

VOITURE DE LÉGENDE

Les 50 ans d'avance de la DS

PORSCHE 911 CARRERA

Une tradition bien établie



Après les versions coupé il y a deux mois, c'est au tour des variantes à capote des 911 Carrera 4 et 4S d'être dévoilées par Porsche. Mêmes motorisations, mêmes capacités sur route grâce à la transmission intégrale, et un tarif toujours aussi élitiste.

La sortie des modèles chez Porsche répond toujours à une logique implacable : d'abord le modèle-phare (la 911), puis sa déclinaison cabriolet. Suivent inmanquablement les versions haut de gamme Carrera et Carrera S à transmission intégrale, et enfin leurs versions décapotables. Aujourd'hui,

le coupé, le transfert du couple est assuré par une transmission intégrale dotée d'un viscosoupleur, qui permet de répartir entre 5 et 40% de la puissance aux roues avant. Même constat au niveau des motorisations, reprises à l'identique des versions coupé. Logiquement, seules les performances décroissent quelque peu : une vitesse de pointe égale dans les deux cas, mais l'exercice du 0 à 100 km/h chute à 5,3 s (5,1 sur le coupé) pour le 3.6 de 325 ch de la Carrera 4 ; et à 4,9 s pour le 3.8 de 355 ch de la 4S, contre 4,8 s initialement.

Côté châssis, les Carrera



nous y voici ! De leurs variantes à toit rigide, les Carrera 4/4S Cabriolet récupèrent les spécificités esthétiques, à savoir le logo spécifique apposé sur le capot moteur, les deux doubles sorties d'échappement ainsi qu'une largeur accrue de 44 millimètres. La capote ne prend toujours que 20 secondes — et la simple pression d'un bouton sur la console — pour s'ouvrir ou se fermer.

Le tout jusqu'à une vitesse de 50 km/h. Avec seulement 42 kg, elle s'avère deux fois plus légère qu'un toit rigide escamotable façon "CC", tout en offrant un centre de gravité plus bas. Comme sur la version

4 et 4S Cabriolet reprennent à l'instar des autres versions les améliorations techniques aperçues sur la 997, comme la suspension active PASM (Porsche Active Suspension Management) qui permet d'alterner des réglages plus confortables avec d'autres davantage fermes et sportifs (après activation de la touche sport). Ou encore la nouvelle génération d'anti-dérapiage PSM (Porsche Stability Management). A noter également que ces deux cabriolets peuvent être équipés en option des extraordinaires freins en céramique maison PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake).

Vingt ans de gestation. Vingt ans d'avance. Vingt ans de carrière. Vingt ans de souvenirs. La Citroën DS a été pensée en dehors des modes et du temps.

Ce 6 octobre 1955, la DS révolutionne le Salon de l'automobile de Paris. Elle est noyée sous une marée humaine qui vient découvrir cette voiture qui ne ressemble à rien de ce qui roule alors ici bas. Résultat ? 12 000 commandes à la fin de cette première journée historique.

Une soucoupe volante de la route

La presse accorde une extraordinaire surface rédactionnelle à cette Citroën révolutionnaire, rapidement auréolée d'une légende la présentant comme une sorte de soucoupe volante de la route. Les rumeurs les plus folles commencent à circuler à son égard, d'autant qu'il a fallu attendre quelques semaines pour en voir rouler quelques-unes. Ses coloris vifs tâchent la grisaille du parc automobile de la fin des années 1950.

Une DS ne se gare pas comme une autre voiture, mais par bonds brefs ! Car son embrayage automatique genre "on/off", sa minuscule pédale de frein "tout ou rien" exige un style de conduite étrange avec un accompagnement de bruits plutôt inconvenants qui nous prêtent à rire. Ils émanent du contacteur haute et basse pression, du chuintement de la pompe de la direction assistée et de l'hydraulique. Pssicch, clack, blonk. Ces bruits laissent imaginer que la DS vit en respirant comme un être humain.

La DS est l'une des premières voitures à s'intéresser à la sécurité passive au niveau de l'habitacle avec, notamment, un pare-brise qui s'éjecte en cas de choc brutal.

En revanche, côté carrosserie, la DS est proche du néant en éclatant comme un fruit trop mûr ou en s'écrasant sous son poids en cas de tonneau.

Au fil des années, Citroën gomme ses défauts en gonflant son antique 1911 cm³ à 83 ch SAE, en l'équipant d'une planche de bord plus flatteuse, puis d'un carénage avant qui lui permet d'atteindre 160 km/h. Une vitesse en adéquation avec son image de grande routière. Citroën travailla sa fiabilité et sa présentation,



surtout sur la Pallas de teinte généralement noire qui devint la berline préférée des PDG et des préfets, des avocats, des notaires et des ministres. Mais, en 1963 personne ne se retournerait plus sur une DS !

Fin 1965, soit dix ans après sa naissance, Citroën décide de la rejoindre profondément en l'équipant d'un train roulant mieux dimensionné, d'un freinage renforcé et surtout d'un nouveau moteur à 5 paliers de 2175 cm³ avouant 109 ch SAE. En déboulant sur les nationales à la vitesse hallucinante de 175 km/h, la DS 21 reprend le titre de voiture française la plus rapide, ravi par la Peugeot 404 Injection.



Cette vitesse provoque des réactions outragées de certains autophobes qui s'indignent qu'on mette une voiture aussi rapide entre les mains de Monsieur Tout-le-Monde.

Citroën rétorque en indiquant que sur son tachymètre, il a inscrit les distances de freinage en fonction de l'allure. Un gadget à trois francs six sous qui fait du bruit à l'époque. Dix ans après sa naissance, la DS



commun voit apparaître en France des hauts de gamme accessibles à moteur 6 cylindres plus rapides que la DS, dont le titre de reine de la route n'est qu'éphémère.

En 1970, Citroën équipe son gros 4 cylindres au fonctionnement rugueux d'une injection électronique. Une première en France. Ses 139 ch SAE autorisent désormais 185 km/h de jour comme de nuit.

Les fameux phares directionnels proposés dès 1968 rajoutent la silhouette certes sans âge, mais trop vue.

De même, l'habitacle est revu de A à Z avec une planche de bord épaisse comme un blockhaus constellée de cadrans désormais ronds. Le conducteur passe du stade avachi sur les sièges "Shamallow" des modèles précédents à une attitude pro droite et haute.

D'ailleurs, c'est en 1970, près de 15 ans après sa naissance, que la DS plus jeune que jamais pulvérise son record de production avec 103 000 voitures fabriquées.

Pourtant il lui reste encore cinq ans à vivre, continuant à s'améliorer et surtout à démontrer qu'elle a gardé intactes toutes ses qualités routières et sa formidable avance technique. Elle se montre encore plus sûre, plus confortable et plus rapide, surtout en version DS 23 poussée à 2,4 litres et 145 chevaux.

Photos : DR