



L' A I R

L' E A U

L'Air et l'Eau, un gaz et un liquide plus exactement, donnent à la coque fuselée de la DS son allure fluide et aérienne. L'alliance magique de ces deux éléments permet à la voiture, quel que soit le profil de la route, de ne point déplacer les lignes de sa carène. Cette merveilleuse complicité lui fait conserver imperturbable sur les heurts du chemin sa beauté calme, sculptée dans le vent. Asservies, ces deux forces de la nature épaulent sa course de flèche, luttant contre l'espace que fend la grâce aiguë de ses formes.



Une DS vous dépasse sur la route... L'instant d'apercevoir son profil orgueilleux et racé, des comparaisons montent à votre esprit. Rapide, souveraine, c'est une fusée délivrée de la pesanteur. Souple, comme vivante, elle trace l'invisible sillage de sa course implacable comme le squalo dans l'Océan. Inconsciemment, vous faites ainsi appel aux deux éléments auxquels la DS emprunte sa démarche si caractéristique: l'air et l'eau - En effet...

LE SECRET DE LA DS... C'EST...

...4 COUSSINS D'AIR DIX FOIS PLUS SOUPLES
QUE LES RESSORTS D'ACIER.

Grâce à eux les routes les plus sinuées, les chemins les plus ravinés peuvent être franchis à des vitesses élevées sans que les occupants éprouvent la moindre appréhension, le plus léger sentiment d'inconfort. Quelle que soit la conformation du chemin ou la charge, vous êtes transporté, roulant parallèle au sol, à hauteur constante, dans le luxueux confort d'un avion de ligne.

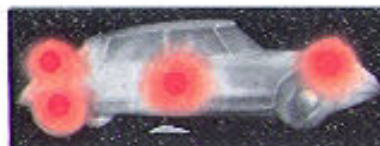
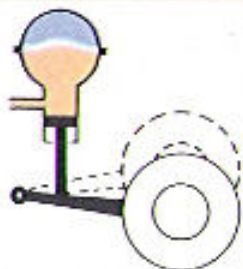
Son cœur mécanique règle à votre insu les conflits avec les creux et les bosses. Il vous épargne toute fatigue. Détente souhaitée, plaisir d'une évasion : conduire n'est plus une tyrannie quotidienne.
LA DS VOUS DÉLIVRE.



S'il est difficile de rendre compte de la douceur de suspension CITROËN, c'est que toutes les comparaisons sont au-dessous d'une vérité que seul l'essai sur route peut faire connaître. Du moins, et pour la première fois peut-être, cette nouvelle vérité technique peut être prouvée :

ON A PHOTOGRAPHIÉ LE C

Chacune des quatre roues indépendantes est reliée à la caisse par un piston ou moyen d'un liquide de liaison. Ce piston comprime plus ou moins un gaz contenu dans une sphère de suspension.



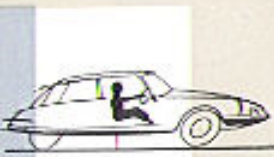
Les traces lumineuses représentent les oscillations après le passage d'un obstacle.

Ci-dessus la DS à l'arrêt; on distingue l'emplacement des quatre lampes fixées à différentes hauteurs sur la voiture. L'obstacle est représenté par un triangle blanc.



En haut, CITROËN DS 19. La trace lumineuse inférieure souligne les déformations du moyeu de la roue arrière. Les trois traits supérieurs, quasiment rectilignes, prouvent que les oscillations de la roue ne se transmettent qu'imperceptiblement à la carrosserie.

En bas, la même expérience effectuée avec une voiture dotée d'une suspension normale. L'enchevêtrement des lignes lumineuses prouve que la carrosserie accuse sensiblement les déformations des roues.



L'HYDRAULIQUE :

UNE VIEILLE CONNAISSANCE

Pour l'automatisme d'une
presse à injection de matière
plastique : on a choisi
l'HYDRAULIQUE.

Pour le confort des passa-
gers : seuls des trains
HYDRAULIQUES peuvent
amortir l'atterrissage d'un
avion de ligne.

Pour la sécurité d'un poids
lourd : des freins à baison
HYDRAULIQUE agissent sur
chaque essieu.

Pour la robustesse d'une
pelle mécanique ou d'une
machine agricole : toujours
l'HYDRAULIQUE.

Solution idéale au problème
de la suspension : l'Hydro-
pneumatique maintient la
carrosserie de la DS toujours
horizontale, parallèle au sol
et à hauteur constante, quels
que soient la charge et le
nombre des passagers.





UN CONFORT TOTAL

La notion de confort a été enrichie de tout ce qui peut favoriser les aises des passagers.

L'HABITABILITÉ

GÉNÉROSITÉ DES DIMENSIONS INTÉRIEURES : 5 places confortables. Grâce au large empattement de la voiture, l'espace pour les genoux entre la banquette arrière et le dossier avant est le plus grand de toutes les voitures françaises.

On peut ainsi dormir à l'arrière comme à l'avant les jambes allongées. Ajoutons que le plancher est absolument plat.

DES SIÈGES OU VOUS SEREZ À L'AISE : ces sièges-couchettes sont individuels et réglables. Seul le nylon, textile moderne, pouvait convenir aux sièges de la DS. Jersey rhovenyl ou nylon helanca, ces tissus ont été étudiés tant sur le plan de leurs coloris que sur celui de leur texture pour répondre à un cahier des charges très précis : élastiques, lavables, ils s'offrent dans une gamme très large de coloris.

POUR LES BAGAGES. UNE SOUTE PLUS QU'UN COFFRE : entièrement disponible, elle est si profonde qu'on peut y disposer des valises verticalement. Sa contenance est de 1/2 m³, ses parois planes et rectangulaires permettent un chargement complet avec des valises normales.



A M B I A N C E

TOTALE VISIBILITÉ : fortement déportés vers l'arrière, les minces pieds du pare-brise assurent une vision complète.

Vous êtes au cœur de la circulation où vous évoluez. Le galbe très accentué du pare-brise, sa position très en avant du volant et le capot plongeant, tout vous permet de voir et de vous mouvoir librement, impression qu'accroissent encore les glaces sans encadrement et sans déflecteur.

CLIMATISATION : Le chauffage : à l'avant et à l'arrière, il est à température et débit variables à volonté. L'alimentation d'air frais : elle est réglable en intensité et en direction par des volets situés aux extrémités du tableau de bord.

L'isolation thermique : le pavillon en plastique (plus léger et plus insonore que le métal) permet de stationner au soleil sans élévation gênante de la température intérieure.

SILENCE : l'épais tapis de sol en dunlopillo, l'usage du plastique pour la planche de bord et les grilles d'aération sont autant d'éléments qui contribuent à l'insonorisation de l'ensemble.





Sellerie Hermès





COMMODITÉS TECHNIQUES



SIMPLIFICATION DES FIXATIONS : un seul boulon central fixe la roue, un seul boulon fixe l'aile arrière, un seul écrou les portières.

CORRECTEUR DE HAUTEUR : la DS se hisse au-dessus des dangers du chemin, grâce à sa garde-au-sol variable à volonté, on peut franchir les mauvais passages (pierres - gués - départs sur routes enneigées) en utilisant la garde-au-sol la plus haute.

Il n'est plus besoin de cric pour changer une roue, l'**HYDROPNEUMATIQUE** seule soulève la voiture.

COMMANDES ASSISTÉES : les passagers de la DS ont à leur service une foule d'esclaves mécaniques pour les dispenser du moindre effort :

Embrayage automatique : il n'y a donc plus de pédale d'embrayage.

Boîte de vitesse automatique : elle se commande du bout des doigts.

Direction assistée : elle n'exige aucun effort ; même à l'arrêt, on peut tourner le volant d'un seul doigt (le rayon de braquage de la DS est de 5 m 50).

Freins assistés : qui permettent de freiner en pleine vitesse avec une faible dépense musculaire.

MANIABILITÉ : la direction à crémaillère bénéficie de la traditionnelle précision des CITROËN. Douce, précise, insensible aux irrégularités de la route, son exceptionnelle maniabilité, jointe aux possibilités du braquage et à la forme arrondie de l'avant de la voiture, simplifient considérablement les problèmes de la circulation urbaine et du parking.





2 m²,25

de glaces !

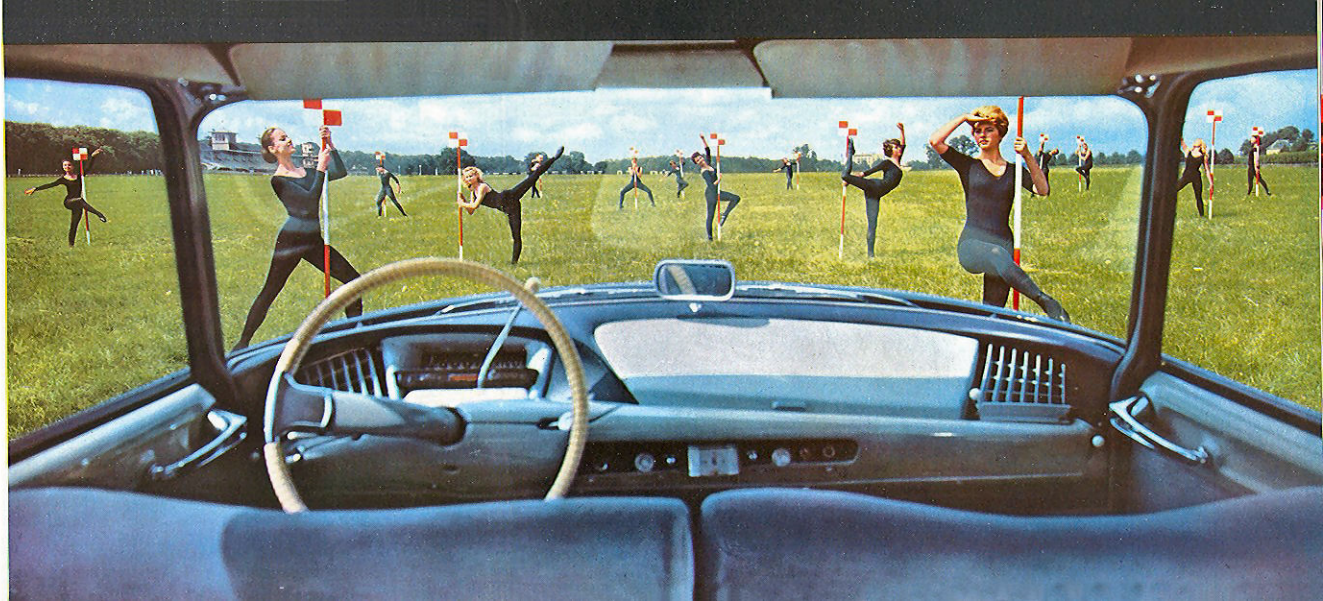
Vous êtes

le conducteur

européen

qui y voit

le mieux.





UNE SÉCURITÉ MAXIMUM



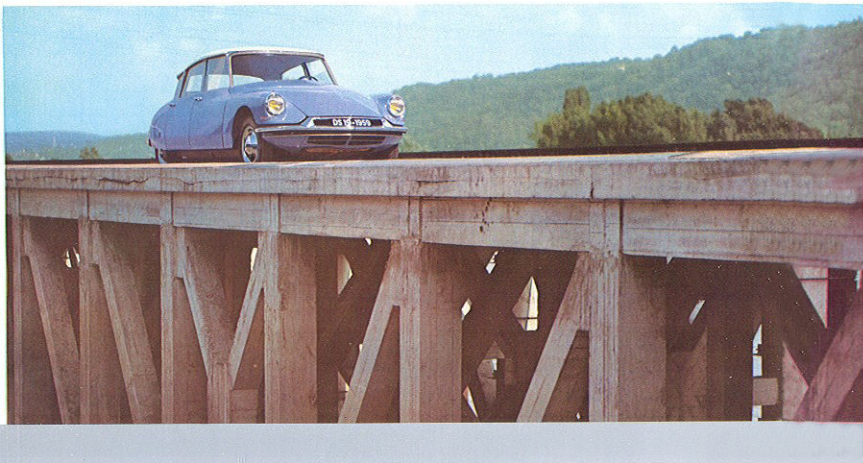
La sécurité, c'est avant tout l'absence de fatigue qui élimine les risques d'accident. A ce titre, le confort de la DS est un des éléments essentiels de la sécurité du véhicule. Mais il s'y ajoute naturellement :

LA TENUE DE ROUTE

Jusqu'à l'apparition de la DS, la notion de confort s'était toujours trouvée en contradiction avec celle de la sécurité : il avait toujours fallu choisir entre l'une ou l'autre : les constructeurs de voitures de course sacrifiant le confort à la tenue de route, les constructeurs de voitures de grand luxe, la tenue de route au confort. Pour la première fois dans l'histoire de la suspension, CITROËN a réussi cette synthèse impossible. S'ajoutant à la célèbre technique de la Traction Avant qui seule accroche la voiture à la route, et que plus d'un million de véhicules ont dotée d'une réputation incontestée, l'Hydropneumatique assure une adhérence parfaite des roues sur n'importe quel sol et porte à sa suprême expression la légendaire tenue de route CITROËN.

Autre élément nouveau qui contribue à améliorer l'adhérence du véhicule : la voie des roues arrière est inférieure à celle des roues avant.





FREINAGE

L'EFFICACITÉ DES FREINS A DISQUES : les freins à disques, que seules certaines voitures de haut luxe possèdent, sont d'une technique difficile, d'un coûteux prix de revient. Mais, ils sont plus sûrs, car :

- ils se refroidissent beaucoup mieux que les autres. Ils permettent de descendre des côtes très longues sans chauffer.
- ils ne se déforment pas, ne pouvant pas s'ovaliser.
- ils serrent toujours régulièrement sans à-coup.
- ils rattrapent leur jeu automatiquement, ils sont indéglables.
- leur efficacité est rigoureusement et constamment proportionnelle à l'effort d'appui sur la pédale.

— leur commande est hydraulique (comme sur toutes les Citroën depuis 20 ans) mais, dans la DS 19, l'effort de serrage est fourni non par la jambe du conducteur mais par un "esclave mécanique". Les freins DS 19 sont assistés.

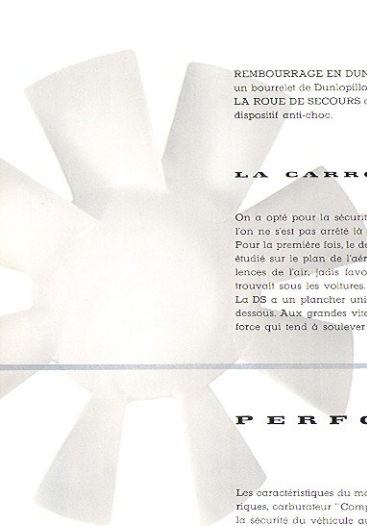
Ajoutons qu'un dispositif automatique proportionne l'effort de freinage sur l'essieu arrière à la charge portée par cet essieu.

FREIN DE PARKING : c'est un frein secondaire agissant par une commande mécanique sur les roues AV : frein d'arrêt ou de manœuvre délicate, sa puissance permet cependant de l'utiliser comme frein de secours en le manœuvrant du pied gauche. Le manèment du frein de Parking rattrape automatiquement le jeu du frein principal.

PROTECTION CONTRE LES CHOCS

En dépit de sa conception faite pour assurer le maximum de sécurité, la DS peut être amenée à subir des chocs et tout a été étudié pour en minimiser les effets.

LE VOLANT : manebanche, il dégage à la vue les appareils du tableau de bord. En cas d'arrêt très brutal, l'ensemble, plus souple, peut s'affaisser sous le poids du conducteur dont le thorax glisse sur la crosse de direction. Toujours dans un but de sécurité, le tableau de bord est en matière plastique déformable. Sa teinte, son inclinaison évitent l'éblouissement et les boutons de commande ont été incorporés dans un dispositif sans aspérité. Ici, comme partout dans la DS, l'emploi des matières plastiques a été généralisé, rappelons que ce matériau nouveau est utilisé même pour des pièces mécaniques : joints hydrauliques, tuyauteries, ventilateur.



REMOUBRAGE EN DUNLOPILLO: tout autour de la caisse à l'intérieur court un bourrelet de Dunlopillo protecteur.

LA ROUE DE SECOURS disposée à l'avant sous le capot constitue un véritable dispositif anti-choq.

LA CARROSSERIE

On a opté pour la sécurité avec une carrosserie monocoque tout acier, mais l'on ne s'est pas arrêté là :

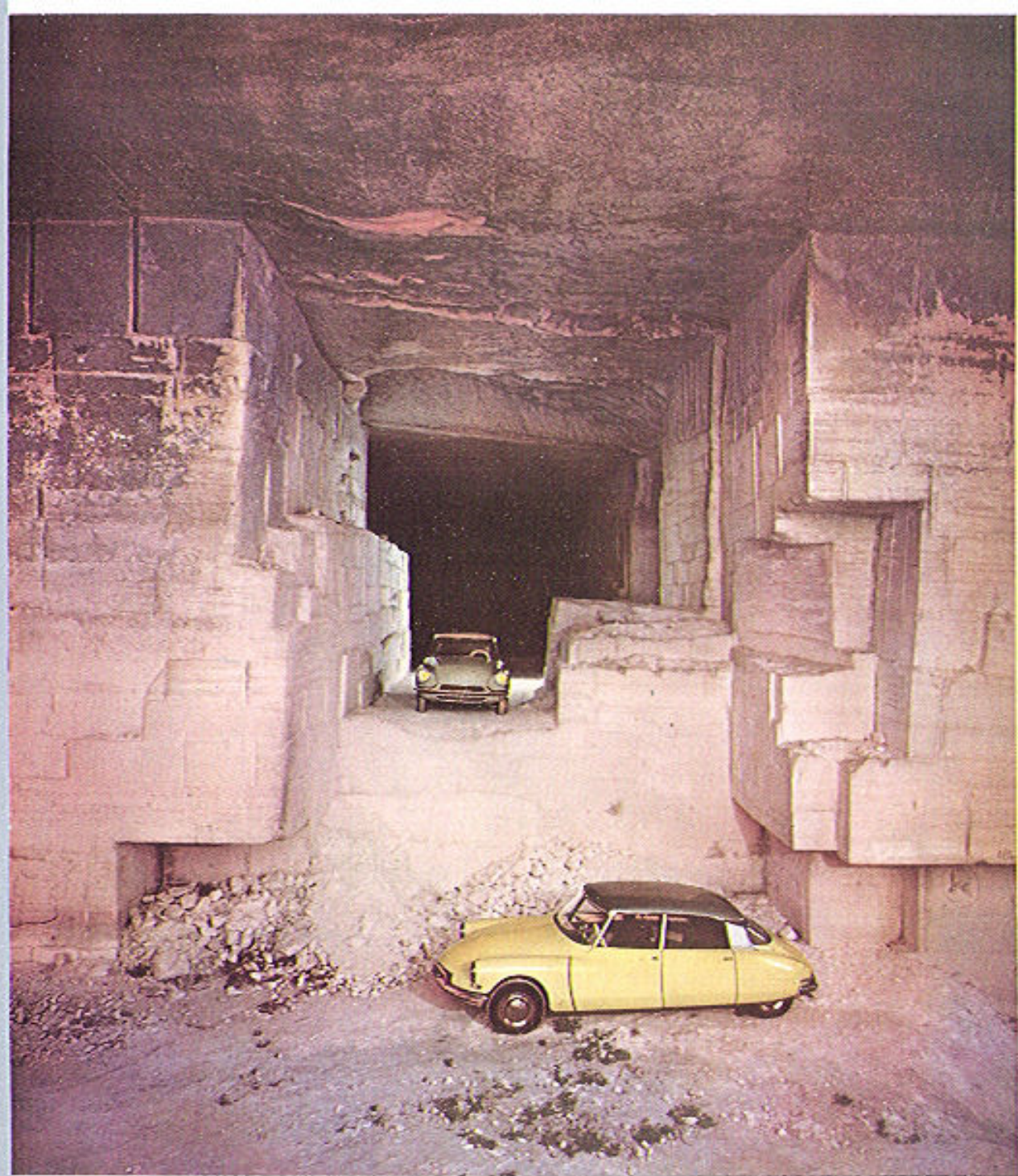
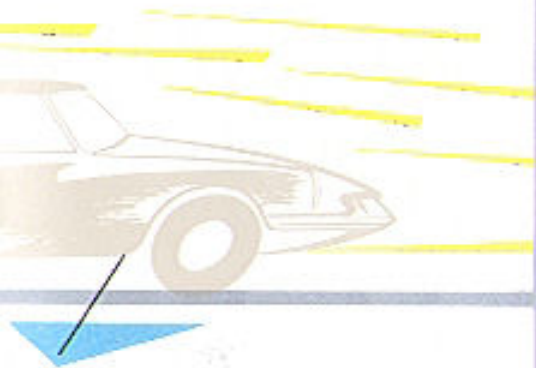
Pour la première fois, le dessous de la caisse d'une voiture a été soigneusement étudié sur le plan de l'aérodynamisme. La carène de la DS élimine les turbulences de l'air, jadis favorisées par les nombreuses protubérances que l'on trouvait sous les voitures.

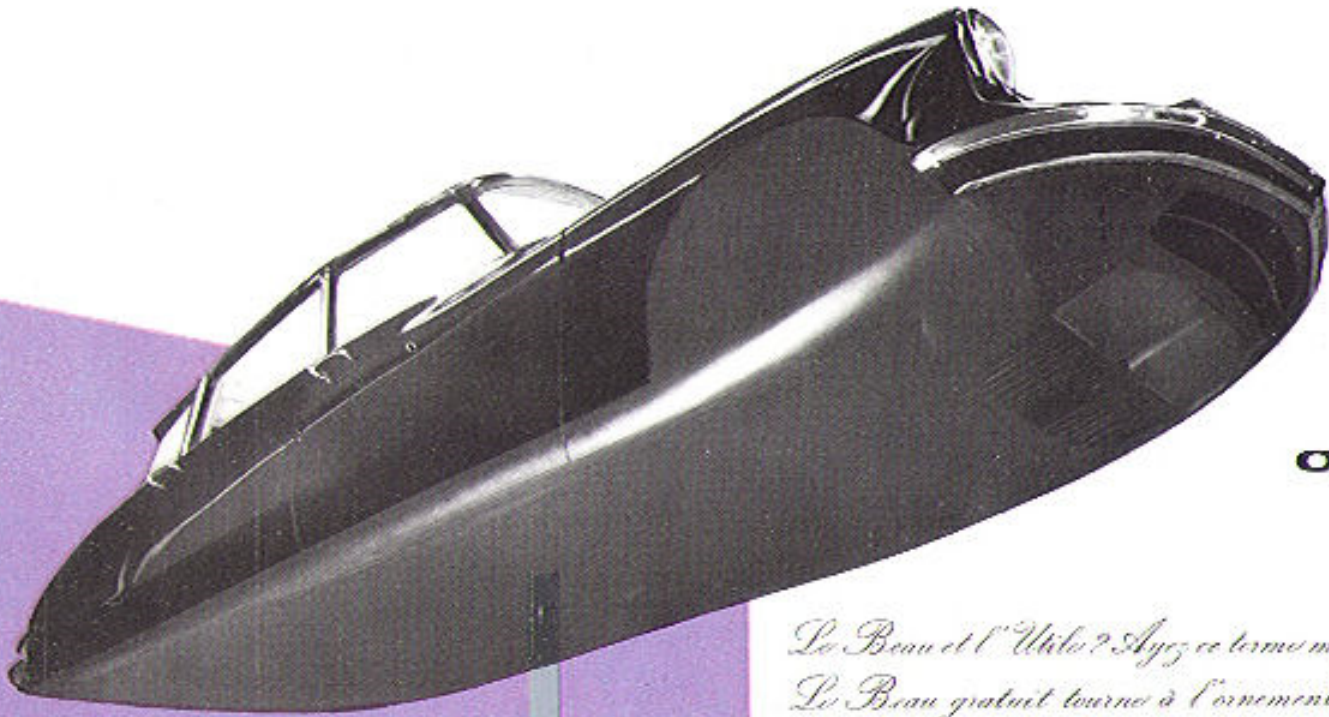
La DS a un plancher uniformément plat à l'intérieur et légèrement bombé en dessous. Aux grandes vitesses, cette forme diminue la portance, c'est-à-dire la force qui tend à soulever la voiture de la route : la DS est collée au sol



P E R F O R M A N C E S

Les caractéristiques du moteur (cylindres en aluminium à chambres hémisphériques, carburateur "Compound" à double corps, etc...) jointes au confort et à la sécurité du véhicule autorisent sur de longs parcours des moyennes supérieures à 100.

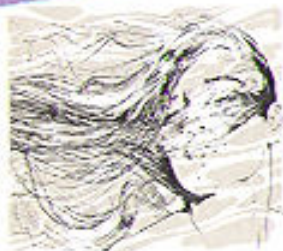




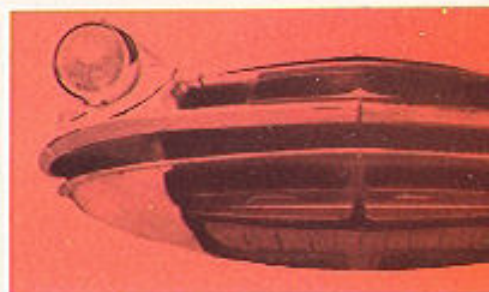
ON ACHÈTE

*Le Beau et l'Utile? Ayez ce terme moyen, le Vrai.
Le Beau gratuit tourne à l'ornement, répudié,
l'Utile seul, ou qui l'est alors,
à des besoins médiocres, exprime une inélégance.*

MALLARMÉ



Fruit de l'étroite collaboration d'hommes de sciences et de techniciens spécialisés dans l'étude des formes et des couleurs, la ligne anticipée de la DS 19, solution apportée à des problèmes de tenue de route, de pénétration dans l'air, de confort, de sécurité, de visibilité, a atteint par ailleurs à cette beauté véritable qui est celle des volumes dictés par leur fonction et par les matériaux et les techniques qui président à leur élaboration.



E A V E C S E S Y E U X (TECHNES)

Déjà consacrée par le Label Beauté France et par de nombreuses expositions d'Esthétique Industrielle, la carrosserie de la DS 19 devait en 1957 se voir décerner, pour la première fois dans l'histoire de l'automobile, la plus haute distinction de la célèbre Exposition Internationale d'Arts décoratifs : la TRIENNALE DE MILAN. Par cet honneur sans précédent, les plus grands esthéticiens entendaient signifier qu'avec cette voiture cesse l'aérodynamisme lourd des premiers temps. Il devient ailé, attribut de perfection il retrouve la fluidité des formes naturelles, les courbes lisses de la plante ou du galet. Une ère nouvelle s'ouvre, l'objet mécanique s'humanise, il s'offre à nouveau au plaisir des yeux, il scelle l'alliance de l'Art et des Sciences. Etre et non paraître, tel est le mot de passe de cette beauté technique. Abandonnant la vanité enfantine du lourd nickel et la gratuité vulgaire de l'ornement, elle offre l'équilibre de formes pures, harmonieusement mêlées à la visibilité de vastes pans d'air.



TECHNIQUE

MOTEUR

4 cylindres: 78x100 mm — Cylindrée: 1 911 cm³ — Compression: 7,5 — Puissance: réelle 75 ch à 4 500 tr/min; administrative 11 CV — Couple maximum 14,4 m.kg — Graissage: sous pression par pompe mécanique — Carburateur: Weber ou Zenith à double corps — Alimentation du carburateur par pompe mécanique — Batterie 6V75 Ah — Démarreur électrique — Dynamo 180 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) — Selecteur sous le volant.

DIRECTION

à crémaillère, assistée par servo-moteur hydraulique.

TRANSMISSION

traction avant — Couple cône 9x35 à taille hélicoïdale.

CHASSIS

Plateforme à longerons latéraux en tôle soudée — Plancher plat.

SUSPENSION

4 roues indépendantes — Chaque roue est liée à la caisse par un bloc hydropneumatique de suspension avec amortisseur intégré — Deux barres anti-roulis et deux correcteurs d'assiette assurent la stabilité transversale de la voiture et la constance de sa hauteur au-dessus du sol quelles que soient les conditions de charge.

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.

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

ROUES: Fixation centrale.

PNEUS X: AV 165 x 400 — AR 155 x 400 — Roue de secours: 155 x 400 utilisable temporairement à l'avant.

POIDS - ENCOMBREMENT

Poids avec équipement (5 litres essence, outillage, roue de secours): 1 145 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 litres (boîte et pont) — Volume de la malle: 0,500 m³ entièrement utilisable, fond horizontal, parois verticales planes, roue de secours sous capot.

CONFORT

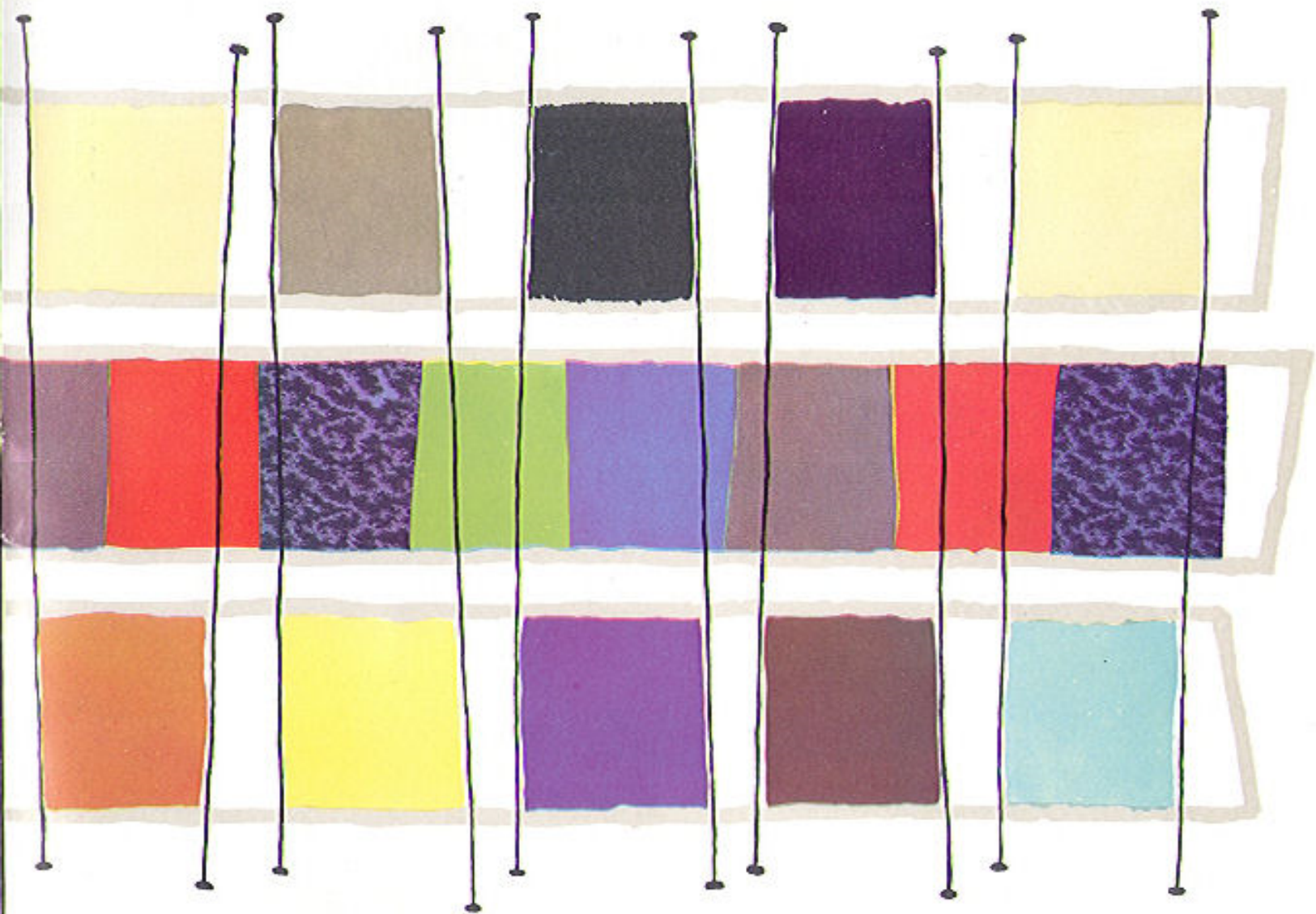
Chauffage et dégivrage par radiateurs indépendants — Bouches de chauffage à l'AV et à l'AR — Air pulsé par moteur électrique pour dégivrage — Ventilation par arrivées à droite et à gauche de la planche de bord — Dossiers des sièges AV rabattables pour couchettes.

PERFORMANCES

Vitesses maxima: 40 Km/h en 1^{re}, 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.



DES GOÛTS ET DES COULEURS



Les nécessités de la production de série interdisaient jusqu'alors de faire de l'automobile un objet qui soit le reflet de notre personnalité au même titre que l'appartement dont elle est le prolongement. Ce désir d'individualisation se trouve satisfait par la large gamme de coloris qu'offrent la caisse, le toit et les sièges de la DS 19. Le jeu de ces divers éléments permet plus d'une trentaine de combinaisons. Désormais, vous choisirez VOTRE DS, vous décorerez à VOTRE goût ce home roulant.



