

AFRIQUE DU SUD

L'assemblage de l'ID 19 en Afrique du Sud commence vers la fin de 1959. Pendant la première année, les voitures sortent avec la direction à droite ou à gauche. Le système d'assemblage des lots CKD s'apparente à celui pratiqué à Slough: les ensembles caissons-superstructures, les moteurs, les boîtes et les systèmes hydrauliques sont importés de France et les voitures sont peintes, garnies et finies en fonction d'une utilisation maximale de composants et de matériaux locaux. Située à Natalspruit, dans la province du Transvaal, dans une ancienne école, cet activité d'assemblage est initialement le fait d'un firme sous contrôle sud-africain en partenariat entre Atalanta Industries et Stanley Motors. En 1969, la production déménage provisoirement dans l'ancienne usine Jeep de Pretoria pour revenir par la suite dans l'ancienne usine Rover de Port Elizabeth dans la province du Cap. En 1972, Citroën South Africa Pty, filiale à 100% de la firme française, prend la responsabilité totale de la fabrication et de la distribution pour tous les pays sud et est-africains anglophones. On sait cependant que pendant quelque temps, à la suite de la déclaration unilatérale d'indépendance de la Rhodésie du Sud en 1965, des voitures sont assemblées à Salisbury (aujourd'hui Harare) à partir de lots importés par le Mozambique afin de contourner l'embargo commercial imposé par le gouvernement britannique.

La production de la DS 19 à Natalspruit ne dure qu'un an et la DS fait place à l'ID 19 en 1960. En 1967, l'ID 19 est remplacée à son tour par une version manuelle, la DS 19M (DW), désignée en Afrique du Sud 3DS. En 1969, cette voiture fait place à la DS 20M manuelle, désignée 4DS dans le catalogue local. Aucune DS 21 n'est produite en Afrique du Sud, mais de nombreux concessionnaires transforment des DS 20 en 21 en montant des ensembles chemises-pistons différents et en modifiant la culasse et l'arbre à cames. Une de ces transformations, la DS 21 Plus Power, affiche une vitesse maximale supérieure à celle d'une BMW 2800 alors vendue en Afrique du Sud. En 1972, la DS20 avec la seule boîte manuelle à 5 rapports est introduite et, en 1973, la DS 23 manuelle à 5 vitesses est livrable avec la finition Pallas en option. La dernière DS assemblée en Afrique du Sud tombe de chaîne à Port Elizabeth en 1975, précédant de peu la fermeture de l'usine, alors que la production de la Citroën GS se poursuit sur un autre site jusqu'en 1979, année de la cessation d'activité de Citroën South Africa. Tout au long de la période de production de la gamme D sud-africaine (de 1959 à 1975), un faible nombre de breaks et de versions Prestige et