



Les jeunes années d'une reine...

Cet article paraphrase le titre du film d'Ernst Marischka, sorti le 15 mars 1957 et relatant la jeunesse de Victoria, 1^{ère} reine d'Angleterre.

Il est extrait du mensuel « Pneumatique » du club IDéaleDS Alsace de janvier 2026 et rédigé par Pascal BINDNER, ingénieur ayant passé 30 ans en conception et mise au point chez PSA, rédacteur en chef du mensuel. Toute reproduction à des fins commerciales est interdite. © Pascal BINDNER.

La DS, surnommée la reine de la route, a eu une jeunesse mouvementée, comme en témoigne les nombreuses modifications techniques réalisées durant les premières années de son règne.

Pour avoir vécu un certain nombre de lancement de nouveaux véhicules durant ma carrière, je peux vous dire que les modifications appliquées peu après le lancement sont généralement dues aux causes suivantes :

Validations non terminées, on applique une solution « ceinture et bretelles » au lancement et on retire le superflu dès que les validations sont terminées,

Retard dans l'industrialisation des pièces, obligeant à différer la monte d'un équipement par exemple.

Application de solutions palliatives pour corriger des défauts vus en roulage d'endurance, ayant montré des risques de défaillance ou de baisse de prestation. Ceci concerne des effets clients secondaires, tout défaut grave étant systématiquement corrigé avant lancement ou appliqué sur les voitures avant qu'elles rejoignent leurs clients.

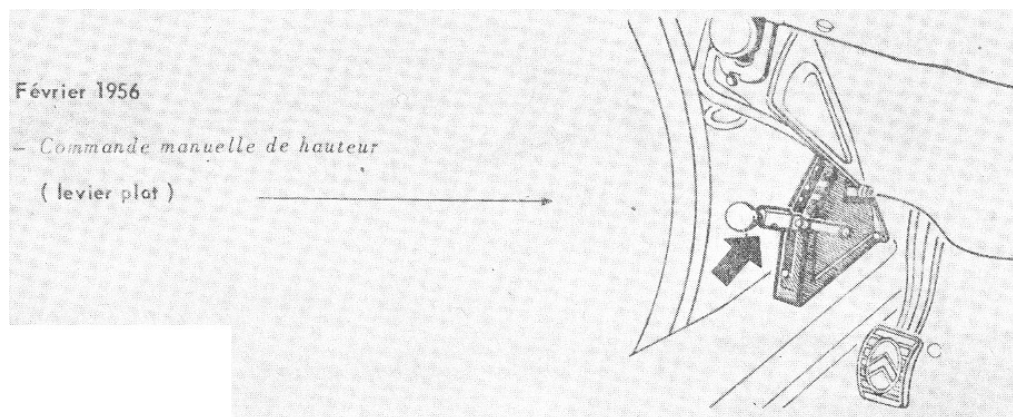
On s'interdit généralement toute autre modification dans la phase de montée en cadence, pour ne pas perturber l'organisation de production.

Nous allons donc examiner ensemble les modifications de la DS et je vous partagerai mon avis concernant ces modifs.

Première voiture présentée au Salon 1955 –

- Pas de commande manuelle de hauteur
- Carburateur WEBER double corps
- Garnissage complet en laine de verre de l'intérieur du capot

Les premières autos n'étaient pas dotées de la commande manuelle de hauteur. Tout le monde ou presque, le sait.



En février 1956 apparaît la commande manuelle de hauteur.

Je peux difficilement croire que cette fonction ait été rajoutée en cours de production, suite aux retours clients.

Tout simplement car le volume des voitures effectivement livré aux clients était trop faible pour justifier la prise en compte de critiques concernant l'absence de cette commande.

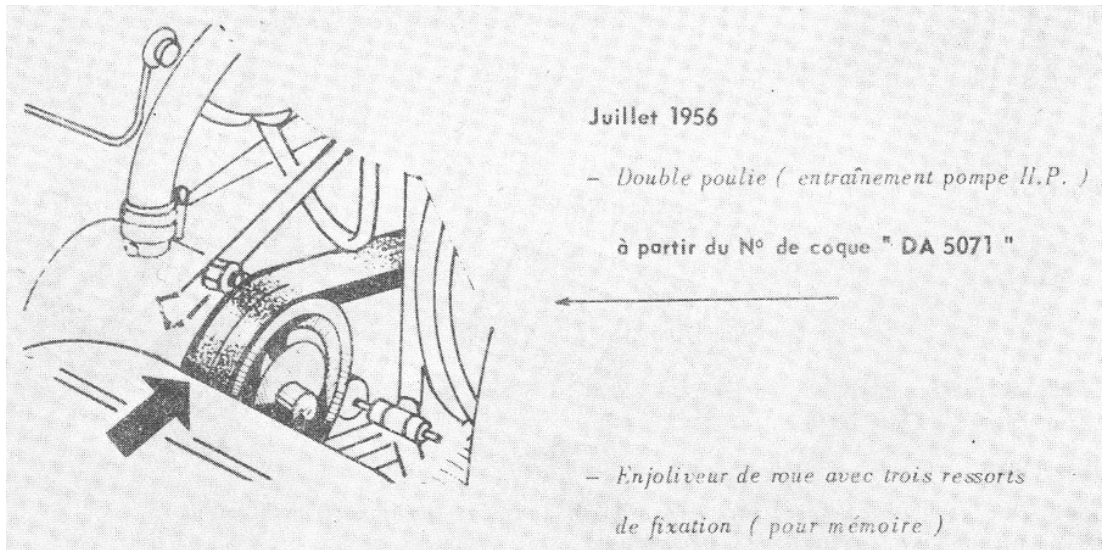
Il s'agit donc d'une fonction dont la mise au point n'était pas finie ou que l'industrialisation des composants n'a pu arriver suffisamment à temps.

Avril 1956

– *Ralenti accéléré*

Le ralenti accéléré permet de mouvoir le véhicule en manœuvre de parking, sans toucher à la pédale d'accélérateur.

C'est une amélioration de prestation, qui a certainement été vue durant les essais des premiers véhicules et dont la mise au point n'était pas terminée, d'où le lancement tardif.



Entraînement de la pompe HP avec deux courroies.

La modification a été faite pour éviter le patinage ou l'usure excessive de la seule courroie, quand l'huile hydraulique est froide, occasionnant une prise de couple plus élevée par la

pompe. Clairement une correction d'un sous-dimensionnement à l'origine.

Les ressorts de fixation de l'enjoliveur améliorent la fixation de celui-ci, donc une amélioration qualité.

Décembre 1956

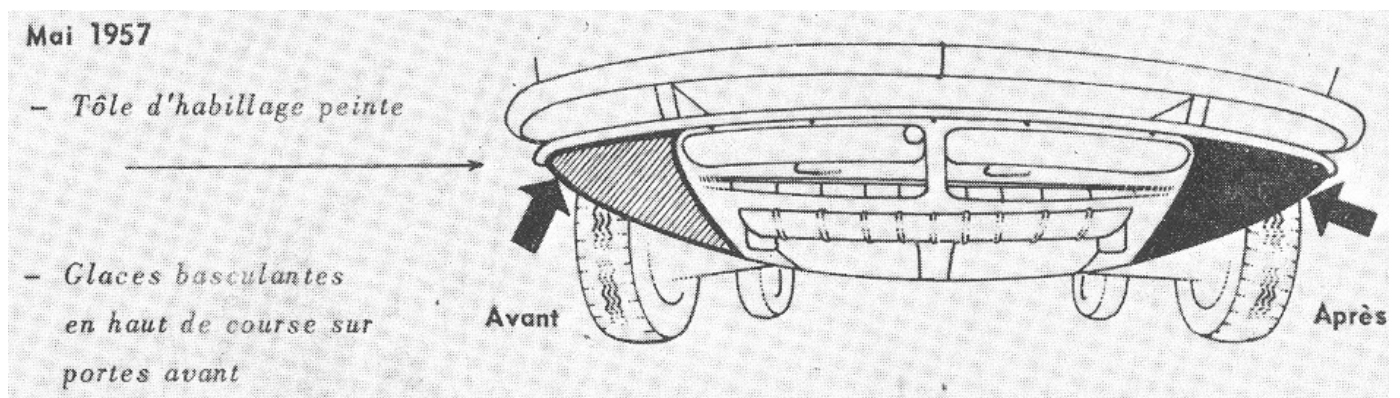
– Carburateurs " ZENITH ou WEBER " montés indifféremment

C'est l'ajout d'un deuxième sourcing de carburateur, pour sécuriser les approvisionnements. Peut-être en prévision du lancement de l'ID19 l'année suivante ?

Mars 1957

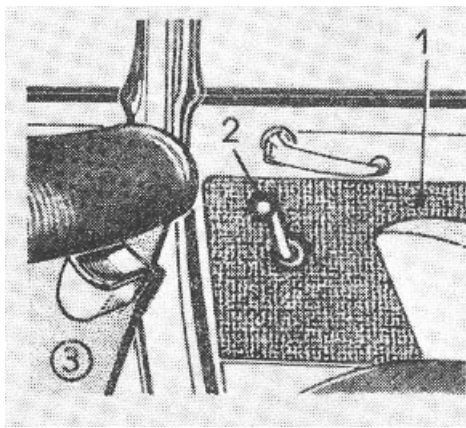
– Enjoliveur de roue, six butées caoutchouc (pour mémoire)

Nous constatons la mise en place d'un correctif qualité, pour éviter certains bruits en roulage.



La première modification concerne du style, voir une économie technique.

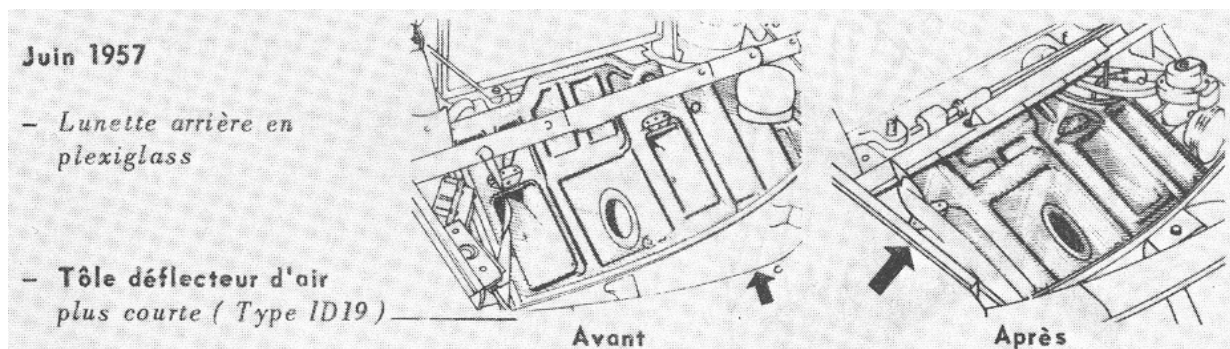
La deuxième permet d'éviter le décollement des vitres avant à haute vitesse (et oui !) générant des bruits aérodynamiques. C'est donc une amélioration qualité.



1 – Portes à garnitures gaufrées

2 – Bouton de poignée lève-glace en plastique

En 1, nous avons une modification de style.
En 2, certainement une économie technique.



Juin 1957

– Lunette arrière en plexiglass

– Tôle déflecteur d'air plus courte (Type ID19)

Avant

Après

Ces deux modifications ont été appliquées sur la DS, suite au lancement de l'ID.

La lunette en plexiglass permet de gagner de la masse et certainement aussi de faire une économie, tandis que la modification de la tôle déflecteur d'air permet de standardiser la pièce sur les deux véhicules et donc d'économiser une référence en usine.

Juillet 1957

3 – Dos des sièges avant façon lézard (et non plus rayés horizontalement)
(voir dessin, intérieur DS, ci-dessus)

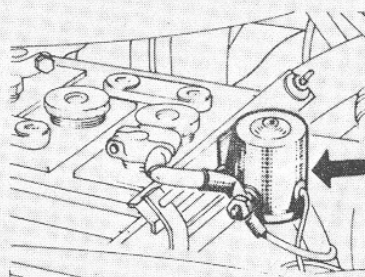
C'est du style et peut-être une amélioration qualité, les rayures horizontales étant possiblement sensibles aux salissures.

- Juillet 1957 (suite)

– Relais de démarreur " Gelbon " au lieu de " Ducellier "

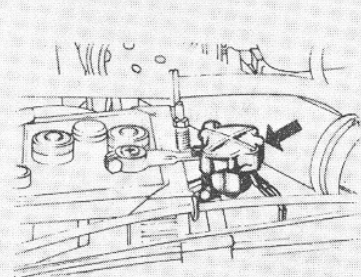
" Ducellier "

" Gelbon "



Avant

Bouton sur le dessus



Après

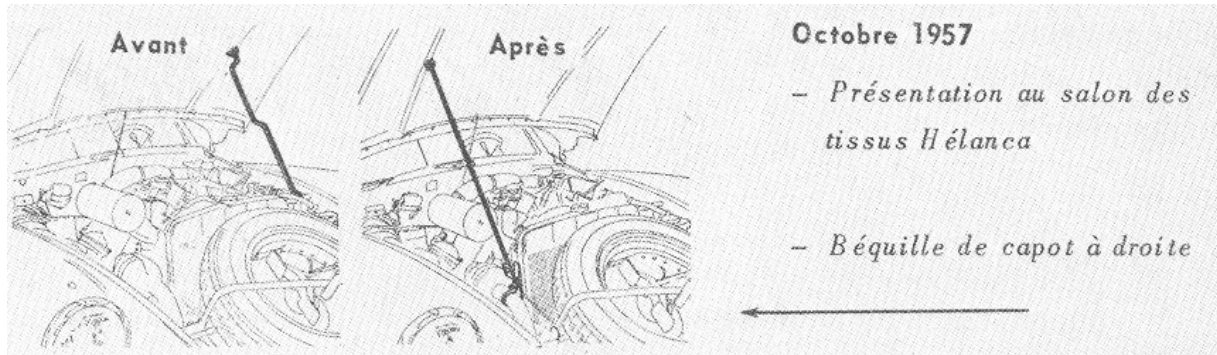
Bouton en dessous

Le relais de démarreur a été reconçu, pour possiblement faire baisser le prix, voire l'encombrement.

Septembre 1957

- Vis de réglage des dossiers avant gris (et non plus chromés)
- Bloc hydraulique, sans vis de purge

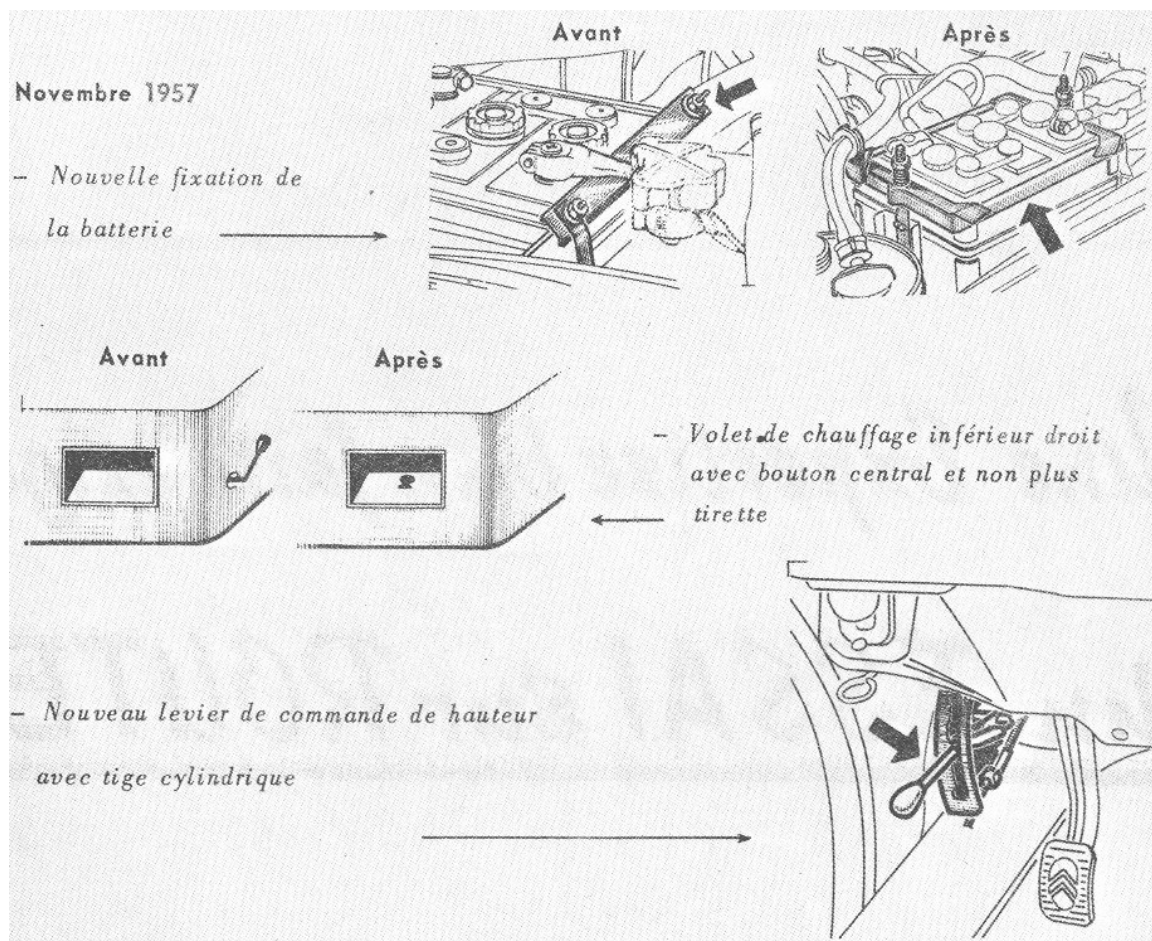
Ces deux modifications correspondent à des économies techniques.



Octobre 1957

- Présentation au salon des tissus Hélanca
- Béquille de capot à droite

La modification de la béquille de capot est peut-être préliminaire à la modification du cadre de batterie le mois suivant.



Novembre 1957

- Nouvelle fixation de la batterie

Avant

Après

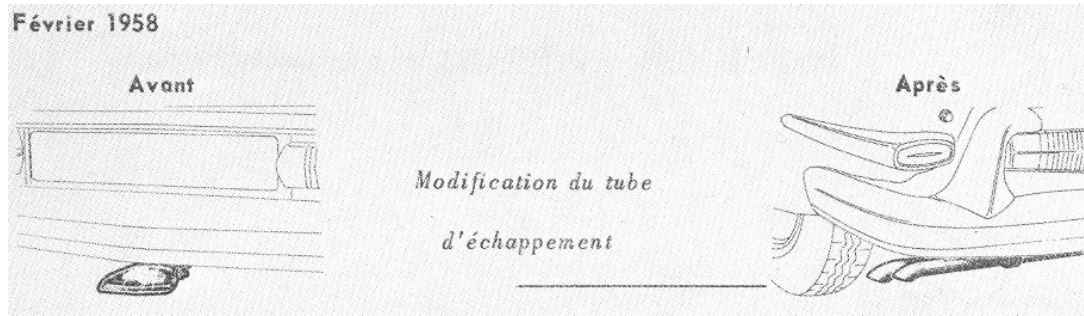
- Volet de chauffage inférieur droit avec bouton central et non plus tirette

- Nouveau levier de commande de hauteur avec tige cylindrique

Le cadre de batterie a été modifié pour améliorer la fixation de la batterie.

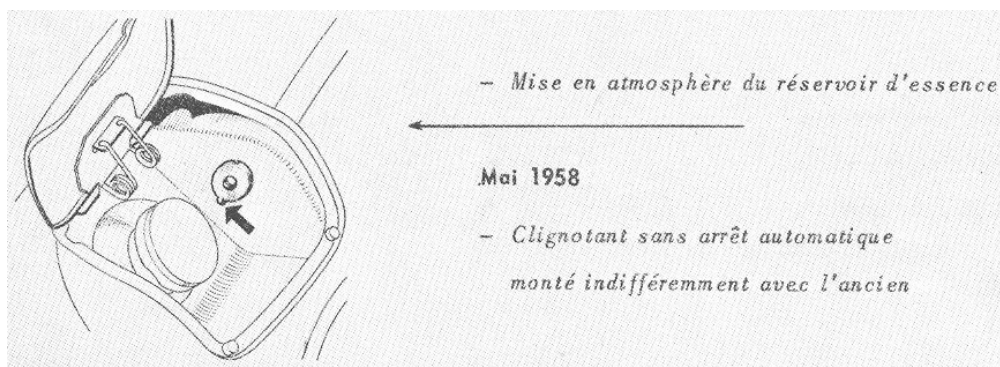
Le volet de chauffage a été modifié pour faire des économies.

La commande de hauteur a été simplifiée, pour faire des économies et éventuellement améliorer son ergonomie.



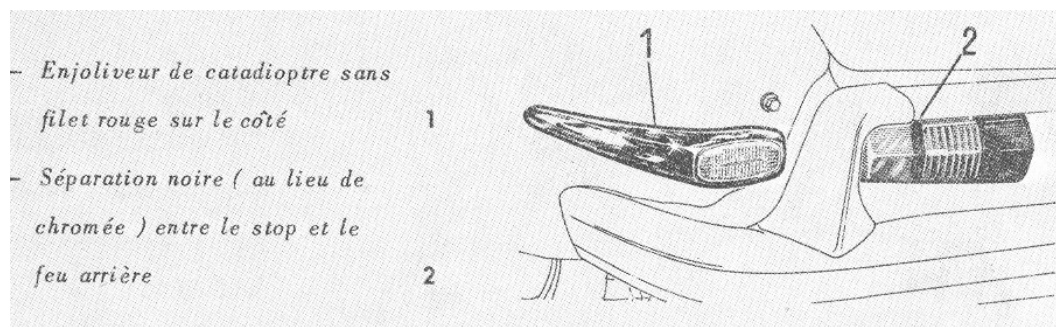
C'est du style, de l'économie technique (L'embout queue de carpe n'étant pas gratuit...) et éventuellement de positionner la sortie d'échappement dans une zone moins exposée aux petits chocs.

Les deux tubes d'échappement préfigurent la montée en puissance des moteurs, en autorisant un débit de gaz plus élevé que dans un seul tube unique, fusse-t-il à section ovoïde.

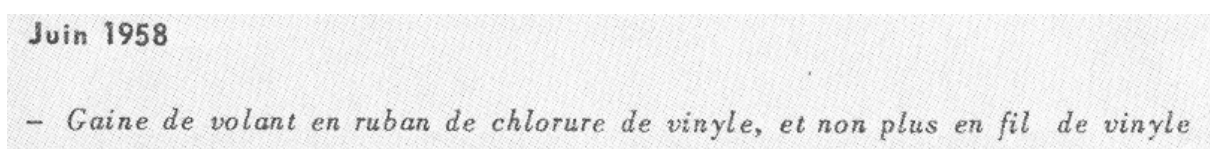


La mise en atmosphère du réservoir d'essence permet de s'affranchir de l'écrasement du réservoir si on monte un bouchon d'essence non ventilé. C'était une panne classique sur les Renault 4 ! Nous sommes donc en présence d'une amélioration qualité, le petit trou présent avant cette modification avait certainement tendance à se boucher.

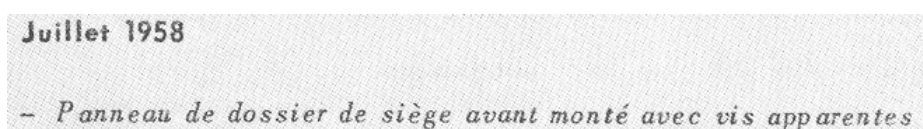
La suppression de l'arrêt automatique du clignotant répond peut-être à une demande client.



Modification de style, avec une économie à la clé.



Du style mais répondant peut-être au besoin d'améliorer le volant vis-à-vis des salissures.

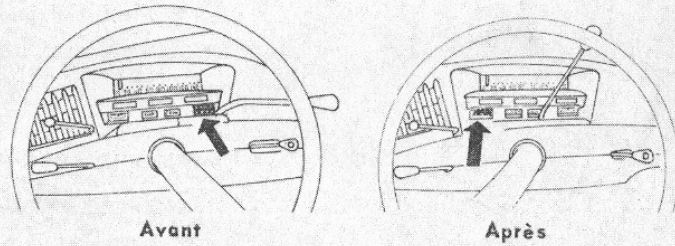


Economie technique, forcément !

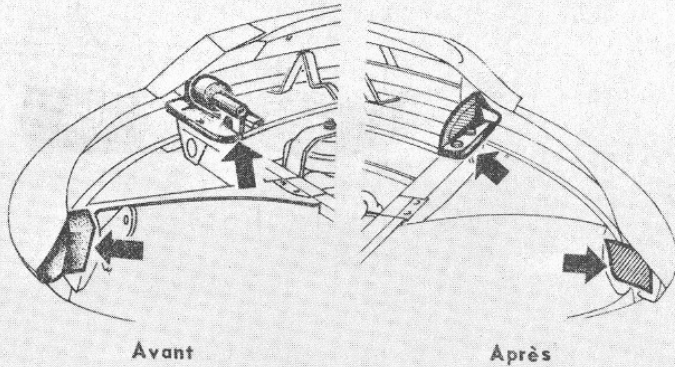
Septembre 1958

- Deux gicleurs de lave-glace fixés sur le capot

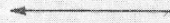
- Indicateur niveau
d'essence à gauche
au lieu de droite



- Interrupteur de plafonnier sur porte avant gauche au lieu de droite



- Fixation du pare-chocs
avant sur pattes métal-
liques et non plus sur
silentblocs



L'ajout d'un gicleur
permet d'améliorer la
prestation de lavage.

Le déplacement de
l'indicateur de niveau
d'essence améliore la
lisibilité de l'indicateur.

Amélioration de
prestation : L'ouverture
de la porte conducteur
allume l'éclairage
intérieur.

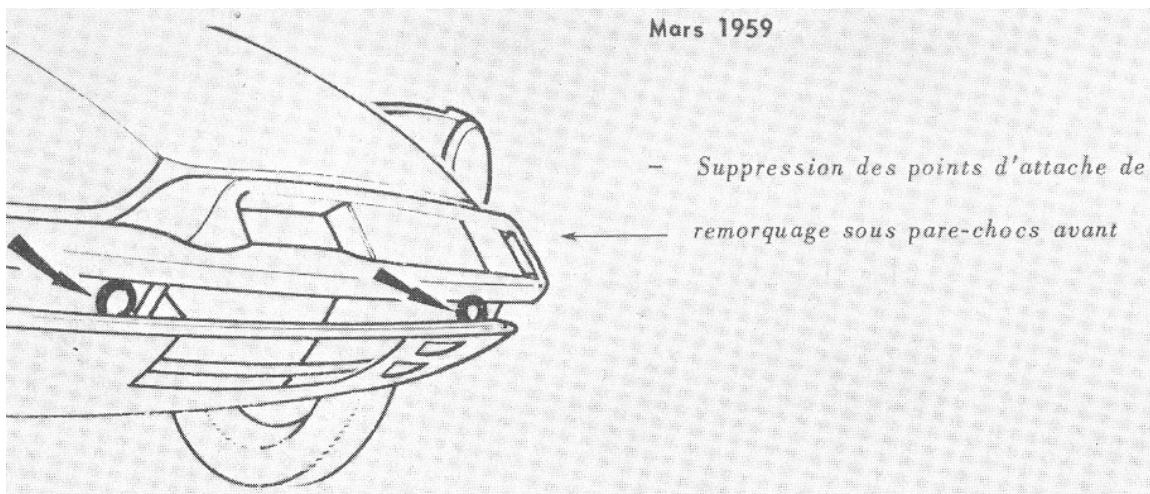
Economie technique :
Les fixations sont plus
simples et moins chères.

Octobre 1958

- Miroir fixé sur pare-soleil droit (et non plus dans la boîte à gants)
- Commande des indicateurs de direction sans arrêt automatique
- Nouveau boudin de pavillon en tissu quadrillé
- AU SALON : Présentation de la " **DS PRESTIGE** "

Améliorations de prestation.

Mars 1959



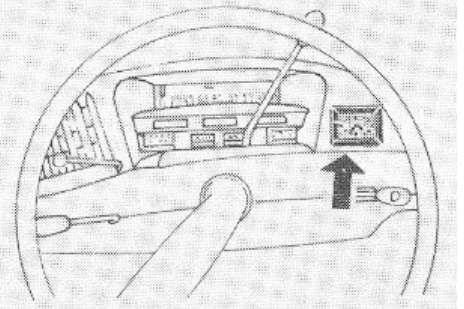
- Suppression des points d'attache de
remorquage sous pare-chocs avant

Economie technique.

Il faut bien reconnaître qu'une DS est difficile à tracter ! Il est fort possible que les concepteurs aient convenu qu'une DS en panne ne pouvant être déplacée facilement sur la route en la tractant, les points d'attache sont de toute façon inutiles !

Mai 1959

- Montre électrique " JAEGER " fixée
sur tableau de bord



Amélioration de prestation, visibilité de la montre.

Juillet 1959

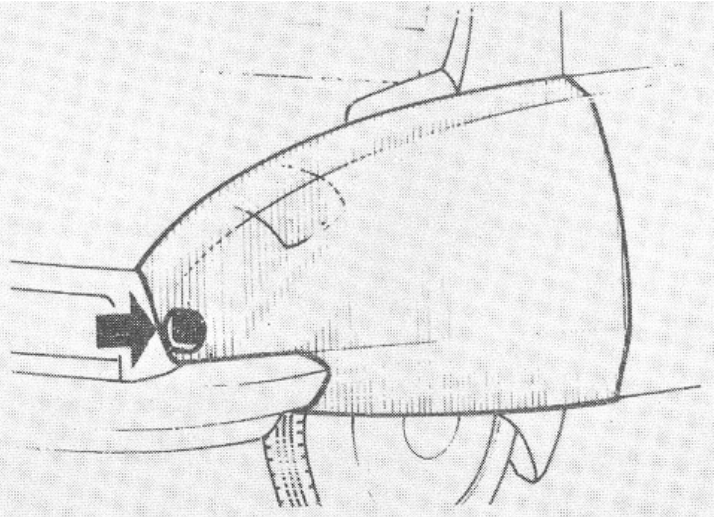
- Culasse à tubulure d'admission incorporée
Le même jour gaine de volant noir

La culasse à tubulure d'admission incorporée permet de faire une économie technique sur le moteur.

La gaine du volant qui passe en noir permet de solder le problème de salissure du volant !

Aout 1959

- Allongement des ailes arrière
- Catadioptré encastré dans l'aile



L'allongement des ailes permet de supprimer le trou qui existait sur ID et qui était comblé, sur DS, par un caoutchouc spécifique monté sur les cornes de pare-choc.

C'est du style, bien sûr.

Ci-contre, une photo tirée du site « Nuancier DS », montrant la fameuse bavette comblant le vide entre le PC AR et l'aile.

Voilà, c'est tout pour ce mois !

