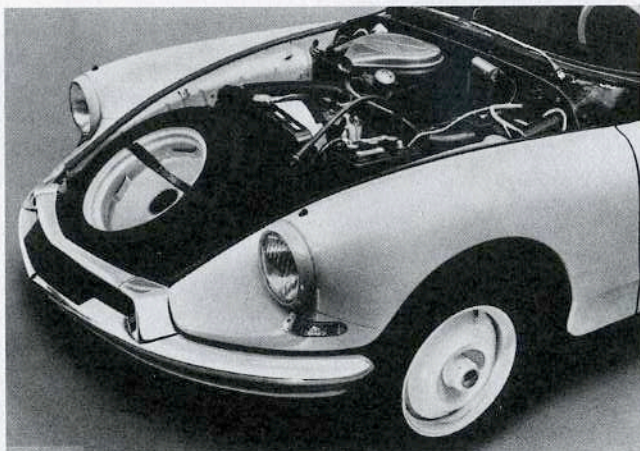


Met de introductie van de DS 19 op de Salon de l'Auto van Parijs in oktober 1955 werd in feite een groot gat geslagen tussen de Traction Avant en de nog eigenzinniger en zeer futuristische DS.

voor de Traction bestemd waren, op voorraad, die, gelet op de verkoopcijfers van de Traction in de jaren '54 en '55 over dreigden te blijven. Daarvoor moest ook een list verzonnen worden. Om de trouwe Traction-rijders te winnen voor de basale uitgangspunten (hydraulique en vormgeving) van de net gelanceerde DS 19, voerde Citroën in mei 1956 een 'verkenning' uit met de ID 19. Toen werd de ID 19 officieus (op de pré-



Toch moest dat potentiële koperspubliek voor Citroën behouden blijven. Daarnaast waren er nog enkele honderden motorblokken, die

voor de Traction bestemd waren, op voorraad, die, gelet op de verkoopcijfers van de Traction in de jaren '54 en '55 over dreigden te blijven. Daarvoor moest ook een list verzonnen worden. Om de trouwe Traction-rijders te winnen voor de basale uitgangspunten (hydraulique en vormgeving) van de net gelanceerde DS 19, voerde Citroën in mei 1956 een 'verkenning' uit met de ID 19. Toen werd de ID 19 officieus (op de pré-Catelan) geïntroduceerd om de reacties van het koperspubliek te peilen. Daarbij werd de prijs een stukje lager gesteld. Het idee van een ID bleek zo goed aan te slaan dat op de Salon de l'Auto van oktober 1956 de ID 19 Luxe officieel geïntroduceerd werd. Het jaar daarop werd 'de list' voorgesteld in de vorm van de ID 19 Normale, officieel de ID Normale genaamd, waaraan een prijskaartje hing dat zo

Retourner au Racine

Het verhaal van de ID Normale

mogelijk nog lager was (894.000 oude Franse franken) dan die van de ID 19 Luxe (925.000 oude franken).

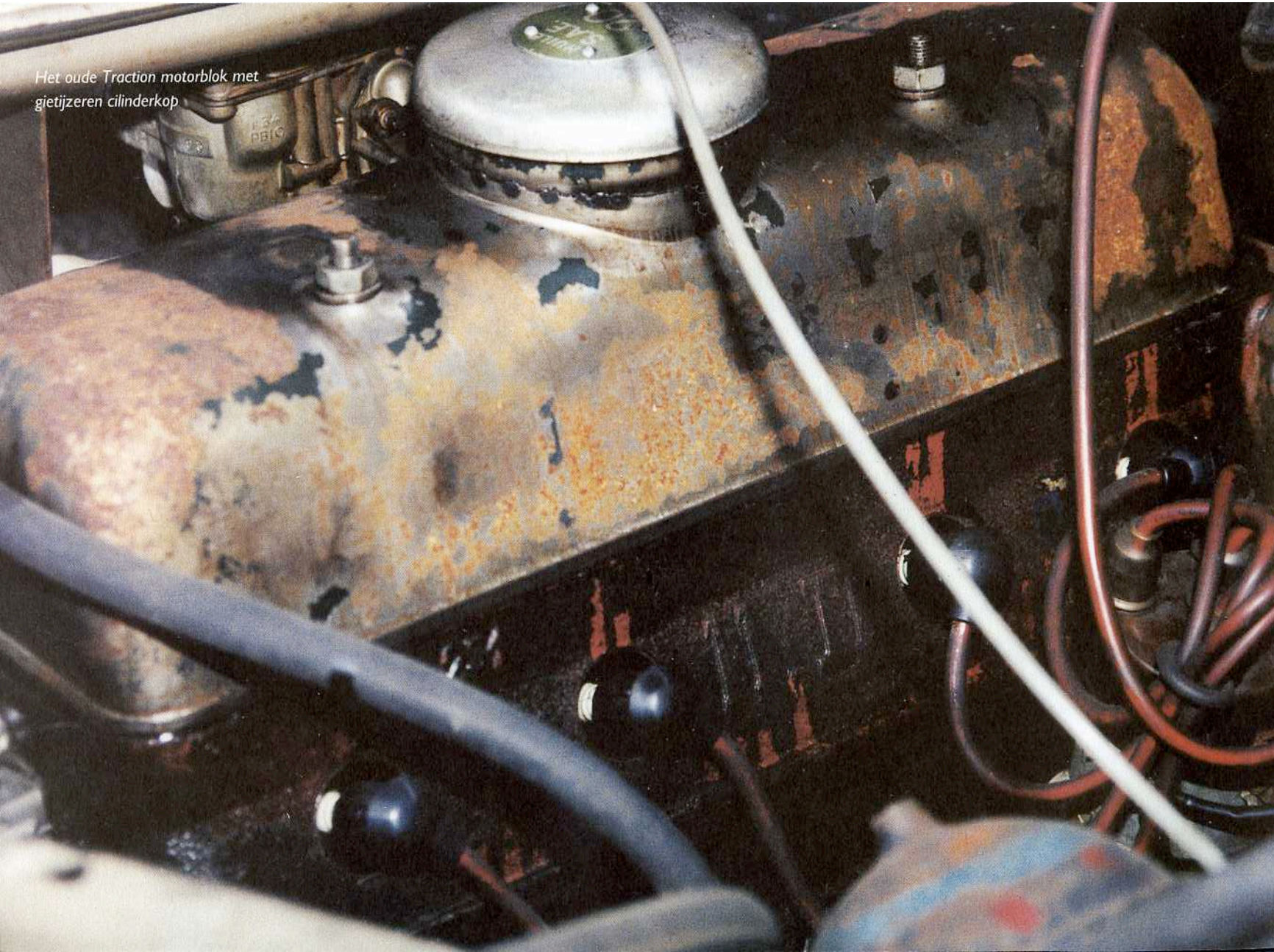
In de media werd in die tijd overigens ook melding gemaakt van het feit dat een luchtgekoelde twee-cilinder motor van 845 cc (42 pk), die uit de Dyna Panhard afkomstig was, in de DS chassis ingebouwd zou worden. Door verder gebruik te maken van de versnellingsbak en het aandrijfaggregaat van Panhard zou een gewichtsbesparing van 120 kg gerealiseerd kunnen worden. Meer dan een schematische weergave van deze technische oplossing om een goedkope 'DS' te bouwen is er niet. Het is een typisch verhaal 'van horen zeggen'.

Spartaans

Was de ID 19 Luxe ten opzichte van de DS 19 al een uitgekledede versie, de ID Normale was zo mogelijk nog kaler dan de ID 19 Luxe en werkelijk spartaans ten opzichte van de DS 19. De ID 19 Luxe had ten opzichte van de DS 19 een zwakkere motor en een kariger uitrusting van het interieur. Ook exterieur waren er de nodige verschillen met de DS 19 (aluminium bumpers, geen grote wioldoppen, in de kleur van de carrosserie gespoten koplampringen etc.). Met name sprongen in het oog het andere dashboard, de niet bekrachtigde remmen en besturing en het feit dat de versnellingen (ook niet hydraulisch bediend) door een onder het stuur bevestigde handle werden bediend. 'De list' zat 'm erin dat in de ID Normale de motor, uit de Traction Avant afkomstig, ongewijzigd werd gemonteerd en Citroën zodoende van de voorraad 11 D motoren af kon komen.



Het oude Traction motorblok met
gietijzeren cilinderkop



ID 19

Normale

(De?) 27 verschillen

Uit het hieronder opgenomen overzicht, dat is samengesteld uit verschillende bronnen, blijkt op welke punten de ID Normale in beginsel van de ID 19 Luxe verschilt:

- 63 pk motor uit de Traction Avant (te herkennen aan het platte luchtfilter, de gietijzeren cilinderkop (kopklepper) met bougies aan de zijkant en carburateur (Solex 34) rechts van de motor);
- accu: 6 volt/60 Ah
- elektrische trekstarter (dezelfde als in de 2CV);
- geen ontstekingsvervroeger/-vertrager;
- geen aluminium sierstrip (met 8 'striés') op het dashboard achter de bedieningsknoppen, doch een zwart gespoten metalen strook;
- reservewiel (155/400 X) achterin op de bodem van de kofferbak en niet schuin voor de radiator;
- geen aluminium afdekplaat schuin voor de radiator en derhalve ook geen koelsleuven voor de schijfremmen;
- een in de lengterichting verstelbare voorbank in plaats van twee losse voorstoelen;
- standaard een blauw geblokte stof (geen andere optie mogelijk) op de voor- en achterbank;
- asbak op de motorbult midden onder het dashboard werd niet standaard gemonteerd;
- de carrosserie werd alleen maar in zwart geleverd;
- geen stuurlint doch een wit (of zwart) gespoten stuur;
- de daklijst, de B-stijl en de voorruit omlijsting zwart gespoten,

- althans niet met aluminium sierbeplating bekleed;
- geen regelaar voor de sterkte van de dashboardverlichting;
- geen (mechanisch) klokje;
- één zonneklep (voor de bestuurder);
- kachel werd niet standaard gemonteerd;
- geen ruitesproeier op de motorkap;
- geen parkeerlichtjes op de B-stijl;
- zwarte deurbekleding;
- motorkap van staal in plaats van aluminium (zonder geluidsisolatie);
- zeer grove structuur van het (niet aan de binnenkant beklede) polyester dak;
- ruiten in de achterdeuren gefixeerd;
- geen double chevron op de kofferklep, doch een plaquette met daarop "Citroën" op de achternummerplaathouder;
- benzinetank van 50 liter in plaats van 60 liter;
- rubberen dakrand in het interieur van zwart in plaats van
- voor en achter rubberen vloermatten, grijs rubber;



zeer grove vezelstructuur van het polyester dak



Het moet gezegd (en geschreven) worden dat omtrent de ID Normale zeer weinig bekend is. Slechts drie enkelbladige foldertjes (waarvan twee in combinatie met de ID 19 Luxe) zijn bij het clubarchief bekend. Ook in de over de "D" verschenen boeken is zeer weinig over de ID Normale terug te vinden; te weinig om daar een qua historische gegevens verantwoord verhaal van te maken. Daarnaast leveren de indertijd geschreven artikelen tegenstrijdige informatie op. Helaas is er nog geen gezaghebbend document waarin alle twijfels omtrent uitrusting, assemblage-aantallen en assemblageperiode worden weggenomen. Niettemin ben ik nagegaan wat wel uit de diverse bronnen bekend is over de assemblage van de ID Normale.

Assemblage-aantallen

In de eerste plaats werd de ID Normale geassembleerd en niet in serie geproduceerd. De assemblage kwam na drie exemplaren in 1957 (twee ten behoeve van de Salon in oktober en één in december 1957) pas in 1958 'goed' op gang. In totaal zijn in 1958 (1 januari tot en met 31 december 1958) 304 ID Normale's geassembleerd. Hiernaast volgt daarvan een overzicht. Volgens opgave van serienummers zijn er in het modeljaar van januari 1958 tot en met september 1958 222 nummers geregistreerd (730.001 tot en met 730.223). Dit komt erop neer dat nog 82 exemplaren na oktober 1958 zijn geassembleerd. In modeljaar 1959 (oktober 1958 tot en met september 1959) worden 75 serienummers geregistreerd (730.224 tot en met 730.299). In het kalenderjaar 1959 zijn in totaal nog 66 ID Normale's geassembleerd. Serienummers worden hiervan niet meer opgegeven. In juli 1959 wordt de assemblage van de ID Normale onderbroken om vervolgens in september vijf en in december vijf exemplaren te assembleren. In totaal zouden er om en nabij 400 ID Normale's geassembleerd moeten zijn.

Assemblage-aantallen in 1958 van de 11 CV Berline ID (de ID Normale):

januari	26
februari	53
maart	36
april	54
mei	37
juni	43
juli	25
augustus	3
september	21
oktober	6
november	--
december	--
	=== +
totaal	304

Dezelfde bron maakt melding van de produktie van 2 ID's in oktober 1957 en één in december 1957, echter onder de vermelding "administration". Verwarring ten top dus.

Einde assemblage

Het is ook niet duidelijk wanneer de ID Normale niet meer wordt vervaardigd. Ligt het voor de hand te veronderstellen dat dit eind 1959 geschiedde, toen de assemblage regelmatig werd onderbroken en de per maand geassembleerde aantallen sterk afnamen? Sabatès maakt in 'La DS Objet de Culte' melding van einde 1961 (evenals Jan de Lange in een eerder over de ID Normale gepubliceerd artikel) en zelfs onder verwijzing naar 'men zegt ...' van 1964. Olivier de Serres in 'La DS Le Grand Livre' meldt na modeljaar 1959 helemaal niets meer over de ID Normale.

Is het assemblage-aantal/-periode van de ID Normale al een behoorlijk mysterie, ook ten aanzien van de uitrusting van de ID 19 Normale bestaan - zoals gezegd - vele onduidelijkheden. Wellicht dat hier in het volgende hoofdstuk een ander licht op geworpen kan worden.

Een ID Normale in Nederland

Sinds enige tijd is Marco Lagarde de eigenaar van de enige ID Normale die in DS-land bekend is. In het boekje dat is uitgegeven ten behoeve van "Laat je snoek eens lachen" werd al gemeld dat de enige ID Normale ons bekend in Nederland was gearriveerd. Het is interessant dit exemplaar, waarvan nu een fraaie diareportage voorhanden is, te plaatsen tegen de achtergrond van de hierboven gegeven informatie.

Hieronder volgt het relaas van Marco Lagarde onder de zinspreuk: "SIMPLEX SIGILLUM VERI" (eenvoud is het kenmerk van het ware).

De enig overgebleven ID Normale

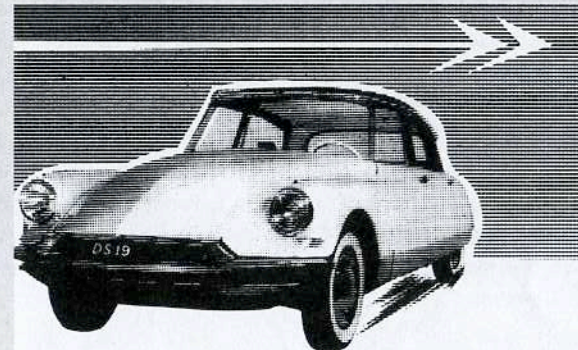
De meeste gegevens over de ID Normale stammen uit de tijd dat deze auto alleen op papier bestond. Deze informatie hebben we nooit kunnen toetsen aan gegevens van werkelijk geproduceerde auto's. Des te spannender was het, toen voor het eerst een ID Normale te zien was tijdens het voorjaarsevenement 'Laat je snoek ook eens lachen' op 31 mei 1992 van onze ID/DS-club. De auto werd hier geëxposeerd. Zouden de specifieke kenmerken allemaal in deze auto verwerkt zijn?

Bij een eerste blik op de auto valt vooral de voorbank op. Deze is in zijn geheel verstelbaar. Over beide banken blijken hoezen te zitten, blauw van kleur. Over de deurpanelen zit nog een laag beschermend plastic. Dit is in ieder geval goed bewaard gebleven!

Ook opvallend is het uit zeer ruwe vezels bestaande dak. Het is net of de auto haar haren overeind heeft staan. Tijdens de tentoonstelling zie



de voorbank van de ID Normale; let ook op de zwarte raamlijst



TE KOOP diverse Franse klassiekers

Nieuwe aanvoer uit Frankrijk: o.a.

Citroën

Ami 6
DS 20
DSpécial

1967 Berline (petje), blauw
1970 Grijs, cognac-interieur
1972 Wit met skai interieur

Peugeot

403
204
404

1963 Marineblauw, rood interieur
1969 Rood, bruin interieur
1966 Wit met leerdak en leren interieur

Alle auto's met lage kilometerstand, 100% origineel en absoluut roestvrij.

J. Thijssen
Bovensteweg 10
6585 KC Mook
08896 - 1359



toch een raamslinger

ik ook meerdere mensen hier foto's van maken. Echt spannend wordt het natuurlijk als de motorkap open gaat.

De traction-motor is direct herkenbaar aan de cilinderkop met bougies aan de zijkant. Het luchtfilter is lang en plat, zoals op twee afbeeldingen van de ID Normale al te zien was. Een ander type luchtfilter is te zien op de fabrieksfoto van de Normale met het reservewiel voorin. Bij deze auto ligt dat reservewiel ook niet in een speciaal daarvoor uitgespaarde ruimte achterin, maar gewoon voorin. Zou men, toen de auto daadwerkelijk in productie ging, er toch voor gekozen hebben om het reservewiel gewoon voor te houden? Buiten het bevestigingsriempje levert het immers geen echte besparing op. Zeker niet wanneer er een speciale uitsparing voor gemaakt moet worden. Op de foto van de witte ID Normale ligt het wiel trouwens ook voorin. Zo vallen ook de raamslingers aan het achterportier op. Ze zijn er gewoon wel! Op de trekstarter en het omwikkelde stuur na is het verder de auto zoals we die uit de schaars voorhanden zijnde

lectuur kennen. Deze bijzondere D was van een Chapron-freak uit Parijs en is naar Nederland gehaald door Jaap Nijmeijer en Bert Pastoor. Deze jongens combineren het nuttige met het aangename en drijven handel met hun hobby (auto's).

Enthousiast geworden, vraag ik Jaap, die de wagen naar de tentoonstelling heeft gereden, of de ID te koop is. Eigenlijk niet, zegt hij, maar indien iemand veel geld hiervoor neer wil leggen, is hij weg. Vervolgens noemt hij een duizelingwekkend hoog bedrag als voorbeeld. Hij wil de auto dus niet echt kwijt. Ik laat het er verder maar bij zitten. Een jaar later gaan er geruchten dat de ID Normale te koop zou zijn. Een Duitser zou de auto in principe gekocht hebben, maar krijgt de financiering (nog) niet rond.

De toenmalige redactie smeedt het plan om de auto uitvoerig te fotograferen en er een reportage bij te maken voor La Bombe, voordat



slechts één zonneklep. Hemelbekleding ontbreekt en série

de auto uit het zicht verdwijnt.

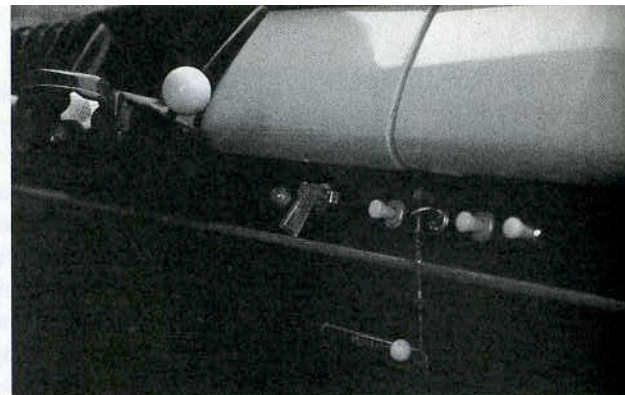
Op 2 oktober 1993, 17 maanden later, rijden Marten Boersma en ik richting Fluitenberg, waar de wagen gestald is. Een gastvrije Bert Pastoor ontvangt ons. Ondanks de regen gaan we toch een ritje maken. We schieten een foto- en diarrolletje vol. Terwijl we aan het fotograferen zijn vanaf de snelweg, schiet een snelle Porsche van de Rijkspolitie ons voorbij en gaat vol in de remmen bij het zien van ons. Wat doen die jongens daar nou? We maken dat we weg komen. Terug bij de boerderij van Bert verteld hij dat de verkoop aan de oosterbuurman niet door gegaan is. De auto is dus gewoon weer te koop. Voor de aankoopssom geldt nog steeds: 'het is wat een gek er voor geeft', maar is nu zeker redelijk te noemen. Maar eerlijk is eerlijk: De auto is 'normale' maar zeker heel 'spéciale'. Deze auto zal de mijne worden. Om de financiële afwikkeling van de zaak op een verantwoorde wijze te laten geschieden, stel ik de aankoop nog uit. Net op het nippertje (er zijn al verschillende advertenties geplaatst) koop ik de wagen.

Het zal echter tot 24 december 1994 duren eer de auto goed en wel in mijn garage staat.

Voor mij is het een ID unique!

RESUMÉ

Het serienummer van deze ID Normale is 729.539, op 24 februari 1958 voor het eerst geregistreerd ("date de l-er mise en circulation"). Ervan uitgaande dat Olivier de Serres de juiste serienummers heeft gereproduceerd in zijn 'DS Le Grand Livre' (modeljaar 1958 en de eerst voorkomende serienummers 730.001 tot en met 730.223) bestaat bij mij het vermoeden dat hier sprake is van een ID Normale uit de voorserie; misschien wel één van de drie in 1957 geassembleerde exemplaren? Wie zal het zeggen. Jan de Lange heeft overigens in zijn artikel een ander serienummer, waarmee de Normale-serie zou moeten beginnen: 730.248. Dat behoeft mijns inziens niet tot een andere conclusie ten aanzien van de ID van Marco te leiden. Wel is het zo dat Wouter Jansen (archivaris van Citroën Nederland) inmiddels heeft achterhaald dat het chassisnummer van de enige ID Normale in Nederland een vervolg is op een serie van de Traction Avant, namelijk de serie waarin de zescilinders



zwarte strook in plaats van de acht strië's op het dashboard

hydraulique waren ondergebracht.

De ID Normale van Marco Lagarde wijkt daarnaast - zoals hij zelf al heeft aangegeven - qua uitrusting op enkele punten af van het hierboven vermelde. Zo heeft de ID Normale van Marco:

- een met wit lint omwikkeld stuur,
- het reservewiel wèl schuin voor de radiator (zie ook de unieke foto uit het Autovisie archief.
- geen trekstarter (doch startknop op het dashboard),
- wèl een aluminiumplaat en koeltunnels voor de schijfremmen



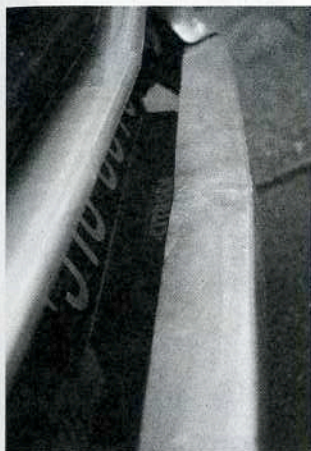
CITROUW

KLASSIEKE (TROUW)AUTOVERHUUR

Wij verhuren o.a. Traction Avant Familiale, SM, diverse DS'sen en CX'en (Prestige), 2CV e.a. Bent u geïnteresseerd, bel dan voor vrijblijvende informatie of vraag onze folder aan.

ZUIDENDIJK 10
3314 CW DORDRECHT
TEL/FAX 078 133370

Linda van der Raaij



Citroënplaque op de
nummerplaathouder

- schuin onder het reservewiel,
- naast de plaque op de achternummerplaathouder een double chevron op de kofferklep,
- kunnen de ruiten van de achterportieren wèl naar beneden worden gedraaid.
- metalen (in grijs gespoten) deurhandgrepen in het interieur.

Alle overige voor de ID Normale specifieke kenmerken zijn op deze ID Normale wel aanwezig.

Tot slot verdient het nog vermelding dat de ID Normale als concept in ieder geval eenmaal op papier heeft gefigureerd als basis voor de ID Commerciale. Het is niet bekend of feitelijk de ID Commerciale in modeljaar 1959 (oktober 1958 - oktober 1959) ook is geproduceerd (of geassembleerd) met de ID Normale als uitgangspunt.

Al met al gaat het hier om een unieke Citroën ID. Het is niet bekend of er nog meer de tand des tijds hebben doorstaan, maar in ieder geval is het vermoeden gerechtvaardigd dat het er niet veel zullen zijn.

Chris Bronkhorst

bronvermelding:

Olivier de Serres: DS Le Grand Livre

Fabien Sabatès: La DS Objet de Culte

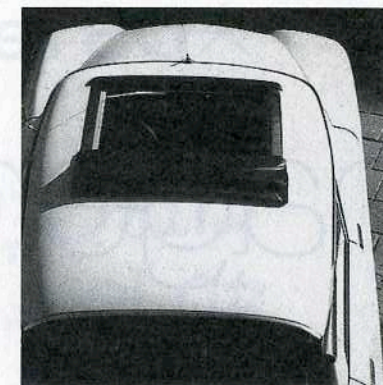
Wouter Jansen: enige uren op een regenachtige zondagochtend

Laat je snoek ook eens lachen:

Hoe normaal is de Citroën ID Normale

foto's: Marco Lagarde en Marten Boersma

OPEN DAK



Verwen u en uw DS
met een nieuw authentiek
Webasto-vouwdak uit de jaren 70.
Jaap van den Broek
heeft nog een beperkte voorraad.
Inclusief montage en BTW
kost het slechts f 1.475.-



Jaap van den Broek.
Officieel Citroëndealer
Oosteinde 11, 7711 BV Nieuwleusen
tel.: 05296-1385, fax: 05296-2315