Citroën 2CV Charleston,
Baujahr 1983

Citroën 15 Six,
Baujahr 1949

Citroën C4 Pickup, Baujahr 1930

Citroën DS21 ie Cabriolet, Baujahr 1971

Citroën CX 25 GTI Turbo,
Baujahr 1986

Ewigkeit in großen Dosen

Citroën ist hundert, aber viele der Autos weigern sich, zu altern, und die Zuneigung vieler Fans hält auch ewig. Besuch in fünf Garagen auf der Suche nach den bemerkenswerten Beziehungen.

Von Martin Strubreiter **Fotos Andreas Riedmann**

Vielleicht sollte man nicht allzu genau auf die Anfänge der Marke abseits winkelverzahnter Zahnräder fokussieren, denn die lagen in der Rüstung, und André Citroën ging ziemlich reich aus dem Ersten Weltkrieg hervor. Also hatte er ausreichend Spielgeld, um ansatzlos zur Automobilproduktion umzuschwenken, das erste Auto hieß 1919 Typ A – damals waren Modellbezeichnungen noch sehr plakativ.

Mit dem nur in Gelb lieferbaren Kleinwagen Typ C kamen die Produktionszahlen ab 1922 in Schwung, Opel kopierte das Auto recht ungeniert, lackierte ausschließlich grün, womit der Spitzname Laubfrosch bald flügge war. „Dasselbe in Grün“ ist seither ein geflügeltes Wort.

André Citroën war allerdings vielmehr Visionär und Marketing-Genie als Konstrukteur: Er ließ seinen Namen als Leuchtschrift am Eiffelturm applizieren, importierte Henry Fords Idee des Fließbandes, ließ seine Autos als Spielzeugmodelle fertigen, um die Kinder zur Marke zu lenken, er spendierte dem Land Verkehrszeichen und Wegweiser, auf denen sein Name stand, schickte seine Autos auf Expeditionen oder in Weltrekorde, um deren Zuverlässigkeit zu beweisen. Vor allem aber stellte er noch vor seinem frühen Tod 1934 all die Genies ein, die während der nächsten Jahrzehnte die Autos der Zukunft auf die Räder stellen sollten: Designer Flaminio Bertoni (1903–1964) war nebenbei Bildhauer, Konstrukteur André Lefèbvre (1894–1964) war Flugzeugtechniker und begnadeter Querdenker, Paul Magès (1908–1999) erfand als Autodidakt Citroëns Hydropneumatik. Der Chef ließ seine Mannschaft an die lange Leine, so reifte 1934 der Traction Avant (7CV, 11 CV, 15 CV), mit Frontantrieb und selbsttragender Karosserie bis 1957 modern. Der 2CV motorisierte ab 1948 Frankreich, die Studenten, die Hippies und Lebenskünstler, die DS kam 1955 aus einer nie erreichten Zukunft, und sie sollte nie unmodern werden. Fragt man die Fans nach dem letzten echten Citroën, dann reichen die Antworten gerne bis CX, XM und sogar bis zum C6, und der Sammler sind viele – ein bunter Haufen fröhlicher, lockerer Spinner im besten Wortsinn, und sie bleiben ihren Autos meistens Jahrzehnte treu. Da sind wir schon tief drin in den Geschichten, die die nächsten paar Seiten erzählen.

HORST GIEGL, CITROËN DS 21 CABRIO (1971)

Lieber gleich ordentlich

Eigentlich fuhr Horst Giegl seine Citroën stets als Alltagsautos, aber irgendwann kamen ein paar Flausen auf. Bei der Suche nach einem Klassiker der Marke wollten Kompromisse vermieden sein.

Vergessen Sie alles, was Sie über das heutige Preisgefüge des DS-Cabrios gehört haben. Es ist wie mit schmucken Immobilien: Wenn man jetzt von den einstigen Preisen hört, wälzt man sich weinend am Boden – außer, man hat schon gekauft, bevor die Summen unlesbar wurden. So gesehen war Horst Giegl gerade noch rechtzeitig dran, und vielleicht hätte er manche seiner Autos behalten sollen, aber das weiß man ja immer erst im Nachhinein. Er fährt Citroën, seit der Führerschein ins Haus kam, am Anfang als Notlösung: „Am Rand Wiens war man in den frühen 60ern recht abseits, schon ein Motorrad wäre praktisch gewesen. Den A-Schein wollte ich aber nie machen, mich hat's schon als Beifahrer oft hingepackt." Den Citroën 2CV des Nachbarn fand Horst Giegl zwar hässlich, aber gut zu fahren, man konnte damit nicht hinfallen, und gebrauchte waren günstig. Vorbesitzer seiner Ente war der spätere ORF-Generalintendanten Gerhard Weis, der 2CV war Baujahr 1954, hatte die hinreißende Wellblechhaube und darunter zwölf PS. Schnell war Horst Giegl allerdings beim Tausch des Chassis („zwei Tage und drei Nächte nonstop"), nachdem der 2CV einen Totalschaden erlitten hatte, das Auto sollte noch Paris und die Türkei sehen, bevor ein Ami 6 vors Haus kam. „Als ich den meiner Freundin zeigen wollte, ist eine Gelenkwellen gerissen", derlei verbindet: Die beiden sind noch immer verheiratet, und Traudl Giegl ist bei Ausfahrten gerne dabei.

Spätestens mit dem Ami 6 war Horst Giegls Schraubertalent gefestigt, einmal wollte im Winterurlaub der Motor am Küchentisch der Selbstversorger-Hütte seziert werden, nachdem ein Ventil im eiskalten Öl steckengeblieben war. Man weiß es in solchen Momenten durchaus zu schätzen, wenn man auf der Rodel einen Zweizylinder-Boxer transportiert und kei-

Ufo, oben offen. Karosseriebauer Henri Chapron verwandelte die DS-Skulptur mit erstaunlichem Fingerspitzengefühl zum Cabrio, mit der Tochter des Meisters ist Horst Giegl heute noch in freundschaftlicher Verbindung.

nen üppigen Sechszylinder.

Familie Giegl blieb Citroën treu, es war die übliche Karriere durch die 70er- und 80er-Jahre, aber nach GS, GSA, BX klopften erste Flausen an: „Ich wollte ein altes Auto. Zuerst kam ein HY als Campingbus, und bald hab ich mir gedacht, da wäre noch Luft für andere Oldtimer."

Seinen Traction Avant holte Horst Giegl aus Frankreich, mit 65.000 km ein Glücksgriff, das Auto steht heute bei einem befreundeten Autohändler in der Auslage. Gegen die DS als nächste Stufe der Citroën-Begeisterung hegte er allerdings ein paar Bedenken: „Es war die Schicki-Micki-Zeit der DS. Aber als ein Freund erzählte, dass er gerne ein DS Cabrio hätte, hab ich mir gedacht, vielleicht finde ich vorher eines."

Das war 1996, das G'riss um die 1325 gebauten Exemplare war noch überschaubar, und Horst Giegl fand in Stuttgart das 1326. Exemplar: Nachdem Citroën die Kooperation mit dem legendären Karosseriebauer Henri Chapron 1971 beendet hatte, fertigte der bis 1977 noch acht Exemplare ohne Werksunterstützung. Das Auto auf diesen Seiten war das erste davon, Horst und Traudl Giegl fuhren damit auf eigener Achse locker bis Wien und notierten mit Freude, dass das Dach trotz strömenden Regens dicht hielt.

Während die meisten DS Cabrios vom Rost dahingerafft wurden (das Heck ist sehr verschachtelt aufgebaut, das Chassis trägt etliche aufgeschweißte Verstärkungen, Chapron hielt sich nicht lange mit Konservierungsmaßnahmen auf), war hier lediglich das Leder brüchig, Horst Giegl konnte sein Basteltalent in der Garage lassen und sich anderen Facetten seines Hobbys widmen. Zum Beispiel der Organisation eines Chapron-Treffens 2016 in Wien. Unter den Gästen war auch Noëlle Chapron, die Tochter des Meisters. Horst Giegl holte sie mit einer DS vom Flughafen ab, die Dame bedankte sich mit ein paar Geschichten aus der Firmenhistorie, zum Beispiel: Chapron klingt zwar ähnlich wie Chapon (Kapaun), der Vogel im Chapron-Firmenlogo ist aber keiner, sondern der Gallische Hahn. Horst Giegl: „Ich war mir eh ziemlich sicher, dass ein Karosseriebauer kein kastriertes Hendl als Logo hat."

.

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

JOACHIM PALDEN, CITROËN C4 PICKUP, (1930)

Übersiedeln mit Stil

Um Ersatzteile und Werkzeuge in die neue Garage zu bringen, suchte Joachim Palden einen höchst stilvollen Transporter. Manchmal können die Gründe für einen Autokauf so simpel sein.

Privat pflegt Joachim Palden eine ruhige Hand, vor allem beim Schrauben, Basteln und Tüfteln. Er gehört zu jenen beneidenswerten Menschen, die sicher am Straßenrand aus einem Schneidbrett und einem Kaugummi eine Kupplung anfertigen könnten, wenn's nötig wäre, und das in aller Ruhe.

Beruflich ist Joachim Palden allerdings impulsiver unterwegs, und mit schnellen Fingern: Als Pianist gehörte er zu den Gründern der *Mojo Blues Band*, er begleitete Etta Scollo und tritt mit Dana Gillespie auf, Stillsitzen im Publikum unmöglich. Beim Künstler selbst ebenso, und beim Hobby fließen beide Wesensarten geschmeidig ineinander: Die Ideen kommen schnell und parallel, und wenn man mehrere Projekte nebeneinander verfolgt, dann kommen manche eben etwas langsamer ins Ziel. Das motorbetriebene, selbst gebaute Kinderauto für seinen Sohn wird sicher fertig, allerdings muss das nimmer ganz flink passieren, denn Cosimo Palden ist jetzt 21.

Auch die Idee einer großen, gut mit Werkzeug und Hebebühnen bestückten Garage reifte länger, jetzt aber sind die Räumlichkeiten fertig, die Autos stehen schon drin. Damit die Ersatzteile würdig vom bisherigen Lager hierher reisen, hat sich Joachim Palden früh Gedanken über das Transportfahrzeug gemacht, als Citroën-Fan mit weitem Horizont landete er dennoch bei Peugeot, es war wegen deren langer Pick-up-Tradition: „Ich hab einen 203 Pickup besichtigt, bin mit dem Verkäufer aber preislich nicht zusammengekommen. Dann hab ich ein Inserat eines C4 Pickup aus den 30ern entdeckt, das Auto stand in Holland." Diesmal gelang die Preisverhandlung schnell, und etwas später meldete sich auch der Peugeot-Verkäufer mit einem unwiderstehlichen Vorschlag. Bei beiden Autos sind ein paar Kleinigkeiten zu verbessern, das erste fertige wird mit den Transporten beginnen dürfen.

Natürlich muss jemand schon tief drinstecken im Oldtimer-Hobby, wenn der Teiletransport ein eigenes Auto beschäftigt: Joachim Palden besitzt mehrere Citroën DS, er ist Gründungsmitglied des DS Clubs Österreich, und all das kam nicht zufällig: „Ich bin in einem DS Break aufgewachsen. Das Auto gibt's zwar nicht mehr, aber ich konnte später zwei Teile davon zurückkaufen." Bei diesen Teilen handelte es sich um die Heckklappe und den linken hinteren Kotflügel, sie könnten einmal gut in eine andere DS passen.

Im neuen Quartier. Bislang schraubte Joachim Palden im verwinkelten Garagen-Ensemble eines Hinterhofs, jetzt ist die eigene, luftige Werkstatt beziehbar, die Ersatzteile wollen noch folgen. Da reden wir von rund hundert Pick-up-Ladungen, geschätzt. Der C4 packt eine Tonne pro Fahrt, er begründete damals den Lastwagenbau bei Citroën, auf diesem Chassis standen sogar Busse.

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

Seine erste komplette DS kaufte Joachim Palden Anfang der 80er-Jahre, er fand das Auto in Kärnten bei der Fahrt in den Italien-Urlaub, bezahlte beim Zurückfahren 6.000 Schilling dafür und wäre dann wegen der rutschenden Kupplung beinahe nicht über den Semmering gekommen. Kupplungstausch zahlte sich aber nimmer aus, denn die DS, Baujahr 1966, und damit noch mit den freistehenden Scheinwerfern, war doch rostiger, als sie unter der Kärntner Sommersonne erschienen war.

Der Ersatzteilfundus wuchs, und eine weitere DS musste her. Diesmal war's ein 75er Break. 1975 ist, wie Joachim Palden heute weiß, ein ganz schlechter Jahrgang: Die Stahlkrise hatte sich schon festgebissen, und im letzten Produktionsjahr der DS war Citroën beim Konservieren noch nachlässiger als davor. Der Break wurde aber nicht zerlegt, „den restauriere ich noch fertig, auch wenn's seit Jahren nicht unbedingt danach ausschaut."

Ein DS 23 Pallas und ein ID 19 aber sind fahrbereit, Joachim Palden verbrachte auch ein paar Jahre mit einem CX Break, er hat die Lancia Fulvia seines Sohnes in Bestzustand versetzt, und dem hellgrünen Citroën SM fehlt auch nicht wahnsinnig viel.

Dennoch bleibt Zeit für Details, wie sie den Fans gut gefallen. Es gibt jetzt endlich ausreichend Wände zum Schmücken, dort hängen schon die beiden Citroën-Emaille-Schilder, die Joachim Palden vor etlichen Jahren in einem verwilderten Meidlinger Garten als Schachtabdeckung gefunden (und gegen deutlich tragfähigere Holzplatten getauscht) hat. Wunderbar schmückend ist auch das Michelin-Emaille-Schild aus Tunesien: „Das hab ich im Zuge einer Tournee günstig bei einem Händler bekommen. Am Flughafen hätte man mich deshalb beinahe verhaftet, Dana Gillespie war um unsere Tournee besorgt, aber nach einer kleinen Verhandlung durfte ich das Schild gratis mitnehmen."

Zum Glück musste er von Tunesien aus keine Anwalt anrufen: Joachim Palden hat bis heute kein Handy. So lenkt ihn auch weniger vom Basteln ab.

HELGE TORGERSEN, CITROËN 15 SIX (1949)

Tres Anglais

Natürlich ist ein aus Deutschland importiertes, französisches Auto aus britischer Produktion der allerbeste Oldtimer für einen Ex-Norweger mit sehr internationalen Vorfahren.

Gartenzaungrün!" Helge Torgersen wählt eine eher despektierliche Bezeichnung für die Farbe seinen Citroën 15 Six, aber sie ist durchaus liebevoll gemeint, „denn das originale *Mist Green* war noch hässlicher." Man darf sich darunter ein Hellgrünmetallic vorstellen, wer gedanklich Nebel mittlerer Dichte vor schottisches Highlands-Moos schiebt, liegt ungefähr richtig.

Aber auch diese Farbe war von ausgesuchter Eleganz gegen jene, in der Helge Torgersen seinen ersten Traction Avant sah: Der war orange angemalt und stand Mitte der 60er-Jahre in Bonn, wo die Familie damals wohnte, aber kindliche Prägung funktioniert auch durch bunte Farbschichten hindurch: „Später habe ich noch einen Traction Avant in Berlin gesehen, der war das Schönste am ganzen Kurfürstendamm. Danach blieb das Interesse für viele Jahre latent."

Man sollte an dieser Stelle anmerken, dass Helge Torgersen nicht zu

vorschnellen Entscheidungen neigt. Er forscht am Institut für Technikfolgenabschätzung an der Akademie der Wissenschaften, da wollen allerlei Argumente berücksichtigt sein, bevor eine Hypothese auf einem Fundament aus Stahlbeton ruht. Derlei gilt auch privat, folglich braucht er jetzt auch schon rund 15 Jahre, um KEINEN Panhard PL17 zu kaufen. Der Erwerb eines Citroën DS gelang acht Jahre lang nicht, selbst seine spätere Frau Christine hat er erst im zehnten gemeinsamen Studiensemester angesprochen, da kann man nicht von voreiliger Kontaktanbahnung reden.

Sie war es auch, die nach der Geburt der beiden Söhne vorschlug, künftig im Wohnmobil zu urlauben, „und da ist mir eingefallen, dass es etwas dem Traction Avant sehr Verwandtes gibt, so etwas Wellblechenes." Kauf und Innenausbau des Citroën HY gelangen flink, und „wenig später hab ich mir gedacht, dass jetzt doch eine Limousine mit der Technik des Busses schön wäre." Weil das Internet 1989 weder erfunden noch in alle Haushalte verästelt war, gestaltete sich die Suche etwas diffiziler. Sie führte schließlich nach Bayern, und Helge Torgersen stand vor einem sehr raren Exemplar des Traction Avant: Sechs Zylinder, wie sie das Topmodell 15 CV hatte; Lenkrad rechts, weil aus britischer Produktion; gartenzaungrüner Lack, das Werk in Slough westlich Londons

Mit wachem Blick. Wenn ein Auto in Slough, Großbritannien, zur Welt kommt, dann wollen die Scheinwerfer auch durch Nebel leuchten, und innen gibt's Holz und Leder. Im Motorraum ist eine britische Telefonnummer für Ersatzteilbestellungen eingeprägt, aber leider geht niemand mehr ran, Helge Torgersen hat's ausprobiert. Citroën fertigte von 1926 bis 1966 auf der Insel, um Importsteuern zu umschiffen.

wollte nicht einfach die französische Farbpalette (Schwarz) übernehmen; Leder und Holz innen und ein großes Schiebedach über dem Kopf.

Die Typisierung in Österreich gelang deutlich schneller als das Ausbügeln früherer Restaurations-Blödheiten, Helge Torgersen möchte nicht unbedingt gefragt werden, wie viel Polyester gegen Blech ersetzt werden musste, und er will sich auch nicht immer dran erinnern, wie oft er während der gemeinsamen 30 Jahre den Motor schon zerlegt hat, um tief verborgenen Winzigkeiten zu ersetzen. Man hört ihn drüber aber gerne reden, wenn hinter der Fassade des dezent zerstreuten Professors die schelmischen, druckreifen Formulierungen des Sprachbastlers durchschimmern, auch bei den vielen Reiseberichten: Der Traction Avant war schon in etlichen Ländern Europas, und vorsichtshalber ist Helge Torgersen davor vielen lokalen Clubs beigetreten. Damit nix sein kann, wenn was ist – oft war nichts (abgesehen von einem Fahranfänger, der in Genf die hintere Stoßstange des 15 Six ondulierte), aber viele internationale Freundschaften sind hängengeblieben.

Das HY-Wohnmobil hat Helge Torgersen übrigens vor ein paar Jahren ver-, einige Zeit später aber wieder zurückgekauft. Manche Entscheidungen sind eben so gut abgesichert, dass man sie ruhig zweimal treffen kann.

BEATRIX UND PETER HIRSCH, CITROËN 2CV (1983)

Entscheidung fürs Leben

Das Auto, mit dem man Fahren lernt, gibt man nicht so leicht wieder her: Der 2CV als Familiengeschichte in drei Generationen, und die Wochenenden verbringt man ohnedies am liebsten bei Ententreffen.

Ein 2CV-Treffen und den zugehörigen Club muss man zwar Entenfahrern nicht erklären, dafür aber allen anderen, die in Vereinen sind oder nie dort hin wollen.

Nun denn: Die Treffen des OEsterreichischen Citroën Clubs (OECC) finden mehrmals im Sommer statt, man kommt auf einer Wiese zusammen, schläft im Auto oder im Zelt daneben, auf ein Galadinner wird freudig gepfiffen, weil ohnedies alle lieber ums Lagerfeuer hocken. „Ententreffen sind eine eigene Welt“, sagt Beatrix Hirsch, „da gibt’s keinen Zeitdruck, nix treibt dich, und früher, als unsere Tochter noch klein war, war’s überhaupt ideal: Bei Ententreffen gab’s immer viele Kinder, die spielten miteinander, und am Abend sammelten wir sie wieder ein.“ Kathrin Hirsch wurde in der Schule auch immer ordentlich um ihre Hippie-Eltern beneidet, die erste durchgemachte Nacht gelang ihr natürlich bei einem 2CV-Treffen.

Bei Familie Hirsch wird eigentlich schon immer 2CV gefahren, Beatrix’ Vater hatte früher eine blaue Ente, dann eine gelb-schwarze Charleston, das Sondermodell, das so erfolgreich war, dass es als Topmodell ins reguläre Programm kam. Es ist jene Ente, die hier zu sehen ist, sie war Beatrix’ erstes Auto, und bei den Clubabenden des Grazer Ortsclubs lernte sie ihren Peter kennen. Der war eigentlich Motorradfahrer, suchte irgendwann doch ein Auto, „wurscht, was“. Ein Biker-Kollege trennte sich da gerade von seiner Dyane, Peter Hirsch fuhr damit gleich zum 2CV-Grand-Prix am Österreichring, der erst später Red-Bull-Ring heißen sollte, und er verraspelte freudvoll einen Satz Reifen.

Zur Hochzeit fuhren Beatrix und Peter mit der neuen Ente ihres Vaters, einer roten, fürs Treffenfahren als Jungfamilie aber war ein Kastenwagen praktischer – die Acadiane ist bis heute bei Treffen zu sehen, sie war auch beim 2CV-Welttreffen 2001, das in Kärnten stattfand, und sie war vor ein paar Wochen in Samobor in Kroatien und bei fast allen Welttreffen dazwischen. Wie friedlich dort ein paar Tausend Leute zusammenhocken, glauben nur die, die dabei waren.

Mit der roten Ente, die sich Beatrix’ Vater als Ersatz für die gelb-schwarze gekauft hat und die Beatrix’ und Peters Hochzeit geschmückt hat, fährt heute übrigens Tochter Kathrin. Die Familiengeschichte darf weitergehen.

Fahren & schlafen. Eigentlich wurde die Garage gemietet, um die Acadiane zu restaurieren, dann entdeckten Beatrix und Peter Hirsch, dass man mit ein bissel Schlichten auch zwei Autos drin unterbringt. Die Restaurierung des 2CV ging sich dennoch aus, bald wird er als historisch typisiert.

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

ARNE & HELGA KOMPOSCH, CITROËN CX TURBO (1986)

Querlenken beim Querdenken

Bei Designern mag die DS erste Wahl sein, bei Technikern aber gewinnt der CX: Nie wieder sollten ein Fahrwerk und eine Lenkung so perfekt, einzigartig und komfortabel sein. Arne Komposch kann das wunderbar erklären.

Im Citroën-Club schräge Gedanken zu Autos einzubringen, ist nicht ganz einfach, aber Arne Komposch war in dieser Disziplin schon immer ganz gut: Als alle ihren 2CV im Winter mit einer Dyane schonten, verehrte er die Dyane und fuhr einen Winter-2CV. Und während die DS als Maß aller Dinge galt, stieg Arne Komposch in einen CX, aber nicht in einen einzigen: In seiner Sammlung stehen ein später Break, ein wunderbar erhaltener CX 20 aus der Zeit der Chromstoßstangen und ein CX Turbo. Der ist ein Pensionistenauto im doppelten Sinn: „Mein Vorbesitzer war Pensionist, er hatte den CX ein paar Jahre davor einem anderen Pensionisten abgekauft, und bei beiden war er das Hobby-Zweitauto."

Damit der CX weiterhin im Bestzustand bleiben möge, pflegte ihn Arne Komposch so behutsam über die Jahre, dass das Auto im Freundeskreis bald als *CwiX* bekannt war, wir wollen das jetzt nicht weiter ausbreiten. Man ist beim Mitfahren allerdings überrascht, wenn der für seine schonende Fahrweise bekannte Besitzer in einen wurzeligen Waldweg abbiegt (ohne zu wissen, wie er wieder rauskommt) oder bewusst die Schlaglöcher am Fahrbahnrand ansteuert, um die sensationelle Federung zu demonstrieren. Schöner wird das alles nur noch, wenn dann jemand in einem konventionell (also eher: nicht) gefederten Auto die Linie nachfährt und gegen das eigene Dach pumpert, denn Arne Komposch steckt ganz tief drin in der Technik der Hydropneumatik, er referiert gerne über die Progression der Gasfeder, und wenn er eine Citroën-Federkugel überarbeitet hat, dann weiß man, wo die Benchmark liegt.

Natürlich steckt da kindliche Prägung dahinter („Ich stieg in die DS 21 meines Onkels, um in den roten Plüschfauteuils für immer zu versinken."), ein anderer Onkel fuhr CX, Arne bekam ihn zum Führerschein geschenkt. Und nach ein paar Metern in einem 2CV (übrigens im Rückwärtsgang, es ging ums Umparken) wusste er, dass auch diese Autos in seinem Leben bleiben durften. Unnötig zu erwähnen, wo er seine Frau Helga kennengelernt hat.

Im Alltag fährt Arne Komposch heute übrigens Tesla Model 3, den CitroënC-Zero seiner Mutter sieht er schon ein bissel als Sammlerstück.

Da ist er wieder, einer der leicht gegen den Strich gebürsteten Gedanken.

Nichts als Harmonie. So elegant und geschmeidig konnte Autodesign einst sein, man sollte das SUV-Fahrern einmal erklären. Helga und Arne lernten einander bei einem Citroën-Treffen kennen, bald danach wurden zwei Sammlungen hübsch fusioniert.

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN

DIE ANDEREN CITROËN

Von Herzen, fürs Herz

Nicht alles, was Citroën fertigte, war genial, aber vieles fuhr direkt in eine Zukunft, die nicht immer eintreffen sollte. Eine kleine Rundfahrt mit jenen Modellen, die wir nie aus den Augen verlieren wollen.

CITROËN COCINELLE, 1955/1956. Der letzte Wurf des legendären Konstrukteurs André Lefèbvre erreichte nie Serienreife, ein Exemplar hat überlebt. Die Aerodynamik des Tropfens machte die 2CV-Technik mit ihren 12 PS 140 km/h schnell.

CITROËN DYANE, 1967–1983. Der Nachfolger des 2CV wurde vom Original um sieben Jahre überlebt. Lange galt die Dyane trotz objektiver Vorteile (Heckklappe!) unter 2CV-Fans als zweite Wahl. Auch hier: Rolldach serienmäßig!

CITROËN MEHARI, 1968–1988. Verkürztes 2CV-Chassis, der etwas stärkere Dyane-Motor, Gitterrahmen und eine Karosserie aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol), fertig war ein abwaschbares Auto für Arbeit und Freizeit.

CITROËN M35, 1969–1971. Das Coupé des Ami 8 war ein Prototyp mit Wankelmotor und Hydropneumatik, es wurde an 267 Kunden zum Langzeit-Test verkauft. 1971 wollte das Werk alle zurückkaufen, ein paar Besitzer verweigerten.

CITROËN SM, 1970–1975. Keine Gedankenspiele zum Modellkürzel, der SM galt 1970 gemeinsam mit dem Mercedes 600 als höchsttechnologisches Auto der Welt. Der wegen seines 90-Grad-Zylinderwinkels raue V6 hatte leider ein paar Kinderkrankheiten, das hinter dem SM am Foto dürften die Hirnwindungen der damaligen Citroën-Techniker sein.

CITROËN GS/GSA, 1970–1986. Das Design erinnerte an Pininfarinas BMC-1800-Studie, und leider fehlte die Heckklappe. Sonst aber war der GS ein moderner Wurf mit hydropneumatischer Federung und luftgekühltem Vierzylinder-Boxer.

CITROËN VISA PLEIN AIR, 1983–1985. Der Visa wurde analog zum 2CV auch als Cabriolimousine gebaut, sie schaffte aber nie nennenswerte Verkaufszahlen. Heute entsprechend selten zu finden, wird aber auch kaum gesucht.

CITROËN C6, 2005–2012. Citroëns letzter Versuch einer Oberklasse-Limousine endete nach nur 23.384 Exemplaren, von der DS wurden fast 1,5 Millionen gebaut. Die C6-Fans horten schon die Software für Tausch-Steuergeräte.

FOTOS: ARCHIV