



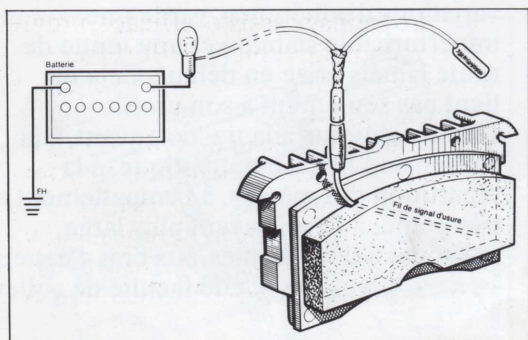
CITROËN^DS



Le plaisir de conduire une DS vient de l'obéissance absolue du véhicule aux directives du pilote mais aussi à une sorte d'alliance entre l'homme et la machine.

La direction assistée facilite les manœuvres en ville, permet de conduire sans fatigue sur les routes les plus sinueuses. En cas de danger, elle répond à la moindre injonction (sans pour autant répercuter au volant les défauts du sol).

Le freinage assisté, efficace, progressif, dose automatiquement l'effort entre l'avant et l'arrière de la voiture selon la charge. Un bref regard aux voyants lumineux du tableau de bord suffit pour s'assurer que tout fonctionne dans les différents postes : pression des freins, de l'huile, chauffage de la lunette arrière, charge de la batterie, état d'usure des garnitures de frein. Non seulement la DS



exécute parfaitement les ordres de celui qui la conduit, mais en outre, elle le prévient en cas de danger.

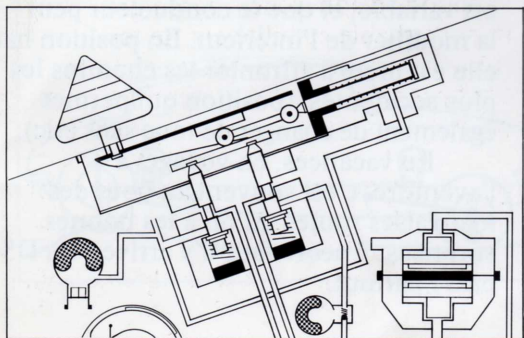
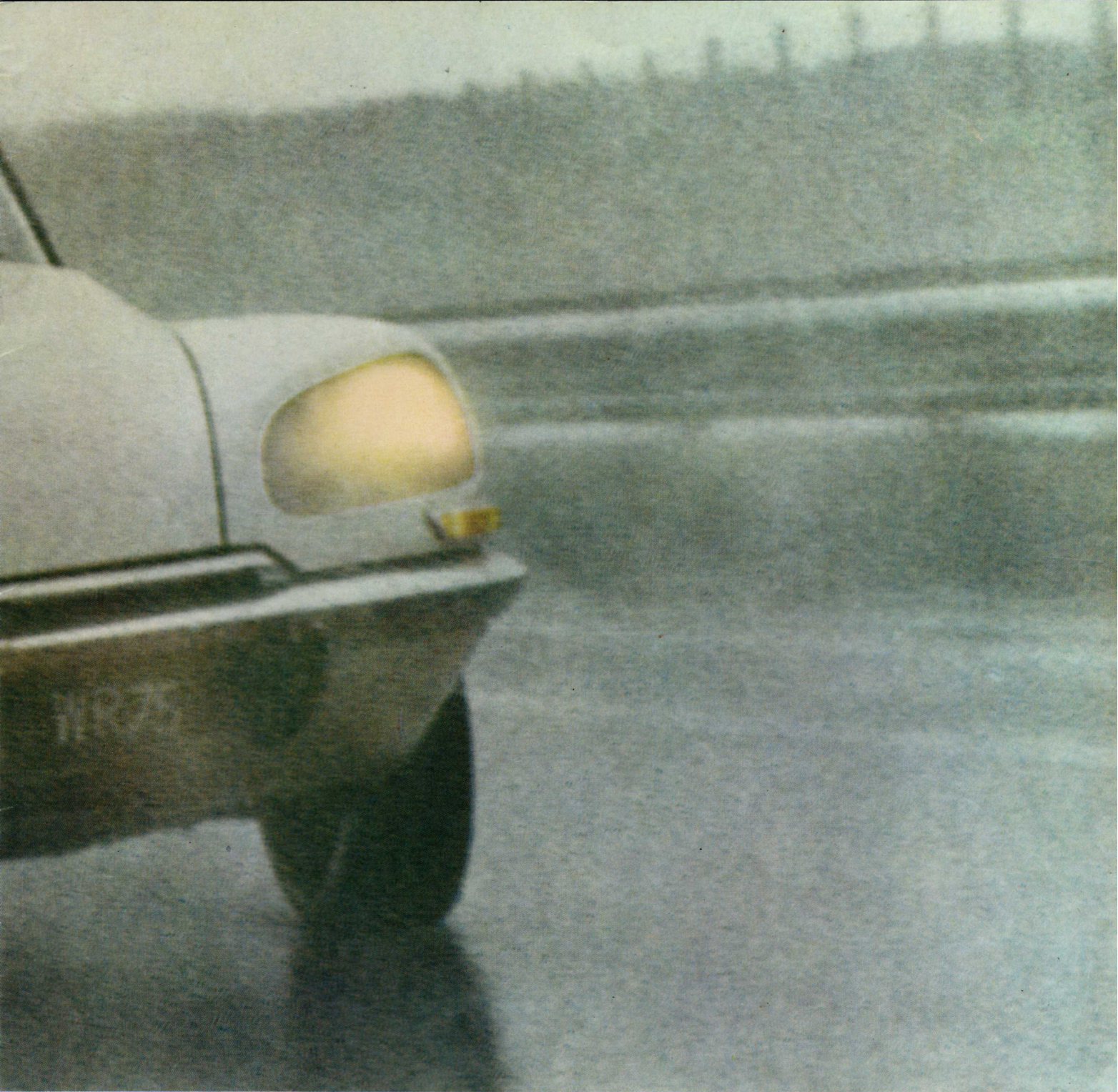
Indicateur d'usure de frein. Un fil est noyé dans le métal de la plaquette. A partir d'une certaine usure, il fait contact avec le disque de frein, et le voyant s'allume au tableau de bord.



Contre la pluie qui brouille le paysage, l'eau qui ruisselle sur les vitres, la buée qui dépose son voile dangereux, la DS a son plan de sécurité: le large champ d'action de l'essuie-glace, la forte pression des balais, le désembuage du pare-brise et des glaces latérales, la lunette arrière chauffante.

Indifférente au mauvais temps, indifférente aux mauvaises routes, la DS, quels que soient les défauts du sol, les

variations d'adhérence, garde une imperturbable stabilité et une tenue de route jamais prise en défaut. Cela ne tient pas seulement à son profil aérodynamique, à la traction avant, à la suspension hydropneumatique, à la répartition des masses, à l'empattement très grand, à la voie avant plus large, aux roues indépendantes, aux bras d'essieux à gros roulements. Cette faculté de coller



à la route, de ne jamais s'écarter de la trajectoire prévue, cette sécurité de conduite résultent de la cohérence de l'ensemble qui fait qu'une DS est une DS.

Répartiteur automatique de freinage. Toute variation de charge de la voiture provoque automatiquement une nouvelle répartition de force de freinage entre AV et AR.

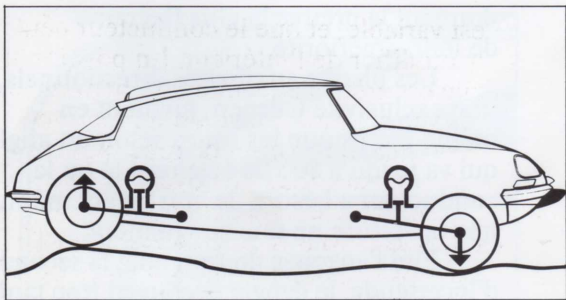


La route bien tracée, bien plane, bien droite, l'asphalte sans défaut ne donnent pas la vraie mesure d'une voiture. Quand il n'y a pas de route mais à peine une ébauche, quand le revêtement du sol s'appelle sable, terre, cailloux, quand les pierres succèdent aux trous, la plupart des voitures s'arrêtent. D'autres prennent des risques, et cassent.

La DS passe parce que la garde au sol

est variable, et que le conducteur peut la modifier de l'intérieur. En position haute elle est prête à affronter les chemins les plus accidentés. (position qui permet également de changer de roue sans cric).

En vacances, en voyage, à l'aventure, c'est souvent au bout des mauvaises routes qu'on a les bonnes surprises. Encore faut-il y arriver. La DS passe partout.



Suspension hydropneumatique.



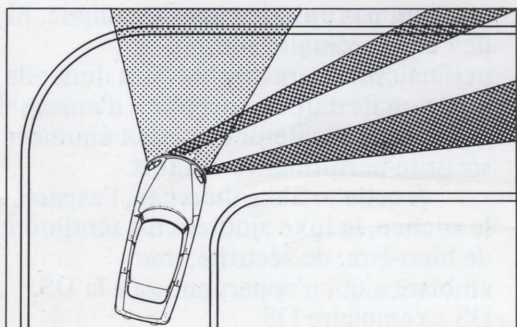
La nuit bien des voitures perdent de leur sécurité. Elles ne voient pas assez bien, pas assez loin.

Les phares puissants de la DS fouillent l'obscurité, déchiffrent la route, balisent le paysage. Quelle que soit la charge, leur portée est invariable, la direction des faisceaux lumineux s'adaptant aux variations d'assiette de la voiture. Mais c'est dans les virages que les DS

donnent la preuve la plus flagrante de leur supériorité.

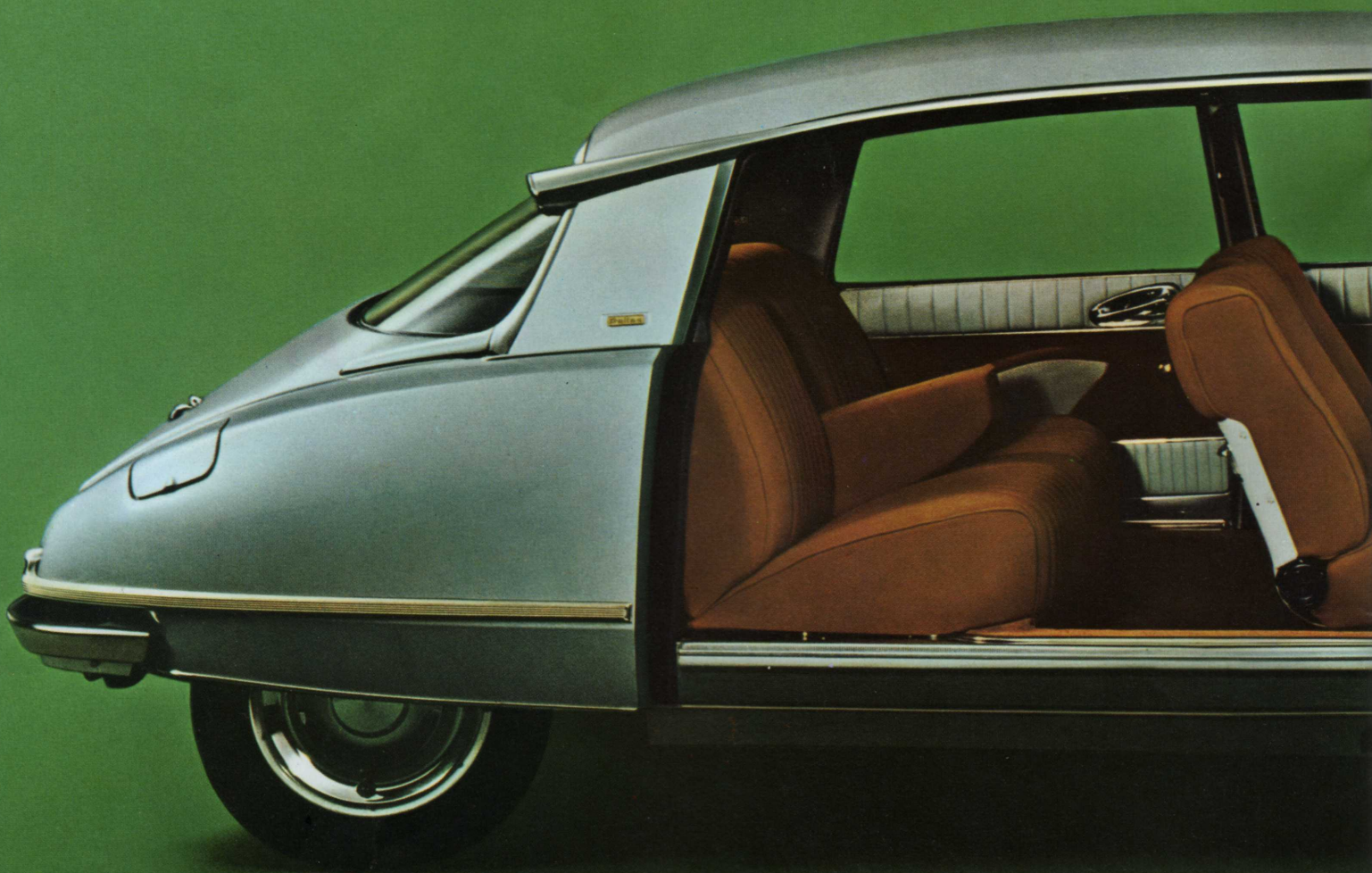
Les phares auxiliaires directionnels, une exclusivité Citroën, pivotent en même temps que les roues selon un angle qui va jusqu'à 80°. Ils éclairent là où le conducteur a besoin de voir : avant même que la voiture ne tourne vraiment.

Finis l'angoisse du trou noir, la seconde d'incertitude, le danger découvert trop tard!



Elles regardent où il faut, les DS
de la nuit blanche.

Les phares directionnels.

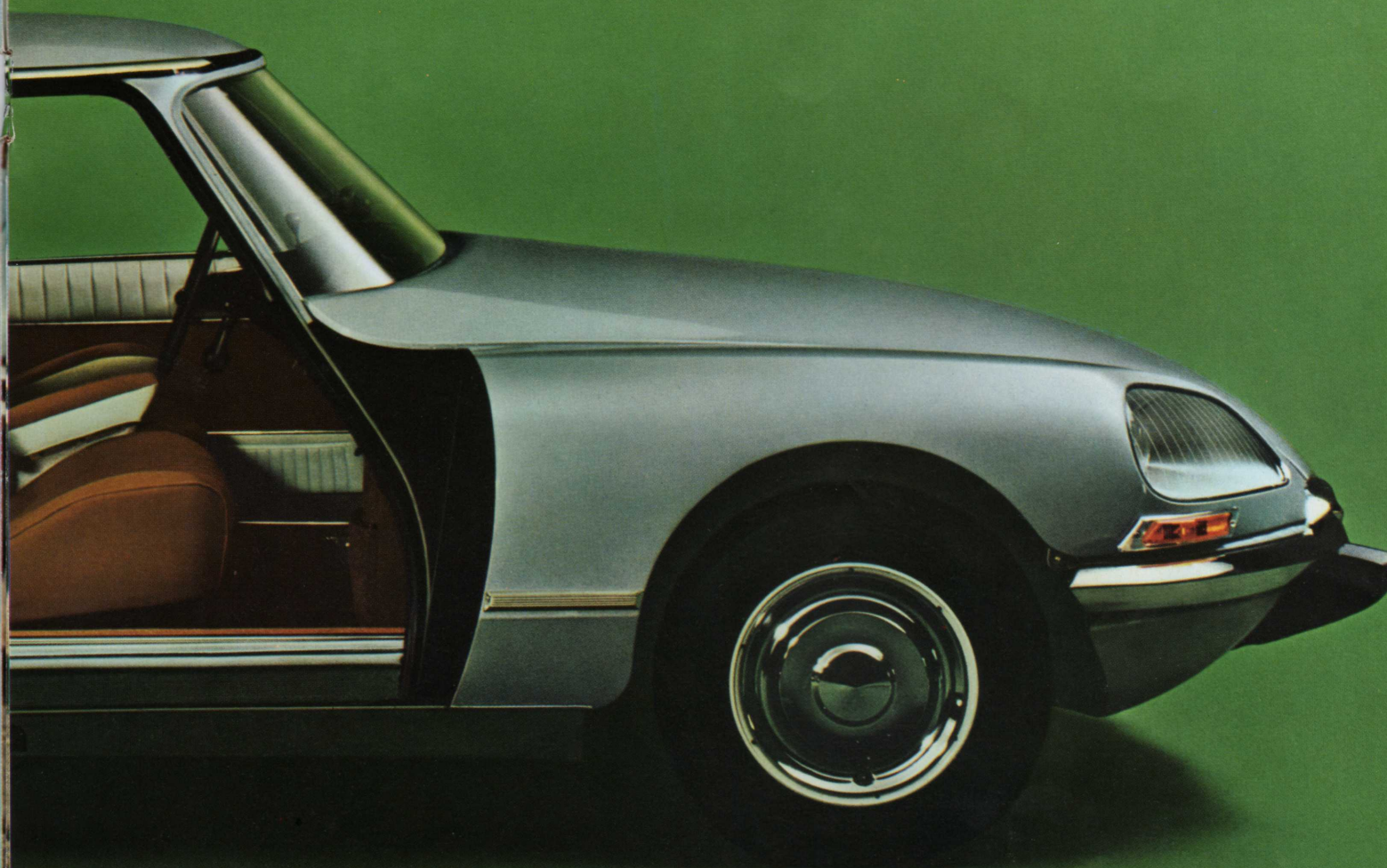


Cette élégance insolite qui démode les modes ne résulte pas seulement d'une recherche esthétique. Le carénage des roues antérieures, l'avant profilé, le capot plongeant, le pare-brise bombé, l'arrière court, l'absence de saillies donnent un profil aérodynamique qui améliore le coefficient de pénétration dans l'air, diminue les "traînées" et augmente la stabilité en mouvement.

Le caractère unique de la DS ne

provient pas uniquement de sa ligne, ni de l'extraordinaire somme de perfectionnements techniques dont elle est dotée, mais d'une conception d'ensemble qui permet d'obtenir ce parfait équilibre sécurité-performance-confort.

A cette totale cohérence, l'espace, le silence, le luxe ajoutent un sentiment de bien-être, de sécurité, une ambiance qui n'appartient qu'à la DS. DS,exemplaire DS.



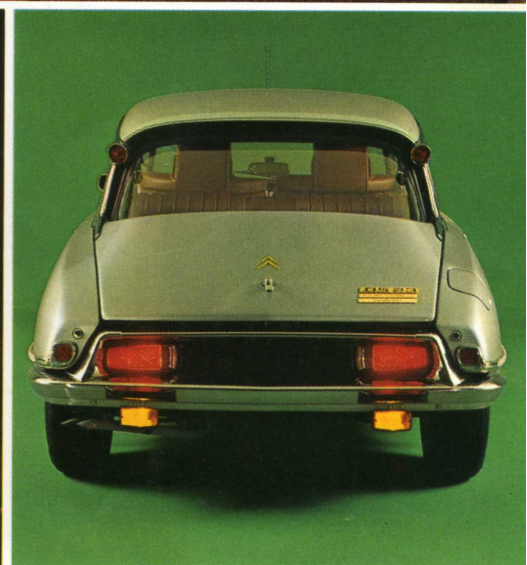
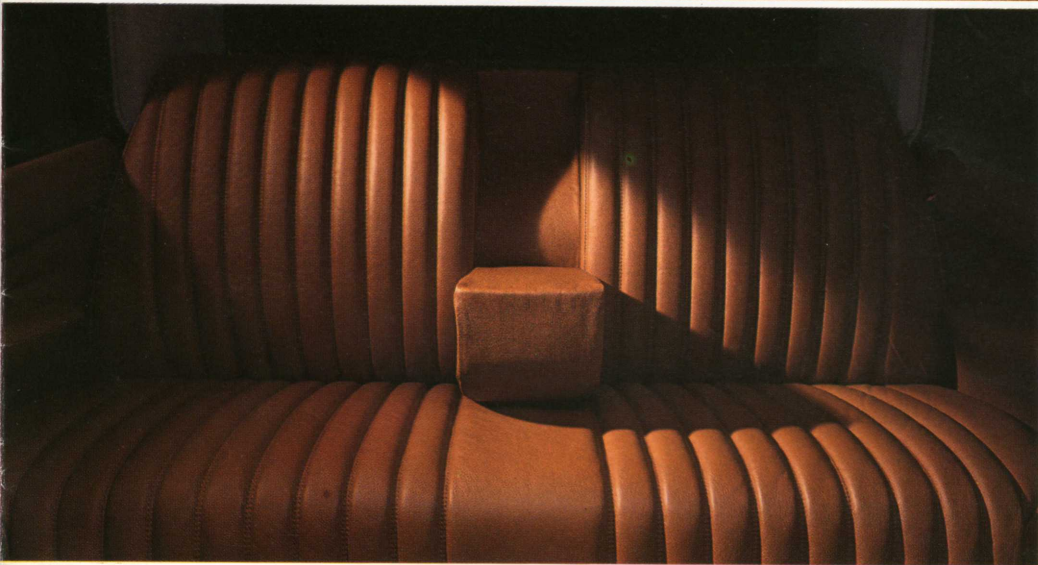
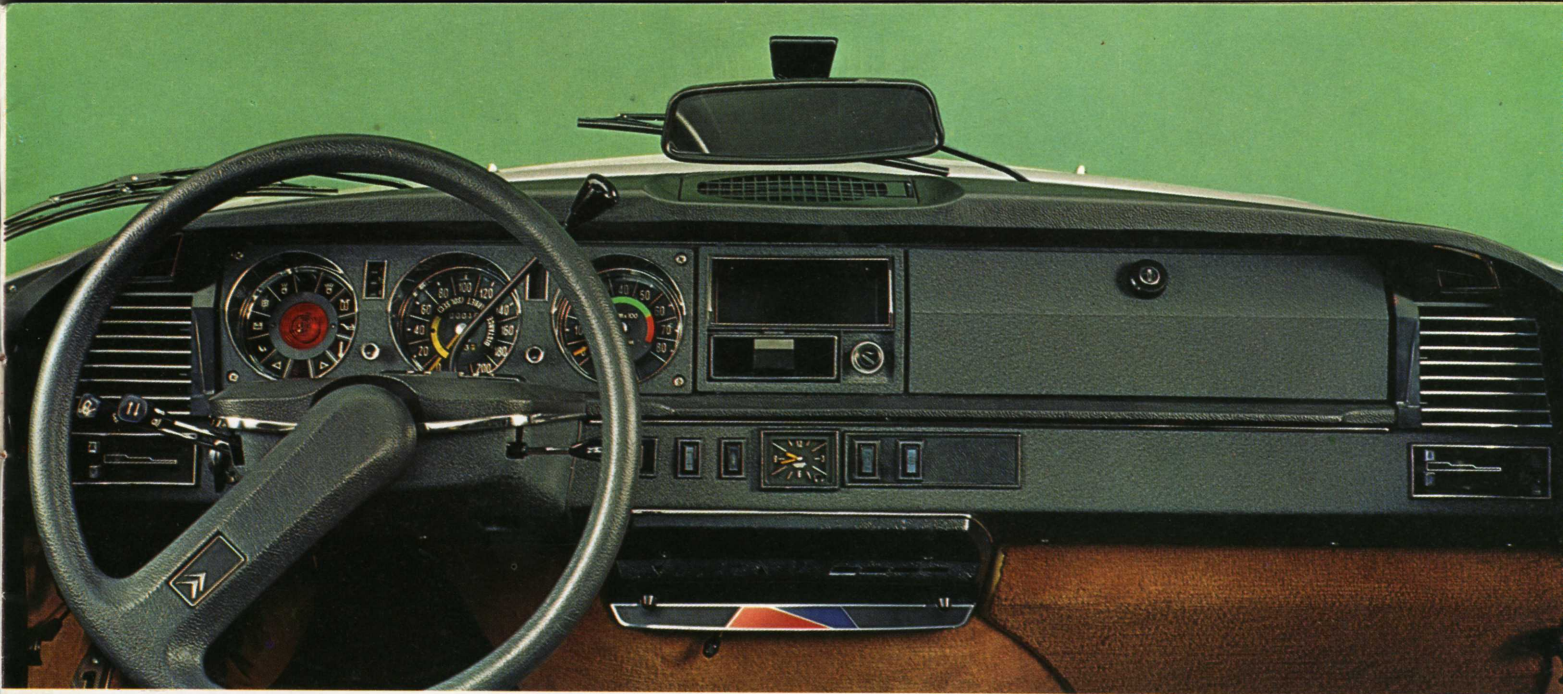


Le tableau de bord de la DS témoigne à lui seul de la technicité Citroën, mise au service de la sécurité. Le volant monobranche dégage totalement la vue; en cas de choc, il se déforme pour éviter de blesser le conducteur. L'indicateur de vitesse donne les distances moyennes de freinage. Les 11 voyants lumineux sont prêts à signaler toute anomalie.

A l'arrière les passagers peuvent se détendre dans des fauteuils moelleux

sans mollesse. Ils peuvent prendre leurs aises, étendre les jambes, affronter confortablement les plus longues étapes. Ils ne sentiront ni la route, ni les heures. En DS, le temps n'existe pas.

La version break permet à sept personnes de voyager dans des conditions très confortables. Et d'emporter l'indispensable superflu, si nécessaire dans les grandes équipées et les vacances au long cours.



Caractéristiques communes à 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. Echappement à double tubulure et double sortie. Emploi du supercarburant.

Embrayage : à diaphragme.

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), freinage agissant en fonction de la charge sur l'essieu arrière. 2 circuits indépendants ; disques à l'avant, tambours à l'arrière, frein de secours, à commande mécanique par plaquettes spéciales sur les disques avant.

Direction : à crémaillère.

Chassis : 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.

Électricité : alternateur 12 V-700 W. Phares code européen intégrés à l'avant.

Dimensions Berline : voie avant 1,516 m, voie arrière 1,316 m, 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 : compte-tours, voyant central de sécurité, tachymètre avec indication des distances de freinage, allume-cigare, rétroviseur jour-nuit, lave-glace électrique. Témoin d'usure des plaquettes de frein. Verrou de boîte à gants. Blocage automatique des portes AR (protection pour enfants).

Options : appuie-tête, siège passager réglable en hauteur, ceintures à enrouleur aux places avant.

Moteur 1

Moteur : Cylindrée 1.985 l
Alésage course : 86 x 85,5
Rapport volumétrique : 8,75
Puissance administrative française : 11 CV
Puissance réelle maxi DIN 99 ch à 5500 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE 108 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi DIN 15,1 m/kg à 3500 tr/mn
Couple maxi SAE 15,5 m/kg à 4000 tr/mn

Carburateur : inversé double corps
Batterie 12 V 200/40 Ah
(Ambulance 12 V 250/50)

Caractéristiques concernant les berlines :

Roues : Pneus avant 180 HR x 15 XAS
Pneus arrière et roue de secours (utilisable temporairement à l'avant) 155 HR x 15 XAS
Poids à vide, DS Spécial, DS Super : 1280 kg - DS 20 : 1300 kg

Performances : 169 km/h
Kilomètre départ arrêté : 34"9 DS Spécial, DS Super, 36" DS 20.

Consommation : selon normes DIN 70030 : 10,5 l DS Spécial, DS Super ; 9,9 l DS 20.

Moteur 2

Moteur : Cylindrée 2.175 l
Alésage course : 90 x 85,5
Rapport volumétrique : 8,75
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 : inversé double corps
Batterie 12 V 200/40 Ah
Poids à vide 1310 kg

Performances : vitesse maxi 175 km/h
34"5 au kilomètre départ arrêté
Consommation : selon norme DIN 70030 : 10,7 l.

Moteur 3

Moteur : Cylindrée 2.347 l
Alésage course : 93,5 x 85,5
Rapport volumétrique : 8,75
Puissance administrative française : 13 CV
Puissance réelle maxi DIN 115 ch à 5500 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE 124 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi DIN 18,7 m/kg à 3500 tr/mn
Couple maxi SAE 19,1 m/kg à 4000 tr/mn

Carburateur : inversé double corps
Batterie 12 V 250/50 Ah
(Ambulance 300/60 Ah)

Roues : Pneus avant 180 HR x 15 XAS
Pneus arrière et roue de secours (utilisable temporairement à l'avant) 165 HR x 15 XAS
Poids à vide 1320 kg

Performances : (avec boîte mécanique) vitesse maxi : 179 km/h, 33"8 au kilomètre départ arrêté.

Consommation : selon norme DIN 70030 : 10,7 l (avec boîte mécanique).

Moteur 4

Moteur à injection électronique :
Cylindrée 2.347 l
Alésage course : 93,5 x 85,5
Rapport volumétrique : 8,75
Puissance administrative française : 13 CV

Puissance réelle maxi DIN 130 ch à 5250 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE 141 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi DIN 19,9 m/kg à 2500 tr/mn
Couple maxi SAE 20,5 m/kg à 4000 tr/mn

Alimentation par injection électronique d'essence
Batterie 12 V 250/50 Ah

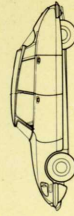
Roues : Pneus 185 HR x 15 XAS
Poids à vide 1340 kg

Performances : (avec boîte mécanique) vitesse maxi 188 km/h 32"2 au kilomètre départ arrêté

Consommation : selon norme DIN 70030 : 11,6 l (avec boîte mécanique).

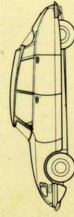
DSpécial

Boîte mécanique 4 vitesses. Garnissage intérieur targa. Pavillon blanc Meije. Options : direction assistée (volant mousse). Tous phares à iode, commande dynamique des phares principaux et commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée). Lunette arrière chauffante. Avertisseur à compresseur. Siège conducteur réglable en hauteur, garnissage tissu.



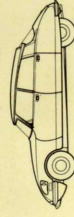
DSuper

Boîte mécanique 4 vitesses. Direction assistée, volant mousse. Tous phares à iode et commande dynamique. Avertisseur à compresseur. Feux de recul. Garnissage intérieur targa. Moquette sur le sol et coffre garni. Montre. Lunette arrière chauffante. Options : commande directionnelle des phares auxiliaires. Peinture métallisée. Siège conducteur réglable en hauteur, garnissage tissu, glaces teintées (pare-brise Super Triplex).



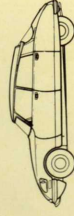
DSuper 5

Boîte mécanique 5 vitesses. Direction assistée, volant mousse. Tous phares à iode et commande dynamique. Avertisseur à compresseur. Feux de recul. Garnissage intérieur targa. Moquette sur le sol et coffre garni. Montre. Lunette arrière chauffante. Options : commande directionnelle des phares auxiliaires. Pare-brise Super Triplex. Peinture métallisée. Siège conducteur réglable en hauteur, garnissage tissu, glaces teintées (pare-brise Super Triplex).



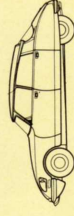
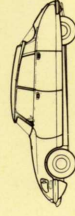
DS20

Embrayage et boîte de vitesses (4 rapports) à servo-commande hydraulique (pas de pédale d'embrayage). Direction assistée, volant mousse. Tous phares à iode, commande dynamique des phares principaux et des phares auxiliaires. Avertisseur à compresseur. Feux de recul. Garnissage intérieur tissu. Moquette sur le sol et coffre garni. Pare-brise Super Triplex. Montre. Lunette arrière chauffante. Options : peinture métallisée. Siège conducteur réglable en hauteur. Glaces teintées. Existe en version Pallas.



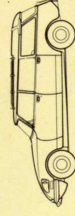
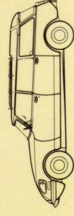
DS23Pallas

Transmission : Boîte de vitesses (4 rapports) à servo-commande hydraulique (pas de pédale d'embrayage) ou boîte de vitesses à 5 rapports à commande mécanique. Direction assistée, volant mousse, tous phares à iode et commande dynamique des phares principaux et commande directionnelle des phares auxiliaires. Avertisseur à compresseur. Feux de recul - garnissage tissu. Pare-brise Super Triplex, montre, lunette AR chauffante. Finition Pallas : Entrées de portes inox, épaisse moquette sur le sol, garnissage intégral des portières. Accoudoir central AV, 2 plafonniers intégrés. Peinture métallisée, baguettes en bas de caisse. Options spécifiques Pallas : Toit vinyl, garnissage intérieur cuir (tabac ou noir), appui-tête tissu ou cuir.



Break

20 : Boîte mécanique 4 vitesses. Direction assistée, volant mousse. Tous phares à iode et commande dynamique. Avertisseur à compresseur. Feux de recul. Garnissage intérieur targa. Montre. Lunette AR chauffante. 23 : Mêmes caractéristiques que le Break 20, sauf boîte mécanique 5 vitesses. **Dérivés 20** : Familiale, Ambulance. Options communes : garnissage tissu, peinture métallisée, commande directionnelle des phares auxiliaires, siège conducteur réglable en hauteur. Sur ambulance : chauffage - 15°. Pare-brise Super Triplex blanc ou teinté.



NOTES

Citer loue, sans chauffeur, des Citroën et des Autobianchi, entretenues par ceux qui les connaissent le mieux.

CITROËN 