

## Automaailmaa järjestyttäneestä uutuudesta tuli legenda

## Citroën DS täytti 50 vuotta

Citroën DS esiteltiin ensimmäistä kertaa Pariisin autonäyttelyssä lokakuussa 1955. Uutuus mullisti automaailman sekä muotoilullaan että teknologiallaan ja pakotti muut autonvalmistajat ylitöihin eron kuromiseksi umpeen. Menestyksestä kertoo sekin, että Citroën valmisti kahdenkymmenen vuoden aikana liki 1,5 miljoonaa Citroën DS:ää. 50. vuosijuhllaisuudet huipentuivat sunnuntaina 9.10.2005 kello 9.00 Pariisin Riemukaarelta lähteneeseen 1600:n DS:n juhlakulkueseen.

Citroën järjesti mallistonsa ennakoesittelyn toimittajille ja kutsuvieraille ennen Pariisin autonäyttelyn virallisia avajaisia 1.10.1955. Vieraat häkeltyivät täysin, kun peittojen alta paljastui auto, jonka esittelystä ei ollut kerrottu etukäteen mitään. Citroën DS:n modernit, muista sen ajan autoista täysin poikkeavat muodot saivat ihmiset haukkomaan henkeään. Asiakkaat tilasivat näyttelyn ensimmäisen kolmen vartin aikana 750 DS:ää ja päivän päätteeksi luku oli noussut jo 12 000:een.

### Bertonin ja Lefévren taidonnäyte

Citroën DS:n (lausutaan ranskaksi "déesse = jumalatar) olivat luooneet samat miehet, joiden käsialaa oli niin ikään legendaksi muodostunut Traction Avant. Flaminio Bertoni vastasi DS:n muotoilusta kun taas André Lefévren insinööritaidot toivat autoon ennen näkemättömiä teknisiä innovaatioita. Parivaljakko työskenteli tiiviissä yhteistyössä keskenään, ja auton kaikilla muotoilullisilla yksityiskohdilla oli myös käytännön tarkoitus. Esimerkiksi modernit ulkomuodot tarjosivat silmänilon lisäksi erinomaisen aerodynamiikan.

Myös DS:n sisätilat erottuivat täysin muista aikalaisista. Kaikki tarvittavat käyttökytkimet oli sijoitettu kuljettajan ulottuville siten, että tämän ei tarvinnut irrottaa otetta yksipuolaisesta ohjauspyörästä niitä käyttääkseen. Kojelaudan kaareva muoto puolestaan loi tilantuntua ja päästi enemmän valoa ohjaamoon. Ergonomialla oli jo tuolloin suuri merkitys uutta Citroënia luotaessa. Se ilmeni pienissäkin yksityiskohdissa, kuten sisäovenkahvoissa. Ovi aukesi kahvaa painamalla yhdellä liikkeellä eikä tuon ajan tyyliin ensin nappia painamalla ja sitten kahvaa vääntämällä.

### Ennennäkemätöntä tekniikkaa

Citroën DS:n edistyksellinen teknologia hämmästytti Pariisin autonäyttelyvieraita kilvan auton muotojen kanssa. DS:ssä esiteltiin muun muassa ohjaus- ja jarrutehostin, joita ei ollut totuttu näkemään edes edistyksellisimmässä limusiineissa yksittäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta. DS teki tunnetuksi myös Citroënin tavaramerkiksi muodostuneen kaasunestejousituksen, joka jo tuolloin takasi kilpailijoita mukavamman menon. Kaasunestejousituksen tarvitsema korkeapainejärjestelmä toimi myös ohjaus- ja jarrutehostimen sekä automaattikytkimellä varustetun vaihteiston sydämenä. Myös Citroën DS:ssä käytetyt materiaalit olivat uutta automaailmassa. DS:n keula oli nimittäin valmistettu alumiinista



Citroën DS:stä tuli pian sen esittelyn jälkeen Ranskan virallinen edustusauto. Ranskan Presidentti, Charles de Gaulle oli tunnetuin DS-fani. Hän matkusti kaikkialle Citroën DS:llä ja tilasi käyttöönsä myös erikoismallin 1968.



Citroën DS:n 50-vuotisjuhllaisuudet huipentuivat sunnuntaina 9.10.2005 Pariisin Riemukaarelta lähteneeseen yli 1600:n DS:n juhlakulkueseen.

ja katto muovista.

### Charles de Gaullen suosikki

Citroën DS:stä tuli pian sen esittelyn jälkeen Ranskan virallinen edustusauto. Niin kotimaisia kuin ulkomaisia arvovieraita kuljetettiin mustilla Citroën DS-malleilla. Citroën pääsi nauttimaan autojen myynnin ohella erinomaisesta julkisuudesta, jota pitkät DS-kulkuet toivat mukanaan. Vuonna 1959 esiteltiin VIP-vieraiden kuljetuksiin tarkoitettu DS Prestige-malli, joka oli varustettu etu- ja takapenkin erottavalla ikkunalla sekä radiopuhelimella.

Tunnetuin DS-fani oli Ranskan moninkertainen presidentti, kenraali Charles de Gaulle. Hän matkusti kaikkialle Citroën DS:llä ja tilasi käyttöönsä myös erikoismallin vuonna 1968. Kuusi vuotta aiemmin de Gaulle oli pelastunut murhayrityksestä Citroën DS:ssä, joka oli luotien rei'ittämänä ja vain kahdella ehjällä renkaalla kulken vinyt presidentin turvaan.

Citroën DS ei jäänyt pelkästään edustusautoksi, vaan se soveltui monenlaisiin käyttötarkoituksiin. Takit suosivat DS:ää sen ylivoimaisen mukavuuden ja erinomaisten tilojen takia. Vuonna 1958 esitelti

farmarimalli nousi puolestaan lähes monopoliasemaan ambulanssina. DS oli suosittu myös perheautona sekä paljon ajavien matkayöläisten luotettavana kumppanina. DS:n suosioista kertoo 1 455 746 auton tuotantomäärä vuosien 1955–1975 aikana.

Citroën DS ei ollut menestys vain Ranskassa, vaan sitä myytiin eri puolilla maailmaa – aina Yhdysvaltoja myöten. DS:ää myös valmistettiin ulkomailla. Iso-Britanniassa tuotetuissa autoissa oli omat brittiläiset lisänsä, kuten pyöreät mittarit, erikoistakavalot ja tietenkin puinen kojelauta. Safari-nimen saanut farmarimalli oli erityisen suosittu britti-Citroën.

Edustusautot menestyvät harvoin autourheilussa, mutta Citroën DS:ltä sekin onnistui. Erityisesti ralli ja pitkät maratonkilpailut olivat DS:n leipälaji. DS:llä voittiin muun muassa Monte Carlo -ralli vuonna 1959 ja Pauli Toivosen voittamana 1966. Aiemmin Pauli Toivonen oli jo voittanut Jyväskylän Suurajot vuonna 1962 DS 19 -mallilla.

### Filmitähti ja kulttuuri-ikoni

Citroën lähti uusille urille myös mainonnassaan, jonka positiivinen henki kohotti 1950-luvun puolivälin alakuloisuudessa riutuvan kansa-

kunnan itsetuntoa.

Mielenkiintoinen automalli on ollut suosittu myös valkokankaalla. Ranskassa Citroën DS:ää ovat tehneet tunnetuksi muun muassa elokuvat Fantômas (1964) ja Le Cerveau (1969). DS on otettu hyvin vastaan myös Hollywoodissa. Legenda on esiintynyt muun muassa Michael J. Foxin tähdittämässä elokuvassa "Paluu tulevaisuuteen 2" (1989), Uma Thurmanin ja Ethan Hawkin "Gattacassa" (1997) ja Steven Spielbergin ohjaamassa elokuvassa "Ota kiinni, jos saat" (2002) yhdessä Leonardo di Caprión, Tom Hanksin ja Christopher Walkenin kanssa.

Veistoksellisen näköinen Citroën DS on ollut myös taiteilijoiden innoittaja.

DS vaikuttaa yhä Citroënin kaikkeen tekemiseen, mistä viimeisimpänä osoituksena on edustusauto Citroën C6, jota voidaan pitää DS:n jälkeläisenä suoraan alenevassa polvessa.