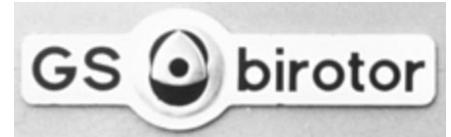


## Eine Zeitreise, in das Jahr 1968

Gastautor Manfred Schiemer



Im Jahre 1967 bot NSU den Ro 80 auf dem Automobilmarkt das erste Mal an und die Fachwelt kürte ihn zum fortschrittlichsten Auto, sowie zum Auto des Jahres. Viele Hersteller sicherten sich Lizenzen und Citroën sogar eine Wankelmotor – Kooperation. Es wurde vertraglich vereinbart, dass unter dem Namen Comotor Kreiskolbenmotoren in Citroën Fahrzeugen verbaut werden.

Zwischen September 1973 und Oktober 1975 wurde der Citroën GS mit einem Birotormotor (KKM 624), mit 107 PS angeboten. Dieser Motor war eine Weiterentwicklung des Ro 80 – Motors in einer verringerten Baugröße um in den Motorraum des GS – Modells zu passen. Es wurde jedoch die Geometrie des Ro 80 – Motors beibehalten und etliche Anbauteile völlig neu positioniert. So zum Beispiel wurden die Luftpumpe und die Lichtmaschine in Richtung Getriebe angebaut und mittels Kardanwelle angetrieben.

Trotz völlig gleicher Motorparameter sind die Motoren des GS und des Ro 80 nicht als baugleich anzusehen. Beide Modelle hatten eine Dreigang – Automatik, welche beim GS von der Firma Borg-Warner stammte.



Die Automobil – Revue in der Schweiz machte einen ausführlichen Test mit dem GS – Birotormodell im April 1974 und veröffentlichte einige, interessante Daten: Der Durchschnittsverbrauch betrug 15,7 Liter/100 Km - gegenüber den herkömmlichen Modellen liegt dieser um 3 Liter/100 Km höher. Das Leergewicht lag bei 1.140 Kg und die Beschleunigung wurde mit 14,7 Sekunden von 0 auf 100 Km/h angegeben.

Es wurde dem Modell keine große Zukunft prophezeit, da der Verbrauch viel zu hoch war – aber ein völlig neues, rüttelfreies Fahrvergnügen angepriesen.

VW zog sich im April 1972 aus dem zwischen NSU und Citroën geschlossenen Vertrag komplett zurück und Comotor wurde eine alleinige Tochterfirma von Citroën. Bereits einige Monate später kam die "Ölkrise" mit dem Jahr 1973 und der GS – Birotor wurde zum Ladenhüter, ähnlich wie beim Ro 80. Laut Citroën wurden exakt 847 Fahrzeuge hergestellt und, um die negative Pressekritik zu erlöschen bot Citroën einen großzügigen Rückkauf an. Der wahre Grund lag aber darin, dass man sich die Verpflichtung zur 10-jährigen Ersatzteilversorgung ersparen wollte. Diese war einfach zu teuer und man wollte einen Schlussstrich im glücklosen Wankel – Experiment ziehen. Eine Handvoll Exemplare blieben jedoch in Kundenhand und laut Classic Data Europe sind nur 4 Exemplare in Europa bekannt.

### Technische Daten Citroën GS birotor

**Motor:** 2 Rotoren (KKM 624)

**Leistung :** 107 PS/79 kw bei 6500U/min,

**Hubraum :** 1990 cm<sup>3</sup>

**Drehmoment :** 137 Nm (3000 tr/min)

**Getriebe :** Frontantrieb, 3-Gang Automatikgetriebe

**Leergewicht :** 1140 kg

**Reifen :** 165/80/14

**Leistungsgewicht:** 11.4 kg/PS

**Höchstgeschwindigkeit:** 170km/h, Durchschnittsverbrauch 15,7 Liter/100 Km,

**Bauzeit:** 1973 – 1975, **Stückzahl:** 847,



Hier erklärt sich auch der, im Jahre 2009 erzielte Preis für ein wenig gebrauchtes und total originales Exemplar bei einer Versteigerung in der Schweiz mit 72.500,-€. In gewisser Art und Weise ist dieser hohe Preis eine Ehre für eine technische Rarität und eine Hommage an die Wankel – Technik.

10.07.2022