

Auto Bild DEUTSCHLANDS TOP 200

Die meistverkauften Autos seit 1948

180

Borgward Isabella
(1954–1962*) 85 060
Inlandsverkäufe: Die
schöne Bremerin war der
größte und letzte Erfolg
der legendären Marke



179

Mazda MX-5 (seit 1990)
Bislang 85 083 mal ging
der am Cabrio-Comeback
stark beteiligte Urvater
aller modernen Roadster
an deutsche Erstbesitzer



178

Fiat 1300/1500
(1961–1968) Mit konser-
vativer Technik auf
Vergleichstest-Siege
abonniert. 86 945 Käufer
ließen sich überzeugen



87 058 Einheiten
von 1957 bis 1975

177 Citroën ID/DS

176

Renault 14 (1976–1983)
Das Rundstück aus dem
Baguette-Land (Absatz-
zahl bei uns: 87 289) war
Renaults erstes Modell
mit quer verbautem Motor



175

Volvo 740–960 (1982–1996)
Die Schweden gaben
sich die Kante, 88 050
Deutsche machten mit.
Dann folgte der S90/V90
– und 1998 der S80



174

Citroën Berlingo
(seit 1996) Dank freund-
licher Preisgestaltung
schlägt er seinen Zwilling-
bruder Peugeot Partner –
90 089 Exemplare



173

Talbot Horizon
(1978–1986) Als Simca
geboren, unter Peugeot-
Ägide zugunsten des 309
verstorben. 90 721
Deutsche kauften ihn



172

Opel Meriva (seit 2003)
So frisch – und schon ein
Top-200-Typ. Daß es
nicht bei 90 844 Meriva
bleibt, dafür werden viele
Jungfamilien sorgen



171

Opel Frontera (1992–2004)
In den USA als Isuzu und
Honda angeboten, bei
uns 91 475 mal zugelassen.
Der Erbe könnte im Herbst
auf der IAA stehen



Der Himmel auf

Die Göttin lebt versteckt. Nur eine winzig kleine Hofeinfahrt führt zu ihr, und auch das schlechte Firmenschild mit der Aufschrift „Citroën DS-Handel Dirk Sassen“ ist auf den ersten Blick kaum zu entdecken. Nichts hier draußen in der Düsseldorfer Benrodestraße 61 deutet darauf hin, daß sich hinter dem braun-beigen Eingangstor der Himmel auf Erden

erschließt. Zumindest für jeden, der auch nur einen Funken automobil-er Leidenschaft besitzt. Gleich hinter dem Tor steht die erste Göttin. Direkt neben ihr die zweite. Dort die dritte, die vierte, ach was, über zehn Stück müssen es sein. Manche sind verwittert, verblichen, verbeult. Andere sehen so neu aus, als hätten sie eben erst das Licht der Welt erblickt.

1955 wurde die DS von Citroën (für Liebhaber „La Déesse“, die Göttin) auf dem Pariser Autosalon vorgestellt. Als Nachfolgerin des altertümlichen Traction Avant war sie eine Revolution, eine Sensation, eine Kühnheit im Design, ein Wunder der Technik. „Die DS ist offenkundig vom Himmel gefallen“, schwärmte der Philosoph Roland Barthes über die von De-

* ErfäBte Neuzulassungsjahre, Abweichungen von Bau- und Modelljahren möglich



Göttinnentreffen
im Wohngebiet:
Knapp 20
DS-Modelle hat
die Hinterhof-
Werkstatt
immer vorrätig

Fotos: A. Perkovic (2), U. Sonntag (2), T. Baier, R. Sassen, Werk (5)

Erden

Hinter einer unscheinbaren Hofeinfahrt beginnt eine märchenhafte Welt: Ein Düsseldorfer restauriert alte **Citroën DS** – und hat für die Göttin eine Werkstatt mit herrlich altmodischem Charme geschaffen

signer Flaminio Bertoni und Konstrukteur André Lefèbvre modellierte Französin. Man erzählt sich, daß schon in der ersten Stunde des Pariser Salons 750 Bestellungen bei Citroën eingingen. Nach einem Tag waren es 12 000. Am Ende der Autoausstellung 80 000.

Hier bei uns in der Bundesrepublik wurden zwischen 1957 und 1975 insgesamt 87 058 Einheiten



der DS und ihrer einfacheren Schwester, der ID, zugelassen. Das bringt sie auf Platz 177 in „Deutschlands Top 200“, der ewigen Bestenliste von AUTO BILD.

Daß die Göttin nicht trotzdem schon lange auf dem Rosthaufen

Das wird eng: Arbeiten im knappen Motorraum des Vierzylinders erweisen sich oft als schwierig

der Geschichte steht, dafür sorgt (unter anderem) DS-Spezialist Sassen. Und wer seine Werkstatt besucht, der betritt eine andere Welt. An den Wänden hängen vergilbte französische Werbeplakate und alte Nummernschilder. Man hört das Hämmern auf Blech und die Musik aus dem Radio, überall liegen alte Teile. Es ist eng, verwinkelt und riecht nach Öl. ▶



Details einer Design-Ikone: Unverwechselbar sind das schräge Heck mit tiefen Leuchten, die oben angebrachten Blinker und das (bei älteren Modellen) geschwungene Armaturenbrett



Keine dieser durchdesignten neumodischen Werkstätten, wo man zwar vom Boden essen kann, aber niemand mehr weiß, wie man ein Getriebe auseinanderbaut. Nein, das hier hat einen herrlich altmodischen Charme. „Ein edler Showroom würde gar nicht zu uns passen“, sagt Dirk Sassen.

Der Zwei-Meter-Mann trägt Wollpulli und Stoppelhaare. Er verkörpert eine Leidenschaft, nach der man heutzutage lan-

ge suchen muß. Seine Biographie in Kurzform: Als Kind auf der Rückbank einer DS 21 großgeworden, Metzgermeister gelernt, Fahrzeugtechnik studiert. Mitte der 80er Jahre die erste DS gekauft, 1992 die erste Werkstatt aufgemacht. 1997 umgezogen und immer mehr Personal eingestellt. Heute hat Sassen acht Mitarbeiter, und auch sie machen hier viel mehr als nur ihren Job. „Die fahren selbst alle DS

und verbringen ihren Urlaub am liebsten in Frankreich.“

Dort findet Sassen auch seine Autos. Nicht nur, weil es das Mutterland der Göttin ist, son-

Sassen: „Wir nehmen nur unrestaurierte Fahrzeuge“

dern auch, weil dort im Winter weniger Salz gestreut wird als hier und das Klima milder ist. Sassens Grundsatz lautet: „Wir suchen ausschließlich unre-

staurierte Fahrzeuge, an denen noch nichts verbastelt wurde.“

Verrostet und verbeult, wie sie sind, treten die Wagen dann den Kunden gegenüber. Erst wenn sich jemand für eines der 20 Modelle, die immer vorrätig sind, entschieden hat, beginnt die Restaurierung. Oder sagen wir: Der vollständige Neuaufbau, denn vom Original bleibt im Prinzip nur das Grundgerüst. „Da man mit der Hohlraumkonservierung erst in

den 70er Jahren angefangen hat, ist die größte Herausforderung bei der DS der Rost“, so Sassen. Die Wiederbelebung einer Göttin dauert etwa ein Jahr und kostet um die 25 000 Euro. Zwölf Monate Garantie sind inklusive, die zwei-stündige Einweisung auch.

Denn für DS-Neulinge kann das alles ganz schön verwirrend sein: Der kleine runde Pilz im Fußraum zum Beispiel, der bei vielen Modellen das



Ausgeschlachtet: Bei der Restaurierung wird die DS von Grund auf neu aufgebaut – gilt auch für das Cockpit

Zwei Göttinnen-Generationen: Im September 1967 verschwanden die Scheinwerfer hinter Glas

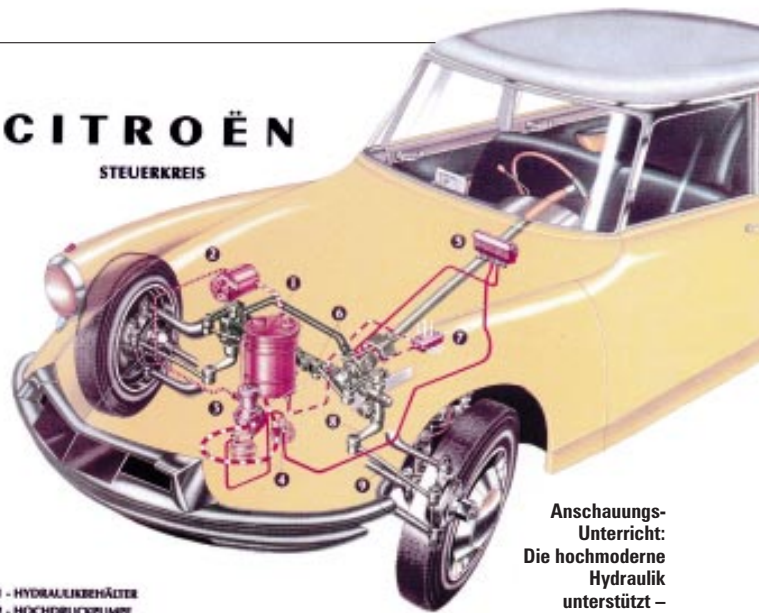


Sassen hat jedes Teil auf Lager: „Ich weiß, wie schlimm es ist, wenn man warten muß“



CITROËN

STEUERKREIS



- 1 - HYDRAULIKREHLEITER
- 2 - HOCHDRUCKPUMPE
- 3 - DRUCKREGLER MIT DRUCKSPICHERKUGEL
- 4 - DRUCKSPEICHER FÜR BREMSE
- 5 - DRUCKVERTEILER
- 6 - LENKERUNTERSTÜTZUNG
- 7 - DRUCKANSCHLUSS
- 8 - UMLENKHEBEL
- 9 - SPURSTANGE

- ////// ANSAUGSCHLAUCH
- DRUCKLEITUNG
- HOCHDRUCK
- ZUFÜHRUNG
- RÖCKLAUF ZUM HYDRAULIKBEHÄLTER

Anschauungs-Unterricht:
Die hochmoderne Hydraulik unterstützt – bis auf den Motor – alle wesentlichen Systeme



Revolutionär: Die hydropneumatische Aufhängung hält die DS auf jedem Belag im Gleichgewicht

Citroën DS 23

Technische Daten

Reihen-Vierzylinder, Verdichtung 8,75:1 • 2 Ventile je Zylinder, ohv, Kette • Wasserkühlung • 2332 cm³ • Registervergaser • 110 PS bei 5500/min • Frontantrieb • vollsynchron. Fünfgang-Getriebe • hydropneumatische Einzelradaufhängung vorn und hinten, Drehstab-Stabilisatoren vorn und hinten • Hochdruck-Bremsen, v. Scheiben, h. Trommeln • Tank 65 l • Länge/Breite/Höhe 4870/1800/1470 mm • Reifen 180 HR 15 XAS • Leergewicht 1300 kg • Vmax 179 km/h

Bremspedal ersetzt. Der hinter dem Lenkrad positionierte Schalthebel, über den man bei der Halbautomatikversion auch den Motor anläßt. Das kleine Loch im Nummernschild, über das man die DS im Notfall auch ankurbeln kann. Und natürlich die sagenhafte Niveauregulierung.

Ein hydraulisches Hochdrucksystem sorgt im Zusammenspiel mit Gasfederkugeln für die großartige Straßenlage,

für die die Göttin so berühmt ist. Außerdem unterstützt es Lenkung, Bremsanlage sowie Schaltung. Und gilt, so meint zumindest Dirk Sassen, zu Un-

Citroëns Farbenlehre: Rot ist schlecht, Grün ist gut

recht als schwer durchschaubar. „Für Experten ist die Hydraulik gar nicht so kompliziert, wie man immer denkt.“ Vorausgesetzt, man beachtet

folgende Farbenlehre à la Citroën: Die rote Hydraulikflüssigkeit der ersten Generation griff die Leitungen von innen an, die grüne Flüssigkeit der späteren Modelle war dagegen weitgehend problemlos.

Die meisten Kunden wissen aber sowieso genau, was sie wollen – meistgekaufter Jahrgang ist die DS von 1968/69. Da hatte sie schon die neue Front mit den hinter Glas gelegten Doppelscheinwerfern

(und bei einigen Modellen sogar mitlenkendes Fernlicht), aber noch das schöne, geschwungene Armaturenbrett mit dem Bandtacho.

Sassen selbst ist da flexibel: Auf Wunsch baut er in die DS auch einen Anschluß für den MP3-Player ein. Oder Sitzheizung und Navigationssystem. Nur bei der Außenansicht läßt der Düsseldorfer nicht mit sich reden: „Wir lackieren grundsätzlich nur in den Originaltö-

nen.“ Alles andere wäre nun doch ein bißchen zu würdelos – für eine wahre Göttin.

Alex Cohrs

► Nächste Woche geht es mit Platz 170 bis 161 weiter. Und einem Auto, das seine Besitzer nie im Stich ließ



Handarbeit: Acht Mitarbeiter hat die Werkstatt. Wer sich nicht gern die Hände schmutzig macht, ist hier falsch

Guter Schnitt: Die Bleche werden nach einem Muster nachgefertigt



Die Göttin und ihr Meister: Dirk Sassen hat sich auf die DS spezialisiert

Fotos: A. Perkowic, Werk (1)