

DS19 1957

L'HOMME ET

EN D'AUTRES TEMPS CE SONT DES VISIONNAIRES COMME LEONARD DE VINCI OU STEVE JOBS QUI AURAIENT CRÉÉ LA DS : IL FALLAIT BIEN DES TYPES DE CETTE TREMPE POUR RECONSIDÉRER COMPLÈTEMENT LA RELATION ENTRE L'HOMME ET LA MACHINE, ET PRÉCISÉMENT L'AUTOMOBILE. BOULANGER, LEFEBVRE, BERTONI, MAGÈS ET TANT D'AUTRES ONT AVEC CETTE CITROËN FONDAMENTALEMENT REPENSÉ LE POURQUOI ET LE COMMENT D'UNE VOITURE. IL EN A RÉSULTÉ LA DS. ET LA CONDUITE D'UNE DES PREMIÈRES VERSIONS DEMEURE EN 2013 UNE EXPÉRIENCE UNIQUE...



LA MACHINE



Dans ses moindres détails, la DS19 première du genre est une révolution : les cornets de clignotants, dans leur forme, position et matière, le volant monobranche, la surface vitrée, la ligne du tableau de bord... Seule la mécanique, faute de temps, ne sera pas à la hauteur du vaisseau.



Il fallait quand même « un grain » : ne garder de l'automobile que ses principes fondamentaux ; des roues, un moteur, des sièges. Et pour le reste tout réinventer. Penser l'inimaginable. Essayer l'impossible. Rêver. Créer. Mettre au point. La DS est un poème à la Péric. Un concept de haute technologie établi par des artistes. Il aura fallu cultiver les paradoxes à toutes les échelles pour parvenir à cette étonnante chose qui répond enfin à la question d'Alphonse de Lamartine : oui, certains objets ont une âme, la Citroën DS en est la preuve. Car le vaisseau de Javel n'a pas « vingt ans d'avance », lorsqu'il sort des chaînes fin 1955, il n'en a pas cent ou mille. Il n'est pas en avance. Il est à part. « On » n'a pas créé une nouvelle voiture, on a inventé une « espèce automobile ». Oui, tout cela est véritablement compliqué à

comprendre aujourd'hui, alors qu'un barda électronique à palier le manque d'imagination des ingénieurs pour nous faire croire que nos autos modernes sont intuitives. Acheter une DS19 à la fin des années 50 c'est entrer dans un roman de Jules Verne, s'offrir un animal familier exotique difficile à apprivoiser, devenir explorateur en sciences occultes. On aurait brûlé sur le bûcher Lefebvre trois ou quatre cents ans plus tôt pour avoir fait cela. Un acte de sorcellerie.

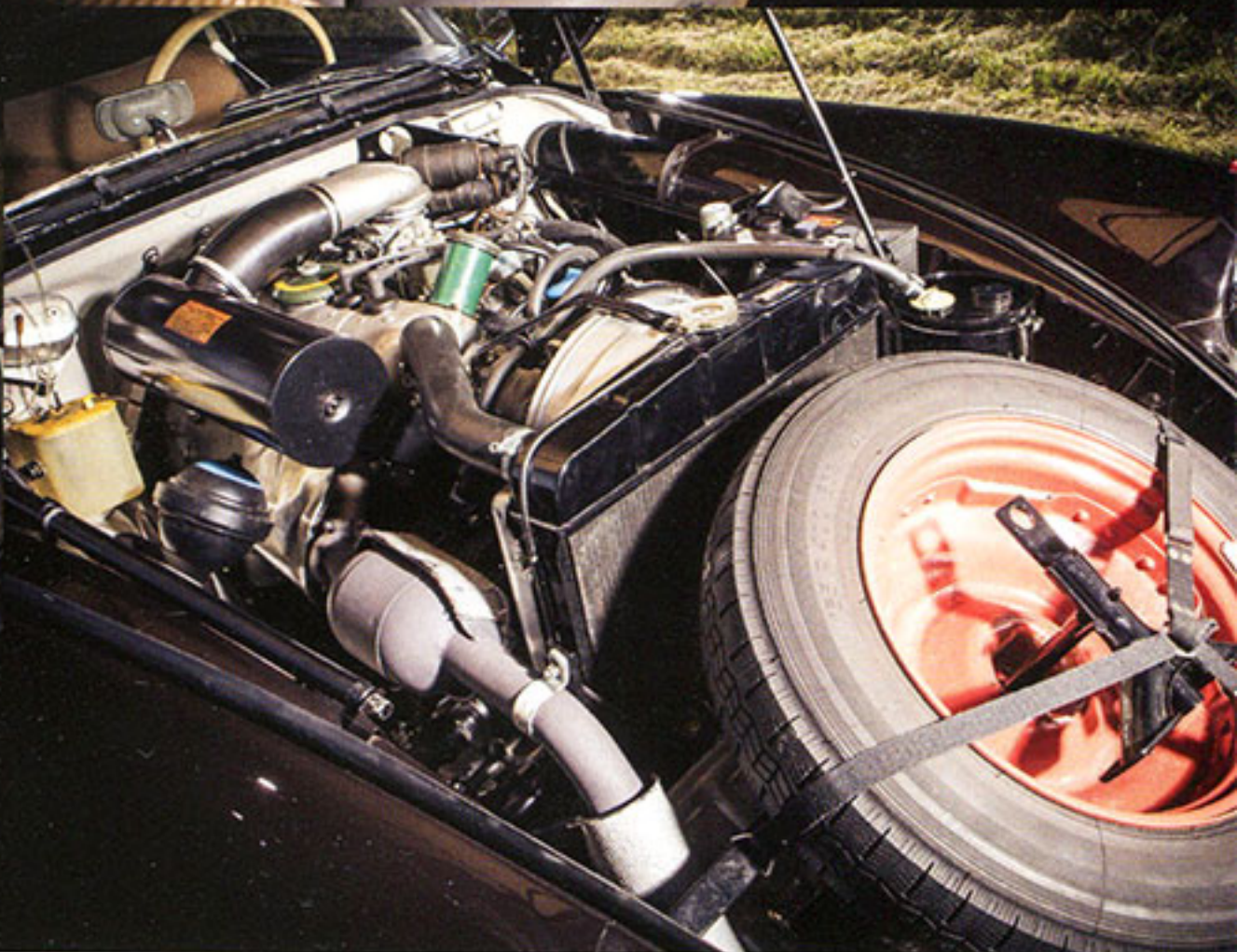
LE CHOC

Les premières DS débarquent sur les routes de France et d'Europe dès l'hiver 1955. Evidemment, ce sont des OVNI, des vaisseaux spatiaux de comics américains que l'on découvre aux coins des rues ; d'autant qu'en ces années 50, les autos sont

certes présentes en ville mais plus rares en campagne, et pas forcément de la première jeunesse. Beaucoup de caisses carrées de la fin des années 30 circulent encore. La DS19 est un choc stylistique certain. Technique aussi. Elle a dû faire peur à certains, la première fois qu'ils l'ont vu débouler sur la place du village. Pensez donc, cette baleine silencieuse, fluide, qui se déplace sur des routes à peine goudronnées comme le ferait un bateau sur une mer d'huile. Mais le plus impressionnant, sans doute, vu de l'extérieur, c'est à l'arrêt. Lorsque l'extra-terrestre descend de sa soucoupe roulante, celle-ci s'affale sur le sol dans un soupir. Quand il la remet en route, il faut attendre quelques secondes et d'un seul coup, l'engin se lève, comme un gros chat se redresse sur ses pattes en s'étirant mollement, et émet des chuintements et des gargouillis



DS 10



viscéraux, biologiques. Heureusement, la presse du moment à bien tout expliqué à l'automobiliste lambda, qui n'a, au mieux, comme référence, que la TrACTION ou la Peugeot 203 : il sait que la DS est une révolution, qu'elle tient formidablement bien la route, procure un confort de marche exceptionnel, freine comme jamais une auto n'a freiné jusque-là, mais quant à savoir comment tout cela fonctionne... La clientèle préfère se réfugier derrière le mot qui résume la situation : l'oléopneumatique ! En fait, derrière la magie de l'instant, le « buzz » médiatique, la carrière de la prodigieuse berline Citroën démarre bien mal. Les premiers propriétaires de l'engin

connaissent avarie sur avaries : ils retrouvent parfois au petit matin leur DS exsangue dans une mare de liquide rouge (le LHS), vidée de son sang, ou bien se voient d'un seul coup démunis d'assistance de direction, de freinage et sans possibilité d'utiliser la boîte de vitesses, tandis que la voiture s'effondre sur ses roues ! Ce fameux système hydraulique n'est guère au point et les acheteurs de DS se retrouvent cobayes de la marque. Heureusement, Citroën peut compter sur ses fidèles adeptes, prêts à tout pardonner pour la bonne cause : prouver la supériorité des productions de Javel !

DS19 1957 RAPPELS TECHNIQUES

MOTEUR : 4 cylindres en ligne en position longitudinale avant, 1 911 cm³ (78x100 mm), 75 ch SAE à 4 500 tr/mn, 14 mkg à 3 000 tr/mn, un carburateur simple corps.

TRANSMISSION : aux roues avant, boîte hydraulique 4 vitesses.

DIRECTION : à crémaillère à assistance hydraulique.

FREINS : disques in-board à l'avant, tambours à l'arrière, assistance hydraulique.

SUSPENSIONS : à roues indépendantes, barres antiroulis avant-arrière, hydraulique Citroën.

STRUCTURE : plateforme monocoque acier, avec éléments de carrosserie en acier, aluminium et polyester boulonnés dessus.

CARROSSERIE : berline 4 porte, 5 places.

PNEUS : avant 180x380, arrière 155x380.

DIMENSIONS : longueur 4,80 m, largeur 1,79 m, hauteur 1,47 m, empattement 3,12 m, voies avant/arrière 1,50/1,30 m.

POIDS : 1 200 kg.

PERFORMANCES : vitesse maximale 145 km/h, km D.A. 40 sec. env.



Certes, certains détails paraissent aujourd'hui vieillots, mais dans l'ensemble, la DS19 est toujours un monde "à part".

ÇA NE DÉPOTE PAS FORT, MAIS LA SENSATION DE VOLER SUR LA ROUTE EST À SON COMBLE DÈS LES PREMIERS INSTANTS.



LA FOLLE EXPÉRIENCE

De fait, les ingénieurs mettent à profit ce premier millésime pour améliorer perpétuellement cette fameuse DS19. Les modifications s'enchaînent au fil des mois. Les deux plus importantes sont, en février, la conception d'une commande de variation de hauteur de caisse, en avril le système de "ralenti accéléré" facilitant les manœuvres à faible allure, et en juillet le doublement de la courroie de poulie de pompe haute pression. Pour les millésimes 1957 et 1958, les choses se calment un peu : la DS devient un peu plus fiable et les (enfin) heureux propriétaires commencent à imposer leur suprématie sur la route, l'auto étant véritablement au-dessus des autres berlines de grande série. Les modifications apportées à la DS sont donc mineures et d'ordre purement cosmétique ou accessoire.

Aujourd'hui, les DS19 de 1957 sont des machines devenues parfaitement fiables, si elles sont passées dans de bonnes mains, tant au niveau des propriétaires que des techniciens qui sont intervenus dessus. Les matériaux utilisés, la technologie sont désormais maîtrisés et permettent une réelle endurance. C'est le cas de la voiture prêtée par le spécialiste Philippe Losson, faisant ici l'objet de notre reportage. Le modèle bénéficie en outre d'un historique de rêve : première main et 100 000 km environ d'origine ! Autant dire que l'essai va être un régal. Malgré tout ce que l'on vient d'écrire, on reste dans une « vieille » voiture des années 50 : le design des poignées intérieures, par exemple, la présence de bakélite pour les plastiques, de zamac aussi, connote forcément la période de production. L'accastillage dans ses matières et

son design (le futurisme est forcément daté de son temps) permet de trouver la DS19 ancienne. Les sièges sont de véritables éponges géantes qui vous absorbent sans offrir de maintien. Un canapé de salle d'attente, telle est la sensation. On lance la machine, le bon vieux 4 cylindres est bruyant mais pas trop, au ralenti. La boîte hydro a son fonctionnement si particulier qui permet de passer la première sans avancer ! Et puis hop, ça y est ! L'accélération est, comme on dit, smoothy. Ça ne dépote pas fort, mais la sensation de voler sur la route est à son comble dès les premiers instants. On ne ressent aucune aspérité. Toutes les commandes sont douces. La DS19 passe d'une courbe à l'autre avec ce mélange inédit de précision et de mollesse. C'est étonnant. Oh ! Attention ! Un lapin traverse la route ! On attrape la pédale de frein, euh,



DS19



non, un gros bouton bizarre et... PAF ! Le nez dans le pare-brise ! Ça ne freine pas, ça jette l'ancre dans le goudron instantanément ! Certes, la conduite d'une DS19 des fifties peut sembler aujourd'hui un peu datée, notamment en termes d'insonorisation ou de performances, mais l'expérience est si atypique, si confondante d'évidence tout en étant vue nulle part ailleurs, que le voyage est intemporel et étonnant. Vous ne l'avez jamais fait ? Il est temps de passer dire bonjour à Philippe...

Nos plus vifs remerciements à Philippe Losson (www.losson.com, tél. 03 85 51 36 42) pour la mise à disposition de cette superbe DS19, actuellement en vente, comme d'autres de ses sœurs plus récentes.

