

Storia e profilo

Presentata al salone dell'automobile di Parigi del 1955, la DS ha annoverato fin dalla sua nascita innovazioni tecnologiche che rimasero attuali sino al termine della produzione nel 1975. Alcune di esse sono state riscoperte da molte case automobilistiche solo diversi anni dopo la sua uscita di produzione.

Genesi e debutto

La "gestazione" della *DS* fu lunga e travagliata, non solo per la necessità di realizzare qualcosa di veramente speciale, ma anche per i non indifferenti ostacoli creati dalla Seconda guerra mondiale. Si incominciò a pensare ad una possibile sostituta della *Traction Avant* già nel 1938, quando quest'ultima era ancora nel pieno del suo successo e della sua produzione. Nonostante le indubbie innovazioni portate da essa, la concorrenza non stava a guardare e stava progressivamente facendosi strada portando a sua volta innovazioni. In quel periodo era già in fase avanzata il progetto TPV *Très Petite Voiture* che avrebbe dato origine in seguito alla *2CV*. Anche per la futura sostituta della *Traction Avant* venne scelta una sigla di progetto composta da tre lettere: **VGD**, ossia *Vehicule à Grande Diffusion*. Tale proposta venne promossa da Pierre Boulanger, che poco tempo prima aveva preso le redini della Casa francese dopo che gli ingenti investimenti per la realizzazione della *Traction Avant* l'avevano portata sull'orlo del fallimento. Per la realizzazione della nuova vettura, Boulanger si servì di personaggi del calibro di André Lefèbvre (progettista) e Flaminio Bertoni (designer), oltre a Paul Magès ideatore delle sospensioni. A tali personaggi si aggiunsero Pierre Franchiset per la realizzazione fisica della carrozzeria e Walter Becchia, un brillante progettista di motori proveniente dal Piemonte e con all'attivo una significativa esperienza in Francia presso la Talbot come capo progettista. Inizialmente le specifiche dettate da Boulanger imponevano un telaio tubolare "vestito" da sottili lamiere. Tali soluzioni erano volte a rendere leggero il corpo vettura, il quale, nelle prime intenzioni dello stesso Boulanger, doveva consistere in una rivisitazione in chiave aerodinamica della *Traction Avant*. All'inizio, secondo Lefebvre, per il motore si poteva optare tra il 2.6 litri della *15 Six* ed un inedito motore stellare tricilindrico. Durante la guerra tali soluzioni vennero abbandonate per ovvie ragioni di costi. Nel 1945 il corpo vettura fu rivisto radicalmente e non fu più una rivisitazione della *Traction Avant* in chiave aerodinamica, bensì un corpo vettura completamente nuovo, con muso spiovente. Ulteriori evoluzioni si ebbero nel 1947. Nel novembre del 1950 un grave lutto colpì la Casa francese con la morte di Pierre Boulanger in seguito ad un incidente automobilistico. Gli subentrò Robert Puiseux, che continuò il progetto VGD al posto del defunto. In quello stesso periodo fu realizzato un prototipo che prefigurava alcune soluzioni stilistiche definitive. Tale prototipo fu soprannominato "ippopotamo" per via del cofano anteriore apribile integralmente e che richiamava alla mente lo sbadiglio del grosso mammifero. Il prototipo era anche dotato di quelle carenature sui passaruota posteriori che avrebbero caratterizzato la produzione della Casa francese nei successivi quattro decenni. L'elevata aerodinamicità del prototipo scaturì oltre che dalla mente di Bertoni, anche dall'esperienza di Lefebvre presso l'azienda di Gabriel Voisin vent'anni prima.



Vista di una DS19 prima serie

Nel frattempo si lavorava anche alle sospensioni, che dovevano proporre anch'esse qualcosa di nuovo, ed infatti erano allo studio quelle famose sospensioni idropneumatiche che avrebbero contribuito a decretare il successo della futura DS. A tale proposito, un'altra particolarità scelta in fase progettuale fu quella di avere la carreggiata posteriore sensibilmente più ridotta di quella anteriore, che invece doveva essere più grossa e robusta per sopportare il peso degli organi meccanici. Nel 1952, la parte anteriore era quasi giunta al disegno definitivo, mentre la parte posteriore suscitava ancora alcune perplessità per via del fatto che il padiglione troppo inclinato non garantiva sufficiente spazio ai passeggeri posteriori. Allora nel 1954 venne rialzato, pur rimanendo ugualmente molto inclinato, e venne disegnato un montante posteriore assai massiccio sulla cui sommità vennero posti gli indicatori di direzione. Nel frattempo si cercavano ancora delle soluzioni riguardanti il tipo di propulsore da utilizzare. Alla fine, dopo alcune proposte ardite come un motore a cilindri contrapposti da 1.8 litri, si scelse per motivi di costi una versione potenziata del vecchio 1.9 montato sulla *11BL*. Sempre nello stesso periodo vennero portate ad ultimazione le sospensioni idropneumatiche, di cui venne dato un saggio al pubblico impiegandole nel retrotreno della ultime *15 Six*. Nella prima metà del 1955 furono realizzati 21 esemplari di preserie che servirono per i primi servizi fotografici e come veicoli da esposizione. Uno di questi sarebbe stato impiegato per la presentazione ufficiale avvenuta il 6 ottobre di quell'anno. Il nome definitivo scelto per la nuova vettura fu *DS*, che letto d'un fiato in francese suonava come *déesse*, che significa "dea", ma che è anche una sigla che sta per *Désirée Spéciale*. Entrambi i significati stanno comunque a sottolineare l'immagine di eccellenza ed unicità che la Casa volle dare alla sua ammiraglia.

Linea ed estetica



Particolare dei fari orientabili di una DS seconda serie

Rispetto all'antenata, l'impatto visivo fu decisamente sconvolgente; il primo aspetto che colpì gli occhi dei visitatori del Salone di Parigi del 1955 nell'osservare la DS fu la sua linea estremamente anticonformista e

innovativa. Una silhouette allungata, con linee tese all'indietro, la coda corta e rastremata, le ruote posteriori carenate. La vettura sembra rannicchiata sul retrotreno, pronta a scattare in avanti. L'intera carrozzeria, sebbene di indubbio impatto estetico, nasceva però principalmente per soddisfare quelle che erano le esigenze dei progettisti di ottenere una vettura dotata del miglior coefficiente di penetrazione aerodinamica possibile. L'impatto visivo, notevole anche oggi, era quindi solo una conseguenza. Anteriormente, le DS della prima serie presentavano gruppi ottici circolari senza carenature, che sarebbero comparse solo nel 1967, con l'arrivo della seconda serie. Più in generale, il frontale riusciva ad essere imponente e slanciato nello stesso tempo. Lateralmente, la linea era molto slanciata, grazie soprattutto alla linea di cintura non molto alta, che lasciava spazio a superfici vetrate piuttosto ampie, ma anche ai passaruota posteriori semicarenati, una caratteristica stilistica già vista qualche anno prima con il lancio della 2CV e che avrebbe caratterizzato nei decenni seguenti anche molte altre vetture della Casa del "Double Chevron". La coda era invece caratterizzata da piccoli fari circolari che sarebbero stati sostituiti da fari rettangolari in occasione del restyling. Sempre posteriormente erano molto particolari gli indicatori di direzione situati sopra i montanti posteriori, nell'angolo in alto, in corrispondenza del tetto. Internamente, lo styling lasciava il suo segno, per esempio nel design del volante, munito di un'unica razza. Questa particolare configurazione del volante nasceva da esigenze di sicurezza perché riduceva il rischio di danni alla cassa toracica del conducente in caso di forte impatto. Il cruscotto era ad illuminazione regolabile e comprendeva tachimetro e contachilometri, ma non il contagiri. In compenso vi erano altri strumenti: l'indicatore del livello carburante, amperometro, la spia dei fari, quella degli indicatori di direzione e quello di insufficiente pressione dei freni e l'orologio. Vi era un pomello per l'azionamento manuale dei tergilavafari in caso di guasto del dispositivo elettrico che li azionava automaticamente e infine una catenella, posta lato frizione, che permetteva, tirandola, di coprire con una tendina, il radiatore dal gelo notturno.

Caratteristiche meccaniche



Vista dell'avantreno di una "DS", dove si possono osservare le sfere delle sospensioni idropneumatiche e il relativo cilindro di compensazione

Una delle principali soluzioni meccaniche della macchina è costituita dalle sospensioni idropneumatiche (o più precisamente oleopneumatiche) ideate da Magès. Nate da dieci anni di continua sperimentazione e sviluppo, queste sospensioni sono a ruote indipendenti con quadrilateri e permettono di mantenere costante l'altezza da terra della vettura. Tale sistema consisteva in quattro sfere di acciaio, una per ruota. Ogni sfera era riempita per metà di olio e per metà di azoto. Le due sostanze sono separate tra loro da una membrana. Caricando molto la vettura o anche in caso di fondo stradale sconnesso, l'olio va a comprimere l'azoto (posto nella metà superiore della sfera). Maggiore è l'impulso a comprimere il gas, minore risulta la morbidezza delle sospensioni, poiché è impossibile ottenere una compressione completa. Ciò permetteva un'ottima azione ammortizzante proprio in caso di sconnessioni stradali. L'autolivellamento del corpo vettura avviene tramite una pompa a sette pistoni che aumenta o diminuisce la lunghezza della colonna d'olio. L'anno successivo al

lancio, tale dispositivo poteva anche essere regolato manualmente su 5 posizioni, arrivando ad un'altezza che permetteva la sostituzione di una foratura senza l'ausilio di un cric (considerando che l'auto era, appunto, autolivellante).

Il circuito idraulico, che andava ad azionare le innovative sospensioni idropneumatiche, serviva anche per il funzionamento del servofreno, del servosterzo, della frizione idraulica e del cambio. Questi ultimi facevano parte del sofisticato sistema di trasmissione semiautomatica, che non prevedeva alcun pedale della frizione. La frizione poteva essere comunque regolata tramite una vite, in maniera tale da addolcirne l'intervento durante i cambi di rapporto. Inoltre, il cambio è stato progettato in modo tale che in caso di brusche frenate la marcia innestata si disinnestasse automaticamente così da fare in modo che il motore non si spegnesse. Anche la sincronizzazione avveniva sfruttando il circuito idraulico.

Sempre a proposito del circuito idraulico, va detto che i primi anni di carriera della DS non furono affatto facili, proprio a causa dei frequenti inconvenienti cui andava incontro il circuito idraulico stesso. Inizialmente, nei primissimi esemplari, si utilizzava un olio di tipo vegetale, che però era soggetto ad ossidazione. Dopo poco tempo dal lancio, questo olio è stato sostituito da un olio rosso sintetico denominato *LHS*, il quale presentava il grosso problema che alla lunga tendeva a corrodere le guarnizioni di tenuta e a far arrugginire le parti metalliche che venivano a contatto con l'olio stesso. Nonostante gli sforzi dei tecnici, le perdite continuavano, sia pur in misura minore. Fu solo nel 1967 che il problema fu definitivamente risolto grazie all'utilizzo di un nuovo olio di tipo minerale e di color verde, denominato *LHM*.

L'impianto frenante era a dischi anteriori. Più in particolare, la DS è stata la prima vettura europea a montare questo tipo di freni all'avantreno. Posteriormente si scelsero invece i più tradizionali tamburi. I dischi freno vennero realizzati in ghisa ed erano montati entro bordo, direttamente all'uscita del differenziale. Tale soluzione era volta alla riduzione delle masse non sospese. Il pedale del freno era sostituito sulla DS da una sorta di pulsante a forma di fungo situato sul pavimento e azionato con il piede. Tale pulsante aveva una corsa molto corta e richiedeva molta sensibilità per dosare opportunamente la frenata.

Anche nella carrozzeria la DS innovava in maniera radicale: i pannelli erano imbullonati a vista al telaio sottostante, rendendo la loro sostituzione molto semplice.

Una curiosità: a causa delle sue particolari sospensioni idropneumatiche, quando l'auto è spenta non è possibile applicare alle ruote le "ganasce" della polizia.

Evoluzione e modelli



Vista della fiancata di una DS

Durante la presentazione al Salone di Parigi del 1955, della nuova vettura vennero raccolti ben 80.000 ordini da parte di un pubblico assolutamente entusiasta di tante e tali innovazioni concentrate in un unico modello.

Tali ordini si ebbero nonostante il non proprio economico prezzo di acquisto fissato di 940.000 franchi e in un tempo di attesa iniziale di un anno e mezzo.

Il primo modello della gamma *DS*, quello presentato a Parigi, fu la **DS19**, mossa da un'unità da 1.9 litri direttamente derivata da quella equivalente montata sulla Traction Avant, ma perfezionata in modo da erogare fino a 75 CV di potenza massima a 4500 giri/min. La velocità massima raggiungibile era di circa 140 km/h, non molti per la verità, ma dopo tutti gli investimenti per la realizzazione della vettura, non erano rimaste risorse economiche sufficienti per lo sviluppo di un nuovo motore.

Immediatamente dopo la presentazione vi furono evidentemente alcuni problemi nell'avvio della produzione a gran regime: tutto era molto lento, basti pensare che nel mese di ottobre vennero infatti realizzati solo 7 esemplari ed appena 62 esemplari fino a fine anno. Questo fatto creò allarmi sia presso la rete di vendita della Casa, sia presso i clienti che l'avevano già ordinata versando peraltro un anticipo di 80.000 franchi. Ma dopo un mese dall'inizio del 1956, la produzione partì a pieno ritmo. Vi fu, però, chi alla DS contestava l'elevato prezzo d'acquisto, giustificato peraltro da tante innovazioni tecnologiche. Pertanto alla Citroën, per venire incontro anche a tali richieste, fu realizzata, a partire dal 1957 anche la ID, una versione semplificata ed economica della DS.



Vista di una DS 21 Cabriolet

Nel 1958 la DS fu proposta anche in versione cabriolet, dando vita ad una delle più belle ed affascinanti convertibili della storia. Oggigiorno, le DS cabriolet sono molto ambite dai collezionisti e spuntano quotazioni piuttosto alte. Al Salone di Parigi dello stesso anno venne presentata la **DS19 Prestige**, versione di rappresentanza della berlina francese, dotata in questo caso di una dotazione a dir poco signorile, comprensiva di divisorio tra comparto autista e comparto passeggeri posteriori. Questo modello, la cui produzione cominciò nel maggio del 1959, venne prodotto fino alla fine dello stesso anno in soli 29 esemplari. Sempre del 1959, e precisamente del mese di settembre, è un aggiornamento che vede comparire sui parafranghi anteriori delle prese d'aria per permettere un miglior raffreddamento del motore.

Nel marzo del 1961 il motore da 1.9 litri viene portato ad 83 CV con velocità di punta pari a 150 km/h, e due mesi più tardi le prese d'aria sulla sommità dei parafranghi anteriori aumentarono di dimensioni. Nel mese di agosto venne ridisegnata la plancia.

Nel marzo del 1962 vi furono alcuni aggiornamenti al motore, con testata ed alloggiamento candele perfezionati. Nel mese di ottobre, al Salone di Parigi, la DS venne presentata con alcune modifiche al frontale, ridisegnato per essere più aerodinamico. Nella stessa occasione scomparvero le prese d'aria sopra i parafranghi anteriori, poiché il restyling comprendeva anche una nuova presa d'aria diretta sul radiatore, che così portava a temperature inferiori il liquido di raffreddamento. Il Cx perfezionato della vettura si ripercosse positivamente sulle prestazioni: la velocità massima salì infatti a 160 km/h.

Dal gennaio del 1963, a richiesta e senza sovrapprezzo, la DS poteva essere ottenuta con trasmissione meccanica e con il tradizionale cambio manuale.



Interno di una *Pallas* full optional del 1969

Il 25 agosto del 1964 fu introdotta la ricchissima versione *Pallas*, disponibile unicamente nel colore grigio palladio metallizzato con tetto grigio scuro. Il modello era dotato di fari alogeni supplementari, copricerchi dal disegno striato, montanti posteriori lisci con sigla "DS" in rilievo, sedili maggiormente imbottiti, nuovi rivestimenti ai pannelli portiera e particolari cromati sia all'esterno che negli interni.

Il 1° settembre 1965 vi fu un sensibile rinnovamento nella gamma DS: innanzitutto venne introdotta la **DS21**, dotata di un nuovo motore da 2175 cm³ e 109 CV di potenza massima. Questo modello era anch'esso molto dotato ed annoverava tra l'altro un dispositivo in grado di adattare automaticamente l'incidenza dei fari anteriori in funzione del carico della vettura, oltre che l'indicatore di usura delle pastiglie freno anteriori e nuovi pneumatici maggiorati. La velocità massima raggiunse i 175 km/h, ponendosi ai vertici della categoria. La *DS21*, proposta anche nella più ricca versione *Pallas*, affiancò così la *DS19*, la quale abbandonò lo storico 1.9, oramai vecchio di trent'anni (che continuò comunque ad essere montato sulla *ID19* ancora per un anno), in favore di un nuovo 2 litri da 90 CV. La nuova *DS19* ricevette anche nuove prese d'aria per il raffreddamento dei dischi freno. L'intera gamma usufruì di aggiornamenti alle sospensioni ed alla trasmissione. Inoltre, la *DS Pallas* ricevette nuovi copricerchi lisci.

Nel 1966 venne utilizzato un nuovo liquido per i circuiti idraulici, liquido caratterizzato dal fatto di essere meno corrosivo nei confronti dei componenti che lo utilizzavano. Inoltre, la batteria venne spostata sul lato destro del vano motore ed i sedili divennero regolabili su tre posizioni.



Una DS21 seconda serie

Nel settembre del 1967 vi fu il passaggio dalla prima alla seconda serie della gamma *DS*, riconoscibile immediatamente dal frontale, su cui spiccano i nuovi gruppi ottici carenati costituiti ognuno da due proiettori accoppiati, dei quali quello interno (abbagliante) è anche autodirezionale, vale a dire che ruota assieme allo sterzo, in modo da seguire le curve ed avere un'ottimale illuminazione durante la notte, anche negli angoli bui che ci si accinge a percorrere. Purtroppo tale dispositivo non fu previsto né per il mercato italiano, né per quello degli USA, perché non omologato; pertanto, per questi due mercati erano previste versioni con fari fissi. Questi fari furono battezzati "occhi di gatto" per il loro inconfondibile design. In ogni caso, con questa innovazione tecnico-stilistica, la DS divenne vistosamente più aerodinamica, con una linea piuttosto da pesce

che non da felino. Pertanto, ancor oggi, la DS è nota a molti con il soprannome di "squalo", oppure quello meno rispettoso di "ferro da stiro". Il nomignolo "squalo" ebbe origine, probabilmente, da una frase del giornalista Francesco Rosso che, inviato da La Stampa al Salone di Parigi, così commentò l'estetica della "DS": «... è larga, comoda, ma piuttosto inelegante, soprattutto per il cofano che si abbassa sino a profilarsi come il muso di un pescecane. »^[1]

Il 1968 fu invece l'anno della **DS20**, che andò a sostituire la *DS19*, con la quale condivise lo stesso motore da 2 litri, ma portato a 103 CV. Nello stesso anno vide la luce la **Break 20**, una vettura che univa il corpo vettura da giardinetta delle *ID Break* al motore da 2 litri della *DS 20* e ad alcune soluzioni tipiche delle DS, come il servofreno. Alcuni rari esemplari montavano anche il cambio semiautomatico e perfino l'alimentazione ad iniezione. Sempre nel 1968, la *DS21* vide la propria potenza lievitare a 115 CV. La gamma più economica *ID* ricevette il motore della DS20 e fu chiamata **ID20**, commercializzata in Italia come **DSpecial** e **DSuper**.

Nel 1969 nacque la **DS21 I.E.** ("injection électronique"), dotata di alimentazione ad iniezione elettronica Bosch. Il motore raggiunse in questo modo una potenza di 139 CV, permettendo alla vettura di raggiungere i 188 km/h di velocità massima. Anche la *DS 21 I.E.* è stata proposta in versione *Pallas*, versione che si pose come top di gamma. Nello stesso anno i fari orientabili vennero omologati anche in Italia. Alla fine dello stesso anno, le *DS 20* divennero disponibili unicamente con il cambio semiautomatico, e il manuale previsto in alternativa sparì dalla lista degli optional.

Nel 1970 anche la *DS 20* venne proposta in versione *Pallas*. Le tre versioni *Pallas* in listino e le versioni cabriolet ricevettero fari anabbaglianti allo iodio. Venne introdotta la **Break 21**, simile alla *Break 20*, ma con motore da 2175 cm³. Nello stesso anno cambiò il cruscotto di tutti i modelli, che ora presentavano indicatori e spie all'interno di tre cerchi affiancati. Nel 1971 le cabriolet vennero tolte di produzione, ed entro la fine dell'anno vennero montati il clacson a tromba e le maniglie esterne incassate.



Vista posteriore di una DS 23 Pallas



Fiancata di una DS23 Pallas Bleu Delta

Nell'autunno 1972 furono introdotte la **DS23** e la **Break 23**, con motore DX4 di 2'347cc a carburatore, in grado di erogare 124 CV e di spingere la vettura a 179 km/h di velocità massima. Contemporaneamente, venne

introdotta anche la **DS23 I.E.**, che montava lo stesso motore della *DS 23*, ma ad iniezione elettronica (DX5). Tale propulsore era in grado di erogare 141 CV, permettendo il raggiungimento di 191 km/h. La *DS 23* e la *DS 23 I.E.* andarono a sostituire rispettivamente la *DS 21* e la *DS 21 I.E.*, che così uscirono di produzione. La DS23 berlina era proposta in allestimento Confort e Pallas ed era equipaggiabile con 3 tipi di cambio: manuale a 5 marce, semiautomatico a 4 marce e automatico a 3 marce. La DS23 Pallas si afferma come la massima evoluzione del progetto iniziale e rappresenta uno dei modelli più ricercati in assoluto dai collezionisti. Contemporaneamente al lancio della DS23 fu immessa sul mercato la nuova berlina **DSuper5**, con lo stesso motore DX2 della DS21 a carburatori da 115CV e di serie il cambio manuale a 5 rapporti. Questa nuova vettura, molto apprezzata dal pubblico, era in grado di offrire ad un prezzo vantaggioso le qualità meccaniche e prestazionali della DS21 e la semplicità di interni e finiture della DSuper. Una particolarità: sul baule delle primissime DSuper5 furono montate 2 targhette identificative: la vecchia scritta "DSuper" con affiancata una targhettina indicante il numero "5". Una volta esauriti i fondi di magazzino, durante i primi giorni di ottobre 1972 si iniziò a montare la definitiva targhetta unica "DSuper5". La DSuper5 non fu mai proposta in versione Break/familiare.

Nell'agosto del 1973 la *DS 23 Break* uscì di produzione, e, l'anno seguente, la *DS*, oramai sul viale del tramonto, venne affiancata dalla Citroën CX, la nuova berlina aerodinamica dal design più moderno, che nel giro di un anno l'avrebbe sostituita. Anche se alcuni modelli "Break" in allestimento ambulanza vennero assemblati fino al 1976, quella che a ragione viene considerata l'ultima "Dea" uscì dallo stabilimento di Aulnay sur Bois il 24 aprile 1975: si trattava di una *DS 23 I.E. Pallas* di colore blu metallizzato (Bleu Delta Metallizzato, AC640). L'esemplare in questione, ultimo delle 1.445.960 DS e ID prodotte fino ad allora, è a tutt'oggi esistente e si trova in possesso del DS Club de France.

Grazie alle sue incredibili doti stradali la DS seppe conquistarsi un palmarès sportivo non indifferente, entrando a pieno titolo tra le auto più vincenti della storia; la DS e la ID furono infatti protagoniste assolute dei rally e delle grandi maratone internazionali per oltre 17 anni, dalla loro prima vittoria, ottenuta al Rally di Montecarlo del 1959, all'ultima, arrivata al Rally du Maroc del 1975.

Le versioni Break

Di queste particolari versioni si è già accennato parlando del debutto della *Break 20* nel 1968, ma vale la pena ricordare nuovamente quanto già detto per approfondire ulteriormente il discorso. Al momento del lancio della *Break 20*, già esistevano da alcuni anni le *ID Break*, ossia delle Citroën ID "vestite" con una grossa carrozzeria giardinetta a tre file di sedili. La *Break 20* avrebbe in breve sostituito le *ID Break*, che uscirono di produzione nel 1969. Le *Break* prodotte negli anni seguenti non erano più delle *ID "pure"*. La *Break 20* coniugava tale configurazione di carrozzeria con il motore 2 litri da 90 CV. La base era sempre quella della *ID Break*, ma era presente anche il servofreno (tipico delle DS), ed in rari casi anche il cambio semiautomatico e l'alimentazione ad iniezione (in genere, invece, le Break erano a carburatore). Si trattava quindi di una sorta di incrocio tra *ID Break* e *DS*.



Una DS Break

Le *Break* erano in grado di ospitare fino ad 8 persone compreso il conducente, ma all'occorrenza le due file di sedili posteriori potevano essere ribaltate per aumentare notevolmente la capacità di carico. Sia dal punto di vista dell'abitabilità, sia da quello della capacità di carico, le *Break* si ponevano al vertice. Nessun'altra vettura europea in configurazione giardinetta era in grado di dare tanto da quei due punti di vista. Tale primato venne mantenuto tra l'altro anche nei due modelli che avrebbero sostituito la *Break*, ossia la *CX Break* e la *XM Break*, che furono anch'esse da primato per abitabilità e capacità di carico.

Rispetto alle berline, le *Break* pesavano mediamente un'ottantina di kg in più ed erano alte 6 cm in più. Anch'esse montavano le sospensioni idropneumatiche, e ciò conferiva un altro motivo di vanto per le *Break* rispetto alla concorrenza, cioè quello di essere l'unica giardinetta in grado di mantenere costante l'assetto indipendentemente dal carico.

La *Break 20* venne proposta subito in diverse configurazioni, vale a dire la *Break* vera e propria, la *Familiare*, la *Commerciale* e la *Ambulance*. Quest'ultima fu anche l'ultima versione di DS prodotta, tanto che le ultime uscirono dalle linee di montaggio nel 1976, un anno dopo la scomparsa del resto della gamma DS. Oltre alla *Break 20*, nata come già detto nel 1968, vennero successivamente proposte la *Break 21* (1970) e la *Break 23* (1972), che andavano a sostituire la vecchia *Break 21*. La *Break 23*, tra l'altro, vantava un ulteriore primato, consistente nell'essere, all'inizio degli anni settanta, una delle più veloci giardinette in commercio, dal momento che venivano sfiorati i 180 km/h. Vennero prodotte in totale 31.751 tra *Break 20* (20.139 esemplari), *Break 21* (6.006) e *Break 23* (5.606).

Le DS Cabriolet



Una DS Cabriolet

Prima ancora di commercializzare la *DS 19* berlina, Flaminio Bertoni aveva già realizzato dei disegni raffiguranti una ipotetica versione scoperta della DS. Tale versione prefigurava con efficacia quella che sarebbe stata la versione definitiva. Tuttavia fu il carrozziere Henri Chapron a realizzare fisicamente le cabriolet su base DS, sia quelle commercializzate ufficialmente dalla Casa, sia altre varianti nate prima o durante la commercializzazione delle prime e mai ufficialmente in listino, ma concepite semplicemente come fuoriserie.

Le prime cabriolet DS ufficialmente commercializzate dalla Casa francese vennero introdotte nel 1960 e denominate **DS 19 Cabriolet**, poiché equipaggiate dal 1.9 di origine Traction Avant presente anche sulle *DS 19* berlina. Oltre che per la presenza della capote in tela, le *DS Cabriolet* si differenziavano anche per il corpo vettura a due porte anziché quattro. Nel 1965 la *DS 19 Cabriolet* venne sostituita dalla **DS 21 Cabriolet**, la quale venne affiancata nel 1969 anche dalla **DS 21 I.E. Cabriolet**, con motore ad iniezione elettronica. La produzione della *DS Cabriolet* terminò nel 1971: questa vettura scoperta ha rappresentato in quegli anni il massimo del prestigio nella produzione della Casa del *Double Chevron*. Oggi le *DS Cabriolet* sono molto ricercate dai collezionisti e raggiungono alte quotazioni. La produzione, come per tutte le DS, è incerta: si stimano 1365 esemplari prodotti, ma altre fonti ne riportano 1253.

Caratteristiche tecniche

Di seguito vengono riportate le caratteristiche tecniche delle varie versioni della gamma DS. In generale, comunque, l'intera gamma montava motori quadricilindrici con testa in lega leggera e monoblocco in ghisa.

Modello	Alesaggi e corsa	Cilindrata cm ³	Rapporto di compressione	Alimentazione	Potenza CV/rpm	Coppia Nm/rpm	Massa (kg)	Velocità max	Consumo medio	Anni di produzione
DS 19	78x100	1911	7.5		75/4500	137/3000	1.170	140	11.2	1955-61
			8.5		83/4500	142/3000		150		1961-62
			8.75		90/5250	149/3500		160		1962-65
DS 20	86x85.5	1985	8.75	Carburatore	103/6000	149/3500	1.210	169	9.4	1968-72
					108/5750			170		1972-74
					109/5500			175		1965-68
DS 21	90x85.5	2175	8.75		115/5750	174/3000	1.280	177	10.7	1968-72
					139/5250			196/4000		188
DS 21 I.E.			9	Iniezione	139/5250	196/4000	1.300	188	10.6	1969-72
DS 23	93.5x85.5	2347	8.75	Carburatore	124/5750	201/3500	1.340	179	11.9	1972-75
DS 23 I.E.					9			Iniezione		

I misteri della produzione DS

Non si hanno notizie precise riguardanti i dati di produzione della DS. Questo in parte perché la Casa stessa non ha conservato in maniera opportuna i dati relativi ai numeri di telaio e più in generale agli esemplari prodotti per modello e per anno. In parte, ciò è dovuto anche dal fatto che è stata fatta una certa confusione per una piccola parte delle cabriolet, i cui numeri di telaio sono stati registrati come berline. In ogni caso, alcune fonti riportano una produzione totale di 499.742 berline, mentre altre ne dichiarano poco più di 493.000. Sulle *Break*, le notizie sembrano essere più chiare, e pare che gli esemplari siano proprio i 31.751 dichiarati in precedenza. Di nuovo confusione per quanto riguarda le cabriolet: alcuni testi riportano 1365 esemplari, ma altri ne dichiarano 1253. A creare maggior confusione vi è anche una foto dell'epoca scattata all'interno dello stabilimento Citroën in occasione dell'ultimo esemplare di DS uscito dalle linee di montaggio: in tale foto, la vettura portava sul parabrezza un cartello recante una scritta che dichiarava che si trattava della DS numero 1.330.755, ma tale cifra include senz'altro anche le *ID*.

Le fuoriserie DS

Quasi tutte le variazioni sul tema DS furono prodotte dal carrozziere francese Henri Chapron e spesso vendute in serie assai limitate. Di seguito vengono descritte brevemente le più note:

- **Croisette:** fu una delle primissime fuoriserie su base DS (se non la prima in assoluto) e si tratta di una cabriolet realizzata da Henri Chapron. Tale elegante cabriolet era caratterizzata da un pannello di vetroresina al posto della portiera posteriore, dalle portiere anteriori allungate di 10 cm e da una finitura cromata posteriore che fungeva da raccordo tra coda e fiancata. La DS Croisette venne presentata decisamente prima della commercializzazione della DS Cabriolet ufficiale e venne prodotta in piccolissima serie: 52 esemplari dal 1958 al 1962.
- **Coupé Le Paris:** nuovamente realizzata da Chapron, era una sorta di Croisette con tetto rigido fisso, prodotta in soli 9 esemplari tra il 1958 ed il 1959.
- **Palm Beach:** questa nuova cabriolet di Chapron venne prodotta dal 1962 al 1972 in soli 32 esemplari, e si differenziava dalla Croisette (che di fatto sostituiva) per la presenza di due piccoli finestrini posteriori, e dal 1965 per la coda dotata di pinne che ne rendevano la linea più squadrata se vista di lato. Gli esemplari prodotti dopo il 1967 erano anche caratterizzati dalla presenza dei famosi "occhi di gatto" tipici delle DS seconda serie.
- **Caddy:** simile alla Croisette, venne prodotta dal 1959 al 1968 in 34 esemplari.
- **Concorde Coupé:** questa coupé sostituisce la *Coupé Paris* tra le proposte di Chapron. Nata con la coda affusolata della DS, come nella *Palm Beach*, nel 1965 venne anch'essa dotata di pinne posteriori. Fu prodotta dal 1960 al 1965 in 38 esemplari.
- **Coupé Le Dandy:** si tratta in pratica della versione con *hard-top* della Caddy. Venne prodotta, sempre da Chapron, in 50 esemplari, dal 1960 al 1968.
- **Coupé Le Léman:** prodotta dal 1966 al 1973 in 27 esemplari, sostituisce in pratica le precedenti coupé DS di Chapron.
- **Majesty:** è in pratica una limousine a tre volumi su base DS. Fu prodotta dal 1964 al 1969 in 27 esemplari.

- **Lorraine:** è la limousine che dal 1969 al 1973 ha sostituito la *Majesty*. Anch'essa con corpo vettura a tre volumi, fu prodotta in 20 esemplari.
- **Presidentielle:** prodotta nel 1968 da Chapron in un solo esemplare, destinato all'allora presidente francese De Gaulle, è una mastodontica limousine di lusso a tre volumi. La vettura è dotata di particolari soluzioni tecniche, come un rapporto di trasmissione che consente al motore (quello della *DS 21*) di funzionare per lungo tempo a velocità basse, o come un particolare sistema sterzante in grado di assicurare un raggio di sterzata molto ridotto. La *DS Presidentielle* era inoltre molto più grande della DS di serie: la sua lunghezza era di ben 6.35 m, sensibilmente di più rispetto ad una contemporanea Rolls-Royce Phantom VI, mentre la larghezza raggiungeva ben 2.13 m (una lunghezza intermedia tra un Hummer H1 ed un Hummer H2).
- **GT19 Coupé:** realizzata dal carrozziere francese Hector Bossaert in collaborazione con Pietro Frua nel 1960^[2], questa coupé su base *DS 19* era sensibilmente diversa dalla berlina da cui deriva grazie a soluzioni stilistiche come l'abbandono della semicarenatura delle ruote posteriori e del montante centrale, il passo accorciato di ben 47 cm e il tetto ribassato di 7 cm. La *GT19* è stata costruita anche in configurazione cabriolet.
- **Coupé Pichon-Parat:** la Coupé Pichon-Parat è stata costruita in piccola serie (ma non si conosce il numero di esemplari) da una collaborazione tra due carrozzeri francesi, appunto Pichon e Parat. Questa vettura è caratterizzata dal nuovo frontale, ripreso dal quello della Panhard 24 (la Panhard era in quegli anni in stretta collaborazione con la Casa del *Double Chevron*). Le basi meccaniche per i pochi esemplari della Pichon-Parat furono quelli della *DS 19*, della *DS 21*, ma anche della più economica *ID 19*.
- **Coupé Ricou:** curiosa coupé a passo corto (ben 55 cm in meno rispetto alla berlina) costruita nel 1959 da André Ricou, che all'epoca era concessionario Citroën nella città di Grenoble. La vettura montava il 1.9 a carburatore in due differenti livelli di potenza, 100 e 125 CV. Oltre alla coupé, Ricou assemblò anche una DS con carrozzeria barchetta, ed una berlina alleggerita.
- **Coupé Stelvio:** altra coupé su base DS realizzata da Gété nel 1966.
-

La "Dea" nella cultura di massa

Nonostante siano passati molti anni dalla loro uscita di scena, queste vetture continuano ad essere celebrate e ricordate da moltissimi appassionati in tutto il mondo. La stampa odierna ha riconosciuto la DS come una delle auto più influenti nell'evoluzione tecnico-stilistica dell'automobile: nel 2003 un concorso popolare statunitense piazzò la DS al 3º posto tra le auto più rivoluzionarie della storia, dietro alla Ford T e alla Mini, mentre altre autorevoli fonti hanno riconosciuto la DS come una delle auto più affascinanti mai prodotte. La *DS* ha trovato spazio anche nei fumetti: nel fumetto Diabolik l'ispettore Ginko è sempre alla guida di una DS.

Attentato di Petit Clamart

Le eccezionali doti di sicurezza garantite dal sistema idraulico fecero entrare questa vettura nella storia, salvando la vita di Charles de Gaulle in occasione dell'attentato del 22 agosto 1962 a Petit Clamart. La DS su cui viaggiava il presidente fu crivellata di colpi dalle mitragliatrici dei capi dell'opposizione francese all'indipendenza dell'Algeria. I numerosi proiettili, oltre a bucare la carrozzeria in vari punti (l'auto non era

blindata), forarono due pneumatici ma le sospensioni idropneumatiche, che compensavano automaticamente le variazioni dell'assetto, unite alle naturali doti di equilibrio della vettura, permisero all'autista di controllarla e di allontanarsi senza difficoltà a gran velocità. Questa scena è stata ricostruita nella parte iniziale del film *Il giorno dello sciacallo*.

Fiction

Il potere evocativo della Dea è stato e viene utilizzato in numerose pellicole, tra le quali *La morte di Mario Ricci*, *Cold Fever*, *French Kiss*, *La dea del '67*, *Munich*, *Il codice da Vinci*, *In viaggio con Evie*, *Spy Game*, *Willy Signori e vengo da lontano*, *Scarface*, *L'avventura è l'avventura*, *Sliding Doors*, *La talpa*, *Bandits*, *Gattaca*, *Wasabi*, *Ritorno al futuro - Parte II*, e in innumerevoli pellicole francesi dagli anni sessanta in poi (quali la trilogia di *Fantomas*), *Le folli avventure di Rabbi Jacob*, *Frank Costello faccia d'angelo*, *L'amico di famiglia* di Claude Chabrol e *Finalmente domenica!*, l'ultimo film di François Truffaut). Anche nel filone del poliziottesco italiano degli anni settanta la DS ha un ruolo di primo piano, soprattutto come mezzo utilizzato dai banditi; per esempio, in *La polizia incrimina, la legge assolve*, *Milano trema: la polizia vuole giustizia* e *Poliziotto sprint*. In *Piedone lo sbirro* Bud Spencer si cappotta con una Citroen Ds denunciando ironicamente di aver più volte detto che la macchina fosse troppo pesante.

La DS fa inoltre la sua comparsa in molte pubblicità, e molti musicisti l'hanno scelta come protagonista dei loro video musicali. Fra questi Mark Knopfler, Gabin, Eros Ramazzotti, Prozac+, Baustelle, Portishead, Luca Carboni, Eugenio Finardi, Modà, Subsonica e Muse.

La DS è anche protagonista di numerose serie televisive: in "The Mentalist" il protagonista Patrick Jane è spesso al volante di una DS 21, mentre in *Buffy l'ammazzavampiri*, una Citroën DS viene guidata da Rupert Giles; questa scelta dei creatori del telefilm vuole comunicare l'anzianità e la mentalità retrograda (nonché da "vecchia Europa") dell'osservatore di Buffy Summers.

Nella serie televisiva italiana *Nero Wolfe* del 2012, nel terzo episodio (*La principessa Orchidea*), compare più volte un modello di DS nero targato "Roma 262391" e chiamato coi suoi nomignoli "squalo" e "ferro da stiro".

Compare nella serie Tv "Madre Aiutami" del 2014, guidata da Virna Lisi

Una Citroën DS appare anche nella decima stagione di *Un medico in famiglia*, ed è di proprietà di Valerio Petrucci, un discografico.

Fotografia

La DS è stata protagonista anche nel mondo delle immagini. I primi anni della pubblicità DS vengono curati da Claude Puech che vede, nei fotografi, strategici partner per veicolare un nuovo modello di immagine e di immaginario: Robert Doisneau, Pierre Jahan, André Martin sono assidui collaboratori di questo primo periodo. È però negli anni sessanta che inizia la rivoluzione comunicativa vera e propria, grazie all'avvento di Robert Delpire, grafico e pubblicitario di avanguardia che inizia il nuovo corso, unico per creatività, fantasia, immaginazione, innovazione grafica e uso della fotografia. Henry Cartier Bresson e Marc Riboud dell'Agenzia Magnum sono i primi fotografi chiamati a lavorare per il double Chevron, ma è negli anni sessanta che vengono dati alle stampe tre cataloghi della Citroen DS: nel 1961 è William Klein a ritrarre la DS e la ID Cabriolet per un'elegante brochure di vendita ambientata nei giardini di Versailles. Quattro anni dopo, è sempre il grande fotografo americano a realizzare *Unanimité*, nel novembre 1965, 24 pagine con fotografie ambientate a New York. Il terzo catalogo, *Le DS vedono nella notte*, è realizzato per Citroën Italia e distribuito

solo sul mercato italiano nel 1969 con le fotografie di Helmut Newton. Ambientato su una spiaggia dove una DS21 è circondata da modelle vestite con gli abiti metallici creati da Paco Rabanne. Per la scarsa tiratura e la distribuzione limitata è uno degli oggetti più ricercati da appassionati e collezionisti.

Attività sportiva



Citroën DS Ice Racer del 1966

Nonostante la sua indole paciosa e poco incline all'utilizzo duro e puro, la DS ha trovato largo impiego in diverse manifestazioni sportive, non senza soddisfazioni. Le particolari caratteristiche telaistiche della vettura la rendevano adatta a fondi difficili (ghiaccio, fango, sabbia, ecc.). Già nel 1956 avvenne l'esordio della *DS* in campo sportivo, al Rally di Monte Carlo, dove l'equipaggio Courtès-Court-Payen si aggiudicò il primo posto nella categoria "due litri". Nel 1961 una *DS 19* vinse la Maratona Liegi-Sofia-Liegi con l'equipaggio Bianchi-Harris. L'anno dopo, nell'edizione successiva, quattro *DS 19* si classificarono rispettivamente al 2º, 4º, 7º e 14º posto. Sempre nel 1962, l'equipaggio Toivonen-Kallio portò la sua *DS 19* alla vittoria nel Rally dei 1000 Laghi, e l'equipaggio Trautmann-Laurent giunse terzo assoluto e primo nella categoria "turismo". L'anno dopo, la Citroën vinse la Coppa dei Costruttori al Rally di Monte Carlo, grazie a cinque *DS 19* che si piazzarono entro i primi dieci posti. Nel 1964 vi furono le vittorie al *Rally del Libano* ed al *Routes du Nord*, nonché la coppa costruttori alla Liegi-Sofia-Liegi.

Nel 1966 la *DS 21* pilotata da Toivonen-Mikander vinse nuovamente il Rally di Monte Carlo dopo che le tre Mini Cooper giunte ai primi tre posti vennero squalificate per l'impianto di illuminazione non regolamentare. Ricco di vittorie è stato anche il 1967, con affermazioni al *Neige et Glace*, a Monte Carlo, al *Lyon-Charbonnières-Stuttgart*, alla *Coppa delle Alpi*, al *Tour de Corse* ed al Rally dei Fiori. Nel 1968 si passò ai raid su sabbia: la massacrante Londra-Sidney fu quasi interamente dominata da una *DS 21* costretta a ritirarsi quasi alla fine per via di un incidente stradale. Vittoria anche al Rally di Marocco del 1969 con una *DS 21* a passo appositamente accorciato. Altre vittorie si ebbero anche nel 1971 al *Neige et Glace*, nel 1972 al Tour del Portogallo e nel 1973 al Rally dell'Acropoli.

La carriera sportiva della *DS* si concluse nel 1974 con la conquista della coppa costruttori al Rally del Marocco.