

MR-TEST Citroen ID 19

Kurz und bündig

Strömungsgünstige Karosserie. Großzügig gestalteter, eleganter Fünfsitzer mit einem Room, in dem man sich auch durch schwelende Polster und dicke dämpfende Teppiche wohlfühlt. Ein fohrstabiler Wogen (Frontantrieb) mit einer komfortablen Gas-hydraulischen Federung, mit Gürtelreifen, mit Zweikreisbremse, mit hydraulischer Brems- und Lenkhilfe. - Er sollte aber noch bereits fast zehnjährigem Erfolg in einigem überarbeitet werden.

Gesamteindruck

Man darf nicht vergessen, daß es sich hier nicht nur um einen der eigenwilligsten, sondern immer noch um einen der fortschrittlichsten Wogen handelt, obwohl er bereits vor fast zehn Jahren konzipiert wurde. Durch die konstruktive Einheit von Gürtelreifen (Michelin X) und extrem weich ausgelegter Federung mit selbständigem Niveaueausgleich entstand ein schneller, bequemer Reisewogen mit einer Fahrsicherheit, die bei seinem ersten Erscheinen fast einmalig und noch heute selten ist. Trotzdem ist die Zeit nicht spurlos an diesem Citroen vorbeigegangen. So erwartet man, nachdem der Wurf noch immer zukunftsstrahlig ist, nun doch ein paar Oberarbeitungen. So etwa ein kürzer bauendes Frontantriebsaggregat. Ferner eine Servolenkung, die im Mittelbereich nicht labil und auch bei Langsamfahrt wirksam ist. Und eine Federung, bei der der Wagen beim Bremsen nicht taucht, also vorn nicht absinkt. Der Citroen ID 19

muß also kürzer werden, um im Stadtgewühl und beim Parken handlicher zu werden. Außerdem sollte Michelin die Gürtelreifen weiter entwickeln, was jetzt mit dem neuen XA-2-Reifen mit Radialkorkasse, Stahlseilgürtel, asymmetrischem Profil und abgerundeter Außenschulter geschah. Versuche hiermit haben wir noch nicht durchgeführt.

Gerade weil wir soviel Achtung vor dem Mut zu solch unkonventionellem Wogen hoben, stellen wir auch das sehr deutlich heraus, was noch besser sein könnte. In letzter Zeit wird oft behauptet, das komme ja alles von selbst, wenn der raumsporende Wankelmotor eingebaut wird, aber so lange möchten wir eigentlich nicht warten. Dazwischen ist noch Zeit genug für ein kurzbauendes Fronttriebsaggregat mit Kolbenmotor.

Was 1955 eine Sensation war und 1965 noch immer gilt und in dieser Vielzahl bei keinem anderen Wagen vorhanden ist, sind folgende Punkte:

- Strömungsgünstige Karosserie. Die Fahrleistungen und der geringe Verbrauch beweisen, daß sich das lohnt.
- Baukasten-Karosserie auf Plattformrahmen, d. h., alle Teile sind leicht austauschbar.
- Fahrstabil durch Frontantrieb und zur Wagenlänge extrem langem Rodstand.
- Scheibenbremsen mit Anordnung der Bremsscheiben neben dem Differential, dadurch geringe ungefederte Massen. Das ist noch immer etwas sehr Seltenes.

- Zweikreisbremse, die sich erst in letzter Zeit weiter durchsetzt.
- Gas-hydraulische Federung hoher Progressivität mit automatischem Niveaueausgleich und von Hand verstellbarem Bodenabstand. Kein Konkurrent, außer dem neuen Austin 1800, kam sonst von der Stahlfederung los.
- Und eine Sicherheits-Lenksäule.

Zum Vergleich gibt es im eigenen Hause den DS 19, der einiges mehr bietet, vor allem um 10 PS höhere Leistung. Was das ausmacht, zeigt die Tabelle. Ferner beim DS 19 zur freien Wahl: Das Handschaltgetriebe mit Fußkupplung oder eine automatische Kupplung und dazu ein halbautomatisch hydraulisch gesteuertes Getriebe mit Vorwahlhebel. - Die übrigen Konkurrenten hoben die heute noch übliche Form mit stumpfem Bug und Stufenheck und allgemein Stahlfederung. - Da ist der BMW 1800, ein leichter, handlicher, kleinerer Wagen, durch 90 PS noch temperamentvoller, sehr fahrsicher, rund 800,- DM billiger. - Dann der Mercedes-Benz 190, breit und bequem, mit erfreulich vielen Sicherheitsmaßnahmen ausgestattet, normal ohne Lenkhilfe. Im Gewicht und Temperament dem Citroen ähnlich. Nicht zu vergessen, und beachtenswert für viele, ist auch die ganze Sechszylinder-Familie von Mercedes-Benz, die mit dem 220 für 11 500,- DM beginnt. - Als letztes Beispiel sei der Opel Kapitän genannt, etwas teurer und schwerer, dafür mit Sechszylindermotor und 100 PS Leistung. Weit konservativer, aber noch etwas großzügiger im Fahrgastraum.

Technischer Steckbrief

Citroen ID 19

Preis viertürig 10 790,- DM
Limousine, fünf Sitzplätze, mit zwei Scheibenbremsen, Bremshilfe, zwei Sonnenblenden, Scheibenwascher, Lichthupe, Heizung mit Gebläse. (Preis ohne Servolenkung 400,- DM weniger.)

Gewicht fahrbereit 1240 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1720 kg
Leistungsgewicht leer, fahrbereit 17.7 kg/PS

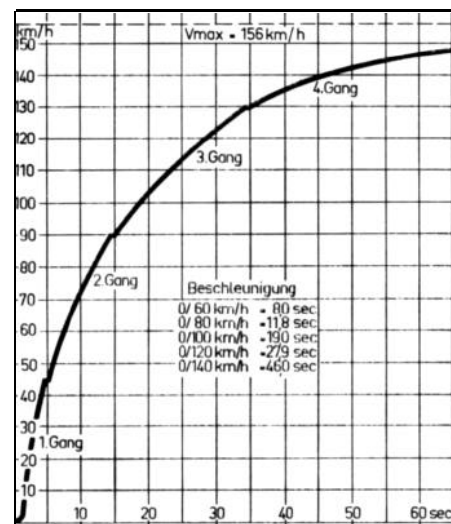
Motor
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt. Hubraum 1898 ccm. Bohrung/Hub 78/100 mm. Verdichtung 7,5. 70 PS bei 4500 U/min. Drehmoment 13,4 mkg bei 3000 U/min. – Frontantrieb.

Getriebe
Viergang, vollsynchronisiert
(effektive Sprünge 4,17 – 2,28 – 1,44 – 1; R = 4,13. Tatsächliche Übersetzung: 3,55 – 1,94 – 1,225 – 0,85; R = 3,51)
Vorderachse 3,51 : 1

Fahrwerk
Vom Querlenker, hinten Längslenker. Abfederung und Dämpfung pneumatisch (auf Gaspolstern) mit hydraulischer Übertragung und selbsttätigem Niveaueausgleich. Bodenabstand dreifach mit Handhebel (hydraulisch) einstellbar. Vorn und hinten Drehstab-Stabilisatoren. (Bodenabstand 16 cm normal, 22 und 25 für Gelände; 28 und 9 cm für Radwechsel, Wagenheber.)

Bremsen
Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen.

Lenkübersetzung
Gesamt 12,8 : 1. Wendekreis 11 m, 3,25 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Höchstgeschwindigkeit 1% km/h



Beschleunigung 70/100 km/h – 7 sec
Reiseverbrauch (Super) 8,0 bis 11,5 L/100 km
8,0 – 8,9 – 9,3 – 10,0 – 11,1 – 11,6 L/100 km

Geräuschentwicklung
 in Höhe des Fahrerkopfes
 (Minophon-Schallpegelmesser)
 100 km/h (Rauh Asphalt) 77 DIN-Phon
 Höchstgeschwindigkeit 85 DIN-Phon

Bereifung vom 165x400x hinten 155 x 400 X
Reifendruck vorn/hinten = 1,7/1,4 atü

Hersteller
 S.A. Citroen, Paris

Für Deutschland: Citroen Automobil AG., Porz-Westhoven.

Einzelbewertung

Seit Jahren schon versuchen Fachpresse und technisch versierte Kunden, Citroen zum Bou eines neuen, modernen **Motors** zu bewegen. Noch außen hin blieb das Werk gegenüber diesen Wünschen toub. Doch wer genauer informiert war, der wußte, daß man sich sehr wohl intensiv mit neuen Motoren beschäftigte. Und daß man erst dann ändern würde, wenn man einen wesentlich besseren Antrieb für die großen Wagen gefunden hätte. Wir berichteten in MR 19/64 über einen Versuchsmotor, der offensichtlich zugunsten des NSU-Wonkelmotors beiseite gestellt wurde. Es war ein 4-Zylinder-Zweitakter mit Aufladung und Kraftstoffeinspritzung, der aus 1,8 L Hubraum 100 PS bei etwa 3500 bis 4000 U/min brachte. Er hatte sein höchstes Drehmoment bei 2000 U/min mit dem sagenhaft guten Wert von rund 30 mkg! Aber er war zu aufwendig und zu störanfällig, als daß man sich bei Citroen hätte entschließen können, mit ihm den einfacheren Viertakter zu ersetzen. Dieser Viertakter hat trotz des antiquierten Hub/Bohrungsverhältnisses von 100/78 mm einen Vorzug, der ihm besonders in Frankreich ein langes Leben sichert: er ist sehr sparsam im Verbrauch. Darüber hinaus war er während der Testzeit außerordentlich startwillig: Auch noch Übernachtungen im Freien bei mehreren Kältegraden sprang er spontan an, lief sofort rund und konnte gleich nach dem Kaltstart beschleunigt werden. Probleme gab es nicht, der Kraftstoffverbrauch lag bei Dauervollgas

auf der Autobahn etwas über 11 L/100 km, im Stadtverkehr etwas darunter. Bei ruhiger Fahrweise über größere Strecken auf Bundesstraßen sank der Verbrauch auf etwa 8 L/100 km. Für ein so großes Auto ist das sehr günstig! Im Mittel erreichten wir über die Testzeit einen Verbrauch von 10 L/100 km, über größere Zeiträume und Entfernungen wird der Verbrauch aber niedriger liegen. – Ölverbrauch war während der Testzeit nicht festzustellen.

Der Citroen – speziell mit 70 PS-Motor – ist kein Sprinter, er beschleunigt nicht überlegend, ist aber auch keineswegs so träge, wie mitunter gesagt wird. Dagegen ist der Motor sehr elastisch und läßt sich mit niedriger Drehzahl fahren. In der Stadt kann man schon bei 50 km/h im vierten Gang fahren. In diesem Bereich ist er leise und angenehm, bei höherer Drehzahl beginnt er sich akustisch bemerkbar zu machen und regt gelegentlich die Karosserie zum Dröhnen an.

Mit einer Spannweite von 3,95 (erster bis vierter Gang) ist das **Getriebe nicht extrem eng** gestuft, doch wurde der vierte Gang als Spargang sehr knapp ausgelegt, so daß auch die unteren Gänge entsprechend hochrutschten. Das ist in der Praxis sehr angenehm, do man vor allem den zweiten und dritten Gang beim Überholen weit ausfahren kann (etwa 90 km/h im zweiten, 130 km/h im dritten Gang). Die Synchronisation ist ordentlich und im Normalfall völlig ausreichend, bei sehr schnellem Schalten folgt sie nicht immer. Das ist mit bedingt durch die großen Schwung-

Zum Vergleich

	Citroen ID 19	Citroen DS 19	BMW 1800	Mercedes-Benz 190e	Opel Kapitän
Preis D M	10 790,-	12 390,-	9985,-	10 600,-	10 990,-
Hubraum L	1,9	1,9	1,8	1,9	2,6
Motorleistung PS/U/min	70/4500	80/4500	90/5250	80/5000	100/4600
Höchstgeschwindigkeit km/h	156	163	164	150	162
Beschleunigungszeiten					
0/ 80 km/h sec	11,8	9,8	7,6	10,0	9,2
0/100 km/h sec	19,0	14,5	11,5	16,0	14,3
0/120 km/h sec	27,9	23,5	17,4	26,0	21,5
Reiseverbrauch im Mittel L/100 km	10,0	11,0	13,0	12,5	16,0
Gewicht fahrbereit kg	1240	1235	1075	1260	1380
Länge/Breite cm	484/179	484/179	450/171	473/179	495/190
= m²	8,7	8,7	7,4	8,5	9,4
Sitzbreiten cm	145/139	145/139	138/138	152/154	154/155
Sitzlänge cm []	194	194	186	183	191
Bereifung	165x400X 155 x 400 x	65 x 400 x 55x400X	6,00 S 14	7.00-13	7.00-14
Scheibenbremsen	2	2	2	2	2

) Sitzlänge = Beinfreiheit vorn plus Sitztiefe vor" plus Beinfreiheit hinten plus Sitzhöhe hinten
 Alle Modelle mit Viergang-Getriebe Alle Wagen fünfsitzige, viertürige Limousinen. – Vierzylinder-Motoren.
 nur Opel Kapitän Sechszylinder. – Citroen mit Lenk- und Bremshilfe. – BMW, Opel und Mercedes-Benz mit Bremshilfe. Opel mit Lenkhilfe Aufpreis 395,- DM Mercedes-Benz mit Servolenkung Aufpreis 500,- DM.

Auf Mark und Pfennig

bei 20 000 km Jahresleistung	je Monat	je Kilometer
Kaufmännische Kalkulation	538,-	32,5
Private Kalkulation	305,-	18,5

massen des Motors, die die Motordrehzahl noch dem Goswegnehmen nur langsam abfallen lassen. Aber auch das erzieht zu geruhsamer Fahrweise. Geschaltet wird durch einen Kniehebel neben der Lenksäule, der etwas tiefer liegen könnte.

Federung und Fahrwerk sind seit Jahren bekannt und es erübrigt sich, sie erneut zu beschreiben. Noch immer ist der Federungskomfort besonders auf schlechter Straßenoberfläche mit das Beste, was man heute kaufen kann. Das empfindet man besonders, wenn man einmal nicht am Lenkrad sitzt, sondern als Passagier auf den Rücksitzen. Ungewohnt ist lediglich das durch die Trägheit der Niveauregulierung bedingte Aufrichten in der Kurve sowie das Hinterherhinken der Regelung beim Bremsen und Beschleunigen: Beim Bremsen taucht der Bug stark ein und wird erst danach durch die Niveauregulierung angehoben, während er sich beim Beschleunigen anhebt, um danach erst auf eine bestimmte Höhe einreguliert zu werden. Dabei arbeitete die Niveauregulierung bei unserem Wagen sehr ungenau, denn während der Fahrt wiesen die im Stand richtig eingestellten Scheinwerfer gen Himmel, um dann beim Kuppeln wieder in die richtige Lage zu gehen. Ebenso folgte die Regelung bei Belastung des Wagenhecks sehr ungenau:

Ungewohnt ist anfangs auch die Lenkung, weniger, weil sie sehr knapp übersetzt ist - das ist auf kurvenreicher Bundesstraße sehr angenehm! - als wegen des spürbaren "Arbeitens" der hydraulischen Lenkhilfe am

Lenkrod. Die vom Fahrer aufzuwendenden Lenkkräfte sind gering. Die Bremsen des ID 19 sind die gleichen wie beim DS, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen. Scheibendurchmesser vorn 300 mm, das ist schon ein Wort. Foding wurde doher selbst noch mehreren, aufeinanderfolgenden Bremsungen aus hohen Geschwindigkeiten kaum festgestellt. Im übrigen wich der "Druckknopf" als Betätigungsorgan für die Bremse einem normalen Pedal, das nun mit etwas längeren Wegen arbeitet, wodurch sich die Fußkraft besser dosieren läßt.

Auf den ersten Blick scheint es, als wäre die Karosseri seit dem Erscheinen des Wagens auf dem Markt nicht verändert worden. Doch der erste Eindruck täuscht, denn sie wurde durch geringfügige Änderungen noch strömungsgünstiger. Und daß diese aerodynamische Formgebung Vorteile bringt, merkt man spätestens an dem sehr geringen Kraftstoffverbrauch. Auch die für den nur 70 PS starken Motor sehr gute Höchstgeschwindigkeit von 156 km/h ist nur mit der strömungsgünstigen Karosserie zu erklären. Man kann sich eigentlich nur fragen, warum die Konkurrenz nicht schon lange die Konsequenzen zog und ebenfalls wesentlich strömungsgünstigere Karosserien baut als bisher. Daß der Wagen im Prinzip schon recht alt ist, stellt man dann fest, wenn man auf dem Fahrersitz Platz genommen hat: Sehr hohe Gürtellinie und sehr hohe Windschutzscheiben-Unterkante beschränken die Sicht. Ebenso ist der Blick nach hinten eingeschränkt.

Vier Türen sind hier selbstverständlich, so ist der Einstieg zu ollen Plätzen bequem. Sehr weiche Polster auf allen Sitzen, Einzelsitze vorn serienmäßig. Ausreichender Verstellbereich der Vordersitze in Längsrichtung, Rückenlehnen bis zur Liegelage verstellbar. Viel Beinraum im Fond, auch bei ganz zurückgeschobenen Vordersitzen. - Noch immer wird das kuriose Lenkrod mit der zur einzigen Speiche abgekröpften Lenksäule verwendet, die sich beim Unfall nicht in die Brust des Fohrers bohren kann. Ober der Lenksäule befindet sich das nicht sehr übersichtliche Kombiinstrument, dessen breiter Tachometer besser durch ein rundes Gerät ersetzt werden sollte. Auch an die Lage der über das Armaturenbrett verstreuten Schalter muß man sich gewöhnen, während die richtige Betätigung der im übrigen sehr guten Heizung und Lüftung ein eingehendes Studium verlangt. Die Entlüftung erfolgt über vier Kurbelfenster, die jedoch, nur spaltbreit geöffnet, starke Geräusche erzeugen. Die Gummiprofile zur Abdichtung der Scheiben verlangen verständige Pflege, da sie sonst schon nach kurzer Zeit ihren Zweck nicht mehr erfüllen.

Das Reserverad liegt im Bug über dem Getriebe, der Kraftstofftank im Heck, ebenso der Kofferraum, der zwar nicht sehr groß wirkt, doch durch seine Abmessungen gut zu nutzen ist. Kofferraum von außen verschlossen, Motorhaube ist vom Fahrersitz aus zu entriegeln, zweiter Entriegelungshebel vor Beifahrersitz!

Rundherum Einschichten-Sicherheitsglas.

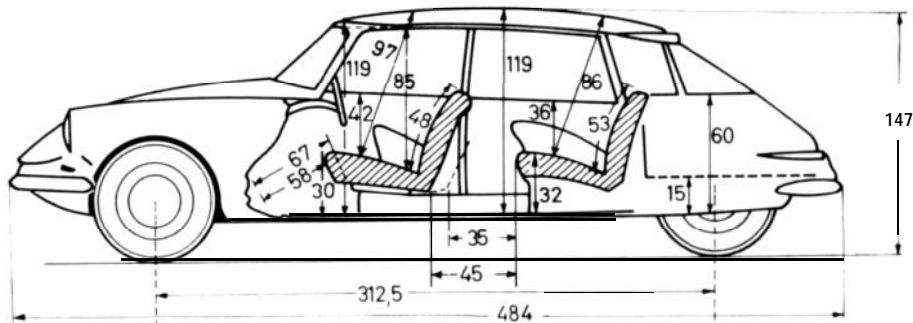
Erfüllte M R-Wünsche



im Wagenrundpreis enthalten

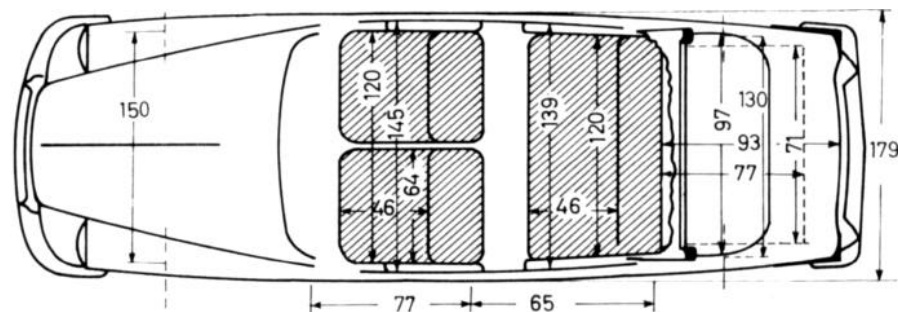
1. Heizung
2. Sicherung gegen Türaufspringen bei Unfall
3. Außentürschlösser auf beiden Wagen-seiten
4. Türfeststeller bei geöffneter Tür
5. Einzelsitze vorn
6. Elastischer Haltegriff im Griffbereich des Beifahrers
7. Gegen Vorklappen gesicherte Vordersitze
8. Vollsynchron-Getriebe
9. Niveauregulierung der Karosserie (gleicher Bodenabstand unabhängig von Belastung)
10. Für Vornsitzen-de Dreipunkt-Halterung für Sicherheitsgurte.

Citroen ID 19



Noch offene Wünsche

Tachometer deutlicher und genauer abzulesen mit großer, runder Skala. Schalter und Knöpfe am Armaturenbrett übersichtlicher Auch Armaturenbrettunterseite abgepolstert. - Längere und etwas höhere Sitzflächen vorn mit besser abstützenden Seitenkanten. Rückenlehnen noch besser seitlich stützend. - Elastischer Griff vor Beifahrer. - Pedalwege fußgerechter, Kupplungs- und Bremspedal nicht so dicht über dem Boden. - Lenkung mit Servohilfe in Mittellage stabiler. - Niveauregulierung der Karosserie genauer und schneller ansprechend. - Geräuschlose Innenroumentlüftung.



Tester

Ing. Joachim Fischer u. Ing. Christian Bartsch

Kostenberechnung: Dipl.-Kfm. M. Schöpke
November/Dezember 1964

Ellbogenfreiheit vorn 142, hinten 137 cm. - Kofferraum - Mittelmaß