

auto
motor
-sport

Kurztest

Citroen 2 CV 6

Studentenfutter



Es gibt in einer Zeit allgemeiner Teuerungen nicht mehr allzu viele Möglichkeiten, sich besonders preiswert zu motorisieren. Und wer gar den Entschluß gefaßt hat, für das eigene neue Auto spürbar weniger als 5000 Mark auszugeben, kann das Angebot fast an einer Hand abzählen: Fiat 500, 770 und 850 bieten sich innerhalb dieser Gruppe an, der R 4 von Renault, der VW 1200 A und — ebenfalls Volkswagen im eigenen Land — der 2 CV von Citroen. Von diesen sechs Autos ist der kleine Fiat mit einem Preis von knapp 3800 DM mit Abstand der billigste, und mit ebenso großem Abstand ist der Citroen der originellste — zumindest in sämtlichen Exportländern. In Deutschland konnte sich das französische Billig-Mobil im Laufe der Zeit einer besonders starken Image-Aufwertung erfreuen, denn ungeachtet seiner durchweg geringen Kosten gilt das noch mit freistehenden Scheinwerfern ausgerüstete Auto nicht als Arme-Leute-Gefährt, sondern viel eher als Statussymbol für gepflegten Lebensstil, in dem andere erstrebenswerte Dinge nicht zugunsten eines eventuell zu teuer erkauften Wagens zweitrangig werden oder gar völlig in den Hintergrund treten. Schließlich ist der auf ungewöhnlich großen Rädern und extrem dünnen Reifen rollende Primitivling fahrende Dokumentation für intellektuelle Grundelemente; dem 2 CV-Fahrer traut man Fremdsprachenkenntnisse oder auch politische Bildung viel eher zu als vielen anderen Leuten, die für ihr Auto viermal so viel oder noch mehr zahlen. Kein Wunder also, daß der 2 CV in bestimmten Kreisen in ist, und kein Wunder auch, daß er immer dann häufiger im deutschen Straßenverkehr in Erscheinung tritt, sobald eine Universität in der Nähe ist. Feinde hat der kleine Citroen natürlich auch, und nicht gerade wenige. Sie belächeln seine ulkige Karosserie, und sie schimpfen, daß er mühsam die

Berge hochkeucht und auch sonst den Verkehr behindert. Denn im Geruch besonders träger Beschleunigung und allergrößter Steigungs-Antipathie wird der 2 CV wohl immer stehen; mehr als Leistung traut man ihm wohl noch eine gute Placierung bei einem Schönheits-Wettbewerb zu.

Stärkerer Motor

Dabei hat sich gerade unter der Motorhaube einiges getan. Der 2 CV 6, der nach französischer Steuer-Order eigentlich ein 3 CV ist, unterscheidet

in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit bedeuteten — gemessen nämlich am Ur-Döschwoh, der mit 375 Kubikzentimetern Hubraum und ganzen 9 PS auf die Strecke geschickt wurde. Insofern kommt man auch kaum umhin, dem seit über 20 Jahren bestehenden 2 CV eine Gratulation besonderer Art auszusprechen; nach dem jetzigen Stand ist er das einzige Auto der Welt, das im Laufe der Zeit über dreimal so stark wurde.

Zu starkes Händeklatschen wäre dennoch überflüssig, denn auch 28 PS sind absolut gesehen für ein knapp 600 Ki-

len spielen, wohl aber gut im Verkehrsfluß bleiben kann. In den meisten Fällen ist man bei voller Drehzahlausnutzung des bis über 7000 Touren bei Kräftigen bleibenden Boxermotors sogar schneller als der durchschnittliche Überlandverkehr und kommt kaum umhin, zu überholen. Dabei erweist sich der dritte Gang als besonders nützlich: Er reicht bei knapp über 7000 U/min bis exakt 100 km/h, was für ein 0,6 Liter-Auto eine respektable Spannweite bedeutet. Über 100 tut sich der 2 CV 6 erwartungsgemäß schwerer; nach längerem Anlauf schafft man 111 km/h

ZUM VERGLEICH		Citroen 2 CV 6	Citroen Dyane 6	Renault 4 L	Fiat 500	Austin Mini 850
Hubraum	ccm	597	597	845	499	848
Leistung	PS/U/min	28/6750	32/6750	34/5000	18/4600	34,5/5500
Preis	DM	4597.—	5346.—	4850.—	3730.—	5261.—
Beschleunigung in sec						
0 bis 40 km/h		5,2	5,4	4,8	6,4	4,6
0 bis 60 km/h		9,5	10,0	9,1	14,8	9,0
0 bis 80 km/h		16,1	17,2	16,2	33,7	17,3
0 bis 100 km/h		31,6	31,4	29,1	—	34,8
1 km mit stehendem Start		44,9	45,3	43,9	52,5	45,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	111,1	116,0	121,6	97,0	116,5

sich von seinem schwächeren Bruder, dem 2 CV 4, durch einen Mehr-Hubraum von 167 Kubikzentimetern und ein Leistungsplus von 4 PS. Für die Besitzer einer neuen Dyane 6 oder eines Ami 8 ist dieser Motor ein alter Bekannter, denn er entspricht bis auf ein geringfügig reduziertes Verdichtungsverhältnis und einen Einfach-Vergaser exakt jenem Triebwerk, das mit einer Leistung von 32 PS in diesen moderneren Modellen Dienst tut. Im 2 CV 6 hielten die Citroen-Techniker freilich eine leichte Drosselung für angebracht; man ging in der Nennleistung herunter auf 28 PS, sorgte allerdings damit dennoch für die stärkste Ente, die es je gab. Dazu muß man wissen, daß die kleinen Citroen-Autos noch vor wenigen Jahren genau halb so stark waren und daß auch diese damaligen 14 Pferde eine gravierende Verbesserung

logramm wiegendes Auto nicht besonders viel. Trotzdem muß man sagen, daß die früheren 2 CV-Zeiten des Fahrens in ständiger Demuthaltung eindeutig vorbei sind. So be-

Vorzüge

- Sehr guter Fahrkomfort
- Gute Sitze
- Sparsamer Motor
- Für den Hubraum ordentliche Fahrleistungen

Nachteile

- Lautes Motorgeräusch
- Drehzahlabhängige Heizung
- Dröhnneigung der Karosserie auf Kopfsteinpflaster

schleunigte der bei hohen Drehzahlen laut wie ein Sportflugzeug knatternde Zweizylinder das dünnwandige Mobil in 16,1 s auf 80 km/h und in 31,6 s auf 100 km/h, womit man zwar keine dominierenden Rol-

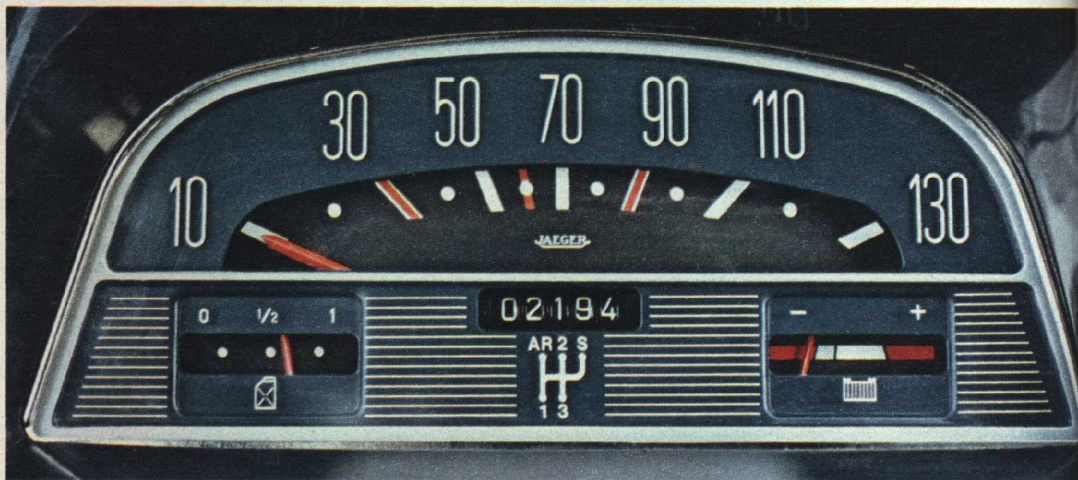
— mehr wird es nur bei längerer Bergabfahrt. In der Höchstgeschwindigkeit zeigt sich der 2 CV 6 der 32 PS-Dyane auch am deutlichsten unterlegen — in der Beschleunigung ist er aufgrund seines geringeren Gewichts eine Nuance besser (siehe auch Vergleichstabelle). Besser waren auch die Werte, die auto motor und sport bei den Verbrauchsmessungen registrierte: Der stark motorisierte 2 CV unterbot die ebenfalls schon sehr sparsame Dyane 6, die das Testprogramm vor rund einem halben Jahr durchlief, um fast einen Liter.

Insgesamt muß man die Verbrauchsziffern, die bei häufiger Ausnutzung der Leistung zustande kamen, als ungewöhnlich niedrig bezeichnen, denn bei einem Testverbrauch von nur 6,4 Liter/100 km konsumierte der 2 CV 6 nur etwa die Hälfte von dem, was in der

Citroen 2 CV 6

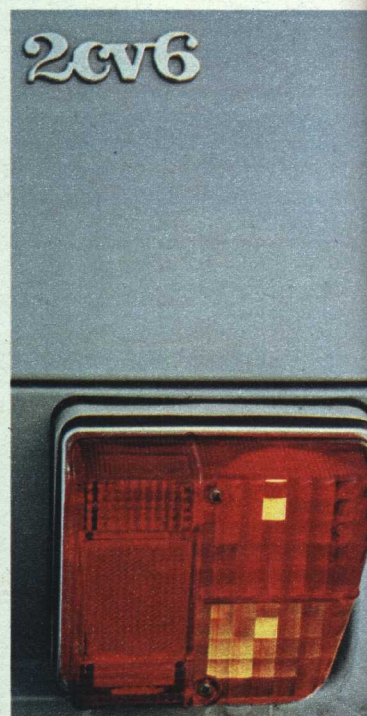
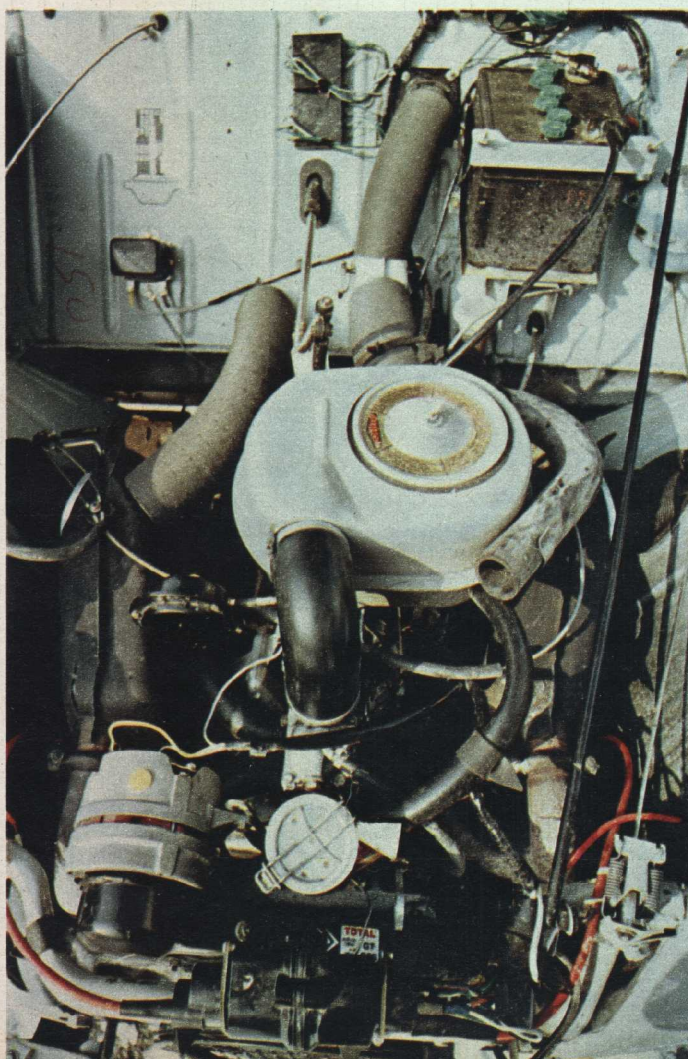
Mittelklasse als sparsam gilt. Und obwohl der Tank nur lächerliche 20 Liter faßt, hat man einen akzeptablen Aktionsradius von rund 300 Kilometern.

Der geringe Treibstoff-Appetit ist es wohl auch, der den 2 CV-Besitzer darüber hinwegtröstet, daß der so genügsame Antrieb einige Eigenarten entwickelt, an die man sich — von bürgerlicheren Autos kommend — erst gewöhnen muß. In diesem Zusammenhang ist an erster Stelle seine Lautstärke zu nennen, die sich nahezu ungefiltert der Passagierzelle mitteilt und die oberhalb von 90 km/h eine Unterhaltung schon im Keime ersticken läßt — ganz besonders, wenn sich Steigungen auftun und die Füllung oberhalb der beiden 74 Millimeter-Kolben intensiviert wird. Länger währende Ruhepausen darf man sich auch von geruhssamer Fahrt nicht versprechen, denn unterhalb von 3000 Touren gibt sich der kleine Zweizylinder ziemlich kraftlos und verlangt nach einem kleineren Gang, der den Geräuschpegel über die höhere Drehzahl wieder auf den Normalwert ansteigen läßt. Immerhin muß man zugeben, daß der Ton vertrauenerweckend und sogar kraftvoll klingt, allein im ersten Gang sorgen überlagerte Getriebegeräusche für ein unschönes Winseln. Ohnehin ist mit dieser ersten Fahrstufe nur wenig Staat zu machen, denn eigenartigerweise hat man erst im zweiten Gang das Gefühl, Beschleunigung zur Verfügung zu haben. Dieses Gefühl erklärt sich mit einer weiteren Eigenart des Citroen-Motors, nämlich seiner vergleichsweise riesigen Schwungmasse: Einmal gründlich mit hohen Drehzahlen versorgt, wie es nach Ausdrehen des ersten Ganges der Fall ist, vermittelt die auch nach der Schaltpause vorhandene kinetische Energie spontansten Anschluß im darauffolgenden Fahrbereich. In der Praxis bedeutet dies einen wahren Ruck nach vorne und



Von den beiden Zylindern, die in klassischer Boxer-Anordnung gehalten sind, ist im Motorraum des 2 CV nicht viel zu sehen. Ganz im Gegenteil beherrschen Zusatzaggregate das Blickfeld: ein großer Luftfilter, eine Wechselstromlichtmaschine und auch der Öleinfüllstutzen.

Die Scheinwerfergläser lassen sich ohne Werkzeug demontieren und vom Innenraum aus verstellen. Der Tachometer zeigte erstaunlich genau an — wenn er 100 km/h signalisierte, bewegte sich die Ente mit ehrlichen 101.



ein kurzzeitiges Beschleunigungsvergnügen, wie man es sonst nur in wesentlich stärkeren Autos erlebt. Das gut gestufte Getriebe läßt sich leicht und exakt schalten, wenn auch an völlig anderer Stelle als üblich. Nach kurzer Zeit der Gewöhnung kann man aber der neben dem Armaturenbrett ins Freie mündenden Krückstock-Schaltung lediglich vorwerfen, daß sich zweiter und vierter Gang bei entspannter Sitzposition nur mit einer Verbeugung nach vorne einlegen lassen. Am charakteristischen

Technikern muß man diesbezüglich ein besonderes Kompliment machen, denn dieses typisch französische Auto ist nicht nur mit vier Türen, sondern auch mit respektablen Abmessungen versehen, ohne daß das Gewicht über 600 kg stieg. Wunder sind freilich auch im 2 CV nicht möglich, und so tritt klar und unverblümt zutage, warum auch die kräftiger motorisierte Ente so leichtgewichtig geblieben ist: Alle Blechstärken sind, wie beispielsweise die in Offen-Position nach allen Seiten verwind-

hen, sind auch Sicherheits-Fanatiker im 2 CV 6 unerwünscht, denn an inneren Sicherheiten bietet das dünnwandige Auto nicht viel mehr als eine zierliche Brustplatte auf dem Lenkrad, eine Plastikeinfassung der Ablage unter dem Armaturenbrett und einen gepolsterten Zündschlüssel. Immerhin aber hat Citroen sehr viele Vorkehrungen getroffen, um einen Unfall gar nicht erst entstehen zu lassen: Der 2 CV 6 beeindruckt durch bestmöglichen Geradeauslauf, sicheres Kurvenverhalten und gute Bremsen, die

untersteuernden 2 CV nur einen kräftigen Lenkeinschlag zubilligen und Gas geben. Die guten Fahreigenschaften behalten ihre Gültigkeit auch bei erschwerten Bedingungen; der serienmäßig mit Michelin X-Reifen des Formats 125—15 bestückte Citroen erweist sich als wahrer Meister auf verschneiter Piste und erklimmt mit dieser Reifen-Bestückung steile Hänge, an denen viele konventionell gebaute Autos selbst mit Spike-Reifen Mühe haben. Unproblematisch ist auch das Überfahren jener Schneematsch-Reste, die sich kurz vor dem endgültigen Abtauen gern in der Straßenmitte auftürmen; unbeeindruckt von plötzlich auftauchenden Hindernissen läßt sich der 2 CV sauber in der Spur halten und mit der nötigen Exaktheit lenken. Die Lenkung selbst funktioniert mit relativ kurzen Wegen; mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie ziemlich direkt, aber auch relativ schwergängig. Insofern eignet sich der 2 CV auch weniger gut für reinen Stadtverkehr, denn abgesehen davon, daß er kein Muster an Übersichtlichkeit ist, spricht auch die speziell beim Rangieren einige Mühe erfordernde Lenkung gegen vorherrschenden City-Betrieb. Unübertroffen ist, zumal in dieser Hubraum- und Preisklasse, der Fahrkomfort, der das skurrile Automobil für weite Ausflüge mehr prädestiniert, als man eigentlich meinen möchte.

Tatsächlich ist der kleine Citroen seiner Konkurrenz in diesem Punkt am deutlichsten überlegen, und als Fahrer fühlt man sich eigentlich um so wohler, je schlechter die Straßen werden. Die gut gepolsterten Sitze sind an diesem Wohlleben nicht ganz unbeteiligt; nachdem man sich durch die schmale Tür gezwängt und in den hautsympathischen Stoffen Platz genommen hat, verspürt man wenig Lust, schon bald wieder auszusteigen. Zumal auch sonst für Gemütlichkeit ge-



FOTOS: WEITMANN

Mangel der Synchronisierung hat sich leider im Laufe der Jahre nichts geändert; noch immer läßt sich der erste Fahrbereich nur bei stehendem Auto ohne Kratzgeräusche einlegen.

Dünnes Blech

Wenn man ein viertüriges Auto mit nur 435 oder 600 ccm Hubraum motorisieren will, ist dringlichstes Anliegen, daß vor allem die Karosserie nicht zu schwer wird. Den Citroen-

und verformbare Motorhaube beweist, äußerst minimal, und genau das, was in durchschnittlichen Autos an Antidröhn- und Polstermaterial investiert wird, gibt es im CV 2 nirgends. Offenliegende Türscharniere stören in der französischen Billigklasse ebensowenig wie primitive Innenverkleidungen oder mit nacktem Metall ausgeschlagene Kofferräume. Und wer sich davor ekelt, das Türschloß bei seiner Funktion exakt beobachten zu können, ist offensichtlich genau eine Nuance zuviel Ästhet. Davon abgese-

dem 600 Kilo-Auto auch bei scharfer Fahrweise jederzeit gewachsen sind. Gewöhnungsbedürftig ist die beim schnellen Kurvenfahren entstehende Seitenneigung der Karosserie — ganz besonders für eventuelle Zuschauer, die in der Regel Schlimmes vermuten und schnell hinter Bäumen oder Hauswänden Schutz suchen. Für den eindeutig stärker am Geschehen beteiligten Fahrer bedeuten solche Aktionen kaum mehr als eine Verlagerung des Körpergewichtes; man muß dem von Natur aus

Citroen 2 CV 6

sorgt ist: Luft läßt sich an allen nur erdenklichen Stellen ins Wageninnere schaffen, durch das in zwei Positionen arretierbare Rolldach, durch einen breiten Einlaß in Höhe des Armaturenbretts und nicht zuletzt durch jene typischen Klappfenster, die ebenso zu den charakteristischen Merkmalen dieses Autos zählen wie seine Kotflügelrundungen.

Die Heizung funktionierte bei Temperaturen um null Grad völlig ausreichend; strenge Kälte läßt das Wageninnere allerdings nicht mehr bullig warm werden. Man fährt dann besser mit Mantel.



Ganz sicher trägt der außergewöhnlich gute Fahrkomfort entscheidend dazu bei, daß

sich typische 2 CV-Fahrer trotz bescheidener Motorleistung gerne auf langwierige Exkursionen begeben. Sie fahren von München nach Hamburg, von Stuttgart nach Istanbul oder einfach rund um die Welt — und das bei relativ geringem finanziellem Einsatz. Mit dem 2 CV 6 können die Freunde des Hauses derartigen Abenteuern mit größerer Kraftreser-

ve, aber kaum gestiegenen Kosten entgegensehen. Er kostet 4600 Mark, läßt sich mit 6,5 Litern Benzin 100 Kilometer weit bewegen und schont seinen Besitzer auch mit Überweisungen an das Finanzamt. Gefahr, zum Gegner der Hubraumsteuer zu werden, besteht hier in keiner Weise: Schon mit 86 Mark pro Jahr ist man dabei.

Klaus Westrup

Technische Daten und Meßwerte

Citroen 2 CV 6

MOTOR

Zweizylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 74 x 70 mm, Hubraum 597 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 28 PS bei 6750 U/min, spezifische Leistung 46,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 4,0 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6750 U/min) 15,7 m/s, 2-fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt Motor 2,5 Liter, 1 Solex Fallstromvergaser 34 PICS 4, mechanische Benzinpumpe, Benzintank 20 Liter im Heck, Batterie 12 V 30 Ah, Lichtmaschine 290 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Schalthebel am Armaturenbrett, Übersetzungen: I. 5,2, II. 2,66, III. 2,14, IV. 1,47, R. 8,0, Achsantrieb 4,125.

FAHRWERK

Plattformrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Längsschwingarmen, Verbindung der vorderen und hinteren Aufhängungselemente durch längsliegende Schraubenfedern, vorn Reibungsstoßdämpfer, hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Trommelbremsen an allen vier Rädern, mechanische Handbremse auf die Vorderräder wirkend, Reifen Michelin X 125 x 380.

ABMESSUNGEN

Radstand 2400 mm, Spur 1260/1260 mm, Außenmaße 3830 x 1500 x 1600 mm, Innenbreite vorn 1125 mm, hinten 1160 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 970 mm, hinten 870 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 480 mm, Knieaum hinten 140–220 mm, Wendekreis links 10,7 m, rechts 10,9 m, 2 1/2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 590 kg (davon Vorderrachse 345 kg, Hinterachse 245 kg, Ge-

wichtsverteilung 58,5:41,5), zulässiges Gesamtgewicht 895 kg, Zuladung 305 kg, Personenindexzahl 3,6, zulässige Anhängelast gebremst 400 kg (bis zu einer maximalen Steigung von 11%), Leistungsgewicht vollgetankt 21,1 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 33,2 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 111,1 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	5,2 s
0 bis 60 km/h	9,5 s
0 bis 80 km/h	16,1 s
0 bis 100 km/h	31,6 s
1 km mit stehendem Start	44,9 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	12,1 s
40 bis 80 km/h	23,9 s
40 bis 100 km/h	47,5 s
1 km ab 40 km/h	48,2 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	57 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	84 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin

Autobahn Schnitt ca. 85 km/h	6,1 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	7,5 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 60 km/h	6,7 L/100 km
Kurzstrecke	5,5–6,5 L/100 km
Testverbrauch	6,4 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 5 000 km
Ölwechsel alle 5 000 km

PREISE

Citroen 2 CV 6 DM 4 597.—

Schweiz:

Citroen 2 CV 6 sfr 5 795.—

Österreich:

Citroen 2 CV 6 öS 37 900.—

Hersteller:

S.A. André Citroen, quai André Citroen 133, Paris XV, Frankreich

Importeur:

Citroen Automobil AG., 505 Porz-Westhoven, Nikolausstraße 84

