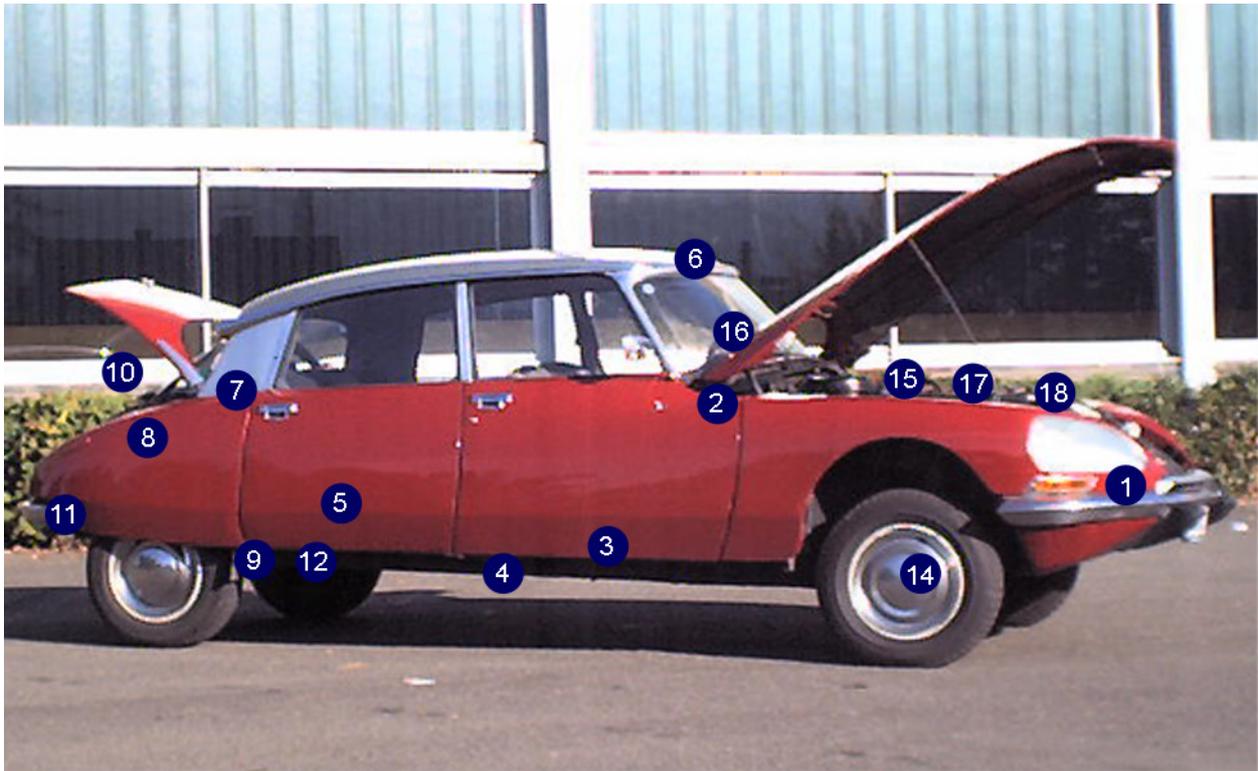


**Kaufberatung
Citroën D-Modelle**



...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 Schwingarmlager | 18. Pleuel- und Kurbellager bei Einspritzmotoren |

Die Karosserie

Im September 1970 führte Citroën die Hohlraum- und Unterbodenkonservierung ein. Trotzdem rosten die großen Citroën noch schneller als vorher, da sich die Blechqualität sich in den 70er Jahren rapide verschlechterte. 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 Schwingarme. Sind diese Lager durchgerostet, ist das ganze Auto meistens unrettbar verloren. Die Instandsetzung ist sehr aufwendig und lohnt nicht.

Durch das Abnehmen der hinteren Kotflügel, es wird nur eine Schraube gelöst, erreicht der Kaufinteressent den nächsten Rostherd, die C-Säule. Durch die undicht gewordene Dachdichtung dringt Wasser ein, das den Übergang von der Hutablage zur C-Säule angreift und zersetzt. Durch das eindringende Wasser werden auch die kastenförmigen Längsträger des Chassis in Mitleidenschaft gezogen. Vorsicht; unter den Edelstahlzierblechen der Pallasmodelle kann der Rost unbemerkt zuschlagen. Reparaturen sind hier allerdings recht einfach durchzuführen.



Weitere Problemzonen sind die Türen. Verstopfte Ablauflöcher sind der Tod der Portale. Die Bohrungen für die Halterungen der Pallaszierleisten ziehen den Rost förmlich an. Die angebotenen Reparaturbleche ermöglichen dem versierten Schweißer ein problemloses Wiederaufbauen der Türen.

Die ab 1968 eingeführten Kotflügel mit den Scheinwerfern hinter Glas, sind ebenfalls keine Rostverächter. Die Glasscheibe wird durch ein doppelt übereinander gepunktetes Blech gehalten. Eindringendes Wasser kann dort sein schädliches Werk ungehindert vollbringen. Auch der Bereich der Blinker und der A-Säule wird nicht vom Rost verschont. Die Kotflügel der Modelljahre bis 1968 rosten ebenfalls an den letztgenannten Stellen.

In den Kofferraum eindringendes Wasser ist die Ursache von maroden Dreiecksblechen, abgerosteten Stoßstängenaufnahmen und einem löchrigen Kofferraumboden. Zuvor ist allerdings der Kofferraumrand komplett weggefault. Speziell der Kofferraumdeckel der Pallasmodelle löst sich schnell in Luft auf, da sich die Schaumstoffdichtung mit Wasser vollsaugt.

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 Verursacher von Lecks in der hydraulischen Anlage, sie können allerdings durch KuNiFer-Meterware ersetzt werden.

Die Motoren der D-Modellreihe gelten als robust. Bei regelmäßig durchgeführten Wartungsdiensten sind die Triebwerke 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 filigran gilt die Vollauomatik von Borg-Warner, sie ist mit Vorsicht zu genießen. Das Schalten mit dem halbautomatischen Getriebe funktioniert bei richtiger Einstellung der Hydraulik problemlos.

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 können die Kabelbäume brüchig sein. Ersatz gibt es mittlerweile beim gut sortierten Ersatzteilhandel.

Die Innenausstattung

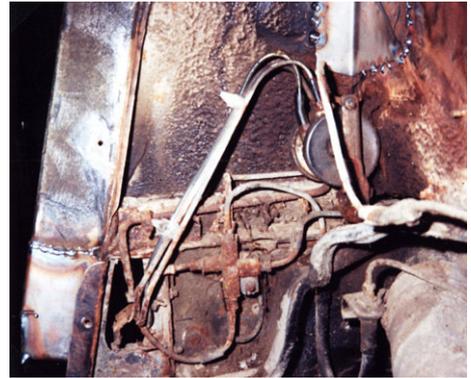
Das Interieur sollte vollständig sein. Insbesondere Teile der Pallas-Ausstattung können ins Geld gehen. In den Luxusmodellen wurden größtenteils Lederausstattungen verbaut. Hier sollte ebenfalls auf guten Pflegezustand und Vollständigkeit geachtet werden, hier ist Ersatz sehr teuer. Oftmals werden auch 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. Gut sortierte Händler kümmern sich um die Belange der Liebhaber des Citroën DS. Allerdings müssen bei Blechteilen, wie Türen und Kotflügel, auch die Ersatzteilhändler passen. Sie bieten für fast alle Karosserieteile qualitativ hochwertige Reparaturbleche an.

Die Versorgung der ersten Modelle bis 1960 kann mitunter etwas problematisch werden. Auch bei den Autos bis 1966 wird das Angebot von Ersatzteilen etwas dünn. Die Suche nach diesen Teilen ist nach Expertenurteil aber auf keinen Fall aussichtslos.



Break-spezifische Teile, wie zum Beispiel Heckklappe und hintere Kotflügel, sind rar und teuer.

Die Preise

Der Marktwert wird unter anderem von der Classic Data GmbH ermittelt. Von 2.000 € für Zustand 5 Autos bis hin zu knapp 60.000 € für Zustand 1 DS 23 Pallas ist alles drin. Aber ob diese Preise auch auf dem Markt gezahlt werden? Auf jeden Fall sollten Sie sich vorher im Klaren sein, welches D Modell für Sie in Frage kommt und gezielt nach diesem Wagen suchen.

Zusammen mit der Oldtimer-Markt Redaktion wird jedes Jahr ein Sonderheft aufgelegt, indem die aktuellen Wertermittlungen aufgeführt werden. Dort findet der geneigte Suchende einen guten Anhaltspunkt über die Preislage auf dem Markt. Aktuelle OM Sonderhefte "Oldtimer Preise" gibt es im gut sortierten Fachhandel oder im Online-Shop von Oldtimer-Markt.

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:

- **Dirk Sassen**, Hauptstr. 15, 40597 Düsseldorf, www.ds-sassen.de
- **Der Franzose**, Osloer Str. 9-11, 49377 Vechta, www.franzose.de
- **Jochen Hoch**, Schürmann Str. 16, 45136 Essen, www.citroends.net
- **Falk Lehmann**, Odenwaldstr. 20, 69124 Heidelberg, www.falklehmann-shop.com

Alle Spezialisten aufzulisten, würde den Rahmen dieser Seiten sprengen. Über die Richtigkeit o. a. Adressen übernehmen wir keine Gewähr.

Die Clubs

- **DS Club Deutschland e. V.**
Buchhainer Str. 36a
35315 Homberg (Ohm)
Internet: www.dsclub.de
- **Citroën Veteranen Club von Deutschland e.V.:**
Brühler Str. 34
68775 Ketsch
Internet: www.cvc-club.de

- **André Citroën Club**
Eichenstr. 16
65779 Kelkheim/Ts.
Internet: www.andre-citroen-club.de

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