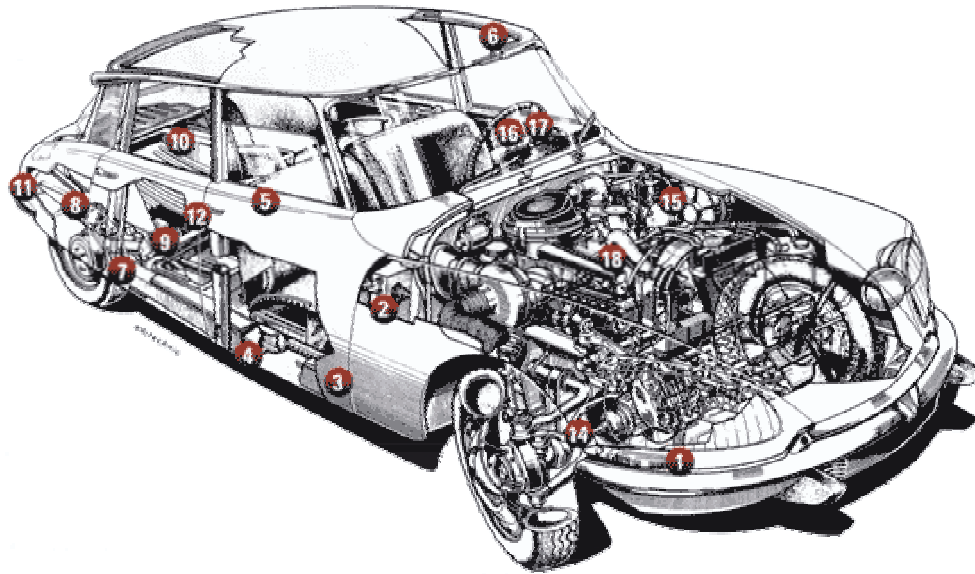


Kaufberatung Citroën DS...



...eine ganz und gar weltliche Göttin

- | | |
|---|---|
| 1. vordere Kotflügel | 10. Rand des Kofferraums |
| 2. A-Säulen | 11. Stoßstangenaufnahme |
| 3. Türboden | 12. hintere Quertraverse |
| 4. Kastenbleche des Rahmens | 13. Heckklappe und hintere Fensterrahmen beim Break |
| 5. Zierleisten und Befestigung | 14. Antriebswellen – Gelenke |
| 6. Dachrahmen | 15. undichte Hydraulikkomponenten |
| 7. C-Säulen | 16. Borg-Warner Automatikgetriebe |
| 8. hintere Radkästen | 17. Synchronisation 5-Ganggetriebe |
| 9. Aufnahme der hinteren Schwingarm-lager | 18. Pleuel- und Kurbellager bei Einspritzmotoren |

Die Karosserie

Trotz der im September 1970 von Citroën eingeführten serienmäßigen Hohlraum- und Unterbodenkonservierung, rosteten die großen Citroën fast noch schneller als vorher. Die Blechqualität verschlechterte sich in den 70er Jahren rapide. Die empfindlichste Stelle der DS-Karosserie lässt sich am besten auf der Hebebühne ausmachen. Zwischen dem Tank und dem Kofferraum sitzen die Aufnahmen der hinteren Schwingarmlager. Sind diese Aufnahmen durchgerostet, ist das ganze Auto meistens unrettbar porös.

Durch das Abnehmen der hinteren Kotflügel (nur eine Schraube) erreicht der Kaufinteressent den nächsten Rostherd, die C-Säule. Durch den undicht gewordenen Dachrahmen dringt Wasser ein, das den Übergang von der Hutablage zur C-Säule in Wohlgefallen auflöst. Durch das eindringende Wasser zerfallen auch die kastenförmigen Längsträger des Chassis. Noch schlimmer ergeht es den Pallasmodellen, unter den Zierblechen aus Edelstahl kann der Rost unbemerkt zuschlagen. Reparaturen sind hier allerdings recht einfach durchzuführen.

Weitere Problemzonen sind die Türböden. Verstopfte Ablauflöcher machen den Türen den Garaus. Auch hier gelten die Pallasmodelle als große Übeltäter. Die Bohrungen der Halterungen für die Zierleisten ziehen den Rost förmlich an.



Die ab 1968 eingeführten Kotflügel mit den Scheinwerfern hinter Glas, sind ebenfalls keine Rostverächter. Die Glasscheibe der Scheinwerfer wird durch ein aufgedoppeltes Blech gehalten, diese Stelle zieht den Rost wie ein Magnet an. Auch der Bereich der Blinker und der A-Säule wird nicht vom Rost verschont. Diese Stellen rosten auch bei den Kotflügeln bis Modelljahr 1968.

Marode Dreiecksbleche, ein durchgerosteter Kofferraumboden und abgerostete Stoßstangenaufnahmen werden durch eindringendes Wasser in den Kofferraum verursacht. Vorher ist allerdings der Kofferraumrand weggerostet. Speziell der Kofferraumdeckel der Pallasmodelle löst sich schnell in Luft auf, die Schaumstoffdichtung saugt sich mit Wasser voll.

Die Technik

Viel besser als ihr Ruf ist die Hydropneumatik. Einzig die Federkugeln gelten als Verschleißteile und können ohne größeren Aufwand gewechselt werden. Undichte oder durchgerostete Leitungen sind die Verursacher von Lecks in der hydraulischen Anlage, sie können allerdings durch Meterware ersetzt werden.

Die Motoren der D-Modellreihe gelten als robust. Vorausgesetzt der Wartungsdienst wird regelmäßig durchgeführt. Aber auch so sind die Triebwerke fast unkaputtbar. Eine Ausnahme bilden die Einspritzmotoren. Hier fällt erhöhter Verschleiß an den Pleuel- und Kurbelwellenlagern an. Ein geregelter Katalysator ist bei beiden Motorarten problemlos nachrüstbar (Info: DS-Club Deutschland).

Dem Getriebe kann man nichts negatives nachsagen, allerdings kann die Synchronisation des 5. Ganges etwas schwächeln. Als ganz heißes Eisen gilt die Voll-automatik von Borg-Warner. Sie galt immer schon als fragil.

Die Elektrik

Die elektrische Anlage ist eine typische Franzosenelektrik, die oft mit Masseproblemen zu kämpfen hat. Im Grunde ist der Kabelbaum, mit Ausnahme der Einspritzmodelle, recht einfach und überschaubar aufgebaut. Aufgrund des Alters der Kabelbäume, sind diese brüchig, und mit Vorsicht zu genießen. Vorsicht vor verbastelten Kabelbäumen! Ersatz gibt es nicht.

Die Innenausstattung

Das Interieur sollte vollständig sein. Insbesondere Teile der Pallas-Ausstattung können ins Geld gehen. In den Luxusmodellen wurden größtenteils Lederausstattungen verbaut. Hier sollte ebenfalls auf guten Pflegezustand und Vollständigkeit geachtet werden, hier ist Ersatz sehr teuer. Oftmals werden auch die einfacheren Modelle nachgerüstet. Wer wert auf Originalität legt, sollte hier aufpassen. Die ID-Modelle (später D-Special, D Super und D Super 5) besitzen keinen Bremsknopf!

Die Ersatzteillage

Bei den jüngeren Modellen gibt es praktisch keine Ersatzteilprobleme. Viele Händler kümmern sich um die Belange der Liebhaber der Citroën DS. Allerdings müssen bei Blechteilen, wie Türen und Kotflügeln, auch die Ersatzteilhändler passen. Sie bieten aber qualitativ hochwertige Reparaturbleche an.

Die Versorgung der alten Modellen bis 1960 kann etwas haarig werden. Auch bei den Modellen bis 1966 wird das Angebot von Ersatzteilen etwas dünn. Die Suche nach diesen Teilen ist nach Expertenurteil aber auf keinen Fall aussichtslos.



Die Preise

Der heutige Marktwert wird von der Classic Data GmbH ermittelt. Entnommen wurde diese Liste dem OLDTIMER-MARKT Sonderheft 28. Die Preise sind in Euro aufgeführt.

Fahrzeugtyp	Kar.	Bauj.	Zyl.	Litr.	PS	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
DS 19	4tL	55-68	4	1,9	75-84	15.250	9.975	6.525	2.325	850
DS 20	4tL	68-75	4	2,0	90-98	11.300	7.700	5.300	1.900	700
DS 21	4tL	65-72	4	2,2	100-104	13.950	9.350	6.250	2.250	850
DS 21 i.e.	4tL	69-72	4	2,2	120	15.300	9.500	6.500	2.300	900
DS 23	4tL	72-75	4	2,3	110	16.200	10.600	7.000	2.400	900
DS 23 i.e.	4tL	72-75	4	2,3	126	19.300	13.000	8.200	2.900	1.100
ID 19	4tL	57-69	4	1,9	66-81	11.675	7.675	5.200	1.775	650
ID 20	4tL	68-69	4	2,0	91	10.000	7.000	4.600	1.500	500
D Special	4tL	69-75	4	2,0	81-98	9.800	6.550	4.600	1.550	550
D Super	4tL	71-75	4	2,0	91-98	10.850	7.200	4.850	1.750	700
D Super 5	4tL	72-74	4	2,2	104	11.300	7.500	5.100	1.800	800

Die Pallas-Versionen sind im Schnitt 1.000 bis 1.500 Euro teurer als einfache Ausstattungsvarianten, die Break-Modelle sind rund ein Drittel teurer als die Limousinen.

Die Spezialisten

Da sich die regulären Citroënwerkstätten heute kaum noch mit der komplexen Technik der D-Modellreihe auskennen, haben sich versierte Werkstätten der D-Modelle verschrieben.

Zum Beispiel:

- **ATM**, Rhönstr. 2, 63526 Erlensee, Tel. (06183) 74 765
- **Dirk Sassen**, Hauptstr. 15, 40597 Düsseldorf, Tel. (0211) 71 18 702
- **Gerd Schneider**, 67685 Weilerbach, Tel. (06374) 99 36 30

Leider können wir nicht alle Spezialisten auflisten, das würde den Rahmen dieser Seite sprengen. Über die Richtigkeit o. a. Adressen übernehmen wir keine Gewähr.

Warnung

Bitte verwenden Sie nur Originalersatzteile bei Reparaturen an Ihrem Fahrzeug. Nehmen Sie zum Beispiel die vordere Bremsanlage der D-Modelle. Sollte es hier zu Problemen kommen, wird die Reparatur zeitaufwendig und teuer! Es sind Nachbaubremssklötze im Handel, die bei längerem Bremsen zu heiß werden. Die Folge: die Bremsscheiben verziehen sich und schlagen. Beim Vergleich der Nachbauklötze und der Originalbremssklötze treten gravierende Unterschiede auf. Die Originalbremssklötze weisen Kühlrippen auf, durch die von der Fahrzeugunterseite Fahrtwind zirkuliert, der die Wärme abführt. Diese Kühlrippen sind an den Nachbauteilen nicht vorhanden! Gerade bei Fahrzeugen, bei denen sich die Bremsenerneuerung etwas umfangreicher gestaltet, sollte unbedingt darauf geachtet werden, nur Originalersatzteile einzubauen. Das gilt auch für andere Ersatzteile und Fahrzeuge. Also, lieber beim Ersatzteilkauf etwas mehr Geld anlegen, als hinterher doppelt und dreifach dazuzahlen.

Die Clubs

- **DS Club Deutschland e. V.** (www.ds-club.de)
Leverkusenstr. 23
22761 Hamburg
Tel. (040) 69 17 478
- **André Citroën Club** (www.andre-citroen-club.de)
Rheingauer Str. 8
55122 Mainz
Tel. (06131) 41 818
- **Citroën Veteranen Club e. V.** (www.cvc-club.de)
Friedrich Wilhelm Meisen (Präsident)
Silostr. 7-9
41363 Jüchen
Tel. (02165) 5015

Über die Richtigkeit der o. a. Adressen übernehmen wir keine Gewähr

Quellen: ID20-Archiv