

60 Jahre Citroen DS – Zwischen göttlich und garstig

Runde Geburtstage legendärer Automobile werfen ihre Schatten voraus. 2015 jährt sich die Vorstellung des Citroen DS zum 60. Mal. Die Limousine setzte formal wie technisch Meilensteine, wie die Botschafterin aus einer fernen automobilen Zukunft. Das Auto erhielt unmittelbar nach der Präsentation am 5. Oktober 1955 die Kosenamen „die Göttliche“.

Die DS repräsentierte nicht nur die Marke, sondern die gesamte französische Autoindustrie für zwei Jahrzehnte im automobilen Oberhaus. Freilich verhielt sich die aufwendige Technik der DS oftmals weniger göttlich als vielmehr gerne garstig. Nachdem Anfang 1976 die letzte von 1 456 115 DS als Krankenwagen vom Band gelaufen war, endete eine Ära. Die Nachfolger der DS konnten nie wirklich an den Erfolg der „Göttlichen“ anknüpfen.

Citroen war seit jeher die Marke der Avantgarde. Bereits Firmengründer André Citroen hatte mit seinen Fahrzeugen stets technische Innovationen verknüpft. So war die Limousine „Traction Avant“ als erster PKW der Welt mit Frontantrieb 1932 in Serie gegangen. Unmittelbar nach dem Krieg verband der 2CV automobilen Minimalismus mit kultigen Fahreigenschaften zum erfolgreichen Großserienprodukt. Anfang der Fünfziger reifte der Plan, für den besonders formal in Jahre gekommenen „Traction Avant“ einen Nachfolger zu schaffen, der die Innovationskraft und den Mut der Marke zu deren Umsetzung besonders nachhaltig umsetzen sollte.

Während in den frühen Fünfzigern die prägenden stilistischen Merkmale amerikanischer Autos wie Heckflossen, Panoramascheiben oder üppige Chromzier auch das Gros europäischer Autos, wenn auch im verkleinerten Maßstab beherrschte, entschieden sich der verantwortliche Designer Flaminio Bertoni für eine extrem futuristische, aerodynamisch ausgeklügelte Form für das künftige Flaggschiff. Die vier Meter lange viertürige Limousine warf mit ihrem fließenden Heckabschluss alle gängigen Normen über den Haufen.

Für den Antrieb waren im Lauf des langen DS-Lebens ausschließlich Reihenvierzylinder zuständig. Zur Premiere genügte ein 1,9-Liter mit 55 kW / 75 PS. 140 km/h Höchstgeschwindigkeit galten vor 60 Jahren als ausgezeichneter Wert. Herausragendes technisches Merkmal des DS war jedoch die hydropneumatische Federung. Sie überragte andere technische Neuerungen wie innenliegende Scheibenbremsen an der Vorderachse, Zweikreisbremsanlage mit einer Zentralhydraulik, die die Bremskraft mit Hochdruck servo-unterstützte.

Die Hydropneumatik übernahm quasi die Arbeit klassischer Federn und Dämpfer. Das System arbeitete automatisch als Niveauregulierung. Es verlieh der DS unter den Aspekten des Fahrkomforts Qualitäten, die sogar die automobilen Elite der Zeit aus den Häusern Rolls Royce und Mercedes Benz übertrumpfen konnte. Beide Hersteller erwarben augenblicklich das Patent der Hydropneumatik von Citroen.

Außergewöhnlich wie die Fahrwerkstechnik war auch der Karosserieaufbau, der sich grundlegend von den meisten anderen Fahrzeugen unterschied. Die tragende Karosseriestruktur war mit einem Plattformrahmen, der als Fahrgestell diente, verschweißt. Hauben, Türen, Dach und Kotflügel waren als nichttragende Teile mit der Struktur verschraubt. Erstmals kamen bei einem Großserienfahrzeug zur Reduzierung des Gewichts große Mengen von Leichtmetall und Glasfaserverstärktem Kunststoff zum Einsatz. Die Motorhaube der DS war seinerzeit das größte aus Aluminium gefertigte Karosserieteil.

Nach Angaben der Pressestelle von Citroen sollen bereits am Abend des 5. Oktober 1955 rund 12 000 Bestellungen für eine DS vorgelegen haben. Citroen bot das Fahrzeug als viertürige Limousine „Berline“ an und in drei verschiedenen Kombiversionen. Ein in kleiner Stückzahl gefertigtes Cabrio rundete das Modellportfolio ab. Darüber hinaus schneiderten im Laufe der Modellgeschichte zahlreiche Spezialfirmen unterschiedlichste Versionen von der Staatlimousine bis zum Coupé.

Die Vierzylinder erstarkten in angemessenen Schritten. Die Buchstabenkombination „ie“ in den letzten Versionen DS 21 ie und DS 23 ie (126 PS) lieferten den Hinweis auf eine D-Jetronik von Bosch, die in den Siebzigern die Rolle der Gemischaufbereitung übernommen hatte.

So vielseitig das Angebot und so zeitgemäß die technische Ausstattung war, so gerne offenbarte die Göttliche auch ihre dunkle Seite. Vor allem die technisch anspruchsvolle Hydropneumatik bereitete den Kunden jede Menge Verdruss. Doch angesichts der technischen und formalen Ausnahmestellung drückten die Fans der DS lieber ein Auge zu, als sich automobiler Einheitsware zuzuwenden. Eine DS umwehte stets das Image kultivierter Individualität und gehobener Klassenlosigkeit. In Filmen spielte die DS mehr Hauptrollen als die Bardot, Deneuve oder Signoret zusammen.

In den Siebzigern hatte die Zeit die DS schließlich doch eingeholt. Mit dem CX stellte Citroen bereits im Spätsommer 1974 das Nachfolgemodell vor. Wieder als Limousine und extrem geräumigem Kombi und natürlich mit einer hydropneumatischen Federung. Die Ölkrise mahnte schließlich sparsame Motoren an, was das Ende der geplanten Spitzenmotorisierung durch einen 170 bis 180 PS starken Wankelmotor bedeutete. Auch die Fertigung musste deutlich rationeller als bei der DS ausfallen. Geräumig und komfortabel gelang es dem CX bis zum Produktionsende 1991 nach 1 170 645 Einheiten die Fahne der Marke in der Oberklasse noch einigermaßen hoch zu halten.

Der XM, von 1989 bis 2000 produziert, verlor dagegen rasch an Boden in einer besonders imageträchtigen Fahrzeugklasse, die das deutsche Trio Mercedes E-Klasse, BMW Fünfer und Audi A6 immer stärker dominierte. Es nutzte Citroen auch wenig, dass schließlich beim XM als Topmotorisierung ein Dreiliter-V6 mit 147 kW / 200 PS zum Einsatz kam, denn hartnäckige Qualitätsprobleme, vor allem bei elektronischen Bauteilen hatten bereits ab 1992 zu drastischen Verkaufseinbrüchen geführt.

2005 wagte Citroen mit dem C6 den Letzten Versuch, in der Oberklasse Fuß zu fassen. Doch der Versuch, die technische Schmach des XM durch konzentrierte Qualität zu tilgen und an die guten Tage des CX und vor allem an die glorreichen der DS anzuknüpfen, scheiterte. Bis 2012 baute Citroen vom C6 gerade 23 384 Einheiten. Doch der Nimbus DS wird am Leben erhalten, soll sogar zur luxuriösen Nebenmarke von Citroen ausgebaut werden. Die neuen DS-Modelle versuchen, zumindest beim Design den Anschluss an die avantgardistische Ahnenreihe zu halten. (ampnet/tl)