



CITROËN

DS 19

Pour vous cette voiture travaille toute seule...

La **DS 19** est le résultat d'un travail patient dans la recherche des solutions aux problèmes posés par l'utilisation d'une voiture. » Rouler en voiture c'est être en sécurité, être bien, être "vite". » De ces trois qualités on a souvent sacrifié l'une ou l'autre. » A ce jour, il faut les mettre sur le même front, afin que le conducteur puisse emmener sa famille, ses amis, dans un confort suffisant pour qu'à l'arrivée, tous soient détendus, sans fatigue et, si c'est nécessaire, à l'heure. Ceci ne peut s'accomplir que:

- » si la sécurité est assez poussée pour que personne n'ait la sensation de vitesse à tout prix,
- » si les passagers, même ceux de l'arrière, peuvent allonger leurs jambes,
- » si l'aération intérieure en quantité et en température est assurée,

en un mot, si tous les problèmes difficiles, grands et petits, posés par le transport rapide d'un lieu à un autre, sont résolus et ceci à la ville comme sur la route.

D S 1 9





La lutte contre tous les éléments naturels qu'il faut vaincre pour bien rouler, depuis les cahots dus à la route jusqu'à la trahison d'un virage et la turbulence de l'air en mouvement, exigeait effort du conducteur et résignation des passagers. Maintenant, il vous suffit de diriger du bout des doigts, en pleine détente :
pour vous la **DS 19** travaille toute seule...



SÉCURITÉ TOTALE La voiture est naturellement munie du seul dispositif mécanique capable d'assurer en toute circonstance la meilleure tenue de route réalisable : c'est une traction avant. La sécurité bien connue des Citroën se trouve portée à un degré encore plus élevé par une utilisation plus complète des possibilités offertes par la traction avant et grâce à l'emploi d'une suspension oléo-pneumatique assurant aux roues une adhérence parfaite sur n'importe quel sol.

PUISSANCE - PERFORMANCES Le nouveau moteur DS à culasse aluminium, chambres hémisphériques et carburateur compound à double corps permet des reprises brillantes et, grâce au très bon coefficient de pénétration de la carrosserie, le plafond de vitesse qui classe la voiture.

FREINAGE D'UNE PUISSANCE INCONNUE - MÊME A CHAUD Le dispositif de freinage est entièrement nouveau. Il comprend :

1^o - Un frein principal comportant à l'avant des freins hydrauliques à disques et à l'arrière des freins hydrauliques à tambour.

Cet ensemble de freinage principal est mis en œuvre par une commande hydraulique qui n'exige du conducteur qu'un effort extrêmement faible, même pour les arrêts les plus brutaux. Un double circuit permet une action à la fois indépendante et simultanée sur l'avant et sur l'arrière.

Les freins à disques permettent la meilleure réalisation actuellement connue pour la permanence du freinage quels que soient l'effort et la durée de l'effort demandés, la proportionnalité du freinage à l'effort appliqué, l'absence de vibration.

2^o - Un frein secondaire agissant sur les roues avant par une commande mécanique qui actionne les garnitures du frein à disques.

Le frein secondaire est le frein de parking ou d'arrêt. Il est toutefois assez puissant pour être frein de secours. On le manœuvre au pied (pied gauche).

EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

BOITE DE VITESSES A COMMANDE HYDRAULIQUE La voiture ne comporte pas de pédale d'embrayage. L'embrayage, commandé hydrauliquement, est entièrement automatique.

Les 4 vitesses de la boîte sont également sous commande hydraulique. Le conducteur conserve le libre choix de la combinaison sur laquelle il veut rouler. En déplaçant sans aucun effort un levier sélecteur situé sous le volant il provoque l'enclenchement automatique de la vitesse désirée.

DIRECTION ASSISTÉE La direction est à crémaillère et a gardé la précision habituelle des directions Citroën. Mais elle est du type "direction assistée", c'est-à-dire qu'un dispositif hydraulique dispense le conducteur de tout effort.

La direction est douce, précise, absolument indépendante des irrégularités de la route.

Le braquage des roues permet n'importe quel "parking" sans fatigue.

SUSPENSION OLÉO-PNEUMATIQUE La suspension est, à l'avant comme à l'arrière, oléo-pneumatique. Seule cette technique assure la meilleure douceur de roulage réalisée jusqu'à ce jour.

Elle apporte une solution originale et inégalée dans le domaine de la suspension.

Elle apporte à la tenue de route des voitures Citroën à traction avant une contribution appréciable.



CONFORT TOTAL



La carrosserie est du type monocoque. >> Le pavillon en matière plastique vitrifiée procure à la fois rigidité, solidité, éventuellement translucidité.

Un pare-brise de forme enveloppante, des pieds avant bien profilés et une lunette arrière de très grandes dimensions, des glaces coulissantes sans encadrement, procurent une visibilité exceptionnelle dans un champ vertical et latéral.

C'est une 5 places avec les deux sièges avant réglables, sans lesquels il n'est pas de bonne conduite et sans qu'il soit interdit de placer à l'avant une 3^e personne. >> L'espace aux places arrière, bien connu des usagers de Citroën a été maintenu. >> Sur demande et moyennant un supplément, il est possible d'obtenir des sièges avant rabattables en couchettes.



Les sièges d'une douceur et d'un confort que permet seule la suspension oléo-pneumatique, sont recouverts d'un tissu moderne extrêmement souple et résistant à l'usure comme aux taches.



Un coffre très vaste, dégagé de la roue de secours, permet de voyager sans galerie avec tous les bagages nécessaires.





L'aération par les diffuseurs sur la planche de bord rend inutiles les déflecteurs habituels qui diminuent la visibilité. >>> Une partie de cet air se réchauffant sur des radiateurs spéciaux fournit l'hiver un dégivrage et un chauffage très puissants.



D S 1 9

UNE VOITURE OÙ L'ON PEUT JOUIR DU PAYSAGE, LIRE, ÉCRIRE, DORMIR, CONVERSER.

ROULER SANS FATIGUE - A L'ARRIÈRE COMME A L'AVANT, PAR TOUS LES TEMPS

C I T R O Ë N

MOTEUR. 4 cylindres. >> 78 mm. x 100 mm. >> Cylindrée 1911 cm³. >> Compression 7,5. >> Puissance 75 CV, à 4 500 T/M. >> Couple maximum 14 m.k. >> Graissage sous pression par pompe mécanique. >> Carburateur : Weber à double corps. >> Alimentation du carburateur par pompe mécanique. >> Batterie 6 V. 75 A/H. >> Démarreur électrique. >> Dynamo 210 W. à régulateur. Refroidissement par pompe et thermostat. >> Ventilateur nylon. >> Puissance fiscale 11 CV.

EMBRAYAGE. Monodisque à sec sous commande hydraulique automatique.

BOITE DE VITESSES. 4 vitesses + A.R. (2^e, 3^e, 4^e synchronisées) sous servo commande hydraulique. >> Sélecteur sous le volant.

DIRECTION à crémaillère assistée, par servo moteur hydraulique.

TRANSMISSION. Traction Avant. >> Couple conique 9 x 35 à taille hélicoïdale.

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

TRAIN AVANT : Roues indépendantes. >> 2 bras de suspension et 1 bloc hydropneumatique avec amortisseur intégré, par roue. >> Barre anti-roulis. >> Correcteur d'assiette. >> **TRAIN ARRIÈRE :** Roues indépendantes. >> 1 bras de suspension et 1 bloc hydropneumatique avec amortisseur intégré, par roue. >> Barre anti-roulis. >> Correcteur d'assiette. >> **FREIN PRINCIPAL :** à disques sur roues AV., à tambour 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 :** 165 x 400 à l'AV. >> 155 x 400 à l'AR. >> Roue de secours 165 x 400.

POIDS - ENCOMBREMENT. Poids avec équipement (5 l. essence, outillage, roue de secours) 1 125 kg. >> Empattement 3 m. 125. >> Voie AV. 1 m. 50. >> Voie AR. 1 m. 30. >> Longueur hors tout 4 m. 80. >> Largeur hors tout 1 m. 79. >> Hauteur hors tout 1 m. 47. >> Rayon de braquage 5 m. 50.

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

CONFORT. Chauffage et dégivrage par radiateurs indépendants. >> Bouches à l'AV. et à l'AR. Air pulsé par moteur électrique pour dégivrage. >> Ventilation par arrivées à droite et à gauche de la planche de bord. >> Dossier des sièges AV., rabattable pour couchettes.

PERFORMANCES. Vitesses maxima : en plat 140 km/H., en 1^{re} 40 km/H., en 2^e 80 km/H. en 3^e 115 km/H. >> Consommation aux 100 km. 10 litres à 75 km/H de moyenne.



R. DUMOULIN

D S 1 9