

CHAVILLE AUTO
R.C. Versailles 70 B 138
185. Av. Roger Salengro
CHAVILLE - 92
Téléphone 926.05.55



CITROËN^DS

DS de la route



Pas un cahot, pas un à-coup.
Seul le léger sifflement de l'air.

L'aiguille a passé la médiane du cadran.

Voici l'autre versant, le domaine réservé de la DS, l'espace 100/200.

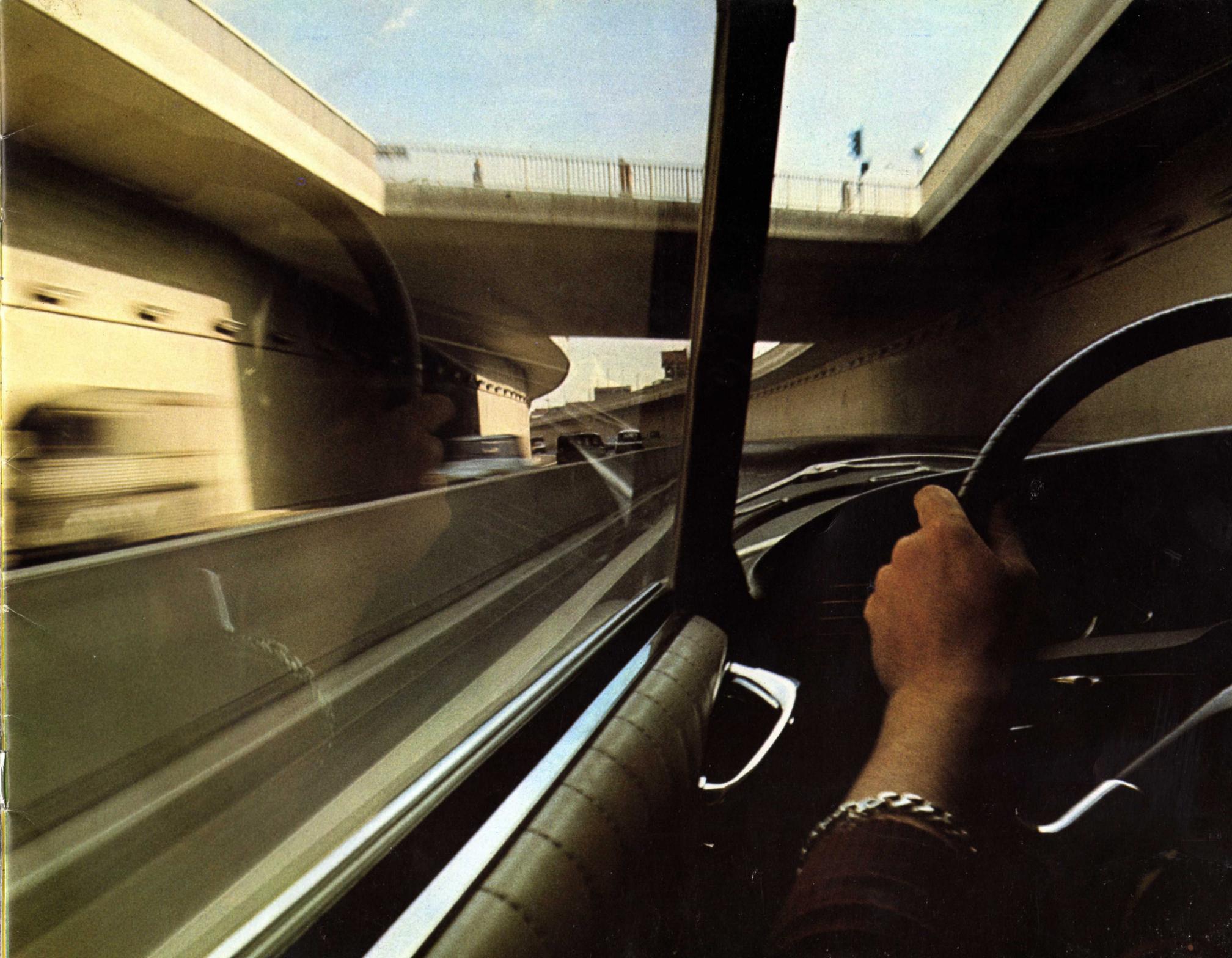
L'avant accroche. Les roues mordent l'asphalte. Les 139 Ch « arrachent ».

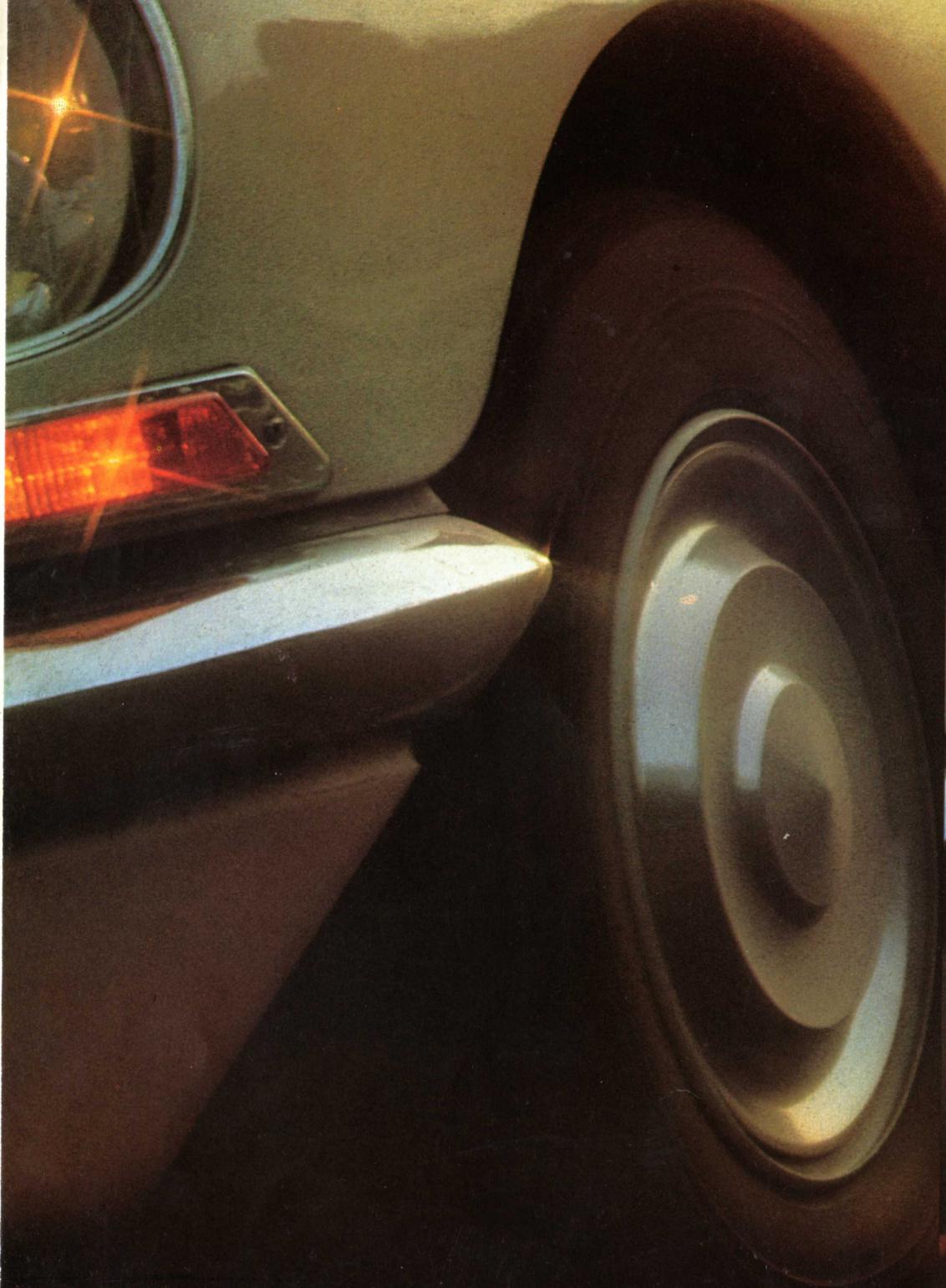
140, 160, 180 km/heure... Seul le paysage semble bouger.

Pourtant, tenir la route est pour la DS une image vide de sens, image qui semble supposer qu'entre la DS et la route se trouve un écart, une distance, l'espace même d'une question. Sur la route, il faudrait donc tenir ?

Mais c'est la route qui tient à la DS, et de façon organique, vitale ! DS, monstre routier, au sens où le théâtre fait naître ses monstres sacrés.

La scène les engendre, comme la route a fait naître la DS, qui lui appartient.











DS des grands espaces

Sur les routes dégagées, la DS roule vite, très vite : 163 km/heure pour la DSpécial, qui passe cette année de 91 à 98 Ch SAE, 188 km/heure pour la DS 21 à injection.

L'aérodynamisme de la coque, l'absence de calandre, tout est conçu pour réduire au minimum la perte de puissance.

Sur la DS 21 injection, un cerveau électronique calcule à chaque instant la quantité nécessaire et suffisante d'essence à injecter dans les cylindres en tenant compte de l'accélération demandée, de la pression atmosphérique et de la charge du moteur.

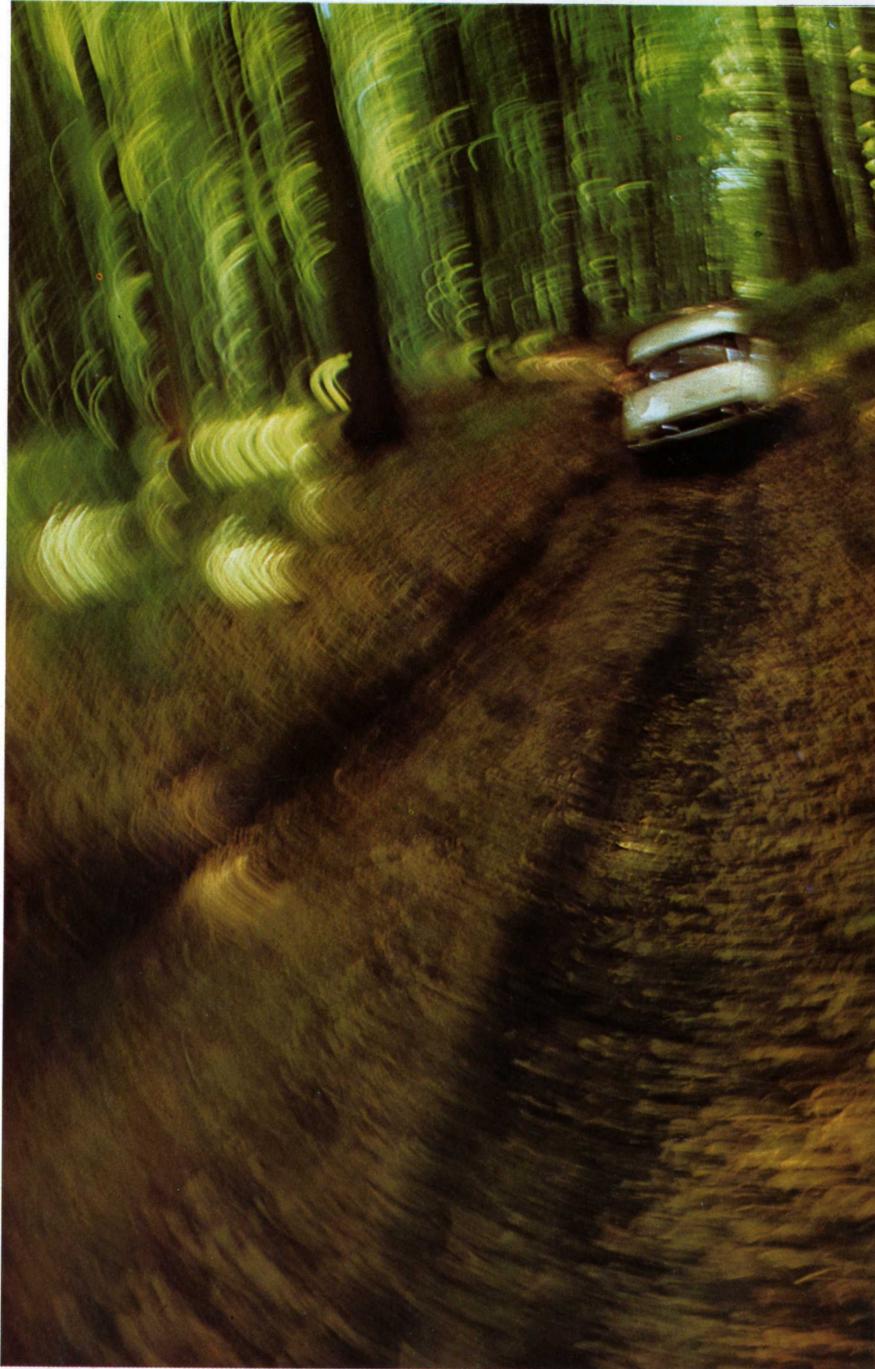
Le rendement est meilleur.

La cinquième vitesse (option sur la DSuper) quant à elle, vous permet outre l'accroissement de la nervosité, une diminution de la consommation.

A l'intérieur, tout est luxe, silence, raffinement. Moquette, portières capitonnées, sièges enveloppants recouverts de drap ou de cuir, qui se règlent en hauteur, profondeur et inclinaison, vous trouverez dans la DS le même confort que dans un train de luxe.

Et jusque dans les plus petits détails, les ingénieurs ont été guidés par le souci de votre sécurité. Le volant mousse à une seule branche, est maintenant du même type que celui de la SM (Citroën Maserati). Des bourrelets protègent le tableau de bord. Les boutons sont éclipsables. La DS veille sur ses passagers.

DS des mauvais chemins



La suspension de la DS est légendaire. C'est la seule voiture au monde qui ignore littéralement trous, bosses, cahots, dos d'ânes, nids de poules, ornières et fondrières.

A la place des ressorts métalliques traditionnels, des coussins d'air, beaucoup plus efficaces. Chaque roue est munie d'une sphère à amortisseurs qui combine le jeu d'une huile minérale (incompressible) et d'un gaz (compressible).

Un correcteur automatique maintient la voiture à hauteur constante quelle que soit la charge.

Chaque roue est indépendante, ce qui permet à la DS d'absorber toutes 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.

Ainsi la DS roule en souplesse dans les mauvais chemins, sur les pistes perdues et défoncées, là où aucune autre voiture ne pourrait s'aventurer.

Cette garde variable permet également de changer la roue sans cric. Une simple béquille cale la voiture.





DS des sommets

L'image de la sécurité absolue, c'est une DS en montagne.

Aucun virage, aucun lacet ne peut la déséquilibrer. Son empattement exceptionnel (écart entre les roues avant et les roues arrière) lui donne une assise parfaite. Jamais la DS « n'embarque ».

Tous les organes mécaniques sont groupés à l'avant, pour augmenter l'adhérence des roues qui sont à la fois directrices et motrices.

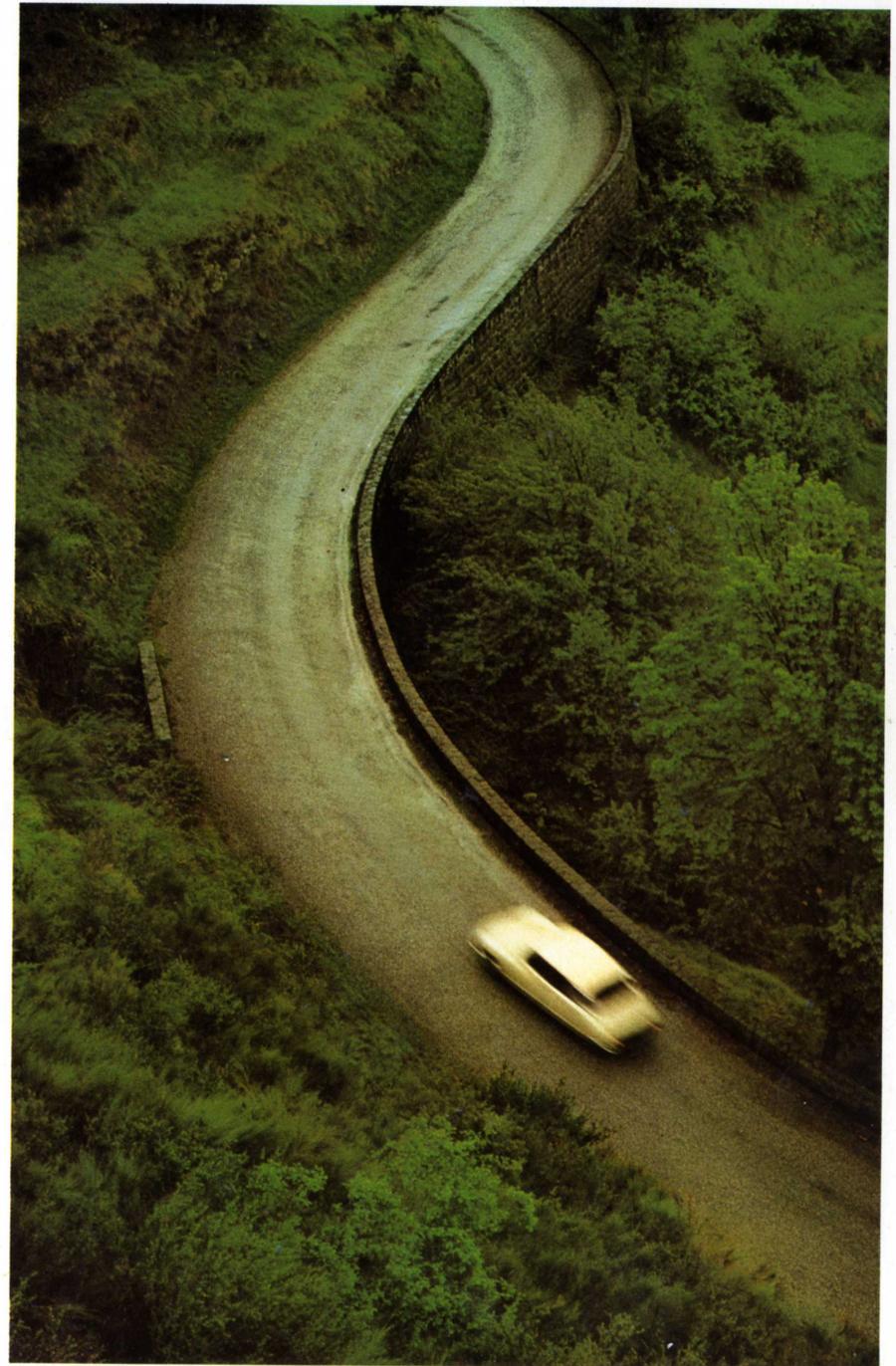
C'est la technique de la traction avant poussée à son plus haut degré de perfection.

Puissance des reprises, souplesse de la suspension, efficacité du freinage, tout vient confirmer que, même dans les passes les plus difficiles, le danger en DS n'existe pas.

C'est également là, en montagne, que les phares orientables font la preuve de leur fantastique efficacité.

Quand les autres voitures éclairent dangereusement le ciel, les précipices ou la cime des sapins, tranquille dans la nuit, la DS corrige automatiquement l'orientation de son champ lumineux.

La DS en montagne c'est la voiture de l'intelligence sûre.





DS de la pluie

Aucune voiture, sous la pluie, sur les routes glissantes, n'offre la sécurité de la DS.

Le freinage assisté à haute pression (une servo-commande hydraulique évite tout effort au conducteur) est à double circuit.

Un répartiteur automatique combine, en fonction des variations de charge, l'action des disques à l'avant et celle des tambours à l'arrière.

Les disques, pour être mieux refroidis, sont dégagés des roues et ventilés par des goulottes spéciales.

La climatisation intérieure empêche la formation de buée. La lunette arrière chauffante de série (en option sur DSpécial DSuper et breaks) empêche la formation de givre. La visibilité reste parfaite par tous les temps.

La direction assistée (DSpécial DSuper et breaks en option) est insensible aux irrégularités du sol et, même sur route mouillée, la stabilité de la DS reste infaillible : l'axe de rotation des roues passe par le point d'adhérence du pneu sur la route.

Quant à la carrosserie, elle ne craint ni l'eau, ni la boue, ni la neige. Le traitement par l'électrophorèse, permet de recouvrir toutes les parties métalliques, visibles ou cachées, d'une couche protectrice, avant l'application des apprêts et de la peinture elle-même.

DS de la nuit



Tapis derrière leurs hublots profilés, les quatre phares articulés de la DS déchiffrent et signalent tous les pièges de la nuit.

Tandis que les phares auxiliaires tournent avec les roues avant, les faisceaux des phares principaux s'adaptent aux variations d'assiette, grâce à un correcteur automatique.

Le tachymètre, le compte-tours et le cadran de contrôle sont protégés par des visières anti-reflets.

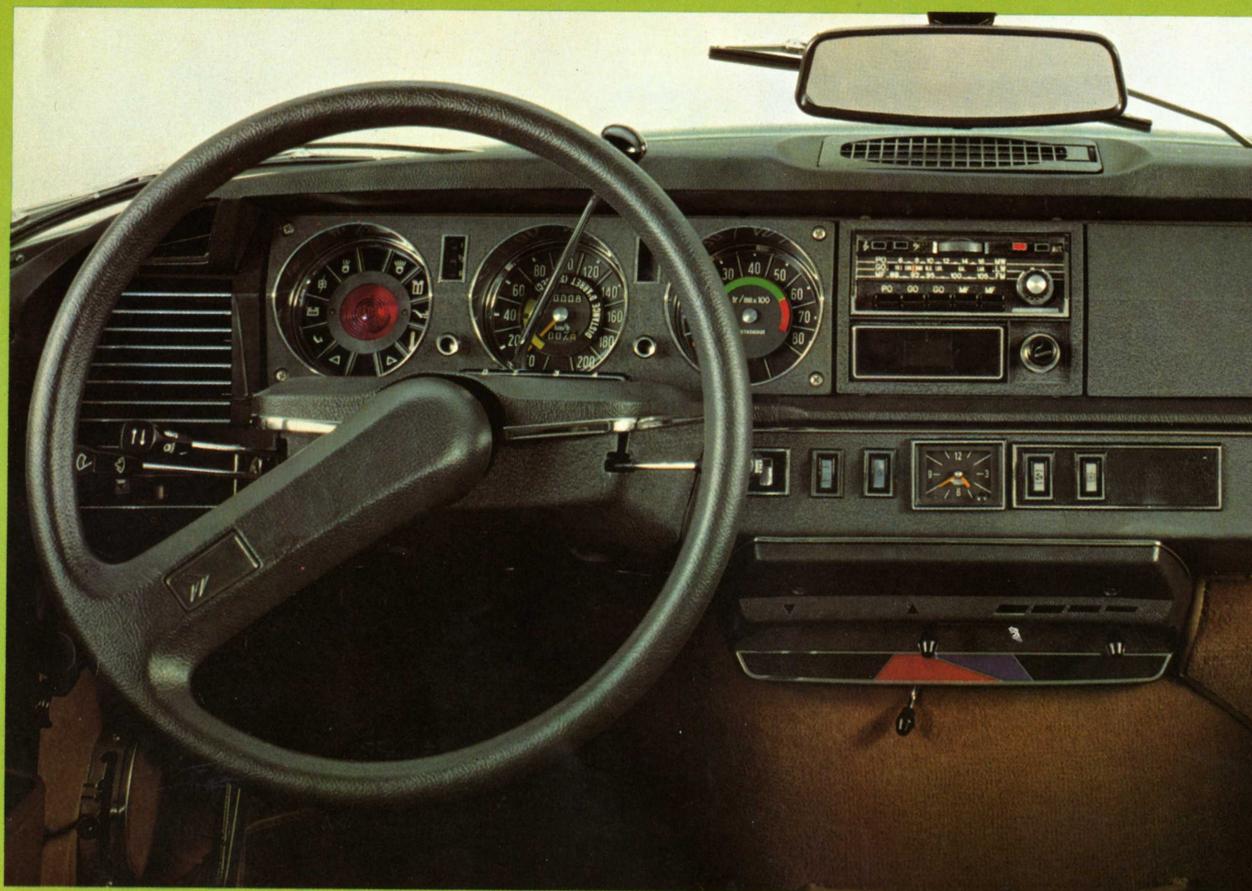
Onze voyants lumineux donnent à chaque instant le pouls de la voiture.

Un seul regard renseigne sur la marche parfaite de tous les organes vitaux :

- voyant bleu d'éclairage des phares;
- voyants rouges de pression hydraulique des freins, de pression d'huile moteur et de température d'eau;
- voyants verts des clignotants;
- voyants jaunes de charge de la batterie, d'usure des freins et de chauffage de la lunette arrière;
- voyant vert d'éclairage des lanternes;
- voyant rouge « stop » d'arrêt impératif.

Jusqu'à l'indication des distances de freinage qui figure sur le compteur au regard de chaque vitesse!





La DS est une somme de techniques qui n'existent sur aucun autre modèle de cette catégorie. Techniques qui en font une voiture véritablement révolutionnaire.

La DS est « fiable » parce qu'en toutes circonstances, à tout moment, son fonctionnement et la sécurité de ses passagers sont garantis. Ce n'est pas un hasard si en 1970, puis en 1971, la DS 21 à Injection Electronique s'est vu attribuer le « Prix de la Sécurité », décerné par l'Association de la Presse Automobile à l'une des voitures présentées au Salon de Paris. A son

confort légendaire, à sa suspension hydropneumatique exclusive sont venus s'ajouter, d'année en année, des perfectionnements qui en font une voiture hors classe.

NOUVELLES POIGNÉES

Les poignées de portières sont maintenant totalement intégrées à la carrosserie.

CONFORT.

Toutes les DS, à partir de la DS Super, ont maintenant deux feux de recul. La boîte à gants, la commande de chauffage, l'allume-cigare, le cendrier et l'antivol, sont munis d'un dispositif d'éclairage.



GLACES TEINTÉES.

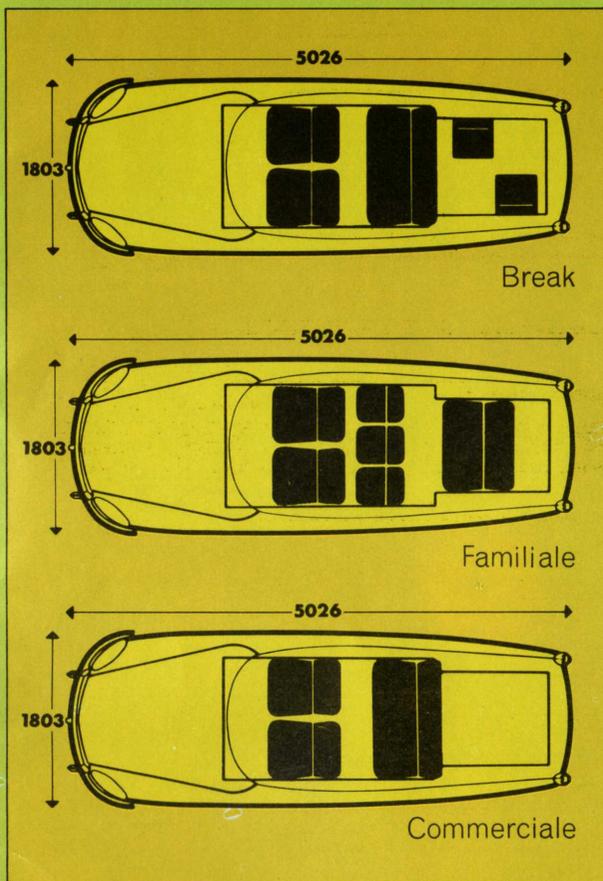
Les DS 21 à injection ainsi que les Pallas peuvent, sur demande, être équipées de glaces teintées.

VOLANT MOUSSE.

Toutes les DS étaient déjà équipées du célèbre volant de sécurité à une seule branche. Elles reçoivent maintenant un volant en mousse du même type que celui de la SM, qui offre une garantie encore plus totale (avec direction assistée).

PUISSANCE.

Divers aménagements ont permis de porter à : 89 ch DIN à 5500 t/mn



la puissance de la DS spécial (163 km/h) ;

99 ch DIN à 5500 t/mn

la puissance des DSuper, DS 20, Break 20.

BOITE AUTOMATIQUE.

En plus de la boîte mécanique à cinq vitesses synchronisées et de la célèbre boîte hydraulique semi-automatique, les DS 21 à carburateur et injection peuvent être équipées d'une boîte entièrement automatique Borg Warner. La DS vous laisse le choix entre trois types de conduite.

PNEUS.

Pour votre sécurité toutes les DS sont maintenant équipées de témoins d'usure des pneumatiques.

BREAK.

Le Break DS n'est que place et espace. Il a la même puissance (moteur 20 ou 21 carburateur), le même confort, le même glissement impeccable et dévoreur sur les grandes routes que ses sœurs, les DS et il existe en trois possibilités d'aménagement.

BREAK

A l'arrière, deux strapontins à dossier placés en quinconce.

La banquette arrière et les strapontins s'escamotent dans le plancher : volume utile de 2 m³, plancher plat de 2,30 m².

LA FAMILIALE

Entre les sièges avant et la banquette arrière qui est reculée, sont placés trois strapontins repliables qui font face à la route. Ainsi sept personnes sont à l'aise dans cette voiture. Repliés, les strapontins libèrent plus de 1 m².

LA COMMERCIALE

La "Commerciale" Citroën possède, avec sa banquette arrière escamotable, des cotes intérieures exceptionnelles pour ce type de véhicule : longueur 2,11 m, largeur 1,22 m dans la partie médiane, 0,97 m dans le compartiment arrière. Soit une surface utilisable de 2,30 m² (entièrement recouverte d'isorel stratifié en option).

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. Echappement à double tubulure et double sortie. Emploi du supercarburant. *Embrayage* : à sec. *Boîte de vitesses* : 4 ou 5 vitesses toutes synchronisées + marche arrière ou boîte automatique. *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'avant, 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* : 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 : 1 800 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 freins. Verrou de boîte à gants. Blocage automatique des portes AR (protection pour enfants). *Options* : appuie-tête. Siège conducteur à 9 hauteurs réglables - Poste auto-radio - Poste auto-radio H. FI.

Moteur : Cylindrée 1,985 l
Alésage, course 86 × 85,5
Rapport volumétrique 8,75
Puissance réelle maxi DIN 89 ch à 5 500 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE 98 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi DIN 14,7 m/kg à 2 500 tr/mn
Couple maxi SAE 15 m/kg à 3 000 tr/mn
Carburateur Solex simple corps

Roues : pneus 180 HR × 380 XAS.
Pneus arrière et roue de secours
(utilisable temporairement à l'avant)
155 HR × 380 XAS

Poids et encombrement :

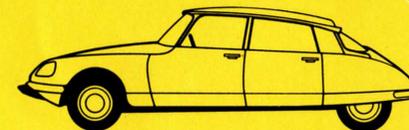
Poids à vide 1 280 kg.
Performances : plus de 160 km/h
36"1 au kilomètre départ arrêté

Consommation :

selon norme DIN 70030 : 10,3 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).
Lunette arrière chauffante. Pare-brise Triplex. Avertisseur à compresseur.



DSuper

Embrayage à commande mécanique au pied. Tous phares à iode et commande dynamique - Avertisseur à compresseur - Feux de recul - Garniture intérieure Targa. Moquette sur le sol et coffre garni. Pavillon peint. Montre au tableau de bord.
Options : boîte 5 vitesses - Garniture tissu - Direction assistée - Commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée).
Lunette arrière chauffante - Pare-brise Triplex - Peinture métallisée - Climatiseur.

DS 20

Embrayage et boîte de vitesses à servo-commande hydraulique (pas de pédale d'embrayage). Direction assistée
Lunette AR chauffante. Pare-brise Triplex. Volant mousse.
Tous phares à iode, commande dynamique des phares principaux et commande directionnelle des phares auxiliaires. Feux de recul.
Options : climatiseur - Peinture métallisée.

DS 21

Embrayage et boîte de vitesses à servo-commande hydraulique (pas de pédale d'embrayage) - Direction assistée - Lunette AR chauffante. Pare-brise Triplex. Volant mousse. Tous phares à iode, commande dynamique des phares principaux et commande directionnelle des phares auxiliaires. Feux de recul.
Options : boîte 5 vitesses à commande mécanique - Toutes glaces teintées et pavillon vinyl (injection) - Peinture métallisée - Climatiseur.
Boîte automatique.

Pallas

Finition soignée : entrée de porte inox, deux plafonniers, épaisse moquette sur le sol, garniture intégrale des portières, baguette en bas de caisse, etc.
Siège conducteur à 9 hauteurs réglables - Accoudoir central AV.
Options : garniture intérieure cuir naturel ou noir. Toutes glaces teintées. Pavillon vinyl.

Pallas Prestige

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

Break

Boîte 4 vitesses mécanique. Habitabilité exceptionnelle, quatre aménagements intérieurs : Break - Familiale - Commerciale ou Ambulance. Tous phares à iode et commande dynamique - Avertisseur à compresseur - Feux de recul.
Options : direction assistée - Garniture tissu. (sauf Commerciale) - Commande directionnelle des phares auxiliaires (si direction assistée)
Lunette AR chauffante. Pare-brise Triplex - Climatiseur.

Moteur : Cylindrée 1,985 l
 Alésage course : 86 × 85,5. Rapport volumétrique : 8,75
 Puissance administrative française : 11 CV
 Puissance réelle maxi DIN 99 ch à 5 500 tr/mn
 Puissance réelle maxi SAE 108 ch à 5 750 tr/mn
 Couple maxi DIN 15,1 m/kg à 3 500 tr/mn
 Couple maxi SAE 15,5 m/kg à 4 000 tr/mn
 Carburateur : Weber ou Solex inversé double corps

Caractéristiques concernant les berlines :

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

Poids et encombrement :
 Poids à vide. D Super: 1 280 kg - DS 20 1 300 kg.

Performances : 169 km/h
 36" au kilomètre départ arrêté (avec boîte hydraulique)

Consommation : selon norme DIN 70030 : 9,9 l

Moteur : Cylindrée 2,175 l
 Alésage course : 90 × 85,5
 Rapport volumétrique : 8,75
 Puissance administrative française 12 CV
 Puissance réelle maxi DIN 106 ch à 5 500 tr/mn
 Puissance réelle maxi SAE 115 ch à 5 750 tr/mn
 Couple maxi DIN 17 m/kg à 3 500 tr/mn
 Couple maxi SAE 17,4 m/kg à 4 000 tr/mn
 Carburateur : Weber ou Solex inversé double corps

Caractéristiques concernant les berlines :

Roues : Pneus avant 180 HR × 380 XAS
 Pneus arrière et roue de secours (utilisable temporairement
 à l'avant) 165 HR × 380 XAS

Poids et encombrement :
 Poids à vide 1 310 kg.

Performances : vitesse maxi 178 km/h
 35" au kilomètre départ arrêté (avec boîte hydraulique)

Consommation : selon norme DIN 70030 : 11,3 l.

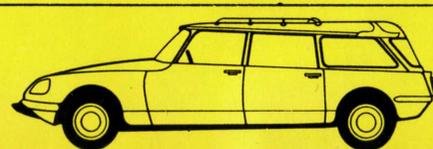
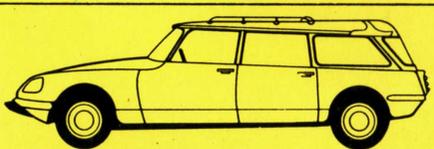
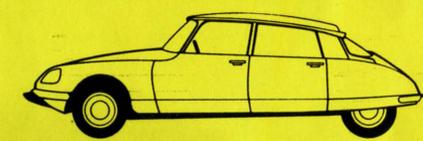
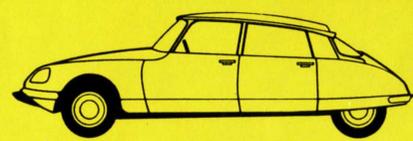
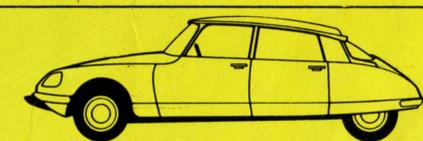
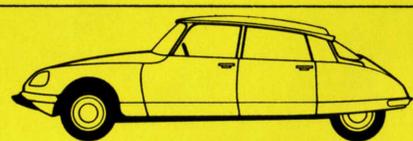
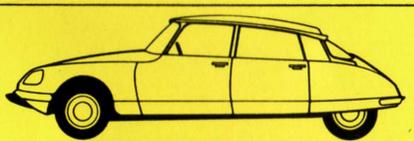
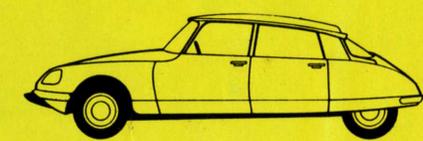
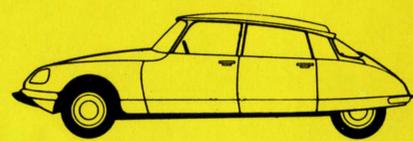
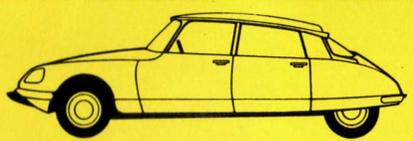
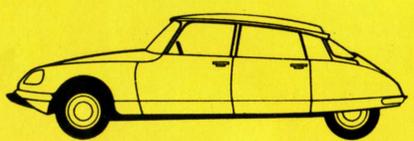
Moteur à injection électronique :
 Cylindrée 2,175 l
 Alésage course : 90 × 85,5
 Rapport volumétrique : 9
 Puissance administrative française 12 CV
 Puissance réelle maxi DIN 125 ch à 5 250 tr/mn
 Puissance réelle maxi SAE 139 ch à 5 500 tr/mn
 Couple maxi DIN 18,7 m/kg à 2 500 tr/mn
 Couple maxi SAE 20 m/kg à 4 000 tr/mn
 Alimentation par injection électronique d'essence

Roues : Pneus 185 HR × 380 XAS

Poids et encombrement :
 Poids à vide 1 340 kg.

Performances : vitesse maxi 188 km/h
 33"7 au kilomètre départ arrêté (avec boîte hydraulique)

Consommation : Selon norme DIN 70030 : 12 l.



La Société Anonyme Automobiles Citroën se réserve le droit de modifier sans
 préavis ses modèles ainsi que leurs caractéristiques, équipements et accessoires.

Société Anonyme Automobiles Citroën, 117-167, quai André-Citroën, Paris
 R.C. Paris 64 B 5 019 - I.N.S.E.E. 261 75 115 1 001

CITROËN  préfère **TOTAL**

