

# auto motor und sport

E1418D

Heft 4 15. Februar 1969 DM 1.50

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.20, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50, Italien Lit 300, Luxemburg Lfr 21.-, Niederlande hfl 1.50, Norwegen nkr 3.-, Österreich S 12.-, Schweden skr (inkl. moms.) 2.85, Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.-, USA \$ -.60. Printed in Germany

## Rallye Monte Carlo

1418  
Hr.  
E. Günther  
Vorderster Buchel



**Test**  
**Opel-Automatik: Commodore**  
**Japanischer Wankel: Mazda**  
**Citroen ID20**

Es gibt nur wenige Autos auf der Welt, die ihre Karosserieform über ein Jahrzehnt nicht verändern und die, allen Mode-Elementen zum Trotz, eine einmal entworfene Linie nach vielen Jahren attraktiv erhalten können. Das T-Modell von Ford war solch ein Auto, in jüngerer Vergangenheit findet man als vergleichbare Beispiele nur den Käfer von VW und die Autos von Citroen.

Bei Citroen hat man schon immer eigenwillige und vom herkömmlichen abweichende Konstruktionen gepflegt, die nur dem Zweck, nicht aber der Repräsentation oder anderen Schein-Werten dienlich sein sollten. Daß sich auch unter einer derartigen Prämisse gebaute Autos gut verkaufen lassen, bewies vor allem der 2 CV, mittlerweile über 20 Jahre alt und trotz offensichtlicher Häßlichkeit bemerkenswert jung geblieben. Nicht ganz so alt und bei weitem attraktiver sind die großen Modelle aus dem Hause Citroen: Vorgestellt auf dem Pariser Automobilsalon 1956, blickt der DS 19 auf eine über 12jährige Geschichte zurück, ohne sein Gesicht merklich verändert zu haben. Schon damals war den Citroen-Technikern klar, welche Eigenschaften ein „großer“ Wagen haben sollte: Neben einer für zügige Fahrt ausreichenden Motorleistung mußte das Auto, unter besonderer Berücksichtigung französischer Eigenart, in erster Linie Federungskomfort und Platz für fünf Personen bieten – sparsam sollte es oben-drein sein.

#### Reisewagen auf französisch

Nachdem die Erregung um die ungewöhnliche Form des DS 19 abgeklungen war, machte dieses Auto durch handgreifliche Qualitäten von sich reden. Am meisten ge-

rühmt wurden Fahrkomfort und Straßenlage, der ursprünglich extrem langhubige Vierzylindermotor mußte sich eher Tadel gefallen lassen. Auch heute noch, nach über 10 Jahren, hat sich dieses Bild nicht gewandelt, woraus man erkennt, daß vernünftige Konzepte nur langsam oder überhaupt nicht altern. Die Zeit ist freilich auch am großen Citroen nicht spurlos vorübergegangen: Neben verschiedenen Ausstattungs-Modifikationen mußte sich das Stromliniengebilde vor allem Änderungen am Motor gefallen lassen. Ein Sechszylindermotor, wie vielfach gewünscht, wurde es allerdings nicht. Vielmehr beschränkte man sich bei Citroen darauf, die gegebene Maschine zu verbessern: Man erhöhte, nachdem 1967 ein neues 2,2 Liter-Vierzylinder-Triebwerk in Serie gegangen war, auch bei den DS und ID 19-Typen geringfügig den Hubraum und nahm dem Motor seinen langen 100 Millimeter-Hub. Die neuen Zweiliter-Vierzylinder, die nun alle Grundtypen in diversen Leistungsstufen antreiben, weisen nahezu quadratische Abmessungen auf (86 mm Bohrung, 85,5 mm Hub), während die größere Maschine des DS 21 mit den Abmessungen 90 x 85,5 sogar unterquadratisch ausgelegt ist.

Nach wie vor ist aber ein Hub von über 80 Millimetern kein Zeugnis besonders fortschrittlichen Motorenbaus. So kommt es, daß auch nach der Motor-Modernisierung die erwartete Laufkultur ausbleibt. Bei höheren Drehzahlen, die man zur kräftigen Beschleunigung nötig hat, macht das Citroen-Triebwerk einen unkultivierten Eindruck und verrät durch zunehmende Lautstärke sein Unbehagen. Die zur Verfügung stehende Leistung ist bei allen Modellen, mit Ausnahme des 2,2 Liter DS 21, knapp bemessen: Der auto motor und sport-Testwagen war ein ID 20 mit 90 PS, die

das rund 1300 kg schwere Auto selbst bei vollem Ausdrehen der Gänge nur durchschnittlich beschleunigen konnten und die damit Werte lieferten, die bestenfalls Mittelklasse-Niveau erreichten. Von 0 auf 100 km/h benötigte der Testwagen 16,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit entsprach mit 163 km/h den Erwartungen. Neben dem rauen und lauten Lauf bei hohen Drehzahlen und der insgesamt

#### Vorzüge

- Hervorragender Fahrkomfort
- Gute Fahrsicherheit
- Geräumige Karosserie

#### Nachteile

- Hohe Gürtellinie
- Lauter Motor
- Kleines Scheibenwischerfeld

knapp bemessenen Leistung hat der Motor einen echten Vorteil zu bieten, nämlich seine Sparsamkeit. Selbst scharfe Landstraßenfahrt, bei der die Karosserie kaum ihre aerodynamischen Vorzüge zur Geltung bringen kann, läßt die Verbrauchswerte nicht über 14 Liter/100 km ansteigen, und es ist kein besonderes Kunststück, bei zurückhaltendem Fahrstil auf Ziffern unter 11 Liter zu kommen. Im übrigen erwies sich der Motor als besonders startfreudig auch nach Minusgraden, die Betätigung des Choke war nur auf den ersten Metern nötig.

#### Viel Komfort

Zweifelloos liegt die Stärke des ID 20 nicht im Antrieb, sondern im gebotenen Fahrkomfort. An der hydropneumatischen Fe-



Citroen ID 20

Gute Stube

derung und an dem extrem langen Radstand von 3,12 Metern hat sich im Lauf der Jahre nichts geändert – beides zusammen sorgt im direkten Vergleich mit (teureren) Konkurrenzmodellen für eine Sonderstellung, die den großen Citroen zum Reisewagen schlechthin macht.

Im Gegensatz zu den kleinen Modellen von Citroen, die zwar auch gut federn, aber dank intensiver Vertikal-Schwingungen munter das Unwohlsein empfindlicher Passagiere heraufbeschwören, hat die französische Firma bei den Groß-Typen ein Optimum an Federungskomfort geschaffen. Sowohl kleinere wie größere Unebenheiten werden im wahrsten Sinne des Wortes vom Fahrwerk geschluckt, und selbst Feldwege lassen sich notfalls mit hoher Geschwindigkeit befahren. Einen gewissen Anteil am Gesamtkomfort haben auch die Sitze, die – durchweg nur mit Stoffbezug geliefert – dank intensiver Schaumgummipolsterung für bemerkenswerte Behaglichkeit sorgen. In der Tat fühlt man sich im ID 20 auch nach einigen hundert Kilometern Fahrt absolut wohl; im Gegensatz zu vielen anderen großen Autos kommt sogar der Rücksitzbank besondere Bedeutung zu: durch größtmögliche Beinfreiheit, die man auf ihr sitzend genießt, gehört dieser Platz zu den bevorzugten im ganzen Auto, und wer das Vergnügen hat, sich im ID 20 chauffieren zu lassen, tut gut daran, einen hinteren Eckplatz zu wählen. Der Fahrkomfort ist es auch, der den ID 20-Fahrer über die in bestimmten Situationen fehlende Leistung meist hinwegsehen läßt. Ganz automatisch erzieht ein großer Citroen seinen Piloten zu einer zwar zügigen Fahrweise, die aber keinen Platz läßt für bewußt gepflegte Schnellfahr-Aktionen. Beim Hochbeschleunigen vermeidet man es, den Motor in die phonstarken Bereiche

jenseits von 5000 U/min zu drehen, und auf der Autobahn bietet sich ein Reisetempo von etwa 140 km/h an. Daß der Citroen speziell dort zu größeren Taten fähig ist, hängt mit seiner günstigen Karosserieform zusammen, die das Auto trotz der mit 90 PS knapp bemessenen Leistung über 160 km/h schnell macht.

### Reichhaltige Ausstattung

Wer zum ersten Mal im ID 20 Platz nimmt, ist mit Recht verwirrt: Vieles, was sich auch bei Autos verschiedenster Art zu einer Standardbauweise entwickeln konnte, ist beim Citroen anders gelöst. Das Lenkrad hat nicht zwei oder drei Speichen, sondern nur eine, das Zündschloß verriegelt zwar die Lenkung, dient aber nicht zum Anlassen des Motors, Licht, Lichtlupe, Hupe, Scheibenwischer, Scheibenwascher und Richtungsanzeiger werden mit drei Kombinationshebeln bedient, die – mehr als sonst üblich – Eingewöhnung verlangen. Das Armaturenbrett ist, im Vergleich zu vorhergehenden Modellen, übersichtlicher geworden: Sowohl Tachometer als auch Benzinzähl und Wassertemperaturanzeiger lassen sich gut ablesen, Heizung und Lüftung funktionieren zufriedenstellend.

Ungewohnt ist zunächst auch die Pedalerie. Bei näherem Zutreten erkennt man freilich den Sinn der vom herkömmlichen abweichenden Pedalanordnung: Gaspedal und Bremse liegen eng nebeneinander und können, auch im Wechsel, mit dem rechten Fuß schnell bedient werden. Die Bremsanlage (vorne Scheiben, hinten Trommeln) arbeitet mit Servounterstützung und spricht auf minimale Wege an. Im Anfang kommt es deshalb oft vor, daß man den ID 20 ungewollt überbremst, eine Er-

scheinung, die aus der Servoanlage und dem geringen Pedalweg resultiert.

Gewöhnungsbedürftig ist auch die Lenkung, die, ebenfalls mit Servo-Unterstützung, beängstigend direkt wirkt. Dieser Eindruck schwindet freilich, wenn man den Citroen ein längeres Stück über Landstraßen bewegt hat. Hier zahlt sich, genauso wie beim Rangieren in der Stadt, die Feinfühligkeit der Lenkung aus: Kurven lassen sich präzise fahren, und eventuelle Richtungsänderungen, wie sie beim Umfahren von Hindernissen entstehen können, machen das mit fast fünf Metern Länge gesegnete Auto behende wie einen Kleinwagen.

Noch immer hat der große Citroen auch teureren Konkurrenzfabrikaten ein Extra voraus: Seine vom Motor angetriebene Hochdruckpumpe, die für die Niveauregulierung der hydropneumatischen Federung verantwortlich ist und die ihre Anwesenheit gelegentlich durch schmatzende und gurrende Laute kundtut, kann – durch manuellen Eingriff – die Bodenhöhe bis auf den stattlichen Wert von 28 Zentimetern erhöhen. Es liegt deshalb durchaus im Bereich des Möglichen, aus dem komfortablen Reisemobil gegebenenfalls ein auch Waldpfade nicht scheuendes Gelände-Gefährt zu machen.

### Gute Fahreigenschaften

Der Ruf der großen Citroen-Modelle, eine besonders gute Straßenlage zu haben, ist auch heute noch berechtigt. Trotz bemerkenswerter Handlichkeit spielt der ID 20 freilich seine größten Trümpfe auf schnellen Landstraßen und auf der Autobahn aus. Auf diesen Straßen, die hohe Reisege-schwindigkeiten zulassen, überzeugt der Citroen durch Richtungsstabilität, die auch



# Citroen ID20

FORTSETZUNG



Die schwenkbaren Fernscheinwerfer sind mehr als ein bloßer Gag: Zumal bei nächtlicher Landstraßenfahrt lernt man die Vorzüge dieser ungewöhnlichen Lichtquelle schätzen.

bei heftigem Seitenwind kaum geschmälert wird. Dank gut belasteten vorderen Antriebsrädern und dank großzügig bemessenem Rad-Format ergeben sich hervorragende Wintereigenschaften, die sich in vorbildlicher Spurfreue und auch auf schneeiglatte Bahn in gutem Bergsteigervermögen niederschlagen. Besondere Vorsicht ist nur in engen Kurven geboten: Von Natur aus untersteuernd, neigt der ID 20 dazu, die in Kurvenrichtung einge-schlagenen Vorderräder im Grenzbereich zu überschieben – eine Eigenschaft, die zum Wesen der meisten Fronttriebler gehört. Für nächtliche Kurvenfahrten hat man bei Citroen mittlerweile bestens vorgesorgt: Alle großen Modelle, mit Ausnahme des ID 19 Standard, sind mit schwenkbaren Halogenscheinwerfern ausgerüstet, die – mit dem Lenkeinschlag schwenkend – bestmögliche Illumination bei Nachtfahrt garantieren.

Keine Frage: Der große Citroen hat die Jahre gut überstanden, auch wenn man ihm ankreiden muß, daß sein Motor laut, die Gürtellinie zu hoch und die Windschutzscheibe ziemlich klein ist. Neben gewichtigen Vorzügen, die sich vor allem aus dem Komfort und der Fahrsicherheit ergeben, hat er einen weiteren Pluspunkt zu verbuchen, nämlich den mit 12 500 DM günstigen Preis. Zumal unter diesem Gesichtspunkt kann man feststellen, daß die Göttin zwar an einigen Stellen gealtert ist, aber von ihrer Attraktivität auch heute noch kaum verloren hat. Klaus Westrup

## TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

### Citroen ID20

#### MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86 x 85,5 mm, Hubraum 1985 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,75:1, Leistung 90 PS bei 5750 U/min, spezifische Leistung 45,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,0 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5750 U/min) 16,4 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3100 U/min) 6,8 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 10,4 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4,5 Liter, 1 Weber Fallstrom-Registervergaser 28/36 DDEA 2, mechanische Kraftstoffpumpe, 65 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 40 Ah, Drehstromlichtmaschine 520 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt, vollsynchroisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,25 (15,79), II. 1,83 (8,89), III. 1,174 (5,70), IV. 0,785 (3,81), R. 3,15 (15,29), Achsantrieb 4,875, Ölinhalt Getriebe und Differential 2 Liter.

#### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schwingarmen, hinten Einzelradaufhängung an Länglenkern und Schwingarmen, hydropneumatische Federung mit Gewichtsausgleich, vorn und hinten Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisbremssystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Handbremse mechanisch auf die Vorderräder wirkend, Felgen 5 J x 15, Gürtelreifen Michelin XAS 180-15, Abrollumfang 2052 mm, Luftdruck 1,9/1,7 ad.

#### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1289 kg (davon Vorderachse 845 kg, Hinterachse 444 kg, Gewichtsverteilung 65,5:34,5), zulässiges Gesamtgewicht 1760 kg, Zuladung 471 kg, Personenindexzahl 5,5, Leistungsgewicht vollgetankt 14,2 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 17,9 kg/PS.

#### ABMESSUNGEN

Radstand 3125 mm, Spur 1500/1300 mm, Außenmaße 4870 x 1800 x 1470 mm, Innen-

breite vorn 1350 mm, hinten 1350 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 940 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 495 mm, Knieaum hinten 230 bis 300 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis links und rechts 11,7 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 183,5 km/h (entsprechende Drehzahl 5050 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,4 s
0 bis 60 km/h	6,6 s
0 bis 80 km/h	10,4 s
0 bis 100 km/h	18,1 s
0 bis 120 km/h	24,2 s
0 bis 140 km/h	41,1 s
1 km mit stehendem Start	37,1 s

Geschwindigkeitsbereiche (Grenzwerte)

I. Gang	bis 58 km/h
II. Gang	12 bis 82 km/h
III. Gang	21 bis 128 km/h
IV. Gang	34 bis 191 km/h*

\* theoretischer Wert

#### INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	54 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	87 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	79 Phon (dBA)

#### VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	13,2 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 145 km/h	14,6 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	11,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	13,8 L/100 km
Kurzstrecke	13,0–14,5 L/100 km

#### PREISE

Limousine ID 20	DM 12 543,—
Schweiz:	
Limousine ID 20	sfr 15 335,—
Österreich:	
Limousine ID 20	85 99 000,— (+ 10%v)

#### WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 5000 km

Hersteller: Citroen, Paris, Importeur: Citroen Automobil AG, Porz-Weithoven, Köln.

