



Cinquantenaire Citroën DS Saga d'une voiture d'exception

une exposition présentée par la Cité des sciences et de l'industrie et Automobiles Citroën
du 23 juin au 1^{er} novembre 2005

Il y a cinquante ans, le 6 octobre 1955, Citroën dévoilait au Salon de Paris sa nouvelle création : la DS 19. Ce fut une ruée sans précédent. Après des décennies de Traction Avant noires, la DS affichait des formes aérodynamiques, une gamme de couleurs inédites (Champagne, Jonquille, vert Printemps, Aubergine...) et une technologie novatrice alliant confort et sécurité. Pour la première fois, le public ne se voyait pas proposer une évocation futuriste, une voiture prétendument "révolutionnaire". La DS était tout simplement la modernité.

Voiture mythique, la DS, rebaptisée "Déesse" par Roland Barthes, va pendant deux décennies faire la Une des journaux à l'occasion de manifestations politiques, mondaines, sportives ou, plus simplement, sur la route des vacances. En 1962, elle entre dans l'imagerie gaullienne lors de l'attentat du Petit Clamart. Malgré les impacts de balles, la DS présidentielle continue alors sa route à vive allure ! Elle devient aussi star de cinéma, de *Fantômas* à *Retour vers le futur II*, passant entre les mains de Louis de Funès, Jean Marais ou Lino Ventura...

Le mythe de la DS ne s'est pas démenti et la Cité des sciences et de l'industrie lui consacre, pour son cinquantenaire, une exposition de 600 m².

Dans une mise en scène qui n'est pas sans rappeler les plus belles années de la DS (éclairages Pop sur lino blanc), l'exposition développe autour d'un cortège de huit modèles, trois thèmes emblématiques de la gamme : le design, la technique, le succès auprès du public et en compétition.

Le design novateur de la DS, conçu par Flaminio Bertoni en étroite collaboration avec André Lefebvre, un ingénieur issu de l'aéronautique, est illustré à travers trois modèles : une DS 19 berline, une DS 23 Pallas, une DS 20 break. Dessins industriels, maquettes intermédiaires, photos des ateliers et films témoignent du style DS et de sa mise en œuvre.

Suspension, tenue de route, freins, direction... la technologie de la DS a établi de nouveaux standards de confort et de sécurité. La centrale haute pression est au cœur de ces innovations. Une voiture sans capot, ni ailes, ni portières, s'offre aux regards des visiteurs tandis qu'une autre DS les invite à prendre place pour découvrir ou redécouvrir les sensations particulières de son habitacle.

Enfin, trois DS d'exception – un cabriolet très glamour, une DS noire officielle et un prototype de compétition – content l'histoire fantastique de cette voiture adoptée par les stars, "élue" véhicule officiel de la République, et présente dans de nombreuses compétitions.

En vingt ans de production, Citroën sortira près d'un million cinq cent mille exemplaires et créera plus de 150 modèles de DS à découvrir dans leur version miniature. Des extraits de films et une galerie de photos permettent de retrouver certains de ces modèles en action ou "posant" aux côtés de leurs prestigieux propriétaires.

Pièce de choix pour collectionneurs, objet de culte et de curiosité, la DS restera comme LA voiture du XX^e siècle. Au XXI^e, elle entre à la Cité des sciences et de l'industrie !

Information presse

**Cité des sciences
et de l'industrie**

Paloma Bertrand

01 40 05 73 61

p.bertrand@cite-sciences.fr

Citroën

Direction de la

Communication

Service de Presse

01 58 79 72 23

www.citroen-presse.info

Information du public

01 40 05 80 00

www.cite-sciences.fr

www.citroen.com

Informations pratiques

Cité des sciences

et de l'industrie

30, avenue Corentin-Cariou

75019 Paris

M° Porte de la Villette

Ouvert tous les jours sauf

lundi, de 10h à 18h (jusqu'à

19h le dimanche)

Tarifs : 7,50 €, 5,50 € TR,

gratuit moins de 7 ans.

PARCOURS DE L'EXPOSITION

La DS a 50 ans ! Présentée au public pour la première fois le 6 octobre 1955 au Grand Palais, elle démode, en un éclair, toutes les autres voitures. Adoptée par les stars, les hommes politiques, les pilotes de rallye et ses 1 455 746 propriétaires, elle a tenu la vedette pendant les vingt années où elle a été produite.

Aujourd'hui, si elle roule encore entre les mains de milliers de collectionneurs, c'est grâce à deux créateurs et à leurs équipes : Flaminio Bertoni, dessinateur et sculpteur de génie, et André Lefebvre, ingénieur visionnaire.

L'exposition invite à entrer dans l'univers de la DS par deux pôles indissociables – le design et la technique. Grâce à une esthétique audacieuse et une technologie de pointe, la DS a bouleversé le monde de l'automobile et établi de nouveaux standards de confort et de sécurité.

LE DESIGN

Flaminio Bertoni (1903 – 1964), designer

Designer automobile, Flaminio Bertoni, né à Varèse en Italie, était également sculpteur et peintre. Embauché par Citroën en 1932, il sera à l'origine du style de quelques-unes des plus mythiques voitures de la Marque : la Traction Avant, la 2 CV, la DS et l'Ami 6.

Parallèlement à ses activités chez Citroën, Flaminio Bertoni travaille dans son atelier d'artiste où il réalise des sculptures et participe avec succès à plusieurs expositions, couronnées par de nombreux prix et médailles.

En 1961, il sera fait chevalier des Arts et des Lettres par le ministre des Affaires culturelles, André Malraux.

La forme de la DS est issue de la sculpture, mais son dessin obéit aux lois de l'aérodynamique qui offrent, à puissance égale, plus de vitesse pour moins de carburant et plus de silence pour ses passagers. Chaque détail, comme l'entrée d'air avant ou l'emplacement des clignotants arrière, est étudié tant du point de vue esthétique que fonctionnel. L'habitacle respecte les règles d'une toute nouvelle science – l'ergonomie, apportant aux voyageurs plus de confort et de sécurité.

Trois DS trônent dans cette partie consacrée au design et des films d'archives les montrent en action.

Une DS 19 berline "jaune Jonquille"

modèle 1961, puissance 83 ch SAE, vitesse maximum 150 km/h

Les premières années, la DS s'affiche dans des coloris inédits : Champagne, Jonquille, vert Printemps, Aubergine, gris Rosé...

Une DS Pallas "brun Scarabée"

modèle 1975, puissance 130 ch DIN, vitesse maximum 188 km/h

Son style, modernisé en 1967, affiche les dernières avancées technologiques tels les phares tournants tapis derrière leurs hublots profilés. Son injection électronique calcule à chaque instant la juste quantité de carburant ce qui permet un meilleur rendement du moteur.

Une DS 20 break "bleu Delta"

modèle 1974, puissance 99 ch DIN, vitesse maximum 165 km/h

Sur plus de 5 mètres de longueur, le break DS n'est que place et espace. La suspension hydro-pneumatique assure une hauteur constante quelle que soit la charge embarquée. Elle devient le véhicule favori des ambulanciers ou des régies audiovisuelles mobiles.

Autour des trois DS, plusieurs esquisses dévoilent les différentes étapes de conception qui ont mené Flaminio Bertoni et son équipe au design définitif de la première DS. 150 voitures miniatures témoignent de la variété des modèles créés pendant vingt ans. Un film met en parallèle le design de la DS et d'autres objets emblématiques de l'esthétique des années 60 et 70, comme la machine à écrire Valentine ou les robes Courrèges.

LA TECHNIQUE

Suspension, tenue de route, freins, direction... la technologie de la DS bouleverse les standards de l'époque.

Les hommes de la technique : Paul Magès, André Lefebvre

Paul Magès (1908-1999)

Paul Magès intègre Citroën en 1925 comme dessinateur de moyens de manutentions. Remarqué par André Citroën pour avoir optimisé la cadence de production des moteurs, il est promu au bureau d'études où il a carte blanche. La suspension hydropneumatique, d'abord envisagée pour la 2 CV, rejoindra l'étude du VGD (Véhicule à Grande Diffusion), nom de code de la future DS 19.

André Lefebvre (1894-1964)

André Lefebvre rejoint Citroën en 1933 après plusieurs années chez l'avionneur Voisin. Passionné d'aviation, il concevra chez Citroën la Traction Avant, la 2 CV et la DS. C'est sur cette dernière qu'il exprimera le mieux sa vision du modernisme, de l'aérodynamisme et de la légèreté.

La centrale haute pression nécessaire à sa suspension hydropneumatique est au cœur des innovations de la DS, son énergie alimentant la direction assistée, les freins à disque et le changement de vitesses à embrayage automatique. Elle accompagne le conducteur, rendant ses commandes souples et faciles à utiliser.

La suspension hydropneumatique. A l'encontre de tout ce qui se fait jusqu'alors en termes de suspension, la DS 19 apporte un plus considérable pour le confort et la tenue de route. Grâce à des sphères gonflées à l'azote qui remplacent les traditionnels ressorts, la suspension hydropneumatique efface avec efficacité les défauts de la route. La voiture reste imperturbable face aux bosses, nids de poule et autres déformations du réseau routier.

En 1967, la DS change de regard et inaugure les fameux phares tournants. Les phares auxiliaires tournent avec les roues pour éclairer les virages, tandis que les phares principaux sont munis d'un correcteur d'assiette automatique pour ne pas éblouir les autres conducteurs. Un tel dispositif se retrouve dans les modèles Citroën actuels C4, C5 et C6.

La DS démocratise des équipements comme les freins à disque entrevus à l'époque sur les Jaguar du Mans. Nombre de ces innovations seront reprises par les concurrentes, et même des marques prestigieuses, comme Rolls-Royce qui adoptera le principe du freinage hydraulique haute pression.

L'injection électronique sur la DS 21. En 1969, la DS 21 devient la première voiture française équipée de l'injection électronique. Celle-ci calcule à chaque instant la juste quantité de carburant, ce qui permet de gagner en puissance, en couple, en agrément de conduite tout en diminuant la consommation.

Deux DS 21 sont exposées.

- Une voiture présentée lors du Salon de Paris 1967 pour lequel elle avait été spécialement préparée afin de montrer le dispositif des phares tournants. Les visiteurs peuvent s'y asseoir et découvrir ou redécouvrir les sensations propres à l'habitacle de la DS.

- Une DS 21 "écorchée" dont les portières, les ailes et le capot ont été enlevés pour dévoiler les secrets de sa technique.

Par ailleurs, six films mettent l'accent sur certaines spécificités mécaniques de la DS. A côté d'un moteur et d'une manipulation montrant le fonctionnement de la suspension hydropneumatique, des vitrines exposent les catalogues et dépliants publiés par Citroën au fil des modèles et des années, ainsi que trois équipements remarquables : les phares tournants, une sortie d'échappement dite "en queue de carpe" qui équipa la DS pendant les deux premières années de production, et le "cendrier-montre" à remonter tous les 8 jours, qui exista jusqu'en 1959.

LE SUCCÈS DE LA DS

La voiture des stars

La DS est une des vedettes des premiers festivals de Cannes, participant à la création de la notion même de "Star". Accessoire du héros moderne, ses lignes séduisent les plus grands réalisateurs qui lui donnent la vedette dans des centaines de films, tandis que les photographes se disputent son image qui fait la Une des journaux. Gina Lollobrigida dévoilera les formes de la première DS à la Une de *Paris Match* en octobre 1955 et deviendra, par ailleurs, l'heureuse propriétaire de la deuxième DS vendue au Salon de Paris.

DS 19 Cabriolet "rouge Cornaline"

modèle : 1965, puissance : 83 ch SAE, vitesse maximum : 150 km/h

À l'apogée de sa gloire, Citroën offre à la DS en 1960 cette version glamour, modèle aujourd'hui le plus convoité par les collectionneurs car produits à moins de 1 500 exemplaires.

Deux audiovisuels, des extraits de longs métrages et des images d'archives montrent la DS aux mains d'un défilé de vedettes en situation réelle ou dans des films de fiction : *Les tontons flingueurs*, *Hibernatus*, *Vivement dimanche*, *Du rififi à Paname*, *Le mariage du siècle*, *Les valseuses*, *Le samouraï*, *La peau douce...*

Un emblème du pouvoir

En cortège ou dans la cour d'un ministère, la DS noire symbolise alors le pouvoir. Elle est la voiture préférée du général De Gaulle qui en possédera plusieurs. Le 22 août 1962, elle lui sauvera la vie lors de l'attentat du Petit Clamart.

Sur certains modèles, la séparation entre le chauffeur et la banquette arrière permet aux personnalités de s'entretenir en toute discrétion des sujets les plus importants ; un interphone permettant de communiquer quand cela est nécessaire.

DS 21 Prestige Pallas

modèle : 1972, puissance : 125 ch DIN, vitesse maximum : 188 km/h, couleur : noire

Cet exemplaire a été utilisé par Michel Debré.

Une maquette de la DS présidentielle Chapron commandée par le général de Gaulle en 1968 et des films montrant les cortèges de DS, uniformément noires, de la classe politique, complètent la mise en scène.

Une voiture de compétition

Aux mains des plus grands pilotes, la DS excelle dans les compétitions, les grands raids intercontinentaux. Elle remporte la première place dans toutes les grandes épreuves du calendrier sportif international : sur les pistes d'Afrique (Alger-Le Cap, Bandama, East African Safari...), sur la neige et sur la glace (Rallye de Monte Carlo, Critérium Neige et Glace, Coupe de Alpes, Rallye de Finlande...) ou sur l'asphalte (Tour de Corse, Marathon Liège-Sofia-Liège, Tour de Belgique...). Pour elle, Citroën crée un des premiers services compétition structurés, préparant dans les moindres détails les voitures, l'assistance et les hommes.

Pour attaquer les pistes avec encore plus de vivacité, la DS se raccourcit de 9 cm et adopte le moteur SM Maserati. Elle termine 2^e à la Ronde Hivernale de Chamonix en 1972, après avoir parcouru les trois quarts de la course sur trois roues seulement, imperturbable grâce au correcteur d'assiette de sa suspension hydropneumatique !

DS 21 Coupé prototype Groupe V

modèle : 1972, puissance : 250 ch DIN, vitesse maximum : 220 km/h

Des images capturées lors du Rallye du Maroc, à Monte Carlo ou lors de l'East African Safari témoignent des grandes courses automobiles de l'époque et des performances de la DS dans ces compétitions.

A l'occasion de l'exposition, la médiathèque de la Cité présente une sélection de livres et d'audiovisuels sur la DS.

CHRONOLOGIE

LES GRANDES DATES DE LA FAMILLE DS

Octobre : Présentation au Salon de Paris de la DS 19	1955
Octobre : Présentation de l'ID 19 *	1956
Octobre : Présentation de l'ID break et familiale et de la DS 19 Prestige	1958
Octobre : Présentation du Cabriolet	1960
Octobre : Nouvelle planche de bord sur la DS 19	1961
Octobre : Nouvel avant caréné et pare-chocs avant redessiné	1962
Septembre : Berline Pallas	1964
Octobre : Arrivée des ID & DS 21 avec moteur 2175 cm ³	1965
Octobre : Nouvel avant avec projecteurs carénés et orientables	1967
Octobre : Nouveau tableau de bord ; présentation des ID & DS 20	1968
Octobre : Les DS Spécial et D Super remplacent les ID 19 et ID 20	1969
Novembre : Boîte automatique en option sur la DS 21	1971
Octobre : Arrivée de la DS 23, qui remplace la 21 (moteur 2 347 cm ³) avec carburateur ou injection	1972
Avril : Production de la dernière DS (1 455 746 véhicules produits en France et à l'étranger)	1975

EN FRANCE ET DANS LE MONDE

Signature du Pacte de Varsovie entre l'URSS et ses pays satellites
Naissance d'Europe n°1
Premier vol de la <i>Caravelle</i>
Nationalisation, en Egypte, du Canal de Suez par Nasser
Création de la vignette auto
De Gaulle revient au pouvoir
Premier vol commercial du Boeing 707 entre New-York et Londres
John F. Kennedy est élu président des États-Unis
Mort d'Albert Camus
Lancement du paquebot <i>France</i> au Havre
Construction du mur de Berlin
Le Russe Youri Gagarine est le premier homme dans l'espace
Indépendance de l'Algérie
Mort de Marilyn Monroe
Martin Luther King, prix Nobel de la Paix
IBM fabrique le premier ordinateur à circuit intégré
Le général de Gaulle est réélu président de la République contre François Mitterrand
Lancement de la fusée française <i>Emeraude</i> à Hammaguir
Guerre des 6 jours entre Israël et les pays arabes
Lancement, en France, de la télévision en couleurs
Mai 68 : manifestations étudiantes et grèves ouvrières
Vitesse limitée à 90 km/h durant un an pour les conducteurs débutants
Démission du général de Gaulle ; Georges Pompidou est élu président de la République
Premier pas de l'homme sur la Lune
Premier grand rassemblement de pop-music à Woodstock (États-Unis)
Entrée à l'Onu de la République populaire de Chine
Mort de Jim Morrison
Admission de la Grande-Bretagne, du Danemark et de l'Irlande dans le Marché commun
Premier vol de l'Airbus A 300
Fin de la guerre du Vietnam
Premier concert des Sex Pistols

* L'ID est, sous la même carrosserie, une version techniquement simplifiée de la DS.

GÉNÉRIQUE DE L'EXPOSITION

CITROËN

Direction de la Communication

Remerciements :

Association DS Jubilé 2005

Musée de l'Automobile du Mans

DS Club Deutschland

Robert Bosch (France) S.A.S.

Valeo Service

Michelin

Leonardo Bertoni

Roger et Régis Guyot (Le Chat Botté)

Et à tous les amis de la DS...

CITÉ DES SCIENCES ET DE L'INDUSTRIE

Chef de projet : Blandine Savrda

Chargée de production : Marie-Pascale Wolski

SCÉNOGRAPHIE : AGENCE MOSTRA

Scénographes : Jean-Jacques Bravo et Sophie Roulet

Graphiste : Sarah Cassenti

Productions audiovisuelles : Claire Davanture

Coordination : Myriam Nony

Assistant de production : Cyril Gros

&

Iconographe : Valérie Loth

Montages audiovisuels : Elsa Chabrol et Raphaëlle Uriewicz