

DEREUMAUX



^{1.0C}
CITROËN

DEREUMAUX



CITROËN¹⁰⁰



CITROËN, LA PASSION DU CLIENT - AWARDS 2010
AUTOBEDRIJF DEREUMAUX BV

INHOUD

5	INLEIDING
9	FAMILIE DEREUMAUX
25	GARAGE DEREUMAUX
77	100 JAAR CITROËN
83	CITROËN DS / DE EVOLUTIE 1934–1955
119	CITROËNGEBOUWEN IN AMSTERDAM
127	CITROËNGEBOUWEN IN PARIJS
137	EVENEMENTEN
143	COLOFON



INLEIDING

Meer dan vijftig jaar was Garage Dereumaux een gezichtsbepalend bedrijf midden in het dorp Waalre. Hoeveel mensen uit Waalre rijden niet rond met de naam *Dereumaux Waalre* onder het kenteken? Wellicht komt het door het Frans klinkende Dereumaux, maar het komt zeker ook door de goede service die het bedrijf al die jaren heeft weten te bieden.

In vele opzichten is oprichter Gerard Dereumaux een bepalend figuur gebleken, zowel in het bedrijf als in de gemeenschap van Waalre. Met zijn familie en personeel zijn we op zoek gegaan naar het reilen en zeilen van het garagebedrijf en naar zijn maatschappelijke betrokkenheid bij de mensen van Waalre.

De samenstellers van deze publicatie zien, zoals velen in de regio, het merk en de garage als 'twee handen op een buik'. We hebben, als liefhebbers van Citroën, de vrijheid genomen om ook de gloriejaren van het Franse automerk, vanaf de jaren vijftig tot aan de jaren zeventig, wat extra in de verf te zetten. Omdat ook de gebouwen van Citroën een bijzonder imago bezitten, beschrijven we in de laatste hoofdstukken de betekenis van het merk in zijn vooruitstrevende en modernistische architectuur.

Als een donderslag bij heldere hemel kwam eind februari het bericht over het faillissement van Autobedrijf Dereumaux. Heel pijnlijk voor al het personeel, voor de vele trouwe klanten en natuurlijk ook voor Gerard Dereumaux, zo vlak voor zijn 90^e verjaardag. Ondanks het slechte nieuws is besloten om dit boekje toch te publiceren. Er verandert immers niets aan onze sympathie en erkenning voor Autobedrijf Dereumaux. Zie deze uitgave als een ode aan een fijn bedrijf met zeer kundig personeel.



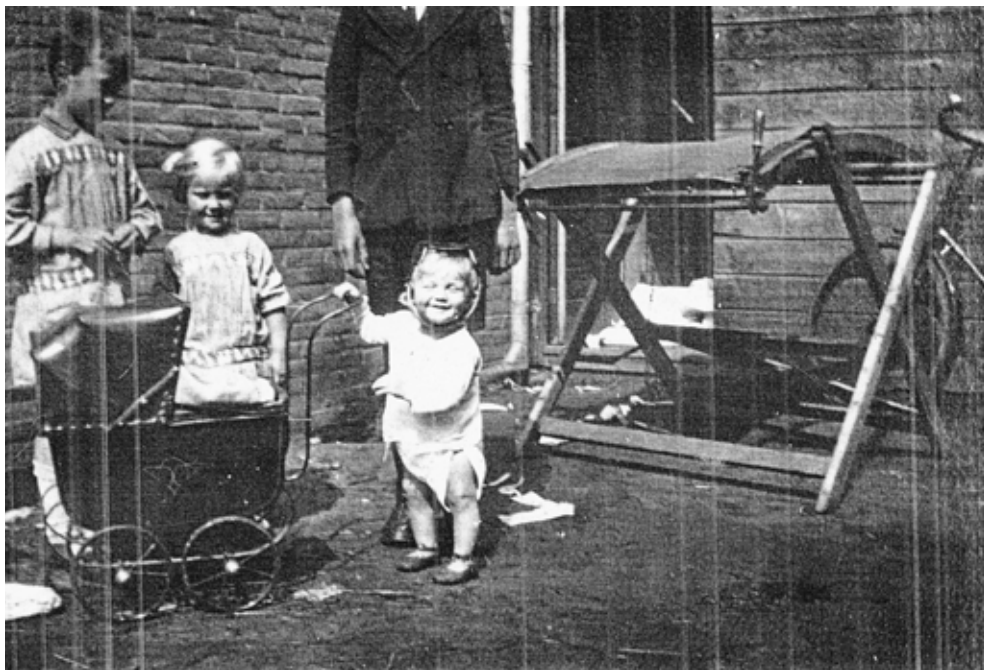
Kerkstraat. EINDHOVEN.



FAMILIE DEREUMAUX

De familie Dereumaux woonde aan de Grote Berg 31 in Eindhoven. Het gezin bestond uit zes kinderen, twee dochters en vier zonen. Vader Constant kwam in de jaren twintig in het Eindhovense Demer Café in contact met een Bossche lichtdrukker. Die wist te melden dat hij er mee ophield en de zaak van de hand wilde doen. In Eindhoven bestond er nog geen lichtdrukkerij en de koop werd gesloten. Voor een overnamebedrag van vijfhonderd gulden kon Constant Dereumaux aan de slag als lichtdrukker. Met recht kon hij zich voortaan de 'Eerste Eindhovensche Elektrische Lichtdrukinrichting' gaan noemen. Voor het ophalen en bezorgen van het tekenwerk nam Constant de fiets. Klanten van toen waren onder meer bekende Eindhovense architectenbureaus als Kees de Bever aan de Paradijslaan, Cees Geenen aan de Catharinastraat en Theo Rooijackers aan de Frankrijkstraat.

Een zwarte bladzijde in het leven van de familie Dereumaux speelde zich af tijdens de Tweede Wereldoorlog. Indertijd moest Constant Dereumaux vaak tekeningen van vliegveld Welschap afdrukken voor de Duitsers. Samen met zijn schoonzus Mien, die meehielp in het bedrijf, bekeek hij de tekeningen. 'Con, druk hem nog een keer af want deze is niet goed', waarop de afdruk onder de tafel verdween en Constant een nieuwe afdruk maakte.



Het gezin Dereumaux met rechts de nieuwe lichtdrukmaschine. Het procedé was eenvoudig. Op een in de buitenlucht geplaatste stelling werd de calque (het transparante tekenpapier) bovenop het blauwdrukpapier gelegd. Bij zonlicht kon de belichting starten. Na enkele uren in het zonlicht kon het papier in een bad van chloorpoeder worden ontwikkeld. Na deze handelingen werd het papier aan een waslijn gehangen en gedroogd. In de jaren dertig maakte een Duitse vinding het proces van lichtdrukken eenvoudiger en minder afhankelijk van de weersomstandigheden. Een lichtdrukmaschine met koolspitslampen belichtte door de calque heen het blauwdrukpapier. Na het belichten werd het papier door een vloeistofbad gevoerd en de natte tekening werd als wasgoed aan een waslijn te drogen gehangen.



Vader Constant Dereumaux en moeder Gon van de Voort met de kinderen: v.l.n.r. Miep, Gerard, Piet, Jan, Conny en Ton.



Constant
Dereumaux, 1924.

Zodra de Duitsers wegwaren, haalde Mien de tekening weer voor de dag en werd hij alsnog ontwikkeld. Deze werd dan opgehaald door Neef Tini uit Den Haag die in het verzet zat (Nederland voor Oranje). Op die manier werden de tekeningen naar Engeland gesmokkeld. Tini werd in mei 1942 tijdens een razzia in de trein opgepakt en op 26 oktober van dat jaar gefusilleerd. Hun verzetsgroep was verraden door Antonius van der Waals. Vader Constant zat gevangen in het Oranjehotel in Scheveningen. Gelukkig kon hij zich redden en hij werd na enkele weken weer vrijgelaten.



Andere (blijvende) contacten in de oorlogsperiode waren die met de firma Océ van der Grinten in Venlo, leverancier van lichtdrukbenodigdheden. Océ was de uitvinder van een procedé voor lichtdrukken. Door schaarste was er weinig voorraad. Vader Dereumaux reisde met de trein naar Venlo om de benodigde attributen te bemachtigen. Met enkele rollen papier onder de arm keerde hij vervolgens naar huis, om de zaak draaiende te houden.

1930-1953

Gerard Dereumaux werd geboren in 1930 en groeide op in een degelijk Eindhovens ondernemersgezin. Na de lagere school ging hij van 1942 tot 1947 naar de HBS aan de Elzentlaan in Eindhoven. Hierna studeerde hij aan de Auto-Technische School in Apeldoorn. In 1947 bedroeg de studieduur nog 4 jaar met een praktijkjaar. Zijn belangstelling voor auto's en motoren kwam voort uit de ligging van het ouderlijke huis tegenover Riemersma, de bekende Eindhovense motorhandel aan de Grote Berg 30. Tijdens de oorlog vorderde de Duitse bezetter de garage van Janus van de Meulen aan de Wal in Eindhoven. Die was genoodzaakt zijn auto's tijdelijk te parkeren op een parkeerterrein achter het pand van Riemersma. Het lag dus voor de hand dat Gerard zijn praktijkjaar doorbracht in de garage van Janus van de Meulen aan de Wal. Bekende merken van toen waren het Amerikaanse Studebaker en het Franse Citroën.

1953-1963

De Boschdijk vormde destijds de hoofdroute tussen Den Bosch en België. Aan deze route lag het Marconiplein in Eindhoven. Dit plein was een verbinding van vijf belangrijke wegen. De Frankrijkstraat was de weg van Eindhoven naar Son en Breugel en verder naar Nijmegen. De Kronehoefstraat en de Marconilaan



Janus van der Meulen ontwikkelde zich in de vooroorlogse periode tot een markant figuur in Eindhoven. Zijn eerste garage opende hij in 1932 aan het Lodewijk Napoleonplein en later, in 1937, een garage met bezinepomp aan de Wal 21 (foto hierboven) in Eindhoven.

waren drukke wegen vanwege het vele verkeer van en naar Philips op Strijp. Niet vreemd dat een ondernemer van het kaliber Janus van der Meulen hier kansen zag. Zo opende hij in 1934, naast zijn garage aan het Lodewijk Napoleonplein, een benzinstation aan het Marconiplein met de naam 'Groot Toerisme'. Het was indertijd een van de grootste van Nederland. Omstreeks 1966 moest het station verdwijnen bij de komst van de rondweg rond Eindhoven.



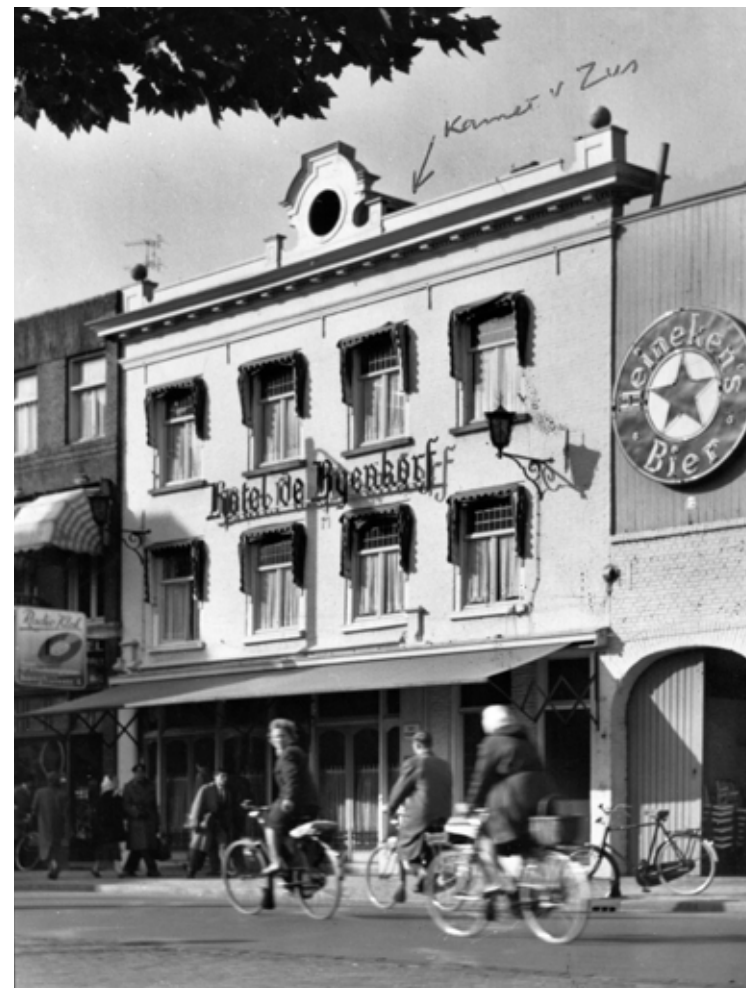
Links Gerard Dereumaux met de kleine Janus van de Meulen bij het Caltex pompstation aan de Wal in Eindhoven. Rechts Frans van der Meulen met zijn zoon Janus. Deze Deux Chevaux (van 12pk!) stond met startnummer 222 ingeschreven tijdens de Tulpenrally van 1956.



Garage Groot Toerisme aan de Boschdijk.

Vanaf 1950 was Janus van der Meulen ook dealer van Volkswagen. In 1953 kwam er een nieuwe showroom met garage aan de Marconilaan. Het paste in de snelle groei die Eindhoven in die periode doormaakte en natuurlijk bij de opmars van het mobiele verkeer. Na zijn auto-opleiding in Apeldoorn kon Gerard hier aan de slag, in de Volkswagengarage bij Hub Van der Meulen, zoon van Janus van der Meulen.

De binnenstad van Eindhoven kende in die tijd een café waar zich al van oudsher het zakelijke leven van de (binnenstad) van Eindhoven afspeelde: Hotel-Café de Bijenkorf. Het hotel was een van Eindhoven's oudste logementen.



*Hotel de Bijenkorf
aan de Markt 35
in Eindhoven.*



Zus van Diessen en Gerard Dereumaux.

Het heette vroeger het Posthuis of Hotel des Postes. In 1912 werd het Posthuis verkocht aan Hendrikus van Diessen. Vanaf die tijd werd de naam gewijzigd in Hotel-Café De Bijenkorf. Vanaf 1947 was Jan van Diessen eigenaar en werd het Hotel-Restaurant De Bijenkorf. In 1960 volgde nog een verbouwing en ondanks allerlei bemoeienissen om de oude voorgevel te handhaven, is dit helaas niet gelukt.

Gerard kwam hier regelmatig over de vloer. Hier leerde hij Zus van Diessen kennen, de dochter van de eigenaar van De Bijenkorf, Jan van Diessen. Haar moeder, Mien van Diessen, was een dochter van Rudolf Vermeulen, de oprichter van de bonbonfabriek aan de Willibrorduslaan in Waalre. De dochter van Gerard, Ruly, is ook genoemd naar deze Rudolf Vermeulen. Gerard trouwde met Zus van Diessen op 22 november 1957.

Het hotel was dus de vaste verblijfplaats van sociëteiten en verenigingen. Het zakelijke leven van de Eindhovense binnenstad speelde zich voornamelijk hier af. Zo ontstond ook de vriendschap met Theo Hurks, zoon van aannemer Hurks uit de Hoogstraat in Eindhoven. Het zijn deze genoemde contacten die uiteindelijk bepalend zijn geweest in het leven van Gerard.



Gerard tooide zich vanaf de jaren vijftig met de karakteristieke vlinderdas. Ook op de werkvloer was Gerard een bijzondere verschijning. Een stofjas en, stijlvol, een wit overhemd met een vlinderdas, meestal Bordeauxrood van kleur.





GARAGE DEREUMAUX

Na een aantal jaren als bedrijfsleider bij Autolichtstad in Eindhoven werkzaam te zijn geweest, ging Gerard Dereumaux begin jaren zestig op zoek naar een nieuwe uitdaging. Hij wilde een eigen bedrijf beginnen. Zijn motto was 'Wat ik voor een baas kan, kan ik ook voor mezelf'. Gerard wilde zich gaan vestigen in de omgeving van Eindhoven.

Op zoek naar een geschikte locatie viel zijn oog op de Wanmolenfabriek 'De Gele Duif' van Paulus van Mierlo, aan de Willibrorduslaan in Waalre. Deze locatie leek hem perfect. De ligging was goed en met wat slimme stappen zou er ook voldoende uitbreiding mogelijk zijn. Een bijkomend voordeel was dat Waalre nog geen garage of tankstation had. De voorliefde voor deze locatie deelde hij met zijn vriend Theo Hurks van Bouwbedrijf Hurks uit Eindhoven.

Enige tijd later kreeg Gerard de verlossende tip dat zijn 'droomlocatie' te koop stond. Hiermee werd de droom van Gerard werkelijkheid. De koop werd geregeld, er werd een benzinepomp gebouwd en een hefbrug en servicewagen aangeschaft. Dit bleken uiteindelijk de ingrediënten te zijn voor een succesvolle onderneming. In meer dan vijftig jaar is Autobedrijf Dereumaux een bepalend gezicht geworden in het dorp Waalre. Wellicht komt het door het Frans klinkende Dereumaux, maar het komt zeker ook door de goede service die het bedrijf al die jaren heeft weten te bieden.



Aan de Willibrorduslaan 7-9 lag de Wanmolenfabriek 'De Gele Duif' van Paulus van Mierlo. Een wanmolen is een landbouwwerktuig om het koren te zuiveren van kaf, strootjes en andere ongerechtigheden. Met een handzwengel wordt een schoepenrad in een trommel rondgedraaid, waardoor er een luchtstroom ontstaat. Het graan valt vanuit een voorraadbak langzaam naar beneden, terwijl het kaf wordt weggeblazen. Later kwamen er machinaal aangedreven molens en weer later ging men over op het gebruik van een maaidorser.



Waar nu de winkel van Kaatje Jans aan de Willibrorduslaan is gevestigd, stond vroeger het café annex 'de winkel van sinkel' van Janus (Lordje) van der Looy. De winkel had een breed assortiment in de aanbieding. Men kon er ook terecht voor petroleum en olie. Lordje had geen 'volledige vergunning', maar men kon er wel een borreltje drinken! Café De Bus werd zo genoemd, omdat het café lang en smal was en het interieur op dat van een autobus leek. In de jaren zestig vestigde zich hier Piet van Lierop, die er een biljartcafé van maakte. In de jaren zeventig is het pand gesloopt, om plaats te maken voor winkels en appartementen.



Willibrorduslaan 7, 1963.

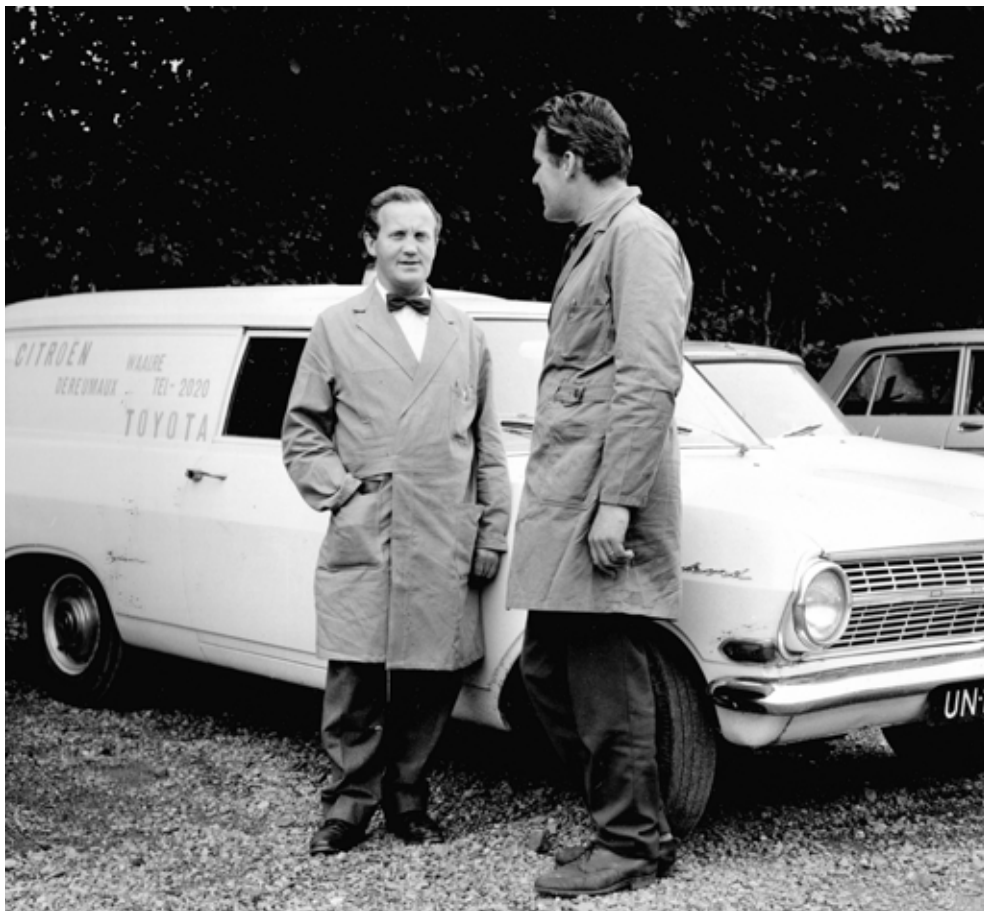
HET BEGIN (1963–1978)

Op 1 april 1963 was het dan zover. Gerard Dereumaux startte, samen met Jack Retera, zijn eigen garage. Alles was in gereedheid gebracht om de deuren van Garage Dereumaux te openen. Het magazijn was niet meer dan een kast, de beperkte voorraad bestond uit enkele bougies en een rol ijzerdraad. De rolverdeling was simpel. Gerard onderhield de relaties met de klanten en beheerde de Caltex bezinepompen en Jack deed de technische kant. Automobilisten uit Waalre en omgeving konden hier terecht om te tanken en voor het onderhoud en reparatie van de hun auto's. Aanvankelijk bestond de gedachte om een bedrijf te beginnen dat volledig op service gericht was, zonder verkoop van auto's. Al snel bleek de ingeslagen weg een succes.

Om aan de vraag van de klanten te voldoen, werd er al kort na de start toch met de verkoop van auto's begonnen. De eerste auto die werd verkocht, was een Deux Chevaux. Een half jaar na de start werd Garage Dereumaux Citroën-agent.

Mede als gevolg van het doorzetten van de massamotorisering, die aan het begin van de jaren zestig op gang kwam, was het werk al gauw niet meer bij te benen. Er ontstond al snel behoefte aan uitbreiding van het personeelsbestand. Het bedrijf begon te groeien.

Een reeks van verbouwingen startte in 1965. De werkplaats werd uitgebreid en later kwam er ook een echte showroom. Medio 1965 werd de werkplaats aan de achterzijde flink uitgebreid. Er kwamen meer hefbruggen en ook het personeelsbestand bleef groeien. De nieuwe monteurs waren veelal jonge jongens, die na een basisopleiding autotechniek op de LTS, bij Dereumaux hun start maakte.



Gerard Dereumaux (links) met Jack Retera.

Hier groeide de kennis en ervaring die nodig is om een 'echte' monteur te worden. Om ook Citroënspecialist te worden, werden er bij de importeur technische trainingen gevolgd. Hier werden de speciale 'Citroën-technieken' belicht. De bekende hydropneumatische vering was toen al een vak apart.

De gekozen formule om in te zetten op service, in een periode waarin de massamotorisering serieuze vormen begon aan te nemen, vormde de 'basingrediënten' die geleid hebben tot het succes. Het merk Citroën bood voldoende ruimte om de ontwikkelingen op de markt te volgen. De jaren vijftig tot aan het begin van de jaren zeventig staan voor het automerk Citroën te boek als de 'glorieuze jaren'. Het waren spannende tijden!

Het aanbod en de belangstelling voor auto's bleef groeien en Garagebedrijf Dereumaux groeide mee. Na de in 1965 uitgebouwde werkplaats ontstond eind jaren zestig behoefte aan een echte showroom. Ook de capaciteit van de benzinepomp was niet meer toereikend. Om de realisatie van een showroom en uitbreiding van de benzinepomp mogelijk te maken was er nu aan de voorzijde een grondige verbouwing nodig. De karakteristieke voorgevel moest plaatsmaken om de nodige aanpassingen ten kunnen uitvoeren. Midden jaren zeventig start deze ingrijpende verbouwing.



Karakteristiek beeld van de Citroëngarage van Dereumaux aan het eind van de jaren zestig in het centrum van Waalre. Er stonden toen ook nog weleens een NSU Prinz 4 of een Hillman Imp tussen de Citroëns.



De verbouwing is in volle gang, 1970.



Garage en pompstation na de verbouwing van 1970.



Tijdens de opening van de nieuwe showroom en werkplaats ging Gerard Dereumaux achter het spreekgestoelte staan om de nieuwe garage te openen en ook om trots de nieuwe Citroën GS te kunnen presenteren.



In 1970 werd ook een service-steunpunt in Luyksgestel gerealiseerd.

HET MERK CITROËN VAN 1950-1978

Vanaf 1951 kwam er naast de HY-bestelbus ook een besteleend, het 2CV busje dat tot 1977 in productie bleef. In 1961 kwam de ontwerper Flaminio Bertoni met de AMI 6, in zekere zin een tussenmodel (Modèle Intermédiaire) tussen de 2CV en de DS19. De legendarische DS uit 1955 en de 2CV bleven populair. In 1967 lanceerde Citroën, naast de 2CV, de meer 'moderne' en ruimer uitgevoerde Dyane. In deze periode (1970) liepen er auto's van de lopende band van de Usine Citroën van een uitzonderlijk soort, zoals de Citroën SM. In Nederland is het model vooral bekend geworden dankzij Johan Cruijff. Hij reed in een zilvergrijze SM (Sport Maserati) met het kenteken 06-54-UD.

In 1970 kwam er ook een opvolger van de AMI, in de vorm van de Citroën GS. Een betaalbare en comfortabele middenklasse auto, die was voorzien van de bekende hydropneumatische vering. In 1974 volgde nog de CX (auto van het jaar in 1975), gelanceerd als opvolger van de legendarische DS. Een gebogen achterraut en een dashboard met futuristische bediening waren de opvallende innovaties. En ondanks de matige financiële omstandigheden waarin het concern verkeerde, volgde ook nog de Acadyane en de Visa in 1978. De Visa is ontwikkeld als opvolger van de AMI 8 en de Dyane uit de jaren zeventig. Dit laatste model sloot deze uitzonderlijke periode van hoogte- en dieptepunten af in de geschiedenis van het Franse automerk.



1948 - 2CV



1951 - 2CV busje



1961 - AMI 6



1967 - Dyane



1970 - SM



1970 - GS



1974 - CX



1978 - Acadyane



1978 - Visa

DE ONTWIKKELING VAN DE MOBILITEIT IN NEDERLAND

In 1896 reden de eerste automobielen in Nederland rond. In 1907 waren er 1.500 in 1913 waren er 4.000 personenauto's. Deze eerste fase van motorisering kan worden gezien als duur speelgoed voor de maatschappelijke elite. Vooral door toedoen van de Amerikaanse autobouwer Henry Ford, ontstond het idee dat het ook mogelijk was om een goedkope, maar kwalitatief goede auto te produceren, waarmee ook de massa deel kon gaan nemen aan deze wijze van vervoer. Deze formule betekende dat in de Verenigde Staten voor de Tweede Wereldoorlog meer dan de helft van de huishoudens een auto bezat. Deze evolutie is vooral te danken aan Henry Ford, die meende dat er enorme mogelijkheden waren voor een solide vervoermiddel, dat binnen de financiële mogelijkheden zou liggen van de opkomende middenklasse. Op 26 mei 1927 liep de 15 miljoenste T-Ford feestelijk van de band.



Deze gedachte stond ook centraal bij de Europese auto-industrie van voor de oorlog. Echter, het autobezit zou pas in de jaren 50 en 60 sterk gaan groeien, een periode van massamobilisatie. In 1950 reden er 139.000 auto's in Nederland, in 1960 waren dit er al 522.000. Het aantal auto's vervijfvoudigde bijna gedurende de jaren 60. In 1970 waren er in Nederland 2.405.000 auto's. Een op de vijf Nederlanders was toen in het bezit van een automobiel. Zeer belangrijk; het onder de knie krijgen van de assemblageprocessen. De T-Ford bleef vanaf 1908 nog twintig jaar in productie, de Volkswagen na 1945 nog 57 jaar, de 2CV 42 jaar en de Mini 41 jaar.



Franske Vaessen (links) met leermeester Gerard Dereumaux. Gerard over zijn personeel: 'De meeste van onze medewerkers zijn eigen kweek. Ik denk dat het daardoor komt dat de sfeer hier binnen het bedrijf zo goed is.'



Luchtfoto van de Willibrorduslaan in Waalre, 1975.

1. Garagecomplex Dereumaux. 2. De Etoswinkel. 3. Het biljartcafé van Piet van Lierop.

OLIECRISIS

De oliecrisis van 1973 maakte een einde aan het vooruitgangdenken en het optimisme van de jaren vijftig en zestig werd gevolgd door een diepe economische crisis. Plotseling bleken er grenzen te bestaan aan het ongebreidelde optimisme van de naoorlogse generatie. Het crisisgevoel werd nog versterkt door het invoeren van zogeheten auto-loze zondagen. In 1979 volgde nog een tweede oliecrisis. Onrust bij de voornaamste olieleveranciers uit het Midden-Oosten leidde ertoe tot dat de motor van de economie dreigde stil te vallen.



Er kwamen maatregelen; minder loon en lagere uitkeringen. De gevolgen van hogere brandstofaccijnzen en duurder auto's deden de rest. De algemene recessie eindigde in de loop van de jaren tachtig, toen de olietekorten wegvielen, omdat ook andere landen olie konden leveren. Achteraf bleek dit vooral de angst voor het plotselinge stilvallen van de economie, door het afhankelijk zijn van slechts enkele olieleveranciers, de voornaamste redenen was voor deze recessie.



Garage Dereumaux aan het einde van de jaren zeventig.

Als gevolg van de verkoop van grote aantallen nieuwe auto's begon de verkoop van ingeruilde auto's serieuze vormen aan te nemen. Om ook deze naar behoren te kunnen presenteren ontstond de behoefte om hier nieuwe huisvesting voor te creëren. Medio '77 werd het plan geopperd om een volledig nieuwe werkplaats te bouwen met als doel de dan vrijkomende ruimte te gaan benutten als showroom voor occasions.

Zoals dat tot nog toe in het bestaan van Garage Dereumaux gebruikelijk was werden de mogelijkheden bekeken, de haalbaarheid onderzocht en de centen geteld. Bij een positieve uitkomst werden de plannen direct gerealiseerd. Zo ging het ook met de bouw van de nieuwe werkplaats die eind 1978 in gebruik genomen is. In de filosofie van Gerard Dereumaux, 'De basis van ons bedrijf is de werkplaats', werden de receptie, de werkplaats en de kantoren zo overzichtelijk mogelijk gebouwd en ingericht, om zo klant meer duidelijkheid te verschaffen over de werkzaamheden aan zijn auto.

Het merk Citroën was bekend vanwege zijn innovatieve karakter, maar ook door de complexe technieken. Reparaties aan moeilijk bereikbare onderdelen waren voor een beginnende monteur zonder specifieke kennis praktisch onuitvoerbaar. De aanwezige kennis van het merk, aangevuld met de vaak jarenlange ervaring van de monteurs bij Dereumaux was in veel gevallen de cruciale factor bij het oplossen van de problemen.



Ies Keijzer, de toenmalige Burgemeester van Waalre, toont zijn interesse in de gemoderniseerde werkplaats.



Nadat in 1978 de werkplaatsactiviteiten verhuisd waren naar de nieuwbouw werd ook het laatste deel van het plan opgepakt. De vrijgekomen ruimte werd omgetoverd tot een occasionshowroom.

VIERING 15-JARIG BESTAAN IN 1978

In 1978 is het vijftien jaar geleden dat de deuren van Garage Dereumaux voor het eerst werden geopend. Vele hobbels waren genomen, verbouwingen, successen en tegenvallers, noem het maar op, maar het was ook tijd voor een feest. Naast het 15-jarig jubileum, was de opening van de geheel vernieuwde werkplaats rede genoeg om hier bij stil te staan. In de afgelopen vijftien jaar had het bedrijf een enorme groei gerealiseerd. Het had zowel in huisvesting als in personeelsomvang een bijna onvoorstelbare ontwikkeling doorgemaakt.

De filosofie van Gerard Dereumaux werkte. Vanaf dag één stelde hij het onderhoud op de eerste plaats. Hij wilde, na wat gewenning, graag auto's verkopen, maar de basis van het bedrijf vormde de werkplaats. Hier lag de zorg voor de auto's van de klant en werd een maximum aan diensten verleent. Hiermee werd de basis voor de door het bedrijf zo belangrijk geachte klantentevredenheid geboren. Dereumaux lag met deze gedachte ver voor op zijn concurrenten. Onder de tevreden klanten ontstond bijna als vanzelfsprekend de mogelijkheid om auto's te verkopen.

HET MERK CITROËN 1978-1993

Na de turbulente jaren zestig en zeventig van het merk Citroën én van garage Dereumaux volgde er, in de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig, een relatieve rustige periode. Na het faillissement van Citroën stelde de Franse regering voor om (uit angst voor ontslagen) Citroën te laten fuseren met Peugeot. Hieruit komt in 1975 de PSA-groep voort. Een van de gevolgen hiervan was dat de Peugeot 104 als Citroën LN op de markt werd gebracht. Toch behield Citroën de eigen identiteit, hoewel de invloed van Peugeot wel duidelijk zichtbaar werd.



*Personeelsfoto,
circa 1978.*

*Vanaf het eerste uur bij
Dereumaux werkzaam:*

- 1. Gerard Dereumaux*
- 2. Jack Retera*

*Later aangesloten en
nog steeds werkzaam
in 2020:*

- 3. Peter Vaessen*
- 4. Hendrik Hartjes*
- 5. Jan Groenen*
- 6. Jos Noten*
- 7. Jan van der Aalst*

*Jan van der Sanden
(niet op de foto)*



1982 - BX



1986 - AX



1989 - XM



1991 - ZX



1993 - Xsantia

In 1982 kwam de BX op de markt, weer met hydropneumatische ophanging en met voldoende Citroën eigenheid. Deze bleef in productie tot 1994. In 1986 volgde de Citroën AX in 1986 en in 1989 de gestroomlijnde XM (design van Bertone Turijn en auto van het jaar in 1990). Voor het eerst werd de hydropneumatische vering, die kenmerkend was voor Citroën, ondersteund door een computer. In 1991 volgde de ZX en in 1993 de Xantia, als opvolger van de BX.



Tijdens het 25-jarig jubileum van het bedrijf in 1988 stond Gerard Dereumaux, samen met zijn familie, in het middelpunt van de belangstelling.



Luchtfoto van Waalre na de grote verbouwing in 1993.

1. Showroom van Autobedrijf Dereumaux
2. Winkelcentrum De Bus
3. Werkplaatsen van Autobedrijf Dereumaux

Bij Dereumaux werd na ruim twintig jaar, in 1993, de garage weer vernieuwd en werd het Texaco tankstation aan de voorzijde gerenoveerd. Een deel van het oude garagecomplex werd gesloopt, om plaats te maken voor het nieuwe winkelcentrum De Bus. Deze veranderingen waren noodzakelijk om in de snelle wereld van de auto's mee te groeien. Het merk Citroën was een dynamisch en, door zijn innovatieve karakter, een grensverleggend onderneming.

Autobedrijf Dereumaux volgde die veranderingen op de voet. De kwaliteitsverbeteringen aan de auto's betekende op den duur minder reparaties in de werkplaats. En men moest sneller reageren op de veranderende wensen van de klanten. Hier lag ook de kracht van Dereumaux.



Na de grootscheepse verbouwingen van 1993 beschikt Autobedrijf Dereumaux over moderne geoutilleerde werkplaatsen.



AFSCHEID VAN GERARD DEREUMAUX

Na 36 jaar heeft Gerard het bedrijf overgedragen aan een jongere generatie. Jos Noten heeft per 1 januari 1999 het stokje overgenomen. Om een roemruchte periode waardig af te sluiten is door Autobedrijf Dereumaux aan Gerard een receptie aangeboden.

Op vrijdag 16 april 1999 is het zover: het afscheid van Gerard en de overname werden feestelijk ingeluid. De belangstelling was overweldigend. Het dorp Waalre slipte helemaal dicht, er ontstonden files die ongekend waren voor Waalrese begrippen. Het bijzondere aan deze files was dat ze nagenoeg alleen door Citroëns gevormd werden. In de wijde omtrek was er geen parkeerplaats meer te vinden. De vele trouwe klanten, aangevuld met een delegatie van Citroën Nederland en groot aantal collega's vormden een lange rij wachtenden. Dit allemaal om Gerard de hand te schudden, te bedanken en hem een fijne toekomst te wensen. De belangstelling was zo groot, dat het zorgvuldig voorbereide officiële gedeelte daarmee volledig overschaduwde werd. Het was een ware happening waarvan iedereen en Gerard in het bijzonder, met volle teugen heeft genoten.

HET MERK CITROËN 1993–2013

Het karakteristieke Berlingo busje verscheen in 1996 en de Xsara Picasso in 1999. De C-serie volgen C3 en C4 (1^e generatie) in 2004. De C6 limousine in 2005 (het vlaggenschip van Citroën). De Berlingo (2^e generatie) diende zich aan in 2008. De C5 (2^e generatie) kwam er in ditzelfde jaar.



1996 - Berlingo



1999 - Xsara-Picasso



2004 - C3



2004 - C4



2005 - C6



2008 - Berlingo²



2008 - C5²

NIEUW ELAN

Met nieuw elan werd er na 1999 voortgegaan met de vertrouwde en beproefde Dereumaux ingrediënten: service, service en service. En de resultaten mochten er zijn met het winnen van de After-Sales Award in 2001, 2002, en 2003. Het betekende een erkenning van Citroën Nederland voor het feit dat het bedrijf zich maximaal inzette voor de tevredenheid van de klant.

Maar er kwamen in die periode ook al wel bedenkingen over de locatie aan de Willibrorduslaan. Na de aanleg van het Winkelcentrum De Bus was er veel meer drukte ontstaan in het centrum van het dorp. Er ontstonden parkeerproblemen en ook het laden en lossen met grote vrachtwagens midden in het dorp gaf steeds meer problemen.



Links: De After-Sales Award. Rechts: Op 1 januari 1999 kreeg Dereumaux een nieuwe directeur: Jos Noten, die dan al 27 jaar bij het bedrijf werkzaam is. Links zijn zoon, salesmanager en beoogd opvolger, Mark Noten.

Aan de voorzijde leek het op een kleine garage, maar aan de achterzijde van de showroom wordt pas duidelijk hoe groot het terrein van Dereumaux eigenlijk was. Een grote werkplaats met daarvoor een parkeerplaats tussen de kerk en het winkelcentrum De Bus. Veel ruimte maar niet economisch in gebruik. Net buiten het centrum van Waalre, aan de Onze Lieve Vrouwedijk, ontwikkelde zich in die periode het bedrijventerrein 't Broek. Bedrijven konden zich hier vestigen in een zeer toegankelijke en ruime omgeving. Langzaam groeide de plannen om na bijna vijftig jaar weg te gaan uit het centrum van Waalre. Het oog viel op een leegstaande tuincentrum aan de Onze Lieve Vrouwedijk tegenover het nieuwe bedrijventerrein 't Broek. Er was daar meer ruimte en het merk Citroën vroeg om een gebouw met uitstraling. Na een verbouwing zou men hier veel efficiënter kunnen omgaan met de beschikbare ruimte. De plannen werden langzaam concreet, de planning was om in de loop van 2013 te gaan verhuizen.

DE GROTE VERHUIZING VAN 2013

Met gemengde gevoelens werden de voorbereidingen gestart voor de verhuizing. Op zaterdag 14 september 2013 was het moment aangebroken om de grote stap te zetten. Het weer was slecht, het regende pijpenstelen. Het leek wel of Waalre hilde bij het vertrek van Autobedrijf Dereumaux uit de dorpskern. Om de aandacht op dit bijzondere moment te vestigen, en het verplaatsen van de auto's efficiënt en snel te laten verlopen, was een groot aantal chauffeurs geregeld. Vooraf gegaan door de welbekende gele auto met zwaailichten en de aanduiding 'transport exceptioneel' werden alle auto's in een lang aaneengesloten lint van de Willibrorduslaan naar de Onze Lieve Vrouwedijk gereden. Het was onvermijdelijk om sommige kruispunten kortstondig te blokkeren. In minder dan 1 uur stonden alle bedrijfs- en voorraadauto's weer veilig op eigen (nieuw) terrein.





Personeelsfoto uit 2013



Na vijftig jaar gevestigd te zijn geweest aan de Willibrorduslaan in het centrum van Waalre, verhuisde Dereumaux dus in 2013 naar een locatie net buiten de bebouwde kom, aan de Onze Lieve Vrouwendijk. Hier waren er meer mogelijkheden voor een representatieve en efficiënte bedrijfsvoering.

DE OPENING OP 4 OKTOBER 2013

Na de verhuizing werd alles in gereedheid gebracht om de nieuwe huisvesting officieel in gebruik te nemen. Ook werd het tijd om het glas te heffen en stil te staan bij het 50 jarig jubileum. De viering van dit heugelijke feit was uitgesteld vanwege de op handen zijnde verhuizing. De nieuwe showroom werd omgetoverd tot een ware feestzaal. Op 4 oktober 2013 is het zover. Er is wederom een zeer grote belangstelling van trouwe klanten en collega's. Dit geeft aan dat het 'Dereumaux-gevoel' er nog altijd is. Het werd een feest om nooit te vergeten.





Citroën is een merk dat zich nu al honderd jaar mag verheugen in een grote klantentrouw. Garage Dereumaux levert hieraan een belangrijke bijdrage. Maar bovenal blijft Dereumaux een echt familiebedrijf. Zelf opgeleide mensen, die gezamenlijk de liefde delen voor het merk Citroën.

HET MERK CITROËN 2013–2019

Citroën kwam in deze periode met de C1 (2^e generatie). Compact en ook elektrisch leverbaar. In 2014 volgde de C4 Cactus. Deze deed denken aan de roemrijke zeventiger jaren van Citroën. In 2015 de Aircross, een nieuwe lichter van hybride en gepersonaliseerde modellen. In 2016 kwamen de C4 Picasso (2^e generatie), de Jumpy bestelbus (3^e generatie) en de C3 (3^e generatie) op de markt. In 2017 volgde de C3 Aircross en ook de C4 (2^e generatie). In 2018 de Berlingo (3^e generatie) en de SUV C5 Aircross. En als laatste ontwikkeling, in 2019, de AMI One Concept. Een tweepersoons, futuristisch, elektrisch stadswagentje.



2013 - C1²



2014 - C4 Cactus



2015 - C5 Aircross



2016 - C4 Picasso²



2016 - Jumpy³



2016 - C3³



2017 - C3 Aircross



2018 - C4 Cactus²



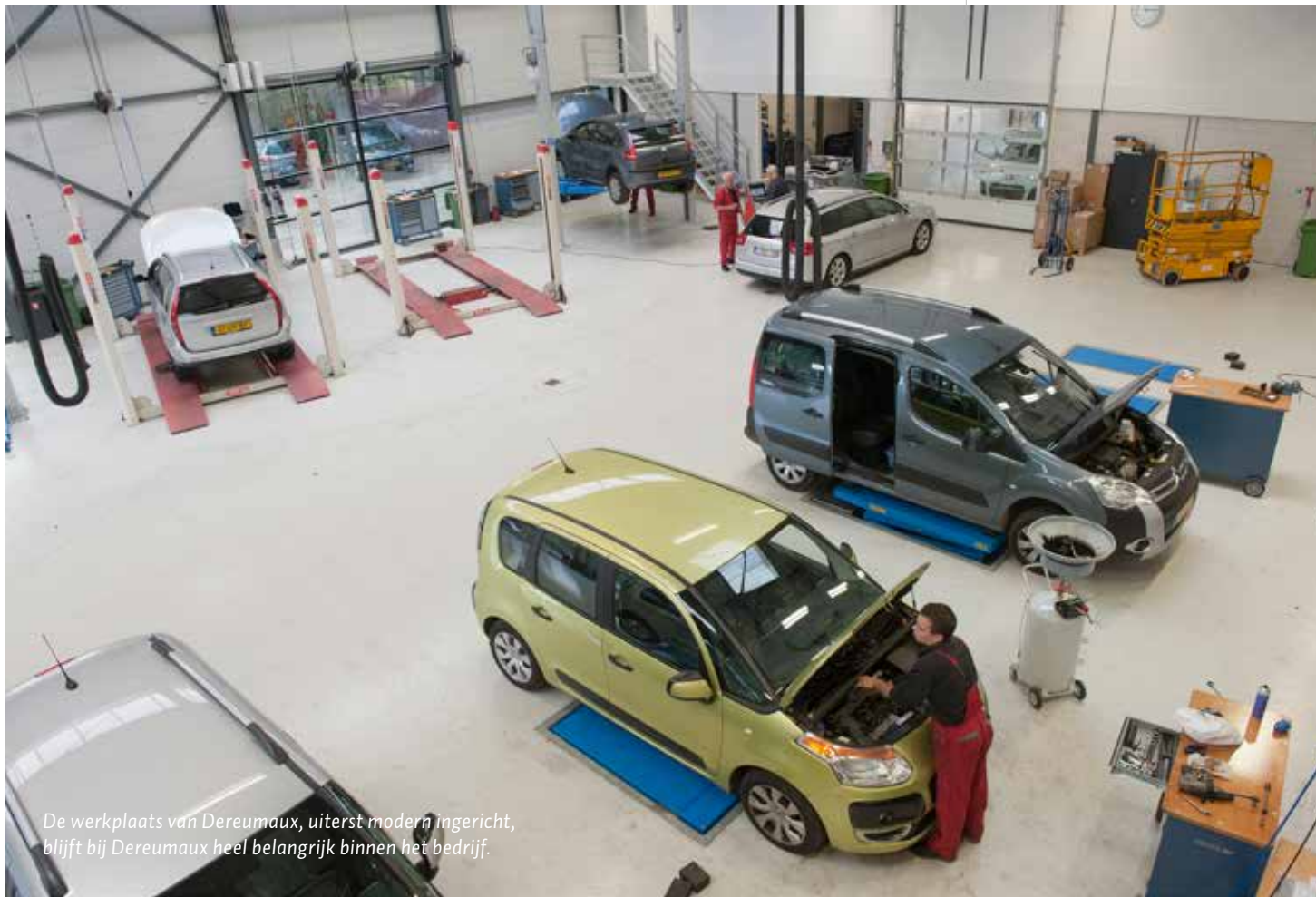
2018 - Berlingo³



2018 - SUV C5 Aircross



2019 - AMI One Concept



De werkplaats van Dereumaux, uiterst modern ingericht, blijft bij Dereumaux heel belangrijk binnen het bedrijf.









100 JAAR CITROËN

Vorig jaar (2019) werd Citroën in het zonnetje gezet, want het Franse merk bestaat honderd jaar. Het was de wens van André Citroën om het autorijden voor iedereen bereikbaar te maken. Hij had nooit kunnen vermoeden wat voor een vernuft en vindingrijkheid eraan te pas zou komen om dit mogelijk te maken. Zijn laatste meesterwerk, de Traction Avant werd in 1934 gepresenteerd, een jaar nadat hij overleed, slechts 57 jaar oud. Hij heeft de glorieperiode dus niet mogen meemaken. Want deze Traction Avant was nog maar het begin.

Een geweldige expositie over de architecten, décorateurs en schilders van de 'Union des Artistes Modernes' (UAM, 1929-1959), in 2018 in het Centre Pompidou, liet zien hoe vooruitstrevend en modernistisch het Franse design rond de jaren dertig was. Anders dan Nederlanders en Duitsers kozen de Fransen niet voor strakke zakelijkheid, maar maakten ze van hun ontwerpen een feest. In een van de laatste zalen van de expositie doken werken op van schilders als Sonia Delaunay en Fernand Léger. Kunstenaars die er mede voor hadden gezorgd dat het Franse modernisme avontuurlijker en feestelijker was dan waar dan ook. Het UAM had de ambitie om een nieuwe levensstijl te introduceren en die zo veel mogelijk te willen delen. Een stijl die goed paste bij hoe ze bij Citroën dachten over de toekomst van het automobiel.

← *Detail van een werk van Sonia Delaunay.*



80 Traction Avant

We maken een reis door de kraamkamer van het merk Citroën, vanaf de jaren dertig tot aan 1970. Ongelooflijk wat een creativiteit, vindingrijkheid, durf en innovatie het bedrijf in die periode heeft voortgebracht.







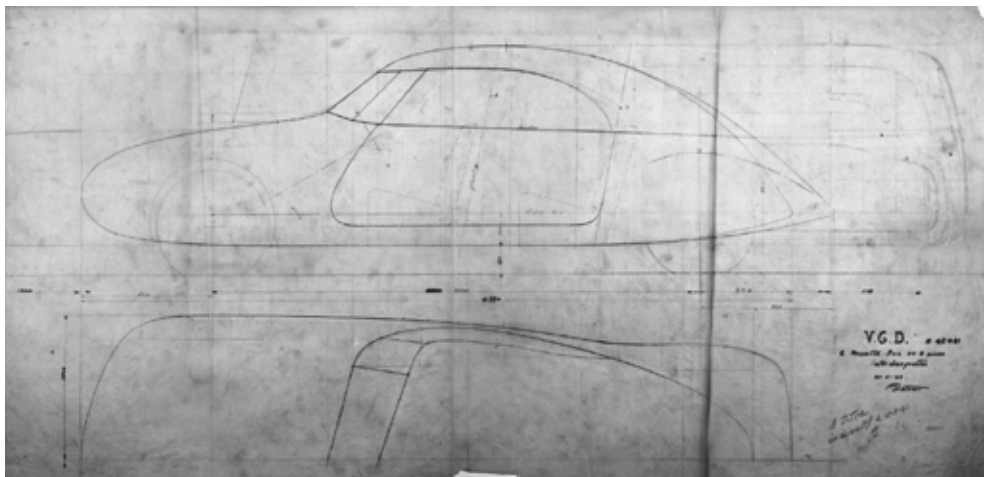
CITROËN DS / DE EVOLUTIE 1934–1955

Waarom is de Citroën DS zo geliefd bij artiesten en architecten? Is dit een perfect ‘huis’ voor de non-conformist? Weliswaar op wielen, maar toch! Wellicht had de Franse filosoof Roland Barthes het wel bij het rechte eind in zijn befaamde bundel *Mythologies* uit 1957 waarin hij een artikel wijdde aan de DS. Hij vergeleek de Citroën DS met de bouw van een Gotische kathedraal, gemaakt door een groot aantal onbekende kunstenaars. Die getoonde volmaaktheid van dit model kon natuurlijk nooit op de schouders van een enkele man rusten. Veel te ingewikkeld.

De DS heeft alle kenmerken van een voorwerp uit een andere wereld. DS spreek je uit als *déesse*, wat ‘godin’ betekent in het Frans. Gladheid staat synoniem voor volmaaktheid, omdat het tegendeel altijd een technisch en al te menselijk passen en meten verraadt.

De DS pretendeert niet volkomen glad te zijn, hoewel de algemene vorm zeer gesloten is. Toch is het vooral het aan elkaar passen van de vlakken waarvoor het publiek zich indertijd interesseerde. Men betastte de afsluitingen en streek met de hand over de brede stroken rubber die de achterrauit vastklemden. De DS was het begin van een hogere graad van het in elkaar passen.

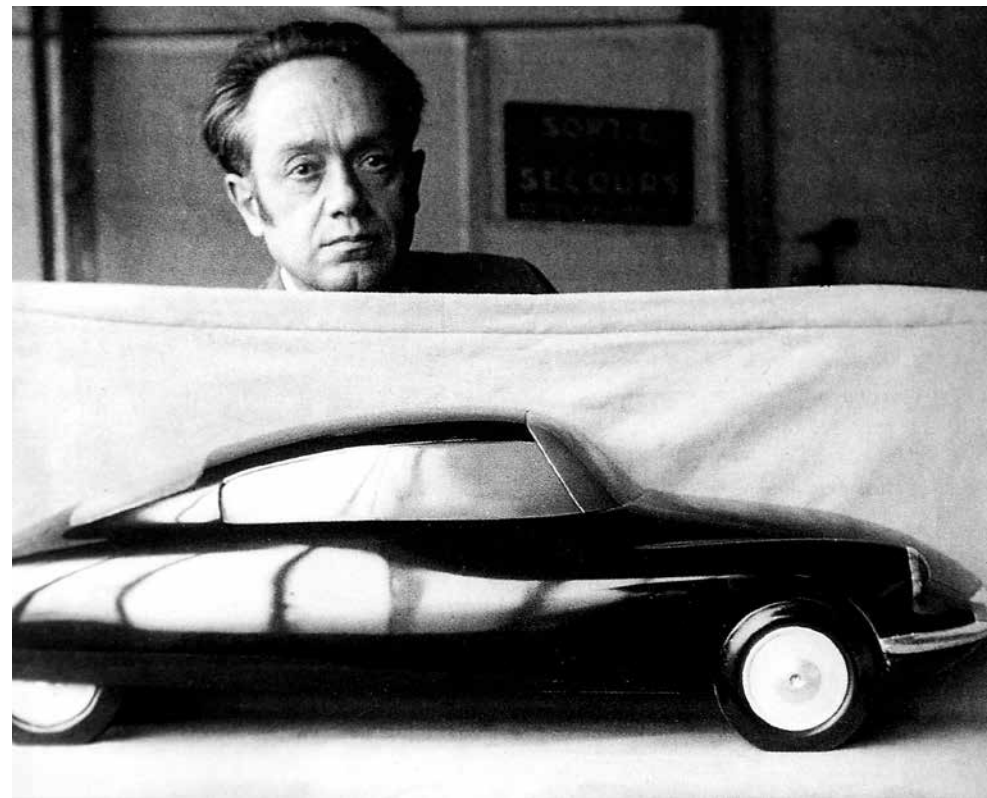
We hadden hier te maken met een verandering in de mythologie van auto’s. De auto was spiritueler en huiselijker geworden. Meer een gebruiksvoorwerp zoals bij



huishoudelijke apparatuur. Het dashboard leek meer op het werkoppervlak van een moderne keuken dan op de controlekamer van een fabriek. De dunne ruiten, de randen van verchromt metaal, de kleine handels met aan de bovenzijde een witte bal, de zeer eenvoudige wijzerplaten, de discretie en de styling van het nikkelwerk, betekenden een verfijnde soort van beweging in plaats van alleen maar steeds hogere prestaties. Verantwoordelijk voor dit alles was de in 1903 in het Italiaanse Varese geboren Flaminio Bertoni.

FLAMINIO BERTONI (1903–1964)

De jonge Bertoni ging, na een technische opleiding, als timmerman werken bij 'Carrozzeria Macchi', een carrosseriebedrijf van de gebroeders Macchi in Varese.



↖ Een van de eerste schetsen van de Citroën DS door Flaminio Bertoni.

↑ Flaminio Bertoni, ontwerper van de Citroën DS, met een van de eerste maquettes. Begin jaren vijftig.

De onderneming richtte zich vooral op het ontwerpen van bussen op een bestaand chassis. In 1922 bezoekt een delegatie van technici uit Parijs het carrosseriebedrijf van Macchi. Ze waren onder de indruk van Bertoni en nodigde hem uit om ervaring op te doen in Frankrijk. In april vertrekt hij naar Parijs, waar hij zijn technische kennis kan perfectioneren. Hier kwam hij in contact met het artistieke en mondaine leven van Parijs. Flaminio was intussen hard op weg een bekwaam en volleerd carrosseriebouwer te worden. Na zijn terugkeer in Italië, in 1925, bleef hij aan het werk bij Macchi, maar in 1929 nam hij ontslag en opende hij een eigen ontwerpstudio in Varese.

CARROZZERIA VARESINA

Bertoni's eerste klant was het gerenommeerde Carrozzeria Varesina. Een zeer gedegen bedrijf dat prototypen maakte voor een merk als Lancia. Gaandeweg werd Bertoni steeds bedrever in het kneden en vormen van het materiaal zonder de functionaliteit uit het oog te verliezen. Een eigenzinnige fantast met kennis van zaken.

BUREAU D'ETUDES

Na deze leerzame periode vertrok hij in 1931 opnieuw naar Parijs en ging hij werken bij Sical. Dit bedrijf produceerde voor Citroën het chassis voor het Type C4/C6. Zo kwam Bertoni in contact met de mensen van Citroën. Een bijzonder Italiaans accent bezorgde hem de bijnaam 'Italiaanse artiest'. Op 8 juli 1932, tweeëndertig jaar oud, ging hij werken bij Citroën. Rechtstreeks bij het Bureau d'Etudes, de 'hersensfabriek' van Citroën. Hier kwam hij in aanraking met de 'task force' bij de ontwikkeling van het nieuwe project van Citroën, de Traction Avant.



André Lefèbvre

ANDRÉ LEFÈBVRE (1894–1964) EN GABRIEL VOISIN (1880–1973)

André Lefèbvre was opgeleid als luchtvaartingenieur en begon zijn loopbaan als testrijder bij de pionier uit de begindagen van de vliegtuig- en automobielenindustrie, Gabriel Voisin. Hij was zeer succesvol in het prepareren van snelheidswagens en het maken van prototypes voor auto's en vliegtuigen. Geweldige technici en designers bezorgden het merk Voisin een goede reputatie. Headhunting was toen nog niet zo alledaags en ondanks dat André Lefèbvre en zijn collega's regelmatig werden gevraagd door concurrerende autobouwers, bleven zij trouw aan Gabriel Voisin. Door de veranderende economische omstandigheden en het aangaan van

samenwerkingen met andere merken kwam de positie van Gabriel Voisin in gevaar. Die adviseerde André Lefèbvre om te zien naar een andere werkgever.

RENAULT

Op 4 mei 1931 ging André Lefèbvre aan de slag bij Renault. Door tegengestelde visies duurde het avontuur bij Renault echter niet lang. De technische veranderingen die Lefèbvre wilde doorvoeren, zoals de voorwielaandrijving, bleken een brug te ver en niet te passen in de strategie van een bedrijf als Renault. Begrijpelijk, het systeem was amper getest en zou dus kunnen mislukken. Bij Renault ging men ervan uit dat het systeem eerst grondig moest worden getest en daarmee zijn waarde zou moeten bewijzen. Maar hoe dan ook, op 2 februari 1933 eindigde het dienstverband van Lefèbvre bij Renault. Toen Gabriel Voisin hoorde over Lefèbvre's ontstane positie, herinnerde hij zich een conversatie die hij had met André Citroën. Die vertelde hem dat hij van plan was om tijdens de *Paris Motor Show* van 1934 een revolutionaire auto met voorwielaandrijving te presenteren. Maar hij ondervond weinig enthousiasme bij het eigen technische personeel. Voisin nam de telefoon en meldde Citroën: 'Ik ken de juiste man en hij zit zonder werk'. Een afspraak was geregeld.

ANDRÉ CITROËN (1887–1935)

André Gustave Citroën, in 1878 geboren in Parijs uit een Nederlandse vader en Poolse moeder, reisde op jeugdige leeftijd naar Polen en deed daar de vondst van zijn leven. Tandwielen met visgraatvertanding die grotere krachten konden overbrengen en minder slijtage veroorzaakten. Hij kocht de uitvinding en vroeg octrooi aan in Parijs. Deze tandwielen met visgraatvertanding zouden later als basis dienen voor het logo van Citroën.



André Citroën



Tandwiel als basis voor het logo van Citroën.



1919



1921



1932



1966

Toen er eind 1907 een manager bij de noodlijdende Mors-autofabrieken werd gezocht, werd André Citroën de man die het tij moest gaan keren. Op dat moment werden er bij de Usine Mors aan de Rue du Theatre amper 300 auto's per jaar geproduceerd. Vijf jaar later in 1912 was dit aantal meer dan verdubbeld en liepen er jaarlijks meer dan 650 automobielen van de band.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd André Citroën als artillerie-officier ingezet aan het front. Er bleek een groot tekort aan granaten. André Citroën schreef een bedrijfsplan en stuurde het naar de Franse minister van oorlog. Hij wist de legertop te overtuigen en in 1915 werd aan de rand van Parijs, in de wijk Javel, een aantal groentetuinen omgeploegd waar niet veel later de granatenfabriek van Citroën zouden verrijzen. Voor de productie werd voor een groot deel een beroep gedaan op vrouwen, de mannen waren immers aan het front. Om de arbeidsomstandigheden voor vrouwen te verbeteren werden er ook crèches en winkels in de fabriek geïntegreerd. Binnen achttien maanden zette Citroën een fabriek op die voor die tijd enorme aantallen granaten produceerde, meer dan 15.000 stuks dagelijks. Op het moment van de wapenstilstand, op 11 november 1918, in totaal meer dan 24 miljoen stuks.

Na de oorlog startte Citroën met zijn volgende ambitieuze project. De autofabriek 'Automobiles André Citroën SA' kortweg Citroën. De granaatfabrieken aan de Quai de Javel werden in recordtijd omgebouwd en in 1919 liep de eerste Citroën Type A 10 HP van de lopende band. Deze Citroën werd een bestseller. In twee jaar tijd werden er van dit type meer dan 24.000 exemplaren geproduceerd. Van de C3 5 HP (vanaf 1922) zelfs 80.841 stuks. De 5 HP was geproduceerd in massaproductie, naar het voorbeeld van de Amerikaanse autobouwer Henry Ford.



Het gebouwencomplex aan de Quai de Javel.



Citroën Type A 10 HP



Citroën C3 5 HP

Al in 1912 maakte André Citroën zijn eerste reis naar de Verenigde Staten waar hij de Ford-fabriek in de buurt van Detroit bezocht. Zijn bezoek stelde hem in staat om zich te verdiepen in nieuwe productiemethoden zoals die bij Ford. André Citroën beschouwde de productiemethodes van Ford als het grote voorbeeld voor een industriële werkwijze in de auto-industrie.

Binnen tien jaar na de oprichting van het bedrijf, in 1919, groeide Citroën uit tot een van de meest prominente autobouwers van Europa. Vanaf 1925 hadden ze al 5.000 verkooppunten en waren er vestigingen in steden als Brussel, Amsterdam en Milaan. André Citroën had, buiten talent voor productieprocessen, ook talent voor organisatie en sales. Een geboren verkoper, met een intuïtieve kijk op de smaak van het publiek. Ook was hij gezegend met een *flair* voor public-relations. Sommige pr-stunts zijn legendarisch, zoals de verlichting van de Eiffeltoren. Een schouwspel dat tot 100 kilometer buiten Parijs zichtbaar was.

E.G. BUDD MANUFACTURING COMPANY

Het aangaan van een licentie met de Amerikaanse carrosseriebouwer E.G. Budd in 1923 betekende een geweldige vooruitgang. De mensen van Budd Manufacturing Company waren de pioniers bij de ontwikkeling van een volledig stalen carrosserie. Citroën was de enige in Europa die vanaf dat moment een complete, uit een stuk bestaande, vierdeurs carrosserie kon leveren. In 1925 verkocht Citroën 61.487 automobielen en was daarmee Frankrijks grootste leverancier van familieauto's. Vier jaar later produceerde het zelfs meer dan 100.000 auto's, tweemaal de afzet van Renault in deze periode.

Aan het begin van de jaren dertig keerde het tij. Door de wereldwijde economische crisis liepen de autoverkoppen terug van meer dan 100.000 in 1929 naar nog minder dan de helft in 1932. In de twintiger jaren had men bij Citroën veel geld verdiend, in 1925 nog meer dan honderd miljoen Franse franks.

In 1933 was het complete gebouwencomplex aan de Quai de Javel gemoderniseerd voor het enorme bedrag van 134 miljoen franks. Vanaf toen boekte men elke dag verliezen. Langzaam oplopend tot meer dan 125 miljoen Franse franks. Men was dus naarstig op zoek naar een auto met buitengewone kwaliteiten die zijn concurrenten volledig zou overschaduwen. André Citroën was ervan overtuigd dat de crisis zou overdrijven en dat de toekomst er voor de auto-industrie anders uit zou gaan zien. Maar Citroën kon de onderneming maar met moeite draaiende houden. Om de Budd Manufacturing Company te kunnen betalen en de gemaakte schulden te kunnen aflossen, moest men bij Citroën zeker 300.000 meer of minder identieke automobielen gaan verkopen. Dit was de toestand waarin het bedrijf zich bevond toen André Lefèbvre zich meldde bij André Citroën.

Met bravoure en zelfvertrouwen legde Lefèbvre zijn ideeën op tafel. Hij sprak met overtuiging over de moderniteit en over de toekomst van een voorwiel-aangedreven automobiel. Zijn enthousiasme was besmettelijk. André Citroën vertelde over zijn contract met de Budd Company, dat het mogelijk maakte om op maat gemaakte stalen monocoque-bodies (een zelfdragende carrosserie) te kunnen fabriceren. Lefèbvre vertelde over zijn ervaring met dit systeem tijdens zijn periode bij Voisin in de jaren 1923 en 1924. André Citroën realiseerde zich, dat hij deze ingenieur hard nodig had. Hij beloofde Lefèbvre absolute vrijheid binnen het bedrijf. Op 12 april 1933 begint André Lefèbvre aan de derde baan in zijn carrière.

TRACTION AVANT

De Traction Avant was het geavanceerde toekomstproject van Citroën. Een stalen monocoque carrosserie, voorwielaandrijving, hydraulische remmen en een onafhankelijke wielvering. Een technische revolutie. De conservatieve autobouwers uit die tijd beschouwden dergelijke innovaties als te gecompliceerd en te kostbaar. Maar André Citroën en zijn nieuwe compagnon André Lefèbvre zetten door. Technisch was Lefèbvre de aangewezen persoon, maar wie zou zo iets kunnen vormgeven? En de vraag is: moet een dergelijke technische vooruitgang ook worden voorzien van een vernieuwend uiterlijk? Dat de auto ook als een massaproduct moest worden gefabriceerd zou zeker een extra complicatie kunnen zijn.

Vanaf zijn indiensttreding in het voorjaar van 1933 kwamen de geschetste technische ideeën van Lefèbvre terecht bij Flaminio Bertoni. Hij was ervan overtuigd dat de luchtstromingen (aerodynamica) rond de auto's leidend moesten zijn voor het ontwerp. Windtunnels stonden in de kinderschoenen, het was de designer die hier op een fantasievolle manier vorm aan moest te geven. De aanpassingen in de



vormgeving werden ook de uitdagingen voor het technische personeel. Het was belangrijk dat ook zij zich konden vinden in de vormgeving. Na dit zeer ingewikkelde proces volgde tenslotte een unaniem besluit. Het waren tekeningen en schetsen die bij de voortgang van het makingsproces leidende factoren waren. Maar het ruimtelijke effect van rondingen en schuinten waren moeilijk te vatten, die gaven hoogstens een idee. Uiteindelijk lukte het de kunstenaar Bertoni hier een totaalvorm aan te geven. Hij wist in een hele korte tijd het driedimensionale beeld van de Traction Avant uit de modelleerlei te toveren.



Citroën Traction Avant

De baas van de modellenafdeling, Raoul Cuiet overlegde deze ontwikkelingen met André Citroën. Zijn reactie was lovend. Hij vergeleek de vorm voor de nieuwe Traction met de 'schaal van een schildpad'. Twee verschillende zaken in natuurlijke harmonie: de perfectie van een ingenieus onderstel met de opbouw van de carrosserie. Een groter compliment was nauwelijks te bedenken. De lancering van de

Traction, op 18 april 1934 in de showroom van Citroën aan de Place de L'Europe in Parijs, was een feest. De Traction Avant werd geboren in een jubelende stemming, als sluitstuk van drama en euforie. Deze 'koningin van de weg' zou drieëntwintig jaar, van 1934 tot 1957, in productie blijven.

VOITURE DE GRANDE DIFFUSION

Bertoni werkte intussen verder aan de evolutie van de Traction. Vervolgens begon hij aan de VGD (Voiture de Grande Diffusion, de toekomstige DS) en tegelijkertijd en in afwisselende fasen werkte hij aan het PTV-project (de toekomstige 2CV). De filosofie achter het VGD-project was om een auto te gaan bouwen als massa-product. Het woord 'Diffusion' zorgde voor de 'D' in de naam van een aantal prototypes, zoals de D125 en de D135.



Citroën TUB/TUC



Citroën Type H

LA FERTÉ-VIDAME

In de jaren direct na de oorlog was er sprake van hoge productiviteit bij Citroën. In 1948 werd het HY-bestelbusje gepresenteerd. Verder bordurend op het TUB/TUC *fourgonnette* (bestelbus) uit 1939, was ook hier sprake van een vernieuwend model. Voorwielaandrijving, de cabine naar voren geplaatst boven de motor en een lage laadbak, dus meer laadruimte, door het ontbreken van een cardanaandrijving. Het busje had een tijdloze en zeer functionele carrosserie met de kenmerkende geribde beplating. Daarnaast werkte Bertoni vanaf 1947 actief aan de DS.



De voortgang van de toekomstige DS kwam heel goed tot uiting in de vorm van het gemaakte gipsmodel. Die kwam niet uit het Atelier aan het Rue du Theatre maar uit de garage van het La Ferté-Vidame, op 80 km van Parijs, vanaf 1938 het landgoed van Citroën. Het model had een duidelijk zijprofiel, zonder twijfel de esthetiek van de toekomstige DS.

MUSEO FLAMINIO BERTONI

In het Museo Flaminio Bertoni (Vollandia Park in Somma Lombardo) kunnen we zien hoe Flaminio Bertoni te werk ging en over welke talenten de man beschikte. Het basismodel van de DS was eigenlijk heel simpel. De kop vooruit, wind eromheen en daarachter haren die wapperden in de wind. De koplampen, de ogen, de neus, het windscherm en de wielkasten volmaakt ingebed in de totaalvorm. Een gestroomlijnd ei, een model zonder wielen. Het is een feest om te zien hoe de modellen tot stand kwamen.

Toch duurde het nog zeker zeven jaar om de verschillende sectoren van Citroën te overtuigen! Het waren geen verloren jaren. Met behulp van bekwame technici lukte het Bertoni om het oorspronkelijke idee steeds verder te perfectioneren. Intussen creëerde hij samen met de geniale techneut André Lefèbvre de TUB/TUC, de eerste bestelwagen met voorwielaandrijving (1939). Dit model werd opgevolgd door de Citroën Type H (1947). De 2CV (Deux Chevaux) volgde een jaar later (1948) en enkele jaren daarna de DS (1955).

← *De voortgang van de toekomstige DS kwam heel goed tot uiting in de vorm van het gemaakte gipsmodel.*

SALON D'AUTOMOBILE

Al op 1 april 1952, drie jaar voor de officiële presentatie van de DS, kwam het blad L'Auto-Journal met een omslagverhaal over de nieuwe revolutionaire Citroën. Die was er dus toen al, echter om de techniek van het nieuwe model onder de knie te krijgen, bleef men testen en verbeteren. Pas in 1955 besloot men bij Citroën dat de DS op de Parijse Salon d'Automobile in het najaar van 1955 zou worden gepresenteerd.

Maar in januari van dat jaar was er nog nauwelijks een vastomlijnd idee over hoe het dak er uit moest gaan zien. En de plek voor de richtingaanwijzers aan de achterzijde was enkele maanden voor de presentatie ook nog niet bedacht. De in grote tijdsdruk gevonden oplossingen voor deze problemen werden uiteindelijk medebepalend voor het imago van de DS. Op donderdag 5 oktober, de openingsdag van het Salon, was het dan zover. Om negen uur 's morgens gingen de poorten open voor de dringende menigte. De DS sloeg in als een bom ('La Bombe Citroën').

Niet alleen was het een betoverend model, ook de techniek was revolutionair. De auto had eigenschappen en toegepaste technieken die tot dan toe nog niet in één auto waren gecombineerd. De DS leek op geen enkele andere auto, meer op een object van een andere planeet. De expositie duurde een week en aan het eind had Citroën al 80.000 DS'en verkocht.

HET ANDERE KAMP

De lancering van de DS gaf ook een voorproefje van een type consument die zich aanpaste aan de Amerikaanse smaak: comfort, opzichtig, chroom en franjes. Ondanks de overrompelende ontvangst kwamen er ook andere geluiden.



Er was ongeloof over de kans van slagen van een dergelijk buitenissig voertuig. Men zou zich toch niet zomaar met een dergelijk product gaan identificeren? Bertoni werd verantwoordelijke gehouden voor zoveel 'roekeloosheid', voor het ontwerp van dit 'product'. De kranten richtten hun pijlen dan ook in zijn richting: 'Mr. Bertoni, u maakt deel uit van de ontwerpafdeling van Citroën met 370 medewerkers, als zodanig moet u zich van elke individuele verschijning onthouden.'



Citroën AMI 6

Flaminio incasseerde alle kritiek. Het voelde als een aantasting van zijn creatieve geest en artistieke talenten. Maar in plaats van bij de pakken neer te gaan zitten, wierp hij zich met volle overgave op het volgende model: de AMI 6. Een ondubbeltzinnige 'Bertonian'. Misschien wel het meest representatieve werk van deze artistieke genie. Ook de AMI bleek een succes. In 1961 werd de AMI 6 Berline uitgebracht en in 1963 de AMI 6 Break.

Op 6 februari 1964 werd Flaminio Bertoni in de stad Antony (Frankrijk) getroffen door een beroerte. De volgende dag stierf hij op 61-jarige leeftijd. Hier ligt hij ook begraven samen met zijn vrouw Lucienne Marodon en hun tweede zoon Serge. De directeur van een Frans kunsttijdschrift schreef het overlijdensbericht: 'We zijn ontzet over het nieuws van zijn vroegtijdige overlijden. We verliezen een getalenteerde beeldhouwer. Hij was een superieure geest en een oprechte ziel. Hij maakte deel uit van de elite, die uitstijgt boven wat we 'menselijke samenleving' zouden kunnen noemen.'

HET MICHELIN CONCERN

Vanaf 21 december 1934 was de Société Anonyme André Citroën officieel in juridische liquidatie. Nadat de banken en andere instanties weigerden te helpen, kwam Michelin met een herstructureringsplan. Michelin was niet alleen de grootse bandenleverancier in Frankrijk maar ook een belangrijke schuldeiser van Citroën. Dit plan druiste in tegen de macht van de Citroën-bankiers Lazard en Paribas, die er daarom mee instemden om het beheer van Citroën te reorganiseren en André Citroën buitenspel te zetten. Zo werd Michelin steeds invloedrijker bij Citroën. André Citroën werd op 31 januari 1935 gedwongen ontslag te nemen. Na zijn overlijden, op 3 juli 1935, volgde een volledige overname van het bedrijf door het bandenconcern uit Clermont Ferrand.





Een tijdelijke directie presenteerde de drie belangrijkste kredietverleners: Pierre Michelin voor Michelin, Paul Franzen voor de Bank Lazard Frères en Du Castel voor een syndicaat van Franse staalleveranciers. Vanaf 1935 werden zij de belangrijkste spilfiguren van de technische ontwikkelingen bij Citroën.

Michelin had al een reputatie op het gebied van geïnspireerd knutselen met rubber en ijzerdraad en was vooral gezegend met veel verkooptalent. Ver weg in de Auvergne hadden de Michelins in stilte een industriële gigant gecreëerd. Een echt familiebedrijf. Ook nu nog zijn de blinde muren, de hoge fabrieksschoorstenen en de oude bedrijfspoorten aanwezig. Maar schijn bedriegt. Achter de grauwe gevels gaan moderne kantoren en geavanceerde (zwaarbewaakte) ontwikkelingscentra schuil. Veel in Clermont Ferrand is direct of zijdelings van Michelin. Zij geeft de stad het aanzien van een moderne welvarende industriestad.

De komst van de mannen uit Clermont Ferrand bleek een zegen voor het 'uitvindingsbedrijf' van Citroën. Het 'Maison Michelin' was realistischer dan de meer visionair ingestelde lieden uit Parijs. Het had ook een reputatie om discreet om te gaan met ideeën en feiten. In deze geest werden de nieuwe directeuren benoemd. Achtereenvolgens Pierre Michelin van 1935 tot 1937 en Pierre Boulanger van 1938 tot 1950. Na zijn dood (door een ongeval met een Traction Avant) werd Boulanger opgevolgd door Robert Pusieux. In 1958 volgde François Michelin, kleinzoon van de oprichter van Michelin, Édouard Michelin, hem op. Beiden waren persoonlijk betrokken bij de nieuwe ontwikkelingen van de voertuigen, Pierre Boulanger bij de Citroën 2CV en Robert Pusieux bij de DS.

HET COMFORT VAN DE DS

Het comfort van de DS was voor een groot deel toe te schrijven aan het hydraulische veersysteem. Dit systeem verving de conventionele stalen veren die tot dan toe gebruikelijk waren. De uitvinder was Paul Magès (1908-1999), een man met een bescheiden opleiding die op jonge leeftijd al werkzaam was bij Citroën. Begonnen als manusje van alles had hij zich opgewerkt tot technisch tekenaar. In 1942 wees Pierre Boulanger hem aan als hoofd van de ontwerpafdeling bij de ontwikkeling van het nieuwe rem- en veersystemen (inclusief die voor de Citroën 2CV). Zijn ontwerp-opdracht: sneller kunnen rijden met meer comfort door een stabiele wegligging. Dit leidde tot experimenten en de ontwikkeling van een hydropneumatisch veersysteem.

Magès ontdekte dat hydraulische vloeistof onder druk, geleverd door een hydraulische pomp, de beste manier was om het gewenste resultaat te bereiken. Deze wonderlijke technische vinding resulteerde in een rijervaring die als geen andere auto aanvoelde. Magès had dit probleem misschien nooit opgelost, wanneer hij een betere technische opleiding had genoten. Marcel Pagnol, de beroemde Franse toneelschrijver zei hierover: 'Iedereen dacht dat het onmogelijk was, behalve een idioot die het niet wist en het creëerde'. Magès bewaarde een kopie van deze verklaring op zijn bureau.

Na het overlijden van Pierre Boulanger in 1950, besloot André Lefèbvre om de DS in plaats van drie, vier versnellingen mee te geven. Het idee was om deze nieuwe auto ook vrouwvriendelijker te maken. Vooral het schakelen moest eenvoudig en soepel verlopen. De eerste modellen waren om die reden uitgerust met een hydraulisch bediende koppeling en een halfautomatische versnellingsbak. En door het hydraulische systeem werd het ook eenvoudiger om een band te vervangen.



Romy Schneider in een Citroën ID, Paris 1957.

Vernieuwend was ook dat er veel aandacht werd geschonken aan de veiligheid. De neus moest rond zijn zodat een onverhoopt geschepte voetganger opzijgeschoven kon worden. In de ronde neus paste ook het reservewiel dat weer, als een soort kreukelzone, bescherming bood aan inzittenden.

De opvolger van Boulanger, Robert Puiseux vond dat de DS, naast zijn al zijn vooruitstrevende technieken, toch ook hard moest kunnen rijden. Het zwaartepunt van de wagen moest zo laag mogelijk liggen en hij moest ook lichter worden. Het dak werd gefabriceerd van plastic, de zijruiten werden niet meer omlijst, motor- en kofferdak werden in aluminium uitgevoerd. Het stuur kreeg maar één spijl. Dit lichte stuur, dat bijdroeg aan de mogelijkheid om met hoge snelheid door een bocht te kunnen suizen, werd later uitgelegd als een veiligheidsmaatregel. Maar vermoedelijk was het slechts een *nouveauté* van de ontwerpers.

HET KLEURENPALET VAN DE DS

Ook het kleurenpalet van de DS'en was heel vernieuwend. In een tijdperk waarin de auto's veelal zwart en grijs kleurde, verschenen plots voertuigen die niet alleen qua vormgeving afweken maar die ook in afwijkende kleuren rondreden. Er was



uiteraard een zwart model voorhanden maar de DS was ook te krijgen in kleuren als *vert printemps*, *aubergine*, *gris rosé*, *bleu nuage* en *champagne*. In 1963 verschijnt de Citroën DS in de kleur *gris sable*. Een kleur die deed denken aan de Côte D'Azur, de mediterrane, aan de zon en vakanties aan de zee. In totaal heeft Citroën 82 DS-kleuren uitgebracht, waarvan er 28 slechtst een jaar beschikbaar waren. Zo werden de modellen onderdeel van het modebeeld, en zelfs van een tijdsbeeld. Ook aan de neus van een DS was eenvoudig te zien uit welke periode de auto stamde. Er zijn drie frontwijzigingen geweest: een eerste, een tweede en een derde neus.

De DS uit 1955 had een in aluminium uitgevoerde bumper met een zogeheten keienvanger (de bak onder aan de voorzijde). Er was ook een spleet die tot doel had om de motor en schijfremmen van koeling te kunnen voorzien. Er kwamen roosters in het voorscherm (1960) en zelfs luchtinlaten onder de koplampen (1962). De bumper heeft in 1962 een opvolger gekregen. De spleet is dan verdwenen en er verschijnen stootrubbers op de bumper. Ook de keienvanger werd gewijzigd. De helling werd veranderd en de luchtinlaten aangepast.



DE KOPLAMPEN

Kenmerkend voor de eerste DS-serie was de vorm en positie van de koplampen. De hoofdlampen vormden een esthetisch geheel met de bijzondere stroomlijn van de auto. In sommige gevallen, als *accessoire*, nog eens uitgebreid met twee gele losse verstralers. Deze waren rond van vorm, de zogenoemde *boules*. De laatste frontwijziging vond plaats in september 1967. De voorschermen werden naar voren uitgebouwd om plaats te maken voor geïntegreerde koplampen. Koplampen en de (meedraaiende) verstralers, allebei achter glas om de stroomlijn van de auto gunstig te beïnvloeden.



DE TRIËNNALE VAN MILAAN IN 1957

Dat het ontwerp van de DS vrij snel als 'kunst' werd geaccepteerd, maakte de expositie op de Triënnale van Milaan in 1957 duidelijk. Het thema was de relatie tussen industrie en kunst: 'Prefabrication en Industrial Design'. Tijdens deze expositie werd de DS teruggebracht tot haar meest pure vorm, dus zonder wielen. Nog meer dan anders werd de verwantschap met ruimteschepen duidelijk. Het model met gladde bodem en zonder wielen gaf de indruk te zweven. Alles droeg bij tot de ervaring van een bijna goddelijke verschijning. De ronde neus met geïntegreerde bumper, de kleine luchtinlaten, de brede motorkap die als een doek was strakgetrokken vanaf de rondingen van de koplampen en de bumper, tot aan de voorruit. De gebogen voorruit en het glas rondom. Door de dunne spijltjes zagen we de wereld voor ons zoals alleen een astronaut die kon ervaren. Het schuine aflopende dak, de zijpanelen die als schilden de zijden bedekten voorbij de achterwielen. De werkelijk fantastische knipperlichten achter, de achterrauit, de sloten van de kofferdeksel en de kleine lichtjes van de kentekenverlichting. Kortom, in al die onderdelen liet Bertoni zien wat voor een fabelachtige vakman hij eigenlijk was.

Op het Parijse Autosalon in 1962 in het Porte de Versailles, presenteerde Citroën de gerestylede DS19. De nieuwe aerodynamische vormgeving zorgde voor nog betere prestaties. Toen halverwege de jaren zestig de DS toe was aan een facelift, liet Bertoni een oud exemplaar het atelier binnenrijden. Een voorhamer kwam eraan te pas om de spatborden te bewerken. Met modeleerlei boetseerde hij vervolgens een nieuwe neus. De koplampen verdwenen achter een glaspaneel. Zo schiep Bertoni, binnen een paar uur, het nieuwe aangezicht van de godin, zonder correcties achteraf.



VAN EEN INDUSTRIEEL ONTWERP TOT INDUSTRIËLE ESTHETIEK

Dat de sleutel tot de identiteit van het industriële ontwerp in de architectuur voor een deel afkomstig is van het imago van Citroën, ligt voor de hand. Denk aan het revolutionaire, in de jaren zeventig gereedgekomen, Centre Pompidou. Nu beschouwt als een van de meest aanprekende gebouwen van de 20^e eeuw.



Indertijd werd het gebouw van het architectenduo Renzo Piano en Richard Rogers door de critici vergeleken met een olieraffinaderij. Het industriële uiterlijk met een soort van roltrap-rups tegen een bouwsteiger bleef in de jaren zeventig controverses oproepen. Uiteindelijk werd het bouwwerk gezien als een opwindend laboratorium. Avant-garde architectuur die vooruitliep op de tijdgeest van de progressieve jaren zeventig.

De lichtheid van de Franse industriële architectuur van voor de oorlog kan mede worden toegeschreven aan de innovaties bij Citroën. In zijn boek *'Vers une Architecture'* waardeerde de Franse architect Le Corbusier de klassieke esthetische verhoudingen in de architectuur evenzeer als de schoonheid van sommige industriële producten, zoals auto's, vliegtuigen, schepen, silo's en dergelijke.

Corbusier's favoriete auto was een 'Voisin Sports Torpedo' uit 1922. Men zag de auto altijd wel ergens in de buurt van zijn nieuwe gebouwen opduiken, uiteraard liefst vergezeld van een aantrekkelijke dame. In het Parijs van voor en na de oorlog was er sprake van een innige uitwisseling tussen kunstzinnige en architectonische uitingen. Anders dan Nederlanders en de Duitsers, kozen de Fransen niet voor strakke zakelijkheid, maar maakten ze van hun ontwerpen een feest.

Sommige beweren dat het leven begint en eindigt met de DS, of dat de laatste 'echte' Citroën vóór 1976 werd gebouwd. In 1976 ontstond de groep PSA, een fusie van de automerken Peugeot en Citroën. De realiteit is dat de Citroën van vandaag is ontstaan uit de fundamente van zijn DNA. Vanaf 1976 is de geest van Citroën nooit ver weg geweest. Hij was wellicht een tijdje vervaagd of minder aanwezig maar de essentie van Citroën blijft aanwezig.





CITROËNGBOUWEN IN AMSTERDAM

HET ZUIDGEBOUW

Tegen het einde van de jaren twintig in de vorige eeuw had de nv Automobiles Citroën haar hoofdkantoor aan de Weteringschans in Amsterdam en waren de reparatiewerkplaatsen over de rest van Amsterdam verspreid. Om alle functies van het bedrijf (kantoren, reparatie en verkoop) onder één dak samen te brengen besloot men in 1929 naar de rand van de stad te verhuizen en een nieuwe hoofdvestiging te bouwen op een terrein naast het Olympisch Stadion. De gemeente verleende goedkeuring aan de plannen maar stelde, uit vrees dat een garage het karakter van Amsterdam-Zuid zou aantasten, als voorwaarde dat de architect van het Olympisch Stadion, Jan Wils hierbij betrokken zou worden. Wils zou het aanvankelijk beneden zijn stand gevonden hebben om een bedrijfsgebouw te ontwerpen, maar een royaal honorarium deed hem uiteindelijk toch instemmen.

De officiële opening vond plaats op 24 juni 1931. Het gebouw voorzag in een showroom en kantoren op de begane grond. De werkplaats lag op de verdieping, toegankelijk door middel van een hellende oprit. Geheel naar wens van de gemeente streefde Wils naar een evenwichtige wisselwerking tussen 'een bedrijfsgebouw' en het Olympisch Stadion. Het gebouw was oorspronkelijk uitgevoerd in een okergele

← *Het Zuidgebouw, Amsterdam, 1932.*



Het Zuidgebouw aan het Stadionplein in Amsterdam, 1931.

verblendsteen. Later is het witgeschilderd, waarschijnlijk om het beter te doen aansluiten bij het tweede bedrijfsgebouw Citroën aan de 'rechterkant' van het Stadionplein uit 1962, eveneens naar ontwerp van Jan Wils. Het gebouw doet denken aan de kantoren van de Centrale Onderlinge Verzekeringen uit Den Haag uit 1933 en later het City Theater van Amsterdam uit 1934-1935. Beide buitengewoon vakkundig uitgevoerde gebouwen zijn voorzien van prachtig uitgevoerde



Het Noordgebouw.

detailleringen. Deze hoogwaardige architectuurkenmerken maakte ook van dit gewone 'garagegebouw' een chique en fraai gebouw.

HET NOORDGEBOUW

Dit is het tweede gebouw dat Jan Wils voor Citroën op het Stadionplein in Amsterdam ontwierp. Het gebouw speelde een belangrijke rol in de stedenbouwkundig opzet.



Olympisch Stadion met op de voorgrond de Citroëngebouwen, 1984.

Op deze plaats stond tijdens de Olympische Spelen van 1928 het Schermenpaviljoen. Anders dan bij het eerste, wat traditioneel ontwerp uit 1931, is hier gekozen voor moderniteit. Een gewapend betonskelet en grote glazen puien zijn kenmerkend en meer in overeenstemming met het industriële karakter van het merk Citroën. De verdiepingen zijn bereikbaar via hellingbanen. En geheel in de traditie van het grote voorbeeld, architect Le Corbusier, is op het dak een extra ruimte toegevoegd voor een restaurant.

DE VERHUIZING VAN CITROËN IN 2014

Omdat de wijk rond het pand op het Stadionplein steeds meer in ontwikkeling kwam werd het voor Citroën lastiger om nog klantvriendelijkheid te kunnen nastreven. Men heeft uiteindelijk gekozen om het legendarische pand bij het Olympisch Stadion te verlaten. De twee vestigingen van Citroën in Amsterdam, zowel de dealer aan het Stadionplein als de vestiging in Amsterdam Zuidoost zijn samengevoegd in de nieuwe hoofdvestiging aan de Lemelerbergweg langs de ringweg A10 in Amsterdam.

DE HERBESTEMMING VAN HET GEBOUW

Het gebouw leent zich bij uitstek voor een kantoortuin met flexplekken. Frederik Vermeesch van Rijnboutt Architecten die het gebouw zeer vakkundig restaureerde schrijft: 'Het industriële karakter van het Gebouw Noord is zoveel mogelijk intact is gebleven. Leidingen voor ventilatie, convectoren en andere technische installaties zijn in het zicht gelaten, de betonstructuur is eveneens zichtbaar. Het gebouw moet vooral blijven herinneren aan zijn voormalige functie. Alleen jammer dat er geen Citroëns meer op het dak staan.'

DE TOEKOMST VAN DE VOORMALIGE CITROËNGEBOUWEN

De twee voormalige Citroëngebouwen op het Stadionplein heten nu 'The Olympic 1931' en 'The Olympic 1962'. Er zijn plannen om het hele gebied rondom het Stadionplein voortaan 'The Olympic Amsterdam' te noemen. Vanuit een van de oude Citroëngarage aan het Stadionplein worden binnenkort mogelijk toch weer auto's verhandeld. Volkswagen- en Audi-importeur Pon gaat zich vestigen in The Olympic 1931, het zuidelijke pand.





CITROËNGEBOUWEN IN PARIJS

SHOWROOM AAN DE CHAMPS-ÉLYSÉES

Citroën opende al in 1927 een showroom op nummer 42 van de beroemde Champs-Élysées in Parijs. In 1932 verrees ook een nieuwe, zeer modernistische gevel tussen de klassieke gebouwen. Als gevolg van de avant-gardistische benadering van het merk op het gebied van communicatie, verwees de Franse pers voor de eerste keer naar een 'vitrine'. Bij de eerste modellen die werden tentoongesteld moet zeker de Citroën Rosalie hebben gestaan, een succesvolle auto die tussen 1932 en 1938 werd gebouwd. Tussen 1932 en 1984 heeft Citroën al zijn nieuwe voertuigen hier in dit gebouw tentoongesteld.



Citroën Rosalie



Na de fusie in 1976 met Peugeot kwamen er mindere tijden. Vanaf 1984 verhuurde Citroën het gebouw aan restaurantketen 'Hippo', die van de voormalige showroom een fastfood-restaurant maakte. In de foyer waren altijd twee of drie nieuwe auto's te zien. Aan het einde van het Hippo-tijdperk besloot Citroën echter zijn showcase op de Champs-Élysées weer terug te gaan eisen.

2007 – TRANSFORMATIE

Citroën schreef in 2007 een architectuurwedstrijd uit voor de transformatie van het gebouw. Deze werd gewonnen door de Parijse architecte Manuelle Gautrand. Er werd ook flink in geïnvesteerd, in totaal meer dan 13 miljoen euro. Het resultaat, onthuld in 2007, was een constructie waarvan de glazen gevel de dubbele chevron (visgraat) over de gehele hoogte omvat. Citroën had vanaf nu weer een spannende en, in termen van de stedelijke omgeving, zeer flitsende architectuur die herinnerde aan de gloriejeden van het concern. Binnen verrees een soort totempaal in de vorm van acht draaiende plateaus, op elk plateau kwamen de markante Citroën voertuigen in beeld. Het zou zo het automuseum van Citroën kunnen zijn achter een vitrine van gekleurde Citroën chevrons. Werkelijk een uitstekend concept.

Er komt ook een nieuwe naam: C42. Een taalkundig spelletje met de eerste letter van het merk, het huisnummer, maar toch vooral een koppeling naar de nieuwe modellen die traditioneel met een 'C' beginnen. Begin december 2017 kondigde Citroën verrassend de sluiting van de C42 aan. Als onderdeel van de reorganisatieprocessen is men van plan om in de komende jaren nieuwe flagship store's te openen. Dit zijn de opvolgers van de Champs-Élysées winkel in Parijs. Net als 'La Maison Citroën' draagt de nieuwe internationale vitrine van het merk alle sporen van de metamorfose van Citroën.

DE TRANSFORMATIE VAN DE SHOWROOMS

Nadat de eerste locatie in Parijs werd geopend in april 2018, wordt La Maison Citroën nu wereldwijd geïntroduceerd. Deze nieuwe vestiging in hartje Parijs verbeeldt perfect de *Be Different, Feel Good* filosofie van het merk. Iedere bezoeker kan er het merk op een unieke manier beleven, waarbij een aangename sfeer wordt gecombineerd met hoogwaardige technologie in een zogenaamd *urban hybrid-concept* met alle digitale mogelijkheden maar ook met nieuwe levensechte modellen. Deze *flagship stores*, gewijd aan de nieuwe Citroënmodellen, weerspiegelen de waarden van het merk: creativiteit en technologie.

In lijn met de wereld van La Maison Citroën krijgen ook de dealers van het merk een *make-over*. Nieuwe kleuren, nieuw meubilair en decoraties creëren een aangename en huiselijke sfeer.

Meer dan ooit komt het comfort, zo karakteristiek van Citroën, tot uitdrukking in de showrooms. De oppervlakte van La Maison Citroën is minder dan die van de traditionele dealer, het aantal tentoongestelde modellen is ook beperkter. Maar dit nieuw model showroom onderscheidt zich echter door zijn fysieke ervaring van het beroemde Citroën-gevoel: aangenaam, comfortabel en relaxt. Ze nemen ook het beste van digitale technologie op via interactieve schermen: een 3D-configuratie, een 'Citroën Advisor' en werkelijk iets heel bijzonders, de site met de geschiedenis van het merk: 'Citroën Origins'.









EVENEMENTEN

PARC ANDRÉ CITROËN

De Citroënfabrieken kwamen in de jaren zeventig leeg te staan en raakte in verval. Het gebied in Parijs waar de fabrieken stonden, werd vanaf 1986 door de landschapsarchitecten Gilles Clément en Alain Provost ingericht als een futuristisch park van veertien hectaren, waar begroeiing, steen, glas en water als een geheel samen kwamen. Men vindt er onder meer een 'zwarte tuin' en een 'witte tuin' met een centraal park van ongeveer elf hectaren. Een in 19^e-eeuwse openbare tuinen gebruikelijke orangerie is door de architecten Patrick Berger, Jean-François Jodry en Jean-Paul Viguier vervangen door twee enorme glazen tuinpaviljoens. Het park is openbaar en is gelegen in het Quartier Javel in het 15^e arrondissement.



←↑ *Parc André Citroën in Parijs.*

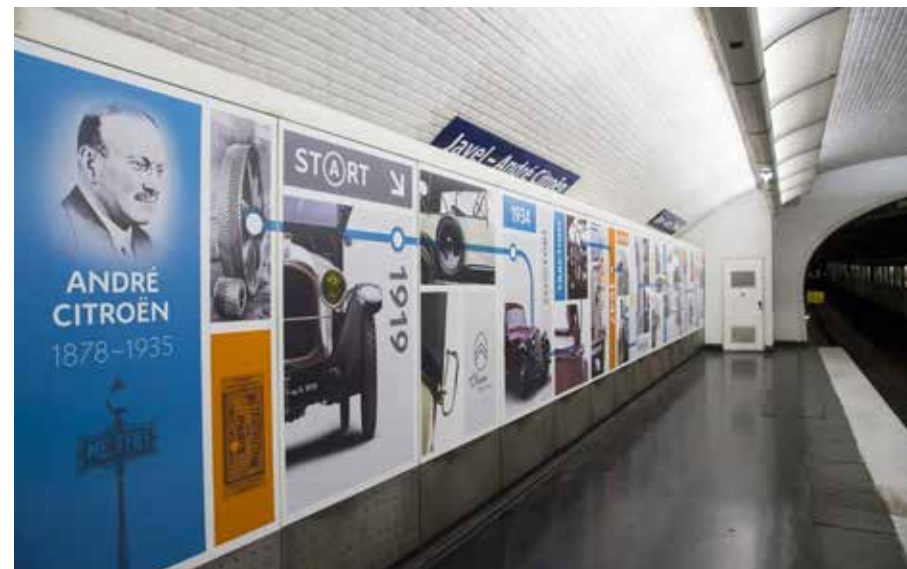


In het park stijgt, heel spectaculair, een kabelballon op tot 150 meter hoogte, om de bezoekers een overzicht van Parijs te kunnen bieden.

Er zijn nu in Parijs enkele grote stadsparken te vinden. Het uiterst modernistische 'Parc La Villette' in het 17^e arrondissement, het 'Parc de Bercy' in het oosten van de stad en hier dus het 'Parc André Citroën'. Het park kijkt uit over de linkeroever van de Seine, langs de Quai André-Citroën, waar het autoverkeer over een lengte van 440 meter ondergronds gaat. Het is ook een ideaal uitstapje naar het hier om de hoek gelegen Rue de Theatre, waar zich de burelen bevonden van het Bureau D'Études, in de jaren dertig het studiecentrum van Citroën. De hoofdingang van het park bevindt zich aan de Rue Cauchy.

METRO JAVEL-ANDRÉ CITROËN

De naam van metrostation Javel-André Citroën verwijst naar een 19^e-eeuwse fabriek van bleekmiddelen die in deze wijk gevestigd was. In de volksmond wordt het bleekmiddel (chloor) nog steeds 'javel' genoemd. Het metrostation werd in juni 2018 getransformeerd tot een museum. Het vertelt Citroën's geschiedenis, het 100-jarig bestaan van de automobiefabrikant. Het rijkelijk geïllustreerde verhaal op de muur is gelinkt met digitale media. Een heel aparte beleving, een museum in een metrostation. Er is ook een knap gemaakte online variant van dit museum: www.citroenorigins.nl.



Metrostation Javel-André Citroën.





COLOFON

INITIATIEF EN TEKSTEN

Mathieu Fraaije

GRAFISCH ONTWERP

Bart Smit, De Twee Snoeken

MET MEDEWERKING VAN

Marjolein Swinkels

DRUK

Drukkerij Service Boxtel

EINDREDACTIE

Willem-Jan Schampers,
WéJé Producties

maart 2020

FOTOGRAFIE

Waalres erfgoed (foto's Waalre)

Regionaal Historisch Centrum Eindhoven (foto's Eindhoven)

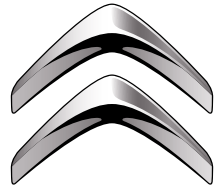
Rijnboutt architecten Amsterdam (foto's Citroën Amsterdam)

Veel van de gebruikte foto's komen van internet (de Citroën-website, Facebook en Twitter) en zijn naar onze mening vrij van rechten. Wanneer de rechtmatige eigenaar bewijsbaar aangeeft dat de betreffende foto's niet zomaar gebruikt kunnen worden, verwachten wij een reactie, zodat dit adequaat kan worden opgelost.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Mythologies (Roland Barthes, 1957)

André Lefèbvre and the cars he created for Voisin and Citroën (Gijsbert-Paul Berk, 2009)



CITROËN

AUTOBEDRIJF DEREUMAUX B.V.

CX

