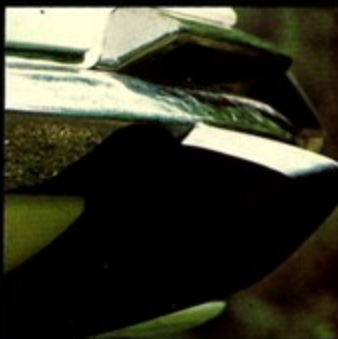




UNE I.D. GÉNIALE

L'automobiliste moderne est exigeant. Il veut rouler vite sans risquer sa vie, affronter l'encombrement des villes, parquer, sans ruiner ses nerfs et sa santé, disposer d'une voiture belle et confortable sans compromettre son budget. Avec l'ID 19 Citroën heureusement a répondu à tous ces désirs. Saluée à sa naissance comme une voiture d'avant-garde, l'ID 19 conserve, après dix ans d'expérience, une avance de dix ans sur les voitures de la même catégorie. Les nombreuses améliorations dont elle a été dotée d'année en année l'ont amenée aujourd'hui à sa perfection et n'ont fait que la confirmer au rang qui a toujours été le sien : le premier.

Les plus récentes améliorations (celles du modèle 1968) affectent différents domaines. Côté apparences : un nouveau dessin de l'avant incorpore les phares ; les ailes, le capot, le pare-choc, ont été harmonieusement remodelés. Côté mécanique : un alternateur remplace la dynamo, il charge même aux basses vitesses (conduite en ville) et débite plus. Sur le moteur un dispositif rotateur de soupapes évite l'usure irrégulière de celles-ci. Côté conduite : la direction assistée offerte en option est renforcée, le braquage des roues à très faible vitesse s'en trouve facilité. Côté sécurité : quatre phares au lieu de deux, une paire de phares auxiliaires de route à longue portée se combine aux phares habituels. Sur option les phares auxiliaires





peuvent être à lampe à iode (puissance d'éclairage et durée accrues), les phares principaux peuvent être à commande dynamique (un dispositif automatique adapte la hauteur du faisceau aux variations d'assiette de la voiture) et les phares auxiliaires peuvent pivoter en fonction du braquage des roues avant (commande directionnelle des phares auxiliaires. Elle n'est cependant possible que sur une voiture à direction assistée et à commande dynamique des phares principaux).

UN MOTEUR « CARRÉ »

L'adoption d'un nouveau moteur de type DS 21 permet à l'ID 19 des performances exceptionnelles. C'est un moteur de 1,985 l de cylindrée, développant 84 ch SAE à 5 250 tr/mn. La vitesse de pointe de la voiture est désormais de 160 km/h pour une puissance fiscale inchangée de 11 cv. Des culasses hémisphériques en aluminium, un vilebrequin à 5 paliers, rendent ce moteur carré (86 x 85,5) à la fois brillant, nerveux, souple et robuste. La transmission est entièrement homocinétique avec joints tripodes en sortie de boîte et joints doubles homocinétiques sur les roues pour supprimer toute vibration. D'autre part, le train avant a été renforcé. Ainsi se trouvent accrues les qualités fondamentales de la voiture : une sécurité et un confort inégalables obtenus par des techniques d'avant-garde, qui font de l'ID 19, comme de la DS, les seules « voitures de rêve » construites en série.

UNE SUSPENSION QUI EFFACE LES BOSSES

La suspension hydropneumatique Citroën ne saurait être comparée à aucun autre système pneumatique : l'hydropneumatique combine le jeu d'un liquide de liaison incompressible (une huile minérale spéciale qui donne longévité aux organes) et d'un volume constant de gaz compressible. Chacune des quatre roues indépendantes réagit séparément aux inégalités du sol, et ses impulsions sont immédiatement transmises par le liquide à un coussin d'air qui les absorbe avec beaucoup plus d'efficacité que ne le ferait

un ressort d'acier traditionnel. L'impression est stupéfiante : les inégalités de la route sont absolument effacées, littéralement gommées. Pendant longtemps, dans les problèmes de suspension, il a fallu choisir entre tenue de route et confort. Une suspension souple s'écrasait quand on chargeait la voiture. Seule l'hydropneumatique — et les amortisseurs adaptés aux hautes performances — ont permis de concilier les inconciliables, et cela quelle que soit la charge imposée à la voiture. Avec l'hydropneumatique, la suspension reste souple sans que jamais la sécurité et la tenue de route soient compromises, au contraire : un « correcteur » rétablit automatiquement la hauteur de la voiture au-dessus du sol en cas de variation de charge. En outre, l'hydropneumatique permet au conducteur de modifier lui-même à volonté cette hauteur. A l'aide d'une simple manette, il peut la hausser de 9 à 28 cm au-dessus du sol pour franchir les passages difficiles, démarrer sur une route enneigée, ou tout simplement... changer de roue. Plus besoin de cric ! La voiture monte d'elle-même pour dégager la roue ; une béquille suffit à la caler. C'est un jeu d'enfant. C'est dire que, malgré de nombreuses tentatives d'imitation, l'hydropneumatique Citroën demeure unique au monde.

UNE VOITURE QUI COLLE A LA ROUTE

Avec la suspension hydropneumatique, la traction avant est l'agent essentiel de la célèbre tenue de route de l'ID 19. Une tenue de route qui « pardonne » des fautes de conduite ! qui seraient redoutables avec d'autres véhicules. Ce n'est plus un secret pour personne : le principe de la traction avant est d'autant mieux connu aujourd'hui que chaque année de nouveaux constructeurs, et non des moindres, s'y rallient. Or, si l'on a vu des marques adopter puis rejeter différents systèmes de propulsion, il n'en est aucune qui ait abandonné la traction-avant après l'avoir essayée. Qu'est-ce donc qui les a fait si longtemps hésiter ? C'est que la traction-avant est plus coûteuse

à fabriquer. Cependant, nul ne peut contester ses deux avantages décisifs : une tenue de route inégalable, et une habitabilité accrue de la voiture. Dans la traction, tous les organes mécaniques sont groupés à l'avant, ce qui augmente le poids concentré sur l'essieu avant, donc l'adhérence des roues qui sont à la fois directrices et motrices. Le centre de gravité de la voiture s'en trouve avancé, ce qui lui confère un équilibre en accord avec le mouvement. En virage, l'essieu arrière suit l'avant plus lourd, et la voiture mord à la route dans le sens de la trajectoire sans «embarquer». En outre, pour augmenter encore la stabilité, les roues arrières ont été reculées au maximum, et l'empattement de l'ID est ainsi particulièrement long. Enfin, le groupement de toute la mécanique à l'avant permet un plancher parfaitement plat dans l'habitacle, et de dégager entièrement le coffre à bagages à l'arrière. Cette solution, à laquelle viennent l'un après l'autre tous les constructeurs du monde, Citroën l'applique et la perfectionne depuis 1934. Nul n'est davantage orfèvre en la matière.

DES FREINS DE TOUT REPOS

De plus en plus, c'est la sécurité qui est l'impératif n° 1 de la conception d'une automobile.

Il va de soi que le freinage en est le premier facteur.

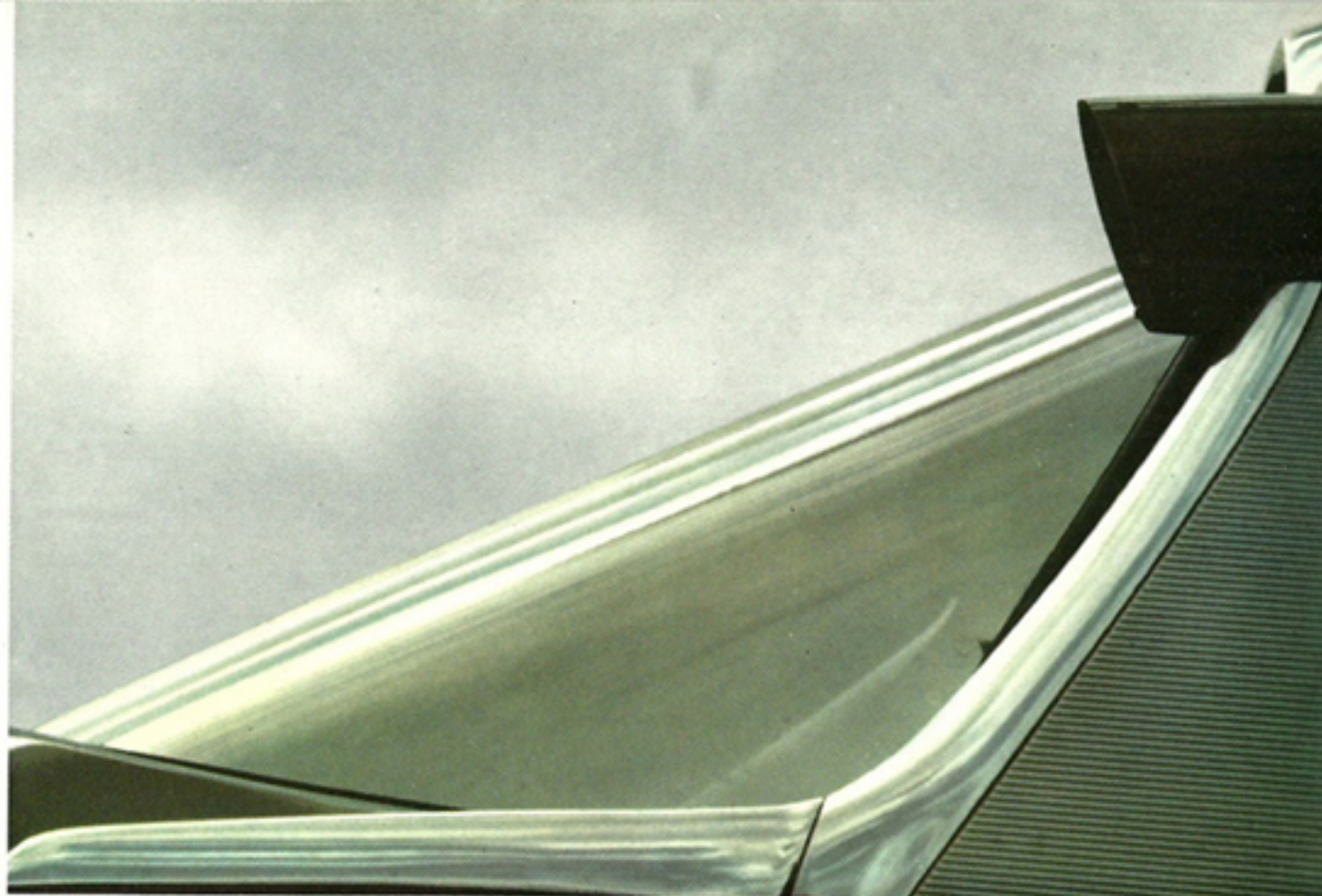
Citroën, là encore, a ouvert la voie en équipant le premier dès 1955 une voiture de série avec des freins à disque (deux mâchoires viennent serrer un disque métallique solidaire de l'arbre de roue).

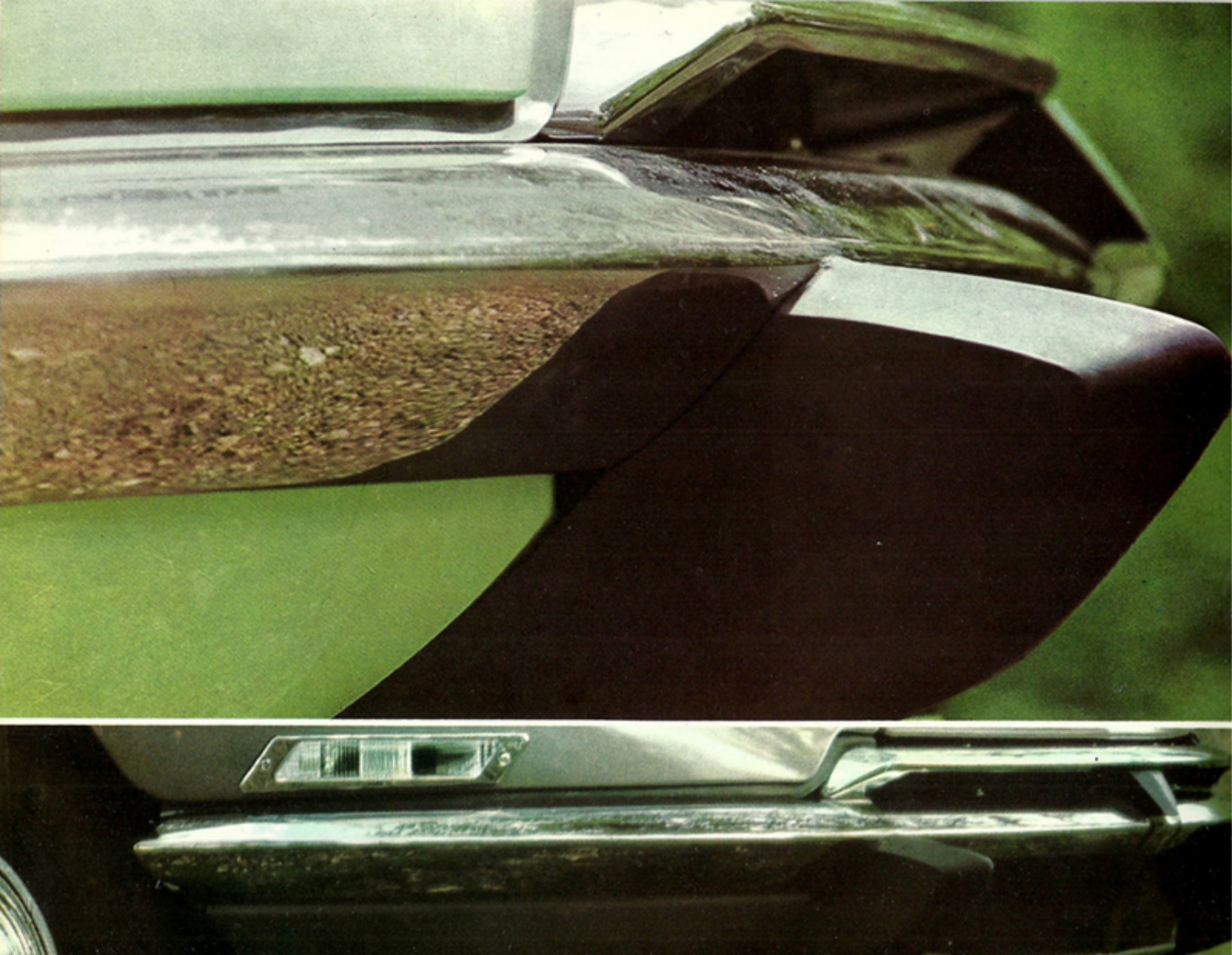
Les freins à disque se refroidissent mieux que ceux des systèmes classiques. Ils ne provoquent ni fading thermique ou mécanique, ni ovalisation.

On peut descendre sans risque avec eux la plus longue des côtes. Sur l'ID, des goulottes spéciales leur apportent de l'air frais : plus la voiture roule vite, mieux les freins sont ventilés.

De plus, ils sont assistés hydrauliquement.

L'effort de freinage est fourni non par la jambe du conducteur, mais par un liquide sous pression à double circuit (ce qui représente une double assurance sécurité). La force obtenue, sept ou huit fois supérieure à celle d'un système classique,





donne un freinage progressif, régulier et sans à-coup, automatiquement dosé sur l'essieu en fonction de la charge. Comme l'essentiel du poids de la voiture se situe à l'avant, seules les roues avant sont équipées de freins à disque, et un limiteur spécial dose le freinage à l'arrière (freins à tambour) en fonction de la charge sur l'essieu arrière. L'emploi de l'hydraulique a permis de réaliser ce contrôle automatique du freinage par la suspension, en vue d'éviter la perte d'adhérence qui résulterait du blocage des roues arrière. Le système Citroën, combinaison de freins à disque à l'avant et de freins à tambour à l'arrière, avec assistance hydraulique et interconnexion avec la suspension, est l'un des plus efficaces du monde. A lui seul, il suffirait à faire de l'ID 19 la voiture la plus sûre.

DE LA BEAUTÉ AVANT TOUTE CHOSE

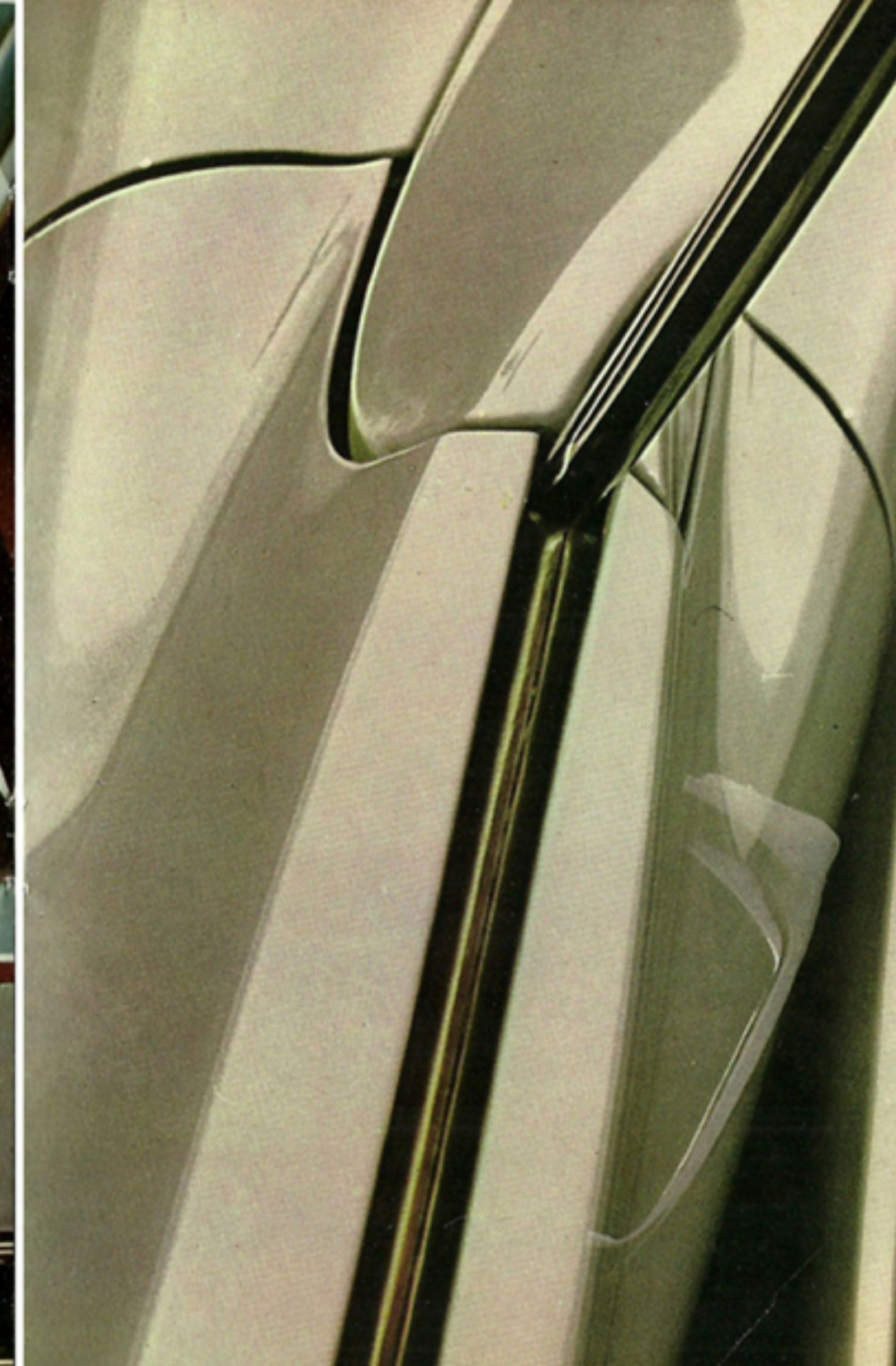
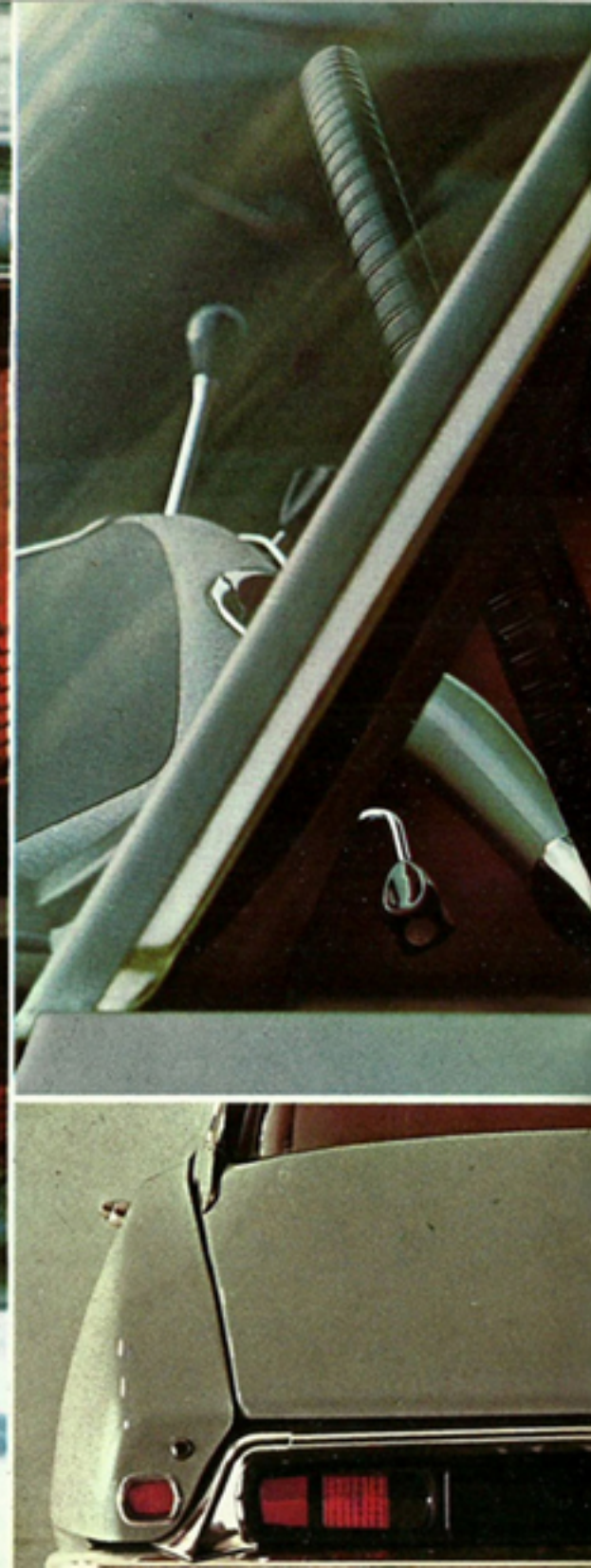
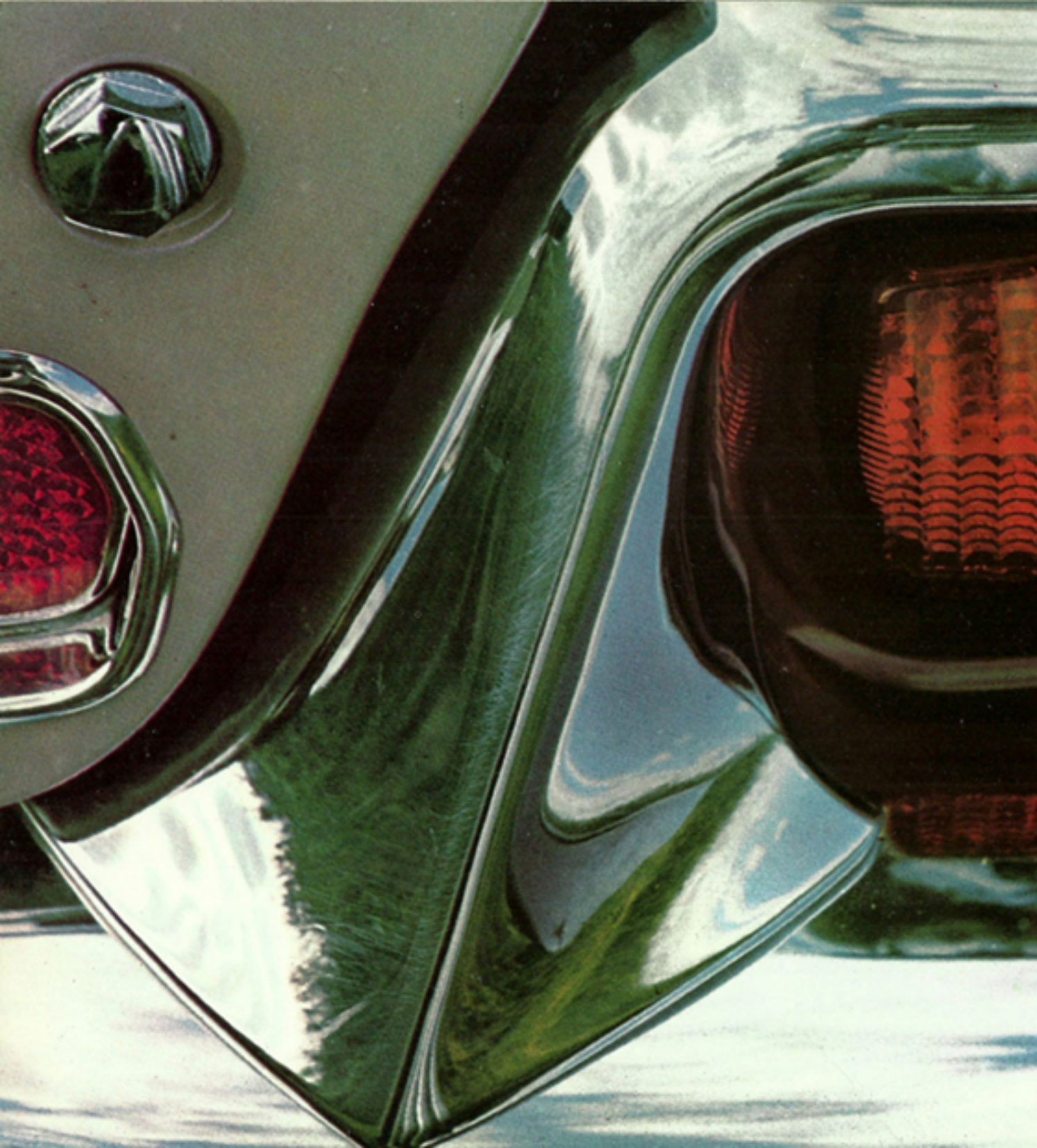
Avant toute chose? Non. Mais en toute chose! Au technicien qui étudie la carrosserie d'une automobile se posent des problèmes contradictoires: la vitesse et la sécurité, l'économie et le confort, etc. Pour la vitesse, comme pour l'économie, il faut une voiture aérodynamique et profilée, capable de vaincre la résistance de l'air. Pour le confort et la sécurité, il faut asseoir le conducteur et les passagers dans une position agréable, détendue, et leur donner aises et visibilité. Beaucoup de constructeurs sont conduits à sacrifier l'un de ces facteurs. Ici encore, Citroën a voulu proposer une solution complète et harmonieuse. L'ID 19 allie la beauté à l'efficacité et au confort. La beauté? Véritable chef-d'œuvre d'aérodynamisme, l'architecture de l'ID conjugue la rigueur technique avec la beauté plastique. Forme « nécessaire » née de l'épure de l'ingénieur, dictée par la fonction, logique comme la vérité, louangée par les stylistes du monde entier, elle a pris place d'emblée dans le musée vivant des formes contemporaines comme le visage le plus moderne de la beauté. Première fusée de la route, profilée pour fendre l'air,

elle est, à l'arrêt même, l'expression de la vitesse figée dans l'instant. Sur les modèles 1968 un nouveau dessin de l'avant abaissant légèrement la partie antérieure des ailes et incorporant les phares à la carrosserie rend celle-ci plus harmonieuse et plus homogène encore. L'efficacité ? L'avant sans calandre profilé en pointe de flèche, les nouveaux butoirs en caoutchouc, les lignes fuyantes du galbe, les ailes et les quatre phares intégrés à l'ensemble, le pare-brise bombé, l'absence de toute saillie, améliorent le coefficient de pénétration dans l'air et la résistance à la dérive. Un carénage total supprime les turbulences. L'aérodynamique interne a été étudiée avec le même soin : emplacements et dessin des entrées d'air pour le refroidissement du moteur, la ventilation des freins, la climatisation de l'habitacle, rien ne s'oppose à la progression équilibrée de la voiture. Le confort ? Qu'on en juge...

UN SALON ROULANT

A ses qualités techniques et esthétiques, à la douceur de sa suspension hydropneumatique, l'ID ajoute le bien-être du grand confort. Habitabilité inégalable : 5 places très largement calculées. Plancher parfaitement plat. Le long empattement de la voiture permet de disposer entre les sièges avant et la banquette arrière d'un espace introuvable dans la plupart des voitures actuelles. Dans une ID, les places arrière sont des places à part entière. On peut y allonger ses jambes comme à l'avant, et surtout garder son chapeau sur sa tête. Confort des sièges : étudiés pour soutenir le dos et les reins, ils sont d'une forme anatomique parfaite. Garnis intérieurement de caoutchouc multicellulaire, leur mûlleux surpasse celui des meilleurs fauteuils de salon. Offerts dans une gamme variée de coloris, ils sont, à l'avant, inclinables jusqu'à la position couchette (et, sur option, réglables en hauteur selon 9 positions). La banquette arrière est dotée d'un accoudoir escamotable. Silence reposant : l'isolation phonique, particulièrement soignée, est renforcée par un épais tapis de sol doublé





de caoutchouc mousse. A 160 km/h comme à 75, l'habitacle de la voiture est aussi silencieux qu'un appartement insonorisé. Climatisation complète : la ventilation par air pulsé, et le chauffage par radiateur spécial, sont dosables et orientables à volonté, soit vers les jambes des passagers, soit vers le haut de la voiture aux fins de désembuage ou de dégivrage, soit les deux à la fois. Ils fonctionnent même à l'arrêt, grâce à un moteur électrique indépendant. Ainsi le plaisir de rouler ou de vivre en ID est complet, quelles que soient les circonstances extérieures (sur option : chauffage grand froid pour températures de -15°). L'alimentation en air frais est assurée par deux grilles d'aération à débit et à orientation réglables, situées de part et d'autre de la planche de bord, et par des entrées d'air au niveau du plancher. Il est ainsi possible de rouler en étant à la fois chauffé et ventilé. La climatisation souhaitée est obtenue instantanément et dosée selon le désir de chacun des occupants de la voiture.

Visibilité totale : le pare-brise est fortement galbé ; sa partie haute très reculée par rapport à la base dégage totalement la vue. Pas de déflecteurs, pas d'épais entourages de vitre. Des montants de pare-brise très minces, inclinés dans le bon sens (d'avant en arrière) et qui suppriment tout angle mort. Leur écartement a été calculé en fonction de la vision binoculaire : ils ne gênent la vue ni à droite ni à gauche. La visibilité en « cinémascope » de l'ID donne l'impression de rouler sans voiture. De nuit, la combinaison de quatre phares a permis d'améliorer l'éclairage en spécialisant chaque système : une optique code-route et une autre route à longue portée. Diverses options permettent d'augmenter encore ce dispositif de sécurité de base dans l'éclairage : longue portée à lampe à iode, commande dynamique des phares principaux, commande directionnelle des phares auxiliaires.

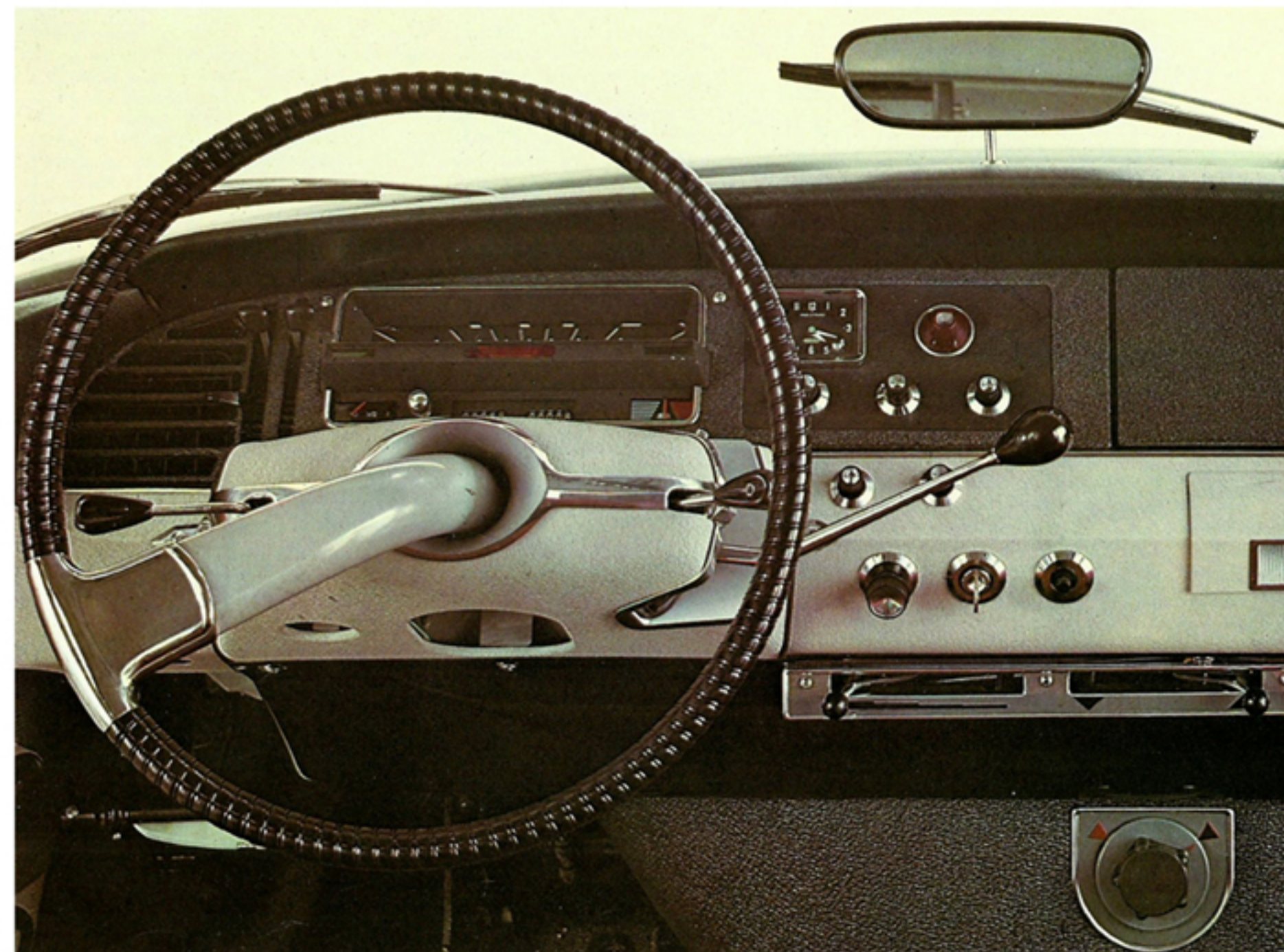
Plus de problèmes de bagages : mieux qu'un coffre, une soute, entièrement disponible puisque la roue de secours est placée à l'avant de la voiture.

Sa capacité, impressionnante, est d'un demi-mètre cube. Ses parois planes et rectangulaires en permettent le chargement complet avec des valises normales, sans angles morts. Sa profondeur permet de les y disposer verticalement. Le coffre est fermé par un couvercle à ouverture compensée équipé d'un éclairage automatique. Des détails bien agréables : Citroën a cherché le pratique en simplifiant les fixations : un seul boulon fixe l'aile arrière, deux écrous chacune des portières. Lave-glace et essuie-glace à deux vitesses. A noter enfin que la puissance du moteur permet à la voiture en pleine charge de tracter une remorque ou une caravane d'un poids roulant de 1 250 kg et même, avec un dispositif de frein principal continu, de 1 500 kg.

CONDUIRE SANS PEINE ET SANS RISQUES

L'ID — comme les DS — est la plus sûre des voitures. Traction avant, suspension hydropneumatique, et freins à disque assistés, sont les agents essentiels de la seule sécurité valable : la sécurité préventive. Cette sécurité est encore accrue par l'exceptionnelle stabilité dynamique que procure à la voiture son grand empattement et l'absence de porte-à-faux, et par l'adhérence étonnante des pneus Michelin X As à carcasse métallique, asymétrie externe et interne, et large bande de roulement, dont elle est équipée. Ce souci de sécurité se retrouve dans l'architecture même de la voiture : le squelette métallique portant les éléments séparés de la carrosserie est soudé sur une plate-forme de caissons indéformables, conçus selon le principe de la résistance des corps creux, bien connue en aéronautique. La forme des pare-chocs, les zones de carrosserie déformable à l'avant et à l'arrière, le groupement à l'avant de la roue de secours et de l'ensemble de la mécanique, constituent autant de protections successives contre les chocs. C'est toujours le même souci qui a présidé aux aménagements intérieurs : volant monobranche éliminant les risques de blessure par une colonne de direction en cas de heurt brutal, tableau de bord

anti-reflet à éclairage réglable et dont certaines parties sont rembourrées en mousse de nylon injectée, capitonnage et bourrelets protecteurs multiples portières munies d'une fermeture intérieure de sécurité. Sur option, équipement en ceintures de sécurité. Mais l'ID est une voiture sûre peut-être avant tout parce qu'elle évite toute fatigue au conducteur (et l'on sait que la fatigue est la cause la plus fréquente des accidents). Dans l'ID, le conducteur redécouvre le plaisir de conduire ! Poste de pilotage agréable : sous la montre et le voyant lumineux de charge et de pression d'huile, tous les boutons et manettes de commande se trouvent groupés à portée de la main droite : feux de position, plafonnier, essuie-glace, starter, lave-glace, commande des phares-codes, avertisseurs sonore et de direction. Dans une position détendue, parfaitement assis, le conducteur tient d'un geste naturel le volant dont la branche unique ne masque jamais le tableau de bord. La main encore sur la clé de contact, il lui suffit d'un doigt sur le bouton voisin du démarreur pour mettre le moteur en marche... Conduite sans efforts : la direction douce, souple, précise, est insensible aux inégalités du sol. Elle peut être, sur option, assistée hydrauliquement, le conducteur n'a plus à exercer d'effort musculaire, même quand il manœuvre à très faible vitesse ou presque à l'arrêt (parking). Le court rayon de braquage, la forme arrondie de l'avant, la voie des roues arrière inférieure à celle de l'avant (ce qui permet de tourner plus court dans les virages), tout simplifie les manœuvres de parking et la circulation dans l'encombrement des villes. Oui, en tout, les techniques Citroën constituent, en l'état actuel de la science de l'automobile, les réponses originales et les procédés les plus perfectionnés pour résoudre les problèmes posés par la circulation moderne. Aucun mot ne peut traduire l'impression que l'on éprouve au volant d'une ID 19. C'est quelque chose d'autre. Confort, sécurité, plaisir de conduire, performances : la prendre en main pour l'essayer, c'est ne plus pouvoir s'en passer.



FICHE TECHNIQUE ID 19



Moteur

A quatre cylindres en ligne - 4 temps
Cylindrée - 1,985 litre
Alésage - course - 86 x 85,5
Rapport volumétrique - 8
(accepte l'essence ordinaire)
Puissance administrative française 11 CV
Puissance réelle maxi SAE
84 ch à 5250 tr/mn
Puissance réelle maxi DIN
78 ch à 5250 tr/mn
Couple maxi SAE 14,7 m/kg à 3000 tr/mn
Couple maxi DIN 14,3 m/kg à 3000 tr/mn
Soupapes en tête en V à 60° dispositif
rotateur de soupapes
Arbre à cames latéral (commande par chaîne)
Culasse alliage léger. Pipé d'admission intégrée
Chemises humides amovibles
Vilebrequin à cinq paliers
Tamis + Filtre à huile
Carburateur Solex inversé simple corps
Filtre à air sec

Echappement

Canalisation double depuis le pot
d'échappement
Pompe à essence mécanique
Graissage sous pression par
pompe à engrenages
Refroidissement par pompe et thermostat

Embrayage

A sec commandé au pied
Boîte de vitesses - 4 vitesses
toutes synchronisées + marche AR

Transmission

Traction AV
Joints tripodes homocinétiques
en sortie de boîte
Joints doubles homocinétiques sur les roues
Couple conique 8 x 35

Freins

Frein principal : Commande hydraulique
à haute pression (servo-frein)

Circuits indépendants pour l'AV et l'AR
Disques à l'AV, tambours à l'AR
Etriers à deux pistons opposés
Limiteur de freinage agissant en fonction
de la charge sur l'essieu AR
Frein de secours : Commande
mécanique sur roues AV

Direction

A crémaillère - servo en option

Châssis

Plateforme à longerons latéraux
en tôle soudée

Suspension

4 roues indépendantes munies chacune
d'un bloc hydraulique de suspension
avec amortisseurs intégrés
Circuit alimenté par une huile minérale
spéciale (longévité accrue des organes)
Barres anti-roulis AV et AR
Correcteurs d'assiette AV et AR
assurant à la voiture une hauteur constante
au-dessus du sol quelle que soit sa charge

Roues

Pneus avant - 180 x 380 X As
Pneus arrière - 155 x 380 X As
Roue de secours - 155 x 380 X As
(utilisable temporairement à l'AV)

Electricité

Batterie - 12 V 40 A/h. Alternateur 12 V 520 W
Démarreur (commandé par relais) 1,27 ch
Phare Code européen
Avertisseur de route à haute fréquence

Poids et encombrement

Empattement 3,125 m
Voie AV - AR - 1,500/1,300 m
Garde au sol, à vide 0,145 m
Diamètre de braquage 11 m
Longueur hors-tout 4,84 m
Largeur hors-tout 1,79 m
Hauteur hors-tout 1,47 m
Poids à vide (ODM/DIN) 1245 kg
Poids total en charge 1725 kg

Capacités

Réservoir à essence 65 l
Carter huile 4,5 l. Boîte de vitesses 2 l

Performances

Vitesse maxi
En 1ère : 45 km/h - En 2ème : 80 km/h
En 3ème : 125 km/h - En 4ème : 160 km/h
Accélération (2 pers. + 50 kg)
Le km départ arrêté en 38"
Consommation sur route
à 80 km/h de moyenne 9,40 l
Sur route à 90 km/h de moyenne 10,40 l
Selon norme DIN 70 030 9,80 l

Couleurs

7 couleurs de carrosserie
5 couleurs de garniture « confort »
4 couleurs de garniture « luxe »

Options ID 19

Direction assistée. Chauffage — 5° C
Chauffage — 15° C. Pulseur d'air à droite
Antivol (blocage de la direction
et coupure de l'allumage)
Appui-tête amovible (monté sur le siège
du passager AV)
Accoudoir latéral sur portière avant gauche,
semblable à celui
existant déjà sur le côté droit
Sièges AV à 9 hauteurs réglables
Accoudoir central amovible pour siège AV
Phares auxiliaires (fixes) à lampes
à iode ou système optique « Pallas »
(possible seulement avec l'option
direction assistée) : phares principaux
à commande dynamique
avec phares auxiliaires à iode
et à commande directionnelle
Poste Auto-radio
Poste Radioen Hi fi (modulation
de fréquence)
Pare-brise triplex en verre feuilleté
Ceintures de sécurité à toutes les places
Avertisseur à grande puissance
(2 trompes à compresseur)

