



DS

50 Jahre Citroën DS
Paris 6. – 9. Okt. 2005



Editorial

Paris, 1. Oktober 1955. Im Grand Palais platzt eine automobiler „Bombe“ – so titeln die Zeitungen. Die DS ist geboren. Citroën präsentiert auf seinem Stand der versammelten Weltpresse und dem wie vom Donner gerührten Publikum ein völlig neuartiges Auto. Die Marke mit dem Doppelwinkel hat endlich enthüllt, welches Modell das Erbe des berühmten Traktion Avant von André Citroën antritt. Auf einen Schlag folgt Farbe auf strenges Schwarz, bricht eine neue automobiler Ära an, scheint Science Fiction Realität zu werden. Plötzlich sind alle Autos auf diesem Salon aus der Mode und überholt: die DS ist eine Sensation. Sie hat alle geprägt, die diesen Augenblick erlebt haben und heute, 50 Jahre später, ist sie immer noch präsent und man spricht von ihr, denn dank Tausender begeisterter Sammler lebt sie weiter.

Zwei Männer und ihre Mitarbeiter haben dieses automobiler Wunderwerk geprägt. Beide wurden noch von André Citroën persönlich eingestellt. Es sind die Schöpfer des Traktion Avant von 1934, der Ingenieur André Lefèvre und der Zeichner, Bildhauer sowie Designer Flaminio Bertoni.

Diese Männer haben ihre Talente verbunden, um ein industrielles Meisterstück zu vollbringen und mit diesem Modell, der DS, die Automobilgeschichte zu revolutionieren. Technik und Design verbinden sich, ergänzen sich und durchdringen einander fast vollkommen.

Die DS ist mehr als das Ergebnis eines rein stilistischen Gestaltungswillens. Ihre Form wird von den verwendeten technischen Lösungen bestimmt, und ihre Linien verteilten der Verbindung von Nützlichkeit und Harmonie, von Funktion und Ästhetik einen höchsten Ausdruck. Und wie die Citroën-Modelle vor und nach ihr beweist sie, dass Komfort und Sicherheit im Mittelpunkt der Anstrengungen der Marke stehen.

Heute sind 50 Jahre seit ihrer Vorstellung vergangen, und sie hat einen Ehrenplatz in der weltweiten Automobilgeschichte eingenommen, an der Seite zweier anderer legendärer Citroën-Schöpfungen: des Traktion Avant und des 2 CV.

Ihre revolutionäre Konstruktion hat die ganze Automobiltechnik vorangebracht. Sie hat avantgardistische Technik demokratisiert und eine ganze Generation von modernen Autos beeinflusst. Sie hat dem Fortschritt eine Richtung gewiesen und wurde dafür weltweit anerkannt.



Geniales Design



Spitzentechnik



In offizieller Mission



DS für jedermann



DS in aller Welt



Sieger überall



Eine Werbung voraus



Die „Gölin“ der Könige



Meilensteine

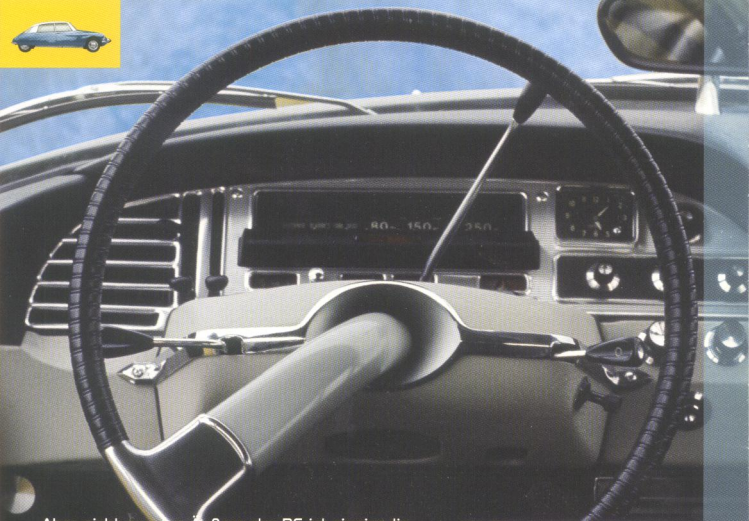


Geniales Design

Über die DS zu sprechen ist unmöglich ohne ihre Form zu erwähnen, denn sie ist im höchsten Sinne ein Designer-Produkt. Flaminio Bertoni zeichnete und formte eine Karosserie voller Sinnlichkeit, aber er arbeitete eng mit dem Ingenieur André Lefèvre zusammen, der der Aerodynamik eine hohe Bedeutung beimaß. Deswegen schufen die beiden eine Synthese von Form und Funktion, deren Harmonie noch nach 50 Jahren verblüfft.







Aber nicht nur das Äußere der DS ist einzigartig, auch ihr Innenraum macht sie unverwechselbar. Das Armaturenbrett ist die reinste Skulptur. Die meisten Schalter und Hebel lassen sich bedienen fast ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Die zum Inneren sanft abfallende Form lässt viel Licht hinein und schafft ein großzügiges Raumgefühl. Der ganze Innenraum verrät die ergonomischen Absichten der Entwickler.





Der Innentürgriff zum Beispiel war damals völlig neuartig und erlaubte das Öffnen und Schließen ohne Verrenkung der Handgelenke, in einer einzigen Bewegung.

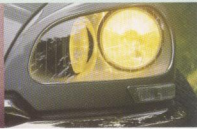




Nützliche Spitzentechnik

Ihre Ästhetik war außergewöhnlich, aber die DS hat überdies mit ihrer Technik die damaligen technischen Maßstäbe des Automobils über den Haufen geworfen. Sei es ihre Federung, ihre Straßenlage, ihre Bremsen, ihre Lenkung: alles daran war revolutionär.

Mit ihrer bemerkenswerten Leistungsfähigkeit auf diesen Gebieten förderte sie die weite Verbreitung von Ausstattungen, die bis dahin nur Spitzenautomobile besaßen, wie Servolenkung und Servobremse. Selbst die meisten europäischen Luxusautos dieser Zeit besaßen dergleichen nicht.



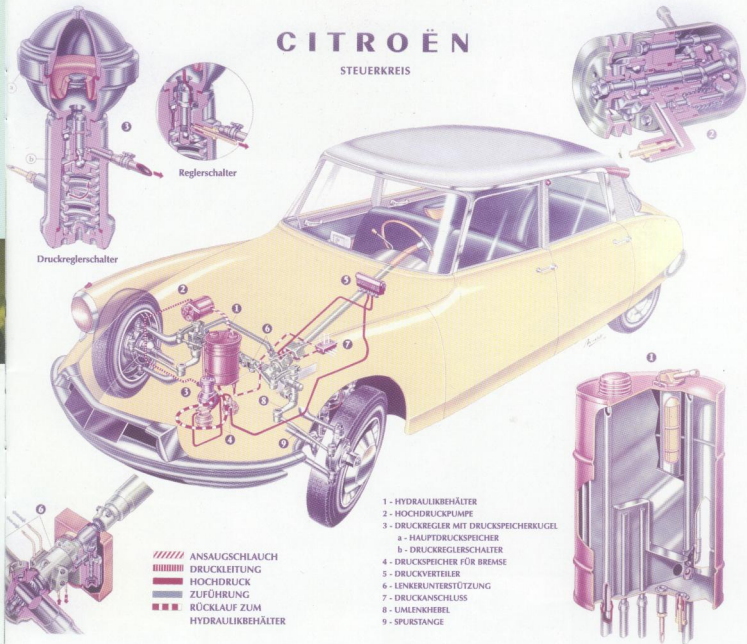
Wenn die heutigen Automobile komfortabel sind, gute Bremsen und eine sichere Straßenlage haben, dann hat auch die DS ihren Teil dazu beigetragen. Sie war für alle Autohersteller ein Maßstab, an dem sie sich messen lassen mussten und der sie zu Höchstleistungen anspornte, um gegenüber der DS nicht zu stark abzufallen. Trotzdem blieb sie für mehr als zehn Jahre unerreicht.

Es war die Hochdruckhydraulik, welche ihre hydro-pneumatische Federung erforderte, die zum

Ausgangspunkt für die meisten technischen Innovationen der DS wurde. Die Hydraulik lieferte die Energie für die Servolenkung, für die bis dato nur von Jaguar bei den 24 Stunden von Le Mans eingesetzten Scheibenbremsen und für die Schaltung mit automatischer Kupplungsbetätigung, welche die heutigen robotisierten Schaltgetriebe vorwegnahm. Die DS verwendete auch neuartige Werkstoffe wie Aluminium für die Motorhaube oder Kunststoff für das Dach.

CITROËN

STEUERKREIS





In offizieller Mission

Wer erinnert sich nicht an die berühmten schwarzen DS ?... Lange Jahre waren dies die Staatslimousinen von Ministern, Präfekten und besonders von General de Gaulle, der sie besonders schätzte. Er orderte sogar eine ganz Besondere für den Elysée-Palast, die von Chapron 1968 nach Entwürfen der Citroën-Entwicklungsabteilung gebaut wurde. Schließlich hatte bei dem bekannten Attentat am Petit Clamart, als sein Wagen von Kugeln durchsiebt wurde, die DS ihm das Leben gerettet: trotz zweier zerschossener Reifen blieb sie steuerbar und brachte ihn zum Militärflugplatz Villacoublay, wo er sein Flugzeug besteigen konnte.

Die schwarzen DS bildeten bei großen Staatsakten beeindruckende Wagenkolonnen. Oft fuhren diese Kolonnen die Champs-Élysées hinunter und boten dabei ein einzigartiges Schauspiel. Diese Demonstrationen waren zugleich eine Ehre und eine hervorragende Werbung für die DS: sie verkörperte das Prestige Frankreichs. Und „Prestige“ hieß folglich auch eine 1959 eingeführte Version mit Trennscheibe zwischen Vordersitz und Wagenfonds, die auch mit Funktelefon ausgerüstet werden konnte und hochgestellten Persönlichkeiten mit Chauffeur zugedacht war.

- 1 Le général De Gaulle en visite officielle à Oran, Algérie (juin 1958)
- 2 Le roi Olaf de Norvège en visite officielle à Paris (1962)
- 3 Le prince Norodom Sihanouk, Cambodge (1958)
- 4 Unne DS 21 Pallas bleu d'Orient: un des cadeaux de mariage pour SAR la princesse héritière Margrethe de Danemark et le comte Henri de Laborde de Monpezat (1967)
- 5 Jackie Kennedy en visite officielle à Paris (1961)
- 6 Un cortège de DS dans la cour du palais de l'Élysée à Paris, pour le Sommet européen (1972)
- 7 La DS était la voiture officielle du 9^e Plan de Comobo qui se tenait à Saïgon, Vietnam (21 octobre 1957)



6

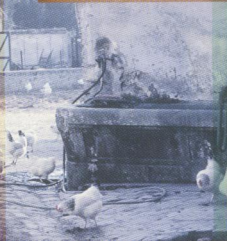


7



DS für jedermann!

Die DS war der Prestigewagen schlechthin für eine breite Käuferschicht. Mit 1.456.115 gebauten Autos in ihrer 20jährigen Karriere war sie eine feste Größe in Sachen komfortabler und sicherer Fortbewegung von Familienvätern, Handelsvertretern, Ärzten... und nicht nur in Frankreich. Caravaner schätzen sie sehr und machten sie zum Zugwagen par excellence. Wegen ihrer Federung nutzten Kameraleute sie für Aufnahmen während der Fahrt.



Die Krankenwagenausführung des Break hatte in Frankreich quasi eine Monopolstellung. Taxifahrer kauften sie wegen des Komforts und wegen der Beinfreiheit auf den hinteren Plätzen, die ihren Kunden so angenehm war. Vielfahrer schworen auf sie und so wurde sie zum Fahrzeug der Firmenchefs und Freiberufler. Sie sah aber auch sehr repräsentativ aus, besonders als Pallas mit dem Edelstahlzierrat und der raffinierten Ausstattung inklusive die weichen Teppichen mit der Schaumstoffunterlage. Und die DS zog sich immer gut aus der Affäre, in der Stadt wie auf dem Land. Ob bei Geschäftsterminen oder beim Jagdausflug, sie brachte den automobilen Fortschritt überall hin.









DS in aller Welt

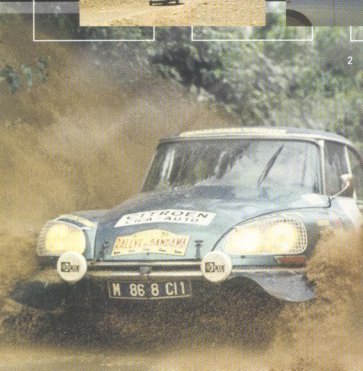
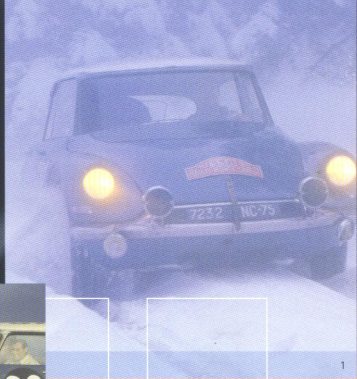
Die DS ist weltbekannt, denn sie war ein Exporterfolg. In den meisten europäischen Ländern war dieses Ausnahmeauto sehr geschätzt. Aber die DS trug die Citroën-Farben auch auf andere Kontinente, bis in die USA, nach Kanada, Australien... Ihre unverwechselbaren Linien haben die Basis für eine weltweite Bekanntheit der Marke Citroën geschaffen. In etlichen Ländern erhielt die

„Göttin“ Spitznamen oder wurde (wie in Italien und Deutschland) nach der Bezeichnung der Spitzenversion einfach „der Pallas“ genannt. In Großbritannien gab es bis 1965 eine eigene Produktion, und die dortigen DS erhielten ein Holzarmaturenbrett mit Rundinstrumenten und eigene Rückleuchten. Besonders beliebt war der Break, der auf dem britischen Markt Safari hieß.





Siege auf allen Straßen

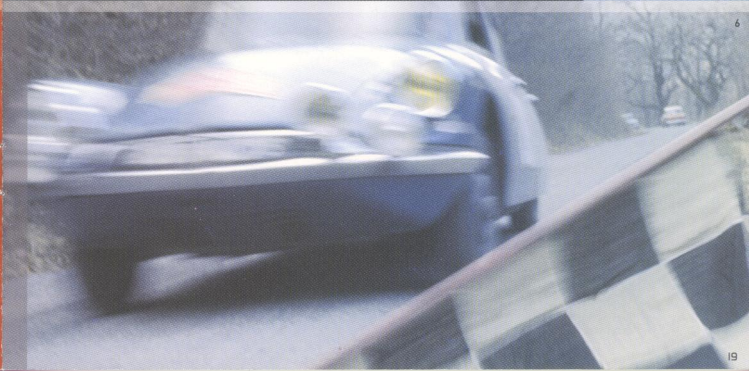


Mit der DS nahm Citroën erstmals offiziell an internationalen Motorsportwettbewerben teil. Der Erfolg stellte sich sofort ein. Rallies und Langstreckenrennen waren ihre Domäne, und wieder einmal war Innovation das Erfolgsgeheimnis. Allerdings waren es dieses Mal die Organisation und Vorbereitung der Einsätze, mit der die Marke Citroën den Professionalismus in den Ralliesport einführte.

Als erste maß die Citroën-Rallyesportabteilung der Vorbereitung der Servicestationen und der ganzen Mannschaft dieselbe Bedeutung bei wie der der Autos. Und so gewann die DS fast überall. Bei der Rallye Monte Carlo (1959 und 1966), beim Critérium Neige et Glace (1960, 1967), die Tour de Belgique, Lüttich-Sofia-Lüttich (1961), den Marathon de la Route, die Tour de Corse (1961, 1963), die Coupe des Alpes, die Rallye Marokko (1969). Brillant auch die Vorstellungen bei der East African Safari oder

den Langstreckenrallyes London-Sydney und Wembley-Mexiko. Sie gewann auf allen Arten von Strecken: Schnee und Eis, Pisten und Asphalt, am Steuer die großen Fahrer ihrer Zeit. Beweis genug für ihre außergewöhnlichen Fahreigenschaften...

- 1 Rallye de Monte Carlo (1963)
- 2 Rallye du Bandama (1972)
- 3 Rallye de Maroc (1969)
- 4 Guy Verrier à l'East African Safari (1965)
- 5 La DS fait la « une » du magazine Sport Auto (janvier 1964)
- 6 Rallye de Monte Carlo (1965)



**CITROËN
DEUX FOIS
CHAMPION
DE FRANCE**



71 Station Wagon



Citroën



ID19 CITROËN

HYDRONORMALE
CITROËN ID19 1000 1300 1600 1800 2000 2200 2400 2600 2800 3000 3200 3400 3600 3800 4000 4200 4400 4600 4800 5000 5200 5400 5600 5800 6000 6200 6400 6600 6800 7000 7200 7400 7600 7800 8000 8200 8400 8600 8800 9000 9200 9400 9600 9800 10000

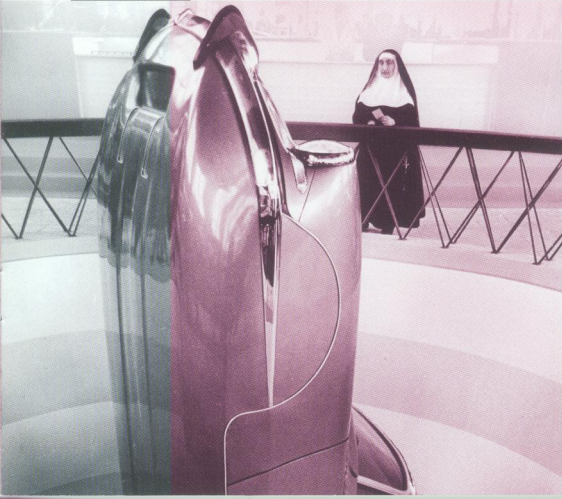
Hydronormale est un véhicule unique, qui vous offre une grande liberté de mouvement et une grande capacité de charge. Elle est conçue pour répondre à vos besoins en matière de confort, de sécurité et de performance. Elle est équipée de la plus grande roue de série, d'un moteur puissant et d'une transmission à cinq vitesses. Elle est disponible en plusieurs versions, pour répondre à vos besoins spécifiques.



CITROËN DS



DS

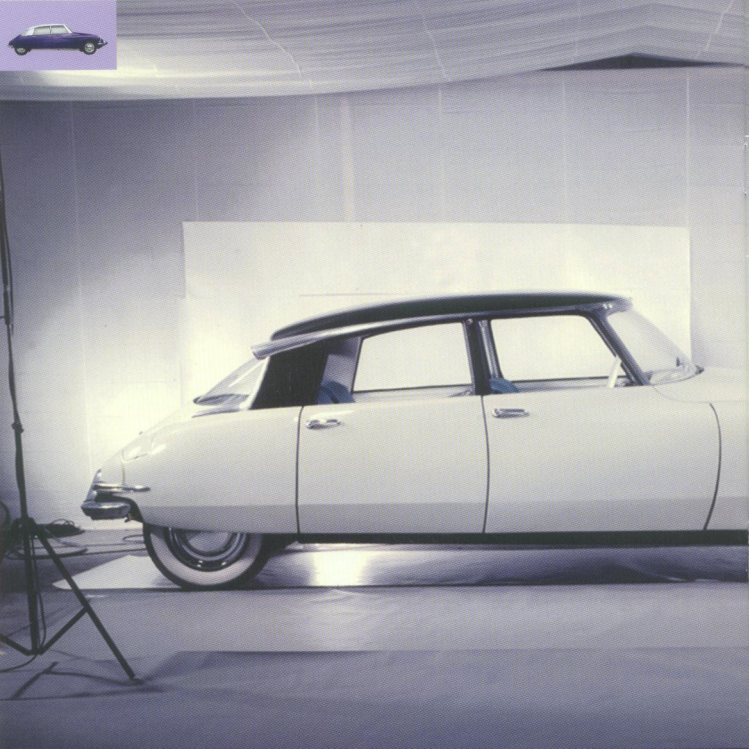


CITROËN

ID 19

Hydronormale





Die „Göttin“ der Künste



Sie wurde ein Star und hat die größten Rollen gespielt, sie hat die Stars des Kinos begleitet, war Komparsin und Partnerin großer Schauspieler – und ist es noch... Beispielsweise in „Fantomas“ (1964) von André Hunebelle mit Louis de Funès und Jean Marais, „Das Superhirn“ von Gérard Oury mit Jean-Paul Belmondo und Bourvil (1969). Dieser Film war ein Kassenerfolg mit mehr als 5 Millionen Zuschauern.



2



3



4

Die DS fand selbst in großen amerikanischen Filmen ihren Platz, unter den jüngeren seien erwähnt „Zurück in die Zukunft II“ (1989) von Robert Zemeckis, mit Michael J. Fox ; „Gattaca“ (1997) von Andrew Niccol mit Uma Thurman und Ethan Hawke oder auch „Catch me if you can“ (2002) von Steven Spielberg mit Leonardo Di Caprio, Tom Hanks, Christopher Walken... Die XI. Mailänder Triennale von 1957 feierte die

Verbindung von Industrie und Künsten. Die DS wurde an der Seite der Werke großer Architekten und Designer eingeladen und erhielt den Preis für industrielle Kunst.

Da sie eine moderne Skulptur ist, wurde sie auch als solche ausgestellt und zur Skulptur gemacht. Sie hat Bildhauer wie Arman oder Gabriel Orozco inspiriert, dessen Werk „La DS“ im Museum für zeitgenössische Kunst von Los Angeles ausgestellt wurde.

- 1 Gérard Depardieu et Patrick Dewaere dans « Les Valseuses » de Bertrand Blier (1974) - droits réservés
- 2 Jane Birkin et une cabriolet DS 21 IE pour le film « Cannabis » de Pierre Koránik (1970) - droits réservés
- 3 La DS de « Fantômas » d' André Hunebelle (1964) - droits réservés
- 4 Sculpture de DS pour le Salon RAI d' Amsterdam, Pays-Bas (1958)
- 5 Marcello Mastroianni et la DS dans le film « La Dixième victime » d' Elio Petri (1965) - droits réservés



5

Die „déesse“ (Göttin) verdient die semantische Doppeldeutigkeit ihres Namens, der sie so wunderbar und eindeutig beschreibt. Ihre Eleganz und ihre vollkommene Modernität stehen völlig außer Zweifel.

Ein halbes Jahrhundert nach ihrer Geburt ist sie eine Ikone des Design. Sie wird für immer ein automobiler Star sein, und den Namen Citroën weltweit bekannt machen.





Meilensteine der DS-Geschichte

- | | |
|----------------|---|
| Oktober 1955 | Vorstellung der DS 19 auf dem Pariser Automobilsalon |
| Oktober 1956 | Vorstellung der ID 19 |
| Oktober 1958 | Vorstellung von: ID 19 Break und Familiale
DS 19 Prestige |
| Oktober 1960 | Vorstellung des Cabriolet |
| Oktober 1961 | Neues Armaturenbrett für die DS 19 |
| Oktober 1962 | Neue Frontschürze und vorderer Stoßfänger |
| September 1964 | Spitzenversion PALLAS (für Limousine)
vorgestellt |
| Oktober 1965 | Einführung der ID und DS 21
mit 2 175 cm ³ -Maschine |
| Oktober 1967 | Neue Front mit lenkbaren Fernscheinwerfern
hinter Glas |
| Oktober 1968 | Neues Armaturenbrett
Vorstellung von ID und DS 20 |
| Oktober 1969 | D Spécial und D Super ersetzen ID 19 und ID 20
DS 21 injection alternativ zur Vergaserversion |
| November 1971 | Wunschausstattung Automatikgetriebe für DS 21 |
| Oktober 1972 | Die DS 23 ersetzt die DS 21 (Motor mit 2347
cm ³ , Vergaser oder Einspritzer) |
| April 1975 | Die letzte DS läuft vom Band, nach 1.455.746
Exemplaren, die in Frankreich und im Ausland
hergestellt wurden. |

Citroën auf der Rétromobile

Das Citroën-Dorf auf der Rétromobile 2005 stand im Zeichen der Gastfreundschaft und des Feierns.

Wieder einmal wurden dank der Koordination der Amicale des Clubs Citroën die 550 m² des „village“ von 13 clubs (2 CV, SM, CX, Vorkriegstypen...) genutzt. Ihre Präsenz zeigten die Dynamik der Clubs der Citroën-Fans.

Alle Ausstellungsstücke hatten einen Bezug zum zentralen Ereignis des Jahres, den 50 Jahren der DS. So zeigte der club Traction universelle einen 15-Six H, der Vorläufer der DS-Hydraulik war.

Die Verbindung „DS Jubilé 2005“, bereitet ein europaweites Ereignis im kommenden Oktober vor.

Citroën präsentierte eine künstlerische und technische Retrospektive auf verschiedene Modelle, die das Leben der DS gestaltet haben: Limousine, Cabriolet, Break, zweitüriges Rallye-Coupé... Außerdem wurden Motor-Prototypen und eine Skulptur gezeigt.

Direction de la Communication Citroën
Service de Presse

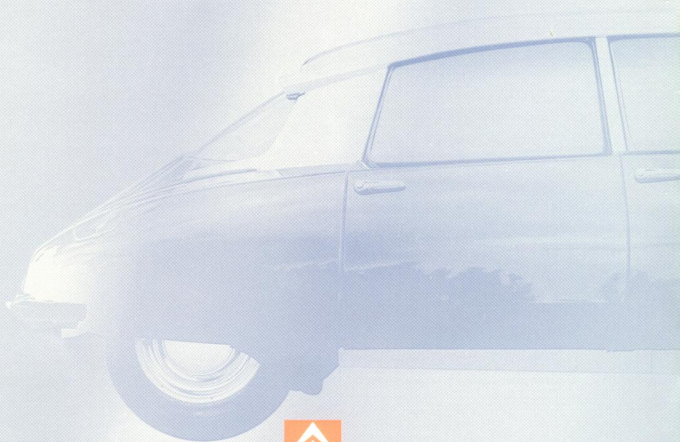
12, rue Fructidor - 75835 Paris Cedex 17 - France

Tel. +33 1 58 79 72 23 - Fax +33 1 58 79 74 03

Website: www.citroen.com - www.citroen-presse.info

Automobiles Citroën - DCCO/Coordination internationale - Conception-réalisation: Extrême Design -
Création CD: Magenta Labo - Copyright photos: Catalogues publicitaires Citroën, Citroën, Robert Doisneau,
Pierre Jahan, William Klein, Patrick Legros, André Martin, Copyright Citroën Nederland bv, X, © C.A.P.A.C.,
Société Nouvelle Prodis, Universal Pictures France, 1974 (Les Valseuses), © Compagnia Cinematografica
Champion, Les films Concordia, 1965 (La Dixième Victime), © Jacques Dubourg, 1965 (Fantômas),
© Citroën Communication, G. Guyot (J. Birkin) - Copyright dessins: Flaminio Bertoni, Charles Nivelet -
Edition Ingoprint - Imprimé en UE - Février 2005 - SA au capital de 16 000 000 € - RCS Paris 642 050199
- Siret 64205019900644 - APE 741J





CITROËN