

König Hydrak

Citroën hat sein lange erwartetes neues Oberklasse-Auto, den „XM“, vorgezeigt. Sein technischer Clou: ein „intelligentes hydraulisches Fahrwerk“, elektronisch geregelt.

Mit den getarnten Prototypen fuhren die Testingenieure drei Millionen Kilometer. Dann ließen sie den Bau der Vorserien beginnen, doch aus der letzten Vorserie wählten sie voller Argwohn 100 Exemplare aus, die „rund um die Uhr“ jeweils 30 000 Kilometer über die Versuchsbahn gejagt wurden. So kamen bis Freitag letzter Woche nochmals drei Millionen Kilometer zusammen.

„Niemand kann ganz sicher sein, daß nichts vergessen wurde“, erläuterte, fast beschwörend, Citroën-Vizepräsident Xavier Karcher die ungewöhnliche Vorsorge. Sie galt einem von treuer Stammkundschaft sehnlich erwarteten, seit Jahr und Tag zum Gegenstand geheimniskrämerischer Fachsimpeleien gemachten neuen Citroën-Automobil, von dem die altehrwürdige französische Firma nun endlich die Hüllen fallen ließ.

Zum Vorschein kam ein 4,71 Meter langer, windschnittiges Gefährt mit schmalen, breitgedrückten Scheinwerfern wie ein Japan-Auto, einer sattelartig abgesenkten Gürtellinie und nicht weniger als fünf Fensterscheiben an jeder Flanke. Das also war „unser neuer Imageträger“ (Karcher), dessen Markterfolg in der Oberklasse nach Ansicht der Citroën-Manager „entscheidend sein wird für den Erfolg Citroëns überhaupt“.

Zaghaft nur, voller Zweifel, ob sie künftig in der Spitzenklasse, eine halbe Num-

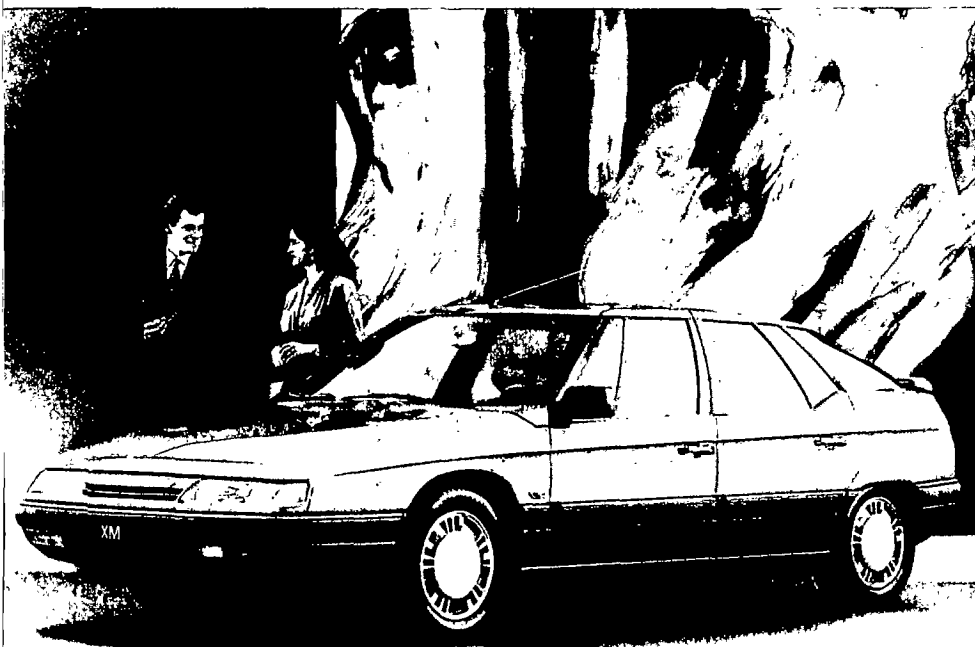
mer größer als ihr bisheriges CX-Modell, konkurrieren sollten, hatten sich die Citroën-Techniker an die Arbeit gemacht. Den Ausschlag gab eine großangelegte Befragung unter französischen, britischen, italienischen und deutschen Automobilisten: Eine große Mehrheit nannte hinter Mercedes-Benz und BMW die Marke Citroën wenigstens an dritter Stelle als der Oberklasse zugehörig.

Da investierten die jahrelang finanziell schwer gebeutelten Manager unter Hilfestellung ihrer Konzernmutter Peugeot umgerechnet über 2,3 Milliarden Mark in das XM-Projekt. Fünf quer eingebaute Motoren stehen den Käufern zur Wahl – vom Turbo-Diesel (technische Novität: doppelte Einlaßventile), einem von vier Vierzylindern, bis zum Sechszylinder-V-Motor. Citroën konnte dabei auf ein bewährtes Konzern-Triebwerk zurückgreifen, das in modifizierter Form 170 PS leistet und das neue Gefährt mit 222 km/h dahineilen läßt.

Citroëns Aerodynamiker haben großen Anteil, daß gleichwohl, wie das Werk beteuert, ein sparsamer Verbrauch zu erzielen ist: Sie gaben der Karosserie c_w-Werte zwischen 0,28 und 0,30, je nach Version, mit auf den Weg. Noch unbekannt sind die laut Citroën „gewiß deutlich über den CX-Modellen“ liegenden Kaufpreise (nach Schätzungen: um 40 000 Mark), die erst im Mai verkündet werden, wenn der Verkauf beginnt.

Die größten Hoffnungen, endlich wieder eine Art rollende Legende auf den Markt zu bringen, setzen die Citroën-Ingenieure jedoch auf die firmentypische Bauart ihres Fahrwerks.

Citroën-Fahrer der höheren Preisklassen sind seit Jahrzehnten gewohnt, daß sie, statt etwa auf stählernen Spiralfedern, vergleichsweise sanft auf hydro-

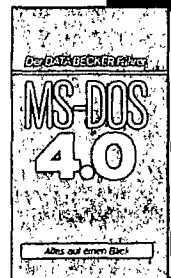


Neuer Citroën XM: Serenade für fünf Sensoren

DATA BECKER AKTUELL N°14

Informationen von Deutschlands großem Verlag
für Computer-Bücher und -Programme

Betriebssysteme: MS-DOS ist in der Version 4.0 bedienerfreundlicher, aber immer noch erklärungsbedürftig. Der DATA-BECKER-Führer nennt Ihnen alle Befehle und beschreibt kurz, aber präzise, wie Sie sich ihre eigene Bedienoberfläche, die sogenannte Shell, gestalten.
314 Seiten, DM 29,80



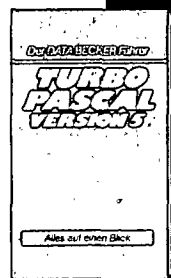
Hilfsprogramme: Wer endlich Software wie PC Tools z.B. um die Rettung verlorengegangener Dateien verdient macht, räumt Sidekick Plus den Schreibtisch auf. Der DATA-BECKER-Führer sagt Ihnen klipp und klar, wie Sie Notizblock und Kalender, Telefonbuch oder Datenmanager nutzen.
248 Seiten, DM 29,80



Desktop Publishing: Wer die komplette Gestaltung von Drucksachen in einer Hand behalten will, der kann nicht ständig alle notwendigen Befehle im Kopf haben. Bei einem Programm wie PageMaker ist eine Aufstellung aller Funktionen in prägnanter Form unerlässlich.
138 Seiten, DM 29,80



Programmiersprachen: Wo Standard-Software nicht mehr ausreicht, schreiben sich erfahrene PC-Nutzer ihre Programme selbst. Turbo Pascal 5.0 heißt das mächtige Werkzeug für Profi-Anwendungen. Der DATA-BECKER-Führer beschreibt akribisch, wie Sie es am besten ansetzen.
282 Seiten, DM 29,80



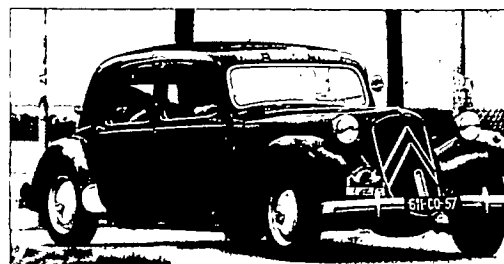
DATA BECKER
Merowingerstr.30 • 4000 Düsseldorf 1

Erhältlich im Buchhandel, in
Warenhaus-Fachabteilungen
und im Computer-Fachhandel.

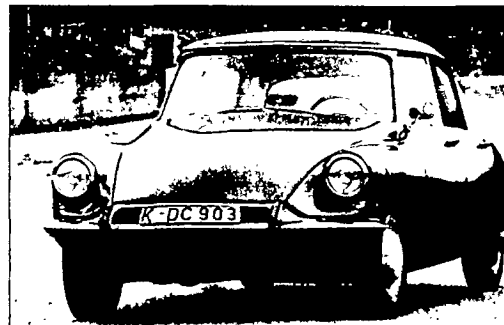
LA MODE EST AUX GAGNEURS

MODELL ROMEO AUS DER COLLECTION SOUS-VÊTEMENT

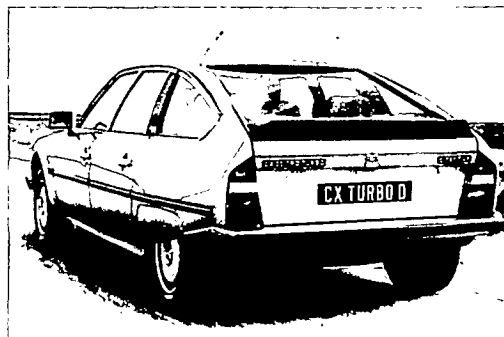
HOM



Citroën 15 Six (1954)



Citroën DS 19 (1959)



Citroën CX (1983)

Vorgängermodelle des Citroën XM
Die Göttin kam in die Jahre

pneumatischen Radpolstern befördert werden. Beim XM-Fahrwerk sind die Techniker nun einen Riesenschritt weitergegangen: „Das Fahrzeug“, so erläuterte ein Citroën-Manager, „stellt sich binnen Hundertstelsekunden automatisch auf Fahrzustände ein, die der Fahrer gerade erst herbeiführt.“

Solch nachgerade hellseherisches Reagieren ermöglicht eine neuartige Technologie, neben der manches pompös als „denkendes Fahrwerk“ angepriesene Achsgefüge aus Japan anmutet wie technischer Tinnel aus dem Bastlerregal. Citroën kombinierte sein hydropneumatisches System mit einem Rechner, der bei einer Serenade für fünf Sensoren den Takt angibt: Unablässig melden die elektronischen Fühler, wie stark und wie rasch der Fahrer am Lenkrad kurbelt, wie kräftig er auf Gaspedal oder Bremse tritt, wie schnell sich das Fahrzeug bewegt und wie sich die Karosserie neigt.

„Hydractive Federung“ nennt Citroën die Apparatur, deren Walten das Fahrwerk gedankenschnell der Fahrbahn anpaßt. Sie bewirkt beispielsweise, so Citroën, „eine harte Fahrwerkabstimmung, bevor der Fahrer die Unzuläng-

lichkeiten einer zu weichen Federung überhaupt zu spüren bekommt“.

Bei der Entwicklung ihres neuen Autos richteten die Citroën-Manager besonderes Augenmerk auf zwei Übel, die in den vergangenen Jahren mancherlei Misere herbeigeführt hatten. Zum einen achteten sie auf eine moderne, rentable Fertigung; nachdem das Vorgängermodell CX durch produktionstechnisch bedingte Defekte Verdruss bereitet hatte. Die Bodengruppe des XM bildet quasi einen Konzern-Baukasten – auch der heranreifende neue große Peugeot soll, mit herkömmlicher Federung, auf diesem Fahrwerksrahmen rollen.

Ebenso bedeutsam ist der Beschluß, künftig viel rascher das Modell zu wechseln. Schon mehrfach standen die Frontantriebspioniere in ihrer turbulenten Firmengeschichte unter dem Zwang, für ein überaltertes Modell überstürzt einen Nachfolger zu bringen. Unter den Lasten hoher Kosten war Citroën schon 1935 vom Reifenkonzern Michelin übernommen worden, später in eine Fehlehe mit Fiat und 1974 in die Obhut Peugeot's geraten.

23 Jahre lang baute Citroën seinen „11 CV“, 17 Jahre den „15 Six“ (das „Gangsterauto“). Ihm folgte 1956 das DS-Modell („Die Göttin“), 18 Jahre lang im Programm, obwohl die hochbordige Reisekalesche schon viel früher in die Jahre gekommen war. Der CX hat nun auch schon 15 Jahre auf seinem Rundrücken.

Der neue XM soll äußerstenfalls acht Jahre lang fabriziert werden und verbreiten, was Citroën als „französische Lebensart“ umschreibt. Fondgäste haben dabei nicht nur Raumkomfort, sondern auch den Durchblick nach vorn. Sie sitzen leicht erhöht. Unter der doppelten Heckscheibe verbirgt sich ein variabel nutzbarer Kofferraum mit Rekordformat. Und als höflichen Gag leisteten sich die Citroën-Designer ein Zubehör, auf das Mercedes-Benz Urheberrechte beanspruchen könnte: eine zusätzliche, dritte Sonnenblende hinterm Rückspiegel.

Natürlich haben die Citroën-Manager genauestens ausforschen lassen, wie „der typische XM-Käufer“ beschaffen sei. So einer, versteht sich, ist alles andere als eine Schafsnase, nein, er ist „dynamisch“, „weltoffen“, „erfolgsgewohnt“, dazu „gerne an der frischen Luft“. Dabei hat er „ein beträchtliches Einkommen“, liebt Gegenstände, „die ihn aufgrund ihrer Originalität ansprechen“.

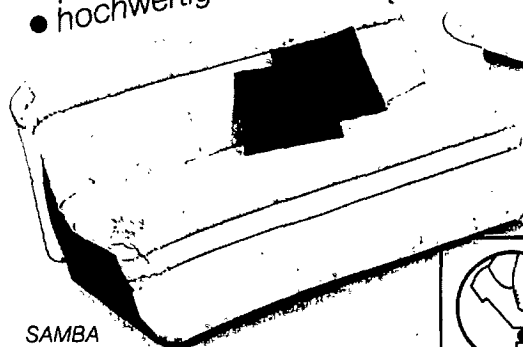
So eine Charakterisierung paßt zum Glück auf viele, hätte wohl auch jenen legendären nordischen König Hydrak eingeschlossen, dessen Name vermuten ließe, er sei Begründer einer primitiven Urform der hydractiven Federung gewesen. Aber der war gar kein Techniker, nur der Besitzer des wundersamen Schwertes Tyrting. Er liebte das öffentliche Rätseln („Gut ist, Skalde, dein Rätsel, und das ist die Lösung!“), bis seine eigenen Knechte ihn totschlügen. ♦

SAMBA

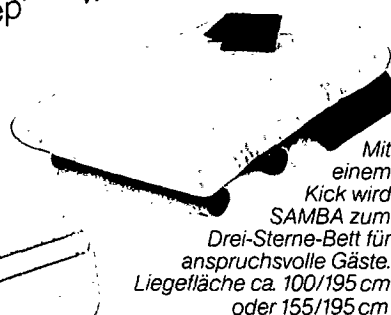
Das perfekte Sofa mit 'Sit & Sleep'-Kicktaste

- perfekt zum Sitzen
- perfekt zum Liegen
- perfekte Kick-Mechanik
- perfekte Funktion "Sit & Sleep"
- hochwertige Polsterung

- in handschuhweichem Leder schwarz, beige
- oder natürlicher Baumwolle/acrylbeschichtet



SAMBA
gibt Ihrer
Wohnung neuen Chic.
ca. B. 100 oder 155, T. 100, H. 80 cm



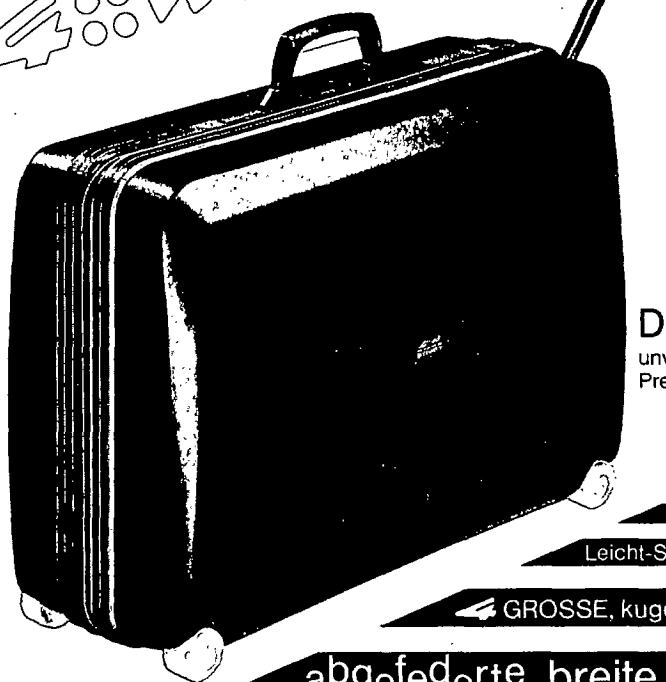
Mit
einem
Kick wird
SAMBA zum
Drei-Sterne-Bett für
anspruchsvolle Gäste.
Liegefläche ca. 100/195 cm
oder 155/195 cm



Mit einem Kick von "Sit" zu "Sleep"
und morgens wieder - Kick - zurück.
So einfach. Und nicht kleinzukriegen.

In führenden Möbelhäusern und in allen Möbel-Kisten oder über d + h Studio
2361 Seedorf/Schlamersdorf, Tel.: 04555/395-397

NEU!
WELTNEUHEIT!
4:wal



DM 299.-
unverbindliche
Preiseempfehlung

Der rasante

Leicht-Schalenkoffer

GROSSE, kugelgelagerte

abgefederte, breite Rollen

BERMAS - MADE IN W'GERMANY

Händlerachweis u. Info-Mat.: D-8488 Erbdorf/Opf., Postf. 11 60