



DS AUTOMOBILES

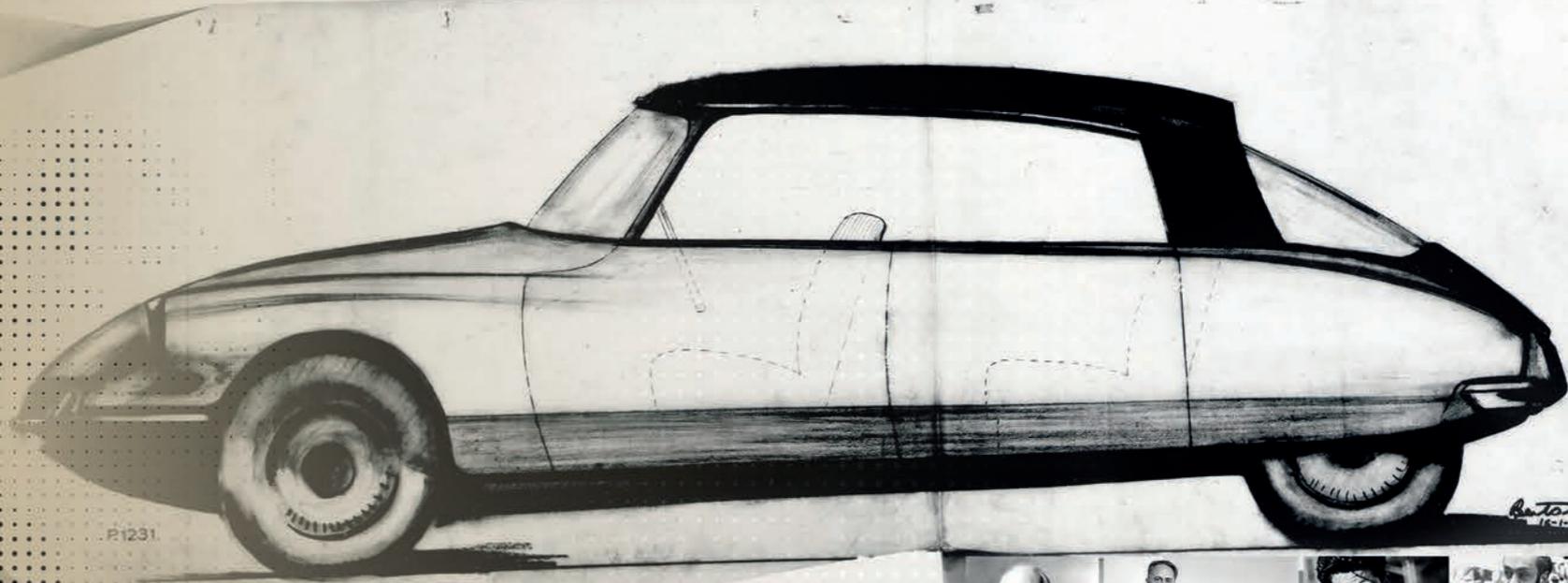


DS, 70 ANS *D'HISTOIRE*

DS Automobiles possède un héritage exceptionnel porté par la DS présentée en 1955. Ce modèle iconique incarne bien plus qu'une voiture.

Véritable révolution dans l'industrie automobile portée par son style audacieux et sa technologie d'avant-garde, elle s'est rapidement imposée comme un symbole de l'élégance et du savoir-faire français à travers le monde et comme une légende par son charisme qui va bien au-delà du domaine automobile.

Œuvre d'art, star de cinéma ou véhicule présidentiel, l'héritage de la DS est aujourd'hui ancré dans l'ADN intemporel de la Marque qui s'en inspire pour imaginer des modèles incarnant l'art du voyage à la française.



Projet VGD,
dessin de style
Flaminio Bertoni



LES PÈRES DE LA DS

Lancé en 1938 à l'initiative de Pierre Boulanger, directeur de Citroën et poursuivi par Pierre Bercot, son successeur à partir de 1950, le projet VGD (véhicule de grande diffusion) n'aboutit que 17 ans plus tard avec la sortie de la DS 19 en octobre 1955.

Trois hommes s'impliquent particulièrement dans son étude et sa mise au point. Le premier, André Lefèbvre, ingénieur aéronautique de formation, est un fervent partisan des roues avant motrices, mais

aussi de l'aérodynamisme, de la légèreté ainsi que du centrage des masses. Le deuxième, Paul Magès, ingénieur autodidacte, est le créateur de l'hydraulique. C'est lui qui invente la fameuse suspension hydropneumatique, mais aussi l'assistance hydraulique de la direction, du débrayage et du freinage de la DS. Enfin, Flaminio Bertoni, styliste, sculpteur et peintre de talent, avec son équipe de dessinateurs, donne à la DS ses lignes tout aussi révolutionnaires qu'élégantes.

- 1 - Pierre Boulanger
- 2 - Pierre Bercot
- 3 - André Lefèbvre
- 4 - Flaminio Bertoni
- 5 - Paul Magès

LE SALON 1955, LA DS ENTRE EN SCÈNE À PARIS

Le jeudi 6 octobre 1955, la DS 19 est présentée pour la première fois au Salon de l'Automobile de Paris. Sous la majestueuse voûte du Grand Palais, l'apparition de cette voiture que personne n'avait encore jamais vue, suscite tout à la fois étonnement et admiration. Ses lignes, aussi avant-gardistes qu'élégantes, s'imposent immédiatement

comme la nouvelle référence. Les visiteurs et les journalistes sont littéralement sous le charme. Quant à la concurrence, elle ne peut que saluer le génie de la nouvelle venue. La légende veut que 12 000 DS 19 furent vendues à la fin de la journée et que, lorsque le salon ferma ses portes dix jours plus tard, quelques 80 000 commandes fermes furent enregistrées !



Ligne de montage de la DS à Javel (Paris), décembre 1955

ANNÉES 50, LA DS PREND SON ENVOL !

La production de la DS débute le 7 octobre 1955 à l'usine du Quai de Javel à Paris (France), le lendemain même de sa présentation au Salon de Paris. Dans la rue, l'apparition des premiers exemplaires provoque de fréquents attroupements tant elle est novatrice. Ses solutions techniques et esthétiques d'avant-garde suscitent une curiosité incessante, car, non contente d'être une véritable sculpture automobile, la DS est aussi un concentré de haute technologie. Par exemple, son extraordinaire suspension hydropneumatique lui procure une tenue de route et un confort qu'aucune autre automobile n'avait proposé jusque-là. Autre élément de sécurité inédit, son freinage à assistance hydraulique extrêmement puissant, avec freins à disque avant, lui permet des distances de freinage tellement réduites qu'elles déroutent littéralement certains conducteurs, pourtant aguerris, lors de leur premier contact avec la DS.

Au cours des années cinquante, plusieurs versions sont déclinées à partir de la DS 19. Il y a tout d'abord l'ID 19 présentée en octobre 1956, puis les versions Break, Familiale et Commerciale qui apparaissent en 1958 en même temps que la DS 19 Prestige. La DS 19 marque aussi une rupture en 1958 en proposant un choix de teintes de carrosserie inédit puisque leur nombre passe alors de quatre à huit ! Les premières retouches esthétiques apparaissent l'année suivante, en 1959, avec une silhouette affinée par l'allongement des ailes arrière et l'adoption sur les ailes avant de grandes ouïes d'aération de type cendrier.

Dès ses débuts, la DS 19 connaît aussi une véritable carrière internationale. Elle est assemblée en Grande-Bretagne ainsi qu'en Belgique dès 1956 et en Afrique du Sud à partir de 1959. Symbole de l'élégance et de l'avant-garde françaises, elle est bien sûr exportée dans toute l'Europe de

l'Ouest, dans la quasi-totalité des pays du Commonwealth dont le Canada et l'Australie, ainsi qu'aux Etats-Unis où elle compte très vite de nombreux inconditionnels.



DS 19 dans le hall de l'aéroport du Bourget, septembre 1958



70
DS 1955

DS 19, octobre 1955



Intérieur
de la DS Prestige,
octobre 1970

LA DS PRESTIGE, VOITURE DE MAÎTRE

Dès le Salon de Paris du mois d'octobre 1958, la DS 19 est présentée avec un aménagement de voiture de maître qui, outre une peinture exclusivement noire, comprend une séparation chauffeur avec glace descendante, une sellerie grise avec banquettes garnies de cuir à l'avant et de tissu Jersey à l'arrière. Baptisée DS 19 Prestige, elle est commercialisée cinq mois plus

tard, en mars 1959, et peut alors recevoir en option un interphone, un poste autoradio et un « équipement Radiotéléphone ». Offrant un confort d'exception, elle s'impose dès lors brillamment comme la voiture des grands dirigeants tant politiques qu'industriels. Au fil des ans, celle-ci bénéficie des mêmes évolutions techniques que la DS et sa commercialisation ne prend fin qu'au mois de janvier 1975.

VICTOIRES AU MONTE-CARLO, UNE CONCURRENTE REDOUTABLE

En janvier 1956, soit trois mois après sa présentation, la DS 19 prend pour la première fois le départ du plus prestigieux des rallyes. Elle s'y classe première de sa catégorie, première voiture de marque française et les six voitures engagées sont toutes à l'arrivée. En 1959, l'équipage Coltelloni-Alexandre-Desrosiers arrive à la première place du classement



Départ du Rallye de Monte-Carlo 1958

Rallye de Monte-Carlo,
1959



70
DS 1955

MONTE-CARLO

général et, au fil des éditions, il s'ensuit toute une série de places d'honneur particulièrement admirables. En 1966, la DS en version « 21 », remporte une seconde victoire en terre monégasque avec la performance de l'équipage finlandais Toivonen-Mikander. Grande routière, la DS s'impose aussi comme une sportive redoutable sur tous les continents !

ANNÉES 60,
LADS
TOUJOURS
DEVANT

Dans la nuit,
feux directionnels



DS 19 de 1960
au pied d'un des piliers
de la tour Eiffel

Au cours des années soixante, la DS 19 s'impose plus que jamais comme une grande routière confortable, raffinée et élégante. Grâce à des évolutions régulières, elle consolide sans relâche sa suprématie sur ses concurrentes. Ainsi, tout d'abord en juillet 1959, son moteur de 1 911 cm³ voit sa puissance passer de 75 à 78 ch grâce à l'adoption d'une nouvelle culasse et d'un allumage modifié. Au mois d'octobre 1960, est présentée la fameuse DS 19 Cabriolet puis la puissance est à nouveau augmentée en mars 1961 pour afficher 83 ch et atteindre une vitesse de pointe de 150 km/h ! Au mois de septembre suivant, elle reçoit une nouvelle planche de bord entièrement noire et soulignée par un bandeau gris clair sur laquelle il est possible de monter en option un poste autoradio comme sur la DS Prestige.

En septembre 1962, la DS connaît la première modification de sa face avant. Elle perd ses grandes grilles de ventilation sur les ailes, le pare-chocs reçoit deux butoirs en caoutchouc en pointe de flèche et le bouclier inférieur est redessiné. Cette modification améliore notamment l'aérodynamisme, lui permettant ainsi de réduire sa consommation et d'atteindre 160 km/h de vitesse de pointe.

Au cours des années soixante, la DS s'impose plus que jamais comme une grande routière confortable, raffinée et élégante.

70
DS 1955



DS 21 Pallas,
1969

En octobre 1965, un an après la sortie de la DS Pallas en 1964, sort une nouvelle DS recevant un moteur plus performant, de 2 175 cm³, délivrant 109 ch et permettant désormais d'atteindre 175 km/h !

En plus de la DS 19 proposée depuis 1955, ainsi désignée en référence à sa cylindrée de 1 911 cm³, le catalogue s'enrichit donc de la DS 21. L'année 1967 est celle du nouveau visage de la DS qui, outre une réussite esthétique unanimement saluée, apporte une nouveauté en matière de sécurité avec le montage en série sur les versions haut de gamme, Prestige, Pallas et Cabriolet, des fameux phares pivotants. La DS éclaire désormais l'intérieur des virages avant même d'y entrer !

Après l'adoption en septembre 1968 d'une harmonie de planche de bord uniformément noire et le remplacement de la DS 19 par la DS 20, l'année 1969 est marquée par l'apparition d'une planche de bord entièrement redessinée. Celle-ci comporte trois gros cadrans ronds et intègre une visière sur toute sa largeur. Mais 1969 est aussi et surtout l'année de l'apparition d'une modification mécanique de premier ordre. Le moteur de 2 175 cm³ de la DS 21 reçoit une injection d'essence à gestion électronique et voit ainsi sa puissance passer à 139 ch pour une vitesse de pointe dépassant à présent les 185 km/h... Plus que jamais, la DS maintient et conforte sa position dominante face à ses concurrentes tout en restant hors du commun à tous points de vue !



DS 21,
1968



DS CABRIOLET, QUATRE PLACES AU GRAND AIR

Chargé de l'aménagement des DS Prestige et réalisant pour son compte des cabriolets sur base DS depuis octobre 1958, le carrossier Henri Chapron se voit aussi confier la réalisation du cabriolet DS usine. Après la réalisation de trois prototypes, la présentation a lieu au Salon de Paris au mois d'octobre 1960. La finition particulièrement soignée de cette voiture à la ligne

épurée comprend une sellerie entièrement en cuir et, à partir d'août 1964, des éléments caractéristiques de la DS Pallas tels les phares additionnels et des enjoliveurs de roue spécifiques. Haut de gamme vendu presque deux fois le prix de la DS berline, la DS Cabriolet reste encore aujourd'hui une référence incontournable de l'esthétique et du raffinement automobiles à la française.

DS PALLAS, LUXE ET EXCELLENCE

Lancée en octobre 1964 au Salon de Paris, la nouvelle DS Pallas offre un niveau de finition jusqu'ici jamais connu sur une voiture française de série. Elle se distingue des autres DS par un équipement soigné et particulièrement luxueux comprenant baguettes mixtes inox et caoutchouc, enjoliveurs spécifiques, feux arrière

DS 21 Pallas,
1967



spéciaux à habillage chromé et phares additionnels. A l'intérieur, les sièges sont plus épais, les dossiers avant sont plus hauts et une sellerie cuir exclusive est disponible en option. La DS Pallas reçoit les mêmes teintes que les autres DS, mais elle peut aussi être livrée sur demande avec des peintures métallisées qui lui sont propres.

DS PRÉSIDENTIELLE, LA PLUS LONGUE DE SON ÉPOQUE

Afin de remplacer la limousine réalisée sur base de Traction Avant par le carrossier Franay en 1955, la présidence de la République commande une nouvelle voiture d'apparat qui sera livrée à l'Élysée le 14 novembre 1968. Son cahier des charges prévoit qu'elle doit être plus longue que la Lincoln alors utilisée par le président des États-Unis. Construite et aménagée par le carrossier

Henri Chapron, mais conçue et dessinée par les services du Quai de Javel, cette DS unique mesure ainsi 6,53 mètres. Elle reçoit un équipement des plus luxueux avec glace de séparation bombée et inclinée, sellerie entièrement réalisée en cuir marron, strapontin pour l'interprète, glaces électriques, climatisation, éclairages directs et indirects, interphone et mini-bar intégré.



DS Présidentielle de 1968
carrossée par Chapron



UN MILLION DE DS !

La millionième DS, une toute nouvelle DS 21 Pallas Injection Electronique, est produite à l'usine parisienne du Quai de Javel le 7 octobre 1969. De couleur Sable Métallisé, pavillon compris, elle rejoint ensuite le Salon de Paris ouvert depuis le 2 octobre où son emplacement est réservé. Là, elle est ensuite tirée au sort devant huissier et remportée par Gilles Delègue, 22 ans, alors élève-ingénieur en deuxième année à l'Ecole Centrale.

ANNÉES 70, L'ÂGE DE LA MATURITÉ

En 1970 et 1971, les modifications apportées à la DS concernent essentiellement sa transmission. En septembre 1970, elle reçoit ainsi en série une boîte de vitesses à commande mécanique qui n'offre plus quatre mais cinq rapports puis, un an plus tard, une boîte de vitesses automatique à trois rapports de marque Borg-Warner. Avant

de tirer définitivement sa révérence en 1975, après 20 ans d'une carrière exemplaire, la DS connaît une ultime évolution lorsque la DS 21 est remplacée par la DS 23 en septembre 1972. Ce dernier modèle reçoit un moteur de 2 347 cm³ qui, avec l'injection d'essence électronique, délivre alors 141 ch pour une vitesse maximale de près de 190 km/h.



DS 21, 1972



Dernière DS produite,
Javel (Paris), 1975

DS

LA DERNIÈRE...

La 1 456 115^e et dernière DS est produite à Paris, à l'usine du Quai de Javel, le 24 avril 1975 à 15 heures... Il s'agit d'une DS 23 Pallas Injection Electronique de couleur Bleu Delta. Comme l'indique la banderole apposée sur son pare-brise, elle est aussi la 1 330 755^e DS assemblée dans cette usine historique. Elle est ensuite livrée à un automobiliste girondin fidèle à la marque, dont l'histoire n'a pas retenu le nom et qui a possédé avant elle huit autres DS !



*LA DS, STAR
DE CINÉMA*

DS dans *Fantomas*
se déchaine, 1965

STAR CINÉMA

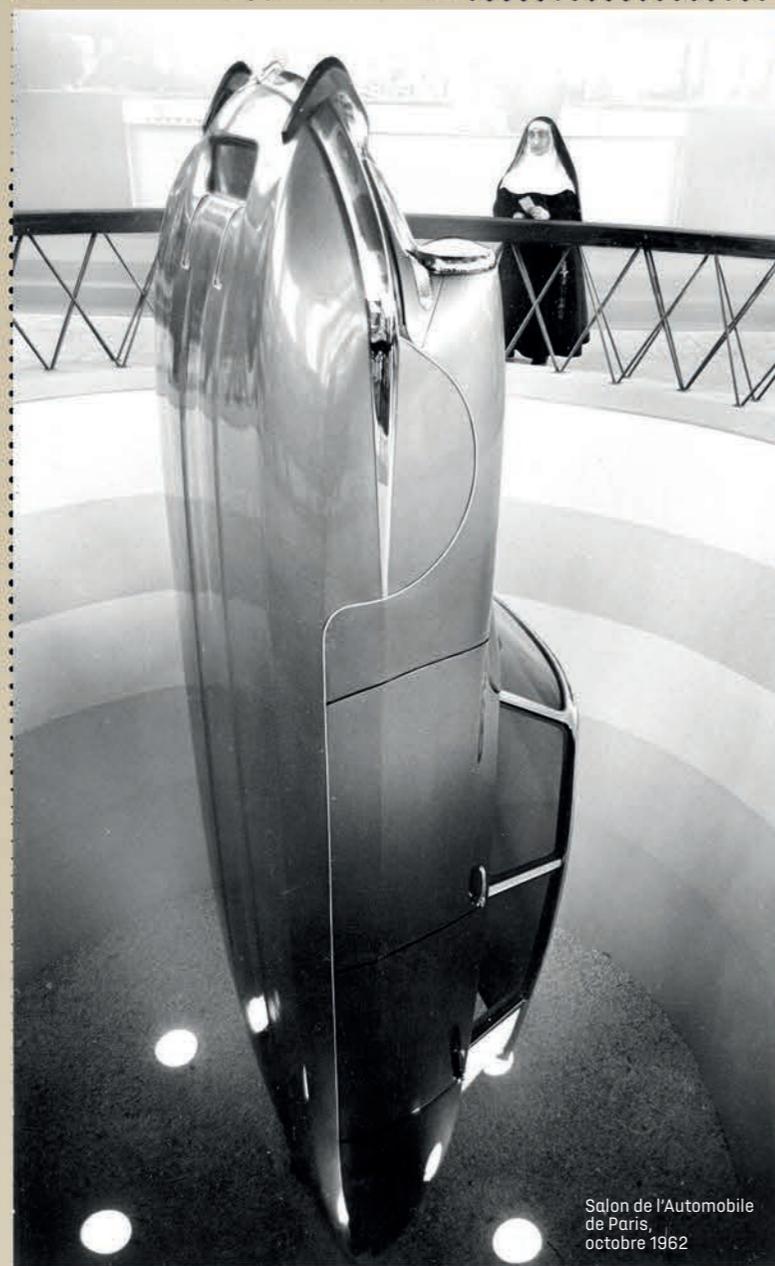
À la ville comme à l'écran, la DS s'impose très vite. Le monde du cinéma lui confie des premiers rôles qui restent aujourd'hui dans toutes les mémoires. Du film noir à la comédie, comme les grandes vedettes, elle excelle dans tous les styles. On la retrouve ainsi par exemple avec Brigitte Bardot dans *Une Parisienne* (1957), avec Alain Delon dans *Le Samouraï* (1967), avec Jean-Paul Belmondo

et Bourvil dans *Le Cerveau* (1969), avec Jean Gabin et Fernandel dans *L'Age Ingrat* (1964) ou avec Louis de Funès dans *Rabbi Jacob* (1973). Là encore, la DS symbolise l'élégance, la vitesse et la puissance. Dans certains cas, sa technologie futuriste est sublimée, voire fantasmée, comme dans *La Dixième Victime* (1965) avec Ursula Andress et Marcello Mastroianni, où elle reçoit un toit transparent

teinté bleu et dans *Fantomas se Déchaîne* (1965) avec Jean Marais lorsque, équipée de deux ailes, d'une dérive escamotable et de deux réacteurs, elle décolle tel un avion à réaction. Enfin, avec l'incontournable *Retour vers le Futur 2* (1989) de Robert Zemeckis co-produit par Steven Spielberg, elle prend la forme d'un taxi rouge et jaune de science-fiction dans un avenir imaginaire situé en 2015...



La DS et Brigitte Bardot dans *Une Parisienne*, 1957



Salon de l'Automobile
de Paris,
octobre 1962

LA DS, MONUMENT ET SCULPTURE AUTOMOBILE

Voiture d'avant-garde par excellence, la DS est considérée dès sa sortie comme une véritable sculpture. En 1957, dans son célèbre ouvrage *Mythologies*, le philosophe et écrivain Roland Barthes voit en elle ni plus ni moins que « l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques ». La même année, la renommée du chef-d'œuvre du bureau de style du Quai de Javel est telle que, du 7 juillet au 24 novembre, elle est la seule automobile invitée à la 11^e Triennale de Milan. Au Palazzo

Dell'Arte al Parco, elle se voit présentée pour l'occasion sans roues, entièrement carénée, et posée inclinée sur un pied central à plus d'un mètre du sol. La très officielle « Exposition internationale des arts décoratifs, industriels et de l'architecture moderne » décerne alors son Grand Prix d'art industriel à la carrosserie de la DS. En octobre 1962, pour le Salon de l'Automobile de Paris, la DS qui vient de recevoir un avant à l'aérodynamique améliorée, est exposée de façon originale

telle une sculpture. Là encore, une voiture sans roues et dont tout le soubassement est caréné, est mise en scène de la façon la plus originale qui soit. Tel un missile dans son silo de lancement, elle est installée parfaitement verticale au fond d'une fosse circulaire, aménagée pour l'occasion, et posée sur un mécanisme électrique motorisée qui la fait lentement pivoter sur elle-même. L'effet procuré sur les visiteurs est inoubliable. Et le général de Gaulle, lors de sa visite officielle, ne manque pas de s'arrêter pour l'admirer !



DS primée à la Triennale
de Milan, 1957

LA DS, ICÔNE DE PUB !

Avec l'arrivée de la DS, un vent de nouveauté souffle sur la communication publicitaire du Quai de Javel. Le premier prospectus imprimé en septembre 1955, soit un mois avant sa présentation au Salon de l'Automobile de Paris, est un véritable feu d'artifice de couleurs. Il est signé René Dumoulin. Celui intitulé *L'air et l'eau*, édité pour le Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1959, pose une carrosserie sur quatre énormes ballons

rouges flottant sur un plan d'eau. Destinée à illustrer le principe de la suspension hydropneumatique, cette image signée du photographe surréaliste Pierre Jahan fait le tour du monde. Elle reste encore aujourd'hui dans toutes les mémoires comme une icône de la publicité automobile. À partir du début des années soixante, la publicité de la DS est l'œuvre de Robert Delpire dont le talent de graphiste et d'éditeur sublime cette dernière.



DS Ballons,
1959



2014, CRÉATION DE LA MARQUE DS AUTOMOBILES

Officiellement créée le 1^{er} juin 2014, à Paris, DS Automobiles devient une marque à part entière. Elle a pour ambition de perpétuer les valeurs d'innovation et de distinction héritées de la DS de 1955 afin d'incarner l'art du voyage à la française. En 2025, DS Automobiles propose une gamme mondiale et diversifiée de quatre modèles avec DS 3, DS 4, DS 7 et N°8.

Conçues pour une clientèle en quête de distinction qui désire voyager à travers le monde et profiter de chaque instant, les créations signées DS se différencient par leur style charismatique, leur raffinement intérieur, leurs technologies sophistiquées et leur confort première classe. Associées à un programme de services sur-mesure, elles offrent une expérience de marque unique avant, pendant et après chaque voyage.

Forte de nombreux records depuis son engagement en Formule E en 2015, dont deux doubles titres Équipes et Pilotes, DS Automobiles s'affirme à la pointe de l'électrification et commercialise chacun de ses modèles en version électrifiée. La Marque propose aussi bien des motorisations cent pour cent électriques que des hybrides auto-rechargeables ou rechargeables pouvant aller jusqu'à 360 chevaux et dotées de quatre roues motrices.

En 2025, DS Automobiles accélère sa transition vers le tout électrique avec l'arrivée de N°8, un nouveau modèle offrant jusqu'à 750 kilomètres d'autonomie.

Présente dans 40 pays, la marque DS dispose d'un réseau de distribution exclusif qui compte près de 450 DS STORES à travers le monde.



2025, DS N°8, L'INVITATION AU VOYAGE ÉLECTRIQUE

Inspirée du concept DS AERO SPORT LOUNGE, DS N°8 bénéficie d'une qualité irréprochable, d'une autonomie étendue et d'un confort absolu qui font d'elle la plus sereine des voitures électriques. DS N°8 incarne plus que jamais la sérénité dynamique au travers d'une nouvelle forme de SUV Coupé. Première création de DS Automobiles exclusivement cent pour cent électrique,

elle bénéficie d'une autonomie combinée de 750 km (cycle WLTP) et de plus de 500 km sur autoroute grâce à un Cx remarquable de 0,24. D'une puissance pouvant atteindre 350 ch, disponible en deux ou quatre roues motrices, DS N°8 redéfinit les standards du confort et incarne un nouvel Art du voyage électrique à la française.

L'histoire DS continue !



DS, 70 ANS D'HISTOIRE

Rédaction

Antoine Demetz
en collaboration avec *L'Aventure DS*
et DS Automobiles

Photos

Terre Blanche
et DS Automobiles

Conception graphique
DS Design Studio

HISTOIRE



70
DS 1955