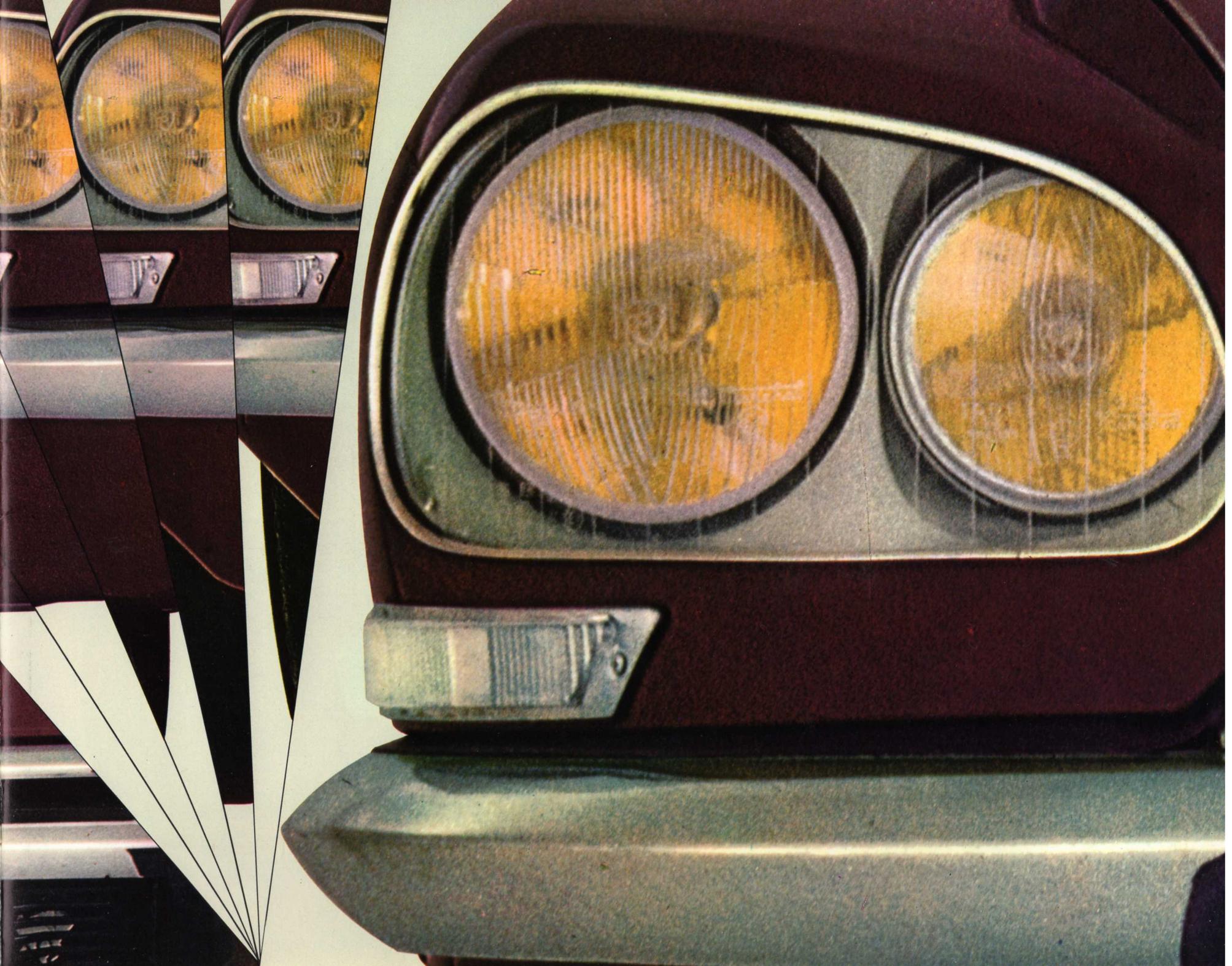
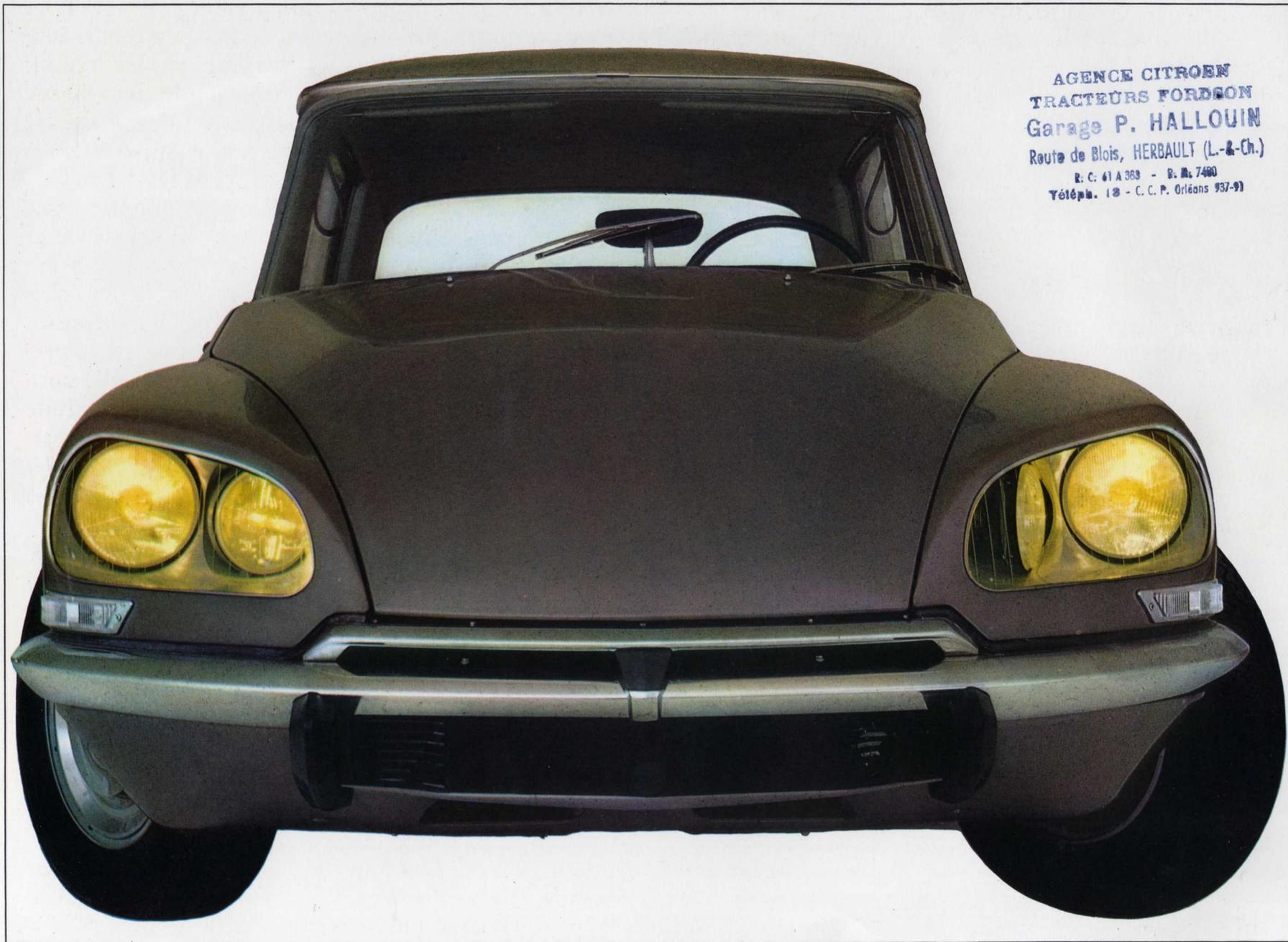




DS



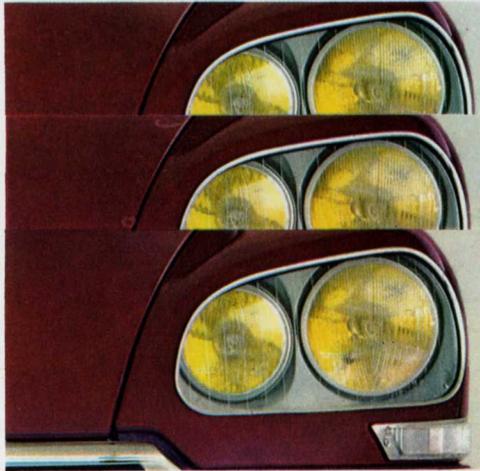




AGENCE CITROËN
TRACTEURS FORDSON
Garage P. HALLOUIN
Route de Blois, HERBAULT (L.-&-Ch.)
R. C. 61 A 363 - R. M. 7480
Téléph. 18 - C. C. P. Orléans 937-91

Parfaite comme une DS...

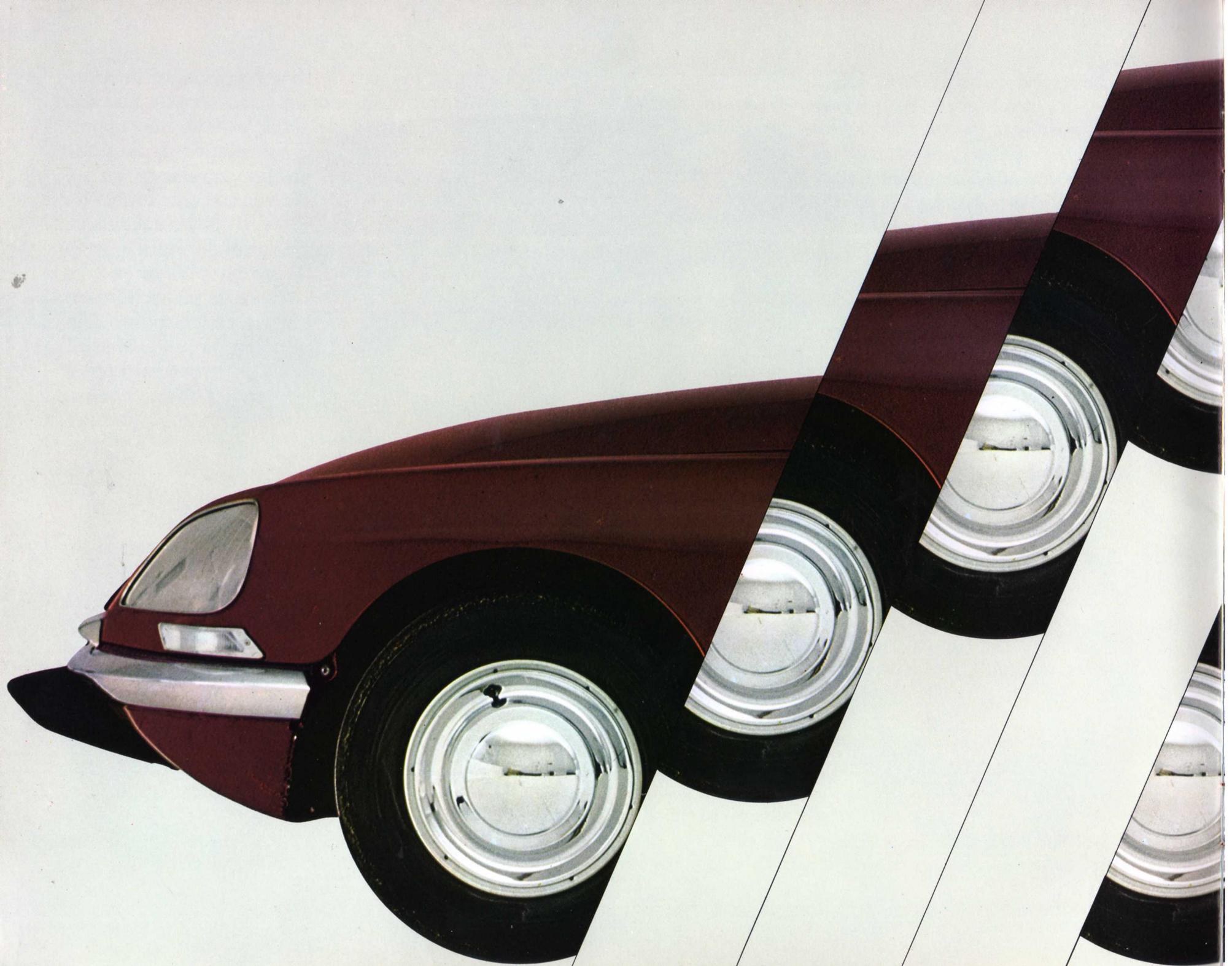
Voilà une vérité proverbiale devenue réalité. Entrée dans la légende dès sa naissance, et sans cesse dotée d'améliorations nouvelles, la DS, forte déjà de plus de dix ans d'expérience mais toujours en avance de dix ans, met le rêve à la portée de tous les automobilistes, et l'avenir au présent. Présentée à la clientèle en deux versions, DS 19 et DS 21, c'est la voiture qui répond à toutes les exigences. Sur les modèles actuels de nouveaux aménagements dans plusieurs domaines ont encore porté la DS au premier rang de l'actualité automobile. Au chapitre mécanique : un alternateur remplace (avantageusement) la dynamo (il charge à très bas régime et débite plus qu'elle) sur le moteur, un dispositif rotateur des soupapes évite l'usure irrégulière de celle-ci. Chapitre esthétique : un nouveau dessin de l'avant remodèle harmonieusement les ailes, le capot, le pare-choc et incorpore les phares. Chapitre conduite : la direction assistée est renforcée, le braquage des roues à faible vitesse (manœuvre de parking) s'en trouve facilité. De plus la boîte de vitesses bénéficie d'un nouvel étagement de ses rapports. Ce qui procure plus de brio encore à la voiture qui peut atteindre facilement 90 km/h en seconde et 135 km/h en troisième. Chapitre sécurité : c'est sur ce point, une fois encore, que l'effort de Citroën est le plus visible : toutes les DS sont équipées désormais en série d'un système optique de quatre phares, un dispositif principal code-route et un dispositif auxiliaire d'éclairage



route à longue portée. Cette spécialisation fonctionnelle permettant d'obtenir un éclairage plus efficace. Sur la DS 21, modèle le plus rapide, les phares principaux sont munis d'une commande dynamique modifiant la hauteur des faisceaux au-dessus du sol en fonction des variations de la voiture. Sur toutes les Pallas (19 et 21), Prestige (19 et 21) et les cabriolets, non seulement les phares auxiliaires à longue portée sont à lampes à iode (à éclairement plus intense et à la durée plus longue) mais encore ils pivotent selon le braquage des roues avant pour éclairer les virages. C'est là un dispositif révolutionnaire que Citroën est le premier à adopter en série. Il accroît considérablement la sécurité de conduite durant la nuit. Sur option la DS 21 normale et la DS 19 peuvent être dotées de ces aménagements particuliers.

Des performances exceptionnelles

Puissance, souplesse et robustesse caractérisent les nouveaux moteurs de cette voiture idéale. La DS 19 est équipée d'un moteur de 1,985 l développant 90 ch SAE à 5250 tr/mn, ce qui lui permet d'atteindre la vitesse de 165 km/h. Le moteur de la DS 21 a 2,175 l de cylindrée développant 109 ch SAE à 5500 tr/mn permettant une vitesse de 175 km/h. Elle parcourt le km départ arrêté en 36 sec. Dans les deux versions, les caractéristiques du moteur — 5 paliers, culasses hémisphériques en alliage léger avec réchauffage des gaz d'admission, carburateur inversé double-corps, Holset renforçant le vilebrequin, larges sou-





papes en tête, carter d'huile à ailettes — en font des voitures d'une mécanique raffinée et d'un grand brio qui permettent d'assurer sur route et par tous les temps des moyennes élevées au prix d'une consommation d'essence remarquablement basse pour des voitures de cette catégorie. Un réservoir de 65 l leur assure une autonomie de quelque 500 km.

Une technique d'avant-garde

Aucune voiture ne peut offrir autant de caractéristiques d'avant garde alliées à une expérience aussi poussée. Quatre techniques chères à Citroën font de la DS la voiture la plus sûre et la plus confortable.

1 La traction avant, ou l'assurance bonne conduite.

Dans la traction avant, les roues sont à la fois directrices et motrices. Leur effort moteur s'exerce en virage dans le sens de la trajectoire, la voiture n'est pas déportée et le conducteur peut prendre son virage à grande vitesse sans risque de dérapage. Il lui est aisé d'autre part de corriger par un braquage constant la dérive que provoquent les routes en devers ou les vents de côté. De plus, le groupement à l'avant de tous les organes mécaniques, en avançant le centre de gravité de la voiture, augmente l'adhérence des roues et assure le maximum de stabilité. La traction avant est une solution à laquelle se rallient, l'un après l'autre, tous les constructeurs du monde, parce que c'est un facteur primordial de sécurité. Citroën, qui

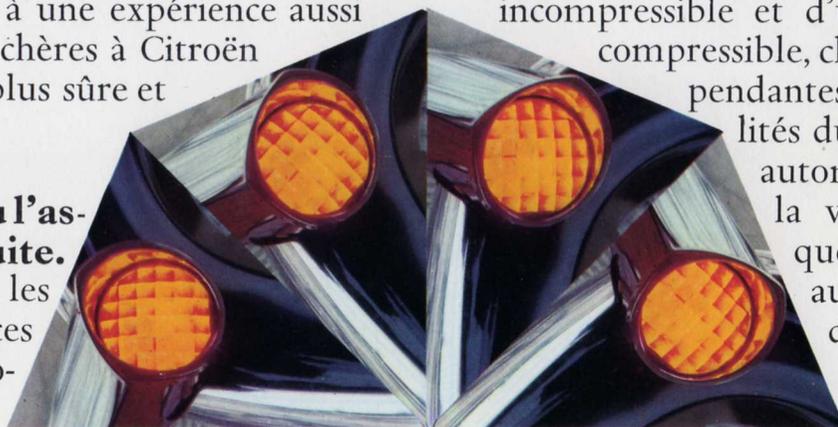
l'a mise en pratique depuis plus de trente ans, n'a jamais cessé de la perfectionner.

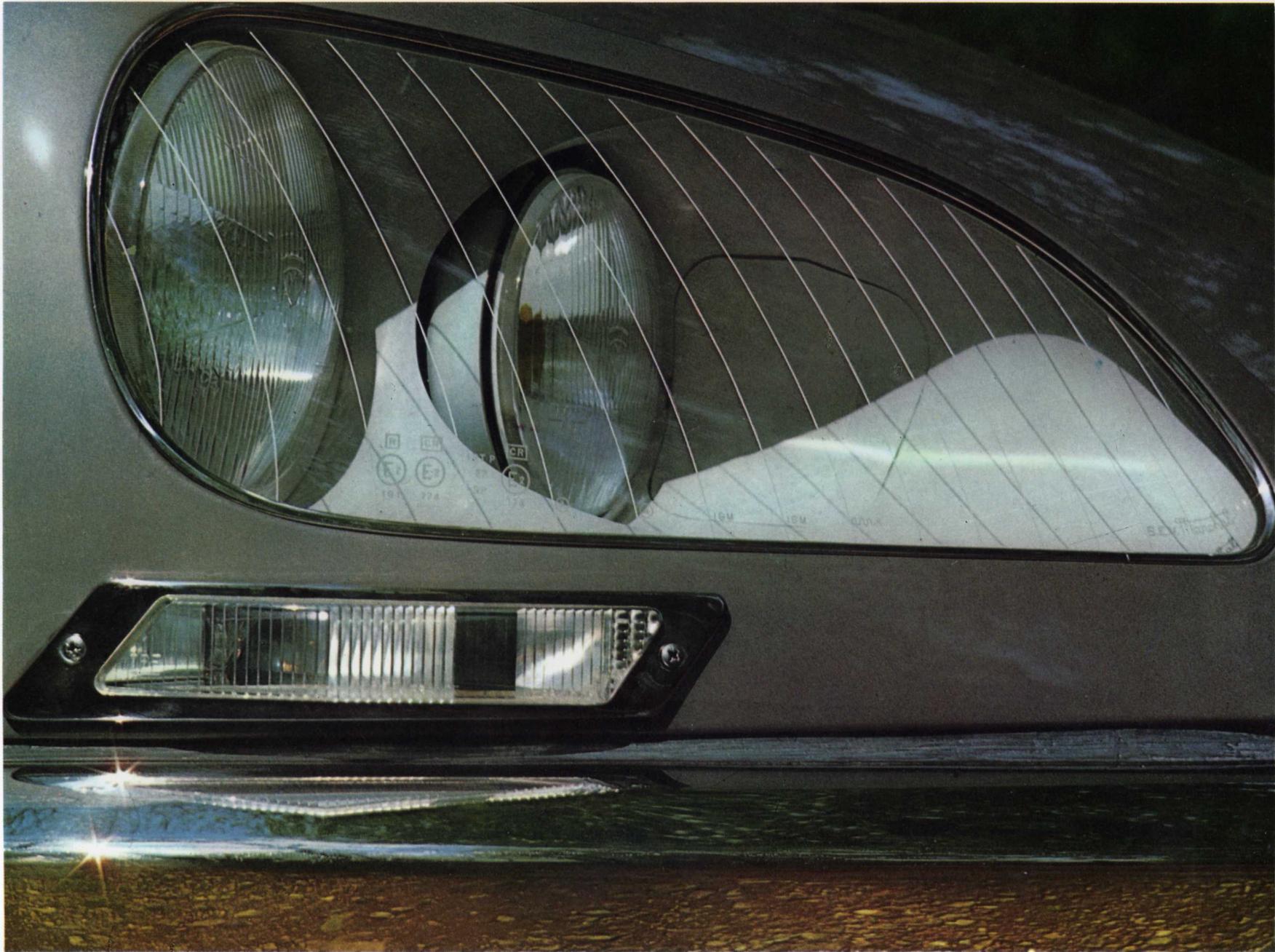
2 La suspension hydropneumatique, ou l'assurance-confort.

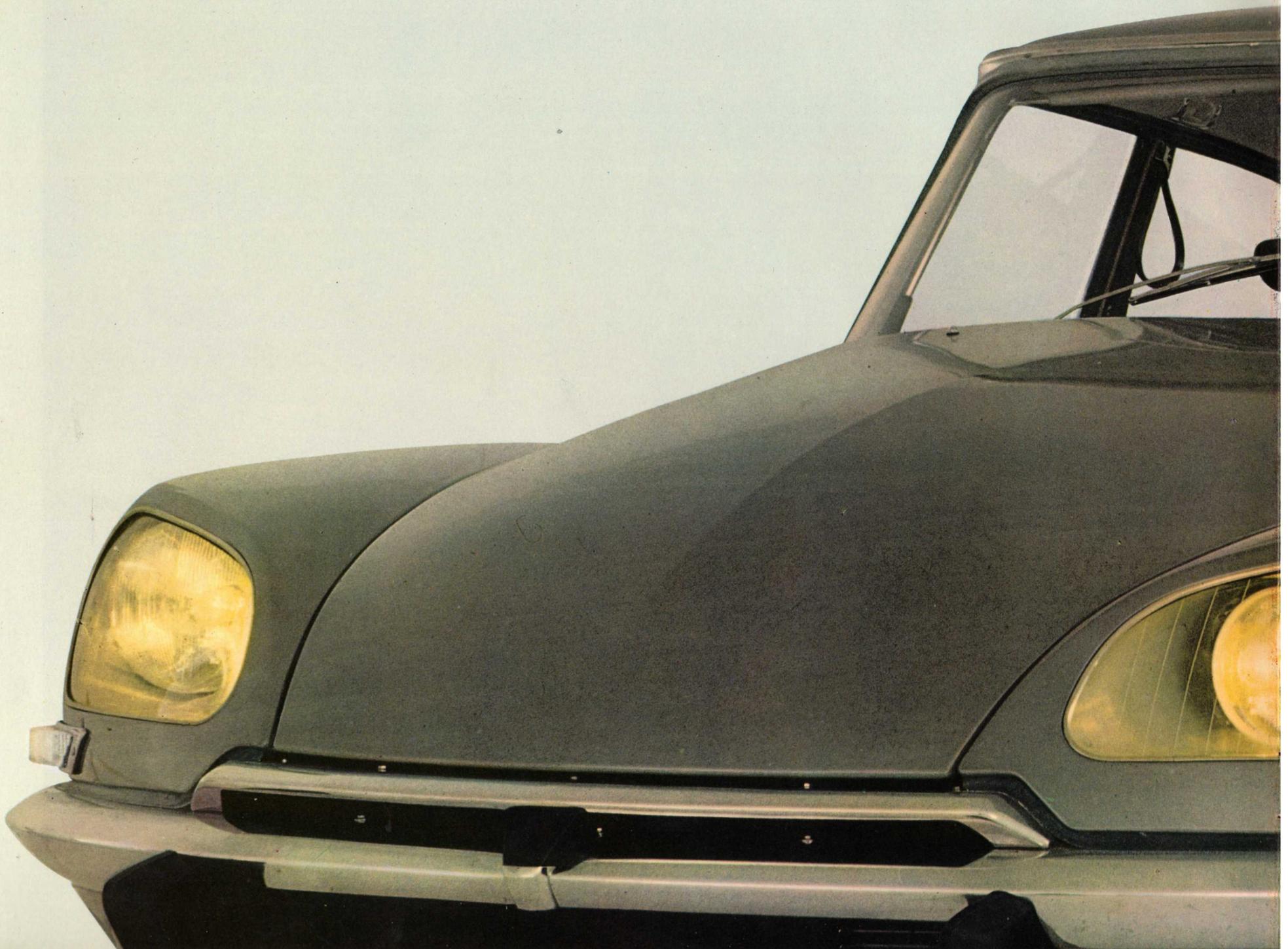
Avec l'hydropneumatique, les ressorts métalliques traditionnels, hérités du temps des pataches et de la lampe à huile, sont remplacés par quatre coussins de gaz dix fois plus efficaces que l'acier. Par le jeu d'un liquide de liaison (une huile minérale spéciale) incompressible et d'un volume constant de gaz compressible, chacune des quatre roues indépendantes réagit séparément aux inégalités du sol, tandis qu'un correcteur automatique d'assiette maintient la voiture à hauteur constante quelle que soit sa charge. Unique au monde, convoitée par tous depuis plus de dix ans, la suspension hydropneumatique réconcilie les deux notions jadis contradictoires de confort et de sécurité.

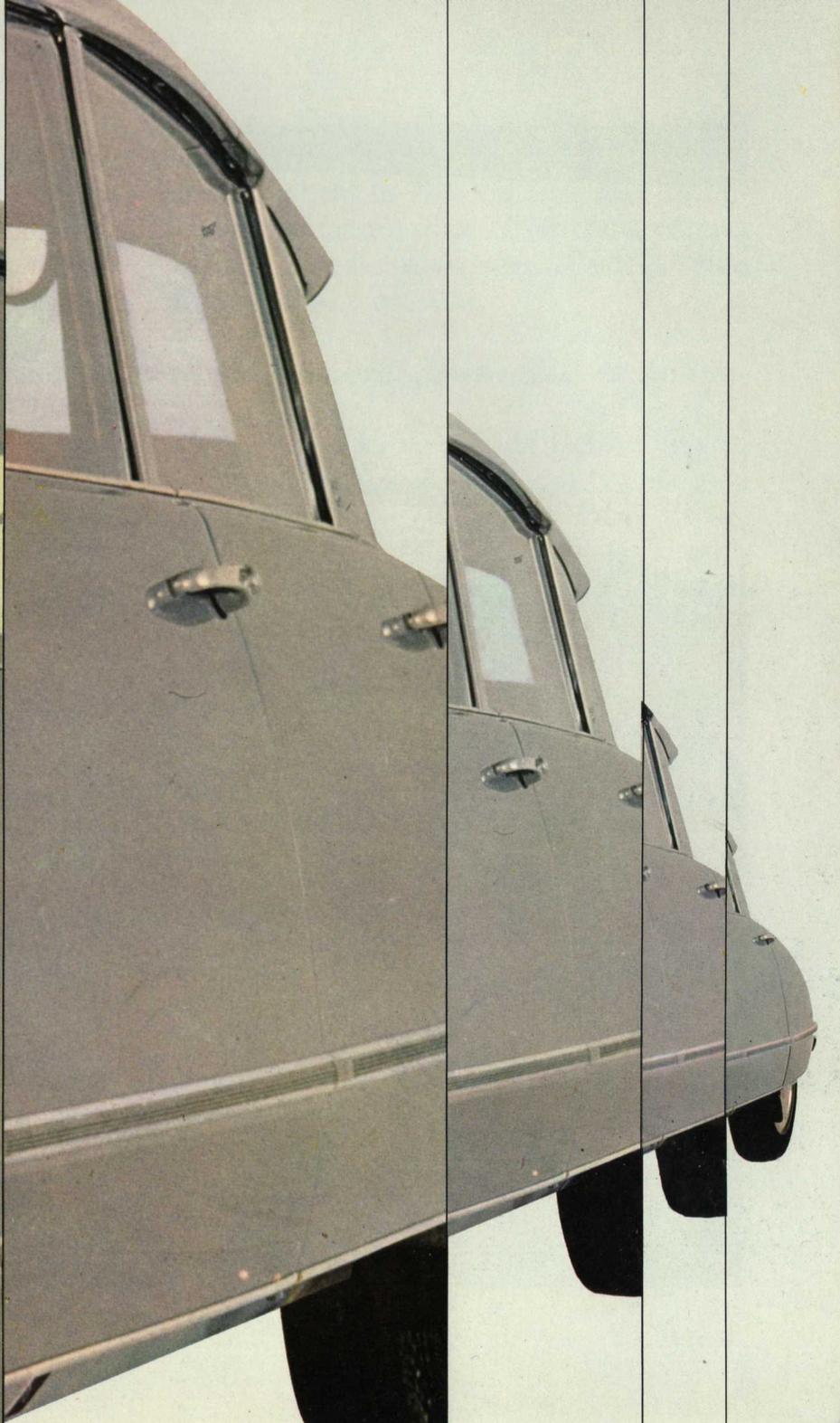
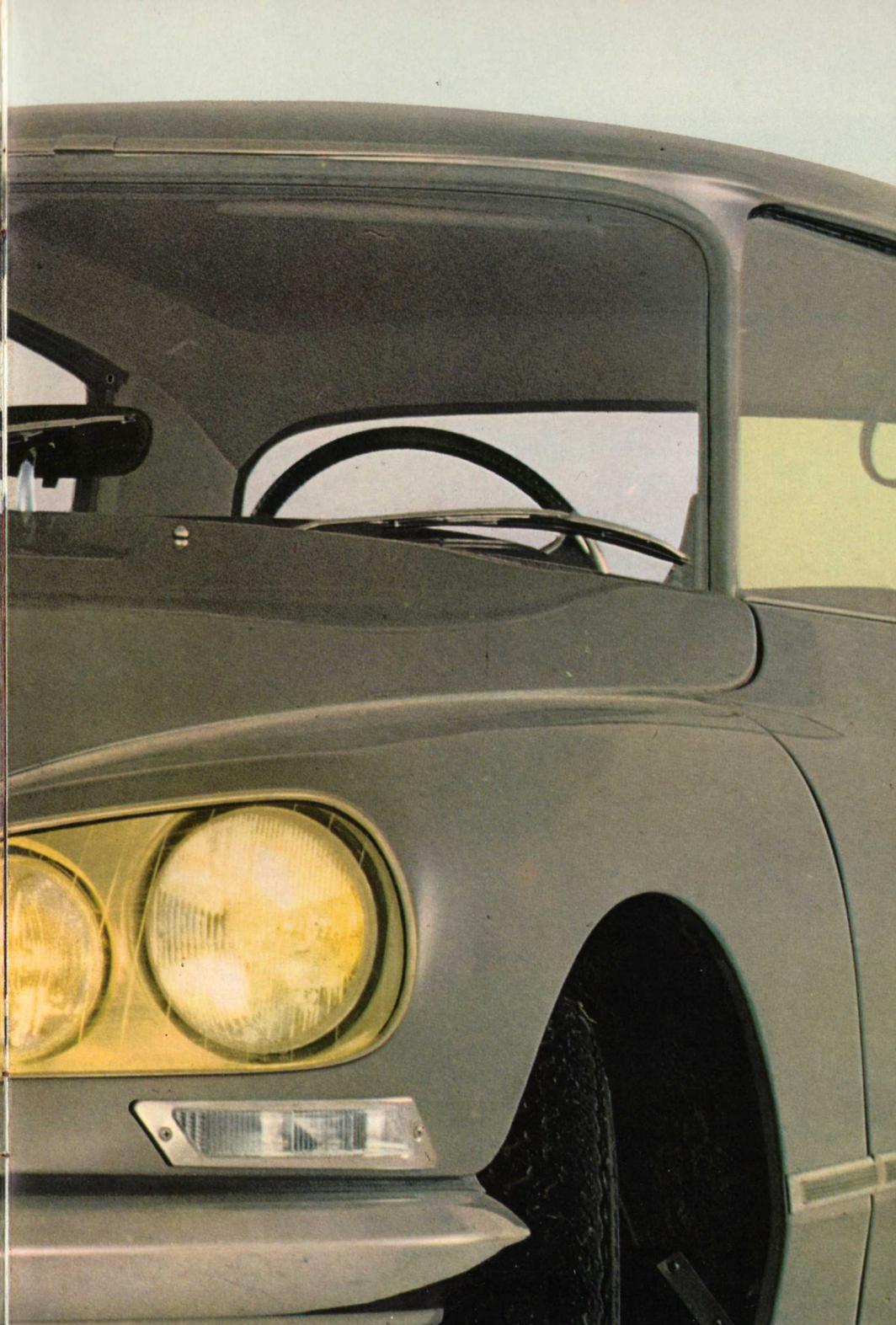
3 Les freins à disque assistés, ou l'assurance-sécurité.

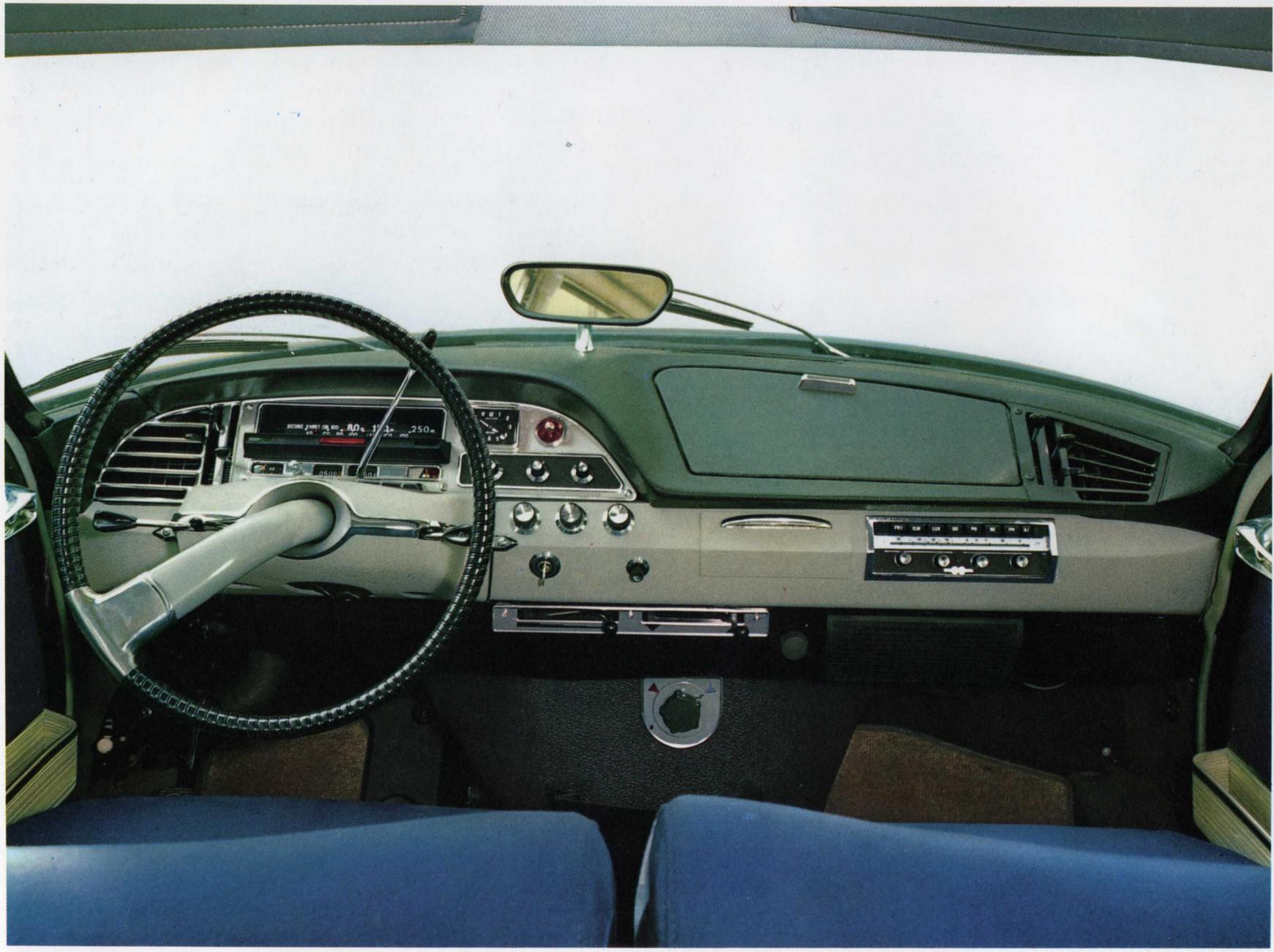
Citroën, là encore, a ouvert la voie dès 1955 en équipant le premier une voiture de série avec des freins à disques. Les freins à disque se refroidissent mieux que les systèmes classiques. Ils ne provoquent ni fading thermique ou mécanique, ni ovalisation. Sur la DS, des goulottes spéciales leur apportent de l'air frais : plus la voiture roule vite, mieux les freins sont ventilés. Ils sont assistés hydrauliquement. L'effort de











freinage est fourni non par la jambe du conducteur mais par un liquide sous pression à double circuit (ce qui représente une double assurance-sécurité). La force obtenue, de sept à huit fois supérieure à celle d'un système classique, donne un freinage progressif, régulier et sans à-coup, automatiquement dosé sur chaque essieu en fonction de la charge. A noter les deux jeux de garnitures séparés pour le frein principal et pour le frein de secours.

4 La carrosserie aérodynamique, ou l'assurance-beauté.

Véritable chef-d'œuvre d'aérodynamique, l'architecture de la DS conjugue la rigueur technique avec la beauté plastique. Forme « nécessaire » née de l'épuration de l'ingénieur, dictée par la fonction, logiquée comme la vérité, louangée par les stylistes du monde entier, elle a pris place d'emblée dans le musée vivant des formes contemporaines comme le visage le plus moderne de la beauté. Elle n'a pas changé depuis sa création, mais elle a pourtant été plusieurs fois retouchée, remodelée, en fonction de nouveaux progrès accomplis, ou de sa vitesse augmentée. Dernière modification en date : l'avant a été redessiné afin d'incorporer à la carrosserie le nouveau système optique à quatre phares. Le logement de ceux-ci est fermé par un hublot de forme originale qui a spontanément retrouvé une épure naturelle : celle des naseaux d'un cheval de race. Profilé pour fendre l'air la DS est, même à l'arrêt, l'expression de la vitesse

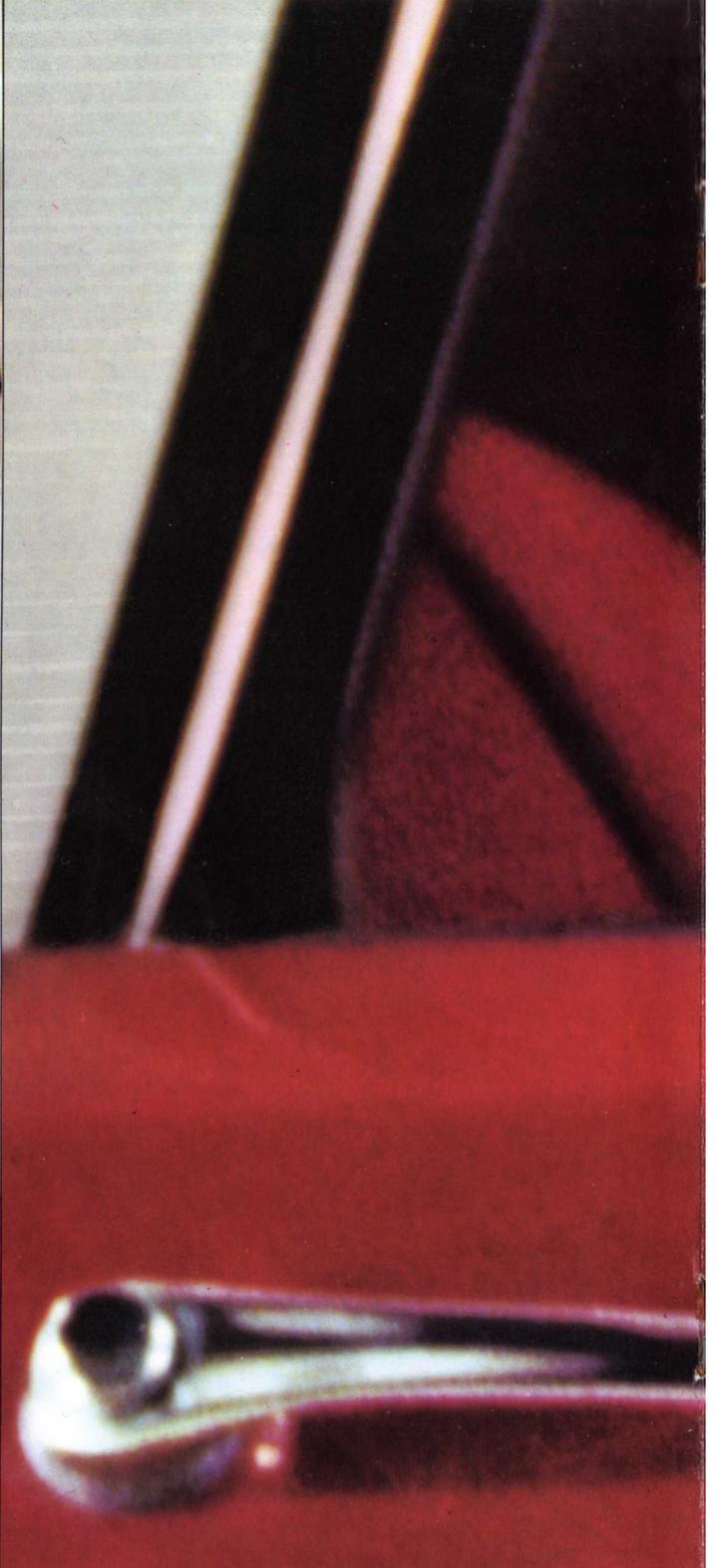
figée dans l'instant. Depuis dix ans, elle est entrée sans heurt dans nos mœurs, tant elle exprime l'esthétique de l'époque. Ainsi, la DS, voiture révolutionnaire, a la sagesse rassurante d'un objet qui a atteint sa pleine maturité. Hardie mais sûre, c'est la seule voiture de rêve construite en série.

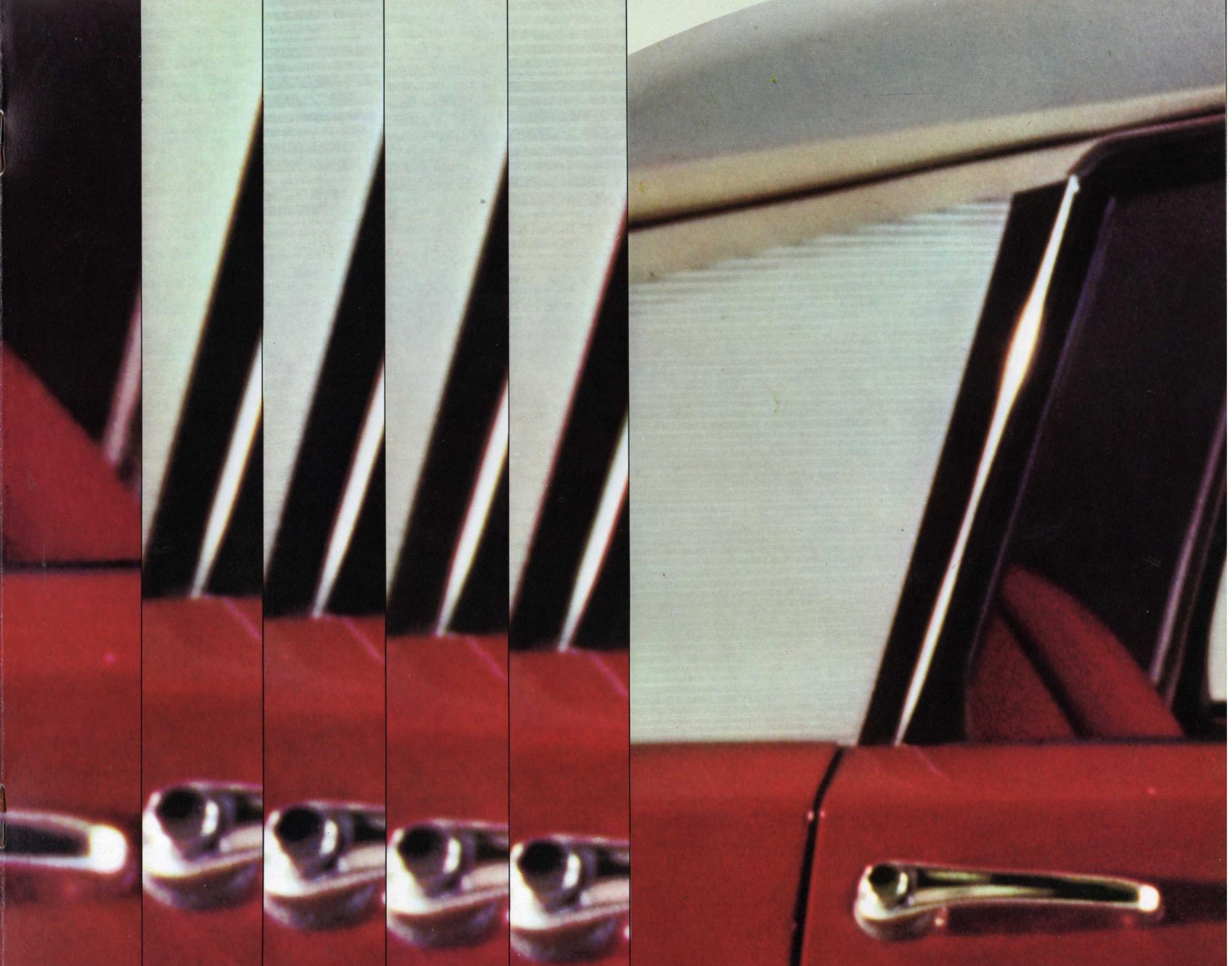
Une grande routière rassurante et économique

Par ses performances, sa vitesse de pointe élevée, le parfait étagement de la gamme des vitesses, sa



tenu de route, l'efficacité de ses freins, l'aérodynamique et le carénage total de sa carrosserie, grâce aux perfectionnements dont elle a été sans cesse dotée : amortisseurs de suspension, transmission entièrement homocinétique (avec joints tripodes homocinétiques en sortie de boîte et joints doubles homocinétiques sur les roues) supprimant toute vibration, la DS est le type même de la grande routière sportive. C'est pourquoi, avec des voitures strictement de série, Citroën a inscrit son nom au palmarès de toutes les grandes épreuves du calendrier sportif international, (sans compter ses innombrables victoires dans sa catégorie dans les grands rallyes internationaux), à commencer par le Rallye de Monte-Carlo, la Coupe des Alpes et le Marathon de la route. Partout dans le monde, les voitures Citroën l'emportent. Ce qui est remarquable et unique au monde, c'est qu'avec la DS il n'y a pas contradiction entre vitesse et confort, entre conduite



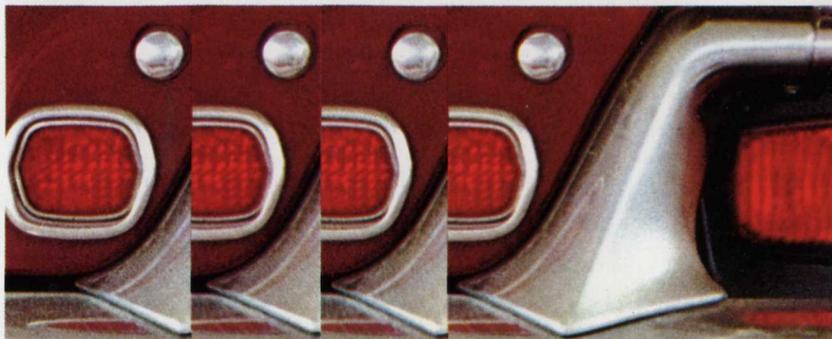


sportive et sécurité, entre performance et économie. A toutes les objections que l'on peut faire d'ordinaire aux voitures à hautes performances, Citroën répond par des solutions originales. La DS est la voiture de la conduite reposante et de la famille.

Une conduite relaxante

La DS se conduit sans le moindre effort, du bout des doigts et du bout des pieds. *Poste de pilotage conçu pour la vitesse* : Pas de temps mort entre votre réflexe et la réaction de la voiture. Sans lâcher le volant, dont la

branche unique laisse constamment sous les yeux le tableau de bord, le pilote manipule les manettes de l'indicateur de direction, des lanternes-phares-codes, des avertisseurs optique ou sonore, du sélecteur de vitesses, toutes groupées à



portée de main. *Direction assistée* : la direction de la DS répond avec précision à la plus légère sollicitation; l'effort réel de braquage est accompli par un distributeur hydraulique qui évite toute fatigue au conducteur. Sur les modèles 1968, l'asservissement hydraulique a été encore augmenté et l'effort du conducteur diminué d'autant : les manœuvres de parking (braquage presque à l'arrêt) en sont facilitées. *Embrayage automatique* : Pas de pédale d'embrayage. Pour s'arrêter, on appuie sur le frein ; pour repartir, on accélère, cela suffit. La boîte de vitesses (quatre vitesses synchronisées et une marche-arrière) est à servo-commande hydraulique assistée d'un correcteur d'em-

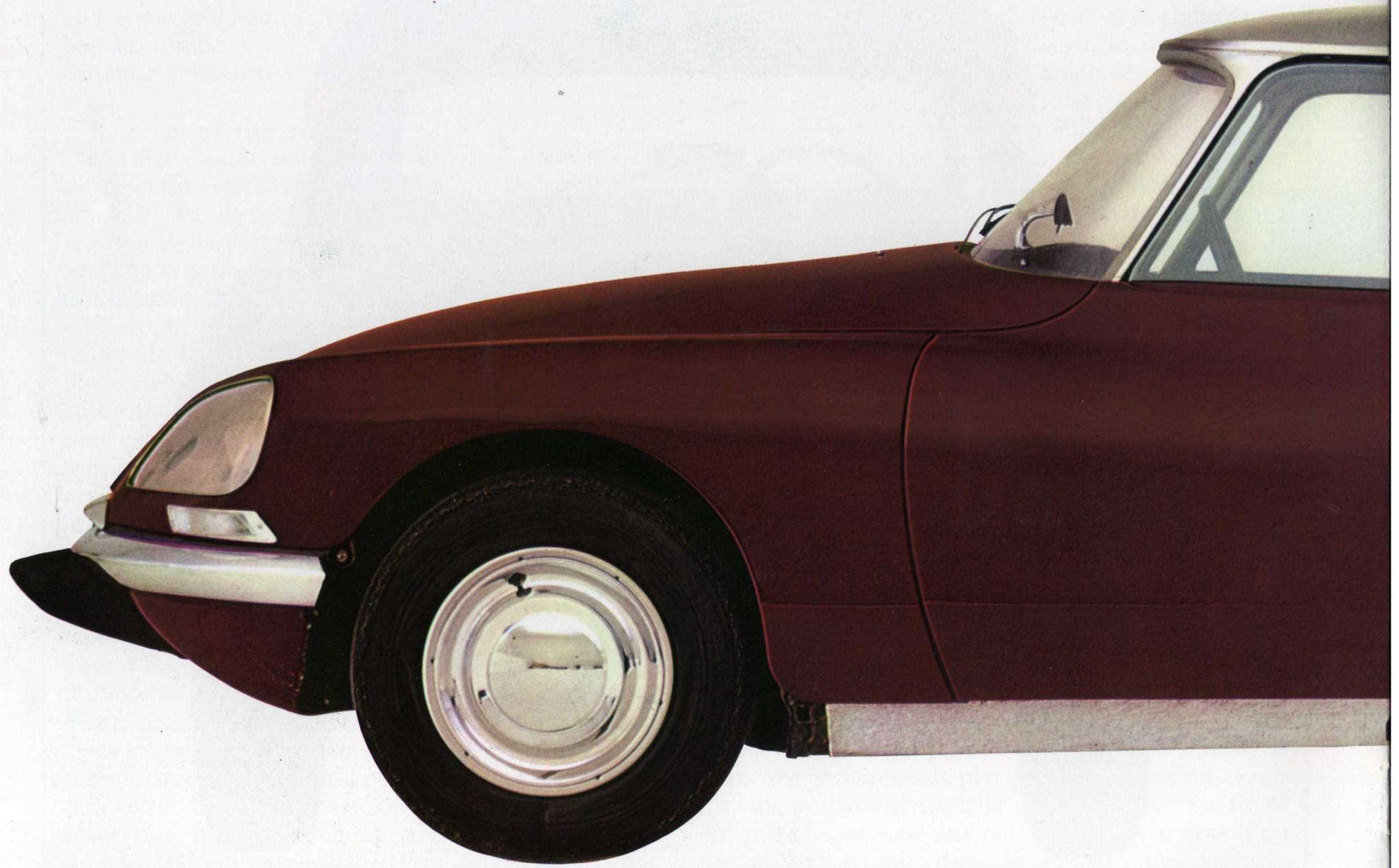
brayage adapté aux vitesses rapides. Le conducteur jouit des avantages d'une boîte automatique sans en essuyer les inconvénients : il conserve le choix de ses vitesses et, partant, son propre style de conduite. Il lui suffit de pousser d'un seul doigt le sélecteur de vitesses, un nouvel échagement des rapports permet désormais de pousser les intermédiaires à des vitesses plus élevées; de l'ordre de 90 km/h en seconde et 135 km/h en troisième. *Grande maniabilité* : la direction à crémaillère douce, précise, est insensible aux irrégularités du sol. Le court rayon de braquage, la

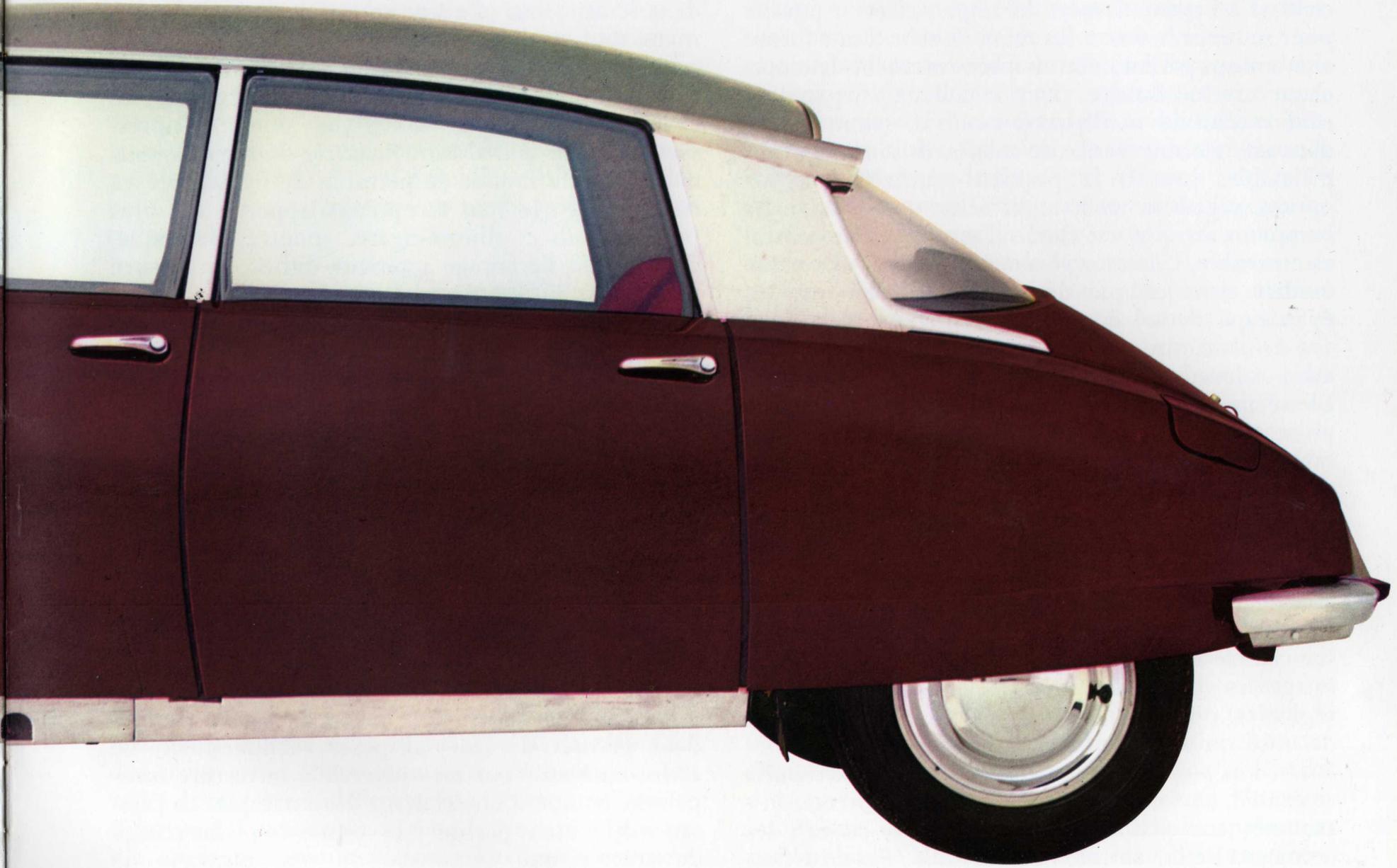
forme arrondie de l'avant de la carrosserie, la voie des roues arrière inférieure à celle des roues avant, simplifient les manœuvres et les problèmes de parking. Un correcteur de hauteur (à trois positions) permet de surélever la voiture pour faciliter les départs sur des routes enneigées ou les passages à gué. Il facilite considérablement les changements de roue.

Un salon roulant

A ses qualités techniques et esthétiques, à la douceur de sa suspension hydropneumatique, la DS ajoute le bien-être du grand confort. *Habitabilité inégalable* : 5 grandes places très largement calculées. Plancher parfaitement plat grâce à la traction avant. Le long empattement de la voiture permet de disposer entre les sièges avant et la banquette arrière d'un espace introuvable dans la plupart des voitures







actuelles. Dans une DS, les places arrière sont des places à part entière. On peut y allonger ses jambes comme à l'avant. *Confort des sièges « club »* : étudiés pour soutenir le dos et les reins, ils sont d'une forme anatomique parfaite. Garnis intérieurement de caoutchouc multicellulaire, leur moelleux surpasse en confort celui des meilleurs fauteuils de salon. Offerts dans une gamme variée de coloris, ils sont, à l'avant inclinables jusqu'à la position couchette (et, sur option, réglables en hauteur selon 9 positions). La banquette arrière est dotée d'un accoudoir central escamotable. *Silence reposant* : l'isolation phonique étudiée dans chaque détail est renforcée par un épais tapis de sol doublé de caoutchouc mousse. A 175 km/h comme à 80, l'habitacle de la voiture est aussi silencieux qu'un appartement insonorisé. *Chauffage-aération perfectionnée* : la ventilation par air pulsé et le chauffage par radiateur spécial sont dosables et orientables à volonté soit vers les jambes des passagers, soit vers le haut de la voiture pour désembuage ou dégivrage, soit les deux à la fois. Ils fonctionnent même à l'arrêt, grâce à un moteur électrique indépendant. Ainsi, la climatisation de la voiture est indépendante des circonstances, et quelle que soit la température extérieure. Une buse spéciale sur chaque montant du pare-brise permet le désembuage des glaces latérales. Des aérateurs à manette, réglables, disposés à chaque extrémité du tableau de bord, prélèvent de l'air à l'avant de la voiture ; il est ainsi possible de rouler en étant à la fois chauffé et ventilé. La combinaison souhaitée est obtenue instantanément et dosée selon le désir de chacun des occupants de la voiture. *Visibilité totale* : Pas de déflex-

teurs, pas d'épais entourages de vitre pour limiter la vue ; des montants de pare-brise très minces, inclinés dans le bon sens (d'avant en arrière) et qui suppriment tout angle mort. Leur écartement a été calculé en fonction de la vision binoculaire ; ils ne gênent la vue ni à droite ni à gauche. La visibilité en « cinémascope » de la DS vous donne l'impression de rouler *sans voiture*. *Recherche des aménagements intérieurs* : La finition impeccable de l'ensemble va de pair avec le soin scrupuleux apporté aux plus petits détails : allume-cigare, montre électrique, douceur de l'éclairage intérieur diffusé par quatre plafonniers, poches dans les portes avant, porte-carte au-dessous du tableau de bord. La forme et l'emplacement des poignées intérieures des portières ont été étudiés pour servir de repose-main et compléter les rôles des accoudoirs. Sur option poste radio incorporé à la planche de bord : le Radioën S 19-21, récepteur à 7 transistors et 1 diode au germanium spécialement conçu pour la DS par Continental Edison. Trois gammes d'ondes et pré-réglage. Clavier quatre touches et réglage de tonalité. *Plus de problème de bagages* : mieux qu'un coffre, une soute, entièrement disponible puisque la roue de secours est placée à l'avant de la voiture, d'une capacité d'un demi-mètre cube. Ses parois planes et rectangulaires en permettent le chargement complet avec des valises normales, sans angles morts. Sa profondeur permet de les y disposer verticalement. Le coffre est fermé par un couvercle à ouverture compensée, équipé d'un éclairage automatique. La puissance du moteur permet à la voiture en pleine charge de tracter une remorque ou une caravane de

1.250 kg et même de 1.500 kg (avec dispositif de frein principal continu). *Des détails bien agréables* : le double lave-glace et essuie-glace (deux vitesses) à balayage parallèle. La simplification des fixations : un seul boulon fixe l'aile arrière, deux écrous chacune des portières. La facilité des opérations de changement de roue en cas de crevaison : grâce au correcteur de hauteur, plus besoin de cric, la voiture monte d'elle-même, une béquille suffit à la caler pour que la roue reste en l'air tandis que la voiture redescend.

DS = Sécurité = Assurance-vie

La DS est la plus sûre des voitures. Traction avant, suspension hydropneumatique et freins à disque assistés sont les agents essentiels de la seule sécurité valable : la sécurité préventive. Cette sécurité est encore accrue par la merveilleuse stabilité dynamique que procure à la voiture son grand empattement et l'absence de porte-à-faux, et par l'adhérence exceptionnelle des pneus Michelin X As à carcasse métallique, asymétrie externe et interne et large bande de roulement. En cas de freinage brutal, la manœuvre aisée du levier de vitesse permet de rétrograder immédiatement. Ce souci de sécurité se retrouve dans l'architecture même de la voiture : le squelette métallique portant les éléments séparés de la carrosserie est soudé sur une plateforme de caissons indéformables, conçus selon le principe de la résistance des corps creux, bien connu en aéronautique. Les zones de carrosserie déformable à l'avant et à l'arrière la forme des pare-chocs, la roue de secours et l'ensemble de la mécanique placés à l'avant, constituent

autant de protections successives contre les chocs. Le même souci a présidé aux aménagements intérieurs : volant monobranche éliminant les risques de blessure par une colonne de direction en cas de choc violent, tableau de bord anti-reflet à éclairage réglable et dont certaines arêtes sont rembourrées de mousse de nylon injectée, capitonnages et bourrelets protecteurs multiples. En raison de ses performances, la voiture a été dotée de dispositifs spéciaux : sur la DS 21 (en option sur la DS 19), la hauteur du faisceau lumineux des phares principaux se règle automatiquement selon l'inclinaison de la voiture. Sur option (de série sur Pallas, Prestige, cabriolet) les phares auxiliaires longue portée peuvent être à lampes à iode. Ils peuvent aussi être automatiquement commandés par la direction et pivoter en fonction du braquage des roues (de série sur Pallas, Prestige, cabriolet). Sur la DS 21 un tachymètre rappelle les distances de freinage correspondant aux différentes vitesses ; un voyant lumineux signale au conducteur l'usure des garnitures de frein. Le pare-brise est en Triplex, verre « sandwich » très résistant, n'éclatant pas au choc. Le rétroviseur anti-éblouissant peut prendre deux positions, jour et nuit. Les poignées intérieures des portes sont munies d'un dispositif de verrouillage simple mais efficace qu'il faut obligatoirement manœuvrer avant d'en déclencher l'ouverture. Sur option, on peut enfin équiper la voiture de ceintures de sécurité. Ce souci de la prévention qui anime Citroën se trouve en quelque sorte officialisé par le barème des compagnies d'assurance qui, calculant désormais les primes de risque sur la statistique appliquent partout aux Citroën les tarifs les plus favorables.



LA PALLAS

C'est la DS au superlatif; tout y est plus luxueux, plus raffiné. Soigneusement choisis, des matériaux nouveaux remplacent ceux de la série. On est allé aussi loin que possible dans la voie de la perfection. Ce goût du beau dont est née la Pallas lui a fait retrouver les qualités rarissimes du travail artisanal. Elle est la voiture destinée à l'amateur raffiné qui, en toute chose, n'admet que le meilleur. *Teintes de carrosserie* : Toutes les teintes et combinaisons des DS. Une couleur est réservée à la DS PALLAS : le gris palladium (gris métallisé). Toutes les teintes de carrosserie peuvent être accompagnées en option d'un intérieur cuir (naturel ou noir).

Extérieurs :

1. *Garnitures extérieures* : Baguette de haut de portes et de haut d'aile arrière en inox. Baguette inox avec caoutchouc de protection sur la ligne de lumière à hauteur des pare-chocs

(ailes avant; portes, ailes arrière). Cette baguette est reliée à l'entourage du catadioptré arrière. Baguette en bas de caisse (ailes et portes). Nouveaux enjoliveurs de roues. Garniture de pied milieu inox et alu brossé, oxydé anodiquement et teinté, assorti à : panneau de custode inox et alu brossé, oxydé anodiquement et teinté. 2. *Optique* : Système optique de quatre phares permettant une conduite nocturne très rapide : deux phares principaux à commande dynamique automatique et deux phares auxiliaires à lampes à iode (à longue portée, forte intensité d'éclairage, durée augmentée) pivotant dans le sens des virages par commande directionnelle automatique. Stop orange. 3. *Malle* : Poignée de porte coffre en alu chromé. Étanchéité de porte : polyéther sous peau en néoprène. Charnières de porte en zamac chromé.

Intérieur :

1. *Planche de bord* : Cendrier à entourage zamac chromé sur alu traité anodiquement. Entourage zamac

chromé du vide-poche. Garnissage en skin-plate de la tôle sous planche de bord. (Garnissage en cuir dans le cas du « garnissage cuir »).

2. *Sol* : Tapis de sol en moquette sur mousse de latex : teintes assorties à la couleur des sièges. Garnitures tablier et niche moteur avec poche, plancher de pédale, face intérieure longerons et demi-face supérieure en moquette assortie aux sièges.

3. *Portières* : Bandeau supérieur garni de similoïd capitonné sur polyéther assorti à la couleur, limité en haut et en bas par jonc inoxydable. Poignée intérieure à applique de finition en inox. Poignée lève-glace en zamac chromé. Serrure et gâche chromées. Vide-poche sur portière avant garni de similoïd capitonné assorti à bandeau supérieur avec jonc d'encadrement. Applique de finition de bas de porte en inox. Partie extérieure du longeron en inox. Tirant portière arrière en inox.

4. *Garnitures intérieures* : Bandeau de pavillon à rembourrage de polyéther tout autour de la voiture, raccordé avec pavillon et au-dessus lunette

arrière. Plafonniers latéraux incorporés à bandeaux au-dessus des pieds milieu. Jonc inox allant du pied de montant de pare-brise jusqu'au bandeau de pavillon et le longeant au-dessus des portières. Pare-soleil rembourré en mousse de vinyl couleur assortie. Pied milieu garni de simili noir avec à la partie supérieure poignée demi-souple en chlorure de vinyl armé noir sur support zamac chromé. Garnissage de planche lunette arrière en mousse de vinyl noire (ou assorti au cuir dans le cas du « garnissage cuir ») sur polyuréthane. Sortie chauffage arrière en inox.

5. *Sièges* : Dossiers avant rehaussés de 65 mm. Matelassure coussin avant en polyéther. Cache-glissière en inox. Commande réglage dossier chromé. Garniture arrière des dossiers avant en similoïd assorti (ou cuir dans le cas du « garnissage cuir »). Cendriers arrière inox encastrés dans chaque dossier de siège avant. Accoudoir élargi sur banquette arrière. Matelassure coussin banquette arrière en polyéther.

6. *Pare-brise* : Triplèx (verre feuilleté).



DS PRESTIGE

La DS "Prestige"

(DS 19 ou 21 au choix) est un véritable centre de travail mobile, son atmosphère ouatée est celle d'un bureau aménagé avec raffinement:

Une glace descendante :

sépare le compartiment du chauffeur des places arrière.

La banquette et les panneaux de porte

de l'avant sont garnis de cuir noir. A l'arrière, la banquette est en tissu hélanca gris ou en cuir dans l'option Pallas.

Le tapis de sol

en caoutchouc mousse est recouvert de moquette grise.

Des poignées verticales

sur les montants de la séparation facilitent l'accès aux places arrière.

Les deux portes arrière

sont munies de serrures. Sur le tableau de la frise de séparation se trouvent :

un interphone

(en option) permettant de donner des instructions au chauffeur sans baisser la glace (un contact commandé du compartiment arrière met le micro-
phone en service ou l'arrête),

Le rhéostat

permettant de régler l'aération (ven-

tilation à air pulsé par moteur électrique à vitesse réglable. Deux orifices d'arrivée d'air frais dans les montants de séparation).

Une montre électrique

un allume-cigare, deux cendriers,

L'interrupteur des plafonniers

spéciaux de compartiment arrière. L'un est au centre du bandeau de la lunette, éclaire intensément et permet de lire sans fatigue.

Le réglage de tonalité de la radio

(diffuseur à l'arrière) et le poussoir commandant la tête chercheuse du poste qui se trouve à l'avant. Cette commande permet la sélection automatique de plusieurs postes émetteurs. A l'avant, le chauffeur dispose

du réglage classique sur le cadran du poste.

Le téléphone

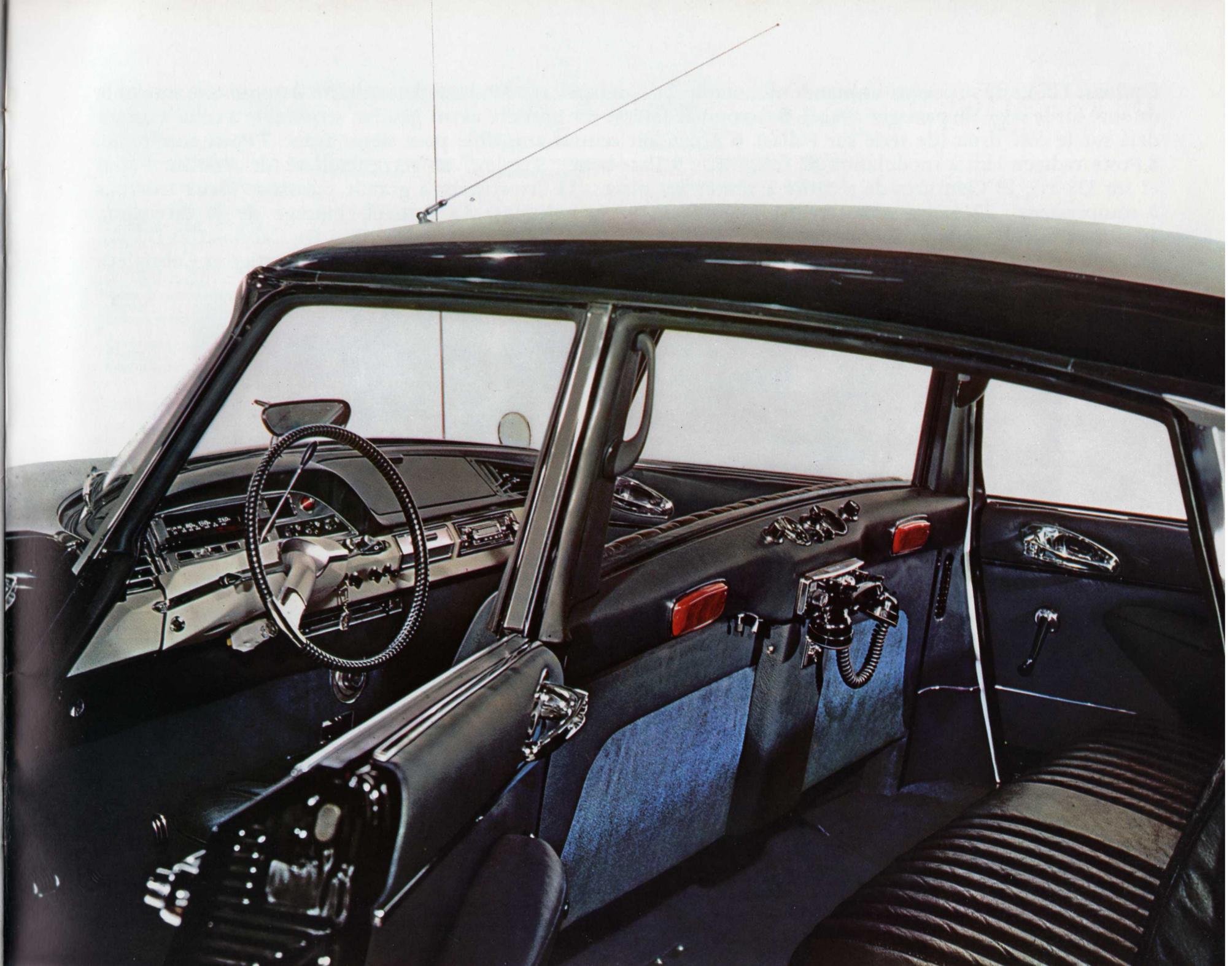
dont l'appareillage électronique est logé dans la partie avant de la malle, ce qui laisse subsister un volume important pour le logement des bagages. L'antenne, indépendante de l'antenne radio, est montée à l'arrière du pavillon. L'équipement téléphonique permet d'émettre et de recevoir des communications avec n'importe quel abonné, à condition que la voiture se trouve dans un rayon de 20 km autour d'une des stations relais des P. et T. L'équipement radiophonique et l'équipement téléphonique sont en option, ainsi que la finition du type de la DS Pallas.



DS CABRIOLET

Cabriolet à deux portes et quatre places, doté du moteur DS 21, il offre une habitabilité peu courante dans la catégorie des voitures décapotables. Le vaste coffre à bagages est fermé par une porte de grandes dimensions. Châssis spécial à longerons renforcés.

Finitions extérieure et intérieure de type Pallas. Sièges et garniture de portières en cuir, en dix teintes au choix. Trois couleurs de tapis de sol. Capote repliable instantanément, en crylor noir, à lunette fixée par fermeture "Eclair" circulaire. Onze teintes de peinture métallisée pour la carrosserie. Soit, avec les garnitures, un choix de quelque 140 combinaisons de teintes.



Options: 1 Boîte de vitesses à commande mécanique. 2 Chauffage -15°. 3 Pulseur d'air à droite. 4 Appui-tête amovible (monté sur le siège du passager avant). 5 Accoudoir latéral sur portière avant gauche, semblable à celui existant déjà sur le côté droit (de série sur Pallas). 6 Accoudoir central amovible pour sièges avant. 7 Poste auto-radio. 8 Poste radio en Hifi à modulation de fréquence. 9 Pare-brise "Triplex" en verre feuilleté (de série sur Pallas et sur DS 21). 10 Ceintures de sécurité à toutes les places. 11 Avertisseur à grande puissance (deux trompes à compresseur). 12 Sièges avant réglables en hauteur (9 positions) 13 Antivol (blocage de la direction). 14 Correcteur dynamique de hauteur des phares principaux (de série sur Pallas, Prestige Cabriolet et DS 21). 15 Lampes à iode sur phares auxiliaires et commande directionnelle (de série sur Pallas, Prestige et Cabriolet).



DS



DS Pallas



DS Pallas
(option cuir)



DS Pallas

	Fiche technique de la DS 21 (Berline ou décapotable) Option sur Pallas	Fiche technique de la DS 19 Option sur Pallas
Moteur		
Cylindrée	2,175 l	1,985 l
Alésage - course	90 x 85,5	86 x 85,5
Rapport volumétrique	8,75 (emploi obligatoire du supercarburant)	8,75 (emploi obligatoire du supercarburant)
Puissance administrative française	12 CV	11 CV
Puissance réelle maxi DIN	100 ch à 5.500 tr/mn	84 ch à 5.250 tr/mn
Puissance réelle maxi SAE	109 ch à 5.500 tr/mn	90 ch à 5.250 tr/mn
Couple maxi DIN	16,7 m/kg à 3.000 tr/mn	14,6 à 3.500 tr/mn
Couple maxi SAE	17,7 m/kg à 3.000/3.500 tr/mn	15,2 à 3.500 tr/mn
Soupapes en tête en V à 60° avec dispositif rotateur	oui	oui
Arbre à cames latéral (cde par chaîne)	oui	oui
Culasse alliage léger	Pipe d'admission sortie	Pipe d'admission intégrée
Chemises amovibles humides ..	oui	oui
Vilebrequin	5 paliers	5 paliers
Filtre à huile	TAMIS + filtre à huile en série (bypass de sécurité en cas d'encrassement)	TAMIS + filtre à huile en série (bypass de sécurité en cas d'encrassement)
Carburateur	WEBER inversé double corps	WEBER inversé double corps
Filtre à air	Sec	Sec
Echappement	Double tubulure Double sortie - capacité de détente à l'AR.	Tubulure simple - oui Double sortie.
Pompe à essence mécanique ...	oui	oui
Graissage sous pression par pompe à engrenages	oui	oui
Refroidissement par pompe et thermostat	oui	oui
Embrayage	A sec (commande hydraulique automatique) ..	A sec (commande hydraulique automatique)
Boîte de vitesses	(servo-commande hydraulique) 4 vitesses toutes synchronisées + marche AR	(servo-commande hydraulique) 4 vitesses toutes synchronisées + marche AR
Transmission		
Traction AV	oui	oui
Joints tripodes homocinétiques en sortie de boîte	oui	oui
Joints doubles homocinétiques sur les roues	oui	oui
Couple conique	8 x 35	8 x 35
Freins		
Frein principal : Commande hydraulique à haute pression (servo-frein)	oui	oui
Indicateur d'usure des garnitures de freins	oui	non
Circuits indépendants à l'AV et à l'AR	oui	oui
Disques à l'AV - tambours à l'AR	oui	oui
Etriers avec pistons opposés ..	oui	oui
Répartiteur de freinage agissant en fonction de la charge sur l'esieu AR	oui	oui
Frein de secours : Cde mécanique sur roues AV	oui	oui
	Plaquettes spéciales	Plaquettes spéciales

	DS 21	DS 19
Direction	A crémaillère Servo de série	A crémaillère Servo de série
Châssis Plateforme à longerons latéraux en tôle soudée	oui	oui
Suspension 4 roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydraulique de suspension avec amortisseur intégré	oui	oui
Barres anti-roulis AV et AR	oui	oui
Correcteurs d'assiette AV et AR assurant à la voiture une hauteur constante au-dessus du sol, quelle que soit sa charge	oui	oui
Circuits alimentés par une huile minérale spéciale	oui	oui
Roues		
Pneus - Avant	180 x 380 XAs	180 x 380 XAs
Pneus - Arrière	155 x 380 XAs	155 x 380 XAs
Roue de secours	155 x 380 XAs (utilisable temporairement à l'AV)	155 x 380 XAs (utilisable temporairement à l'AV)
Électricité		
Batterie	12 v 40 A/H	12 v 40 A/H
Alternateur 12 V 520 Watts	oui	oui
Démarrateur (commandé par relais) ..	2 Ch	1,27 Ch
Phares codé européen	oui	oui
Réglage automatique d'inclinaison des phares route-code ..	oui	non
Avertisseurs de route à haute fréquence	3	2
4 phares intégrés à l'avant	oui	oui
Poids et encombrement		
Empattement	3,125 m	3,125 m
Voie AV - AR	1,500/1,300 m	1,500/1,300 m
Diamètre de braquage	11 m	11 m
Longueur hors-tout	4,84 m (4,86 m pour décapotable)	4,84 m
Largeur hors-tout	1,79 m (1,82 m pour Pallas)	1,79 m (Pallas 1,82 m)
Hauteur hors-tout	1,47 m (1,42 m pour décapotable)	1,47 m
Poids à vide (ODM/DIN)	1.280 kg (1.295 Pallas - 1.315 décapotable)	1.275 kg (Pallas 1.290)
Capacités		
Réservoir à essence	65 litres	65 litres
Carter huile	4,5 litres	4,5 litres
Boîte de vitesses	2 litres	2 litres
Performances		
Vitesse maxi	En 1* : 45 km/h 2* : 90 km/h 3* : 135 km/h 4* : 175 km/h	En 1* : 45 km/h 2* : 90 km/h 3* : 135 km/h 4* : 165 km/h
Accélération (2 pers + 50 kg) ..	Le km départ arrêté en 36"	Le km départ arrêté en 38"
Consommation sur routes à 80 km/h de moyenne	9,8 litres	9,4 litres
Consommation sur routes à 90 km/h de moyenne	10,6 litres	10,4 litres
Consommation sur routes à 100 km/h de moyenne	12 litres	11,5 litres
Consommation selon norme DIN 70.030	11,22 litres	9,80 litres
Couleurs Nombreuses combinaisons de coloris autorisées par les multiples teintes de carrosserie, de pavillon et de garnitures intérieures	oui	oui

