

Citroën DS La Bombe Citroen

Autotest | Dit jaar viert het Franse automerk Citroën haar 90-ste verjaardag en dat wordt enige luister bijgezet met een restyling van het logo en ... een nieuwe versie van de legendarische DS! Op de autosalon van Genève is een prototype van deze DS3 genaamde 'voiture' onthuld; de '3' is daarbij een verwijzing naar de Citroën C3, waar het onderstel van is geleend. Het model ziet er aardig uit, maar heeft overigens meer weg van een gecitroniseerde nieuwe MINI dan van de goddelijke DS die in 1955 insloeg als een bom.

In 1919 begon André Citroën een autofabriek met het geld dat hij verdiend had met het produceren van granaten tijdens de Eerste Wereldoorlog. Om die granaten in grote aantallen te kunnen leveren aan het Franse leger maakte Citroën gebruik van de lopende band techniek. En die techniek had hij tijdens een bezoek aan Amerika afgekeken van Henry Ford, die toen al heel succesvol auto's produceerde. Na de oorlog was er heel wat minder behoefte aan oorlogstuig; André Citroën had productiecapaciteit waar niets mee werd gedaan en stapte over naar het fabriceren van automobielen. Daar kwam die lopende band techniek goed bij van pas.



Citroën bracht de massaproductie naar Europa en nam daarmee een belangrijke voorsprong op de Franse concurrentie en onderscheidde zich ook in de

rest van Europa. Niet alleen door de grote aantallen Citroëns die jaarlijks werden geproduceerd, maar meer nog door de legendarische modellen die in de afgelopen negentig jaar zijn geproduceerd en ook door alles wat de firma daar rondom heen organiseert. Zo worden er al vrij snel na WOI wereldreizen per auto door Afrika en China gehouden, regelt Citroën de bewegwijzering in Frankrijk, verzorgt autoverzekeringen en zet een buslijnennet op met Citroëns. En in 1933 wordt met een 8pk Citroën 'Petite Rosalie' een duurzaamheidstest gereden op het circuit van Montlhery, waarbij met een gemiddelde van 93 km per uur in 3 maanden tijd een afstand van 300.000 km wordt afgelegd!

Legendarische modellen uit de roemruchte Citroën historie zijn onder meer de Traction Avant (eerste in serie geproduceerde voorwielaandrijver met zelfdragende carrosserie), de 2CV (de Lelijke Eend), de HY-bestelwagen (de 'golfplatenbus') en natuurlijk de Citroën ID/DS.

Deze legendarische modellen heeft André Citroën niet meer meegemaakt, in 1934 is Citroën overgenomen door Michelin en een jaar later overlijdt de naamgever van het concern op 57-jarige leeftijd. Hij wordt naar zijn laatste rustplaats gereden in een …… Renault.

Une création de Flaminio Bertoni

De Italiaanse ontwerper, beeldhouwer en architect Flaminio Bertoni treedt in 1932 in dienst bij Citroën, waar hij twee jaar later al verantwoordelijk is voor de lijnvoering van de Traction Avant. Bertoni heeft de smaak goed te pakken, want in 1935 presenteert hij intern het ontwerp voor een TPV, een Très Petite Voiture, later vooral bekend onder de naam 'deux chevaux' en in Nederland natuurlijk als Lelijke Eend. Die 2CV zou in eerste instantie in 1939 op de markt komen, maar door het uitbreken van WOII werd dat uitgesteld en kwam de eerste Eend pas in 1948 de fabriek uitrollen.



In 1955 voltooit Bertoni zijn Citroën succes-trilogie met de DS19. Daarna zal hij nog wel de Ami ontwerpen (die met de schuine achterraut), maar dit is technisch gezien toch duidelijk een minder innovatieve auto dan de trits TA, 2CV, DS.

Comme une bombe

In 1955 wordt de DS 19 gelanceerd op de Parijse Autotentoonstelling. Op de eerste dag wordt een heus (nog steeds bestaand) wereldrecord gevestigd, wanneer blijkt dat er 12.000 DS'en zijn verkocht (de eerste 45 minuten van de show werden er 750 verkocht!). Aan het eind van de show zijn er maar liefst 80.000 bestellingen geplaatst. Het model sloeg dus overduidelijk in als de spreekwoordelijke bom; de media in die tijd spraken ook daadwerkelijk over "La Bombe Citroën".

Allereerst is daar natuurlijk de futuristische vormgeving, die de auto nog meer op een ruimteschip laat lijken, dan op een snoek, de naam waaronder de DS in Nederland bekend is geworden. Verder heeft de DS een ongekend rijcomfort dankzij de hydropneumatische vering en is het de eerste productie-auto met in serie toegepaste schijfremmen met een voor die tijd ongekend remvermogen. Voeg daar aan toe de panoramische voorruit, variabele bodemvrijheid, immense binnenruimte, halfautomatische transmissie, stuurbekrachtiging en voorwielaandrijving en de sensationele berichten in de autovakpers van die tijd zijn zonder meer te verklaren.



Tot het eind van de productie in 1975 worden er circa anderhalf miljoen DS'en verkocht, de typen cabriolet, break (spreek uit: brek) en familiale inbegrepen.



Injection non-electronique

De DS uit deze reportage heet voluit Citroën DS23 Pallas Injection Electronique en is van november 1972. Het is daarmee één van de latere typen en dat betekent dat zo'n beetje alle technische verbeteringen die Citroën in de loop van de jaren zou doorvoeren in deze DS zijn aangebracht. De toevoeging 23 slaat op de cilinderinhoud van de DS, die 2347 cc bedraagt; Pallas staat voor de meest luxueuze uitvoering die de DS heeft gekend.

De auto is oorspronkelijk in Frankrijk geleverd en al in 1982 door een Hilversumse notaris naar Nederland

gehaald. Deze tweede eigenaar heeft er 20 jaar mee gereden, waarna de auto via DS-specialist Citro Classique in het Gelderse Borculo bij de huidige eigenaar Roeland Lensink uit het eveneens Gelderse Hattem terecht is gekomen. Roeland heeft de auto in goede staat gekocht en er eerst enkele jaren probleemloos mee gereden.

In 2007 is de DS voor een aantal reparaties terug gegaan naar Borculo, waar men de originele 4-cilinder injectiemotor heeft vervangen door een conventioneel 'non-electronique' 2175 cc blok uit een DS21. Het originele blok wordt waarschijnlijk in de toekomst gereviseerd, waarna het weer terug geplaatst zal worden in de DS. Verder is 2 jaar geleden ook LPG ingebouwd, heeft de DS (moderne) elektronische ontsteking gekregen en is er een RX anti-roest behandeling uitgevoerd. Sindsdien is de DS23 (alias DS21) weer een probleemloze auto om in te rijden.



Voiture agréable

Voor Roeland is de DS niet alleen een probleemloze auto om mee te rijden, maar vooral ook een bijzonder aangename. Dat aangename rijden doet een DS eigenlijk al uit zichzelf, maar in het geval van Roeland's voiture wordt dat rijden nog eens extra agréable, dankzij de speciale en tamelijk unieke aircobumper (een bumper met gaten voor toevoer van lucht voor de airco), de extra hoofdsteunen en de prachtige, originele Continental Edison radio; een accessoire dat bijna niet meer te vinden is. En om bij donker het rijden ook nog wat veiliger te maken heeft deze DS ook de meedraaiende verstralers. Tot slot

wordt het allemaal nog wat aangenamer en financieel aantrekkelijker om in de DS te rijden, aangezien de (natuurlijk) belastingvrije DS ook nog eens op gas rijdt.

Normaal gesproken zou Roeland met zijn DS zo'n 8 kilometer op een liter benzine rijden, maar op het veel goedkopere gas is dat ongeveer 7 kilometer. Overigens rijdt Roeland niet op gas vanwege economische redenen, want met de 3.000 kilometer die hij jaarlijks gemiddeld met de DS aflegt valt het economische voordeel nog wel mee. Bij die 3.000 kilometer zitten er elk jaar een beperkt aantal met een bruidspaar op de achterbank. Deze glanzend zwarte godin is met haar 37 jaar ook bij trouwlustige jongelingen bijzonder in trek. In principe zou Roeland elke week wel een ritje naar het stadhuis kunnen maken, maar hij beperkt het tot een paar huwelijken per jaar.



Le plaisir de conduire

Voor mij echter geen ritje op de achterbank, in een DS wil je gewoon zelf rijden, pas dan ervaar je 'le plaisir de conduire' oftewel de lol van het rijden. Zittend op de zwarte lederen fauteuil en zacht zovend over de rustige landweggetjes in de buurt van Roeland's woonplaats Hattem, waarbij het echt niet uitmaakt dat er af en toe een stukje klinkerweg of een zandpad tussen zit. De DS blijft onverstoort doorgaan en de fantastische Citroën-vering zorgt voor een ongekend rijcomfort, waar bijna alle hedendaagse auto's nog steeds ver bij achter blijven. Een paar losse klinkers of een gat in het zandpad? Het is dat ik het zie, maar voelen? Ho maar.

Roeland vertelt tijdens de rit nog een aardige anekdote over het rijcomfort en de wegligging van de DS. Toen er jaren geleden een aanslag op de Franse president De Gaulle werd gepleegd, reed zijn DS met zeer hoge snelheid gewoon verder ondanks het feit dat één van de achterbanden compleet aan flarden was geschoten. De Gaulle heeft zijn leven dus aan de DS te danken; ook hij heeft het 'plaisir de conduire une DS' dus letterlijk aan den lijve ondervonden. Mijn suggestie om die scene nog eens na te spelen voor de foto, werd door Roeland minzaam glimlachend terzijde gelegd. Hij wil nog heel lang van zijn DS blijven genieten. ■



Specificaties

Citroën DS Pallas

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	487 x 180 x 147 cm
Wielbasis	312 cm
Gewicht	1.340 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	2347 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	141 pk @ 5500 tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	12,5 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 12.200,-
Prijs instapmodel	€ 12.200,-