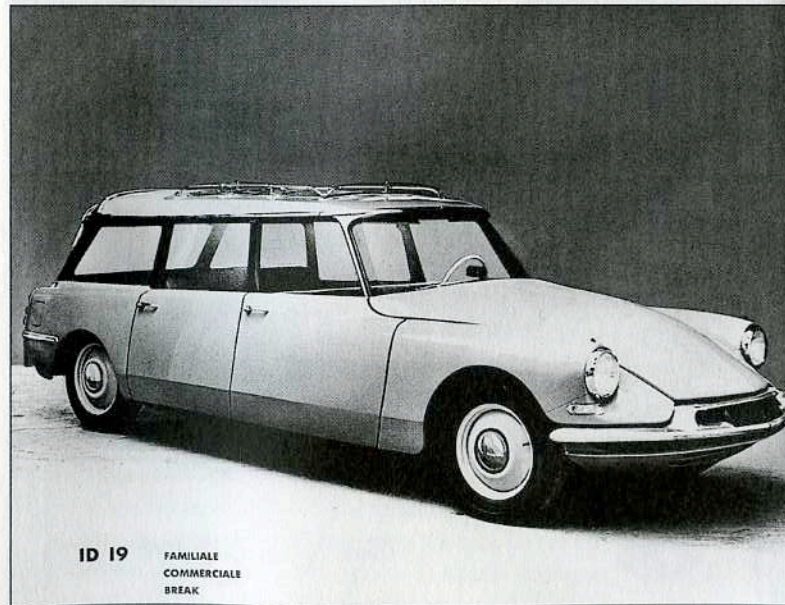


PREMIERE

Van alles is er een eerste zou je zo zeggen. Zo moet er ooit een Citroën DS19 zijn gebouwd, waarin het chassisnummer 000001 was ingeslagen. Het bewuste exemplaar zal wel niet meer te traceren zijn, van het bestaan van foto's weten wij eigenlijk ook niet. Hetzelfde gaat op voor de Break, alleen zijn van de eerste prototypes enkele foto's gemaakt en bewaard gebleven. Uit deze foto's zijn allerlei interessante details op te maken en is af te leiden hoe de Break zich tot de definitieve versie, die vanaf oktober 1959 werd geleverd, heeft ontwikkeld.

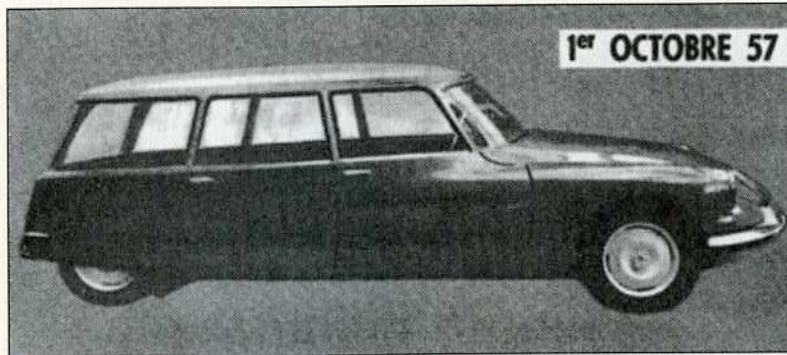
Break première een (proto)type apart



1. De oerbreak

Documentatie

De foto's betreffen enkele exemplaren van de Break die als voorserie van de definitieve versie zijn gebouwd. Op veel punten verschillen deze exemplaren van de definitieve uitvoering. Helaas staan ons alleen foto's ter beschikking, zodat het 'zoek-de-tien-verschillenspelletje' alleen maar de carrosserie betreft en niet de techniek (foto 1). Naar mijn weten heeft Citroën nimmer een fiche technique van deze voorserie gepubliceerd.



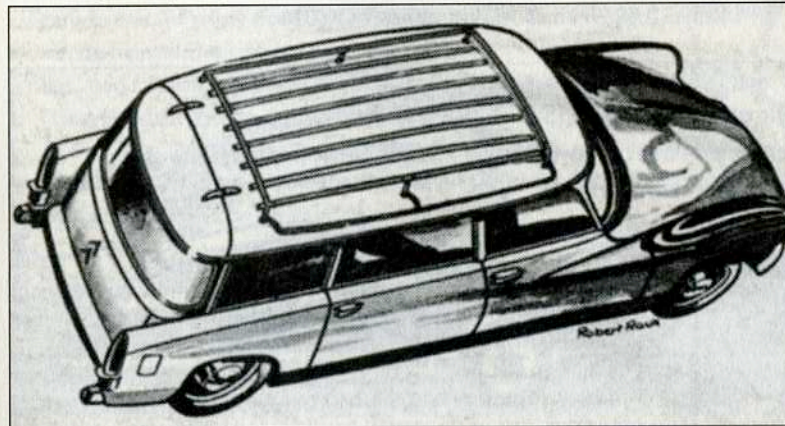
2. Leuke poging. Volgende keer beter

De voorserie kende al de types, die later definitief werden geproduceerd, te weten de Break, Familiale, Commerciale en de Ambulance. De definitieve uitvoeringen verschilden echter nogal van de auto's, die het eerst werden getoond.

De Franse media

Ook voorafgaand aan de officiële introductie van de Break heeft de Franse media zich intensief bemoeid met deze nieuwe Citroën. In l'Autojournal wordt gesugge-

3. Het begint er op te lijken



reerd dat op 1 oktober 1957 de Citroën ID19 Commerciale zal worden gelanceerd. Daarbij wordt een overduidelijk geretoucheerde foto afgedrukt van een ID19, waar een achterkant aan was 'geplakt' (zie afbeelding 2). Het geheel moest voor de nieuwe Commerciale van Citroën -de opvolger van de Traction Avant Commerciale en Familiale- doorgaan. Hoewel deze afbeelding op geen enkele wijze recht doet aan wat later van de Break is gemaakt, springt vooral het geheel dichte achterscherm, waarvoor de tekenaar heeft gekozen, in het oog. Het levert een nogal plumpe verschijning op en ik denk dat we ons gelukkig mogen prijzen dat de voorspellende waarde van deze afbeelding te verwaarlozen is geweest.



4. Familiale of toch een Break?

Het gaat er al meer op lijken als l'Automobile van juli 1958 (dus vlak voor de eerste kennismaking van de Break met het publiek op de pré-Catalan) een tekening van Robert Roux afdrukt (zie afbeelding 3). Men kon zich al een veel beter beeld vormen van de 'Break ID19', zoals die uiteindelijk werd geïntroduceerd.

In september 1958 werd de ID19 Break op de Pré-Catalan aan de pers gepresenteerd. In oktober van dat jaar vond -tegelijk met de DS19 Prestige- de introduc-



5. Brancard nog rechts

tie voor het publiek op de Parijse Salon plaats. Volgens de overlevering zijn het twee prototypes van de Break, een op basis van de ID19 Luxe en een Familiale-uitvoering. Van de Familiale op de Salon is in ieder geval nog een foto (4) bewaard gebleven. Op de Salon voor 'utilitaires' in Porte de Versailles staan twee

andere uitvoeringen: een Commerciale, op basis van de ID Normale en een Ambulance, op basis van de ID19 Confort.

De zichtbare verschillen

Zoals gezegd, bestaan er tussen de exemplaren van de Break-uitvoeringen uit de voorserie en de definitieve in productie genomen ID19 Break, Familiale en Ambulance nogal wat verschillen. Voorzover van de foto's uit het archief van de DS Club en enkele aan de Break gewijde artikelen op te maken zijn de verschillen:

- de rubber afdichtdoppen aan de onderkant van het bovenste gedeelte van de achterklep ontbreken (foto 5);
- de uitsparingen voor de achterwielen in de achterspatborden zijn lager uitgesneden, maken een flauwere bocht (foto's 1 en 8);
- de bouten waarmee de achterschermen bevestigd zitten, zijn nog naast in plaats van achter de achterreflectoren geplaatst (foto 6);
- de achterlichtunits zijn duidelijk anders vormgegeven. De tepelvormige lampjes liggen op het armatuur in plaats van er half in verzonken (foto's 5 en 6).

Het meest in het oog springend zijn:

- onderste deel van de klep dat aan de bovenzijde grenst aan het bovenste gedeelte van de achterklep heeft een knik (foto's 4 en 6);

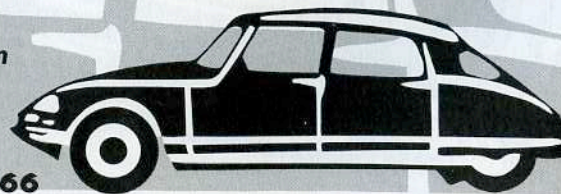


6. Genoeg verschillen te zien

DS ADVIES

- **Direkte import uit Zuid-Frankrijk en Californië USA**
- **Min. voorraad 10 ongerestaureerde en roestvrije Citroën ID/DS (ook Pallas) in prachtstaat met zeer lage kilometerstanden**
- **Onderhoud en reparatie**
- **Verkoop van nieuwe en gebruikte onderdelen**
- **Lease faciliteiten**
- **Elke dag open (behalve zondag)**

Oslofjordweg 24, Amsterdam Noord telefoon 020 - 633 15 66





7. Achterschermen, achterlichtunits wijken af. Een achterbumper ontbreekt

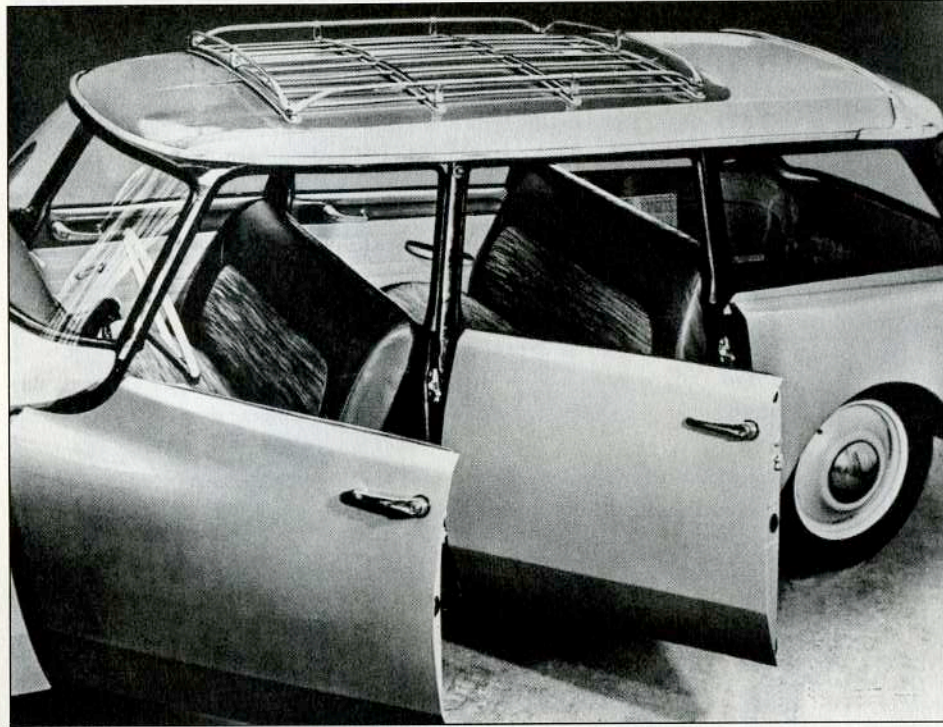
- ovale nummerplaatverlichting (foto's 4 en 6);
- de achterzijde heeft geen bumper maar een stuk plaatwerk in de kleur van de carrosserie (of grijs?) (foto 7). De sluiting zat aan de buitenkant in plaats van aan de binnenkant;
- het stukje plaatwerk tussen het achterscherm en het rubberen stootblok is lichtgrijs (kleur van de carrosserie?) gespoten (foto 7);
- de B-, C- en D-stijlen zijn, net als bij de Berline, zwart gespoten (foto 8);
- de voorste stang van de imperial is nog niet voorzien van een gedraaide rubberen bekleding (foto 8).

Er bestaat overigens een foto van een ambulance die zowel elementen van de voorserie als van de definitieve productieversie in zich verenigt. De B-, C-, en D-stijlen zijn nog zwart gespoten, de wielkast in het achterscherm is nog laag uitgesneden de nummerplaatverlichting is nog ovaal en het bovenste deel van de achterklep bevat nog geen ronde gaten die met rubberen doppen zijn afgedicht. De

achterlichten hebben echter al hun definitieve vorm, evenals de achterbumper, de verbindingstukjes tussen de rubberen stootblokken en de achterschermen en de brancard is al naar links verplaatst (foto 9). Het was blijkbaar even zoeken en experimenteren voor de ontwerpafdeling, voordat ze tot de definitieve versie kwamen, zo mogen we wel concluderen.

Theorie

Er bestaan een paar theorieën over het ontstaan van het specifieke kenmerk van de ID19 Break, te weten de in twee delen openklapbare achterklep. Pierre Franchiset, hoofd afdeling Carrosserie van het Bureau d'Études, zou geïnspireerd zijn door het Amerikaanse automerk Nash, dat hij op de Salon van 1957 heeft gezien. Ook bestaat er de theorie dat de Simca 'Marly', de stationcar uitvoering van de Simca Aronde, een inspiratiebron voor het ontwerp van de ID19 Break is



8. Laag uitgesneden wielkasten, zwarte raamlijsten en imperiaal zonder gedraaide rubberen coating op de voorste stang

geweest. Hoewel qua principe dat laatste ten aanzien van uitsluitend de achterklep en het imperiaal niet valt te ontkennen, gaat het mij te ver een Simca als inspiratiebron voor een DS(variant) te zien.

Break Uitvoeringen

Break

Een bank voor en een neerklapbare achterbank. Helemaal achterin twee schuin tegenover elkaar geplaatste zitjes (strapontins). Later kent de Break twee uitvoeringen, te weten de ID19 Break Luxe met een voorbank en een neerklapbare

achterbank en de ID19 Break Confort met twee voorstoelen en een vaste achterbank (foto 10). Deze laatste uitvoering is hetzelfde als het prototype van de Familiale, waarvan in de definitieve versie nog veel is gewijzigd.

Familiale

In de eerste versie was de Familiale identiek aan de Break, en dus de achterbank vast was en dus niet neerklapbaar. De eerste uitvoering van de Familiale had dus -net als de latere Break Confort- helemaal achterin twee schuin tegenover elkaar geplaatste strapontins. Pas in mei 1960 werd de Familiale in haar definitieve versie geleverd. Vanaf dat moment was de Familiale uitgerust met een vaste achterbank die verder naar achter was geplaatst en drie strapontins in rijrichting tussen de voorstoelen en de vaste achterbank. De bodemplaat moest aan deze gewijzigde opstelling aangepast worden om voetenruimte te creëren op de plaats waar de andere uitvoeringen de benzinetank hebben. De benzinetank van de Familiale kwam tussen de achterwielen te liggen in plaats van ervoor. De Familiale was in feite een MPV (Multi Personen Vervoerder) avant la lettre (foto 11).

Commerciale

Deze Break-uitvoering heeft naast een vaste voorbank ook een inklapbare achterbank. De twee schuin tegenover elkaar staande strapontins ontbreken en in plaats daarvan wordt de bodemplaat door een vlakke afdekplaat aan het zicht onttrokken. De eerste

Commerciales zijn aangekondigd op basis van de ID Normale, doch de feitelijke productie geschiedde op basis van de ID19 Luxe. Dit model werd nauwelijks geëxporteerd, omdat ze te duur bleek in vergelijking met de karige uitrusting (foto 12).

Ambulance

Deze Break-variant is gebaseerd op de ID19 Confort en voorzien van voorstoelen in plaats van een bank. De achterbank was in ongelijke delen neerklapbaar, 1/3 links en 2/3 rechts. Bij de definitief geïntroduceerde versie, verhuisde de



9. Overbruggingsversie

brancard van rechts naar links. Het 1/3 deel van de neerklapbare achterbank wisselde diens volgorde van plaats met het 2/3 deel (voortaan 1/3 rechts en 2/3 links). Zie hiervoor de foto's 5 en 9.

De Break in productie

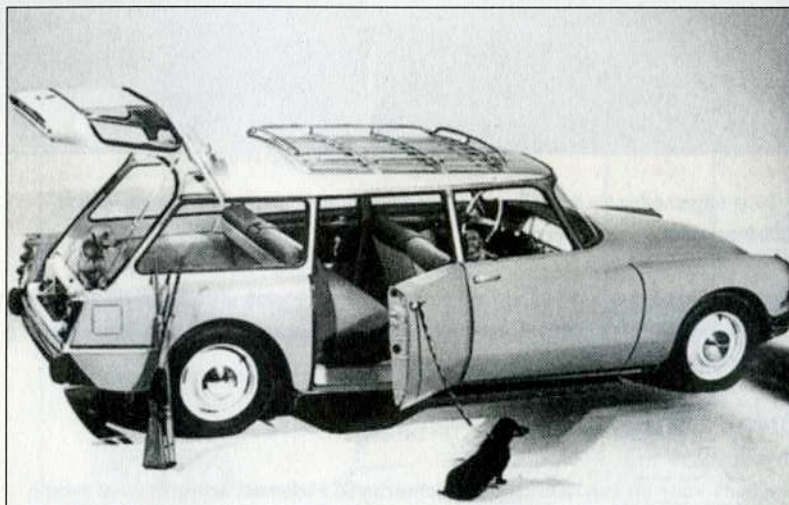
De verkoop van de Break -en zijn varianten- begint een jaar na de Salon waarop de Break werd geïntroduceerd. Dat is in oktober 1959. Op de Salon in het Grand Palais van oktober 1960 werden derhalve de definitieve productievorsies gepresenteerd.

De Break en zijn varianten zijn van oorsprong gebaseerd op de ID19, maar kregen direct al het remsysteem van de DS19, te weten bekrachtigd en met het paddestoelvormig rempedaal in plaats van het 'hangende' rempedaal. Van meet af aan zijn de Breaks uitgerust met een 12 volt elektrische installatie, in tegenstelling tot de op dat moment in productie zijnde DS19 en ID19 Berline, die met ingang van september 1960 een 12 volts elektrische installatie kregen. Vanaf het begin van

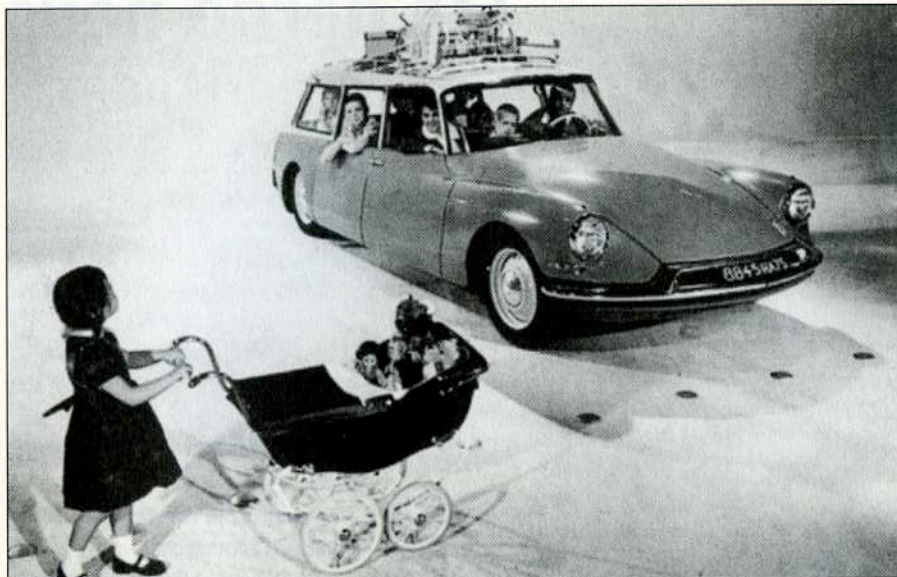
de productie werd de 191 lcc ID-motor, met 66pk, gemonteerd. Pas veel later, in maart 1963 werd de Break met de 83pk DS-motor uitgerust. Geen overbodige luxe, nu de 66pk motor het gewicht, vooral met volle belasting, niet echt vlotjes vooruit kreeg. Vanaf februari 1968 werd ook hydraulische schakeling leverbaar. In Nederland was dit alleen op speciale bestelling leverbaar, doch het is nooit populair geworden. Vanwege de DS-karakteristieken werd (en wordt nog steeds) consequent van de DS Break gesproken, hoewel de fabrieksaanduiding tot september 1966 ID19 Break was en daarna Break 19 en Break 21 om te eindigen met Break 20 en Break 23 (alle Breaks kregen op het type-plaatje de aanduiding 'F').

De achterbumper van de Break werd tot september 1962 van aluminium vervaardigd. Daarna -net als bij de Berlines- van roestvrijstaal. Tot juni 1964 was de achterbumper gebogen in dezelfde curve als de achterklep; daarna was ze kaarsrecht.

De productie van D-typen werd in april 1975 beëindigd, hoewel er daarna nog Breaks van de band gelopen zijn. De laatste Breaks zijn in Nederland pas in



10. Een schot in de roos

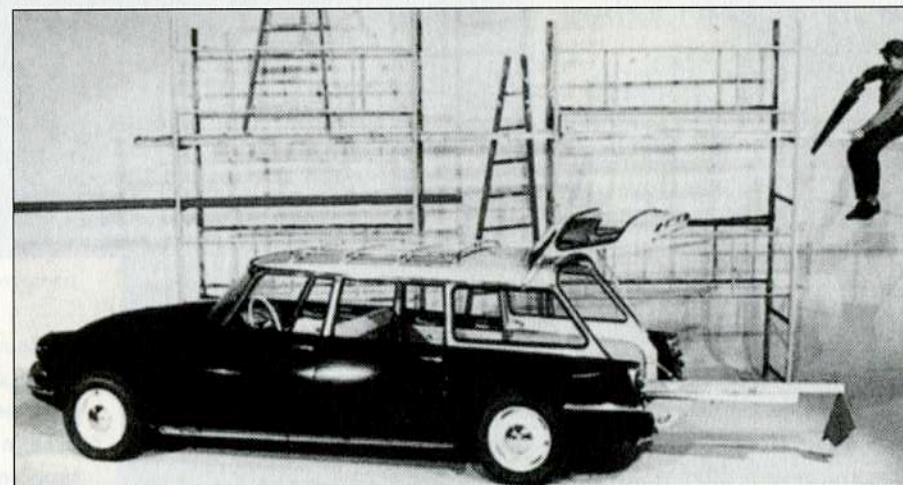


11. Hoe meer zielen...

januari 1976 verkocht en op kenteken gezet. Alleen door hoge kortingen op de laatste exemplaren te geven kon men de laatste Breaks nog aan de straatstenen kwijt. In de eerste productie jaren lag dat evenwel anders. Geroemd om de vele gebruiksmogelijkheden als vracht- en personenvervoerder heeft de Break en haar varianten vele jaren als zodanig dienst gedaan. Snel, comfortabel en vooral veel was het motto. In de loop der jaren zijn het aantal gebruiksmogelijkheden stilaan verder uitgebreid, ondermeer als brandweerauto, lijkauto, politieauto, camper, camera-auto, railbus, bezemwagen, serviceauto bij rally's, bandentester, ambulance (maar dan ook voor gestrande auto's) etc. etc. Het chassis van de Break werd bij de firma Carrosserie de Levallois gefabriceerd. Citroën leverde de componenten en ze werden door Carrosserie de Levallois op het versterkte platformchassis gemonteerd, dat samen met binnenschermen, deur- en raamljsten en de daklijst de coque vormt. Na het spuiten van de coque, doorgaans in Gris

Rosé (AC 136), werden de coques naar de Quai de Javel getransporteerd om aldaar te worden afgebouwd. Het plaatwerk van de Breaks is, op de achterschermen na, gelijk aan de Berline. De achterschermen van de Break zouden zijn geïnspireerd op een van de ontwerpen van de DS cabriolet door Bertoni. Al die delen zijn dus uitwisselbaar op de ruiten van de achterportieren na, die door de rechtdoorlopende daklijn rechthoekig van vorm zijn in plaats van naar beneden aflopend. Het dak is uit een stuk staal geperst en heeft, in combinatie met de vaste imperiaal, een dragende functie. De imperiaal kan een maximum toegestane gewicht van 80 kg hebben. Het maximum laadgewicht bedraagt 500 kg. Het is maar dat je het weet.

Chris Bronkhorst



12. Vooral doorgaan met zagen