

# Citroën C10: Classic Cars Citroën C10 – ein aerodynamischer Tropfen



von Gerrit Reichel 02.02.2023

[Teilen](#)



Citroën C10

Der Citroën C10, eine gewagte Vision die das Zeug zum Revolutionär gehabt hätte.

Inhalt

1. [Die Karosserie des Citroën C10 war vom Flugzeugbau inspiriert](#)
2. [Spätere Prototypen des Citroën C10 verändern sich](#)
3. [Wie der Citroën C10 auf seine nur 382 Kilo kommt](#)
4. [Besonderheiten der Prototypen des Citroën C10](#)
5. [Technische Daten des Citroën C10](#)

**Der Citroën C10 ist extrem leicht, aerodynamisch besonders ausgefeilt, um ein Haar wäre er die neue Mittelklasse zwischen 2CV und DS geworden. Doch es kam anders.**

Kenner der Marke Citroën denken beim Namen André Lefèbvre an drei berühmte Autos: Den Traction Avant, den 2CV und die DS. Bei allen war der Luftfahrtingenieur und Rennfahrer (Sieger der Rallye Monte Carlo 1927) maßgeblich an der Entwicklung beteiligt.

Vom Konzept her ebenfalls äußerst revolutionär, aber viel weniger bekannt, ist sein Projekt mit der internen Baureihenbezeichnung C. Dahinter steckte das Ziel, eine Art Super-Deux Chevaux zu entwickeln: extrem leicht, mit ausgefeilter Aerodynamik, Frontantrieb, kleinem Motor und Platz für vier Personen plus Gepäck. Die Zeit für ein solches über 100 km/h schnelles Fahrzeug hielt man für gekommen, als sich im Nachkriegs-Frankreich die

ersten Autobahnen bewährten. Anfang der 50er-Jahre brachte die Regierung dann ein Programm für die Finanzierung, den Bau und Betrieb eines ausgedehnten Verkehrsnetzes aus Maut-Straßen auf den Weg. Citroën-Boss Pierre-Jules Boulanger war davon überzeugt, dass sich binnen weniger Jahre ein lukrativer Markt entwickeln würde für Autos, die schneller als ein 2CV waren, aber nicht so luxuriös (und teuer) wie die noch in der Entwicklung befindliche DS.

## **Flugzeugbau inspiriert**

André Lefèbvre versucht ab 1953 im Auftrag Boulangers die Grenzen des Machbaren auszuloten und die Lücke im Modellprogramm zu schließen. Er stellt ein kleines Team von talentierten Ingenieur:innen zusammen, die seine Ideen für das zukünftige Familienauto von Citroën umsetzen sollen. Lefèbvre schwebt ein kompakter 4+2-Sitzer mit einer stromlinienförmigen Tropfenform vor. In Kombination mit einer radikal leichten Struktur sollen so mit dem luftgekühlten Zweizylinder-Boxer des 2CV attraktive Fahrleistungen bei sehr niedrigem Verbrauch möglich werden. Bei der Entwicklung des Prototyps verfolgt Lefèbvre die Idee, eine optimale Straßenlage zu erreichen, indem der Schwerpunkt direkt auf den 12 Zoll großen Vorderrädern liegt. Für die Gestaltung der äußeren Form nutzt der Citroën-Entwicklungsleiter sein Wissen auf dem Gebiet der Aerodynamik, das er sich zuvor beim Flugzeugbauer Gabriel Voisin angeeignet hat. Seine Berechnungen münden in eine Tropfenform mit Flügeltüren und einem sich stark verjüngenden Rücken.

## **Spätere Prototypen des Citroën C10 verändern sich**

Messungen im Windkanal ergeben einen Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,23. Formbedingt bietet das Heck des C-Modells wenig Platz für die Hinterachse, was die geringe Spurbreite von nur 60 Zentimetern erklärt. Da das meiste Gewicht auf der Vorderachse lastet, wird sogar auf eine Hinterradbremse verzichtet. Als Federung ist eine Sparversion der Hydropneumatik geplant, mit zwei Federkugeln vorne und einer kleinen hinten. Insgesamt entstehen im Folgenden wohl zehn Prototypen. Bei dem ersten Exemplar sitzen die Frontpassagier:innen noch direkt über dem flach eingebauten Motor und es fehlen die Reibungsdämpfer. Außerdem ist die einarmige Führung der 8-Zoll-Hinterräder zu instabil. Dadurch kommt es bei einer Probefahrt in La-Ferté-Vidame zu einem Überschlag. Spätere Versionen haben die Vordersitze für eine günstigere Gewichtsverteilung weiter hinten montiert, die zwei Notsitze im Heck entfallen. Wegen der stark abfallenden Dachlinie sitzt man hinten deutlich tiefer als vorne. Als Spitzname für den C wählte man übrigens die Bezeichnung Coccinelle (deutsch: Marienkäfer). Honi soit qui mal y pense (Beschämt sei, wer schlecht darüber denkt).

## **Wie der Citroën C10 auf seine nur 382 Kilo kommt**

Der C-Citroën wiegt nur 382 Kilo. Leichtbau bis ins letzte Detail ist die Devise. Die Lehnen der Vordersitze etwa bestehen nur aus einem mit Schaumstoff überzogenen Schnurgeflecht. Der Fahrzeuggrumpf ist aus Aluminiumblechen mit Alu-Versteifungen geformt. Weil das Verschweißen von Aluminium damals noch unzureichende Ergebnisse bringt, lässt Lefèbvre die Bauteile mit einem Produkt namens Rédox verkleben. Dieses Epoxid muss auf 140 Grad erhitzt werden. Die großen Fensterflächen wiederum lässt er aus Perspex formen, einem Kunststoff aus dem Flugzeugbau. Da Perspex zwar sehr leicht, aber auch sehr kratzempfindlich ist, können keine konventionellen Scheibenwischer verbaut werden. Die

Lösung offenbart die ganze Kreativität, die im C-Projekt steckt: Die Frontscheibe ist verstellbar konstruiert und lässt sich etwas nach unten verschieben, wodurch ein kleiner offener Scherschlitz entsteht.

## **Besonderheiten der Prototypen des Citroën C10**

Ab einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h wird der Fahrtwind von vorne so darüber hinweg gelenkt, dass Schnee und Regen angeblich nicht ins Innere dringen. Der auf diesen Seiten gezeigte zehnte Prototyp verfügt allerdings nicht mehr über dieses "Windabweiser-Feature". Stattdessen besitzt er eine Plexiglas-Fronthaube, deren eine Hälfte offenbar mit einer Folie beklebt ist. Der Grund dafür ist nicht bekannt. Zudem erfolgt der Einstieg nicht mehr allein durch riesige Flügeltüren. Bei Nummer C10 kommt eine Kombination aus kleineren Flügeltüren und darunter befindlichen Türklappen zum Einsatz. Am Ende ging der C-Citroën nicht in Serie. Markenexperte Immo Mikloweit weiß zwar zu berichten, dass Panhard 1958 noch eine größere, stärkere und 144 km/h schnelle Variante mit einem cw-Wert von 0,258 und 530-Kubik-18-PS-Motor (13 kW) entwickelte. Aber vermutlich war das ganze Projekt einfach seiner Zeit noch viel zu weit voraus.