



CABRIOLET DS

LA GRANDE ÉVASION

TEXTE : Michel Guégan / IMAGES : Ph. Maury (Wake Upp)

Si la berline est déjà considérée comme une figure de style, alors que dire du cabriolet ? Fin, racé, le cabriolet est une véritable œuvre d'art, aussi beau que rare, dont l'image glamour sublimes la DS. Découverte.

Nous sommes en août 1960. En avant-première du salon d'octobre, Citroën a convoqué la presse au restaurant Le Pré Catelan. Au menu, le cabriolet DS ! C'est un plébiscite... Les journalistes sont enthousiastes comme le sera le public deux mois plus tard pour le salon au Grand Palais. Celui que l'on appelle le cabriolet décapotable offre un profil particulièrement gracieux : la ligne de caisse descend en pente douce, les deux portes plus longues que celles de la berline participant à l'équilibre général. Les cliquotants encadrent la lunette arrière et deux baguettes chromées courent sur les flancs. Le cabriolet DS offre quatre vraies places et le bac à capotes n'empiète pas sur le coffre arrière toujours aussi volumineux. La caisse est un peu plus longue que la berline (2 cm) mais également plus lourde (45 kg). Cet accroissement pondéral s'explique par les renforts qui rigidifient la voiture. Le DS cabriolet n'est pas construit chez Citroën mais chez le carrossier Henri Chapron à Levallois. Les plate-formes lui arrivent déjà renforcées et son équipe monte les voitures, un grand soin étant apporté à la sellerie. La capote est en crylor et épouse parfaitement la ligne. Présenté à son lancement avec un moteur 75 ch, le cabriolet sort au printemps 61 avec un moteur de 83 ch et une boîte semi-automatique évidemment. Dès le mois de juillet de cette même année, sortira l'ID cabriolet à boîte



1 Philippe Losson pense et vit exclusivement DS depuis 1988. Il est devenu le spécialiste des cabriolets.

2 La DS à tout âge ! Cabriolets pour petits et grands...

mécanique à la finition quasi identique. C'est en fait une DS à boîte mécanique et quand celle-ci apparaîtra officiellement au catalogue, l'ID cabriolet disparaîtra. Le cabriolet poursuivra sa carrière jusqu'en 1971 même si des modèles sortiront encore des ateliers d'Henri Chapron pour répondre à des commandes individuelles, dont quelques 23. Selon Olivier de Serres, auteur du Grand Livre de la DS (EPA Editions), 1 365 cabriolets DS et ID ont été construits, sans compter les modèles assemblés par Chapron après 1972.

Belle matinée ensoleillée du côté de Tournus en Bourgogne. Nous sommes chez Philippe Losson, spécialiste DS reconnu et qui sillonne l'Europe à la recherche de beaux cabriolets. Au programme, une ballade sur les côtes du Mâconnais à bord d'un cabriolet DS. On mesure difficilement l'admiration qu'ont dû ressentir les visiteurs du salon de Paris : la ligne est d'une grâce exceptionnelle et intemporelle. Mais le rêve avait un prix : deux fois celui d'une berline, soit plus de 22 000 F de l'époque. Dans sa livrée rouge foncé, notre DS du jour joue les aguicheuses et son immatriculation dans le Var révèle une vie passée au soleil. La DS n'a jamais été un foudre de guerre (au moins jusqu'à la 23) et le coude à la portière s'impose. Le bras droit négligemment posé sur le volant monobranche, l'index actionne le petit levier qui fait office de démarreur et de commande de vitesses. Comme un Riva qui déjauge, le cabriolet survole la départementale et on a beau avoir tout dit sur la suspension pneumatique, on demeure ébahi par le confort et la rigidité. Je m'attendais à des vibrations et autres couinements, mais le seul bruit vient de la respiration du circuit hydraulique. Le 83 ch est paisible, participant à la philosophie de la voiture. C'est du "cruising" à l'état pur, souligné par une direction précise et un freinage impressionnant mais plus facile à doser qu'on ne le dit. Ce qui était déroutant dans les années 60, l'est beaucoup moins aujourd'hui et le cabriolet DS, comme sa grande sœur berline, est une voiture moderne. Qu'on se le dise... ! ■

