DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

60 JAHRE DS

EINE EINZIGARTIGE GESCHICHTE

60 DS 1955

EDITORIAL

Seit ihrer Gründung im Jahr 2014 stützt sich die französische Automobilmarke DS Automobiles auf ihr außergewöhnliches Erbe. Vor 60 Jahren wurde die DS 19, welche die Werte Innovation und Avantgarde verkörpert, erstmals auf dem Pariser Salon vorgestellt.

Wie die DS aus dem Jahr 1955 verbinden die DS Modelle von heute besonderes Design und Technologien, komfortables Fahrverhalten, edle Materialien, Raffinesse und Liebe zum Detail. Diese Geschichte setzt sich fort: DS wird auch in Zukunft rund um die Welt für automobilen Luxus stehen.

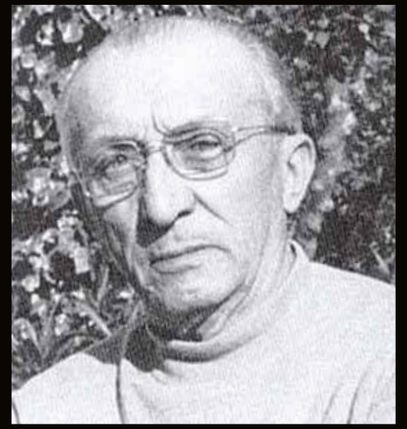
Der diesjährige Auftritt von DS Automobiles auf der Techno-Classica, die vom 15. bis 19. April 2015 in Essen stattfindet, dreht sich rund um das 60-jährige Jubiläum der DS. Die auf dem DS Stand ausgestellten Modelle – von der DS aus dem Jahr 1955 über das DS Cabriolet bis hin zum neuen DS 5, dem Flaggschiff der jungen Marke DS Automobiles – zeigen die außergewöhnliche Geschichte der Automobilikone auf, deren Einfluss bis heute spürbar ist.

DIE VÄTER DER DS

Auf Initiative von Pierre Boulanger begannen im Jahr 1938 die Arbeiten am Projekt VGD – Ziel war es, den Traction Avant zu ersetzen. 17 Jahre später – im Oktober 1955 – wurde mit der DS 19 das Ergebnis dieses Projektes präsentiert. Drei Männer waren am Design und an der Entwicklung des neuen Modells entscheidend beteiligt. Der erste ist André Lefèbvre, ein Ingenieur der Luftfahrttechnik und glühender Befürworter des Frontantriebs, aber auch der Aerodynamik, der Gewichtsreduzierung und der Massenzentrierung. Der zweite ist der autodidaktische Ingenieur Paul Magès, der Erfinder der Hydraulik. Auf ihn geht die berühmte hydropneumatische Federung, aber auch die hydraulische Unterstützung der Lenkung, der Kupplung und der Bremsen der DS zurück. Die dritte Person schließlich ist der Designer, Bildhauer und talentierte Maler Flaminio Bertoni, der mit seinem Team der DS ihre revolutionäre und zugleich elegante Linienführung verliehen hat.

Pierre Boulanger

André Lefèbvre



Paul Magès

Flaminio Bertoni

PARISER SALON 1955: BÜHNE FREI FÜR DIE DS

Am Donnerstag, den 6. Oktober 1955 feierte die DS 19 auf dem Pariser Salon ihre Weltpremiere. Der Auftritt dieses Fahrzeugs unter dem majestätischen Glasdach des Grand Palais sorgt für Bewunderung und Erstaunen – so ein Fahrzeug hatten die Besucher noch nie gesehen. Die avantgardistische Linienführung wird sofort zur neuen Referenz. Die Besucher und Journalisten verfallen dem Charme des Fahrzeugs, während die Konkurrenz nur applaudieren kann. 12.000 Kaufverträge sind bereits nach Ablauf des ersten Messetages unterschrieben. Als der Pariser Salon zehn Tage später seine Pforten schließt, sind bereits rund 80.000 Bestellungen für die DS eingegangen.

Vorstellung der DS 19 auf dem Pariser Salon, 6. Oktober 1955

1950ER JAHRE: DIE DS AUF DEM VORMARSCH

Die Produktion der DS startete am 7. Oktober 1955 im Werk am Quai de Javel in Paris, nur einen Tag nach der Präsentation der DS auf dem Pariser Salon. Als die ersten Exemplare dieses innovativen Fahrzeugs auf der Straße erscheinen, sorgen sie häufig für Menschenaufläufe. Die avantgardistischen Lösungen der DS im Bereich der Technik und des Designs rufen eine unaufhörliche Neugier hervor: Denn die DS ist nicht nur eine wahre automobile Skulptur, sondern auch ein Konzentrat an fortschrittlichen Technologien. Die hydropneumatische Federung beispielsweise verlieh ihr eine Straßenlage und einen Komfort, die kein anderes Automobil so je besessen hatte. Für eine hohe Sicherheit, die es ebenfalls so noch nicht gegeben hatte, sorgte das extrem effiziente hydraulische Bremssystem, mit dem der Bremsweg deutlich verringert wurde. Die besonders kurzen Bremswege überraschten so manchen Fahrer bei seiner ersten Ausfahrt mit der DS.

Produktion der DS im Werk am Quai de Javel, Dezember 1955

1950ER JAHRE: DIE DS AUF DEM VORMARSCH

Mehrere Versionen der DS 19 erschienen in den 1950er Jahren. Im Oktober 1956 wurde zunächst die ID 19 präsentiert – 1958 folgten die Break-Version und die DS 19 Prestige. Auch mit der Anzahl an neuen Karosseriefarben ging die DS 19 neue Wege – statt vier waren nun acht Karosseriefarben verfügbar. Die erste Modellpflege erhielt die DS im Jahr 1959: Die Linienführung wurde verfeinert, indem die hinteren Kotflügel verlängert und große, aschenbecherartige Lüftungskiemen an den vorderen Kotflügeln ergänzt wurden.

Von Anfang an machte die DS 19 auch international Karriere. Ab 1956 wurde sie auch in Großbritannien und Belgien und ab 1959 ebenfalls in Südafrika hergestellt. Als Symbol der französischen Eleganz und des Avantgardismus der „Grande Nation" wurde sie natürlich auch nach ganz Westeuropa exportiert, in fast alle Länder des Commonwealth wie Kanada und Australien, aber auch in die Vereinigten Staaten, wo sie ebenfalls eine große Fangemeinde vorfand.

Bild links: Die DS 19 in der Eingangshalle des Flughafen Le Bourget, September 1958
Bild rechts: DS 19, Oktober 1955

DIE DS PRESTIGE: DAS IDEALE FAHRZEUG FÜR STAATSMÄNNER UND INDUSTRIELLE

Die DS 19 wurde im Oktober 1958 auf dem Pariser Salon mit einer exklusiven schwarzen Karosseriefarbe und einer Trennscheibe zwischen dem Fahrerplatz und den Rücksitzen präsentiert. Zudem waren die Sitzbänke vorne und hinten mit Leder beziehungsweise Jersey-Stoff überzogen. Unter dem Namen DS 19 Prestige kam das Fahrzeug im Juni 1959 auf den Markt und konnte zudem optional mit einer Gegensprechanlage, einem Autoradio und einem Telefon für den Chauffeurbetrieb ausgestattet werden. Das Fahrzeug bot einen außergewöhnlichen Komfort und wurde von da an zum idealen Fahrzeug für große Staatsmänner und Industrielle. Im Laufe der Jahre erhielt die DS 19 Prestige die gleichen technischen Weiterentwicklungen wie die DS. Bis Januar 1975 wurde die DS 19 Prestige verkauft.

Das Interieur der DS 19 Prestige, Oktober 1970

RALLYE-TRIUMPHE IN MONTE CARLO

Drei Monate nach der Weltpremiere auf dem Pariser Salon – im Januar 1956 – ging die DS 19 erstmals bei der renommierten Rallye Monte Carlo an den Start. In der Gesamtwertung erreichte sie den siebten Platz. In der Kategorie der Fahrzeuge von 1.300 bis 2.000 cm^3 belegte die DS 19 als bestes französisches Auto den ersten Platz. Alle sechs Fahrzeuge, die in Monte Carlo gestartet waren, erreichten auch das Ziel.

1959 fuhr das Team Coltelloni/Alexandre/Desrosiers mit der ID 19 auf den ersten Platz in der Gesamtwertung der Rallye Monte Carlo. Im selben Jahr sicherte sich die Marke den Sieg in der Herstellerwertung. In den anschließen den Jahren folgten zahlreiche weitere Top-Platzierungen. 1966 siegte das finnische Team Pauli Toivonen/Ensio Mikander mit der DS 21 in Monte Carlo. Die DS bot also nicht nur auf der Straße außergewöhnlichen Fahrkomfort, sondern war auch eine große Sportlerin.

Start der Rallye Monte Carlo 1958

1960ER JAHRE: STETS EINEN SCHRITT VORAUS

Die DS etablierte sich in den 1960er Jahren mehr denn je als raffinierte und komfortable Limousine. Im Oktober 1960 wurde die Cabrio-Version vorgestellt, im März 1961 folgte die erste mechanische Weiterentwicklung: Die Leistung wurde von 75 auf 83 PS gesteigert, was eine Spitzengeschwindigkeit von 150 km/h ermöglichte. Im September 1961 erhielt die DS schließlich ein komplett in Schwarz gehaltenes neues Armaturenbrett, das von einem hellgrauen Streifen betont wurde. Am Armaturenbrett konnte optional ein Autoradio wie in der DS Prestige angebracht werden. Im Jahr 1962 erhielt die DS zum ersten Mal eine neue Frontpartie, die Gitter an den Kotflügeln entfallen, die Stoßstangen werden mit zwei Gummipuffern versehen und der untere Bereich der Stoßfänger wurde erneuert. Diese Veränderungen verbesserten die Aerodynamik des Fahrzeugs, was eine Senkung des Verbrauchs sowie das Erreichen einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h zur Folge hatte.

Bild links: Die DS 19 am Fuße des Eiffelturms, 1960
Bild rechts: DS 19, 1960

1960ER JAHRE: STETS EINEN SCHRITT VORAUS

Ein Jahr nach Erscheinen der DS Pallas – im Oktober 1965 – kam mit der DS 21 eine neue DS mit einem leistungsstärkeren Motor heraus: Der Motor mit einem Hubraum von 2.175 cm^3 leistete 100 PS und ermöglichte eine Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h. Das neue Modell wurde zusätzlich zur DS 19 angeboten – die Namen gaben jeweils Aufschluss über den jeweiligen Hubraum.

1967 erhielt die DS eine neue Front: Neben der neuen Gestaltung der Front, die einstimmig begrüßt wurde, wurde mit den berühmten zusätzlichen Schwenkscheinwerfern eine Neuerung im Bereich der Sicherheit eingeführt. Das Innere der Kurve wurde somit bereits ausgeleuchtet, ehe der Fahrer in der Kurve war. Die Scheinwerfer waren bei den Luxusversionen Prestige, Pallas und Cabriolet serienmäßig verfügbar.

DS 21, 1969

DS 21 Pallas, 1969

1960ER JAHRE: STETS EINEN SCHRITT VORAUS

Nachdem im September 1968 ein komplett schwarzes Armaturenbrett eingeführt und die DS 19 durch die DS 20 ersetzt wurde, erhielt die DS im Jahr 1969 ein komplett überarbeitetes Armaturenbrett mit drei Rundinstrumenten. Das Jahr 1969 war jedoch in erster Linie geprägt von einer mechanischen Änderung. Der Motor der DS 21 mit 2.175 cm³ erhielt eine elektronische Benzineinspritzung. Die Leistung wurde somit auf 120 PS gesteigert, die Höchstgeschwindigkeit betrug mehr als 185 km/h. Die DS blieb in jeglicher Hinsicht ein Ausnahme-Fahrzeug und festigte mehr denn je ihre Position im Vergleich zu den Wettbewerbern.

DS 21 1968

DS CABRIOLET: OFFENES VERGNÜGEN

Der mit dem Umbau der DS Prestige beauftragte Karosseriebauer Henri Chapron hatte seit Oktober 1958 Cabriolets auf Basis der DS hergestellt. Anschließend wurde er auch mit der Entwicklung des Werks-Cabriolets betraut. Nach der Realisierung von drei Prototypen wurde das DS Cabriolet im Oktober 1960 auf dem Pariser Salon enthüllt. Die besonders sorgfältige Verarbeitung dieses Fahrzeugs mit klarer Linienführung beinhaltete Sitzbezüge, die komplett aus Leder bestanden, und ab August 1964 die für die DS 21 Pallas charakteristischen Elemente wie die zusätzlichen Schwenkscheinwerfer und besondere Radkappen. Der Preis für das Luxusmodell DS Cabriolet war fast doppelt so hoch wie der für die DS Limousine. Noch heute ist das DS Cabriolet eine Referenz in puncto automobile Ästhetik und Raffinesse.

DS 21 Cabriolet, 1966

DS 21 PALLAS: LUXUS AUF HÖCHSTEM NIVEAU

Die im Oktober 1964 auf dem Pariser Salon präsentierte DS 21 Pallas bot ein Ausstattungsniveau, das es bei einem französischen Serienfahrzeug so noch nie gegeben hatte. Von den anderen DS Versionen unterschied sie sich durch ihre besonders sorgfältige und luxuriöse Ausstattung inklusive Chromleisten, besondere Radkappen, chromumrandete Rückleuchten und Schwenkscheinwerfer. Im Innenraum waren die Sitze dicker, die Rückenlehnen der Vordersitze höher und Sitzbezüge aus exklusivem Leder waren optional erhältlich. Die DS Pallas war mit den gleichen Karosseriefarben wie die anderen DS Versionen erhältlich, konnte jedoch auch mit einer exklusiven Metallic-Lackierung geliefert werden.

DS 21 Pallas, 1967

DIE DS PRÉSIDENTIELLE: DIE LÄNGSTE LIMOUSINE DER EPOCHE

Mit dem Ziel, die vom Karosseriebauer Franay im Jahr 1955 gebaute Limousine auf Basis des Traction Avant zu ersetzen, hatte das französische Präsidialamt ein neues Staatsauto in Auftrag gegeben, das am 14. November 1968 an den Élysée-Palast geliefert werden sollte. Das Lastenheft sah vor, dass es länger sein sollte als das Staatsfahrzeug der Marke Lincoln, das die Präsidenten der Vereinigten Staaten zu jener Zeit nutzten. Die einzigartige DS Présidentielle wurde vom Karosseriebauer Henri Chapron gebaut und ausgestattet. Sie war 6,53 Meter lang und verfügte über eine der luxuriösesten Ausstattungen – unter anderem mit einer gewölbten und geneigten Trennscheibe, Sitzbezügen, die komplett aus braunem Leder bestehen, einem Klappsitz für Dolmetscher, elektrischen Fensterhebern, einer Klimaanlage, direkter und indirekter Beleuchtung, Gegensprechanlage und eingebauter Minibar.

Die DS Présidentielle von Chapron

1970ER JAHRE: DIE ZEIT DER REIFE

Die in den Jahren 1970 und 1971 vorgenommenen Änderungen an der DS betrafen im Wesentlichen das Getriebe. Im September 1970 erhielt die DS ein neues manuelles Getriebe mit fünf statt vier Gängen. Ein Jahr später folgte ein Automatikgetriebe mit drei Gängen der Marke Borg-Warner. Vor ihrem endgültigen Abschied im Juli 1975 – nach einer beispiellosen Karriere von 20 Jahren – erhielt die DS eine letzte Weiterentwicklung: Im September 1972 ersetzte die DS 23 die DS 21. Dieses letzte Modell war mit einem Motor mit einem Hubraum von 2.347 cm³ (2.332 cm³ fiskalisch) und einer elektronischen Benzineinspritzung ausgestattet. Der Motor entwickelte eine Leistung von 126 PS, sodass die Höchstgeschwindigkeit fast 186 km/h betrug.

DS 21 1972

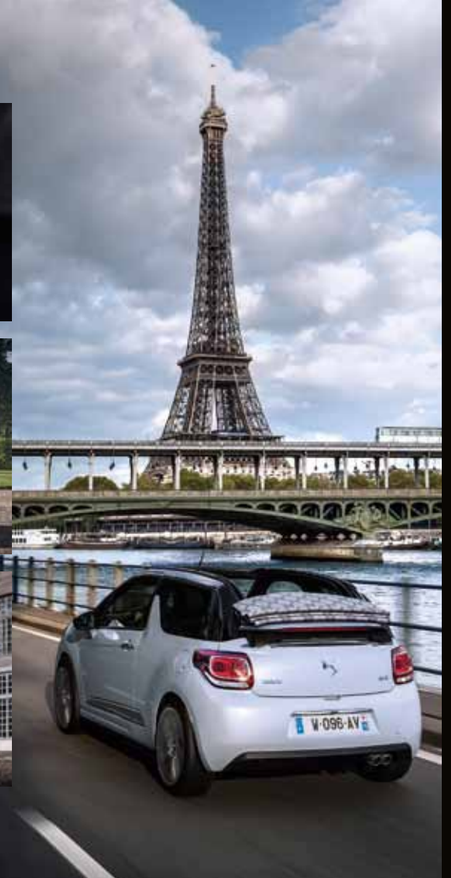
DER SM: DER WÜRDIGE ERBE DER DS

Mit dem SM feierte im März 1970 der würdige Erbe der DS auf dem Genfer Automobilsalon seine Premiere. Das neue Luxusmodell wurde auf Basis der DS entwickelt und dem Zweck entsprechend verändert. Mit Ausnahme des V6-Motors trägt der SM die gesamten DNA seiner Vorgängerin in sich – sowohl in technischer Hinsicht als auch in puncto Ausstattung, Komfort, hohe Verarbeitungsqualität und Fahrleistungen. Der luxuriöse SM besitzt ein einzigartiges Design und ist die Verkörperung aller Ideen, welche die Marke DS Automobiles ausmachen.

Bild links: SM, 1970
Bild rechts: Interieur des SM, 1972

2014: DS WIRD EINE EIGENE MARKE

Die Marke DS Automobiles, die im Juni 2014 offiziell gegründet wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, das französische Automobil wieder mit dem Premiumsegment zu vereinen. DS Automobiles lässt die von der DS aus dem Jahr 1955 geerbten Werte Innovation und Individualität fortbestehen. Die DS Modellpalette richtet sich an Kunden, die Wert auf Individualität legen, und besteht aktuell aus dem DS 3, dem DS 3 Cabrio, dem DS 4, dem DS 5 sowie den in China vermarkteten Modellen DS 5LS und DS 6.



DIVINE DS: DIE ZUKUNFT DER MARKE

DIVINE DS wurde im September 2014 auf dem Pariser Salon erstmals enthüllt und ist die Konzentration der Gene der Marke und ihrer Zukunft. Das Concept Car ist ein Design-Manifest und vereint Raffinesse und Technologie. Das technologische Fahrzeug besitzt ein avantgardistisches Design und zeichnet sich durch außergewöhnlichen Fahrkomfort, seine Raffinesse bis hin zu den kleinsten Details und seine edlen Materialien aus. Die Geschichte von DS setzt sich fort!

CLUBS WÜRDIGEN DIE IKONE

Die Wurzeln von DS liegen bei CITROËN. Daher werden selbstverständlich auch die Clubs auf der Techno-Classica 2015 das Jubiläum der DS würdigen. Auf der traditionellen, rund 400 Quadratmeter großen „Citroën-Straße" in Halle 9.1 legen Clubs, Interessengemeinschaften und Vereine den Fokus auf „60 Jahre DS". Die legendäre Göttin „La Déesse" ist eine Stil-Ikone und ein Mythos zugleich: 1957 wurde sie vom französischen Philosophen Roland Barthes als eine „Kathedrale der Neuzeit" betitelt, bei der Wahl zum „Auto des 20. Jahrhunderts" kam sie auf Rang drei und beim Attentat auf den französischen Staatspräsidenten Charles De Gaulle wurde sie als Lebensretter gefeiert. Sei es die besondere Lenkgeometrie mit Lenkrollradius Null, eine vorne breitere Spur als hinten, die hydropneumatische Federung mit Zentralhydraulik und automatischem Niveau-Ausgleich, eine Panorama-Windschutzscheibe für maximale Rundumsicht oder auch das Gewicht sparende Einspeichenlenkrad: Generationen von Ingenieuren und Designern der ganzen Automobilindustrie rieben sich an diesem Monument des Stils und der technischen Innovation. Nach fast 20 Jahren und mehr als 1,4 Millionen gebauten Exemplaren trat die „Göttin" ab, ohne dass sie wirklich veraltet gewesen wäre. Unter der Regie des DS Club Deutschland e.V. wird diesem Mythos entsprechend Würdigung zuteil. Neben einem frühen Modell und der „ultimativen" DS 23 i.e. mit Einspritzung werden insbesondere die technischen Details in einem rollbaren Chassis zu sehen sein. Ein Scheunenfund im Originalzustand ist ein weiterer Hingucker für Enthusiasten.

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

Eine Sonderveröffentlichung zur Techno-Classica 2015
für die Freunde klassischer Automobile.

PSA PEUGEOT CITROËN DEUTSCHLAND GmbH
Direktion Kommunikation und externe Beziehungen
Edmund-Rumpler-Straße 4
51149 Köln
Telefon: (0221) 9864652
www.driveDS.de

60 DS 1955