmarke bleibt Maserati. Daneben gesellen sich die Mobilitätsmarken „Free-2-Move" und „Leasys", denen im Automarkt der Zukunft eine große Bedeutung zukommen dürfte. Markenstrategisch gibt es bei Stellantis einen großen Gewinner: Das von Anfang an international ausgerichtete Unternehmen Citroën.

Siehe auch Seiten 83 - 88

NEUER CITROËN-DEUTSCHLANDCHEF

Der 51-jährige Wolfram Knobling hat am 1. April die Nachfolge von Wolfgang Schlimme (55) angetreten, der sich aus gesundheitlichen Gründen zurückgezogen hat. Knobling war bislang für das deutschlandweite Aftersales-Geschäft von PSA verantwortlich. Er startete seine Karriere bei General Motors in Rüsselsheim und verfügt über eine 25-jährige Erfahrung in der Automobilbranche.

Hubert Auriol
7. Juni 1952 – 10. Januar 2021

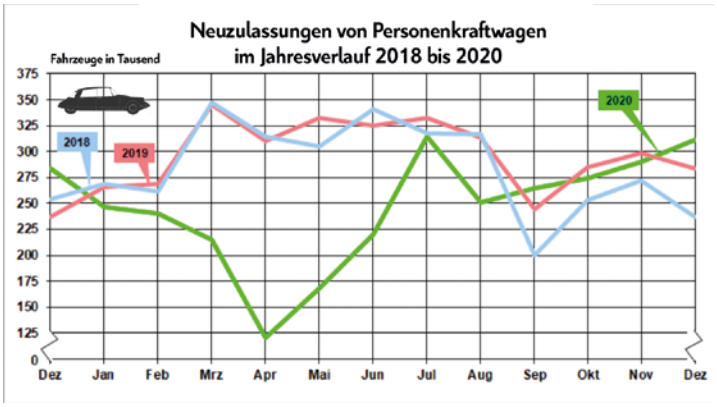
„Der Seigneur von Dakar hat das paradiesische Fahrerlager erreicht.

Er war schön, er war gut, war sympathisch und auf gab er nie.
Er hatte Klasse.
Die Klasse der Herren der Wüste.
Und das zu einer Zeit, als die Rallye Paris Dakar ein Abenteuer war, das er zweimal per Motorrad und einmal im Auto gewann.

Bliebe „Hubert dem Afrikaner" nur mit einem einziges Rennen in Erinnerung, dann wäre es Dakar 87. Dort führt er am vorletzten Tag vor Cyril Neveu. Das Ziel erreicht er mit zwei gebrochenen Knöcheln und einem offenen Bruch. An jenem Tag wurde der Seigneur zu einem Gott.

Adieu Hubert."

An den 1993 und 1994 als Co-Pilot im ZX Rallye Raid für Citroën erfolgreichen „Afrikaner" erinnerte Thierry Dubois für die ACZ.



CORONA-DURCHWACHSEN: ZULASSUNGSJAHR 2020

Der bundesdeutsche Autohandel verzeichnete 2020 3.542.443 Pkw-Neuzulassungen und damit einen Rückgang von 16,3 % im Vergleich zu 2019. 62,8% aller Pkw waren gewerblich (-22,4%), 37,1% privat (-13%). 46,7% waren Benziner (-36,3%), 28,1% Diesel (-28,9%), 18,1% Hybriden (+342,1%), 6,7% Elektros (+206,8%) und 0,4% mit Erd- oder Flüssiggasantrieb (-6,1% bzw. -9,8%). Trauerstimmung bei der Farbwahl: Laut Kraftfahrtbundesamt war Grau mit 30,5% die beliebteste Farbe, gefolgt von Schwarz (24,1%) und Weiß (21,3%). Der Rückgang bei Citroën auf 48.950 Stück (Marktanteil 1,7 %) entsprach mit 16,8% fast genau dem Gesamtdurchschnitt, während DS lediglich einen Rückgang von 2,6% zu verzeichnen hatte (2.773, MA 0,1%). Die PSA-Marken Peugeot und Opel verzeichneten -23,8% bzw. -32,3. BMW (-13,7%), Mercedes (-10,6%) und Porsche (-16,3%) fielen unterdurchschnittlich, VW sehr deutlich: -21,3% bzw. 525.612 Stück (Audi -19,9%, Seat -17,4%, Skoda -13%). Die rote Laterne bekam Smart mit -67,3%. Im Plus nur zwei Marken: Tesla legte um 55,9 % auf 16.694 Stück (MA 0,7%) zu und die Stellantis-Marke FIAT verzeichnete Plus 0,2% (MA 3,1% mit 89.150 Stück).

KBA-Statistik unter **» https://acc.li/7879**

KOMMT EIN CITROËN-LOW-BUDGET-SUV AUS INDIEN?

Eine kalte Dusche habe in den letzten Jahren alle ausländischen Hersteller auf dem chinesischen Markt erfasst, schreibt Julien Jodry in Auto Moto. Für eine Neupositionierung böte sich nun der indische Markt an, der heute wie ein automobiles Eldorado anmute. Nach dem Renault-Erfolg mit dem Kwid und ähnlichen Klein-SUV von Škoda und Volkswagen, wolle sich nun auch Citroën einen Platz im „Land der Maharadschas" sichern. Die Fertigstellung eines eigens für den indischen Markt entwickelten Modells befände sich kurz vor Abschluss. Schon im letzten Jahr waren Bilder eines indischen Citroën-Erlkönigs zu sehen gewesen. Citroëns Offensive auf diesem asiatischen Markt solle laut Auto Moto mit einer ganzen Familie von preiswerten Fahrzeugen eröffnet werden. Man wolle hierzu aber keine eigenen Plattformen entwickeln, sondern eine lokale Variation der CMP-Plattform nutzen. Das ermögliche dann in einigen Jahren auch eine elektrische Variante. Dies könnte dann sogar zu einem auch in Europa marktfähigen Mini-SUV führen. In Indien wolle sich der Doppelwinkel jedenfalls mit vergleichsweise erstklassigen Angeboten zeigen. Citroën-Chef Vincent Cobée ließ gegenüber Challenges verlautbaren, dass man „für jemanden, der 10.000 EURO ausgibt, auch glaubwürdig sein will." Ein Seitenhieb auf Cobées alten Arbeitgeber Renault, der den Kwid für umgerechnet 5.000 EURO in Indien anbietet. Gerüchten zufolge plane Renault schon eine Antwort auf den vier Meter langen „C-Cubed".

Neben FIAT gilt Citroën als eine der beiden „Kernmarken" von Stellantis. 2017 hatte PSA Peugeot Citroën zur Vorbereitung des Markteinstieges ein Kooperationsabkommen mit der indischen Hindustan Motors Ltd. geschlossen und die Marke „Ambassador" übernommen.

Originalartikel unter **» https://acc.li/7851**

L'ARGUS-NUTZFAHRZEUG DES JAHRES 2021: Ë-JUMPY

Die französische Automobilzeitschrift „L'Argus" zeichnete anlässlich der diesjährigen, 28. Preisverleihung den ë-Jumpy mit dem Pokal „Nutzfahrzeug des Jahres 2021" aus. Citroën-Generaldirektor Vincent Cobée betonte, dass die Auszeichnung alle bei Citroën mit Stolz erfülle und selbstverständlich die kommerziellen Ambitionen unterstützen würde, die man mit dem ë-Jumpy verbinde. In der Klasse der „Kompaktvans" hielt Citroën 2020 einen Marktanteil von 15,2%.

ABGESCHALTET AM 31.12.2020: „THE CITROËNIST"

„The Citroenist Editorilizer" war die internationale Verbindung zwischen Citroën und ihren Fans, also allen „Citroënisten". Neben Meldungen der nationalen Presseabteilungen fanden sich auf der Website von Nutzern erstellte Beiträge, die die Seite sehr lebendig machten. Pünktlich zum Jubiläumsjahr kam von der deutschen Niederlassung sogar ein gemeinsam mit Wohnmobil-Hersteller Pössl entwickeltes Jumpy-Sondermodell „The Citroënist", das auch in La Ferté-Vidame zu sehen war, außerdem erschien 2019 ein Markenmagazin gleichen Namens, das der ACZ beilag. In der Lifestyle-Boutique können noch Accessoires mit dem „Citroënist"-Label erworben werden, darunter die eleganten Fahrräder von Martone. Nicht mehr zugänglich ist seit dem 31. Dezember 2020 die dazugehörige Seite. Dort findet sich der Hinweis, dass man allen Nutzern für ihre Treue danke und demnächst ein Audio-basiertes Editorial zu sehen sei. Erster trauriger Nutzer war ACCM Michael Riese, als er bei Recherchen für ACC-Intern am Neujahrstag vor verschlossenen Türen stand.

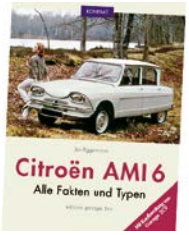
» https://www.thecitroenist.com

OLDTIMER-MARKT SETZT AUF CITROËN JUMPER TYPE H

Schon 2020 schaffte sich die Mainzer Zeitschrift Oldtimer-Markt einen von der italienischen Firma Typ H modifizierten Citroën Jumper an. OM will ihn künftig auf Messen einsetzen. In der Vergangenheit legte man in normalen Jahren regelmäßig rund 20.000 Kilometer „im Dienste der Leser" zurück. Weil wegen der Pandemie noch kein Einsatz möglich war, baute man den Stand probeweise schon mal auf dem Redaktionsgelände auf und dachte wohl an bessere Zeiten .

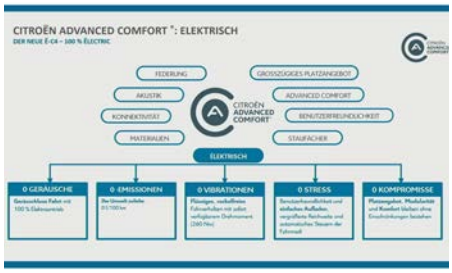
2021 STARTET „AG2R LA CITROËN MONDIALE"

Seit 1. Januar 2021 ist Citroën Werbepartner des seit 23 Jahren aktiven Radsportteams „AG2R LA MONDIALE". Der Doppelwinkel wird so international medienwirksam im Fahrradsport sichtbar. Aktuelle Trikots und Citroën-Begleitfahrzeuge des Teams tragen fortan den Schriftzug „AG2R LA CITROËN MONDIALE" und den sehr markanten Doppelwinkel in seiner historischen Form. Man sei sehr stolz darauf, jetzt Partner von AG2R LA MONDIALE zu sein, kommentierte Werbedirektor Laurent Barria das neue Engagement, das im fahrradbegeisterten Frankreich hohe Wahrnehmung gewährleistet.



Kompakt zum Sechzigsten
Citroën AMI 6
Alle Fakten und Typen
BUCH & MOTOR SHOP
edition garage 2cv

Liechtensteinisch-schweizerisches Treffen der Citroën-Boxer im letzten Oktober. Von links: Heike Klöpping mit ihrem 2CV „Brommbeerle", Andreas Zogg mit seinem Ultraleichtflugzeug ULF-2 (von Dieter Reich) mit Visa-Boxer und Christian Nipp mit einem 79er GS Spécial. Vom Flugfeld in Bad Ragaz und begleitet vom laufruhigen Klang des dreifach gelagerten VISA-Boxers steigt ULF-2 fast täglich in die Lüfte.



„Vielen Dank für die sehr kompetente und dynamische Präsentation des tollen C4. Bin begeistert! Der neue C4 wird mich selbst und viele Fahrer glücklich machen!" Kommentar bei Facebook

INNOVATIVE PRÄSENTATION VOM 12. BIS 14. FEBRUAR 2021

Die Vorstellung dieser neuen Baureihe hatte man sich bei Citroën mit Sicherheit ganz anders vorgestellt. Denn der neue C4 ist aufgrund seines aufregenden Designs und seiner von Anfang an zur Verfügung stehenden Motorisierungsarten als Verbrenner und Elektro ein ganz besonderes Fahrzeug in der Doppelwinkel-Historie. Doch dann kam Corona und der damit einhergehende Lockdown im Januar und Februar 2021 und seine Kontaktbeschränkungen ließen eine klassische Vor-Ort-Präsentation im Citroën-Händlernetz völlig unmöglich werden. Warum also nicht aus der Not eine Tugend machen und tun, was Millionen von Bundesbürgern in der pandemischen Zeit schon in beruflichen oder schulischen Zusammenhängen kennengelernt hatten: Die Verlegung des bisherigen Präsenzformates in das Internet.

Am 12.,13. und 14. Februar 2021 ging Citroën getreu dem C4-Leitmotiv „Opën the Way" dann ganz neue, digitale Wege: Aufgeteilt auf drei Tage gab es insgesamt 20 Stunden Livestream, womit die „C4 Online-Live-Show" die längste Citroën Live-Veranstaltung wurde, die es jemals im Netz gegeben hat.

Es gab zwei Möglichkeiten zur Teilnahme: Auf der klassischen Internetseite citroen.de konnte man sich die Präsentation live ansehen, während man im sozialen Netzwerk Facebook zusätzlich noch Fragen stellen konnte, die dann auch live in der „Sendung" beantwortet wurden. Facebook sprach in diesem Zusammenhang von einem „holistischen Präsentationsformat." Für die 30- bis 40-minütigen Vorstellungen gab es keine festen Start- und Endzeitpunkte, alles richtete sich nach den individuellen Fragen der Zuschauer. Die wurden dann entweder über die Chat-Funktion beantwortet, oder aber der sehr profund vorbereitete und souverän auftretende Moderator Ludger Oing reagierte direkt vor der Kamera.

In gewisser Weise brachte Citroën also den Händler-Ausstellungsraum in die heimischen Wohnzimmer. Das betonte auch Grégory Fiorio, Marketingverantwortlicher von Citroën Deutschland: „Mit dieser Live-Veranstaltung wollen wir unseren Kunden und Freunden der Marke den neuen Citroën C4 & ë-C4 auch in Zeiten des Lockdowns präsentieren – ohne dass jemand die gemütliche Couch zu Hause verlassen muss. Wir bringen also den Schauraum zum Kunden. Mit diesem bislang einmaligen Live-Event unterstreichen wir erneut unsere Absicht, nach der Einführung unseren erfolgreichen Online Stores, ein noch digitaleres Kundenerlebnis zu schaffen – denn wer nach dem Livestream vom Fahrzeug überzeugt ist, kann es über citroen.de direkt bestellen."

Die neuartige „C4 Online-Live-Show" war gleichzeitig der Start zu einer digitalen Kampagne mit Spots & Werbung auf Facebook & Instagram, YouTube und den Videoplattformen der TV-Sender. „Im April startet eine 360°-Kampagne mit einer großen TV-Kampagne und in Automagazinen. So wollen wir auf unser neues Kompaktmodell die Aufmerksamkeit lenken, die es verdient", ergänzt Scott Wiltgen, Leiter der Werbung bei Citroën Deutschland. Zeitweise nahmen an der Live-Veranstaltung mehr als 1.000 Menschen gleichzeitig teil. Ein guter Start für das neue, außergewöhnliche Automobil von Citroën!

Weil der traditionelle Automobilsalon im Brüsseler Heysel-Palais Corona-bedingt nicht stattfand, öffneten einige belgische Citroën-Händler auch an Sonntagen und präsentierten unter Wahrung der Hygienevorschriften die aktuelle Modellpalette, darunter Ami und C5 Aircross. Bild: Citroën Belux

Bei Reisen im 2CV, Ami oder Méhari hilfreich: Die internationale Helferliste auf Gegenseitigkeit vom finnischen 2CV-Club in der jetzt erschienenen aktuellen Ausgabe 2021/22. Einzelpreis 5 EURO, Gruppenrabatte.
» https://www.2cv.fi/

Die ACZ-Redaktion freut sich stets über eure Beiträge. Schreibt bitte an **redaktion@andre-citroën-club.de** oder per Post an unsere Clubzentrale.

MIT SORGFALT GEBRACHT: BELGISCHE POST FÄHRT CITROËN

Nach längerer Unterbrechung fährt die belgische Post (Slogan: „Apporté avec soin", dt. „Mit Sorgfalt gebracht") wieder Citroën: Anfang des Jahres trafen die ersten Lieferungen mit verlängerten Jumpys ein, im Bild oben eine Charge für eine wallonische Gemeinde unweit von Charleroi am 10. März 2021.

AUFGEARBEITETE ORIGINALTEILE DIENEN WIEDERAUFFORSTUNG

Damit die besonders nachhaltigen (weil wiederaufbereiteten) Citroën-Originalteile stärker ins Blickfeld kommen, läuft eine besondere Aktion: Für jedes bis zum 30. Juni 2021 verkaufte Original-Austauschteil pflanzt Citroën gemeinsam mit der Organisation „Plant a tree" unweit des senegalesischen Ortes Tobor Mangrovenbäume neu. Sie leisten einen wertvollen Beitrag zum Erhalt des dortigen Ökosystems. Insgesamt möchte Citroën 10.000 Bäume setzen. Original-Austauschteile sind übrigens nach Vorgaben Citroëns aufgearbeitete Gebrauchtteile, die einen bis zu 40 prozentigen Preisvorteil bieten und selbstverständlich auch Material und Energie einsparen helfen. Wie bei den anderen Originalteilen beträgt die Garantie auch bei Original-Austauschteilen ein Jahr ab Rechnungsdatum.

AMI-START IN PORTUGAL UND ITALIEN

Der Ami – unsere führerscheinfreien „vier Räder mit Elektromotor" – werden in Kürze auch in Portugal und Italien rollen. Mit dem Start in Portugal wird für das zweite Trimester 2021 gerechnet. Für Elektromobilität ist vor allem die portugiesische Hauptstadt Lissabon bekannt: Dort fahren schon seit 1901 die berühmten „Eléctricos do Lisboa", die stets Zitronengelb lackierten Waggons der Straßenbahn. In Portugals zweitgrößter Stadt Porto starteten die „Electricos" bereits 1895, dienen heute aber praktisch nur noch touristischen Zwecken.
In Italien ist der Ami bereits ins Rollen gekommen: Bestellbar seit dem 23. März in drei Basisversionen und vier Farbvarianten zu Preisen von 7.200 bis 8.600 EURO, sind die ersten Exemplare im April ausgeliefert worden. In Italien kann der Ami bereits ab vierzehn Jahren gefahren werden, während man in Portugal (wie auch in den meisten deutschen Bundesländern) mindestens 16 Jahre alt sein muss.

CITROËN-GENERALDIREKTOR BEI AMI-UPDATE IN HORDAIN

Hoher Besuch unweit der französisch-belgischen Grenze im Stellantis-Werk Hordain bei Valenciennes (früher „Sevel-Nord"): Der Generaldirektor von Citroën, Vincent Cobée, besuchte in Begleitung von Jean-Christophe Quémard, Direktor für Kundenzufriedenheit bei Stellantis, eine Modernisierungsstation für den Ami. Gemeinsam überzeugte man sich von der Qualität des Updates für die neue Microcar-Reihe. Citroën betreibt insgesamt drei solcher Zentren. Der Ami ist in Frankreich sehr gefragt. Alle bislang ausgelieferten Exemplare profitieren von den Modernisierungen.

ANDRÉ CITROËNS LETZTES WERK WEICHT UNIVERSITÄTSKLINIK

Blick in die Rue Farcot: Linkerhand das 1926 eröffnete Citroënwerk St. Ouen in der Rue du Capitaine Glarner. Ambi-Budds-Pressen für den Traction Avant standen hier. Obwohl die Stadtgrenze nur knapp einhundert Meter südlich verläuft, erkennt man an an den vergleichsweise niedrigen Gebäudehöhen, dass man sich im „Département Seine-Saint-Denis" befindet, also der Pariser Banlieue.

2021 endet ein Stück Automobilgeschichte: In Saint Ouen-sur-Seine schließt das letzte noch aus André Citroëns Zeiten stammende Werk.

„Die Übernahme des alten, noch zu Zeiten von André Citroën in Betrieb gegangenen Werkes im Pariser Vorort Saint Ouen-sur-Seine durch den Bauträger des künftigen Großkrankenhauses ist für November 2021 vorgesehen. Damit wird der Weg frei zum Bau eines medizinisch-pädagogischen Großprojektes von öffentlichem Interesse." So jedenfalls steht es in einer Anfang Januar 2021 unterzeichneten Absichtserklärung zwischen PSA und der Pariser Krankenhausverwaltung. Damit konkretisiert sich eine am 2. Mai 2019 getroffene Grundsatzvereinbarung zur Umwandlung des Standortes.

Ohne Normalien aus St. Ouen geht nichts bei Citroën, DS oder Peugeot. Die „Site St. Ouen" presst täglich bis zu 600.000 Kleinteile für die weltweite PSA-Produktion.

VON CITROËNS PRESSWERK ZUM MEDIZINISCHEN STANDORT

Die Absichtserklärung zum Verkauf des Werkes wurde am 15. Dezember 2020 von Xavier Chereau, PSA-Direktor für „Human ressources und Transformation" unterzeichnet. „Es freut uns, dass unser Standort in St. Ouen für ein Projekt von allgemeinem Interesse genutzt werden kann, nämlich des künftigen Universitätskrankenhauses für den Raum Paris-Nord. Gleichzeitig verfolgen wir so die Steigerung unserer Immobilieneffizienz. In der Geschichte von PSA ist dies bereits der zweite Industriestandort, der für den Bau eines Krankenhauses genutzt wird."
Damit spielte Chereau auf die Nachnutzung des einstigen Citroën-Stammsitzes im 15. Arrondissement an, wo neben dem bekannten „Parc André Citroën" vor Jahrzehnten auch das „Europäische Krankenhaus Georges Pompidou" angesiedelt wurde. Für die Pariser Krankenhausverwaltung führte Generaldirektor Martin Hirsch aus, dass die Unterzeichnung ein wichtiger Schritt zur Realisierung des neuen Krankenhauses sei. Die gute Nachricht für Patienten wie Mitarbeiter sei, dass „das Projekt voran schreite." Augenblicklich sei man in der Vorbereitungsphase eines Architektenwettbewerbs und fasse hierzu Notizen und Ablaufpläne zusammen, erstelle Filme und Funktionsmodelle. An den Vorarbeiten seien 220 Mitarbeiter der bisherigen Krankenhäuser Bichat und Beujon, Experten von Nutzerverbänden, die Gebietskörperschaften, die Feuerwehr, sowie die Universität von Paris beteiligt. Die konkrete Bauplanung übernimmt eine im März beauftragte Architektengruppe.

EIN EINZIGER STANDORT FÜR VIELE MEDIZINISCHE AUFGABEN

Der künftige „Medizinisch-universitäre Campus Grand Paris-Nord", dessen öffentliches Interesse am 7. Juni 2019 per präfektorieller Verordnung festgestellt worden war, wird an einem einzigen Standort künftig die medizinisch-chirurgischen Aktivitäten der Krankenhäuser Bichat (18. Pariser Arrondissement) und Beujon (Clichy) bündeln und daneben eine universitäre Struktur umfassen, an der die Pariser Universität ihre weltweiten Lehr- und Forschungsaktivitäten im medizinischen und oralmedizinischen Bereich zusammenführt. Auch das in unmittelbarer Umgebung liegende Gelände der Einrichtungskette Conforama wird überplant. Durch die das Planungsgebiet durchschneidende S-Bahn-Strecke Gare-du-Nord – Asnières-sur-Seine (hier arbeitete bis 2010 das Citroënwerk für die Hydraulikkomponenten) und die in unmittelbarer Nähe befindliche Metrostation Garibaldi (Linie 13) ist der künftige Campus bereits perfekt in die öffentliche Pariser Infrastruktur eingebunden.

SOZIALPLAN BELÄSST EINIGE PSA-MITARBEITER IN ST. OUEN

Seit 2018 hat PSA mit den Sozialpartnern vor Ort eine freiwillige Vereinbarung für den Traditionsstandort ausgearbeitet. Danach können alle in St. Ouen beschäftigten Arbeitnehmer zum Zeitpunkt des endgültigen Verkaufs entweder an andere Standorte der Gruppe wechseln, womit wohl vor allem der rund 25 Kilometer entfernt gelegene Standort Poissy gemeint ist, oder zu anderen Unternehmen wechseln. Weitere Mitar-

Alte Stahlbauhallen à la Eiffel und moderne Produktionsabläufe in St. Ouen.

beiter gehen in Altersteilzeit oder in Rente. Einige wenige Citroën-Werker können sogar am Standort verbleiben. Sie werden von der Krankenhausverwaltung übernommen.

ST. OUEN IST EIN STANDORT MIT LANGER INDUSTRIEGESCHICHTE

Alles beginnt 1846, als das kleine Maschinenbauunternehmen von Marie-Joseph Farcot am Pont d'Austerlitz dem Eisenbahnbau nach Lyon weichen muss. Als einer der ersten Pariser Industriellen wählt er mit Saint Ouen-sur-Seine die Banlieue als Ausweichstandort. Mit dem neuen Werk werden „Farcot & Söhne" zum größten Industriebetrieb vor Ort. Man spezialisiert sich auf Dampfmaschinen und betreibt hierzu große Werkstätten mit Gießereien und Koksöfen. In den 1880er und 1890er Jahren erlebt das Werk dank großer Marine- und Exportaufträge seine Blütezeit, zeitweise arbeiten 1.500 Menschen in der Fabrik. Zur Jahrhundertwende sind es noch 700. Im ersten Weltkrieg wird die „Usine Farcot" vom Rüstungsunternehmen SOMUA („Société d'Outillage Mécanique et d'Usinage d'artillerie") übernommen und stellt Geschütze und Panzer her.

Funktionaler Zeitzeuge: Das Notaggregat für Rolltore von 1926 ist auch heute noch im Einsatz und trägt sogar die originale Inventarnummer, produziert von „Engrenages Citroën 31, Quai de Grenelle".

„In der Rue Èpinettes und der Passage Lacour lebte man im Rythmus der Schläge und Vibrationen, die die Pressen der riesigen Fabrik verursachten."

1924 kauft André Citroën im Rahmen einer großräumigen Umstrukturierung der Produktionsprozesse den Standort für ein Presswerk, dass fortan Kleinteile in möglichst großen Stückzahlen herstellen soll. Nur wenige Meter weiter südlich befindet sich ab 1927 (bis 1989) auch das Werk Épinettes, das ebenfalls als Presswerk betrieben wird. Auf dem Areal von Épinettes befindet sich um die Jahrtausendwende nochmals kurzfristig der Hauptsitz von Automobiles Citroën, was aber auch schon Geschichte ist. Die Werke von St. Ouen werden zum unverzichtbaren Werkzeug für Citroëns „Tout acier"-Produktion, gewissermaßen zur pulsierenden Herzkammer Citroëns. Am Quai de Javel, später in Aulnay, findet nur noch die Endmontage statt. In St. Ouen werden 1934 die zur Produktion der Traction Avant aus Amerika angelieferten Pressen von Ambi-Budd aufgestellt. Citroëns Standortwahl ist visionär: 97 Jahre lang geht nichts ohne St. Ouen bei Citroën, später noch um Peugeot und DS erweitert.

IM WERK ST. OUEN HINTERLIESSEN VIELE BAUSTILE SPUREN

Auf dem 40.000 Quadratmeter großen Areal finden sich bauliche Zeugen unterschiedlicher Epochen. Die große Halle an der Rue Farcot stammt von 1880 und weist den typischen Metallbaustil jener Zeit auf, der sich durch die Pariser Weltausstellungen und den dazugehörigen Eiffelturm weltweit verbreitete. An die Zeit von André Citroën erinnern die rund um das Werk gesetzten Vorsatzfassaden. Sie verleihen dem gesamten Betrieb durch die nach oben hin halbkreisförmig abschließenden Sprossenfenster ein harmonisches Erscheinungsbild, wie es auch für die anderen Pariser Werke typisch war. Wie die verkleinerte Zentrale vom Quai de Javel wirkt bis heute auch die Verwaltung in der Rue du Capitaine Glarner, wenngleich der Citroën-Schriftzug vor rund zwanzig Jahren entfernt worden ist. So gesehen steht der Gang des Werkes symbolisch für die Entwicklung der Industrialisierung mit ihren Dampfmaschinen und Pionieren des Autobaus zur Dienstleistungsgesellschaft von heute. Wird in den künftigen Fassaden wohl noch etwas an die Vergangenheit erinnern?

Mehr unter » **https://acc.li/7847**

DS Automobiles

Der neue DS 4 kommt aus Rüsselsheim

Erstmals kommt ein DS aus deutscher Produktion und das 85 Jahre nach Ende der Kölner Citroën-Fertigung. Diesmal aus Rüsselsheim und unter Stellantis-Flagge. Damit soll deutsche Präzisionsarbeit mit Pariser Luxus verbunden werden, heißt es in einer DS-Pressemitteilung, die uns ACCM Ulrich Brenken für diese ACZ geschickt hat. Demnach wird es den DS 4 in drei Versionen geben, die sich sowohl an Freunde klassischer Kompaktlimousinen, als auch an Liebhaber attraktiver SUV-Coupés richten: DS 4, DS 4 Cross und DS 4 Performance Line.

Das Kompaktklasse-Modell steht dabei für eine neue Generation der Avant-Garde und folgt als viertes eigenständiges Modell der Marke auf den DS 7 Crossback, den DS 3 Crossback und den DS 9. Im wichtigen C-Premium-Segment sorgt er für zahlreiche Innovationen. Mit seinen besonderen Proportionen und dem puristischen Innendesign kombiniert er Pariser Handwerkskunst und fortschrittlichste Technologien. Es ist das erste in D gebaute DS-Modell und entsteht auf einer Weiterentwicklung der EMP2-Plattform.

„Designed in Paris, Made in Germany"

Der DS 4 verkörpert die perfekte Symbiose von deutscher Präzisionsarbeit und Pariser Luxus oder „Savoir-Faire" mit hochmodernen Technologien und Raffinesse. Also: „Designed in Paris, Made in Germany". Marktstart ist für Ende des Jahres geplant.

Laut DS-Produktdirektorin Marion David wurde der DS 4 konzipiert, *„um die Silhouette des Premium-C-Segments neu zu definieren, für Kunden, die von 2 Fahrzeugarten angezogen werden: dem aufstrebenden Coupé-SUV und der traditionellen Kompaktlimousine."*

Dabei verfügt der DS 4 über außergewöhnliche Proportionen, denn mit einer Breite von 1,83 Metern, 72 cm großen Rädern (Felgen bis 20 Zoll), einer kompakten Länge von 4,40 m und einer Dachhöhe von 1,47 m (übrigens gleich der historischen DS) gibt er ein beeindruckendes Erscheinungsbild ab.

Die Front ist durch eine neue Lichtsignatur gekennzeichnet. Mit den DS Matrix LED Vision Scheinwerfern, LED-Tagfahrleuchten und den DS Wings ist sie ein echter Hingucker. Das Rautenmuster und der dreidimensional wirkende Kühlergrill passen perfekt zur langgezogenen Motorhaube und lassen die Silhouette noch dynamischer wirken.

Das Außendesign kombiniert fließende und scharfe Linien, bündige Türgriffe gehen mit skulpturalen Flächen an den Seiten einher. Das Verhältnis von Karosserie zu den großen Rädern stammt dabei von dem Konzeptfahrzeug DS Aero Sport Lounge. Hinten erstreckt sich das Dach tief über die steil

VOR DEM ERSTEN BLEISTIFTSRICH ZUM DS 4: ZWEI JAHRE TECHNISCHE ENTWICKLUNG

„Vor dem ersten Bleistiftstrich haben unsere Ingenieure zwei Jahre lang an der Gestaltung der technischen Plattform gearbeitet – mit viel Spielraum, um ein neues Konzept umzusetzen. Inspiriert vom Concept Car DS Aero Sport Lounge (siehe Seite 82 und ACZ 3/20) ist die Silhouette einzigartig mit im Segment nie dagewesenen Proportionen. Seine Kontur ist sportlich, sehr muskulös, kompakt und sitzt auf sehr großen Rädern.
Der DS 4 ist aerodynamisch, effizient und charismatisch zugleich."

Thierry Metroz, Designdirektor von DS Automobiles.

abfallende Heckscheibe, die mittels Emaillierung im Siebdruckverfahren verziert ist. Die Silhouette gewinnt dadurch an Stil und Aerodynamik. Die hinteren Kotflügel sollen ein muskulöses Erscheinungsbild mit Kur-

„Dachhöhe gleich der historischen DS"

ven und scharfen Kanten an der Karosserie zeigen und dabei die C-Säule betonen. Sie ist glänzend schwarz lackiert und mit einem eingelassenen Emblem von DS Automobiles versehen. Am Heck zeigt sich auch eine neue Generation von Lichtsignatur mit Laser eingraviertem Skaleneffekt. Sieben Außenfarben stehen beim DS 4 zur Wahl, darunter drei völlig neue: Kupfer-Gold, Seiden-Grau. Daneben gibt es die bereits von DS bekannten Farben Kristall-Grau, Perla Nera-Schwarz, Platinum-Grau und Perlmutt-Weiß.
Die Version „DS 4" ist das Herzstück der Bau-

DS AERO SPORT LOUNGE:
SCHÖNSTES CONCEPT-CAR 2021

DS 4 kommt in drei Ausstattungslinien

reihe. Bei ihr dominiert „Eleganz dank ihres Designs mit speziellen Stoßfängern, subtilen Chromakzenten und dem Dach in kontrastierendem Schwarz." Der „DS 4" richtet sich vor allem an Liebhaber klassischer Kompaktlimousinen.

Der „DS 4 Cross" soll mit einer stärkeren Wahrnehmung als SUV punkten. Das wird durch verschiedene Modifikationen erreicht: Dank glänzend schwarzer Seitenfensterrahmen, einem Dach in Wagenfarbe, einem glänzend schwarzen Kühlergrill und markanten Rädern unterscheidet er sich von der Kompaktlimousine. Durch die zusätzliche Dachreling wirkt er optisch noch höher. Zudem wird der untere Teil der Stoßstangen durch einen speziellen Schutz und eine mattschwarze Tönung hervorgehoben. Als Option kann er mit der „Advanced Traction Control" für verbesserte Traktion, mit Sand-, Schnee- und Schlamm-Modus sowie Berganfahrhilfe ausgestattet werden. Als dritter im Trio ist der „DS 4 Performance Line" besonders sportlich. Er ist „dynamischer" und bietet neben einem geschmiedeten Carbon-Einsatz am Lenkrad eine schwarze Lackierung und markante Felgen mit Karmin-Roten Radkappen.

Sein Interieur kombiniert dabei verschiedene Lederarten, darunter die Clous de Paris Guillochierungen und Alcantara®, mit Holz und dem bereits erwähnten Carbon. Die Sitze sind hier aus hochverdichtetem Basalt-Geflecht mit Alcantara® gefertigt, das mit spezifischen gold- und karminroten Stickereien und Nähten versehen ist.

Digitales, fließendes und harmonisches Interieur

Allen DS 4 gemein ist das digitale, fließende und ergonomische Interieur mit intuitiver Integration aller Elemente – in Funktion und Stil. Das puristische Innendesign ist dabei elegant und trotzdem praktisch. Dabei findet sich die von hoher Uhrmachertradition inspirierte „Clous de Paris Guillochierung" an verschiedenen Punkten im Innenraum. So beim „Schwert" auf dem Armaturenbrett. Das verchromte Designelement in Form eines waagerecht-liegenden Schwertes vereint die Bedienelemente der Klimaanlage und das innovative und fast unsichtbaren Lüftungssystem „DS Air". Die Schalter der Fensterheber in den Fahrzeugtüren sind auf die seitlichen Lüftungsschlitze abgestimmt. Interessant ist die Kombination des 5-Zoll-Touchscreen-Bildschirms („DS Smart Touch"), der mit dem „DS Iris System" und dem „DS E-Toggle" verbunden ist, also der Kompaktsteuerung für das Automatikgetriebe auf der Mittelkonsole. Eine Besonderheit sind die Sitze, deren Polsterung aus genarbtem Leder in Stein-Grau das Wohlbefinden auf ein neues Niveau heben soll. Die neuartige Morphologie der Sitze sei Ergebnis mehrjähriger Forschung. Der verlängerte Sitz mit hochverdichtetem Schaumstoff und der neuartige Aufbau der Verschalung solle dabei ein nie dagewesenes, komfortables Sitzerlebnis bieten.

Das Innenraumkonzept des DS 4 basiert auf zwei Säulen: Komfort und Funktion. Beim Komfort wird auf qualitative Materialien und besondere Haptik Wert gelegt. Funktional soll alles für „kognitive Interaktion" ausgelegt sein und das im perfekten Zusammenspiel von Details. Dabei gibt es viele innovative Assistenten, wie etwa das neu konzipierte Infotainment-System „DS Iris" oder das „DS Extended Head-Up Display", das durch Projektion wichtiger

Fahrinformationen mittels „Augmented-Reality" auf die Straße (!) Maßstäbe setzt – der DS 4 verfügt über in dieser Klasse bislang nie gesehene Fahrhilfen. Auch die Gestensteuerung „DS Smart Touch" und „DS Drive Assist 2.0." für halbautomatisches Überholen, sind wegweisend. Ebenfalls integriert wurden die aus dem DS 7 Crossback bekannten und bewährten Systeme „DS Night Vision" und „DS Active Scan Suspension". Mehr zu den verschiedenen Systemen des DS 4 in der kommenden ACZ.

DS 4: „Sustainoble" oder nachhaltig und nobel

Ist der untere Bereich des Innenraums die „Komfortzone" mit Ledersitzen in Stein-Grau, so widmet sich der obere Bereich den funktionalen Aspekten, dekoriert mit braunem Eschenholz und Nappaleder in Criollo-Braun. Optional gibt es auch Zweifarbigkeit in „Trocadero" oder „Rivoli". Das „Opera"-Interieur hat ebenfalls Napaledersitze in Criollo-Braun im Bracelet-Finish, dazu braune Eschenholzdekore. Apropos: Bei vielen Innenraumdetails spürt man das Können von Sattlermeistern, etwa an den Türverkleidungen mit geschlossenen Nähten oder bei den Holzdekoren oder der komplexen Fertigung des Lederlenkrades. Die harmonische Innenatmosphäre wird durch eine indirekte und individuell anpassbare „Ambiente-Beleuchtung" verstärkt, und für Akustik sorgt ein „Focal"-690-Watt-Soundsystem mit 14 Lautsprechern und akustischen Seitenscheiben – in dieser Klasse eine Premiere. Dem Wohlbefinden dient auch ein Sensor-gesteuertes Luftreinigungssystem für Innenraumpartikel und zur Erkennung von Luftverschmutzungen im Außenbereich. Die Luftqualität wird ständig analysiert und ist auf dem zentralen Bildschirm darstellbar.

Der DS 4 besteht zu 95% aus wiederverwendbaren Materialien und zu 85% aus recycelbaren Teilen. 30% aller Teile bestehen aus erneuerbaren oder recycelten Materialien, aufgeteilt auf Metalle und Polymere. Insgesamt finden sich 28 kg recycelter Kunststoff. Das Armaturenbrett besteht im nicht sichtbaren Teil zu 20% aus Hanf. Unter den recycelten Materialien werden Polypropylen, Polyesterfasern und Elastomer als Chassis-Deflektoren, Geräuschdämpfer oder Stützen eingesetzt. Thierry Métroz ist für diese Mischung gleich noch ein eigenes Kunstwort eingefallen. Er nennt sie „Sustainoble" für „Sustainable" (nachhaltig) und „Nobel".

Durchdachte Bereifung

Eine Radgröße von 720 mm bedeutet Felgen bis zu 20-Zoll. Die meisten DS 4 stehen aber auf 19-Zoll-Felgen mit serienmäßig verschiedenen Michelins.

Anmerkung: Michelins gab es als „Rest" der früheren Eigentümerschaft von Michelin bei Citroën jahrzehntelang und bis weit in die 2000-er Jahre serienmäßig auf allen Doppelwinkel-Neuwagen.

Um aerodynamische Widerstände zu minieren, CO2-Emissionen zu reduzieren und attraktives Design und Komfort zu erhalten, wird der DS 4 auch mit 19-Zoll Allwetterreifen 3PMSF (Klasse A) erhältlich sein. Die 20-Zoll-Felgen für die E-Tense-Versionen sind mit Goodyear-Reifen (Klasse A) ausgestattet. Eine um 10% reduzierte Felgenmasse (1,5 kg pro Rad) mit aerodynamischen Einsätzen dient der Senkung von Kraftstoffverbrauch und der CO2-Emission.

Motoren: Verbrenner und E-Tense

Als zweifacher Formel-E-Champion und mit der Ankündigung ab 2025 Verbrenner als ausschließliche Antriebsquelle nicht mehr anbieten zu wollen (siehe ACZ 1/21), sieht sich „DS Automobiles" als Vorreiter bei der Elektrifizierung. Deshalb kann die neue Version der EMP2-Plattform einen Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang neuer Generation unterbringen, ohne das Platzangebot zu beeinträchtigen. Ein 4-Zylinder Turbobenziner mit 133 kW (180 PS, 300 Nm) wird mit einem Elektromotor mit 81 kW (110 PS, 320 Nm) zu einer Gesamtleistung von 165 kW (225 PS, 360 Nm) kombiniert. Für die Umsetzung sorgt das e-EAT8-Getriebe. So soll der Verbrauch dann gemäß vorläufiger Werte zwischen 1,5 und 1,2 l/100 km betragen.

Der DS 4 Hybrid wird aus einem Akku mit neuen, kompakteren Zellen und größerer Ka-

Fortsetzung Seite 81

DS AUTOMOBILES: BIS 2026 AM START IN FORMEL-E

Bis mindestens 2026 will DS Automobiles Formel E fahren. Als einziger Hersteller kann DS seit Gründung der voll-elektrischen Motorsportserie 2015 auf mindestens einen jährlichen Preis zurückschauen, Jean-Éric Vergne und António Félix da Costa holten auf „DS Cheetah" alle Fahrer- und Teamtitel der letzten beiden Saisons. Im Augenblick arbeitet DS an der dritten Generation des Formel-E-Rennwagens. Thomas Chevaucher ist als technischer Leiter von „DS Performance" seit dem 15. April 2021 auch deren Direktor. Er startete 2005 im Peugeot-Motorsport, wechselte zu Citroën-Racing und war in den WRC- und WRTCC-Programmen aktiv. Als Ingenieur hat er seit 2015 viele technische Entwicklungen verantwortet.

DS MEETS ART ... AM SÜDATLANTIK!

Wie schon im letzten südlichen Sommer war DS Automobiles auch in der Saison 2020/21 mit einem Ausstellungsraum im beliebten und überregional bekannten argentinischen Seebad „Balneario" Ostende bei Pinamar, 400 Kilometer südöstlich von Buenos Aires, präsent. Bis zum 28. Februar 2021 waren die Automobile von DS zusammen mit Werken moderner Kunst aus Argentinien zu sehen. Bei der Vernissage der zweigeschossigen Ausstellung am Eingang zu einer bekannten Fußgängerzone waren die ausstellenden Künstler Paula Rivero, Nadia Bellani, Mónica Tiezzi, Paola Michielotto, Evangelina Alonso und Valentina Dowling anwesend. Mit dabei auch Soledad Bereciartua, Pressesprecherin von DS Automobiles in Argentinien.

DER ERSTE DS AUS RÜSSELSHEIM

André Citroën hätte der Gedanke sicher sehr gefallen, seine Automobile in einem hochmodernen und effizienten deutschen Werk produzieren zu lassen. Knapp 102 Jahre nach dem ersten Citroën ist es nun soweit: Mit dem DS 4 trägt erstmals ein in Deutschland produziertes Fahrzeug die zu den „DS Wings" abgewandelten Doppelwinkel. Dass der neue DS 4 ausgerechnet aus dem Stellantis-Werk im hessischen Rüsselsheim kommt, entbehrt nicht einer gewissen Komik. Denn ab Mai 1924 erlangt ein Opel von dort besondere Berühmtheit. Aufgrund stets grüner Farbe und sprunghafter Fahreigenschaften macht der Volksmund aus dem „Opel 4/12 PS" schnell den „Laubfrosch". Werner Oswald schreibt, sein einziger Fehler sei gewesen, „eine ziemlich genaue Kopie des seit 1922 gebauten und in Frankreich viel gefahrenen Citroën-Zweisitzers zu sein," seiner Beliebtheit habe das aber keinen Abbruch getan. Vom Citroën unterscheidet er sich nur in Details, etwa durch Rechtslenkung, etwas größere Zylinderbohrung und einen anders geformten Kühler. Nachdem Citroën-Händler mit Ersatzteilanfragen für das Plagiat („Dasselbe in grün") konfrontiert werden, sieht sich Citroën Paris zu einer letztlich erfolglosen gerichtlichen Auseinandersetzung gezwungen. Gegründet wird das Werk Rüsselsheim von Adam Opel, der während seiner Wanderjahre in Paris bei zwei Nähmaschinenfabriken arbeitet und 1862 in Rüsselsheim eine eigene Nähmaschinenherstellung gründet. Ab 1886 gibt es Opel-Fahrräder, 1898 erste Automobile, später auch Motorräder, Lastwagen und Flugmotoren. Im März 1929 übernehmen die US-amerikanischen General Motors 80% des Aktienkapitals der Adam Opel AG. In den Fünfzigern und Sechzigern steht Opel zeitweise an Platz zwei der bundesdeutschen Zulassungsstatistik. Weil GM zuletzt durch die Finanzkrise 2008 kräftig ins Straucheln gerät, ergibt sich 2017 für PSA Peugeot Citroën die strategisch weitsichtige Möglichkeit zur Übernahme der Adam Opel GmbH und somit des Rüsselsheimer Werkes. Seit 2020 befindet sich dort der Deutschlandsitz von Citroën und DS Automobiles und die dazugehörige Automobilfabrik stellt nun das erste Auto „Designed in Paris, made in Germany" her!

Zum DS 4-Beginn: La Première

Zum DS 4-Bestellstart im Sommer 2021 wird es unter der Bezeichnung „La Première" eine Sonderserie des DS 4 in den beiden Farbtönen Seiden-Grau oder Kristall-Grau und mit glänzend schwarzem Dach geben. Die Front von „La Première" wird durch den schwarzen Kühlergrill bestimmt, dessen verchromte Rauten-Einsätze sich mit den glänzend schwarzen Winkeln verbinden (Die abgewandelten Doppelwinkel nennt DS „DS-Wings"). Auf der Motorhaube findet sich ein „La Première"-Emblem mit einer „1". Das Ganze wird abgerundet durch schwarz-glänzende 19-Zoll-Leichtmetallfelgen Sevilla mit Diamantschliff. Als DS 4-Topmodell zeigt „La Première", wie gekonnt Handwerkskünstler mit hochwertigen Materialien und exklusiven Polstern arbeiten, die „Opera"-Innenausstattung setzt Maßstäbe: Sitze aus Nappaleder in Criollo-Braun und im markentypischen Bracelett-Finish, vorne als Massage-Sitze aus hochverdichtetem Schaumstoff und mit DS-Logo auf der Rückenlehne. Auch Mittelkonsole und Türinnenseiten sind mit Nappaleder bezogen, handgestickte Nähte runden das Konzept voller Liebe zum Detail ab. Gleiches gilt für das handbezogene Lenkrad, das Armaturenbrett und die Türverkleidungen. „La Première" verfügt über das „DS Extended Head-Up Display", das mit einer Diagonale von 21 Zoll wichtige Informationen auf die Fahrbahn projiziert, sowie das „DS Iris System", Schnittstelle neuer Generation, kombiniert mit der Gestensteuerung „DS Smart Touch". Eine Reminiszenz an die Citroën DS sind die „DS Matrix Led Vision"-Scheinwerfer mit dynamischer Kurvenlichtfunktion. Außerdem gibt es eine kamerabasierte Federung („DS Active Scan Suspension"), „DS Drive Assist 2.0" für

autonomes Fahren mit Rückfahrwarnung, halbautonomem Überholen und erweiterter Totwinkel-Überwachung, eine 360°-Rundum-Sicht mit vier Kameras zur Erleichterung des Manövrierens und eine elektrische Heckklappe mit berührungsfreiem Zugang. Optional wird es auch ein Schiebedach, 20-Zoll-Leichtmetallfelgen Sydney (bei den Versionen E-Tense 225 und PureTech 225), das Focal Electra-Soundsystem mit 14 Lautsprechern und 690 Watt sowie „DS Night Vision-System" geben. Motorseitig entspricht „La Première" mit dem Plug-in-Hybrid (165 kW/225 PS, g/km: 35-28*) der Serie, außerdem gibt es PureTech Benziner mit 133 kW/180 PS oder den 165 kW/225 PS.

Bestellbar wird „La Première" im Sommer. Interessierte können sich auf der DS-Webseite eintragen und erhalten vorab alle wichtigen Neuigkeiten rund um den Bestellstart.

» https://www.ds-automobiles.de

Fortsetzung von Seite 81

pazität. Daneben wird es drei reine Benziner und einen Diesel geben, alle mit 8-Gang-Automatikgetrieben ausgestattet:

» **PureTech 130**: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8-5,8; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 154-131

» **PureTech 180**: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4-6,4; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 167-145

» **PureTech 225**: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4-6,4; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 168-146

» **BlueHDi 130**:Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5-4,6; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 144-121

DS 9 IN MÜNCHEN VORGESTELLT

11. März 2021, offizielle Deutschlandpremiere des DS 9 in München in Anwesenheit von DS-Produktmanger Tijl Verhelst (oben links im Bild) und DS-Pressesprecherin Dorothea Knell. Dass „schöne Autos im Drei-Box-Design eine optische Erfrischung im SUV-Zeitalter sind, beweist der neue DS 9", schreibt das Internetportal „autohaus.de" zur offiziellen Deutschlandpremiere des DS 9 am 11. März 2021 in München. Weiter heißt es, dass DS Automobiles die Luxusmarke im neuen Stellantis-Konzern sei und wenn weiter in diese „Premium-Schiene" investiert würde, könne man davon ausgehen, dass damit auch Geld verdient wird. Der Beweis dafür sei der neue DS 9. Die „Pariser Premium-Limousine im D-Segment" könne bei den 30 deutschen Händlern der Marke bestellt werden. Damit erweitere die erst 2015 „standesgemäß im Louvre gegründete Marke" ihre bisherige Palette von DS 3 Crossback und DS 7 Crossback. Klar sei, dass es zum Benziner Pure Tech 225 (PS) auch einen voll förderfähigen Plug-in E-Tense 225 (PS) gäbe. Beide 225er seien sofort verfügbar. Es folgten noch zwei PHEV mit Allrad E-Tense 360 und größerer Batterie E-Tense 250. Der neue Viertürer setze auf die Tradition französischer Premiumlimousinen. Im Zeitalter der SUV seien schöne Autos im Drei-Box-Design eine optische Erfrischung. Die Fahrzeuge von DS sollten dabei mit Eleganz und technischen Innovationen punkten: „So wird mit hochwertigen Materialien im Innenraum, wie das Nappa-Leder bezogene Armaturenbrett oder die Sitze mit Bracelet-Finish, ein luxuriöses Ambiente geschaffen, dass einen angenehmen Kontrapunkt zum teilweise zu hohen Kunststoffeinsatz im Auto setzt." Für den DS 9 würden aber nicht nur Kunden, sondern auch Händler gesucht, denn DS Automobiles wolle nach eigenen Angaben sein Händlernetz um weitere 30 Partner in Deutschland verdoppeln.

Am 23. März 2021 startete in Wuhan das bislang einzige DS 9 Produktionsband.

DS AERO SPORT LOUNGE: SCHÖNSTES CONCEPT-CAR 2021

DS AERO SPORT LOUNGE: SCHÖNSTES CONCEPT CAR

Das „Internationale Automobil Festival" findet von Ende Januar bis Anfang Februar eigentlich im Schatten des Pariser Invalidendoms statt. Corona-bedingt wurde die 36. Ausgabe in diesem Jahr 100% digital (sprich im Internet,) und mit einem für DS Automobiles sehr positiven Ergebnis durchgeführt: Die Studie DS AERO SPORT LOUNGE gewann den Preis für das schönste Concept-Car 2021. Bei dem Fahrzeug „das dem Automobil einen innovativen Atemzug verleihe" wurde größter Wert auf avantgardistische und aerodynamische Form gelegt, die die aus der „Formel E" übernommene elektrische Motorisierung mit 500 kW oder 680 PS) perfekt unterstützen soll. Autonomie: Über 650 Kilometer. Neben der Silhouette steht der Innenraum, das Wohlbefinden, und das Handling im Focus des DS AERO. Man behandele alle Konzeptfahrzeuge praktisch wie „Haute Couture im Automobilbereich", betont Thierry Metroz, Designdirektor bei DS Automobiles. Die Studie präsentiere neue Techniken, so bei der Bedienung mittels Ultraschalltechnologie, oder auch bei der Verarbeitung der verwendeten Materialien. „Der DS AERO SPORT LOUNGE läßt weitgehend erahnen, wie unser künftiger DS aussehen wird," so Metroz. „Wir sind stolz auf den Preis." In den vergangenen Jahren hatte DS Automobiles schon einige Preise in unterschiedlichen Einzelkategorien gewonnen. 2015 mit DS DIVINE einen Spezialpreis, 2017 mit ONLY YOU den Preis für „kreative Erfahrung", 2018 den „Großen Preis für das schönste Interieur" mit dem DS 7 CROSSBACK. 2019 ein Doppel: DS-Designer Jean-Éric Vergne erhielt den „Großen Festivalpreis" und der DS 3 CROSSBACK ging als Finalist in die Endrunde „Plus Belle Voiture de l'Année". Im letzten Jahr erhielt DS Automobiles einen Preis für den besten Werbefilm des Jahres, der dem DS 7 CROSSBACK E-TENSE 4x4 gewidmet war.

www.ds-automobiles.de

BLITZBESUCH: DS 9 IN KÖLN

Am 11. März 2021 war überraschend und für exakt vier Stunden im DS-Store der bekannten Köln-Porzer Citroën-Vertretung Schmitz ein DS 9 zu bestaunen, bevor weiter nach München ging. Kaum fünfzehn Kilometer entfernt war einst in Köln-Lindenthal (Aachener Straße 243) die DS 19 in der damaligen Citroën-Niederlassung erstmals in Westdeutschland gezeigt worden.

AUS DER AUTOWELT

LETZTER SCHLIFF: AKTIONÄRE STIMMEN FÜR STELLANTIS

Die Fusion von PSA und Fiat Chrysler zur neuen Stellantis-Gruppe wurde in der erstmals von Constantin Schreiber moderierten 20 Uhr-Ausgabe der Tagesschau vom 4. Januar 2021 mit einem zweiminütigen Bericht ausführlich gewürdigt. Auf Tagesschau.de war zu lesen: „Mehr als 400.000 Mitarbeiter, über ein Dutzend Marken wie Fiat, Peugeot, Citroën, Opel oder Alfa Romeo. Der neue Mega-Konzern namens Stellantis wird zu den größten der Autobranche gehören. Die Aktionäre haben die Megafusion des Opel-Mutterkonzerns PSA mit Fiat Chrysler mit überwältigender Mehrheit gebilligt. Das hat der Konzern nach einer außerordentlichen Hauptversammlung am Montag mitgeteilt." „Wir sind bereit für diese Fusion", sagte PSA-Konzernchef Carlos Tavares. Der Termin für den Zusammenschluss solle bald mitgeteilt werden. „Das ist ein historischer Augenblick", so Tavares. Es schlössen sich zwei gesunde Unternehmen zusammen. Nach der Zustimmung der PSA-Aktionäre gaben auch die Anteilseigner von Fiat Chrysler grünes Licht. EU-Wettbewerbshüter hatten der Fusion im Dezember mit Auflagen zugestimmt. Im Ergebnis wäre der neue Konzern gemessen am Absatz wohl der viertgrößte Autobauer der Welt. Fiat Chrysler und PSA setzten vor der Corona-Krise zusammen rund 8,7 Millionen Fahrzeuge pro Jahr ab und erreichten einen Umsatz von 170 Milliarden Euro. Der neue Konzern wird mehr als 400.000 Mitarbeiter haben. Nur noch Volkswagen, Toyota und der französisch-japanische Renault-Nissan-Verbund waren 2019 größer. Angekündigt hatten der französische Konzern und der italienisch-amerikanische Partner die Fusion im Herbst 2019.

Carlos Tavares auf der Aktionärsversammlung am 4. Januar 2021. Bilder: ARD/Tagesschau

Druckfrisch

Mit Citroën fing alles an

BUCH & MOTOR SHOP
edition garage 2cv

An der Spitze des Verwaltungsrats soll der 44-jährige John Elkann stehen, der aktuelle Chef von Fiat Chrysler. Er entstammt der Familie Agnelli, die Fiat gründete, und ist der größte Aktionär von Fiat Chrysler. Der 62-jährige Carlos Tavares soll das Unternehmen künftig als Vorstandsvorsitzender leiten. Der gebürtige Portugiese gilt als kompetenter Sanierer. Er hatte beispielsweise dafür gesorgt, dass Opel nach langen Verlustjahren wieder Gewinne einfährt. Dabei blieben allerdings viele Jobs auf der Strecke. Auch Peugeot hatte Tavares zurück auf die Erfolgsspur gebracht. Der technologische Wandel kostet Milliarden. Zugleich sehen sich die Unternehmen gemeinsam besser in der Lage, die hohen Investitionen in klimafreundlichere Fahrzeuge stemmen zu können. Experten zufolge erhöht sich mit den enormen Kosten für den Wandel zur E-Mobilität und die Digitalisierung in der Branche der Druck, neue Zusammenschlüsse oder Allianzen einzugehen.Hinzu kommen die Auswirkungen der Corona-Pandemie, die die Automobilindustrie aufgrund des Nachfrageeinbruchs ebenfalls vor große Herausforderungen stellt. Vor dem Ausbruch der Corona-Krise hatte Tavares versichert, es sollten keine Werke geschlossen werden. Philippe Houchois vom Analysehaus Jefferies meint in einer Branchenstudie, das neu entstehende Unternehmen könne sich künftig verstärkt auf Elektromobilität und den chinesischen Markt konzentrieren. Während der Automarkt ansonsten weltweit zu kämpfen hat, erholt sich Chinas Automarkt derzeit rasant und erreicht bereits beinahe die Zahlen von vor der Corona-Krise."

Weitere Info unter » **https://acc.li/7835**

Hinweise auf den künftigen Weg von Stellantis konnte man schon in der Studio-Deko der Pressekonferenz vom 19. Januar 2021 finden. Rechts unten im Bücherregal: Citroën-Bücher ... neben einer Weltkugel!

Wir werden Weltmarkführer für nachhaltige Mobilität

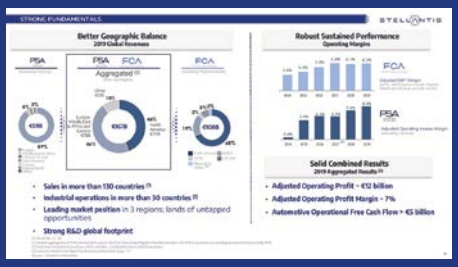
Carlos Tavares skizzierte die strategischen Ziele des zur Zeit wohl internationalsten Automobilunternehmens und sprach über Realitäten, Herausforderungen und Chancen alternativer Antriebe.

Wenn sich große Unternehmen zusammen schließen, geht es darum, wirtschaftliche Potentiale zu bündeln, Synergien zu heben. Im Automobilbereich beschleicht direkt Betroffene dann zuweilen ein Gefühl von Unsicherheit. Bedeuten Synergieeffekte das Aus für meine Abteilung, schließt ausgerechnet mein Werk? Was wird aus meinen Händlermargen, was aus meiner Marke? Kurz: Wie geht es weiter? Unmittelbar nach dem Stellantis-Börsengang stellte sich der alte PSA- und neue Stellantis-Chef Carlos Tavares internationalen Journalistenfragen. Einleitend skizzierte er ein beeindruckendes Gesamtbild der neuen Gruppe. Stellantis realisiert mit allen bisherigen Einzelmarken Verkäufe in 130 Staaten, verfügt in 30 Ländern über Produktionsstätten. 2019 erwirtschaftete man einen operativen Gewinn von 12 Milliarden Euro, was einer operativen Gewinnmarge von 7% entspricht. Am Ende des Jahres verfügte die Gruppe über einen operativen Cash-flow von knapp 5 Milliarden Euro. Stellantis ist Marktführer in drei Staaten, wobei Tavares sofort das Potential auf den anderen Märkten hervorhob. Mit oft großer Begeisterung und hohem Fachwissen arbeiteten 400.000 Menschen aus 150 Nationen bei Stellantis. Sie alle gelte es jetzt in eine offensive Bewegung zu bringen, so Tavares. Denn die Größe der Gruppe ermögliche Dinge, die anderen Herstellern nicht möglich seien. Die Diversität wolle man als große Stärke von Stellantis unbedingt beibehalten: „Wir lieben sie so, wie sie sind." Der Weg zum Weltmarktführer für nachhaltige Mobilität solle mit sportivem Geist beschritten werden. Dabei sei Klimaneutralität ein langfristiges Ziel der Gruppe. e-Mobilität und neue Mobilitätsangebote wie „Free-to-Move" seien Schritte hin zum „Mobilitätsgerät Automobil", dessen Erschwinglichkeit die Herausforderung sei. Schon heute seien 29 verschiedene Elektros erhältlich, bis Ende 2021 kämen zehn weitere hinzu. Stellantis werde ab 2025 jedem global vorgestellten Verbrenner eine elektrische Version zu Seite stellen. Mit Blick auf 2030 könnten Elektros bis zu 35% aller Neuzulassungen ausmachen, die Verkäufe von 5G-tauglichen Fahrzeugen dürften auf den Kernmärkten Europa, Nordamerika und China 16 Millionen Einheiten erreichen. Hierbei würden „Shared mobility"-Fahrzeuge einen steigenden Anteil ausmachen. Es werde neue Marktteilnehmer geben, andere würden ausscheiden. Staatliche Regulierungen oder technische Innovationen könnten Fahrzeuge zwischen 20 und 40% verteuern.

Anderthalb Stunden nahm sich Tavares Zeit für Fragen. Die erste kam vom „Wall Street Journal" und bezog sich auf das internationale Hauptquartier, das fortan Amsterdam ist.*

In Nordamerika wolle man sich auf die bestehenden Marken konzentrieren, eine Einführung von Peugeot sei zur Zeit kein Thema. Bezogen auf die Arbeitsplätze wirke die Fusion wie ein Schutzschild. Synergien einfach mit Kostenreduktion gleichzusetzen, hieße ‚das große Wachstumspotential von Stellantis völlig außer Acht zu lassen. Darum rechne er auch trotz geplanter 5 Milliarden Einsparungen (davon 80% allein in den nächsten vier Jahren) eher mit weniger Druck auf die Arbeits-

** Die New Yorker „Wall Street" hieß bei Gründung der Stadt als „Neu Amsterdam" durch niederländische Seefahrer „Wall Straat".*



plätze. Bezogen auf die schwierige Situation in der Volksrepublik China, müsse man analysieren, was dort nicht optimal gelaufen sei.
Fast ängstlich muteten zwei „große Fragen" aus Brasilien an, die deutlich vernehmbar unter dem Eindruck der von Ford angekündigten kompletten Schließung der brasilianischen Werke formuliert waren. FIAT sei dort zwar sehr stark vertreten, trotzdem seien scharfe Einschnitte möglich. Denn im Kern stünde stets eine Frage: Will man staatlicherseits eine Automobilindustrie, oder will man sie nicht. Bei zu starkem Gegenwind müsse man reagieren. Für Brasilien sei das zwar heute noch nicht aktuell, für die Zukunft wolle er aber nichts ausschließen und vertraue ganz auf die Entscheidungen des Managements vor Ort. Auch die Elektrifizierung sei letztlich eine von Regierungen zu beantwortende Frage. Als Hersteller löse man die komplexen Probleme der Tech-

„Unsere Verantwortung reicht vom Tank bis zum Reifen."

nologie, doch die Verantwortung reiche dabei lediglich „vom Tank bis zu den Reifen". Jede Regierung müsste für sich beantworten, wie sie Rahmenbedingungen setze, also etwa den Strom zum Auto bringe. Die Autoindustrie allein habe jedenfalls nicht die Schubkraft zur Schaffung der kompletten, für Elektromobilität erforderlichen Infrastruktur. Explizit auf Brasilien und den Mercosur bezogen zeigte sich Tavares in Sachen Elektromobilität skeptisch. Die erreichbaren Stückzahlen seien zu gering, was automatisch zu höheren Preisen oder geringeren Margen führe.
Ein Thema sei auf Nachfrage von „Corriere della Sera" auch die komplette Analyse des gesamten Lebenszyklus von Autos, die weit über die Kernverantwortung „zwischen Tank und Rad" hinaus gehe. Gerade mit Blick auf die Batterien, deren Erzeugung und Recycling, käme man hinsichtlich des ökologischen Fingerabdrucks zu überraschenden Antworten. Wenn man Elektrifizierung wolle, wäre Stellantis natürlich in der Lage, die komplexen Technologien zu liefern. Doch ob diese Form von Mobilität tatsächlich der richtige Weg ist, habe nicht Stellantis zu beantworten. Diese Frage müsste sich jede einzelne Regierung stellen. Eine zweite Frage der Mailänder Tageszeitung bezog sich auf den Standort Italien. Dort sei nun dank Stellantis „einiges möglich". Auch hier wirke Stellantis wie ein Schutzschild.
Das deutsche „Handelsblatt" formulierte schon in seinen Fragen drei angebliche Probleme von FIAT („Autos alt, Werke alt, schlechte Schadstoffbilanz") und hatte auch gleich die Lösung parat: Weg mit Citroën und FIAT und hin zu Opel. Tavares dankte höflich, gemeinsam werde man einen guten Weg finden. Vielleicht sei der Erfolg des Opel Corsa sogar vorbildlich. In jedem Fall böte Stellantis einen starken Hintergrund. Man fürchte sich auch

„Ob die Elektrifizierung der richtige Weg ist, hat nicht Stellantis zu beantworten."

nicht vor Tesla. Nach einer Frage von „AP" verdeutlichte Tavares, dass der Verzicht auf Werksschließungen eine Grundvoraussetzung für den Zusammenschluss gewesen sei. Man wolle auch alle bisherigen Marken erhalten, denn sie seien starke Werkzeuge. Man habe einfach mehr zu tun, als einfach immer nur Jobs abzubauen, schon aus Respekt gegenüber jedem einzelnen Mitarbeiter. Zur nachhaltigen Sicherung von Arbeitsplätzen seien Skaleneffekte und Wettbewerbsfähigkeit die richtigen Werkzeuge.
Welche Auswirkungen politische Entscheidungen auf Großkonzerne haben können, förderte die „New York Times" zu Tage. Bekanntlich hat die britische Regierung für 2030 den Ausstieg aus fossilen Energien zum direkten Antrieb von Kraftfahrzeugen beschlossen. Nun geht es um die Frage, ob und wie künftig in Großbritannien oder Kontinental-Europa investiert wird. Man habe für den dortigen Vauxhall-Standort hinsichtlich der Elektromobilität mehrere Szenarios entwickelt. Es entscheide immer die jeweils nationale Gesetzgebung, ob ein Geschäftsmodell möglich ist, oder nicht. Denn Projekte ohne Wertschöpfung verfolge man nicht. Dieser Punkt sei in Brasilien bereits erreicht. Natürlich sei Stellantis ein starker Schutzschild, doch auch der helfe nicht gegen brutale oder abrupte Kursänderungen in der Mobilitätspolitik einzelner Staaten. Man investiere nur in starke Märkte, vor allem die eigenen Gewerkschaften bei Vauxhall hätten das bereits sehr gut verstanden.
Ein Frankfurter Journalist unternahm noch einen Anlauf: Wäre es nicht besser, Citroën und FIAT zur Stärkung von Opel und Vauxhall zurückzunehmen? Tavares konterte, dass Opel schon Anfang 2020 wieder profitabel gewesen sei, und das trotz eines Rückgangs bei den Zulassungen. Letzteres hätte allerdings auch mit dem Auslaufen alter, noch zu GM-Zeiten initiierter Baureihen zu tun gehabt. Michael Lohscheller mache eine sehr gute Arbeit, er sei wirklich beeindruckt. Die Produktionsperspektiven von Opel seien aufregend, Opel sei „cool, instead of cold." Augenblicklich arbeite man an einem langfristigen Entwicklungsplan für

„Mit Blick auf den ökologischen Fingerabdruck kommt man bei Batterien zu überraschenden Antworten."

alle Konzernmarken und wolle dabei jede einzelne respektieren. Hohen Wert bescheinigte der „Chief executive officer" auch Alfa Romeo und Maserati. Und wie bereits ein Blick in das Bücherregal der Kulisse zeigte, wird sogar die schon abgeschriebene Traditionsmarke Lancia dabei sein. Apropos: Sehr auffällig platziert waren eine ganze Reihe von Veröffentlichungen zur Geschichte von Citroën, von der vierbändigen Jubiläumsedition bis XM.

Nach seiner Amtsübernahme im April 2014 hieß es, PSA sei „Back to the race", „Zurück im Rennen". Am Rande der Pleite erwartete man drei Dinge von Tavares: Schuldenabbau, positiven Cash-flow und eine operative Marge von 2%. Kaum sechs Jahre später spricht er anläßlich der von ihm initiierten Stellantis-Gründung als „fliegenden Start". Wir sind im Weltcup!

GROUPE PSA: LETZTER JAHRESRÜCKBLICK

„In dem von der Corona-Krise geprägten Jahr 2020 haben unsere Teams auf der ganzen Welt ihren Kampfgeist bewiesen und unseren Kunden erneut saubere, sichere und erschwingliche Modelle angeboten, um deren Bewegungsfreiheit zu gewährleisten. Es ist für uns eine Frage der Ethik, die europäischen CO2-Ziele vom ersten Tag an eingehalten zu haben. Bevor wir mit Stellantis ein neues Kapitel aufschlagen, möchte ich allen Teams zu ihrer großartigen Leistung gratulieren", sagte Carlos Tavares anlässlich einer nicht-bilanziellen Rückschau auf 2020. Citroën, DS, Opel, Peugeot und Vauxhall konnten weltweit 2,5 Millionen Fahrzeuge absetzen, darunter 17 elektrifizierte Modelle. Die Elektrifizierungsoffensive sei reibungslos fortgesetzt worden, alle Marken hätten für jede Markteinführung entweder Plug-in-Hybrid- oder voll-elektrische Versionen angeboten. Bis Ende 2021 wolle man 23 elektrifizierte Modelle anbieten. Parallel zur E-Strategie habe man die CO2-Effizienz der Benzin- und Diesel-Motoren weiter erheblich verbessern können und sich weiter auf die Senkung der CO2-Emissionen konzentriert. „Wie vorhergesagt" erfülle man die europäischen Zielwerte. Die Einhaltung der CO2-Ziele wurde dank der Optimierung im Bereich Verbrenner und des starken Absatzplus bei elektrifizierten Modellen (ca.120.000 Neuzulassungen) erreicht.

In Europa lag der Konzernabsatz im zweiten Halbjahr „kräftig", d.h. 40 % über dem Absatz des ersten Halbjahres. Für drei von sieben Produkteinführungen habe man internationale Preise gewonnen, so „Car of the Year", „Autobest" und „IVOTY". Vertriebsseitig lag ein Schwerpunkt im Ausbau des Online-Verkaufs. Inkl. des Citroën Ami und Mitarbeiterverkäufen wurden so allein in der zweiten Jahreshälfte 40.000 Fahrzeuge verkauft. Erklärtes Ziel: Bis Ende 2021 100.000 Online-Verkäufe in Europa. Fazit 2020: Bei insgesamt stark rückläufigem Absatz der gesamten Autoindustrie steigerte Groupe PSA die Marktanteile.

Auf den beiden „eurasischen Hauptmärkten" Russland und Ukraine konnte die Gruppe ihre Verkäufe steigern, in der Ukraine sogar um 2,2 % auf 8,5 % Marktanteil. Vor allem in der Ukraine hätten Peugeot, Citroën, DS Automobiles und Opel zu dieser Entwicklung beigetragen. Der Relaunch von Opel in Russland sei im ersten vollen Jahr positiv angelaufen.

Im Nahen Osten und Afrika erhöhte sich der Marktanteil um 2,1 % auf 7,2 %. In einem um 14% geschrumpften Markt stiegen die Auslieferungen um 21% (mehr als 201.000 Einheiten). In mehreren Ländern entwickelte sich das Geschäft bemerkenswert gut, so in Ägypten (+3,8 Prozentpunkte), der Türkei (+1,4 Prozentpunkte) und Marokko (+0,7 Prozentpunkte). Dort sei mit einer Verdopplung der Produktionskapazität im „Citroën Ami"-Werk Kenitra die industrielle Präsenz gestärkt worden. Darüber hinaus weitete die Gruppe ihre Präsenz durch neue Importeure in den Staaten des „Golf-Kooperationsrates" (Saudi-Arabien, Bahrein, die VAE, Oman, Katar und Kuwait) aus.

ACC-INTERN.DE

Positive Signale vom chinesischen Markt: Nach einem „schwierigen ersten Halbjahr" war ab September ein Absatzplus spürbar, im Dezember 2020 erreichte man das Umsatzniveau von „vor Corona". Erwähnt wurde das neue Geschäftsmodell von DS Automobiles in China. Dort sei DS nun eine „hundertprozentige Tochtergesellschaft" und konzentriere sich auf importierte und lokal hergestellte Autos. Im ersten Halbjahr 2021 solle der DS 9 auf den Markt kommen.

Ein Blick auf Indien und den pazifischen Raum: Der PSA-Marktanteil verbesserte sich 2020, obwohl der konsolidierte Absatz um 6,6 % zurückging. Damit entwickelte sich PSA deutlich besser als der Markt, der gegenüber 2019 um 18,3% schrumpfte. Im „Hauptmarkt" Japan sind Citroën, DS und Peugeot nach wie vor erfolgreich, insbesondere mit den jüngsten Markteinführungen von Citroën Berlingo, Peugeot 208, 2008 und e-2008, DS 3 CROSSBACK und CROSSBACK E-TENSE. In Indien soll Citroën im 2021 mit dem C5 Aircross starten, später folgen vor Ort entwickelte Modelle.

In Lateinamerika begegne man „der Krise mit Widerstandskraft". Im Jahresverlauf seien die Märkte mit Rückgängen von -27 bis 31% stark von der Corona-Krise getroffen gewesen. Es sei aber gelungen, eine Absatzerholung zu erreichen, sodass im vierten Quartal mit 2,5 % letztlich ein höherer Marktanteil erreicht werden konnte als 2019 (2,3 %). Explizit wird Argentinien erwähnt, wo der Anteil „getragen von der Einführung des Peugeot 208, der lokal in Palomar auf der CMP-Plattform hergestellt wird, sowie des Citroën C5 Aircross" von 10,1 % auf 10,5 % gestiegen sei. Im geografisch zu Nordamerika zählenden Mexiko konnte mit dem neuen 1-Tonnen-Pick-up „Peugeot Landtrek" erstmals ein Marktanteil von über 1 % erreicht werden.

STELLANTIS: BÖRSENOFFIZIELL IN PARIS, MAILAND UND NEW YORK:

Am Samstag den 16. Januar 2021 wurde die Fusion von FCA und Groupe PSA offiziell abgeschlossen. Am Montag, 18. Januar 2021, folgte der erste Handelstag mit Stellantis-Stammaktien an Euronext und Mercato Telematico Azionario in Paris bzw. Mailand. Aufgrund des „Martin Luther King Days" in den Vereinigten Staaten stieg Stellantis erst am Folgetag an der New Yorker NSYE in den Handel ein. Anlässlich der Stellantis-Gründung gab Carlos Tavares eine internationale Pressekonferenz.

Siehe Seiten 84 bis 85

STELLANTIS: WERK IN DOUVRIN FERTIGT NEUE MOTORGENERATION

Die Motorenproduktion des 1969 unter dem Namen „Française de Mécanique par Peugeot et la Régie Renault" gegründeten Werkes Douvrin (seitdem 40 Millionen hergestellte Motoren) sollte eigentlich nach Ungarn verlagert werden. Erst für 2025 war am Standort eine Batterieproduktion vorgesehen. Am Samstag, den 10. April, kam es deshalb zu Protesten gegen die Schießung. Schon am folgenden Dienstag gaben der Präsident der Region Hauts-de-France, Xavier Bertrand, und Carlos Tavares Entwarnung: Mit staatlicher Unterstützung wird das Werk die neue Motorengeneration EB2 herstellen.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7909**

Stellantis aus amerikanischer Sicht

Über die Zukunftsperspektiven des Zusammenschlusses von PSA und FCA schreibt am Vorabend des Börsengangs Henry Oaine in den bereits dreimal mit dem Pulitzer-Preis ausgezeichneten „The Detroit News".

Stellantis habe Volkswagen zumindest nach der Anzahl der Marken mit 14 zu 12 überholt. Allerdings solle man nicht erwarten, einen Peugeot 5008 oder Citroën C4 in amerikanischen Schauräumen zu sehen, oder gar (Dodge-) Ram oder Hellcats in den Straßen von Paris. Denn nach Analystenmeinung werde vor allem die Globalisierung von „Jeep" fortgesetzt, der bereits FCA zu einer der bekanntesten SUV-Hersteller gemacht habe. Andererseits habe Stellantis nun starke Produktlinien auf zwei Kontinenten und ein zusätzliches Wachstumspotential in China. „Entwickler profitieren nun von einem größeren Teilebaukasten, können in einer Zeit, in der Regierungen immer stärker in Antriebsarten eingreifen, Plattformen und Komponenten teilen. Übersetzt heißt das: Sie werden vielleicht niemals einen Peugeot in den USA sehen, aber eventuell dessen Fahrgestell unter einem neuen Dodge-SUV." Das stünde im Kontrast zu 2009, als FIAT aus politischen Gründen und auf Betreiben der Obama-Administration mit Chrysler fusionierte. Damals war vor allem die FIAT-Expertise für gering-verbrauchende Kleinwagen gefragt. Das „Washingtoner Narrativ" sei gewesen, dass man in Detroit keine Kleinwagen herstellen könne. Heraus kam mit FIAT-Hilfe der Dodge Dart, der kaum verkäuflich bei den Händlern stehen blieb. Ein ähnliches Schicksal ereilte in den USA auch den Fiat 500.

„Stellantis ist Konzern mit weltweitem Anspruch"

Für Marktanalystin Stephanie Brinley sei der PSA-FCA-Zusammenschluß aber anders. Allein mit der Wahl des keiner einzelnen Marke zugeordneten Kunstwortes „Stellantis" unterstreiche der Konzern seinen weltweiten Anspruch. Während Peugeot laut Ed Kim von Autopacific den US-Markt immer im Auge gehabt habe, seien sich Analysten nun einig, dass Stellantis keinesfalls in die Fußstapfen von FIAT treten werde. Anstatt zu versuchen, den Amerikanern französische Marken schmackhaft zu machen, sei es wahrscheinlicher, dass Stellantis bestehende Produkte wie Dodge oder Chrysler unterstütze. Noch deutlicher wird John McElroy von der wöchentlichen TV-Sendung Autoline: „PSA wäre verrückt, Peugeot oder Citroën auf dem US-Markt einzuführen. Allein den Amerikanern die richtige Aussprache beizubringen, würde ein Vermögen kosten." Stattdessen würde Carlos Tavares besser daran tun, Chrysler und Dodge zu erweitern und dafür Peugeot/Citroën-Fahrzeuge zu nutzen. Kunden würden wahrscheinlich nicht einmal wissen, dass sie in umgelabelten Fahrzeugen säßen. Mc Elroy brachte gleich die Idee für Chrysler-Versionen von Peugeot 508 und 5008 ins Spiel.

„Den Amerikanern die richtige Aussprache von Peugeot oder Citroën beizubringen, würde ein Vermögen kosten"

„Citroën ist etwas neben den Bedürfnissen der Mainstream-Konsumenten in den USA, Peugeot aber grundsätzlich verkäuflich, etwa als Acura oder Buick." Doch nicht erst der Zusammenschluss habe ernstzunehmende transnationale Kooperationsprodukte hervorgebracht. Schon der Ram ProMaster basiere auf dem Citroën Jumper/Peugeot Boxer, während der Jeep das „geldmachende Herz von Fiat Chrysler" sei. Als Markenzeichen für SUV habe „Jeep" wie „seine Yankee-Cousins" in Europa bereits Wurzeln geschlagen. Wegen der hohen europäischen Kraftstoffpreise seien Grand Cherokee, Wrangler oder Cherokee aber eher von geringerem Interesse, stattdessen lägen in Europa die „Kleinwagen- und Renegade-SUV" im Trend, die mit kleinen

Stellantis-Kernmarken 2021: Alfa Romeo, Fiat, Jeep, Peugeot, Citroën und Opel. Bild: Stellantis

Was beim RAM Promaster alias Citroën Jumper sehr erfolgreich gelang, sehen Analysten für andere PSA- oder FCA-Modelle eher skeptisch: Das einfache Umetikettieren vorhandener Typen. Die Zukunft für Stellantis sieht man in der E-Plattformstrategie. Bild: RAM

Diesel- und 3-Zylinder-Motoren verkauft würden, in den USA aber überhaupt nicht im Programm seien. Die meistverkauften Peugeots und Citroën seien ebenfalls Mini-Crossover mit wenig Zukunft in den USA. Allerdings hätte man bereits Synergien mit Opel geschaffen, „also der ehemaligen deutschen Marke von General Motors." Dort teilen sich schon Opel Grandland und Peugeot 3008, sowie Opel Mokka und „Citroën DS 3 Crossback" die Plattformen. Opel sei allerdings auch eine warnende Geschichte, wenn es darum ginge, europäische Plattformen über den Teich zu bringen. So seien unter GM-Führung Opel-Fahrzeuge als Cadillacs oder Buicks mit letztlich

„PSA hat vorausschauend gedacht, während FIAT nur den amerikanischen Entwicklungen folgte"

schlechten Ergebnissen umgelabelt worden. Dies gelte auch für die Kraftanstrengung, legendäre Marken wie Alfa Romeo oder Maserati auf dem US-Luxusmarkt zu etablieren. Außer Citroëns kleiner „DS-Luxusabteilung" bringe PSA ohnehin wenig „Glitzer".

Anstatt also Autos umzulabeln, teile Stellantis nun wohl eher Technologien mit dem US-Markt. Denn nahezu jeder große Markt habe inzwischen staatliche Vorschriften, um die Verbrenner auszuhebeln. „Die größte Chance von PSA besteht also darin, seine Elektrifizierungstechnologie zu teilen. PSA hat auf dem europäischen Markt in Bezug auf Elektrofahrzeuge vorausschauend gedacht, während FIAT nur den amerikanischen Entwicklungen folgte," so Ed Kim. Demnach sei für Branchenexperten die Zusammenarbeit mit europäischen Partnern sehr sinnvoll. Jeep erhielte 2021 einen Plug-In, Peugeot biete mit dem 2008 eine dem Chrysler Bolt ähnlich große Plattform, während Citroën mit dem e-C4 über einen kompakten Crossover verfüge.

Wie die umweltfreundlichen Technologien von PSA allerdings den beiden völlig auf Nordamerika zugeschnittenen Marken Ram oder Dodge helfen könnten, ist unklar, stehen bei ihnen doch Leistung und nicht Effizienz im Vordergrund. Gegenüber „The Detroit News" ließ Dodge noch kürzlich verlautbaren, dass man an Elektrofahrzeugen arbeite, die es mit den „feuerspeienden V-8-Modellen" aufnehmen könnten. Dodge sei laut Kim tatsächlich etwas anachronistisch, die „V-8-Leistung garantiere der Marke zwar Aufmerksamkeit, sei aber nichts, worauf man sich dauerhaft verlassen könne. Bei der Elektrifizierung von Dodge könne PSA deshalb jedenfalls hilfreich sein. Die nächste Generation von Dodge-Fahrzeugen stünde allerdings noch auf nordamerikanischen Plattformen.

„Stellantis ist ein neues Unternehmen, und ich hoffe auch, dass es so auftritt" kommentierte Brinley. „Sie müssen mit den vorhandenen Marken Visionen entwickeln." Dabei verweist sie auf VW als ein Unternehmen, das mehrere Marken erfolgreich integriert hat: Vom Mainstream-VW bis hin zu Porsche- oder Lamborghini-Sportwagen. „Der VW-Konzern hat es gut gemacht. Alle Marken arbeiten zusammen und erleichtern den Verbrauchern den Wechsel zwischen den einzelnen Marken."

Originalartikel unter **» https://acc.li/7849**

STELLANTIS-MANAGEMENT: CITROËNISTIN ALS PEUGEOT-CHEFIN

Die Löwenmarke Peugeot wird seit Anfang 2021 von der ausgewiesenen Citroënistin Linda Jackson geführt. Die Karriere in der Automobilindustrie hatte für die 1959 in Coventry geborene Jackson im Alter von 17 Jahren mit einem Ferienjob bei Rover begonnen. Dorthin war sie in ihren Semesterferien immer wieder zurückgekehrt, Rover hatte ihre Ausbildung an der Warwick Business School auch finanziell unterstützt. Nach Abschluss ihres Studiums war sie dann ganz zu Rover gekommen und bildete sich in Abendkursen weiter. Für die Traditionsmarke war sie bis zum traurigen Ende 2005 im Finanzmanagement tätig, wechselte dann nach London zu Citroën, später nach Paris. Mit ihrer Nominierung als Citroën-Chefin 2014 wurde sie laut „The Times" zur ersten britischen Frau an der Spitze eines Automobilunternehmens. Sie ließ das gesamte Produktteam im Conservatoire Citroën die charakteristischen Werte der Marke auf-

Linda Jackson mit Jacques Seguéla beim 100-Jahre-Citroën-Treffen in La Ferté-Vidame. Seguéla war 2CV-Weltreisender und steht mit seiner Agentur Havas bis heute für die Citroën-Werbung. Bild: Eggermann/ACC-Archiv

spüren: Komfort, geräumige Interieurs und polarisierendes Design. Noch in den letzten Tagen bei Automobiles Citroën sah man sie voller Elan auf der bedeutenden „Tokio Motor Show". 2021 befasste sie sich zur Vorbereitung von Stellantis mit der Schärfung und Ausdifferenzierung der Markenprofile innerhalb der Gruppe. Dass Citroën jetzt neben FIAT die „globale Kernmarke" von Stellantis ist und als international agierender Volumenhersteller blühen kann, ist ein entscheidender Verdienst von Linda Jackson. Merci bien!

NORWEGEN: GIGANTISCHES LAGER SELTENER ROHSTOFFE

Ein in Norwegen entdecktes Rohstoffvorkommen könnte Auswirkungen auf die E-Mobilität haben. Neben gewaltigen Mengen von Phosphaten und Titan entdeckte man Vanadium. Vanadium-Akkus sind den heute üblichen Lithium-Ionen-Akkus überlegen, da sie sich schneller auf- und entladen lassen, weniger Leistung verlieren und leichter wiederverwertbar sind. Laut einer Meldung der Deutschen Welle hat die EU-Kommission bereits Gespräche mit norwegischen Behörden geführt.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7866**

ERSTMALS MEHR ELEKTROAUTOS ALS VERBRENNER IN NORWEGEN

Im Jahr 2020 sind laut offiziellen Angaben in dem skandinavischen Land erstmals mehr Fahrzeuge mit Elektroantrieb zugelassen worden, als Benziner, Diesel oder Hybride zusammen. Insgesamt stellten E-Fahrzeuge 54,3 Prozent aller verkauften Neuwagen. Laut Spiegel Online gilt Norwegen als Pionierland der Elektromobilität. Für den Boom sei vor allem die Politik verantwortlich: E-Autos sind dort fast komplett von der Steuer befreit und können preislich mit Diesel und Benzinern mithalten. Der nötige Strom wird fast ausschließlich mit Wasserkraft erzeugt. Ziel ist, ab 2025 nur noch E-Autos zu verkaufen.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7836**

FORD SCHLIESST WERKE IN BRASILIEN WEGEN CORONA

Spätestens im dritten Quartal will der US-amerikanische Hersteller Ford seine drei noch in Brasilien befindlichen Werke schließen. Begründet wird das mit dem Umsatzrückgang aufgrund der Corona-Pandemie. Allerdings war der Rückzug schon 2018 angekündigt worden, wohl „zur aggressiven Ergebnisverbesserung und Shareholder Value", wie Analysten vermuteten. 2019 war das erste Werk in São Bernardo do Campo geschlossen worden. Seitdem sind im einzigen portugiesischsprachigen Land Südamerikas nur noch Lkw und SUV produziert worden. Ford ist seit 1919 im Land aktiv und zur Zeit an Platz 4 der Zulassungen. Für Südamerika wird der Hersteller künftig nur noch in Argentinien produzieren.

ERFOLG FÜR VERBAND IN PARIS: OLDTIMER DÜRFEN WEITERFAHREN

Als Oldtimer zugelassene Fahrzeuge werden im Großraum Paris auch in Zukunft keinen Reglementierungen unterliegen. Dies teilte Patrick Ollier, Bürgermeister von Rueil-Malmaison und Präsident aller 79 Kommunen der Metropolregion im Januar 2020 dem französischen Oldtimerverband „Fédération française des véhicules d'époque" mit. Da die Hauptstadtregion einen hohen Symbolwert hat, gilt die Ankündigung gleichzeitig als wichtiger Schritt in Richtung einer landesweiten Regelung. Die FFVE schlägt seit längerer Zeit eine Regelung analog zum deutschen H-Kennzeichen vor. Zwischenzeitlich haben sich bereits 150 Parlamentarier der Pariser Nationalversammlung der Initiative angeschlossen.

AUSTRO CLASSIC: 30 JAHRE OLDTIMER-JOURNALISMUS

Die österreichische Oldtimer-Zeitschrift Austro Classic feierte mit Ausgabe 1/2021 den dreißigsten Jahrestag ihres Erscheinens. Das von Dipl. Ing. Wolfgang M. Buchta verantwortete Magazin hat sich in den letzten Jahrzehnten einen hervorragenden Ruf erworben und ist für automobilhistorisch interessante Titelgeschichten, umfassende Buchrezensionen und Reiseberichte bekannt. Das Jubiläumsheft befasste sich mit der Geschichte der Marke Puch, im vergangenen Jahr stand einmal der Citroën SM im Mittelpunkt. Charakteristisch sind auch die regelmäßigen Seiten mit Notizen aus den Clubleben etlicher österreichischer Oldtimerclubs. Denn sie geben die Austro Classic als gemeinsames Clubheft heraus. Einzigartig im deutschsprachigen Raum!

TECHNO CLASSICA: ABERMALS VERSCHOBEN

Die in den Hallen der Essener Gruga stattfindende Techno Classica sieht sich als „Weltmesse für klassische Automobile". Tatsächlich gilt sie aufgrund ihrer relativ zentralen Lage und der Nähe zum Düsseldorfer Flughafen als jährlicher Anlaufpunkt der internationalen Szene für klassische Automobile. Wie bereits im letzten Jahr konnte die stets auch offiziell von vielen Herstellern genutzte Messe wegen der pandemischen Lage nicht stattfinden. Der Veranstalter SIHA hat deshalb auch 2021 abgeschrieben. Die nächste Techno Classica wird vom 23. bis zum 27. März 2022 stattfinden, selbstverständlich mit der „Citroën-Strasse" der deutschen Clubszene und den traditionell dort vertretenen Stellantis-Marken Opel und FIAT. Einer Weltmesse für klassische Automobile würde künftig auch die „globale Marke" Citroën wieder gut zu Gesicht stehen!

TOYOTA ÜBERHOLT VOLKSWAGEN WELTWEIT BEI ZULASSUNGEN

In einer vom „Argentinischen Tageblatt" in Buenos Aires verbreiteten dpa-Meldung heißt es am 5. Februar 2021, dass der „japanische Autoriese Toyota" beim globalen Absatz erstmals seit fünf Jahren wieder den Spitzenplatz erreicht und 2020 mit 9,53 Millionen Fahrzeugen Rivalen Volkswagen (9,3 Millionen) überholt habe. Zur Toyota-Gruppe gehören neben Daihatsu auch der Nutzfahrzeughersteller Hino Motors. Der Wolfsburger Konzern verzeichnete einen Absatzrückgang von 15,2 Prozent.

FORD: AB 2030 NUR NOCH ELEKTROAUTOS IN EUROPA

In knapp zehn Jahren will der US-amerikanische Hersteller Ford im Rahmen seiner „Elektro-Offensive" in Europa nur noch Elektrofahrzeuge anbieten. Hierzu soll das in Köln-Niehl befindliche Werk auf die Fertigung von Elektrofahrzeugen umgestellt werden. Bereits für 2023 wird mit dem ersten Kölner Elektro gerechnet. Firmengründer Henry Ford hatte das Kölner Werk 1932 in Betrieb nehmen lassen und war so seinem Bekannten André Citroën gefolgt, der in Köln-Poll seit Anfang 1927 Autos bauen ließ, ausgerechnet in einer ausgedienten Waggonfabrik.

URTEIL IN PARIS: DIE SACHE MIT DEN AUFKLEBERN

Als 2007 ein neues Nummernschildsystem eingeführt werden sollte, ging eine Protestwelle durch Frankreich. Der Regierungsplan hatte vorgesehen, künftig auf die traditionelle Angabe der Departements zu verzichten. Die Nationalversammlung erreichte dann, dass die Ziffernkombinationen beibehalten wurden, allerdings nicht mehr als Teil der eigentlichen Zulassung, sondern als frei wählbares Gestaltungselement. Weil sich im Autoleben Besitzer, Vorlieben oder Wohnorte oft ändern können, entstand ein florierendes Geschäft mit Wechselaufklebern, die – nach amtlichen Vorlagen gestaltet – an jeder Tankstelle zu haben sind: „75" für Paris, „68" als „Grand Est" oder „68 Alsace-Elsass", oder auch „973" für das Südamerika-Departement Guyana. Das wilde Aufkleben rief einen Schildhersteller auf den Plan, der Klage gegen das bunte Treiben erhob. Das Kassationsgericht in Paris verdeutlichte deshalb die geltende Rechtslage. Der Wechsel der Departements ist natürlich noch immer jederzeit möglich, rechts-konform aber nur mit einem ungleich teureren Satz neuer Kennzeichen. Für Fahrten mit durch Aufkleber „unzulässig gewordenen" Nummernschildern droht eine Strafe von 135 EURO, im Wiederholungsfall 750 EURO. Zumindest theoretisch. Ganz praktisch wird es den Schilderhersteller freuen …

WENIGER FAHRSPUREN AUF PARISER PRACHTBOULEVARD

Bis zu 64.000 Fahrzeuge rollen täglich über die Champs Elysées. Das soll sich ändern: Die bisher acht Fahrspuren werden in den nächsten Jahren auf vier reduziert und stattdessen Aufenthaltsflächen für Fußgänger vergrößert und bepflanzt. Schon unmittelbar nach Ende der Corona-Situation sollen achtzig Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden, darunter die bekannte Rue Rivoli vom Place de la Concorde zum Louvre.

„RENAULUTION": MIT ELEKTROS AUS DER KRISE?

Seit Jahren ist es nicht gut um Renault bestellt. Der seit 1. Juli 2020 neue Konzernchef Luca de Meo will den einstigen Staatskonzern nun wieder erfolgreich machen und zu einem Technologiekonzern umbauen. Er nennt das „Renaulution", eine Wortschöpfung aus „Renault" und „Revolution". „Wir werden uns von einem Autokonzern, der mit Technologie arbeitet, zu einem Technologiekonzern entwickeln, der mit Autos arbeitet," denn bis 2030 sollen mindestens 20 Prozent des Gesamtumsatzes mit Dienstleistungen, Daten und Energiehandel erwirtschaftet werden. Der 53jährige promovierte Wirtschaftsethiker De Meo hatte seine Karriere einst bei Renault begonnen und nach Stationen bei Toyota und Fiat (dort hatte er den 500er erfolgreich wiederbelebt) war er seit 2009 an unterschiedlichen Positionen bei Volkswagen beschäftigt, so als VW-Marketingchef, zuletzt SEAT-Markendirektor. Im letzten Jahr hatte Renault den französischen Staat um Bürgschaft für ein fünf Milliarden-Darlehen bitten müssen; allein im ersten Halbjahr 2020 war ein Verlust von 7,3 Milliarden EURO zu verzeichnen, der weltweite Absatz von Renault-Nissan fiel um 21 Prozent. Das für 2022 geplante Ziel, zwei Milliarden Euro einzusparen, soll schneller erreicht werden, bis 2025 sollen es weitere drei Milliarden sein. Hierzu sind einschneidende Maßnahmen geplant, die etwas an die erfolgreiche PSA-Sanierung vor Jahren erinnern, offensichtlich aber viel weit reichender sein müssen. „Le Monde" sieht in de Meo „die letzte Hoffnung für Renault." An erster Stelle stehen Werksschließungen und der Wegfall von 15.000 Arbeitsplätzen. Allein in Frankreich sollen 4.600 wegfallen. Weil in Zukunft stärker auf die Renditen geachtet werden soll, werden expansive Investitionen bei Renault und Nissan zurückgefahren, außerdem soll die Produktion von 5,5 auf 4 Millionen Einheiten zurückgeschraubt werden. Das von de Meo ausgegebene Leitmotiv heißt „Profitabilität statt Volumen", sprich: Weniger Autos, höhere Preise. Von den bis 2025 geplanten 24 neuen Fahrzeugtypen sollen die Hälfte reine E-Fahrzeuge sein. Hinweise

auf die künftige Produktstrategie könnten die von Renault bereits veröffentlichten Bilder von E-Konzeptfahrzeugen geben. Auto, Motor & Sport nennt sie „Elektrifizierte Rückkehrer aus der Vergangenheit": Es handelt sich um Retro-Versionen von R4 oder R5, selbst der Alpine A 110-Nachfolger soll elektrisch werden. Immerhin scheint man in Sachen Elektromobilität erfolgreich zu sein: 2020 verdreifachte der Renault ZOE mit 30.381 Zulassungen sein Ergebnis und war Deutschlands erfolgreichstes Elektrofahrzeug und bestverkaufter Renault.

STELLENABBAU BEI MICHELIN

Reifenhersteller Michelin aus Clermont-Ferrand hat bekanntgegeben, in den kommenden drei Jahren 2.300 von insgesamt 127.000 Stellen zu streichen, Entlassungen oder Werksschließungen seien dabei nicht geplant. Stattdessen sollen 60 % über Vorruhestandsregelungen erfolgen (1.100 in Verwaltung und 1.200 in der Produktion). Michelin betreibt weltweit Standorte, darunter auch ein Werk in Bad Kreuznach. Von 1935 bis 1974/75 war man Alleineigentümer von Citroën und hielt bis in jüngere Zeit noch einen kleinen Kapitalanteil von 1 % an PSA. Millionen von Doppelwinkelfahrzeugen „standen" ab Werk auf Michelin-Pneus, etwa den eigens für die Ente entwickelten „Michelin X". Die Konzernführung teilte mit, dass die Erlöse 2020 aufgrund der Corona-Pandemie in den ersten drei Quartalen um 15 % gesunken seien.

PEUGEOT: NEUES MARKENLOGO

Peugeot veröffentlichte unlängst die bereits fünfzehnte Generation des Markenlogos seit 1810. Mit Automobilbau beschäftigt sich das Citroën-Schwesterunternehmen seit 1889, erste Serienwagen kamen 1891. Damit ist Peugeot der älteste noch aktive Automobilhersteller überhaupt. Der Löwe geht auf das Wappentier der Franche-Comté zurück, also der ostfranzösischen Heimatregion des Herstellers. Das neue Logo verzichtet auf das bisherige Blau und interpretiert ein Motiv aus den Sechzigern neu. Durch die Blasonierung und Darstellung hat es einen Hauch von kämpferischer Aggressivität, wirkt aber trotzdem elegant und sportlich, was der Einordnung der Automobilmarke Peugeot im Stellantis-Konzern entspricht. Die Vorstellung des neuen Logos ausgerechnet am 25. Februar 2021 dürfte für eine Schrecksekunde in der Renault-Verwaltung in Boulogne-Billancourt gesorgt haben. Exakt am 25. Februar 1899 hatte Renault das erste Automobil produziert. Der Löwe brülle jetzt lauter, hieß es in einer Pressemitteilung von Peugeot.

NEUER STELLANTIS-CHEF IN DEUTSCHLAND

Seit Anfang März 2021 führt Armaury de Bourmont neben den bisherigen PSA-Marken Citroën DS, Opel und Peugeot auch FIAT, Abarth, Alfa Romeo und Jeep und ist somit Deutschland-Chef der gesamten Aktivitäten von Stellantis. Bevor der heute 55-jährige im vergangenen Herbst zum Deutschland-Chef von PSA wurde, verantwortete er seit 2015 die wirtschaftlichen Ergebnisse von Citroën und DS in Frankreich. Seine Vorgängerin bei FCA, Maria Grazia Davino, übernimmt die leitende Verantwortung für Marketing und Verkauf im Großraum Europa. Bei Amtsantritt betonte de Bourmont die Wichtigkeit des deutschen Marktes für die gesamte Stellantis-Gruppe.

STELLANTIS-ZENTRALE RÜSSELSHEIM

Nach dem Umzug von Citroën, DS und Peugeot auf das Opel-Gelände in Rüsselsheim vor gut einem Jahr, folgen nun auch die „neuen" Marken Abarth, Alfa Romeo, FIAT und Jeep, die bislang in Frankfurt (Hanauer Landstraße) ansässig gewesen waren. Der Opel-Stammsitz unweit des Frankfurter Flughafens wird so zu einem Zentrum der deutschen Automobilwirtschaft: Im letzten Jahr bildeten die Stellantis-Marken 12,5 % des deutschen Automobilmarktes ab. Erst vor kurzem war in Rüsselsheim mit dem neuen DS 4 erstmals die Produktion eines Autos „Designed in Paris, made in Germany" angelaufen.

Armaury de Bourmont ist seit 1992 bei PSA Peugeot Citroën, leitete von 1999 bis 2009 die Niederlassungen in Frankfurt, Mannheim und Saarbrücken und wechselte dann für Peugeot in die Schweiz.

RENAULT: VERSPÄTETER RHOMBUS

Als der Neustart von Renault („Renaulution") öffentlich wurde, hatte man erklärende Worte zum neuen Logo einfach nicht vorgesehen, obwohl der simplifizierte Rhombus bereits unübersehbar auf der R5-Studie angebracht war (siehe S.90). Nachdem Peugeot ausgerechnet am Jahrestag des ersten Renault-Automobils sein künftiges Markenzeichen präsentiert hatte, sah sich Renault-Designer Gilles Vidal gegenüber L'Argus dann doch noch zu einer Erklärung veranlasst. Man habe sich von Victor Vasarely und seinem erstmals am R5 zu sehen gewesenen 1972er-Rhombus inspirieren lassen. Vidal, der Ende Juli 2020 von Peugeot zu Renault gewechselt war, verriet außerdem, dass das neue Logo erst in Fernsehspots, dann ab 2022 auf allen neuen, und bis 2024 auf allen Typen des schwer von Schulden belasteten Unternehmens zu sehen sein werde.

Ein Modellauto der besonderen Art bastelte der dreizehnjährige Sohn von Madame Lisa Lévy aus Paris, nämlich ein Modell aus Pappe vom neuen Citroën Ami. Dieses kleine Wägelchen begeistert die Jüngsten!

DANK STELLANTIS FORSCHT OPEL WIEDER AM WASSERSTOFF

Eigentlich war die von Opel noch unter GM gegründete Wasserstoffentwicklung schon ad acta gelegt, deren Mitarbeiter im Ruhestand oder in andere Abteilungen zerstreut. Jetzt hat man sie in Rüsselsheim wieder zusammengeführt. Erstes Ergebnis: In Kürze kommt bereits ein „Wasserstoff-Elektro-Hybrid" auf Basis des Citroën Jumpy (bzw. Peugeot Expert und Opel Vivaro). Näheres dazu in ACZ 3/21.

FREE2MOVE STARTET MIETWAGEN-SERVICE IN DEUTSCHLAND

Mit 100 teilnehmenden Händlern hat Stellantis-Ableger „Free-to-Move" am 29. März 2021 seinen Mietwagenservice in der Bundesrepublik gestartet. Die Buchung für die aktuell 20.000 verfügbaren Fahrzeuge erfolgt dabei online. Alle Fahrzeuge (selbstverständlich auch Citroën und DS) sind von einem Tag bis zu einem Monat mietbar.

Website » **https://www.free2move.com**

STELLANTIS REPARIERT BATTERIEN IN RÜSSELSHEIM

Mit steigender Verbreitung der Elektros steigt auch der Reparaturbearf für die grundsätzlich wartungsfreien Batterien. Wenn dann doch ein Defekt auftritt, ist dessen Diagnose und Reparatur für Werkstätten „vor Ort" kaum händelbar. Schon für den Ampera hatte Opel am Stammsitz Rüsselsheim ein Batteriereparaturwerk eingerichtet, dessen Kapazitäten jetzt erweitert worden sind. Damit besteht künftig auch die Möglicheit zur Wiederverwendung gebrauchter Akkus.

LITHIUM AUS GRUBENWASSER?

Für den Kölner Westdeutschen Rundfunk berichtet Ingrid Bertram am 9. März 2021 über eine interessante Form des Recycling: Das Leibniz-Institut für neue Materialien in Saarbrücken betreibt mit Unterstützung der RAG-Stiftung Grundlagenforschung zur Aufarbeitung von Grubenwasser. Bislang wird es zur Vermeidung von Bergschäden lediglich aus stillgelegten Bergwerken abgepumpt, gefiltert und in Flüsse abgeleitet. Doch das Wasser ist mit Elementen wie Strontium, Barium oder Lithium angereichert und könnte so wegen des steigenden Bedarfs von Lithium und immer stärker kritisierten Lieferketten bei der Batterieproduktion zukünftig eine Rolle spielen. Das Recyclingverfahren steht aber noch am Anfang. Der technische Ablauf mutet einfach an: Das Grubenwasser wird durch eine Batteriezelle mit Plus- und Minuspol geleitet. An den Elektroden sammeln sich Lithium- und Chlor-Ionen, alle anderen Stoffe fließen ab. Sind die Elektroden voll mit Lithium, wird es zum Festkörper getrocknet. Innerhalb von zwei Jahren wolle man ermitteln, ob das Verfahren effizient genug umsetzbar ist, um es in größerem Stil zur Gewinnung des Rohstoffes einzusetzen. In reichweitenstarken Batterien aktueller Bauart sind etwa 10 Kilo des Alkalimetalls eingearbeitet. Professor Volker Presser vom Leibniz-Institut rechnet mit einem Potential zwischen 30 und 900 Tonnen Lithium pro Jahr, womit sich theoretisch 3.000 bis 90.000 Batterien herstellen ließen. Derzeit werde in vielen ehemaligen Bergbaugebieten Europas nach neuen Formen der Lithiumgewinnung gesucht, etwa in Serbien, Österreich, dem deutschen Zinnwald an der tschechischen Grenze oder im Oberrheingraben. Egal, wie viel letztlich gewonnen werde – entscheidend sei, so Presser, dass sich die Transportwege der Rohstoffe verringern. Dann würde die CO2-Bilanz für Elektros besser ausfallen als bisher.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7889**

FIAT 500 PRODUKTIONSREKORD

Ein roter und nach Frankreich verkaufter FIAT 500 Hybrid war am 23. März 2021 der 2,5 Millionste Kleinwagen seiner Art. Gefertigt wird der unglaublich erfolgreiche 500 im polnischen Werk Tychy, wo auch die „Mild-Hybrid-Versionen" von Fiat Panda und dem nur in Italien erhältlichen Lancia Ypsilon entstehen.

VOLVO: AB 2030 NUR ELEKTROS

Die zum volkschinesischen Geely-Konzern gehörende Automarke Volvo verkündete im März, ab 2030 nur noch Elektros herstellen zu wollen. Laut Volvo-Technikvorstand Green gäbe es für Autos mit Verbrennungsmotor „keine Zukunft". Ähnliches war mit längeren „Restlaufzeiten" von der US-amerikanischen General Motors und der indischen Jaguar Land Rover zu hören gewesen. Kritisch zu den tatsächlichen Perspektiven von Elektros hatten sich zuletzt die Chefs von Toyota und Stellantis, Akio Toyoda und Carlos Tavares, geäußert.

BATTERIEPRODUKTION: VOLKSWAGEN FOLGT STELLANTIS

2030 will der VW-Konzern sechs Fabriken zur Fertigung von Batteriezellen betreiben und so durch Standartisierung die fahrzeugseitigen Kosten pro Kilowattstunde unter 100 EURO senken. Ein Werk soll in Salzgitter ohne Partner gebaut werden, für Schweden plant man für 2023 mit „Northvolt" eine Fertigung. Andere Standorte stehen laut tagesschau.de noch nicht fest, Mitarbeitervertreter äußerten den Wunsch nach einem zweiten Standort in Deutschland. Im letzten Jahr hatte PSA den Bau von zwei „Giga-Fabriken" am Opel-Standort in Kaiserslautern und in Douvrin bekanntgegeben (ACZ 1/21 berichtete). Mit kritischen Bemerkungen zur Produktionskette von Batterien hatte man europäischen Standorten weiteren Auftrieb gegeben und das Wolfsburg in Zugzwang gebracht. Dort gab man überdies bekannt, in Kooperation mit BP, Enel, Iberola und Shell ein europaweites Schnellladenetz mit 18.000 Ladepunkten aufbauen zu wollen, 8.000 davon mit Shell, 4.000 an Aral und BP-Tankstellen in D und GB.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7887**

NEUE STANDORTE FÜR FCA HERITAGE

Zwei neue „FCA Heritage Points" in Rom und Palermo: Dort kann man für historische Abarth, Alfa-Romeo, Fiat und Lancia zahlreiche Dienstleistungen, etwa Reparaturen oder Herkunftszertifikate abrufen. Ähnliche Standorte gibt es in Mailand und Turin, weitere sollen in Europa folgen. Vielleicht kommt demnächst sogar ein „Citroën-Heritage"-Point in Köln. Der meistgesammelten Automarke würde es im Autoland Deutschland gut tun.

Weitere Info unter » **https://acc.li/7890**

MODELLAUTOS

Die Brüder Véron gründen NOREV im September 1945 und stellen 1953 erste Spielzeugautos her, das erste Modell ist ein SIMCA. Nachdem 1986 mit Marc Fischer ein angeheirateter Neffe von Joseph Véron NOREV übernimmt, spezialisiert man sich auf Sammlermodelle.
Die Firma mit Sitz in der Nähe von Lyon lieferte 2019 den größten Teil seiner Produktion nach Frankreich (42,1 %), dicht gefolgt von Deutschland (35,8 %)

NOREV UND DER CITROËN AMI 6

Norev und Citroën verbindet eine langjährige Tradition. 1954 brachte Norev eine 1/43 Miniatur des Traction Avant 15 Six Familiale. Zwischen 1956 und 1959 folgten DS19, 2CV AZL und AZU sowie 5HP. Nachdem Citroën 1961 den Ami 6 auf den Markt gebracht hatte, war es nur noch logisch, daß auch eine Miniatur des neuen Citroën von Norev lanciert wurde.

1962 erschien ein sehr schönes und detailgetreues Ami 6 Modell, zunächst mit Weißwandreifen, dann mit schwarzen Reifen. Sämtliche Details der skulpturalen Karosserie wurden nachgebildet, inklusive das Schutzrohr für den Kühlergrill. Die Scheinwerfer waren angebrachte, gelbe Teile, welche dem Spielzeugauto ein echtes Gesicht gaben. Hinten zeigte das Modell flache Rückleuchten und vier Reflektoren, ganz so, wie es für die Baumonate April bis November 1961 korrekt war. Allerdings hatte das Modell bereits Schiebefenster vorne! Typisch für Norev wurde es über die lange Produktionszeit in einer Vielzahl an Farben angeboten, z.B. Hellgrau, Lachs, Lavendelblau, Türkis, Koralle, Hellblau, Grün, Gelb, Orange, Tannengrün, Elfenbein, Frankreichblau, Rot und Mattrot.

1966 lancierte Norev dann eine Break Version und produzierte sie unter anderem in Gelb, Orange, Rot, Weiß, Blau, und Grün. In den 1990er Jahren lebte die Norev dann mit Sammlermodellen wieder auf, zunächst im bewährten Maßstab 1/43, später in 1/87. In den 2000er Jahren startete man den Maßstab 1/18, womit die Marke die Ami-Fans fortan also in drei Maßstäben beglückte, doch der Reihe nach: Mitte der 2000er Jahre erschien ein 1961er Ami 6 in 1/87. Zuerst in Hellblau (Bleu d'avril, die Einführungsfarbe), gefolgt von 2er Sets in Carraraweiß und Rouge cornaline (rot) 2007, dann Bleu brouillard (dunkelblau) und Vert charmille (dunkelgrün) 2009. Derzeit werden die Farben Gris typhon (dunkelgrau) und Gelb erwartet. In 1/43 wählte Norev das Baujahr 1967, d.h. mit den horizontalen Streben im Kühlergrill und spitzen Rückleuchten, sowie Rückstrahlern auf den Kotflügeln. Das Modell erschien in Gris rosé (hellgrau, 2005), Vert charmille (2008), Carraraweiß (2009), Rouge cornaline (2013) und Bleu brouillard (2016). Derzeit erwartet wird Gris typhon. Hinzu kommen noch Modelle für Kiosk- bzw. Abo-Serien (z.B. in einem sehr schönen Beige Nankin).
2016 brachte Norev eine sehr detailgetreue Version des Break Club von 1968 in Or sombre (Dunkelgold), mit den Blockrückleuchten und sämtlichem Zierrat. Im Maßstab 1/18 lancierte Norev 2009 ein wunderschön detailliertes und extrem baujahrkorrektes 1961-1964er Modell in Bleu d'avril. Bei dieser Miniatur konnte man Motorhaube, vordere Türen und Kofferaumdeckel öffnen, Motor und Innenraum waren tadellos wiedergegeben. Selbst das Stoffmuster der Sitze „Stechpalme" war zu sehen. Es folgten Vert absinthe (Grün, 2010), Carraraweiß (2010), Gris typhon (2011), Neapelgelb (2016) und Jadegrün (2017). 2011 produzierte Norev ein extrem limitiertes Modell in der 1963er Farbe Altrosa für den Modellhändler Modelissimo. Und schließlich brachte man Ende 2020 ein 1965er Modell (d.h. erster Kühlergrill in V mit spitzen Rückleuchten und Rückstrahlern über die Rückleuchten) in Bleu ardoise. Norev versteht es, eine Vielzahl von Varianten eines bestimmten Modells zu produzieren und achtet dabei sehr detailliert auf die Besonderheiten der jeweiligen Modelljahre. Bleibt ein Wunsch in Sachen Ami 6? Ja: Eine Limousine des Modelljahres 1968 im Maßstab 1/43 und ein Break in 1/18 !

Eingesandt von ACCM Stéphane Bonutto

Bei ACCM Peter Heider findet man eine große Anzahl von Norev-Modellen. Seine Anzeige findet sich auf Seite 39.

Das zu sehr am Farbton des C4 Cactus orientierte Grün der letzten ACZ beeinträchtigte leider hier und da die Lesbarkeit. Deshalb greifen wir jetzt auf eine sattere Farbe zurück: Das „Palmengrün" alias „Vert palmeraie" oder auch schlicht „AC 529". Es schmückte einst die Frühlingsente. Erinnern Sie sich?

NEUES AUS DEM ACC

FORTSETZUNG DER KOOPERATION ZWISCHEN ACC UND CX-CLUB

Der ACC und der Citroen CX Club (CXC) pflegen eine langjährige Freundschaft, um die Faszination CX langfristig gemeinsam zu gestalten. 2003 wurde das Engagement beider Clubs zum Thema CX durch eine Vereinbarung zwischen den 2 Clubs festgehalten. Wesentliche Bestandteile dieser Vereinbarung sind die ideelle und faktische gegenseitige Unterstützung, die Regelung der Doppelmitgliedschaften und des Treffenorts „CX en Allemagne". Im vorherigen Jahr initiierten beide Clubs eine Überarbeitung dieser Vereinbarung. Im Laufe der Besprechungen kam es leider zu Mißverständnissen in der Kommunikation zwischen beiden Clubs und im Oktober 2020 landete beim ACC die Kündigung der Vereinbarung seitens des CXC aufgrund eines Beschlusses in der Mitgliederversammlung 2020. Da die Mitglieder beider Clubs im Fokus der Zusammenarbeit zwischen ACC und CXC stehen, setzten sich die Verantwortlichen beider Clubs über den Herbst und Winter 2020-2021 an den virtuellen Tisch, um die sprichwörtliche Kuh vom Eis zu bekommen. Im Laufe der Diskussionen konnten die Verantwortlichen beider Clubs wieder aufeinander zugehen und, was die neuen Verantwortlichen betrifft, sich auch näher kennen- und schätzen lernen. Die Herausforderungen wurden konstruktiv angesprochen und die Emotionen deeskaliert. Autoleidenschaft ist eben ein emotionales Thema!

Wir freuen uns heute, allen ACC- und CXC-Mitglieder mitteilen zu können, daß:
Die Kündigung der Vereinbarung vom CXC zurückgenommen worden ist. In Abänderung der Vereinbarung aus 2003 wurde eine neue Vereinbarung „light" im Februar 2021 abgeschlossen. Diese regelt im Wesentlichen den Treffenort und das CX Archiv. Um die volle Transparenz zu gewähren, ist die neue Vereinbarung in der vorliegenden ACZ abgedruckt. Eine Einigung zum Treffenort, besonders zu 2021 und 2022, konnte ebenfalls erzielt werden. Der folgende Text wird ebenfalls in der Zeitschrift des CX Clubs „Diravi" veröffentlicht werden.

Die Leitungsteams von ACC und CXC haben nach gemeinsamen Beratungen beschlossen, das traditionelle Sommertreffen «CX en Allemagne» in diesem Jahr im nordhessischen Naumburg zu veranstalten. Hintergrund ist, dass Herr Orb das unter seiner Regie stehende Weinfest in Westhofen coronabedingt abgesagt hat. Daher ist es auch nicht möglich, 14 Tage danach auf seinem Grund die CX Freunde zu empfangen! Gemäß der neu formulierten und unten abgedruckten Vereinbarung über die freundschaftliche, langfristige Zusammenarbeit der beiden Clubs wird dafür der CXC die Organisation übernehmen. Für das Jahr 2022, von dem wir hoffen, dass es das „Jahr 1" nach den Corona-Einschränkungen sein wird, plant der ACC als dann verantwortlicher Organisator die Durchführung des CX Treffens in Westhofen als Treffpunkt der CX-Fahrer. Beide Clubs sind sich der Verantwortung eines Veranstalters für die Gesundheit aller Teilnehmer bewusst und halten nach

sorgfältiger Abwägung von Möglichkeiten und Alternativen dieses Vorgehen für angemessen. Wir sehen darin im Rahmen der geltenden bzw. zu erwartenden Vorschriften eine Perspektive für weiterhin entspannte Sommertreffen mit dem CX.

Zwischen den Clubs wurde am 15. Februar 2021 folgende Vereinbarung geschlossen, die bei beiden Clubs hinterlegt und einsehbar ist:

Vereinbarung zwischen dem André Citroën Club und dem Citroën CX Club e.V.

Es gilt als vereinbart, dass der André Citroën Club (ACC) und der Citroën CX Club (CXC) weiterhin und im Interesse der Mitglieder gemeinschaftlich zusammenarbeiten.

***Treffen**: Der ACC & der CXC wollen weiterhin ein gemeinschaftliches „CX en Allemagne" Treffen im Sommer jeden Jahres (Ende Juni / Anfang Juli). Der Ort des Treffens soll nach Möglichkeit gemeinschaftlich festgelegt werden. Der Standort kann in Westhofen ansässig sein, alternativ aber auch an einen anderen Standort verlegt werden. Veranstalter wäre in Westhofen der ACC, an anderer Stelle der CXC. Der Partnerclub ist dann jeweils eingeladen. Anfallende Kosten für das gemeinschaftliche Treffen, werden geteilt und sollen, wenn möglich, über den Treffen-Beitrag abgegolten werden. Die Absicherung über eine Haftpflichtversicherung obliegt dem jeweils veranstaltenden Club. Sollte wider Erwarten kein gemeinsamer Standort gefunden werden, ist es den Clubs freigestellt, ein eigenes CX Treffen zu organisieren. Der ACC das „CX en Allemagne", der CXC ein „Jahrestreffen". Trotz zweier Treffen sollte das Ziel verfolgt werden, es an unterschiedlichen Wochenenden stattfinden zu lassen!*

***CX-Archiv**: Das CX Archiv (Eigentum des ACC) wurde dem CX Club vom ACC zur dauerhaften Nutzung überlassen. Im Gegenzug liefert der CXC daraus regelmäßig Berichte für die ACZ (aktuell durch Uwe Wertheimer). Das CX Archiv bleibt Eigentum des ACC. Der Umfang des CX Archives geht aus einer bei beiden Clubs einsehbaren Inventarliste hervor.*

***Kündigung**: Die Kündigung kann jeweils zum Ende des Jahres erfolgen und muss drei Monate vorher eingehen (bis 01.10.). Mit der Kündigung muss das ACC Archiv bis zum Ende des Kündigungsjahres an den ACC zurückgegeben werden. Außerdem erhält der ACC mit der Kündigung das Recht zurück, als alleiniger Veranstalter das „CX en Allemagne" Treffen im bekannten Zeitraum auszurichten (Ende Juni / Anfang Juli). Ob der ACC dieses Treffen dann in Westhofen oder an einem anderen Standort stattfinden lässt, entscheidet der ACC.*

Diese Vereinbarung tritt rückwirkend am 01.01.2021 in Kraft und ersetzt die gemeinsame Vereinbarung vom 16.06.2003.

Für die Clubleitung des ACC unterzeichnet von Stéphane Bonutto, Sven Winter und Thomas Gasteier am 15.02.2021 in Mainz, für den CXC von Peer Klepczynski (1. Vorsitzender) in Dortmund, Martin Link (Kassenwart) und Uwe Wertheimer (Schriftführer) Aschaffenburg

BRIEFE@ACC

Reaktionen zum Neustart der André Citroën Zeitung mit Ausgabe 434 im Januar 2021:

„Zur Neupositionierung des Magazins herzlichen Glückwunsch. Ihr habt einen deutlichen Relaunch gewagt und das ist auch gut so. Das Heft ist übersichtlicher und strukturierter geworden. Ich freue mich auf die Fortsetzung Eurer Arbeit und bedanke mich für Euer Engagement!" *ACCM Klaus Kuhn*

„Glückwunsch zum neuen Auftritt! Die behutsame Anpassung ist gut gelungen. Allen Beteiligten ein großes Lob! Sie ist zwar nicht perfekt, aber sie hat sehr gewonnen. (…) Zusätzlich zum ACC-Forum könnte auch in der neuen ACZ der jährliche ACC-Kalender ausführlicher dargestellt werden. In diesem Sinne: En avant ACC! Der Turnaround ist gut gelungen!" *ACCM Arnold Göhr*

„Ihr habt einen hervorragenden Neustart hingelegt. Optik, Systematik, Ausführung. Die macht richtig Freude und stärkt den Optimismus, dass es gut und zeitgemäß weiter geht. Kompliment und Anerkennung. Ich denke, ich weiß recht genau, welche Arbeit da bis ins Detail Zeile für Zeile zu Papier gebracht wurde." *ACCM Ulrich Brenken*

„Meine Hochachtung vor den Aktiven, den Machern, die den ACC und den Rundbrief weiterhin mit Leben füllen! Hatte den Umschlag mit gemischten Gefühlen geöffnet … obwohl man ja als Anhänger einer fortschrittlichen Marke nicht zu traditionell sein sollte. Bin aber nach der Lektüre positiv überrascht. Der Spagat ist gelungen zwischen traditionellen Elementen und derzeitigem Mainstream-Layout. Auch wenn ich trotzdem dem „alten" Rundbrief nachtrauere. Er war halt unverwechselbar, wenn auch etwas schrullig … so wie früher die Modellpallette." *ACCM Andi im ACC Forum*

„Hallo an das SuperACZ Team, die neue ACZ ist eine Wahnsinnsleistung. Ich habe sie heute bekommen. Einfach nur megastark. Beste Doppelwinkel-Grüße!"
ACCM Michael Riese

„Eine wirklich gut gemachte Zeitung, modern, ansprechend und übersichtlich. Ein sehr guter Einstand!" *ACCM Rainer Siefert*

„Das neue Layout sorgt bei mir für eine schlechtere Lesbarkeit. Schriftsatz, -type und -größe empfinde ich als nicht optimal und nicht angenehm."
ACCM Thomas Hirtes im ACC-Forum

„Respekt, die neue Clubzeitung ist richtig gut geworden." *ACCM Christian Claußen*

„Großes Kompliment! Das Layout ist um Längen verbessert, eine Struktur der Themen besser erkennbar. Bitte weiter so. Rhetorische Frage: Ist es nicht an der Zeit, den Beitrag zu erhöhen, um die Qualität weiter auszubauen? 6 EURO im Jahr bringt niemanden um." *ACCM Markus Engler*

„Tolle Aufmachung, tolles Layout, sehr hochwertig, übersichtliche Inhaltsangabe, sehr nette Vorstellung des neuen Teams. Ich finde die „Neue" absolut Klasse!! Herzlichen Dank dem neuen Team! Weiter so!"
ACCM Reiner mit C6 im ACC-Forum

„Layout und Seitenspiegel sind ja inzwischen halbwegs brauchbar, lange aber noch nicht gut. Das allgemeine Design ist nach wie vor armselig." *ACCM Holger S. im ACC-Forum*

„Habe kein Lob oder Kritik, aber eine Idee: Die in der letzten Ausgabe beispielhaft abgedruckten Rundbriefe waren zu klein zum Lesen. Ließen sich nicht in jeder ACZ zwei Seiten in voller Größe abdrucken? Die geschichtlichen Dinge interessieren mich inzwischen wesentlich stärker als die Gegenwart oder Zukunft – vielleicht geht es anderen auch so? *ACCM Karim Halimi*

„Die neue ACC-Zeitung ist so schön, dass ich mir jedes Mal die Hände waschen muss, bevor ich sie in die Hand nehme."
ACCM Walter Sager

„Nachdem ich den Umschlag aufgemacht hatte, war mir im ersten Moment gar nicht deutlich, was ich da in den Händen halte. Ich bin begeistert vom neuen Design und kann den Machern nur ein herzliches Danke schön! übermitteln. Super gemacht!"
ACCM Freddy im ACC Forum

@TREFFEN

ACC-PFINGSTTREFFEN KIPFENBERG FÄLLT AUS

Wir alle haben uns seit Monaten auf das für Pfingsten geplante ACC-Treffen im bayerischen Kipfenberg gefreut. Doch die derzeitige Situation rund um die Corona-Pandemie zwingt uns leider wie bereits im letzten Jahr zur offiziellen Absage unseres diesjährigen Treffens.
Derzeit rechnen wir zwar damit, dass wir im nächsten Jahr gemeinsam mit Andrea, Andreas und Maik (sowie der Küchencrew) das Treffen im dritten Anlauf endlich in Kipfenberg werden stattfinden lassen können, doch sicher ist das zum jetzigen Zeitpunkt natürlich noch nicht. Deshalb können wir euch leider erst in einer der nächsten Ausgaben konkreter über den Stand der Dinge informieren. Merkt euch aber trotzdem Pfingsten 2022 vom 3. bis 6. Juni 2022 vor und erkundigt euch zu allen aktuellen Entwicklungen in Sachen Pfingsttreffen auf unserer Internetseite
https://www.andre-citroen-club.de.

IN DIESEM JAHR KEIN BX-TREFFEN

Auch das diesjährige BX-Treffen in Bracht am roten Wasser wird leider ausfallen, denn die bisherigen Macher werden sich aus der Organisation zurückziehen und die derzeitige Situation ist außerdem für ein mögliches neues Orga-Team sehr schwer vorhersehbar, droht doch unter den derzeitigen Umständen eine behördliche Absage. Deshalb freuen wir uns auf das nächste Treffen im dann hoffentlich Pandemie-freien „40-Jahre Citroën-BX-Jahr"-2022. Wer Lust hat, demnächst bei der Organisation mitzuarbeiten, ist herzlich eingeladen sich diesbezüglich bei ACCM Heiko Lenck unter treffen@andre-citroen-club.de zu melden.

Am 6. Januar 2021 hat die teuflische Pandemie eine Lücke in unser ACC-Team gerissen.

Erich Feser

Wir sind sehr froh, dass Du seit vielen Jahren unser Doppelwinkelfreund warst und erinnern uns an manches gemeinsames Treffen in nah und fern.

Wir werden immer an dich denken!

Das gesamte Team vom André Citroën Club

@FINANZEN 2020

ACC-Jahresabrechnung 2020	
Einnahmen	**128.182,27 €**
Satz	22.526,66 €
Druck	45.764,30 €
Treffen	2.365,64 €
Porto	11.959,34 €
sonst. Ausgaben	673,25 €
Finanzamt 2018 - 2020	2.239,11 €
Rückstellung Finanzamt 2020	**3.000,00 €**
Büromaterial	520,40 €
Bürotechnik- PC/Kopierer	614,58 €
Rückst. Zukunf ACC 21/22	**26.500,00 €**
Telefon/Internet Kosten	1.311,15 €
Bank	636,41 €
Fahrtkosten	3.035,94 €
Rückst. Zukunftsworkshop 2021	**2.000,00 €**
Buchhaltung	300,00 €
Archiv	315,98 €
Versicherungen	968,94 €
Internetkosten / -betreuung	2.938,04 €
Ausgaben gesamt	**127.669,74 €**
Einnahmen 20	**128.182,27 €**
Außenstände 20, Anzeigen,	785,76 €
Haben	**128.968,03 €**
Ausgaben:	**127.669,74 €**
Abschreibung aus Forderungen	0,00 €
Soll	127.669,74 €
Haben	**128.968,03 €**
Soll	127.669,74 €
Rest 20	**1.298,29 €**

Im letzten Jahr hatten wir mit fünf Ausgaben der ACZ das Ziel verfolgt, Rückstellungen zu bilden, um die Neugestaltung von Homepage, ACC intern und Mitgliederverwaltung zukunftsfähig zu machen. Trotz hauptsächlich Corona-bedingt fallender Einnahmen ist uns das gelungen. Denn wegen des Generationswechsels (und Corona), waren auch die Ausgaben geringer, so das wir den Einnahmerückgang gut kompensieren konnten.

Sehr positiv: Die Beiträge sind stabil geblieben, denn die ACCM bleiben dem ACC treu und in den ersten Monaten 2021 kamen einige neue ACCM hinzu. Herzlich Willkommen!

Für die Zukunft ist der ACC gut gerüstet: Mit drei ACZ Ausgaben 2020 und vier ab 2021, werden wir mit den zu erwartenden Einnahmen gut da stehen. Durch die neue Aufgabenteilung im ACC wird sich die Kostenstruktur des ACC nicht nur 2021 verändern, weshalb wir bereits an der finanziellen Neuausrichtung für 2022 arbeiten.

Wir danken allen Mitgliedern für die Treue, den Autohäusern für die Mitgliedschaft und den Anzeigenkunden für die Unterstützung.

Euer ACC Team

ERICH FESER 18.7.1960 – 6.1.2021

Jeder geht seinen Lebensweg, den er gehen muss. Manchmal kreuzen sich die Wege. Und so, wie es Ruth und Erich Feser immer im Doppelpack gegeben hat, so sind auch wir – meine Frau Renate und ich, stellvertretender Vorsitzender des CCRR Citroën-Club Rhein-Ruhr – bei Club-Aktivitäten zumeist zu zweit unterwegs. Unsere Wege kreuzten sich zum ersten Mal wenige Tage, bevor das 13. ICCCR vom 13.–15.8.2004 veranstaltet wurde. Renate und ich hatten unser Urlaubsdomizil auf einem Campingplatz in Interlaken aufgeschlagen, und ich entschloss mich, auf das Veranstaltungsgelände am nahe gelegenen Flughafen zu gehen und mich als Helfer anzubieten. Hans Peter Rubitschon vom Organisationsteam brachte mich mit Fesers zusammen, und ich durfte ihnen zur Hand gehen, ihren Clubstand mit aufzubauen und aufzuhübschen. Wir empfanden von Anfang an eine herzliche Wellenlänge miteinander.

Sie repräsentierten auf der Veranstaltung den 1988 gegründeten Idéale DS & CX Club Schweiz und den Pluriel Club Schweiz; beide Clubs sind Passivmitglieder der Amicale Citroën Suisse. Unter der Überschrift „Aufgeweckte Pluriel-Club-Präsidentin" haben Ruth und Erich Feser auch ihre Spuren in der Broschüre „13th ICCCR Switzerland" hinterlassen: Während des nächtlichen Wolkenbruchs wachte Ruth von einem Geräusch auf, stand auf, ging ihm nach und entdeckte, dass die noch verpackten Exponate für die Bertoni-Ausstellung durch von dem Hallendach herabfallende Regentropfen getroffen wurden. Ruth und Erich schafften gemeinsam die Ausstellungsstücke an eine trockene Stelle. So waren sie beide: stets umsichtig und hilfsbereit, stets auch im Blick auf den Nächsten.

Seitdem haben wir uns regelmäßig wiedergesehen und uns darauf gefreut, einander zu treffen, auch ohne uns zu verabreden. Eine der gemeinsamen Pilgerstätten war die Citromobile, früher in Utrecht, zuletzt in Haarlemmermeer, Vijfhuizen. Dort gehörten neben Ruth und Erich stets auch Hans Peter Rubitschon und Peter Weber – der schon am 30.11.2019 zu früh verstorben ist – zum Schweizer Gespann. Wichtiger als all die Messestände waren uns die herzlich zugewandten Menschen – und wir haben mit Ruth und Erich so manche Stunde bei Kaffee und Imbiss zugebracht und uns erzählt, was uns bewegte und uns wichtig war. Wir haben gescherzt und waren unbeschwert. Wir haben Ruth und Erich menschlich aufgeschlossen, bescheiden, humorvoll und sehr harmonisch kennen und schätzen gelernt.

Und neben den Alltagsthemen haben wir auch über unsere Fuhrparks gesprochen. So kamen bei Ruth und Erich im Laufe der Zeit immer wieder einmal ein weiterer Pluriel hinzu, schon in Jahren, in denen wir den Pluriel noch nicht im Focus hatten. Doch das änderte sich bei uns 2018. Ich schrieb Erich: „Im Nachgang zu unserem letzten Treffen auf der Citromobile 2018 wollten wir uns endlich mal melden und müssen berichten, dass wir seit September ernsthaft erkrankt sind. Die Diagnose lautet Plurielitis Charlestonitis … War wohl doch irgendwie ansteckend." Und Erich, der Plurielflüsterer, antwortete: „Das tut mir soooooo leid weil die Krankheit im Moment noch nicht heilbar ist. Es kann bis zu schlaflosen Nächten führen, da steht man nachts auf und geht unkontrolliert Schlafwandeln immer mit der rechten Hirnhälfte, die das Phänomen Pluriehallopluriehalloplurie nicht mehr einordnen kann. Wünsche trotzdem gute Besserung." Die hätten wir ihm jetzt auch so gerne und nachhaltig gewünscht. Aber das Coronavirus war stärker, hat Erich am 6.1.2021 aus dem Leben gerissen. Unser ganzes Mitgefühl gilt Ruth. So schmerzlich wir den Verlust spüren, so sehr wird Erich uns in Erinnerung bleiben. Vor allem dann, wenn wir Ruth einmal wiedertreffen dürfen, wird uns Erich wieder ganz lebendig sein, weil es sie beide doch nur im Doppelpack gibt …

In stiller Trauer

Renate und Rolf-Peter Humbert, CCRR e.V.

Du wirst uns fehlen !

Wir sind unendlich traurig und entsetzt, dass Du, unser lieber Freund

Ulrich Klauke

am 24.02.2021 nach schwerer Krankheit verstorben bist.

Viel zu früh bist Du von uns gegangen, waren doch Pläne für so viele gemeinsame Reisen und Treffen mit deiner Familie, uns Freunden und auch im Sinne deines geliebten Doppelwinkels bereits gemacht. Deine wunderschöne ID 19 und dein Eriba Puck standen noch für so viele Ziele bereit. Während der bald anstehenden Rentenzeit wolltest Du doch noch so viele Reisen ins gelobte Land Frankreich, so viele Techno Classica und Club-Treffen mitgestalten und miterleben…

Du wirst uns fehlen! Deine herzliche, bodenständige, hilfsbereite, freundliche und stets unaufgeregte Art werden einzigartig bleiben. Du warst immer ein großer Team-Player und eine Bereicherung für alle unsere Gesprächsrunden und viele gemeinsame Unternehmungen.

Wir behalten Dich als Menschenfreund und Optimist in Erinnerung. Viele Umwege und Zeit hast Du investiert, um persönliche Treffen zu ermöglichen. Du standest wie kein Zweiter für ein Maximum an "WIR" und ein Minimum an „ich"!

Du warst es, der stets die neue Generation der Citroën-Oldtimer Szene gezielt integriert, gefördert und auch begeistert hast. Du hast Menschen verbunden, bist dabei stets ruhig und überlegt geblieben. Du wurdest sehr geschätzt, deine Meinung war uns sehr wichtig. Du warst immer ein würdiger Vertreter der Citroën Szene, deine Begeisterung für die ID/DS, den XM oder auch die 2CV und den Ami 6 haben viele von uns inspiriert und motiviert.

Ulrich, Du wirst uns sehr fehlen, aber wir werden Dich für immer in unserer Erinnerung und unseren Herzen behalten. Du wirst aber auch ein Leitbild für uns sein wie wir den Freunden und Menschen (in der Citroën Szene) begegnen werden, um deinen Geist weiter zu leben.

Am Ende bleibt Dankbarkeit. Dankbarkeit für die gemeinsame Zeit, die wir zusammen erleben und gestalten konnten. Dankbarkeit auch dafür, dass Du dein zu kurzes Leben für die aus deiner Sicht richtigen und wichtigen Themen genutzt hast.

Du wirst uns fehlen! Mach et jut lieber Ulrich.

Deine Freunde: Anke, Ella & Dieter, Sylvia & Elmar, Ursula & Oliver, Thomas & Frank, Richard, Karlfried, Laura & Andreas, Steffi & Thomas, Astrid & Markus

Und das gesamte Team vom André Citroën Club

Leider hat einer der großen Kreativköpfe dieser Welt viel zu früh unseren Planeten verlassen.

Wir trauern um

Robert Opron,

der am 29. März 2021 von uns gegangen ist.

Vielen ist Robert Opron durch seine automobilen Kreationen, die die große Epoche von Citroën in den 1960er und 1970er Jahren geprägt haben, bekannt: Die Restylings von 2CV, DS und Ami nach 1964, die Dyane, der Wankel-M35, CX, GS, und nicht zuletzt das herausragende SM-Coupé haben Maßstäbe gesetzt, durch die Automobiles Citroën große Verkaufserfolge erzielen konnte, und die zu Meilensteinen der heute als "Space Age" benannten Ära wurden. Als Design-Klassiker sind sie alle aus der Geschichte der Marke nicht wegzudenken.

Auch beim Citroën 350 Bus und dem 1974 erschienenen C35 war Opron involviert. Dann wechselte er nach 12 Jahren bei Citroën zu Renault, wo er bei R 9, 11, 25, Supercinq, Fuego, Rodeo 5, Espace und Express, sowie beim Alpine V6 seine Spuren hinterließ. Als besonderes Designmerkmal wird dabei sicher sicher die gewölbte Heckscheibe (auf frz. "hayon bulle") in die Geschichte eingehen, die SM, Fuego, R11, R25 und Alpine V6 stilistisch verbindet. Aus seiner Arbeit als unabhängiger Berater ab den 1990er Jahren tragen Ligier Optima, Ambra und Dué seine Gene.

Zuletzt bis 1992 noch 6 Jahre bei Fiat, endete 2000 seine berufliche Laufbahn, die er 1959 als Designer des Simca Fulgur begonnen hatte. Bei Citroën transportierte er die Kreativität des legendären Flaminio Bertoni mit seiner eigenen Handschrift in eine neue Ära weiter. In „Robert Opron – L'Automobile et L'Art" zählt Peter Pjlman allein 72 (!) erschienene Modelle seines Stils auf…! Von den tausenden Entwürfen, die es nie auf die große Bühne geschafft haben, ganz zu schweigen.

Der 1932 geborene Robert Opron ist auch im Ruhestand stets ein Kreativ-Genie geblieben. Einige von uns haben ihn in den letzten Jahren bei der ein oder anderen Gelegenheit treffen können. Zwar war er in seiner physischen Beweglichkeit eingeschränkt – doch sein Geist war stets wach und immer auf der Suche nach der ultimativen Form des Automobils, geprägt zwischen Stil, Bequemlichkeit, Moderne und Nutzbarkeit. Das Auto war für ihn immer Fortbewegungsmittel der Menschen. Sie standen im Mittelpunkt seiner schöpferischen Kraft, nicht etwa das Design nur des Designs wegen.

In Deutschland und insbesondere auf der Techno Classica haben wir ihn mehrfach als Ehrengast der Ausstellergemeinschaft „Citroën-Strasse" begrüßen dürfen. 2012 wurde er als Ehrenmitglied ausgezeichnet und gleichzeitig Ehrenmitglied des Citroën SM Club Deutschland e.V. und des CX Club Deutschland e.V.

Stets war er in Begleitung seiner Frau Geneviève, die ihm zur Seite stand und ihm den Freiraum verschaffte, in dem er seine Ideen weiter verfolgen konnte – frei nach dem Motto: "Hinter jedem großen Mann steht eine starke Frau".

Seine Wege über die Techno Classica waren immer anders. Denn dort studierte er, „las" die ausgestellten Fahrzeuge, die Modelle, Designstudien: Ihre Silhouetten, ihre Stilelemente und Linien, oft Designs und Entwürfe „seiner Epoche" bis zu den ausgestellten Modellen der Neuzeit. Man konnte ihn förmlich dabei beobachten, wie er die Formen spürte, Oberflächen ertastete und fühlte. Ein Blick allein reichte ihm nie.

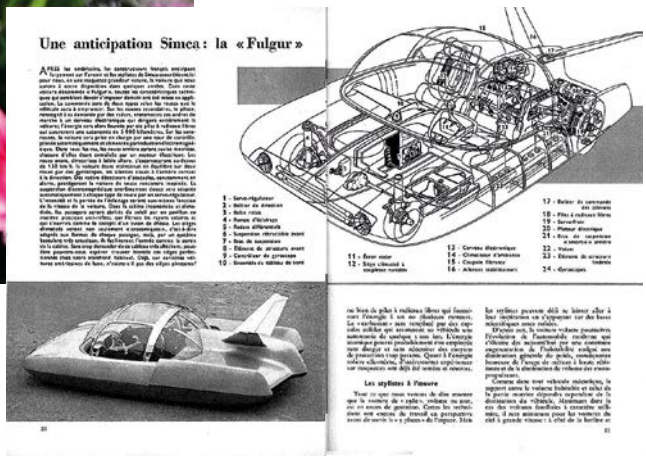
Robert Oprons letzter öffentlicher Auftritt datiert auf 2019, als in La Ferté-Vidame das 100jährige Jubiläum der Marke Citroën gefeiert wird. In einem gemeinsamen Interview mit Patrick André (u.a. verantwortlich für die "Expo Bertoni") und Stéphane Bonutto (dt. Delegation der "Assoziazione Flaminio Bertoni"), beides Freunde der Familie, lieferte er seine Erinnerungen über Flaminio Bertoni und erklärte seine Arbeit als Chefdesigner bei Citroën, die keinesfalls eine Kopie oder Weiterführung der Arbeit von Bertoni gewesen sei, sondern ein Ausdruck seiner persönlichen Auffassung von Automobildesign.

Robert Opron war stets ein Mann der leisen Töne und kein Mensch für die große Bühne oder großen Worte. Zuletzt war seine Garage die Welt, in der er die meiste freie Zeit verbrachte. Dort studierte und skizzierte er an seinem kleinen Tisch, eine Welt von Bleistift, Papier, Entwürfen, Denken, und nicht zuletzt: Seiner Kreativität.

Leider hat auch ihn die Pandemie eingeholt. Wie so viele in diesen Tagen ist er nun in einer anderen Welt angekommen. Wir wünschen uns, und sind uns sicher, dass er dort mindestens so kreativ ist wie auf dieser. Denn so wollen wir ihn dort eines Tages treffen…!

Unsere stille Anteilnahme übermitteln wir an Geneviève Opron, seine Kinder, Enkel und Urenkel, sowie an alle Angehörigen.

Stéphane Bonutto und Stephan Joest,
auch im Namen der deutschen Citroën-Clubs.



Sein Lächeln und den Rauch seiner stets selbstgedrehten Zigaretten werden wir vermissen: Robert Opron (links) und der Simca Fulgur als sein erster Entwurf 1958 (unten)
Bilder: Uwe Wertheimer/ACC-Archiv

@OPRON

Die Autowelt wird auf den talentierten Robert Opron aufmerksam, als er – gerade 26-jährig – an einem Wettbewerb teilnimmt, den das Jugendmagazin „Tintin" zusammen mit dem französischen Hersteller SIMCA veranstaltet. Man sucht das „Auto des Jahres 2000" und Opron liefert den passenden Entwurf dazu. Und weil der US-amerikanische Chrysler-Konzern gerade 25% der SIMCA-Anteile übernommen hat, stehen Mittel zur Verfügung, die aus der Träumerei den Prototyp „Fulgur" werden lassen, der auf dem Detroiter Autosalon ausgestellt wird und internationale Bekanntheit erlangt. Flaminio Bertoni, seit Citroëns DS nicht nur Eingeweihten als künstlerischer Stylist der Marke bekannt, lädt Opron zum Vorstellungsgespräch ein. Dabei kommt es zum Eklat, der allerdings in Oprons sofortiger Anstellung endet. Denn Bertoni zerreißt Oprons mitgebrachte Zeichnungen nicht nur mit Worten. Schlimmer noch: Wutentbrannt wirft er sie zu Boden. Robert Opron läßt sich davon nicht beeindrucken und fordert Bertoni in seiner ruhigen Art auf, die Papiere wieder aufzuheben. Das beeindruckt Bertoni. Robert wird zu Flaminios Schüler, die beiden bedeutendsten Citroën-Designer des letzten Jahrhunderts haben sich gefunden! Als Bertoni 1964 stirbt, übernimmt Opron die Verantwortung für das Doppelwinkel-Design. Sind es zuerst noch evolutionäre Weiterentwicklungen der „Bertoni-Typen" DS und Ami, kommen Ende der Sechziger eigenständige Entwürfe wie GS, CX oder SM. Doch als sich am Horizont die Fusion mit Peugeot anbahnt, verläßt Opron auf eigenen Wunsch Citroën. Es heißt, er habe sich nicht von „fremden Herren" regieren lassen wollen. Es folgen viele Jahre bei Renault, später ist er freier Design-Berater, selbst einen Ligier-Kleinwagen zeichnet er. Doch in Verbindung bringt man Opron vor allem mit seinen Arbeiten für Citroën. Es verwundert nicht, dass man ihn in den 2000er- und 2010er-Jahren auf vielen Fachmessen sieht, vor allem außerhalb Frankreichs. 2014 erklären ihn die deutschen Clubs der „Citroën Strasse" auf der Techno Classica zu ihrem Ehrenmitglied, was Opron im Beisein seiner Frau Geneviève mit großer Freude annimmt. Die wundert sich, dass ihr Robert in Deutschland gefeiert wird, während ihn in Frankreich damals kaum jemand kennt.

Stephan Joest erinnert sich an ein Abendessen mit den Oprons in einem Pariser Vorort, unmittelbar vor Ausbruch der Covid-Pandemie. Zwar hatte seine Gesundheit schon ein wenig nachgelassen, doch seine Augen blitzten oft verschmitzt und jungenhaft auf, wenn man mit ihm über die ein oder andere Kreation diskutierte, und er Gelegenheit hatte, seine Sicht der Dinge kurz, knapp und dennoch „au point" wiederzugeben. Als Vertreter der Amicale Citroën & DS hat Stephan den Gast aus Paris oft über die Techno Classica begleitet. Und so fällt ihm eine Anekdote ein, die Oprons Ansichten wiederspiegelt. Gemeinsam stand man vor einem „SM Opéra", also dem von einem unabhängigen Karosseriebauer entworfenen und produzierten 4-türigen SM. Als Stephan ihn bittet, für ein Foto vor dem „Opera" zu posieren, wird Opron ungehalten, und verbittet sich auch nur eine einzige Aufnahme mit ihm. Seine Erklärung kurz und prägnant wie immer: Der Wagen sei nicht nur stilistisch nicht schön, sondern ein "Design-Frevel". Keinesfalls wolle er damit in Verbindung gebracht werden. Denn seine Interpretation der Aufgabenstellung war in der SM-Serie bestmöglich realisiert!

Im Winter 2019/20 ist auch Stéphane Bonutto bei den Oprons zu Gast. „Nachdem Robert aus seinem frühabendlichen Schlaf zu Tisch gekommen war, sagte er zwar erst, dass seine Arbeit bei Citroën in weiter Vergangenheit läge und ihn nicht mehr so interessiere, doch bei der Erwähnung von Flaminio Bertoni blühte er regelrecht auf. Peu-à-peu fielen ihm zahlreiche Erinnerungen aus jener Zeit ein. Besonders beeindruckt war ich von der schlichten Schönheit seiner Sätze. Ausgesuchte Worte und Gedankengänge, welche den tiefen Versteher von Ästhetik, Form und Kunst kennzeichnen. Auf meine Frage, wie für ihn die ideale automobile Form aussähe, antwortete er: „Eine Form, welche die Kraft in ausgewogener Art und Weise auf die Räder überträgt".

Robert Opron starb am 29. März 2021 an den Folgen einer Covid-19-Infektion. Am 8. April 2021 wurde er in Verrières-le-Buisson unweit von Paris und keine zwei Kilometer von Flaminio Bertonis letzter Ruhestätte in Antony zu Grabe getragen. Ein Leben für die Form ist zu Ende gegangen, doch vergessen wird man es nie!

ID-DS Import Teilehandel Service
DS Sassen
GmbH & Co. KG
40597 Düsseldorf, Benrodestr. 61
Tel: 0211 - 7118702
Fax: 0211 – 7185944
eMail: d.sassen@t-online.de
AKTUELLE ANGEBOTSPREISE UND ALLE ERSATZTEILPREISE FINDEN SIE AUF UNSERER INTERNETSEITE:
www.ds-sassen.de

ACC-INTERN.DE

Fischer Veteranen Service GmbH
Neu: Jetzt im Internet: www.veteranen-fischer.de
Werkstatt · Ersatzteile · Autos
Berliner Str. 256, 63067 Offenbach
Tel. (069) 883566, Fax (069) 883577
Mo-Fr 8-12, 13-18 · E-Mail info@veteranen-fischer.de

GRÄVENECK

Am zweiten Septemberwochenende treffen wir uns hoffentlich in der Nähe von Weilburg im schönen hessisch-nassauischen Lahntal wieder

Auch im Spätsommer herrscht hoffentlich noch ACC-Jubiläumsstimmung, denn dann treffen wir uns zum sechzigsten Mal (!) zu unserem (Statt-) ACC-Jahrestreffen mit möglichst vielen Doppelwinkelfahrzeugen aus allen Baujahren und ACCM aus nah und fern. Und weil unser Pfingsttreffen 2021 aufgrund der pandemischen Situation wieder ausgefallen ist, starten wir zwei Tage früher und treffen uns vom

8. bis 12. September 2021
im schönen hessisch/nassauischen Lahntal in

35796 Weinbach-Gräveneck

70km östlich Koblenz, 85km nördlich Wiesbaden, 140km südwestlich Köln, 170km nördlich Mannheim und südlich Dortmund, 190km südwestlich Kassel, 260km westlich Erfurt.

Unser Treffenort ist „wie immer" der Camping Gräveneck, S. Holler, In der Aue 1, 35796 Weinbach, Telefon 06471 490 320, Mobil 0171 342 06 76, Fax 06471 490 321 info@camping-graeveneck.de, den wir in den letzten Jahren als wunderbare Location für uns und unsere Citroëns kennengelernt haben, siehe auch **» http://acc.li/7859**

Ablauf zum Treffen vor Ort:
Beim Eintreffen am Platz:
Das **Hauptgebäude am Turm ist erste Anlaufstelle zur Anmeldung für alle.**

Infrastruktur vor Ort?
Tankstellen und Supermärkte gibt es im ca. 7 km entfernten 35781 Weilburg. Auch im ca. 1 km entfernten 35796 Weinbach gibt es eine AVIA-Tankstelle (Elkerhäuser Straße 29), in der

ACHTUNG

Corona lähmt immer noch Treffen. Deshalb bitte regelmäßig auf unserer Internetseite https://www.andre-citroen-club.de nachschauen, ob und in welcher Form das ACC-Treffen vom 10. bis 12. September 2021 tatsächlich stattfindet.

Nähe ein Geldautomat der Sparkasse. Außerdem kann man sich im Campingplatzladen versorgen und auch das Restaurant im Turm lädt zum Verweilen ein.

Im bekannten Treffenzelt (das wir bereits am Mittwoch aufbauen) werden preiswerte Soft-Getränke und gut gekühltes Fassbier bereitgehalten.

Läßt es die pandemische Situation zu, wird uns unsere Küchencrew mit Frühstück (4,50€) und leckerem Essen verwöhnen. Die Speisen werden wir (wie in den vergangenen Jahren auch) über eine Spendenbox finanzieren,von der wir zuversichtlich hoffen, dass sie aufgrund des qualitativ hochwertigen Einsatzes von Ulla und ihrem Team kostendeckend und großzügig ausfällt.

Treffenkosten?

Die Kosten bleiben die alten, auch weil - außer bei Tagesgästen – JE ÜBERNACHTUNG gezahlt wird. Beispiel: Wer freitags eintrifft und sonntags fährt, genießt das Treffen über fast 3 Tage, zahlt nur 2 Nächte wie folgt:

Pkw + Caravan oder Wohnmobil oder Zelt, je Nacht1 Erwachsener15,00€
je weiterer Person ab 4 J. 5.00€
Pkw ohne Zelt,im Pkw am Platz schlafend, je Nacht:1 Erwachsener 11,50€,
je weitere Person ab 4 Jahre 5,00€,
Tagesgäste/Hotelgäste je Erwachsener incl. Auto 6,50€ je weitere Person ab 4 Jahre 5,00€, weitere Posten je Nacht: je Hund 2,00€, je Pavillon (3x3/6x3 m)8,00€, je weiterer Pkw/Anhänger/Motorrad 3,00€, je Pkw > 3,5t /Trailer 5,50€, je Duschmarke1,00€, Strompauschale 3,50€. Bezahlt wird bei der Anmeldung am Turm.

Wo melde ich mich an ?

Trotz Corona kommen wir ohne Voranmeldung aus; die Anmeldung erfolgt direkt vor Ort.

Öffnungszeiten für Ankommende:
Alle Tage: 09:00 - 13:00 Uhr
DO + SO:15:00 - 18:00 Uhr FR + SA: 15:00 Uhr - 20:00 Uhr => Sollte das Büro spätabends geschlossen sein: Fahrt bitte direkt auf unseren Platz und meldet euch am ACC-Zelt an.

Hotels bitte selbst buchen, so etwa:

„Landgasthof Zum Lahnfelsen"
Lahnstraße 38A,35796 Weinbach (1,5 km)
Tel.: 06471 6262120
Mail: landgasthof@graeveneck.de
Web: https://landgasthof.graeveneck.de

„Hotel Weilburg Garni"
Frankfurter Str. 27, 35781 Weilburg (8,5 km)
Tel.: 06471 91290 Mail:info@hotel-weilburg.de
Web: www.hotel-weilburg.de

„HOTEL RESIDENZ 23"
Frankfurter Straße 23, 35781 Weilburg Tel. +49 6471 912323-0 E-Mail:info@residenz23.de
Internet:www.residenz23.de

„Hotel am Bahnhof"
Bahnhofstraße 14, 35781 Weilburg
Tel.: 06471 629440 Mail:info@ambahnhof.com
Web :www.hotelambahnhof.com

„Schlosshotel Weilburg"
Langgasse 25 /D-35781 Weilburg, Tel.: 064 71 / 50 90-0 Mail:info@schlosshotel-weilburg.de
Internet:www.schlosshotel-weilburg.de

„Hotel & Restaurant Kubacher Hof"
Hauptstr. 58, 35781 Weilburg
Tel. 06471/4822 Fax 06471/41937
Web: www.kubacher-hof.de

„Hotel Lahnschleife"
Hainallee 2, 35781 Weilburg
Tel.:064 71 / 49 21-0
Mail:info@hotel-lahnschleife.de
Web:www.hotel-lahnschleife.de

„Hotel Zur Krone"
Obertorstraße 1, 35792 Löhnberg (12 km)
Tel.: +49 6471 6070 Mail:info@hotel-zurkrone.de
Web:www.hotel-zurkrone.de

„Landhotel Adler"
Am Hain 13, 35638 Leun-Biskirchen (17 km)
Tel.: +49 6473 - 92 92 0
Mail:info@landhotel-adler.com
Web:www.landhotel-adler.com/

Wir hoffen, Euch zahlreich in herrlicher Landschaft und unter dem Doppelwinkel zu treffen, um ein tolles 60. ACC-(„Statt")-Jahrestreffen zu erLEBEN, wünschen allen eine Pannen-freie Anreise und freuen uns auf ein Wiedersehen unter dem Doppelwinkel! **Wir freuen uns auf euch und wünschen: Bonne route !**

WICHTIG ist, dass JEDER seine Gesichtsmaske und einen Stuhl mitbringt, damit die Sicherheitsabstände eingehalten werden. Mit Corona gilt es, Hygienevorschriften exakt einzuhalten!

EIN LETZTER HINWEIS: BRINGT BITTE SO VIELE STÜHLE MIT, WIE PERSONEN IM AUTO SIND. SO HALTEN WIR BERUHIGT ABSTAND.

ACHTUNG

Corona lähmt immer noch Treffen. Deshalb bitte regelmäßig auf unserer Internetseite https://www.andre-citroen-club.de nachschauen, ob und in welcher Form das ACC-Treffen vom 9. bis 12. September 2021 tatsächlich stattfindet.

DER ACC TRIFFT SICH

Stammtische und Treffen

ACC- & Citroën-Regionaltreffs

ACC-Treff in Leipzig
Wir treffen uns jeden 2. Montag im Monat an verschiedenen Orten. D 04179 Leipzig
Weitere Info: ACCM Mike Orban 0177-6610092, E-Mail acc.mike@outlook.de, Twitter: o_accm

DS-Stammtisch Hamburg
Immer am 2. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr (PLZ 200..). Auch ACCM mit anderen Typen sind immer herzlich willkommen. *Weitere Info: ACCM Michael Günther 040-87083439*

ACC-Nordlichter-Stammtisch
Wir „Nordlichter" treffen uns jeden 2. Samstag im ungeraden Monat, meist am Flugplatz Hartenholm (PLZ D 24640). Unseren Stammtisch pflegen wir über die ACC-Internetseite. *Weitere Info: ACCM Christian Meyer, 0179-5271062, christianmeyer66@gmail.com*

DS-Treffen im Oldenburger Land
4-5 Mal im Jahr, wechselnde Zeiten und Orte (um die PLZ D 26121). Lockeres Treffen ohne Vereinsmeierei, gut dass der ACC kein e.V. ist! *Info: ACCM Sabine & Frank Murhoff, 04948-992393 und Emil Wiese 0441-777205*

ACC-Treff Bremen
Jeden 2. Freitag am Restaurant „Der Platzhirsch", Kuhgrabenweg 30, D 28359 Bremen.
Info: ACCM Torsten Ahrens, 0421-651770

Citroën-Stammtisch OWL-Nord (PLZ 32312)
Weitere Info: ACCM Michael Peitzmann, cm.peitzmann@t-online.de

Enten-Stammtisch Lippstadt-Paderborn
trifft sich am letzten Montag im Monat in der „Gaststätte Krue" in D 33154 Salzkotten
Info: ACCM Klaus Seifert, 02942-504480 ckseifert@web.de

ACC Treff im Kreis Mettmann
inaktiv, doch nach Corona geht es an jedem 2. Freitag im Monat weiter. Raum D 42551 Velbert, *Info: ACCM Petra & Volker Kersting, 02051 61213 und im ACC-Forum*

Treff Münsterland/nördliches Ruhrgebiet
Jeder 3. Donnerstag ab 17 Uhr auf dem Hof in Soerheide 34, D 46286 Dorsten
Info: ACCM Michael von Gostomski, 0171-6430611

DS-Stammtisch Bergisches Land
beim „Musikalischen Wirt Tix", Sülztalstrasse 45
D 51789 Lindlar-Hartegasse
Info: ACCM Frank Jesse, 0221/83008450 http://www.frankjesse.de

Kölner Treff in Rösrath
Immer am vierten Mittwoch in ungeraden Monaten ab 19.30 im „Altvolberger Hof", Bensberger Straße 151
D 51503 Rösrath-Forsbach
Weitere Info im ACC-Forum » acc.li/7822

Ente in Ente
Jeden 2. Freitag im Monat, ab 18 Uhr. Zwangloses Treffen für alle 2CV- und Citroën-Liebhaber in und vor der Bauernschänke, D 51688 Wipperfürth-Ente
Info: Reiner Sowa, mail@oldtimerschrauberkurs.de

2CV Stammtisch Euregio (D/B/NL)
Jeden 4. Freitag im Monat bei „Tasso", Sebastianusstraße, D 52222 Stolberg
Info: ACCM Kurt Hermanns, 0171-4734812

Citroën Stammtisch in Aachen
Jeden 2. Donnerstag im Monat ab 19 Uhr Museum Zinkhütter Hof, Cockerillstraße 90
D 52222 Stolberg
Info: ACCM Edgar Mönninghoff, 0163-2514388

ACC-Treff in Mainz
Jeden 2. Mittwoch im Monat jeweils ab 20 Uhr im „Gasthaus Wanderheim", Kapellenstraße 44
D 55124 Mainz-Gonsenheim
Weitere Info: ACC-Zentrale, 06131-2672236, info@andre-citroen-club.de

2CV-Stammtisch der Felsenmeerenten
für alle die Citroën oder Ente fahren.
Jeden 1. Mittwoch im Monat im „Akropolis", Höcklingserweg 3
D 58675 Hemer
Info: Thomas Klose, 02372-13470, kiraklose@aol.com

2CV Treff Rhein-Lahn
Alle Citroënisten sind herzlich willkommen. Jeden 1. Freitag im Monat ab. ca. 20 Uhr, „Gaststätte Wasserweibchen", Wilhelmstrasse 49
D 65582 Diez an der Lahn
Info: Wolfgang Jenner, 06126-51836 wolfgangjenner@gmx.de

ACC Stammtisch Westpfalz
Derzeit inaktiv, aber wir wollen wieder starten! Willkommen sind alle, die Citroën fahren oder sich dafür interessieren. Meldet euch hier:
treffen@andre-citroen-club.de

Stammtisch Nordschwarzwald
Jeden letzten Montag im Monat ab 17.30 Uhr an wechselnden Orten.
Info: ACCM van Gelder, 0176-579 386 95

Citroën-Treff in Freiburg
Wir Citroënfreunde aus Südbaden und der Nordschweiz treffen uns ca. alle 2 Monate, D 79098 Freiburg, *Info: ACCM Joachim Kaudt, 07641-48117, jkaudt@kabelbw.de*

ACC-Treff in München
Jeden 2. Freitag im Monat, 20 Uhr im „Alten Wirt", Taufkirchenerstraße 4, D 85662 Hohenbrunn
Info: ACCM Domink Scheuer, 089-14838226 oder 0179-7061738, citroen-stammtisch@team-schauer.de bzw. www.team-schauer.de

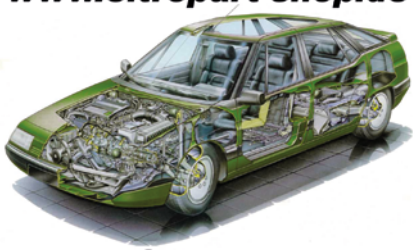
2CV-Clan / ACC-Stammtisch
Schwäbische Alb/Bodensee. Pausiert bis Mai 2021, dann wieder jeden 2. Samstag in ungeraden Monaten ab 16 Uhr im „Emlandhof", Emlandhof 1, D 88250 Weingarten,
Info: ACCM Christian Schabronath, » https://acc.li/7823

ACC Treff Zürich
Am letzten Mittwoch in ungeraden Monaten ab 19.30 Uhr in der Gaststätte „Zum Löwen" in CH 8308 Illnau bei Effretikon

ACC-Treff Ostschweiz
Unser Stammtisch findet jeweils am zweiten Mittwoch in den geraden Monaten ab 19.30 Uhr im Restaurant Grünegg statt.
Unterdorfstrasse 2, CH 9524 Zuzwil
Kontakt: Ruth Feser +41719510315

HIER FEHLT EIN EINTRAG? EUER TREFFEN IN DIE ACZ

www.citropart.de
www.citropart-shop.de



Citroen Ersatzteil Service

Die günstigsten Citroen-Ersatzteile im Internet

Jetzt auch mit Online-Shop und über 5000 Neuteilen für alle Citroen Modelle

Fast alle Neuteile in Marken- bzw. Erstausrüsterqualität für ältere und aktuelle Modelle der Marke Citroen sofort lieferbar

Zudem Gebrauchtteile für alle Modelle/Baujahre des Citroen XM

Bestellungen und Anfragen per e-Mail an: citroenteile@t-online.de

Täglicher Versand (europaweit)
Technische Hilfestellung zu Fehlersuche und Einbau per Telefon oder eMail!

Christian Osthues
Mitglied im Andre-Citroen-Club und der XM-IG
Borbeinerstr. 10a • D-59227 Ahlen
Telefon:+49 (0) 177- 4075227 (ab 16 Uhr)
eMail: citroenteile@t-online.de
Telefax: +49 (0) 2382 - 940723

XM IG im ACC

XM-Stammtisch im Bergischen
1. Freitag an geraden Monaten Stammtisch an wechselnden Orten (PLZ-Raum 4 bis 50000) bzw. im Restaurant Korfu Flurstraße 271
D 42781 Haan
Weitere Info: www.xm-ig.de

XM-Stammtisch Rhein-Lahn
Am 1. Samstag ungerader Monate ab 16 Uhr am und im **Citroën Autohaus Petry**
Diezer Straße 42
D 56370 Schönborn
Weitere Info: www.xm-ig.de

Weitere Stammtische oder Treffen im **ACC-Forum** *unter* ***„Club Talk"***
» acc.li/4930

Ebenfalls seit Jahren hilfreich:
Die Treffenliste des CCRR
» acc.li/6560
und
French Classic Events bei garage2cv.de
» acc.li/7824

Treffen mit ACC-Beteiligung

Achtung: Aufgrund der aktuellen Lage müssen alle Angaben zu Treffen ohne Gewähr erfolgen. Erkundigt euch stets beim Veranstalter, ob das Treffen stattfindet. Tagesaktuelle Hinweise findet Ihr auch auf **www.andre-citroen-club.de**

~~21. bis 24. Mai 2021~~
~~*60 Jahre André Citroën Club*~~
~~**52. Pfingstreffen des ACC im schönen Altmühltal**~~
~~D 85110 Kipfenberg~~
Kurzinfo zur Absage: Seite 6

25. bis 27. Juni 2021
8. A-Typen-Treffen in der Eifel
D 54568 Gerolstein-Hinterhausen
Ansprechpartner ACCM Anke Meisen/ team@a-typen-treffen.de
Weitere Info: www.a-typen-treffen.de

~~24. bis 27. Juni 2021~~
~~**23. BX-Treffen in Bracht am Roten Wasser**~~
~~D 35282 Bracht~~
Info: treffen@andre-citroen-club.de

25. bis 27. Juni 2021
18. XM Treffen der XM-IG im ACC
D 56370 Schönborn
Weitere Info: Im ACC-Forum

2. bis 4. Juli 2021
„Statt Westhofen"
26. CX-Treffen
Camping in Naumburg, Am Schwimmbad 12
D 34311 Naumburg
Anmeldung bitte an martin.link@gmx.de
Weitere Info: Seite 94 und im ACC-Forum

16. bis 18. Juli 2021
22. VIS(A)MI in Nehren bei Cochem
D 56820 Nehren (Mosel)
Weitere Info: ACCM Markus Wilcke/ citroenhilfe@t-online.de

ACHTUNG: NEUER TERMIN
8. bis 12. September 2021
60. „Statt" ACC-Jahrestreffen im schönen Lahntal!
D 35796 Gräveneck
Weitere Info auf S.9 und im ACC-Forum

8. bis 10. Juli 2022
27. CX-Treffen „CX en Allemagne"
D 67593 Westhofen
Ansprechpartner ACCM Ulrich Brenken/ archiv@andre-citroen-club.de
Weitere Info: Im ACC-Forum

Überregionale Treffen

~~1./2. Mai 2021~~
~~**CITROEXPO**~~
~~**NL 4207 HZ Gorinchem**~~
Weitere Info: www.citroexpo.nl

~~12./16. Mai 2021~~
~~**Nach 23 verschoben: 28ème Rencontre Nationale des 2CV Clubs de France**~~
~~F 56240 Plouay~~
Weitere Info: www.celticdeuches.fr

20. bis 24. Mai 2021
Internationales Pfingsttreffen des CCRR e.V.
D 46395 Bocholt-Mussum
Weitere Info: https://ccrr.de

~~2. bis 6. Juni 2021~~
~~**Retromobile**~~
~~F 75015 Paris~~
Weitere Info: www.retromobile.fr

6. Juni 2021
Enten Classic Day
*Ein Muss für alle 2CV-Liebhaber*Innen*
Heinrich-Brauns-Straße 9-15
D 45355 Essen-Borbeck
Weitere Info: https://www.enten-classic-day.de/

HIER FEHLT EIN EINTRAG? EUER TREFFEN IN DIE ACZ

18./20. Juni 2021
DS-Club Jahrestreffen
im Landtechnikmuseum Braunschweig
Celler Heerstraße 336A
D 38112 Braunschweig
Weitere Info: https://www.ds-club.de/

8./11. Juli 2021
Retro Classics
Wegen Corona: Eine Sommerausgabe der Messe für Fahrkultur
Messepiazza 1
D 70629 Stuttgart
Weitere Info: https://www.retro-messen.de/

10./11. Juli 2021
Tour de Düsseldorf
Die bekannte Rundfahrt für französische Klassiker im Rahmen des Frankreichfestes.
Nur mit Einladung!
Burgplatz
D 40213 Düsseldorf
Weitere Info: https://acc.li/7881

17./18. Juli 2021
Haras National d'Uzès
Mehr als 100 historische Citroën, darunter die nachgebaute Autoraupe der Croisière Jaune
F 30700 Uzès

24th International Meeting of 2CV Friends
Wegen Pandemie auf 2023 verschoben, siehe S. 49.
Weitere Info: www.2cv2021.ch

7. bis 12. September 2021
IAA Mobility
Erstmals am neuen Veranstaltungsort
D 81823 München
Weitere Info: www.iaa.de/de/mobility

25. bis 26. September 2021
Citro-Classica
Das Fest für Familie und Freunde mit Teilemarkt
Vliegfeldweg 345
NL 7524 Enschede
Weitere Info: www.citro-classica.nl

22. bis 24. Oktober 2021
24-Stundenrennen für 2CV
B 4970 Spa-Francorchamps
Weitere Info: www.24h2cv.de

2. bis 6. Februar 2022
Retromobile
F 75015 Paris
Weitere Info: www.retromobile.fr

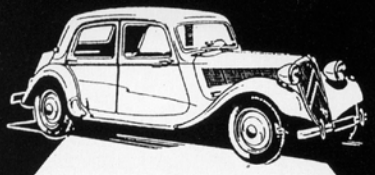
CITROEXPO
Messegelände Gorinchem in Zuid-Holland.
NL 4207 HZ Gorinchem
Weitere Info: www.citroexpo.nl

25. bis 29. Mai 2022
27ème Rencontre Nationale des 2CV Clubs de France
F 52100 Saint-Dizier
Weitere Info: wwwnationale2cv2020.fr

27. bis. 31. Juli 2022
9. DEUTSCHLANDTREFFEN DER FREUNDE DES 2CV
D 76287 Rheinstetten
Weitere Info: www.2cv-det2022.com

3. bis 7. August 2022
17th ICCCR
PL 87-100 Toruń
Weitere Info: www.icccr2022

SCHÄFER
EXPRESS-ERSATZTEIL-SERVICE
TRACTION-AVANT 7,11,15 CV
Modelle 1934 - 1957



CITROËN
MECHANIK · KAROSSERIE
ERSATZTEILE · ZUBEHÖR
Inh. H.-U. Louis
Döringsfeld 1 · 32760 Detmold
Tel. 0 52 31 - 56 97 77 · Fax 56 97 79
Internet: www.schaefer-oldtimer.de
eMail: info@schaefer-oldtimer.de

www.federkugel.de

Autoreparatur Kirchhoff
Wittensteinstr. 47
42285 Wuppertal

Speziell französische Fahrzeuge
Neu- und Gebrauchtteile
An- und Verkauf von Gebrauchtwagen
Tel. 0202 - 836 50
Fax 0202 - 899 809
cx2000@gmx.de

KLEINANZEIGEN

DICKS in Hamburg
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
Citroën-Spezialist seit über 50 Jahren!

Wir reparieren auch gern Ihren Oldtimer. Einige Angebote und viele Ersatzteile vom 2CV bis zum XM.

AUTOHAUS DICKS GMBH
Cranzer Elbdeich 43, 41229 Hamburg

Tel 040 7459358 Fax - 7457443
www.autohaus-dicks.de
Mail: service@autohaus-dicks.de

CITROËN BX GT NUR AN LIEBHABER

Bj. 1985, Gris renard, 145.000 Kilometer, seit 2008 in einer Hand, seit 2015 mit H-Kennzeichen, war Teil des Doppelwinkels bei „100 Jahre Citroën" in Düsseldorf, neue Front nach Unfall (Siehe Seite 22). ACC-Festpreis: 3.500 EURO. Kein Notverkauf, nur an echte Liebhaber. ACCM Heiko Lenck, Tel. 0173 30 50 08 5

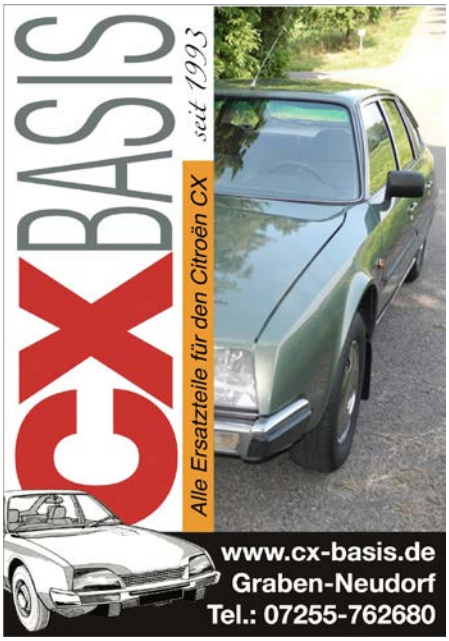
RESTAURATIONSOBJEKT C4 PICK-UP

Bj. 1929/30, alle Teile vorhanden. Anfragen bitte an redaktion@andre-citroen-club.de

BASTLEROBJEKT: DS21, BAUJAHR 70

Karosse ist geschweißt, außerdem sehr viele Ersatzteile. Aus Platzmangel abzugeben. Andreas Judycki, Tel. Nr: 0531-326565

CX BASIS seit 1993
Alle Ersatzteile für den Citroën CX



www.cx-basis.de
Graben-Neudorf
Tel.: 07255-762680

Falk Lehmann
KFZ-Ersatzteilehandel für Citroen-Fahrzeuge

Wir freuen uns Ihnen unseren Online-Shop vorstellen zu dürfen.

Unter www.falklehmann.com

finden Sie einen Einblick über unser Ersatzteillager für Citroën DS/ID und HY das ständig erweitert wird.

Des Weiteren haben wir uns darauf spezialisiert, nicht mehr erhältliche Ersatzteile in höchster Qualität nachbauen zu lassen, um Ihnen noch lange Freude an Ihrem Fahrzeug gewährleisten zu können.

Produkte aus unserer Nachfertigung:

HY: Kotflügel hinten bis '68 aus Blech mit rundem Radlauf rechts/links

ID/DS:

- Türblech, kpl. Außenhaut vo. re/li alle Modelle
- Türblech, kpl. Außenhaut hi. re/li alle Modelle
- Tür DS vo. re/li komplett neu hergestellt
- Lenkradblende DS Halbautomat 67 + 69
- Innenkotflügel DS Break hinten re/li
- Schwellerverkleidung VA-Blech Pallas
- Einstiegsbleche oben/Satz 4-Stück
- Schwellerverkleidungssatz DS Cabrio
- Schwellerverkleidung VA-Blech Pallas
- Einstiegsbleche seitlich/Satz 4 Stück

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Durchstöbern unseres Online-Shops und stehen Ihnen bei Fragen gerne auch telefonisch zur Verfügung: Mo. bis Fr. 8:30 – 17:00 h

Falk Lehmann, KFZ-Ersatzteilehandel
Odenwaldstraße 20, 69124 Heidelberg
Telefon: +49 (0)6222 - 935 24 08
Fax: +49 (0)6222 - 935 24 09
Email: info@falklehmann.com

Artgerechte Haltung
beinhaltet die passende PFLEGE:

Für alle Modelle und Typen. Vom Jung- bis zum Oldtimer

SIEGAFETT schützt Ihr Fahrzeug optimal vor Korrosion und sorgt somit für die Langlebigkeit.

Gerd Mönnich GmbH & Co. KG
Spohler Straße 111
26180 Rastede
Tel. 0 44 54 - 5 77
g.frers@moennich-rastede.de

CITROËN

Weitere Infos im Internet: www.citroen-haendler.de/moennich-rastede

NÄCHSTER ANZEIGENSCHLUSS: 20. AUGUST 2021

André Citroën-Club

Clubzentrale
» Mainzer Str. 140 » 55124 Mainz
» Telefon +49 6131 – 267 22 36
» Fax +49 6131 – 327 52 57 » E-Mail info@andre-citroen-club.de
» Internet www.andre-citroen-club.de » www.facebook.com/andrecitroenclub

Der **André Citroën Club** – vormals **CC-Wiesbaden** – ist Deutschlands ältester Citroën Club und existiert seit Gründung am 5. Januar 1961 ohne Satzung oder e.V. Eintragung und hat seit Jahrzehnten die meisten Mitglieder (ACCM) der deutschsprachigen Citroën-Szene.

Der ACC wird seit dem 5. Januar 1982 im Team geführt und vertritt alle Baujahre und Typen der Marken Citroën, DS Automobiles und Panhard seit 1919. Wir sind unabhängig und unkommerziell. Alle Mitarbeitenden sind ehrenamtlich tätig.

Clubleitung
ACCM Stéphane Bonutto (Steuerung)
ACCM Ralf Claus (Clubzentrale)
ACCM Jan Eggermann (ACZ)
ACCM Peter „Paul" Faber (Finanzen)
ACCM Thomas Gasteier (Mitglieder)
ACCM Sven Winter (Finanzen)

ACC-Forum & Website
ACCM Martin Stahl/ACCM Peter Lennerz
webmaster@andre-citroen-club.de

ACC-Intern
ACCM Michael Riese
acc-intern@andre-citroen-club.de

André Citroën Zeitung
ACCM Jan Eggermann
redaktion@andre-citroen-club.de

Bildbeauftrager
ACCM Oliver Weiß
foto@andre-citroen-club.de

Clubarchiv
ACCM Ulrich Brenken
archiv@andre-citroen-club.de

Clubfinanzen
ACCM Sven Winter
sven.winter@andre-citroen-club.de

Clubfinanzen & Anzeigen ACZ
ACCM Peter „Paul" Faber
anzeigen@andre-citroen-club.de

Clubzentrale
ACCM Ralf Claus
info@andre-citroen-club.de

Händlerverzeichnis
ACCM Ralf Kotschik
haendler@andre-citroen-club.de

Mitgliederverwaltung
ACCM Thomas Gasteier
In der Trift 13, 55442 Roth
Tel./Fax +49 6724 603 22 55/603 59 29
mitgliederverwaltung@andre-citroen-club.de

Orga-Team Treffen
ACCM Ludger Böse & Pascal Böse
logistik@andre-citroen-club.de bzw.
technik@andre-citroen-club.de

Technikbeauftrage 1959 - 1984
ACCM Ulrich Brenken/ACCM Jörg Eberling
1959-1984@andre-citroen-club.de

Technikbeauftragte 1985 - 2008
ACCM Markus Wilcke/
ACCM Ruth Feser (auch Pluriel)
1985-2008@andre-citroen-club.de

Treffenbeauftragte/Stammtische
ACCM Heiko Lenck
ACCM Fred Allendorf/ACCM Jörg Eberling
ACCM Anna Flinspach
treffen@andre-citroen-club.de

Rat und Hilfe zu einzelnen Citroën-Modellen:

Vorkrieg & Kölner Historie
ACCM Immo Mikloweit
immo.mikloweit@t-online.de

Traction Avant 7, 11 & 15 CV
ACCM Ronald Beckmann
Telefon +49 228 451141

2CV bis 1970 & Sahara & Méhari
ACCM Andi Dekassian
Telefon +49 02685 7239
ak400@t-online.de

2CV & Dyane & Acadiane & VISA & Aktuelle
ACCM-tech Markus Wilcke
Telefon +49 6737 710909
citroenhilfe@t-online.de

Dyane & Acadiane
ACCM Jürgen Hollmann
Telefon +49 9278 770763
hollmann1@web.de

Ami 6/8/Super & GS/GSA
ACCM Bernard Koglin
Telefon +49 721 9714634

ID/DS alle Baujahre
ACCM Ulrich Brenken
Telefon: +49 6131 41818
1959-1984@andre-citroen-club.de

SM & CX
ACCM Volker Hammes
Telefon: +49 2131 590401
info@volker-hammes.de

CX-Historie & Literatur
ACCM Marcus Justin
Telefon +49 5247 10494

BX Technik
ACCM Frederic Heinz
Telefon +49 2736 6018
CitroenBx@gmx.de

BX Allgemein
ACCM Jörg Herold
Telefon +49 7023 744424
thedtherold@aol.com

Bankverbindungen
ACC, Sparda Bank Südwest eG, IBAN DE 90 5509 0500 0000 9612 05, BIC GENODEF 1S01
ACC, Postbank Ludwigshafen, IBAN DE 23 5451 0067 0074 4746 78, BIC PBNKDEFF

… alles andere bitte gern in der Clubzentrale erfragen!

Die letzte Spalte

PR-Erfolg: C5 X und DS-Studie Aero Sport Lounge auf dem Titel von „L'Automobile". Im Heft auch eine Hommage an Robert Opron.

CITROËN & DS:
BALD WIEDER IN DORTMUND!

Ab dem 1. Juli 2021 werden Citroën und DS wieder ganz offiziell in Dortmund vertreten sein. Mehr dazu in der kommenden ACZ.

Die ACZ-Redaktion freut sich stets über eure Beiträge. Schreibt bitte an **redaktion@andre-citroën-club.de** oder per Post an unsere Clubzentrale.

75 Jahre Auto, Motor und Sport

Immer ein Herz für Citroën und besonders den 2CV hatte AMS-Redakteur Klaus Westrup. Sein berühmter Artikel zur Charleston-Ente von 1981 schaffte es zum Jubiläum nochmals in AMS 3/2021. Der 2CV-Verehrer gab dem Magazin gleich noch ein Interview, Zitat: „Ich mag die Kargheit des Citroën!" Die mögen wir auch. Zum Jubiläums: Alles Gute AMS!

acc-intern.de
Zugang bis ACZ 2/21
Benutzername: **acz221**
Kennwort: **ami60**

Partner des

AvD
Automobilclub
von Deutschland

HTX Klassiker Öle

elf

FÜR OLDTIMERLIEBHABER

HTX GENERATION 15W-40

HTX Generation ist auf die Bedürfnisse moderner Old- und Youngtimer, wie VW Golf, Opel Kadett, Fiat Panda oder Citroën XM ausgerichtet. Die 15W-40 Viskosität ist die passende Lösung für maximalen Motorschutz: Das Öl bietet eine hervorragende Schmierung bei niedrigen und hohen Temperaturen. Zudem werden gute Anlassleistungen selbst nach langen Standzeiten sichergestellt.

HTX PRESTIGE SAE 40

HTX COLLECTION 20W-50

HTX CHRONO 10W-60

Die HTX Motoröle gibt es je nach Produkt in 2 Liter, 5 Liter und 60 Liter Gebinde.
Finden Sie das passende Öl für Ihren Klassiker mit unserem praktischen HTX Ölfinder unter
www.elf-htx.de/oelfinder

elf-htx.de

elf

DER NEUE CITROËN Ë-C4 – 100 % ËLECTRIC

OPËN THE WAY

CITROËN ADVANCED COMFORT

Citroën Smart Pad Support[4]
Citroën Advanced Comfort® Federung
Schnelles Aufladen: 80 % in ca. 30 Minuten[5]

Ab **149,– €** MTL.[1]
Inkl. Full Service Leasing[2]
Mit kostenlosem Mobility-Pass für 1 Jahr[3]

AUCH ERHÄLTLICH ALS BENZINER ODER DIESEL

INSPIRED BY YOU ALL

Citroën empfiehlt Total [1]Ein unverbindliches Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) für Privatkunden der PSA Bank Deutschland GmbH, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, unter Berücksichtigung der Innovationsprämie (Herstelleranteil und staatlicher Anteil) für den neuen Citroën ë-C4 Elektromotor 136 Feel 100 kW (136 PS) Elektromotor, 50 kWh Batterie, Anschaffungspreis (Nettodarlehensbetrag): 21.880,– €; Leasingsonderzahlung: 9.190,– € abzgl. 6.000,– € Bundeszuschuss im Rahmen des Umweltbonus, Sie zahlen nur 3.190,– €; Laufzeit 48 Monate; 48 x mtl. Leasingrate 149,– €; effektiver Jahreszins -0,02 %; Sollzinssatz (fest) p. a. -0,02 %; Gesamtbetrag 16.342,– €; Laufleistung 10.000 km/Jahr; zgl. Bsp. nach § 6a PAngV. Die Citroën Umweltprämie in Höhe von 3.570,– € brutto ist bereits in die Leasingrate des neuen Citroën ë-C4 eingerechnet. Der BAFA-Anteil am Umweltbonus muss beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Referat 422, Frankfurter Str. 29–35, 65760 Eschborn, www.bafa.de, beantragt werden. Die Auszahlung des Anteils des BAFA-Umweltbonus erfolgt bei Erfüllung der Voraussetzungen und nach Zulassung des Fahrzeugs. Der erhöhte Anteil des BAFA-Umweltbonus endet mit Erschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31. 12. 2021. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Nähere Infos: www.bafa.de. Die Überführungskosten sind in der Leasingrate nicht enthalten und sind gesondert an den anbietenden Händler zu entrichten. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende gesondert abgerechnet. Angebot gültig bis zum 30. 06. 2021. Es besteht ein Widerrufsrecht nach § 495 BGB. [2]Monatliche Leasingrate inkl. Wartung und Verschleiß gemäß den Bedingungen des FreeDrive à la Carte Vertrages der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH, Bahnhofsplatz, 65423 Rüsselsheim. [3]Inklusive 12 Monate Leistungen des Mobility Pass der PSA Bank Deutschland GmbH. [4]Je nach Version und Ausstattung. [5]Abhängig von Ladegerät und Anschluss. Beispielfoto zeigt Fahrzeug dieser Baureihe, dessen Ausstattungsmerkmale nicht Bestandteil des Angebotes sind.

ELEKTROMOTOR: CITROËN Ë-C4 (50 KWH BATTERIE), ELEKTROMOTOR 136, 100 KW (136 PS): STROMVERBRAUCH KOMBINIERT: 15,3 BIS 16,6 KWH/100 KM; CO_2-EMISSIONEN KOMBINIERT: 0 G/KM; REICHWEITE BIS ZU 350 KM, CO_2-EFFIZIENZKLASSE A+

Stromverbrauch, Reichweite, Verbrauch und Emissionen wurden nach WLTP ermittelt und zur Vergleichbarkeit mit den Werten nach dem bisherigen NEFZ-Prüfverfahren zurückgerechnet angegeben und gelten vorbehaltlich der abschließenden Homologation. Die Steuern berechnen sich von diesen Werten abweichend seit dem 01. 09. 2018 nach den oft höheren WLTP-Werten. Über alle Details informiert Sie Ihr Citroën Vertragspartner.