

Vor 80 Jahren: „Rosalie“ auf Rekordjagd

Mit einem 8CV startete Citroën vor 80 Jahren – vom 15. März bis 27. Juli 1933 – auf dem Rundkurs von Montlhéry zu einer Rekordjagd. 300 000 Kilometer in 134 Tagen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 93 km/h: Mit diesen Zahlen stellte der liebevoll „Petite Rosalie“ genannte Wagen unter ständiger Kontrolle des Automobilclubs von Frankreich einen neuen Bestwert auf. Firmengründer André Citroën versprach dem Konstrukteur, der diese Kilometerleistung überbieten sollte, einen Preis in Höhe von drei Millionen Franc.

Erstmals präsentiert wurde die „Rosalie“ im Herbst 1932 auf dem Pariser Automobilsalon. Die drei vorgestellten Modelle Citroën 8CV, 10CV sowie 15CV gingen unter dem Spitznamen in die Automobilgeschichte ein und sorgten mit dem „schwebenden“ Motor für Furore. Ein Markenschild mit einem Schwan wies auf die neue, im Citroën-Werk am Quai de Javel produzierte Motorlagerung hin. Die Floating-Power-Vorrichtung brachte die Aufhängung des Motortriebwerkes an zwei Punkten der Längsachse mit sich – das Triebwerk konnte somit frei schwingen. Für die Verminderung der Vibration sorgten spezielle Gummipuffer.

Die „Rosalie“ war mit unterschiedlichen Aufbauten und Innenausstattungen lieferbar – als offener Zweisitzer, als Limousine und auch als Lieferwagen mit Kasten- oder Pritschenaufbau. 1934 wurde Baureihe modernisiert – sie erhielt windschnittigere Karosserien sowie den Zusatz NH (nouvel habillage) zur Modellbezeichnung.

Der 8CV – auch „Petite Rosalie“ genannt – war das kleinste Fahrzeug der Serie. Ein Markenzeichen war die einteilige Karosserie, die noch steifer als die bisherigen Ganzstahlkarosserien war. Der Vierzylinder-Motor mit einem Hubraum von 1452 Kubikzentimetern verfügte über 24 kW / 32 PS. Damit konnten Höchstgeschwindigkeiten von 90 km/h erzielt werden. 26 kW / 36 PS hatte der 1934 gebaute 8CV NH Légère. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgte über ein Drei-Gang-Getriebe. Von Oktober 1932 bis Januar 1935 wurden insgesamt 38 835 Einheiten der „Petite Rosalie“

Der Citroën 10CV war mit einer Länge von 4,57 Metern 30 Zentimeter länger als der 8CV. Ausgestattet mit einem 1,8-Liter-Vierzylinder und 26 kW / 36 PS erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Für den Citroën 10CV standen ebenfalls mehrere Karosserie-Varianten sowie die leichtere Ausführung „Rosalie“ 10CV NH Légère zur Verfügung. Bis 1935 entstanden 49 249 Einheiten.

In der 15CV-Ausführung verfügte die „Rosalie“ über einen elastisch gelagerten Sechszylinder mit einem Hubraum von 2650 Kubikzentimetern und 41 kW / 56 PS. Der größere Motor hatte zur Folge, dass der Vorderwagen um 15 Zentimeter verlängert werden musste. Auch für den Citroën 15CV waren verschiedene Karosserien und Ausstattungen verfügbar. Darüber hinaus gab es eine Légère-Version, die eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erzielte. Von Oktober 1932 bis Januar 1935 wurden 7228 Exemplare des 15CV gebaut.

Ab dem 15. Februar 1933 produzierten 440 Arbeiter die deutsche „Rosalie“ in Köln-Poll. Beim Bau wurde auf den Einsatz ausländischer Teile verzichtet. Die „Rosalie“ galt somit als deutsches Fabrikat mit dem dazugehörigen Emblem „Deutsche Arbeit“. Beworben wurde sie mit dem Slogan: „Der neue 1,4-Liter mit schwebendem Motor – ganz deutsch, alle Teile deutsch, deutsche Lieferanten.“ Innerhalb von zwei Jahren wurden in Köln 1789

Fahrzeuge gebaut und verkauft. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:

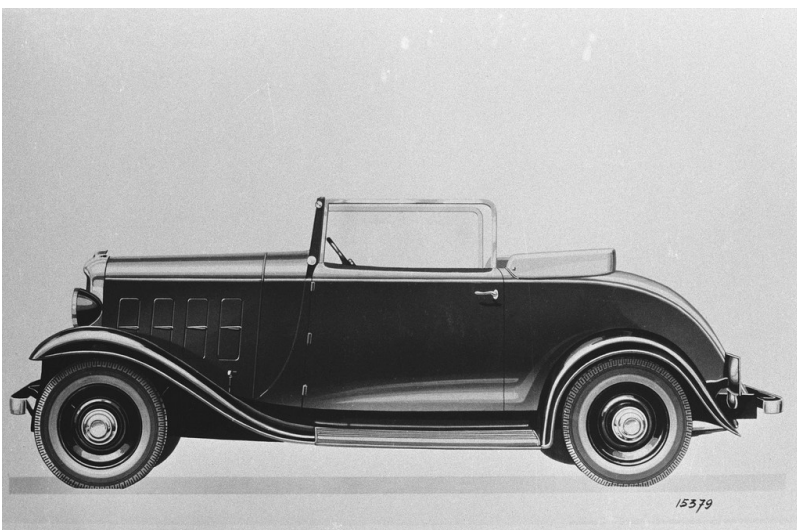
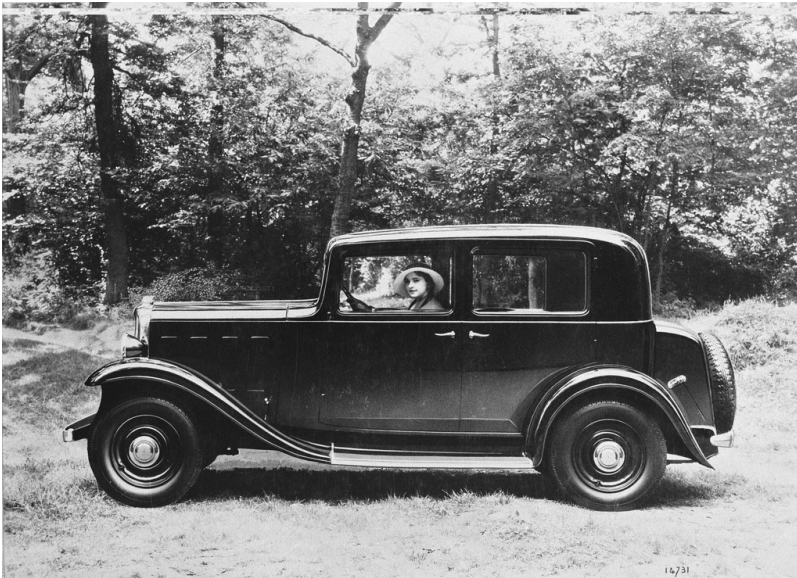


Plakat zur Rekordfahrt des Citroën 8CV („Petite Rosalie“) im Jahr 1933.



Citroën 8CV Cabrio (1933).

Citroën 8CV Berline (1933).



Citroën 8CV Roadster Cabriolet (1933).