



Citroen DS je bil uradno predstavljen javnosti 5. oktobra 1955 na Pariškem avtomobilskem salonu. Na predvečer uradne predstavitve so vodilni tovarne Citroen povabili direktorje konkurenčnih francoskih proizvajalcev avtomobilov na "predpremiero".

Ko so si direktorji konkurenčnih podjetij ogledali Citroen DS, je to pri njih pustilo zelo močan pečat. Citroenov razstavni prostor so zapustili jezni, žalostni, nekateri celo obupani, saj nihče od njih ni imel v proizvodnji kakršnegakoli avtomobila, ki bi se lahko vsaj približno kosal z videnim...



Predstavitve Citroena DS v Parizu 1955, množica radovednežev

5. oktobra 1955, ob odprtju Pariškega avtomobilskega salona, je podjetje Citroen dobilo v prvih 50 minutah 749 naročil za DS, do konca dneva je število naraslo na 12000 in do zaprtja salona skoraj na 80000 naročil. Ob naročilu je bilo potrebno vplačati 80000 frankov, kar ni bilo niti desetina cene DS, ki je znašala 940000 frankov brez doplačil.

In če smo Slovenci Citroen DS prekrstili v "žaba", v svoji domovini kratica DS, ki se izgovori "Dée-see", pomeni boginja...



Predstavitveni prospekt Citroena DS, letnik 1956

Citroen DS je bil plod 18 letnega skrivnega razvoja naslednika modela Traction Avant, ki je bil v svojem obdobju prav tako zelo napreden zaradi pogona na prednji kolesi in posledično zelo dobre lege na cesti.

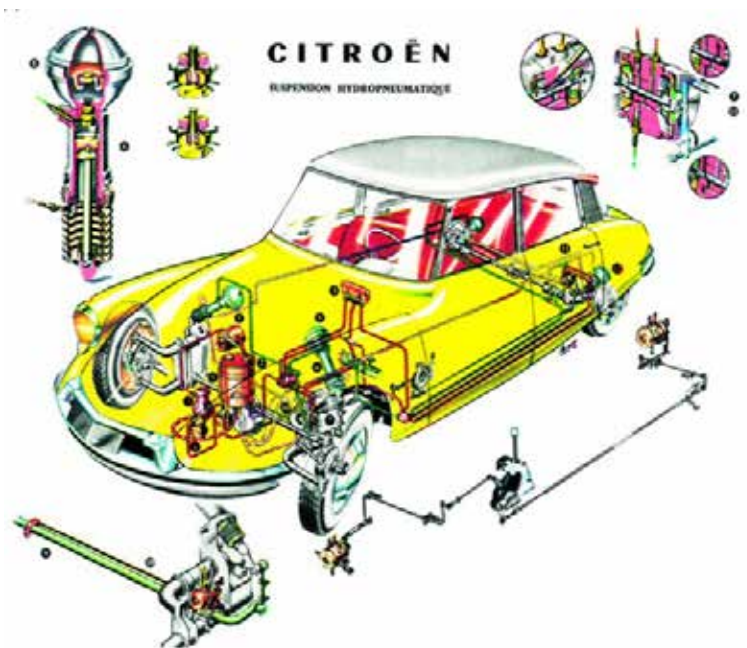
Glede na renome podjetja, ki je veljalo kot zelo avantgardno, je moral biti naslednik Traction Avanta res nekaj posebnega in je tudi bil in še dandanes je...

Flaminio Bertoni – italijanski kipar in industrijski oblikovalec in Andre Lefebvre – letalski inženir sta glavna "krivca" za obliko DS – a, Paul Mages – strojni inženir pa je "kriv" za hidropnevmatsko vzmetenje. Zasnovali so avtomobil, ki je zelo visoko dvignil merila glede udobja, vodljivosti in ne nazadnje dizajna in aerodinamike ter predvsem varnosti. V enem avtu je združil hitrost in lego športnih avtomobilov z udobjem prestižnih limuzin.

Citroen DS je bil avtomobil višjega razreda s štirimi vrati, motorjem spredaj in pogonom na prednji kolesi. Imel je zelo napredno podvozje s posamično obešenimi kolesi in hidropnevmatskim vzmetenjem, ki je omogočalo nastavitve različne oddaljen-

osti vozila od tal in konstantno avtomatsko uravnavanje nastavitvene višine ne glede na obremenitev vozila.

Hidropnevmatsko vzmetenje sicer ni bila popolna novost, saj je bilo predstavljeno že eno leto prej pri modelu Traction Avant, vendar le proti doplačilu in le na zadnji osi. Kot dodana vrednost hidropnevmatskemu vzmetenju je imel DS še servo volan, ki se je samostojno vrnil v nevtralno lego in polavtomatski menjalnik – namesto vzvodov je prestavljala hidravlika, ki pa jo je še vedno vodil človek, ki je ročno upravljal prestavno ročico menjalnika. Hidravlika je prav tako upravljala sklopko ob prestavljanju in speljevanju, zato je manjkal pedal sklopke.



Originalni Citroenov prospekt, kjer so bili shematsko predstavljeni vsi sklopi hidropnevmatskega vzmetenja (zeleno obarvani sklopi nakazujejo na LHM olje, po letu 1967)

Prav tako so bile novost disk zavore na prednji osi, ki pa so bile nameščene tik ob menjalniku in ne na samih pestih koles, kar je bistveno zmanjšalo nevzmeteno maso in zelo izboljšalo vodljivost avtomobila. DS je bil prvi masovno proizvajani avtomobil z disk zavorami nasploh.

Naprednost avtomobila je bila izkazana še v kar nekaj detajlih, imel je praktično ravno dno avtomobila in proti zadku se je ožil, kar je oboje pripomoglo k zmanjšanju količnika zračnega upora. Ožil se je, ker je bil sprednji kolotek bistveno širši od zadnjega, in sicer za kar 20 cm. Da so dosegli želeno obnašanje vozila med vožnjo, so inženirji namerno



Prikaz zmogljivosti hidropnevmatskega vzmetenja

vgradili ožja kolesa na zadnjo os kot na sprednjo, kar pa je vse izhajalo iz osne obremenitve, ki je bila bistveno večja na prednji osi.

Poleg vseh prednosti je pa imel DS tudi sla-



Motor Citroena DS – pomaknjen daleč nazaj za prednjo os, menjalnik pred prednjo osjo, diski nameščeni tik ob menjalniku, hidropnevmatsko vzmetenje

bost, in sicer motor. Na voljo je bil le štirivaljni motor, ki pa ni bil ne uglajen, ne zmogljiv in ne pretirano vzdržljiv. Načrtovan šestvaljni boxer motor se je v razvojni fazi na žalost "izgubil", bi si ga pa DS s svojo avantgardno obliko definitivno zaslužil.

Za pogon DS – a je služil 1911 kubični štirivaljni motor, ki je dosegel 75 konjev. Izhajal je iz agregata, ki so ga že pred drugo svetovno vojno vgrajevali v Traction Avant. Za razliko od izhodiščnega motorja so mu za uporabo v DS-u namenili prečno - točno glavo iz aluminijeve zlitine. Imel je le trikrat uležajeno glavno gred. Zaradi vzdržljivosti ni bilo primerno dodatno povečevati moči zastarelega motorja, ampak so raje okrog njega zasnovali avtomobil, ki je kar najbolje izkoristil dano moč. Citroen DS pa je kljub relativno majhni moči motorja in precejšnji teži dosegel zavidljivo končno hitrost. Inženirji pri Citroenu so se ves čas, ko so zasnovali DS, trudili potegniti kar največ iz agregata, ki je bil na voljo.

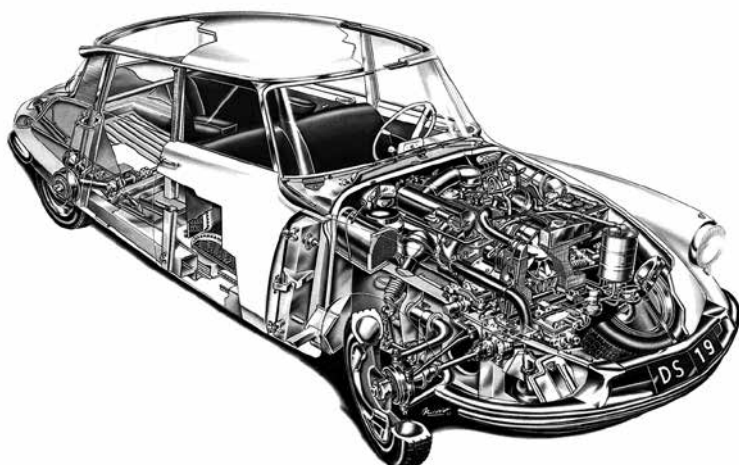
DS je imel jekleni skelet, ki je imel funkcijo nosilnega elementa, na katerega so bili vijačno pritrjeni nenosilni deli karoserije, s čimer so olajšali popravilo po nesrečah, so pa tudi zmanjšali težo avtomobila. Tako je bil pokrov motorja iz aluminija, streha iz delno prosojne plastične mase, armaturna plošča

ter notranje obloge, ventilator hlajenja in sistema prezračevanja iz plastike, kar je vse pripomoglo k zmanjšanju teže avtomobila. Deli iz plastike so tako še dodatno poudarjali modernost avtomobila.



Jekleni skelet Citroena DS v izdelavi, zanimiva podloga

Citroen DS 19 v prerezu



Ker je bilo podjetje Citroen med leti 1934 in 1970 v lasti gumarskega velikana Michelin – a, so imeli inženirji obeh podjetij izredno vzajemno korist. Vrhunska lega Citroena DS na cesti je bila v veliki meri tako dobra ravno zahvaljujoč Michelinovim radialnim gumam, do katerih so imeli inženirji dostop že od leta 1948 in so temu primerno lahko nastavili podvozja svojih avtomobilov. Michelinovi inženirji pa so s Citroenom dobili največji razvojni laboratorij in skladišče raznih sklopov avtomobilov nasploh.

Ker je bila v petdesetih letih Francija še vedno v fazi ponovne izgradnje po drugi svetovni vojni, se je kmalu pokazala potreba po cenejšem modelu, saj je bil DS kar 65% dražji kot Traction Avant, katerega je zamenjal. Tako je leta 1956 prišel v prodajo model ID



Citroën ID 19, 1956, "oskubljena" verzija modela DS

19, ki je bil "oskubljena" verzija modela DS in kar 25% cenejši od le-tega. Mehansko je bil veliko bolj tradicionalen, saj je imel klasični menjalnik in mehansko sklopko ter volan brez hidravlične podpore. Zavore in vzmetenje je ostalo hidravlično, kot pri modelu DS. Njegov motor je zmožal le 69 konjev, a je zaradi malo manjše teže in veliko manjše hidravlične črpalke, ki je bila veliko manjša obremenitev za motor, imel praktično enake zmogljivosti kot dražji DS.

Da bi še bolj približali svoje avtomobile kupcem klasičnih avtomobilov, so v program dodali še ID 19 Normale, še posebej oskubljeno verzijo, ki je imela stari motor modela Traction Avant z le 60 konji in litoželezno glavo. Prav tako je bil zavorni sistem klasičen in ni bil vezan na hidropnevmatsko vzmetenje, ki pa je ostalo nespremenjeno. Prav tako je na ID 19 Normale ostalo le še bore malo kroma in ostalih okrasnih elementov. Imel je le 50 litrski rezervoar za gorivo namesto 60 litrskega, kot vsi ostali modeli ID in DS in nepobarvano plastično streho. Razen na odbijačih, kljukah vrat in vzratnih ogledalih ni imel nikjer kroma, temveč pobarvane dele.

Prav ta model je danes eden najredkejših, saj so od 393 izdelanih med oktobrom 1957 in julijem 1960 danes znani le še štirje ID 19 Normale.

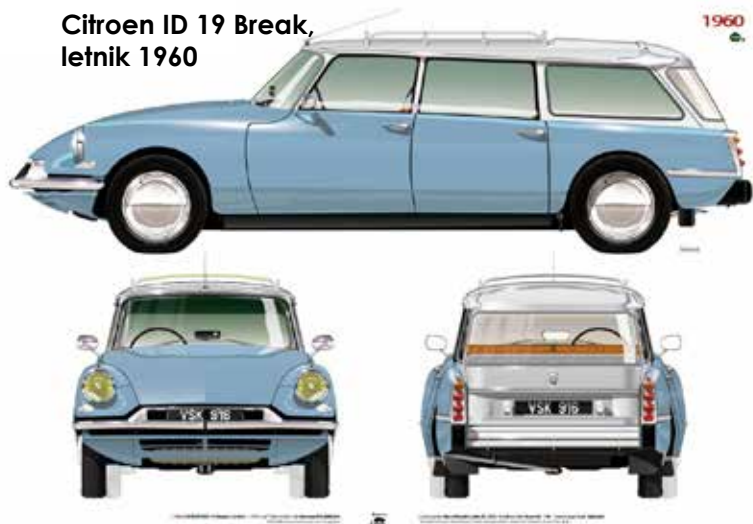


Citroën ID 19 Normale, 1956, še posebej "oskubljena" verzija modela ID



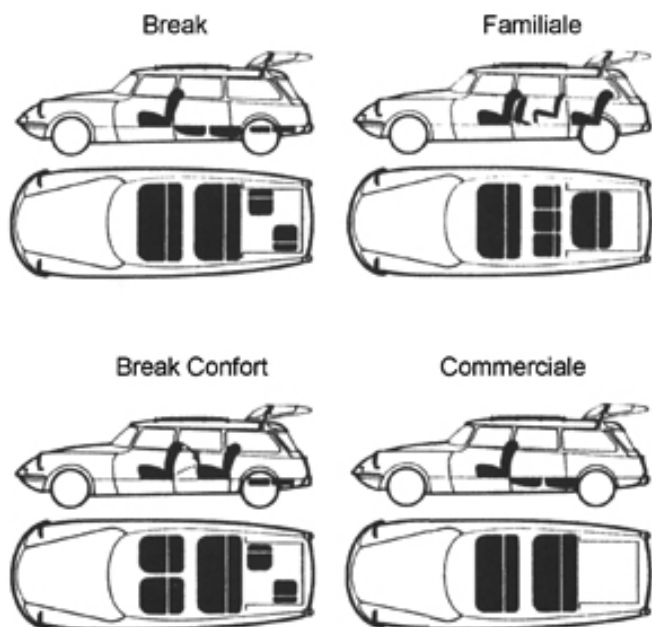
Motor modela ID 19 Normale z litoželezno glavo

Citroen ID 19 Break,
letnik 1960



Leta 1958 je bil predstavljen model ID 19 Break oziroma Familiare, ki sta bila karavanska izvedba modela ID 19 s sedmimi oziroma devetimi sedeži. Kmalu jima je sledila še različica Commerciale, ki je bila bolj namenjena obrtnikom kot družinski uporabi.

Break je imel v prtljajniku nameščena dva zložljiva sedeža, obrnjena pravokotno na smer vožnje, Familiare pa je imela za prednjimi sedeži in daleč zadaj nameščeno klopjo še dodatno vrsto zložljivih sedežev, nameščenih v smeri vožnje. Za razliko od Break oziroma Familiare je Commerciale imela le pet sedežev v dveh vrstah.



Razporeditev sedežev ID 19 Break, Familiare, Commerciale

Zaradi svoje naprednosti je DS povzročil veliko sivih las mehanikom, ki niso bili navajeni tako kompleksnih sistemov. Zaradi tega je bilo na začetku veliko reklamacij s strani

uporabnikov, na kar pa je Citroen zelo hitro odreagirал. V dvoletni izobraževalni kampanji so izobrazili praktično vse mehanike v Franciji, tudi neodvisne, saj so se zavedali, da, če hočejo, da bodo ljudje vozili DS – e, morajo imeti v svojem kraju ali vsaj zelo blizu nekoga, ki bo znal vzdrževati in popraviti njihov avtomobil.

Največji problem je predstavljalo hidravlično olje, ki je bilo na osnovi rastlinskega olja (liquide hydraulique végétal - LHV). Bilo je zelo higroskopično – sčasoma je vsrkalo vlago iz zraka, ki je vedno znova prišel v rezervoar, ki se je praktično spraznil, ko se je avto dvignil in se spet napolnil, ko se je avto spustil. Zaradi te vlage v olju je prišlo do poškodb hidropnevmatskega sistema in seveda zelo dragih popravil. Že po dobrem letu proizvodnje DS- a so LHV nadomestili s sintetičnim oljem (liquide hydraulique synthétique - LHS), ki je prineslo izboljšanje, a je bilo prav tako higroskopično. Z novim oljem je bilo sicer manj problemov, vendar je končno rešitev prineslo šele mineralno olje (liquide hydraulique minéral LHM) leta 1967.

Seveda pa je z novim oljem bilo potrebno popolnoma spremeniti tesnila in ostale komponente hidropnevmatskega vzmetenja, ker novo olje nikakor ni bilo uporabno v starejših vozilih in staro olje ne v novejših avtomobilih, saj bi v obeh primerih zamenjava olja popolnoma uničila sistem. Da bi preprečili zaplete in zmote, kateri sistem je vgrajen na avtomobilu in katero olje se lahko uporablja, so vse komponente hidropnevmatskega vzmetenja pobarvali v kričeče zeleno barvo. Prav tako je bilo v novo LHM olje dodano barvilo zelene barve. Vse stare komponente sistema pred uvedbo LHM olja pa so bile črne barve in samo olje je bilo rumeno oziroma svetlo rjavo.

Prva malo večja prenova se je DS – u zgodila septembra leta 1962, ko so Citroenovi inženirji spremenili sprednji del avtomobila. Izboljšali so že tako zelo aerodinamičen avtomobil in s tem so vse verzije dosegle od 7 do 10 km/h višjo končno hitrost ob malenkost zmanjšani porabi. S prenovno so izboljšali tudi prezračevalni sistem avtomobila in izvedli še nekaj manjših dodelav na motorju in podvozju. Prvič so bile proti doplačilu na voljo dodatne dolge luči, montirane na blatnikih spredaj pred glavnima žarometoma.



Citroën DS Pallas, 1965, luksuzna izvedba modela DS

Svetovno prepoznavnost pa leta 1962 prinese Citroenu DS poskus atentata na takratnega francoskega predsednika Charlesa de Gaulle. Kljub temu, da je bil avto prerešetan s krogli (187 krogel) z obeh strani in je imel prazne gume, je uspelo šoferju pobegniti s prizorišča atentata. Charles de Gaulle je že pred tem dogodkom cenil stabilnost in vodljivost Citroena DS, njegov kasnejši predsedniški avtomobil je prav tako nastal na osnovi DS 21.



CiCitroën DS, ki je rešil življenje Charlesu de Gaulle, preiskovalci na delu po atentatu

Že od leta 1958 naprej je bil na voljo tudi DS kabriolet, katerega je za Citroen izdeloval Henry Chapron. To je bil model DS 19 Cabriolet d'Usine. Bil je precej dražji od navadnega DS in jih je bilo izdelanih le 1365. Ti kabrioleti so bili narejeni na osnovi jeklenega skeleta, ki je bil posebej ojačan v pragovih, kakor tudi okrog vpetja zadnje osi, zelo podobno kot pri modelu Break.



Citroën DS 19 Cabriolet d'Usine, 1959

Značilnost DS 19 Cabriolet d'Usine so bili trikotni smerniki, montirani zgoraj ob robu platnene strehe in naj bi posnemali na strehi montirane smernike modela DS. Za vse ostale modele, ki jih je izdelal Chapron, ni smel uporabiti takšnih smernikov.



Citroën DS 19 Cabriolet d'Usine, 1960, značilnost trikotni smerniki zgoraj ob robu platnene strehe

Henry Chapron – karoserist pa je ob izdelavi modelov Cabriolet d'Usine, ki so se prodajali preko Citroenovne prodajne mreže, izdeloval še kabriolete in kupeje glede na željo naročnika.



Henry Chapron in Citroën DS 19, Chapron Le Caddy

Tako obstaja veliko različic kabrioletov, kupejev in raznih posebnih izvedenk Citroena DS, ki pa so bili vsi izdelani pri Chapronu. Kabriolet Le Caddy, kupeja Le Dandy in Le Paris so le med najbolj znanimi modeli izpod rok Henryja Chaprona, ki so nastali na osnovi Citroena DS 19 prve in druge serije.



Citroën DS 19, Chapron Le Dandy 1964

Medtem ko je bil Le Dandy bolj ameriško navdahnjen, saj je imel nakazane zadnje blatnike in bolj ostre poteze, je bil Le Paris bolj zaobljen in je oblikovno manj odstopal od normalnega DS 19.



Citroën DS 19, Chapron Le Paris

Med letoma 1959 in 1964 je Hector Bossaert, lastnik prodajalne Citroenovih vozil iz Grenoblea prav tako izdeloval kupe na osnovi DS – a, a je skrajšal medosno razdaljo za 45 cm, kar je avtu dalo popolnoma drugačne proporce, kot so jih imeli Chapronovi kupeji. Zaradi krajše medosne razdalje je bil zadnji previs preko koles bistveno daljši, sprednji del avtomobila, vključno z vetrobranskim steklom, je ostal nespremenjen.



Bossaert DS 19 GT, 1962

Leta 1965 je bil v DS 19a (kasneje preimenoval v DS 20) predstavljen nov kratkohodni motor s petimi ležaji na glavni gredi in 1985 kubičnimi centimetri gibne prostornine in povečano močjo na 90 konjskih moči. Hkrati

je bil predstavljen nov model DS 21 z 2175 kubičnimi centimetri gibne prostornine in 109 konjskimi močmi. Ta dva motorja sta bistveno izboljšala zmogljivosti DS – a.

Septembra 1967 so pri Citroenu predstavili DS tretje serije (modelsko leto 1968), ki pa po videzu ni bistveno odstopal od prejšnjih dveh serij. Robert Opron je spremenil prvotni dizajn z namero avtu vdahnuti novejši, modernejši izgled. Seveda pa ob tem niso pozabili na dodano vrednost v zmanjšanem količniku zračnega upora in povečani varnosti. Luči spredaj so bile po novem pod steklom in notranji žarometi so se obračali v smeri vožnje do 80 stopinj.



Citroen DS 21, 1968, notranje luči obrnjene v smeri vožnje

Nove luči so imele tudi avtomatsko regulacijo višine svetlobnega snopa zunanjih žarometov, glede na pospeševanje ali zaviranje, notranji žarometi so omogočali bistveno hitrejšo vožnjo ponoči na ovinkastih cestah, saj so dobesedno svetili v ovinek namesto pred avto.

DS 21 Ambulance, v Riu de Janeiru



Z modelskim letom 1970 so 2175 kubičnemu motorju dodali Boschev elektronsko vodeni vbrizg goriva (injection electronique – ie) in mu s tem povečali moč na 124 konjskih moči. Hkrati s tem motorjem je bil predstavljen še nov petstopenjski menjalnik. To pa je Citroenu DS 21 omogočalo doseganje končne hitrosti 185 km/h. Leto kasneje je bil predstavljen še klasični avtomatski menjalnik (Borg – Warner) s tremi prestavami.



Citroen DS 23 ie, 1973, meglenke spodaj pod steklenimi pokrovi

Zadnji in hkrati najmočnejši model DS 23 je dobil leta 1973 motor s še povečano gibno prostornino na 2347 kubičnih centimetrov. Dobavljiv je bil tako v različici z uplinjačem, s katerim je dosegel 115 konjskih moči kot z vbrizgom goriva, s katerim pa je dosegel kar 141 konjskih moči, kar mu je omogočalo najvišjo hitrost 195 km/h (po nekaterih virih celo preko 200 km/h).



Citroen DS 23 ie Automatique, 1975, Chapron Prestige

Najprestižnejši in posebni modeli na osnovi DS 23 ie, so spet bili izdelani pri Chapronu, model Prestige je bil še posebej luksuzno opremljen in je imel za prednjima sedežema vgrajeno pregradno steno z možnostjo dviga stekla, tako, da je bil šofer ločen od potnikov, katerim je bil na voljo bar, telefon in celo televizijski sprejemnik! Prodajal se je preko Citroenovne prodajne mreže.



Citroen DS 23 ie, 1974, Chapron Lorraine, blindirano vozilo za Državno banko Španije, eden od dveh izdelanih

Druge posebne izvedbe DS – a, ki jih je izdeloval Chapron, so bile še kabriolet Palm Beach, kupe Le Lemman in limuzina Majesty. Vendar je njegov najpomembnejši izdelek vsekakor DS Presidentielle – predsedniški avto, katerega je razvil v sodelovanju s Citroenom.



Citroen DS Presidentielle, 1968, očitno daljša medosna razdalja in zadnji previs preko koles

Citroen DS Presidentielle je bil 6,53 m dolg in 2,13 širok avtomobil, narejen na osnovi DS 21. Imel je podaljšano medosno razdaljo, predvsem pa je imel podaljšan previs preko zadnjih koles. Ohranil je ožjo zadnjo os, so pa bili spremenjeni vsi karoserijski deli, vključno s pokrovom motorja in prednjimi blatniki, ki jih je Chapron pri ostalih modelih pustil nedotaknjene. Imel je višje vetrobransko steklo in posledično višjo streho, da je de Gaulle lahko obdržal kapo na glavi, ko je vstopil v vozilo. Med voznikom in potniki je bilo fiksno vgrajeno polkrožno steklo, tako da je bila komunikacija možna le preko interfona. Imel je edinstveno armaturno ploščo, obloženo z lesom in vse možne komoditete, ki so bile na voljo. Zaradi tega je imel nameščena dva bistveno močnejša akumulatorja.



Citroen DS Presidentielle, 1968

Kljub temu, da je bila težja avtomobila kar 2260 kg, je imel vgrajen motor DS – a 21 z uplinjačem, ki je zmožgal 109 konjskih moči in ročni štiristopenjski menjalnik s klasično sklopko in pedalom v kabini, predvsem zaradi zanesljivosti delovanja. Dosegel je 140 km/h. Zaradi teže je imel nameščene gume z večjo nosilnostjo. Avto je bil zelo eleganten, k čemur je dodatno pripomogla barvna kombinacija in klasično oblikovan zadek. Čeprav je Citroen uradno ponudil predsedniški avto državnikom po svetu, se zanj ni odločil noben drug predsednik ali kralj.

Nadaljevanje v prihodnji številki...