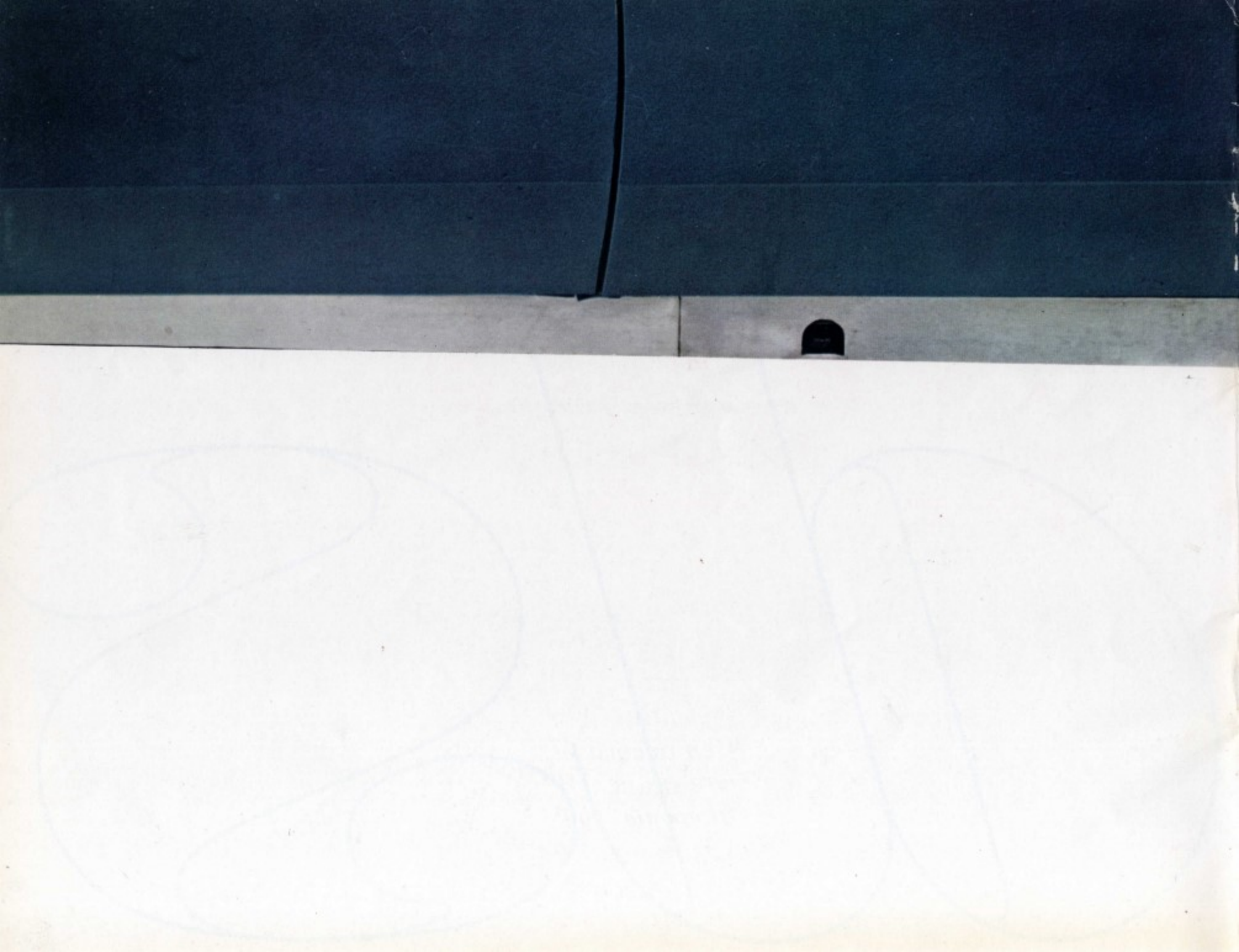


als

sûre, confortable, rapide: Ces trois mots définissent l'automobile moderne. Tous

*les prospectus, toutes les annonces, tous les vendeurs les emploient.
Mais l'inflation
publicitaire a dévalué
les qualificatifs.
Désormais l'affirmation
ne suffit plus.
Désormais il faut
dire pourquoi.*

ais





Le principe de la Traction avant consiste à grouper tous les organes mécaniques à l'avant afin d'augmenter l'adhérence des roues qui sont à la fois directrices et motrices, tout en avançant le centre de gravité de la voiture pour donner à celle-ci un équilibre permanent en accord avec le mouvement.

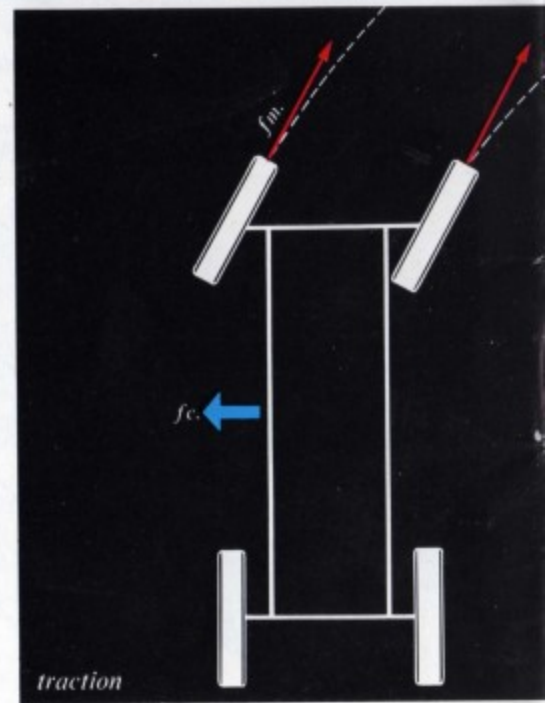
En virage, l'essieu arrière d'une Traction "suit" l'avant plus lourd et la voiture "n'embarque" pas. Cette solution à laquelle se rallient peu à peu les constructeurs du monde entier, Citroën l'applique et la perfectionne depuis 1934.

ds

stabilité en virage

1

Sur une traction avant l'effort moteur des roues s'exerce en virage dans le sens de la trajectoire et stabilise la voiture dans la bonne direction : la force motrice agit selon la tangente à la courbe de la trajectoire. Dans le cas d'un véhicule à roues arrière motrices, l'effort moteur s'exerce dans le sens de l'axe général du véhicule



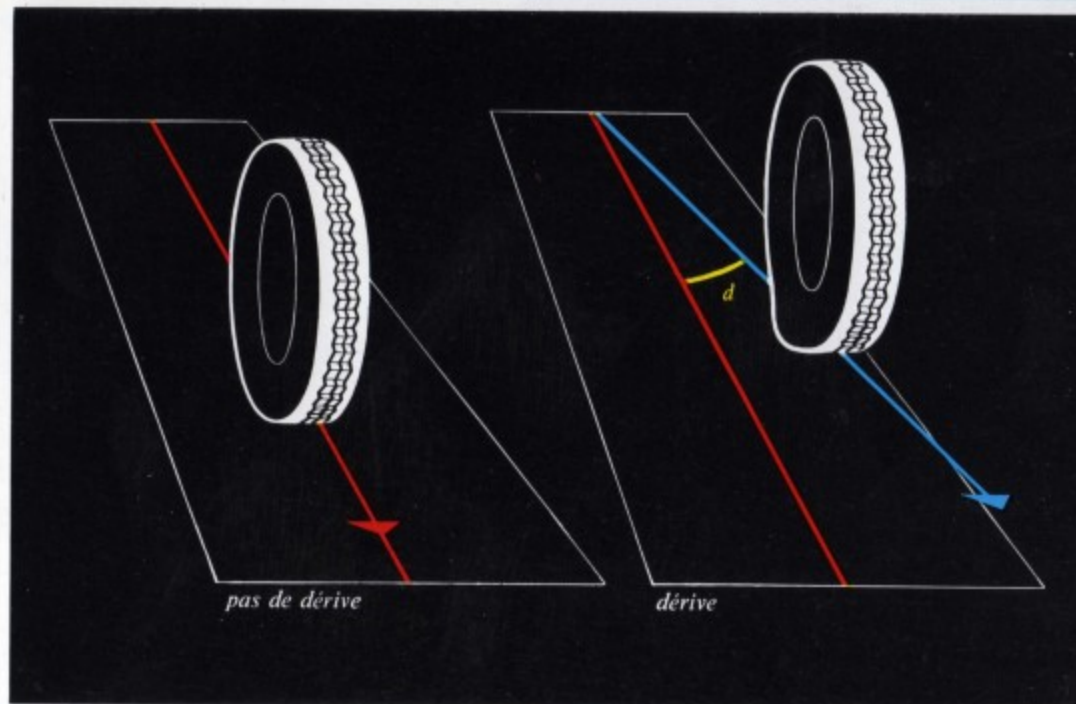
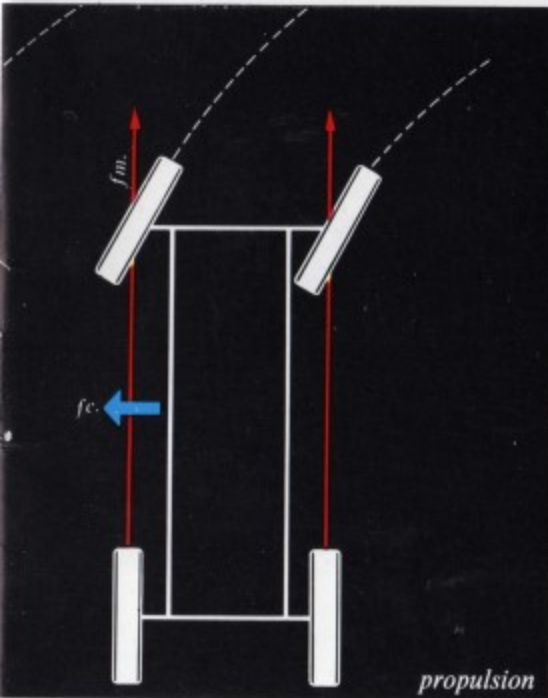
résistance à la dérive

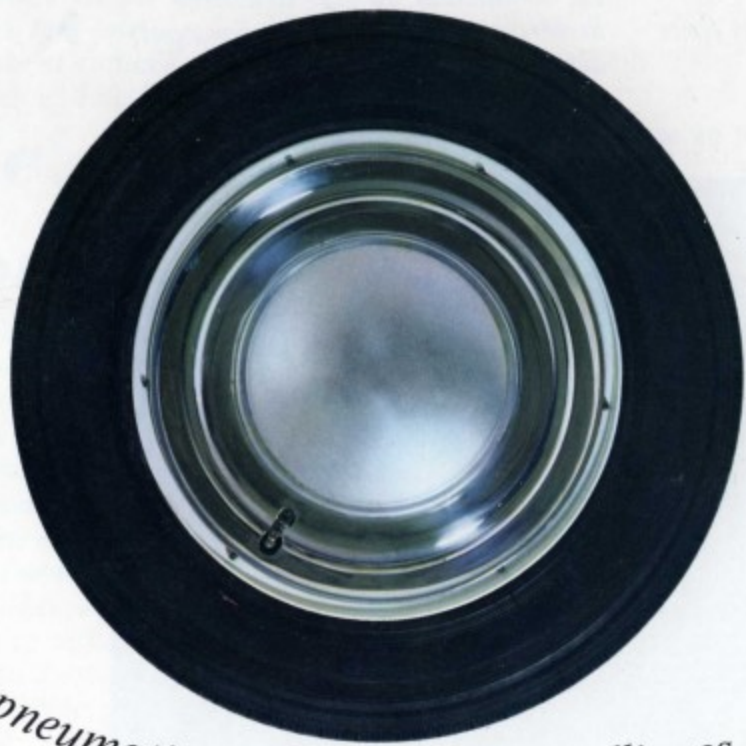
2

et ne maintient pas la direction.
Conclusion : pour une même adhérence et pour une même vitesse en virage, une traction avant tolère une force centrifuge plus grande, c'est-à-dire qu'elle peut prendre un virage sans risque de dérapage à une vitesse beaucoup plus élevée qu'une autre voiture, ou sur un sol de moindre adhérence.

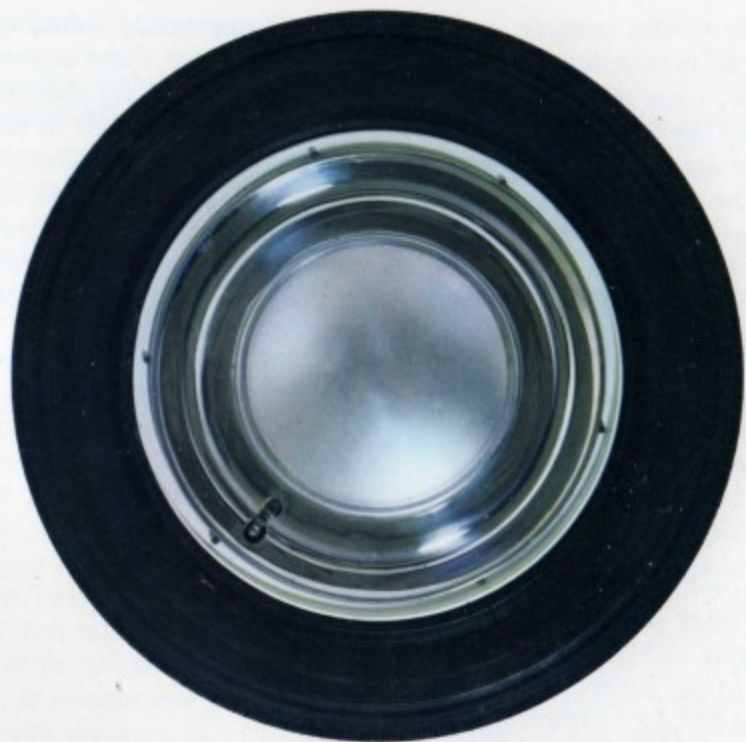
Route en devers, force centrifuge, vent de côté, provoquent une déformation latérale des pneus qui tendent alors à s'écarter sans dérapage de la trajectoire idéale, selon un "angle de dérive" (d). La déformation est d'autant plus forte que le pneu est chargé : c'est l'essieu portant le moteur qui dérive le plus, et c'est sur lui qu'un

braquage devra intervenir pour annuler la dérive. Ce n'est possible qu'avec une traction avant dont les roues motrices sont aussi directrices. Le conducteur corrige aisément la dérive par un braquage constant, alors qu'une voiture à propulsion arrière oblige à des corrections désordonnées.





Avec l'Hydropneumatique, les ressorts métalliques traditionnels sont remplacés par quatre coussins de constant de gaz (compressible) a permis de réaliser une suspension très flexible et cependant parf tandis que, grâce à un correcteur automatique d'assiette, la voiture reste toujours à hauteur con qui offre à la fois une parfaite tenue de route et un confort total à n'importe quelle vitesse sur n'



gaz dix fois plus efficaces que l'acier. Le jeu d'un liquide de liaison (incompressible) et d'un volume

*aitement amortie. Chacune des quatre roues indépendantes réagit séparément aux inégalités du sol
stante quelle que soit la charge. Unique au monde, la suspension hydropneumatique est la seule
importe quel chemin.*

suspension hydropneumatique

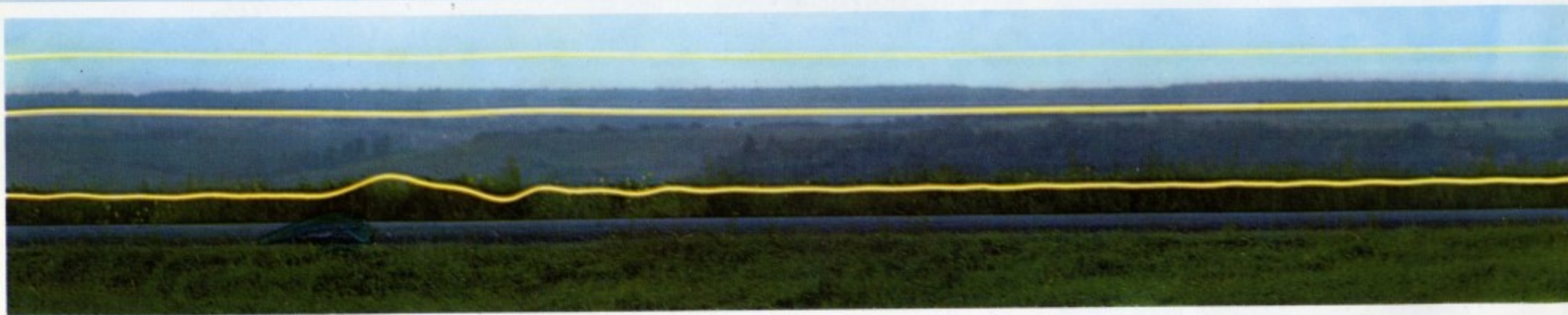
on a photographié le confort

S'il est difficile de rendre compte de la douceur de la suspension hydropneumatique, c'est que toutes les comparaisons sont au-dessous d'une vérité que seul un essai sur route peut faire connaître. Du moins, et pour la première fois sans doute, cette vérité technique peut être traduite graphiquement. Sur une DS 19 et sur une

voiture à suspension métallique, on a fixé trois lampes, l'une au centre (moyeu) de la roue arrière, les autres à différentes hauteurs de la carrosserie. On a ensuite photographié le passage de chacune des deux voitures sur le même obstacle. La comparaison des traces lumineuses est révélatrice du comportement des suspensions.

1

Sur cette photographie du passage de la DS 19, la trace lumineuse inférieure montre le débattement de la roue sur l'obstacle. La rectitude des deux traits supérieurs prouve que la carrosserie n'a pratiquement pas subi d'oscillations.



ds

2

*La même expérience, effectuée
avec une voiture à suspension métallique,
a laissé des traces très différentes ;
la voiture a accusé plus sensiblement la
secousse, le débattement des roues
sur l'obstacle a provoqué une
oscillation de la carrosserie.*

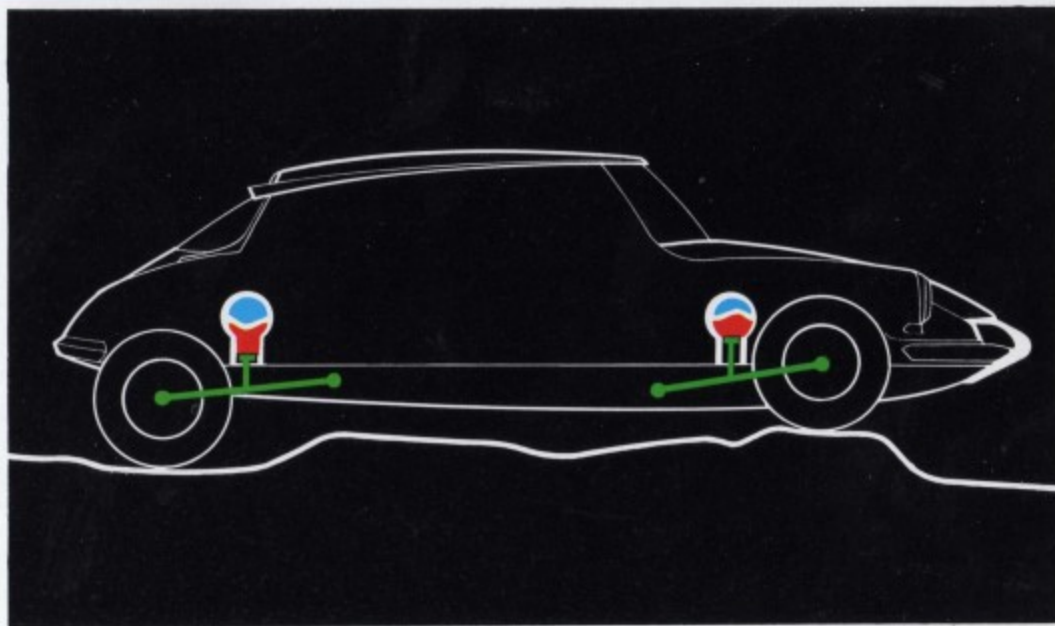


als

grande flexibilité

Chacune des roues indépendantes est reliée à la caisse par un bras formant levier, solidaire d'un piston. Ce piston agit, dans un cylindre, sur un liquide de liaison qui vient comprimer plus ou moins — selon le mouvement du piston — une masse constante de gaz contenue dans une sphère de suspension fixée à la caisse. Une membrane élastique parfaitement étanche sépare la masse

de gaz du liquide. Tout mouvement vertical de la roue actionne le piston qui refoule le liquide de liaison dans le cylindre et la partie inférieure de la sphère où il réduit le volume du gaz en le comprimant dans des proportions plus ou moins fortes suivant le mouvement initial de la roue. Le gaz réagit alors selon les caractéristiques propres aux ressorts pneumatiques, c'est-à-dire avec une extrême souplesse.



hauteur constante

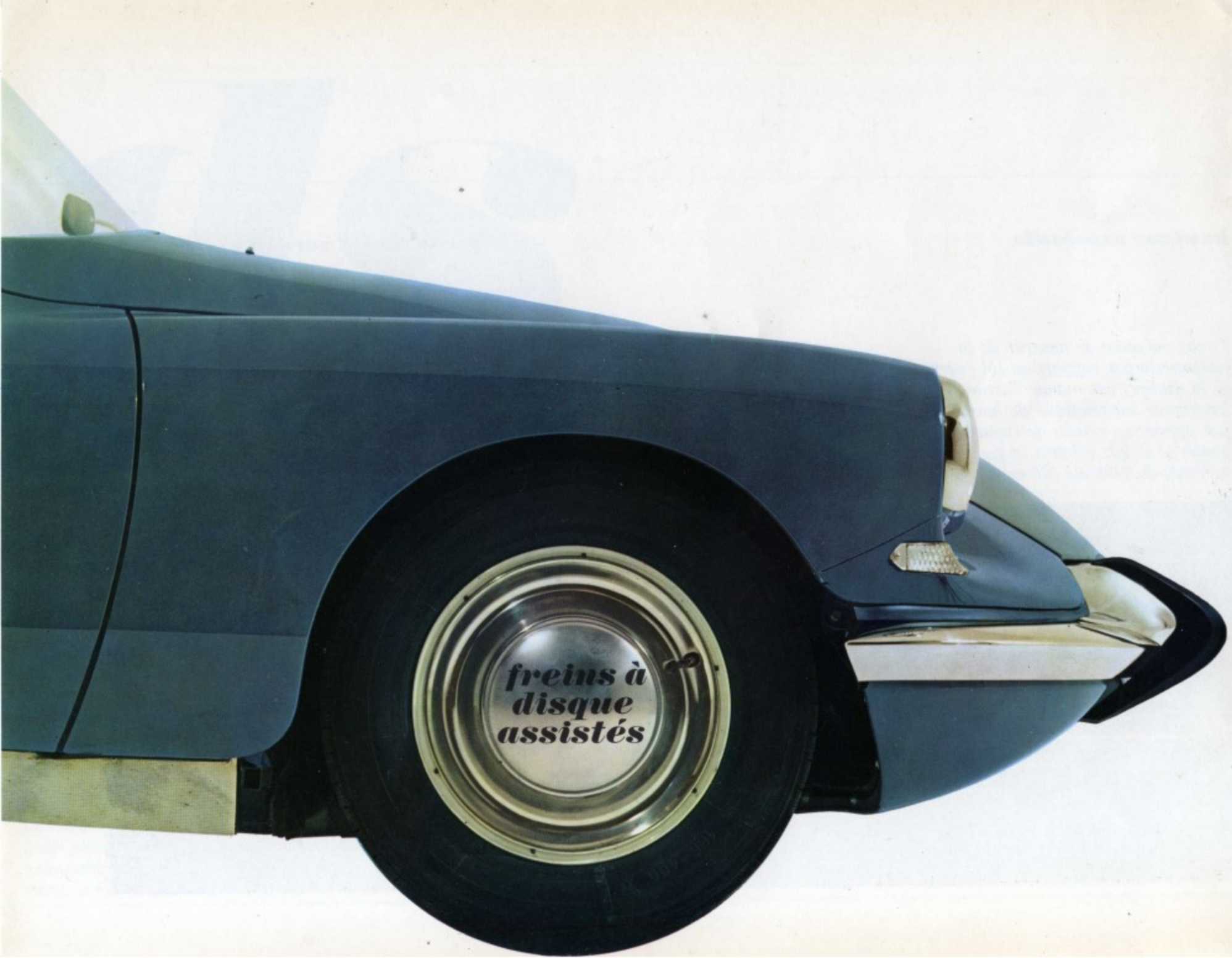
Toute variation de hauteur de la carrosserie par rapport au sol (variation de la charge) commande l'action d'un correcteur automatique de hauteur qui, par apport ou retrait de liquide entre le piston et le gaz, rétablit la garde au sol normale du véhicule (16 centimètres).



garde au sol variable

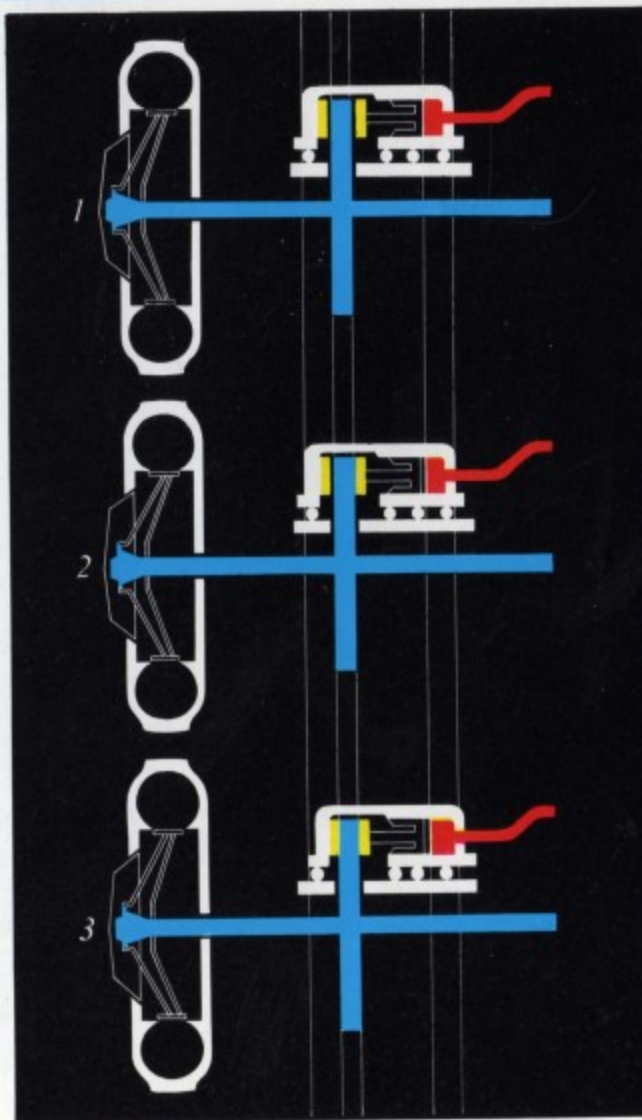
A l'aide d'une simple manette, le conducteur peut, à son gré, augmenter la garde au sol de la voiture, pour le franchissement d'un passage accidenté ou d'un gué par exemple.





*Les freins à disque se refroidissent mieux.
Ils ne présentent ni fading thermique,
ni fading mécanique, ni ovalisation.
Ils permettent de descendre en toute sécurité
les côtes les plus longues. Sur la DS,
en vue d'un refroidissement
meilleur encore, les freins à disque sont
éloignés des roues. Des goulottes spéciales
leur apportent de l'air frais : plus la
voiture roule vite, mieux
les freins sont ventilés. Ils sont assistés
hydrauliquement : l'effort est fourni
non par la jambe du conducteur
mais par un liquide sous pression.
La force obtenue, sept à huit fois
supérieure à celle d'un système
classique, agit avec une très
grande progressivité : le freinage
est régulier et sans à-coup.
Il comporte un double circuit (dispositif
de sécurité qui n'existe que sur
certains véhicules de très gros tonnage)
et il est automatiquement dosé
sur chaque essieu en fonction
de la charge, donc de l'adhérence.*

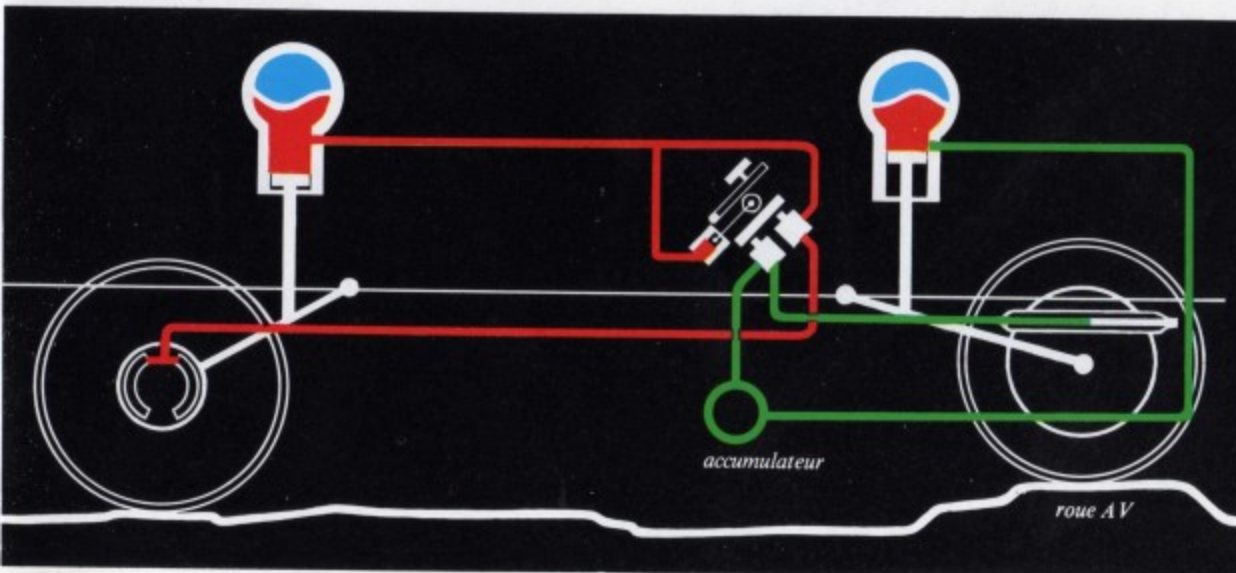
servo-frein à disque



Le disque métallique, aux deux faces rigoureusement planes, est solidaire de l'arbre qui fait tourner les roues. Lors du freinage, le liquide sous pression contenu dans l'accumulateur est envoyé vers l'étrier mobile à deux mâchoires garnies de plaquettes (1). L'arrivée du liquide commande le déplacement d'un piston qui met le patin mobile en contact avec le disque (2) puis provoque le déplacement de l'étrier pour mettre le second patin en contact : le bloc de freinage est centré sur le disque et la répartition des pressions est automatiquement équilibrée; elle est uniforme sur toute la surface de frottement des garnitures (3). Le faible jeu entre disque et garnitures permet une action pratiquement immédiate du frein. Un dispositif de rattrapage automatique de jeu permet de conserver une distance constante entre disque et garnitures quelle que soit l'épaisseur de celles-ci.

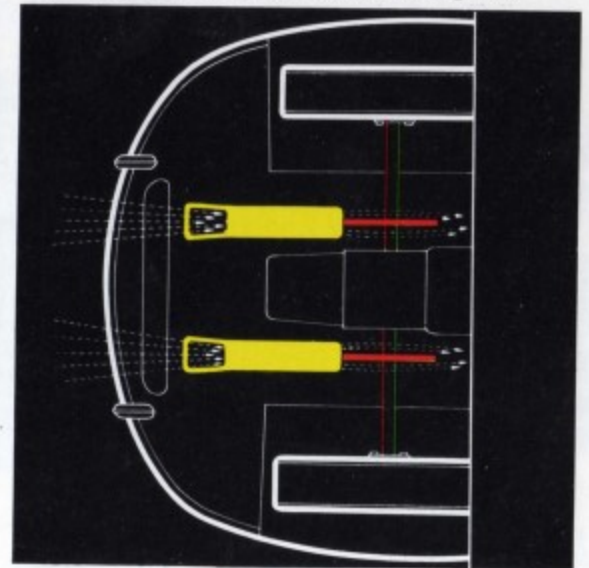
freinage proportionnel à la charge

L'effort de freinage est réparti entre les trains avant et arrière en fonction de la pression des sphères de suspension arrière. Suivant que l'arrière de la voiture est plus ou moins chargé, la pression est plus ou moins forte dans les cylindres de freins.



refroidissement des freins à disque

Pour obtenir un parfait refroidissement, les freins à disque ont été éloignés des roues et accolés à la boîte de vitesses. Cette disposition accroît la sécurité par une meilleure protection des organes de freinage, et diminue le poids des masses non suspendues. Deux conduits spéciaux dirigent sur les disques un flux d'air frais pris à l'avant de la voiture : plus la voiture roule vite, plus le refroidissement des freins est rapide.



aérodynamique: Simplicité et logique de conception donnent à la DS ses lignes pures et so-
plusieurs personnes à l'aise et en sécurité. Conçue autour des passagers, la carrosserie of-
qui voit le mieux au monde. L'avant profilé en pointe de flèche, les ligne-
de la résistance à l'avancement. L'aérodynamique interne a été traitée avec le même soin : sup-

on volume équilibré. Sa forme coïncide exactement avec son rôle d'automobile: transporter rapidement
fre cinq vastes places confortables et une visibilité parfaite: le conducteur d'une DS est l'automobiliste



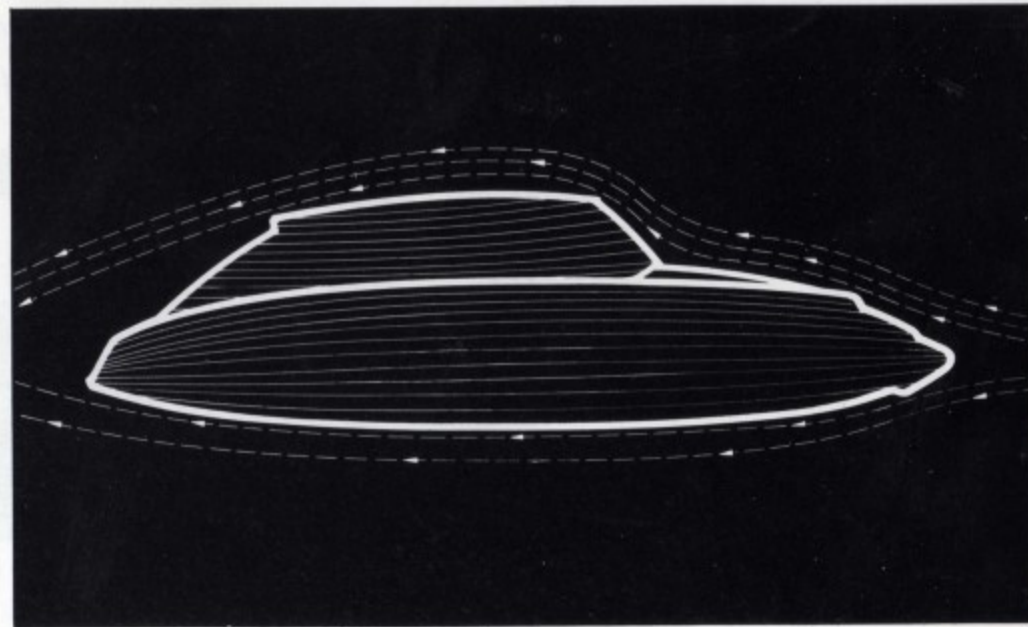
s fuyantes de la carrosserie, un carénage total sous la caisse sont les réponses Citroën au problème
pression de la calandre, étude poussée des entrées d'air et de la circulation de celui-ci sous le capot.

aérodynamique externe

als

Le carénage antérieur des roues avant, l'aile enveloppante, l'avant profilé, le haut des roues protégé, le capot plongeant, le pare-brise bombé, l'arrière court, l'absence de saillie diminuent la "traînée" et améliorent le coefficient de pénétration dans l'air. Le dessous est aussi aérodynamique: un carénage total (qui protège

les organes des projections de boue ou de pierres) supprime les turbulences d'air sous la caisse, sa forme légèrement bombée diminue la "portance", force qui tend, à grande vitesse, à soulever la voiture au-dessus du sol. Le galbe des flancs de la carrosserie permet d'offrir moins de prise à la dérive.



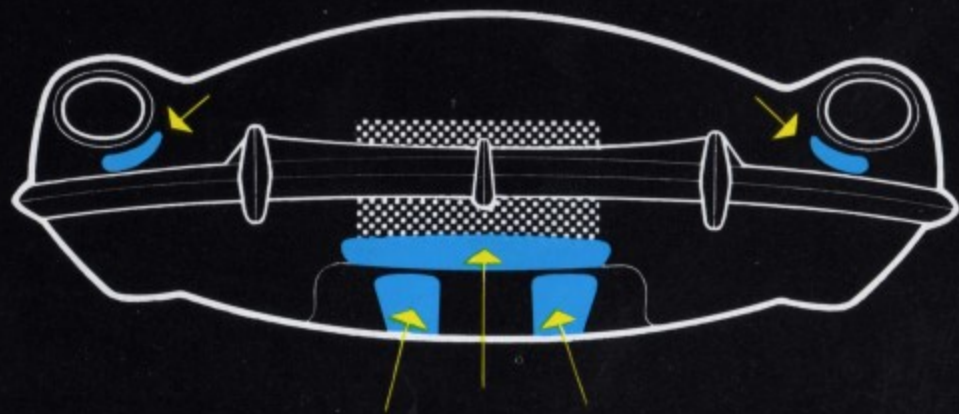
aérodynamique interne

Pas de calandre, pas de prise d'air superflue qui ralentiraient considérablement la voiture.

Deux entrées d'air sous la caisse pour le refroidissement des freins à disque par des goulottes spéciales.

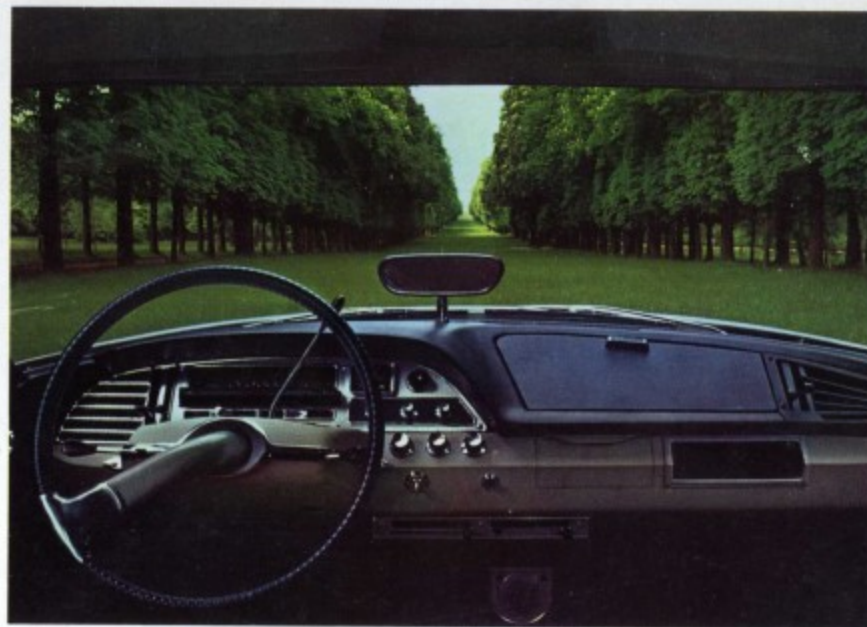
Une entrée d'air à l'avant pour le refroidissement du moteur : l'air est dirigé vers le radiateur

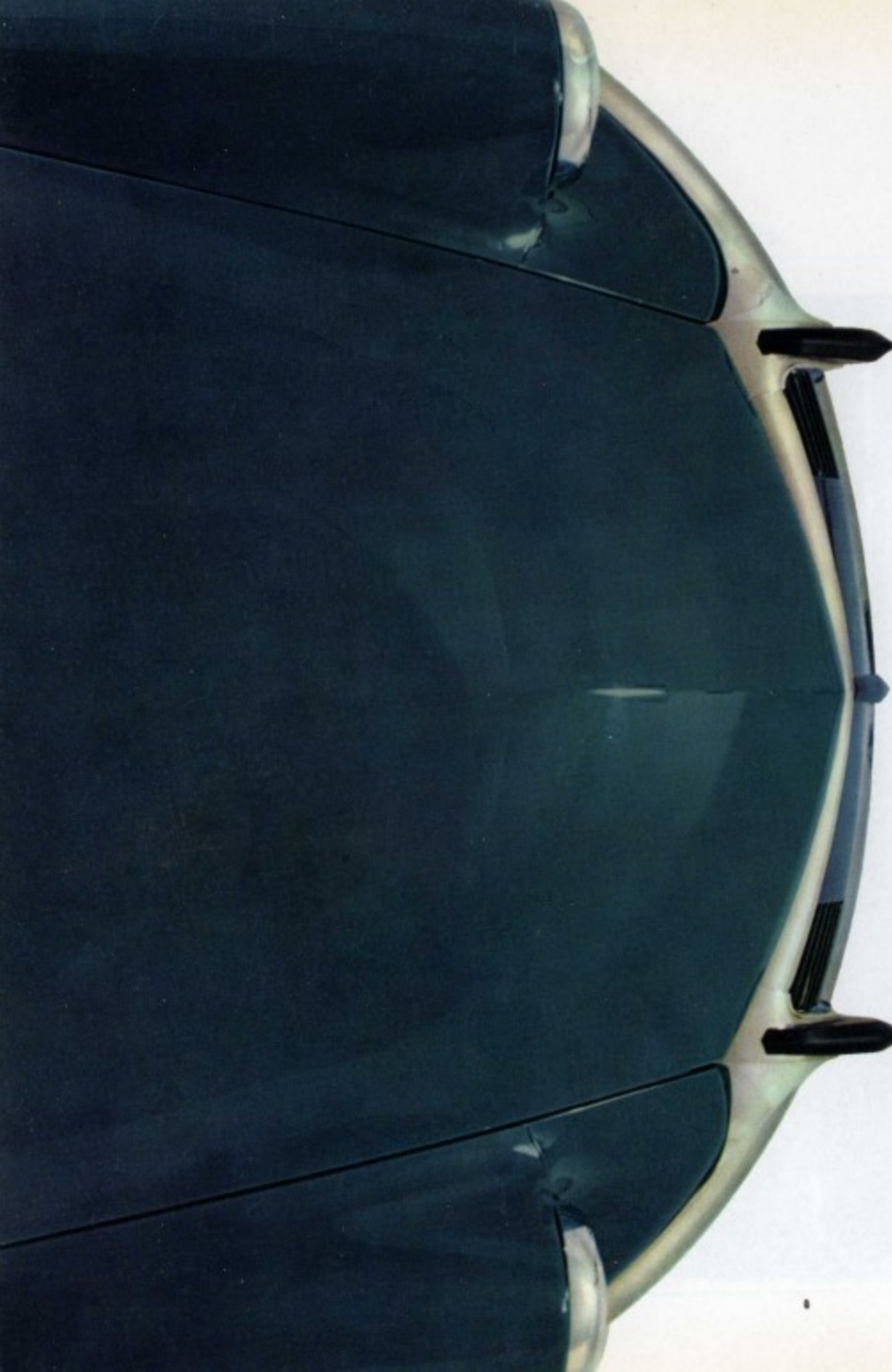
dans un manchon étanche. La ventilation à l'intérieur de l'habitacle est assurée par deux petits orifices sous les phares, chacun prolongé par un conduit qui aboutit aux grilles d'aération placées aux deux extrémités de la planche de bord.



visibilité totale

Le pare-brise est très fortement galbé, sa partie haute, très reculée par rapport à sa base, dégage totalement la vue. Les montants très minces sont fortement déportés à l'arrière. Leur écartement a été calculé en fonction de l'angle de vision binoculaire. Ils ne créent aucune solution de continuité avec les grandes glaces de portières, sans encadrement ni déflecteur.





ds *traction avant • suspension hydro*

pneumatique • freins à disque assistés • carrosserie aérodynamique

*Pour avoir eu le premier l'audace
de choisir ces solutions de progrès,
Citroën s'est assuré une avance
considérable en des domaines
où les autres constructeurs
ne font qu'aborder aujourd'hui.
Ces quatre éléments ont permis de
réaliser, pour la première fois
dans l'histoire de la technique, un
ensemble cohérent, parfaite synthèse
des quatre qualités
essentielles à l'automobile :
sécurité, confort, vitesse, beauté.
D'autres éléments s'y ajoutent,
qui contribuent à faire des Citroën
les voitures modernes par excellence,
réunissant un ensemble
de qualités qu'aucune autre marque
au monde ne peut offrir.*



sièges confortables

D'un dessin anatomiquement parfait, ils sont traités dans une large gamme de coloris. Garnis intérieurement de caoutchouc multicellulaire, ils surpassent en confort les meilleurs fauteuils de salon. A l'avant ils sont réglables et les dossiers s'inclinent à volonté dans toutes les positions jusqu'à l'horizontale (couchette). Accoudoir central escamotable à l'arrière.

climatisation complète

Le chauffage est assuré par un radiateur spécial. La ventilation à air pulsé et le chauffage, dosables et orientables à volonté, fonctionnent même à l'arrêt grâce à

un moteur électrique spécial. Un dispositif particulier, avec buses sur les montants du pare-brise, permet le désembuage des glaces latérales de portières. On peut distribuer l'air chaud soit vers le bas (les jambes des occupants), soit vers le haut (pour le désembuage ou le dégivrage, au choix), soit les deux. Sur option, un chauffage grand froid pour température de — 15°. L'alimentation en air frais est assurée par deux grilles au débit et à l'orientation réglables, placées de part et d'autre de la planche de bord, ainsi que par deux entrées d'air près des pieds des passagers. Il est donc possible de rouler en étant à la fois chauffé et ventilé. On peut obtenir instantanément

la climatisation que l'on souhaite et la doser pour chacun des occupants de la voiture. Les prises d'aération situées sous les phares, au-dessus du niveau des tuyaux d'échappement, donnent un air pur. Pour la protection contre les rayons du soleil, les deux pare-soleil sont extensibles et pivotent dans toutes les directions. Ce soin, cette ingéniosité apportés dans le moindre détail, on en trouve de nombreux exemples : c'est ainsi, entre autres, que la forme et la place des poignées intérieures de portière ont été étudiées pour servir de repose-main et compléter le rôle des accoudoirs.

confortable

A la douceur de la suspension hydropneumatique, à la visibilité d'une carrosserie fonctionnelle, la DS 19 ajoute une habitabilité exceptionnelle : ses dimensions intérieures ont été largement calculées pour que cinq personnes y soient parfaitement à l'aise. La traction avant permet de disposer d'un plancher entièrement plat. Et, grâce au long empattement de la voiture, l'espace entre la banquette arrière et le dossier avant est l'un des plus grands des voitures actuelles. On peut allonger les jambes à l'avant comme à l'arrière.

l'isolation phonique

Très poussée, complétée par l'épais tapis de sol doublé de caoutchouc mousse et l'usage des matières plastiques, elle maintient dans la voiture le silence reposant d'un appartement insonorisé.

luxe des aménagements intérieurs

La finition supérieure de l'ensemble est renforcée par le soin apporté au plus petit détail : rétroviseur à deux positions " jour et nuit ", allume-cigare, montre électrique, bon goût de l'éclairage intérieur : quatre

plafonniers sous verre dépoli diffusent une douce lumière. Les portières avant comportent des poches. Un porte-cartes est situé au-dessous du tableau de bord.

poste radio

Sur option, incorporé à la planche de bord : le Radioën S 19, récepteur à sept transistors et un diode au germanium, spécialement étudié pour la DS 19 par Continental Edison. Trois gammes d'ondes et pré-réglage. Clavier quatre touches et réglage de tonalité. Antenne au centre du pavillon.



ds

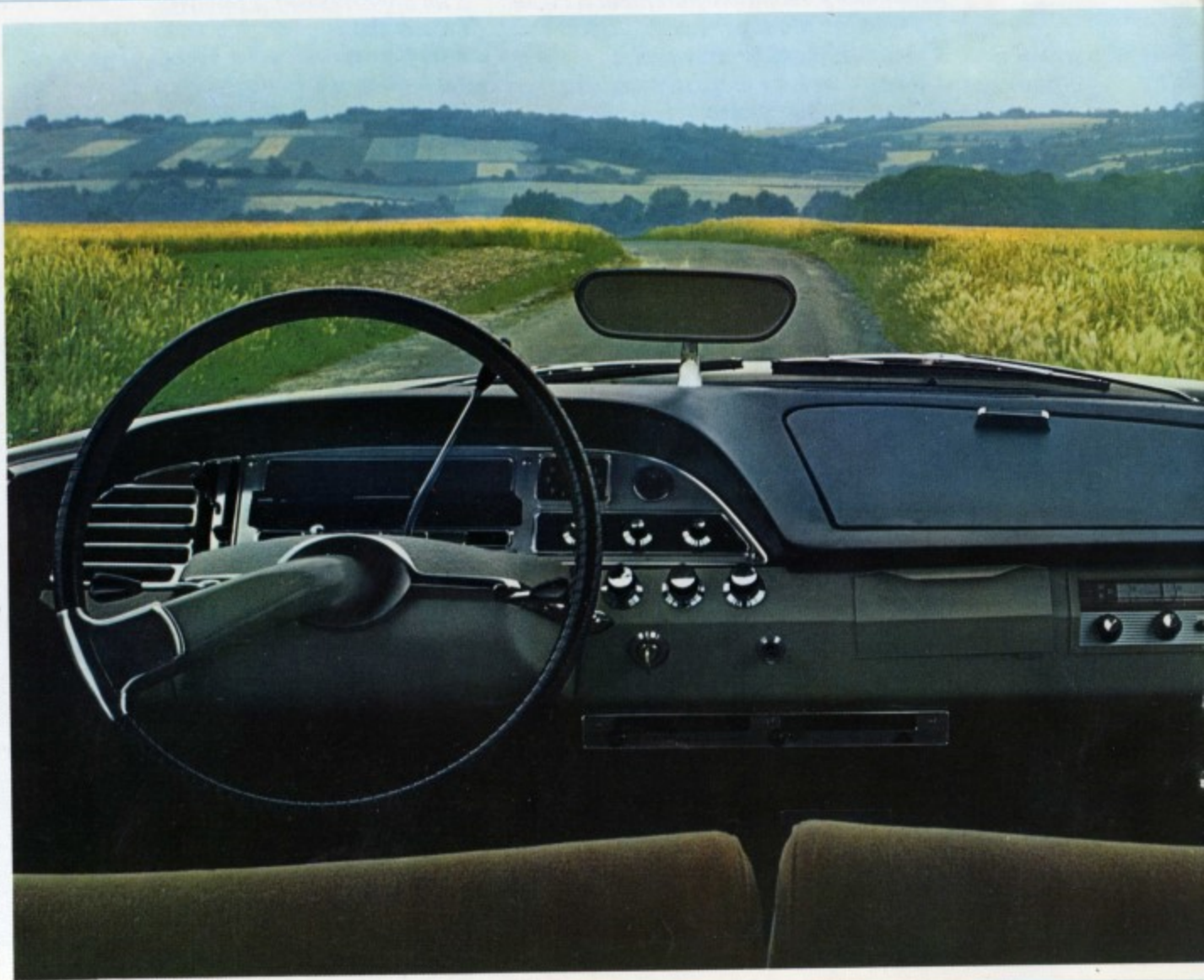
agréable à conduire

Elle est la meilleure "grande routière" qui soit au monde et ne se peut comparer à aucune autre voiture. Embrayage automatique. Boîte de vitesses servo-hydraulique. Direction assistée. Freinage assisté. Suspension hydropneumatique. La DS 19 se conduit sans le moindre effort, du bout des doigts : démarrer, débrayer, changer de vitesse, diriger, freiner, ses mécanismes asservis le font pour le conducteur.

Très à l'aise sur son siège, les reins maintenus par un dossier enveloppant, la vue dégagée grâce au pare-brise panoramique, le conducteur tient d'un geste naturel le volant, dont l'unique branche ne masque jamais les cadrans du tableau de bord. Il conduit sans fatigue car toutes les commandes sont groupées à portée de sa main. Il peut manœuvrer l'indicateur de direction, l'avertisseur sonore, la commande des phares, l'avertisseur optique et même le levier de changement de vitesse sans lâcher son volant. La position des pédales a été étudiée pour permettre d'accomplir sans fatigue de longs parcours.

direction assistée

L'effort réel de braquage est accompli par un distributeur hydraulique qui obéit instantanément et fidèlement au geste du conducteur. Même à l'arrêt, on peut tourner le volant avec deux doigts.





la maniabilité

La maniabilité est grande grâce à une direction à crémaillère douce, souple, précise, insensible aux irrégularités du sol. Le court rayon de braquage, la forme arrondie de l'avant de la carrosserie, la voie des roues arrière inférieure à celle des roues avant afin de tourner plus court en virage, tous ces éléments simplifient et les manœuvres de parking et celles que provoque une circulation encombrée.

pas de pédale d'embrayage

L'embrayage est sous commande hydraulique automatique. La boîte de vitesses (quatre vitesses et une marche arrière) est à servo-commande hydraulique. Pour changer de vitesse, il suffit de manœuvrer d'un doigt le sélecteur placé sous le volant (qui sert aussi de commande de démarreur); les autres opérations d'ordinaire exigées du conducteur sont remplacées par l'action automatique du bloc hydraulique. Pour s'arrêter, on appuie sur le frein, pour repartir, on accélère, cela suffit. Tout en conservant son style de conduite personnel et le contrôle permanent de sa voiture, le conducteur peut se détendre : des esclaves hydrauliques lui épargnent tout effort.

deux freins au pied

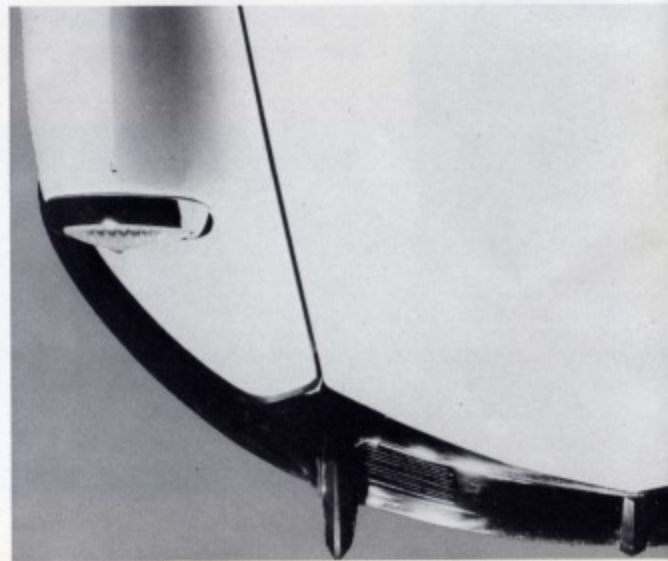
La commande principale (champignon à côté de l'accélérateur) agit sur les deux circuits hydrauliques indépendants avant et arrière. Une commande secondaire (pédale de gauche) agit mécaniquement sur l'essieu avant, c'est un frein de sécurité à l'arrêt (un dispositif spécial permet de le verrouiller) mais on peut aussi l'utiliser pour les manœuvres de parking et comme frein de secours.

ds

elle est sûre

Traction avant, suspension hydropneumatique, freins à disque assistés sont les facteurs essentiels de la meilleure des sécurités : celle qui est préventive.

Elle est encore accrue par l'excellente stabilité dynamique due au grand empattement de la voiture ainsi que par l'adhérence exceptionnelle des pneus Michelin X (à faible pression et carcasse métallique) qui sont montés en série. Dans l'architecture même de la voiture, on a aussi opté pour la sécurité : le squelette métallique portant les éléments séparés de la carrosserie est soudé sur un châssis-poutre indéformable conçu selon le principe de la meilleure résistance des corps creux, appliqué en aéronautique. La forme du pare-choc avant, les butoirs de caoutchouc, la roue de secours disposée devant le moteur, la mécanique placée à l'avant constituent de véritables et successifs remparts contre les chocs. Ils sont complétés par des aménagements intérieurs : volant monobranche évitant au conducteur d'être blessé par la colonne de direction en cas de choc violent, tableau de bord anti-reflet dont certaines parties sont rembourrées de mousse de nylon injectée, capitonnages et bourrelets protecteurs multiples... etc. jusqu'aux portières munies d'une fermeture intérieure de sécurité ou au capot-moteur dont le double verrouillage à droite et à gauche se commande de l'habitacle. Enfin, on peut, en option, munir la voiture de ceintures de sécurité.



pratique

simplification des fixations

Un seul boulon fixe l'aile arrière, deux écrous chacune des portières.

par mauvais temps

Vous apprécierez le double lave-glace et l'essuie-glace à balayage parallèle à deux vitesses.

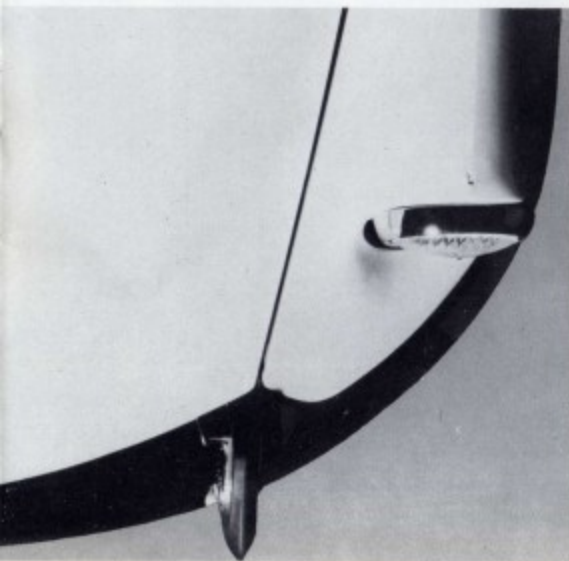
le correcteur de hauteur

Permet, au gré du conducteur, de surélever la voiture pour faciliter les passages à gué ou les départs sur route enneigée, simplifie aussi considérablement les opérations de changement de roue : plus besoin de cric, la voiture monte d'elle-même, une béquille suffit à la caler pour que la roue reste en l'air tandis que la voiture redescend.

pour les bagages

Mieux qu'un coffre, une soute, entièrement disponible. (La traction avant libère l'arrière de toute mécanique devenue superflue et la roue de secours est également à l'avant, ce qui la rend plus accessible). La contenance est de 0,500 m³. Les parois planes et rectangulaires, sans angle mort, permettent un chargement complet avec des valises normales. La profondeur est telle qu'on peut les y disposer verticalement (couvercle à ouverture compensée muni d'une poignée discrète et pratique et d'un éclairage automatique).

La puissance du moteur permet à la voiture en pleine charge de tracter une remorque de 1.000 kilos de poids total roulant, pour le caravanning par exemple.



ds

puissante

Les caractéristiques du moteur (culasse en aluminium à chambres hémisphériques avec réchauffage des gaz d'admission, carburateur double-corps damper Holset renforçant le vilebrequin) en font une mécanique robuste et raffinée. Vitesse de pointe : 160 km/h.

rapide et économique

La vitesse de pointe élevée, le parfait étagement des vitesses (sans aucun "trou"), la tenue de route et l'efficacité des freins assistés à disque, permettent d'accomplir — en restant dans le cadre de la prudence et des prescriptions du code de la route — des moyennes de l'ordre de 120 kilomètres à l'heure sans fatigue, sur un parcours, même très long, de difficulté moyenne. La consommation d'essence est particulièrement basse pour une voiture de cette catégorie : de l'ordre de 9,5 litres aux 100 km pour 75 km/h de moyenne. Le réservoir de 65 litres assure donc une autonomie de plus de 600 kilomètres.

sportive

De telles vertus ont valu à la DS de nombreuses victoires en compétition. Elle a remporté la première place au classement général de toutes les grandes épreuves du calendrier sportif international :

Critérium Neige et Glace

Rallye Hiver de Norvège

Tour de Corse

Marathon Liège-Sofia-Liège

Rallye Charbonnières-Stuttgart

Coupe des Alpes, Rallye de la neige

en Finlande, Rallye Mistral

Critérium International Alpin

Rallye des Mille Lacs

Rallye de Lorraine

Rallye du Mont-Blanc

Routes du Nord, etc.

En 1962, le Finlandais Toivonen s'adjuge, avec sa DS 19, le championnat scandinave des rallyes.

En 1963, tandis que Lucien Bianchi remporte le championnat de Belgique des rallyes internationaux, René Trautmann, en DS 19, est proclamé champion de France des rallyes et Claudine Bouchet se voit attribuer pour la quatrième fois, sur DS 19, le championnat de France féminin.



Photo Jaxtor

ds

moteur

4 cylindres 78×100 - Cylindrée 1,911 l. Compression : 8,5 (emploi obligatoire du supercarburant). Puissance administrative française : 11 cv. Puissance réelle : 83 ch SAE à 4 500 tr/mn. Couple maxi : 14,5 m/kg SAE à 3 500 tr/mn. Carburateur : WEBER double corps 24/32 DDC. Pompe à essence mécanique. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Refroidissement par pompe et thermostat. Ventilateur nylon.

embrayage

Monodisque à sec avec commande hydraulique automatique.

boîte de vitesses

4 vitesses AV (2^e - 3^e - 4^e synchronisées) + marche AR. Servo commande hydraulique. Sélecteur sous le volant.

transmission

Traction avant - joints Bibax - Couple conique 8×31 à taille hélicoïdale.

freins

FREIN PRINCIPAL : à disque sur les roues AV, à tambour sur les roues AR. Commande hydraulique au pied à haute pression. Circuits AV et AR indépendants. Répartiteur de freinage agissant en fonction de la charge sur l'essieu AR. FREIN DE SECOURS : Mécanique, au pied, sur disques des roues AV. Verrouillage de sécurité à l'arrêt. Compensation automatique de l'usure des garnitures AV.

direction

à crémaillère, assistée par servo moteur hydraulique. Volant monobranche garni d'un enroulement plastique. Rayon de braquage : 5,50 m.

châssis

Plateforme à longerons latéraux en tôle soudée - Plancher plat.

suspension

4 roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydraulique de suspension avec amortisseur intégré. Barres anti-roulis AV et AR. Correcteurs d'assiette AV et AR assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol, quelle que soit sa charge.

roues

à fixation centrale. PNEUS X : 165×400 à l'AV. 155×400 à l'AR et en secours. La roue de secours 155×400 utilisable temporairement à l'AV.

électricité

Equipement 12 v - Dynamo 300 w avec régulateur à 3 fonctions. Batterie : 40 A/h - Démarreur électrique commandé par relais. Phares Code Européen.

poids et encombrement

Poids à vide avec roue de secours, mais sans essence : 1 185 kg. Empattement : 3,125 m. Voie AV : 1,500 m. Voie AR : 1,300 m. Longueur HT : 4,830 m. Largeur HT : 1,790 m. Hauteur : 1,470 m.

capacités

Réservoir à essence : 65 litres environ. Carter moteur : 4 l. Carter boîte/pont : 2 l. Volume de la malle 0 m3 500, entièrement utilisable : fond plat, parois verticales planes, roue de secours sous le capot.

performances

VITESSES MAXI : 40 km/h en 1^{re} - 80 km/h en 2^{me} - 115 km/h en 3^{me} - 160 km/h en 4^{me}. CONSOMMATION : 9,5 l. aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

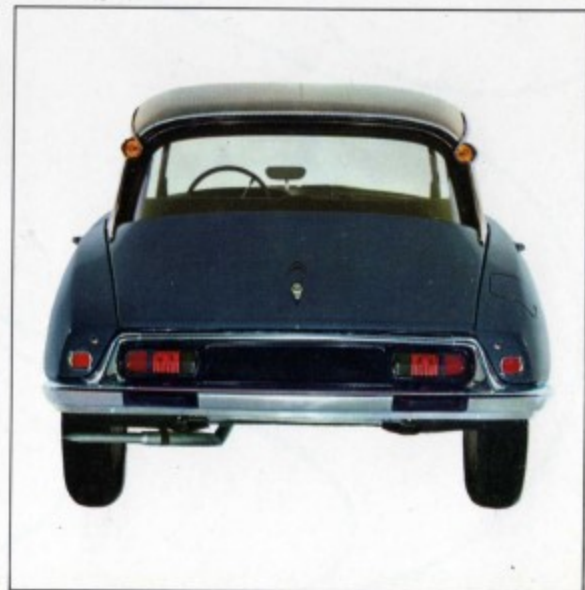
couleurs

Dix teintes de carrosserie, dix teintes de garnitures intérieures, soit, avec les différentes couleurs de pavillon, plus de 140 combinaisons possibles.

en option

1. La DS 19 peut être équipée d'une boîte de vitesses à commande mécanique.
2. Chauffage grand froid. Il procure une chaleur convenable par des températures extérieures de l'ordre de -15°.
3. Appui-tête amovible (monté sur le siège du passager avant).
4. Accoudoir latéral, semblable à celui existant déjà sur le côté droit, pourra être placé sur demande du côté de la portière AV gauche.
5. Auto-radio.
6. Pare-brise triplex.
7. Ceintures de sécurité à toutes les places.





*Confort, sécurité, vitesse, beauté...
Peu d'automobiles
offrent ces qualités, aucune ne les offre
ensemble. Sans cesse perfectionnée
depuis des années, la DS est
restée un tout cohérent
conçu autour, pour et par l'hydro-
pneumatique qui lui
donne son unité comme elle
lui confère sa supériorité. Au reste,
la conduite d'une DS
est une vérité d'expérience,
elle n'est pas communicable,
elle doit se vivre.
Essayez-la. Alors vous comprendrez
pourquoi, plusieurs années
après sa naissance, cette voiture a toujours
plus de 20 ans d'avance.*

