

Citroën DS

GÖTTLICHE FRANZÖSIN

«die Göt



Gibt es über die wunderbare DS von Citroën tatsächlich noch etwas zu berichten, das nicht schon in irgend einer Sprache der Welt irgendwo gesagt und verewigt worden wäre? Wurde das Thema – vor allem nach dem Jubiläumsjahr 2005 – nicht schon zur Genüge aufgearbeitet und ausgelutscht? «Latürnich», käme es jetzt aus Gallier Obelix' Mund, «und das nicht zu knapp.»

Text und Bilder: Heinz Ammann

déesse»



tin»

Es gibt tatsächlich Tausende von Büchern, Abhandlungen und Dokumentationen, gute und schlechte, dicke und dünne, brauchbare und überflüssige. Und trotzdem: Die DS (ausgesprochen: Déesse, Göttin) von Citroën ist von ihrer Vorgeschichte bis zum Ende ihrer Produktionszeit spektakulär, einmalig, unerreicht und einfach eine Wucht. Halt «megageil», wie sich heutige Youngsters und solche, die sich dafür halten, auszudrücken pflegen. Die Déesse ist neben zwei anderen Modellen aus dem gleichen Haus eine veritable Legende und glänzt heute als Kulturgut noch mit einem Bekanntheitsgrad, der andere Automobile vor Neid umgehend ihren Lack verlieren lässt. Jedes Kind kennt sie, ob hier, in «Fronkroisch», England, Slowenien, Japan oder Südafrika, und dabei gibt es sie schon seit über 30 Jahren nicht mehr. Eigentlich verrückt – oder? Nun, hier gross über die Technik der Göttin zu schreiben, ist überflüssig – und abgesehen davon reicht dafür auch der Platz niemals aus. Das, obwohl Citroën mit der DS ein gänzlich neues Automobilzeitalter eingeläutet hatte, vor dem sämtliche Mitbewerber – so ists überliefert – wie Espenlaub gezittert

haben sollen. Peugeot zum Beispiel hat die Präsentation des 403 um ein halbes Jahr vorverschoben, damit dieser nicht an seinem allerersten Tag schon alt aussehen musste. Wer die beiden Fahrzeuge vergleicht, weiss warum und ahnt auch, warum nicht für den Peugeot, sondern für die DS am ersten Messtag bereits 12 000 Bestellungen – nach dem Salon waren 80 000 – unterschrieben waren. Liebe heutige Automobilhersteller: Jetzt ist es wohl an euch, die Farbe im Gesicht zu verlieren!

Dabei hielt sich die Freude am neuen Auto – auch das ist überliefert – im ersten Fahrbetrieb beim Einen oder Anderen, der ungeprüft und vielleicht auch ein ganz kleines bisschen unüberlegt gekauft hatte, in Grenzen. Die Hydraulik war halt tatsächlich neu und die vorerst ungeschulten und schlecht informierten Händler und Mechaniker zeigten sich völlig überfordert. Kamen diese verrückten Pariser doch mit so hydraulischem Schnickschnack, und das zu einer Zeit, in der Automobilisten es noch gewohnt waren, ihre Fahrzeuge schon mal vom örtlichen Dorfschmied pflegen zu lassen.

Citroën DS 1956 aus einer Sammlung mehrerer originalgetreuer Citroën-Modelle. Sie wurde 2005 vom Motor über die Carrosserie bis zu Lack und Interieur von fachkundiger Hand (Häfliger & Kunz AG, Däniken) vollrestauriert – sogar die Schrauben sind cadmiert und nicht einfach verzinkt worden – und trägt die Originalfarben Gris Rosé und Bleu Turquoise; innen Bleu Royal.

Perfekte Harmonie, geschaffen von einem begabten Bildhauer namens Flaminio Bertoni, der von André Citroën höchstpersönlich eingestellt worden war.

Über eine einzige Schraube liess sich der hintere Kotflügel lösen und abnehmen – 1955!

Absoluter Originalzustand auch im Motorraum. Es fällt auf, wie weit hinten der Motor platziert ist.

Gabs einen solchen Blinker ein zweites Mal in der grossen Autowelt?

Das Auto für jedermann?

Wie dem auch sei: Mit 1 456 115 gebauten Autos in einer 20-jährigen Karriere war die DS wohl kaum Aussenseiterin; vor allem, wenn einmaliger Komfort und überdurchschnittliche Fahrsicherheit gefragt waren. Auch unzählige Taxifahrer konnten nicht irren; es ging schliesslich um die grosszügige Beinfreiheit auf den hinteren Plätzen und nicht zuletzt auch um den eigenen Komfort. Ob die Form und die vielen neuen Umsetzungsideen gefielen oder nicht, stand auf einem ganz anderen Blatt. Die DS sah nicht so aus wie andere Automobile gleicher Jahrgänge, auch nicht jene kommender. Wie man aber auch immer zu diesem Auto stand oder heute noch steht, das Design ist unverwechselbar und auch nach 50 Jahren noch zeitlos im positiven Sinn. Aussen und innen einzigartig; Luft-Gas-Federung für alle vier einzeln aufgehängten Räder, hydraulische Betätigung des neuen 4-Gang-Getriebes, das Armaturenbrett eine Skulptur mit völlig neuer Architektur, die Bedienerfreundlichkeit aller Hebel und Knöpfe vorbildlich und das Innenraumgefühl genauso. Unübertroffen war (leider ausschliesslich in den ersten Jahren) nur schon die raffinierte Ausleuchtung in allen Säulen!

Aber eben – die Idee, die Formen und die Technik und deren Umsetzungen sind das eine. Wie aber empfand damals die Kundschaft? Ganz einfach: Die war begeistert, und Monsieur stieg sofort um auf die brandneue Déesse oder blieb gleich für immer bei Renault, Peugeot, Simca oder bei wem auch immer. Hauptsache bei einem französischen Hersteller, denn damals hatte man schliesslich noch Nationalstolz – man war la Grande Nation!

Nehmen wir die französische Filmindustrie. Wie langweilig wären deren Produkte in den 60er- und 70er-Jahren ohne DS geworden? Nicht auszudenken! Wieviele zum Beispiel hat nur schon Bébel für seine Hetzjagden verschlissen? Fantômas hat ihr 1964 sogar das Fliegen beigebracht. Oder die DS und Louis de Funès, weiss Gott auch ein echter Franzose! Unvergessen bleibt die Szene aus «Die Abenteuer des Rabbi Jacob», wo er dem treuen jüdischen Diener und Chauffeur Salomon so lange ins Lenkrad fuchtelte, bis dieser die Herrschaft über das Auto (und seinen Chef) verliert und die ganze Fuhre in den nächsten Weiher setzt. Die Fahrt endet auf dem Dach, was aber nichts ausmacht, weil Monsieur sein Boot «Germaine» samt Aussenborder darauf zu transportieren pflegt, was Vehikel und Passagiere vor grober Ungemach rettet. Aber Louis wäre nicht Louis, wenn nicht am Schluss die DS doch noch vom bösen Amerika in Form einer riesigen Cadillac-Limousine mit seiner Frau Germaine (genauso wie das Boot – oder wars etwa andersrum?) am Steuer vor versammelter Hochzeitsgesellschaft brutal gerammt und zerstört würde – oh, diese Weiber!

Einzigartiges Fahr-Erlebnis

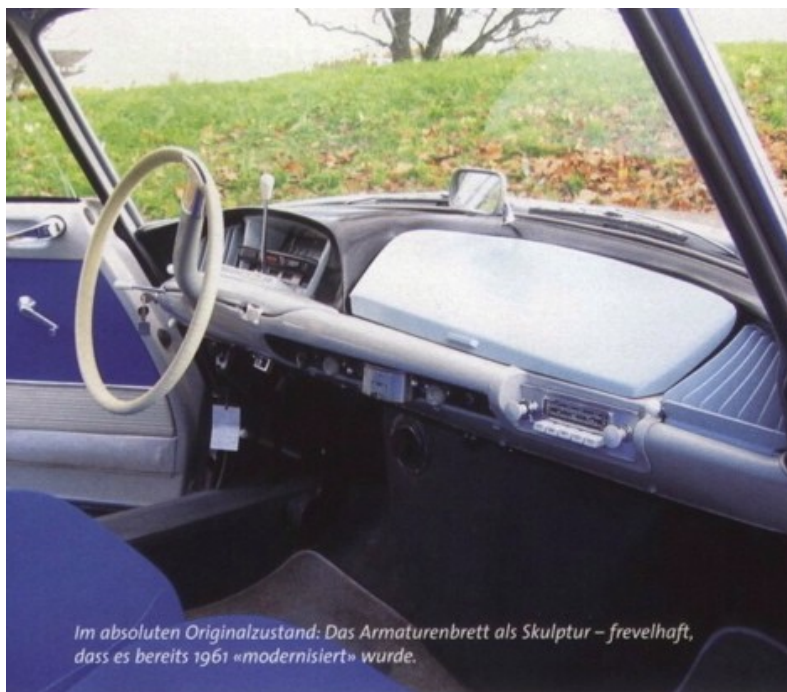
Eigentlich fährt man in einer DS ja auch nicht, sondern man gleitet majestätisch dahin und wundert sich, warum denn die Strassen auf einmal alle so gepflegt daherkommen. Rollgeräusche müssen zwar schon rein physikalisch irgendwo stattfinden; man hört solche aber kaum. Nur der Motor – hier in unserem Fall noch der Langhuber aus Opa Traction, allerdings mit modifiziertem Querstromzylinderkopf – surrt vor sich hin, wenn auch nicht ganz so fein lautstärkenoptimiert und sounddesignt wie heute, was aber das Fahr- (oder eben: Gleit-) Erlebnis in keinsten Weise zu trüben vermag. Dafür

Citroën DS...

...ein kurzer Überblick

- 1955 Präsentation der DS am 5. Oktober auf dem Pariser Salon.
- 1956 Präsentation der ID mit mechanischem Getriebe, ebenfalls am Pariser Salon.
- 1957 Einführung der ID im Mai mit 63 PS als Version Normale oder mit 66 PS als Luxus.
- 1958 Präsentation der DS Prestige mit Trennscheibe und ID 19 Break.
- 1959 Neu mit Aluminium-Lufteinlässen in Grillform auf den vorderen Kotflügeln und 12-Volt-Lichtanlage für alle Modelle – ja, vorher waren da nur 6 Volt verfügbar..
- 1960 Präsentation der ID und DS Cabriolet Chapron
- 1961 Stärkerer Motor mit 83 PS und neues Armaturenbrett.
- 1962 Frontverkleidung aerodynamischer geformt, ohne Lufteinlässe auf den Kotflügeln, Stossstangenpuffer mit Gummiaufsätzen
- 1964 Präsentation der Version Pallas im Oktober
- 1965 109 PS für die DS 21 und 90 PS für die DS 19, automatische Höhenverstellung der Scheinwerfer, neu gestaltete Frontverkleidung mit verbreitertem Lufteinlass
- 1966 Mineralische statt synthetische Flüssigkeit im Hydrauliksystem
- 1967 Neue Carrossieriefrent mit lenkbaren Scheinwerfern
- 1968 Die DS 20 ersetzt die DS 19, die ID 20 die ID 19
- 1969 Neue Einspritzelektronik für die DS 21, Rundinstrumente, die D Super ersetzt die ID 20, die D Spécial die ID 19
- 1970 Neu serienmässig mechanisches 5-Gang-Getriebe für die DS 21
- 1971 Auf Wunsch Automatikgetriebe für die DS 21
- 1972 124 PS für die Vergaserversion der DS 23 oder 141 PS mit elektronischer Einspritzung
- 1974 Am 24. April verlässt die letzte Limousine das Werk in Aulnay-sur-Bois, um einem würdigen Nachfolger Platz zu schaffen – Zeit für den CX.





Im absoluten Originalzustand: Das Armaturenbrett als Skulptur – frevelhaft, dass es bereits 1961 «modernisiert» wurde.



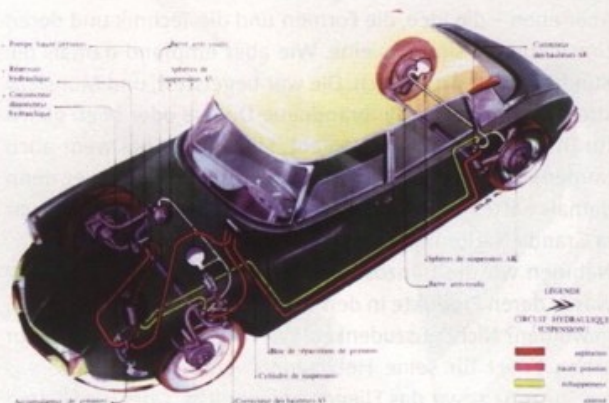
Rundumblick vom Feinsten und nach der Légère mit Sicherheit eine Wohltat. Man beachte auch, wie der filigran wirkende Schalthebel elegant in die Instrumententafel integriert ist.

Raucher mussten zuerst herausfinden, dass sich der Aschenbecher hinter der Uhr befand. Letztere wanderte allerdings 1959 neben den Tacho.

Die Motorisierung im Laufe der Zeit

Modell	Jahr	ccm	PS	km/h
DS 19	1955-59	1911	75	150
ID 19 Normale	1957-59	1911	62	130
ID Luxe	1957-59	1911	66	145
ID 19 Break	1958	1911	65	145
DS 19	1959-61	1911	78	155
ID 19 Familiale	1959-62	1911	69	145
ID 19	1959-64	1911	69	145
DS 19	1961-65	1911	83	160
ID 19 Familiale	1962-65	1911	83	160
ID 19	1964-65	1911	70	150
ID 19	1965-66	1911	74	158
DS 19a	1965-68	1985	84	165
DS 21	1965-68	2175	100	75
ID 19 Familiale	1965-68	1985	84	155
ID 21 Familiale	1965-68	2175	100	165
ID 19b	1966-68	1985	78	160
ID 19 Super	1967-68	1985	84	165
DS 20	1968-69	1985	91	167
ID 19	1968-69	1985	81	160
ID 20	1968-69	1985	91	167
Break 20	1968-71	1985	91	160
Break 21	1968-71	2175	106	169
DS 20	1968-71	1985	91	167
DS 21	1968-71	2175	106	178
DS 21 Injéction électronique	1968-71	2175	125	187
DSpéciale	1968-71	1985	81	159
DSuper	1968-71	1985	91	167
Break 20	1971-72	1985	99	160
Break 21	1971-72	2175	125	169
DS 20	1971-72	1985	99	169
DS 21	1971-72	2175	125	188
DS 21 Injéction électronique	1971-72	2175	106	178
DSpéciale	1971-72	1985	89	163
DSuper	1971-72	1985	99	169
Break 23	1973-74	2347	115	173
DS 23	1973-74	2347	115	179
DS 23 Injéction électronique	1973-74	2347	130	188
Dsuper 5	1973-74	2175	106	175

CITROËN

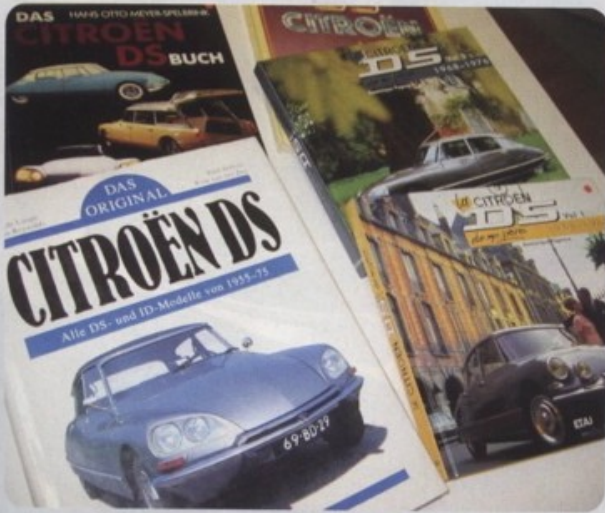


SCHEMA DE LA SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE

Zur Freude aller involvierten Passagiere wie zum (anfänglichen) Leidwesen hunderter masslos überforderten Provinzgaragen: die Hydropneumatik.



Muss wegen mehrerer, dank diesem Auto hervorragend gemeisterter heikler Manöver ein echter und dankbarer DS-Fan gewesen sein: General De Gaulle. Hier 1958 in (oder auf) seiner Prestige.



Die Literatur – oder besser gesagt: Ein kleinster Teil davon

«Citroën DS: Alle DS- und ID-Modelle von 1955 bis 1975», von Jan de Lange, John Reynolds, Paul Debois, Rein van der Zee. Ein Muss für jeden DS-Crack; im Fachhandel um die 70 Franken erhältlich. Deutsche Sprache. ISBN 3-89365-616-2, Heel-Verlag GmbH, D-Königswinter

«La Citroën DS de mon Père» von Dominique Pagneux. Hübsch für unbelastetere Gemüter mit vielen Bildern und Zeichnungen, allerdings in französischer Sprache. Volume 1, 1955 bis 1967, ISBN 2-7268-8360-5 und Volume 2, 1968 bis 1976, ISBN 2-7268-8361-3, beide im ETAI-Verlag, F-Boulogne-Billancourt

«Das Citroën-DS-Buch» von Hans Otto Meyer-Spelbrink, in deutscher Sprache, ISBN 3-923448-55-4, Verlag Podszun-Motorbücher, D-Brilon

hört man ganz andere Geräusche. Unsere 1956er mit der Fahrgestellnummer 4856 zum Beispiel quitiert jeden Gangwechsel mit einem kurzen Quietschton, weil der Besitzer noch keinen hydraulischen Schaltblock gefunden hat, der innen nicht leckt. Beschleunigen kann sie auch, die gute DS, mit Sicherheit nicht so wie die späteren Einspritzer – aber hat mans denn pressant?

Kurven lassen das Auto weitgehend unbeeindruckt; es fährt wie auf Schienen. Das liegt an der guten Idee, die vordere Achse um 20 cm breiter auszulegen als die hintere und einen sagenhaften Radstand von 313 cm zu verwirklichen. Das kann sich bei einer Fahrzeuglänge von 483 cm nur positiv auswirken. Klar tragen auch die Michelin-Reifen ihren Teil zu diesem aussergewöhnlichen Komfort bei, und Bodenwellen haben wirklich keine Chance, es ist keine Mär. Wer mit der DS Slalomfahrten oder andere Ausweichmanöver ausprobiert, merkt schnell, warum sich damals auch die Unterwelt für dieses Auto interessiert hatte. Die DS fährt noch auf allen vier Rädern, wenn andere – zum Beispiel die Polizei – bereits in Büschen oder auf Bäumen stecken und die Verfolgung aufgeben oder zu Fuss weiterführen müssen. Oder auch auf drei, wie damals, Anfang der 60er-Jahre am Petit Clamart, als «sein» (gemeint ist kein geringerer als Le Général höchstpersönlich) Wagen bei einem Attentat um die Algerien-Krise herum von Kugeln durchsiebt wurde und seine teure Fracht trotz zer-schossener Reifen voll steuerbar nach Villacoublay retten und

einem wartenden Militärflugzeug anvertrauen konnte. Alles dank der für viele spätere Citroën so typischen Hydraulik, welche die Passagiere wie auf Wolken schweben liess. Das exakt bis zum BX, dem letzten echten Citroën, wie böse Zungen behaupten.

Ein bisschen Geschichte und Technik

Nachdem André Lefèbvre, Vater der Traction und des 2CV, zwischen 1938 und 1950 das grobe Konzept des neuen Autos adressiert hatte, entwickelte der Bildhauer (!) Flaminio Bertoni erste Entwürfe. Beide Herren waren übrigens von André Citroën höchstpersönlich eingestellt worden. Die Vorgaben lauteten: Geschwindigkeit, Komfort, Sicherheit. Da waren schnell auch der Motorspezialist Maurice Sainturat und der Hydraulikexperte Paul Mages für Rat und Tat beigezogen worden. Die vier nahmen ihre Aufgabe so ernst, dass sie gleich auf allen Gebieten den grossen Hebel ansetzten. Der eine zeichnete ein aerodynamisch beinahe perfektes Automobil mit einem seinerzeit für ein Serienprodukt einmaligen Cw-Wert von nur 0,38, mit riesigen Fensterflächen und einem Interieur, vor dem Gestrige Angst haben mussten. Der andere konstruierte aus einem stabilen Unterbau das Chassis, an welchem Carrosserielemente befestigt werden konnten, die aus Gewichtersparnisgründen aus Materialien wie Alu-Legierungen und Kunststoffen gefertigt waren. Das Dach zum Beispiel bestand aus Fiberglas, das einfach auf den Rahmen aufgeschraubt wurde.



Nicht, dass sich die Werber für die Darstellung einzelner Themen nichts hätten einfallen lassen... hier die hydropneumatische Federung als «Allianz zwischen Luft und Wasser».



An der Rallye Monte Carlo 1963 machte die DS eine genauso gute Figur wie an anderen verrückten Rennen auf allen Kontinenten – vor allem dann, wenn die Strassen eigentlich nur Wege waren.



Henri Chapron baute von 1960 bis 1971 insgesamt 1325 Cabriolets in verschiedenen Varianten, bis 1974 kamen noch ein paar Sonderbestellungen dazu. Hier eine DS 21 von 1966.

Der dritte wiederum verpasste dem Vehikel ein Hydrauliksystem, bei dem eine zentrale Hochdruckhydraulik die hydro-pneumatische Aufhängung mit Trimmkorrektoren steuerte, sodass die Bodenfreiheit vorn und hinten immer gleich blieb, ob mit viel oder wenig Last. Die Bodenfreiheit liess sich sogar von innen mit einem einfachen Hebel verstellen. Die Hydraulik regelte aber auch die Servolenkung und die halbautomatische Gangschaltung; ein Kupplungspedal musste man in der DS lange suchen. Der Schalthebel, direkt hinter dem Lenkrad ins Armaturenbrett integriert, sorgte dafür, dass im richtigen Moment aus- und wieder eingekuppelt wurde. Die Zweikreisbremse, deren Bremskraftverteilung sich je nach Beladung des Fahrzeuges vorne oder hinten verstärkte, funktionierte ebenfalls hydraulisch. Die DS war übrigens als erstes Grossserienfahrzeug überhaupt vorne mit Scheibenbremsen ausgerüstet worden, während auch grössere und teurere Mitbewerber dank ihren Trommelbremsen bei scharfen Bremsmanövern nach wie vor die ganze Strassenbreite beanspruchten. Motorenässig waren die ersten DS mit der altbekannten, allerdings modifizierten 1911-ccm-Maschine aus der Traction ausgerüstet. Die Leistung stieg dann stetig mit der Motorenvielfalt, vom dreifach gelagerten Langhuber in der DS 19 (1911 ccm) über den legendären fünffach gelagerten Kurzhuber der

DS 21 (2175 ccm) bis hin zum 130 PS starken 2347-ccm-Motor mit D-Jetronic-Einspritzung in der DS 23. Die DS wurde anfänglich mit Halbautomatik geliefert, ein manuelles 4-Gang-Getriebe gab es ab den 60er-Jahren. In den 70er-Jahren waren es fünf Gänge, und es kam noch ein vollautomatisches 3-Gang-Getriebe (Borg-Warner) dazu – unglaublich zu jener Zeit: ein Modell mit drei Getriebevarianten!

Am 2. Mai 1957 kam die ID 19, eine «entschärfte» DS, mit Dreipedalbedienung (also kein Halbautomat), ohne Servolenkung, dafür mit grösserem Volant, herkömmlichen Bremsen und mit viel weniger Chromzierrat auf den Markt. Das nicht nur, um der Hightech-Schwester DS etwas Einfacheres und Pflegeleichteres zur Seite zu stellen, sondern auch, weil die Tage der von ihrer Form her hoffnungslos veralteten Traction gezählt waren. Die ID war von Anfang an immer schwächer motorisiert als die DS und holte erst gegen Ende ihrer Produktionszeit auf. Eine Einspritzanlage wurde ihr aber nie gegönnt, nur eine Halbautomatik beim Break zwischen 1968 und 1970, die aber kaum geordert wurde.

1959 folgten die langen Commercial- und Break-Versionen, die dank ihrer Länge nicht nur für Grossfamilien interessant waren, sondern noch für viele folgende Jahre für Feuerwehren, Bestattungs- und Ambulanzunternehmen. Während es den



Ausgerechnet die Lollo holten sich die Citroën-Strategen für die Präsentation der brandneuen DS am 6. Oktober 1955: schön, sexy, berühmt, begehrt und Italienerin – das passt! Hier abgebildet übrigens in der zauberhaften 1:43-Modellvariante von Vitesse.



Wie bei den Büchern gibt es auch unzählige Modelle in allen Massstäben von Corgi, Dinky, Vitesse, Rio usw.

einen ziemlich egal war, wie sie von A nach B transportiert wurden, konnte dieses Auto dank seiner Federung auf holperigen Strassen für andere lebensrettend sein. Im gleichen Jahr gelangte die DS Prestige als Chauffeur-Limousine in die heiligen Verkaufshallen, mit Trennscheibe, separater Heizung und Lüftung im Fond und auf Wunsch mit Telefon ausgestattet, in erster Linie für offizielle oder anderweitig gefeierte Mitmenschen. Ebenfalls ab 1959 begann Chapron mit der Produktion vieler wunderschöner Coupés und Cabriolets; zuerst aus eigenem Antrieb, später (1961 bis 1971) auch im Werksauftrag.

Die DS wurde abgesehen von einer kleinen Nasenkorrektur (1962) zwölf Jahre lang fast unverändert gebaut, bis im September 1967 einschneidende Anpassungen angesagt waren. Markant waren vor allem die neuartigen Scheinwerfer hinter Glas, die abhängig vom Lenkeinschlag um die Kurve leuchten konnten. Das schöne Armaturenbrett hatte 1969 nach vier Änderungen einem konventionellen mit klassischen Rundinstrumenten zu weichen. Nach 1 456 115 Exemplaren verliess am 24. April 1974 die letzte DS das Citroën-Werk in Aulnay-sur-Bois, obwohl dieses Modell sogar 1975 noch in den Verkaufsprospekten zu finden war.



Die berühmten und einzigartigen Schwenkscheinwerfer gabs ab 1967 in einer völlig überarbeiteten Fahrzeugfront.



Das beeindruckende Schauspiel, wie diese schwarzen DS bei Staatsakten als Wagenkolonnen mit Sirenengeheul die Champs-Élysées hinunter zum Elysée donnerten, kennen hierzulande viele nur aus Filmen (1972).



Diese DS 23 mit Jahrgang 1974 war bereits mit dem 130 PS starken, elektronisch eingespritzten 2347-ccm-Motor ausgerüstet und bis zu 190 km/h schnell.

Wissenswertes, Informationen, Clubs

www.citrothello.net

Citroën DS Club Suisse • 4146 Hochwald • info@citroendsclub.ch

IDeale DS Schweiz • Enderlackerstrasse 7A • 9247 Henau • ideale.ds@bluewin.ch