



CITROËN

DS 19

Onze GLORIEUSE

Symbole roulant de la France gaulliste, celle des Trente Glorieuses, la DS emmène sur son tapis volant célébrités, hommes politiques et voyageurs de commerce, jusque-là tous adeptes de la vénérable Onze Citroën.

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis

CITROËN

DS 19

Imaginez le Concorde se posant, en 1939, sur la piste en herbe de l'aérodrome du Bourget à côté du tout nouveau Douglas DC3, dernier né des avions de ligne à hélices. C'est à peu près l'effet produit par la DS 19 lorsqu'elle atterrit sur le stand Citroën, au salon de Paris d'octobre 1955. Stupéfaction et enthousiasme des badauds, incrédulいたé et désarroi chez la concurrence. Une concurrence ravalée au rang du char romain devant le délire technologique et l'audace stylistique de la dernière "bombe" Citroën, dévoilée peu de temps auparavant par l'Auto-Journal. On s'en approche avec crainte et respect, s'attendant à voir jaillir des petits hommes verts de sa carlingue interplanétaire. Vous vous rendez compte, elle monte et descend dans des chuintements mystérieux, escamotant son train arrière sous la jupe des ailes ! Et puis, ce toit en plastique, ces soubassements entièrement carénés, et ce capot de squala dépourvu de calandre... Quelle allure au milieu des 203, Vedette et Traction qui forment alors l'essentiel du trafic !

Mon père avait raison

Je me souviens avoir écrasé mon nez contre la vitre de la première DS débarquée de Mars dans le village où je passais mes vacances. Comment le volant pouvait-il bien tenir avec une seule branche ? Et cette espèce d'aile de mouette en

La DS est un cas à part dans la production automobile mondiale : une ligne d'une exceptionnelle fluidité, des solutions techniques avant-gardistes, des qualités routières surprenantes... et une conduite très particulière nécessitant un certain temps d'adaptation !

SUPER !

- ▲ Expression du génie français
- ▲ Lignes inimitables
- ▲ Confort exceptionnel
- ▲ Tenue de route remarquable
- ▲ Direction douce et précise
- ▲ Disponibilité des pièces

QUOIQUE...

- ▼ Entretien délicat
- ▼ Usine à gaz sous le capot !
- ▼ Corrosion fréquente
- ▼ Lourde de l'avant
- ▼ Conduite à réapprendre
- ▼ Moteur peu performant et bruyant à haut régime

plastique fendue d'aérateurs et recouvrant ce qui semblait être un compteur de vitesse certainement gradué jusqu'à Mach 2, c'était vraiment un tableau de bord ? Quelle différence avec la Frégate familiale ! Mon père en rajoutait en m'expliquant que la petite manette chromée, là, derrière le volant, servait à la fois de démarreur et de levier de vitesses et qu'il n'y avait que deux pédales, celle de frein étant en réalité un gros bouton en caoutchouc. Comme il était né à Marseille, je restais tout de même dubitatif... Mais, en me retrouvant à bord de notre DS millésimée 1963, je constate comme Sacha Guitry que « mon père avait raison ». A quelques détails près, comme le carénage inférieur de la proue terminée par deux butoirs pointus caoutchoutés, la ligne de Flaminio Bertoni n'a pas pris une ride. Le bleu de la carrosserie, certes moins criard que le vert pomme ou l'aubergine des premiers modèles, habille avec élégance une caisse que les cortèges officiels de l'ère

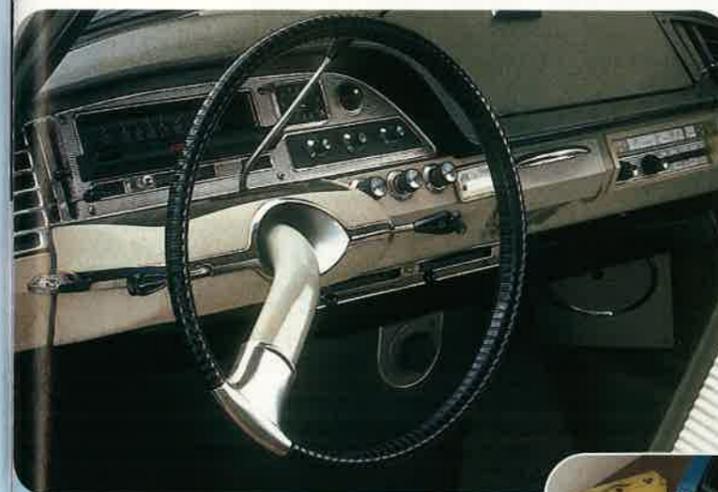
gaulliste ont popularisé en noir à travers les "étranges lucarnes", elles aussi en noir et blanc. Quant à la toiture, elle étonne toujours par sa légèreté et l'excellente accessibilité qu'elle procure aux places arrière, mais aussi par les cliquotants en trompettes (de la renommée ?) qui encadrent curieusement la custode... Seul le tableau de bord a perdu un peu de son futurisme débridé et, il faut bien le dire, de pacotille. Pour faire sérieux face aux productions allemandes, Citroën l'a redessiné en 1962 dans un style plus classique avec visière, aérateurs, rangée de poussoirs et tirettes, le tout habillé de gris et de noir granité. Quelques touches de chrome et d'innox donnent une rassurante impression de cosu à la clientèle qui a les moyens de s'offrir la voiture française la plus coûteuse de l'époque.

Présidentielle

Contrairement à la plupart des autos, les meilleures places sont à l'arrière : mollement



La Citroën DS incarne l'expression du génie français. Pas étonnant qu'elle fut l'auto des grands de ce monde. La preuve, c'est écrit ici noir sur blanc !



La planche de bord de notre DS est moins "design" que celle des premiers modèles. Heureusement, le volant monobranche a été préservé. Remarquez la tige chromée du démarreur-levier de vitesses.



La "bombe" Citroën se distingue encore par son confort intérieur. Un confort néanmoins souvent peu apprécié des passagers arrière : souvenez-vous de ces voyages au long cours, la tête à la fenêtre ou plongée dans un sac de plastique !



Malgré l'absence de porte-à-faux arrière, la soute à bagages est digne de ce nom.

enfoncé dans le canapé de jersey rouge, les bras reposant sur un accoudoir très design, il n'y a plus qu'à étendre les jambes sur la moquette aussi profonde que le sommeil qui me gagne alors que le tapis volant m'emmène dans un chuintement hydraulique rejoindre le monde des songes. Toute réalité s'escamote dans une douce béatitude : nids de poule, bosses, virages, descentes, hauts de côte, hauts-le-cœur ! A cette place gaullienne, je flotte dans des rêves de grandeur... Tout va bien, Monsieur le Président ? Tu parles, Charles ! Un violent coup de frein me ramène au niveau du plancher et aux réalités. A mon tour de jouer les chauffeurs élyséens ! Finalement, il tient bien ce volant monobranche, même s'il fait toujours son effet près d'un demi siècle plus tard. Et pratique avec ça pour faciliter la lecture du tableau de bord as-

sez succinct en équipement, mais plus robuste d'aspect que celui des premiers modèles. Allez, je passe la main au travers pour pousser, d'un doigt, la tige du levier de vitesses qui fait aussi office de démarreur. Le brave 4 cylindres s'ébroue dans un grognement rugueux. A l'écouter prendre son régime de ralenti, je reconnais le moteur D de la Traction, le vieux 1911 (non, ce n'est pas l'année de conception mais sa cylindrée...) poussé à 83 ch à 4 500 tr/mn et doté d'un damper de vilebrequin

pour atténuer les vibrations. Malgré sa bonne volonté et son couple de 14,5 mkg dès 3 000 tr/mn, cela ne suffit pas pour donner l'illusion du 6 cylindres qui lui a toujours été refusé. A chaque changement de rapport d'un doigt négligeant sur la mince tige chromée, la DS salue sur ses sphères hydro, puis reprend son assiette, étrave dressée comme un hors-bord, alors que j'écrase l'accélérateur à fond de troisième, un rapport qui monte à 140, pour dépasser un traînard. A près de 160 au compteur sur le quatrième et ultime rapport, la DS avale la file de... droite de l'autoroute, dépassée par les Citroën Jumper diesel ! Grandeur et décadence pour celle qui monopolisait la file de gauche de l'autoroute du Sud qui, alors, n'allait guère au-delà de Fontainebleau. Mais, en fin de carrière, la DS 23 avec sa boîte 5 et ses 180 km/h viendra y mettre bon ordre...

CITROËN

DS 19

ACHETER UNE CITROËN DS 19

Fiable et robuste côté mécanique, la DS rouille hélas allègrement. La plate-forme est à examiner avec soin, chaque boursoufflure trahissant une corrosion interne du longeron. Même chose sur les attaches de train arrière et à la jonction des planchers, les bas de pieds de caisse, les supports de pare-chocs et le tour du coffre. Ce dernier est le maillon faible : rarement étanche, l'eau y stagne avec les dégâts qu'on imagine. Et on n'oubliera pas les ailes arrière qui cloquent dans la partie supérieure, mais là, au moins, ça se voit ! Côté hydraulique, l'usine semble complexe, mais avec la notice d'entretien, ça va beaucoup mieux : vidange du circuit tous les deux ans ou au bout de 30 000 km (liquide rouge LHS plus corrosif avant septembre 1966, liquide vert LHM ensuite). Surveillez la pompe haute pression, le régulateur centrifuge, et traquez toutes les fuites

y compris sur les "cafetières" de suspension. Le moteur, comme la boîte d'ailleurs, est extrêmement fiable et ne réclame qu'un entretien normal (vidange tous les 5 000 km de préférence). Les garnitures intérieures résistent assez bien sur les DS les plus anciennes, mais le ciel de toit peut vous tomber sur la tête et les volants mousse des dernières séries sont biodégradables. Le juste prix ? Tout dépend du modèle, une rare DS 19 des millésimes 56 ou 57 vaut bien 9 000 € en état impeccable (cas rarissime), une Prestige, tout aussi rare, monte à plus de 11 000 €, alors qu'un modèle comme celui de notre essai plafonne à 7 000 €. Une DS post-soixante-huitarde, elle, ne dépassera pas 4 500 €. Enfin, les ID et Dspécial ou DSuper démarrent dès les 3 000 € en très bon état, car l'offre est abondante.

Le capot plongeant et l'absence de calandre demeuraient une vraie petite révolution dans la circulation des années 50 et 60.

Vocation... Nationale !

C'est plutôt la Nationale qui est son royaume. Souple et coupleux, le vieux 4 cylindres "enroule" avec assez de vigueur pour relancer l'auto après un dépassement. Malgré la bizarre position de conduite, assis haut et jambes pendantes, je survole le goudron, avalant les grandes courbes d'une flexion du poignet sur le volant cerclé de l'ineffable guidoline. Directe, légère et précise, la direction très assistée possède toutes les qualités et permet d'enchaîner sans faiblir les pif-paf sinusoïdaux. On a tellement parlé de la tenue de route fabuleuse de la DS qu'on se prend rapidement à exagérer. Bien sûr, l'adhérence est assez phénoménale — merci la suspension et la traction avant — mais les lois de la physique demeurent inflexibles et, en arrivant trop fort dans un virage serré, la répartition

Suite page 28 ►

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

CITROËN DS 19, 1963

MOTEUR 4 cyl. en ligne, 1 911 cm³ (78x100 mm), 83 ch à 4 500 tr/mn, 14,5 mkg à 3 000 tr/mn, rapport volumétrique 8,5:1, culasse en alu, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. double corps inversé Weber 24/32 DDC, vilebrequin 3 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports à 1^{re} non synchro et avec servocommande hydraulique - **DIRECTION** à crémaillère avec assistance hydraulique - **FREINS** disques AV et tambours AR assistés par circuit hydr. haute pression et répartiteur de freinage - **SUSPENSION** à 4 roues indép. avec système hydropneumatique (un bloc par roue avec amortisseur intégré), barres antiroulis AV/AR - **STRUCTURE/CARROSSERIE** plate-forme avec éléments en acier boulonnés, toit polyester, capot aluminium, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4,81 m, larg. 1,79 m, haut. 1,47 m, empat. 3,12 m, voies AV/AR 1,50/1,30 m - **PNEUS** AV 165x400, AR 155x400 - **POIDS** 1 175 kg - **VITESSE MAXI** 160 km/h - **COTE (+)** 6 900 €.



Collectionneurs !

Vous ne confiez pas votre véhicule à n'importe qui !

Et son assurance

Jouez la **Sécurité** et la **Stabilité** !
Interrogez le plus ancien des assureurs de vos "anciennes"

les ASSURANCES BAILLY

de vrais professionnels au service de leurs assurés depuis 1907

Tarifs inchangés depuis 1990 !

116, rue de la Préfecture
21000 DIJON
Tél. : 03 80 70 05 36
Fax : 03 80 70 05 85



SARL SAVATON

De père en fils depuis 1946

KITS SELLERIE
Nous consulter

- Remise en état de tous sièges
- Réalisation de tous capotages
- Restauration de véhicules anciens et de collection
- Moquettes automobiles
- Selles de motos

42, avenue Paul-Dupont
93190 LIVRY-GARGAN
Tél. 01 43 81 19 99
Fax 01 43 02 17 18



Citroën DS

Jean BLONDEAU Agent officiel

Toutes pièces détachées

Pièces neuves, d'occasion ou échange standard
Outillage - Documentation
Réparation - Entretien

EXPÉDITION RAPIDE



Tél. 01 48 57 99 95
Fax 01 42 87 72 44



198, rue de Paris - 93100 MONTREUIL
(face au métro Robespierre)

E-mail : ids@nfp-france.com

AA GARAGE

RN 7 - 13530 TRETZ
A mi-chemin entre Aix (13) et St-Maximin (83)
Web : www.AAGarage.com
Fax : 04 42 61 36 44

1 D
DS
SM
CX

Pièces
Entretien
Restauration
Achat
Vente

04 42 29 43 58

La Qualité - Le Service - Les Prix pour
TOUTES VOS PIÈCES ANGLAISES



N'achetez pas sans nous consulter !!!

GRATUIT : catalogue Moss pour Mini, MG, TRIUMPH & Spridget - Expédition contre 30Fr en timbres

AUTOMANIA depuis 1976 Tél. 03 26 40 10 40
74 Rue Vermouillet 51100 REIMS (France) Fax 03 26 40 11 18



CITROËN
DS 19

LES GRANDES DATES

1955 : présentation de la DS 19 (1 911 cm³, 75 ch, 142 km/h) au salon de Paris.

1956 : à l'automne, lancement de l'ID 19 (version dépouillée plus économique).

1958 : au salon de Paris, lancement des versions DS 19 Prestige et break ID 19.

1959 : en octobre, grilles "cendrier" sur les ailes avant et nouveau dessin des ailes arrière.

1960 : en octobre, présentation du cabriolet DS d'usine.

1961 : en mars, puissance portée à 83 ch. En septembre, tableau de bord noir et gris à visière.

1962 : au salon de Paris, nouveau carénage inférieur et bûtoirs caoutchouc.

1963 : en janvier, option boîte mécanique sur DS 19.

1964 : en septembre, nouvelle luxueuse finition Pallas en option.



La DS sera vite proposée en version break sous diverses appellations...



... mais également en cabriolet. Archives Citroën



1955 : les Martiens débarquent sur Terre. Leur étrange vaisseau s'appelle "Citroën DS" !

1968 : en octobre, la DS 19 est remplacée par la DS 20 (103 ch), la DS 21 annonçant quant à elle 115 ch. Tableau de bord noir.

1969 : à l'automne, nouveau tableau de bord à 3 cadrans ronds. Version DS 21 injection électronique. Remplacement des ID 19 et 20 par les DS Spécial et DS Super.

1970 : en septembre, boîte 5 sur DS 21 à boîte mécanique.

1971 : au salon de Paris, nouvelles poignées de portes encastrées. Boîte automatique Borg-Warner en option.

1972 : DS Super 5 (21 à boîte 5). En août, la nouvelle DS 23 (124 ch avec carburateur ou 141 ch SAE avec injection) remplace la DS 21.

1975 : en juin, fin de production.

PRODUCTION TOTALE : 1 455 746 exemplaires.



Changement de look pour la DS en 1967 avec une face avant totalement nouvelle et des phares intérieurs orientables !

des masses (780 kg sur l'avant, quand même !) se rappelle au bon souvenir et la voiture sous-vire jusqu'à filer tout droit si la chaussée est glissante.

Si les freins, à disques à l'avant, procurent des distances de ralentissement sans commune mesure avec la concurrence, encore faut-il que les roues ne bloquent pas suite à un dosage inconsidéré du champignon de

freinage qu'il vaut mieux presser d'un orteil circonspect. Etonnez-vous, avec de telles qualités dynamiques, que les PDG des sixties se soient tous sentis invulnérables, ignorant superbement le rétroviseur et les règles élémentaires de sécurité...

Mais quel beau vaisseau spécial que cette DS, porte-drapeau de la technologie échevelée de Citroën, véritable charge héroïque à la française

qui conduira les chevrons pratiquement au bord du gouffre financier. Au moment où Russes et Américains se disputaient la suprématie de l'espace, la France, avec la DS, avait vingt ans d'avance dans la conquête de l'asphalte...

Nos remerciements à Marc Biehler, membre de l'IDéale DS Francilienne (tél. 01 43 00 24 23), pour le prêt de sa DS.

C'est sous cet angle que l'on voyait le plus souvent les DS sur la route. Les cornets de clignotants, indissociables du look de l'auto, sont à la fois originaux, pratiques... et beaux !



Faites vibrer vos émotions...

52 mn exceptionnelles de reportages, d'interviews exclusives, d'archives, de conseils pratiques...

LÉGENDES



10,51 €
seulement
la vidéo
+
le fascicule
(hors frais de port)

BON DE COMMANDE (à découper ou photocopier)

Titre	Référence	Prix unitaire	Quantité	Total
Si la Traction m'était contée	21114	10,51 €		
DS, la voiture du siècle ?	21251	10,51 €		
Citroën, 80 ans d'innovation	22307	10,51 €		
Peugeot 205 T 16, le défi français !	21974	10,51 €		
Peugeot 404, la révolution du style Peugeot	21792	10,51 €		
Renault 4CV, souvenirs, souvenirs !	22081	10,51 €		
Renault 8 Gordini, le sport en bleu	21884	10,51 €		
Renault 5 Turbo, 20 ans de passion !	22403	10,51 €		
Porsche 911, sport et passion	21249	10,51 €		
Ford Mustang, le mythe américain	21930	10,51 €		
Roadsters anglais, Austin-Healey, MG, Triumph	22248	10,51 €		
Jaguar Type E, de la course à la route	21806	10,51 €		
La Jeep en toute liberté	21821	10,51 €		
VW Coccinelle, un amour éternel !	22485	10,51 €		
		SOUS-TOTAL		

Membre du Club LVA N° _____ je déduis sur cette ligne le montant de ma remise : 5 %

Votre commande par téléphone au
01 60 39 69 32
9 h/12 h 30 - 14 h/18 h
ou par fax au 01 60 39 69 37
(paiement uniquement par carte bancaire)

Montant de ma commande
Frais d'emballage et d'envoi 3 € par cassette *

MONTANT TOTAL

* Les expéditions sont effectuées en colissimo suivi (48 h. maximum SELON STOCK). Pour les envois hors France métropolitaine, Corse et Monaco, se renseigner au (+33) 01 60 39 69 32.

Veillez me faire parvenir ma commande à l'adresse suivante :

LIVRAISON
EN 48 H

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Téléphone _____ Fax _____

E-mail _____

Veillez trouver ci-joint mon règlement

par chèque ou mandat à l'ordre de «La Boutique du Collectionneur» ou

par C.B. n°: _____

Date d'expiration : _____ Signature _____

COMMANDE ET REGLEMENT A ADRESSER A : La Boutique du Collectionneur - BP 417 - 77309 Fontainebleau Cedex
Conformément à la loi informatique et libertés du 06/01/78, vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à leur transmission éventuelle en nous écrivant.