

IN DIESEM HEFT:
AUSWERTUNG
DER DEUTSCHLANDFAHRT
Eifelrennen

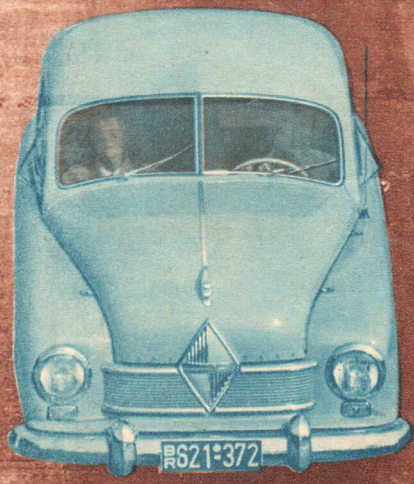
5. JAHRGANG * HEFT NR. 13
JULI 1950 * PREIS DM 1.-

Stuttgarter Ausgabe

Das **AUTO**

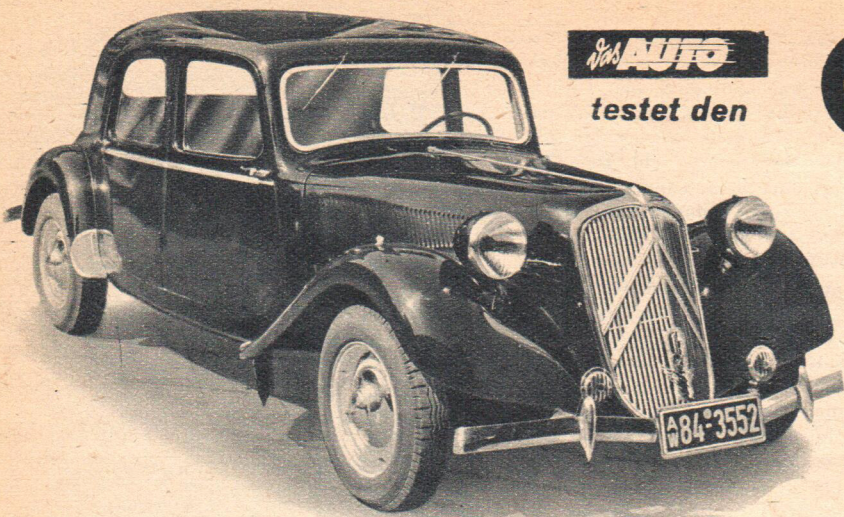
LKW + MOTORRAD + SPORT

0 km^h
START



40 km^h
5 sec

3 mal wurde diese Aufnahme belichtet. Sie zeigt das Startvermögen eines Borgward Hansa 1500: Von 0 auf 40 kommt er in 5 Sekunden, von 40 auf 80 in 12 Sekunden . . . In der Leistung zeigt sich ein **BORGWARD HANSA 1500**



Das AUTO
testet den

CITROËN

11 légère

Eine 1060 kg schwere Limousine (légère = leicht, also der kleinste Typ der drei annähernd gleich gebauten Citroën-Modelle) und das mit Vorderradantrieb, 1911 ccm 4-Zylinder-Motor von 56 PS Leistung und nur Dreiganggetriebe — das erscheint nach unseren Gesichtspunkten etwas problematisch. Und doch bewähren sich diese Maschinen, sogar die großen schweren Sechszylinder mit Frontantrieb, seit ihrer Konstruktion im Jahre 1934 (!) ausgezeichnet. Wie kommt das?

Das ist nicht allein ein Fahrerfolg, sondern in erster Linie auch ein Herstellungssieg. Citroën war einer der ersten in Europa, der wußte, daß ein Fahrzeug für die Masse zunächst billig und gut sein muß, um in großen Mengen gekauft zu werden. Er richtete also seine Produktion von Anfang an auf diesen Gesichtspunkt aus und schuf die entsprechende Konstruktion dazu, als da sind: selbsttragende Stahlkarosserie, vereinigten vornliegenden Antriebsblock (man hätte das gleiche auch als Heckmotorblock konzipieren können), und größte Einfachheit in allen Details. Citroën hatte Erfolg damit: er konnte seine Ursprungskonstruktion bis heute beibehalten, und vermochte die Preise nach und nach so herabzusetzen, daß heute die hier beschriebene Limousine in der Schweiz nur mehr Fr. 7950,— kostet. Für diesen Preis kauft der an sich verwöhnte Schweizer auch heute den Wagen noch. Warum?

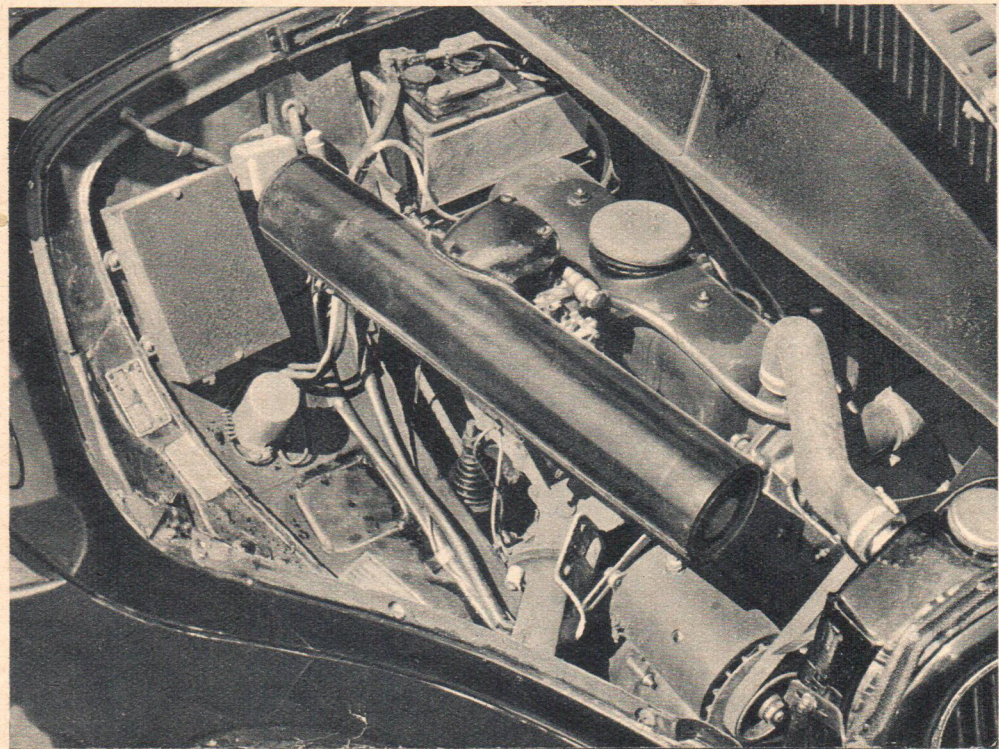
Der Wagen bietet bei seiner Wohlfeilheit (hier ist das Wort am Platze) dem Käufer wirklich etwas — nicht zuletzt durch die Sicherheit und Bewährung, die von einer so langlebigen Konstruktion ausgehen. Ein wichtiges Moment, das oft viel zu wenig beachtet wird. Und dann das Auffälligste an diesem Wagen: die weite Spur (1340 mm vorn, 1330 mm hinten) und der große Radstand (2910 mm). Das wirkt zusammen mit seiner Niedrigkeit überzeugend sicher, und ist es auch. Dazu kommen Frontantrieb und unabhängig voneinander aufgehängte Räder, torsionsstabgefedert, wenn auch die Hinterachse durchgehend ausgebildet ist, was aber beim Vorderradantrieb (wie wir von DKW her wissen) von nebensächlicher Bedeutung ist. Die Fahrbahnlage des Citroën ist tatsächlich so, daß man im Moment auf 90 und 100 km/std ist, ohne dies irgendwie als etwas Besonderes oder gar als schnell und riskant zu empfinden. Der Citroën 11 geht 122 km/std ganz glatt und selbstverständlich — die Problematik liegt ganz woanders.

Zunächst wäre zu sagen, daß der Motor keineswegs leise ist. Aber bei einem sportlichen Wagen, wie es dieser ist, würde uns das persönlich nicht allzu sehr stören. Das für einen Frontantriebswagen relativ hohe Gewicht macht sich in prekären Lagen doch bemerkbar; das ist ja auch nicht anders denkbar. 57% Vorderlastigkeit des leeren Wagens (54% bei Belastung mit zwei Personen) meistern bei 1260 kg



Oben: Armaturenbrett des Citroën „11“. Beachtenswert ist die typische Citroënschaltung und das praktische Einblick-Instrument.

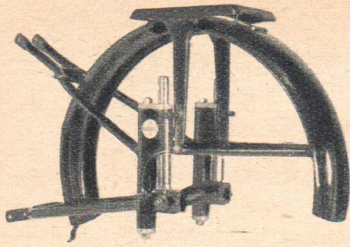
Unten: Blick unter die Motorhaube.
Fotos (3): Merkle-Ellingen



Totalgewicht (zwei Personen) nicht alle Situationen, die auf Steigungen und im Schnee vorkommen können. Das ist unsere Sorge bei einem so schweren Vorderradantriebswagen noch vom Auburn-Cord her, und sie erweist sich als begründet. Ich gebe zu, daß ich mit meinem Citroën-Testwagen „ekelhafte“ Bergsträßchen fuhr und dies bei tauendem Schneematsch, der als ausgesprochen infam bezeichnet werden muß. Es sollen also „mildernde Umstände“ zugebilligt werden, denn bei trockenem Schnee ist das Verhalten des Wagens besser. Aber wir wollten es nun mal „wissen“.

Schnee und Schnee ist zweierlei. Und schließlich muß man mit einem schweren Frontantriebswagen auch nicht starke Steigungen hinauffahren wollen, wenn der nasse Föhnschnee 20 bis 30 cm hoch liegt. Dann nützen auch Schneeketten nichts mehr. Die — übrigens ausgezeichneten — Schneepneus von Michelin reichen für 14 bis 18 Prozent Steigung bei trockenem Schnee vollkommen. Aber interessant war das Verhalten des Wagens in extremen Berg- und Schneeverhältnissen doch. Das Zurückschalten auf den nicht synchronisierten ersten Gang, was bei Schnee öfters notwendig war — ist keine reine Freude. Es ging nur „hart“, wie überhaupt der Motor selbst recht „rauh zupackt“ und auch das Triebwerk einen ausgesprochen harten Gang aufweist. Man fühlt sich so in die Zeit der Sportwagen aus den 20er Jahren zurückversetzt. Wem das liegt, der wird seine Freude an diesem Fahrzeug haben. Auch andere Eigenschaften deuten auf diese alte Verwandtschaft hin: ein relativ hoher Ölverbrauch (beim getesteten Wagen 1 Liter auf 1000 km) bei insgesamt 10 600 km. Eigenartig auch die Lage und Betätigung der Pedale, die ihren Drehpunkt oben haben, so daß man das Kupplungspedal mit dem Absatz bedienen muß, zumal man bei jedem Schalten voll auskuppeln muß, weil die Gänge mit der Kupplung ver-

Fortsetzung auf Seite 440



Große Erfolge der JURISCH-HINTERRADFEDERUNG!

Eifelrennen auf dem Nürburgring — Klasse 125 ccm

1. H. P. Müller auf DKW Neuer Rekord
2. Ried auf DKW
3. Felgenheier auf DKW (erster Saugmotorenfahrer)
4. Heinrich auf Puch

JURISCH - Fahrzeugbau, Altdorf bei Nürnberg

Fortsetzung von Seite 424

riegelt sind. Man kann also nicht „wischend“ schalten, indem man die Kupplung bloß leicht anhebt. Das sind alles u. E. mehr oder weniger ungewohnte Dinge; aber der Citroenfahrer nimmt keinen Anstoß daran. Fragen Sie ihn: was gefällt euch denn so an dem Wagen, so sagen sie alle: die geradezu phantastische Straßenlage. Nun — das stimmt. Man kann unheimlich frech fahren und die Straßenlage des Wagens ist für seine Konstruktion aus dem Jahre 1934 noch heute so, daß viele Modernere Mühe haben mitzukommen, besonders über längere Strecken. Citroen hat sich mit diesem Wagen über sechzehn Jahre einen Namen geschaffen, der unverändert blieb. Wie lange wohl noch? So macht man Geschäfte!

Es gibt eine Anzahl „Nettigkeiten“ bei diesem Wagen, die echt französisch sind, z. B. der handliche Ablendschalter unter dem Lenkrad, verbunden mit dem Lichtschalter und der Signalbetätigung. Bei tieferem Drücken ertönt das Doppelhorn — sehr praktisch, besonders wenn Lastzüge zu überholen sind. Bemerkenswert ist ferner das Fehlen des Armaturenbrettes: in einem einzigen Instrument, das etwas an ein Taxi erinnert, sind Tachometer, Brennstoffmesser, Ladekontrolle und eine kleine Uhr eingebaut. Bemerkenswert ist ferner der große Raum für vier Personen, auch wenn man heutige Maßstäbe anlegt. Die Bremsen sind hydraulisch (Lookheed), die Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder.

Und der Motor: ein typischer Langhuber (78×100 mm), ohv, n = 3800 U/min, nasse Zylinderbüchsen. Das Getriebe für drei Gänge ist richtig abgestuft (1: 4,3, 7,3, 13,1), vorn überbaut und daher „rückkehrend“ (kein direkter Eingriff im dritten Gang!). Leistungsgewicht von 18,9 kg/PS und Literleistung von 29,3 PS/Liter sind für 1934 glänzend.

Und nun zu den Fahrleistungen: Sie sind überragend. Das sieht man schon an der Beschleunigung: Mit drei Personen Belastung von 0 bis 70 km/std in 13 Sekunden mit 1. und 2. Gang! von 0 bis 80 km/std in 17 Sekunden mit 1. und 3. Gang. Von 40 bis 60 km/std 7 Sekunden im 3. Gang, desgleichen von 40 bis 70 km/std 10 Sekunden und von 40 bis 80 km/std 13 Sekunden. Verbunden mit Vorderradantrieb, der bombensicheren Straßen- und Kurvenlage (der Wagen neigt sich in der Kurve überhaupt nicht, dazu ist er viel zu breit und hart) und dem geringen Zeitverlust in der Kurve lassen sich damit Stundendurchschnitte von 70 und 80 km/std herausholen, die sonst nur viel größere und teurere Wagen aufbringen. Verbrauch 12 Liter auf 100 km.

Zu der gewissen Härte der Federung des Wagens noch ein Wort: das überrascht bei Torsionsstäben. Man „knallt“ in Löcher auf der Straße hinein und die Teleskop-Ölstoßdämpfer, die Citroen schon seit langem an diesem Wagen vorsieht, fangen schlagartig den Stoß auf. Man hört das direkt bei der Ganzstahlkarosserie, weil ja die Stoßdämpfer daran angelenkt sind. Bequem ist dieses Fahren nicht sonderlich, aber sehr

sicher und korrekt. Der Wagen benimmt sich wie ein gutes Motorrad. Es kann durchaus sein, daß das vielen Leuten Spaß macht, mir auch. Hinzu kommt die sehr direkte Zahnstangenlenkung, die Kurvenfahren auf den Zentimeter gestattet, und zwar nicht gerade langsam.

Der Test wurde in der Schweiz mit einem privaten Arztwagen unternommen, der im harten täglichen Betrieb steht, auf schwerem Berggelände. Es mag sein, daß schonender gefahrene Wagen nach 10 600 km diese oder jene Abweichung von diesem Urteil aufweisen. Aber daß in unserem Gelände angesichts des Klausenpasses überhaupt ein so eigenartig konzipierter Wagen diesen schweren Dienst verrichtet, spricht für ihn. Auf normalen Straßen, besonders in seinem Ursprungsland Frankreich, mit seinen geraden, größtenteils ebenen Straßen, für die er ja gebaut wurde, ist er eines der schnellsten und sichersten Fahrzeuge — so sicher, insbesondere auch bei Nässe, daß bisweilen nach den physikalischen Gesetzen Unmögliches von ihm verlangt wird. Mit niedrig angeordneten Massen, tief liegendem Schwerpunkt und guter Standfestigkeit bei großer Auflagefläche ist eben im Fahrzeugbau viel zu erreichen. Und das hat Citroen wie kein anderer verstanden.

Dr.-Ing. Rudolf Meyer

Technische Daten:

Hubraum 1911 ccm, 56 PS bei 4000 U/min, Verdichtung 1:6,3, Solex-Fallstromvergaser, Druckumlauf-Motorschmiierung, nasse Zylinderlaufbüchsen (auswechselbar), im Kopf hängende Ventile (von seitlich liegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel gesteuert), Antrieb der Nockenwelle durch Duplexkette, dreimal gelagerte Kurbelwelle, Wasserkühlung (Pumpe), Wasserinhalt 7,5 Liter, Ölinhalt 4 Liter, Batteriezündung, Batterie 6 Volt 80 Amp.std., Zündfolge 1-3-4-2.

GETRIEBE UND KUPPLUNG: Einscheibentrockenkupplung, Dreigang-Getriebe ohne direkten Gang, 2. und 3. Gang lafruhig und synchronisiert, Untersetzungen: I. 13,1, II. 7,3, III. 4,3, Rückwärtsgang 17,5, Vorderachsuntersetzung 1:3,43, Knüppelschaltung am Armaturenbrett.

ANTRIEB: Frontantrieb, spiralverzahntes Kegelradausgleichsgetriebe, Spicer-Kardangelenke mit Nadellagern, Getriebe liegt vor Differential. FAHRWERK: Selbsttragende Ponton-Ganzstahl-Karosserie, achslose Vorderradaufhängung an Dreiecklenkern und längsliegenden Torsionsstabfedern, Zahnstangen-Einzelradlenkung, starre Hinterachse mit querliegender Torsionsstabfeder, Öldruck-Stoßdämpfer vorn und hinten, Nippelschmiierung, Lockheed-Öldruck-Vierradbremse, Handbremse wirkt mechanisch auf Hinterräder, Bereifung 165×400.

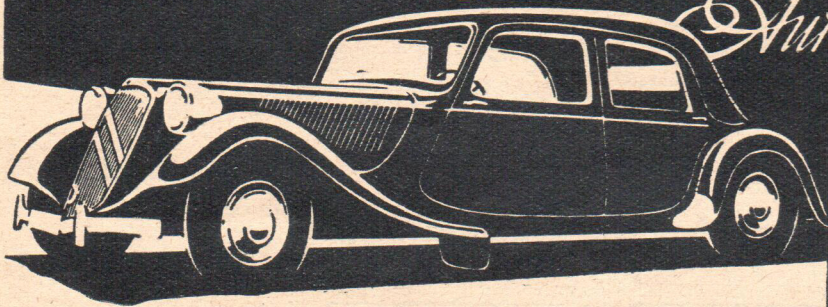
MASSE UND GEWICHTE: Radstand 2910 mm, Spurweite vorn und hinten 1340 mm, Gröbte Länge des Fahrzeugs 4450 mm, Gröbte Breite 1680 mm, Gröbte Höhe 1530 mm, Bodenfreiheit 190 mm, Drehkreis 12,5 m, Gewicht des kompletten Wagens leer 1040 kg, fahrfertig 1110 kg, Tankinhalt 45 Liter (im Heck).

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 115 bis 120 km/std.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH: 11 bis 13 Liter/100 km.

PREIS der fünfsitzigen Limousine mit 4 Türen: DM 7400.— ab Köln. Zur Serienausstattung gehören u. a.: Diebstahlsicherung, Frischluftzuführung, Heizung, Sicherheitsglas für alle Scheiben.

Ein Spitzenenerzeugnis der europäischen
Automobilindustrie



CITROËN

Obengesteuerter 1,9 Liter 4 Zylinder - 56 PS - Verbrauch 11 ltr./100 km - Spitze über 120 km/Std. - DM 7400.—

AUTOMOBILHAUS

C. E. BAUMEISTER

STUTTGART