



**Oldtimerfreunde & ihre Schätzchen** von Michael Gamisch

**Mit der Göttin dem Alltag einfach davonschweben**

Rheingau, (mg) – Nein, es sind keine Autositze, auf denen Fahrer und Passagiere im 38 Jahre alten Citroën DS 23 Pallas Platz nehmen – es sind Sessel. Und bereits da ist klar, was Ullrich Wehe damit meint, wenn er seinen Wagen „kompromisslos komfortabel“ nennt. Der Geschäftsführer der SciVias Caritas GmbH findet beim Fahren mit seinem Oldtimer Entspannung vom Alltagsstress als Klinikchef.

Dabei hat ihn, das Oldtimerfieber schon 1985 erfasst. Damals erwarb er eine Alfa Giulia. Doch sein Liebling ist die DS – auf französisch „La Déesse“ – Die Göttin. Es sei wohl eines der französischsten Autos überhaupt – wie er schwärmt und dabei sanft mit seiner Hand über das schwarze, in den Fahrzeugrahmen eingelegte Kunststoffschild streicht. Schon als junger Mann hatte er sich für 250 Mark eine DS gekauft – 12 Jahre alt und ziemlich verrostet. Die notwendigen Reparaturen überste-



**In der DS versinken Fahrer und Passagiere in knarzigen Knautschleder-sesseln.**



**Statt Wagenheber wurde eine Stütze mit einsetzbarem Stift mitgeliefert. Zum Radwechsel wird die Hydraulik benutzt des Wagens genutzt.**

gen aber sein handwerkliches Geschick und sein Budget. Schon nach drei Monaten trennte er sich für 100 Mark von der Göttin. So preiswert kam er an seine heutige Göttin nicht mehr. 1965 kostete eine neue DS 13.200 Mark. Frisch restauriert musste Ullrich Wehe im Jahr 2000 rund 20.000 DM auf den Tisch legen. Dafür bekam er eine alltagstaugliche Citroën DS 23 Pallas mit einem Vierzylinder-Reihenmotor aus dem Baujahr 1973. Der Wagen hat 2,4 l Hubraum, 110 PS, ein 5-Gang-Getriebe, das über eine Lenkradschaltung bedient wird und Frontantrieb. Der Ver-

brauch liegt bei etwa 12 l/100 km. Die Ausstattungsvariante „Pallas“ wird geprägt durch Ledersessel, Teppiche, die damals nicht üblich waren und Chromapplikationen (Schweller, Blinkertrompete), die ihn hochwertig daherkommen ließen, gerade auch, um – ganz im Sinne der Franzosen – „den Jaguar reizen“. Wehes Fahrzeug kommt wie die meisten heute noch existierenden DS aus Südfrankreich, weil sie dort vom Rost weniger geplagt sind. Das Auto hat viel Vorbesitzer und jede Menge Kilometer hinter sich und wurde 1998/99 voll restauriert. Es war zunächst ein Alltags-

auto, wird aber heute nur noch für Ausfahrten genutzt, wobei „jeder Kilometer ein Genuss ist“ wie Wehe schmunzelnd versichert.

Und seine Liebe zur DS hat auch gute Gründe. Denn der Wagen hat Kultstatus, gehörte zur Avantgarde, war selbst ein Kunstwerk – eben anders als anderen. Bei seiner ersten Vorstellung im Jahr 1955 war er seiner Zeit soweit voraus, dass er zur Design- und Technik-Ikone wurde.

Und so sind DS-Fahrer typischerweise designverliebt, Fahren am liebsten wie Gott in Frankreich, schweben über den Dingen und haben Freude an innovativer Technik – sind aber auch leidensfähig im Reparaturfall.

In zwei Stunden ist das Blechkleid von der Karosserie komplett abgenommen, was für eine hohe Reparaturfreundlichkeit spricht, doch bei sonstigen Technik habe man das nicht beachtet. „Denn da ist alles gnadenlos verbaut“, sagt Wehe.

Neustes Teil ist ein frisch eingebauter Vergaser, aber es geht immer mal etwas kaputt wie eine Spurstange oder Federkugeln sowie Verschleißteile wie Bremsen. Die Unterhaltskosten seien aber keine besondere Belastung. Oldtimer sind steuerbegünstigt, somit fallen hier jährlich 190 Euro (H-Kennzeichen) an, für die Vollkaskoversicherung sind es beispielsweise nochmals 180 Euro. Die Haftpflichtprämie wird nach Alter und Leistung bemessen, bei der DS sind dies rund 100 Euro.

„Und wenn man zum ersten Mal einen solchen Wagen fährt, fühlt man sich als absoluter Fahranfänger. Denn alles ist anders, absolut weich, die Lenkung indirekt, aber man verfügt über gnadenlos zupackende Bremsen, deren Dosierung über den Bremspitz, statt einem Bremspedal erst geübt werden muss, weil es keinen Pedalweg gibt“, erläutert der Oldtimer-Fan.

### Einzigartige Technik

Die DS wurde zwischen 1955 und 1975 rund 1,4 Millionen mal produziert. Die ausschließlich mit Vierzylinder-Reihenmotoren versehenen Wagen waren mit ihrer stromlinienförmigen Karosserie und der damals neuen hydropneumatischen Feder-

ung ihrer Zeit voraus.

Die Citroën DS löste die 23 Jahre äußerlich kaum veränderten Modelle der Baureihe Traction Avant ab.

Bei der Vorstellung auf dem Pariser Autosalon am 5. Oktober 1955 wurden bereits am Abend des ersten Tages knapp über 12.000 Bestellungen registriert.

Einzigartig für die damalige Zeit war die hydropneumatische Federung. Neu waren die innenliegenden Scheibenbremsen vorn, lastabhängige Hochdruckservobremse mit zwei unabhängigen Bremskreisen, die über die Zentralhydraulik mit Druck versorgt wurde und das halbautomatische Getriebe. Als einer der ersten Serienwagen war die DS mit Gürtelreifen ausgestattet. Die Aufhängung der Vorderräder war so konzipiert, dass sich ein Lenkrollradius von 0 ergab (Mittelnachslenkung), wodurch keine Störkräfte auf die Lenkung einwirken konnten. Charakteristisch war auch das Einspeichen-Lenkrad, dessen Lenksäule den Fahrer bei einem Aufprall nicht aufspießen konnte.

1967 wurde die Front neu gestaltet, seitdem hatten die D-Modelle Doppelscheinwerfer hinter einer Glasfront. Bei den teureren Modellen schwenkten die Fernscheinwerfer synchron zur Lenkung mit und leuchteten die Kurven aus, ein Extra, das in heutige Modelle deutscher Hersteller erst vor wenigen Jahren Einzug hielt.

Die Hydropneumatik bestimmt die Bodenfreiheit der DS. Sie variiert von 67 bis 280 Millimeter. Dank der enormen Bodenfreiheit, hat er sogar eine gewisse Geländegängigkeit.

Allerdings muss man vor dem Losfahren etwas Geduld beweisen. Erst wenn das Öl mit genügend Druck durch die insgesamt 24 Meter langen Hydraulikvenen fließt, erhebt sich die DS auf das Fahrniveau.

Auch der Aufbau der Karosserie war besonders. Als tragende Struktur hat der Citroën einen mit dem Karosserieskelett verschweißten Plattformrahmen. Kotflügel, Hauben, Türen und Dach waren mit dem Rahmen verschraubt. Die hinteren Kotflügel konnten zum Radwechsel nach Lösen einer einzigen Schraube mit dem Radmutter Schlüssel demontiert werden.



Mit nur einer Schraube lassen sich die hinteren Kotflügel für den Reifenwechsel entfernen.



Das Besondere des Wagens zeigt sich in den Details, wie dem Einspeichenlenkrad.



500 Liter Platz: Ein familientauglicher Kofferraum.



Unter der langgezogenen Motorhaube arbeitet ein Vierzylinder-Triebwerk.

**Oldtimer-Freunde:**

Der Stammtisch Rheingauer Oldtimer Freunde – ROST – besteht seit 2005. Organisator ist derzeit Elmar Müller (Telefon: 0171-5703684).

Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19 Uhr trifft man sich an unterschiedlichen Orten zur Ausfahrt und anschließendem Fachsimpeln am Stammtisch.

An jedem 2. Sonntag im Monat gibt es in Eltville die „Rheingauer Benzingsprache“ auf dem Parkplatz am Freibad. Ansprechpartner ist Stéphane Scat (Telefon: 0172-6809988).

Kunststoff und Aluminium wurden zur Gewichtsreduzierung genutzt. So besteht das Dach der DS aus glasfaserverstärktem Kunststoff und (bei werksseitig eingebautem Schiebedach) aus Aluminium. Das Kunststoff-Armaturenbrett war ein absoluter Hingucker, weil das Material damals als besonders fortschrittliche Errungenschaft galt, wogegen

Plastik heute eher verpönt ist. Statt Wagenheber wurde eine Stütze mit einsetzbarem Stift mitgeliefert. Zum Radwechsel wird die Hydraulik benutzt: Hochfahren, Stütze einhängen, Stift einschieben, Hydraulik herunterfahren. Die Querstabilisatoren sorgen dafür, dass sich auf der abgestützten Seite die Räder vom Boden heben.

**Steckbrief:**

**Citroën DS 23 Pallas:**  
 Baujahr 1973,  
 Vierzylinder-Reihenmotor  
 2,4 l Hubraum, 110 PS,  
 5-Gang-Getriebe, Frontantrieb,  
 Verbrauch 12 l/100 km,  
 Spitze 180 km/h,  
 4,87 m Länge, 1,80 m Breite,  
 Bodenfreiheit 67 bis 280 mm,  
 Kofferraum rund 500 l,  
 hydraulisches Fahrwerk sowie  
 Bremsen und Lenkung  
**Besonderheit in der DS:**  
 Druckpfliz, statt Bremspedal, Kurvenlicht (seit 1967, mechanisch),  
 vorne Scheibenbremsen.



**Die Attentat-Story**

Präsidenten und Minister lassen sich in einem Citroën DS chauffieren. Der französische Präsident Charles de Gaulle nutzte zu allen offiziellen Anlässen eine DS. Am 22. August 1962 trug der Wagen wesentlich dazu bei, ihm das Leben zu retten, als er in Petit-Clamart bei Paris in einen Hinterhalt der OAS geriet. Trotz zerschossener Hinterreifen konnte der Wagen weiterfahren und den Präsidenten in Sicherheit bringen, weil die Hydropneumatik ihn ausbalancierte. Das Attentat trug mit zum Mythos der DS bei.

Und so ist es kein Wunder, dass die DS in vielen Filmen dieses Talent gerne übertrieben dargestellt wurde, etwa in Streifen mit Louis de Funès. Eine Nebenrolle bekam die DS aber auch in French Connection. Als „eiskalter Engel“ stiehlt Alain Delon ausschließlich die Luxusvariante DS Pallas.

Nur wer sich einmal in die Knautschledersessel sinken lässt, kann dem Phänomen der Göttin näher kommen. Im Gegensatz zu heutigen Autos stören die dünnen A- und B-Säulen kaum die Sicht nach draußen, wo man hinter einen schier endlos wirkenden Motorhaube den Horizont erblickt.

**Kapitalanlage**

Und so ist es auch das besondere Fahrerlebnis, das Ullrich Wehe an seiner DS schätzt. Die Liebe zu Oldtimern teilt er übrigens mit seinen Freunden vom Rheingauer Oldtimer Stammtischs – kurz

„ROST“ – genannt, den er mitbegründet hat.

Seine heutige DS war zwar nicht ganz billig. Doch seine Investition von 20.000 DM im Jahr 2000 hat eine enorme Wertsteigerung erfahren. Heute ist ein Wagen in diesem Zustand einiges über 20.000 Euro wert. Eine solche Verzinsung bietet kein Bankkonto, meint Wehe verschmitzt. Hinzu kommt der Fahrspaß, den man mit seiner Wertanlage täglich haben kann. Dabei nimmt er durchaus auch das Risiko in Kauf, dass etwas mit dem Wagen passieren kann.

„Der Wagen ist im Grunde ein Museumsstück, doch Autos sind für mich zum Fahren da. Ich stelle mich nicht dahin und poliere das Blech und freue mich darüber, was in meiner Garage steht, sondern ich setze mich lieber hinter das Lenkrad und gebe Gas“, erklärte Wehe. Besonders in Erinnerung bleibt ihm eine Fahrt mit der Familie am Oster-

tag quer durch Paris ohne Navi und nur mit großer Landkarte ausgerüstet. Es war die reinste Triumphfahrt über die Champs-Élysées, während die Passanten der schwarzen Limousine hinterherschauten und winkten.

Doch die Göttin ist nicht der einzige Oldtimer in der Familie. Ein Käfer-Cabrio wird gerne von



**Eines der seltenen DS-Cabrios ist die nächste Baustelle für Ullrich Wehe.**

der Ehefrau für Fahrten genutzt. Daneben gibt es noch einen Volvo Amazon mit Alltagsqualitäten und ein DS-Cabrio als Restaurierungsobjekt.

Dabei hilft auch jede Menge Literatur über die DS, die Ullrich Wehe gesammelt hat.

Die einzigen Grenzen für einen echten Sammler setzen nur Platz- oder Geld meint Wehe, wobei dem Platz die größere Bedeutung zukomme. Denn einen Oldtimer könne man durchaus günstig bekommen, eine trockene, warme Garage oft nicht.



**Ullrich Wehe mit seiner die DS (Déesse=Göttin).**