UNE EXPOSITION A NE PAS MANQUER A AUTOWORLD BRUXEELES : LA CITROEN DS – An Icon Turns 70 du 15 AVRIL au 29 JUIN 2025 !

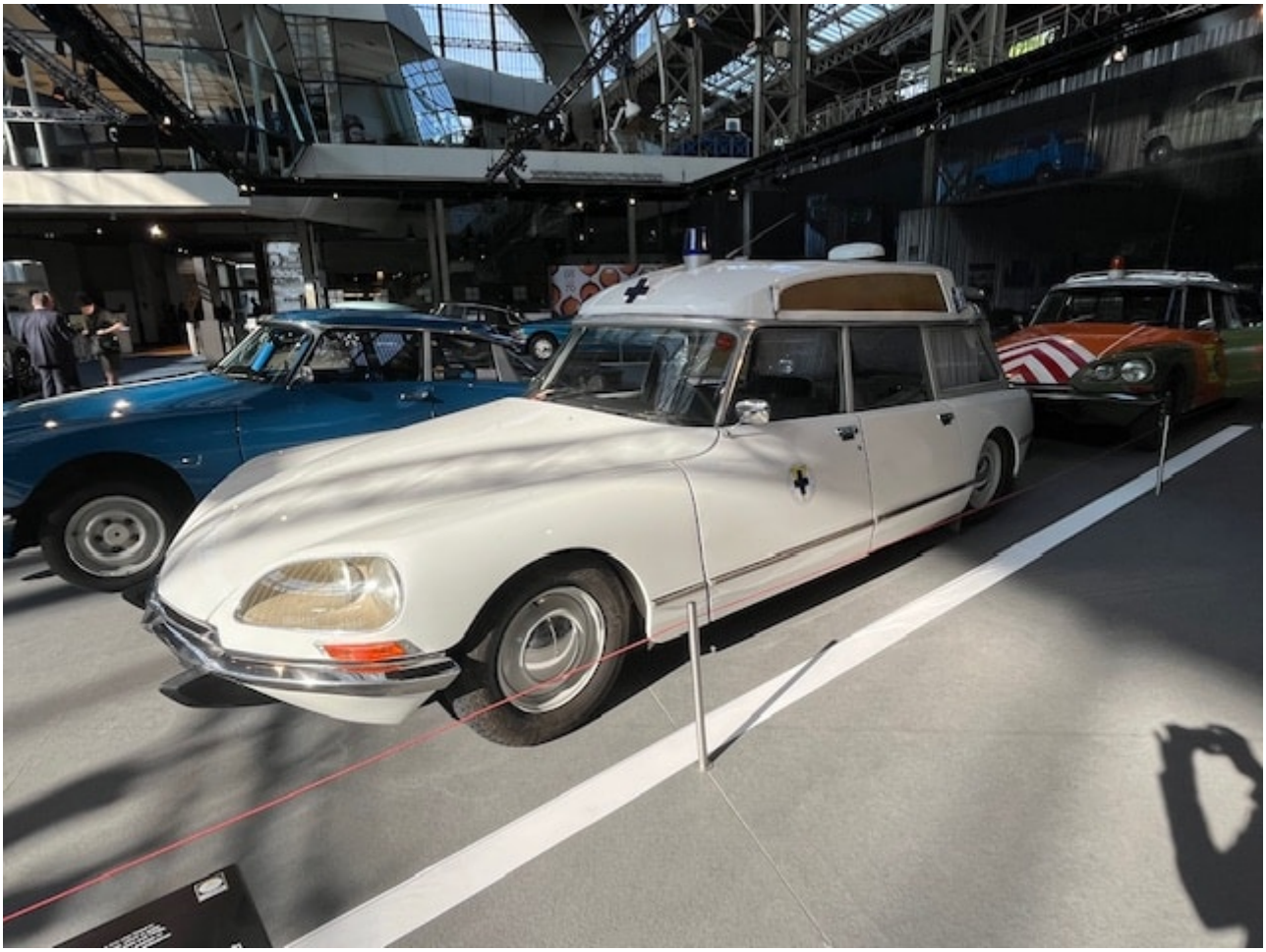
écrit par Luc Vandersleyen



Parmi toute la production automobile, s'il y a bien une voiture qui mérite le qualificatif d'**ICONE** c'est bien la **CITROEN DS qui a été présentée au Salon de Paris de 1955.** Succédant à la Traction 11 légère, elle était **révolutionnaire tant par sa silhouette que par sa technique.** Le nom Citroën **DS** vient de 2 initiales accolées. Le D correspond au nom du moteur série « D » qui équipait la Traction 11 D jusqu'en juillet 1957. **Dessiné par le sculpteur et designer italien FLAMINIO BERTON**E en collaboration **avec ANDRE LEFEBVRE,** ingénieur venant de l'aéronautique **et** l'ingénieur hydraulicien **PAUL MAGES.** Du côté technique, elle était révolutionnaire par bien des aspects. Son long capot devait pouvoir recevoir un moteur 6 cylindres en ligne. Cependant, ce moteur prévu pour la « 15 » ou un autre moteur à plat, ne purent être adoptés du fait de la mise au point non aboutie. Ce projet lancé par le PDG de Citroën Pierre-Jules Boulanger et repris par son successeur Pierre Bercot devait sortir et la DS fut **équipée du moteur 4 cylindres de 1911 cm³ de la Traction.** Cependant, outre sa ligne audacieuse et révolutionnaire, elle disposait de **nombreuses innovations.** A commencer par sa **suspension hydropneumatique à correcteur d'assiette**, qui fut produite par la marque jusqu'en 2017. Elle lui offrait un confort inégalé. Cependant, il y

avait aussi une **direction assistée,** une **boîte de vitesse assistée à commande hydraulique,** un **freinage équipé de disques à l'avant** et à partir de **1967, des phares pivotants** avant de recevoir en septembre **1969 un moteur à injection** grâce à l'électronique. L'**habitacle** n'était **pas en reste** avec des **sièges très confortables** remplis de « mousse » et un **volant de direction monobranche** afin d'éviter de briser la cage thoracique du conducteur en cas de choc frontal violent. Cette Citroën DS a été **produite de 1955 à 1975.** Bien sûr, **en 20 ans** les choses ont évolué et **le moteur de 1911 cm³ et de 66 ch est passé à 1985 cm³ et puis à 2175 cm³ et, enfin, à 2347 cm³ pour atteindre une puissance de 130 ch (96 kW).** De plus, pour la sécurité, sur le tachymètre de la DS 21, à partir de septembre 1965, seront également rappelées les distances de freinage associés aux principales vitesses sur route.


CROO PLAZA




CITROEN 1971


O-AC V-432

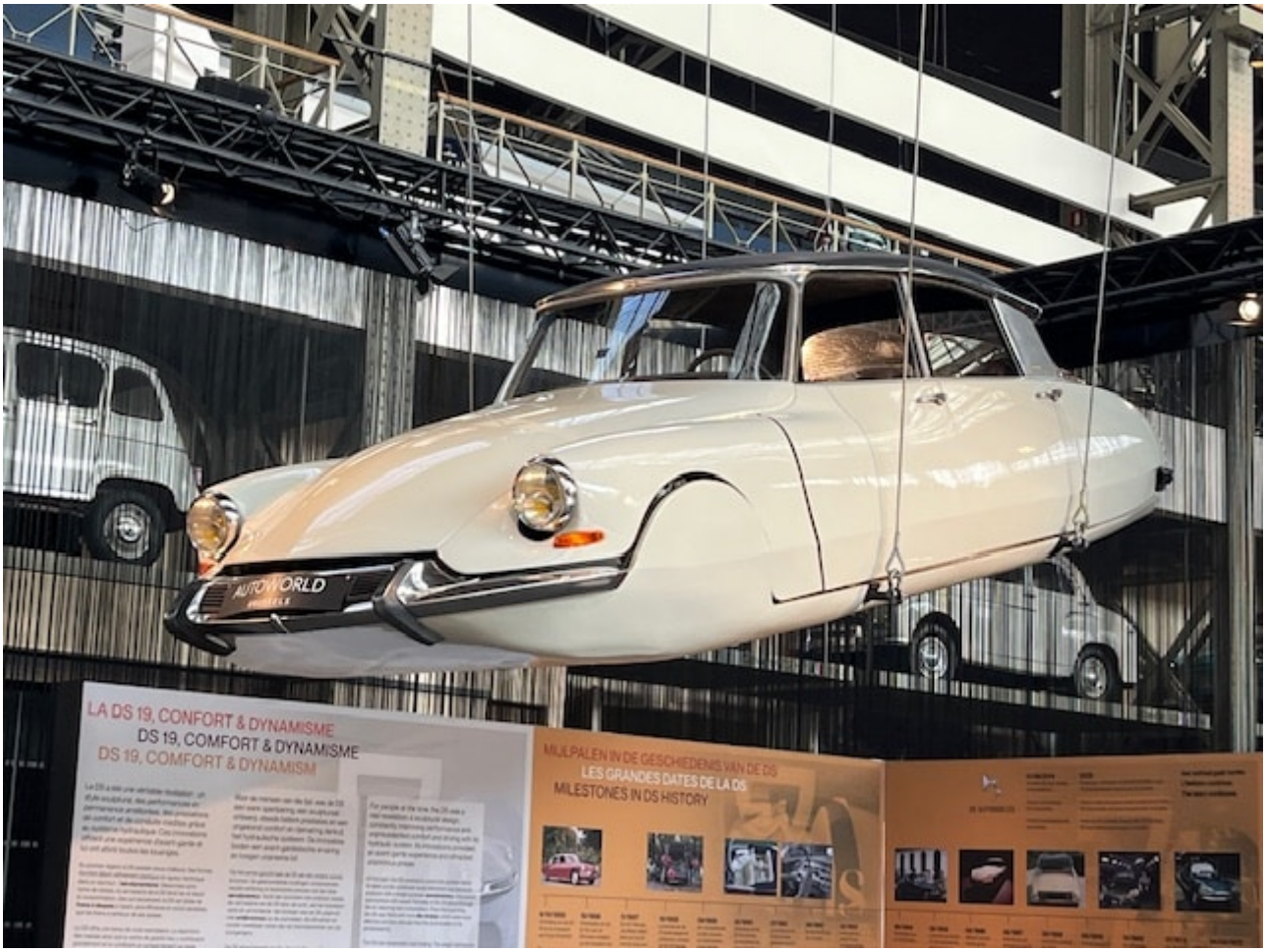


Cependant, si **la DS était d'emblée une voiture de luxe, dès 1957 elle fut secondée par une version simplifiée appelée ID**, plus accessible pour l'automobiliste moyen. Elle était reconnaissable par la finition des panneaux de custodes en aluminium. A l'époque **on opposait symboliquement la « déesse » et l'«idée ».**

A sa sortie, en mai 1957, **la Citroên ID 19 Luxe** était aussi équipée du **moteur « série D » de 1911 cm³** et de 66 ch **à carburateur simple corps** alors que la DS avait un carburateur double corps. La **vitesse maxi** était de **130 km/h.** Si elle gardait la fameuse suspension hydropneumatique, elle recevait une **boîte de vitesse manuelle avec un embrayage classique et direction et freins n'étaient plus assistés**. Bien sûr, il n'y avait pas d'enjoliveurs de roues et les enjoliveurs de phares étaient de la couleur carrosserie (chromés à partir de 1959) et le tour du pare-brise était en caoutchouc noir tandis que les cornets de clignotant arrière étaient en plastique bordeaux, puis noirs (chromés sur la DS). Le dernier montant était peint

tandis que sur la DS il était en alu. Les chevrons sur la malle arrière étaient argentés, alors qu'ils étaient dorés sur la DS. Enfin, le toit était en fibre de verre translucide non peint couleur coquille d'œuf, mais peint en blanc à partir de 1962. Dans **l'habitacle,** la **finition** était **moins luxueuse** avec au début, dans la version Normale, une banquette AV au lieu de sièges individuels avec un seul pare-soleil. La version Luxe disposait à l'avant de sièges avant à dossiers fixes et une banquette sans accoudoirs à l'arrière. Le tissu des sièges était aussi spécifique. La version Luxe arrivée après l'été '57 était mieux équipée.




AUTOWORLD
LA DS 19, CONFORT & DYNAMISME
DS 19, COMFORT & DYNAMISME
DS 19, COMFORT & DYNAMISM
MIJLPALEN IN DE GESCHIEDENIS VAN DE DS
LES GRANDES DATES DE LA DS
MILESTONES IN DS HISTORY




AUTOWORLD
BRUSSELS


CITROËN
DS
AN ICON
TURNS
70
AUTOWORLD
BRUSSELS

Cependant les évolutions se suivent : 1962 : freinage assisté, 1963, avant caréné, boîte 4 vitesses synchronisée et direction assistée en option.

D’emblée, la **DS est adoptée par les cadres supérieurs, les notables et les vedettes**. Elle fut la **voiture officielle du Président de la république, le général Charles de Gaulle.** Elle lui sauva la vie en 1962 au cours de l’attentat du Petit-Clamart…





Le break arrive en 1959.

C’est au cours de **l’année 1970** que **la production** des ID et DS a été **la plus importante**. **En 20 ans plus d’1.300.000 DS et ID** sont sorties des chaînes de production. Parmi elles, Citroën a construit **493.724 breaks DS et 1.365 cabriolets.** La DS sera remplacée par la Citroën CX au milieu des années 70.

A titre d’information une DS 23 Cabriolet a trouvé preneur en février 2009 pour la somme de 344.850 Euros.

A noter que 5.475 exemplaires des DS et ID ont aussi été construits en Belgique à Forest de 1956 à 1969. Cependant, les usines Citroën ont continué à construire des Citroën jusqu’en 1980.





En 1999, un jury composé de 20 grands designers automobiles a élu la **CITROEN DS plus belle voiture de tous les temps.** Le fait que le projets de ses concepteurs -Flaminio Bertone et André

Lefèbvre ait été présenté au Musée d'Art moderne de New York, à la Trienale de Milan et au Musée du Louvre à Paris témoigne de la beauté intemporelle, iconique et divine que la CITROEN DS a léguée.

A AUTOWORLD vous pourrez admirer une très belle collection de DS avec de très nombreuses variantes. De l'ID 19 à la DS 23 Pallas qui a été la dernière construite en 1975.

Il y a eu de nombreux modèles distincts de la DS. Dont la **DS21 Chapron Cabriolet. La DS Ballons** – qui arrivera à Autoworld le 26 mai prochain- a été présentée en 1959, au salon de l'automobile de Paris à l'initiative de Claude Puech, alors directeur de la publicité de Citroën.





Cette DS de teinte orangée « Ecaille Blonde » repose sur 4 énormes ballons à la place des roues. Donnant l'impression de flotter faisant ainsi référence à la célèbre suspension Citroën.

Il y a aussi des pièces uniques comme cette **DS21 Raccourci** de 1969. Marcel Lavalle a construit sa propre DS courte, raccourcie de 52 cm en s'inspirant de la DS prototype pilotée par Bob Neyret, vainqueur à son volant du Rallye du Maroc en 1969. La version exposée ici piloté par son constructeur Lavalle et J.P. Chastin comme copilote, a participé à de nombreuses épreuves en 1969 et 1970

Il y a aussi un **break ID 21 de 1971 « Stradographe.** Ce véhicule-laboratoire est équipé pour le contrôle et la réception de travaux routier en mesurant la rugosité ou la glissance des revêtements. Il dispose de 2 roues supplémentaires à pneus lisses placées en biais de part et d'autre de l'appareil de mesure. Lorsque le véhicule circule à 50 km/h sur route ordinaire, (80 km/h sur autoroute) l'effort

de traction généré par le pincement et le freinage des roues de mesure est enregistré. Cela permet de mesurer le coefficient de frottement transversal et par là la rugosité (ou la glissance) du revêtement. Ce break affiche plus de 300.000 km au compteur…




LA DS 19, CONFORT & DYNAMISME
DS 19, COMFORT & DYNAMISM
DS 19, COMFORT & DYNAMISM

Il y a encore une **DS Volante,** conçue par le designer Philippe Swimberghe est suspendue dans les airs. Inspirée de la DS exposée à la Triennale de Milan en 1957, elle a été faite pour « Permis de Conduire » au Musée des Arts et Métiers de Paris en 2022. Elle rappelle celle du pavillon français de l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1958, qui était placée sur un mat. Il y a aussi cette **étonnante DS « Fusée » de 1962 dressée à la verticale** au fond de l'allée principale.

Elle était au Salon de Paris de 1962 pour présenter la 1ère modification de la face avant de la DS 19. Elle est, depuis 1963, au Musée des 24 Heures du Mans.

Enfin, **au centre de l'allée centrale,** nous pouvons admirer la dernière réalisation de la firme Citroën qui arrivera au cours de l'été sur le marché.







La DS N°8 au profil élancé, allongé et fuselé avec une ligne de toit qui se prolonge jusqu’au becquet de hayon. Son spoiler

optimise le sillage, ce qui permet de gagner 15 km d'autonomie sur autoroute (ce qui est important pour une voiture électrique !). **Disponible jusqu'à une puissance de 320 ch en 2 ou 4 roues motrices, cet SUV DS n°8 redéfinit les standards de confort et incarne un nouvel art français de la mobilité électrique.**

A noter que les cellules de la **batterie NMC et le moteur électrique** de cette nouvelle DS sont **conçus et produits en France !**

Très bonne visite !

Notons encore que le dimanche 4 mai, Autoworld organise le « Citroën-DS & Coffee » de 10,à 14h qui rassemblera un grand nombre de Citroën DS Sur l'Esplanade du Cinquantenaire devant le musée.

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen