
Citro?n Oli oder Verzicht ohne Reue

Von Walther Wuttke, cen

Citro?n kehrt zu seinen Wurzeln zurück. Mit dem neuen Markenlogo übernimmt die französische Marke die in den 1920er Jahren entworfene Graphik, und mit der Konzeptstudie Oli besinnt sich der Hersteller auf ein bereits in den 1930er Jahren geschriebenes Lastenheft. Das Ergebnis war damals der legendäre 2CV, der zeigte, wie mit einem äußerst geringen technischen Aufwand durchaus komfortable Mobilität möglich wurde. Die offizielle Beschreibung des Oli trägt diesen Gedanken in die elektrifizierte automobile Gegenwart.

Die „Mission“ des unkonventionellen Modells, so erklärt Citro?n, „ist es, eine unkomplizierte vollelektrische Mobilität für alle anzubieten“. Und wie der 2CV widerspricht der Oli, der so wahrscheinlich nie von einem Fließband rollen wird, allen ästhetischen Maßstäben. Allerdings versprechen die Verantwortlichen, dass dennoch „viele Ideen und Designdetails in zukünftigen Serienmodellen zu finden sein werden.“

Die Öffentlichkeitsarbeiter der Marke nennen die – höflich ausgedrückt – ausgefallene Form „eine unkonventionelle Silhouette mit einer Ästhetik, die von Funktionalität, Effizienz und Langlebigkeit bestimmt wird und einen cleveren Ansatz für industrielles Produktdesign darstellt.“ Der Oli ist dabei mehr als eine Fingerübung der Designer, sondern gleichzeitig auch eine neue Kursbestimmung der Marke.

„Citro?n ist der Ansicht“, erklärte Markenchef Vincent Cobée bei der Vorstellung der Studie in Paris, „dass Elektrifizierung nicht teuer sein darf. Wir müssen die Trends umkehren, indem wir die Fahrzeuge leichter und preiswerter machen und erfinderische Wege finden, um ihre Nutzung zu maximieren.“ Denn: „Andernfalls werden sich Familien die Freiheit der Mobilität nicht mehr leisten können.“ Das erste Fahrzeug nach diesem Konzept war der Stadt-Stromer Ami, nun also der Oli für die Familie.

Klingt irgendwie vertraut. Der Oli ist mit einer Länge von 4,20 Metern (Höhe 1,65 Meter, Breite 1,90 Meter) ein vollwertiges Familienauto, gehört aber mit einem Gewicht von rund einer Tonne zu den Leichtgewichten unter den E-Mobilen. Die 40 kWh starke Batterie soll eine Reichweite von 400 Kilometern ermöglichen, was unter anderem auch durch die auf 110 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit erreicht wird. Als Verbrauch werden zehn kWh versprochen, und innerhalb von 23 Minuten soll der Energiespeicher von 20 auf 80 Prozent aufgeladen sein. Gleichzeitig kann der Akku als Energiespender für andere elektrische Geräte genutzt werden.

Die Karosserieteile des Oli sind bewusst mit dem Ziel einer kostengünstigen Produktion und Gewichtseinsparung entwickelt worden. So sind die beiden Vordertüren identisch, die flache Motorhaube, das Dach und die Ladefläche im Heck werden aus recycelter Wellpappe gefertigt, die zu einer wabenförmigen Struktur zwischen Glasfaser-Verstärkungen geformt wird. Im Vergleich zu einer konventionellen Stahldachkonstruktion verringert sich das Gewicht um 50 Prozent.

Die Sitze mit einem Netzgeflecht als Rückenlehne besitzen 80 Prozent weniger Teilen als herkömmliche Sitze, und der Boden ist waschbar und aus Recycling-Material gefertigt. Die steil stehende Windschutzscheibe trägt ebenfalls zur Gewichtsreduktion bei und dank der verringerten Sonneneinstrahlung verringert sich der Strombedarf der Klimaanlage um 17 Prozent. Der Oli, so Citro?n, kann zudem mittels wieder aufbereiteter Teile für mehrere Besitzer aufbereitet werden, um so den Lebenszyklus zu optimieren.

Die Entwickler spendierten dem Oli 20-Zoll-Räder, die aus einer Kombination aus Stahl und Aluminium gefertigt sind, und um 15 Prozent leichter sind als ein entsprechendes

Stahlrad. Gemeinsam mit Goodyear entwickelten die Citroën-Techniker den Eagle GO Konzeptreifen, dessen Lauffläche ausschließlich aus nachhaltigen oder recycelten Materialien wie Sonnenblumenöl oder Reishülsenasche sowie Kiefernharze und Naturkautschuk bestehen, die erdölbasiertes Gummi ersetzen. Die Profiltiefe von elf Millimetern kann während der Laufleistung des Reifens zweimal erneuert werden, sodass sich eine Gesamtleistung von einer halben Million Kilometer ergibt.

Im Innenraum setzt sich der Verzicht auf vermeintlich überflüssige Dinge fort. Der Armaturenräger erstreckt sich über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Eine Smartphone-Dockingstation für das individuelle Unterhaltungsprogramm und die Navigation. „Da ein Smartphone mehr Rechenleistung hat als viele Fahrzeuge, haben wir uns für diese Lösung entschieden“, erklärt Entwickler Pierre Sabas.

Der Oli wird so nie in Serie gehen, denn „der Oli ist für uns eine Arbeitsplattform, um geniale Ideen zu erforschen, die für eine zukünftige Produktion realistisch sind“, blickt Laurence Hansen, Direktorin Produkt und Strategie bei Citroën in die Zukunft. (Walther Wuttke/cen)

Bilder zum Artikel



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



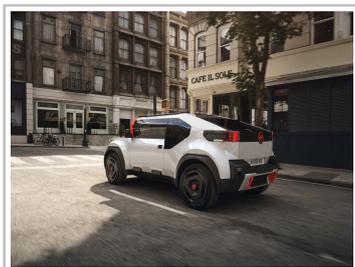
Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



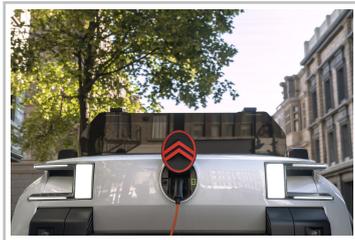
Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Oli.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



1987er Citroen 2CV6 Charleston.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Artcurial
