Der neue



im Spiegel der deutschen Presse

★

SPRINK & KÄSCH
Citroën-Generalvertretung
STUTTGART-N, Zeppelinbau
Fernsprecher 905 44/45

Einige deutsche Pressestimmen

anläßlich des Pariser Salons * Oktober 1934

Berliner Lokal-Anzeiger · 5.10.34:

. . . . . Im Mittelpunkt der gesamten Industrie aber steht ohne Frage der kürzlich herausgebrachte Citroen-Frontantrieb, der in zahllosen Karosserie-Modellen den großen Stand dieser Firma füllt. Ihm gilt auch das weitaus größte Interesse nicht nur der Besucher aus Paris und Frankreich, sondern auch das der Händler aus Europa und Uebersee.

Der Mittag, Düsseldorf · 9.10.34:

. . . . . Der Citroen-Wagen ist in der Fachwelt bereits bekannt. Ein Fahrzeug, das vor etwa 3 Monaten auf den Markt geworfen wurde und unterdessen in über 25 000 Exemplaren abgesetzt werden konnte.

. . . . . Citroen hat den gordischen Knoten dadurch zerschnitten, daß er in der Reihenfolge der Maschinenaggregate eine Aenderung eintreten ließ. Bei ihm ist die Folge nicht wie üblich Motor, Getriebe, Differential, sondern Motor, Differential, Getriebe. Das will besagen, da der Antrieb der Räder vom Differential ausgeht, daß das Getriebe der Radmittellinie vorgelagert ist. Rechnet man für ein modernes Getriebe eine Länge von 25-30 cm, so ist dies der Betrag, um den Citroen seinen Motor vorverlegen konnte. Doch die großartige Leistung, die in dem Citroen-Wagen verkörpert ist, erschöpft sich nicht in dieser Einzelheit. Citroen hat als erster den Fahrzeugrahmen, also das Chassis beseitigt. Die Karosserie aus Stahl hergestellt, ist in ihren Abmessungen und Querschnitten so bemessen, daß das gesamte Maschinenaggregat mit Antrieb und Rädern auf 4 hierfür vorgesehenen Karosseriebolzen aufgehoben werden kann. Eine ungeheure Erleichterung der Montage, eine beschleunigte Abfertigung bei Reparaturen und eine wesentliche Gewichtsersparnis resultierend aus dieser Bauart.

Kölnische Zeitung · 6.10.34:

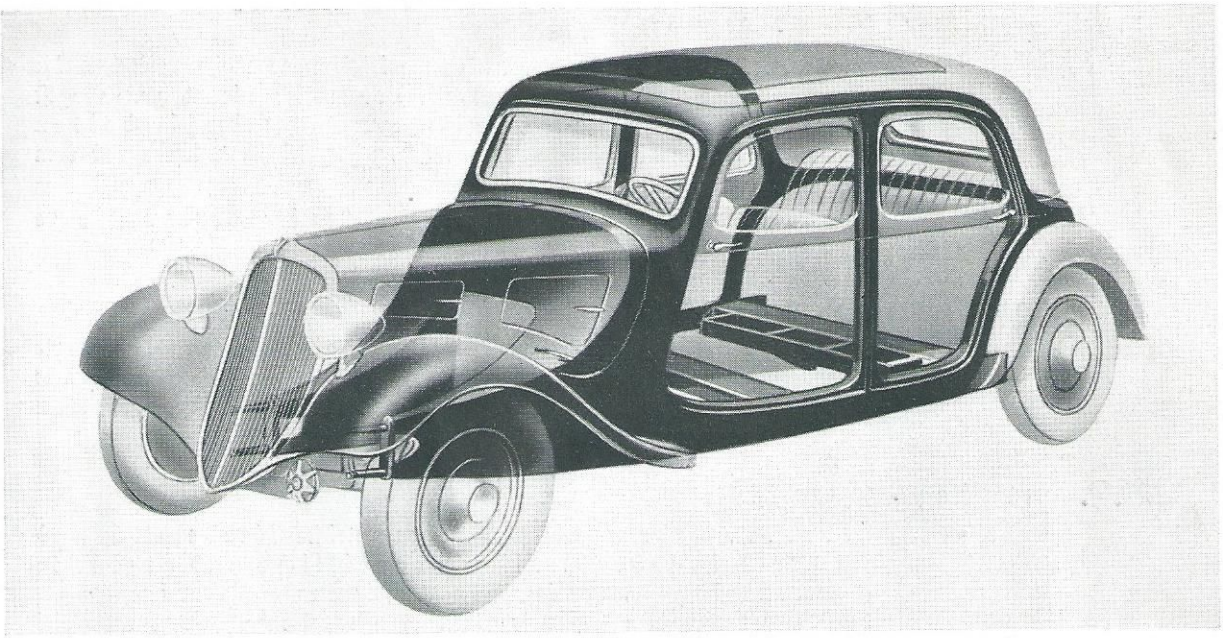
. . . . . Citroen hat den großen Wurf gewagt und mehrere Serien mit Vorderradantrieb aufgelegt. Bei dieser Neuerung ist das Werk aber nicht geblieben, es hat auch die Federung grundlegend geändert und sich der Torsionsstäbe bedient.

Bremer Nachrichten · 7.10.34:

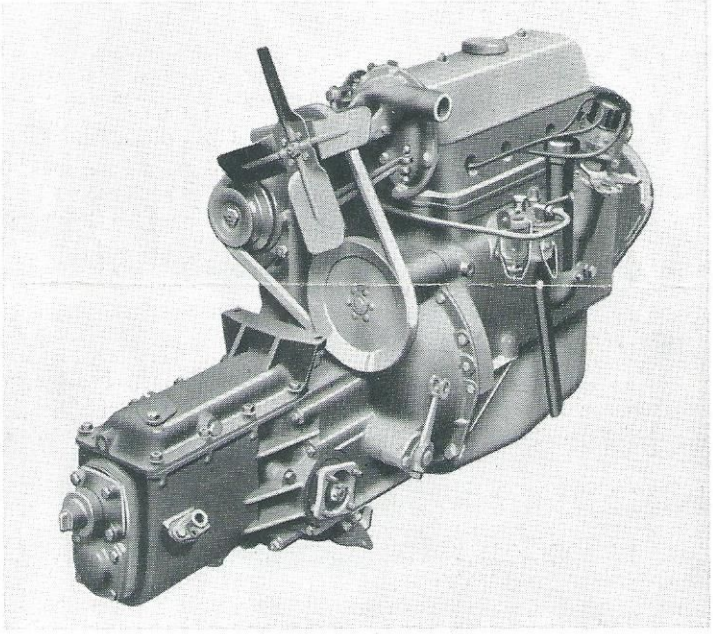
. . . . . Nicht weniger als 3 Fronttypen bei Citroen, die übrigens alle die Torsionsstabfederung aufweisen. Diese Citroen sind übrigens ohne Zweifel die modernsten Personenwagenkonstruktionen der gesamten nichtdeutschen Industrie und müssen in technischer Beziehung überhaupt zu den bemerkenswertesten Neuerscheinungen gerechnet werden.

Frankfurter Zeitung · 8.10.34:

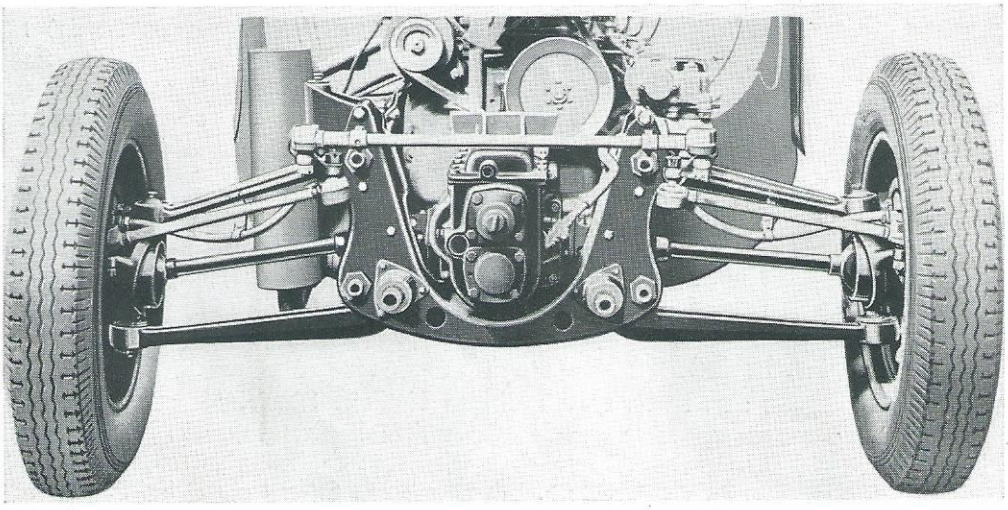
. . . . . Citroen ist es, der grundsätzlich mit dem Hergebrachten gebrochen hat und der von Deutschland ausgegebenen Parole der Erneuerung des Fahrwerksbaus gefolgt ist. Die neuen Citroen-Modelle (es handelt sich um Vierzylinder von 1,6 und 1,9 Ltr.) stellen nicht nur die weitaus modernsten Entwürfe des Autobaus dar, sondern sie müssen auch absolut mit als die bemerkenswertesten Neukonstruktionen dieses Jahres betrachtet werden. Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Frontantrieb und achslose Radaufhängung bei Verwendung der Torsionsstabfederung sind die grundsätzlichen Kennzeichen dieser neuen Citroen-Typen.



Der rahmenlose Citroën 7



Der Motorblock mit Getriebe



Der Vorderradantrieb