

# hobby

Das Magazin der Technik

Nr. 10 · OKTOBER 1958 · DM 1,50

Im Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 15 Pf. Zustellgebühr

SCHWEIZ . . . 1,50 Fr.  
ÖSTERREICH . . . 10 S.  
SAARLAND . . . 150 Frs.  
LUXEMBURG 20 frs.  
NIEDERLANDE 1,80 fl.  
ITALIEN . . . . . 250 L.  
DÄNEMARK 2,50 Kr.  
NORWEGEN . . . 3 Kr.  
SCHWEDEN . . . 2 Kr.  
ÜBERSEE . . . . . 60 ¢



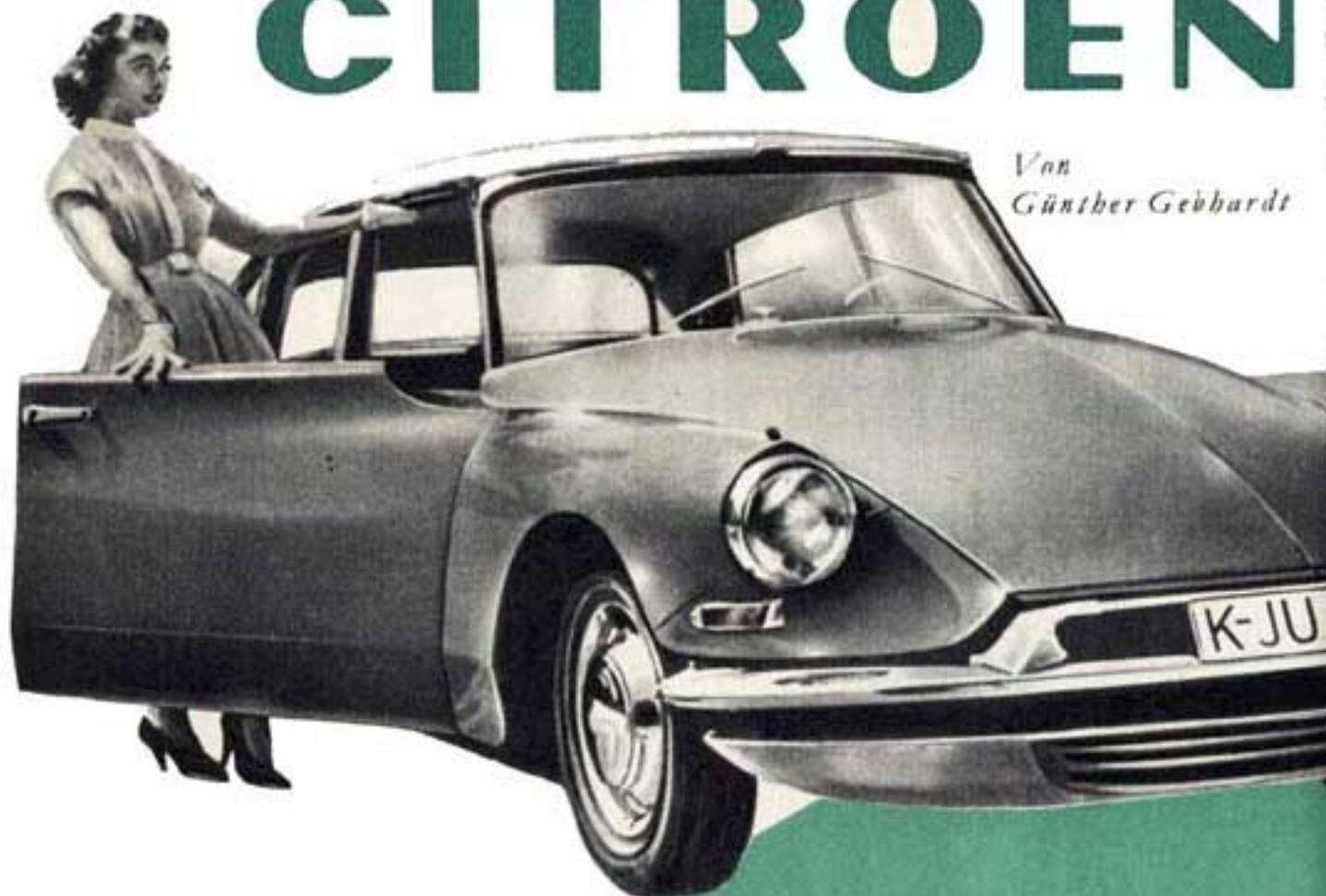
**Pusten,  
starten,  
fliegen**

Fotografie: G. H. G. G.

# Staatsauto in Volksausgabe:

# CITROËN

Von  
Günther Gebhardt



Selten hat ein Automobil den Widerstreit der Meinungen so entzündet wie die revolutionäre Konstruktion des großen Citroën. Als dieser Wagen auf dem Pariser Autosalon erstmals gezeigt wurde, schlug er buchstäblich wie eine Bombe ein. Die gewagte Konsequenz seiner Linienführung, die so radikal mit allen Traditionen brach, spaltete das Autopublikum mit einem Schlage in zwei Lager: die einen schrien ebenso fanatisch Hosianna, wie die anderen die neue Form bedingungslos in Grund und Boden verdamnten. Immerhin — die Citroën-Konstrukteure hatten zumindest einen werbepsychologisch nicht zu unterschätzenden Erfolg zu buchen: nämlich den, daß man dieser neuen Kreation wenigstens nicht gleichgültig gegenüberstehen konnte.

Inzwischen ist viel Wasser die Seine heruntergelaufen und viele tausend Citroëns rollten vom Fließ-

band, trotzdem ist der Streit noch nicht ver-  
ebbt. Zu den rein äußerlichen Merkmalen, mit  
denen die Pariser Neukonstruktion Fachwelt  
und Publikum schockiert hatte, kam die prak-  
tische Erfahrung mit den 'inneren Qualitäten', die  
für den Fachmann nicht weniger sensationell und  
revolutionierend waren. Außer der Tatsache, daß  
auch dieses Auto vier Räder und vier Türen hat,  
gibt es nämlich kaum etwas an diesem Wagen,  
das ihn nicht von anderen Serienkollegen grundsätz-  
lich unterscheidet. Dem Pro der progressiven  
Luftfederung hielt man das Kontra der Kompliziertheit und daher Reparaturanfälligkeit dieses  
neuen Systems entgegen, das Pro der Scheiben-  
bremsen wurde von den Gegnern als Kontra ge-  
wertet, vor allem aber konnte man sich bis heute  
nicht einigen, ob die schmucklose Zweckmäßigkeit der Karosserie als negativ oder positiv zu

# i D 19

werten sei, hobby, als Sprachrohr aller fortschrittlichen Menschen, hat schon beim Erscheinen dieses neuen Typs eindeutig Stellung bezogen. Wir sagten nämlich klar und deutlich, daß die Schönheit der Technik und damit auch ihre letzte Gültigkeit immer nur in der vollendeten Harmonie zwischen Zweck und Leistung zu suchen sein müsse.

Wohlverstanden, wir sind nicht der Ansicht, daß alles, was avantgardistisch oder originell neuartig ist, unbedingt gut und schön sein müsse. Aber wir werden auch nie den unterstützen, der dem traditionsverhafteten Publikumsgeschmack allzu viele Konzessionen macht. Denn es hat sich so oft schon gezeigt, daß der sogenannte Zeitgeschmack ein sehr zweifelhafter Maßstab ist. Wir erinnerten uns z. B. des Ta-

ges, an dem vor nunmehr über zwanzig Jahren der neue Volkswagen zum ersten Mal gezeigt wurde. Damals gab es ähnliche Diskussionsschlachten unter den Fachleuten, wie heute um den Citroën. „Dieser Maikäfer soll ein Auto sein?“ — „Da weiß man ja nicht, wo vorn und hinten ist!“ — „Die Torsionsstäbe können niemals die bewährten Blatt- oder Schraubenfedern ersetzen ...“. Das waren einige der Aussprüche, wie sie uns von damals her in Erinnerung geblieben sind.

Und heute? Wem würde es heute noch einfallen, die konsequente Zweckform des VW noch als übertrieben modern oder überspannt zu bezeichnen? Zugegeben, man mußte sich daran gewöhnen. Zugegeben, man hat im Laufe der Zeit verschiedene Kinderkrankheiten, die bei so revolutionierenden Neukonstruktionen zwangsläufig sind, eliminieren müssen. Aber man hat sie eliminiert! So gesehen stimmt dann auch der auf den ersten Blick hinkende Vergleich zwischen dem Gebrauchswagen VW mit dem schon vom Preis her andersklassigen großen Citroën.

Durch seinen Preis von rund DM 12 500,— hob sich allerdings der Citroën DS 19 ganz automatisch etwas aus dem unmittelbaren Interessenkreis der breiten Öffentlichkeit. Seine vorbehaltlos anerkannten Vorzüge wurden allzuleicht als teure Spielereien für reiche Leute betrachtet, der Citroën DS 19 blieb eben ein 'Staatsauto' für Liebhaber, die 'es sich leisten konnten'. Man hat in Paris sehr schnell auf diese Einstellung reagiert: Man nahm sich die Parallele vom Buchmarkt zum Vorbild, wo man ja auch immer mehr dazu übergeht, wertvolle Literatur nicht nur im anspruchsvollen Ledereinband mit Goldprägung auf den Markt zu bringen, sondern in weniger anspruchsvollen bro-





schierten Volksausgaben auch dem zugänglich macht, der sich ein teures Buch nicht leisten kann.

Das Ergebnis dieser Überlegungen aus Paris haben wir jetzt gefahren — es heißt Citroën ID 19. Der Citroën ist — und das ist wohl das entscheidende Faktum — preislich um eine ganze Kategorie heruntergerutscht. Gegenüber dem DS 19 mit DM 12 500,—, kostet der ID 19 nur noch DM 8 990,— und rangiert somit durchaus in der Gruppe der anspruchsvollen Mittelklassewagen. Rein äußerlich ist ihm das gar nicht anzumerken. Das war nicht weiter überraschend, denn an der vollendet schmucklosen Zweckmäßigkeit seines großen Bruders DS 19 war nichts, was man noch hätte weglassen können. Überraschend dagegen, daß er auch die vielgerühmten (oder wenn Sie wollen auch vielumstrittenen) Vorzüge seines

**KINDERLEICHT ist der Radwechsel beim ID 19. Automatisch pumpt sich der Wagen hoch, dann braucht man nur einen Metallbock einzuhängen (Bild 1); automatisch zieht er dann die Räder hoch und mit einer einzigen Zentrmutter wird das Rad gelöst. Die Hinterräder werden leicht zugänglich, indem man eine einzige Schraube löst (Bild 2) und dann den ganzen in Gummi gelagerten Kotflügel abzieht (Bild 3).**

**WIE EIN HAIFISCHMAUL** öffnet sich die gewaltige Kühlerhaube. Rechts über dem geschickt placierten Reserverad erkennt man das Reservoir der hydraulischen Anlage. Der Flüssigkeitsstand ist an einem Meßglas ständig kontrollierbar.

zukunftsweisenden Innenlebens in der 'broschürten Ausgabe' erhalten hat. Der wesentlichste Unterschied besteht darin, daß der ID 19 statt des vollautomatischen Getriebes ein normal schaltbares Vierganggetriebe besitzt und dementsprechend auch die üblichen drei Fußpedale, wie man sie beim Normalfahrzeug gewohnt ist. Es wird viele Autofahrer geben, die dies aber gar nicht als Manko betrachten. Jene nämlich, die das Schalten nicht als eine unangenehme, sondern als eine angenehme Unterbrechung im Fahrtrhythmus betrachten, nicht zuletzt aber jene, die in der Reparaturanfälligkeit eines automatischen Getriebes einen der Nachteile des DS 19 gesehen hatten.

Wenn man also, wie wir oben schon feststellten, über die Ästhetik der äußeren Linienführung auch heute noch geteilter Meinung sein kann, so stehen die Fahreigenschaften des ID 19 außer jeder Diskussion. Hier ist im Zusammenwirken der Luftfederung aller vier Räder mit der geradezu einmaligen Gewichtsverteilung auf das gesamte Fahrwerk, dem Frontantrieb und dem ungewöhnlich großen Radstand ein Ergebnis erzielt worden, das man schlechthin als vollendet bezeichnen muß. Man könnte sogar so weit gehen und behaupten, daß mit diesem Wagen allen Insassen ein völlig neues Fahrgefühl gegeben wurde. Mit Worten ist das schwer zu erklären, man muß diesen Wagen einfach selbst gefahren haben, um den Unterschied zu allen übrigen Fahrzeugen (besonders entwickelte Luxusfahrzeuge natürlich aus-



genommen) zu empfinden. Die Luftpolster-Federung reagiert auf jeden Druck, sei es durch progressive Stabilisierung bei Kurvenneigungen, sei es durch den Ausgleich bei unterschiedlicher Belastung. Dies wird besonders augenfällig bei schnellen Bremsvorgängen oder gar Notbremsungen. Der ID 19 geht nie in die Knie, er hebt sich eher vorn an, etwa wie ein Hund, der aus schnellem Lauf abbremst, indem er die Vorderbeine steif macht und sein Gewicht nach hinten verlagert.

Über den Frontantrieb ist auch schon viel Positives und Negatives gesagt worden. Niemand wird seine Vorzüge leugnen, aber man registriert auch die Nachteile: Vergrößerung des Wendekreises, Erschwerung der Lenkung, Übertragung der Antriebsschwingungen auf das Lenkrad etc. Auch hier ging Citroën neue Wege. Die nach innen verlegten Scheibenbremsen ermöglichen auch diesem überlangen Fahrzeug durch Wegfall der Bremstrommeln den erstaunlichen Wendekreis von weniger als 11 Metern. Eine wohlausgeklügelte Lenkungs kinematik sorgt für eine echte 'Damenlenkung', wozu auch das originelle Einspeichenrad von übergroßem Durchmesser beiträgt. Erst bei Geschwindigkeiten über 130 km/h spürten wir ein gewisses nervöses Vibrieren in der Lenksäule (dies mag aber wohl auch daran gelegen haben, daß unser Testwagen schon von vielen skeptischen Fachkollegen 'geritten' worden war).

Man braucht natürlich eine ganze Weile, bis man sich daran gewöhnt hat, daß sich unter der Haube dieses Heinzelmännchenautos ständig 'etwas tut'. Das pumpt und seufzt, das faucht und stöhnt... aber so dezent, daß man es keinesfalls als unangenehm empfindet. Holperstöße kennt dieses Auto nicht. Straßenlöcher ertrinken buchstäblich in den Luftpolstern, ehe sie das Chassis des Wagens erreichen können. Es ist geradezu paradox: Der ID 19 ruppelt bei ganz kleinen Unebenheiten



**MODERN, BEQUEM UND ZWECKMÄSSIG ; — nach diesen Grundsätzen wurde der Innenraum ausgestattet. Links neben den Pedalen der weiße Knopfhebel für die Verstellung der Bodenfreiheit. Auch in der 'Volksausgabe' wurden die Polster mit ausgesucht schönen Überzügen versehen.**

mehr als auf ausgesprochen schlechten Straßen. Hier hat man also bei der 'Volksausgabe' nicht gespart. Der Motor hat zwar ein paar PS weniger als der große Bruder, doch wirkt sich das in der Spitze (wir stoppten 146 km/h) kaum aus. Und bei der Beschleunigung wird diese niedrigere PPS-Zahl von einem geschickten Fahrer, der die günstigsten Drehbereiche des Vierganggetriebes ausnützen kann, mehr als wettgemacht. Wir stoppten folgende Daten:

|             |          |
|-------------|----------|
| 0— 80.....  | 12,2 sec |
| 0—100.....  | 18,7 sec |
| 0—120.....  | 32,8 sec |
| 20—140..... | 48,9 sec |

Auch an die Charakteristik dieses Motors muß man sich erst gewöhnen. Man muß jeden Gang wirklich ausfahren, um den sich aufdrängenden Komplex, der Motor sei in den niedrigen Touren ein wenig 'bequem', zu überwinden. Aber man kann das ruhig, denn man kommt bald dahinter, er



## Technischer Steckbrief

**Motor:** 4-Zylinder-Reihen-Motor; Bohrung 78; Hub 100; Inhalt 1911 ccm; Verdichtung 7,5:1; Leistung 66 PS bei 4500 U/min; Drehmoment 13,5 mkg bei 2500 U/min; Wasserkühlung durch Pumpe; Fallstromvergaser Solex; elektrische Anlage 6 Volt.

**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Vierganggetriebe (2.—4. synchronisiert), Untersetzung I. 3,55; II. 1,89; III. 1,23; IV. 0,85; Rückwärts: 3,82; Lenkradschaltung.

**Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie; Kunststoffdach; Rad-aufhängung: vorn in Querlenkern, hinten in Längslenkern. Luftfederung mit vollautomatischem Druckausgleich auf allen vier Rädern. Reifen vorn: 165×400, hinten 155×400.

**Bremsen:** Hydraulisch; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen; Handbremse mechanisch auf Vorderräder. Bremsfläche 970 cm<sup>2</sup>.

**Maße und Gewichte:**  
Länge 4800 mm  
Breite 1790 mm

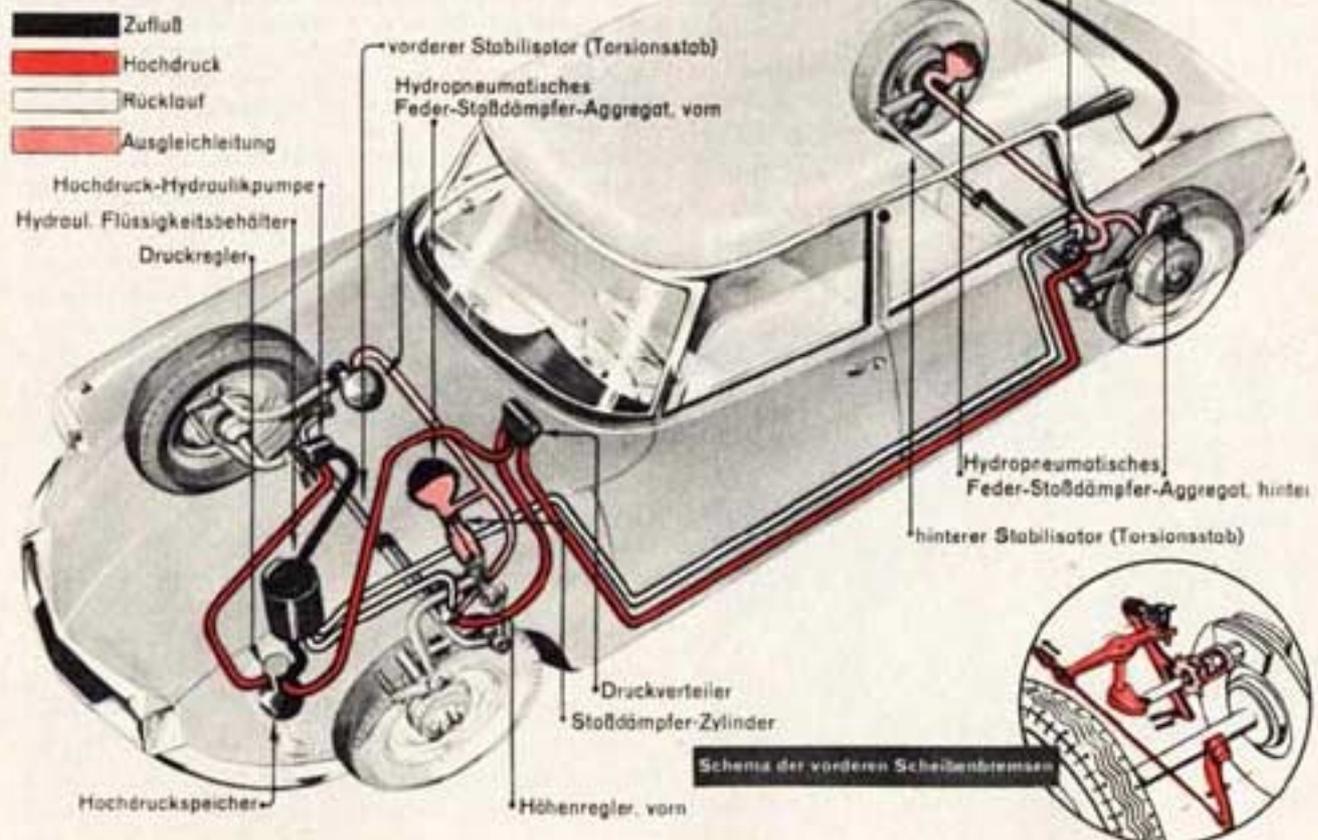
Höhe 1470 mm  
Radstand 3125 mm  
Spur vorn 1500 mm  
Spur hinten 1300 mm  
Bodenfreiheit (verstellbar) 90—280 mm  
Leergewicht 1150 kg  
Wendekreis ca. 11 m  
Tankinhalt 60 l  
Normverbrauch ca. 10 l/100 km  
Spitze 146 km/h

**Preis:** Limousine ID Luxe (inkl. Heizung) 8990,— DM  
Limousine ID Comfort (inkl. Heizung) 9700,— DM

daß der 1911-ccm-Motor bei 7,5 : 1 Verdichtung in weit höhere Tourenbereiche getrieben werden könnte, als sie ihm bei dieser Auslegung der Citroën-Konstrukteure zugemessen wurden. Eine echte Sensation dieses Staatsautos in 'Volksausgabe' aber ist zweifellos der Verbrauch. Wir hatten wohl als Ergebnis verschiedener Sparsamkeitstestfahrten immer wieder vernommen, daß der Citroën weit weniger sprithungrig ist als die meisten seiner Klassengenossen. Daß wir aber mit

einer Tankfüllung (60 l) sage und schreibe 603 km weit kamen, und das trotz zahlreicher Stadtkriechereien und Autobahnjagden, das ist für einen 2-Liter-Wagen schon ein konstruktives Meisterstück! Auch in einem anderen Punkt tanzt der ID 19 aus der Reihe. Sein Tachometer zeigte nämlich bei mehreren Überprüfungsstopnungen nicht die übliche Voreilung von mehreren Prozenten, sondern bescheidenerweise fast 3% weniger (!)

## Das 'Kreislaufsystem' des ID 19



aus JENA



**WERRA Ia** Normalausführung  
Mit T 2,8/50



**WERRA II** — wie WERRA Ia —  
mit Spiegelrahmensucher  
und photoelektrischem  
Belichtungsmesser



**WERRA III** mit Wechseloptik  
und gekuppeltem  
Entfernungsmesser



**WERRA IV** — wie WERRA III —  
mit photoelektrischem  
Belichtungsmesser

Eine Kleinbildkamera für Amateure  
und anspruchsvolle Photographen  
Beratung und Auskunft erteilt gern

BEROLINA,

Export - Import Gesellschaft m. b. H.,

Kino-Optik,

Berlin-Schöneberg,

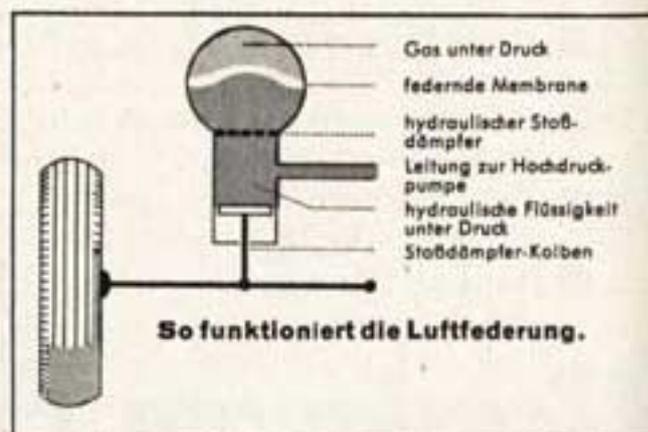
Fritz-Elsas-Straße 9-10

## Staatsauto in Volksausgabe

(Fortsetzung von Seite 36)

an, als wir laut Stoppuhr tatsächlich fuhren.

Der Komfort dieses Wagens ist — von einigen kleinen Schönheitsfehlern abgesehen — kaum mehr zu übertreffen. Man nannte den ID 19 schon oft ein 'Kaffeehaus auf Rädern'. Das ist sicher eine sympathische Übertreibung; aber wer sich einmal in den bequemen Polstern dieses Wagens 'aalen' durfte, wird diesen naheliegenden Vergleich nicht mißverstehen. Fahrer, die von der Natur nicht mit Gardemaß ausgestattet worden sind, werden allerdings gut tun, den Fahrersitz ein wenig erhöhen zu lassen, um zu der einmaligen Rundschau nach allen Seiten auch einen guten Blick auf die Straße nach vorn zu erhalten. Daß alle vier Türen vorn angeschlagen sind, kann man bei französischen Wagen schon fast als selbstverständlich voraussetzen. Unverständlich in dieser Komposition der Vollkommenheit des Wageninnern ist der fast sinnlose Rückspiegel, der nur in günstigsten Augenblicken wirklich das widerspiegelt, was er soll, nämlich die Straße hinter dem Fahrzeug. Ebenso unbegreiflich die scheußliche Knopf-batterie am Armaturenbrett und noch unbegreiflicher der Blinkerhebel, dessen Betätigung ständige Turnübungen der rechten Hand erfordert. Und weil wir schon bei der Kritik sind: Warum muß ausgerechnet der Druckknopf für die Scheibenwischanlage fast unerreichbar weit rechts angebracht sein? Sollte man zu seiner Betätigung den Beifahrer vorgesehen haben? Und daß die Scheibenwischer nicht automatisch aus dem Blickfeld verschwinden, kann man nur als faux pas bezeichnen. Gar nicht gefallen hat uns auch die Lage des Gaspedals. Der Fahrerfuß in dem sonst so geräumigen (übrigens schaumgummigepolsterten!) Fußraum kann sich nirgendwo anlehnen, und das führt bei Tourenfahrten leicht zu Ver-



Solingen, die Stadt  
mit Weltruhm für Qualitätsarbeit

# Eine Fotosensation!



besitzt alle technischen Voraussetzungen für garantiert hervorragende Farbaufnahmen: \* Elektrischer Belichtungsmesser, eingebaut gekuppelt für automatische Lichtwerteinstellung Leuchtrahmen-Großbildsucher, Color-Marken-Objektive, weltberühmte Gauthier-Verschlüsse. Schnellschalthebel, Doppelsperren, Filmmerkanzeiger u. a. m. Preise: DM 147., 174.- und 225.-



\* Schwarz-weiß sowieso

Bezug durch Fachhandel. Prospekte H 9 ab Werk

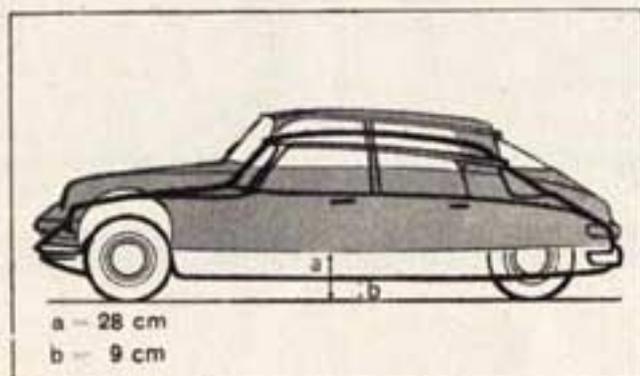
## zecca 35

### Die Farbkamera

#### Staatsauto in Volksausgabe

krampfungen, vor allem weil das Gaspedal einen ziemlich langen Weg hat.

Wer die vielseitige Klimaanlage wirklich ausnützen will, muß buchstäblich erst auf ihr 'spielen' lernen, wie auf einem Instrument. Dann aber wird sie zu einem vollkommenen Instrument mit erstaunlich individueller Leistung. Auch für den



**FÜR GELÄNDEFahrTEN** kann man die Bodfreiheit des ID 19 nach Belieben erhöhen.

Kofferraum gilt das Motto dieses Wagens: mehr sein als scheinen! Er wirkt auf den ersten Blick unscheinbar, wohl wegen der relativ kleinen 'Ein-

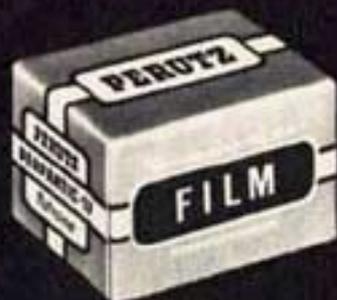
stiegsöffnung'. Seine geraden Flächen aber ergeben einen großen Stauraum. Er ist buchstäblich innen größer als außen, zudem vom Reserverad nicht beeinträchtigt, denn dieses ist sehr geschickt vorn unter der Kühlerhaube angebracht.

War es nun wirklich das 'Auto von Morgen', das wir da fahren? In vielen Punkten ganz gewiß. Und viele, die heute noch aus falschverstandener Autopietät vor dem Neuen dieses Wagens — sei es nun äußerlich oder innerlich — zurückschrecken, werden um die positiven Erkenntnisse dieses Revolutionärs nicht herumkommen. Und die Kinderkrankheiten? Nun, sofern sie überhaupt noch spürbar waren, in Form unangenehmer Scheppergeräusche, im Blechschlag der Türen oder im Verkratzen der hinteren Plexiglasscheibe, werden sie im Verlauf der Weiterentwicklung zweifellos eliminiert werden. Vielleicht wird man auch über kurz oder lang die Rückblinker in den etwas unmotivierten 'Flüstertüten' am Kunststoffdach sinnvoller verpacken. Eines aber steht fest: Der ID 19 ist sein Geld wert und er wird — wie das bei Citroën üblich ist — keine utopische Eintagsfliege bleiben, sondern der Anfang einer konsequenten Entwicklung zur Zweckform von zeitloser Gültigkeit sein und damit auch technischer Schönheit.

## Ein Feinkornfilm für Anspruchsvolle...

### PERUTZ

PERUTZ-FILM = scharfe Bilder



Erhältlich in allen Fotoapparaten