

Citroën DS/ID kaufen: Ratgeber Götterdämmerung mit DS und ID



von [Thorsten Elbriggmann](#) 24.04.2023



Citroën DS/ID

Der Citroën DS/ID ist ein fliegendes Sofa, ein Wohlfühlraum auf vier Rädern. Stark, schnell – und ausgesprochen individuell.

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. [Das beim Kauf eines Citroën DS/ID beachten](#)
2. [Keine Angst vor Rost an Citroën DS oder ID](#)
3. [Classic Cars-Kaufberatung für Citroën DS und ID](#)
4. [Technische Daten von Citroën DS und ID](#)

Der Citroën DS und ID wird nicht umsonst die Götting genannt – herrliches Design trifft auf superflauschigen Komfort. Doch welches Modell eignet sich für Neulinge und wo lauern Rost und Technik-Probleme? Die Antworten gibt unsere Kaufberatung!

Sie ist unvergleichlich, ihr Fahrkomfort ist legendär, sie hat seit Erscheinen 1955 eine begeisterte und große Fan-Gemeinde. Kaum ein anderes Auto wird so geliebt, wird so gern angeschaut und gefahren. Der [Citroën DS/ID](#) ist ein fliegendes Sofa, ein Wohlfühlraum auf vier Rädern. Stark, schnell – und ausgesprochen individuell. Bei kaum einem anderen Klassiker ist der "Will-Haben-Faktor" so hoch. Doch sollte die Liebe beim Kauf nicht blind machen, denn der avantgardistische Franzose hat seine Tücken. Von 1955 bis 1975 wurde der große Citroën gebaut, zahlreiche Modellpflegerunden und viele unterschiedliche technische

Ausstattungen erschweren den Überblick – zumal Citroën bei der Bezeichnung der Modelle und der Vergabe der Typbenennungen auf den Fabrikationsschildern nicht immer ganz konsequent vorgeht. Aber keine Bange: Im Grunde reicht es, über ein paar wichtige Ereignisse im Produktionszyklus der Göttin Bescheid zu wissen.

1955, Produktionsstart: Das halbautomatische Getriebe und der "Bremspilz" (Le champion) in Verbindung mit der sehr leichtgängigen Servolenkung überfordern einige Menschen. 1957: Das einfachere Modell ID mit konventionellem Bremspedal und [Handschtaltung](#) kommt heraus. 1966: Die Hydraulikflüssigkeit wird gewechselt. Die rote, hygroskopische (Wasser anziehende) Suppe, LHS genannt, wird gegen die grüne mineralische Flüssigkeit (LHM) ausgetauscht. Resultat: Weit weniger Hydraulik-Defekte. 1967: Ab dem Sommer bekommt die DS ihre "Mandelaugen". Einige Fans sollen entsetzt gewesen sein, denn die Rundscheinwerfer galten ihnen als heilig. DS-Liebhabende haben sich deshalb auf das "goldene Modelljahr" 1967 (gebaut von Sommer 1966 bis Sommer 1967) eingeschossen – neue Flüssigkeit, aber alte Frontpartie. DS und ID dieser Bauzeit sind sehr gesucht und deshalb teuer.

Das beim Kauf eines Citroën DS/ID beachten

1969: Das geschwungene Armaturenbrett muss einer flachen Variante mit Rundinstrumenten weichen. Wieder etwas, was die Fans der Citroën DS empörte. Bis heute gelten das ganz alte "Bertoni-Brett" und das "Fantomas-Armaturenbrett" (bis 1969) als besonders schick, weshalb jüngere Modelle günstiger sind. Gleiches gilt für ein Detail von 1970: Die Türgriffe werden geändert. Die Zuggriffe mit Druckknopf weichen versenkten Klinken. 1975: Die Göttin dankt ab – nach 1.455.746 Exemplaren! Insofern hatte sich Citroëns Anspruch an das Modell bewahrt. Intern hatte man den Traction Avant-Nachfolger "VGD" genannt: "Voiture à grande diffusion" – Fahrzeug mit großer Verbreitung. DS leitet sich aus einem Wortspiel ab: "La Déesse", die Göttin. Gleiches gilt für die Bezeichnung ID: lautmalerisch "Idée", übersetzt ins Deutsche ganz einfach Idee.

Aber zurück zum konkreten Auto. Inzwischen stehen wir in Remscheid vor einer wundervollen 1969er DS 21 Pallas mit Halbautomatik, die für den deutschen Markt gebaut worden ist und deshalb ein Alu-Dach hat. Das hat der Gesetzgeber damals gefordert, denn man traute dem Kunststoffdach nicht – das könnte ja brennen. Ihr Besitzer ist ein DS-Experte: Raimund Henke, Ansprechpartner der Firma auto-collectionhenke, der Fahrzeuge aus Frankreich importiert und verkauft. Der Fachmann gibt eine klare Kaufempfehlung: "Wer seine erste Göttin kauft, sollte ein junges Modell nehmen. Grüne Hydraulikflüssigkeit ist Pflicht. Und: Je weniger anfällige Technik, sprich [Automatik](#) und Einspritzung, desto besser." Die Borg-Warner-Vollautomatik ist überdies für französisches Autobahntempo ausgelegt (130 km/h) und deshalb kurz übersetzt. Das macht in Deutschland nur begrenzt Spaß, zumal die DS mit ihrer glatten Karosserie und dem flächigen Unterboden ein [Aerodynamik](#)-Wunder ist. "Nur die rahmenlosen Scheiben der Türen verursachen bei sehr hohen Geschwindigkeiten Windgeräusche", so Henke.

Keine Angst vor Rost an Citroën DS oder ID

Eine Besonderheit der DS ist das Karosseriekonzept: Nur die Anbauteile und das Dach sind lackiert, der "Unterbau" ist schwarz oder grau gehalten. Alles ist schnell demontierbar, was

eine Restaurierung erleichtert. Viele gerade Blechpartien und wenige Hohlräume machen den großen Citroën einigermaßen gut beherrschbar. "Dennoch sollte man ein etwas teureres, aber dafür gutes Exemplar vorziehen", rät Henke. Die Technik der Citroën DS – speziell die Hydropneumatik – will immer gut gewartet sein. Alle Komponenten für das Hydrauliksystem mit grüner Flüssigkeit sind leicht zu bekommen und dazu recht günstig. Bei einer Probefahrt sollte man sehr genau auf die Federung achten. Wenn sich die DS hart und bockig anfühlt, dann sind die Federkugeln hinüber und müssen ausgetauscht werden. Diese Kugeln haben innen eine Membran, die eine Stickstofffüllung vom Hydrauliköl trennt. Wird die Membran porös, entweicht der Stickstoff. Das Öl füllt dann die Kugel komplett aus und reduziert die Federwirkung dramatisch.

Auch "Ölfeuchtigkeit" sollte beim Kauf immer genau untersucht werden: Ist es Motoröl oder Hydrauliköl? Deshalb eine DS immer penibel auf einer Hebebühne inspizieren. Dabei kann man sofort die Schwellerübergänge zum Boden und die Kästen der Hinterachsschwingen überprüfen. [Rost](#) in diesen Bereichen ist häufig. Ein Satz noch zu ID, DS und DS Pallas: Im Grunde sind das Ausstattungslinien: ID ist das Grundmodell, Pallas ist die Luxusvariante. Entsprechend präsentiert sich das Preisgefüge. Experte Henke weiß: "Fahrspaß bieten sie alle, und auch wer unbedingt eine DS Pallas sucht, sollte eine ID – zum Beispiel als D Super mit Fünfgang-Getriebe und schönem Motor – nicht verschmähen."

Classic Cars-Kaufberatung für Citroën DS und ID

Eine Göttin lässt sich leicht stripfen, denn alles ist verschraubt. Der Rost lauert sowohl an den Anbauteilen als auch am Rahmen. Auf jeden Fall die Göttin auf die Bühne stellen! Die problematischsten Roststellen sind die Kästen der hinteren Schwingenlager. Allgemein gilt: Die Citroën DS hat wenige Hohlräume und ist gut zu restaurieren. Citroën hat mit der DS/ID einen Technologieträger geschaffen, der weitaus unkomplizierter ist, als man vermuten mag. Alle Motoren sind unproblematisch, wenn sie auch durch die Einbaulage und die Nebenaggregate schlecht zu erreichen sind.

Ein waches Auge sollte beim Kauf dem Hydrauliksystem und der Elektrik gelten. Beides sollte anstandslos funktionieren. Es gibt zwei Hydrauliksysteme: LHS (rote Flüssigkeit) bis 1966 und LHM ab 1966 (grün). Die alte Flüssigkeit zieht Wasser und führt schnell zu Ausfällen. Das vollautomatische Getriebe ist anfällig. Besser: Halbautomaten oder Handschalter nehmen. Die große Fan-Gemeinde und die hohe Verbreitung garantieren eine gute Ersatzteilversorgung. Einige Dinge (z. B. Kotflügel, Stoßstangen) gibt es nur noch gebraucht. Teuer!

Technische Daten von Citroën DS und ID

CITROËN DS / ID: Technische Daten

Antrieb

R4-Zyl., v. längs eingeb.; 2-Ventiler; eine seidl. liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben; ein Fallstrom-Registerverserger Weber;

Bohrung x Hub: 90,0 x 85,5 mm; Hubraum: 2175 cm³; Verd.: 8,75:1; Leistung: 76 kW/104 PS bei 5500/min; max. Drehm.: 164 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Halbautom.; Vorderradantr.

Aufbau und Fahrwerk

Auf Plattformrahmen verschraubte Ganzstahlkarosserie, vier Türen, Alu-Motorhaube, Kunststoff- bzw. Alu-Dach; v.: Einzelradaufh. an Querl.; h.: Einzelradaufh. an Längsl.; v./h. hydropneumat. Federungs-/ Dämpfungssystem, Stabilisatoren, Niveauregulierung; Zahnstangenlenkung (Servo); Bremsen: v. innenliegende Scheiben, h. Trommeln, Bremskraftverst.; Reifen: 185/80 HR 15, Räder: 5,5 x 15

Eckdaten

L/B/H: 4840/1790/1470 mm; Radstand: 3125 mm; Spurweite v./h.: 1500/1300 mm; Wendekreis: 11,8 m; Leergewicht: 1330 kg; Zuladung: 430 kg; Tankinhalt: 65 l; Beschleunigung: auf 100 km/h in 14,5 s; Höchstgeschw.: 180 km/h; Preis (DS 21 Pallas 1969): 15.540 Mark



von Thorsten Elbriggmann

Unser Fazit

Lange gebaut, viele Versionen – und doch ganz klare Kaufempfehlungen: Wer zum ersten Mal mit der Göttin flirten möchte, sollte ein Modell mit mineralischer Hydraulikflüssigkeit wählen (ab 1966). Die Borg-Warner-Automatik ist anfällig und wenig Autobahn-geeignet, da kurz übersetzt. Auch die Einspritzanlagen sind nicht ohne. Besser eine Vergaser-Variante mit Fünfgang-Getriebe wählen. Jüngere Modelle mit Mandelaugen und versenkten Türgriffen sind günstiger. Die Hydraulikanlage verlangt ständige Beachtung, auch weil die nachgefertigten Gummimanschetten in der Qualität schwanken.