



26.10.1903 – 65 809

Citomobil

**Citomobil**  
1899 – 1901  
1904 – 1910

Die am 15. Dezember 1897 gegründete Cito-Fahrradwerke Act.-Ges., Köln-Klettenberg, Luxemburger Straße 280, nahmen im Geschäftsjahr 1899/1900 erstmals den Automobilbau auf. Mangels Kapital und Nachfrage stellte man ihn jedoch in der Wirtschaftskrise schon 1901 wieder ein. Man konzentrierte sich auf Rechenmaschinen und Fahrräder.

Doch 1903 nahm das Unternehmen unter ihrem Generaldirektor und Automobilkonstrukteur Hans Heinrich (1867–?) die Autofertigung erneut auf und bot 1904 das vierrädrige Citomobil an.

Das Citomobil hatte drei Sitzplätze, der Fahrer saß vorn allein. Die hinteren Sitze konnten gegen einen sogenannten Rennkasten ersetzt werden, der zur Unterbringung von Gepäck etc. diente. Für Lieferungszwecke trat an seine Stelle ein Geschäftskasten, womit das Citomobil den verschiedensten Ansprüchen als Berufs-, Geschäfts- und Sportfahrzeug genügen konnte.

Basis des Citomobils war die Omnimobil-Garnitur der Achener Stahlwarenfabrik (> Fafnir); anfänglich mit 6-PS-Zweizylinder (75×80 B×H) und ab

1906 zusätzlich auch mit 7-PS-Zweizylinder-Motoren (80×80). Auf Wunsch wurde Magnet- oder Doppelzündung geliefert. Mit der Einführung von Steuerklassen 1906 änderten sich die Leistungsangaben: aus den 6 PS wurden 2,7 PS, aus den 7 PS wurden 3 PS.

Im November des gleichen Jahres stellten die Kölner zur Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin ihre modernen Kardan-Tourenwagen vor, die nunmehr den zeitgenössischen Frontkühler aufwiesen. Die Cito-Motorwagen waren mit 6/10-PS- und 15/24-PS-Fafnir-Vierzylindermotoren versehen. Ein Cito-Lieferwagen wurde auf 10-PS-Basis angeboten.

Einem Erweiterungsbau folgte die Produktionsausweitung, die sich 1907 in den Cito-Wagen-Modellen niederschlug: Die Leistung des Zweizylinders war für das Modelljahr 1908 auf 7/12 PS (88×140) erhöht worden, zusätzlich kamen ein 7/14 HP (80×100),

ein 9/16 HP (84×110) und ein 10/18 HP-Typ (90×100) hinzu. Die Leistung des 24-PS-Motors war auf 15/28 PS (100×120) gestiegen.

Am 27. Dezember 1907 nannte man das Unternehmen in Cito-Werke A.-G. um.

Nach massiven Verlusten 1909 wurde Hans Heinrich entlassen und erzwang die Einstellung des Automobilbaus. Dieser ging dann trotz der Erprobung eines 19/35-PS-Wagens im Laufe des Jahres 1910 zu Ende.

1911:

120x150 4 P 46 1100

120x150 6 P 60 1150

6/14

89x130 4 B 9,98/24

Am 21. November 1922 wurden die Cito-Werke von der Köln-Lindenthaler Metallwerke Akt.-Ges. (> Allright) übernommen.

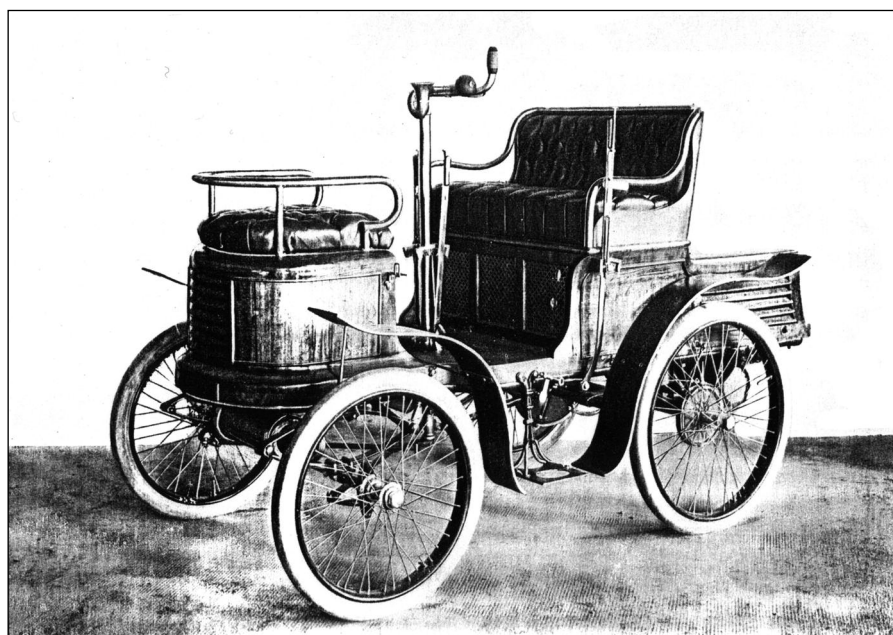
**Citomobil** ≡

**Bester Wagen für Sport und Berufszwecke.**  
Kein Chauffeur nötig

3 Sitzplätze \* 6 HP \* 2 Cylinder \* 3 Schnelligkeiten und Rücklauf \* Hochelegante, vornehme Form \* Leichtes Gewicht \* Geringe Unterhaltungskosten \* Preis Mk. 3000.—

**Cito-Fahrrad-Werke, Act.-Ges., Köln a. Rh. Klettenberg.**

Werbung der Kölner Cito-Fahrradwerke aus dem Jahr 1905

Erstes Modell der Cito-Fahrradwerke aus dem Jahr 1900<sup>1</sup>