
DER GEBRAUCHTE
WAGEN —
EIN WEG ZUR
MOTORISIERUNG



VON DER KÖLNISCHEN RUNDSCHAU

16 Monate
kritisch geprüft

EIN CITROËN ID 19 IM EXAMEN



Millionen gebrauchter Personenwagen wechseln jährlich überall in der Welt ihre Besitzer. Aber das „Auto aus zweiter Hand“ wird gerade in der Bundesrepublik und Westberlin immer noch oft genug mit mißtrauischen Augen betrachtet, obgleich es auch bei uns zahllose zufriedene Führerscheinbesitzer gibt, die noch nie ein brandneues Fahrzeug besessen haben, weil sie Geld sparen wollten. Ist also der Kauf eines „Gebrauchten“ wirklich mit so großen Risiken verbunden? Oder sind das nur alles Vorurteile?

Genau diese Frage war der Grund für den großen Gebrauchtwagentest der Motor-Rundschau. Jener vielbeachteten wöchentlichen Motorbeilage der Kölnischen Rundschau und ihrer Schwesterblätter, die für das Jahr 1964 wegen ihrer ebenso kritischen wie fundierten Aufsätze mit dem großen Christophorus-Preis ausgezeichnet wurde. Der auch von Funk und Fernsehen her bekannte Fachjournalist Dieter Knust wollte diesen Problemen einmal ganz genau nachspüren und die Frage klären: Kann nicht auch mit einem relativ preiswerten Wagen der gehobenen Mittelklasse die Motorisierung beginnen?

Und er erwarb einen zwei Jahre alten Citroën vom Typ ID 19, strapazierte das Auto nach allen Regeln der Kunst über ein Jahr lang und rechnete und rechnete. Hier also das Resultat seiner Arbeiten, der peinlich genau geführten Aufzeichnungen. Autofahrer, die mit dem Pfennig rechnen und trotzdem nicht auf Sicherheit und Komfort verzichten wollen, sie werden erkennen: der gepflegte Gebrauchtwagen, auch das ist ein guter Weg zur Motorisierung!

Auch mit einem „Gebrauchten“ kann die Motorisierung beginnen. Das wird oft genug vergessen. Das, was ein nagelneuer Kleinwagen kostet, dafür ist nicht selten ein sehr gut erhaltener Mittelklassewagen zu haben! Natürlich ist der Kauf eines gebrauchten Personenwagens mit gewissen Risiken verbunden, aber die Größe des Risikos, die hat man meist selbst in der Hand.

Schließlich gibt es Schätzungsstellen in Deutschland. Und überdies verkaufen nicht wenige Automobilhändler das Auto aus der zweiten Hand mit einer Garantie, die meist drei Monate beträgt. Da ist man dann schon vor bösen Überraschungen ziemlich sicher. Und natürlich kann man über den Verkäufer eines gebrauchten Automobils selbst Erkundigungen einziehen. Etwa: Ist das Fahrzeug stets zur Inspektion gebracht worden, war es je in einen Unfall verwickelt, und wie hat der Besitzer seinen Wagen gepflegt? Nicht wenige Firmen werden dem Käufer einen Blick in die Kundenkartei erlauben oder aber wenigstens eine ausreichende Antwort auf jede Frage geben.

Aber was hält ein Personenwagen aus? Diese Frage gilt es natürlich zu klären. Denn überall spricht man davon, daß heute längst nicht mehr so solide wie früher gebaut wird. Deshalb kamen wir auf die Idee, einmal „Gebrauchte“ gründlich zu erproben. Sehr gründlich sogar. Aber mit was für einem Typ beginnen? Möglichst nur ein Modell, das wegen seines recht aufwendigen Aufbaues eigentlich besonders anfällig in puncto Lebensdauer und Reparaturen sein müßte.

Das war der Grund, warum wir uns für einen Citroën entschieden, für einen Zweiliterwagen mit der hydropneumatischen Federung, mit Scheibenbremsen, Frontantrieb und vielen anderen Besonderheiten.

2. 11. 1963

GENAU
4 000 DM
KOSTET
DAS AUTO

Das ist
der Testwagen:
ID 19 - Baujahr 1962
Drei Vorbesitzer
- unfallfrei -
62 000 km gelaufen

Ende September hatten wir das Testauto endlich entdeckt.

Es war zwei Jahre alt, rund 62 000 Kilometer gelaufen, hatte bereits drei Vorbesitzer und war anscheinend nach allen Regeln der Kunst strapaziert worden. Knapp 4000 DM kostete der ID. Unabhängige Experten fanden heraus, daß man, um wirklich alle Mängel zu beseitigen, rund 800 DM investieren müßte.

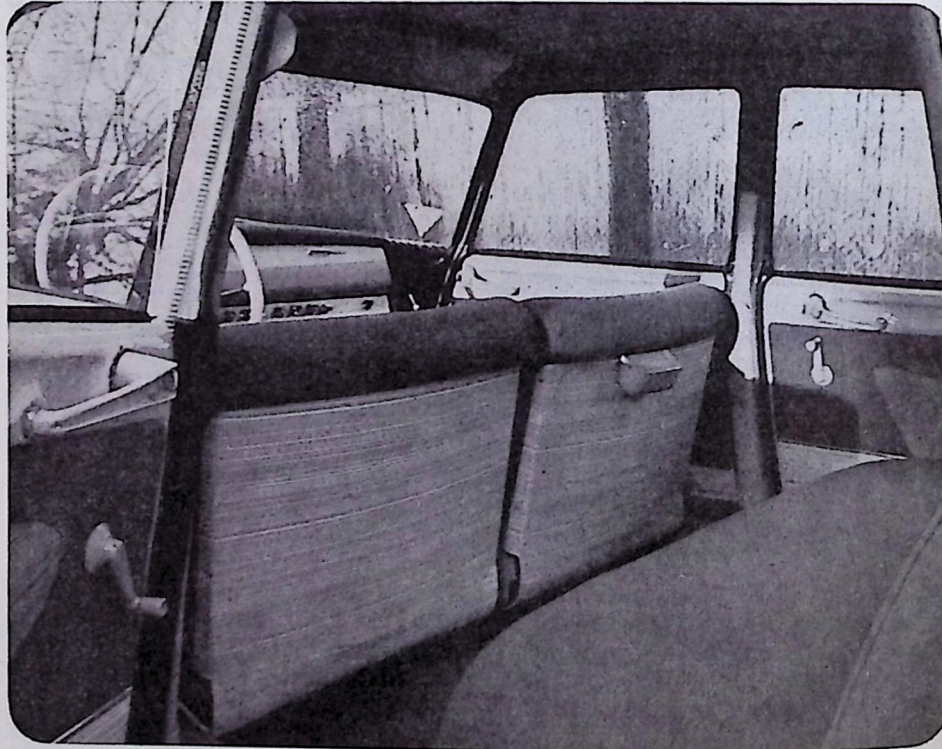
Gebrauchte ID 19 werden in diesem Zustand heute zwischen 5000 DM und 5500 DM gehandelt. Die sogenannte „Schwackeliste“, die zur Orientierung der Autohändler Richtpreise nennt (was eigentlich doch gegen das Kartellgesetz verstoßen müßte), weist für einen solchen

Citroën ID 19 einen Einkaufspreis von 4800 DM und einen maximalen Verkaufspreis von 5900 DM aus. Stand Oktober 1963.

Nun also kann das Vergnügen beginnen. Der Wagen macht noch einen sehr guten Eindruck, zumal eine Politur den Lack wieder zum Glänzen brachte. Da die Vorbesitzer anscheinend auch die Chrompflege nicht vergessen hatten, sieht man dem ID die 62 000 Kilometer noch nicht an. Auch innen ist alles in Ordnung. Die Polster sind nicht fleckig. Allerdings war nach der Übernahme des Autos eine Generalsäuberung mehr als notwendig.

Inzwischen haben wir mit dem guten Stück über 3500 Kilometer zurückgelegt. Im hektischen Großstadtverkehr erhielt es am Straßenrand die erste Schramme, doch eine Visitenkarte suchten wir vergebens unter dem Scheibenwischer, der

Viel Raum und Bequemlichkeit im großen Citroën



schuldige Kraftfahrer hatte sich stillschweigend aus dem Staube gemacht. Sonst ist alles in Ordnung. Nur in Paris wollte der Wagen nicht anspringen, als wir auf dem Autosalon genug neue Wagen gesehen hatten. Doch den Schaden am Verteiler konnten wir allein beheben. Wir werden den ID weiter fahren, wir werden noch einige Male über unsere Erfahrungen berichten. Bislang sind wir mehr als zufrieden, zumal das Fahrzeug sich mit rund elf Litern Benzin für 100 Kilometer begnügt.

Ziehen wir ein erstes Fazit. Für 4800 DM haben wir einen Wagen der gehobenen Mittelklasse mit allen Schikanen, vier Türen und erstaunlich viel Platz. Der Unterschied in der Haftpflichtprämie und der Jahressteuer ist nicht gewaltig, 20 DM pro Monat, viel mehr dürften es im Vergleich zu einem der begehrten 1000- oder 1200-ccm-Modelle nicht sein.

Viel Sicherheit auf winterlichen Straßen

21.12.1963



Auf den Tag genau vor sieben Wochen kündigten wir in der Motor-Rundschau den Langstreckentest mit einem gebrauchten Citroën ID 19 an.

Die ersten 6000 Testkilometer haben wir hinter uns gebracht. Quer durch Deutschland, bis nach Paris und nach Holland hat uns das gute Stück getragen, im Stich hat es uns bisher noch nicht gelassen.

Es geschah am Dienstag dieser Woche bei Glatteis am Stadtrand von Köln: Auf der spiegelglatten Betonstraße kam uns plötzlich ein Mittelklasse-Wagen erst schleudernd, dann sich drehend, entgegen. Mit mächtigem Tempo. Da war guter Rat teuer. Konnten wir die Karambolage verhindern? Doch dann lenkte ich den ID kurz entschlossen einfach von der Straße, die nicht allzu steile Böschung hinunter. Fauchend stapfte der Wagen durch den Schnee, mit Vollgas ging es auf die Fahrbahn zurück, Frontantrieb, der eminent lange Radstand und die

in Sekundenschnelle zu verstellende Bodenfreiheit hatten mich vor einem vielleicht folgenschweren Unfall bewahrt.

Schon vier Wochen vorher, auf einer Fahrt nach Berlin, konnten wir uns über die Spurtreue (die absolute „Sturheit“) dieses Autos freuen. Es waren jene Tage, da der Regen gar nicht mehr aufhören wollte und wilde Böen über das Land tobten. Über 80 km/st fuhren die meisten Personenwagen auf der Autobahn nicht. Der ID marschierte wackere 120 km/st, ohne sich um Wasser und Wind zu kümmern. Mit den Scheibenbremsen an den Vorderrädern konnten wir uns ja auf kurze Bremswege verlassen.

Da haben wir dieser „Französin“ auch einige ihrer „Allüren“ nachgesehen. Beide Scheinwerferbirnen waren uns in einer Nacht durchgebrannt, und neue konnten wir erst am nächsten Tag kaufen. Das Schloß der linken hinteren Tür spielt uns immer neue Streiche, und recht lange dauert es, bis die Heckscheibe bei Minusgraden auftaut, obgleich die Wagenheizung schon nach fünf Kilometern vorn mollige Wärme liefert. Aber eben nur vorn...

Auch zur ersten Inspektion waren wir schon. 89,78 DM hat sie gekostet. Eigentlich müßte man 41 DM für den Einbau einer Lichthupe (die wir vorher sehr vermißten) und 12 DM für einen neuen Außenspiegel abziehen, denn zur Durchsicht gehört das nicht. Die restliche Summe ging für eine Motordurchsicht, Ölwechsel, Kontrolle des hinteren Schlosses (das noch immer klemmt), Erneuerung der Scheibenwischerblätter (die Scheibenwischer sind „verbesserungswürdig“) und eine Inspektion des Höhenkorrektors der hydro-pneumatischen Federung drauf. Da gibt es keinen Grund zur Klage.

AUF DEN ‚PUNKT‘ GETROFFEN

Das sagt ein RUNDSCHAU-Leser

28.12.1963

Ihr Bericht „Ein gebrauchter Citroën geprüft“ hat mich genau auf den „Punkt“ getroffen. Vor 4 Jahren habe ich das gleiche Experiment begonnen wie Sie jetzt. Bisher habe ich es nicht bereut. Bevor ich Ihnen darüber berichte, möchte ich mich kurz vorstellen: Von Haus aus Maschinenbauer, dann 5 Jahre Konstrukteur, seit 6 Jahren im Reaktorgeschäft als Meß- und Regeltechniker. Hobby – das Leben genießen und ein gescheites Auto fahren.

Nachdem 2 Vorkriegs-BMW einen mittelpfächtigen Kfz.-Mechaniker aus mir gemacht hatten, kaufte ich mir als dritten Wagen im Januar 1960 einen gebrauchten ID 19. Er war gerade 12 Monate alt und hatte 48 000 km bereits hinter sich. Der Bericht hat mich veranlaßt, meine bis heute aufgelaufenen Reparaturkosten zusammenzustellen. Bisher habe ich für Reparaturen und Service rund 1200 DM bezahlt. Da der Erstbesitzer keine Reparaturen hatte, ergibt sich für 5 Jahre und 115 000 km ein Reparaturbetrag von 1 Pf/km. Darin ist auch praktisch der ganze Serviceaufwand enthalten.

Es ist noch zu bemerken, daß ich in den 4 Jahren nur zweimal eine Inspektion durchführen ließ. Die übrige Zeit habe ich die 6 Schmierstellen selbst abgeschmiert. Je weniger man in die Werkstatt geht, um so besser läuft der ID 19. Im Laufe der Zeit bin ich auch hinter das Geheimnis der robusten Hydraulik gekommen. Wenn man es so einfach macht wie Citroën, dann muß das ja wartungsfrei sein. Ich habe bis heute noch keinen Schaden an der Hydraulik gehabt und zum erstenmal im Sommer 1963 nach 100 000 km die Hydraulikflüssigkeit ausgewechselt.

Zur gleichen Zeit habe ich die Ventile eingeschliffen, notwendig war es aber noch nicht! (Dafür habe ich 100 DM in der Kostenaufstellung berücksichtigt.) Seit ich den Wagen besitze, fahre ich Super und verwende normales Öl (kein HD) den Liter für 1,50 DM. Den Ölwechsel mache ich selbst. Die Ablagerungen auf den Kolben und Ventilen waren vernachlässigbar gering. Lediglich an den Ventilschäften mußte der übliche Koks entfernt werden.

Der Reparaturbetrag setzt sich aus vielen kleinen Beträgen zusammen. Lediglich das Auswechseln der Spurstangenhebel und die Überholung der Bremsen erbrachte dreistellige Rechnungen. Das Fahrzeug wurde diesen Sommer vom TÜV überprüft und stand bis jetzt ständig im Freien. Man könnte noch vieles über diesen Wagen schreiben, besonders über seine Schwächen. Zumeist handelt es sich um Kleinigkeiten, die wohl die Kalkulatoren auf dem Gewissen haben.

Nur der Vollständigkeit halber möchte ich noch erwähnen, daß mich der ID 19 noch nie stehen ließ. Nach mehr als 100 000 km macht er Karlsruhe – St. Tropez mit 2 Personen und 4 Ztr. Gepäck immer noch in rund 14 Stunden einschließlich Mittagspause usw. Der Verbrauch lag dabei unter 10 l/100 km. Am Ende lief er viel besser als am Anfang. Falls Sie meine Angaben veröffentlichen wollen, steht Ihnen das frei. Die Originalrechnungen stelle ich Ihnen gerne zur Verfügung. Ich verdanke schließlich Ihrem Artikel die Erkenntnis, daß ich auch nach kaufmännischen Gesichtspunkten seinerzeit einen guten Griff getan habe.

Dipl.-Ing. H. Kraus, Karlsruhe

Im November berichteten wir zum ersten Male über unseren Gebrauchtwagentest mit dem – laut „Volksmund“ – recht anfälligen Citroën ID 19. Ziemlich genau 62 000 Kilometer und drei Vorbesitzer hatte er klaglos ertragen, ehe er in unsere Hände kam. Und nun, nach rund einem halben Jahr, steht der Kilometerzähler auf 72 000, die ersten 10 000 km haben wir also hinter uns.

Ermittelt haben wir die Spitzengeschwindigkeit: Bei unserem Auto beträgt sie echte 143 km/st. Aus dem Stand ist der ID in etwas über 20 Sekunden auf 100 km/st zu beschleunigen. Das ist befriedigend. Sehr begrüßenswert: Der zweite Gang reicht bis 85 km/st hinauf, der dritte von 30 bis 120 km/st, und im vierten Gang ist auch Tempo 50 ruckfrei möglich. Elastisch ist der Langhuber also.

Der Kraftstoffverbrauch ist für einen Wagen dieser Größenklasse niedrig, eine Folge der nach aerodynamischen Überlegungen gebauten Karosserie. Alle 4000 Kilometer ist ein Ölwechsel fällig (4 Liter SAE 20), das kostet nicht die Welt. Zwischendurch brauchten wir kein Öl nachzufüllen, was als ein erfreuliches Zeichen für den Zustand der Maschine gelten kann.

Drei Monate Garantie bekamen wir für den Gebrauchten, doch Reklamationen konnten wir in dieser Zeit nicht anmelden. Die erste Inspektion (knapp 90 DM einschließlich Einbau einer Lichthupe und Erneuerung des Außenspiegels) beseitigte ein Klemmen der hinteren Türschlösser nicht, das änderte sich erst sehr viel später.

Zweimal haben uns „freundliche“ Mitmenschen eine Beule in den hinteren Kotflügel gezaubert – auf Parkplätzen. Doch keine Visitenkarte verriet den reumütigen Täter. Das ist nicht zuletzt eine Folge des Schadenfreiheitsrabatts der Versicherungsgesellschaften. Die Ausbeule war nicht ganz billig, aber auch nicht teuer als bei anderen Typen der Klasse. Die Meisterstunde der Experten kostet überall zwischen 12 und 15 DM.

Doch diese Unkosten dürfen wir nicht berücksichtigen, sie würden unser Bild verfälschen, wenn es auch interessant zu wissen ist, daß die Blechreparaturen heute das Teuerste am Auto überhaupt sind. Wie schnell aber kann man sich eine Beule einhandeln. Schön, wenn dieser Spaß von der gegnerischen Versicherung bezahlt wird . . .

28. 3. 1964

Tagebuch

ZWISCHENBERICHT BEI 72 000 km

Was es sonst noch zu berichten gibt? Nun, die Rellen sind in Ordnung, die Karosserie klapperfrei (mit kleinen Ausnahmen, versteht sich, die wir selber erledigten). Aus Sicherheitsgründen haben wir den vorderen Höhenkorrektor der hydropneumatischen Federung (die Wagenhöhe läßt sich ja von Hand verstellen) auswechseln lassen. Ärger hatten wir nur mit den Scheinwerfern, die trotz korrekter Einstellung stets viel zu hoch standen und entgegenkommende Kraftfahrer blendeten. Nun haben wir sie einfach tiefer gestellt, die Ursache für diese Merkwürdigkeit konnten wir noch nicht ermitteln.

Mitte des Monats gaben wir den Wagen zu einer zweiten Inspektion in die Werkstatt; die Experten sollten selbst einmal das gute Stück auf Herz und Nieren prüfen. Es wurden die Stoßdämpferventile ausgewechselt, was knapp sechs Arbeitsstunden und 50 DM für die Ventile (Materialkosten) ausmachte. Außerdem wurde der Motor neu eingestellt, das hätte man besser unterlassen, denn vorher lief die Maschine besser. Werkstattserfahrungen . . .

Nun also, 10 000 Kilometer sind ohne große Pannen absolviert. Nicht einmal hat uns der ID im Stich gelassen, auch auf den Reisen nicht.

10 000 Kilometer, das bedeutet für eine Vielzahl von Autofahrern die volle Jahres-

leistung. Und betrachtet man es so, dann war und ist der gebrauchte ID ein billiges Auto, billiger als mancher kleinere, neue Wagen.

Wir errechneten bisher (ohne die Blechreparaturen) einen Kilometerpreis für Kraftstoff, Öl, Reifenabnutzung, Inspektion und Reparaturen von nicht ganz 15 Pfennig. Zum Vergleich: Die Betriebskosten eines 1200er VW müssen mit 10 bis 11 Pfennig pro Kilometer angesetzt werden, beim Opel-Rekord 1,5 Liter mit rund 13 Pfennig. Alles andere kann man sich ganz allein ausrechnen.

Diese Zahlen und Vergleiche führten wir nur auf, um zu zeigen, daß man sich auch mit einem größeren Gebrauchtwagen ziemlich preiswert motorisieren kann. Die reinen Betriebskosten betragen, umgerechnet auf

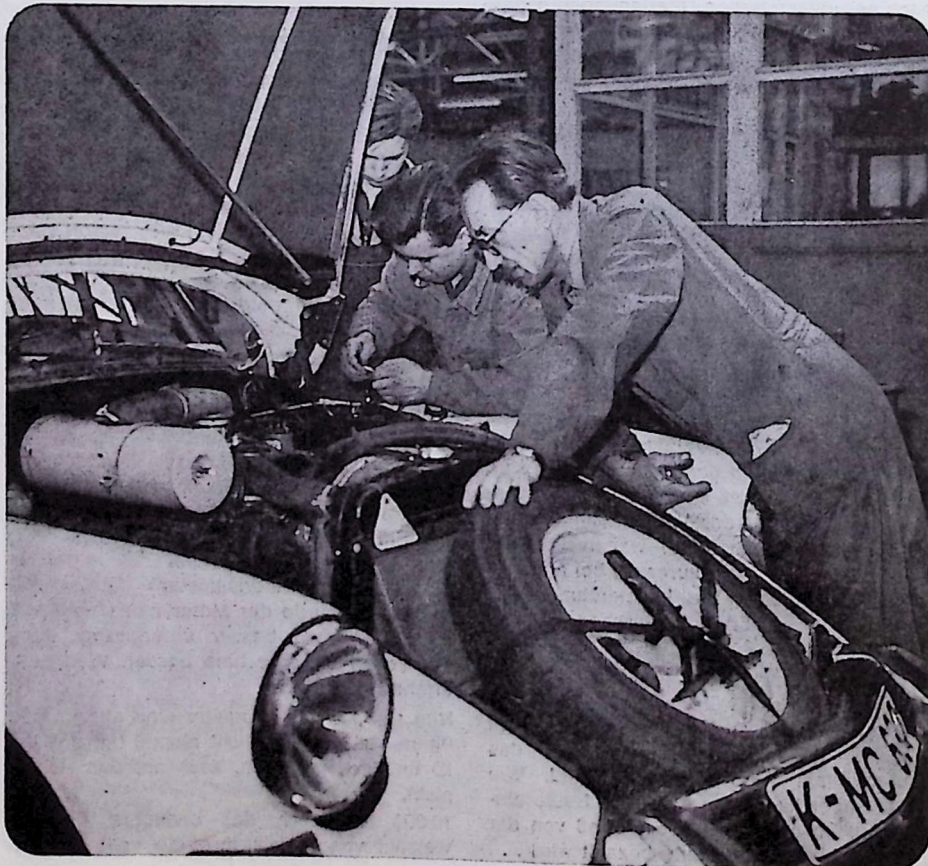
unseren Langstreckentest, genau 15,1 Pfennig für den Kilometer.

Zu den Betriebskosten zählen Benzin, Öl, Wartung, Reparaturen und rund 1,2 Pfennig pro Kilometer für Reifenverschleiß.

Nach unserer Meinung wird die Maschine noch gut und gerne ohne eine Panne die 100 000-Kilometer-Grenze erreichen. Heute macht sie jedenfalls einen urgesunden Eindruck. Auch sonst sind im Augenblick keine großen Verschleißreparaturen vorauszusehen. Nur die Reifen wären in drei bis vier Monaten zu erneuern.

Nun, eines scheint doch auf jeden Fall bewiesen zu sein. Selbst ein technisch komplizierter Aufbau etwa einer Federung geht heute nicht mehr über die Brieftasche des Besitzers.

Sorgfältige Prüfung vor der Auslieferung



Nicht einmal 11 Liter auf 100 km

SPITZENGESCHWINDIGKEIT: 151 km/st

Gute zweieinhalb Monate ist es her, daß wir den letzten Zwischenbericht über unseren Gebrauchtwagentest mit dem Citroën ID 19 aus Frankreich veröffentlichten. Rund 76 000 Kilometer zeigt der Kilometerzähler nun an. Doch dem Wagen sind keine „Alterserscheinungen“ anzumerken. Ganz im Gegenteil. Bei der warmen Witterung überrascht er immer wieder durch seinen geringen Brennstoffverbrauch und das gesteigerte Temperament. Nach 100 Kilometern Fahrt ist der ID nicht mehr zu halten. Jetzt erst scheint die Maschine richtig temperiert zu sein, auf 160 wandert die Tachonadel auf ebener Autobahn, das sind echte 151 km/st!

Im März (bei Temperaturen um plus 15 Grad) lief das gute Stück kaum über 140 km/st. Überhaupt scheint der ID den Sommer zu lieben. Die Eigengeräusche in der Karosserie sind verschwunden, auch das merkwürdige Knacken links hinten. So brauchten wir also wenigstens keine Monteure zu bemühen. Das Auto mußte aber dennoch in die Werkstatt. Zum dritten Male war die hintere Auspuffaufhängung abgerissen. Und der Gasbowdenzug mußte auch erneuert werden. Wenn es bei Reparaturen dieser Größenordnung bleibt, können wir lachen. Motor, Getriebe, Fahrwerk und die angeblich so empfindliche „Luftfederung“, die an sich ja eine hydropneumatische Fede-

rung ist, haben die bisherigen 76 000 Kilometer gut überstanden. Nichts ist an ihrem Zustand auszusetzen. Erneuert haben wir dagegen die Scheinwerferbirnen, deren Leistung augenfällig nachgelassen hat, erneuert haben wir auch die Gummiblätter der Scheibenwischer, die doch schon sehr scharf waren.

Was es sonst noch zu berichten gibt? Es ist gut warm in dem Auto bei den hochsommerlichen Temperaturen der letzten Wochen. Die Frischlufteinlässe links und rechts am Armaturenbrett reichen nicht immer. Doch wenn die zwei Klappen unter der Armaturentafel geöffnet sind, dann ist es wenigstens bei schnellerer Fahrt angenehm kühl. Erstaunlich, wieviel Wärme die bequemen Sitze speichern können.

Immer wieder angenehm überrascht sind wir vom Fahrkomfort des Citroën, der uns über Feldwege getragen hat, ohne daß wir es eigentlich richtig merkten. Auch die großen Schlaglöcher verschluckt diese Federung. Dafür poltern bei extrem niedrigen Geschwindigkeiten die Michelin-Reifen vernehmlich.

Heute bleibt nur noch zu melden, daß der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch auf 10,9 Liter für 100 Kilometer gesunken ist. Für einen 1,9-Liter-Wagen ist das schon erstaunlich.



3. 4. 1965

Der **TEST** *war wirklich erfolgreich*

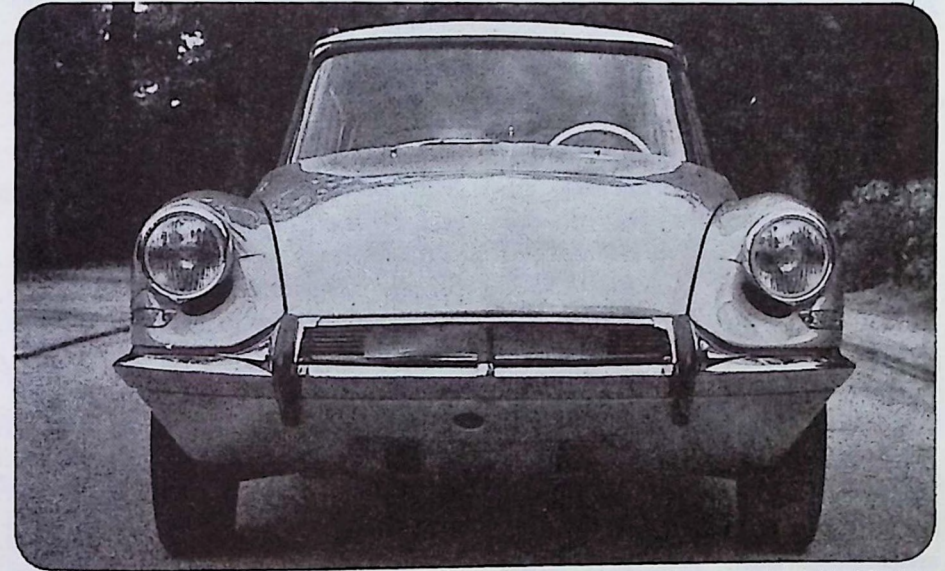
„Was macht eigentlich der gebrauchte ID 19, der bei Ihnen im Dauertest läuft? Man hört davon überhaupt nichts mehr.“ Briefe dieser Art haben uns in den letzten Wochen häufig erreicht. Und also veröffentlichen wir einmal mehr das Fazit aus unseren Tagebucheinträgen. Offen gestanden: Es ist lange so wenig passiert, daß wir keinen Grund hatten, uns zu melden. Immer wieder haben wir gewartet auf irgendeinen kleineren oder größeren Zwischenfall, doch nichts geschah. Stur und unermüdlich läuft das nun doch schon etwas betagte Auto vor sich hin. Gelegentlich quietscht es hier oder knackt es dort; manchmal seufzt die Luftfederung geradezu erbärmlich. Doch das ist eigentlich schon alles.

Inzwischen sind nahezu 79000 Kilometer absolviert. In der Stadt, auf Autobahnen und Landstraßen. Noch nie hat uns das gute Stück im Stich gelassen. Zu einer Generalinspektion gaben wir das Fahrzeug in die Porzer Citroën-Werkstatt, als 78000 Kilometer geschafft waren. Wir wollten vor allem die elektrische Anlage kontrolliert wissen, denn wieder steht die kalte Jahreszeit vor der Tür.

Diese erste große Inspektion, Ölwechsel und der wieder durch die Witterung leicht über elf Liter angestiegene Benzinverbrauch (es wird weiter Normalbenzin

getankt) haben die reinen Betriebskosten beeinflusst, pro Kilometer betragen sie nun 16,2 Pfennig. Viel ist das wirklich nicht.

Übrigens: Kontrolliert haben wir die Kompression. Da gab es keine Beanstandungen. Kontrolliert haben wir weiter die Reifen. Die sind noch mindestens für 20000 Kilometer gut. Durchgesehen wurde die hydro-pneumatische Federung. Auch da ist kein Schaden



Was zählt, ist der eigene Wagen — neu oder gebraucht steht nicht dran

zu melden. Natürlich wurden die Scheinwerfer anlässlich der Beleuchtungswoche neu eingestellt. Aber wie! Erst nach der Reklamation strahle ich nun nicht mehr die Spitze des Kölner Doms an. . . .

Keine Frage, dieser gebrauchte Wagen hat seine Bewährungsprobe bereits glänzend bestanden. Es hat sich schon heute gezeigt, daß man mit einem gebrauchten Wagen dieser Größenklasse eben nicht viel teurer fährt als mit einem brandneuen, sehr viel kleineren Auto. Und genau das wollten wir beweisen. Nur rechnen muß man können und nicht der Suggestion des Neuen unterliegen.

24.10.1964

NOCH IMMER KEIN ZWISCHENFALL

Der Dauertest geht noch weiter

Ziemlich genau 16 Monate dauert nun schon unser Gebrauchtwagen-Test mit einem Citroën ID 19, den wir im Herbst 1963 für genau 4000 DM erworben hatten. Nahezu 25000 Kilometer haben wir nun den Wagen nach allen Regeln der Kunst strapaziert, jetzt ist es an der Zeit, ein Fazit zu ziehen.

Sehr genau gemessen haben wir den Kraftstoffverbrauch. Für die Testzeit ermittelten wir einen Durchschnittsverbrauch von 11,1 Liter Normalbenzin für 100 Kilometer. Diese Zahl bedarf einer Erläuterung: im Sommer sank der Verbrauch unter die Elf-Liter-Grenze, während der kalten Jahreszeit notierten wir mitunter 12 Liter auf 100 Kilometer. Vollgasfahrten auf der Autobahn waren mit rund 13,5 bis 14 Liter zu bezahlen. Wichtig ist noch zu wissen, daß wir den Wagen zu 65 Prozent im Überlandverkehr benutzten. Der Kraftstoffverbrauch ist also für einen Wagen dieser Größenklasse als überaus niedrig zu bezeichnen.

Kommen wir zu den Kosten für Wartung und Reparaturen. In unserem ersten Bericht im November 1963 hatten wir berichtet, daß wir bei der Übernahme rund 800 DM in das Fahrzeug steckten, um aber auch jeden kleinen Fehler abzustellen. Und diese Ausgabe hat sich gelohnt, denn als anfällig hat sich der ID 19 in den 16 Monaten nun wirklich nicht erwiesen. Ganz im Gegenteil.

Genau vor einem Jahr stellten wir in einem Zwischenbericht fest, daß außer den planmäßigen Inspektionen die Werkstatt kaum angesteuert wurde. Im letzten halben Jahr mußte lediglich ein Türschloß erneuert (13,10 DM) und der Türkontaktschalter (4 DM) repariert werden. Kummer hatten wir im Oktober vorigen Jahres mit der elektrischen Anlage, was neben einer Reparatur des Anlassers auch die Anschaffung einer neuen Batterie zur Folge hatte. Über länger als drei bis vier Jahre hält nun einmal eine Batterie nicht.

Erwartet hatten wir nach vielen Prognosen Ärger mit der Hydraulik der hydropneumatischen Federung. Zweimal ließen wir den vorderen Höhenkorrektor kontrollieren, weil das Fahrzeug vorn etwas hochstand. 50 DM kostete das Auswechseln der Stoßdämpferventile. Das war aber auch schon alles. Es gab weder gebrochene Leitungen, noch sonst irgendeinen Schaden, die hydropneumatische Federung darf als außerordentlich robust bezeichnet werden.

Einkalkuliert hatten wir eigentlich einen neuen Satz Reifen. Da jedoch die Profiltiefe der Michelin-X-Reifen noch immer befriedigend ist, konnten wir uns diese Ausgabe sparen. Alle vier Reifen sind gleichmäßig abgenutzt, trotz des Frontantriebs. Eine Reifenpanne erlebten wir übrigens mit dem ID nicht.

Besonders erstaunt sind wir über den guten Zustand des Lacks, zumal der Wagen nie eine Garage von innen gesehen hat. Hinzuzufügen ist aber, daß wir das Fahrzeug in kürzeren Abständen mit viel Wasser aber ohne Schaummittel säuberten und es alle drei bis vier Monate mit einem pastenförmigen Konservierungsmittel behandelten. Auch eine Wagenunterwäsche wurde alle sechs Monate vorgenommen.

Nahezu neu sehen noch immer die Nylonpolster aus, deren Strapazierfähigkeit höchstes Lob verdient. Auch die dicken Teppiche sehen noch gut aus. Überhaupt sieht man dem ID 19 seine 86000 Kilometer

noch nicht an, wenn man einmal von der inneren Dachverkleidung absieht, die etwas schmutzig geworden ist. Die neuen, abwaschbaren Nylonverkleidungen sind eben doch eine feine Sache.

Wir haben das Fahrzeug schätzen lassen. 3500 DM verzeichnet die Urkunde. Wir haben versucht, das Fahrzeug für die Anschaffung eines fabrikneuen Automobils in Zahlung zu geben. Da schwankten die Angebote zwischen 3700 und 4450 DM. Je nach Fabrikat und Vertretung. Auch das sind Zahlen, die einige Bedeutung haben, wenn auch im Augenblick die Preisbildung auf dem Gebrauchtwagenmarkt ausgesprochen uneinheitlich ist.

So also können wir zum Schluß kommen: Bei uns hat sich der ID 19 bewährt. Für einen Preis von 4000 DM und 800 DM Reparaturen vor Beginn der Prüfung hatten wir einen Wagen zur Verfügung, dessen Platzverhältnisse vorbildlich, dessen Fahrkomfort ruhig als sensationell und dessen Straßenlage als überaus sicher zu bezeichnen sind. Die Benzinkosten lassen Vergleiche mit der kleinen Mittelklasse zu. Rund 460 DM sind pro Jahr für die Haftpflichtversicherung zu veranschlagen, wenn man keinen Schadenfreiheitsrabatt hat. Das sind rund 11 DM mehr pro Monat als beim VW. Und die Kraftfahrzeugsteuer beträgt 274 DM, das sind im Vergleich zum 1200er VW rund 5 DM pro Monat mehr.

17. 7. 1965

Tachostand: 90.000 km



Vor ziemlich genau drei Monaten berichteten wir in der Motor-Rundschau über das Ergebnis unseres ersten Gebrauchtwagentestes. Rund 16 Monate hatten wir einen ID 19 der französischen Citroën-Werke nach allen Regeln der Kunst strapaziert. Wir wollten schließlich eine Antwort auf die Frage haben, was auf die Dauer ein gebraucht angeschaffter Personenwagen der oberen Mittelklasse kostet. Nun, das Ergebnis war erstaunlich genug, denn der angeblich so komplizierte Citroën überstand die Prüfung glänzend. Und die Kostenrechnung bewies: auch der „Gebrauchte“ kann ein preiswürdiger Weg zur Motorisierung sein.

Nahezu 85 000 Kilometer hatte das Auto überstanden, davon annähernd 25 000 Kilometer in „unserer Obhut“. Eigentlich wollten wir es dabei bewenden lassen, um einen zweiten Gebrauchtwagentest zu starten. Doch den haben wir bis Ende September verschoben. Wir wollen ihn erst beginnen, wenn die Frankfurter Autoschau ihre Tore schließt und nicht mehr allein von neuen Modellen die Rede sein wird. So blieb der Citroën im Testprogramm, damit wir unsere bisherigen Rechnungen noch einmal ganz genau kontrollieren konnten.

Weitere 5000 Kilometer hat der ID nun schon wieder überstanden, ohne eine Werkstatt von Innen gesehen zu haben. Bis auf einen kleinen Zwischenaufenthalt, um in Minuten-schnelle die Feder vom Gaszug wieder einzuhängen. Aber das war auch schon alles. Sonst hat der ID munter seine Pflicht getan, wie am ersten Tage. Keine Panne, kein Versagen, kein Zwischenfall. Bis auf die Geschichte mit dem Benzin.

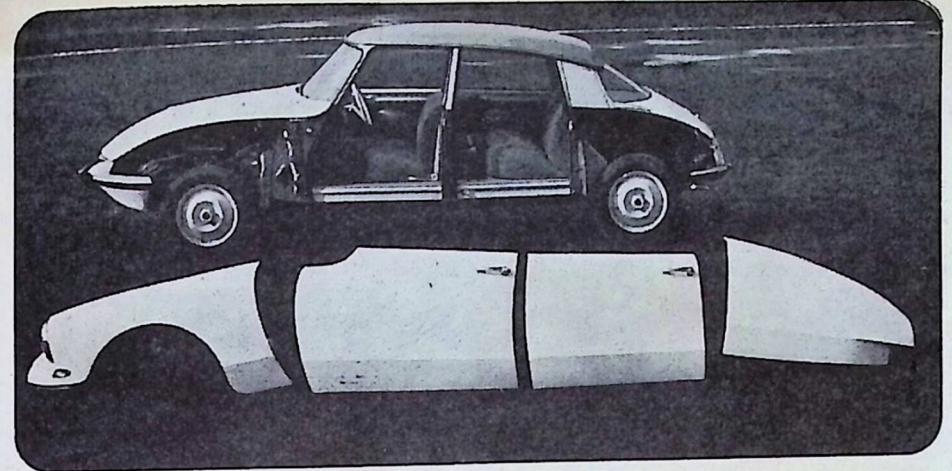
Bisher ließ sich der ID-Motor, Verdichtung 7,5:1, klaglos mit Normalbenzin betreiben. Doch der Oktanzahlbedarf der Maschine ist gestiegen. Klingellerei bei allen Belastungen läuft sie jetzt nur noch mit Superbenzin. Die Ablagerungen in den Zylindern sind eben stärker geworden, eine Beobachtung, die man bei vielen anderen Mittelklassewagen schon sehr viel früher machen kann.

Eine Mischung von 50 vH Benzin und 50 vH Super reicht jedoch für den klingelfreien Betrieb aus, auch das hilft wieder bei der Kostenrechnung. Unverändert ist der Ölverbrauch mit weniger als einem Liter für 1000 km. Urgesund scheint die Maschine noch zu sein. Diese Feststellung trifft auch auf die hydropneumatische Federung zu.

Das einzige Ärgernis geht auf das Konto eines sogenannten „Kiesbombers“, der uns in wilder Fahrt überholte und dabei eine Kostprobe seiner Ladung auf den Citroën schüttete, was der linke hintere Kotflügel gar nicht so gerne hatte. Der Lack platzte in winzigen Teilchen einfach ab.

Viele ®-Leser haben bei einem Besuch des Rundschau-Hauses auch unseren Testwagen in Augenschein genommen und sich dabei vor allem über den guten Zustand der Sitze gewundert. Doch trotz aller Skepsis: Es sind die ersten Sitze, die Polster scheinen wirklich unverwüstlich zu sein, und Flecke lassen sich aus dem Gewebe relativ leicht herausreiben. Dieses Lob hören wir auch immer wieder von anderen Citroën-Besitzern.

Alles in allem: Unsere bisherigen Beobachtungen haben sich durch die jüngsten Fahrten bestätigt.



Die praktische Schalenbauweise des großen Citroën



Das Service-Personal wird in der Kundendienstschule sorgfältig ausgebildet



**Ein Begriff
der CITROËN-
Organisation**

KONTROLLE

**Kontrolle 65
bedeutet:**

**Sie erhalten ein
ausgesuchtes
Fahrzeug
aus erster Hand,
das nach den
Normen
des Werkes
grundüberholt ist**

**Sie erhalten ein
preisgünstiges
Fahrzeug, das wie
jeder Neuwagen
eine Garantiekarte
besitzt -
drei Monate ohne
Begrenzung der
Kilometerleistung**

**Sie erhalten also
ein repräsentatives
Fahrzeug aus dem
Hause CITROËN
mit allen
Vorteilen eines
Neuwagens**



citroën 