

2 L'inspection avant l'achat

Vous allez enfin bientôt voir la DS ou l'ID, repérée dans les annonces de votre mensuel préféré. Pas de précipitation ! Le premier conseil qui sied à l'achat de n'importe quelle voiture ancienne est de garder son sang froid et son objectivité. Concernant la DS, quelques conseils spécifiques sont aussi les bienvenus. Nous avons donc rendu visite à Philippe Losson, marchand bien connu et spécialiste du modèle pour avoir acheté et vendu des centaines de DS. Inutile de préciser qu'il les connaît par cœur...

VU DE L'INTÉRIEUR

Les premières remarques de Philippe Losson ne sont guère encourageantes sur l'état du marché : « Il y a dix ans, on en trouvait avec 400 000 km annoncés. Aujourd'hui, elles ont toutes 150 000 km ! » Notre homme n'hésite pas non plus à bousculer les idées reçues : « La moins bonne évolution reste la 23 injection : le moteur est trop poussé en cylindrée, plus "fragile" car monté avec le même embiellage qu'auparavant, il chauffe plus, il est moins souple et plus bruyant... C'est

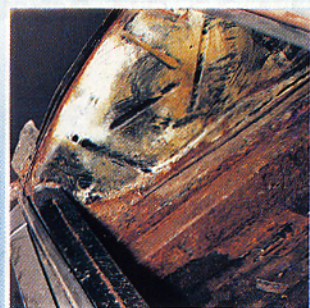
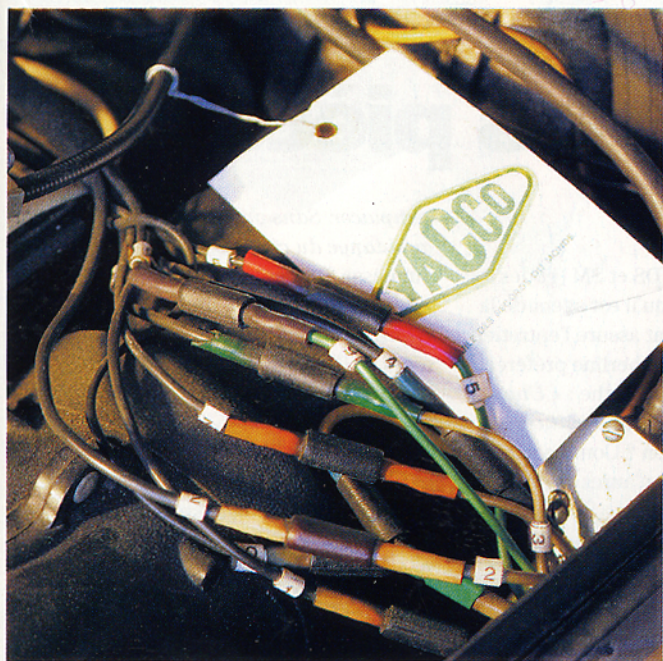
pourtant la plus prestigieuse et bien sûr la version que l'on me demande le plus ! » De même, « les breaks sont aussi chers que les berlines. D'ailleurs, il y en a très rarement à vendre ! » Mais ses conseils sont judicieux : « Evidemment, privilégiez les petits kilométrages, les premières mains, une voiture dans son jus plutôt que fraîchement repeinte. Il faut attacher de l'importance à l'état de l'intérieur. S'il est d'origine, il donne de grandes indications sur le reste de la voiture : son usure témoigne du kilométrage, de l'entretien, du soin apporté à l'auto. Je préfère un trou dans la carrosserie, qu'un habitacle repoussant. » Commence ensuite le tour du propriétaire. « La mécanique ne pose pas de problème. Les blocs peuvent encaisser 500 000 km. Au-delà, il faut tout de même prévoir une grosse révision... L'idéal est de pouvoir prendre les compressions. »

La carrosserie réclame davantage d'attention : « Les premières DS ne pourrissent pas trop. Jusqu'à 1970, les tôles sont de bonne qualité. Après 1971, c'est l'inverse ! En général, la voiture casse de l'arrière : il faut bien vérifier tout l'unité arrière, en inspectant le fond de coffre, les coquilles de passage de roue... Ensuite, les gouttières, les fermetures de longerons et les planchers seront de bons indicateurs. »

DÉMYSTIFICATION

Terminons par ce qui effraie tous les néophytes, le système hydraulique. Là encore, Philippe Losson casse les avis péremptores : « L'hydraulique, c'est de la plomberie, ça se restaure facilement. Des tuyaux, des joints, rien de bien méchant... Le seul réel problème en cas de panne, c'est la boîte de vitesses (ndlr : si elle est hydraulique, bien sûr). C'est le seul poste immobilisant. » Mais là encore, hormis une fuite visible au sol (« pas forcément grave ! » non plus), quelques vérifications peuvent vous donner un état d'avancement de l'usure du système : « Des sphères en bon état sont très souples. Si la suspension est dure, il faudra les remplacer... Moteur tournant, on doit pouvoir secouer l'arrière d'une DS presque aussi facilement que celui d'une 2 CV, en tenant compte de la différence de gabarit. Par ailleurs, quand on coupe le moteur, plus la voiture descend vite, plus le système est à réviser. Mais ça ne veut pas dire non plus que l'on va forcément tomber en panne au coin de la rue ! » Bref, la mythologie de la DS n'est pas toujours proche des réalités. Et la leçon de Losson est finalement la même que pour toutes voitures anciennes : un historique limpide, un dossier d'entretien régulièrement tenu à jour, une plateforme saine, et le pire sera évité...

« L'hydraulique, c'est de la plomberie. Ça se restaure facilement. »



Pour ne pas se tromper au moment d'acheter une DS, il faut s'attacher aux détails : un faisceau électrique mal en point (surtout pour les injections électroniques), un intérieur pas soigné, un fond de coffre orange de rouille... Autant de signes qui indiquent de prendre la fuite !

