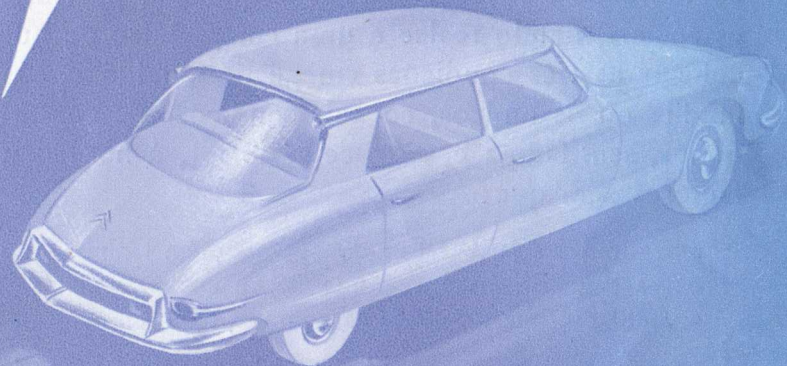
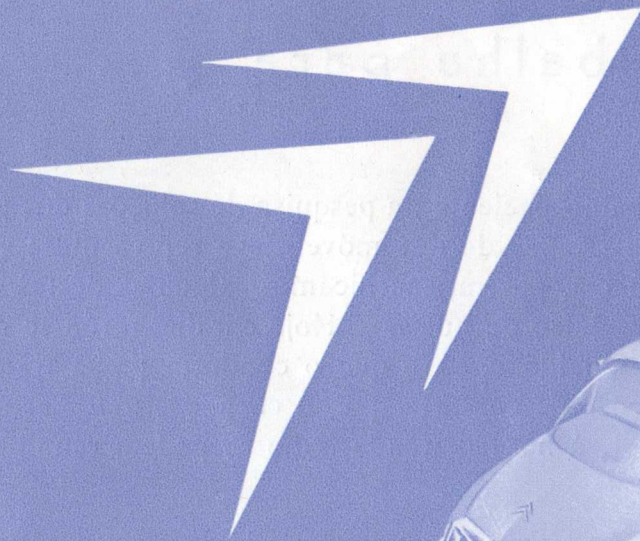


12479



CITROËN

DS 19

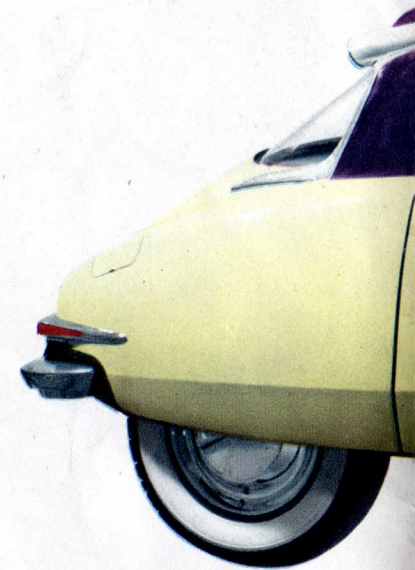
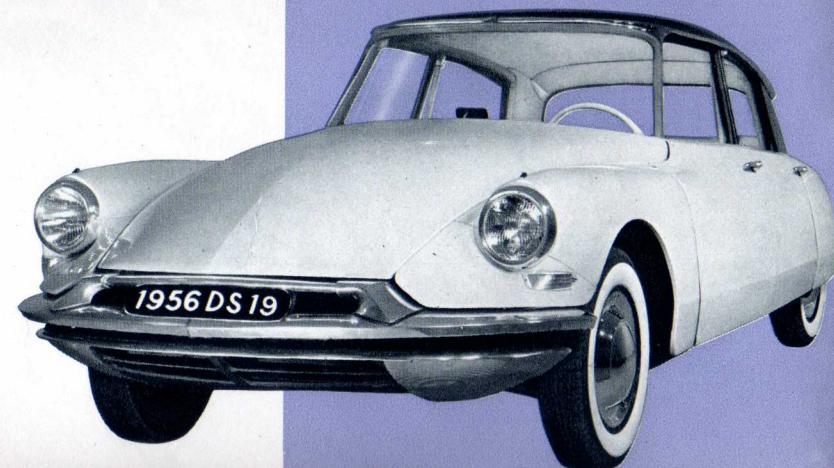
## O carro que trabalha para si...

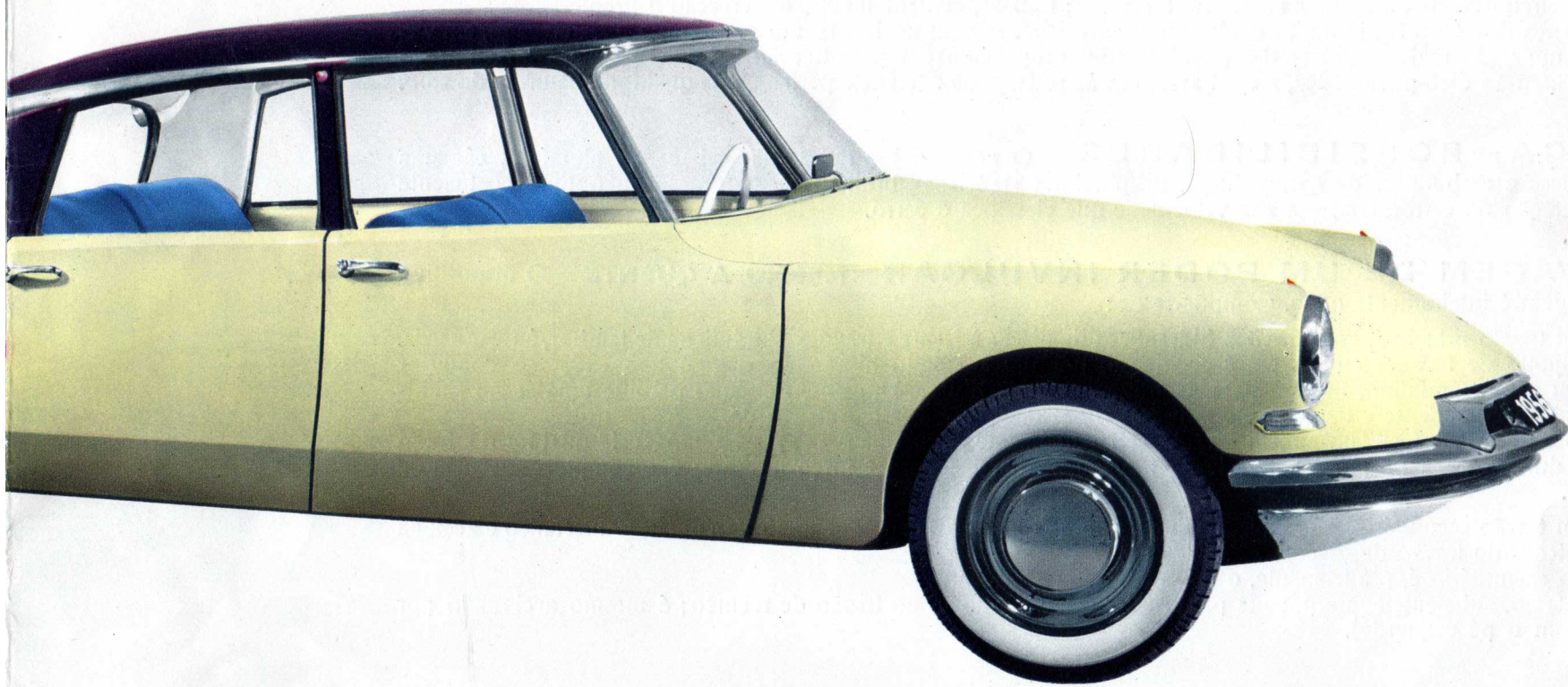
O **DS 19** é o resultado de um trabalho paciente na pesquisa de soluções dos problemas criados pela utilização de um carro — Andar de automóvel deve representar: segurança, comodidade e rapidez — Com frequência, porém, sacrificam-se algumas destas condições essenciais, dando realce a uma em prejuízo de outras — Hoje em dia, torna-se necessário colocar as três condições em pé de igualdade, para que o condutor possa transportar a família ou os amigos, em tais condições de conforto que, à chegada, todos estejam tranquilos, sem fadiga e, se necessário for, à hora marcada. Não se podem reunir estes três factores sem que:

- a segurança seja de tal modo que ninguém tenha a sensação da velocidade intranquila,
- os passageiros, mesmo os que viajam nos assentos da retaguarda, possam mexer e estender as pernas,
- a ventilação interior esteja assegurada, tanto em quantidade como em temperatura,

em resumo, sem que tenham sido resolvidos todos os problemas difíceis do transporte rápido de um local a outro, — quer eles sejam grandes ou pequenos, — e isto tanto na cidade como na estrada.

**D S 1 9**



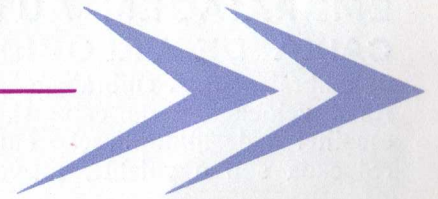


---

A luta contra todos os elementos naturais, que é necessário vencer para viajar comoda-  
mente, — desde os solavancos nas más estradas às curvas traiçoeiras e à turbulência do ar  
em movimento, — exigia esforço ao condutor e resignação aos passageiros.

Hoje, porém, basta conduzir com a ponta dos dedos, calmamente, porque:

o **DS 19** trabalha para si . . .



**SEGURANÇA TOTAL** — O carro está munido do único dispositivo mecânico capaz de assegurar, em todas as circunstâncias, a melhor aderência à estrada; trata-se, evidentemente, da Tracção à Frente. A segurança dos Citroën, já muito conhecida e apreciada, atingiu no DS 19 um grau ainda mais elevado, em virtude da utilização mais completa das possibilidades proporcionadas pela tracção à frente e graças ao emprego duma suspensão óleo-pneumática, a qual assegura às rodas uma aderência perfeita, seja qual for a natureza do solo.

**FORÇA — POSSIBILIDADES** — O novo motor DS 19 de cabeça de alumínio, câmaras hemisféricas e carburador de corpo duplo, proporciona «reprises» brilhantes e, — graças ao óptimo coeficiente de penetração da carrossaria, — a alta velocidade que classifica o carro.

**TRAVAGEM DE UM PODER INVULGAR - MESMO A QUENTE** — O dispositivo de travagem é inteiramente novo. Compõe-se de:

1.º — Um travão principal, com travões hidráulicos de discos à frente e travões hidráulicos de tambor, à retaguarda. Este conjunto de travagem principal é accionado por um comando hidráulico, o qual não exige ao condutor senão um esforço mínimo, mesmo para as travagens mais brutais. Um duplo circuito permite uma acção simultaneamente independente e de conjunto sobre as rodas da frente e as da retaguarda.

Os travões de discos facilitam a melhor realização actualmente conhecida para a travagem, — seja qual for o esforço e a sua duração: — a proporcionalidade da travagem em relação ao esforço utilizado e a completa ausência de vibração.

2.º — Um travão secundário, que exerce a sua acção às rodas da frente por meio de comando mecânico e acciona as guarnições do travão de discos.

O travão secundário é, praticamente, o travão de estacionamento.

É, no entanto, suficientemente potente para poder ser utilizado como travão de recurso; é mesmo accionado por pedal (com o pé esquerdo).

## **EMBRAIAGEM AUTOMÁTICA**

**CAIXA DE VELOCIDADES DE COMANDO HIDRÁULICO** — O DS 19 não tem pedal de embraiagem. A embraiagem, de comando hidráulico, é inteiramente automática.

As 4 velocidades da caixa são também de comando hidráulico. O condutor mantém, porém, a liberdade de escolher a desmultiplicação em que deseja viajar. Manejando, sem qualquer esforço, a alavanca de mudanças, colocada sob o volante, provoca o engrenamento automático da velocidade desejada.

**DIRECCÃO “AUXILIADA”** — A direcção é de cremalheira e mantém a precisão habitual das direcções Citroën. É, no entanto, do tipo direcção «auxiliada», isto é: um dispositivo hidráulico, dispensa todo e qualquer esforço do condutor.

A direcção é suave, precisa e absolutamente indiferente às irregularidades da estrada.

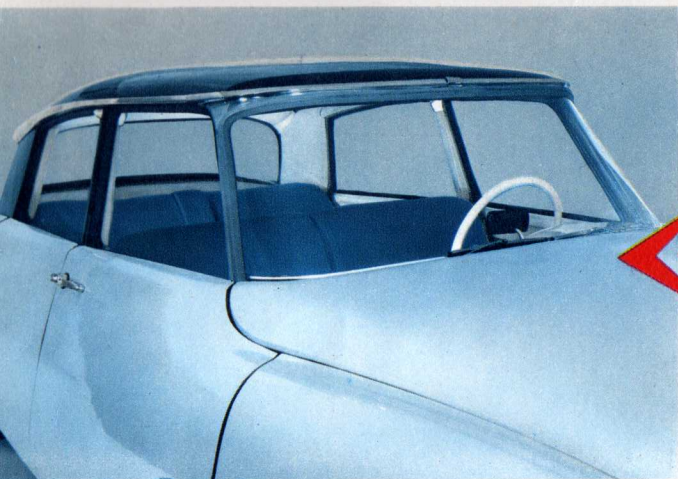
A viragem das rodas é, portanto, feita sem esforço nem fadiga, mesmo nas manobras de estacionamento.

**SUSPENSÃO ÓLEO-PNEUMÁTICA** — A suspensão é óleo-pneumática, tanto à frente como à retaguarda. Esta técnica é a única, até hoje, que pode assegurar a maior suavidade ao carro, em qualquer estrada ou caminho e representa uma solução original e inigualável no domínio da suspensão. Além disso, traz à aderência dos carros Citroën de tracção à frente, uma contribuição apreciável.





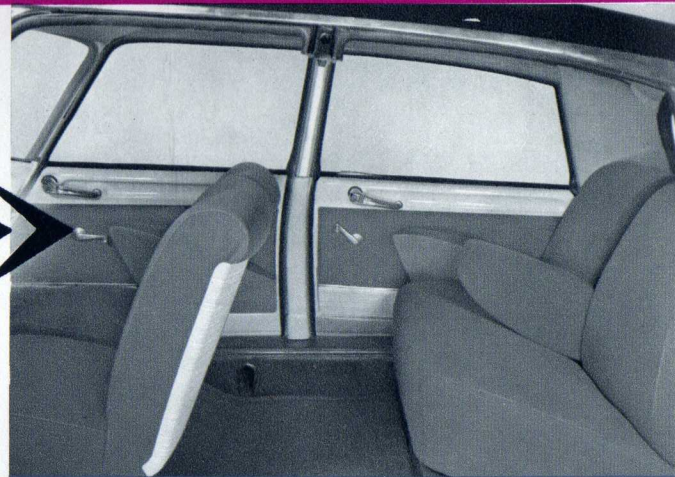
## CONFORTO TOTAL



A carrossaria é mono-peça — O tejadilho, em matéria plástica vitrificada, proporciona simultaneamente: rigidez e solidez, além de ser translúcido.

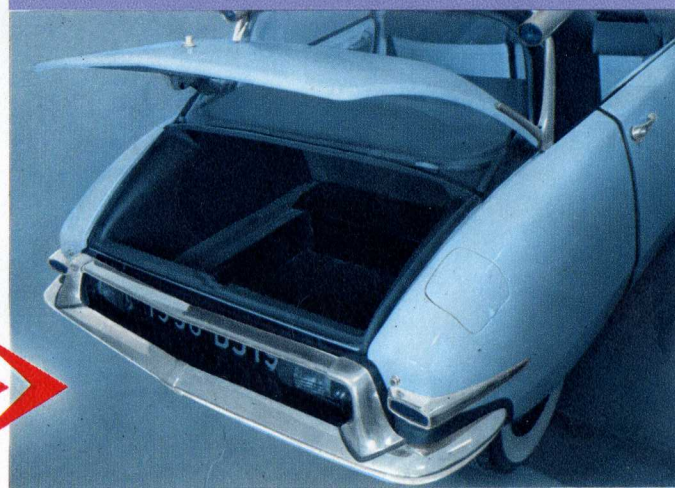
O pára-vento de forma envolvente, tem montantes de perfil elegante. O óculo traseiro tem grandes dimensões. Os vidros laterais, sem caixilhos, dão uma visibilidade excepcional.

É um carro de 5 lugares com duas cadeiras à frente, reguláveis, o que garante uma boa condução; sem, porém, tornar impossível colocar uma terceira pessoa à frente. O espaço amplo dos lugares da retaguarda, já conhecido dos "Citroënistas", mantém-se inalterado.



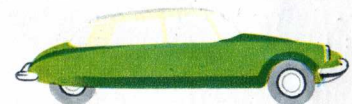
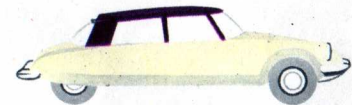
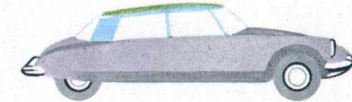
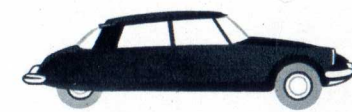
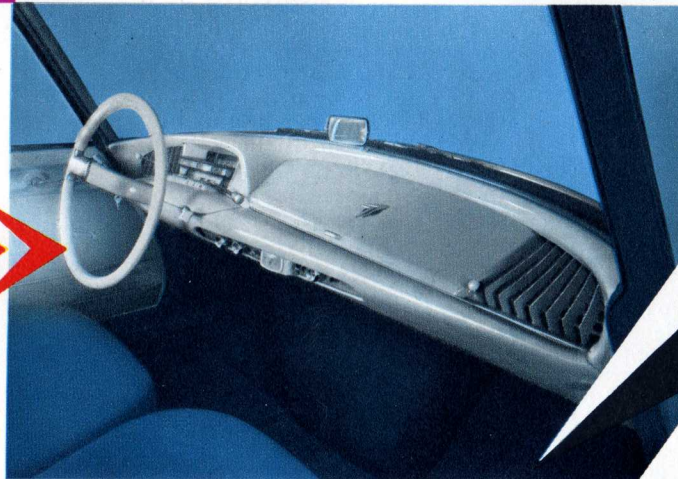
Assentos de uma grande suavidade e conforto — como somente a suspensão óleo-pneumática permite — são estofados com tecido moderno, extremamente macio mas que resiste ao uso e às nódoas.

A mala é muito grande e, como não aloja a roda sobressalente, permite que se viaje com as bagagens necessárias, sem os inestéticos porta-bagagens no tejadilho.





A ventilação é por meio de difusores no quadro de bordo, os quais substituem com vantagem os habituais vidros deflectores que, muitas vezes, diminuem a visibilidade. — Uma parte do ar admitido — depois de aquecido por meio de radiadores especiais, — fornece, no inverno, uma descondensação e calefação muito eficazes.



D S 1 9

*O CARRO EM QUE SE PODE APRECIAR A PAISAGEM, LER, ESCREVER, DORMIR, CONVERSAR,  
ROLAR SEM FADIGA, QUER Á FRENTE QUER Á RETAGUARDA, COM QUALQUER TEMPO*

C I T R O Ë N

# F I C H A T É C N I C A

**MOTOR** — 4 cilindros 78x100 mm. — Cilindrada 1.911 c. c. — Compressão 7,5 — Potência 75 Cv. a 4.500 r/m — Binário motor 14 m/k — Lubrificação à pressão por bomba mecânica — Carburador: Weber, de corpo duplo — Alimentação do carburador por bomba mecânica — Bateria 6 V. 75 A/H. Motor de arranque eléctrico — Dínamo 210 W com regulador de tensão. Arrefecimento por bomba e termostato — Ventoíinha de nylon.

**EMBRAIAGEM** — Monodisco, de comando hidráulico automático.

**CAIXA DE VELOCIDADES** — 4 velocidades e marcha atrás (2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> sincronizadas) de servo comando hidráulico — Alavanca de mudanças sob o volante

**DIRECÇÃO** de Cremalheira, coadjuvada por servo motor hidráulico.

**TRANSMISSÃO** — Tracção à frente — grupo cónico 9x35, de dentes helicoidais.

**CHASSIS** — Plataforma de longarinas laterais em chapa soldada — chão plano.  
**JOGO DIANTEIRO** — Rodas independentes — 2 braços de suspensão e 1 bloco hidropneumático com amortecedor integrado, por cada roda — Barra anti-balanço — Corrector de posição — **JOGO TRASEIRO** — Rodas independentes — 1 braço de suspensão e 1 bloco hidropneumático com amortecedor integrado, por cada roda — Barra anti-balanço — Corrector de posição — **TRAVÃO PRINCIPAL**: de discos às rodas da frente, de tambores às rodas da retaguarda — Comando hidráulico de alta pressão — Compensador de travagem em função de carga sobre o eixo traseiro — Compensador automático de desgaste das guarnições do travão da frente — Superfície de travagem: 272 cm<sup>2</sup> à frente + 250 cm<sup>2</sup> à retaguarda = 522 cm<sup>2</sup> — **TRAVÃO SECUNDÁRIO**: mecânico, de pé, aos discos da frente — Rodas: de fixação central — **PNEUS «X»** 165x400 à frente, 155x400 à retaguarda — Roda sobressalente 165x400.

**PESO - MEDIDAS** — Peso com todo o equipamento (5 litros de gasolina, ferramenta, roda sobressalente): 1.125 kg. — Distância entre eixos: 3m,125 — Via à frente: 1m,50 — Via atrás: 1m,30 — Comprimento total: 4m,80 — Largura total: 1m,79 — Altura total: 1m,47 — Raio de Viragem: 5m,50.

**CAPACIDADES** — Depósito de gasolina: 65 litros — Carter do motor: 4 litros — Caixa de velocidades: 2,5 litros (caixa e diferencial) — Volume da mala: 1/2 metro cúbico inteiramente utilizável (fundo e paredes laterais lisas e sem roda sobressalente).

**CONFORTO** — Aquecimento e descondensação por meio de radiadores independentes com entradas à frente e à retaguarda. — O ar para a descondensação é impulsionado por motor eléctrico — Ventilação por entradas de ar à direita e à esquerda do quadro de bordo.

**PERFORMANCES** — Velocidades máximas: em plano, 140 km./h.; em 1.<sup>a</sup>, 40 km./h.; em 2.<sup>a</sup>, 80 km./h.; em 3.<sup>a</sup>, 115 km./h. — Consumo aos 100 km.: 10 litros, à média de 75 km./h.



# D S 1 9