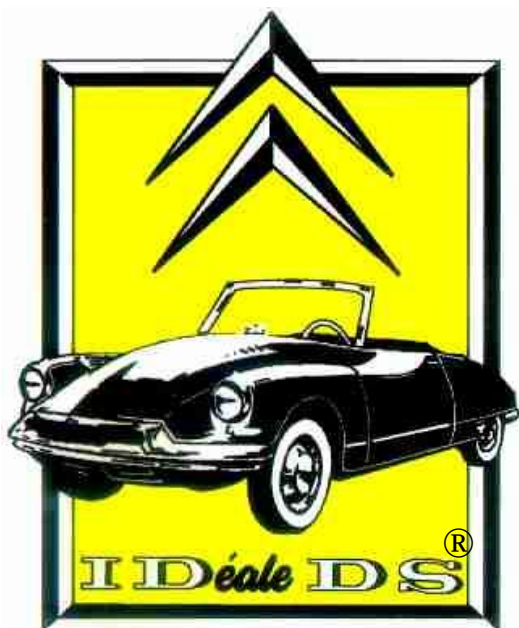


LE PNEUMATIQUE CLUB IDéaleDS



Retrouvez-nous sur notre site Internet :

www.idealeds.fr

Publication réservée aux membres du club

SOMMAIRE

Editorial



P. 2

Le mot du Président



P. 3

Les jeunes années d'une reine



P. 4-10

Bonne année 2026 !



Directeur de la publication
Le Président

Janvier 2026

Rédacteur en chef
Pascal BINDNER



Bonjour à toutes et à tous.

Cette semaine, j'ai vu un documentaire à la télé sur ce que pourrait être la France en 2100. 2100, ce n'est finalement pas si loin que cela, c'est dans moins de 75 ans. C'est-à-dire 20 ans de plus que ma DS fabriquée en 1971.

On y voyait un monde sans pétrole, où l'avion avait été remplacé par des paquebots nucléaires ou à voiles.

Les voitures thermiques avaient disparu, remplacées par des petites autos électriques sur le modèle de la 2CV, autos simples, légères, sans fioritures, pour le déplacement local. C'est le train qui avait pris le pas, pour les déplacements à longue distance, sur le monde de l'automobile tel que nous le connaissons.

Outre le fait qu'en 2100, je mangerai les pissenlits par la racine, cela m'a quand même interloqué un peu en me disant que le monde avance à une de ces vitesses et que ce que l'on croyait immuable pourrait bien changer plus vite que ce que nous pensions.

Je possède ma DS depuis 1983, soit 43 ans. Vu mon âge, il me reste à peine un quart de siècle pour en profiter encore ! C'est peu, finalement, comparé à l'âge de cette auto !

Bref, tout cela pour vous dire qu'il nous faut profiter de nos autos pendant que nous le pouvons encore !

Janvier est traditionnellement une période un peu calme dans le club, la météo n'incite pas aux sorties.

Je me suis donc intéressé aux évolutions de la DS, 70 ans après sa sortie, puisque l'année 1956 a été celle de la montée en cadence de la production de notre voiture fétiche.

Vous allez voir que les modifications ont été nombreuses durant les premières années de production.

La DS, une auto lancée prématurée ? Peut-être...

Profitez bien de vos proches et de cette nouvelle année !

Très belle année 2026

Bonne lecture,

Pascal



Le mot du Président

Bonjour à tous

Il est encore temps pour vous souhaiter une bonne et belle année 2026, de belle balade avec nos DS et surtout une bonne santé.

Début janvier, Hélène, Michel et moi avons assistés aux traditionnels vœux du Maire de la commune d'Achenheim, nous l'avons remercié pour la mise à disposition gratuite de la salle des associations ainsi que pour la salle que nous utilisons pour notre AG.

Puis nous avons enchainé le 16 janvier par une réunion du comité, suivi de la soirée apéro dinatoire et galette des reines et rois offerte par le club. Nous étions plus de 20 membres avec les conjoints, c'était conviviale et tout le monde avait ramené sa bonne humeur, ce qui a permis des échanges très agréables.

Nous avons trouvé notre reine de la DS : Fabienne et nous avons 2 rois : Michel S et Jean-Marie L. Christophe était à au local de SMM le 24 janvier, si vous avez des besoins de pièces il y sera de nouveau le 14 février.

Fin janvier notre club participera également à Rétromobile à Paris, Fabienne et Jean Paul seront présent sur le stand pour représenter l'Alsace.

La prochaine réunion mensuelle aura lieu à Achenheim le vendredi 27/2/2025 à 19h, mais ça, vous êtes déjà informés puisque Fabienne vous a fait parvenir le 18 janvier un calendrier des activités de notre club.

A bientôt

Marc Wackenheim
Président du club IdéaleDS Alsace



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.

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 :

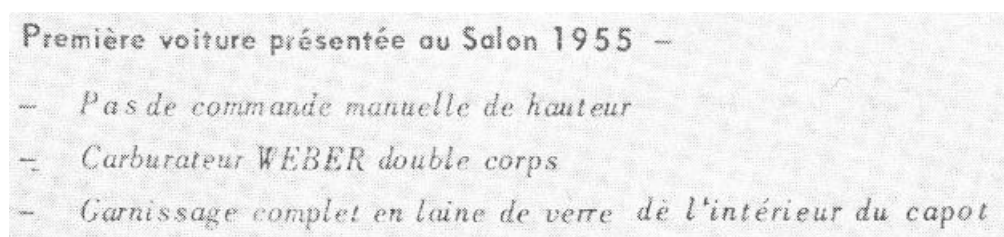
Validations non terminées, on applique une solution « ceinture et bretelles » au lancement et on retire le superflu dès que les validations sont terminées,

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

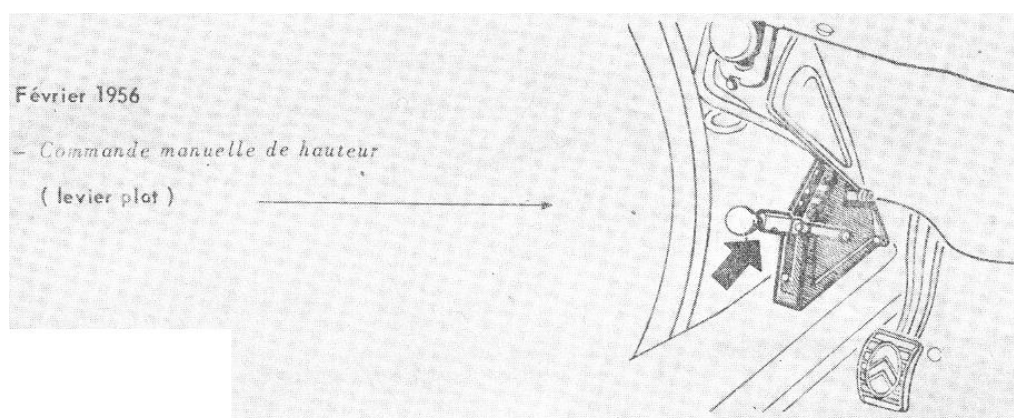
Application de solutions palliatives pour corriger des défauts vus en roulage d'endurance, ayant montré des risques de défaillance ou de baisse de prestation. Ceci concerne des effets clients secondaires, tout défaut grave étant systématiquement corrigé avant lancement ou appliqué sur les voitures avant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



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.

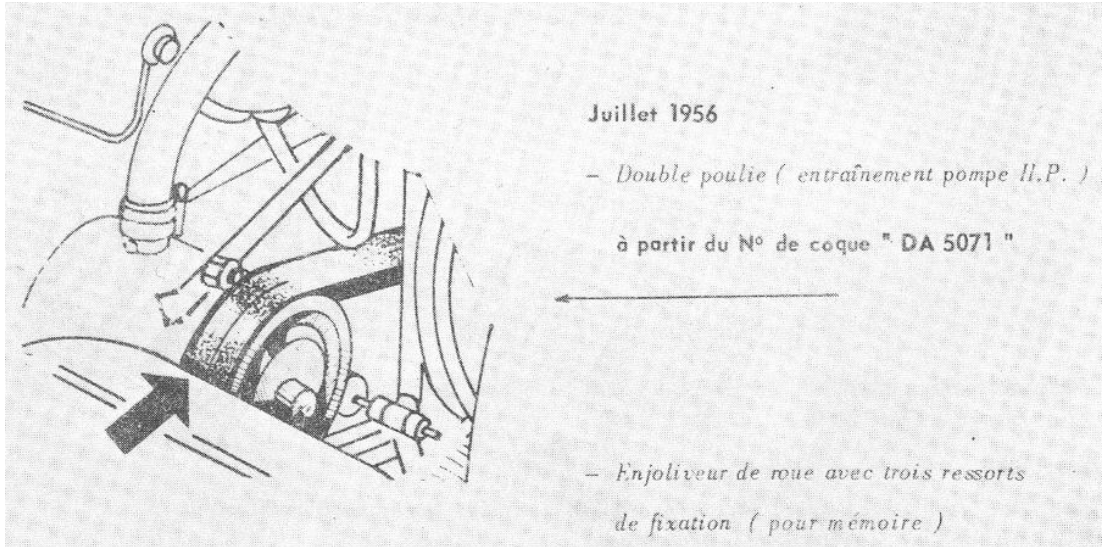
Il s'agit donc d'une fonction dont la mise au point n'était pas finie ou que l'industrialisation des composants n'a pu arriver suffisamment à temps.

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

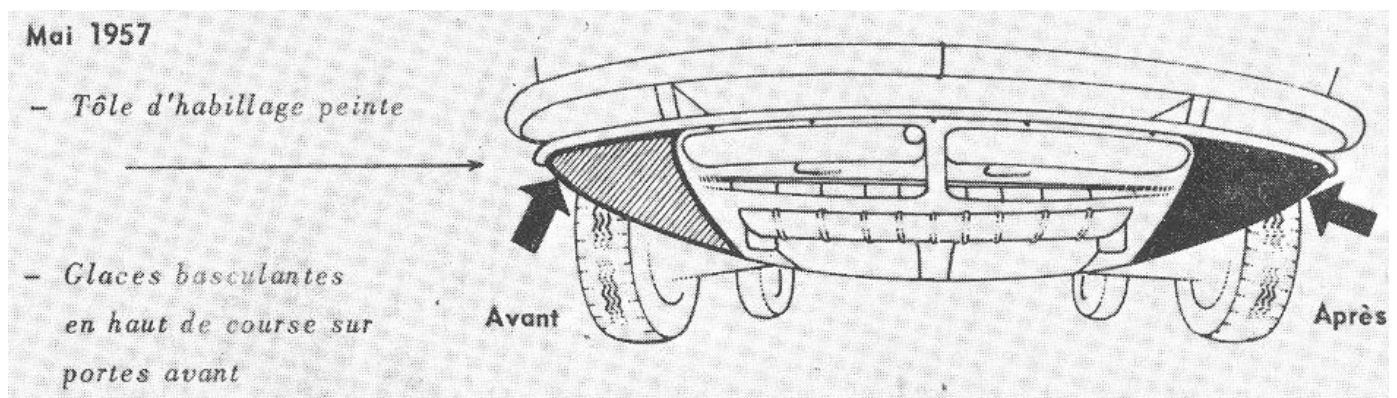
- *Carburateurs " ZENITH ou WEBER " montés indifféremment*

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

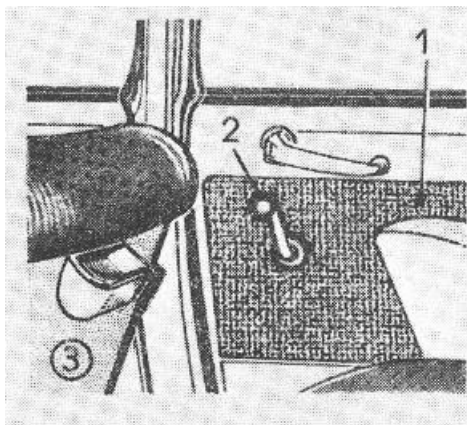
- *Enjoliveur de roue, six butées caoutchouc (pour mémoire)*

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



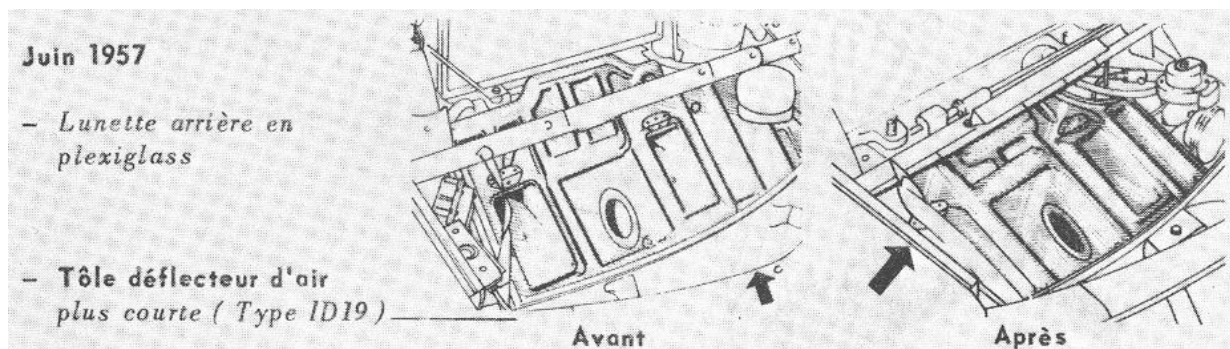
La première modification concerne du style, voir une économie technique.

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)

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.

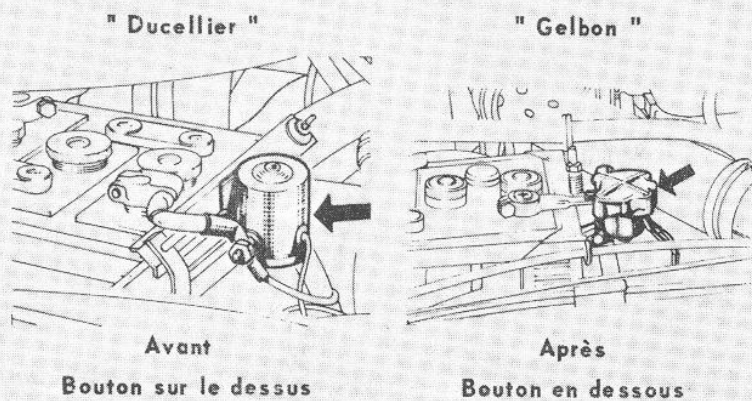
Juillet 1957

- 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 "

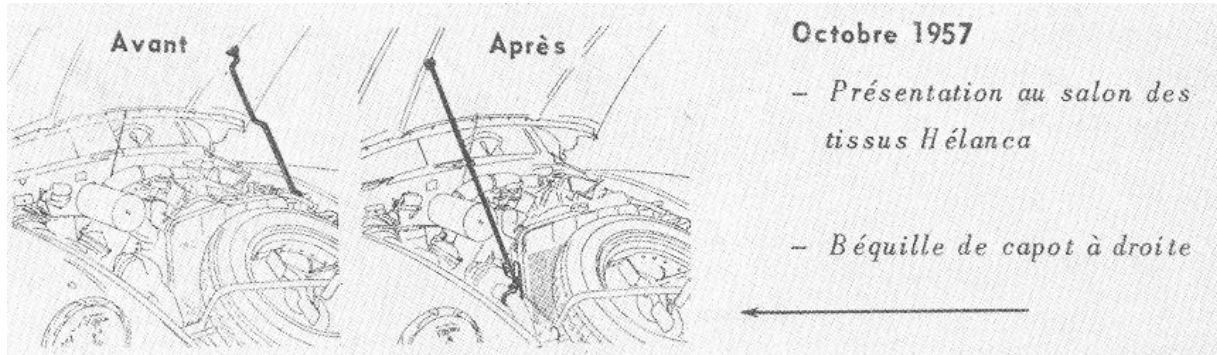


Le relais de démarreur a été reconçu, pour possiblement faire baisser le prix, voire l'encombrement.

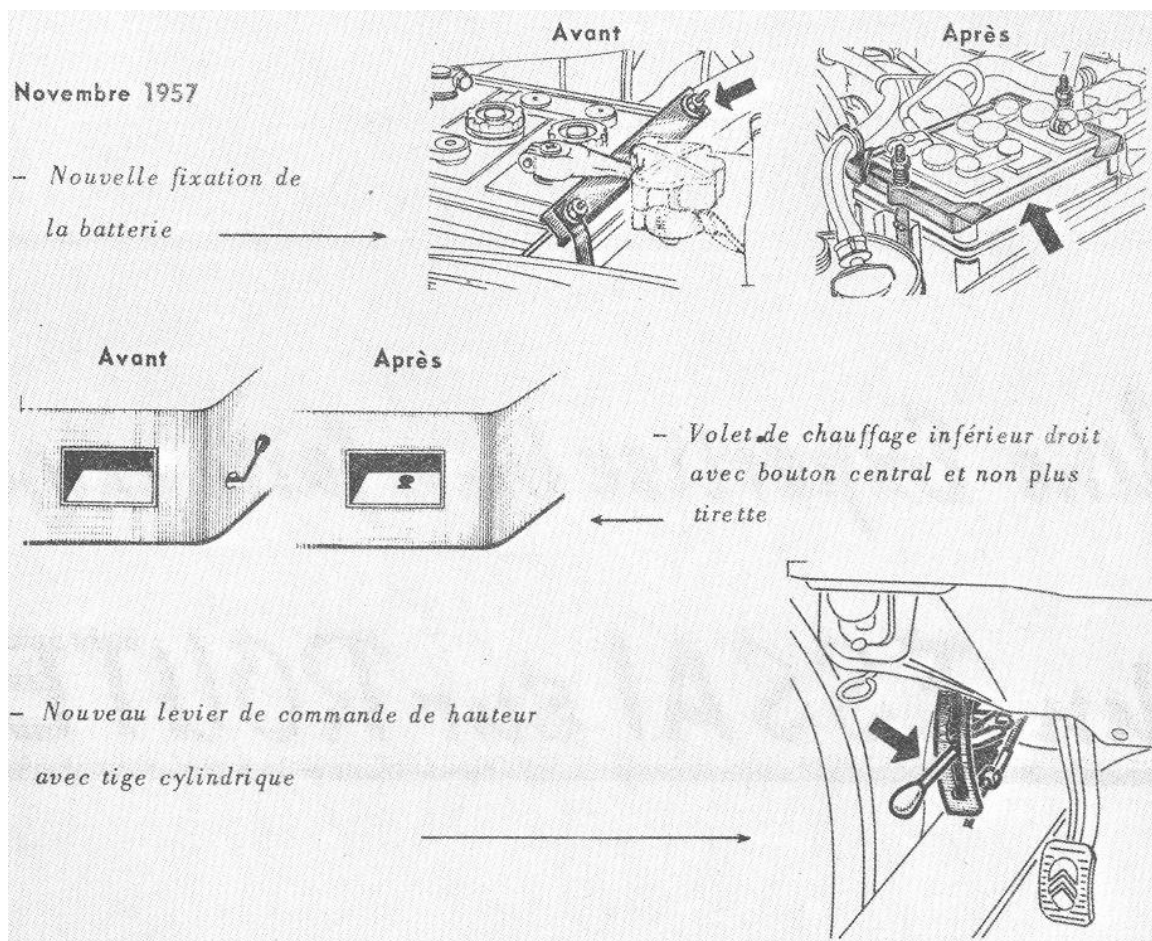
Septembre 1957

- 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.



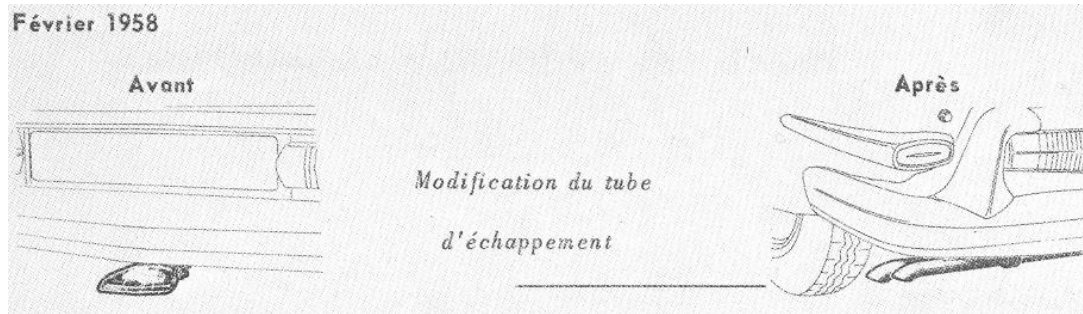
La modification de la béquille de capot est peut-être préliminaire à la modification du cadre de batterie le mois suivant.



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

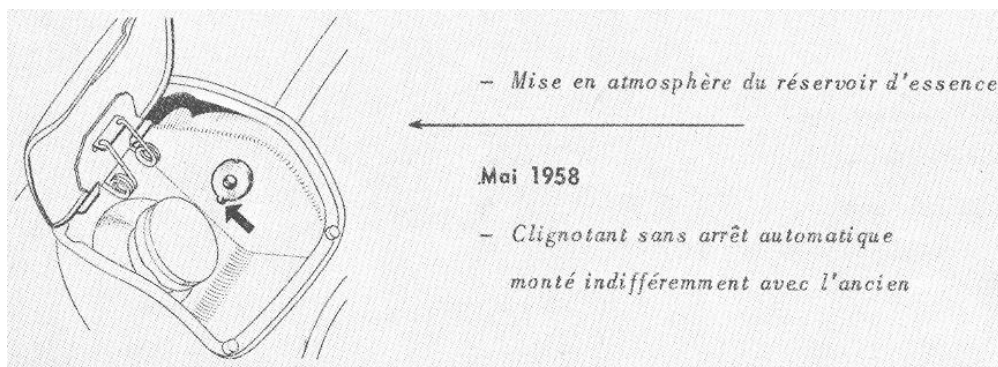
Le volet de chauffage a été modifié pour faire des économies.

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



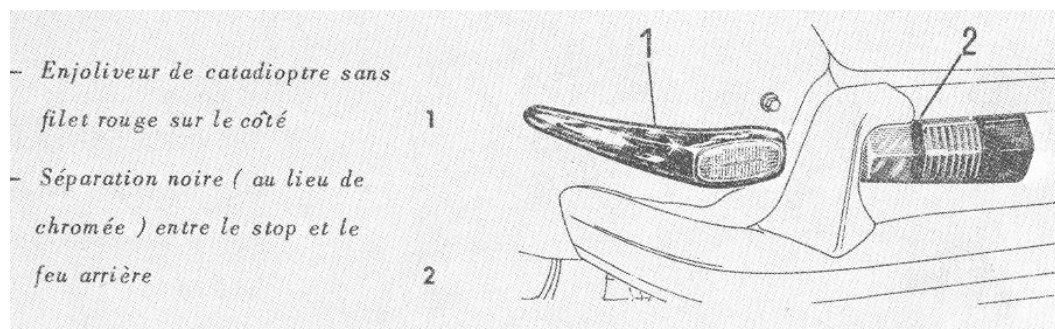
C'est du style, de l'économie technique (L'embout queue de carpe n'étant pas gratuit...) et éventuellement de positionner la sortie d'échappement dans une zone moins exposée aux petits chocs.

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.

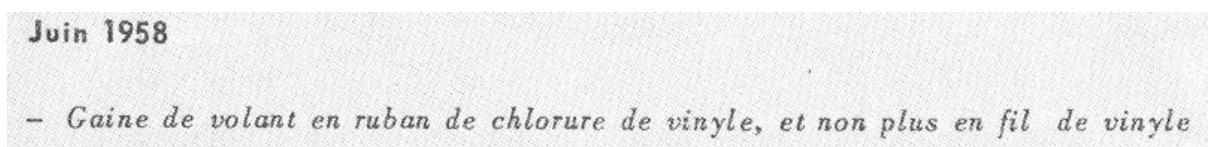


La mise en atmosphère du réservoir d'essence permet de s'affranchir de l'écrasement du réservoir si on monte un bouchon d'essence non ventilé. C'était une panne classique sur les Renault 4 ! Nous sommes donc en présence d'une amélioration qualité, le petit trou présent avant cette modification avait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

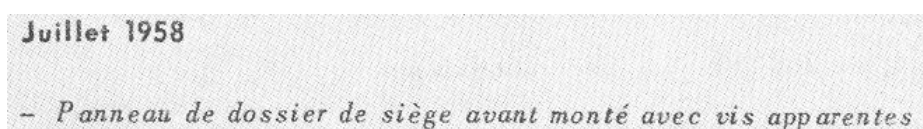
La suppression de l'arrêt automatique du clignotant répond peut-être à une demande client.



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.



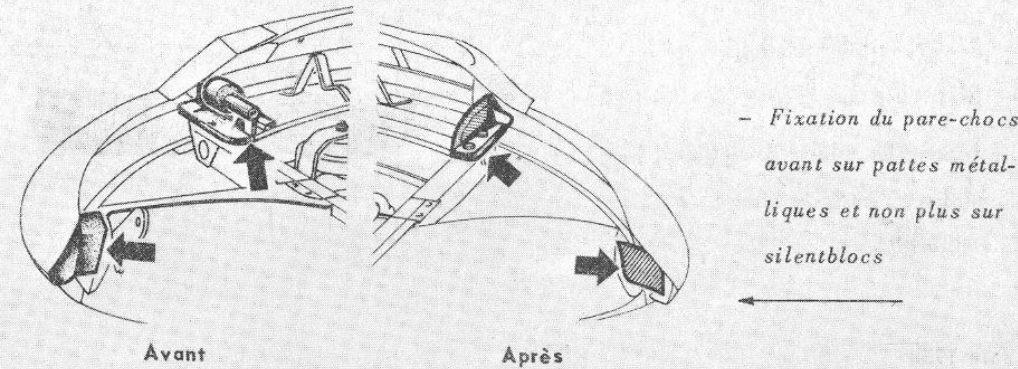
Economie technique, forcément !

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



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.

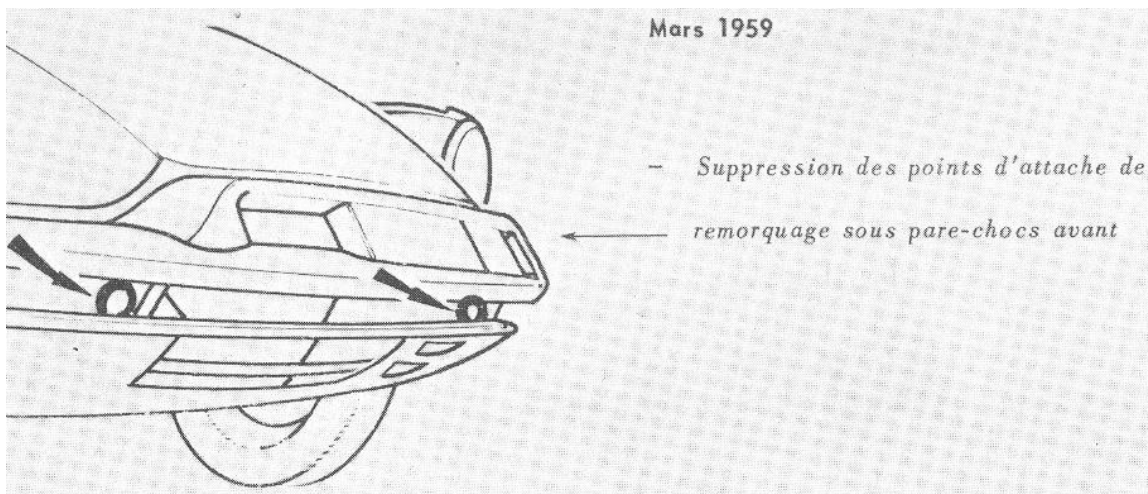
Economie technique : Les fixations sont plus simples et moins chères.

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

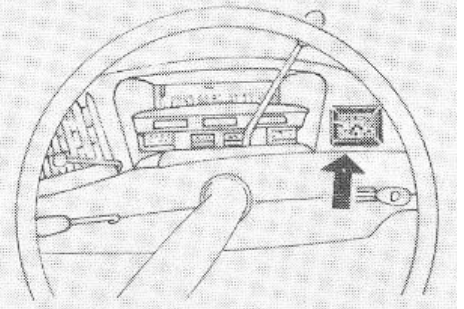


Economie technique.

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

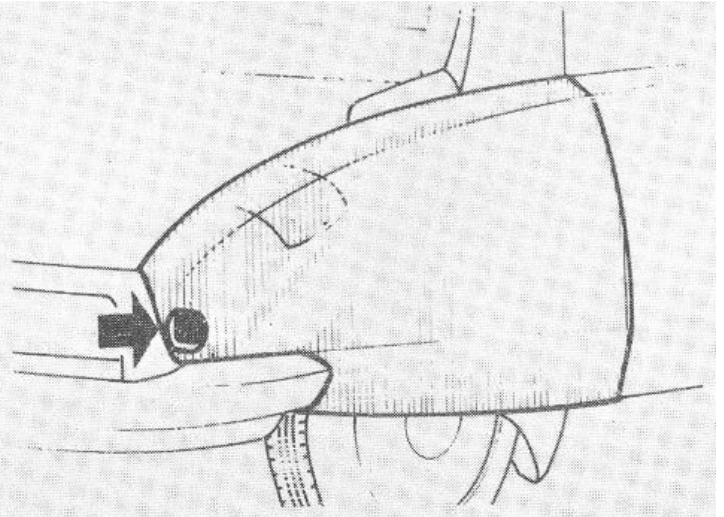
- Culasse à tubulure d'admission incorporée
Le même jour gaine de volant noir

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 !