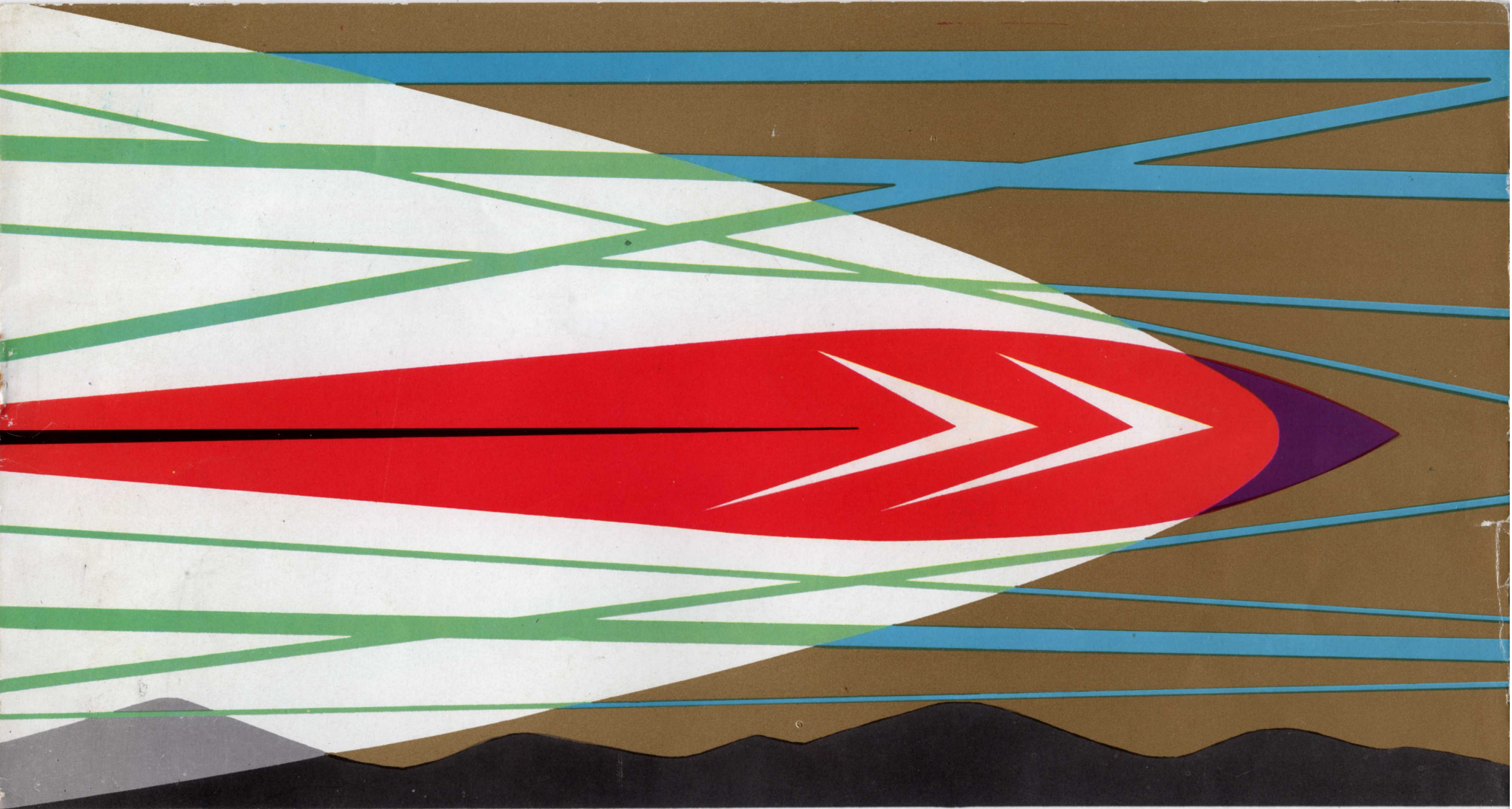




H y d r o p n e u m a t i q u e

D S 1 9

CITROËN

Suivez du regard les lignes de la DS 19 ; observez-en les détails : vous reconnaîtrez que tout y a été âprement disputé au hasard et calculé en vue d'un meilleur rendement.

L'HYDROPNEUMATIQUE, adaptée pour la première fois à l'automobile, éveille la DS 19 à des réactions intelligentes : un nouveau système de locomotion est né.

C'est la seule voiture dont le *confort* et la *sécurité*, poussés *ensemble* au suprême degré, autorisent des moyennes supérieures à 100 km/h sur longs parcours.

D S 1 9

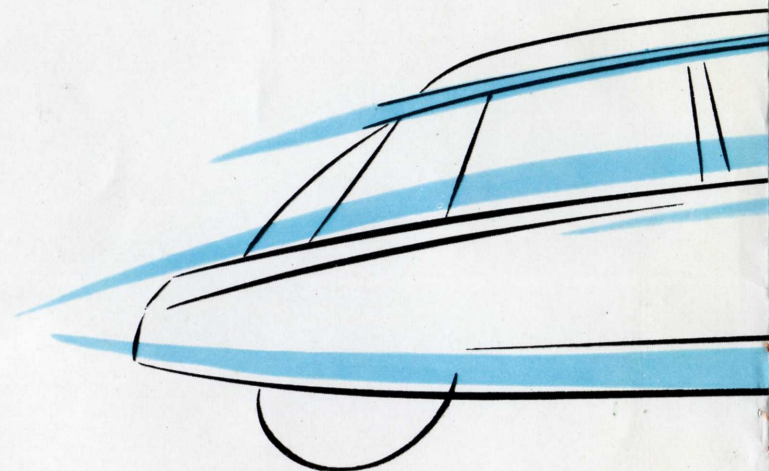
H y d r o p n e u m a t

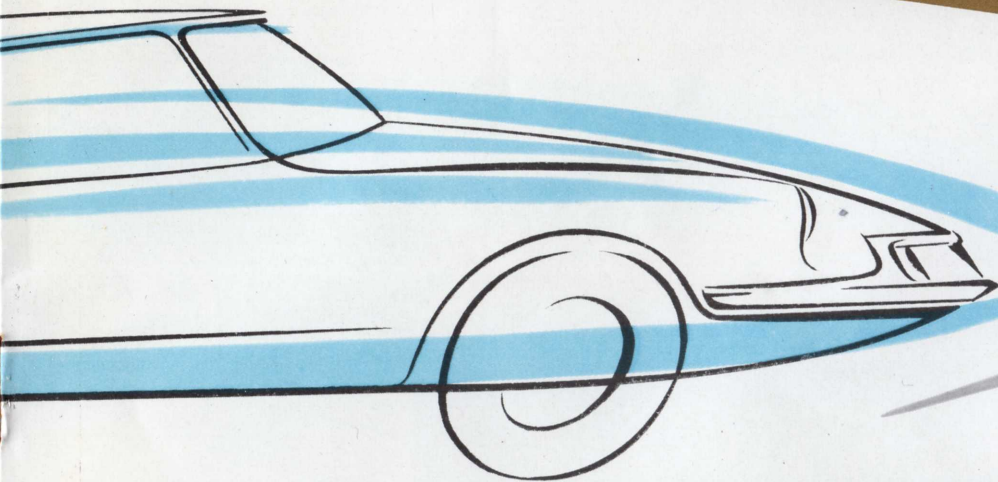
Sur les grandes routes, la lutte contre tous les éléments qu'il faut vaincre : cahots, virages resserrés, turbulence de l'air, réclamait une tension nerveuse et des efforts musculaires constants.

Aujourd'hui, les commandes *HYDROPNEUMATIQUES* de la DS 19 se manœuvrent du bout des doigts. Elastiquement portée sur un double matelas d'air par l'intermédiaire d'une couche d'huile, plongeant silencieusement sous le vent grâce à son profil pur, liée à la route par sa traction avant,

La DS 19 respecte le repos de ses passagers :

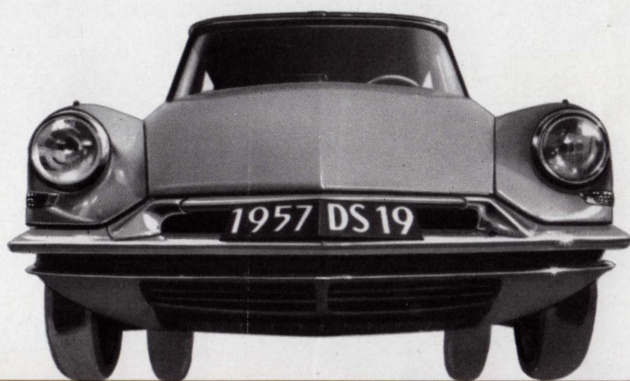
ELLE TRAVAILLE TOUTE SEULE.



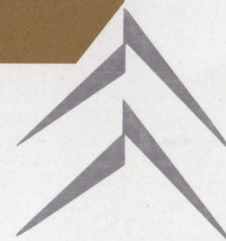


i q u e





S É C U R I T É T O T A L E



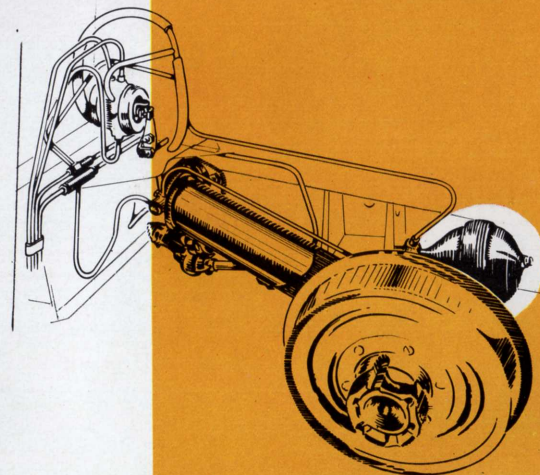
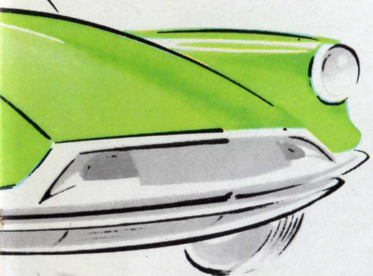
Suspension hydropneumatique :

CITROËN, le premier en Europe, avait utilisé des commandes hydrauliques de série pour les freins des 11 CV Traction-Avant (1934).

La robuste simplicité de ce procédé devait à la longue emporter l'adhésion des automobilistes du monde entier.

En 1954, après de longues études, CITROËN a commencé la fabrication en série de suspensions hydropneumatiques sur les 15 CV 6 cylindres.

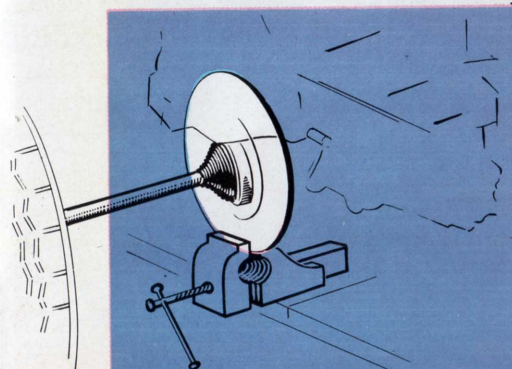
Leur succès devait confirmer les essais et faire adapter la suspension *HYDROPNEUMATIQUE* aux 4 roues indépendantes des DS 19.



Tenue de route :

Traction-avant, elle surpasse celle des 11 CV CITROËN, de réputation pourtant incontestée, grâce à la conjugaison des possibilités offertes par la *TRACTION · AVANT* et l'*HYDROPNEUMATIQUE* qui assure une adhérence parfaite des roues sur n'importe quel sol.

Un robot correcteur maintient la voiture à une hauteur constante au-dessus du sol, quel que soit le nombre de ses occupants.

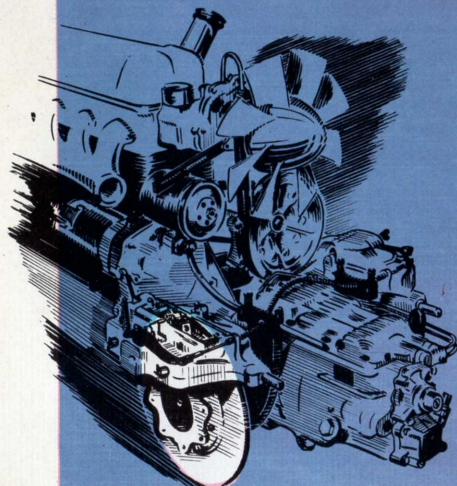


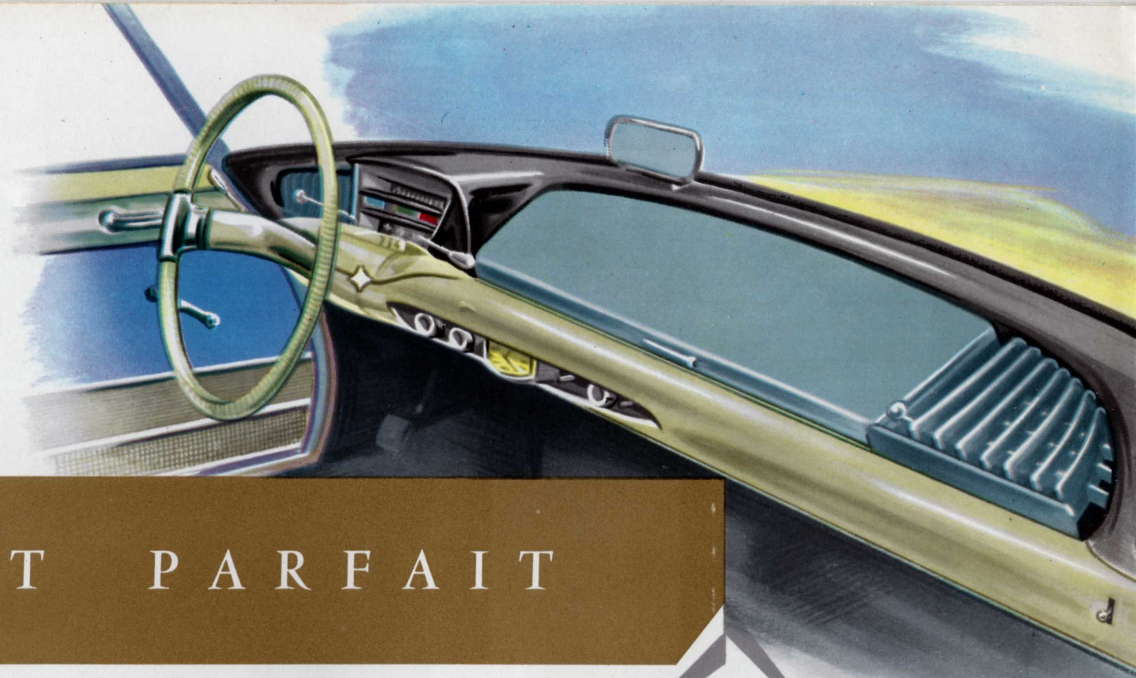
Freinage révolutionnaire

à disques et 2 circuits indépendants.

Pour la première fois, des freins à disques sont fabriqués en grande série et mis en œuvre par une commande hydraulique à haute pression.

Sensibles comme la bouche d'un cheval de race, toute leur puissance peut être déclenchée en pleine vitesse pour immobiliser la voiture dans un espace record. Leur action reste progressive; en dépit de la durée du travail, ils ne vibrent pas, ils ne chauffent pas.





CONFORT PARFAIT

On oublie souvent que le confort résulte de trois qualités importantes : la sécurité, l'agrément de l'ambiance intérieure, la possibilité d'aller vite.

La DS 19 - dont la suspension *HYDROPNEUMATIQUE* jouit d'une flexibilité actuellement inaccessible aux suspensions métalliques - réunit les deux qualités traditionnellement opposées : tenue de route et douceur de roulement.

Commandes assistées :

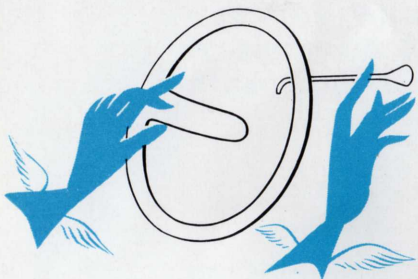
Ce progrès qui, jusqu'à présent, était l'apanage des voitures étrangères luxueuses, est, pour la première fois, introduit en France avec de puissants moyens industriels. La simplicité de leur fonctionnement *HYDROPNEUMATIQUE* apporte une solution originale au problème de l'automatisme.

Boîte de vitesses : Se commande du bout des doigts.

Embrayage automatique : Supprime la pédale d'embrayage, facilite la conduite dans les encombrements et dans tous les cas difficiles.

Direction assistée : Précise et indéréglable comme toutes les directions CITROËN. Rayon de braquage très réduit (5,50 m). L'*HYDROPNEUMATIQUE* assiste le volant qu'on peut faire tourner d'un seul doigt, même à l'arrêt.

Cric : Plus besoin de cric pour changer une roue, l'*HYDROPNEUMATIQUE* toute seule soulève la voiture.



Visibilité totale : Grâce aux montants minces du pare-brise bombé.

Sièges : Recouverts de jersey-nylon élastique et lavable.

A l'avant, individuels et réglables, ils se transforment en couchettes. A l'arrière, on peut dormir les jambes allongées; le plancher est plat comme dans toutes les Traction-Avant.

Climatisation : Chauffage avant et arrière à température et débit variables à volonté. Alimentation d'air frais purifié réglable en intensité et en direction. Les dosages de l'air chaud et de l'air frais sont indépendants.

Tableau de bord : Les boutons de commande sont incorporés à un ensemble sans aspérité. Le volant à une branche, sans moyeu central, permet une meilleure lecture des appareils de contrôle. L'installation d'un poste de radio laisse encore un important volume libre dans la boîte à gants. L'éclairage sans ombres des 4 plafonniers diffuse une lumière qui permet d'écrire la nuit pendant la marche.

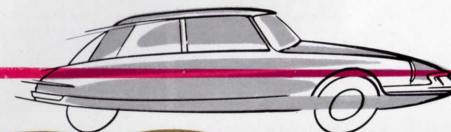
Malle arrière : Contenance : un demi-mètre cube. Les parois planes et rectangulaires permettent un chargement complet avec des valises normales.

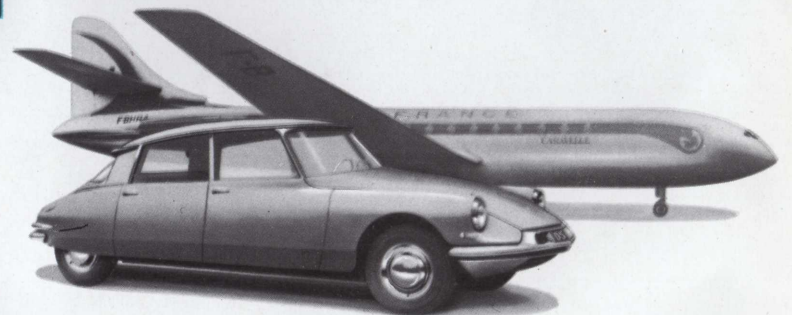
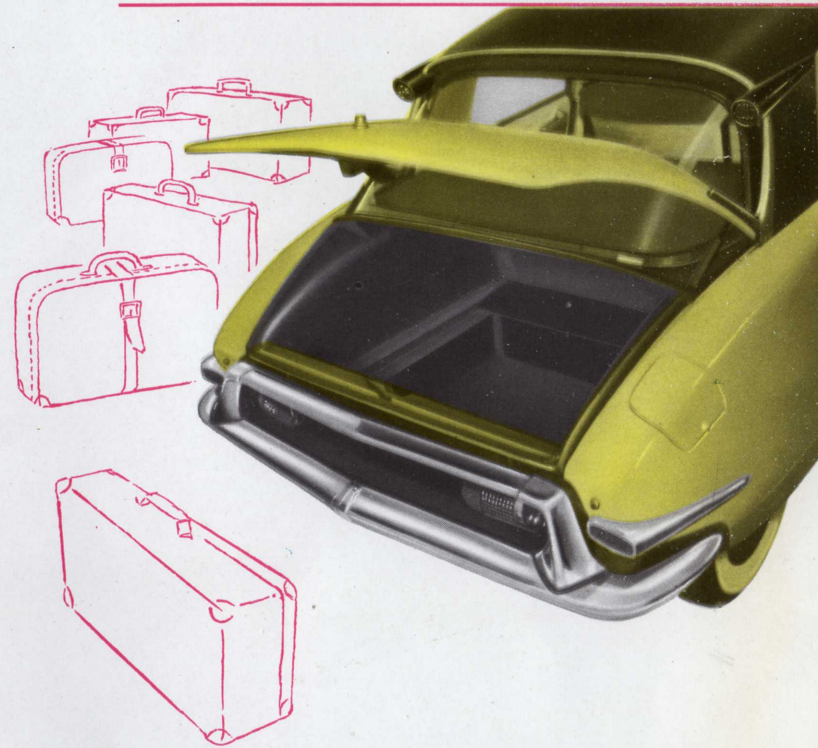
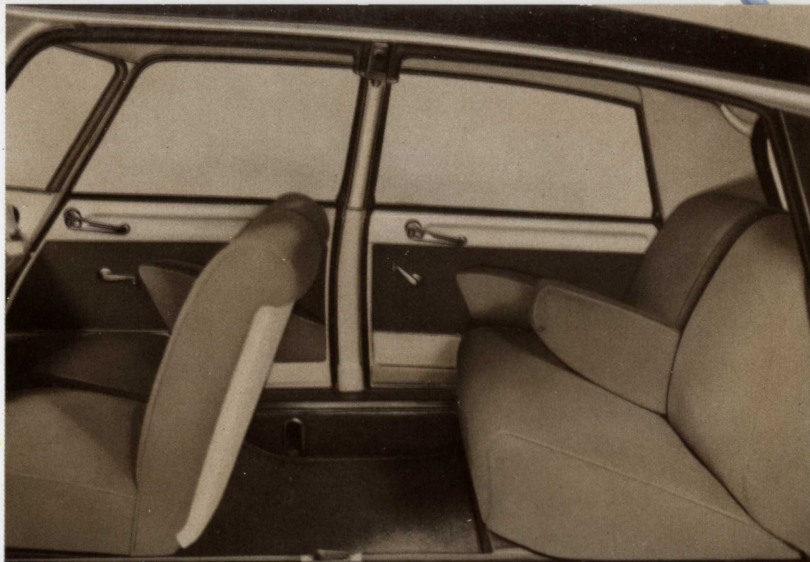
PERFORMANCES

La tenue de route "CITROËN" et le freinage d'une puissance inconnue autorisent des moyennes horaires supérieures à 100 km/h, tout en conservant une vitesse de pointe raisonnable (140 km/h). Ces performances classent la DS 19 parmi les meilleures routières du monde.

La douceur inégalée de la suspension et des commandes HYDROPNEUMATIQUES, la générosité des dimensions intérieures, le silence, font de la DS 19 une sorte de "home" roulant dans lequel on peut, à l'arrière comme à l'avant, par tous les temps et quel que soit l'état de la route, lire, converser, jouir du paysage, boire sans renverser ou dormir aussi confortablement que chez soi. La DS 19 supprime la fatigue des longs voyages et constitue, pour le conducteur pressé, un moyen de transport idéalement sûr.

QUEL QUE SOIT L'ÉTAT DE LA ROUTE...





ELLE "VOLE" A HAUTEUR CONSTANTE AU-DESSUS DU SOL

MOTEUR

4 cylindres : 78 × 100 mm — Cylindrée : 1.911 cm³ — Compression : 7,5 — Puissances : réelle 75 ch à 4.500 tr mn; administrative 11 CV — Couple maximum : 14 m kg — Graissage : sous pression par pompe mécanique — Carburateur : Weber à double corps — Alimentation du carburateur par pompe mécanique — Batterie 6 V 75 Ah — Démarreur électrique — Dynamo 210 W à régulateur — Refroidissement par pompe et thermostat — Ventilateur nylon.

EMBRAYAGE Monodisque à sec sous commande hydraulique automatique.

BOITE DE VITESSES

4 vitesses (2^e, 3^e, 4^e synchronisées) + AR sous servo-commande hydraulique — Sélecteur sous le volant.

DIRECTION à crémaillère, assistée par servo-moteur hydraulique.

TRANSMISSION traction avant — Couple cône 9 × 35 à taille hélicoïdale.

CHASSIS Plateforme à longerons latéraux en tôle soudée — Plancher plat.

SUSPENSION

TRAIN AVANT : Roues indépendantes — 2 bras de suspension et 1 bloc hydropneumatique par roue avec amortisseur intégré — Barre anti-roulis — Correcteur d'assiette.

TRAIN ARRIERE : Roues indépendantes — 1 bras de suspension et mêmes caractéristiques que le train avant.

FREINS

FREIN PRINCIPAL : à disques sur roues AV, à tambours sur roues AR — Commande hydraulique à haute pression — Répartiteur de freinage en fonction de la charge sur l'essieu AR — Compensateur automatique de l'usure des garnitures AV

Surface des garnitures : AV : 272 cm² + AR : 250 cm² = 522 cm²

FREIN SECONDAIRE : Mécanique au pied sur disques à l'AV.

ROUES : Fixation centrale.

PNEUS X : AV 165 × 400 — AR 155 × 400 — Roue de secours : 165 × 400

POIDS - ENCOMBREMENT

Poids avec équipement (5 litres essence, outillage, roue de secours) : 1.125 kg — Empattement : 3,125 m — Voie AV : 1,50 m — Voie AR : 1,30 m — Longueur hors tout : 4,80 m — Largeur hors tout : 1,79 m — Hauteur hors tout : 1,47 m — Rayon de braquage : 5,50 m

CAPACITÉS

Réservoir à essence : 65 litres environ. — Carter moteur : 4 litres — Carter boîte : 2,5 litres (boîte et pont) — Volume de la malle : 0,500 m³ entièrement utilisable, fond horizontal, parois verticales planes, roue de secours sous capot.

CONFORT

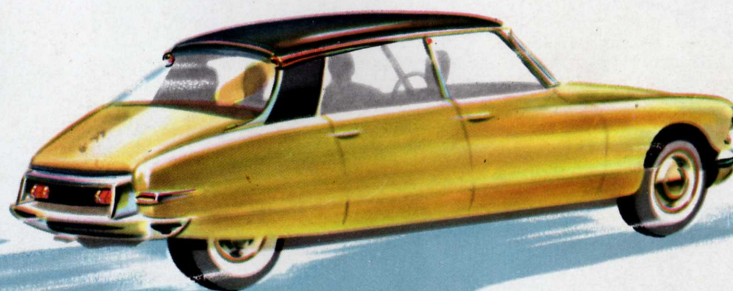
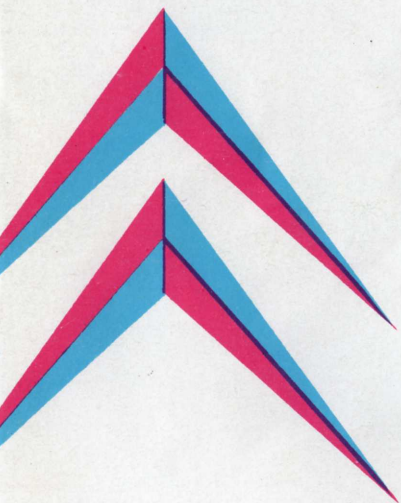
Chauffage et dégivrage par radiateurs indépendants — Bouches de chauffage à l'AV et à l'AR — Air pulsé par moteur électrique pour dégivrage — Ventilation par arrivée à droite et à gauche de la planche de bord — Dossiers des sièges AV rabattables pour couchettes.

PERFORMANCES

Vitesses maxima : 40 Km h en 1^{ère}, 80 Km h en 2^e, 115 Km h en 3^e, 140 Km h en 4^e — Consommation : 10 litres aux 100 km à 75 Km h de moyenne.

F I C H E T E C H N I Q U E

H y d r o p n e u m a t i q u e



DS 19 CITROËN