

CITROËN♠

epuis 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



fiabilité s'applique aussi bien à la tenue de route qu'au freinage, au circuit hydraulique comme à la suspension ou au système optique.

Les meilleures preuves : en 1970, puis en 1971, la DS 21 à injection électronique a reçu le "Prix de la Sécurité" attribué par "l'Association de la Presse Automobile" à l'une des voitures présentes au Salon de Paris. En 1970, également pour la 2e année consécutive, une DS remportait le Rallye du Maroc connu pour son extrême difficulté.

A une époque où la plupart des voitures ne se distinguent que par un changement de calandre ou quelques chromes supplémentaires, les ingénieurs de Citroën refusent plus que jamais la facilité.

Ils préfèrent, de loin, la fiabilité.

Et vous?





la DS et la technique maîtrisée

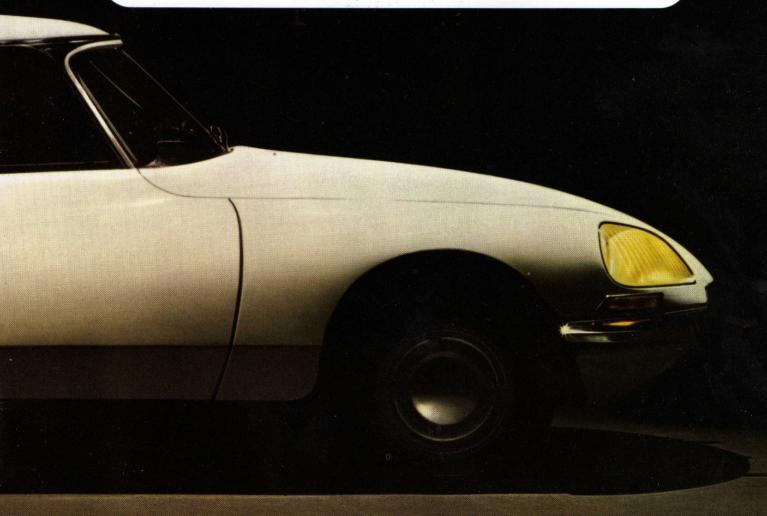
La DS 21 à injection électronique réunit les meilleures solutions techniques qu'il est actuellement possible de trouver sur une voiture. D'abord, naturellement la traction avant. Elle consiste, on le sait, à grouper tous les organes mécaniques à l'avant afin d'augmenter l'adhérence des roues qui sont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

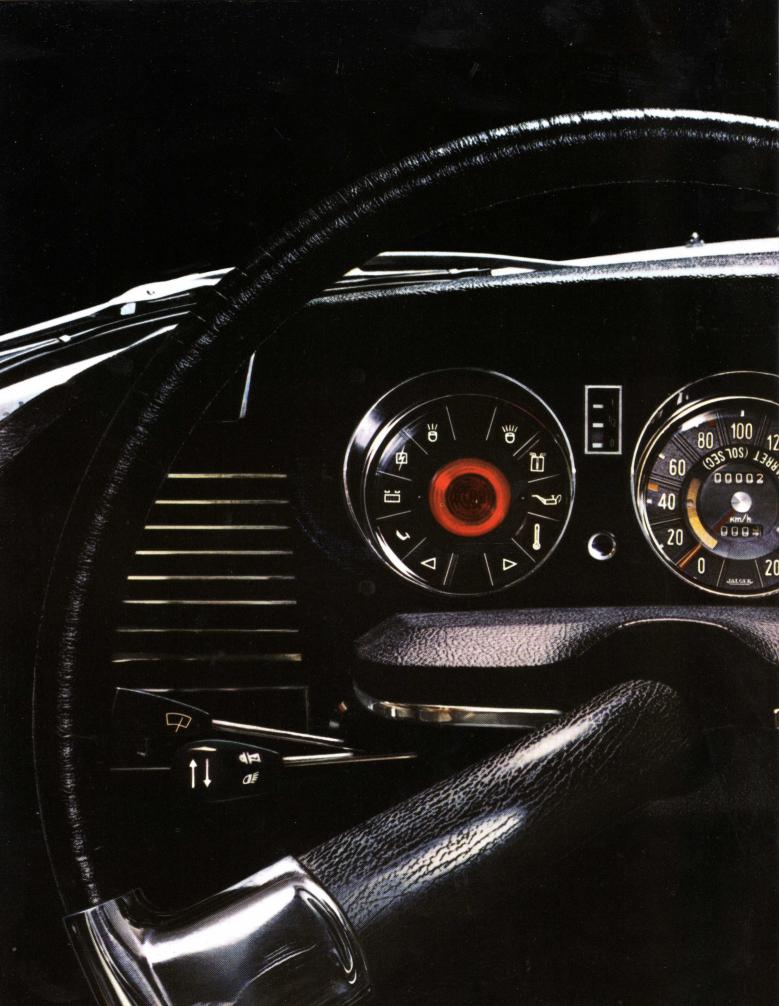
Ensuite, la suspension hydropneumatique (voir p.16). Et puis l'injection électronique : la quantité de carburant est calculée électroniquement en permanence selon la vitesse, l'accélération de la voiture, et la pression atmosphérique, de telle sorte qu'il n'est injecté dans les cylindres que la quantité 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.DS 21 à injection électronique : 139 ch à 5500 tr/mn. 188 km/h. Le km.dép arrêté en 33"7, boîte hydraulique.



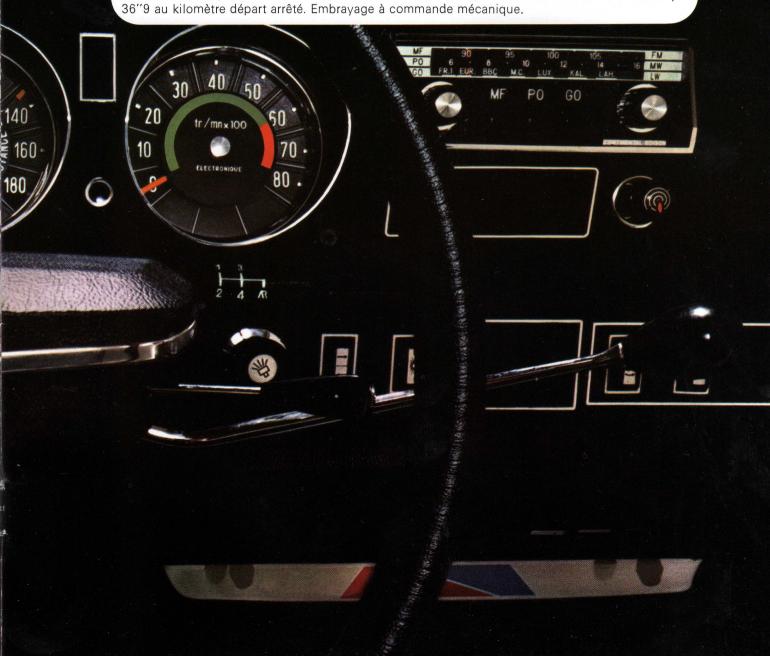




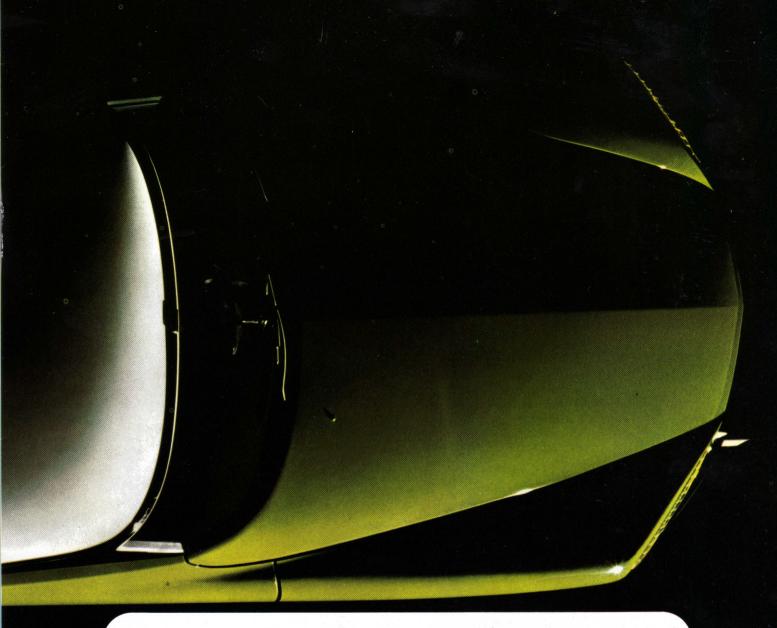
Tout, dans la DS a été mis en œuvre pour assurer la sécurité des passagers. L'assurance donnée par la traction avant, une tenue de route exemplaire, un freinage assisté jamais pris en défaut, un grand nombre de techniques destinées à éliminer tous les risques, sont quelques-uns des éléments qui apportent 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. DSpécial: 1985 cm³. 91 ch, 160 km/h. 36"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 a 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.

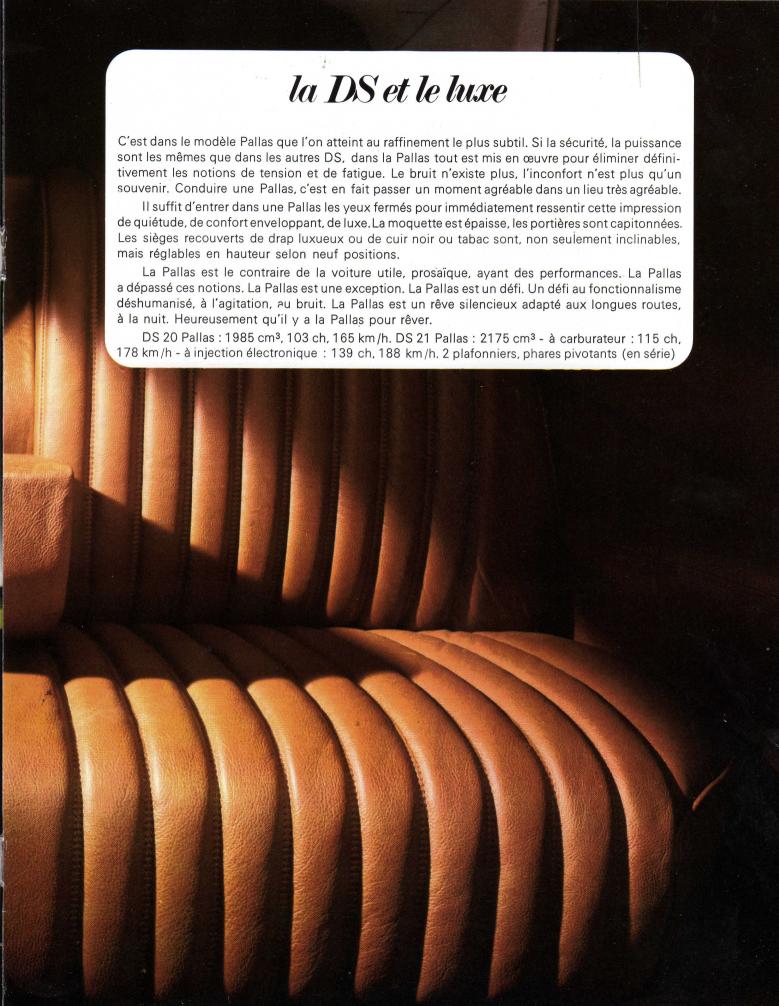
D Super. 1985 cm³. 103 ch à 6000 tr/mn. 165 km/h. Embrayage à commande mécanique. Moquette sur le sol et capitonnage du coffre.

Nouveauté importante : la 5° vitesse (en option). Km départ arrêté : 35"9. Elle permet au conducteur de profiter encore plus du plaisir de conduire sur de longues distances.









la DS et l'espace

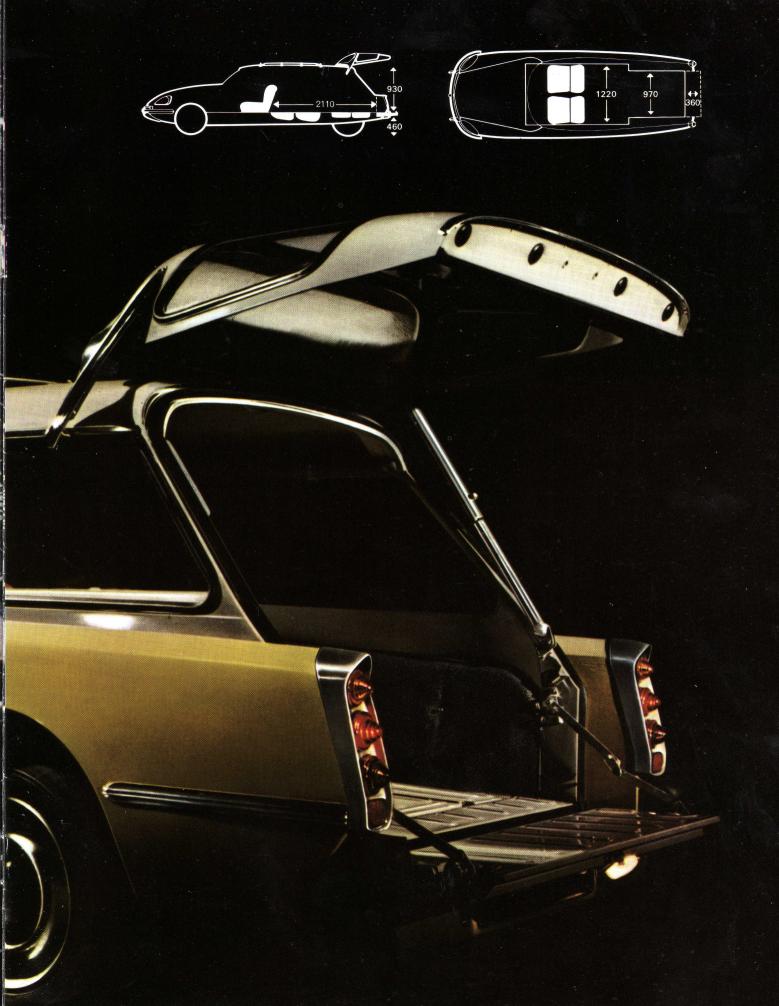
Le Break DS n'est que place et espace. Pour les bagages, le volume disponible à l'arrière, constitué de surfaces planes, est entièrement utilisable. (Si cela ne suffit pas, il y a la galerie, livrée en série).

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 paisible.

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?

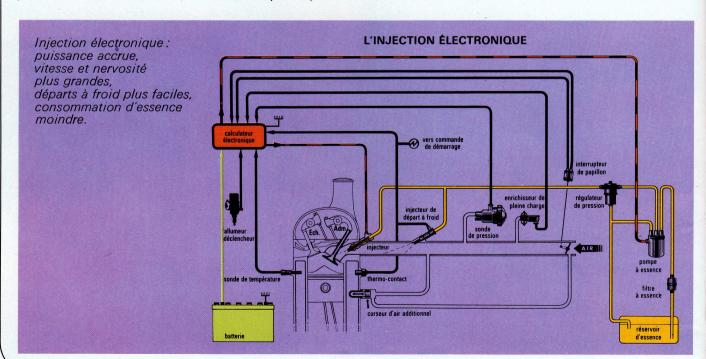
Si la DS ne ressemble à aucune autre voiture c'est, outre sa ligne bien caractéristique, le fait qu'elle soit pourvue d'un ensemble de dispositifs que l'on ne trouve sur aucune autre voiture.

Mais la DS est beaucoup plus qu'un assemblage de dispositifs aussi éprouvés soient-ils, sous une carrosserie harmonieuse : c'est une conception différente de la voiture dans laquelle se sont vérifiées, là véritablement, les notions de sécurité et de confort.

Cependant, il est bon de rappeler brièvement ce que sont ces dispositifs et ces perfectionnements propres à la DS; d'autant plus que certains sont récents, tels l'injection électronique ou la 5e vitesse.

D'abord la fameuse suspension hydropneumatique. C'est une technique spécifique de Citroën. A la place de ressorts métalliques traditionnels, des coussins d'air. Chaque roue est munie d'une « sphère à amortisseur » qui combine le jeu d'une huile minérale et d'une masse d'air constante. Chaque roue 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 où aucune autre voiture ne pourrait s'aventurer. Grâce à cette garde variable, on peut aussi changer de roue 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 par un liquide sous pression à double circuit; 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; 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.

La direction. Toutes les Citroën sont munies d'une direction exclusive. 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. Les DS 21 et DS 21 à injection à commande mécanique sont maintenant dotées d'une cinquième vitesse qui permet de rouler aux vitesses de pointe sur de longues distances

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. Les tôles sont ainsi protégées de la corrosion.

Détails. Le volant de la DS n'a qu'une branche, pour éliminer les risques de blessure par une colonne de direction, en cas de heurt brutal.

Les sièges. Enveloppants et suprêmement confortables, ils sont recouverts de Targa noir ou de Jersey ou de cuir (option Pallas). Les sièges avant sont réglables en profondeur et inclinaison.

L'injection électronique sur la (DS 21). Un « cerveau » électronique calcule à chaque instant la quantité nécessaire et suffisante d'essence à injecter dans les cylindres; et cela en tenant compte de l'accélération demandée, de la pression atmosphérique et de la charge de la voiture. Elle permet une utilisation optimum du carburant : meilleur rendement, économies substantielles.





CARACTERISTIQUES COMMUNES A TOUTES LES DS. Moteur: Vilebrequin 5 paliers, soupapes en tête en V à 60° avec dispositif rotateur, arbre à cames latéral (commande par chaîne), chemises humides amovibles, culasse alliage léger. Tamis + filtre à huile by-pass de sécurité en cas d'encrassement. Filtre à air sec, graissage sous pression par pompe à engrenage; pompe à essence mécanique, refroidissement par pompe à eau et thermostat. Embrayage : à sec. Boîte de vitesses : 4 ou 5 vitesses toutes synchronisées + marche arrière. Transmissions : Traction avant, joints tripodes homocinétiques en sortie de boîte, joints doubles homocinétiques sur les roues. Freins: Frein principal commande hydraulique à haute pression (servo-frein), répartiteur de freinage agissant en fonction de la charge sur l'essieu arrière. 2 circuits indépendants : disques à l'ayant, tambours à l'arrière - frein de secours par plaquettes spéciales sur les disques des roues avant, commande mécanique. Direction : à crémaillère. Châssis : Plate-forme à longerons latéraux en tôle soudée. Suspension: 4 roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydraulique de suspension avec amortisseur intégré. Barres antiroulis avant et arrière, correcteurs d'assiette avant et arrière assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol quelle que soit la charge, circuit alimenté par une huile minérale spéciale. Electricité: Batterie - 12 V 40 A/h, alternateur 12 V 520 W. Phares code européen intégrés à l'avant. Dimensions Berline : Empattement 3,125 m - Diamètre de braquage 11 m - longueur hors tout 4,87 m - largeur hors tout 1,80 m - hauteur hors tout 1,47 m. Possibilité de remorquage : 1800 kg. Capacités : Réservoir à essence 65 litres, carter d'huile 4,5 litres, huile boîte de vitesses 2 litres. Poste de conduite : nouveau tableau de bord, compte-tours, allume-cigare, rétroviseur jour-nuit, voyant central de sécurité, tachymètre avec indication des distances de freinage, lave-glace électrique. Options : Chauffage - 15 °C - Appuie-tête - Siège avant à 9 hauteurs réglables - Accoudoir central amovible pour siège avant - Poste auto-radio - Poste auto-radio H.Fl. - Pare-brise Triplex en verre feuilleté - Ceintures de sécurité à toutes les places - Avertisseurs à grande puissance (2 trompes à compresseur) - Lunette AR chauffante.

W

I. Moteur: Cylindrée 1,985 I
Alésagé, course 86 × 85,5
Rapport volumétrique 8
Puissance réelle maxi DIN 81,5 ch à 5500 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE 91 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi DIN 13,7 m/kg à 3000 tr/mn
Couple maxi SAE 14 m/kg à 3000 tr/mn
Carburateur Solex simple corps
Echappement à tubulure simple et double sortie

Roues: Pneus 180 HR × 380 X AS Pneus arrière et roue de secours (utilisable temporairement à l'avant) 155 HR × 380-X AS

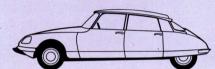
Poids et encombrement:
Voie avant 1,516 m, voie arrière 1,316 m
Poids à vide 1260 kg

Performances: plus de 160 km/h moins de 37" au kilomètre départ arrêté

Consommation: sur route à 90 km/h de moyenne (2 personnes + 50 kg de bagages) : 11 litres selon norme DIN 70030 : 10,45 l

DSpécial

Embrayage à commande mécanique au pied Garniture intérieure en targa Options: direction assistée, tous phares à iode et commande dynamique des phares principaux; avec ou sans commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée).

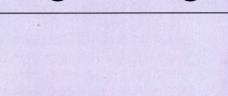


DSuper

Embrayage à commande mécanique au pied , Garniture intérieure Targa. Moquette sur le sol et coffre garni. Montre au tableau de bord de série Options: boîte 5 vitesses - garniture tissu, tous phares à iode et commande dynamique des phares principaux; avec ou sans commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée).

DS 20

Embrayage et boîte de vitesses à servo-commande hydraulique (pas de pédale d'embrayage). Direction assistée de série - Pédale de frein type champignon Options : tous phares à iode et commande dynamique des phares principaux; avec ou sans commande directionnelle des phares auxiliaires.



DS 21

Pare-brise Triplex en verre feuilleté, correcteur dynamique de hauteur des phares principaux. Options : commande mécanique de la boîte 5 vitesses, tous phares à iode, avec ou sans commande directionnelle des phares auxiliaires.

Pallas

Finition soignée : entrée de porte inox, deux plafonniers, épaisse moquette sur le sol, garniture intégrale des portières, baguette en bas de caisse, etc. De série, tous phares à iode, commande dynamique des phares principaux et commande directionnelle des phares auxiliaires.

Options : garniture intérieure cuir naturel ou noir.

Break

Habitabilité exceptionnelle, quatre aménagements intérieurs: Break - Familiale - Commerciale ou ambulance. Options: garniture tissu, tous phares à iode et commande dynamique des phares principaux; avec ou sans commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée).

Cabriolet

2 portes, 4 places, décapotable, châssis spécialement renforcé, garniture intérieure en cuir de couleur en harmonie avec celle de la carrosserie. Finition Pallas. Système optique Pallas.

Prestige

Plafonniers spéciaux, glace descendante entre le compartiment du chauffeur et les places arrière, système optique Pallas, etc. Options: finition Pallas, interphone, radio à double commande, téléphone.



Citer loue, sans chauffeur, des Citroën et des Autobianchi,

II. Moteur: Cylindrée 1,985 I Alésage course : 86 x 85,5 Rapport volumétrique: 8,75 (emploi obligatoire du supercarburant) Puissance administrative française 11 CV Puissance réelle maxi DIN 91 ch à 5900 tr/mn Puissance réelle maxi SAE 103 ch à 6000 tr/mn Couple maxi DIN 14,4 m/kg à 3500 tr/mn Couple maxi SAE 14,9 m/kg à 4000 tr/mn Carburateur : Weber ou Solex inversé double corps Echappement à tubulure simple et double sortie Roues: Pneus avant 180 HR x 380 X AS Pneus arrière et roue de secours (utilisable temporairement à l'avant) 155 HR × 380 X AS Poids et encombrement : Voie avant 1,516 m, voir arrière 1,316 m Poids à vide 1265 kg Performances: plus de 165 km/h 36"5 au kilomètre départ arrêté Consommation: sur route à 90 km/h de movenne (2 personnes + 50 kg de bagages) : 11,4 l selon norme DIN 70030: 10,39 I

III. Moteur: Cylindrée 2,175 I Alésage course : 90 x 85.5 Rapport volumétrique: 8,75 (emploi obligatoire du supercarburant) Puissance administrative française 12 CV Puissance réelle maxi DIN 106 ch à 5500 tr/mn Puissance réelle maxi SAE 115 ch à 5750 tr/mn Couple maxi DIN 17 m/kg à 3500 tr/mn Couple maxi SAE 17,4 m/kg à 4000 tr/mn Carburateur : Weber ou Solex inversé double corps Echappement à double tubulure et double sortie Roues: Pneus avant 180 HR x 380 X AS Pneus arrière et roues de secours (utilisable temporairement à l'avant) 165 AR × 380 X AS Poids et encombrement : voie avant 1,516 m, voie arrière 1,316 m Poids à vide 1300 kg Performances: vitesse maxi 178 km/h 35" au kilomètre départ arrêté Consommation: sur route à 90 km/h de movenne (2 personnes + 50 kg de bagages) : 11,8 l Selon norme DIN 70030 : 11,27 I

IV. Moteur à injection électronique : cylindrée 2,175 I Alésage course : 90 × 85,5 Rapport volumétrique : 9 (emploi obligatoire du supercarburant) Puissance administrative française 12 CV Puissance réelle maxi DIN 125 ch à 5250 tr/mr Puissance réelle maxi SAE 139 ch à 5500 tr/mr 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 Echappement à double tubulure et double sortie Roues: Pneus avant 185 HR x 380 X AS Pneus arrière et roue de secours 185 HR × 380 X AS Poids et encombrement : voie avant 1,516 m, voie arrière 1,316 m Poids à vide 1340 kg Performances: vitesse maxi 188 km/h 33"7 au kilomètre départ arrêté Consommation: sur route à 90 km/h de moyenne (2 personnes + 50 kg de bagages) : 11,5 l Selon norme DIN 70030: 10,38 I

