

Citroën DS 30 år 1955-1985

Cykelst
10 km
A 10 0.00
ford 0.00

620.3
sys.nr. 948



2-11-89.

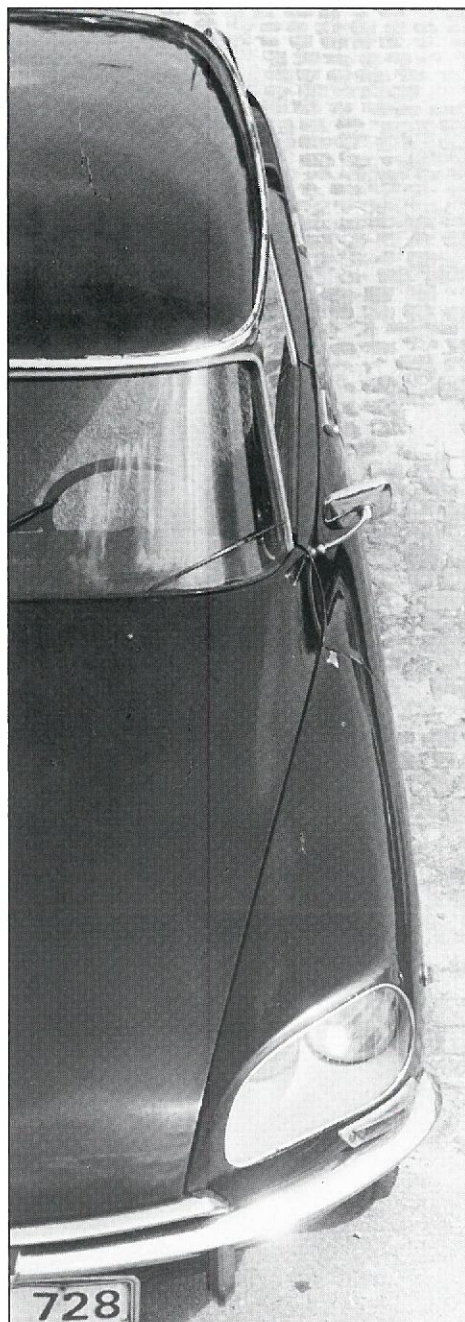
TIL
DANSK VETERANBIL KLUB.

I ØNSKES TILLYKKE MED 35 ÅRS
FØDSELSDAGEN, OG DE NYE LOKALER, AF
CITROËNISTERNE I DANMARK.

Citroën DS 30 år 1955-1985

Gert Bue Larsen, Jens Møller Nicolaisen, Jacob Rosendal og Bjørn Stegger

sys. nr. 948



Legenden om en gudinde Nærkontakt af tredje grad	Side 2
Skabelsen af gudinden De ukendte genier	Side 4
Præsentationen af DS i Frankrig Stjernestunderne i oktober 1955	Side 8
Præsentationen i Danmark DS møder sit danske publikum	Side 10
Teknikken bag DS Den utrolige opdagelsesrejse	Side 12
Markedsføringen af DS i Danmark Køberne kom af sig selv	Side 16
Den anden legende DS som motorsportens vinder	Side 20
Videreudviklingen af DS Et mesterværk perfektioneres	Side 22
Specialmodeller DS til alle formål	Side 24
Den danske ID 19 varevogn Et resultat af dansk afgiftspolitik	Side 26
Restaurering Vi skal passe godt på DS	Side 27
DS i Danmark i dag Et liv i bedste velgående	Side 28
Gode råd DS-ejere må have kontakt med hinanden	Side 30
Gudindens død Mesterværkernes tid er forbi	Side 31
Tak for hjælpen Kilder og bidragsydere	Side 32

Legenden om en gudinde

Nærkontakt af tredje grad

Vi har en drøm. Foran os står en gudinde. En overjordisk skabning formet af vinden.

Den lange, perfekt spændte hjelm. De buede skærme. Den hvalvede underfront. Hvilke ædle træk. Diskret ånder gudinden gennem sine små næsebor. Og hende øjne. Eksotiske, store og skrå. Hun smiler ikke, men udstråler fornem, aristokratisk ro.

Hendes buede sider smyger sig omkring hende, forsvinder næsten til slut i hendes diskrete, snævre bagdel. Taget hviler på de spinkleste, eleganteste ben over den store forrude. Lige midt på taget mødes hendes højeste buer i zenith.

Langs tagets sider løber raffinerede lister, der slutter i trompetformede liljer. Som i sin egen dybe rede hviler den perfekt afrundede bagrude.

Vores æteriske gudinde er syntesen af alle de vidunderligste former.

Vi nærmer os gudinden. Åbner de fire kolossale døre med de futuriske, rammeløse ruder. Hvilken kabine. To høje, enorme tronestole foran og en ægte hvilesofa bag. Og gulvet. Fuldstændig plant. Med oceaner af benplads. Vi sætter os ind. Nyder de bløde sæder og de svulmende armlæn. Det dybe, skumpolstrede gulvtæppe giver behageligt efter.

Jeg starter gudinden. Dybt og roligt går hun igang. Det hvisker og pulserer i gudindens hydrauliske væskearterier. Efter en kort stund rejser hun sig på sine hjul. Et par klik og det røde hydraulikøje slukkes. Gudindens ædle front peger opad, hun er klar til at føre os, hvorhen vi ønsker.

Jeg tager fat i det vidunderlige, smukke og enkle eetegrede rat og sætter igang. Blødt og roligt løfter gudinden sin front, bagenden sænkes, og vi ruller afsted.

Speederens og koblingens bevægelser er uendeligt lange og bløde. Ratgearet er let og præcist. Bremserne reagerer usandsynligt hurtigt. Styringen er ekstremt let og præcis. Det hvisler, stønner og klikker. Gudinden er levende.

Hun kræver, at jeg finder og indstiller mig på hendes egen, rolige rytme. Efter nogle kilometer begynder jeg at vænne mig til hende. Rykfrat svævende på sine uendeligt bløde gaslugler glider gudinden fremad. Som på et flyvende tæppe er vi hendes vægtløse passagerer.

Med let hånd styrer jeg gudinden ned gennem Tyskland. Ingen vind, ingen vejbelægning påvirker hende. Hun svæver fuldkommen støt ligeud. Hvilken harmoni. Hvilken ro. Bagsædepassagererne nyder udsigten igennem de store sideruder fra den lave sofa, perfekt isoleret fra den forankørende trafik. Foran sidder vi højt hævet med panoramisk udsyn hele vejen rundt, klar til at gribe ind.

Når trafiksituationen kræver det, styrer gudinden, som er der en kæmpehånd, der tager fat i hende ovenfra og hjælper hende til at gøre ting, som overstiger naturkræfterne.

Vi er nået ned i de franske alper. Mørket falder på. Jeg tænder lyset og drejelygterne. Med disse geniale øjne, der kan se om hjørner, fører gudinden os sikkert igennem bjergene, rundt om hårnålesving, igennem tunneller. Vi nyder de helt præcise styreegenskaber, den utroligt lille venderadius, den ufatteligt høje sporsikkerhed. Gudindens motor er kolossalt smidig. Som trukket af en elastisk accellererer vi ud af svingene, op og ned ad pasvejene.

Nu har vi rigtig lært gudinden at kende. Da vi startede, virkede hun næsten utilnærmelig, men nu er vi fortrolige. Hun reagerer lynhurtigt, hun styrer med elegance, hun bringer os, sine passagerer frem i den største sikkerhed og komfort.

Det er næsten, som om hun tænker selv.

Er der noget at sige til, at gudinden, straks da hun kom til denne verden, blev en levende legende. For bortset fra motoren og de fire hjul (hvoraf de bageste endda er mindre end de forreste), havde hun intet til fælles med, hvad man tidligere havde forstået ved et automobil.

Hun blev et symbol på den franske ånd, kultur og teknologi. En ny identitet for individuel transport. At køre som gud i Frankrig.

Hun blev præsident de Gaulle's, politikernes, politiets og gendarmeriets foretrukne transportmiddel. Vi så endeløse rækker af sorte gudinder i Palais d'Élysée, i Versailles, på Place de la Concorde, ved l'Arc de Triomphe og på Champs-Élysées.

Hun transportererede konger, prinser, paver og ambassadører. Skuespillere, stjerner og kunstnere.

I alle franske film så vi hende. Politikgangstere. Jean Gabin, Lino Ventura, Alain

Delon og Sjakalen.

Og hvilke kærlighedsdramaer er ikke foregået i gudinder: Godard, Truffaut, Françoise Dorleac, Silkehud...

Hos Tati kunne gudinden dresseres til at køre på forhjulene. Og i Fantomas-filmene svævede helten væk i sin hvide gudinde, på de udfoldede vinger, drevet frem af de indbyggede jetmotorer.

Også i Danmark spillede gudinden sin egen væsentlige rolle, bl.a. i Jens Ravn's smukke, surrealistiske film »Manden, der tænkte ting« fra 1969.

Svævende på skulpturelle piedestaler, stående lodret med sin noble front lige i vejret eller hvilende på store ballonkugler blev gudinden en udstillingsattraktion, en sublim, højteknologisk skulptur, som alle kunstnere, billedhuggere, malere, arkitekter og designere kom til at betragte som indbegrebet af den automobile skønhed og sjæl.

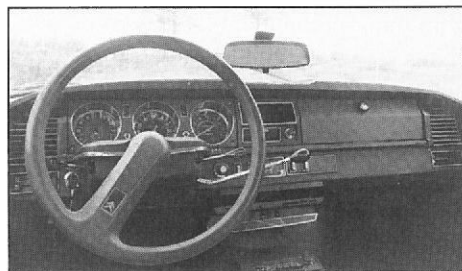
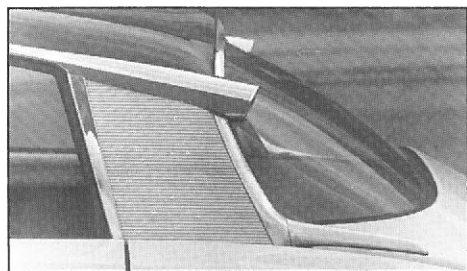
Hvilende eller i bevægelse, svævende igennem landskabet eller gennem byen, foran fornemme, gamle slotte, sammen med moderne arkitektoniske mesterværker i beton, glas og rustfri stål, under næsen af en supersonisk Concorde. Gudinden er selve billedet af den moderne tids automobil.

Som den franske digter Roland Barthes skrev i »Mythologies«:

»Gudinde, du er epokens store mesterværk, skabt i passion af ukendte kunstnere, fuldstændt i billedet og i anvendelsen af et helt folk, som har tilegnet sig dig som fuldstændig magi.«

»Gudinde, du har karakter som een, der er kommet til os fra et andet univers, du er en meddelelse fra overnaturen, du er forvandlingen af livet til materien.«

- La DS, La Déesse, The Goddess, Die Göttin, Gudinden.



Skabelsen af gudinden

De ukendte genier

Først i 1938 havde Citroën overvundet den kolossale økonomiske krise, som udviklingen og lanceringen af Traction-modellen og etableringen af helt nye fabrikationsanlæg havde kastet fabrikkerne ud i fra 1932-34.

Krisen havde krævet André Citroën's tragiske død, og dækfirmaet Michelin måtte tilføre betydelige kapitalressourcer og dermed overtage aktiemajoriteten i Citroën i 1934.

Fra Michelin kom den nye direktør, Pierre Boulanger, der på 4 år fik pillet børnesygdommene ud af Traction'en, rationaliseret produktionen og modelprogrammet og stabiliseret økonomien.

I 1938 havde Pierre Boulanger desuden allerede sat gang i udviklingen af TPV, Toute Petite Voiture (meget lille bil), som snart udviklede sig til 2CV, og TUB, verdens første forhjulstrukne kassevogn, som blev HY'ens forløber. I 1937-38 udviklede Boulanger B 15 Six, der først for alvor kom i serieproduktion i 1939, og som blev den naturlige krone på Traction-programmet.

Boulanger havde hermed egentlig gennemført sin opgave, nemlig at etablere Citroën sikkert som den førende franske producent af verdens mest avancerede biler med et salg, der voksede støt år for år.

Men dette var ikke nok for Boulanger. Han anså Traction'en for en klassisk skønhed, hvis karosseri der ikke måtte ændres ved.

Derfor noterede han for første gang i 1938 i sin berømte sorte notesbog om sin revolutionerende nye idé:

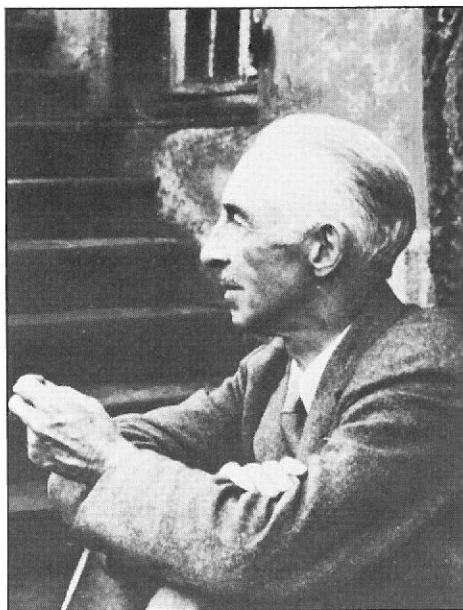
VGD, Voiture de Grande Diffusion (bil med et stort anvendelses- og afsætningsområde). Denne bil skulle være mere komfortabel, rummelig, aerodynamisk, æstetisk (!) og hurtigere end Traction'en uden at veje og koste mere.

Opskriften på DS var skabt!

Boulanger satte sine betroede, geniale mænd igang med opgaven.

Traction'ens, 2 CV'ens og TUB/HY'ens tekniske fader André Lefebvre fastlagde fra starten sine idealer: Stor akselafstand, sporvidde for 20 centimeter større end bag. Forhjulstræk, lavt tyngdepunkt, vægtfordeling foran 800 kilo og bag 400 kilo, tandstangsstyring.

Flaminio Bertoni, Citroën's enedesigner, ophavsmanden til de klassiske Citroën-linjer i



Pierre Boulanger

André Lefebvre



Traction'en, de chokerende nye, radikalt funktionelle karosserier på 2 CV, TUB og HY, begyndte på sit drømmeprojekt. Denne koleriske, italienske billedhugger arbejdede nærmest som en besat, febrilsk hurtigt. Bertoni skitserede og modellerede en masse forslag.

Både teknisk og karosserimæssigt tog Lefebvre og Bertoni udgangspunkt i Traction'en. Man arbejdede med torsionsaffjedring og mere aerodynamiske udgaver af Traction'ens karosseri.

Det var ikke nok for Pierre Boulanger. Han sagde til sine mænd: »Jeg forlanger ikke engang 10% resultater, og jeg beder jer studere alle muligheder, også de umulige!«

Pierre Boulanger's VGD-projekt skulle slå alt. D-modellen skulle simpelthen være verdens bedste, smukkeste, mest komfortable og mest avancerede bil, et mesterværk, der skulle vise verden og de amerikanske bilfabrikker, at Citroën og Frankrig kunne præstere det sublime personautomobil!

Først i slutningen af 2. Verdenskrig kom der for alvor gang i udviklingen af D-modellen, for Citroën havde trods alt skulle bruge mange kræfter på 2 CV-projektet, TUB'en og HY'en, som blev lanceret i 1947.

Walter Becchia, 2 CV-motorens fader, blev af Pierre Boulanger bedt om at konstruere en passende 6 cylindret motor til drømmebilen. Med udgangspunkt i 2 CV'ens 2 cylindrede boxermotor konstruerede Becchia en 6 cylindret udgave, som dog i modsætning til 2 CV'en var vandkølet for at reducere støjniveauet mest muligt.

Motoren blev som på 2 CV'en placeret foran forhjulene, med differentiallet i midten og gearkassen liggende bagud. Køleren stod oven på differentiallet. Da motoren kun var på 1806 cm³ (602x3), og Pierre Boulanger insisterede på en 3-trins gearkasse, var trækraften og præstationerne i den 1.200 kg tunge prototype katastrofalt dårlige.

I André Lefebvre's chassis med den lange akselafstand og den tunge motor hængende ud over forhjulene blev vægtfordelingen håbløs med alt for megen vægt på forhjulene og en deraf resulterende ekstrem understyring.

Det 6 cylindrede motorprojekt måtte skrottes, og Walter Becchia faldt i en unåde, der varede i flere år, og som resulterede i, at den

gode, gamle Traction-motor blev hevet frem. Først helt hen i 1952 lykkedes det for en Citroën-motorkonstruktør ved navn Poillot at forene Traction'ens motorblok med et supermoderne letmetaltopstykke med halvkugleformede forbrændingskamre, V-stillede ventiler og en helt ny Weber dobbelt registerkarburator.

Denne motor, placeret bag differentialet, skabte, i kombination med den helt nykonstruerede 4-trins gearkasse, der lå foran som i Traction'en, en vægtfordeling, som passede perfekt til André Lefebvre's chassis, og som desuden var både kraftfuld, smidig, økonomisk og robust.

I 1942 opdagede Pierre Boulanger, der havde for vane at drive rundt på alle konstruktørkontorerne, nogle tegninger vedrørende en ny slags indsprøjtning i stedet for den hidtil kendte karburator. Forslaget var udført af en tekniker, der arbejdede med Citroën's krigsproduktion af bl.a. el-radiatorer og træsko.

Citroën-teknikerne mente, at indsprøjtningforslaget var håbløst, men Pierre Boulanger var fascineret af den utraditionelle tankemåde, der demonstreredes, og han insisterede på, at Paul Magès, som ophavsmanden hed, skulle ansættes i udviklingsafdelingen. Denne beslutning skulle Pierre Boulanger aldrig komme til at fortryde!

Hurtigt og besat af en utrolig nysgerrighed satte Paul Magès sig ind i al litteratur vedrørende hjulophæng, affjedring og bremsesystemer. Han kastede sig over affjedringsproblematikken: »Hvordan skaber man en affjedring, der er blød, når man kører langsomt, og hårdere, når farten øges?»

Den geniale idé blev født. Hydropneumatisk affjedring. Paul Magès eksperimenterede med glaskolber, kork, gasarter og væsker. En dag i 1944 var en 2 CV klar med et yderst komplekst hydrauliksystem og kork som membraner. Magès var på sporet, men 2 CV'en brød sammen efter et kvarter's kørsel.

Efterhånden arbejdede Magès sig frem til mere perfekte løsninger. Pierre Boulanger elskede at deltage i Magès' forsøg. Begge blev besat af den hydropneumatiske affjedring. En dag i 1946 kørte Boulanger, Lefebvre og Magès sammen i forsøgs-2 CV nr. B 9. Teststrækningen hed »Du long du mur« (langs muren), en ren torturstrækning.

På Boulanger's øjenbryn kunne Magès aflæse hans reaktioner. Øjenbrynene måtte ikke rynkes. Magès holdt vejret, idet de kørte hen over den værste ujævnhed. Boulanger's øjenbryn hævede sig ikke. Triumfen var hjemme!

Pierre Boulanger besluttede, at Paul Magès skulle overflyttes til D-model-projektet for at give denne nye, store Citroën verdens mest komfortable affjedringssystem, hydropneumatik! 2 CV'en kunne nøjes med sin mekaniske affjedring!

Herefter eksperimenterede Paul Magès med ombyggede Traction'er fra 1948, hvor den første forsøgs-11'er stod klar.

Pierre Boulanger ringede til Paul Magès hver uge for at høre, hvordan det gik, og en dag i 1949 hentede Paul Magès Boulanger på dennes bopæl. De kørte Traction'en ad yndlingsruten til væddeløbsbanen i Clermont-Ferrand, hvor de gennemtestede 11'eren.

Her mødte de direktøren for Michelin, Robert Puiseux, som Boulanger tog med på en prøvetur med efterfølgende demonstration af det herlige hydrauliksystem. Begejstringen var kolossal! Den hydropneumatiske affjedring til D-modellen var en realitet!

Affjedringsforsøgene havde iøvrigt lært



Flaminio Bertoni

Poul Magès



Paul Magès, at en affjedring absolut ikke behøver at være hårdere ved højere hastigheder!

En dag i 1950 skulle bringe det formidable samarbejde mellem Boulanger og Magès til et brat ophør. På vej til Clermont-Ferrand på en af sine elskede prøveture slog Pierre Boulanger sig ihjel i en forsøgs-II'er.

Citroën-mandskabet var lammet i længere tid over dette ufattelige tab. Boulanger havde reddet Citroën-fabrikkerne, skabt verdens mest epokegørende biler og stået i spidsen for et vidunderligt, videnskabeligt og kreativt arbejdsfællesskab.

Efter en periode med provisorisk ledelse overtog Pierre Bercot direktørposten. Lynhurtigt satte han sig ind i VGD/D-modelprojektet og imødekom alle idéerne fra André Lefebvre, Paul Magès, Flaminio Bertoni og alle de andre geniale Citroën-konstruktører. D-modellen blev Pierre Bercot's drømmeprojekt i endnu højere grad, end det havde været Pierre Boulanger's.

Pierre Bercot skrottede den 6 cylindrede boxer-motor, beordrede 4-trins gearkasse og støttede alle Lefebvre's og Bertoni's visioner. D-projektet tog fart!

Paul Magès havde løst problemerne omkring den hydropneumatiske affjedring og havde bl.a. afprøvet systemet i en forsøgs-II'er på en længere testtur i polarkulde til Skandinaviens nordligste områder i februar 1949.

Paul Magès kunne ikke stoppe ved affjedringen. Alt skulle være højtryk-hydraulisk! Han kastede sig over gearskifte, bremsesystem og styretøj og løste på utrolig kort tid og med utroligt enkle midler at udvide det centrale hydrauliske system, så det kunne forsyne det fjerlette hydrauliske gearskifte, den hurtige servostyring, den hydropneumatiske affjedring og højtryksbremserne. Suverænt og genialt.

Men pédalo'en, den fantastiske, lille bremseknop, var dog et nummer for avanceret, selv for Pierre Bercot og André Lefebvre. Først da en testkører reddede 2 børns liv med en feberbremsning, og da Paul Magès med reaktionstidstests i læssevis kunne dokumentere, at pédalo'en var meget hurtigere virkende end en traditionel bremsepedal, overgav cheferne sig.

Pierre Bercot insisterede på, at hydropneumatikken skulle afprøves realistisk, for D-modellen kunne lanceres. I 1954 kom derfor Traction B 15 H (Hydraulique) med oléopneumatisk baghjulsaffjedring og de splinternye, revolutionerende Michelin X dæk. Citroën skulle vænne sig til at producere hydropneumatiske komponenter på den nye fabrik i Asnières, og værkstederne skulle lære at vedligeholde systemet.

Kunderne, med præsident Coty og general de Gaulle i spidsen, var begejstrede for B 15 H's afjedringskomfort og ventede med længsel efter den sensation, de vidste var på trapperne, D-modellen.

Men den var ikke færdig endnu. André Lefebvre ønskede naturligvis, at forbremserne, som på 2 CV, skulle ligge inde ved differential, så den uaffjedrede vægt kunne blive minimal og styregeometrien perfekt. Imidlertid viste prøveforsøgene, at tromlebremser ikke var nok til at bremse den 1.200 kg tunge vogn. De kunne ikke gøres store nok, brændte varme og blev bløde som smør ved gentagne hårde opbremsninger.

Jaguar anvendte imidlertid en helt ny bremsetype på sine væddeløbsbiler i Le Mans: Skivebremser. Men at erhverve licensen ville både blive for kostbart og være uværdigt for Citroën's teknikere. I stedet udviklede Citroën sine egne skivebremser, baseret på helt andre principper end Jaguar's og naturligvis perfekt indrettede efter Paul Magès' højtryk-hydrauliske bremsesystem. D-modellen kunne nu bremse bedre end noget hidtil kendt automobil!

André Lefebvre analyserede sig til et utal af originale løsninger: Et rat med et eger måtte være billigere, sikrere og lettere at kigge igennem ind på instrumenterne. I løbet af et øjeblik havde Flaminio Bertoni tegnet og modelleret det revolutionerende, uendeligt smukke rat, Citroën-rattet simpelthen.

André Lefebvre elskede nye, eksotiske materialer. Han var en af de første mænd i Frankrig i nylonskjorte, og hans kontor og hjem bugnede af plasticposer, nylonstrømper og andre helt nye kunststofprodukter. Derfor fik D-modellen sit kunststoftag, sine skumsæder med nylonbetræk og sit fjedrende gultæppe. Og der blev anvendt 100 kg aluminium, rustfrit stål og andre spændende mate-

rialer i D-modellen.

Først meget sent i D-modellens udviklingsfase blev det endelige instrumentbræt skabt. Flaminio Bertoni blev sammen med en ekstern designer ved navn Robert Michel bedt om at konkurrere om den bedste løsning. I sidste øjeblik mødte Flaminio Bertoni op med en stor kasse under armen. Ud tog han en model af et instrumentpanel med utroligt svungne linjer i blå og blommefarvet. Et sandt kunstværk.

Bertoni's moderne skulptur blev det hidtil største emne, der var støbt i et stykke nylon: Instrumentpanelet var 1,45 meter bredt, med en vægt på bare 750 gram. D-modellen havde fået et værdigt instrumentbord!

I august 1955 forlangte Pierre Bercot at se D-modellen i sin mest færdige prototype. Forenden var præcis, som den skulle være, men prototypens bageste tagdel med 6 sideruder og den lille, skrå bagrude kunne Bercot ikke acceptere. Den lignede andre biler for meget. Bercot bad Flaminio Bertoni om at komme med forslag med 4 sideruder og en større bagrude. Og det skulle gå hurtigt!

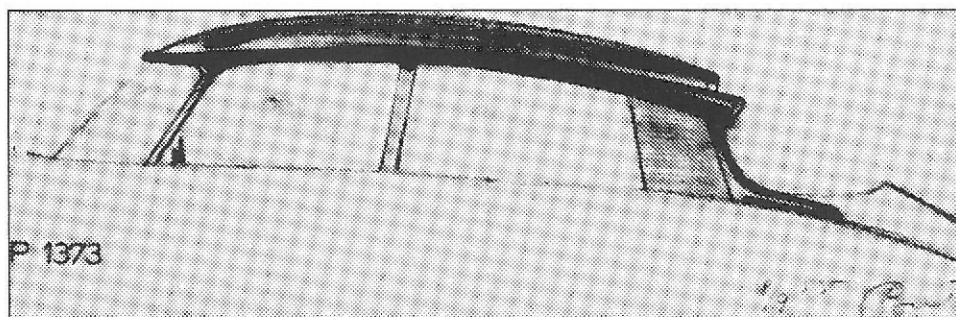
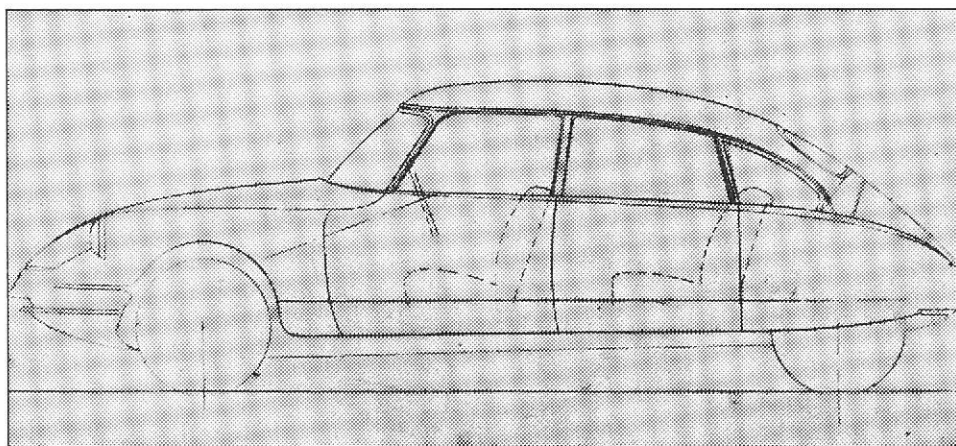
8 dage senere blev Bercot præsenteret for vidunderet. Bertoni havde opfundet de trompetformede bageste blinklys og havde lagt en stor, buet bagrude imellem dem. Det var den definitive D-model, den perfekte industrielle skønhed. Bercot var endelig tilfreds. I løbet af en måned skulle D-modellen præsenteres på Pariser Automobil-udstillingen 1955!

Efter 17 års udvikling var det lykkedes at skabe drømmebilen. De ukendte genier fra Quai de Javel havde virkelig frembragt en af verdens smukkeste, mest aerodynamiske, komfortable, velkørende biler med en utroligt avanceret og sofistikeret betjening.

Hvilket andet navn kunne Pierre Bercot give sit og sine medarbejders mesterværk end DS, Déesse, Goddess, Göttin, Gudinde!



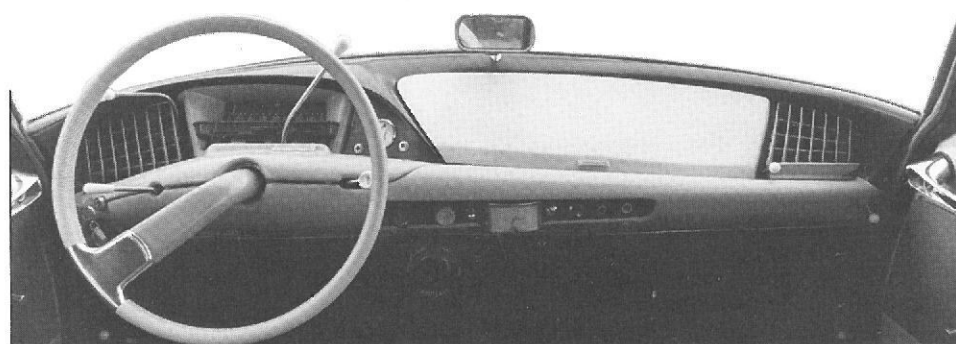
Pierre Bercot



Øverst til højre ses prototypen i 1955 inden den radikale ændring af bagenden.

Derunder Bertoni's tegning af den endelige bagende. Tegningen er dateret 8/9-55, altså mindre end 1 måned før den færdige model blev præsenteret!

Nederst Bertoni's instrumentbord i DS 1956. De små runde kontrollamper for blinklys til højre for speedometeret blev monteret i Danmark efter krav fra myndighederne. Kølevandstermometeret blev også monteret i Danmark (ekstraudstyr).



Præsentationen af DS i Frankrig

Stjernestunderne i oktober 1955

Frem til præsentationen af D-modellen i oktober 1955 steg forventningerne til det nærmest hysteriske.

Allerede i slutningen af 40'erne havde der været gættet på, at en ny stor Citroën var på vej. Der havde også været utallige gisninger om, hvorledes den nye model ville komme til at se ud, og om, hvilke tekniske detaljer, den ville komme til at indholde. I de sidste uger op mod præsentationen var flere af disse tekniske detaljer sivet ud til pressen, men selve bilens udseende forblev en hemmelighed.

Citroëns salgslokaler på Champs-Élysées og ved L'Opéra blev bygget om og gjort klar til præsentationen, som skulle foregå samtidigt med åbningen af Pariser Automobil-udstillingen, den 5. oktober 1955.

Dagene frem til den 5. oktober benyttede Citroën til at præsentere DS for specielt indbudte. Således holdt man reception mandag den 3. oktober, hvor toppen af fransk bilindustri var inviteret. Tilstede var Jean-Pierre Peugeot, Paul Panhard og Pierre Lefauchaux fra Renault. Pierre Bercot stod som den stolte fader til den nye bil og fik ord som »10 år forud for sin tid!« og »Formidable!« med på vejen fra konkurrenterne.

Tirsdag den 4. oktober klokken 14 blev den nye bil præsenteret for 340 forhandlere i Ma-

igny-Teatret. Udenfor holdt 340 Traction'er! En forhandler troede, at han så syner. DS var så chokerende, at han aldrig ville komme sig over dette første rendez-vous! En anden forhandler spildte ikke tiden med at prise DS eller nyde serveringen. Han satte sig resolut ud i sin Traction og kørte hjem til sin forretning med en stak DS-brochurer. Alene på bilerne i katalogerne solgte han over 50 DS 19 i tidsrummet fra klokken 17 til 22!

Klokken 20 samme aften blev DS 19 præsenteret for storkunderne, administrationen og politikerne i Citroën's udstillingslokaler på Champs-Élysées.

Natten før onsdag den 5. oktober blev de DS, som skulle benyttes til den egentlige præsentation kørt i lukkede lastbiler til Citroën's salgslokaler og til udstillingsbygningen.

Klokken 8 om morgenen, onsdag den 5. oktober 1955, holdt en DS klar bag den store port på Quai de Javel med motoren igang. Det var det længe ventede øjeblik. For første gang skulle DS ud i friheden. André Lefebvre besluttede, at Paul Magès skulle køre. De 2 andre i bilen var Pierre Bercot og Jean Cadiou, chefen for forskningsafdelingen.

De fire mænd kørte naturligvis mod Champs-Élysées. Alle hoveder drejede sig. På

folks begejstrede læber formede ordet sig: »DS, DS!«

Et kort øjeblik rullede DS'en med de 4 mænd op ad Champs-Élysées ved siden af en limousine med chauffør. På bagsædet sad en ung, billedskøn kvinde. Da hun opdagede DS'en, lænede hun sig ud ad vinduet og sendte fingerkys mod de 4 mænd!

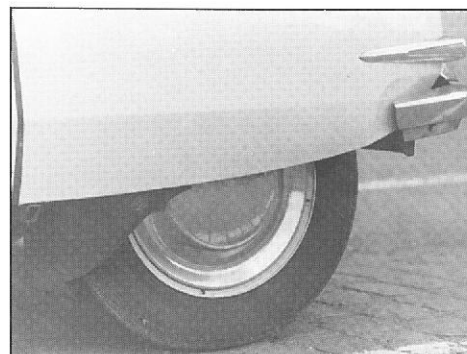
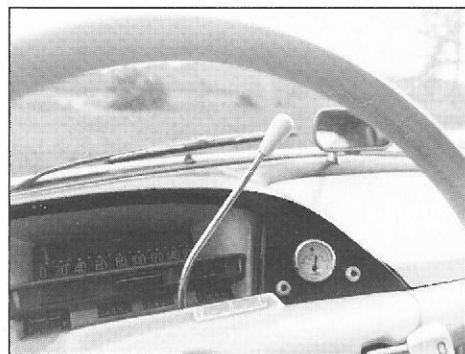
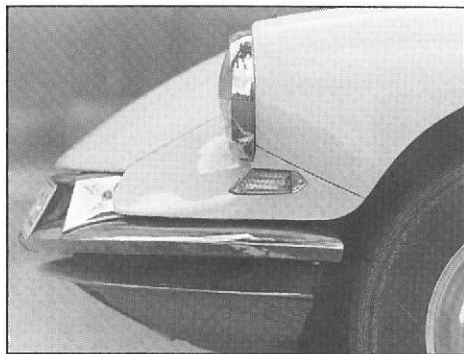
Klokken 9, onsdag den 5. oktober, blev dørene slået op for Pariser Automobil-udstillingen 1955. Lige fra starten var det, som om der kun var eet bilmærke, der udstillede, nemlig Citroën! Alt drejede sig om DS. Prisen var 940.000 (gamle) francs. Ved bestilling skulle der erlægges 80.000 francs i depositum. Inden for de første 45 minutter blev der solgt 749 DS 19, og da man lukkede samme aften, var der modtaget over 12.000 bestillinger. Da udstillingen sluttede ugen efter, var der indgået ialt 80.000 bestillinger på biler, der først ville kunne leveres op til flere år senere!

Aldrig før og aldrig siden har en bilpræsentation været omgæret med så megen interesse. Aldrig er der blevet præsenteret en så radikalt anderledes og avanceret bilkonstruktion. Og aldrig har en bil fået en mere overbevisende modtagelse.

Gudinden var født!

Modstående side:

Parisersalonen den 5. oktober 1955.





Præsentationen i Danmark

DS møder sit danske publikum

Citroën i Danmark var allerede tidligt klar over, at den nye DS 19 havde nogle kvaliteter, som gjorde den en oplagt efterfølger for den legendariske Traction Avant.

Ved præsentationen i Paris 1955 var både direktør Kjellund og salgschef Erik Jensen i Paris for at deltage i præsentationen af DS og for at lære den at kende, inden den skulle nå vore breddegrader.

Efter at have set modtagelsen og prøvekørt vidunderet tog de 2 repræsentanter for dansk Citroën tilbage til Danmark for at planlægge, hvorledes DS 19 skulle præsenteres for det danske publikum.

Kort efter hjemkomsten fra Paris blev salgschef Erik Jensen opfordret til at hente det første eksemplar hjem til Danmark. Han insisterede dog på, at det skulle være direktør Kjellund, som bragte den nye Citroën til landet. Og således blev det.

Sammen med driftsleder Jørgensen tog direktør Kjellund til Paris og hentede den nye bil.

Allerede inden bilen nåede den danske grænse, var nyheden sivet ud: Danmark skulle være et af de første markeder, den nye Citroën ville blive præsenteret på!

Salgschef Erik Jensen blev ringet op af et af de store formiddagsblade, som tilbød ham forsiden, hvis han ville røbe, hvornår den nye bil kom og med hvilken færge.

Tilbuddet blev dog afslået, ikke mindst på baggrund af, at alt salgsmateriale var færdigpakket og frankeret, parat til at blive sendt til samtlige danske dagblade samtidigt!

Da den champagnefarvede DS 19 med aubergine tag rullede op foran salgsløkalerne i Sydhavns-gade, havde Erik Jensen lukket vinduerne til og dækket op til få indbudte venner af huset, som over et glas champagne skulle nyde den nye bil.

Den følgende dag blev bilen præsenteret for samtlige medarbejdere i Sydhavns-gade, og herefter fik pressen lejlighed til at gå nyheden efter i sømmene.

Efter en lang dag med demonstrationer tog

salgschef Erik Jensen bilen med hjem for at vise den for københavnernes.

Sammen med sin kone kørte han bilen gennem Strøget og ned på Kgs. Nytorv. De standsede et øjeblik ved d'Angleterre for derefter at køre retur ad Strøget.

Da bilen standsede for rødt ved Gl. Torv, begyndte folk spontant at klappe ved synet af gudinden!

Citroën DS 19 havde mødt sit københavnske publikum!

I foråret 1956 skulle Citroën præsentere DS 19 på udstillingen i Forum. Til denne lejlighed havde man bestilt 2 vogne hjem fra Paris for både at have en vogn til udstillingslokalet og en til prøvekørsler.

Vinteren 1955-56 var ikke af den milde slags, og eftersom de 2 biler kom til landet på et godstog, opstod der problemer ved Storebælt. Som det sker ved strenge vintre, var bæltet frosset til, og kun biler og personer kunne fragtes over – ikke godstog. Da det var vigtigt for Citroën at have de 2 biler med



Den første DS 19 efter ankomsten til Citroën i Sydhavns-gade. Billedet er taget i udstillingslokalet ved en præsentation af bilen for specielt indbudte. Bemærk at lokalets vinduer er tildækkede!

på udstillingen, blev daværende direktionsskretær Ole Bunk Jensen og forvalter Stæhr sendt til Nyborg for at få de 2 DS 19 af godsvognene og køre dem til København.

Til deres overraskelse ville bilerne ikke hæve sig. Hele det hydrauliske system var ude af kraft! Bilerne var simpelthen bundfrosne! Efter forsigtigt at have fået de 2 biler ned af godsvognene, blev de bugseret til Citroën-forhandler Martin Christensen's værksted i Odense for at blive tøet op.

På værkstedet satte man varmeblæsere på bilerne, og efter at de havde stået fra klokken 9 om morgenen til klokken 6 om aftenen, var det muligt at få de 2 biler til at hæve sig og gearskiftet til at fungere. Herefter gik det hastigt mod Nyborg Færgehavn. Efter adskillige timers ventetid – med mellemrum med motorerne igang, for at undgå »forfrysninger« igen – kom bilerne til Sjælland. De var i København ved 4-tiden om morgenen. Da bilerne skulle køres til Forum og udstilles allerede næste dag, blev der tilkaldt 2 mekanikere,

som gik bilerne efter og checkede dem op.

Modtagelsen i Forum var meget positiv, og flere af de andre importører lykønskede Citroën med den nye model. Der blev dog også plads til bemærkninger som: »Hvad har det med en bil at gøre?«

Hvis man sammenligner DS 19 med de andre biler på udstillingen, kan man godt forstå, at DS 19 sprang i øjnene på mange mennesker med sit futuristiske ydre og sin ufatteligt avancerede teknik.

Som det var tradition hos Citroën, holdt man efter den overståede udstilling middag på restaurant Wivex. I 1956 var der dog den ændring i programmet i forhold til tidligere, at Erik Jensen havde medbragt sin DS 19. Den var parkeret uden for restauranten.

Efter ganske få minutter blev Erik Jensen af tjeneren bedt om at komme ud til sin bil, idet der var opstået trafikkaos omkring den. Politiet var til stede!

Erik Jensen styrtede ud for at erfare, at de 2 betjente, som var kommet, simpelthen be-

nyttede lejligheden til at demonstrere deres nyerhvervede viden om DS 19 over for et større publikum!

Politiet havde nemlig samme dag været ude hos Citroën for at få det hydropneumatiske system demonstreret!

Efter at Erik Jensen havde svaret på de obligatoriske spørgsmål omkring DS 19's afjedring, gik han over til at demonstrere bilens evne til at hæve og sænke sig. Da utallige mennesker havde prøvet at springe ind og ud ad bilen for at se højdekorrektionen i funktion, gik Erik Jensen tilbage til sin middag. Han overlod den videre demonstration til de 2 betjente, som lovede at passe på bilen til middagen var overstået.

Flere beretninger omkring den første tid med DS 19 tyder på, at bilen skabte trafikkaos overalt, hvor den kom frem. Og ejere blev bedt om at fjerne deres parkerede DS'er for at dæmpe op for den interesse, som uvægerligt samlede sig om DS dengang.



Salgschef Erik Jensen (ved rattet) og direktør Aksel Kjellund i Erik Jensens DS 19 (sandsynligvis den første i Danmark) med farvekombinationen Champagne/Aubergine. Billedet er taget i Odense hos daværende forhandler Martin Kristensen, kort efter præsentationen af DS, hvor Aksel Kjellund og Erik Jensen var en tur rundt i landet for at besøge forhandlerne.

Teknikken bag DS

Den utrolige opdagelsesrejse

Betagelsen over en DS kan have mange årsager. Den åbenlyse er det smukke ydre, men derunder finder man et omend endnu mere betagende og komplekst område – teknikken.

Der er næppe før eller siden konstrueret en bil med så mange tekniske innovationer og interessante problemstillinger på en gang.

Men for at begynde med det mindst revolutionerende, var motoren den eneste komponent i bilen, der ikke blev nykonstrueret. Grunden var de mislykkede forsøg med den oprindeligt planlagte 6-cylindrede boxermotor. I 1955 blev det således Traction'ens 11D-motor på 1911 cm³, dog med et moderne alu-topstykke, der var drivkraften i DS 19. Med forskellige karburatorer (enkelte eller dobbelte) blev motorens effekt afstemt, alt efter om det var en ID 19 eller en DS 19. Der eksisterede også i perioden 1957-1961 en lidet kendt model – ID 19 Normale, der var den billigste D-model overhovedet. Den havde en uændret 11D motor – med støbejernstopstykke!

Disse ældre motorer havde kun 3 hovedlejer, og en længe ventet fornyelse af motorprogrammet skete i 1966/1967 (først DS, året efter ID), hvor en ny generation med 5 hovedlejer så dagens lys. En 2175 cm³ udgave til DS 21 og en 1985 cm³ til DS 19 og ID 19. Motorerne fortsatte helt til produktionens slutning i 1975 (igen med varierende karburatorer), og de blev i efteråret 1972 kompletteret af en endnu kraftigere udgave på 2347 cm³ til DS 23.

Både 2175 cm³ og 2347 cm³ motorerne kunne, blandt de første overhovedet, efter ønske leveres med Bosch Injection Electronique.

Der findes således D-modeller med motorydelse fra 63 hk-DIN (ID 19 Normale) til 130 hk-DIN (DS 23 Injection Electronique) – en imponerende spændvidde, når man tænker på, at resten af bilens konstruktion forblev så godt som uændret!

Hydrauliksystemet er et begreb, der hænger uløseligt sammen med DS.

Blandt inkarnerede stålfjederelskere omtales det som en grufuld opfindelse, og naturligvis følger klicheen efter, at »det jo er helt umuligt at reparere«. De fleste af sådanne kritikere har efter al sandsynlighed aldrig prøvet en DS, endsigesat sig ind i, hvordan hydrauliksystemet fungerer.

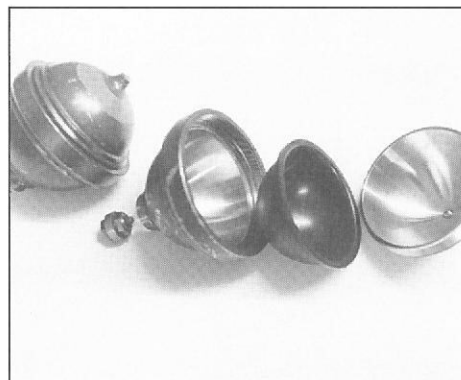
Vi foretrækker at antage en noget anderledes synsvinkel til dette emne.

Hydraulik er ganske enkelt den simpleste og mest logiske metode til at transportere energi fra et centralt sted til de enkelte forbrugssteder på. Præcis sådan er det i en DS – et simpelt og logisk opbygget system: Hjerteret er *højtrykspumpen*, der leverer væske under tryk til den såkaldte *hovedtrykkumulator*, hvori væsken oplagres. Trykket i denne oplagrede væskemængde bestemmes af *trykregulatoren*, der, hvis trykket i hovedtrykkumulatoren er under ca. 150 atmosfærer, slår til og sørger for at bringe trykket op til ca. 165 atmosfærer. Når denne værdi nås, slår regulatoren fra, og sender blot trykvæsken fra pumpen retur til hydrauliktanken. På denne måde har man en væskemængde stående under konstant tryk, parat til at blive sendt ud til de enkelte organer.

Affjedringen består væsentligst af 4 *gaskugler* og 4 *affjedringscylindre*. Gaskuglen er en kraftig stålkugle, der indvendigt er delt på midten af en gummimembran. På membranens overside forefindes en konstant gasmængde (kvælstof). På undersiden tilføres hydraulikvæske under højt tryk, og via affjedringscylinderen flyttes væsken ind/ud af gaskuglen – cylinderen overfører altså hjulets bevægelser til gaskuglen via væsken.

Som bekendt kan en gas komprimeres, medens en væske stort set er inkompressibel. Når væsken så presser på gaskuglens mem-

To gaskugler hvoraf den ene er adskilt; man ser de to halvdele samt membranen og støddæmperventilen.



bran, vil gassen på den anden side af membranen altså trykke sig sammen, og det er det, der giver bilen dens smidige og bløde affjedring.

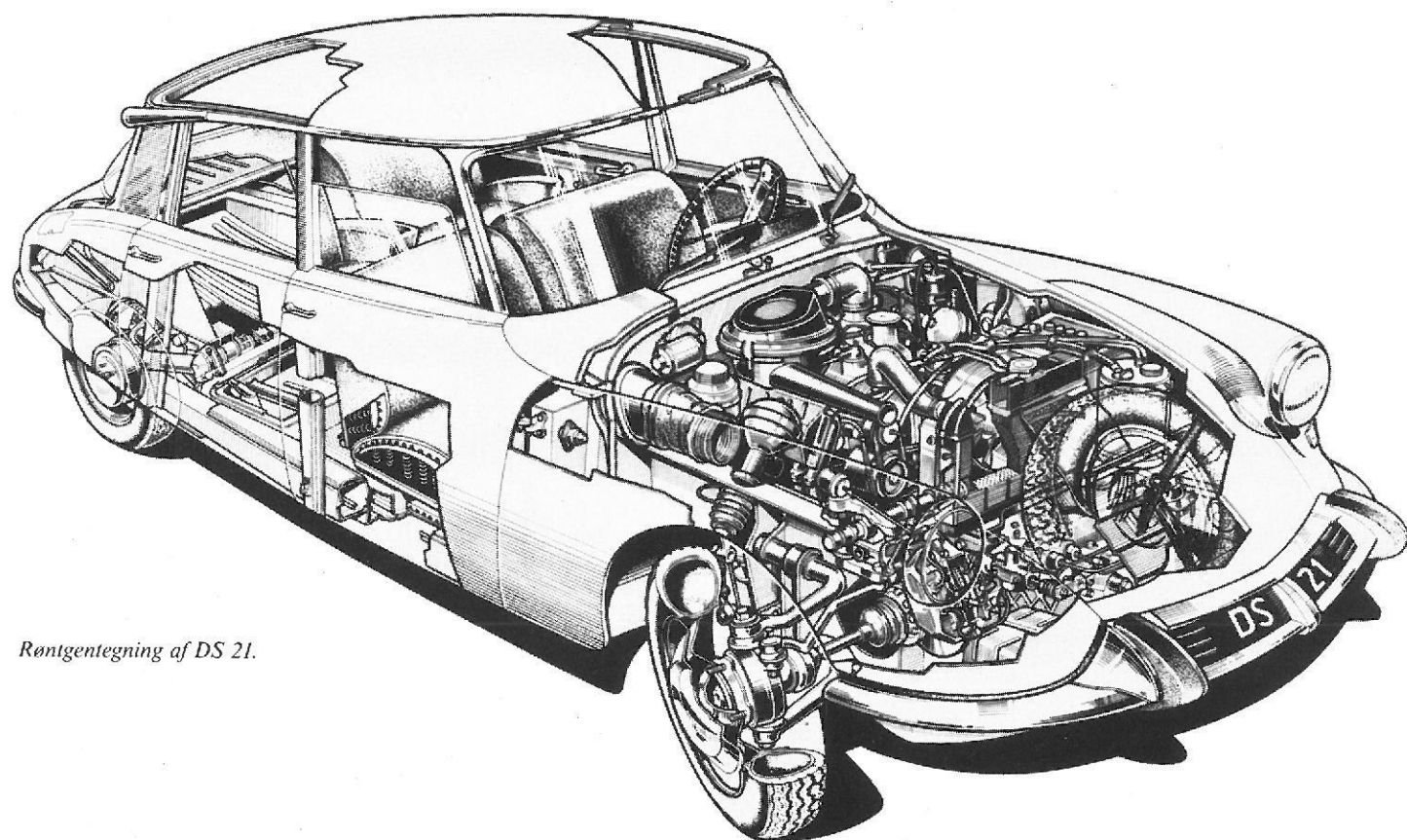
Trykket i affjedringscylindrene reguleres gennem de to *højdekorrektører*, der reagerer på ændringer i vognens højde, og sørger for at retablere den oprindelige højde ved at lede væske til eller fra cylindrene. Disse korrektører virker med en vis forsinkelse, for at vognen ikke skal reagere på de mindste ændringer så som huller i vejen samt højdeændring ved acceleration og bremsning.

Højdekorrektørerne kan også påvirkes manuelt med håndtaget i bilen via et system af stænger. Sådan kan man tilføre højere tryk og opnå en større frihøjde. Hvis håndtaget sættes helt i top, ledes maksimalt tryk til affjedringscylindrene, og gassen i gaskuglerne komprimeres så meget, at der overhovedet ikke er nogen fjedrende virkning tilbage! Det er også den effekt, der gør sig gældende, hvis bilens gaskugler har mistet alt eller en del af deres tryk. Jo mindre gasmængde – jo mindre affjedring.

Alle modellerne har heldigvis dette fantastiske affjedringssystem, som Citroën kun har givet Rolls-Royce licens til også at benytte (bl.a. med pålæg om, at der i motorrummet skal være en plade, der viser at Citroën står bag både affjedringen og højtryksbremserne).

Hydraulikken bruges naturligvis også til styring og assistance af andre komponenter. *Bremserne* virker på den måde, at konstant højtryk står og »venter« ved en ventil, der åbnes ved tryk på pedalen. Modsat alle andre biler, er det her så genialt, at man ikke selv skaber bremsetrykket med foden, men blot lukker op for højtrykket, der så ledes ud til bremserne. Det tryk, der ledes til bagbremsene, er identisk med trykket i den bagste affjedring. Det vil sige, at ved kørsel uden belastning bagi, og dermed forholdsvis lavt affjedringstryk, er bagbremsernes virkning kun svag, således at blokering eller overbremsning bagi ikke kan forekomme. Ved fyldt bagagerum og med passagerer på bagsædet, stiger trykket i affjedringen, og således vil også bagbremsernes tryk være passende højere, når der trædes på pedalen!

De fleste modeller er også udstyret med *servostyring*, naturligvis med tryk fra det cen-



Røntgentegning af DS 21.

trale system. Servostyringen er den mest »trykforbrugende« komponent, og derfor har biler med servostyring en syv-cylindret højtrykspumpe, der drives af remme fra krumtappens remskive. De andre modelleres encylindrede pumpe drives direkte på en ekstra knast på knastakslen.

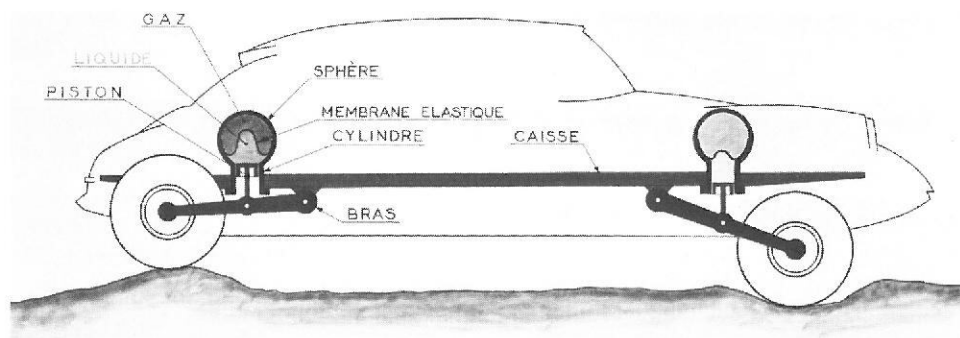
Den oprindelige DS 19 årgang 1956 var fra starten udstyret med alle de her nævnte raffinementer (dog kom den manuelle højderegulering først til i januar 1956). Den havde også det såkaldte *hydrauliske gearskifte*, hvilket indebærer, at gearstangens bevægelser ikke overføres via kabler eller stænger, men via hydraulisk tryk. Med gearvælgeren påvirkes *gearblokken*, der er en lille kompakt enhed indeholdende små stempler m.v., der sørger for at lede trykket til gearkassen, hvor skifte-gaflerne i låget så påvirkes af hydrauliske stempler. Samtidig med skift mellem gearene sendes også tryk til en lille *koblingscylinder*, der så trykker på koblingsarmen og dermed koblingens trykfod. En fuldstændig normal tør enkeltplade kobling, der blot aktiveres med hydraulik istedet for en fodbetjent pedal.

Hydraulisk tryk til gearblokken leveres på DS 19 i 1956-1960 af en *lavtrykspumpe*, sammenbygget med vandpumpen. Denne pumpe viste sig dog ikke at være helt så stabil som ønsket, og den blev derfor erstattet af en separat *centrifugalregulator*, der bedre kan graduere trykket i forhold til motoromdrejningerne.

Først året efter præsentationen af DS 19 kom ID 19 med et stærkt forenklet hydrauliksystem – kun affjedringen var bibeholdt! Mechanisk styretøj, manuelt gearskifte og kobling samt traditionelt bremsesystem med separat hovedcylinder! Først med årgang 1962 fik også ID 19 højtryksbremses, og senere kunne den også leveres med servostyring som ekstraudstyr.

En meget vigtig ændring i det hydrauliske system fandt sted på årgang 1967, hvor man gik over til at bruge en ny type hydraulikvæske:

Den gamle væsketype fra 1956-1966 benævnes som regel »rød væske« (men den er egentlig nærmest klar eller svagt orange). Den minder mest om almindelig syntetisk bremsevæske. Der var flere forskellige slags i starten, men den blev standardiseret under



Principskitse af affjedringens virkemåde.

navnet LHS-2 (liquide hydraulique synthétique). En sådan syntetisk væske kan uheldigvis optage fugtighed fra luften, hvilket bevirker, at de fine hydrauliske komponenter, hvis væsken ikke skiftes hyppigt nok, kan blive angrebet af korrosion indvendigt!

Efter lang tids forsøg og udvikling tog man så i 1966 skridtet til at lancere systemet med en ny grøn, mineralsk væske LHM (liquide hydraulique minéral). I denne væske er det lykkedes at samle utrolig mange gode egenskaber, der gør, at den totalt overgår andre bremsevæsketyper: Den kan ikke optage vand, den har et kogepunkt tæt ved 300°C, dens viskositet er uhyre lidt afhængig af temperaturen og den ødelægger f.eks. ikke lak på bilen. Ændringen medførte, at alle gummidelle (pakninger, membraner, manchetter osv.) måtte fremstilles i et nyt materiale. Det har givet en mængde nye reservedelsnumre og naturligvis også mange problemer for værkstederne.

De amerikanske myndigheders normer (der nærmest er opstillet af Ford og GM) levnede ikke plads for brug af mineralsk bremsevæske, og der gik næsten 3 år inden Citroën oversider kunne få ændringen godkendt og få lov til at levere biler med LHM-system til USA og Canada. Dvs. at man i mellemprioden måtte køre produktion af begge systemer, for også at kunne tilfredsstille det amerikanske marked!

Nogle andre interessante løsninger ses på hjulophængene. Foran har man 2 parallelførte arme, der ophænger hjulet præcis i fælgens symmetriakser, hvilket naturligvis kun kan la-

de sig gøre, fordi de store skivebremses er placeret beskyttet ved siden af gearkassen. Det giver en enestående stabilitet under alle forhold – selv ved en dækekspllosion. Baghjulenes ophæng er langsgående svingarme.

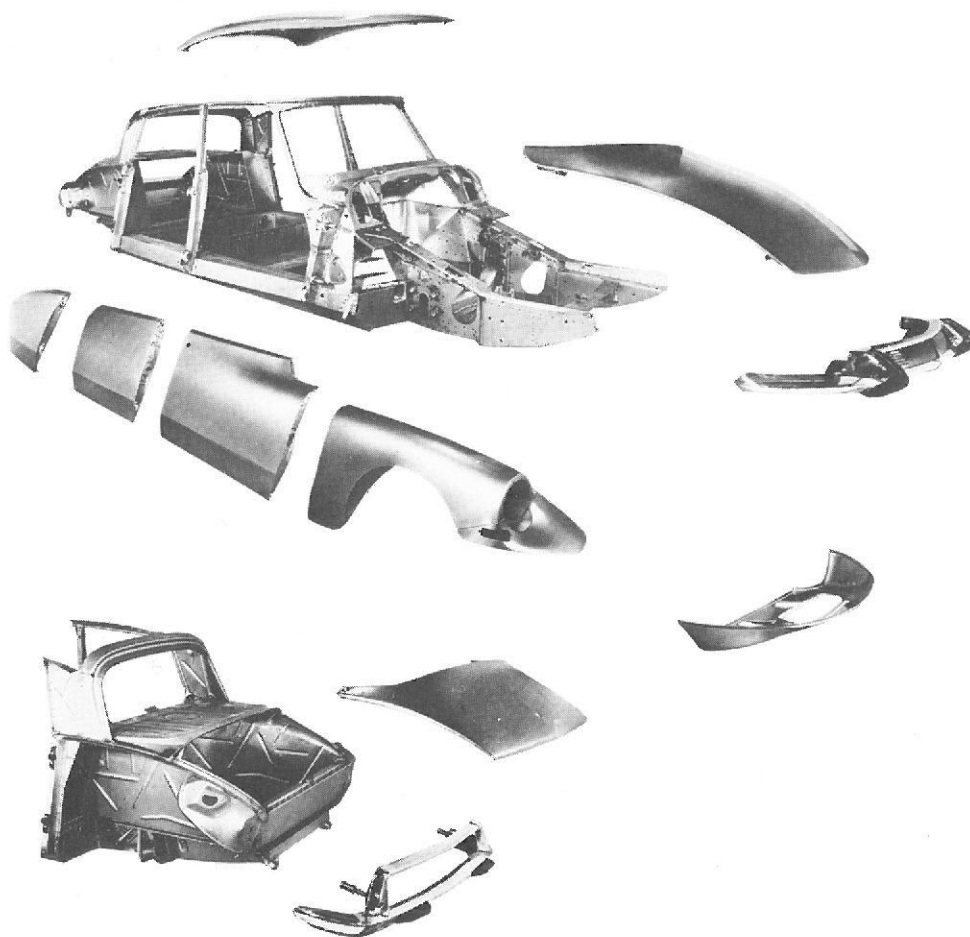
Det selv bærende karosseri er opbygget omkring de to meget kraftige langsgående kasseformede profiler. Hertil er svejset en ramme omkring bagagerummet samt en kraftig forreste enhed, der bærer motor og forhjulsophæng. Mellem vangerne er gulvet helt plant bortset fra forhøjningen til forsædemonteringen.

Benzintanken er placeret på det bedst beskyttede sted overhovedet – under bagsædet. Det vil sige indenfor en solid ramme af tykke kasseprofiler.

Med den stærke bund kan man nøjes med nogle meget slanke og elegante for- og midterstolper, der sikrer perfekt udsyn frem og til siderne. Dørstolperne går sammen i en ramme hele vejen rundt omkring taget. Taget i sig selv er en vigtig styrkeøgende faktor, idet det virker afstivende, når det spændes fast med sine 17 bolte i rammen.

Som noget på det tidspunkt relativt ukendt, var taget fremstillet af glasfiberarmeret polyester – »råt« og translucent på ID 19, med topcoat og lakering på DS 19. Senere begyndte man lidt efter lidt at fremstille taget i aluminium, og til slut var det ikke skruet på, men vulkaniseret til rammen ved elektrisk opvarmning af en speciel gummiliste.

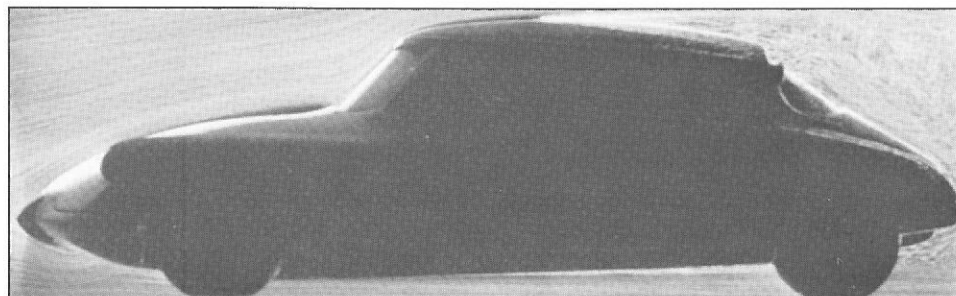
De øvrige karosserielementer behøver, på grund af den stærke selv bærende enhed, ikke at have nogen styrkemæssig betydning. Døre



og skærme er skruet på, så de nemt og hurtigt kan afmonteres. Både ved udskiftning af karosseridele og ved servicearbejde, er dette af største betydning.

Motorhjælm og bagklap var helt i aluminium i 1956, men efter kort tid blev bagklappen istedet fremstillet i almindelig stålplade, og motorhjælmens forstærkninger i tykvæggede aluminiumsrør blev ændret til tyndere stålrør. Yderpladen vedblev dog at være i aluminium.

Der kunne nævnes utallige ting som er med til at gøre bilen til den harmoniske enhed, den er. Fantasifulde og geniale løsninger ses overalt. Gang på gang har konstruktørerne startet på helt »uudforskede« områder: Det har været meget dyrt, og det har krævet et utrætteligt og uden tvivl ofte stærkt personligt engagement i hele det oprindelige projekt og den senere udvikling. Og at målene blev nået, hersker der ingen tvivl om!

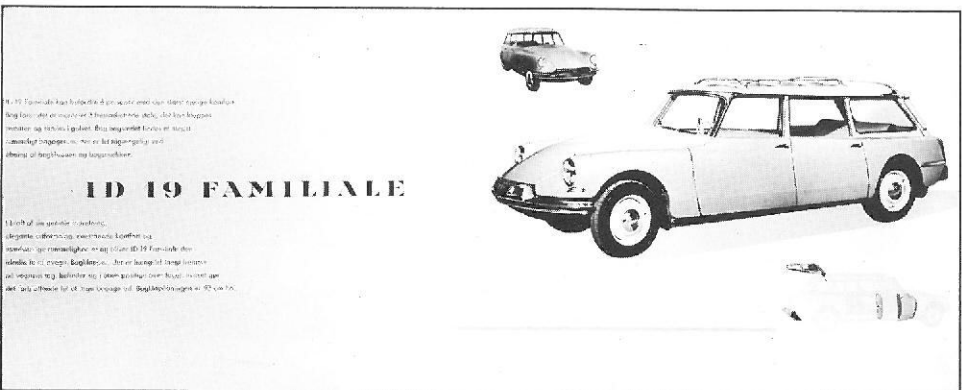
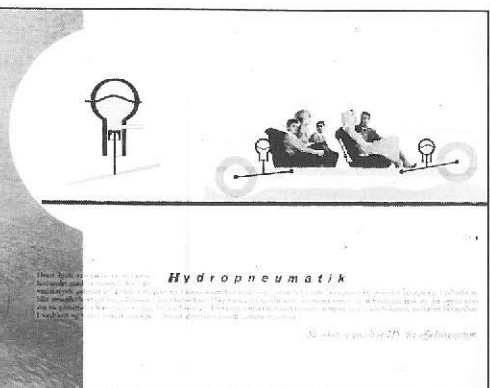


Ovenfor ses D-modellens karakteristiske karosseriophbygning. Man ser den kraftige selvbærende konstruktion samt de påskruede ydre karosserielementer.

For at undersøge aerodynamikken og registrere Cx-værdien for DS udførte Citroën meget tidligt modelforsøg i vindtunnel. Luftmodstandskoefficienten viste sig at være så fin som $C_x=0,382$.

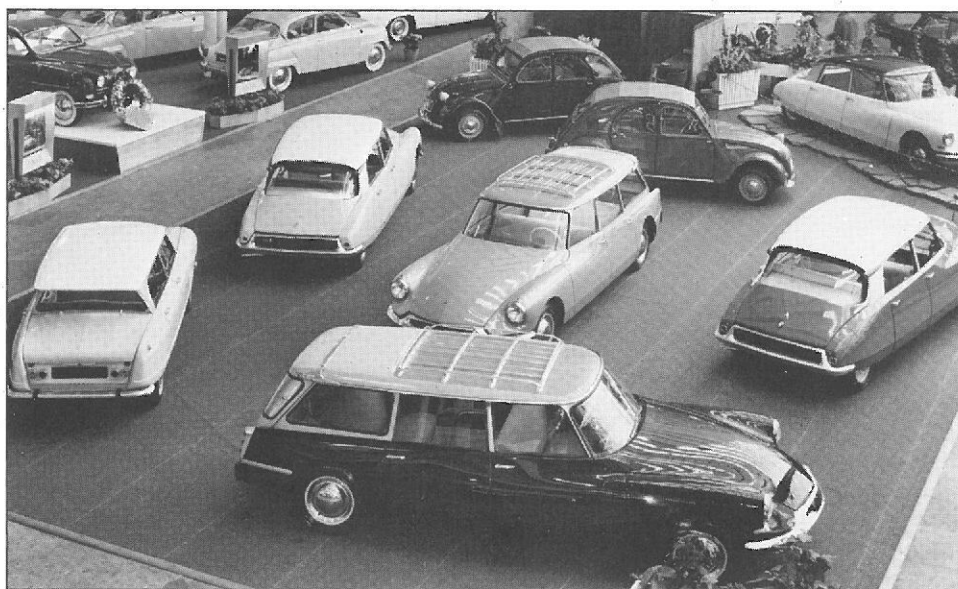
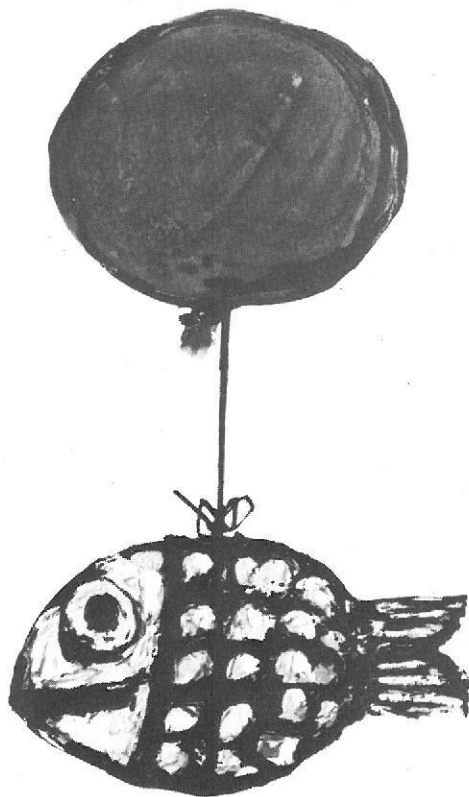
Køberne kom af sig selv

Men af og til gjorde man også en indsats for at anskueliggøre D-modellernes fortræffeligheder for de bredere folkemasser. Dels annoncerede man i de store dagblade, hvor bilens skønhed, elegance og komfort fremhævedes, dels foretog man i årene omkring 1970 nogle fantastiske demonstrationer på Jyllandsringen og Roskilde Ring. Her blev bilerne kørt rundt på tre hjul med 120 km/t. Man monterede en skarp kniv på kørebanelen, hvorefter man kørte hen over den med stor fart. Idet fordækket eksploderede, sad føreren iført hvide handsker, så folk kunne se, at han ikke rørte ved rattet – og bilen fortsatte uanfægtet ligeud! Man lagde en jernbanesvælle på tværs af kørebanelen og kørte med 70-80 km/t hen over den med det ene hjulpar – og bilen



fortsatte uanfægtet ligeud! Ingen kunne herefter anfægte den kolossale sikkerhedsmæssige faktor, der lå i DS'ens enestående vejegenskaber – de indbudte motorjournalister skyndte sig hjem for at juble igennem deres organer.

Gennem de 20 år DS'en blev solgt, havde den altid pressens bevågenhed – selv den mindste modelændring kunne anspore til nye tester og prøvekørsler i motorbladene.



Citroëns stand i Forum i 1961. Bagest til højre ses DS 19. Yderst til venstre ses den nye Ami6. Desuden ses 2 stk. 2 CV og 4 stk. ID 19 (2 Berlinae, 1 Break og 1 Familiale).

Foruden salgslokalet i Sydhavnsgade havde Citroën gennem 60'erne dette showroom på Vester Farimagsgade, der her ses ved firmaets 40-års jubilæum i 1964.



»Et langt skridt hen imod personbilernes endelige form.« *Motor* 1955

»Den nye Citroën er mere i pagt med fremtidens brugsvogne end noget andet køretøj.« Do.

»Den nye Citroën udmærker sig frem for så mange nye vogne derved, at den er bygget af folk, som har et ganske klart begreb om, hvilke problemer der må løses, for at automobilteknikken kan komme videre.«

Skandinavisk Motorjournal 1955.

»Mekanikerne får noget at spekulere på, når de skal til at reparere Citroën DS 19.« Do.

»Den mest radikale nykonstruktion, der hidtil er sat på samlebåndet i nogen automobilfabrik.« *Motor* 1957.

»Kuriøst for det uvante øre at høre bilen »trække vejret« og puste sig op til død – ligesom den synes at dele førerens højlydte sukken, når køreturen er til ende. Den ny »ID-19« er en af de biler, som en prøvefører afleverer nødigst.«

BT, juli 1958.

»Udsynet fra førerpladsen er langt bedre end i nogen anden vogn, vi hidtil har prøvet (Mers-

schmidt kabinescooteren undtaget).«

Motor 1957.

»Selv på de mest snoede og elendige veje kører man med fuld præcision og ganske ubesværet, og trods den helt overlegne retningsstabilitet er vognen tilpas styrefølsom.« *SMJ* 1961.

»Man husker den som vognen, man ikke kunne bringe i en mærkbar udskridning (selvom det selvfølgelig kan lade sig gøre ved uforstandig kørsel på glat vejbane).« Do.

»Virtuos bilkunst.« *Form & Fart*, ca. 1962.

»Den, der ikke før har oplevet Citroëns hydropneumatiske affjedringssystem, vil måske føle sig som en anden »Alice in Wonderland«, når bilen straks efter starten begynder at følge sine egne indskydelser.« *Motor* 1965.

»Et eftersyn i instruktionsbogen bekræftede vor mistanke om, at der var foretaget en forkert forbindelse, for den blå lampe er beregnet som kontrollampe for fjernlyset. Alors messieurs – det er hvad der kan ske.« *SMJ* 1966.

» – ved et nøgternt tilbageblik kan vi ikke finde andet at kritisere end gaspedalens anbringelse

for tæt på udbygningen midt under forpanelet passende til små franske herresko i størrelse 36, men det var der jo da endelig råd for.« Do.

»De store fremadrettede lygter har automatisk højdeindstilling, og de inderste meget stærkt lysende halogenlamper følger forhjulenes drejning – navnlig på snoede veje er virkningen formidabel.« *Test af DS 21 i Motor* 1968.

»DS 21 havde ærligt fortjent en 6-cylindret motor, men den er der ikke plads til, og det må man affinde sig med.« Do.

»Nulpunktsgeometri i styretøj muliggør den sikrest mulige styring ved dækekspllosion.« Do.

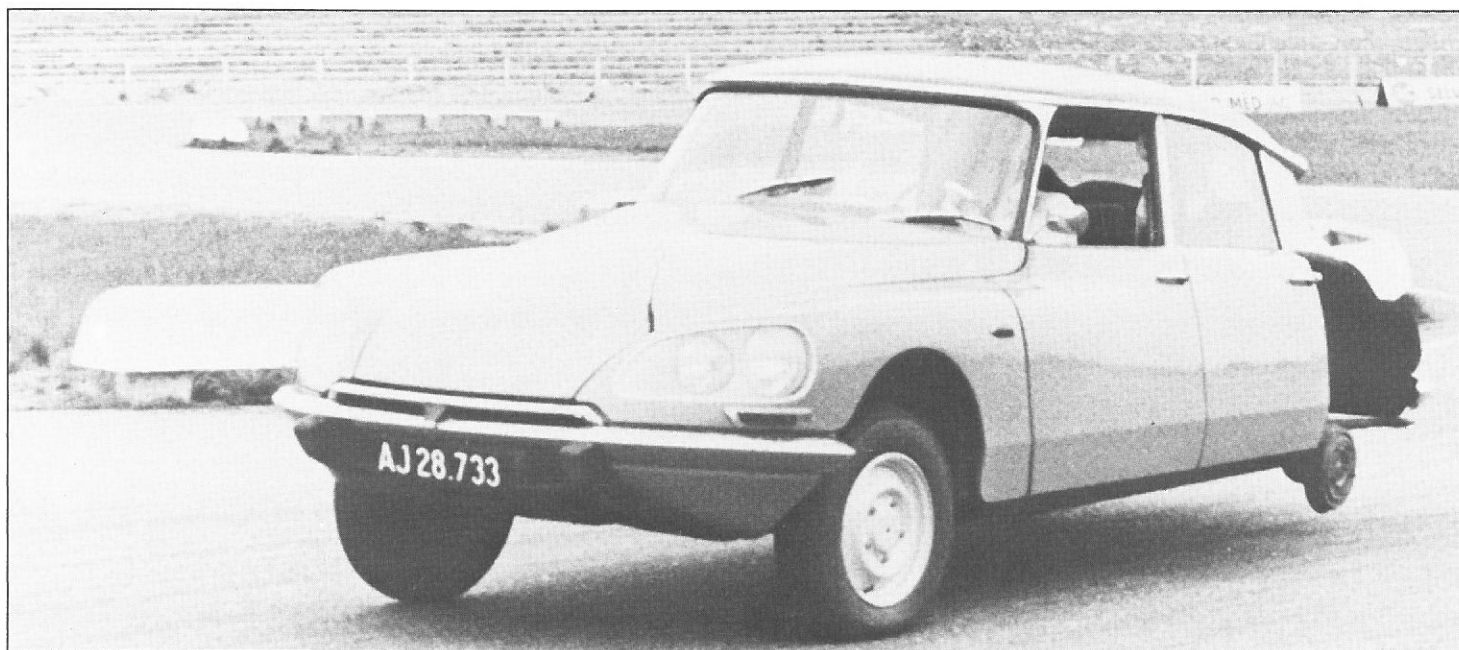
»Forhjulsdskridning i glatte sving kan bringe vognen ud af kontrol.« Do.

»De store Citroën-modeller, der kom på markedet for 12 år siden, betegnede et næsten revolutionerende skridt inden for automobilteknikken, og endnu i dag kan den i det store og hele uændrede grundkonstruktion tjene som forbillede for hele bilindustrien.« Do.

Antal solgte D-modeller i Danmark

1956	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	Total
55	74	184	365	468	408	449	238	260	275	313	283	198	249	225	154	175	255	165	48	4	4843





Fra en demonstration på Jyllands-Ringen, hvor man viser bilens stabilitet ved hurtig kørsel med kun 3 hjul.

Fra en demonstration for pressen på Roskilde Ring omkring 1967. En ansat hos Citroën i Sverige var specialist i disse demonstrationer, og kørte ved flere lejligheder i Danmark. Bilens venstre fordæk er netop blevet flået af kniven, mens farten ligger omkring 120 km/h.

CITROËN

ID 19

Priis fra
Kr. 28.844
excl. levering.
ID 19 Confort
kan leveres
med hydraulisk
hjælpestyring

Frisk som foråret - og lige så ny - dristige og elegante linier - sådan er den nye ID 19 - verdens mest moderne bil. Det nye, aerodynamiske forparti giver øget top-fart og mindre benzinförbrug. Den hydropneumatiske affjedring giver fabelagtig vejbeliagenhed, det nye klimaanlæg og de selvjusterende, luftkølede skivebremsar giver øget tryk og køreglæde - og den specielle behandling mod rustbeskyttende eller overalt holder den ung og kilometerglad i mange år.



UDSTILLING: V. Farimagsgade 21 - V. - Minerva 38 14 - 38 29

SALGSDELING: Sydhavnsgade 16 - SV. - Hilda 22 02

AUTOMOBILES CITROËN A/S - KØBENHAVN - AARHUS

Den anden legende

DS som motorsportens vinder

DS var aldrig tænkt som en sportsbil. Men på grund af sine fremragende køreegenskaber, den hydropneumatiske affjedring og aerodynamikken kunne denne komfortable limousine udkonkurrere de rendyrkede sportsvogne, GT-biler og hårdt tunede sportslimousiner både på tør asfalt, i regnvej, på is, i sne og på Europas, Afrikas, Asiens og Sydamerikas ufarbare grus- og mudderveje.

Jo, mere ufremkommelige forholdene var, jo mere overlegent og elegant svævede gudin-

den forbi konkurrenterne. Når de andre sad fast i den dybe sne eller i det bundløse mudder, hævdede DS-piloterne simpelthen deres store limousiner op i øverste stilling og kørte igennem.

På grund af motorens smidighed og nøjsomhed, den høje gearing, X-dækkenes lave rullemodstand og det aerodynamiske karosseri blev DS endvidere den sikre vinder af utallige internationale og danske økonomiløb.

Som det fremgår af skemaet, var D-model-

lerne yderst konkurrencedygtige i hele produktionsperioden.

Citroën Competitions mødte altid til start med mådeligt tunede DS'ere. Der var i bogstaveligste forstand tale om standardvogne, og indsatserne skete altid på minimums-budgetter.

Disse omstændigheder sætter D-modellernes resultater i yderligere relief. Aldrig har nogen bil været så konkurrencedygtig i så lang tid som DS!

Kort oversigt over D-modellernes rally-resultater

1959 Rallye Monte-Carlo.....	Nr. 1 totalt	1963 Rallye du Mont-Blanc.....	Nr. 1 i klassen
1959 Adriaterrallyet.....	Nr. 1 totalt	1963 Critérium des Cévennes.....	Nr. 2 totalt
1960 Tulipanrallyet.....	Nr. 1 totalt	1964 Sne og is rallyet.....	Nr. 1 i klassen
1960 Critérium des Cévennes.....	Nr. 1 og 2 totalt	1964 Akropolis rallyet.....	Nr. 2 totalt
1960 Det tyske rally.....	Nr. 2 totalt	1965 Safari rallyet.....	Nr. 4, 5 og 8 totalt
1960 Rallye de Genève.....	Nr. 2 totalt	1966 Rallye Monte-Carlo.....	Nr. 1, 4 og 7 totalt
1960 Det belgiske rally.....	Nr. 1 totalt	1966 Routes du Nord.....	Nr. 3 og 4 totalt
1961 Sne og is rallyet.....	Nr. 3 totalt	1966 Rallye de Limousin.....	Nr. 2 totalt
1961 Lyon-Charbonnières-Stuttgart.....	Nr. 3 totalt	1966 Rallye de Genève.....	Nr. 3, 4 og 5 totalt
1961 Rallye du Mont-Blanc.....	Nr. 2 totalt	1966 Lyon-Charbonnières-Stuttgart.....	Nr. 5 totalt
1961 Coupe des Alpes.....	Nr. 1 totalt	1967 Sne og is rallyet.....	Nr. 1 og 3 totalt
1961 Marathon de la Route.....	Nr. 1, 3 og 5 totalt	1969 Marokko rallyet.....	Nr. 1, 2 og 3 totalt
1961 Tour de Corse.....	Nr. 1 og 2 totalt	1969 Det portugisiske rally.....	Nr. 1 totalt
1961 Mille Miglia.....	Nr. 3 og 4 totalt	1970 Ronde hivernale de Chamonix.....	Nr. 1, 2 og 3 totalt
1962 Det norske rally.....	Nr. 1 totalt	1970 Marokko rallyet.....	Nr. 1 og 2 totalt
1962 Coupe des Alpes.....	Nr. 1 totalt	1970 Verdensrallyet Wembley-Mexico.....	Nr. 7 totalt
1962 De tusind søers rally.....	Nr. 1 totalt	1971 Marokko rallyet.....	Nr. 3 og 4 totalt
1962 Marathon de la Route.....	Nr. 2 og 4 totalt	1971 Det portugisiske rally.....	Nr. 3 totalt
1962 Critérium des Cévennes.....	Nr. 1 totalt	1972 Det østrigske vinterrally.....	Nr. 5 totalt
1963 Routes du Nord.....	Nr. 1 og 1 i 2 klasser	1972 Marokko rallyet.....	Nr. 2 og 3 totalt
1963 Rallye Monte-Carlo.....	Nr. 2, 4 og 5 totalt	1972 Det portugisiske rally.....	Nr. 1 totalt
1963 Hanki rallyet.....	Nr. 1 totalt	1973 Det portugisiske rally.....	Nr. 3 totalt
1963 Det norske rally.....	Nr. 1 totalt	1973 Marokko rallyet.....	Nr. 2, 3 og 4 totalt
1963 Lyon-Charbonnières-Stuttgart.....	Nr. 1, 2 og 3 totalt	1973 Bandama rallyet.....	Nr. 4 totalt
1963 Tour de Corse.....	Nr. 1 totalt	1974 Verdensrallyet Wembley-München.....	Nr. 1 totalt
1963 Critérium Alpin.....	Nr. 1 totalt	1975 Marokko rallyet.....	Nr. 4 totalt
1963 Paris-St. Raphaël.....	Nr. 1 totalt		

DS 21 i Rally Monte-Carlo 1966, hvor den kom ind på 1., 4. og 7. pladsen.



På den hjemlige front var det især ved de store økonomiløb, arrangeret af KDAK og Mobil, at D-modellen gjorde sig bemærket. Med denne ID 19 blev S.A. Andersen skandinavisk champion i klassen 1601-2000 cm³ i 1960, med et gennemsnit på op til 15,44 km/l. Billedet er fra Citroëns udstillingslokale på Vester Farimagsgade.



Videreudviklingen af DS

Et mesterværk perfektioneres

De vigtigste datoer og ændringer:

Oktober 1955.

DS 19 præsenteres i Paris.

Januar 1956.

Manuel højderregulering med håndtag i kabinen.

Oktober 1956.

Præsentation i Paris af ID 19. De første biler blev ikke leveret før 2. maj 1957. 3 udgaver: Normale - Luxe - Confort.

Oktober 1957.

DS 19 får samme udstødning som ID 19 med 2 rør, der munder ud i venstre side i stedet for 1 centralt rør.

Oktober 1958.

Præsentation af DS 19 Prestige, ID 19 Break, ID 19 Familiale samt ID 19 Commerciale.

Oktober 1959.

Alle D-modeller får redesignede, længere bagskærme med indfældede refleksglas. DS 19 slipper således af med de forkromede aluminiums-refleksholdere på bagskærmene. Til gengæld får DS 19 friskluftindtag med gitre oven på forskærmene i stedet for at tage luften ind mellem skærme og forkofanger. DS 19 får samme tændingssystem som ID 19 med traditionel strømfordeler og tændspole.

Håndtag omkring bagklappens lås på alle modeller.

September 1960.

12 volt elsystem i stedet for 6 volt på alle modeller.

Præsentation af Cabriolet-versionen. Centrifugalregulator i stedet for lavtryks-pumpe på DS 19.

Kompression 8,5:1 i stedet for 7,5:1 på DS 19 med deraf følgende højere effekt på 83 hk i stedet for 75 hk.

September 1961.

Nu også højtryksbremses på ID 19.

September 1962.

Ny front med gummikofangerhorn, luftindtag under forlygterne og mere aerodynamisk underfront. Alene den redesignede underfront betød en forøgelse af topfarten med 10 km/h!

Gummihorn på bagkofangeren. Gearkassen med synkroniseret 1. gear.

September 1964.

Præsentation af DS 19 Pallas med ekstra jod-lygter, sidelister, rustfri detaljer udvendigt, nye hjulkapsler, triplex-forrude. Læderindtræk som ekstraudstyr.

September 1965.

Modificeret underfront på DS 19 og den nye DS 21 med større luftindtag til bremserne.

Nye motorer: Til DS 19 A 1985 cm³, til DS 21 2175 cm³ med henholdsvis 84 og 100 hk-DIN. 5 hovedlejer.

Nye drivakslers med homokinetiske led, nye forbremses, ændret gearkasse, nye 15" fælge og Michelin XAS dæk. (Hidtil brugtes 400 fælge og Michelin X dæk.)

De nye fælge monteredes med 5 bolte i stedet for den tidligere centralbespænding.

DS 21 leveredes med et vippesystem til forlygterne, så de holdt sig vandrette selv ved acceleration og opbremsning.

September 1966.

ID 19 får også 1985 cm³ motor med 78 hk-DIN.

Ny mineralisk hydraulikvæske LHM afløser den syntetiske LHS-2.

September 1967.

Stor ændring af bilernes front. Nye forskærme med 4 lygter samt ny forkofanger og nummerpladeholder. Drejelygter blev standard på Pallas, Prestige og Cabriolet, men kunne også leveres som ekstraudstyr på de øvrige modeller.

Generator i stedet for dynamo.

September 1968.

Alle modeller fik ved ændret karburering lidt flere kræfter.

DS 19 betegnelsen forsvinder, og den erstattes af DS 20.

September 1969.

Nyt instrumentbræt med 3 runde instrumenter.

DS 21 Injection Électronique med 125 hk-DIN.

ID fik navneforandring til DSpécial og ID 20 til DSuper.

September 1970.

Sidste årgang med Cabriolet.

5-trins gearkasse på DS 21 (ekstra på DSuper).

September 1971.

Nye indfældede dørhåndtag som på GS.

Rat med skumpolstring.

Motoreffekten fik en tak opad på DSpécial, DSuper og DS 20.

DS 21 og DS 21 IE kunne leveres med Borg Warner 35 3-trins automatgearkasse.

September 1972.

Igen kraftigere motorer.

Nu 1985 cm³ og 99 hk-DIN på DSpécial. 2175 cm³ og 106 hk-DIN på DSuper 5 (ny model - en DS 21 med 5-trins gearkasse).

Samt en helt ny motor på 2347 cm³ med eller uden IE til DS 23. Med karburator: 115 hk-DIN, og med IE: 130 hk-DIN.

Ny membrankoblingsmekanisme.

Juni 1974.

Nye dørhåndtag i rustfrit stål i stedet for forkromet zink.

September 1974.

DS 23 fremstilles nu kun som Pallas.

ID 20 Commerciale og DS 23 Familiale ophører.

Januar 1975.

DSuper 5 ophører.

Juni 1975.

DS 23 ophører.

September 1975.

DSpécial, DSuper og de sidste Break-modeller ophører.



Præsentationen af ID 19 i 1957 hos Citroën i Sydhavnsgade.



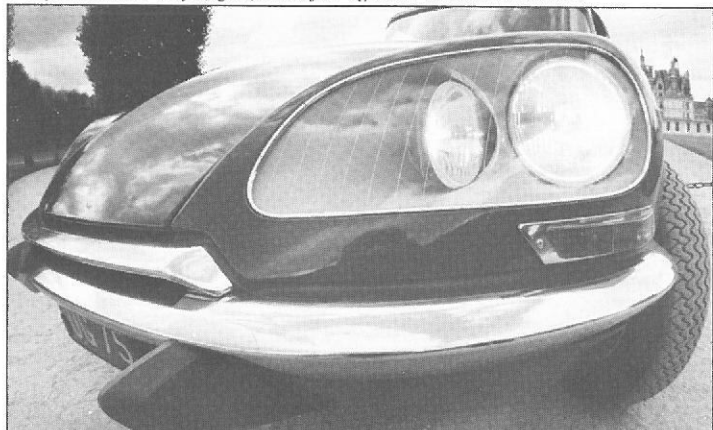
DS 19 Pallas ved præsentationen i Paris.



Ovenfor ses ID 19 Break med nedklappede bagsæder.

Til venstre ses ID 19 Familiale med tre klapsæder i midten.

Det fantastiske drejelygtesystem fra og med 1968-modellerne.



Specialmodeller

DS til alle formål

D-modellen kendes herhjemme først og fremmest i de tre grundvarianter DS, ID og Break.

Det danske bilbeskatningssystem har sat sin begrænsning for, hvor mange af de mere eksotiske modelvarianter, der har fundet vej herop.

En af de smukkeste ombygninger af D-modellen stod det franske firma Chapron for, da det efter Bertoni's tegninger kunne præsentere DS 19 Cabriolet i 1960. I perioden 1960-71 fremstillede Chapron ialt 1219 DS Cabriolet'er og 106 ID 19 Cabriolet'er til Citroën, som tog modellen på programmet på linje med de andre modeller. Denne specielle cabriolet var lige så fuldkommen i sin udformning som den oprindelige DS 19. Dens linjer var noget af det smukkeste, som er set på en åben vogn, og med sit læderinteriør står den som definitionen på luksus og prestige.

Henri Chapron designede selv utallige Cabriolet-varianter af DS – de fleste står dog i skærende modsætning til den model, som var Bertoni's, idet Chapron i sine modeller viste sin forkærlighed for amerikanske biler, med en mere klodset linieføring og overdrevent brug af krom. Henri Chapron designede også flere Coupé og Coach-modeller, men ingen af disse kommer på linje med den oprindelige DS, nemlig Bertoni's.

Når man idag ser på de lave produktionstal for Cabriolet-modellerne (under 1 promille af den samlede produktion), kan det forekomme underligt, at ikke flere blev grebet af dette smukke stykke legetøj. Men når man ser, at prisforskellen på en DS 21 Pallas og en DS Cabriolet i 1971 var 15.000 francs, har man nok fundet en god del af årsagen til, at DS Cabriolet ikke kom flere til glæde.

Automobiles Citroën i Danmark havde til Forum-udstillingen i 1964 taget en Cabriolet hjem, men bilen fandt aldrig nogen køber i Danmark og blev sendt til Sverige. Det siges, at Simon Spies havde vist interesse for den, men han købte som bekendt en Mercedes 600 Pullmann i stedet for.

En anden model, som kun har fundet få ejere i Danmark er DS Prestige, som første gang blev præsenteret i 1958. DS Prestige blev top-modellen i D-modelprogrammet frem til 1974, hvor den bar navnet Prestige Pallas.



DS Cabriolet i sin første og sidste udgave: DS 19 Cabriolet 1961 og DS 21 Cabriolet 1971.

Begge er af typen, som Henri Chapron fremstillede for Citroën.



Sikkerhedstjenestens ambulance, leveret i maj 1972.

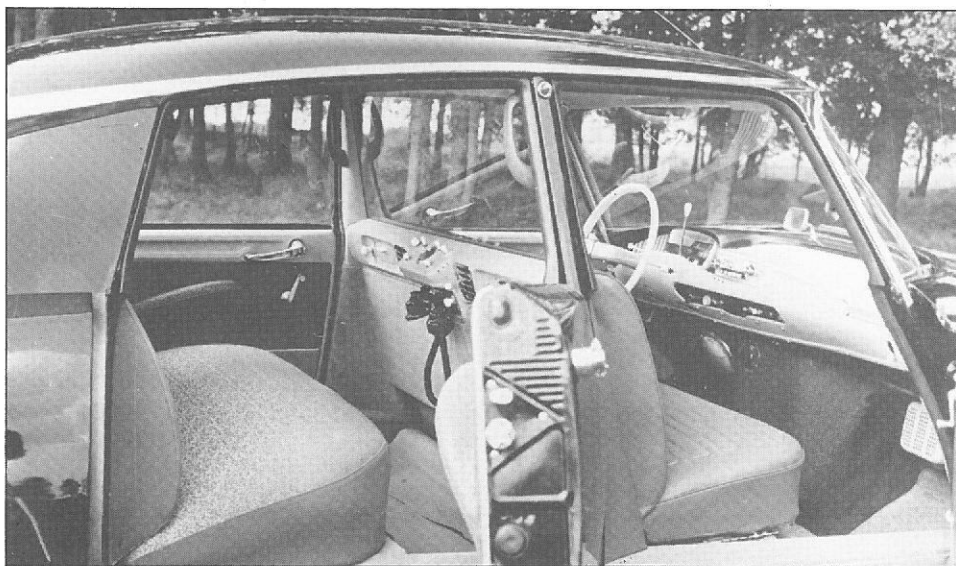


Blandt bilens overdådige standardudstyr var inddelingen mellem førersæder og passagerkabinen med en glastrude, der kunne rulles ned. Desuden var kommunikationen til chaufføren mulig ved hjælp af et samtaleanlæg. Bilen var skabt som en arbejdsplads og i passagerkabinen fandtes særskilt belysning og ventilation. I den oprindelige franske model var bilen endvidere udstyret med radiotelefon, som kunne benyttes, når man var inden for en radius af 12 km fra en relæstation. Interiøret var et orgie i læder og lækre detaljer. Også denne bil blev leveret til Citroën af Chapron, og den blev med få undtagelser kun leveret i sort. En af undtagelserne er den Prestige Pallas, som det danske kongehus fik leveret i 1974 som afløser for DS 21'eren fra 1968. Denne bil eksisterer stadig og har bevaret den Daimlerblå farve, som er karakteristisk for kongehusets biler.

En anden Prestige blev leveret til en større dansk virksomhed i 1976, og denne bil er så vidt vides skabt på basis af en ombygget standard-DS. Et eftersyn af bilen, som også eksisterer idag, viser, at den på enkelte punkter afviger fra den ægte Prestige.

Redningstjenesten i Danmark, som beskæftiger sig med international ambulancetransport, anskaffede sig i 1972 en Citroën 240 CD Ambulance. Dette køretøj, som var bygget på grundlag af en DS Break, var ideelt til langdistancekørsel med patienter som krævede rolig og komfortabel transport. Bilen, som Redningstjenesten fik leveret, var udrustet som operationsstue og indeholdt bl.a. rinden- vand, respirator og udstyr til hjertemassage. Bilen blev brugt gennem adskillige år og blev til det sidste betragtet som et af de mest avancerede redningskøretøjer i Danmark. Bilen slog rekord med verdens længste udrykning, 2100 km fra Spanien til Rigshospitalet, med en hjertepatient, som ikke kunne tåle transport med fly. Bilen kan idag ses på Teknisk Museum i Helsingør.

Redningstjenesten råder den dag idag stadig over en DSpécial, som bruges til læge-transport. Ambulancen er erstattet af tre CX-ambulancer, som på skift kan beundres på såvel travbanen som galopbanen i Charlottenlund. Begge steder vakte den gamle DS-ambulance opsigt gennem næsten et årti med sit anderledes og formfuldendte udseende.



Interiøret i den første DS 19 Prestige.

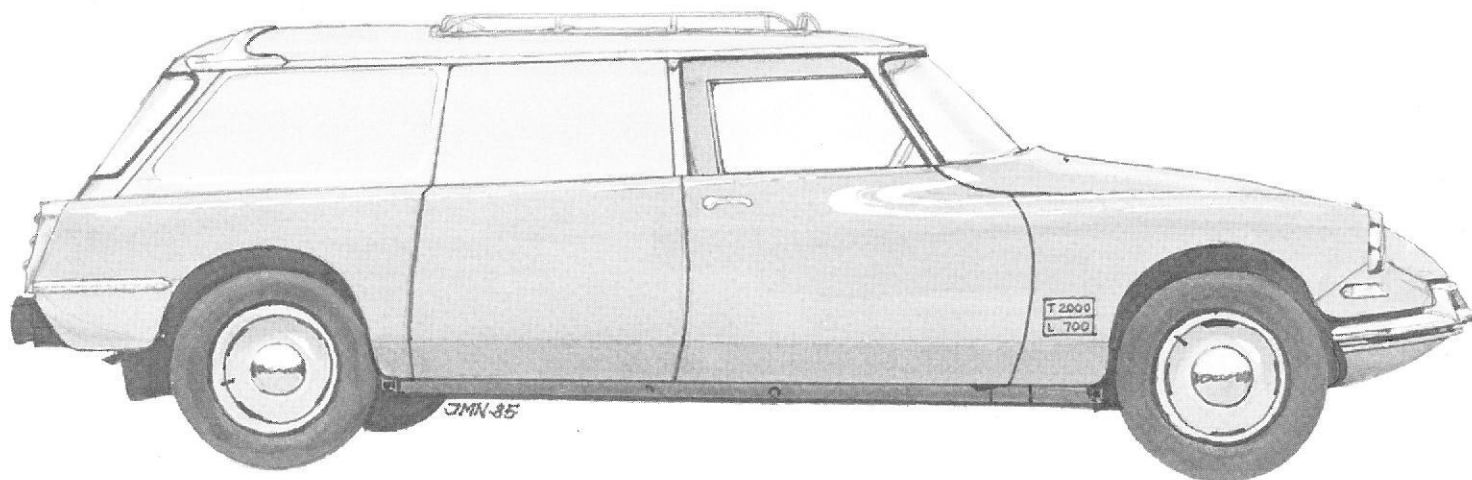
Citroëns bryllupsgave til tronfølgerparret i 1967: En belgisk bygget (!) DS 21 Pallas. Yderst til venstre ses Citroëns daværende salgsschef Poul Thomassen og til venstre for tronfølgerparret ses Ole Bunk Jensen, som var administrerende direktør. Kort tid efter blev vognen diskret udskiftet til den nye 1968-model med drejelygterne.



Den danske ID 19 varevogn

Et resultat af dansk afgiftspolitik

Rekonstruktionstegning af ID 19-varevognen.



Som tilfældet har været det med 11 Sport modellerne i begyndelsen af halvtredserne, har man også ombygget ID 19'er til varevogne.

Da de første Break-modeller kom til Danmark i 1959, viste det sig, at de var meget svære at sælge. De var simpelthen for dyre. Dansk Citroën var naturligvis interesseret i at få så mange vogne ud at rulle som muligt – og da de danske afgiftsregler muliggjorde en salgspris, der lå omkring det halve, hvis vognene fik gule nummerplader, var dette grunden til, at man gik i gang med at ombygge Break'er til varevogne. Det begyndte i 1960.

På daværende tidspunkt var reglerne for indregistrering på gule plader (samt de såkaldte »papegojeplader«) noget strammere, end de er idag. Det væsentligste krav bestod i, at vognene ikke måtte have sideruder bag førersædet.

Selve ombygningen blev på mange måder en omstændig affære, både når det gjaldt den rent praktiske side af sagen, men også på det formelle plan - Toldvæsenet var ikke let at gøre tilfreds, og projektet blev genstand for mangen en forhandling frem og tilbage mellem Citroën og Toldvæsenet.

På det praktiske plan foregik ombygningen som følger: Den bageste siderude samt gummilisten blev fjernet, og et stykke plade sættes ind i recessen, punktsvejsedes og spartledes med tin. I de bageste sidedøre var det knap så let. Her måtte man fremstille en særskilt ramme, der erstattede ruden. Denne ramme gik ned i selve døren, på samme måde som den oprindelige rude havde gjort. På samme måde som rudens hældning kunne justeres, måtte rammen forblive justerbar, indtil døren var lukket og tilpasset, før man kunne svejse den til. Rammen var beklædt med et stykke plade, der punktsvejsedes til dørpladen og spartledes ud med tin. Derefter blev hele døren punktsvejset til karrosseriet. Også her var der fra Toldvæsenets side bestemmelser om, hvor mange punktsvejsninger, der skulle til, før man kunne acceptere døren som egentlig lukket.

Fra Citroëns side ville man gerne have nøjedes med at klappe det nedfældelige bagsæde ned og svejse det til. Dette blev ikke tilladt af Toldvæsenet - bagsædet skulle tages helt ud. I stedet svejsede man et stykke kraftigt plade i vognbunden.

Næste problem var bagruden. Toldvæsenet havde regler om maximalstørrelse (50x20 cm?), og dette affødte lange og seje diskussioner, der dog endte med at lovgivningen blev lavet om! Citroëns argument for den store bagrude var først og fremmest den sikkerhedsmæssige faktor, hvilket Toldvæsenet til sidst måtte bøje for.

På grund af besværlighederne med Toldvæsenet samt det faktum at vognene aldrig fik det store salg, blev vognene aldrig typegodkendt, men toldbehandledes én ad gangen. I perioden 1960-64 blev der ialt solgt 34 vogne.

Ved leveringen til kunderne blev de afmonterede dele (sideruder, dørhåndtag og sæder) pænt lagt ind i varerummet - de kunne jo være rare at have, hvis kunden evt. senere skulle få lyst til af få bilen »bygget tilbage« igen og betale afgift.

Såvidt vi ved, findes der idag ingen eksemplarer af den danskbyggede varevogn i originaludførelse.

Salgstal				
1960	1961	1962	1963	1964
9	12	8	2	3

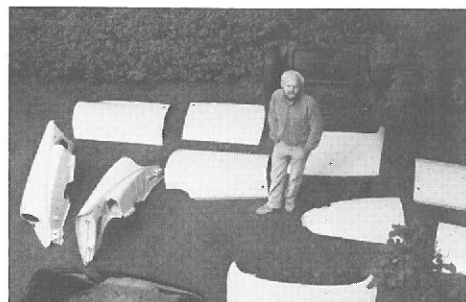
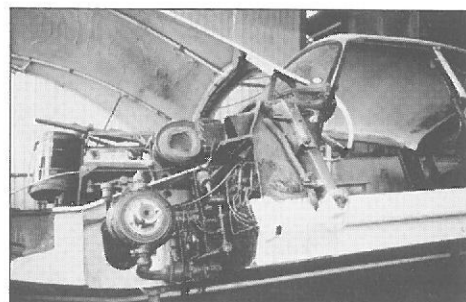
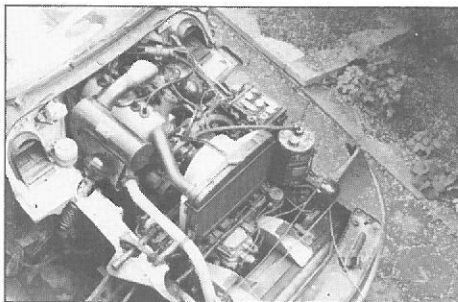
Restaurering

Vi skal passe godt på DS

Hvadenten man vil investere en gennemgribende restaurering på sin egen gamle D-model, eller man køber en med henblik på restaurering, er man med til at bevare endnu et af det mest fremragende og sikre stykke automobilteknik på gaden.

En typisk restaureringsopgave består for en stor del af pladearbejde. Karrosseriet trænger ofte til hel eller delvis udskiftning af de langsgående vanger, bageste inderskærme, bagpanel, bund under benzintanken etc. Nogle steder er det nemmest at bruge de originale pladedele, andre steder, f.eks. vangerne, kan man med fordel selv fremstille de nødvendige stykker i tykkere plade end originalt. Det er rette og enkle profiler, der er nemme at fremstille. Generelt kan det siges, at det ikke betaler sig i længden kun at reparere bilen lige til grænsen, så den netop kan blive synet. Hvis det gøres på den måde, står man overfor endnu et stykke pladearbejde om få år. Hvis man vil beholde bilen længe, skal det gøres ordentlig fra starten!

Dørene kan repareres med reparationsstykker, (der stadig findes i handelen), eller man kan vælge at udskifte hele den udvendige dørplade. Bagskærme og forskærme kan også repareres, hvis ikke angrebene er for slemme – ellers må de udskiftes. Prisen for en sådan restaurering er naturligvis meget afhængig af omfanget og måden, det gøres på. Hvert enkelt tilfælde må undersøges nærmere for at se, om opgaven ligger indenfor de givne økonomiske rammer. Mekanisk set er der sjældent store problemer, men motor, gearkasse, drivakslar, for- og baghjulsophæng skal kontrolleres for defekter. Hydraulikrørene er særlig overfor rust, så hvis de udskiftes, skal de behandles omhyggeligt med rustbeskyttelse. Det gælder i øvrigt hele bilen. Alle hulrum skal sprøjtes grundigt – hvis det blot havde været gjort fra starten, havde bilerne set bedre ud idag. Når DS'en står totalt adskilt midt i hele processen, kan det være svært at forestille sig, hvordan resultatet bliver, når den engang er færdig. Men glæden og forventningen bliver næppe skuffet, når man omsider kan rulle ud med sin nyrestaurede DS. Det er en nydelse hvergang! Det er denne specielle fornemmelse, der er umulig at finde i andre køretøjer – derfor »betaler« det sig at passe godt på sin DS!



DS i Danmark idag

Et liv i bedste velgående

Der er nu gået små ti år, siden den sidste fabriksnye DS solgtes i Danmark. Mange af bilerne er naturligvis gået tabt allerede, flest selvfølgelig af de tidligere årgange. For få år siden så det ud, som om DS'en ville komme til at blive et meget sjældent syn på de danske gader og veje – men nu lader det til, at den er ved at blive almindeligere igen.

DS'en har, i modsætning til så mange andre biler, ikke nået at blive betragtet som »blot en gammel bil«, før interessen omkring den igen er brudt frem. Allerede nu er den en klassiker, som fortjener bevarelse – og dette skyldes ikke kun dens fortsat høje brugsværdi. Som det stykke sublime automobilkunst den er, er det ikke en tilfældighed, at interessen for den vokser som aldrig før. Vi kan kun glæde os over, at denne udvikling er kommet igang, inden bilerne er gået tabt i et større antal.

DS'en lever som altid. Flere og flere dukker igen op på gader og veje, ofte i overdådigt flot restaureret stand og med helt nye nummerplader. Idag er selv biler fra midten af tredserne ikke noget sjældent syn.

Karakteristisk for nutidens DS-entusiaster er den opdeling i to generationer, der præger

os. Den yngre generation (som forfatterne mener at tilhøre) husker bilen fra vores barndom, hvor vi nærede en dyb beundring for bilens liner og i det stille ønskede, at vi ville komme til at eje en sådan bil, når vi blev »store«. Måske var der en DS i familien. Og så er der naturligvis den ældre generation (vore fædre?), som altid har kørt i DS, og måske i Berline II før den, som aldrig kunne finde på at køre i nogen anden bil.

En typisk historie, som vi med mindre variationer har hørt flere eksempler på, kan lyde som følger: Manden køber i slutningen af 1970'erne en ny Citroën CX og giver sin lettere affældige DS i bytte hos forhandleren. Efter et stykke tid kommer manden tilbage til forhandleren og spørger, om hans gamle DS mon skulle være der endnu. I tilfælde af positivt svar går handelen tilbage, og DS'en istandsættes for et større beløb. Herefter beslutter manden at køre DS'en til sin dødsdag, og den bliver passet som et lille barn.

Den stigende interesse for DS kan også registreres i de danske Citroën-klubber, hvor antallet af DS-kørende medlemmer er større end nogensinde før. Her er begge generationer af ejere repræsenteret. Man hjælper hin-

anden med gode råd, vejledning og reservedele. Den yngre generation er typisk mere »gør det selv« orienteret end den ældre og besidder ofte stor ekspertise, når det kommer til teknikken. Mange har selv restaureret deres biler fra at være totale vrage til at blive som nye. Alle kan mødes i klubberne, hvor aktiviteterne spænder fra turarrangementer til hyggelige aftener med filmforevisninger og snak om alt fra gaskugler til forsikringsproblemer, og hvad der ellers rører sig entusiastisk imellem.

Mange D-modeller gennemgår for tiden gennemgribende restaureringer, såvel på de autoriserede Citroënværksteder som i private garager. Lad os håbe, at de følgende år vil bringe mangan et eksemplar af denne tidernes bil frem, til forskønnelse af gadebilledet i den danske trafik.

De som ofte færdes på Christianshavn kender sikkert denne pragtfulde ID21 Familiale, som tilhører viktualiehandler R. Winther Nielsen.





Eigil Stegger havde helt tilbage i 1960'erne haft DS som sin drømmebil. Bilens facon med de indbyggede skrå forlygter sagde ham noget, DS så ud, som en bil skal se ud. Men først i begyndelsen af 1974 lykkedes det at erhverve en D-Spécial DA (med servostyring). Nu kunne de fantastiske køreegenskaber, det lækre eetegrede, skumpolstrede rat og betjeningsorganernes funktion og placering rigtig nydes.

Efter nogle års dejlige oplevelser med CU 36.088, blev den en vinterdag i begyndelsen af 1979 på tragisk vis frontalt torpederet af en modkørende vogn i skred. CU 36.088 blev erklæret totalskadet.

I 1984 stod valget mellem at købe en CX eller at beholde den almindelige husholdningsbil og give efter over for savnet af D-modellen. Den sidste mulighed blev valgt. En søgning efter en velholdt, nyere DS blev indledt, og i november 1984 var Eigil Stegger atter D-modelejer. HD 41.728 er en belgisk produceret DSuper 5 fra 1974, som blev benyttet af den belgiske ambassade i København frem til slutningen af 1977. Herefter havde HD 41.728 een dansk ejer, indtil Eigil Stegger overtog den.

Vognen er i sort lakering som oprindeligt med originalt gråt jerseyvelour-indtræk. Og som Eigil Stegger siger idag.

„Fornemmelsen idag i den »nye« DS er faktisk mindst lige så god som erindringen om den gamle. Jeg glæder mig, hver gang, jeg sætter mig ind i den over det utroligt smukke interiør. Vi har aldrig haft en stol i vores hus, hvor man sidder så godt som i sæderne i DS. Og så skiller den sig ud. Mellem 50 almindelige biler lægger man altid mærke til en DS!”



Der er mange måder at erhverve sig en D-model på idag, og ligeså forskellige som priserne kan være, i ligeså forskellige stand er bilerne. En billig bil viser sig ofte at være et langtidsprojekt, før den kan synes og komme ud at køre igen. Undtagelser findes dog, og en er f.eks. den D-Spécial fra 1974, som stud. ing. Carsten Warburg købte i marts 1984.

Han havde i et stykke tid drømt om at få sig en DS, dels i beundring over dens fantastiske konstruktion og teknik – dels med erindringen om de D-modeller, der tidligere havde været i familien.

Bilen blev fundet hos I/S Hansen & Jacobsen – Citroën i Birkerød, hvor den var blevet efterladt af den tidligere ejer – opgivet, fordi det venstre bageste ophæng til affjedringscylinder og gaskugle havde vredet sig på grund af et lokalt rustangreb.

Uden de store overvejelser blev bilen købt for kr. 1500,- og den stolte ejer fik den transporteret hjem, så den kunne inspiceres nærmere. Det viste sig, at et omfattende stykke pladearbejde var udført på bund og vanger, de ydre karrosse-ridele var i forbavsende pæn stand, og motoren fejlede heller ikke noget. Da bilen blev betalt hos Hansen & Jacobsen, og registreringsattesten kom på bordet, viste det sig oven i købet, at bilen var blevet synet for mindre end 2 år siden, og den kunne således umiddelbart indregistreres igen!

Men for at den kunne komme på gaden igen, skulle det bageste affjedringsophæng altså svejses – noget som i sig selv kun tog nogle få timer. Samtidig var det praktisk at svejse diverse andre småting på bilens bagende. Efter dette, og

opladning af gaskuglerne, var affjedringen igen i topform!

Den kunne allerede indregistreres igen i april 1984, og på det tidspunkt havde det ialt kostet Carsten ca. 8000 kroner, hvilket må siges at være særdeles rimeligt for en bil i så pæn stand. Senere købte Carsten endnu en DSpécial fra Hansen & Jacobsen (endda en tidligere ministerbil), der var så rusten, at den absolut kun var egnet til reservedele. Men netop til dette formål var den perfekt, og endnu idag gør den gavn som leverandør af dele til den anden bil. Carsten bruger bilen dagligt, og den har stort set fungeret problemfrit på de 17000 km, han nu har kørt med den, siden den blev indregistreret. I den tid har han også selv vedligeholdt og skiftet diverse ting på bilen – bl.a. i foråret 1985 en ny kobling og bremseskive. Et meget stort projekt, som kun de færreste D-ejere ville have mod på at give sig i kast med!

Der er ingen tvivl om, at KY 50.972, i hænderne på den entusiast den er, er en DS, der kommer til at blive bedre og bedre med årene!

Gode råd

DS-ejere må have kontakt med hinanden

For alle os DS-ejere idag er der, som det altid vil være tilfældet med en udgået bilmodel, undertiden problemer med at fremskaffe de korrekte reservedele, og ikke mindst med at finde kyndige mekanikere til reparation og vedligeholdelse af gudinden.

Den bedste måde at forebygge sådanne problemer på, er at have kontakt med andre D-model ejere, så man kan udveksle erfaringer og måske reservedele, eller hjælpe hinanden med at få svar på diverse spørgsmål.

En oplagt mulighed for at komme i kontakt med andre entusiaster er at melde sig ind i klubben »Citrøenisterne i Danmark«. Det er en klub for ejere af alle Citroënmodeller, men det kan i den forbindelse nævnes, at hele 20% af medlemmerne p.t. er registrerede som D-model ejere.

Klubben udgiver bladet »Attraction«, der redigeres af samme 4 personer som nærværende bog. Det udkommer 6 gange årligt med gennemsnitligt 50 sider pr. gang, og indeholder Citroënrelevant stof af enhver art. Det være sig nyheder, teknisk stof, klubaktiviteter, værkstedstaler, blot for at nævne enkelte områder.

For en ikke-DS-ejer, der går med planer om at anskaffe en D-model, vil det være en fordel at kontakte »Citrøenisterne i Danmark«, der vil kunne være behjælpelige med råd og vejledning.

Vi kan altså kun på det varmeste anbefale enhver »Citrøen-entusiast«, der ikke allerede er medlem, at kontakte klubben for at høre nærmere om dens aktiviteter!

Kontaktpersoner for »Citrøenisterne i Danmark« er f.eks. denne bogs udgivere, som kan træffes på telefonnumrene 01-348208, 01-395320, 01-654919, 02-805365 – for alles vedkommende helst om aftenen.



Gudindens død

Mesterværkernes tid er forbi



I april 1975 rullede D-model nr. 1.456.115 af samlebåndene hos Citroën. Det var den sidste DS.

Salgstallene i begyndelsen af 70'erne havde ikke været imponerende, selvom D-modellerne egentlig blev solgt til utroligt lave priser i forhold til deres tekniske kompleksitet.

Karosseriopbygningen med ramme, inder-skelet og de ydre skalelementer, det hydrauliske system, de indeliggende skivebremser, det avancerede hjulophæng, centerbespændingen af hjulene, drejelygterne, ja, alt var konstrueret for at gøre D-modellen bedre end andre biler.

Men D-modellen var dyr at producere. Og kunderne blev chokerede, når deres D-modeller skulle repareres, fordi reservedelspriserne og reparationstiderne oversteg selv deres værste foruddannelser.

Kunderne søgte over i andre biler. Nye biler, hvor hver eneste detalje var skabt til et øget salg og en større serviceevenlighed.

Mesterværkernes og automobilrevolutio-

nernes tid var forbi, og i begyndelsen af 70'erne måtte Citroën lige som alle andre bilfabrikker indrette deres nye produkter og markedsføring efter de mere umiddelbare markeds mekanismer.

Idag opereres der med en voldsom optrapning af hestekræfter, svimlende omdrejningstal og komplekse bogstavskombinationer, og bilfabrikerne kappes om at fylde de computer-designede nutidsbiler med elektronik og imponerende papirspecifikationer.

Alle disse faktorer er direkte salgsfremmende og afgørende for, hvilket bilmærke og hvilken model, kunderne køber.

Kunderne ved idag ikke længere, hvilke automobiltekniske oplevelser, de går glip af. De kan ikke forestille sig, hvilken usigelig fundamental glæde det kan bringe at eje, nyde og køre i en af automobilhistoriens største personligheder, D-modellen.

Citroën laver stadig fremragende biler idag. Man har heldigvis videreført og videreudviklet forhjulstrækket, den hydropneumatiske af-

fjedring og aerodynamikken. Lad os håbe, at Citroën også i fremtiden husker sine forpligtelser som leverandør af revolutionerende biler.

Gid mange af de ting, som de geniale konstruktører eksperimenterede med i D-modellerne, vil dukke op i fremtidige Citroën'er.

De hydrauliske krængningsdæmpere, der nærmest får bilen til at hælde indad i svingene, de hydrauliske inertidæmpere, der fuldkommen perfektionerer affjedringen, og de geniale drejelygter, som ser om hjørner og lyser ind i svingene, før man er der.

Da DS 19 blev præsenteret i 1955, udråbte en enig motorpresse den til at være 10 år forud for sin tid. Tiden har vist, at D-modellen æstetisk og automobilteknisk var langt mere end 10 år forud for sin tid.

Den dag i dag er DS stadig ikke bagud. Den er heller ikke forud for sin tid. DS er tidløs!

Tak for hjælpen

Kilder og bidragsydere

Vi vil gerne her takke de positive og hjælpsomme mennesker, der har hjulpet os med oplysninger, billeder og støtte til denne DS-jubilæumsbog:

A. Børgesen, ingeniør.
Createam, reklamebureau.
Mogens H. Damkier, motorjournalist.
Erik Jensen, tidl. salgschef, Automobiles Citroën.
Ole Bunk Jensen, tidl. adm. dir., Automobiles Citroën.
Ivan Jørgensen, dir., Sikkerhedstjenesten.
Leif Nielsen, servicechef, Automobiles Citroën.
Margit Nielsen, FDM/Motor's redaktion.
R. Winther Nielsen, viktualiehandler.
Birthe Raffa, reklameassistent, Automobiles Citroën.
Rikke Hvorslev, Panorama Film.
Sammenslutningen af Automobilimportører i Danmark.
Ole Willersted, reklamechef, Automobiles Citroën.

Og sidst, men ikke mindst, takker vi varmt de 2 personer, hvis positive holdning, store arbejdsindsats og personlige engagement gjorde denne DS-jubilæumsbog mulig :

Flemming Christensen, salgsdir., Automobiles Citroën.
Ellen Nørregaard, direktionsskr., Automobiles Citroën.

Forsidebilen er en 1956 DS 19 i farverne Champagne/Aubergine.

Bilen på bagsiden er en DSuper 5 fra 1974 i Brun Scarabée.

På gruppebilledet ses fra venstre mod højre: 1974 DSuper 5, 1962 ID 19 Confort, 1972 DS 21 Pallas IE og 1956 DS 19.

Jubilæumsbogens forfattere er fra venstre mod højre: Bjørn Stegger, Jens Møller Nicolaisen, Jacob Rosendal og Gert Bue Larsen.

*Udgivere: Automobiles Citroën,
Gert Bue Larsen, Jens Møller Nicolaisen,
Jacob Rosendal og Bjørn Stegger.*

Produktion: H.O. Svalgaard A.S., Valby.

August 1985.



