



Jeden z prvních „továrních“ kabrioletů na snímku pořízeném v létě 1960



Trocha dekadence neuškodí – reklamní snímek kabrioletu DS 19 z roku 1960

plynu až k podlaze a s „děskou“ vezoucí generála a jeho manželku na zadním sedadle prolétl plameny šlehajícími k obloze. Zastavil až o několik stovek metrů dál, v bezpečí. Posádka vyvázla bez újmy, vůz nesl jen kosmetické stopy právě přečkaného dobrodružství. Vyšetřování posléze ukázalo, že pyrotechnik z OAS našťestí nálož špatně utěsnil, takže neměla předpokládanou účinnost.

Další pokus o atentát byl ještě dramatictější. O rok později, 22. srpna, se prezidentská „děska“ opět s Marrouxem za volantem dostala cestou na letiště ve Villacoublay v obci Petit-Clamart jižně od Paříže do křížové palby z automatických zbraní. Vůz se dvěma prostřelenými pneumatikami a kvilejícím motorem dokázal šofér z kritické situace nejen vyvézt, ale dojel bez zastavení až k letadlu, jež na prezidenta čekalo. De Gaulle po příjezdu na letiště událost komentoval lapidárně: „Byli to opravdu špatní střelci!“ Vyšetřovatelé našli na místě atentátu na 150 vypálených nábojnic a v zadním sloupku karoserie „děsky“ byly zřetelné zásahy nejméně dvou střel, jež jen o pár centimetrů minuly generálovu hlavu.



I kabriolet se v modelovém roce 1965 dočkal verze Pallas a dvou světel navíc

Nejen kabriolety

Na podzim 1960 měl premiéru nový 2+2 kabriolet DS 19, který podle zadání mateřské továrny zhotovila karosárna Chapron. Otevřený vůz dostal označení „tovární“, aby se odlišil od zakázkových výrobků firmy z Levallois, a v prodejní síti značky Citroën se objevil v únoru 1961. Jeho malosériová výroba pokračovala u firmy Chapron až do roku 1972, celkem však vzniklo jen asi 1300 „továrních“ kabrioletů řady DS a během prvních čtyř let také asi stovka kabrio-

letů ID. Stejně jako sedany a kombi se i kabriolety na podzim 1962 dočkaly pozměněné přídě s nově tvarovaným spodním panelem a novým nárazníkem se zaoblenými pryžovými členy. Také v následujících letech prodělávaly kabriolety obdobný vývoj jako sériové vozy řady DS, přičemž se vždy pohybovaly na špičce výrobního programu – výkonem, výbavou i cenou.

Připomeňme, že karosárna Chapron vedle malosériových kabrioletů dodávaných do obchodní sítě značky Citroën pokra-



Prostorný a pohodlný interiér sedanu Citroën DS 21 v provedení z roku 1968



Luxusní sedan DS Majesty karosoval Chapron v roce 1965 pro bankéře Dreyfuse



Od podzimu 1967 měly dražší modely DS a ID dvojici natáčecích světlometů



Počátek října 1969: milionový vůz řady DS a ID spolu se šťastným výhercem



V modelových letech 1968 až 1972 se i kabriolet vyráběl s novou příďí

čovala ve vlastní režii v zakázkové – tedy kusové – výrobě specifických modelů. Od podzimu 1959 figuroval v nabídce karosárny Chapron vedle kupé Le Paris a čtyřmístného kabrioletu La Croisette i dvoumístný kabriolet Citroën DS jménem Le Caddy, o rok později přibýlo nové 2+2 kupé Le Dandy a také prostornější dvoudveřový čtyřmístný model Concorde. Novinkou modelového roku 1963 byl Chapronův čtyřmístný kabriolet DS s označením

Palm Beach a přídatnými bočními okénky za dveřmi, jimiž se odlišoval od předcházejícího modelu La Croisette. Od podzimu 1964 opatřil Henri Chapron své speciálně karosované vozy řady DS výrazně zvýšenými zadními blatníky a nabídku rozšířil o luxusní čtyřdveřový sedan Majesty.

Od podzimu 1964 Citroën nabízel nový špičkový model DS 19 Pallas s přídatnými halogenovými světlomety na přídi a bohatou výbavou, v polovině roku 1965 prošla

modernizací paleta motorů. DS 19 dostal nový čtyřválec 2,0l s pětikrát uloženým klikovým hřídelem, zatímco starší motor 1,9l ještě rok přežíval pod kapotou levnějšího modelu ID. Novinkou pro modelový rok 1966 byl Citroën DS 21 s větším motorem 2,2l o výkonu 109 k (80 kW), díky němuž dosahoval rychlosti až 175 km/h. Z tohoto vozu odvodil Henri Chapron svoje nové čtyřmístné kupé Le Léman představené na jaře 1966 v Ženevě a nahrazující dřívější model Concorde.

S novou tváří

Výraznou změnu přinesl podzim 1967: všechny automobily řady DS/ID dostaly nově tvarovanou příď se čtyřmi světlomety, z nichž vnitřní se u dražších verzí natáčely spolu s předními koly a osvětlovaly vozovku v zatáčce. Změnou tváře na podzim 1967 prošly samozřejmě i kabriolety DS 21 v „továrním“ provedení a všechny speciálně karosované modely firmy Chapron.

V karosárně Chapron vznikla i impozantní 6,5 m dlouhá prezidentská limuzína DS postavená v roce 1968 podle návrhu nového šéfdesignéra automobilky Citroën Roberta Oprona. Charles de Gaulle



Špičkový model DS 23 IE Pallas ročníku 1973 uháněl rychlostí až 190 km/h



Palubní deska „déésky“ modelového roku 1971 s trojicí kruhových přístrojů



Zkrácený dvoudveřový prototyp DS 23 na trase Rallye Bandama 1972



Opět Bandama na Pobřeží slonoviny – tentokrát místo prachu voda



Elegantním profilem se vyznačoval i sedan D Super 5 ročníku 1973



Prostorné kombi DS 23 se prodávalo ještě na podzim roku 1975



Nejdéle vydržely ve výrobě sanitky – tahle je v úpravě Camiva

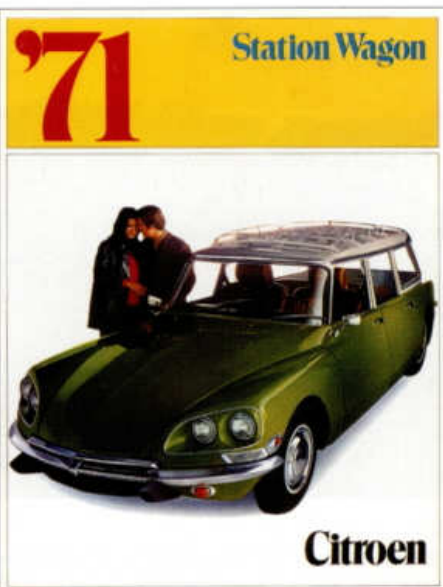


Koncem dubna 1975 opustil výrobní linku poslední sedan DS 23

si poněkud těžkopádně vyhlížející automobil neoblíbil, protože mu pevná skleněná stěna bránila v oblíbené konverzaci s řidičem a pobočníkem. Opravdovou radost vůz generálovi udělal zřejmě jen jednou – to když mohl americkému prezidentu Richardu Nixonovi při návštěvě Paříže předvést, že má ještě delší limuzínu než on. Také další francouzský prezident Georges Pompidou koráb silnic s poněkud poddimenzovaným čtyřválcovým motorem používal jen zřídka, a tak unikátní automobil zanedlouho skončil v soukromé sbírce. Desítky klasických černých „déesek“ v luxusním provedení však tvořily vozový park prezidentské kanceláře a vládních úřadů až do druhé poloviny sedmdesátých let.

Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let se paleta vozů řady DS měnila zrychleným tempem, aby „déeska“ dokázala konkurovat o poznání mladším vozům. Jednou z cest k úspěchu byla průběžná modernizace interiéru a přizpůsobení výbavy vkusu zákazníků, druhou zvyšování výkonu motoru.

Počátkem října 1969 opustil výrobní linku miliónový automobil řady DS a v paletě modelů 1970 se místo dřívějších sedanů ID objevily modely D Spécial a D Super. Hlavní



U vozů pro USA neměly světlometry společně kryty a nebyly natáčecí

novinkou podzimu 1969 však byl model DS 21 IE, první francouzský vůz s elektronickým vstřikováním paliva. Jeho motor 2,2l dával výkon 125 k (92 kW) a „dééska“ dosahovala rychlosti 185 km/h. Od září 1972 pak roli vůdce smečky převzal model DS 23 Injection Electronique s motorem 2,3l nalaďeným na 130 k (96 kW). S pětistupňovou přímo řazenou převodovkou dokázal flirtovat s rychlostí 190 km/h a při dlouhých jízdách po dálnici potvrzoval svoji pověst rychlého a mimořádně komfortního vozu. Připomeňme, že od listopadu 1971 si zákazníci mo hli sedany DS 21 a DS 21 IE objednat i s plně samočinnou třístupňovou převodovkou Borg-Warner, kterou pak převzaly i modely DS 23 a DS 23 IE. Po ukončení výroby kabrioletů postavila karosárna Chapron počátkem sedmdesátých let ještě několik kupé Le Léman a necelé dvě desítky nových luxusních sedanů DS Lorraine s ostře seseknutou zádi karoserie.

Závěr kariéry

To už se ale kariéra „déésky“ a jejích sester blížila k závěru. Na jaře 1973 byla výroba vozů řady DS dočasně převedena z tradiční továrny na nábřeží Javel do nového závodu v Aulnay-sous-Bois na severovýchodním předměstí Paříže. Po roce se však „dééska“ do původního rodiště vrátila, aby výrobní linku v Aulnay uvolnila pro svého nástupce, Citroën CX představený v létě 1974. Poslední sedan řady DS – kovově modrý Citroën DS 23 – opustil výrobní linku koncem dubna 1975. Na čelním skle nesl pořadové číslo 1 330 755, v němž ale nebyla započtena část vozů smontovaných v padesátých a šedesátých letech v zahraničí, zejména ve Velké Británii, Belgii a Jihoafrické republice. Kromě

toho ve Francii ještě několik měsíců pokračovala výroba užitkových verzí a poslední sanitní „déésky“ se k zákazníkům dostaly až v roce 1976. Podle údajů výrobce vzniklo v letech 1955 až 1975 celkem 1 456 115 vozů řady DS a ID včetně 94 000 kombi.

Sběratelsky nejcennější jsou dnes – vedle sedanů prvních ročníků výroby a luxusních verzí – samozřejmě kabriolety. Nejdražšími raritami jsou pak všechny vozy řady DS se zakázkovými karoseriemi od firmy Chapron. Těch totiž v letech 1958 až 1974 postavili v Levallois jen necelé tři

stovky (přesněji 281), z toho 116 kabrioletů, 121 kupé a 44 sedanů. Karosárnou Chapron ovšem prošly i další více než dvě stovky vozů v provedení Prestige.

Letošní oslavy padesátin automobilové legendy proběhly od 6. do 9. října v Paříži a okolí za účasti více než 1500 „déések“ z mnoha zemí světa. Podrobnosti o akci, jež vyvrcholila slavnostním defilé stovek vozů řady DS v centru francouzské metropole, najdete na internetové adrese www.ds jubile2005.org.

Jan Tuček

Přehled modelů řady Citroën DS a ID

Model	Karoserie	Objem motoru (cm ³)	Převodovka	Roky výroby
DS 19	sedan	1911	4st. poloautom.	1955–65
ID 19 Normale	sedan	1911	4st. mechan.	1957–61
ID 19 Luxe, Confort	sedan	1911	4st. mechan.	1957–66
ID 19 Break, Familiale	kombi	1911	4st. mechan.	1959–65
ID 19 Commerciale	kombi	1911	4st. mechan.	1959–65
DS 19 Prestige	sedan	1911	4st. poloautom.	1959–65
DS 19	kabriolet	1911	4st. poloautom.	1960–65
ID 19	kabriolet	1911	4st. mechan.	1960–65
DS 19 Pallas	sedan	1911	4st. poloautom.	1964–65
DS 19	sedan	1985	4st. poloautom.	1965–68
DS 19 Pallas, Prestige	sedan	1985	4st. poloautom.	1965–68
DS 21	sedan	2175	4st. poloautom.	1965–72
DS 21 Pallas, Prestige	sedan	2175	4st. poloautom.	1965–72
DS 19	kabriolet	1985	4st. poloautom.	1965–68
DS 21	kabriolet	2175	4st. poloautom.	1965–70
ID 19 Break, Familiale	kombi	1985	4st. mechan.	1965–68
ID 19 Commerciale	kombi	1985	4st. mechan.	1965–68
ID 21 Break, Familiale	kombi	2175	4st. mechan.	1965–72
ID 21 Commerciale	kombi	2175	4st. mechan.	1965–72
ID 20 Confort	sedan	1985	4st. mechan.	1968–69
ID 20 Break, Familiale	kombi	1985	4st. mechan.	1968–75
ID 20 Commerciale	kombi	1985	4st. mechan.	1968–75
DS 20 Pallas	sedan	1985	4st. poloautom.	1968–74
DS 20 Prestige	sedan	1985	4st. poloautom.	1968–71
DS 20	kabriolet	1985	4st. poloautom.	1968–70
ID 19 Export	sedan	1985	4st. mechan.	1969
D Spécial	sedan	1985	4st. mechan.	1969–75
D Super	sedan	1985	4st. mechan.	1969–75
DS 21 IE	sedan	2175	4st. poloautom.	1969–72
DS 21 IE Pallas, Prestige	sedan	2175	4st. poloautom.	1969–72
DS 21 IE	kabriolet	2175	5st. mechan.	1970–72
DS 21	sedan	2175	5st. mechan.	1970–72
DS 21 IE	sedan	2175	5st. mechan.	1970–72
DS 21 Prestige Pallas	sedan	2175	4st. poloautom.	1970–72
DS 21 IE Prestige Pallas	sedan	2175	4st. poloautom.	1970–72
D Super 5	sedan	2175	5st. mechan.	1972–75
DS 23 Pallas	sedan	2347	4st. poloautom.	1972–74
DS 23 Prestige Pallas	sedan	2347	4st. poloautom.	1972–74
DS 23 IE Prestige Pallas	sedan	2347	4st. poloautom.	1972–74
DS 23 IE Pallas	sedan	2347	5st. mechan.	1972–75
20 Break, Familiale	kombi	1985	4st. mechan.	1972–75
23 Break, Familiale	kombi	2347	5st. mechan.	1972–75