

ID.ertifizierung

eine kurze Einführung in die DSsologie von Frédéric Dufourg

Zunächst einige Zahlen:

Baujahre: von 1955 bis 1975

Anzahl der produzierten Fahrzeuge: 1.330.755

Produktionsstätten: Frankreich = Citroën's Werk Javel in Paris und ab 1973 Werk Aulnay -
Belgien = Forest - England = Slough - Südafrika = Johannesburg

Verkaufsbezeichnungen: Neun große Familien

DS19 von 1955 ` 65 mit 3 fach gelagertem Motor und von
1966 bis 1968 mit 5 fach gelagertem Motor (DY 1985cm³)

ID19 von 1955 ` 66 mit 3 fach gelagertem Motor und von
1967 bis 1969 mit 5 fach gelagertem Motor (DV dann DV2 1985cm³)

DS20 von 1969 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DY2/DY3 1985cm³)

ID20 1969 mit 5 fach gelagertem Motor (DY2 1985cm³)

DSpecial von 1970 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DV2/DV3 1985cm³)

Dsuper von 1970 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DY2/DY3 1985cm³)

Dsuper5 von 1973 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DX2 2175cm³)

DS21 von 1966 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DX/DX2/DX3 2175cm³)

DS23 von 1973 bis 1975 mit 5 fach gelagertem Motor (DX4/DX5 2175cm³)

Karosserie: Drei Perioden:

1956 - 62: Front mit runden Scheinwerfern und Stoßstange ohne Gummipuffer

1963 - 67: Front mit runden Scheinwerfern und Kotflügel mit einer Öffnung
unter dem Scheinwerfer; Stoßstange mit Gummipuffern.

1968 - 75: Zwei Frontscheinwerfer in einem Kunststoffgehäuse unter
Glasscheibe (Vitrine) und Stoßstange neue Ausführung.
Hinweis: Änderung der Türgriffe außen ab Bj 1972

Motoren: Zwei Generationen:

1955 - 1966 3 fach gelagerter Motor, 1911cm³ bis 1965 DS19 und 1966 auf ID19

1965 - 1975 5 fach gelagerter Motoren 1985cm³ / 2175cm³ / 2347cm³ / 2347cm³

Getriebe und Schaltung: drei Versionen

ID19, ID20, Dspécial und Dsuper haben ein 4-Gang-Schaltgetriebe (bvm), außer einigen Dsupern (DY) mit Option 5-Gang-Getriebe.

Dsuper5 (DX2) haben alle ein 5-Gang-Schaltgetriebe (bvm).

DS19, DS20, DS21 und DS23 wurden wahlweise ausgeliefert mit :

- Halbautomatik - ein hydraulisch gesteuertes 4-Gang-Getriebe (bvh),
- oder ein mechanisch gesteuertes Getriebe 4 (bvm) auf DS19MA (1966-68), DS20M (1969-70) und DS21 mécanique (1966-72),
- oder ein mechanisch gesteuertes 5-Gang-Getriebe (bvm) auf DS21 und 23 ab 1971.

Pedal-Besessenheit : zwei Arten von Bremsen

Champignon Bremspedal auf dem Boden = alle DS Limousine und alle breaks DS und ID
hängender Bremspedal mit konventionelleren Hebel = ID, Dspecial, Dsuper.

Feststellbremse = DS mit hydraulischer Getriebesteuerung (bvh) bis 1970, dann alle ab 1970

Handbremse bis 1970 = DS mit mechanischer Getriebesteuerung (bvm), Limousine und Kombi-ID

DS mit Halbautomatik (bvh) haben kein Kupplungspedal, da die Schaltung hydraulisch gesteuert ist.

Hydraulikflüssigkeit : Grüne und rot. Oder doch Gelb?

1955 entschied sich Citroën für eine synthetische, rot gefärbte Hydraulikflüssigkeit: das **LHS**. Diese Flüssigkeit wurde speziell für die DS entwickelt. Die Rezeptur wurde 2 Mal leicht geändert im Juli 1959 und erneut im Mai 1960. Zu den von Citroën zugelassenen Produkten gehören das Lockheed HD19, Pentosin 259, Stop SP19 und andere.

Im August 1964 wechselte Citroën auf die zweite Generation der Flüssigkeit: **LHS2**. Diese ist eher gelblich. Eine technische Notiz aus der Zeit besagt: „Diese Flüssigkeit ist farblos, während die alte rot gefärbt wurde“. Die 2 Generationen **LHS** und **LHS 2** sind „in allen Proportionen“ mischbar.

Die **LHS**- und **LHS2**-Flüssigkeiten, die durch die Adern und manchmal auch außerhalb der Adern der DSsen flossen, sind hydrophil (sie absorbieren Feuchtigkeit) und aggressiv gegenüber Lacke. Im Falle einer Leckage fördern sie die Korrosion. Werkstätte und Kunden, sowie Citroën-Ingenieure, wurden nach hydraulische Pannen manchmal mit problematischen Situationen konfrontiert.

Dann kam die Lösung im September 1966 mit der grünen Flüssigkeit, das «**Liquide Hydraulique Mineral**», gewöhnlich **LHM** genannt. Citroën hat eine sehr stabile Flüssigkeit gefunden, die nur Vorteile hat. Diese Flüssigkeit blieb in den DSsen bis 1975 unverändert. Die ersten Citroën internen « note technique » besagen, dass es nicht möglich ist, das **LHM** in **LHS**-Hydraulikkreise einzusetzen. Alle Dichtungen und Elemente der **LHM**-Kreise sind grün markiert. Es gibt aber auch weiß markierten Gummidichtungen und -teile, die an bestimmten Stellen am Fahrzeug gleichermaßen mit **LHM** oder **LHS2** verwendet werden können.

