



## **„Dank Cousin Lois“ - CITROEN C4 6/30 CV 1929**

Begonnen hat unsere Geschichte mit einem Zeitungsbericht. Aber wir reden nicht von einer aktuellen Tageszeitung oder einem Oldtimermagazin, sondern konkret von der „Alpenländischen Automobil-Zeitung“ aus dem Juni 1929. Schopper August hat das antiquarische Heft zufällig in die Hände bekommen und ist darin auf einen Testbericht eines damals neuen Autos gestoßen, einer französischen C6 Limousine. Bei Citroen klingelt's beim Gust, besaß er früher doch selbst einen Wagen dieser Marke, einen 11 CV, besser bekannt als „Gangsterlimousine“. Von der musste er sich schon vor längerer Zeit aus Platz- und Zeitmangel aber trennen.

Jetzt ist der Gust in der Pension, hat also Zeit und auch wieder Platz. Deshalb erwachte der Wunsch, solch einen technisch unkomplizierten, aber den Geist der 20er Jahre versprühenden Citroen in den leeren Platz einer seiner Garagen zu stellen – und nahm immer mehr konkrete Gestalt an. Unter seinen Verwandten hat er einen Cousin – den Lois –

den er seinen „Internetler“ nennt. Den setzt als Spürhund ein, wenn er was sucht, weil in der Regel findet es der Lois auch.

Auch in diesem Fall hat er gefunden, was der Gust gesucht hat. Oder sagen wir beinahe, weil statt einem C6 hat er einen C4 gefunden, mit Vier- anstatt Sechszylindermotor, aber sonst baugleich – inklusive der geschlossenen Limousinenvariante. Der Wagen stand nicht einmal sehr weit weg – in Haslach im Mühlviertel – und war nicht nur restauriert, sondern sogar auch noch angemeldet mit noch gültigem Pickerl. Gust brauchte nicht einmal eine Probefahrt, um sich zu entscheiden, am Montag hat er ihn sich angeschaut, am Mittwoch ist er wieder hingefahren, hat ihn gekauft und auf Achse nach Hause in den Bezirk Eferding überstellt. Der Vorbesitzer hatte ihn sieben Jahre zuvor bei einem Urlaub in Frankreich entdeckt und spontan gekauft – der Wagen war da schon restauriert gewesen.



Ein zweiter Besuch in Frankreich war notwendig, um den Citroen am Hänger ins Mühlviertel zu holen und in Österreich typisieren zu lassen – was problemlos vonstattengegangen ist. Danach ist der C4 aber die meiste Zeit gestanden, weil er sich die Garage noch mit anderen Oldtimern teilen musste, die halt doch mehr Fahrkomfort boten – so ehrlich muss man sein, so ehrlich war auch der Verkäufer. Deshalb suchte er via Inserat im Internet nach einem neuen Besitzer – und hat ihn in Gust gefunden. Dank Cousin Lois.

Im Artikel in der alpenländischen Automobil-Zeitung werden die technischen Daten des Citroen abgehandelt, beziehen sich aber auf die große Schwester C6, also den Sechszylinder. Der war eh eine Weiterentwicklung des Vierzylinders C4, der im Oktober 1928 auf dem Pariser Automobilsalon als Nachfolger des beliebten Modells B 14 vorgestellt wurde. Sehr groß waren die Modifikationen gegenüber dem Vorgänger nicht, hauptsächlich war der Hubraum von 1583 auf 1628ccm vergrößert worden, auch an der Leistungsspirale war gedreht

worden: mit 30 verfügte der C4 um 8 PS mehr als der B14, was ihn auch um 10 Km/h schneller machte und zu einer Spitze von 90 verhalf. Eher ein Prestigewert, innerorts durfte man eh nur 30 fahren und auf dem, was sich damals Landstraße nannte, konnte man von 90 Km/h nur träumen, sie aber sicherlich nicht fahren.

Prestigewerte waren aber wichtig, das zeigt sich auch im Inneren und an den angebotenen Karosserievarianten. Es gab den C4 als - wir nennen die Aufbauten in Französisch, weil das so hübsch und gleich viel teurer klingt – Berline Luxe, Familiale Luxe, Conduite Interieure Luxe, Cabriolet Decapotable und Faux Cabriolet (jeweils als Zwei- und Viersitzer), Torpédo und Taxi. Allesamt natürlich Hecktriebler mit unsynchronisierter Dreigangschaltung. Von allen Varianten des C4 zusammen wurden 121.000 Einheiten gebaut, bevor er 1932 zusammen mit dem C6 vom Typ Rosalie abgelöst wurde. Der wurde als Modell „Ganz Deutsch“ auch im Citroen Zweigwerk in Köln-Poll montiert, ebenso wie auch schon der C4 vor ihm.











# Technischer Teil

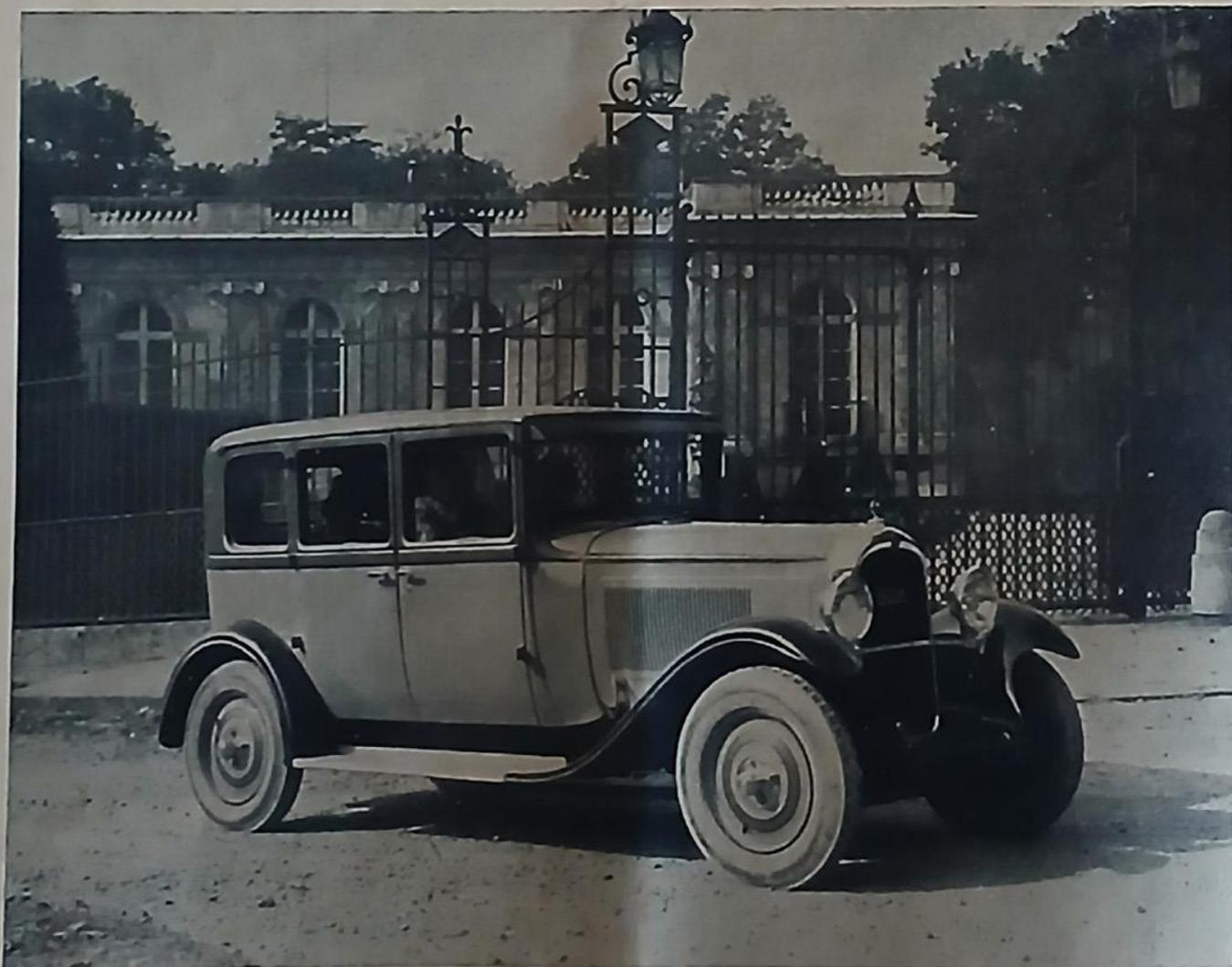
## Der Citroën C 6 Sechszylinder 9/45 PS

Die Citroën-Werke sind auf einer neuen Stufe ihrer Produktion angelangt, sie haben ihren ersten Sechszylinder gebaut. Es ist noch gar nicht lange her, daß man diese Notiz durch die Weltpresse gehen sah und heute, nach verhältnismäßig kurzer Zeit, hat sich der neue Sechszylinder schon derart in das internationale Straßenbild eingebaut, daß er eigentlich gar nicht mehr als Novum klassifiziert werden kann. Der Wagen erinnert in nichts an den bisher gebauten Vierzylinder. Fahrgestell- und Karosseriekonstruktion haben sich in bester Weise ergänzt und das Resultat ist ein schöner, eleganter und auch komfortabler Wagen. Bei den neuen Citroën-Modellen ist der Fahrgestellrahmen durch die Karosserie fast schon zur Hälfte überdeckt. Diese fortschrittliche äußerliche Formgebung entspricht nicht nur der inneren Einrichtung und dem reichhaltigen Instrumentenbrett, sondern auch der Motor- und Fahrgestellkonstruktion. Was die Fahreigenschaften anbelangt, so kann man an einen Sechszylinder, wie es der Motor des Modelles 6 ist, ziemlich hohe Anforderungen stellen, obwohl dieser mit seinem  $2\frac{1}{2}$ -Liter-Inhalt noch nicht als überdimensioniert bezeichnet werden kann. Es ist sicher keine Kunst, mit Motoren von drei und mehr Liter Zylinderinhalt, in besonders leichtem Fahrgestell eingebaut, bluffende Fahreigenschaften zu erzielen. Wenn man sich aber hier begnügt hat, die untere Grenze, das ist etwa für den vier-

sitzigen Innenlenker als Minimum zwei Liter = acht Steuer-PS, einzuhalten, so bedarf es einer gründlichen, gut durchstudierten Konstruktion, um in bezug auf die Fahreigenschaften nicht gegenüber den stärkeren Wagenmarken zurückzubleiben.

Der C 6 hat dieses Ziel erreicht. Er fährt sich bei Geräuschlosigkeit aller Teile leicht und angenehm und ist sehr elastisch.

Und einige technische Details: der Wagen besitzt eine Effektivleistung von 45 PS bei etwa 3000 Umdrehungen und 2442 ccm Hubvolumen, viermal in Weißmetall gelagerte Kurbelwelle, Aluminiumkolben mit Stahleinlage von geringer Ausdehnung. Regulierbare Druckschmierung mit Kontrolle am Armaturenbrett. Öleiniger im Ölkreislauf. Brennstofffilter und Luftreiniger. Hintenliegender Brennstofftank von 55 Liter Inhalt mit Brennstoffförderung durch Unterdruck über einen 10-Liter-Reservetank. Benzinuhr am Armaturenbrett. Bosch-Batteriezündung mit Relais an der Lichtmaschine. Bosch-Anlasser, -Verteiler und -Zündkerzen durch abnehmbaren Deckel geschützt. Batterie von 80 Amperestunden Kapazität. Dreiganggetriebe. Ausgewuchtete Kardanwelle, Spezial-Kardangelenke aus Metall. Verstärkte, dennoch erleichterte Hinterbrücke, Differentialgehäuse aus Temperguß in einem Stück. Teller- und Kegelrad mit Gleasonverzahnung. Beleuchtetes Armaturenbrett mit Zusammenfassung aller Instrumente, und zwar: Geschwindigkeits-



Der neue Citroën-Sechszylinder, Type C 6



Die Citroën-Ganzstahl-Karosserie auf Type C 4

messer mit Kilometerzähler (Total- und Tageszähler), Zeituhr, Benzinmesser, Oldruckkontrolle, Amperemeter, Starterklappe, Zündlicht-Schalter und Anlasserknopf, selbsthemmende Lenkung durch Schneckenrad, großes Lenkrad, in dessen Mitte Lichtschalter für Landstraße, Bilux und Parken sowie Signalkopf, Servobremse, Citroën-Westinghouse verstellbare Saugluftbremse, Längsträger durch drei Rohrtraversen und fünf gestanzte Traversen miteinander verbunden, Vierpunktlagerung des Motors mit dämpfenden Gummizwischenlagen, Federung aus vier langen, weichen Halbelliptikfedern, vorn und hinten Stoßdämpfer, Hochdruckschmierung, fünf Reifen.

Die Karosserie der momentan gangbarsten Type hat vier Türen, die in drei exakt ausgearbeiteten Scharnieren hängen, die Sitze sind breit und bequem, die Fenster lassen sich durch Kurbeltrieb öffnen und schließen, die Vordersitze sind verstellbar.

Der verhältnismäßig niedere Preis dieses Wagens, seine bereits durch reichliche Erfahrung nachgewiesene Dauerhaftigkeit und seine praktische als auch geschmackvolle Ausstattung hat es ermöglicht, daß die Fabrik imstande war, in besonders kurzer Zeit eine Serie von 10.000 Wagen auf den Markt zu bringen.

Die Fahrsaison ist in vollem Gange und es ist nach dem bisher Gesagten unzweifelhaft, daß der Citroën-Sechszylinder heute schon und im kommenden Frühjahr ebenso häufig sicherlich noch mehr in Österreich zu sehen sein wird, wie es bereits außerhalb seines Geburtslandes der Fall ist.



*Alpenländische*  
**Automobil-  
Zeitung**

mit Beiblatt

**Der Motorradfahrer**

Die neue Gaisberg-Autosstraße, vom Flugzeug aus gesehen  
(Fliegeraufnahme der Österreichischen Fliegerschule Salzburg)

Juni 1929

7fr. 6

3. Jahrgang



