

# AutoClassiques

## PLUS

N°62

LE VRAI PRIX D'UNE  
**ALFA ROMEO SPIDER**

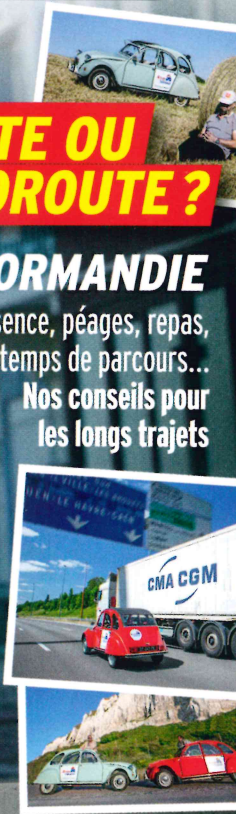
LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE  
À LA PORTÉE DE TOUS

**2CV MATCH**  
**2CV**  
**CONTRE ROUTE OU AUTOROUTE?**

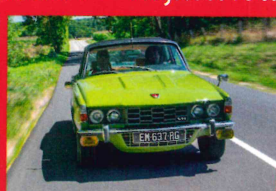
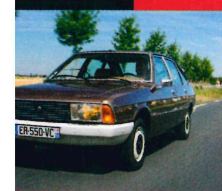


**NOTRE ITINÉRAIRE PARIS-NORMANDIE**

Essence, péages, repas,  
temps de parcours...  
Nos conseils pour  
les longs trajets



**ESSAI** > Talbot 1308 GT > Citroën DS 21 Cabriolet Ivanoff > Pontiac Star Chief > Rover P6 3500 S > Peugeot 304 S Cabriolet



**SSIER** 60 bougies pour la **Renault 8**



GÉNÉRATION  
À LA LOUPE  
**CITROËN BX**



+2 roues  
**PIAGGIO**  
**CIAO C7**



5147 - 62 - F: 4,50 € - RD



SP: 4,80€ - GR: 4,80€ - DOMS: 4,90€ - ITA: 4,80€ - LUX: 4,80€ - PORTCONT: 1,95€ - MAR: 520H - TOMS: 650CP - CH: 6FS - TUN: 130TU

**+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...**



CITROËN DS 21

CABRIOLET IVANOFF

1968

# La DS de la beauté

Objet de fantasme, de spéculation et de polémique, la DS Cabriolet est l'une des Citroën les plus convoitées. Rien qu'à la regarder, on comprend pourquoi. Alors imaginez une fois installé aux commandes...

Par Pierre-Louis Champeaux - Photos: Benjamin Asket - Virage Agency

- Puissance maxi : 109 ch SAE
- Vitesse maxi : 170 km/h
- Cote : 100 000 €
- Environ 1 400 exemplaires



Dépourvue de calandre et de tout logo, la partie avant est d'une grande pureté. Certains préfèrent toutefois les yeux ronds installés jusqu'au millésime 67.



**L**a lecture du titre a sans doute déjà éveillé les soupçons de certains. Non, il ne s'agit pas d'une DS Cabriolet fabriquée chez Chapron, mais d'une réplique signée Ivanoff, un des spécialistes du genre. Si cela tempère (un peu)

les envolées tarifaires du modèle, cela ne change pas grand-chose au plaisir ressenti à la vue et à la conduite de l'auto, et c'est bien là l'essentiel. Pour ne tromper personne, c'est d'ailleurs écrit sur les ailes avant. La base est une DS 21 de mars 1968. Il s'agit donc d'une version restylée, comme on dirait aujourd'hui. Le millésime 68 marque en effet l'arrivée des nouveaux phares directionnels. Plus massifs que les ronds montés jusqu'alors, ils modernisent profondément l'allure de l'auto. Qui n'en demeure pas moins séduisante, et intimidante. Car avec ses 4,83 m de long, la DS Cabriolet en impose. Je prends d'ailleurs quelques minutes pour en faire le tour, avant de grimper à bord... sur la banquette. Officiellement, il s'agit d'une 5 places. Cela étant, l'espace occupé par la capote la destine plutôt à quatre personnes, dans un format plus jockey que basketteur. Avec une longueur aux jambes réduite de quelque 25 cm par rapport à la berline, les grands sont vite gênés au niveau des genoux. L'épaisseur du cuir, le moelleux de la banquette et la rareté de l'instant ont toutefois de quoi couper le sifflet des plus blasés.

## Marcher sur l'eau

La mise en route d'une DS est toujours un moment à part. Contact mis, je pousse le levier de vitesses

vers la gauche pour déclencher le démarreur. Ensuite, j'attends quelques instants que l'auto se lève, au sens propre du terme. Cachée derrière le volant, la grille semble de prime abord complexe, avec une première et une marche arrière au fond, près du compteur, et les second, troisième et quatrième rapports sur une parallèle plus proche du volant. Côté pédales, le compte n'y est pas du tout ! Je vois bien l'accélérateur sur la droite, mais sa voisine de gauche s'apparente davantage à un gros champignon. Et la pédale de gauche me semble bien trop

à gauche pour faire office d'embrayage. En réalité, il s'agit du frein à main, ici fort mal nommé. L'embrayage est quant à lui hydraulique et automatique. Concrètement, il n'y a qu'à passer les vitesses au levier, et c'est tout. En pratique, il faut toutefois soulager légèrement l'accélérateur au bon moment pour que l'opération se fasse en douceur. Les premiers tours de roues sont un peu hésitants. Le temps de reprendre mes marques, et de bien cerner le gabarit de l'engin. Rapidement, les légers à-coups disparaissent. Et la magie opère...

Près de quinze ans après leur sortie sur la berline en 1955, les suspensions oléopneumatiques restent hors du commun à la fin des années 60. En pratique, le compromis confort-tenue de route demeure bluffant.

En version 21, la DS adopte (enfin !) un moteur à la hauteur des prestations routières. Un apport tout aussi bienvenu sur le cabriolet, renforcé donc alourdi.

Chaque geste se fait du bout des doigts, délicatement. Chaque chaos de la route est effacé, comme par magie. Soixante-sept ans après son lancement, la DS continue de surprendre par sa suspension hydropneumatique. Certes, les mouvements de caisse ont pu, et peuvent encore, donner la nausée à certains. Mais la capacité de ce système à sphères à offrir un confort de tous les instants tient du génie. Le bilan est un peu moins parfait côté boîte de vitesses. La première est un brin courte, la quatrième un tantinet longue, et le tout fait preuve de

longueur. Dans cette version « 21 », le bon vieux 4-cylindres de 2 175 cm<sup>3</sup> affiche toutefois une souplesse permettant d'atténuer ce léger défaut. Il va d'ailleurs comme un gant à l'auto, malgré l'embonpoint pris par cette déclinaison décapitée. Le freinage mérite lui aussi un chapitre dédié. Disques à l'avant, tambours à l'arrière, le descriptif technique est pourtant d'une confondante banalité. Mais la commande « champignon », à la course réduite au strict minimum, réclame un dosage fin, très fin. Si vous posez autre chose

► L'immense capot cache un classique 4-cylindres dont les origines remontent... à la Traction Avant. En version 2175 cm<sup>3</sup>, il offre un tout autre allant que le 1911 cm<sup>3</sup> des débuts.

► Admirez ces jolis clignotants arrière nichés près de la capote. Reste que leur position haut perchée ne les rend pas visible au premier coup d'œil.

► C'est LA grosse nouveauté des retouches de 1967. En troquant ses phares ronds contre cet ensemble caréné abritant un projecteur directionnel, la DS change radicalement de regard.

◀ Du cuir de qualité, une moquette épaisse assortie, l'habitacle de la DS Cabriolet fleure bon le haut de gamme, avec une harmonie de couleur très réussie.





▲ Commandes de boîte à manipuler d'un doigt, frein à actionner d'un orteil, la conduite de la DS réclame de la douceur. Qu'elle vous rende au centuple...

#### LA TECHNIQUE

|                                     |                                                   |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Moteur</b>                       | 4-cylindres en ligne refroidi par eau, 8 soupapes |
| <b>Cylindrée</b>                    | 2175 cm <sup>3</sup>                              |
| <b>Puissance fiscale</b>            | 12 CV                                             |
| <b>Puissance maxi</b>               | 109 ch SAE à 5500 tr/mn                           |
| <b>Couple</b>                       | 17,7 mkg à 3000 tr/mn                             |
| <b>Alimentation</b>                 | Carburateur double corps inversé Weber 38/36 DDEA |
| <b>Transmission</b>                 | Aux roues avant, boîte 4 vitesses                 |
| <b>Freins AV/AR</b>                 | Disques / Tambours                                |
| <b>Pneus AV/AR</b>                  | 180 x 380 - 165 / 380                             |
| <b>Dimensions L x l x h</b>         | 4,83 x 1,79 x 1,42 m                              |
| <b>Poids</b>                        | 1315 kg                                           |
| <b>Vitesse maxi</b>                 | 170 km/h                                          |
| <b>Accélération</b><br>0 à 100 km/h | NC                                                |
| <b>Conso. moyenne</b>               | environ 15 l/100 km                               |
| <b>Réservoir</b>                    | 65 l                                              |
| <b>Coffre</b>                       | NC                                                |

Avec son compteur rectangulaire indiquant également les (longues) distances d'arrêt, le combiné de ce modèle 68 n'a pas encore le modernisme du suivant, composé de classiques cadrans ronds.

▼ Capote en place, l'auto n'est pas défigurée. Mais la visibilité de trois quarts arrière, nulle, compliquera encore un peu plus les manœuvres de stationnement.



» qu'un demi-orteil, l'auto pique du nez, et les passagers se trouvent projetés contre le pare-brise. Avec un peu d'accoutumance, il demeure toutefois possible de ralentir sans se fracturer le pif...

#### Le sens de la réplique

Alors, que penser de ce Cabriolet Ivanoff? Je serais tenté de répondre le plus grand bien, tant qu'il n'y a pas tromperie sur la marchandise. Le logo sur les ailes avant et le couvercle de malle annonçant clairement les choses, ce postulat de départ me paraît rempli. Ensuite, il serait injuste de ne pas saluer la qualité de la réalisation, en partie sous-traitée en Pologne. Avec, chose rare, une capote qui ne défigure pas l'auto une fois en place. Quitte à sacrifier la visibilité de trois quarts arrière... Côté administratif, la mention « cabriolet » (ou décapotable) sur la carte grise permet de circuler en toute légalité. Le seul reproche à formuler pourrait finalement bien être son prix. Car même s'il ne s'agit pas d'authentiques DS Cabriolet fabriquées par Chapron, ces répliques de qualité affichent aujourd'hui des tarifs très élevés. Deux autos signées Ivanoff ont ainsi passé la barre des 100 000 € lors de ventes aux enchères. Réplique ou pas, la DS Cabriolet est définitivement un objet de convoitise, mais aussi et surtout une auto à part...



▲ Bien que le seuil de chargement soit un peu haut, les formes régulières et la profondeur du coffre permettent de loger de nombreuses valises.



▲ L'auto a beau être longue, les grands ne sont pas à la fête à l'arrière. En cause, un espace aux jambes réduit de 25 cm par rapport à la berline.



▲ Derrière l'étonnant levier de vitesses, le fond de compteur façon alu fait infiniment plus chic que le combiné à cadrans ronds apparu pour le millésime 70.



▲ Ce plafonnier, qui porte mal son nom, trouve refuge au centre de la planche de bord. Certains disent qu'il provient de modèles Citroën de l'entre-deux-guerres...

