

D- Modelle Kurzgeschichte

Modelljahr

1955	4.Oktober	DS19
1956	Frühjahr	manuelle Einstellung der Bodenfreiheit 9 bis 28 cm
1958		Vorstellung Break
1959		Design hintere Kotflügel neu (abgerundet, länger) Luftauslässe vordere Kotflügel 1960 bis 1962
1960	August	Elektrik 6 auf 12 Volt
1961		Vorstellung Cabrio
1964	April	Hydraulik mit LHS 2 (farblos, noch mehr Korrosion), vormals LHS (rot, geliert)
1965	September	neue Motorengeneration: Kurzhub, fünffache Lagerung
1965		Räder: statt Zentralverschluß nun 5 Schrauben, 380er Reifen statt bisher 400er
1965		Änderung Frontpartie: Lufteinlässe unterhalb der Stoßstange bislang in Längsrichtung, nun breiter und kürzer
1965		Überarbeitung Bremsanlage: statt schwimmende nun feste Bremssättel
1966	Herbst	LHM (grün) statt LHS
1967	Herbst	neue Front mit Scheinwerfern hinter Glas
1967	September	Schwenkscheinwerfer bei Pallas und Cabrio, bei ID und normalen DS gegen Aufpreis lieferbar
1968	September	deutsche DS alle mit Schwenkscheinwerfern
1968	September	neues Armaturenbrett: schwarz, elektrische Scheibenwaschanlage
1968		bequemere Sitze, höhere Rückenlehne stufenlos verstellbar
1969	Oktober	Rundinstrumente
ab 1970		Qualitätsprobleme Karosserie/ Rost
1970	Herbst	versenkte Türgriffe
1973	April	neues Werk Aulnay sous Bois: noch mehr Qualitätsprobleme
1975	24.April	letzte DS hergestellt

Varianten DS 19/ DS 20

1955	Motor	11CV: dreifach gelagert, 1911 ccm, 75 SAE-PS/ 4500 rpm
1961	Frühjahr	von 75 auf 80 PS (83 SAE-PS) bei 4250 rpm
1961	Herbst	neues Armaturenbrett (Schwung)
1962	Herbst	neue Frontgestaltung
1963	Februar	manuelle Schaltung lieferbar
1964	September	Pallas- Ausstattung lieferbar, erkennbar Jod-Zusatzscheinwerfer
1964		Gurte an den Vordersitzen lieferbar
1965		neuer Motor (DY): 1972 ccm, 84 DIN-PS bei 5250 rpm, lieferbar 1965 bis 1968
1968		Variation zur DS 20: Motor (DY2) nun 90 PS bei 5750 rpm
1971		Motor von 90 auf 98 PS

Varianten DS 21 / DS23

1965		neu durch Motor (DX): 2175 ccm, 100 PS (74 kW) bei 5500 rpm, wird als angenehmster und ausgewogenster Motor bezeichnet, automatische Höhenverstellung Scheinwerfer DS 21
1968		Motor (DX 2) nun 104 PS (78 kW) statt 100 PS
1969	Herbst	DS 21ie parallel verfügbar: 120 PS bei 5250 rpm
1970		mechanisches Fünfganggetriebe für DS 21 und DS 21ie, Halbautomat auf Wunsch
1971	Herbst	Borg- Warner Vollautomat auf Wunsch lieferbar (Probleme)
1972		Variation zur DS 23: 2332 ccm, 110 PS (Vergaser), 126 PS (ie)

Varianten ID

alle ID Limousinen haben ein klassisches Bremspedal, Break nicht

ID 19 Normale: Motor aus 11CVD mit Parallelstrom- Zylinderkopf Grauguß, 58 DIN-PS, 63 SAE-PS

1957		Vorstellung ID
1960	August	12 Volt Bordspannung
1960	Oktober	auf Wunsch Servolenkung lieferbar
1961	Herbst	Hochdruckbremse lieferbar
1962		Servolenkung optional

1964	Herbst	Motor auf 70 DIN-PS
1965		Motor auf 74 DIN-PS
1966		erst jetzt hier Ablösung durch neue Motorengeneration (siehe DS 1965): 78 PS
1966		Umstellung auf LHM
1967	Herbst	neue Front mit Scheinwerfern hinter Glas
1968		ID 20 verfügbar: nun 90 PS, ID 19 wird weiter produziert
1969		ID19 wird zur D Special (eingefärbtes Dach) ID20 wird zur D Super
1970	September	auf Wunsch Fünfganggetriebe lieferbar
1970		in Deutschland: bei D Super Servolenkung serienmäßig
1971	Herbst	versenkte Türgriffe D Super auf 98 PS
1972	Herbst	D Special: Mehrleistung, ? PS
1972		D Super 5 ersetzt in Deutschland D Super, Motor von DS 21: 104 PS, Fünfganggetriebe
		D Special erhält Motor von D Super
1975		Produktionsende