

**L ' A i r e t L ' E a u**

**BIEN-ÊTRE...**

L'Air et l'Eau s'accordent pour votre détente...

En pleine vitesse, sur les pires chemins,

vous retrouverez cette quiétude absolue.

L'Air et l'Eau équilibrent la coque de l'ID 19.

Le jeu contraire de ces deux éléments vous délivre

des ornières ou des routes sinueuses.

Vous jouissez d'un confort total.

A chaque instant l'Air et l'Eau

aplanissent votre route.

---





L'Air et l'Eau donnent à l'ID son extraordinaire souplesse: chacune des quatre roues indépendantes est reliée à la caisse par un piston. Ce piston agit sur un liquide qui comprime plus ou moins un gaz contenu dans une sphère de suspension.

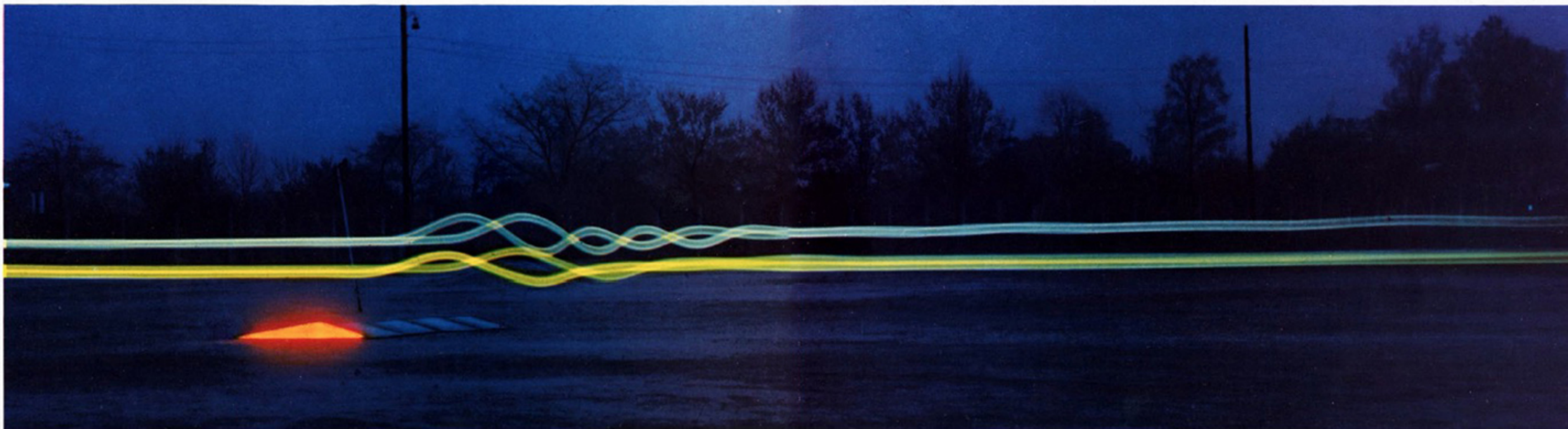
**H y d r o p n e u m a t i q u e**

L'Hydropneumatique maintient la carrosserie de l'ID toujours rigoureusement horizontale, parallèle au sol et à hauteur constante, quelle que soit la charge et le nombre de passagers.

Sur la route les deux éléments qui composent la suspension de l'ID la dotent d'une allure caractéristique. Voyez-la fuir au loin, ce silence, cette légèreté qui la fait triompher des obstacles et comme planer au-dessus des inégalités de la route, c'est à l'Air qu'elle l'emprunte; cette souplesse, cette fluidité, ce "liant" qui permet à sa carrosserie de ne point accuser le débattement des roues sur les bosses ou les ornières, c'est à l'Eau qu'elle le doit. Quatre coussins d'un gaz élastique (dix fois plus souples que les ressorts d'acier) relèguent au rang des mauvais souvenirs les heurts grinçants des anciennes suspensions métalliques.



On a photographié la trace des phares d'une ID (ligne lumineuse jaune) et celle des phares d'une voiture à suspension métallique (ligne lumineuse bleue). Après le franchissement d'un fort obstacle (butée lumineuse) la trace de la voiture à suspension métallique est sinueuse. Au contraire celle de la voiture à suspension hydropneumatique devient plus rapidement rectiligne car les oscillations causées par l'obstacle ne sont pas transmises à la carrosserie.





## Sûr e

TRACTION AVANT + HYDROPNEUMATIQUE = TENUE DE ROUTE.  
La Traction avant confère une parfaite adhérence aux roues motrices et directrices. De son côté, la suspension hydropneumatique conjuguée avec les 4 roues indépendantes assure de façon permanente l'adhérence des pneus quel que soit le profil de la route ou l'état de sa surface.



L'ancienne antinomie entre la sécurité et le confort est donc résolue puisque l'hydropneumatique, facteur de confort, contribue encore à améliorer la tenue de route légendaire des Citroën.

LES FREINS A DISQUES sont l'apanage de quelques voitures très coûteuses ; si leur prix de revient est élevé, ils sont incontestablement plus sûrs : ils se refroidissent beaucoup mieux, ils permettent de descendre vite de très longues côtes sans chauffer, ils ne se déforment pas ; ils serrent régulièrement sans à-coup, sont indéréglables. Leur efficacité est rigoureusement et constamment proportionnelle à l'effort d'appui sur la pédale, ils sont à la fois plus puissants et plus progressifs.

La manœuvre du frein à main (frein secondaire agissant par commande mécanique sur les roues avant) rattrape automatiquement le jeu du frein principal (plus de frais d'atelier pour le réglage des freins).



#### LA CARROSSERIE

On a opté pour la sécurité avec une caisse-poutre indéformable, mais on est allé plus loin : le dessous de la caisse a été soigneusement étudié sur le plan de l'aérodynamisme. En effet, les nombreuses protubérances que l'on trouvait jadis sous les voitures provoquaient des turbulences de l'air nuisibles à la tenue de route et qui par ailleurs coûtaient cher, en performance comme en essence. Le carénage total de l'ID protège ses organes de la boue, des projections de cailloux et favorise idéalement sa pénétration dans l'air.

Par ailleurs l'ID a un plancher légèrement bombé en dessous, ce qui diminue la portance (force qui tend à soulever la voiture de la route). On peut véritablement dire que l'ID colle à la route.

#### PROTECTION CONTRE LES CHOCS

Elle a été systématiquement étudiée :

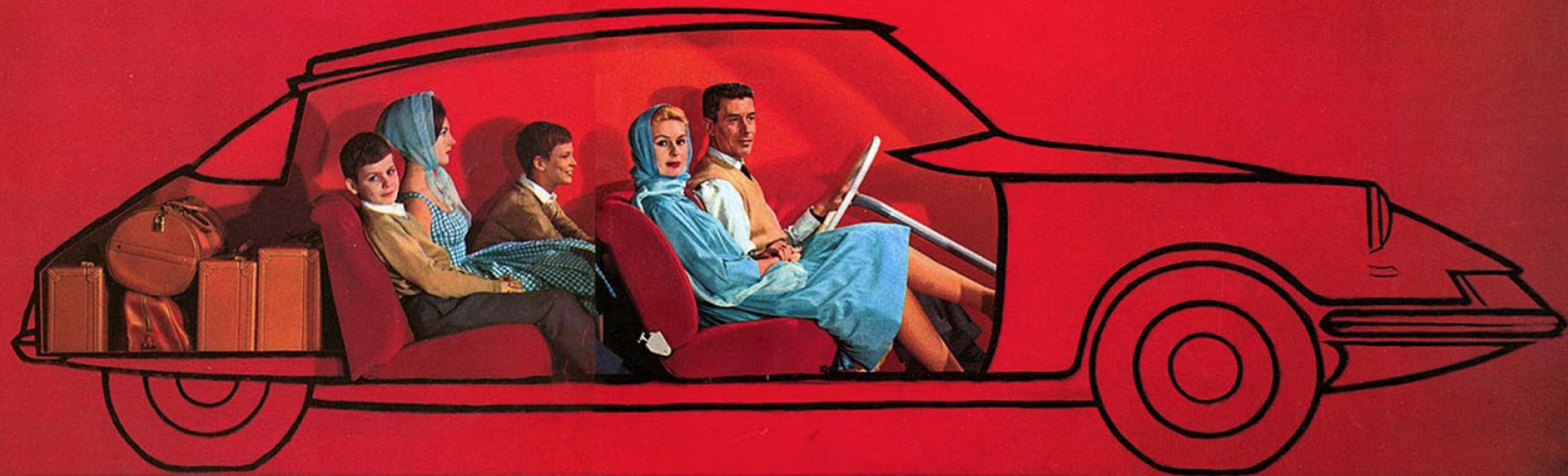
Le volant monobranche peut, en cas d'arrêt très brutal, s'affaisser et le thorax du conducteur glisser ainsi sur la crosse de la tige de direction. Les genoux sont protégés à l'avant par un bourrelet de caoutchouc qui court sur la partie inférieure de la planche de bord. Enfin, la roue de secours sous le capot constitue un dispositif anti-choc.

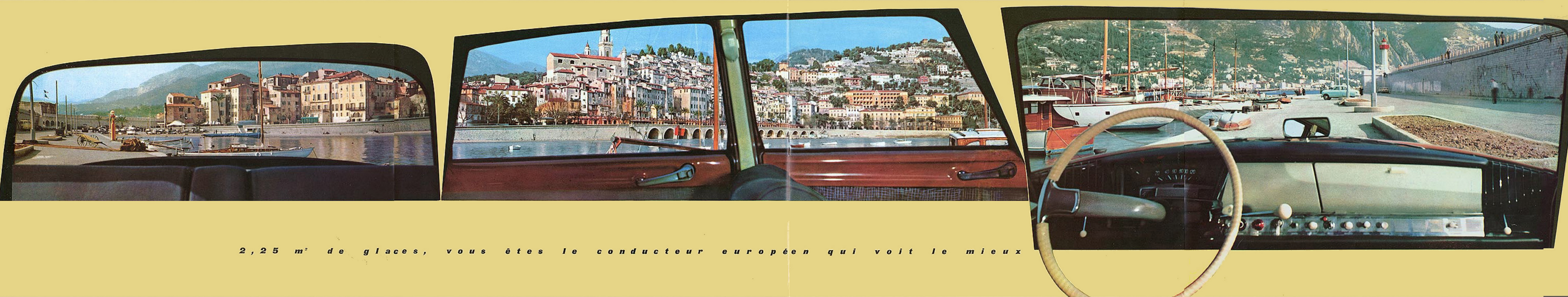
L'ID 19 réconcilie ainsi passagers et conducteur en leur offrant les mêmes joies, celles d'une parfaite détente, physique et psychique. Les suspensions métalliques réalisaient un compromis difficile entre les exigences du confort et celles de la tenue de route. Dans les voitures à suspension molle en effet les passagers éprouvent un sentiment de bien-être que n'éprouve pas le conducteur. Dans une voiture qui colle à la route, celui qui est au volant a toutes les joies, les passagers tous les cahots. L'hydropneumatique vous fait retrouver **ensemble** la sécurité et le confort, ce confort étant lui-même un élément de sécurité, puisqu'il élimine un facteur essentiel des causes d'accident : la fatigue.

## R o b u s t e

Les solutions de l'ID sont des solutions déjà éprouvées, il en est ainsi des freins à disques depuis longtemps expérimentés sur les voitures de course, ou de l'hydraulique, technique que sa robustesse a imposée dans bien des domaines, notamment dans celui du levage des outils agricoles. L'ID présente une synthèse de tradition et de progrès ; vous trouverez dans cette voiture les qualités qui ont fait le triomphe de la traction avant et les perfectionnements qu'aucune marque au monde ne peut encore vous offrir.







*2,25 m<sup>2</sup> de glaces, vous êtes le conducteur européen qui voit le mieux*



Habitabilité : exceptionnelle, plancher plat, cinq places confortables grâce au long empattement de la voiture. A l'arrière, l'espace pour les genoux est le plus grand de toutes les voitures françaises.

Sièges : gamme très large de coloris. Traitée en plastique et tissus la sellerie est extrêmement robuste (dans l'ID CONFORT, sièges couchettes en jersey de nylon ou helanca).

Bagages : la soute offre un demi-mètre cube entièrement disponible, ses parois planes et verticales permettent un chargement complet avec des valises normales.

Vous disposez en outre d'une vaste plage devant la glace arrière.

Visibilité : le galbe très accentué du pare-brise, ses minces pieds fortement déportés vers l'arrière, les glaces sans encadrement et sans déflecteur de la porte cabriolet, le capot plongeant, tout vous situe au cœur du paysage. Le pavillon translucide diffuse la clarté extérieure. Quel que soit le temps, vous bénéficiez de la lumière (deux pare-soleil coulissants vous protègent de la réverbération).

## **C o n f o r t a b l e**

Climatisation : le chauffage est assuré par un radiateur spécial (réchauffant l'air prélevé à l'avant), le débit et la température sont variables à volonté.

L'alimentation d'air frais, réglable en quantité et en direction par des volets situés aux extrémités du tableau de bord, est suffisante pour qu'on puisse rouler les glaces fermées (dans l'ID CONFORT : deux entrées d'air supplémentaires sur les pieds des passagers avant).

Isolation thermique : le pavillon en matière plastique, par ailleurs, plus insonore que le métal, permet de stationner au soleil sans élévation gênante de la température.

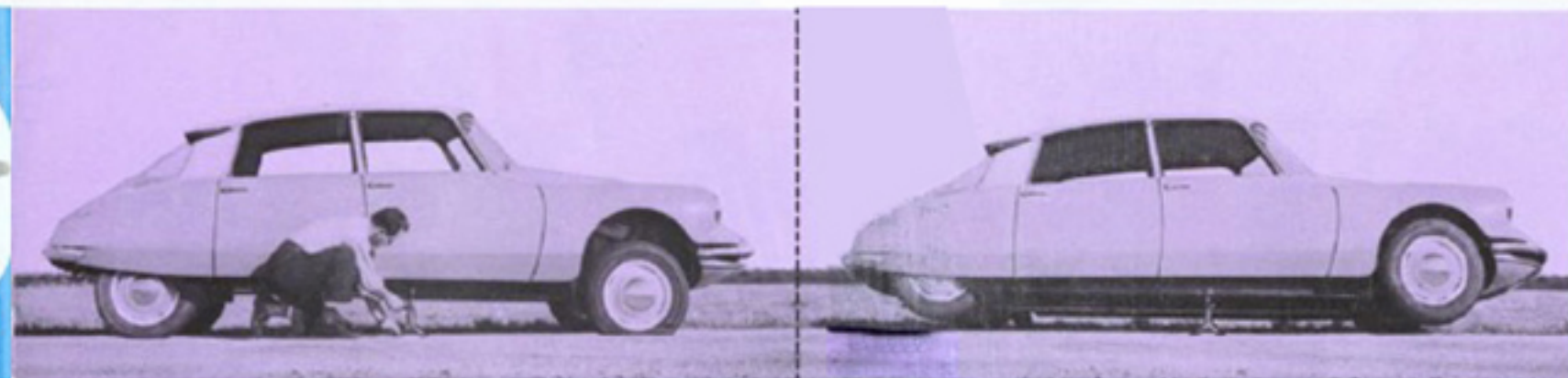
Maniabilité : la direction à crémaillère est douce et insensible aux irrégularités de la route, son exceptionnelle maniabilité, jointe aux possibilités du braquage et à la forme arrondie de la voiture, simplifie considérablement les problèmes du parking et de la circulation.

En outre, la voie des roues arrière, inférieure à celle des roues avant, permet de tourner plus court dans les virages.





## Pratique



Application de la correction de hauteur : pour changer de roue l'hydraulique seule soulève la voiture.

Simplification des fixations : un boulon pour fixer la roue, un boulon pour fixer l'aile arrière, un écrou pour la portière.

Facilité d'entretien : cinq points de graissage seulement.

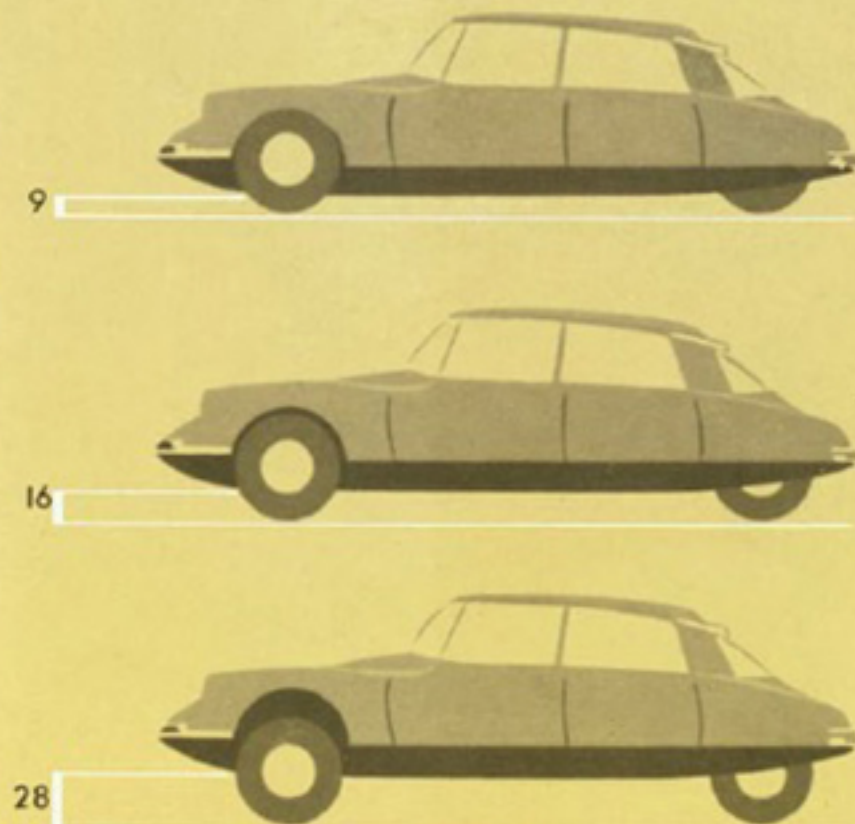
Protection : mécanique reportée loin de la zone de choc et protégée, ainsi que le châssis, par les deux boucliers du capot et du carénage.

Garde au sol réglable :

Une position basse : 9 cm. du sol.

Une position de route : 16 cm. du sol.

Une position haute : 28 cm. du sol.



La très faible consommation d'essence de l'ID (9 litres aux 100 à 75 de moyenne) est en voie de devenir légendaire. Sa sobriété est en effet constamment couronnée dans les épreuves de consommation. Victorieuse en 1958 au Caltex Economy Test puis au Mobilgas Economy Run (5,96 l. au 100) l'ID a battu son record en mai 1959 avec le Danois Andersen qui a réalisé la consommation de 5,81 l. En 1960 enfin, l'ID est première au classement général du CALTEX PERFORMANCE TEST. Ceci, joint au fait que la consommation d'huile est pratiquement inexistante, classe l'ID parmi les voitures les plus économiques, caractéristique communément reconnue par la clientèle et qui donne à cette voiture l'une des cotes d'occasion les plus soutenues du marché.

**Economique**

**Utile**

Le correcteur de hauteur qui permet les passages à gué ou les départs sur route enneigée fait de l'ID un véhicule "tout terrain". Elle est la voiture du chantier ou de la campagne, de la brousse ou du désert. Son moteur lui permettant de tracter une remorque, elle est un véritable véhicule utilitaire, l'outil de vos tâches quotidiennes aussi bien que la compagne de vos vacances.



## L'ID 19, CHAMPIONNE DE FRANCE

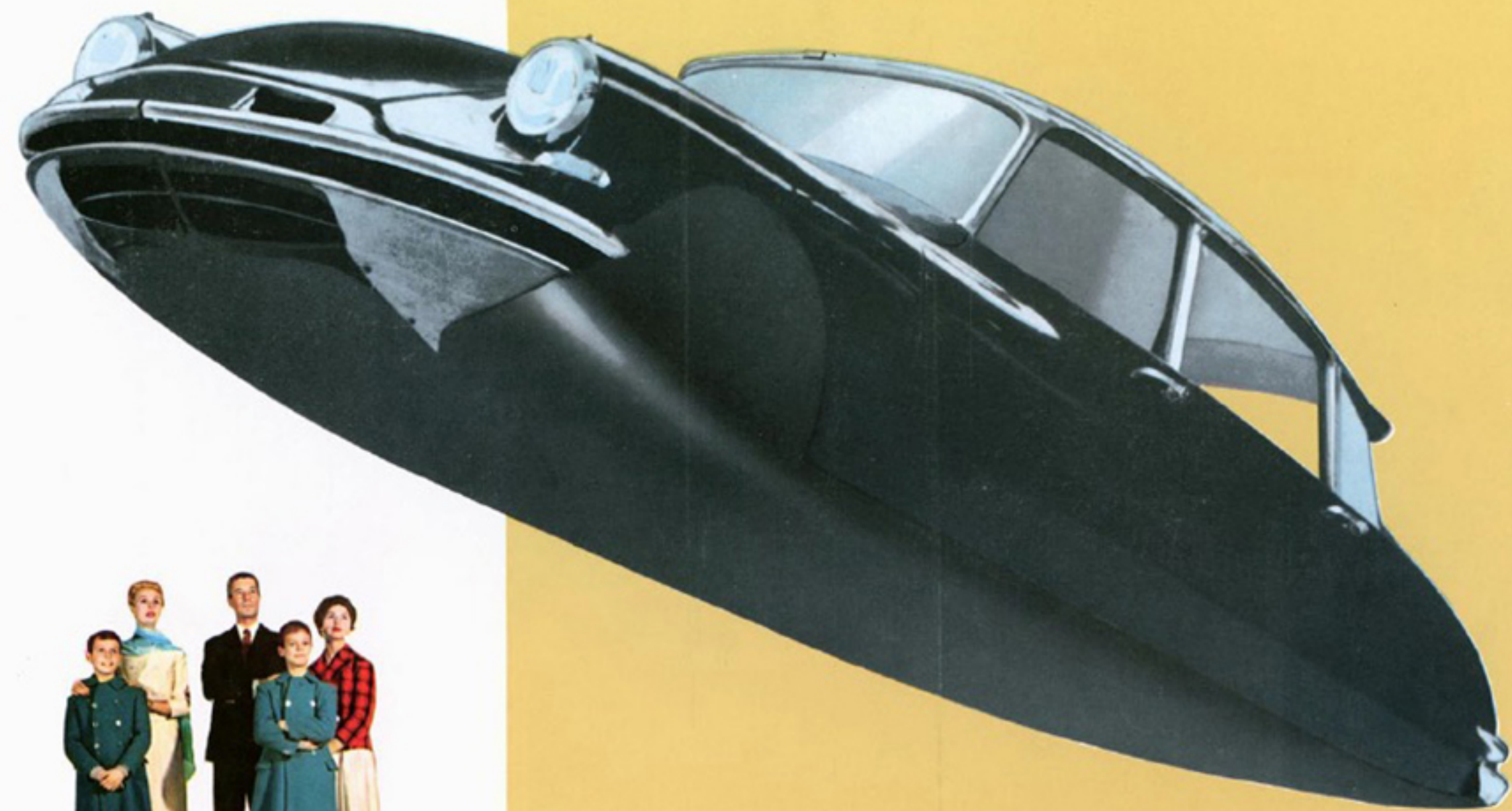
### ***V i c t o r i e u s e***

La mécanique de l'ID (moteur à réchauffage de gaz d'admission, culasses d'aluminium à chambre hémisphérique) dote cette voiture de reprises enlevées qui en font la voiture préférée des rallymen car elle autorise dans le confort et la sécurité absolue une conduite sportive. De fait, l'ID confirme ses qualités à chaque nouvelle épreuve: Claudine VANSON est Championne de France 1960, l'année d'avant Paul COLTELLONI remportait le Championnat d'Europe.



**B e l l e**

Réalisation pilote, carrefour de toutes les techniques modernes, l'ID est la voiture de tous les records. C'est elle qui incorpore le plus d'alliages légers, elle qui fait le plus appel à la matière plastique, en un mot, elle est de notre temps. Sa forme même est devenue le symbole de cette moderne beauté fonctionnelle qui est celle des objets parfaitement adaptés à leur usage. Dans toutes les expositions internationales cette voiture française signifie que la beauté peut venir couronner la recherche technique. Belle parce que vraie, voyez-la sur la route, complice de votre évasion, prendre sa ligne de vol, admirez au repos la force tranquille qui se dégage d'elle. Fruit d'années d'efforts de milliers de techniciens, elle réalise le miracle d'être pour vous au même prix, confortable, sûre, élégante et rapide.





*L'embarras du choix : Le jeu des différents coloris de la caisse et des tissus de l'ID permet plus de 50 combinaisons*

Achevé d'imprimer en Octobre 1961  
sur les Presses de la Photolith, L. Delaporte, Paris.  
Création de Robert Dumoulin. Photographies de Pierre Jahan.  
Robes de Jacques Esteré, réalisées dans les tissus de T. D. 19.

## FICHE TECHNIQUE DE L'ID (LUXE ET CONFORT)

**MOTEUR** - 4 Cylindres 78 x 100 mm - Cylindrée : 1911 cm<sup>3</sup> - Compression : 7,5

Puissances : effective 70 ch SAE à 4500 tr/mn ; administrative 11 CV - Couple maximum : 14 m/k à 3000 tr/mn - Graissage : sous pression par pompe mécanique - Carburateur : Solex 34 - Tubulures intégrées - Alimentation du carburateur par pompe mécanique - Batterie 12 V 40 A/h - Démarreur électrique commandé par relais - Dynamo 300 W régulateur à 3 fonctions - Refroidissement par pompe et thermostat - Ventilateur nylon.

**BOITE DE VITESSES** - 4 vitesses (2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> synchronisées) + AR - Levier de commande sous le volant.

**DIRECTION** à crémaillère - Volant monobranche garni d'un enroulement plastique.

**TRANSMISSION** - Traction avant - Joints BIBAX - Couple conique 8 x 31 à taille hélicoïdale - Embrayage monodisque à sec.

**CHASSIS** - Plateforme à longerons latéraux en tôle d'acier soudée - Plancher plat.

**SUSPENSION** - 4 roues indépendantes munies chacune d'un bloc hydropneumatique de suspension avec amortisseur intégré - Barres anti-roulis - Correcteurs d'assiette.

ROUES : Fixation centrale.

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

**FREINS** - FREIN PRINCIPAL ASSISTÉ : à disques sur roues AV, à tambours sur roues AR - Circuits indépendants AV et AR - Doseur agissant en fonction de la charge sur l'essieu arrière - Compensateur automatique de l'usure des garnitures AV.

FREIN DE SECOURS : Mécanique, à main gauche, sur disques des roues AV - Verrouillage de sécurité à l'arrêt.

**POIDS ET ENCOMBREMENT** - Poids (avec 5 litres d'essence, outillage et roue de secours) : 1125 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.

**CAPACITÉ** - Réservoir à essence : 65 litres - Carter moteur : 4 litres - Carter boîte : 2 litres (boîte et pont) - Volume de la malle : 0,500 m<sup>3</sup> entièrement utilisable.

**CONFORT** - Chauffage et dégivrage par air pulsé, radiateur spécial, 2 bouches à l'AV - Ventilation par arrivée d'air à orientation réglable à droite et à gauche de la planche de bord - Sièges avant réglables.

**PERFORMANCES** - Vitesses maxima : 40 Km/h en 1<sup>e</sup>, 80 Km/h en 2<sup>e</sup>, 115 Km/h en 3<sup>e</sup>, 135 Km/h en 4<sup>e</sup>  
Consommation : 9 litres aux 100 Km à 75 Km/h de moyenne.

### CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES DE L'ID CONFORT

Sellerie : Sièges AV (transformables en couchettes) et banquettes AR en jersey de nylon ou helanca.

Accoudoir central à l'arrière. Inclinaison des dossiers des sièges AV réglable en marche.

Aération : 2 orifices supplémentaires réglables, situés sous la planche de bord, pour l'aération au plancher.

Chauffage : 1 orifice supplémentaire, situé sur le longeron droit, pour les places AR.

Double lave-glace. Condamnation du capot avec commande au poste de

conduite. Eclairage dans la malle commandé automatiquement par

l'ouverture de la porte. Eclairage du plafonnier commandé

par l'ouverture des portes AV.



CITROËN