

# LA PLUS BELLE AVENTURE



36

*En 1955, pour être "in", il fallait conduire une DS.*

Le corps s'en  
Saint-Michel n  
confort.

Il est difficile de  
l'ambiance pe  
apparu en 19  
ans déjà, l'AJ s'  
prototypes en c  
cours entre le jo  
d'ailleurs relaté  
de Gilles Guérit  
La DS, c'était à  
Ness, les premi  
l'actualité étant  
qu'aujourd'hui,  
la population m  
cristallisait auto  
absolument révi  
savait rien, à pa  
étonnantes, pub  
Les relations en  
toujours emprei  
tout comme So  
refusait à recon  
d'un journal ind  
question pour m  
l'ensemble de la  
d'essai officielle  
Fort heureusem  
étaient prêts à s  
même le banc d  
industriel, béné  
premières voitu  
courtoisement à  
à un premier ga  
Je me retrouvai  
homme qui, ma

# DS BELLE AVENTURIERE

Citroën DS 19



Le corps s'enfonçait dans les sièges comme dans les sables mouvants du mont Saint-Michel mais, après les noyaux de pêche de la 11, cela paraissait le comble du confort.

Il est difficile d'imaginer aujourd'hui l'ambiance passionnée dans laquelle apparut en 1955 la DS 19. Depuis deux ans déjà, l'AJ s'intéressait énormément aux prototypes en circulation et les procès en cours entre le journal et Citroën sont d'ailleurs relatés par ailleurs sous la plume de Gilles Guérithault.

La DS, c'était à la fois le monstre du Loch Ness, les premiers pas sur la lune et, l'actualité étant moins fourmillante qu'aujourd'hui, l'attention de la majorité de la population mâle de la France se cristallisait autour de cette voiture absolument révolutionnaire, dont on ne savait rien, à part les informations parfois étonnantes, publiées dans l'AJ.

Les relations entre Citroën et l'AJ étant toujours empreintes de la même courtoisie – tout comme Sochaux, le Quai de Javel se refusait à reconnaître le droit à la critique d'un journal indépendant –, il n'était pas question pour moi de bénéficier, comme l'ensemble de la presse, d'une voiture d'essai officielle.

Fort heureusement, les lecteurs de l'AJ étaient prêts à soutenir leur journal et, avant même le banc d'essai de la DS, un important industriel, bénéficiaire de l'une des premières voitures livrées, m'invita fort courtoisement à procéder en sa compagnie à un premier galop d'essai. Je me retrouvai donc installé aux côtés d'un homme qui, manifestement heureux de



## LA COTE DE L'EXPERT

C'est la première des DS mais ce n'est la préférée des amateurs. Ces derniers préfèrent mettre la main sur une 23 beaucoup plus fiable et plus performante. La cote de Christian Huet : DS 19 : 5 000 à 10 000 F, DS 23 : 25 000 à 30 000 F. Tendance à la stabilité.

, pour être "in", il fallait conduire une DS.



*Pour démonter une roue arrière, il fallait ôter l'aile et s'en aller chercher sous le capot une véritable barre à mines pour desserrer le gros écrou central.*

manipuler cette merveille, entendait bien me faire profiter de son extase, en conservant le volant, bien entendu. Il est vrai que la première impression était tout à fait inhabituelle : les pieds s'enfonçaient dans une moquette plus que moelleuse tandis que le postérieur en faisait autant, dans les profondeurs d'un coussin plus confortable qu'un matelas. La suspension dodelinaut, l'hydraulique soupirait, le changement de vitesse tintait... c'était le véritable carillon de la technologie triomphante, même si le moteur ronflait un peu à la manière d'une toupie hollandaise.

Je me souviens très bien de la longue ligne droite dans laquelle mon conducteur avait entrepris de lancer sa DS, pour lui faire atteindre si possible les 144 km/h qui constituaient sa vitesse de pointe. La chaussée était étroite et je voyais grandir insensiblement un petit point noir qui devait se révéler être un tombereau à cheval d'un modèle aujourd'hui disparu mais qui, voilà trente-cinq ans, hantait encore journellement les routes françaises. Pendant ce temps, l'aiguille du compteur montait doucement mais, bercé par l'étonnante suspension, je n'en avais pas moins pris note de l'apparition d'un second point noir, celui-là arrivant en sens inverse... Une des facultés propres au conducteur

*Elle soupirait  
comme  
une belle  
mélancolique*

entraîné réside dans une sorte d'appréciation instinctive des trajectoires à venir et j'eus bientôt la sensation que les deux points noirs plus notre DS allaient se trouver à peu près simultanément au même endroit ! L'un de nous était de trop mais lequel ?

En fait, le plus étonné fut le malheureux charretier lorsqu'il entreprit dans le ciel d'Ile-de-France une ascension éphémère, qui devait trouver son point final dans un sillon de terre heureusement fraîchement labourée... Percuté de plein fouet, le cheval eut malheureusement moins de chance et l'inventaire des dégâts de la DS eut lieu sous les appréciations plutôt malveillantes du chauffeur du camion survenant de l'autre côté de la chaussée...

Même avec une tenue de route vraiment étonnante pour l'époque et un freinage qui l'était également, la DS n'était donc pas en mesure de contrevenir gravement aux règles de la physique... A dire vrai, l'information n'était pas surprenante pour moi et, passés les regrets sincères que j'éprouvais à l'égard de mon malheureux compagnon, je me ruai avec allégresse sur une seconde voiture, mise à ma disposition par un autre ami du journal - nous avions donc au moins deux fidèles lecteurs - et ce fut la grande découverte.

En fait, tout n'était pas merveilleux... mais tout était nouveau, au moins au stade des sensations. A elle seule, la commande hydraulique de la boîte, alliée à un embrayage automatique, était une nouveauté assez importante pour influencer le style de conduite. Le petit levier situé au-dessus du volant sonnait comme une clochette lors de chaque manœuvre et le pied droit devait rester sagement en l'air pendant que l'embrayage et l'hydraulique agissaient. Dotée d'une souplesse proprement



**Alu rainuré, clignotant profile, le style se voulait révolutionnaire jusque dans les moindres détails.**

langoureuse, la suspension obéissait quelque peu à des sollicitations théoriquement étrangères. Elle se cabrait à l'accélération, s'enfonçait de l'avant au freinage et, de surcroît, obéissait à un levier de réglage de garde au sol dont on se servait également pour entamer un processus de changement de roue totalement nouveau, cela à l'aide également



**Devant le conducteur s'étaient étalées les commandes d'un véritable arsenal de pichenettes négligentes sur le fin levier chromé, scandé**

d'un long levier destiné à débloquent l'unique écrou central de roue...

Oh ! horreur, le volant n'avait qu'une branche. Il était facile de fantasmer à propos des conséquences d'une rupture éventuelle mais, de A à Z, l'originalité était de règle, voulue par le génie de l'ingénieur Lefèvre qui, lâché en totale liberté dans le domaine industriel, laissa la bride sur le cou à sa créativité de telle sorte que les finances de la maison Citroën en sortirent exsangues, avec les suites que l'on sait...

Au point de vue performances, la vitesse de pointe (144 km/h) était flatteuse mais la nervosité l'était un peu moins puisque les 1 000 mètres départ arrêté étaient couverts en 42 s 4/10<sup>e</sup>, ce qui rendait la DS un peu moins nerveuse qu'une Versailles de la même époque... Contrairement à ce qu'affirmait Citroën, le moteur était proche de celui de l'ancienne Traction, avec la même cylindrée de 1 911 cm<sup>3</sup> et une puissance de 75 ch à 4 500/tr/mn. Quant au couple, il n'était pas considérable - 14 mkg à 3 000 tr/mn - mais, hélas, le magnifique 6 cylindres à plat révélé par l'AJ avait été abandonné faute de moyens et Citroën ne devait reconnaître son existence que vingt ans plus tard, en l'exposant sans tambour ni trompette dans les locaux de son musée de Vélizy...

A l'inverse, l'impact de la fameuse suspension hydraulique fut énorme et, des

années durant, à un feu rouge leur for intérieur descendre dans Combaluzier. L'équipement était entre autres, la chauffer séparément droite de la voie encore rare de orientables de la planche de nouveauté, toutes poches. Le frein simple petit bo d'automobiliste et le frein de commande au tableau de bord américaines de d'aujourd'hui, il restait l'aspect on peut affirmer vu juste. Aujourd'hui est une belle séduisante, avoiture moderne volume utilisable largeur qu'en de finition n'est rendez-vous, fiabilité mais, belle !



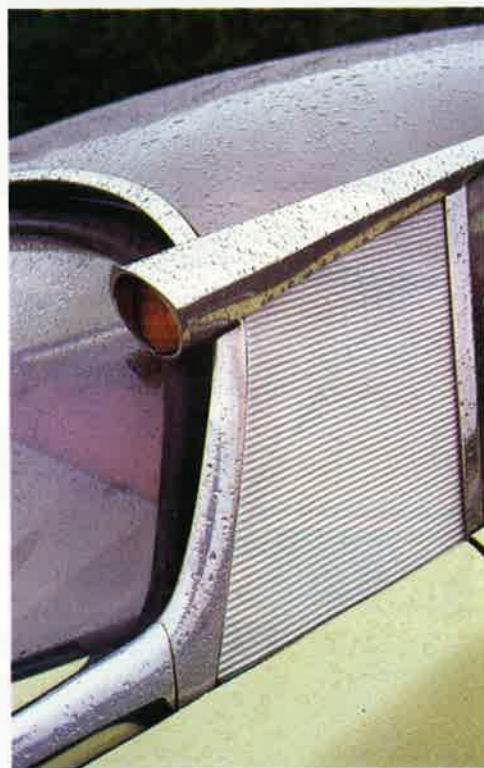
...ile et s'en aller chercher sous le capot  
...errer le gros écrou central.

rajectoires à  
on que les  
S allaient se  
ent au même  
trop mais

lheureux  
is le ciel d'Ile-  
mère, qui  
ans un sillon  
ment  
jet, le cheval  
e chance et  
eut lieu sous  
lantes du  
t de l'autre

vraiment  
freinage qui  
donc pas en  
ent aux  
vrai,  
nante pour  
ères que  
malheureux  
légresse sur  
a disposition  
ous avions  
cteurs - et ce

leux... mais  
u stade des  
mmande  
à un  
une  
pour influencer sur  
viev situé au-  
me une  
œuvre et le  
ent en l'air  
hydraulique  
ment



Alu rainure, clignotant profile, le style se voulait révolutionnaire jusque dans les moindres détails.

langoureuse, la suspension obéissait quelque peu à des sollicitations théoriquement étrangères. Elle se cabrait à l'accélération, s'enfonçait de l'avant au freinage et, de surcroît, obéissait à un levier de réglage de garde au sol dont on se servait également pour entamer un processus de changement de roue totalement nouveau, cela à l'aide également



Devant le conducteur s'étaient les commandes d'un véritable vaisseau spatial et les changements de vitesse s'opéraient par pichenettes négligentes sur le fin levier chromé, scandées par un chœur de soupirs et de clochettes...

d'un long levier destiné à débloquent l'unique écrou central de roue...

Oh! horreur, le volant n'avait qu'une branche. Il était facile de fantasmer à propos des conséquences d'une rupture éventuelle mais, de A à Z, l'originalité était de règle, voulue par le génie de l'ingénieur Lefèvre qui, lâché en totale liberté dans le domaine industriel, laissa la bride sur le cou à sa créativité de telle sorte que les finances de la maison Citroën en sortirent exsangues, avec les suites que l'on sait...

Au point de vue performances, la vitesse de pointe (144 km/h) était flatteuse mais la nervosité l'était un peu moins puisque les 1 000 mètres départ arrêté étaient couverts en 42 s 4/10<sup>e</sup>, ce qui rendait la DS un peu moins nerveuse qu'une Versailles de la même époque... Contrairement à ce qu'affirmait Citroën, le moteur était proche de celui de l'ancienne Traction, avec la même cylindrée de 1 911 cm<sup>3</sup> et une puissance de 75 ch à 4 500 tr/mn. Quant au couple, il n'était pas considérable - 14 mkg à 3 000 tr/mn - mais, hélas, le magnifique 6 cylindres à plat révélé par l'AJ avait été abandonné faute de moyens et Citroën ne devait reconnaître son existence que vingt ans plus tard, en l'exposant sans tambour ni trompette dans les locaux de son musée de Vélizy...

A l'inverse, l'impact de la fameuse suspension hydraulique fut énorme et, des

années durant, les voisins d'une DS arrêtée à un feu rouge s'extasiaient, au moins dans leur for intérieur, à voir la Citroën monter et descendre dans un bruit de Roux-Combaluzier.

L'équipement était du genre luxueux avec, entre autres, la possibilité d'aérer ou de chauffer séparément une moitié gauche ou droite de la voiture, raffinement d'ailleurs encore rare de nos jours. Les aérateurs orientables disposés aux deux extrémités de la planche de bord étaient également une nouveauté, tout comme l'énorme vide-poches. Le freinage était assuré par un simple petit bouton auquel nombre d'automobilistes eurent du mal à s'habituer et le frein de parking était lui aussi commandé au pied, avec déblocage sous le tableau de bord, à la manière des voitures américaines de l'époque, des Mercedes d'aujourd'hui, et aussi de la XM!

Il restait l'aspect. Là, avec le recul du temps, on peut affirmer que Citroën avait vraiment vu juste. Aujourd'hui encore, une DS en bon état est une belle voiture, originale et séduisante, avec les surfaces vitrées d'une voiture moderne, de larges portières et un volume utilisable important, aussi bien en largeur qu'en hauteur. C'est vrai, la qualité de finition n'était pas obligatoirement au rendez-vous, non plus d'ailleurs que la fiabilité mais, indéniablement, l'aventure fut belle!

#### CITROËN DS 19

● **Moteur**: Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1 911 cm<sup>3</sup>. 4 cylindres en ligne 78 x 100. Un carburateur inversé Weber double corps. Allumage par rupteur et double bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 65 litres. Rapport volumétrique 7,5. Soupapes en tête inclinées. Culasse hémisphérique en aluminium. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance au frein 75 ch à 4 500 tr/mn. Couple maximum 14 mkg à 3 000 tr/mn.

● **Transmission**: Roues avant motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports. Commande au tableau.

● **Châssis, suspension**: Ensemble monocoque à longerons intégrés. Suspensions avant et arrière à roues indépendantes par système hydropneumatique. Barre stabilisatrice à l'avant. Barre de torsion à l'arrière.

● **Freins**: Hydrauliques sur les quatre roues. Freins à disque à l'avant.

● **Direction**: A crémaillère, assistée hydrauliquement.

● **Pneumatiques**: 165 x 400 à l'avant et 155 x 400 à l'arrière.

● **Carrosserie**: Poids à vide 1 195 kg.

● **Caractéristiques de performances**: Cylindrée à la tonne 1 600 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 39,2 ch. Rapport poids/puissance 15,95 kg/ch.