



## **Die Schwarze Göttin - CITROEN DS 20 1971**

Was muss das für ein Rauschen im Blätterwald gewesen sein, als der Citroen D am 8. Oktober 1955 auf dem Pariser Automobilsalon seinen ersten öffentlichen Auftritt absolvierte. Er kam als Ablöse des 15 CV Traction Avant, dessen Herkunft sich ins Jahr 1934 zurückverfolgen lässt. Damals wurde der Citroen 7 CV vorgestellt, auch er ein Innovationsträger als eines der ersten Automobile mit selbsttragender Karosserie, Vorderradantrieb mit hinter der Vorderachse liegendem Motor (Getriebe davor), aber das war über zwei Jahrzehnte her – so lange hatte der „Traction Avant“ unter den Modellbezeichnungen 7 CV, 11 CV und 15 CV überlebt.

Verantwortlich für den Traction Avant waren der Ex-Rennfahrer und Konstrukteur André Lefèbvre zusammen mit dem italienischen Designer Flaminio Bertoni, der zu seinen Geniestreichen auch den 2

CV zählen durfte, genannt die Ente. Wie bei der Ente fand auch beim D – für den ebenfalls das Duo Lefèbvre und Bertoni verantwortlich zeichnete - der Volksmund schnell einen treffenden Spitznamen. Was heißt einen, gleich mehrere! So nannten ihn manche wegen seiner spitz zulaufenden Schnauze „Haifischschnauze“, andere schimpften ihn „Frosch“, wieder andere sahen ihn als „Hecht“ (im Karpfenteich?) Heute wird er - nicht nur von seinen Besitzern – meistens mit der Bezeichnung bedacht, die ihm schon damals am meisten schmeichelte und die auf seine Buchstabenkombination in der Typenbezeichnung zurück zu führen war: Die Mehrzahl von D = DS (im deutschen wie De-eS ausgesprochen) wurde bei den Franzosen zu „la déesse“ = die Göttin - und wurde in der Plural Schreibweise dann auch für die Folgemodelle übernommen. Daneben war (und ist) der Wagen aber auch eine Ikone, eine Designikone nämlich.

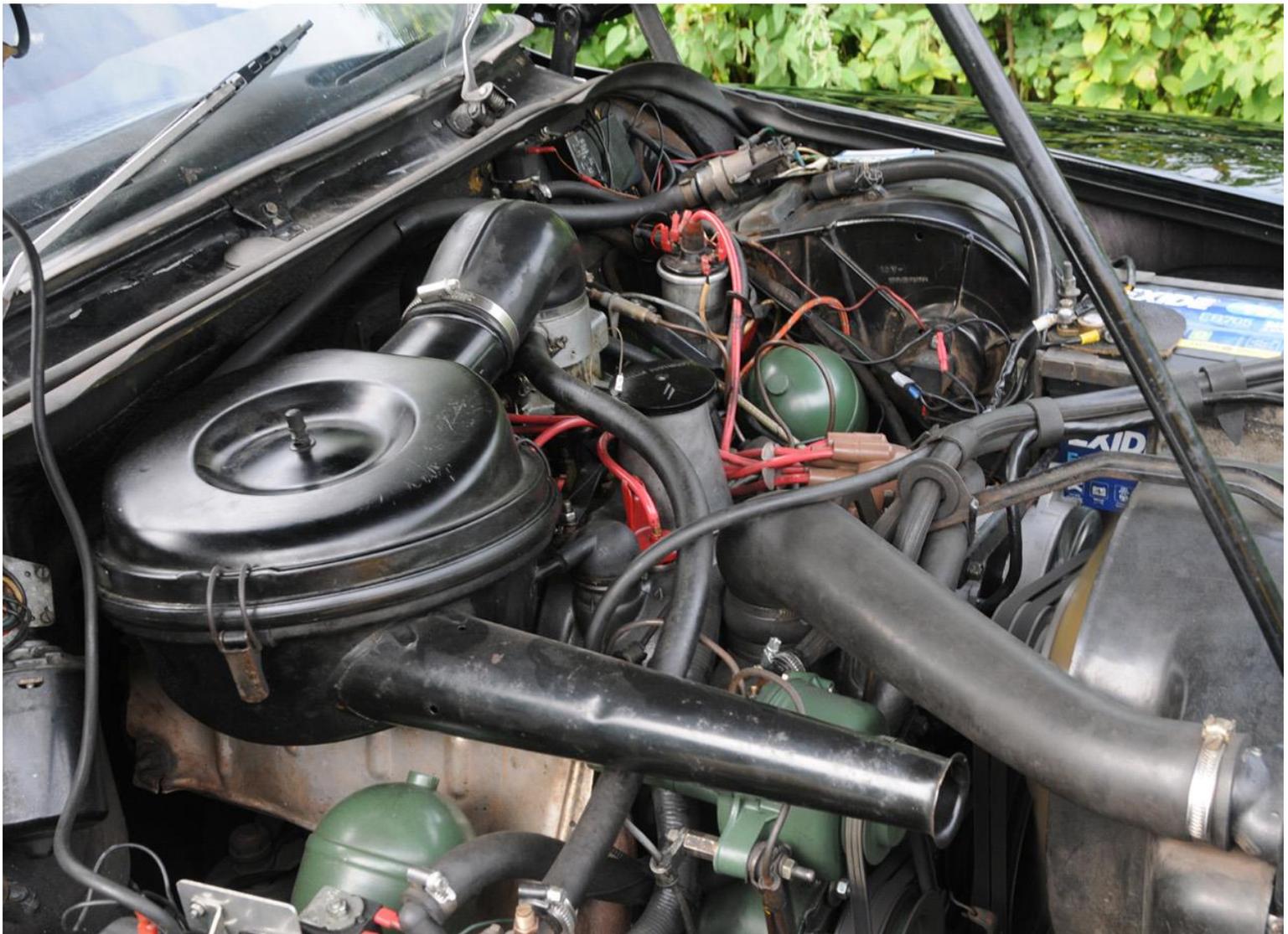
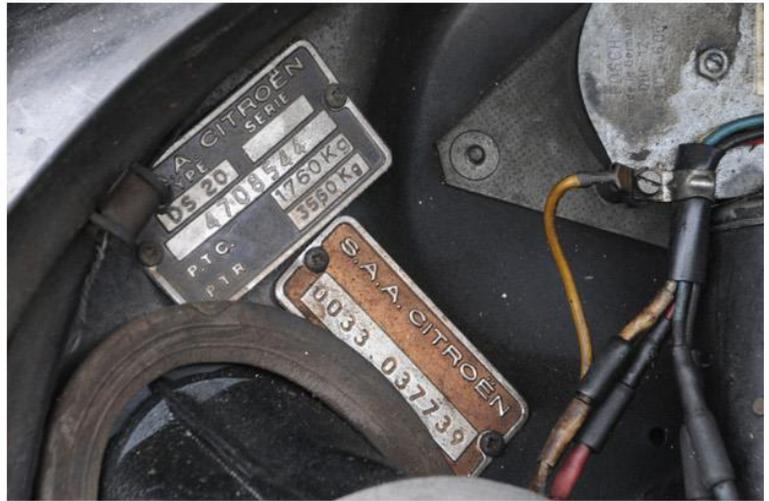


Die DS alleine auf ihre Erscheinung zu reduzieren würde ihr aber nicht gerecht. Der Wagen glänzt auch mit einer Menge an technischen Neuerungen, an erster Stelle steht hier die von Paul Magnes entwickelte Hydropneumatik: ein hydraulisches System sowohl für Federung, Schaltung, Servolenkung und die Bremsen, das von Beginn an nahezu fehlerfrei funktionierte. Der DS war aber auch wohl eines der ersten Großserienautos, bei dem der  $c_w$ -Wert eine Rolle spielte, was zu geringem Verbrauch bei hoher Leistung führte. Der erste D in der DS 19 Version hatte einen Reihenvierzylindermotor mit 1,9 Liter Hubraum und einer Leistung von 75 PS, die ihn ca. 140 Km/h schnell machte. Die letzte Version, der DS 23, brachte es auf eine Spitze von 185 Km/h, dafür sorgten seine 98 Chevaux unter der langen Haube.

Alle diese Modelle gab es aber auch in unterschiedlichen Aufbau- und Motorvarianten – die aufzuführen hier schlicht der Platz fehlt. Gemeinsam waren diesen die Karosseriecharakteristik: das Skelett ist mit dem Fahrgestell

verschweißt, daran wurde Kotflügel und das Dach verschraubt und mit Türen und Hauben verbunden. Das Dach bestand aus GFK, die Hauben und andere Teile aus Aluminium. Typisch für den DS waren die Doppelscheinwerfer an der Front, die es aber erst ab dem Modelljahr 1967 gab. Typisch für den DS ist es, dass seine Bodenfreiheit variabel ist. Im Ruhezustand sitzt die Karosserie in der tiefsten Stellung auf Gummipuffern auf, hebt sich beim Starten hinten um einige Zentimeter in die Höhe – dafür sorgt die Hydropneumatik, welche auch zur Regulierung dient und die die Bodenfreiheit auch bei unterschiedlich schwerer Beladung oder variierendem Untergrund konstant hoch hält. In diese Automatik kann der Pilot aber auch eingreifen, die Bodenfreiheit lässt sich auf verschiedene Anforderung manuell anpassen, zum Beispiel für Reparaturen oder Reifenwechsel – wozu übrigens hinten die Kotflügel demontiert werden müssen, was aber mit einer einzigen Schraube geschieht – weshalb der DS keinen Wagenheber braucht, dafür einen Unterstellbock.





Wie ihr Vorgänger, der Traction Avant, stellte sich auch die Göttin als langlebiger Megaseller heraus. Von den verschiedenen Varianten wurden in ihrer Bauzeit zwischen 1955 und 1975 über eine Million vierhundertsechsfünzig Exemplare gebaut – und verkauft.

Bei unserem Fotomodell handelt es sich um eine DS 21 aus dem Jahr 1971, ihr Besitzer heißt Franz Straka und kommt aus Badi Ischl. Franz ist eigentlich ein DKW Mensch und war sogar früher Obmann des DKW Clubs. Nachdem bei einem Crash mit einem Motorrad sein Auto Union SP zu Bruch gegangen war und die Versicherung des Gegners bezahlt hatte beschloss er, sich mit dem unerwarteten Geldsegen einen Jugendtraum zu erfüllen: Einen Traum, den er sich seinerzeit nicht leisten konnte, weil ein Auto wie dieses damals unbezahlbar war für Otto Normalverbraucher. Nur Generaldirektoren, Politiker oder Vorstandsvorsitzende fuhren so ein Auto. Dieser Wunschtraum, der ihn nicht schlafen ließ, rankte sich um eine Göttin. Eine Citroen DS, wie die nüchterne Buchstabenfolge eigentlich hieß.

Zum DS gibt es viele schöne Geschichten, zB die des französischen Präsidenten Charles de Gaulle, der immer Déesses als Staatskarossen bevorzugt hat und dafür auch belohnt wurde: bei einem Attentat algerischer Extremisten auf ihn wurde ein Reifen zerschossen, aber wegen der Hydraulik konnte das Auto auch auf drei Rädern flüchten und de Gaulle damit entkommen. Der DS spielt auch in verschiedenen Louis de Funes Filmen tragende Rollen, zB in der Phantomas Serie oder auch in der Komödie „Rabbi Jacob“. Franz Auto allerdings hüllt sich in Anonymität, eine Vorgeschichte war beim Kauf nicht dabei.

Bei der Suche nach einer DS wandte sich Franz Straka an einen Bekannten aus Salzburg, einen ausgewiesenen Spezialisten für diese Gattung Automobil. Der versprach, ihm einen zu besorgen und hatte auch bald einen aufgespürt, ein Modell DS 21 aus dem Jahr 1971 mit Standort Holland. Bei der Besichtigung und beim Kauf war der Franz gar nicht dabei, so groß war sein Vertrauen in seinen Freund, dass er ihm lediglich das Geld in die Handgedrückt hatte. Tatsächlich musste er sein Vertrauen auch nicht bereuen, die Göttin war

fahrbereit und zeigte erst im Lauf der Zeit einige Schwächen, die aber vermutlich ohnehin früher oder später aufgetreten wären: mehr als ein paar spröde Dichtungen und ausgeschlagene Kugellager gab es nicht zu beseitigen, die einzig gröbere Reparatur bis heute betraf das Lenkgetriebe. Trotz der komplexen Technik ist die Göttin wenig kapriziös, zeigt sich kaum fehleranfällig.

Der Wagen gefällt nicht nur den Strakas, auch im Bekanntenkreis der beiden kommt er gut an. So gut, dass zum Beispiel eines Tages eine Arbeitskollegin angefragt hatte, ob „die schwarze Göttin“ nicht als Hochzeitskutsche „angemietet“ werden könnte. Sie konnte, aber nur für die hintere Sitzbank. Hinter dem Lenkrad saß der Franz selbst.

