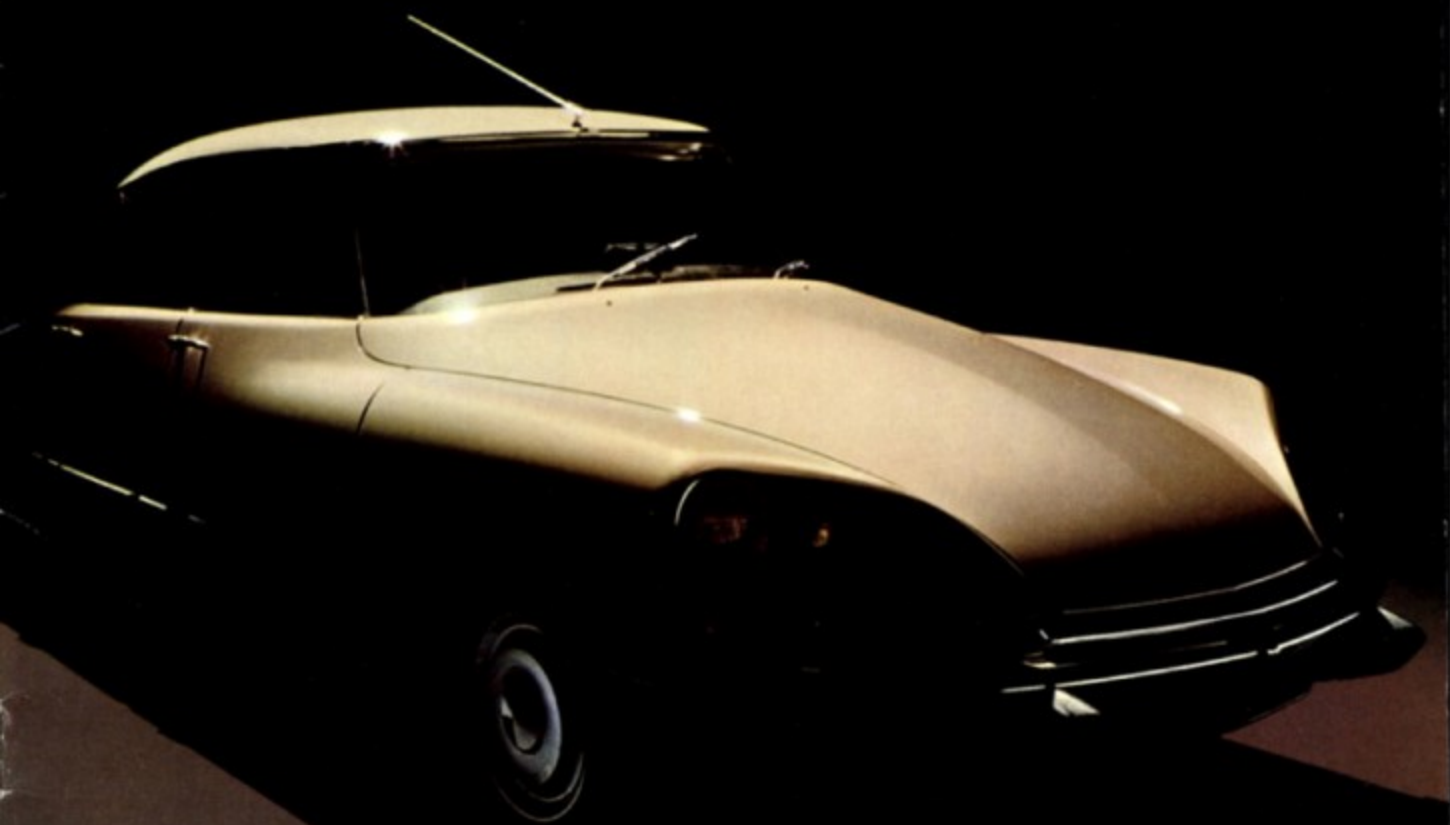


Les DS.



CITROËN 

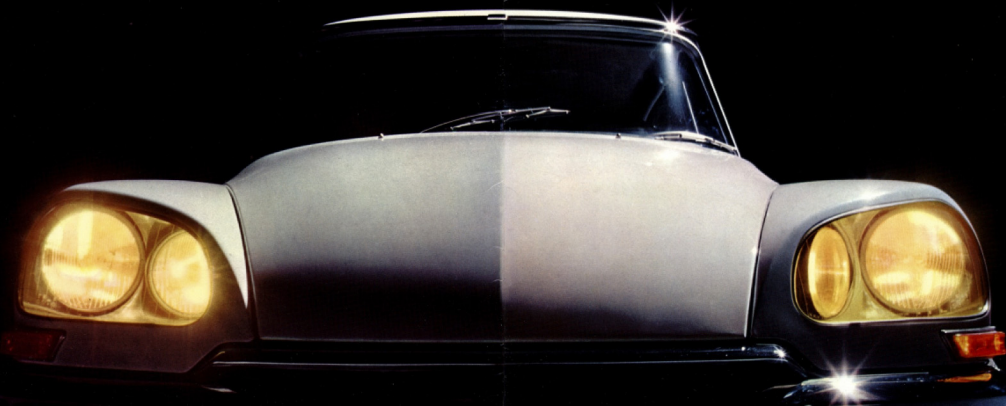
Depuis 1934 la France est divisée en deux : en citroënistes et anticitroënistes. C'est ainsi. Durant un quart de siècle en effet, ce fut le règne incontesté et sans partage de la « Traction avant ». Ce fut d'abord la 7 cv, puis la « 11 », puis la « 15 ». Trente cinq ans après, on voit encore quelques unes de ces fameuses « Tractions », objets magnifiquement mobiles de musée. Et puis, en 1955, la DS prit le relais.

Elle est encore révolutionnaire. Avec la DS sont apparus l'agrément de conduire, l'art du voyage, le confort absolu, satisfactions jusqu'alors refusées à la plupart des automobilistes. Avec la DS on oublia qu'il existait de mauvaises routes, des routes mouillées, des virages, des dérapages. On oublia tout ce qui faisait et fait encore d'un voyage en voiture une certaine accumulation de risques, contrôlés certes, mais existants. Avec la DS on a découvert une notion différente de la voiture, on a appris que le silence, le repos, l'absolue sécurité de la conduite, l'emprise sur la route pouvaient exister. Et on a vu le spectacle

toujours étonnant de la DS se lever, bondir en avant comme un grand animal et filer d'un trait silencieusement comme le vent, sur les grandes nationales et les autoroutes, avec cette force, cette certitude que d'aucuns lui envient.

Et on a compris pourquoi les conducteurs de DS avaient sur le visage, quand ils vous doublaient, ce même air de tranquille assurance qu'avaient leurs pères au volant de la « Traction », vingt ans auparavant.

A son légendaire confort, à son étonnante suspension, qualités qu'avait la DS à sa naissance, sont venus se rajouter d'année en année des perfectionnements qui en font une voiture extraordinaire. Très différente des premières DS, la DS 1971 est cependant la même : une voiture unique dont le nom, à l'origine, faisait rire ou irritait, mais qui indiquait de la part de Citroën, jusque dans ce mépris des railleries et des conventions, la volonté d'élever la DS à un haut rang, qu'aujourd'hui elle occupe effectivement.



la DS et la technique maîtrisée

La DS 21 à injection électronique réunit les meilleures solutions techniques qu'il est actuellement possible de trouver sur une voiture. D'abord, naturellement la traction avant. Elle consiste, on le sait, à grouper tous les organes mécaniques à l'avant afin d'augmenter l'adhérence des roues qui sont directrices et motrices.

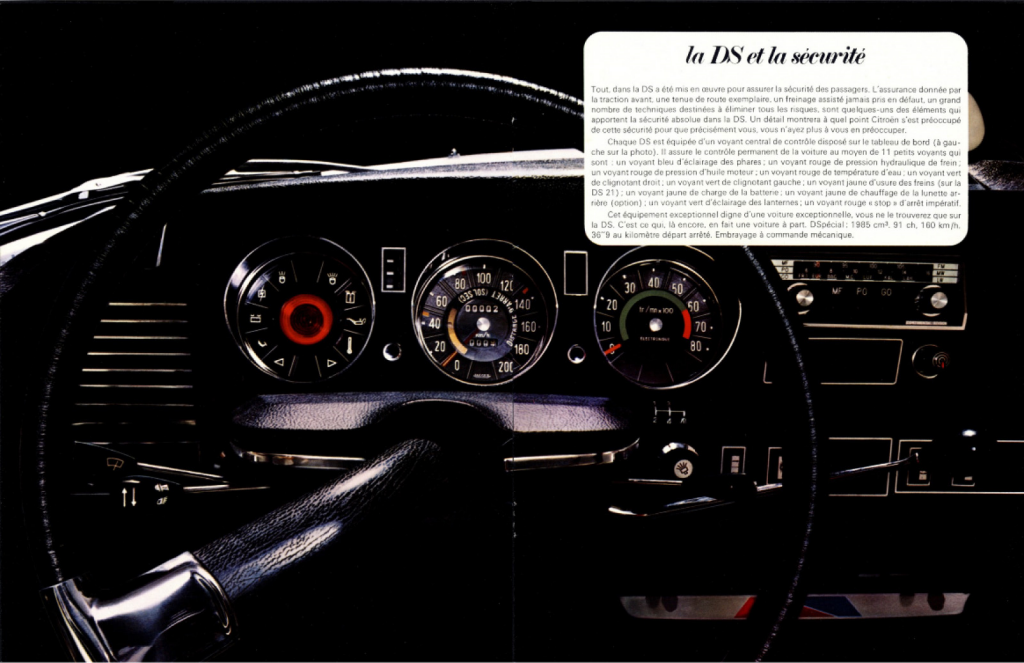
Ensuite, la suspension hydropneumatique (voir p.16). Et puis l'injection électronique : la quantité de carburant est calculée électroniquement en permanence selon la vitesse, l'accélération de la voiture, et la pression atmosphérique, de telle sorte qu'il n'est injecté dans les cylindres que la quantité nécessaire et suffisante d'essence. Ce qui permet un meilleur rendement.

Les quatre phares sont articulés. Les faisceaux des deux phares principaux s'adaptent aux variations d'assiette de la voiture grâce à un correcteur automatique, tandis que les deux phares auxiliaires tournent avec les roues avant.

Les DS ont maîtrisé la technique : elles contrôlent tout d'elles-mêmes sans que l'homme intervienne désormais. La DS surveille sa marche à chaque instant au moyen d'un voyant central de contrôle placé sur le tableau de bord (voir p.7). En toutes circonstances, la stabilité de sa trajectoire ne peut être mise en cause grâce, entre autres, à son freinage assisté et à sa direction; et, grâce à sa suspension, elle compense les irrégularités de la route. La DS agit seule. Il ne vous reste qu'à conduire tranquillement.

DS 21: 115 ch à 5750 tr/mn, 178 km/h. Le km.dép.arrêté en 35" boîte hydraulique. DS21 à injection électronique : 139 ch à 5500 tr/mn, 188 km/h. Le km.dép. arrêté en 33"7, boîte hydraulique.



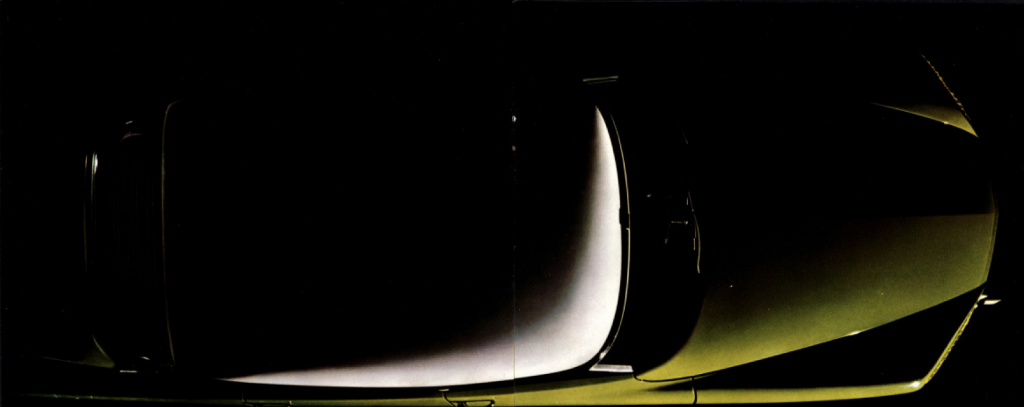


la DS et la sécurité

Tout, dans la DS a été mis en œuvre pour assurer la sécurité des passagers. L'assurance donnée par la traction avant, une tenue de route exemplaire, un freinage assisté jamais pris en défaut, un grand nombre de techniques destinées à éliminer tous les risques, sont quelques-uns des éléments qui apportent la sécurité absolue dans la DS. Un détail montrera à quel point Citroën s'est préoccupé de cette sécurité pour que précisément vous, vous n'ayez plus à vous en préoccuper.

Chaque DS est équipée d'un voyant central de contrôle disposé sur le tableau de bord (à gauche sur la photo). Il assure le contrôle permanent de la voiture au moyen de 11 petits voyants qui sont : un voyant bleu d'éclairage des phares ; un voyant rouge de pression hydraulique de frein ; un voyant rouge de pression d'huile moteur ; un voyant rouge de température d'eau ; un voyant vert de clignotant droit ; un voyant vert de clignotant gauche ; un voyant jaune d'usure des freins (sur la DS 21) ; un voyant jaune de charge de la batterie ; un voyant jaune de chauffage de la lunette arrière (option) ; un voyant vert d'éclairage des lanternes ; un voyant rouge « stop » d'arrêt impératif.

Cet équipement exceptionnel digne d'une voiture exceptionnelle, vous ne le trouverez que sur la DS. C'est ce qui, là encore, en fait une voiture à part. DS spécial : 1985 cm³, 91 ch, 160 km/h, 96"9 au kilomètre départ arrêté. Embrayage à commande mécanique.



la DS et la tenue de route

La DS est jusqu'à présent l'une des seules voitures de série à posséder un coefficient de pénétration dans l'air exceptionnel. A cela, quelques raisons très simples : le capot plongeant, le pare-brise fuyant, l'avant plus large que l'arrière, l'absence de calandre qui ralentirait la voiture. De ce fait, la perte de puissance due au frottement de l'air se trouve réduite au minimum.

Outre cet aérodynamisme, d'autres éléments contribuent à son extraordinaire tenue de route : la traction avant qui amène le centre de gravité vers l'avant, assure une stabilité que les virages les plus serrés ne viennent pas contredire ; l'essieu arrière qui suit l'avant plus lourd et fait « coller » la voiture à la route ; l'empattement très grand (c'est l'écart entre les roues avant et les roues arrière) qui concourt aussi à donner une grande assise à la DS.

Contrairement aux autres voitures, dans une DS, on n'a plus ce sentiment latent de confier pour un moment sa vie à un engin à quatre roues lancé sur une bande de terrain étroite—la route.

D Super, 1985 cm³, 103 ch à 6000 tr/mn, 165 km/h. Embreyage à commande mécanique. Moquette sur le sol et capitonnage du coffre.

Nouveauté importante : la 5^e vitesse (en option). Elle permet au conducteur de profiter encore plus du plaisir de conduire sur de longues distances, sans fatiguer le moteur.

A high-contrast, black and white photograph of the interior of a DS car. The image is dominated by the bright red leather seats, which feature a distinctive ribbed pattern on the backrests and seat cushions. To the left, a black steering wheel with a silver horn is visible, along with the dashboard and various control switches. The lighting is dramatic, highlighting the textures of the leather and the metallic elements of the car's interior.

la DS et le confort

C'est presque un pléonasme. On entre dans une DS comme dans un salon. Tout est feutré, calme, silencieux. Rien ne rappelle l'intérieur d'une voiture, mis à part le volant et le tableau de bord. Dans la DS il y a de la place à l'avant, à l'arrière, en largeur, en hauteur (en DS on voyage en chapeau !). Doux aux pieds, doux au dos, doux aux coudes, c'est le royaume du caoutchouc, du plastique alvéolé, du feutre, du nylon injecté, du bourrelet protecteur, du capitonnage accueillant. Rien à voir avec le confort des autres voitures.

Ajoutez la climatisation complète, la douceur de la suspension qui efface les bosses et absorbe les trous, l'absence de sifflement ouaté produit par la DS à grande vitesse à la place du vrombissement habituel et vous aurez une faible idée du bien-être que l'on éprouve en DS. Tout devient facile et paisible. À l'époque de l'envahissante et bruyante automobile, c'est très appréciable !

DS 20 : 165 km/h, 103 ch à 6000 tr/min. Embayage et boîte de vitesses à servo-commande hydraulique munie d'un sélecteur.



la DS et le luxe

C'est dans le modèle Pallas que l'on atteint au raffinement le plus subtil. Si la sécurité, la puissance sont les mêmes que dans les autres DS, dans la Pallas tout est mis en œuvre pour éliminer définitivement les notions de tension et de fatigue. Le bruit n'existe plus, l'inconfort n'est plus qu'un souvenir. Conduire une Pallas, c'est en fait passer un moment agréable dans un lieu très agréable.

Il suffit d'entrer dans une Pallas les yeux fermés pour immédiatement ressentir cette impression de quiétude, de confort enveloppant, de luxe. La moquette est épaisse, les portières sont capitonnées. Les sièges recouverts de drap luxueux ou de cuir noir ou tabac sont, non seulement inclinables, mais réglables en hauteur selon neuf positions.

La Pallas est le contraire de la voiture utile, prosaïque, ayant des performances. La Pallas a dépassé ces notions. La Pallas est une exception. La Pallas est un défi. Un défi au fonctionnalisme déshumanisé, à l'agitation, au bruit. La Pallas est un rêve silencieux adapté aux longues routes, à la nuit. Heureusement qu'il y a la Pallas pour rêver.

DS 20 Pallas : 1985 cm³, 103 ch, 165 km/h. DS 21 Pallas : 2175 cm³ - à carburateur : 115 ch, 178 km/h - à injection électronique : 139 ch, 188 km/h. 2 plafonniers, phares pivotants (en série).

la DS et l'espace

Le Break DS n'est que place et espace. Pour les bagages, le volume disponible à l'arrière, constitué de surfaces planes, est entièrement utilisable. (Si cela ne suffit pas, il y a la galerie, livrée en série).

Pour les passagers, le Break est une véritable maison. Une maison roulante, pas une roulotte, une maison où 7, 8 personnes peuvent s'asseoir : toute votre famille, plus des amis. Ou bien votre femme et les enfants, plus les amis des enfants, plus les chiens, les nounours, les paquets, les ballons, les équipements de plongée des enfants, etc... Une maison claire, toute en vitres, par où entre la lumière de Paris à 7 heures du matin et celle d'Aix-en-Provence 6 heures après. Car le break n'oublie pas qu'il est aussi une DS : il ne roule pas à moins de 160 km/h. Il a la même puissance, le même confort, le même glissement impeccable et dévoreur sur les grandes routes, que ses sœurs les DS.

Il offre aussi ce même calme somptueux, cette même aisance pour les passagers. Dans le break la gêne est absente, l'espace est large, le confort sans mesquinerie. La vie est passible.

Break DS 20 : 103 ch, 160 km/h. Break DS 21 : 115 ch, 169 km/h. Le plancher plat est placé à 46 cm du sol, à vide comme en charge, grâce à un correcteur automatique de hauteur.



qu'est-ce qui fait qu'une DS est une DS?

Si la DS ne ressemble à aucune autre voiture c'est, outre sa ligne bien caractéristique, le fait qu'elle soit pourvue d'un ensemble de dispositifs que l'on ne trouve sur aucune autre voiture.

D'abord la fameuse suspension hydro-pneumatique. C'est une technique spécifique de Citroën.

Chaque roue, munie d'une « sphère à amortisseur » qui combine le jeu d'une huile minérale et d'une masse d'air constante, est indépendante, permettant à la DS d'absorber les irrégularités de la route en gardant sa stabilité : le choc est transmis par le liquide au coussin d'air qui l'absorbe.

La hauteur de la voiture au-dessus du sol peut être modifiée de l'intérieur par le conducteur. La DS peut ainsi rouler dans des chemins très accidentés. Grâce à cette garde variable, on peut aussi changer de roues sans cric : une béquille cale la voiture.

Le freinage. Il est assisté. L'effort du frein est fourni non par la jambe du conducteur, mais à travers un double circuit par un liquide sous pression ; le freinage est progressif et puissant. Par ailleurs, les freins sont munis d'un répartiteur automatique. Toute variation de la charge de la voiture provoque automatiquement une nouvelle répartition des forces de freinage

entre l'avant et l'arrière, rendant impossible le blocage des roues, d'où sécurité totale.

La carrosserie. Elle est constituée d'éléments fixés sur un squelette métallique rigide auquel sont soudés des caissons indéformables. En cas de collision, le choc est absorbé successivement par chacun des éléments et ne se transmet pas au reste de la voiture ; les passagers sont ainsi protégés au maximum.

La direction. Toutes les Citroën sont munies d'une direction très spéciale. L'axe de rotation des roues passe par le point d'adhérence du pneu sur la route. C'est ce

qui donne à la DS sa stabilité infaillible, même sur route mouillée.

La cinquième vitesse. La DS Super (en option), ainsi que la DS 21 à boîte mécanique sont maintenant dotées d'une cinquième vitesse qui permet en améliorant les accélérations de rouler à grande allure sur de longues distances tout en réduisant la consommation de carburant.

Les sièges. Réglables en inclinaison à la position idéale (il n'y a pas de crans) et en hauteur selon 9 positions (option).

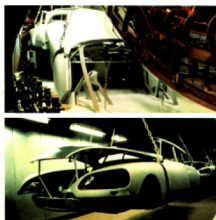
La DS est pourvue de maints autres détails qui en font la voiture la plus confortable et la plus sûre.

Nouveauté 1971 : le toit vinyle sur la Pallas, la Pallas à injection et la DS 21 à injection (option).



L'électrophorèse. C'est un procédé qui permet de recouvrir toutes les parties métalliques, visibles ou cachées, d'une couche de peinture protectrice avant l'application des apprêts et de la peinture elle-même.

Un courant électrique passe entre les électrodes immergées et la caisse à peindre. Il transporte les molécules de peinture sur la tôle où elles s'accrochent solidement. Ainsi, il n'existe aucune partie métallique qui puisse échapper à cette protection. Même les arêtes vives sont enduites. L'électrophorèse a un double avantage : elle rend la carrosserie pratiquement invulnérable à la corrosion, surtout dessous ; elle donne à la couche de peinture extérieure un meilleur glaçage et une plus grande solidité.



IV. Moteur à injection électronique :
cylindrée 2,175 l
Alliage course : 90 x 85,5
Rapport volumétrique : 9
(emploi obligatoire du supercarburant)
Puissance administrative française 12 CV
Puissance réelle max DIN 125 ch à 2500 tr/mn
Puissance réelle max SAE 139 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi DIN 18,7 m.kg à 2500 tr/mn
Couple maxi SAE 20 m.kg à 4000 tr/mn
Alimentation par injection d'essence
électronique.
Échappement à double tubulure et double sortie
18F.5JB et 18F.5JA

© 2004 Blackwell Publishing Ltd

100

