

automobily století

CITROËN DS a ID

Avantgarda

JAN TUČEK

Počátkem října 1955 představila automobilka Citroën avantgardní typ DS s aerodynamickou karoserií nezvyklých proporcí a tvarů, hydropneumatickým odpružením a mnoha dalšími zvláštnostmi. Následujících dvacet let pak tento vůz symbolizoval image své značky.

Na projektu prostorného vozu střední třídy s předním pohonem a výrazně aerodynamicky tvarovanou karoserií začali konstruktéři firmy Citroën pracovat už koncem 30. let. Projekt s interním označením VGD (později zkráceným na D) se v poválečných letech několikrát změnil a jak bylo tehdy u firmy Citroën zvykem, nejvýraznější změny se dělaly v co možná nejkratším čase. Osobité tvary karoserie vytvářel Flaminio Bertoni. Na podvozku, poháněcím ústrojí a hydraulických systémech budoucího vozu pracovalo několik skupin konstruktérů a vývojářů. Do konečné fáze se projekt dostal v roce 1952, výrazné zpoždění však nabral vývoj zcela nového motoru, plochého šestiválce, který měl být umístěn před přední poháněnou nápravou. Pod tlakem času nakonec nový vůz převzal jen lehce upravený řadový čtyřválec 1,9 l dosavadního typu 11 D, uložený podélně za přední nápravou. A tak se narychlo změnila před nápravou, přičemž do kabiny zasahoval zaoblený kryt motoru, zatímco vpředu před nápravou se našlo místo pro šikmo uložené náhradní kolo.

Při své premiéře na Pařížském autosalonu v říjnu 1955 překvapil Citroën DS 19 futuristickými vnějšími tvary a řadou neobvyklých technických řešení. Především to bylo hydropneumatické odpružení s nastavitelnou světloú výškou, ale také dvouokruhové strojní brzdy s vysokotlakým ovládním. Nezvyklé bylo i samočinné kapalinové ovládní spojky a řazení převodových stupňů krátkou páčkou vystupující vzhůru z krytu hřídele volantu a sloužící zároveň



Citroën DS 19 první generace z roku 1957.



Lehce modernizovaná DS 19 z počátku 60. let.



Přístrojová deska sedanu DS 19 ročníku 1964.

ke startování motoru. Volant s jedinou příčkou už jen dokresloval osobitý charakter vozu. Při rozvoru 3125 mm byl Citroën DS 19 dlouhý 4810 mm, široký 1730 mm a vysoký 1470 mm, pohoto-

vostní hmotnost se pohybovala těsně nad hranicí 1200 kg a vůz s motorem 1,9 l o výkonu 70 k (51 kW) dosahoval největší rychlosti 140 km/h při průměrné desetilitrové spotřebě paliva. Hydro-pneumatické odpružení umožňovalo měnit světloú výšku vozu v rozmezí 90 až 260 mm, přičemž nejvyšší poloha byla určena k vyprošťování automobilu ze sněhu nebo bláta, při případném defektu však dovolovala i výměnu poškozeného kola bez použití zvedáku. Poněkud překotný a ne zcela dokončený vývoj avantgardního vozu způsobil, že se některé nedostatky odstraňovaly za pochodu, až během prvních let výroby a prodeje. Většina zákazníků však natolik podlehla osobitému kouzlu *déesky*, že jí byli ochotni ledacos tolerovat. Od jara 1957 se vedle DS 19 vyráběl i levnější model ID 19 poháněný starší verzí čtyřválece 1,9 l o výkonu 60 k (44 kW), s klasicky řazenou převo-



Kabriolet DS 21 s dvojicí přídatných světlometů.



Na podzim 1967 dostala DS zcela novou tvář.

Poslední sedan DS opustil výrobní linku 24. dubna 1975.

Jeden z prvních kabrioletů řady DS v Paříži.



dovkou, tradičními brzdami a řízením bez posilovače, ale s hydro-pneumatickým odpružením. Na bázi ID 19 také na podzim 1958 vzniklo první kombi této řady, s vodorovně dělenými dveřmi v zadní stěně 4,99 m dlouhé karoserie. Kombi existovalo ve třech základních provedeních, přičemž rodinný model Familiale s přídatnými sedadly byl homologován jako osmimístný, zatímco užitková verze Commerciale nabízela po sklopení zadní řady sedadel ložnou plochu dlouhou 2,11 m. Novinkou podzimu 1958 však byl i luxusní sedan DS Prestige s bohatou výbavou a přepážkou oddělující řidiče a spolujezdce od cestujících na zadních sedadlech. Od roku 1958 měla DS velkého příznivce v čele francouzského státu: nově zvolený prezident Charles De Gaulle ji jen zřídka a nerad vyměnil za jiný vůz, např. za přehlídkový kabriolet Simca Présidence. V říjnu 1960 debutovaly dvoudveřové čtyřmístné kabriolety řady DS/ID, jejichž karoserie podle požadavků mateřské automobilky upravovala firma Chapron na pařížském předměstí Levallois. Během následujících deseti let vzniklo jen 1325 kabrioletů, postupně modernizovaných spolu se sedany této řady. Souběžně Henri Chapron vyráběl i své vlastní zakázkové karoserie pro DS 19 (kabriolety, kupé i limuzíny), k těm se ale vrátíme až někdy jindy. K výrazné modernizaci nabídky došlo na podzim 1965, kdy měly premiéru mo-

dely DS 19 a DS 21 se zcela novými motory 1985 a 2175 cm³ o výkonu 84 a 100 k (62 a 74 kW), přičemž sedan DS 21 dosahoval největší rychlosti 175 km/h. O rok později se nový dvoulitrový motor začal montovat i do levnější verze ID 19. Počátkem října 1967 se na pařížském autosalonu představily vozy DS a ID s nově tvarovanou předí, opatřenou dvojicí kruhových světlometů pod společným krytem. U dražších verzí se menší světlometry umístěné blíž ke středu vozu natáčely spolu s předními koly a svítily tak do zatáčky do míst, kam vůz teprve mířil. Připomeňme, že novou tvář na podzim 1967 dostaly nejen sedany, ale i kombi a kabriolety, jejichž malosériová výroba pokračovala do jara 1971.

Prostorné kombi řady DS ročníku 1972.



Počátkem října 1969 opustil výrobní linku miliontý vůz řady DS/ID, zároveň byla představena inovovaná modelová paleta, v níž dřívější modely ID nahradily automobily s označením D Spécial a D Super. Novinkou byl špičkový model DS 21 Injection, jehož čtyřválec opatřený elektronickým vstřikováním paliva dával výkon 125 k (92 kW), takže vůz dokázal flirtovat s rychlostí 190 km/h. Od podzimu 1970 se do vozů D Super a DS 21 v karburátorovém provedení i se vstřikováním paliva montovala pětistupňová převodovka, o rok později nabídku rozšířila třístupňová automatika Borg-Warner. Připomeňme, že v roce 1970 dosáhla výroba řady DS absolutního rekordu: 103 633 automobilů.

Při další inovaci v září 1972 se na špičce výrobního programu objevil model DS 23 poháněný čtyřválcem 2347 cm³, který v karburátorové verzi dával 115 k (85 kW) a se vstřikováním paliva 130 k (96 kW). Na jaře 1973 byla výroba DS a jejich sester převedena do nové továrny v Aulnay-sous-Bois na severovýchodním předměstí Paříže, odkud také 24. dubna 1975 vyjel poslední sedan této řady, luxusní model DS 23 Injection Pallas. Nesl na čelním skle pořadové číslo 1 330 755, přičemž téměř 125 tisíc vozů vyrobených v zahraničí, pak celková produkce překročila 1,45 milionu automobilů. Po skončení výroby sedanů se ještě několik měsíců v omezených počtech vyráběla kombi řady DS, úplně poslední deésky v sanitní úpravě vznikly v roce 1976. ■