

Citroën Visa



Vorsicht

vor Billig-Exemplaren

Mit dem Kleinwagen Visa schloß Citroën im Herbst 1978 die Lücke zwischen dem immer noch produzierten 2 CV – im Volksmund liebevoll Ente genannt – und den Mittelklassenmodellen GS und GSA. Im Laufe der Jahre wurde der kompakte Franzose häufig aktualisiert. Was nichts daran änderte, daß ihm mit dem Peugeot 205 ein Modell aus dem eigenen Land den Rang abgelaufen hat. Doch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist der Visa nach wie vor beliebt.

Visa-Interessenten haben die Wahl zwischen verschiedenen Motorstärken. Die Leistungsbandbreite reicht vom versicherungsgünstigen Zwei-Zylinder-Boxermotor mit 34 PS über einen sparsamen 60-PS-Dieselmotor bis hin zum sportlichen 104-PS-Triebwerk in der GTI-Version.

Zweckmäßig motorisiert mit der 50-PS-Maschine

Mit dem schwachen Zweizylinder kommt der Franzose kaum von der Stelle, es sei denn, er wird dauernd mit Höchstumdrehzahlen ausgefahren. Entsprechend schnell ist er verschlissen und gibt seinen Geist auf. Mit dem Einspritzmotor ist es genau umgekehrt. Das Fahrwerk hat Mühe, die Motorleistung auf die Straße zu bringen. Antriebswellen, Getriebe und Bremsen werden häufig überbeansprucht und quittieren ebenfalls recht frühzeitig ihren Dienst. Interessenten sind also gut beraten, sich aufs Mittelmaß zu beschränken – die wenigsten Probleme macht die 50-PS-Maschine.

Dessenungeachtet sollten Visa-Käufer auf jeden Fall vor Vertragsabschluß einen Blick unter die Antriebsinheit werfen. Denn unabhängig von ihrer Leistung kennzeichnet eine Schwäche sämtliche Visa-Motoren: Sie verlieren

gerne Öl und hinterlassen dann beim Parken häßliche Flecken. Unredliche Visa-Verkäufer versuchen diesen Mangel mit einer Motorwäsche zu vertuschen. Lassen Sie sich nicht reinlegen, sonst haben Sie spätestens bei der nächsten TÜV-Prüfung den Schwarzen Peter. Denn in diesem Punkt kennen die strengen Herrn im Kittel keine Gnade und verweigern die Plakette. Das gleiche gilt für

ausgeschlagene Kugelköpfe an den Spurstangen und die ungleichmäßige Wirkung von Fuß- und Handbremse.

Immer wieder Ärger gibt es auch mit der Elektrik. Ob Lichtmaschine, Scheinwerferreflektoren oder Rückleuchten – beim Visa steckt oft der Kupferwurm in den Leitungen. Betroffen sind davon übrigens Visa-Modelle aller Jahrgänge und Altersklassen. Untypisch für einen

Citroën: Die Visa-Karosserie ist gegenüber Rost weitestgehend immun.

Beim Kauf eines Visa aus Zweit- oder Dritthand kann man dennoch nicht vorsichtig genug sein. Von ungepflegten Billig-Exemplaren sollte man die Finger lassen, sonst kommt kurze Zeit später das dicke Ende, weil die Reparaturkosten den Kaufpreis übersteigen. **Gesamturteil: Bedingt empfehlenswert**

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise: Citroën Visa

Typ	PS	Neupreis	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979
Visa Special	34	9 950	–	–	–	–	4 160	3 280	2 540	1 800
Visa	34	10 670	–	6 730	5 840	5 020	4 280	–	–	–
Visa	33	11 280	7 780	6 900	–	–	–	–	–	–
Visa Club	34	10 850	–	–	–	–	4 620	3 790	2 650	1 850
Visa Club	34	11 660	–	7 410	6 440	5 560	4 790	–	–	–
Visa Club	33	12 490	8 660	7 670	–	–	–	–	–	–
Visa 11 L	50	11 090	–	–	–	5 500	4 620	–	–	–
Visa 11 E	50	11 890	–	–	6 550	5 620	–	–	–	–
Visa Super	57	10 590	–	–	–	–	–	3 650	2 820	2 020
Visa Super E	50	11 760	–	–	–	5 700	4 790	3 930	–	–
Visa 11 RE	50	12 680	–	8 180	7 130	6 130	–	–	–	–
Visa 11 RE	48	13 650	9 630	8 550	–	–	–	–	–	–
Visa Plein Air	50	17 600	12 510	11 030	9 630	–	–	–	–	–
Visa 11 Super X	64	13 090	–	–	–	–	5 220	4 220	–	–
Visa 14 TRS	60	14 780	10 570	9 350	8 180	–	–	–	–	–
Visa RS	60	14 550	10 350	–	–	–	–	–	–	–
Visa GT	80	15 440	–	9 410	8 070	6 780	5 610	–	–	–
Visa GTI	104	18 900	13 370	11 770	–	–	–	–	–	–
Visa 17 D	60	15 400	10 720	9 350	8 270	–	–	–	–	–
Visa 17 RD	60	16 250	11 510	10 200	9 010	–	–	–	–	–

Tabellenpreise: Mittelwert aus Händlerein- und -verkaufspreis inkl. MwSt. laut Schwacke-Marktbericht 4/87

Visa-Schwäche Nummer eins: Auch bei jüngeren Modellen reicht die Wirkung der Fuß- und Handbremse oftmals nicht aus, um auf Anhieb die TÜV-Plakette zu bekommen. Die fällige Reparatur ist nicht billig. Mit 400 bis 700 Mark müssen Sie rechnen



Schlechte Straßen bereiten den Kugelköpfen an den Spurstangen oft ein frühes Ende. Bei der Reparatur müssen dann die kompletten Spurstangen erneuert werden. Mit anschließender Fahrzeugvermessung kostet die Reparatur ca. 400 Mark



Foto: Jochen Fricke



Die kleinen Franzosen fallen beim TÜV häufig als Umweltsünder auf. Zwischen Motor und Getriebe kommt es zum Ölverlust. Um einen neuen Abdichtung einbauen zu können, muß der Motor ausgebaut werden. Entsprechend teuer ist die Reparatur: 500 Mark



Visa-Problem: Ausfall der Rückleuchten. Das Dichtgummi der Heckklappe läßt in den Ecken gerne Wasser durch. Folge: Die Kabelanschlüsse oxidieren, und das Bodenblech des Kofferraums rostet. Werfen Sie einen Blick in die Ecken des Kofferraums