ENFIN, LA NOUVELLE ? EN PAGE 3

ESSAI DE L'ID CITROËN

l'auto-journal

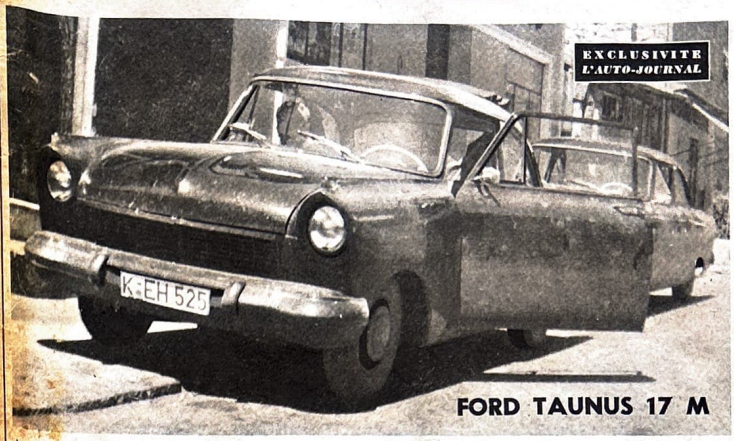
INDÉPENDANT ET OBJECTIF

LE JOURNAL DE L'HOMME DU XX^e SIÈCLE

1er SEPTEMBRE 1957 Prix : 100 Fr. - Belgique 15 Fr. 8e Année Nº 181

PARAIT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

PARIS (12e) : 43, boulevard Barbès - Tél. : ORN. 37-39 — BRUXELLES : 41, boulevard Jamar - Tél. : 21-13-22



FORD TAUNUS 17 M

JEU DE BONNETEAU IMPASSE DE RIVOLI

ON connaît le dernier des mauvais coups perpétrés contre l'automobile : un ministre des Finances prend officiellement, devant le pays, cet engagement solennel : « La validité des vignettes sera prolongée de la même période que celle pendant laquelle les restrictions de carburant auront été imposées. »

Les restrictions ont duré sept mois ; or, le nouveau ministre ne prolonge que de deux mois la validité des vignettes : celles-ci seront renouvelées le 1er décembre.

Il paraît inconcevable que, dans un pays se disant civilisé, un ministre renie la promesse solennelle de son prédécesseur. C'est pourquoi plusieurs penchent en faveur d'une erreur, ne pouvant croire que ceux qui prêchent l'austérité et la vertu commencent par violer les règles élémentaires de l'honnêteté, respectées par les tribus dites primitives et imposées aux enfants par les éducateurs les moins exigeants. Que faut-il penser de cette hypothèse, en réalité bienveillante, selon laquelle un ministre surmené ne saurait plus compter jusqu'à sept ? La chose est loin d'être invraisemblable.

C'est malheureusement l'hypothèse la moins avantageuse qui doit être retenue. En effet, on a cherché, en termes embarrassés, à nous expliquer que le délai de prolongation de la vignette devait être fixé en tenant compte du carburant consommé pendant le rationnement ! Or aucune restriction de cette sorte, ou de quelque espèce que ce soit, ne figurait dans les promesses du ministre précédent. Le doute est donc exclu, et la désinvolture évidente. Nous sommes en présence d'une fraude de l'Etat sur ses engagements, d'un escamotage de promesse. Un ministre est parti, un ministre est venu. Ce dernier a adopté une politique différente de celle du précédent, une politique qui se voulait intelligente et loyale. Mais comment peut-on espérer recréer un climat de confiance en reniant la parole d'un prédécesseur ?

Le bonneteau, traqué sur les champs de course, triomphera-t-il rue de Rivoli ?

On frémit devant une telle constatation. Mais comment ne pas croire au pire lorsqu'on apprend cette nouvelle escroquerie : les Pouvoirs Publics font main basse sur le Fonds Routier et vont faire payer le « droit » de circuler sur des autoroutes à des automobilistes qui versent déjà, tous les ans, 350 milliards de taxes spéciales ?...

Maurice EVRARD

★ *Les constructeurs allemands ont, eux aussi, l'habitude d'essayer leurs prototypes dans le plus grand secret. Aussi, la filiale Ford, de Cologne, faisait-elle rouler, ces dernières semaines, de mystérieuses voitures dépourvues de toute marque de fabrique. Nous avons pu surprendre deux de ces fantômes et mettre un nom sur leur calandre : Taunus 17 M. Sur ce nouveau modèle allemand, la cylindrée est passée à 1 700 cm3 ; l'avant est profondément modifié, et des visières surmontent désormais les deux phares.* ★

CONTRE FORD, OPEL ABAT SA REKORD 58

de notre correspondant particulier en Allemagne Heinz THIEMANN

LE Salon de Francfort ouvrira ses portes le 19 septembre, et cette exposition automobile est d'une importance toute particulière pour la construction allemande, du fait qu'elle n'a lieu que tous les deux ans, contrairement aux autres salons européens. D'autre part, on dit que les constructeurs d'outre-Rhin changent de modèles tous les quatre ans : il y a deux ans, Francfort n'avait révélé que très peu de nouveautés. Cette année sera donc marquée par un renouvellement important des modèles existants et par l'apparition dans le monde de marques inédites, ressuscitées ou transfuges de l'industrie motocycliste.

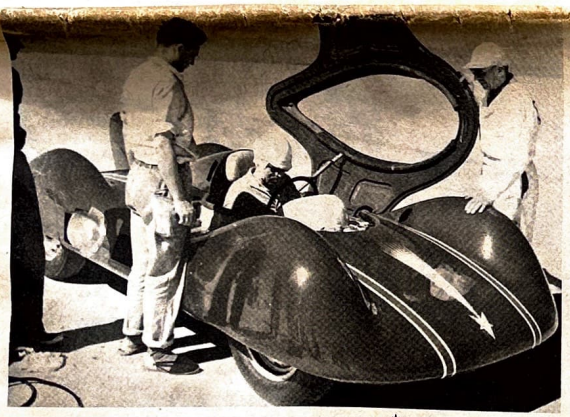
Cette grande saison allemande s'est pourtant ouverte de façon dérisoire sur le pétard mouillé de la « nouvelle » Volkswagen. On a vu que cette dernière se résumait assez lamentablement à un tableau de bord redessiné et une lunette arrière agrandie qui pourra tout juste se comparer avec les vitres antérieures des modèles de série datant de trois ou quatre ans. Les seigneurs de Wolfsburg persistent donc à conserver une caisse archaïque étroite et peu pratique. Après la disparition de notre vieille « traction », la VW est sans doute la dernière voiture du monde à posséder encore des embryons de marchepieds et des ailes non-intégrées !

Peu après, ménageant ses effets, la Daimler-Benz annonçait la composition de sa gamme de Mercedes pour 1958. On y retrouve la 180 Diesel inchangée, mais la 180 se décide à abandonner son vieux groupe à soupapes latérales, au profit du 4 cylindres à un arbre à cames en tête de 1 900 cm3, équipant déjà les 190. Ce moteur donne 65 CV sur la 180, 75 CV sur la 190 et 105 CV sur la 190 SL. La série des 6 cyl. de 2,2 litres demeure sans changement, mais peut être maintenant équipée d'un embrayage automatique hydraulique « Hydrak ». Le groupe de tête des « 300 » ne se compose plus maintenant que d'une limousine 6 glaces dont les vitres s'escamotent

SUITE PAGE 11

J'AI CONDUIT L'ÉTOILE FILANTE A 309 KM-H

par Jean HÉBERT



Il y a un an, Jean Hébert, sur l' « Etoile Filante » établissait à 309 km/h le record mondial pour voiture à turbine. L'ingénieur en chef de l' « A.-J. » vous réserve le récit de sa performance.

A son retour d'Amérique, fin 1954, le président de la Société Turbomeca vint trouver M. Pierre Lefaucheux et lui tint le langage suivant : « Avec mes turbines, j'ai les records du monde pour hélicoptères et avions légers. Je voudrais aussi avoir les records de vitesse en automobile. Si vous voulez faire une voiture capable de les battre, je vous donne la turbine. » M. Lefaucheux, dont le dynamisme était bien connu, accepta d'emblée la proposition et dès les premiers jours de novembre un service était créé, chargé d'étudier une « voiture à turbine pour records ».

Au bout de quelques semaines d'études, la silhouette générale de la voiture était déterminée, et compte tenu de la puissance disponible (270 CV), on pouvait envisager une vitesse supérieure à 300 km/h. Pendant que se poursuivait l'étude de la voiture, on se mettait en quête d'une piste où rouler à cette allure. Très vite, on aboutit à la conclusion que seules les pistes américaines étaient possibles, soit la plage de Daytona, en Floride, soit le site célèbre du Lac Salé dans l'Utah, à l'ouest des U.S.A.

Les premiers essais de la voiture eurent lieu dans le courant de mai 1956 sur les pistes spéciales de la Régie Renault. La carrosserie avait été retirée, et lorsque je m'assis au milieu de ce réseau de tubes, de canalisations et de fils, le dos appuyé contre la turbine, je ressentis une curieuse sensation. C'était la première fois que la voiture allait rouler : les techniciens de Turbomeca étaient là pour parer à tout incident, mais j'éprouvais quand même un petit serrement de cœur. Entraîné par le démarreur électrique, le compresseur se mit à siffler, sur un ton de plus en plus aigu, puis après allumage, la turbine se mit à ronfler. Je tenais la voiture immobile en appuyant sur le frein, mais la sentais prête à bondir dès que j'aurais relâché ma pression. Enfin, je me décidai, j'appuyai légèrement sur l'accélérateur et lâchai le frein. Timidement la voiture démarra et je disposai l'accélérateur pour rouler à faible vitesse. Arrivé dans le premier virage, je me rendis compte qu'elle s'accrochait très bien au sol. A la sortie

SUITE PAGE 3

★ *Le moment tant attendu est venu : sur la célèbre piste du Lac Salé, aux Etats-Unis, Jean Hébert prend place dans l'Etoile Filante ; bientôt, il roulera à 309 km/h. A l'occasion de l'anniversaire de ce record, il vous relate, dans l'article ci-contre, les détails peu connus de cette passionnante entreprise.* ★

LE PASSAGE DU MALIN

★ *Seule, à travers l'Atlantique... entre Noirmoutier et la terre ferme. Pour gagner la côte, tout en gagnant quelques instants, certains conducteurs n'hésitent pas à franchir le passage du Gois avant que la marée ne soit tout à fait basse. (Lire pp. 16 et 17 notre reportage sur les îles.)* ★

FRÉGATE : BOITE AUTOMATIQUE

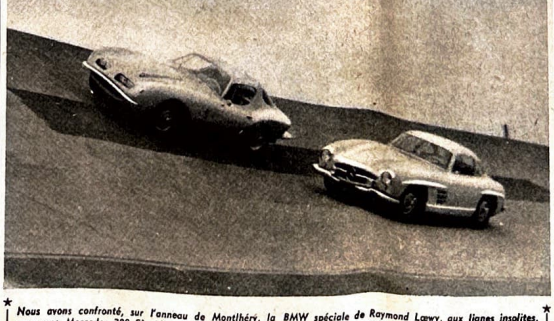
COMME nous l'avons indiqué à diverses reprises, la Frégate 58 sera dotée d'une boîte automatique, première de son espèce en France. Celle-ci sera baptisée « Transfluide » et sera montée moyennant un supplément de 94 000 F. La « Caravelle », ex-« 2 litres », ex- « Affaires », est abandonnée, faute d'acheteurs.

Si ce lancement de la boîte automatique est, techniquement, un événement d'un grand intérêt, on retiendra commercialement une autre initiative : la Régie applique, enfin, une garantie totale de six mois, pour tous ses modèles ! Ainsi la Frégate ne sera plus seule à bénéficier d'un privilège ; la 4 CV et la Dauphine vaudront à leur acheteur une certaine tranquillité d'esprit. Nous n'avons cessé de réclamer pour elles le régime appliqué à la Frégate depuis longtemps. Mais la Frégate continue, seule, à jouir d'un an de garantie.

Sur la Dauphine, les modifications sont minimes : les sièges avant sont un peu plus confortables ; les sièges arrière sont garnis de bourrelets. Les pédales de frein et de démarrage sont à patin rectangulaire, et l'accélérateur à rouleau. Deux nouvelles teintes, bleu ciel et beige, remplaceront le bleu « Dauphine », et le gris beige. Malgré la hausse de l'acier, le coût des différents modèles — largement calculé jusqu'ici — demeure inchangé. Quelques moulures et motifs disparaîtront de la 4 CV et de la Dauphine. On s'efforcera, en revanche, de rendre plus confortable la Frégate.

HATEZ-VOUS de répondre à notre **REFERENDUM INTERNATIONAL** dont le questionnaire a paru dans notre dernier numéro. Nous tenons des formulaires à votre disposition.

La B.M.W.-Lœwy à Montlhéry



★ *Nous avons confronté, sur l'anneau de Montlhéry, la BMW spéciale de Raymond Lœwy, aux lignes insolites, avec une Mercedes 300 SL. Elle se tire fort honorablement de ce rapprochement. Sa vitesse maximum, de 191 km/h sur piste doit être d'environ 200 km/h sur route. (Voir notre compte rendu d'essai en page 3.)* ★

BIENTOT, LE SALON 57 !

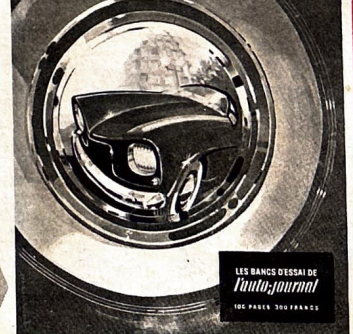
Il n'est plus besoin de souligner les raisons qui nous font présenter chaque année à la veille du Salon un ouvrage consacré à la production automobile mondiale.

Nos lecteurs connaissent maintenant les buts que nous visons ici, et ont appris à apprécier l'abondante documentation que nous leur soumettons dans cette brochure.

En effet, nous voulons mettre à la disposition des usagers, chaque année, un recueil réunissant tous les éléments techniques et pratiques, ainsi que toutes les connaissances que l'automobiliste se doit de posséder, pour son information, des voitures françaises et étrangères.

Le rôle essentiel de cet album restant toujours de vous guider et de vous aider.

RETENEZ-LE DÈS MAINTENANT CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX



AU BANC D'ESSAI ROUTIER L'ID 19 CITROËN

PRESENTEE en octobre, au dernier Salon, l'ID 19 Citroën, proche parente pauvre de la DS, n'a été commercialisée qu'au mois de mai, et ses cadences de fabrication menaçaient seulement à atteindre un niveau appréciable au moment de la fermeture annuelle des usines de Javel.

La période de transition hivernale a été mise à profit par les techniciens pour présenter une version définitive de la voiture, quelque peu différente des modèles d'exposition. Précisons tout de suite que l'ID « normale », modèle le moins cher, n'a pas encore été fabriquée, et que seule l'ID « luxe » était disponible avant les congés. C'est donc d'une de ces voitures, sortie dans la deuxième quinzaine de juillet et portant un numéro de série inférieur à 1 000, dont nous avons pu disposer pour la soumettre à notre gamme habituelle d'essais complets. Notre « monture » était au mieux de sa forme, ayant déjà parcouru 5 000 km de rodage au moment où nous l'avons prise en mains ; comme à l'accoutumée, elle fut néanmoins entièrement vérifiée par nos soins et ses réglages contrôlés. Par ailleurs, il convient de dire que l'ID a bénéficié de conditions d'essai exceptionnellement favorables sur des routes peu fréquentées, en dehors des régions touristiques, et sur une piste de Montlhéry déserte, par des journées ou la situation météorologique permettait un rendement optimum du moteur.

GROUPE MOTO-PROPULSEUR

Comme la carrosserie, le moteur de l'ID est resté dans ses grandes lignes identique à celui de la DS. Nous retrouvons le bloc-moteur remanié de la défunte 11 CV, surmonté d'une culasse moderne à soupapes inclinées, technique lancée il y a près de dix ans par la 203 Peugeot. Lorsque l'on ouvre le capot de l'ID, on est cependant frappé par la simplification ou l'absence de nombreux organes qui existaient sur la DS. Tout d'abord, la grosse pompe hydraulique entraînée par courroie est remplacée par une petite pompe montée directement sur l'arbre à cames ; l'allumage a supérieur et double bobine a laissé la place à un allumeur classique et enfin le carburateur double corps compound est remplacé par un 34 mm d'embase qui est monté directement sur la culasse sans tubulure d'admission. La puissance annoncée par l'usine de 66 CV contre 75 à la DS avec un rapport volumétrique identique de 7,5. Le comportement sur route de l'ID, ainsi que les résultats de nos essais à Montlhéry où elle a légèrement dépassé la vitesse de 142 km/h, nous ont amené à penser que la puissance réelle de l'ID était sous-estimée par son constructeur, afin de faire bénéficier la DS d'une large supériorité apparente ; or, au contraire, que la centrale hydraulique de la DS avec ses nombreuses servitudes consommait un nombre de chevaux assez considérable. En effet avec une démultiplication identique et un poids sensiblement égal, 9 CV de moins en puissance devraient se traduire par des performances sensiblement inférieures. Or, en accélération comme en montagne, les résultats enregistrés sur l'ID Citroën sont, dans l'ensemble, plus favorables que ceux de la DS.

Ces résultats déjà fort intéressants s'éclairent d'un jour nouveau lorsqu'on sait que les exigences en carburant de l'ID sont dans tous les cas à vitesse égale, inférieures à celles de la DS. En effet, la courbe de consommation à vitesse moyenne, 70 km/h de moyenne, nous n'avons consommé que 8,5 litres, tandis que lors de l'essai routier effectuée au maximum des possibilités de la voiture et comportant, comme on le sait, pas mal de pentes inondées au Massif Central, notre consommation est ressortie à 12,6 litres. Ces chiffres prouvent qu'en usage normal l'ID pourra aisément se contenter de 10 litres d'essence aux 100 km. Ces résultats sont évidemment dus tout d'abord à la présence d'une quatrième surmultipliée mais il semble aussi que la carburation soit particulièrement bien étudiée, car le moteur conserve une souplesse normale et ne répugne aucunement à monter en régime.

Comme le moteur, la boîte de vitesses est commune à l'ID et à la DS, mais tandis que cette dernière est commandée hydraulique ment, l'autre est revenue à une commande entièrement manuelle avec levier sous le volant. La position au levier des quatre vitesses et de la marche arrière est très classique, puisque exactement semblable à celle de l'Aronde par exemple.

Le passage des vitesses s'opère très facilement, aussi bien en montant qu'en rétrogradant et la synchronisation de l'ensemble donne toute satisfaction, même lors des prises brutales de la seconde à haut régime sur les rentes difficiles de montagne. Malheureusement, la première n'est pas synchronisée, et bien qu'il soit possible de l'enclencher en marche avec un double débrayage énergique, une synchronisation totale, telle qu'on en trouve depuis quelques années sur des voitures de catégorie inférieure, serait grandement préférable. A la décharge des techniciens de Citroën, il faut préciser que la première vitesse est très courte et ne sert pratiquement qu'au démarrage. Il n'est donc pas souvent nécessaire de la repasser en marche. Même en ville, il est possible de repartir dans certains cas en seconde qui est un très bon rapport d'exploitation, puisqu'elle emmène la voiture pratiquement de zéro jusqu'à 80 km/h. La troisième monte, elle, jusqu'à près de 120 km/h, et elle est sans conteste le rapport le plus intéressant de la voiture puisque la 4e économique et surmultipliée doit être abandonnée après chaque ralentissement ou presque si l'on veut conserver une nervosité acceptable. Toutefois, en ville, il est possible d'évoluer en 4e autour de 40 km/h en se réservant de passer rapidement en 3e dès que le besoin d'une accélération se fera sentir.

De nombreux conducteurs retrouveront avec plaisir la pédale d'embrayage et la commande de vitesses manuelle qui permettent des changements de rapports plus rapides et des démarrages beaucoup plus progressifs.

Ce retour au système classique sur l'ID 19 est une condamnation de l'ensemble adopté pour la DS: le prix de revient et la simplicité ne sont pas seuls à expliquer ce retour en arrière, et il semble que l'automaticité doive se manifester, dans le domaine des boîtes de vitesses, autrement que par la formule utilisée sur la DS 19.

Comme la boîte de vitesses, les freins de l'ID sont restés identiques à ceux de la DS, mais leur commande n'est plus assistée et une pédale suspendue a remplacé le petit bouton de freinage. On a heureusement conservé les freins à disques à la sortie de boîte à l'avant et les freins arrière sont toujours à tambour. Disons tout de suite que le freinage a beaucoup perdu en efficacité immédiate, et les arrêts brutaux ne sont malheureusement possibles qu'au prix d'un effort considérable sur la pédale, hors de portée de certains conducteurs et de la plupart des conductrices. Lorsque l'on prend la voiture en mains pour la première fois, l'impression première est que le freinage de l'ID est insuffisant. Ensuite, l'habitude aidant, on retrouve sur la route de bons ralentissements, mais la fatigue apparaît vite dans la jambe droite sur parcours accidenté, et l'on s'aperçoit que si l'ID ralentit toujours très bien à grande vitesse, il est difficile et pénible de l'immobiliser sur de courtes distances. En cross nous n'avons pu déceler, comme c'était le cas sur la DS, aucun blocage intempestif des roues arrière et la stabilité au freinage est toujours sans défaut. De même, la résistance à l'échauffement est nettement plus grande que sur toutes les autres voitures, et il nous fallut descendre volontairement un col en 4e en abusant des freins durant de longues minutes pour déceler une perte d'efficacité allant jusqu'à 50 %. A ce moment, les freins ayant fumé littéralement, tellement les garnitures sont portées à un degré de température élevé, et l'on est prévenu de ce moment critique par une forte odeur pénétrant dans la voiture. Précisons bien qu'il faut insister longuement pour en arriver là, et qu'en pratique le conducteur peut se fier dans les plus fortes descentes au pouvoir ralentisseur des freins à disques. Au moment d'un freinage énergique à grande vitesse, il convient de ne pas s'alarmer d'un bruit de tôles frolsées assez important : il s'agit tout simplement des disques venant attaquer les tôles de protection sous le moteur et rapidement ils passent au travers, sans autre dommage. Le frein à main est, lui aussi, redevenu classique, actionné par une poignée assez dure et proéminente, mais bien en main, se manœuvrant parallèlement au côté gauche de la voiture.

Avec le problème des freins à disques venant frotter sous la voiture, nous avons abordé une question qui semble donner bien du souci aux services techniques de Citroën. On sait que pour des raisons d'aérodynamisme, le dessous des ID est complètement caréné. D'autre part, à cause de la très grande souplesse de la suspension, sa garde au sol est fréquemment réduite et le double tuyau d'échappement qui passe sous la caisse en son milieu est exposé à frotter et même à s'arracher sur les aspérités. Ces longs tubes sont en aluminium mince et s'appliquent à la moindre occasion, tissent à la moindre occasion, étouffant partiellement le moteur. Il convient donc de surveiller fréquemment l'échappement à la sortie du pot, heureusement bien protégé à l'avant.

Malgré la suppression de l'insonorisant sous le capot et de la plupart des capitonnages intérieurs, l'ID 19 n'est pas devenue une voiture particulièrement bruyante. Le moteur ronfle forbruyante, à grande vitesse, mais lement à grande vitesse, mais aucune vibration ni bruits de transmission ne peuvent être ressentis. De même la caisse n'émet aucun sifflement dans l'air lorsque toutes les glaces sont fermées.

TENUE DE ROUTE ET SUSPENSION

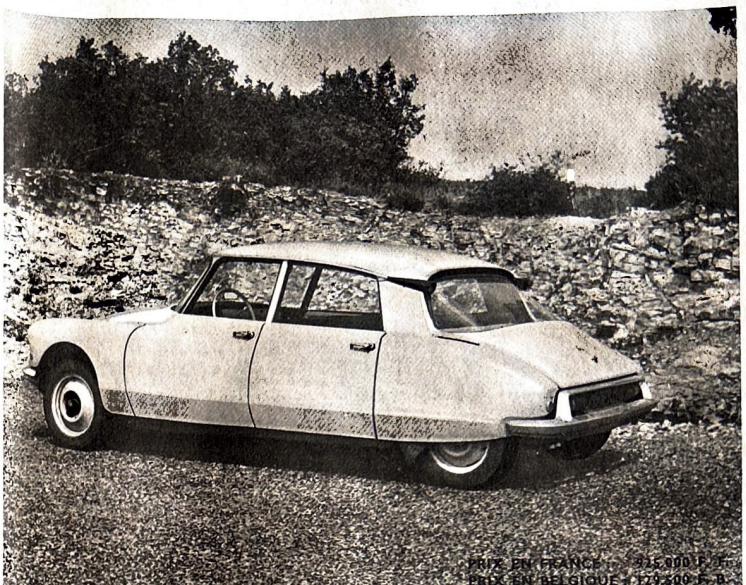
Il va sans dire que l'ID a gardé dans son ensemble la bonne tenue de route de la DS. Son adhérence au sol est totale, les courbes peuvent être abordées sans ralentir, et les virages sur route mouillée se prennent en force sans appréhension.

Cependant, il faut séparer le comportement de l'ID sur grande route droite, de sa tenue en montagne. En plaine, l'ID dont la direction n'est plus assistée, conserve correctement sa trajectoire à n'importe quelle vitesse, mais le volant flotte légèrement et donne sans cesse l'impression d'avoir besoin d'être corrigé. Cet inconvénient n'existait pas sur la DS, et il faut sans doute accuser de cette perte de précision l'assez grande démultiplication de la direction. En montagne, il est aisé de s'apercevoir que les nouvelles Citroën sont fortement sous-dirigées, c'est-à-dire que lourdement chargées sur l'avant, elles virent difficilement et ont sans cesse tendance à s'écarter vers l'extérieur. Il faut les ramener sur la route. Sur la DS, cet effort était fait par la pompe hydraulique actionnant la direction, mais sur l'ID les bras du conducteur doivent supporter ce travail. Ajoutons à cela que l'avant en s'écrasant en virage se surcharge encore davantage et freine fortement la voiture, ce qui oblige à de fréquents changements de vitesses au moment où l'on n'a pas trop de ses deux mains pour tenir le volant. Ceci dit, l'ID laisse une grande impression de sécurité, rarement trompeuse, et il est possible dans presque tous les cas de se fier aux réactions très saines de la voiture. Il faut toutefois mettre en garde les conducteurs peu habitués aux vitesses supérieures à 120 km/h, contre cette impression de sécurité. L'ID pardonne beaucoup de fautes mais pas toutes, et lorsque d'aventure elle décrochera, il sera extrêmement difficile de la rattraper.

Nous avons dit plus haut que la direction était assez démultipliée, ce qui déroutera les fidèles de la traction habitués depuis plus de vingt ans à une direction très directe.

La suppression de l'assistance hydraulique a obligé Citroën à augmenter le rapport de direction et aussi à adopter un volant de diamètre plus grand pour en escamoter la dureté. Malgré cela, la direction demeure ferme et désagréablement assez pénible pour les manœuvres en ville : il faut tourner le volant un nombre élevé de fois (4 tours d'une butée à l'autre). Quant au rayon de braquage il est satisfaisant, comme sur la DS, puisqu'il ne dépasse pas 5,5 mètres. Sur route, la part d'imprécision déjà signalée, la direction ne peut être qualifiée de fatigante, mais elle est nettement plus ferme que celle de la DS. Le grand volant est resté fidèle à la branche unique sans que l'intérêt de cette solution ait été nettement apparu. Il est encore entièrement plein et recouvert d'une tresse en plastique, sur laquelle la main droite, qui ne se trouve retenue par aucune branche, glisse désagréablement. Un volant classique aurait été finalement bien préférable.

La suspension, quant à elle, est absolument identique à celle de la DS et ses réactions sont donc semblables. Il n'est plus nécessaire de revenir sur les quasi-qualités de cette suspension hydraulique qui nivelle littéralement les plus mauvaises routes et absorbe les pavés dans des conditions parfois étonnantes. Comme sur la DS, cet ensemble vient parfois en butée, ce qui provoque un violent coup de raquette immédiatement amorti. Aucun tangage n'apparaît mais, pour parler en termes de marine, les passagers sont fréquemment soumis à un léger roulis désagréable pour certains, qui les balance doucement de droite à gauche. Le changement de pompe hydraulique, s'il n'a pas influencé le confort de l'ID, paraît occasionner des bruits de suspension plus fréquents que sur la DS. Constamment, des sifflements hydrauliques aboulment normaux apparaissent dans la suspension. Il ne faut pas s'en alarmer.



PRIX EN FRANCE : 715 000 F. Prix en Belgique : 179 400 F. B.

QUALITÉS

- Suspension très confortable.
- Faible consommation.
- Très bonne tenue de route.
- Performances satisfaisantes.
- Freins résistants à l'échauffement.
- Bonne boîte de vitesses.
- Très Bonne habitabilité pour quatre.
- Niveau sonore satisfaisant.
- Bonne visibilité vers l'avant.
- Vaste coffre à bagages.
- Changement de roue facile, mais long.

DÉFAUTS

- Pédale de frein très dure.
- Direction ferme et imprécise.
- Equipement général déficient.
- Faible puissance à bas régime.
- Prix élevé pour une quatre places.
- Finition très insuffisante.
- Première non synchronisée.
- Mauvaise étanchéité.
- Echappement très fragile.
- Mauvaise accessibilité mécanique.
- Voiture trop basse surtout au repos.

CARROSSERIE ET HABITABILITE

On sait que la caisse de l'ID est semblable à celle de la DS et, extérieurement, elles ne se différencient que par des détails tels que les enjoliveurs de roues, les portes de phares et aussi des couleurs différentes, pas toujours plus heureuses sur l'ID que sur la DS. Nous pensons spécialement à cet orange criard qui, vraisemblablement, fera une carrière aussi peu brillante que le vert pomme de la DS. Le toit en plastique armé translucide ne représente aucun avantage, mais offre une surface rugueuse d'un effet curieux et une impression de fragilité désagréable. De même la lunette arrière est maintenant en plexiglas, sans doute par économie. A l'intérieur, la place disponible n'a pas changé et quatre personnes y sont très à l'aise. Cinq adultes y sont très serrés et il nous paraît impossible d'y admettre six personnes — comme cela est indiqué sur la carte grise ! — à cause des sièges avant séparés, et aussi de la généreuse protubérance du moteur qui laisse peu de place pour les jambes au centre. Les roues avant motrices ont l'avantage de dégager le plancher de la boîte de vitesses et de la transmission. Aussi la présence du moteur pénétrant dans la caisse sous le tableau de bord est-elle de plus en plus incongrue.

Les sièges avant représentent un dessin entièrement nouveau et, bien que nettement plus durs que ceux de la DS, ils sont très enveloppants et offrent un confort appréciable surtout aux personnes de très grande taille. A l'arrière la place disponible pour les jambes est importante ; comme nous le disions, la banquette peut, à l'extrême rigueur, accueillir trois personnes tandis que parfoul la garde au toit est plus que suffisante. De même le coffre à bagages est égal à lui-même et contient un nombre infini de valises grâce à sa profondeur.

Le tableau de bord a été entièrement redessiné et semble plus sérieux que celui de la DS étant recouvert de simili-cuir noir antireflet, tandis qu'un bourrelet vient protéger les genoux contre les chocs. Malheureusement, si sa présentation ne choque plus, l'équipement de ce tableau de bord ainsi que celui de l'ensemble de la voiture est d'une affligeante pauvreté. Le cadran groupe un compteur de vitesse et un totalisateur, une jauge à essence, tandis qu'un jeu de tirettes et de boutons disparates et de pacotille sont placés au petit bonheur sur une barrette. On ne trouve trace ni de thermomètre, ni même d'aucun voyant contrôlant la température d'eau, rien pour renseigner le conducteur sur la pression d'huile tant du moteur que du circuit hydraulique et le commode-avertisseur est assez mal placé. La boîte à gants a considérablement diminué de volume. Notons aussi que les pédales suspendues sont trop hautes par rapport au plancher ; l'accélérateur, mal disposé, fatigue très vite le pied.

La visibilité vers l'avant est très bonne, mais seulement pour une personne de grande taille, grâce au grand pare-brise et à la minceur de ses montants n'occasionnant aucun angle mort. Les personnes de taille moyenne seront gênées, tant par la partie supérieure du volant que par la hauteur du capot et ne pourront apercevoir l'aile droite. Vers l'arrière, la visibilité est médiocre, même en se retournant et le rétrovisseur ridiculement petit. Les essuie-glace ne sont pas améliorés, ils laissent un angle mort très important au centre, de plus, ils ne s'arrêtent même pas automatiquement à leur position basse !

La climatisation est assurée l'été par les quatre glaces entièrement descendantes et deux aérateurs latéraux à l'avant très judicieux mais moins perfectionnés et beaucoup plus bruyants que sur la DS. Un chauffage assez sommaire, sans ventilateur électrique est monté en série et débouche uniquement du côté conducteur. Déplorons aussi la dureté des manivelles, lève-glaces et leur démultiplication énervante.

L'étanchéité nous a fortement déçus car l'eau pénétrait de chaque côté à la base du pare-brise et, à grande vitesse, aspergeait abondamment les passagers ainsi soumis à une douche rafraîchissante l'été, mais certainement peu appréciée en hiver. La poussière pénètre toujours dans coffre et par les portières arrière.

Pour en terminer avec la finition et l'équipement général, précisons qu'il n'y a, sur l'ID, aucun accoudoir, pas d'allumage automatique du plafonnier par les portières, aucun emplacement prévu pour la radio (ce qui est étonnant en 1957), et pas trace de montre et d'allume-cigarette ! Un grand cendrier est pourtant fixé à l'avant sur le tunnel du moteur, à lavegarde à été jugé superflu ! Tous ces accessoires sont aujourd'hui montés couramment en série sur des voitures beaucoup moins coûteuses.

Sans être pleinement satisfaisante, l'accessibilité mécanique est améliorée par rapport à la DS, grâce à la simplification du compartiment moteur. Le capot s'ouvre laborieusement de l'extérieur et il tient ouvert grâce à une tringle archaïque. Le couvercle du coffre bénéficie, lui aussi, maintenant d'une tringle, mais il ferme à clef, la même clef n'offrant d'ailleurs aucune sécurité, ouvre les portes et donne le contact.

CONCLUSION

L'essai de l'ID 19 a confirmé notre opinion, souvent exprimée ici depuis deux ans : Citroën aurait dû sortir d'abord une voiture telle que l'ID, quitte à la perfectionner ensuite, petit à petit. Cela aurait satisfait les fidèles de la marque et aurait épargné au Quai de Javel cette marche arrière de la technique. Quoi qu'il en soit, avec ses performances, sa faible consommation, son confort et sa sécurité l'ID ne manquera pas de donner bien des satisfactions à une vaste clientèle. Toutefois, pour atteindre des cadences de fabrication très élevées et s'imposer sur le plan international, l'ID devra, avant tout, adopter une présentation et un équipement moins dérisoires ; le constructeur devra aussi modifier la démultiplication de la pédale de freinage et travailler à la direction. N'oublions pas, en effet, qu'au prix où elle est offerte — si l'on peut dire — l'ID est de loin la plus chère et aussi, extérieurement, la plus encombrante des quatre places. Ses qualités certaines ne peuvent pas venir à faire oublier ces lacunes.

Bernard CARAT

FILM DE L'ESSAI

PARIS-ORLEANS-BOURGES-MOULINS-CLERMONT-FERRAND (406 km)

Nous quittons de bonne heure une porte d'Orléans désertée par les Parisiens et la banlieue est franchie très rapidement.

La traversée d'Orléans nous retarde quelque peu mais, ensuite, la route est peu fréquentée et seul un fort vent de trois quarts face nous ralentit notablement. Nous arrivons à Clermont-Ferrand après 4 h 7' de route, ce qui nous donne une moyenne de 98.6 km/h.

CLERMONT-FERRAND-LE PUY-LALEVADE (212 km)

Ces routes du Massif Central, habituellement peu fréquentées sont cette fois, sillonnées par de nombreuses voitures, dont la présence est manifestement due aux vacances. Toutefois, la descente de La Chavade est à peu près libre et nous atteignons Lalevade après 2 h 35', soit à la moyenne de 82 km/h.

LALEVADE-COL DE LA CROIX DE BAUZON (1 308 m) COL DE MEYRAND (1 371 m) LOUBARESSE-SAINT-LAURENT-LES-BAINS-LA BASTIDE (64 km)

Là encore, la circulation, habituellement nulle, est devenue appréciable, puisque nous rencontrons des voitures sur la petite route très étroite montant à la Croix-de-Bauzon. Les croisements ne vont pas toutefois sans quelque difficulté. Par la suite, notre portion habituelle toujours sans aucune circulation, est franchie dans de bonnes conditions. Dépourvue de tout revêtement, est franchie dans de bonnes conditions. Nous parvenons à La Bastide après 1 h 15' de marche, soit à la moyenne de 51.2 km/.

LA BASTIDE-VILLEFORT-LES VANS-BOURG-SAINT-ANDEOL (115 km)

Sur ces routes nous trouvons aussi une circulation un peu plus dense qu'à l'ordinaire, mais assez peu gênante. Villefort-Les Vans est parcouru de nuit et, le lendemain matin, nous reprenons par un temps maussade, Bourg-Saint-Andéol est atteint en 1 h 48', soit à la moyenne de 64 km/h.

BOURG-SAINT-ANDEOL-LYON (179 km)

Cette étape est couverte, comme à l'accoutumée, à vitesse de croisière, au sein d'une circulation de plus en plus dense au fur et à mesure que nous approchons de la capitale des Gaules. Nous entrons à Lyon en 2 h 28', soit à la moyenne de 73.6 km/h.

LYON-CHALON-SAULIEU-PARIS (460 km)

La encore, nous trouvons tout au long de cette célèbre route un va-et-vient incessant d'innombrables touristes, parmi lesquels nous remarquons de très nombreux étrangers pas toujours familiarisés avec la circulation en France. Cependant, la chaussée est large et nous sommes poussés, cette fois, par un violent vent de trois quarts arrière. Nous traversons rapidement la banlieue parisienne beaucoup moins encombrée qu'en période normale. Aussi parvenons-nous à la porte d'Italie en 4 h 35', ce qui nous donne une moyenne de 101.2 km/h.

MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI. — 1 436 km parcourus en 16 h 44', soit à la moyenne de 85.7 km/h. Durant l'essai, notre consommation moyenne a été de 12.5 litres aux 100 km.