Tiedotusvälineille
7.10.2005

Automaailmaa järisyttäneestä uutuudesta tuli legenda

Citroën DS täyttää 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. vuotisjuhlallisuudet huipentuvat sunnuntaina 9.10.2005 kello 9.00 Pariisin Riemukaarelta lähtevään 1600:n DS:n juhlakulkueeseen.

Citroën järjesti mallistonsa ennakkoesittelyn 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 luoneet 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 edistyksellisimmissä 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 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-kulkueet 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 kulkien vienyt presidentin turvaan.

Citroën DS ei jäänyt pelkästään edustusautoksi, vaan se soveltui monenlaisiin käyttötarpeisiin. Taksit suosivat DS:ää sen ylivoimaisen mukavuuden ja erinomaisten tilojen takia. Vuonna 1958 esitelty farmarimalli nousi puolestaan lähes monopoliasemaan ambulanssina. DS oli suosittu myös perheautona sekä paljon ajavien matkatyöläisten luotettavana kumppanina. DS:n suosiosta 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 voitettiin 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. Kestävän ja helposti ajettavan auton ohella menestyksestä pitää kiittää myös

moottoriurheiluosastoa, jonka Citroën perusti ensimmäisenä autonvalmistajana tukemaan merkin kilpailutoimintaa.

Filmitähti ja kulttuuri-ikoni

Citroën lähti uusille urille myös mainonnassaan, jonka positiivinen henki kohotti 1950-luvun puolivälin alakuloisuudessa riutuvan kansakunnan itsetuntoa. Mainonnassa ja esitteissä auton ominaisuuksia pyrittiin havainnollistamaan esimerkein ja yksityiskohdat esitettiin perinteistä poikkeavasti lähikuvin ja piirroksin. Auton ei tarvinnut aina näkyä mainoksessa lainkaan tai se saattoi näkyä vain epätarkkana silhuettina.

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 Caprion**, **Tom Hanksin** ja **Christopher Walkenin** kanssa.

Jo sinällään veistoksellisen näköinen Citroën DS on ollut myös taiteilijoiden innoittaja. **Arman** ja **Gabriel Orozco** tekivät vuonna 1993 autosta La DS -nimisen taideteoksen leikkaamalla sen pitkittäin kolmeen osaan, poistamalla keskikohdan ja liittämällä reunimmaiset osat tarkasti yhteen. Auto näyttää sivulta katsottuna aivan normaalilta, mutta edestä ja takaa se näyttää surrealistiselta taideteokselta. Onhan se 62 senttimetriä kapeampi kuin normaali Citroën DS. La DS on ollut esillä muun muassa Los Angelesin modernin taiteen museossa. Citroën DS kutsuttiin myös Milanon Triennaleen vuonna 1957, jossa se voitti taideteollisuuspalkinnon.

DS:n vaikuttaa yhä Citroënin kaikkeen tekemiseen. Citroën kehittää yhä tänä päivänä uusia teknisiä ratkaisuja. Myös automaailmaan uusia tuulia tuova muotoilu on herännyt jälleen henkiin, mistä viimeisimpänä osoituksena on edustusauto Citroën C6, jota voidaan pitää DS:n jälkeläisenä suoraan alenevassa polvessa.

Lisätietoja: Risto Immonen, viestintäpäällikkö, puh 010 569 7225

Lisää materiaalia DS-juhlasta: http://www.dsjubile2005.org/accueilus.php

Käy rekisteröitymässä Citroënin lehdistösivuille osoitteessa www.citroen-press.com. Sivuilta löytyy muun muassa lisää kuvia sekä tehtaan tiedotusmateriaalia.

Aikajana

1955
DS 19:n esittely Pariisin autonäyttelyssä 6. lokakuuta.
- Suomi liittyi YK:iin
- Neuvostoliitto ja sen puskurivaltiot allekirjoittivat Varsovan sopimuksen

1956
ID 19 -mallin esittely
- Melbournen/Tukholman olympialaiset
- Neuvostoliitto luovutti Porkkalan takaisin Suomelle

1958
ID farmari- ja perhemallin sekä DS 10 Prestigen esittely
- Kenraali De Gaulle palasi valtaan
- Boeing 707 lensi ensimmäisen kaupallisen lentonsa New Yorkista Pariisiin.

1960
Avomallin esittely
- John F. Kennedy voitti Yhdysvaltain presidentin vaalissa Richard Nixonin
- Maailman väkiluku kohosi 3 miljardiin

1961
Uusi kojelauta DS19 -malliin
- Berliinin muurin rakentaminen aloitettiin
- Juri Gagarin ehti ensimmäisenä avaruuteen

1962
Uusi aerodynaaminen keula ja uudelleen muotoiltu etupuskuri
- Marilyn Monroe kuoli
- Ensimmäinen kaupallinen viestintäsatelliitti TELSTAR laukaistiin

1964
Pallas henkilöauto
- Martin Luther King sai Nobelin rauhan palkinnon
- Nelson Mandela tuomittiin elinkautiseen vankeuteen

1965
ID- ja DS 21 -mallien 2,2-litraisten moottorien markkinoille tulo.
- Malcom X murhattiin Harlemissa
- Suharto otti vallan Indonesiassa

1967
Kääntyvät ajovalot
- Kuuden päivän sota Lähi-Idässä
- Che Guevera kuolee Boliviassa

1968
Uusi kojelauta sekä mallien ID & DS 20 esittely
- Saddam Husseinista tuli Irakin vallankumousneuvoston puhemies
- Apollo 8 kiersi ensimmäisenä aluksena kuun

1969
D Spécial ja D Super korvaavat ID 19 ja ID 20 mallit
DS 21:een polttoaineen suihkutuksella varustettu moottori, kaasutinversio
- Ensimmäinen kuukävely (Apollo 11)
- Woodstock järjestettiin ensimmäisen kerran

1971
DS 21 -malliin automaattivaihteisto lisävarusteeksi
- Näsinneula avattiin Tampereella
- Jim Morrison kuolee

1972
DS 23 tulee markkinoille ja korvaa DS 21:n
- Sapporon talviolympialaiset, Suomi jäi ensimmäisen kerran ilman kultamitalia
- Watergate-skandaali

1975
Viimeinen DS -malli valmistetaan (kaiken kaikkiaan mallia valmistettiin 1 455 746 kappaletta)
- Vietnamin sota päättyi
- Tiger Woods syntyi