

CITROËN DS 19



80795

Management at Citroën believed that the standard of living of the French and of Europeans was on the rise. The 2 CV had just been successfully launched on the market and a successor had to be found for the 15 and 11 CV. The VGD project (Large Series Car), the first designs of which dated back to 1945, began to take shape. André LEFEBVRE, who is appointed manager of the project decides the car should be innovative throughout. The body was the art of Flaminio Bertoni and the suspension that of Paul Magès. As for the engine, Paul Bercot updated the design of the old 1911 cc D engine.

At the end of 1954, the project is completed. In October 1955, the car made its debut at the 42nd Paris Motor Show. Most surprising about the car were its lines. The design was totally new. France was divided into two groups: those who liked it and those who didn't. But the bodywork was not the only novel feature. Hydro pneumatic suspension brought unrivaled comfort with four wheel independent suspension. Plastic became an important element in the bodywork, the roof panel and rear window as well as the light alloys for the bonnet making use of plastics. There were also other new features: a single spoke steering wheel, tapered turn signals and doors without window frames.

Wheelbase 3,125 meters
Overall Length 4,830 meters
Width 1,790 meters
Height 1,470 meters
Dry Weight 1,185 kilograms
Engine 4 cylinders in-line, 1911 cc
Horsepower 1 WEBER 24/30 DCLC or ZENITH 24/30 EEAC
75 at 4500 RPM
Gearbox FERODO - 4 speed, 3 of which synchronized
Suspension Hydro pneumatic - 4 wheel independent
75 CV at 4500 U/min
Brakes 4 wheel power assisted - disks at front, drums at rear
Steering Power assisted, rack and pinion

Cluster 1 1
Cluster 2 2 to 79
Cluster 3 80 to 86
Cluster 4 87 to 100
Cluster 5 101 to 120
Cluster 6 121 to 129
5 Tires.

A la Direction de Citroën, on estime que le niveau de vie des Français et des Européens va s'élever, on veut de lancer avec succès le 2 CV et il faut trouver une héritière aux 15 et 11 CV. C'est le projet VGD (Voiture Grande Diffusion) dont les premières esquisses remontent à 1945, qui prend corps. La direction en est confiée à André LEFEBVRE qui opte résolument pour l'innovation dans tous les domaines.

La carrosserie sera le domaine de Flaminio Bertoni, la suspension celui de Paul Magès. Pour la motorisation, Pierre Bercot reprend l'étude de l'ancien moteur D de 1911 cm³.

Fin 1954, le projet est figé dans son ensemble. Octobre 1955, le 42^e Salon de l'Automobile. La première chose qui frappe, c'est son esthétique, du jamais vu. Elle plaira la France en deux: les «pour» et les «contre». Mais l'inédit ne se limite pas à la carrosserie, la suspension hydro-pneumatique assure un confort inégalé avec quatre roues indépendantes, le plastique devient un élément important de la carrosserie avec le pavillon et la vitre arrière ainsi que les allèges légers pour le capot. Suivent autant de détails nouveaux: un volant à une branche aux clipotants fusaux en passant par des portières sans montants de vitres.

Empattement 3,125 m
Longueur hors tout 4,830 m
Largeur 1,790 m
Hauteur 1,470 m
Poids vide 1,185 kg
Moteur 4 cylindres en ligne de 1911 cm³
Puissance WEBER 24/30 DCLC ou ZENITH 24/30 EEAC
75 CV à 4500 tr/min
Embreyage FERODO - 4 vitesses dont 3 synchronisées
Suspension Hydro-pneumatique - 4 roues indépendantes
Freinage assisté 4 roues, disque à l'avant/tambour à l'arrière
Direction crémaillère assistée

Gruppo 1 1
Gruppo 2 2 a 79
Gruppo 3 80 a 86
Gruppo 4 87 a 100
Gruppo 5 101 a 120
Gruppo 6 121 a 129
5 pneu.

Bei Citroën ist man der Ansicht, dass der Lebensstandard in Frankreich und Europa steigen wird, und hat deshalb mit Erfolg den 2 CV. eingeführt. Nun brauchen die 15 und 11 CV. einen Nachfolger. Damit entsteht der Entwurf VDG (ein für grössere Stückzahlen geplantes Fahrzeug), dessen erste Skizzen in das Jahr 1945 zurückreichen. Dieses Fahrzeug nimmt allmählich Form an. Mit der Leitung wird André LEFEBVRE beauftragt, der sich ganz erschließen für Neuerungen auf allen Gebieten entscheidet. Die Karosserie wird von Flaminio Bertoni entworfen, die Aufhängung von Paul Magès. Für den Motor übernimmt Pierre Bercot die Planung des alten Motors D mit 1911 cm³.

Ende 1954 liegt der Gesamtentwurf fest. Frankreich spaltet sich in zwei Lager: «dafür» und «dagegen». Aber die Neuheit beschränkt sich nicht auf die Karosserie, die hydro-pneumatische Aufhängung bringt unübertroffenen Komfort mit vier unabhängigen Rädern. Der Kunststoff wird zu einem wichtigen Element der Karosserie mit dem Dach und der Heckabteile sowie die Leichtmetalllegierungen für die Motorhaube. Es folgen lauter neue Einzelheiten: vom Lenkrad mit einer einzigen Speiche bis zu den strömlinienförmigen Blinklichtern, über Türen ohne Fensterrahmen.

Radstand 3,125 m
Länge über alles 4,830 m
Breite 1,790 m
Höhe 1,470 m
Leergewicht 1,185 kg
Motor 4 Zylinder in Reihe 1911 cm³
Leistung WEBER 24/30 DCLC oder ZENITH 24/30 EEAC
75 PS bei 4500 U/min
Verhältnis FERODO - 4 Gänge, davon 3 synchronisiert
Kupplung hydro-pneumatisch, mit 4 unabhängigen Rädern
Aufhängung hydro-pneumatisch, mit 4 unabhängigen Rädern
Trommel- Servobremssystem für alle 4 Räder, Schubbremsen vorn und hinten
Trommel- Servobremssystem für alle 4 Räder, Schubbremsen hinten
Lenksystem Servolenkung mit Zahnstange

Traube 1 1
Traube 2 2 bis 79
Traube 3 80 bis 86
Traube 4 87 bis 100
Traube 5 101 bis 120
Traube 6 121 bis 129
5 Reifen.

En la dirección de Citroën, se estima que el nivel de vida de los franceses y europeos va a elevarse, y se acaba de lanzar con éxito el 2 CV, pero hay que encontrar un heredero al 11 y al 15 CV. Es por ello que el proyecto VGD (Coche a Gran Difusión), cuyos esbozos remontan a 1945, toma cuerpo. La dirección se le confía a André LEFEBVRE quien opta decididamente por la innovación en todo sentido.

De la carrosserie se encargará Flaminio Bertoni, de la suspensión Paul Magès. Para la motorización, Pierre Bercot retoma el estudio del antiguo motor D de 1911 cm³.

Octubre 1955, 42^o Salón del Automóvil. Lo primero que impacta es su estética: de lo nunca visto. Dividirá Francia en dos: los «por» y los «contra». Sin embargo lo inédito no se limita a la carrocería, la suspensión hidroneumática asegura un confort inigualado con cuatro ruedas independientes, el plástico se convierte en un elemento importante de la carrocería con el techo y el vidrio trasero, al igual que las aleaciones livianas para el capó. Y como éstos, tantos otros detalles nuevos: desde el volante a una sola rama hasta las ventanillas de huésped, pasando por las puertas sin manija para las ventanillas.

Distancia entre ejes 3,125 m
Longitud total 4,830 m
Ancho 1,790 m
Alto 1,470 m
Peso vacío 1,185 kg
Motor 4 cilindros en línea de 1911 cm³
Potencia WEBER 24/30 DCLC o ZENITH 24/30 EEAC
75 CV a 4500 r.p.m.
Carburación FERODO - 4 velocidades de las cuales 3 sincronizadas
Embrague Hidroneumático - 4 ruedas independientes
Suspensión Hidroneumático - 4 ruedas independientes
Frenado asistido 4 ruedas, disco delante/tambor atrás
Dirección cremallera asistida

Racimo 1 1
Racimo 2 2 a 79
Racimo 3 80 a 86
Racimo 4 87 a 100
Racimo 5 101 a 120
Racimo 6 121 a 129
5 neumático

La Direzione della Citroën prevede un miglioramento del livello di vita dei Francesi e degli Europei in genere; il recente lancio della 2 C.V. si rivela un successo e bisogna trovare un erede alla 15 e alla 11 C.V. Il progetto VGD (Veettura a Grande Diffusione), i cui primi schizzi risalgono al 1945, comincia a prender forma. La direzione di questo progetto viene affidata ad André LEFEBVRE, che opta decisamente per l'innovazione totale.

La carrozzeria sarà opera di Flaminio Bertoni, le sospensioni di Paul Magès. Per la motorizzazione, Pierre Bercot riprende lo studio del vecchio motore D da 1911 cm³.
Allo fine del 1954, le grandi linee del progetto sono definite. Nell'ottobre 1955, il 42^o Salone dell'Automobile. Un primo aspetto che colpisce, in questa nuova vettura, è la sua estetica. Una novità assoluta. La Francia si dividerà in due: i «pro» ed i «contro». Ma l'inédito non si limita alla carrozzeria. La sospensione idropneumatica garantisce un confort ineguagliato con quattro ruote indipendenti; la plastica diventa un elemento importante della carrozzeria, con il tetto interno e il lunotto posteriore, e le leghe leggere per il cofano. Il tutto è accompagnato da una serie di dettagli nuovissimi: dal volante a una razza alle frecce a levette, passando per le portiere prive dei montanti per i cristalli.

Interrasse 3,125 m
Totallängd 4,830 m
Bredd 1,790 m
Längd över alla 1,470 m
Höjd 1,470 m
Tomvikt 1,185 kg
Motor 4 cylindrar i rader, 1911 cm³
Potens WEBER 24/30 DCLC o ZENITH 24/30 EEAC
75 HK vid 4500 v/min.
Carburazione FERODO - 4 rapporti di cui 3 sincronizzati
Frizione idropneumatica - 4 ruote indipendenti
Sospensione idropneumatica - 4 ruote indipendenti
Freni assistiti 4 ruote, a disco anteriore - a tamburo posteriore
Direzione Cremaigliera assistita

Piastra 1 1
Piastra 2 2 a 79
Piastra 3 80 a 86
Piastra 4 87 a 100
Piastra 5 101 a 120
Piastra 6 121 a 129
5 pneumatici.

Bij de Directie van Citroën, acht men dat de levensstandaard van de Franzen en van de Europeanen zal stijgen, men heeft met succes de 2 P.K. geïntroduceerd, en men moet een erfgenaam voor de 15 en 11 P.K. vinden. Het is het VGD project (Wagen met Grote Diffusie) waarvan de eerste schetsen dactylerend van 1945, een vaste vorm hebben aangenomen.

De directie werd ervan aan André LEFEBVRE die rondtuit de innovatie in alle opzichten kiest, toevertrouwd.

De carrosserie wordt bij de directie van Flaminio Bertoni, de ophanging wordt aan Paul Magès toevertrouwd. Voor de motorisatie, herneemt Pierre Bercot de studie van de oude motor D met 1911 cm³.
Eind 1954, zit het project in zijn geheel vast. Het eerste punt dat opvalt, is de esthetica, nooit werd zo iets gezien. Zij verdeelt Frankrijk in twee: «de Voor» en «Tegen». Maar dit geheel nieuw beperkt zich niet tot de carrosserie, de hydro-pneumatische ophanging verleent een ongeëvenaard comfort met vier onafhankelijke wielen, plastic wordt een belangrijk element van de carrosserie met de kap en de achterruit, evenals de lichte legering voor de motorkap. Even talrijke nieuwe details volgen: van het stuur met één tak tot de vloorsprong knipperlichten en de deuren zonder raamslijlen.

Wielbasis 3,125 m
Lengte over alles 4,830 m
Breedte 1,790 m
Hoogte 1,470 m
Leeggewicht 1,185 kg
Motor 4 lijpvormige cilinders van 1911 cm³
Vermogen WEBER 24/30 DCLC of ZENITH 24/30 EEAC
75 PK tegen 4500 t/m
Koppeling FERODO - 4 versnellingen waarvan 3 gesynchroniseerd
Koppeling FERODO - 4 versnellingen waarvan 3 gesynchroniseerd
Ophanging Hydro-pneumatisch - 4 onafhankelijke wielen
Remming 4 biggestane wielen, schijf vooraan/trommel achteraan
Stuurinrichting bijgestane beugel

Tros 1 1
Tros 2 2 tot 79
Tros 3 80 tot 86
Tros 4 87 tot 100
Tros 5 101 tot 120
Tros 6 121 tot 129
5 banden.

non Citroën's ledning anser man att transmissiöns och de övriga euro-peernas levnadsstandard kommer att stiga. 2 HK-modellen har lanserats med framgång och det gäller nu att få fram en efterträdare till 15 och 11 HK-modellerna. Detta är början på ett projekt som på franska kallas VGD (bil för stor spridning) och vars första utkast gjordes år 1945. Det är André LEFEBVRE som blir ansvarig för projektet och han går helt in för förändring på alla områden.

Flaminio Bertoni är ansvarig för karosseriet och Paul Magès för upphän-gningen. Vad motorn beträffar återupptar Pierre Bercot planerna för den tidigare D motorn om 1911 cm³.
I oktober av år 1954 sälls projektet last i sin helhet. Det man först lägger märke till är bilens utseende: man har aldrig sett något liknande. I Frankrike går körtarna starkt isär: man är antingen «för» eller «emot». Men förändringarna gäller inte endast karosseriet. De hydro-pneumatiska upphängningen ger en helt ny komfort med fyra oberoende hjul. Plasten blir en viktig del av karosseriet med taket och bakru-ten samt lättmetaller för huven. Andra nya detaljer kan ännu nämnas: ratt med en enda eker, blinkkrans form och dörrar utan fönsterbåge.

Axelavstånd 3,125 m
Totalängd 4,830 m
Bredd 1,790 m
Höjd 1,470 m
Tomvikt 1,185 kg
Motor 4 cylindrar i rad, 1911 cm³
Effekt 75 HK vid 4500 v/min.
Förgångning WEBER 24/30 DCLC eller ZENITH 24/30 EEAC
Koppling FERODO - 4 hastigheter av vilka 3 synkroniserade
Upphängning Hydro-pneumatisk - 4 oberoende hjul
Bromsning med 4 hjul, skiva fram/trumma bak/tilt
Styrning kuggstång

Gjutstycke 1 1
Gjutstycke 2 2 till 79
Gjutstycke 3 80 till 86
Gjutstycke 4 87 till 100
Gjutstycke 5 101 till 120
Gjutstycke 6 (kravall) 121 till 129
5 däck.

CITROËN in jobtkunta on sitä mieltä, että ranskalaisten sekä muiden eurooppalaisten elintaso on noussut. Tunnettu 2 HV:n malli on markki-noitu suurella menestyksellä ja nyt on keksittävä 15 ja 11 HV mallien seuraajaa. Luji projekti, jota ranskalaiset kutsuvat VGD-projektiksi (laajaa levikin auto) ja jonka ensimmäiset suunnitelmat ovat peräisin vuodelta 1945 alkavaa muutosia. Vastuun tästä työstä saa André LEFEBVRE, joka on rohkeaa uudistaa.

Flaminio Bertoni suunnittelee korin ja Paul Magès tueman. Mitä moottori-n tulee, niin Pierre Bercot tutki uudelleen vanhan D-moottorin (1911 cm³) mahdollisuudet.

Vuonna 1954 projekti työllään lopullisesti lakkoo. Ensimmäinen asia joka herättää huomiota on auton ulkonäkö, täysin ennennäkemätöntä. Ranskalaisten mielipiteet asiasta menevät kahteen suuntaan: «olla»-puolesta» tai «vastaan». Muita uutuuksia on muita kuin korin, hydro-pneumaattinen tuenta antaa uuden mukavuuden kaikkien nel-jän pyörän ollessa riippumattomia toisistaan, muovi tulee tärkeäksi korro-saksi (katto ja takalasi) sekä kevytmetallia käytetään suojuksessa. Seuraa muutakin ussia yksityiskohia: ohjauspyörässä on ainoastaan yksi puola: suuntavilkujen muoto; ovissa ei ole lukkakehyksiä.

Akseliväli 3,125 m
Kokonaispituus 4,830 m
Leveys 1,790 m
Korkeus 1,470 m
Tyhjä paino 1,185 kg
Moottori 4 sylinterillistä rivissä, 1911 cm³
Teho WEBER 24/30 DCLC tai ZENITH 24/30 EEAC
75 HV 4500 k/min.
Käyttö FERODO - 4 nopeutta joista 3 synkronoitua
Jarrutus hydro-pneumaattinen - 4 riippumattomia pyörää
Tunturi 4: lla pyörällä, levy edessä/rumpu takana
Ohjaus hammastanko

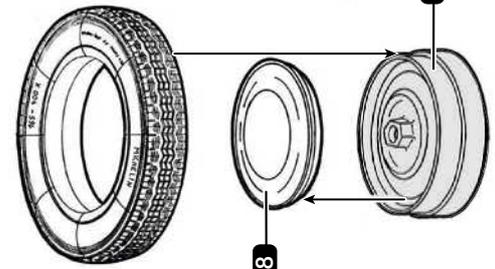
Valikappale 1 1
Valikappale 2 2 - 79
Valikappale 3 80 - 86
Valikappale 4 87 - 100
Valikappale 5 101 - 120
Valikappale 6 121 - 129
5 rengasta.

COULEURS RECOMMANDEES:

-  3 Vert Brunswick brillant
Gloss Brunswick green
Glänzend-Dunkelgrün
 -  19 Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glänzend-Hellrot
 -  22 Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss
 -  30 Vert foncé mat
Matt dark green
Matt Dunkelgrün
 -  25 Bleu mat
Matt blue
Mattblau
 -  33 Noir mat
Matt black
Mattschwarz
 -  64 Gris clair mat
Matt light grey
Matt-Hellgrau
 -  69 Jaune brillant
Gloss yellow
Glänzend-Gelb
 -  65 Bleu avion mat
Matt aircraft blue
Matt-Flugzeugblau
 -  71 Chêne satiné
Satin oak
Satin-Eichgrün
 -  93 Jaune désert mat
Matt desert yellow
Matt-Wüstensand
- M1 = $\frac{6}{7}$  11 + $\frac{1}{7}$  71
- M2 = $\frac{1}{2}$  11 + $\frac{1}{2}$  3

x2

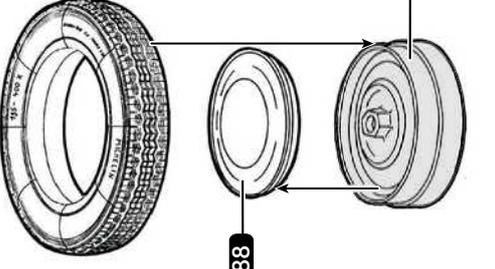
1



29 M1

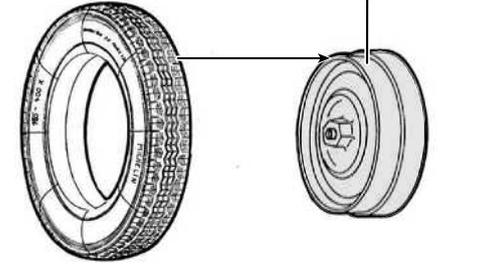
x2

2



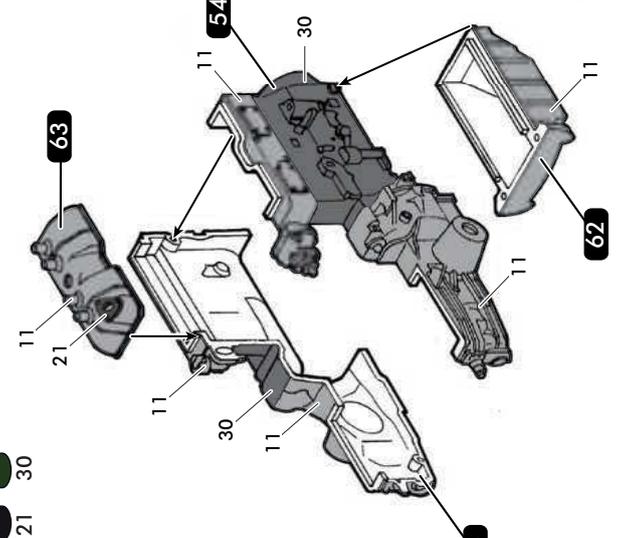
88

3



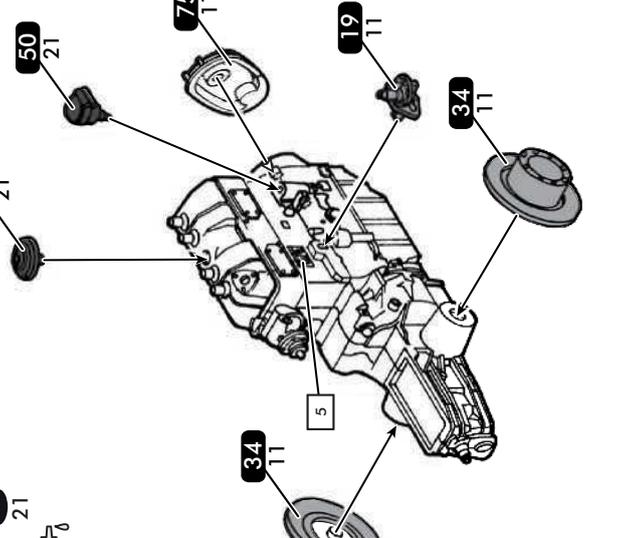
28 M1

4

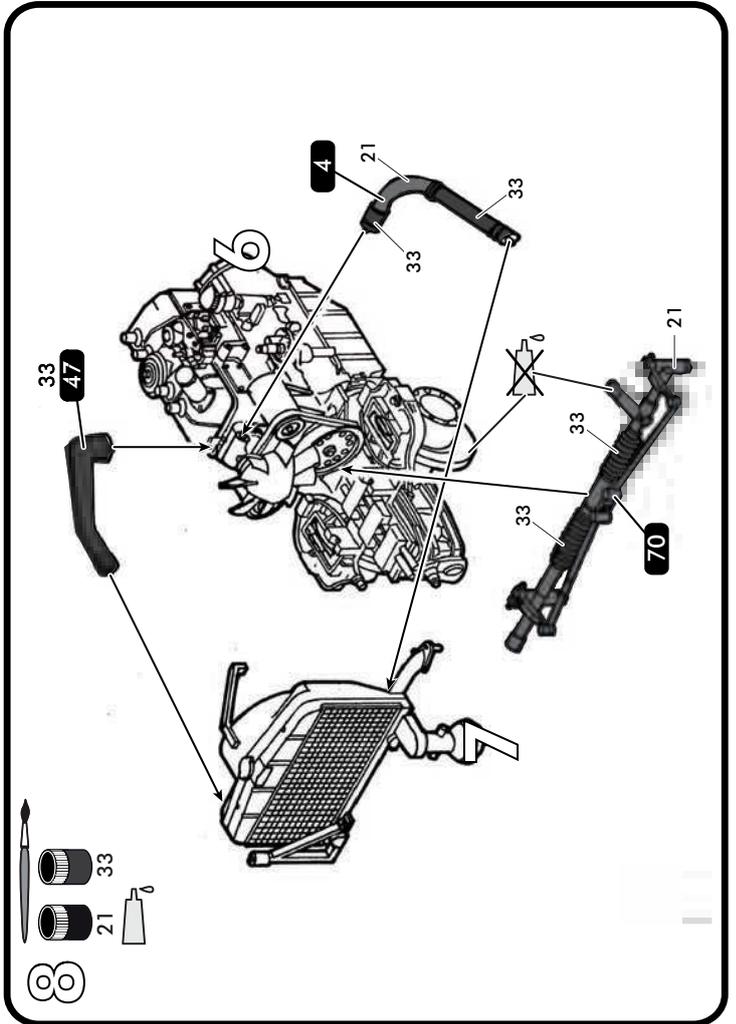
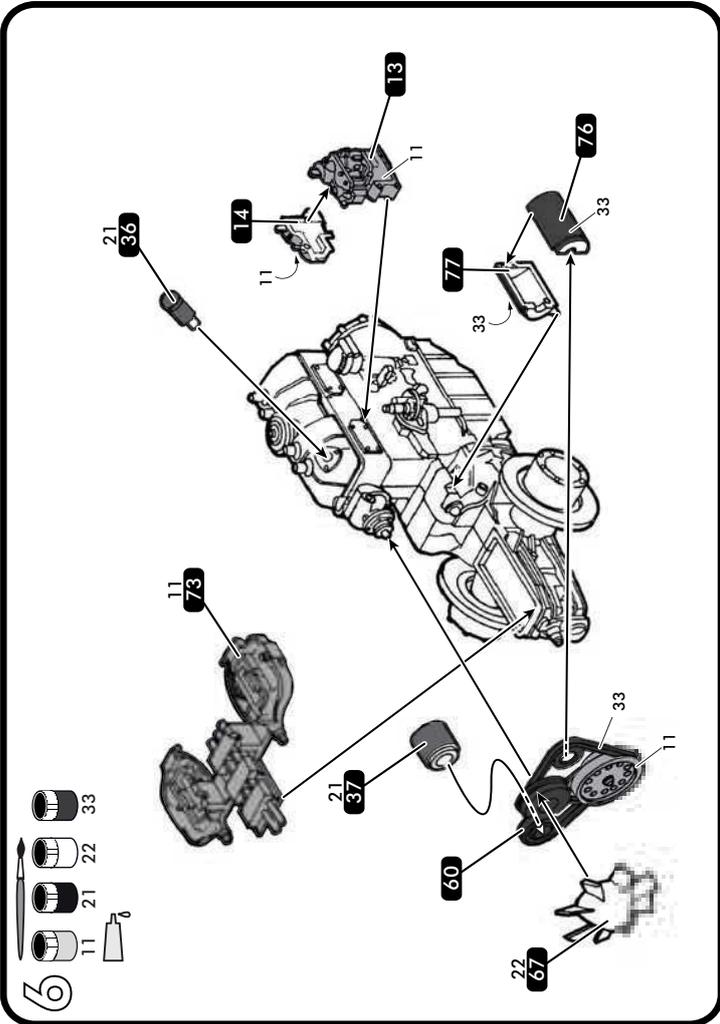
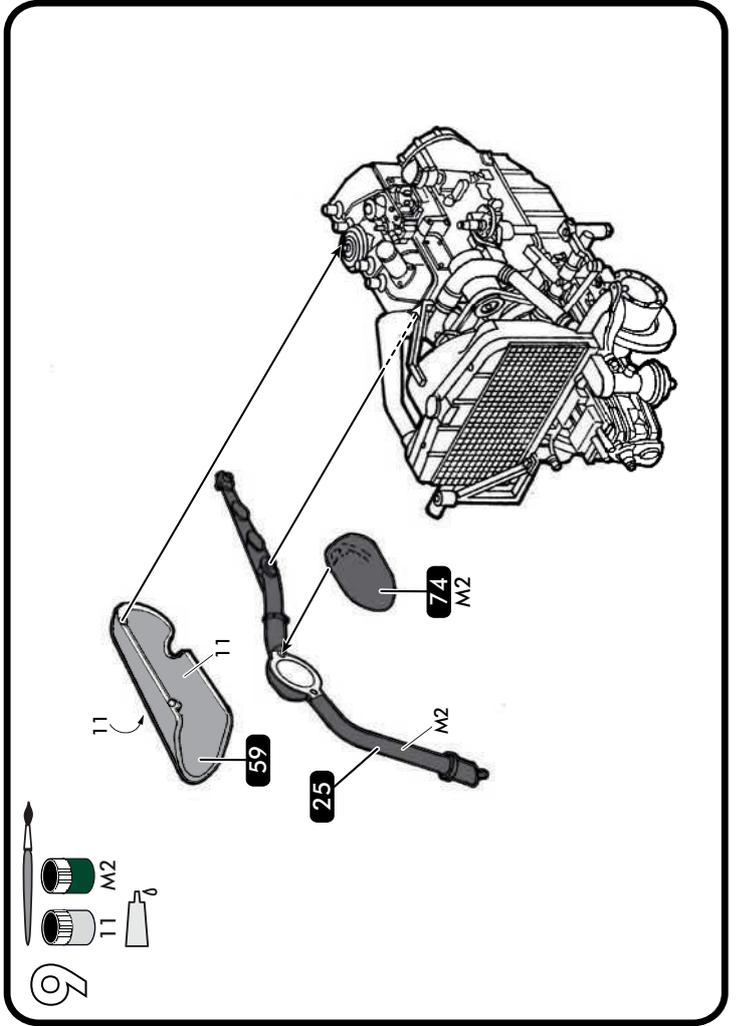
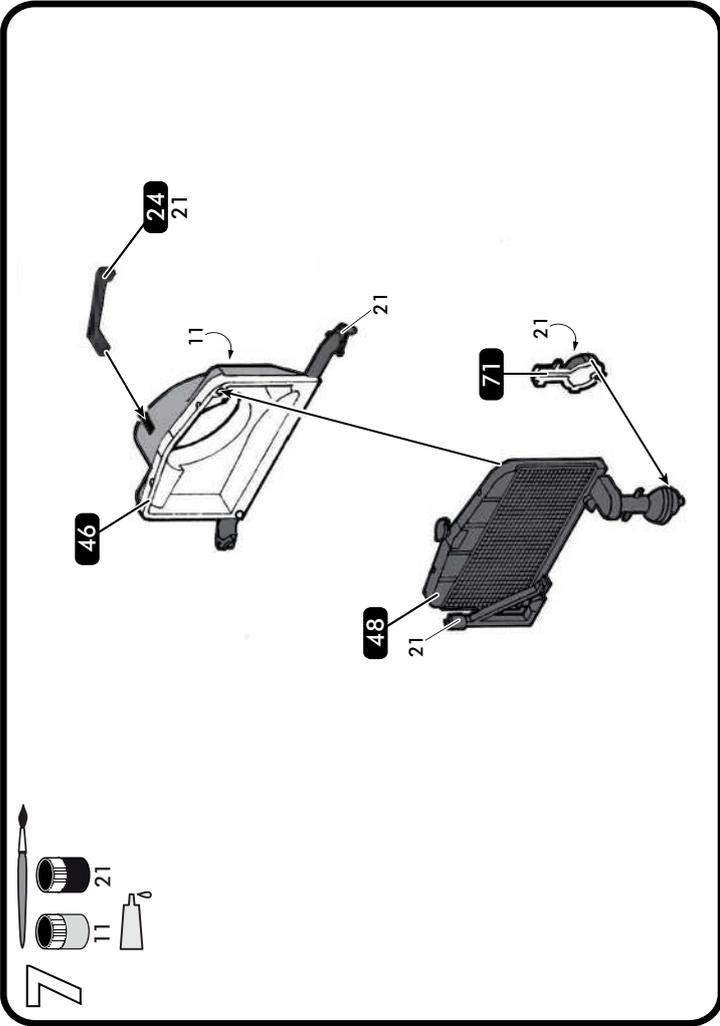


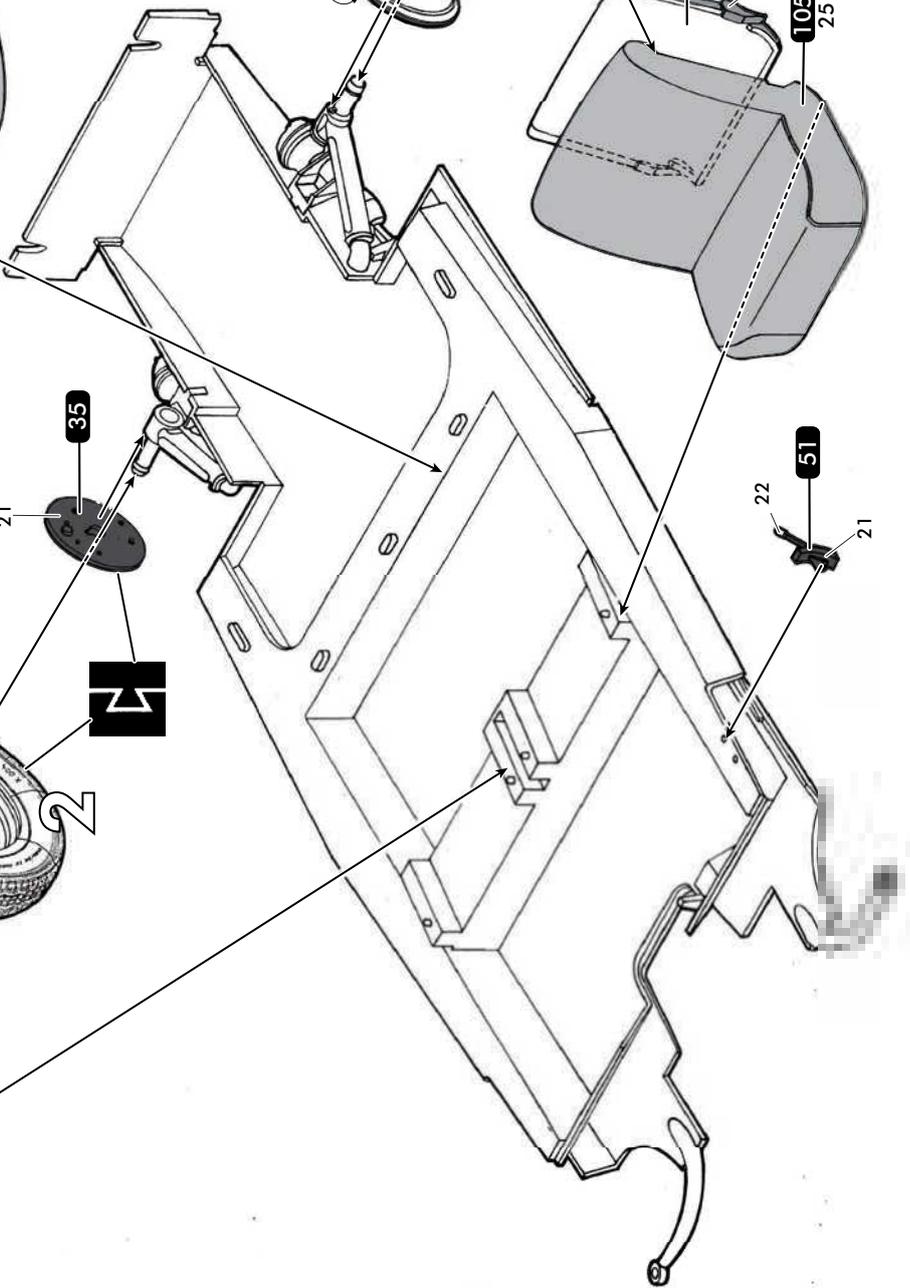
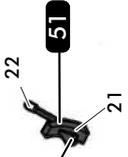
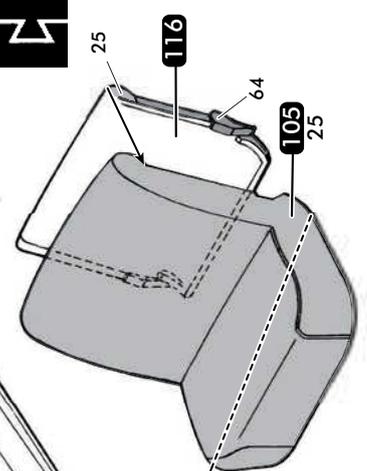
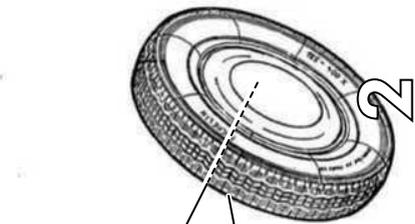
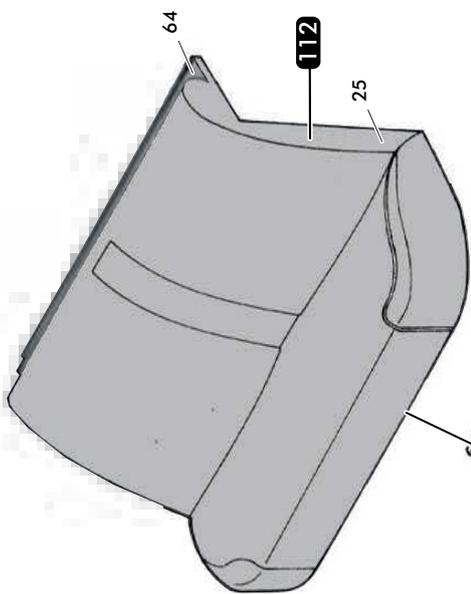
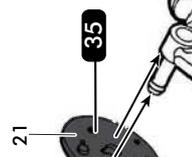
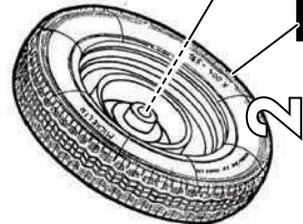
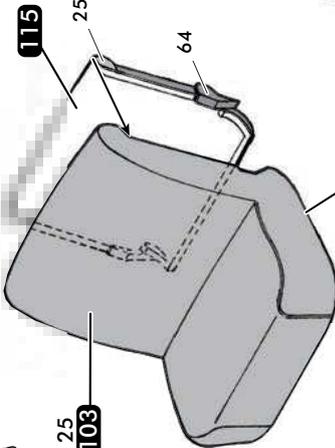
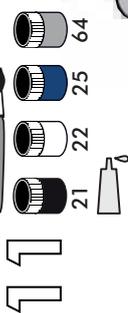
53

5

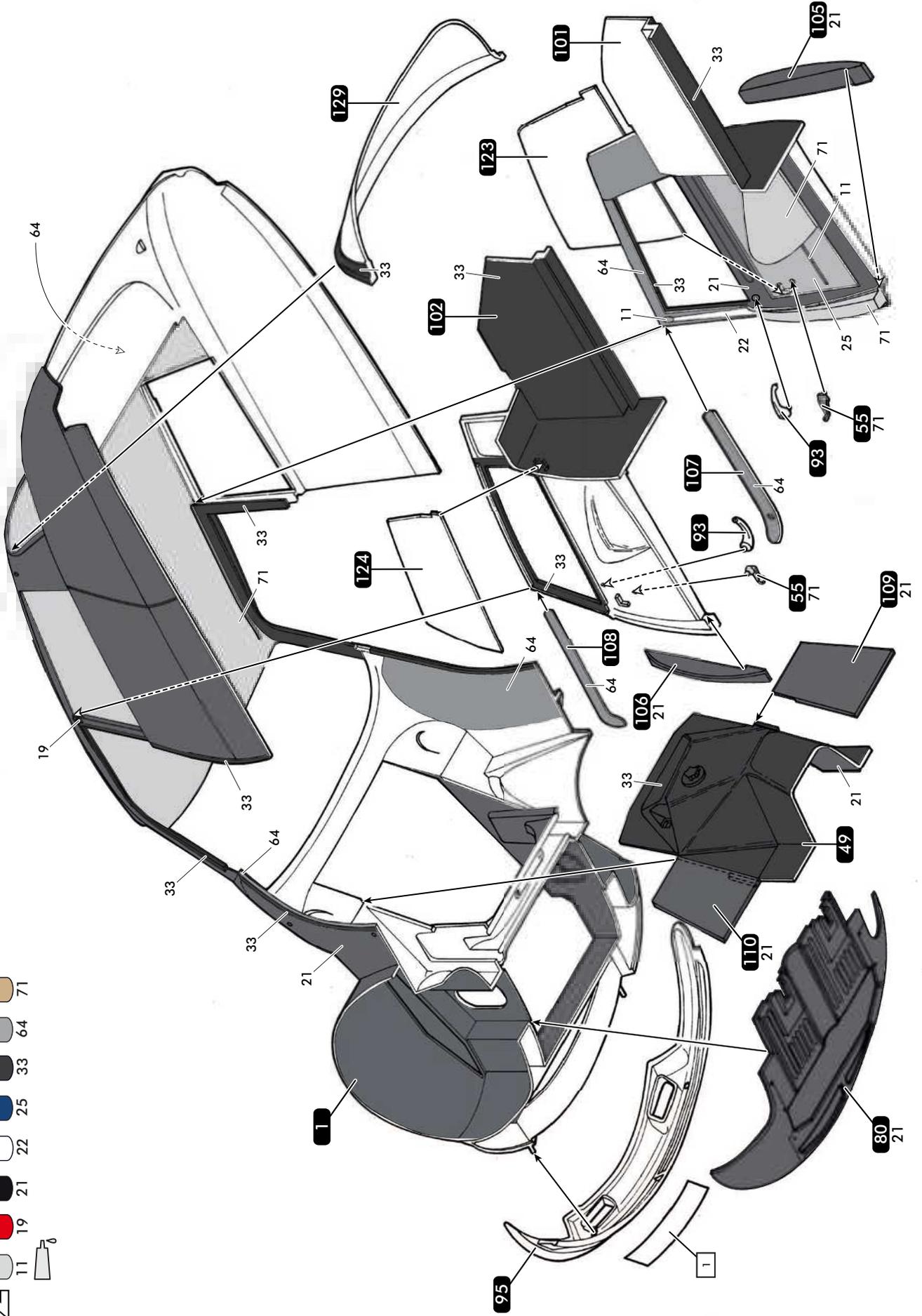


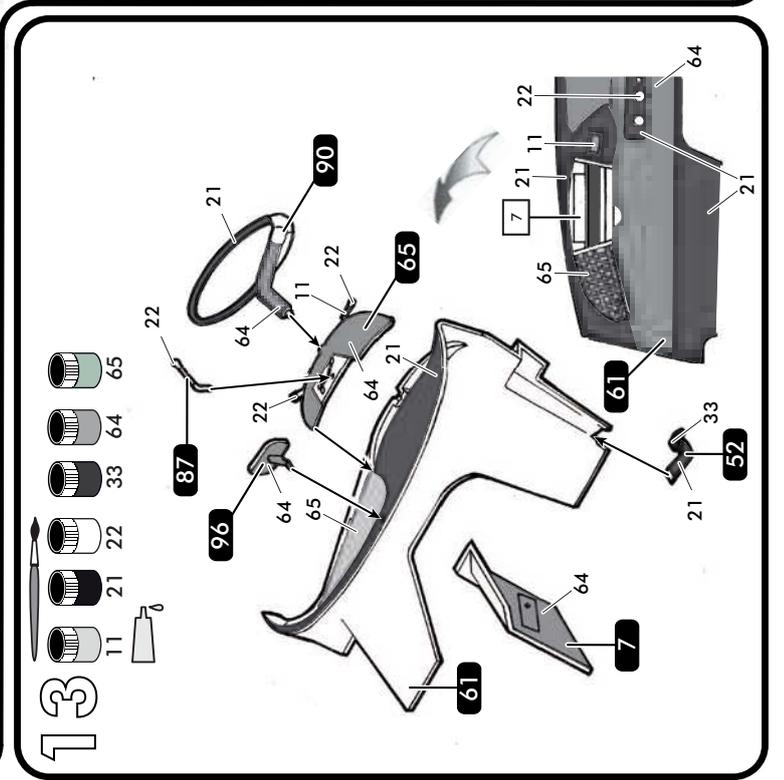
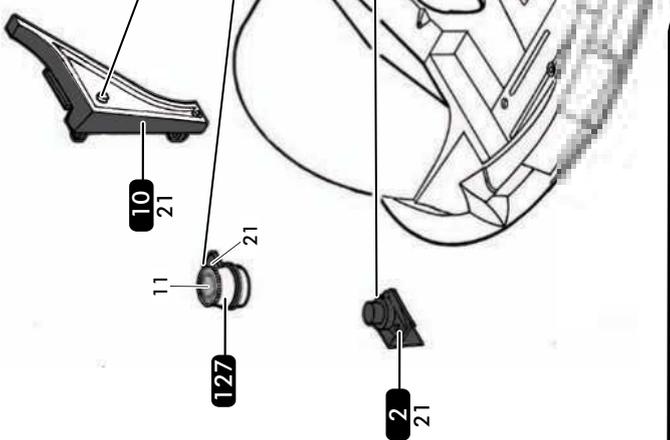
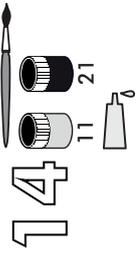
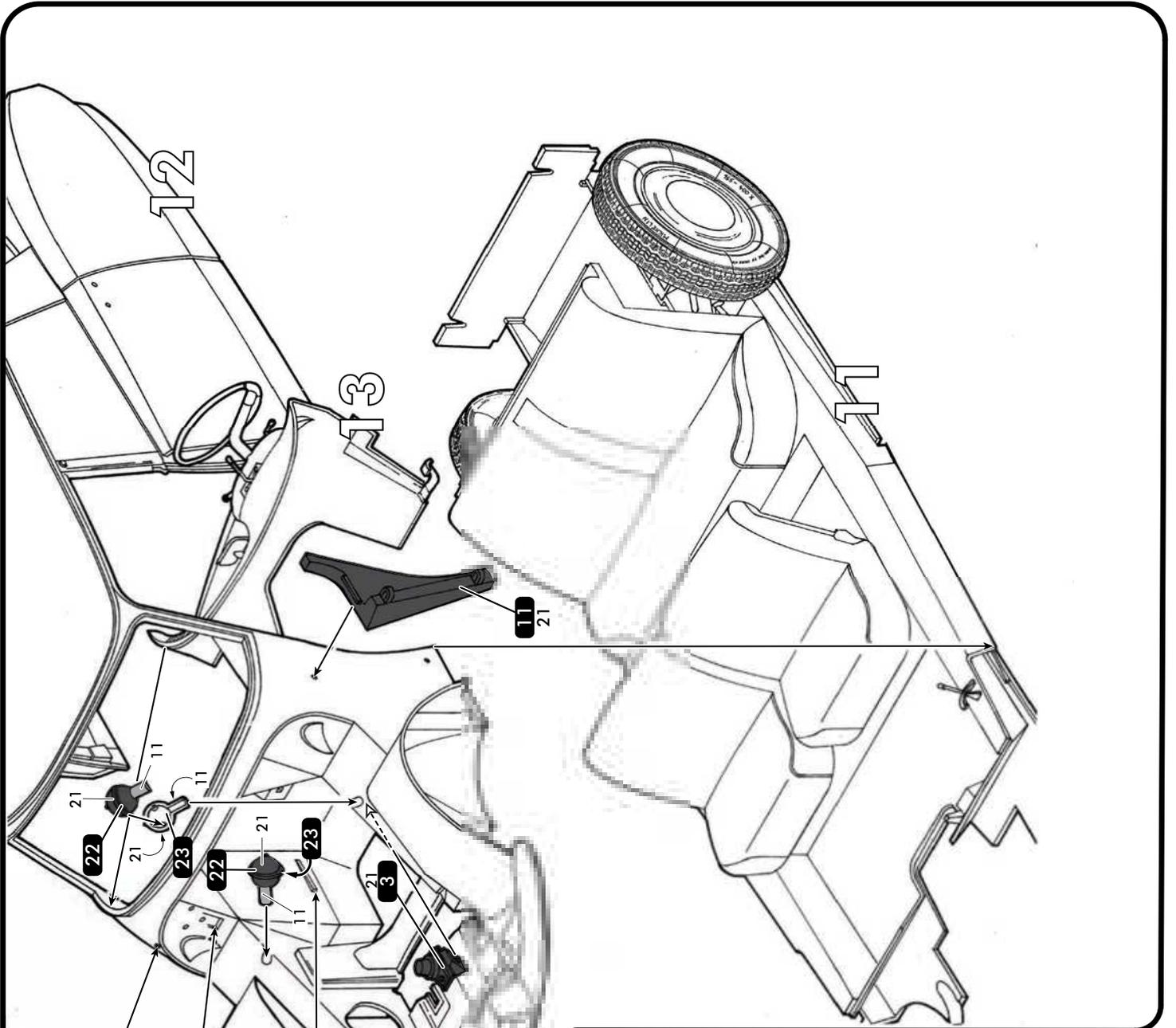
34



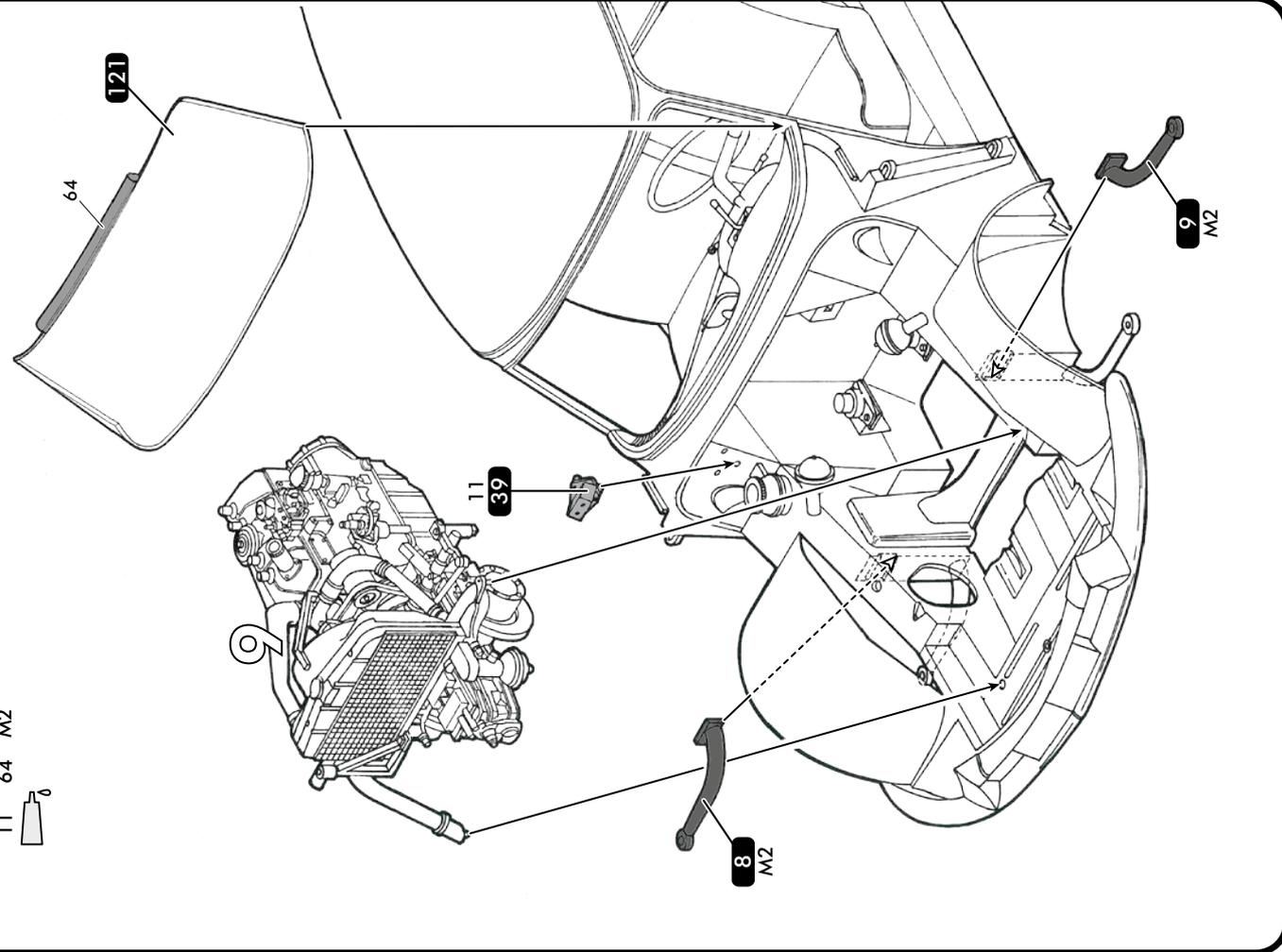
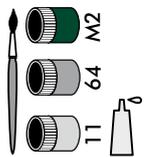


12

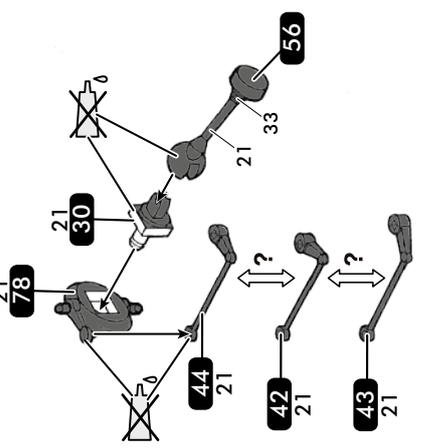
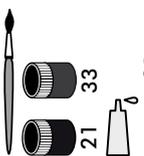




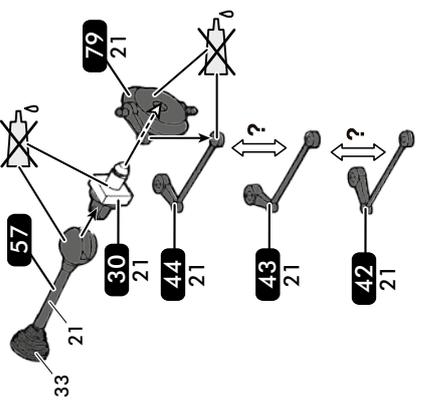
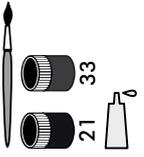
15



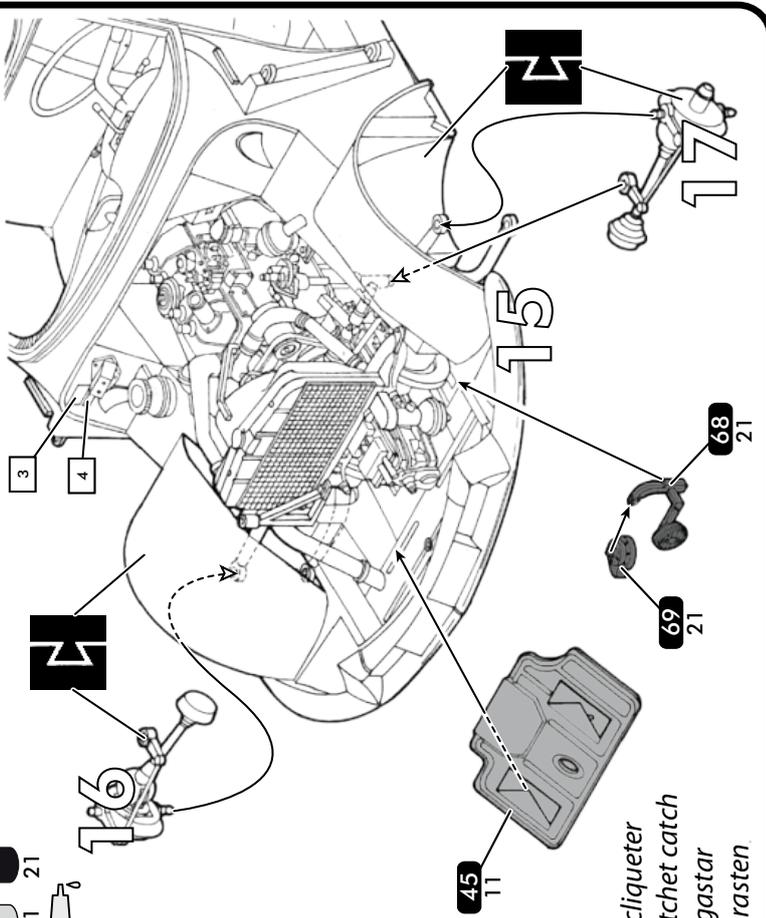
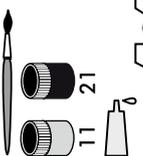
16



17



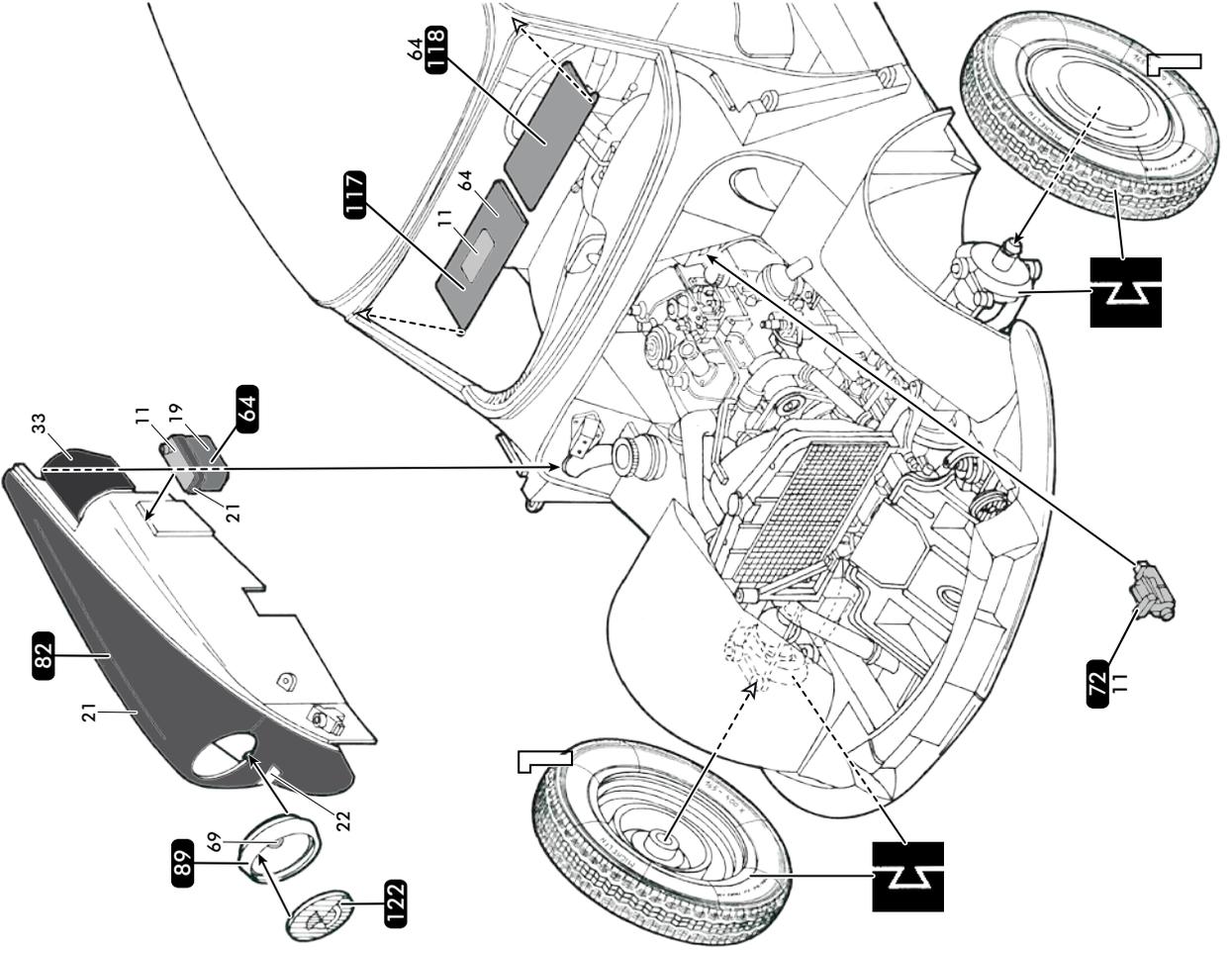
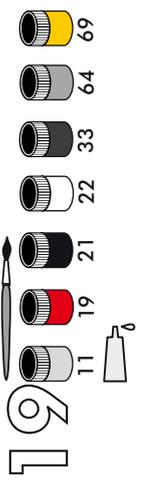
18



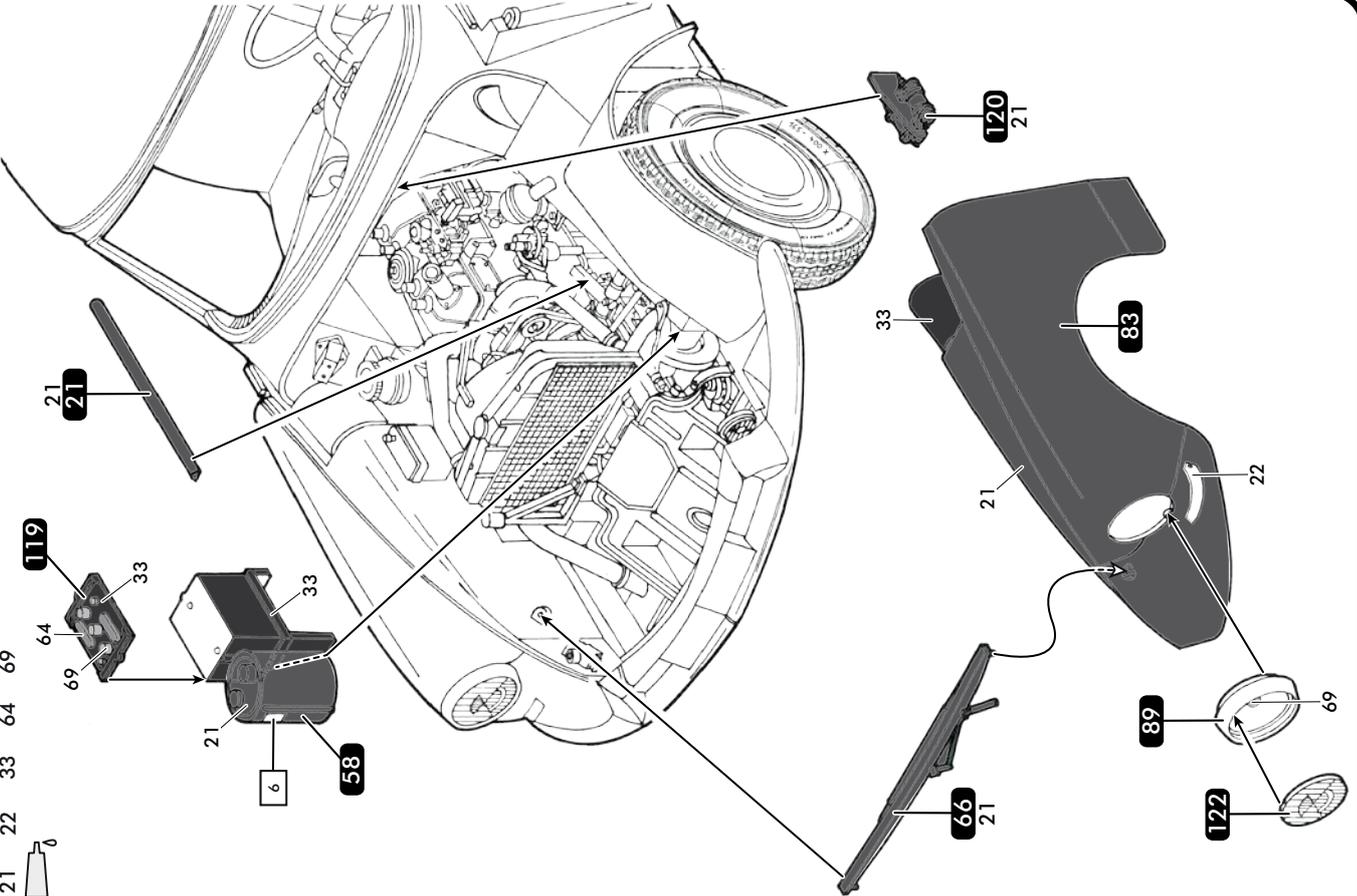
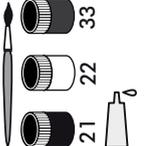
Encliqueter
Ratchet catch
Engastar
Einrasten



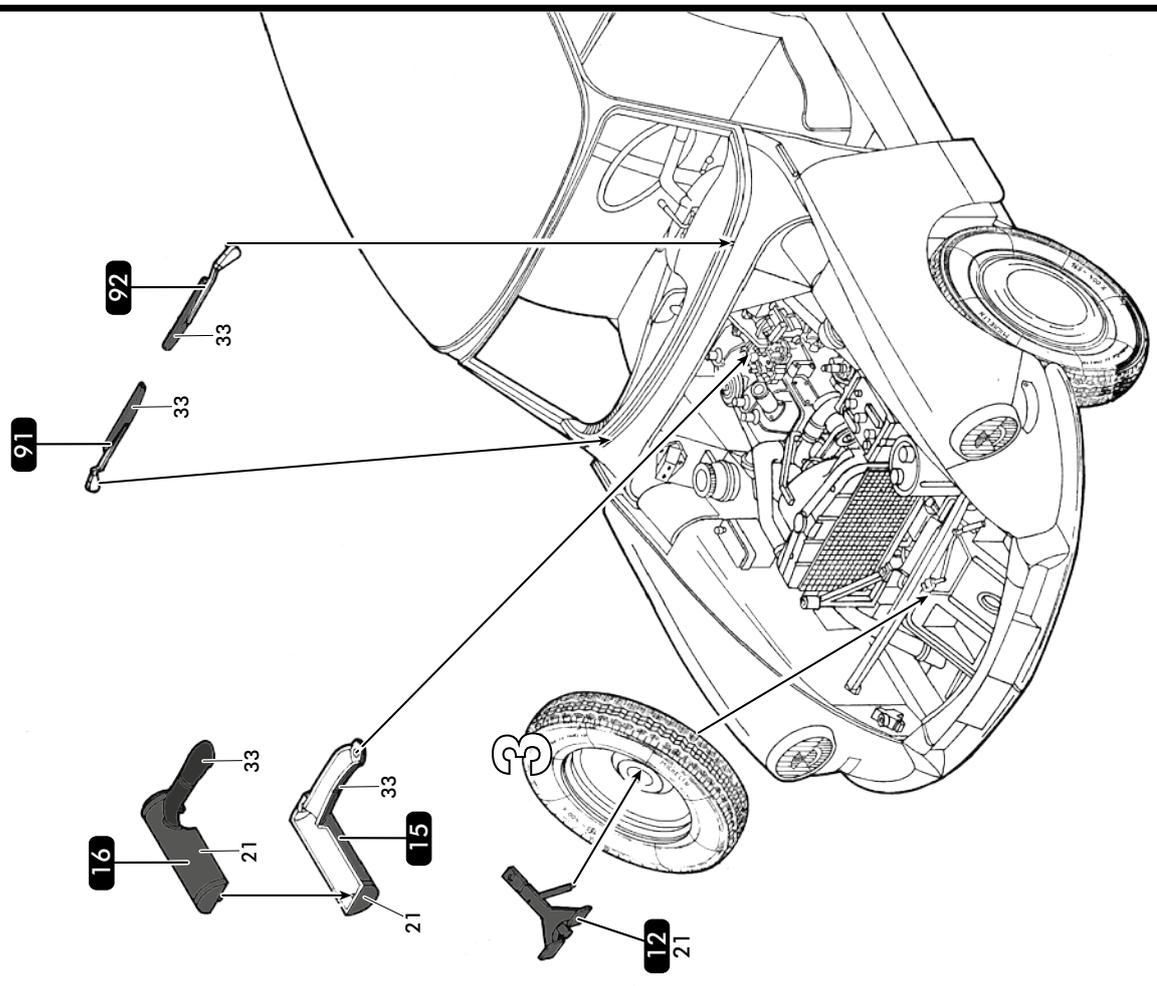
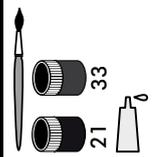
Encliqueter
Ratchet catch
Engastar
Einrasten



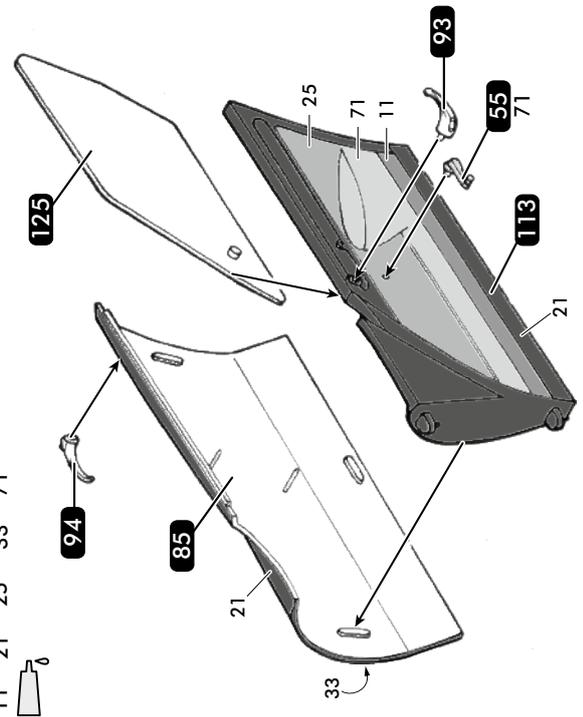
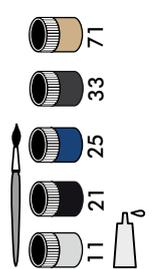
20



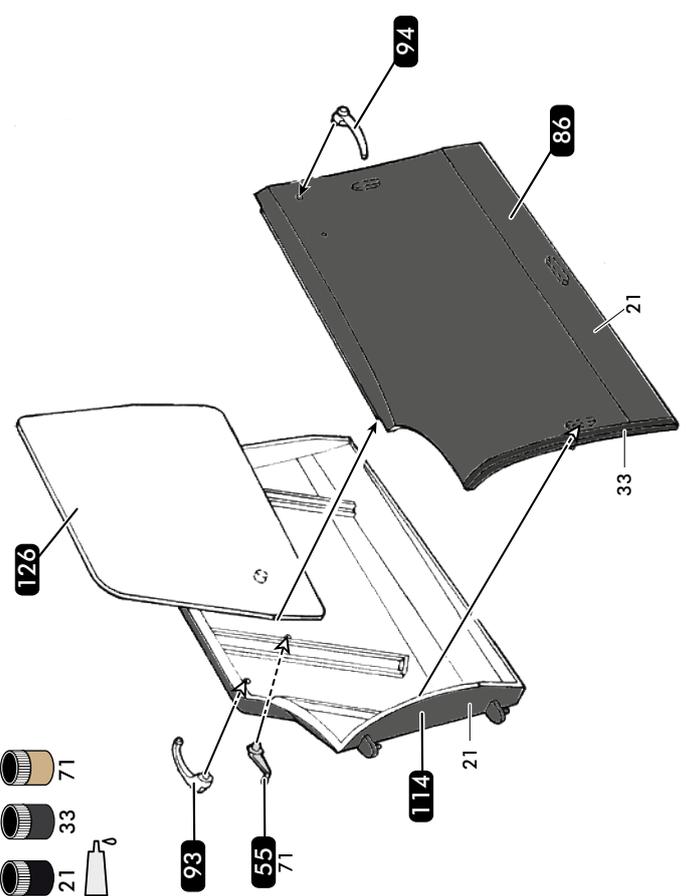
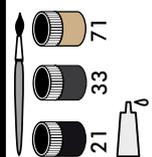
21



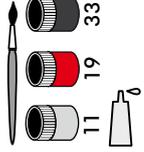
22



23



25



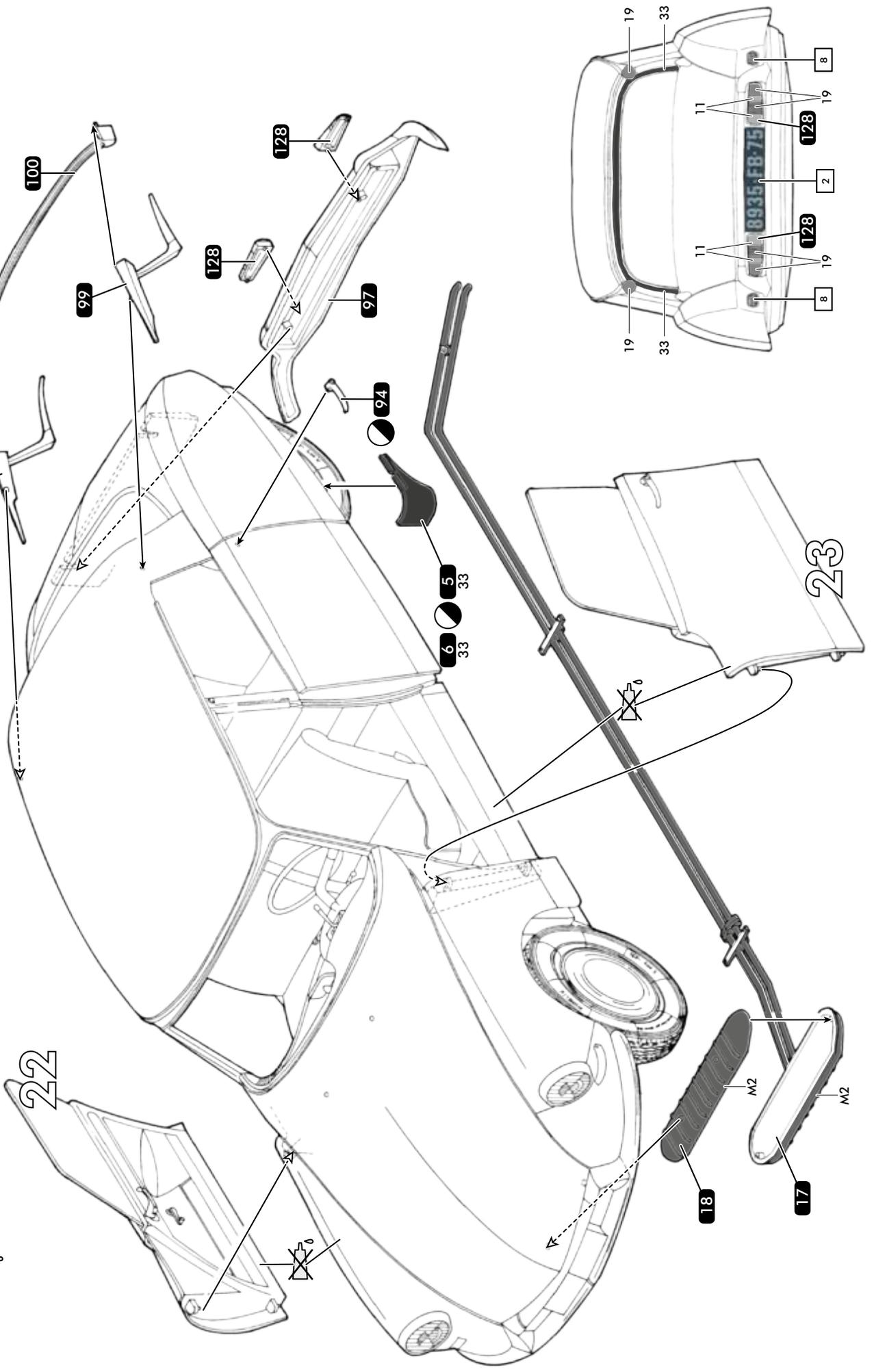
M2

33

19

11

Assemblage symétrique.
 Symmetric assembly.
 Symmetrische Zusammenstellung.
 Ensamblaje simétrico.





Français

Lire attentivement les instructions de la notice.

Peindre les petites pièces sur leur support.

Détacher les pièces selon l'ordre de montage.

Poncer les points d'attache.

English

Read the instruction manual with care.

Paint the small parts on their support.

Detach the parts in the order of assembly.

Sand the attaching points.

Deutsch

Lesen Sie die Anweisungen sorgfältig durch.

Streichen Sie die kleinen Teile auf deren Halterung an.

Lösen Sie die Teile in Montager Reihenfolge.

Schleifen Sie die Befestigungsstellen.

Español

Leer atentamente las instrucciones del fletó.

Pintar las pequeñas piezas sobre su soporte.

Desprender las piezas según el orden de montaje.

Alisar los puntos de ajuste.

Italiano

Leggere attentamente le istruzioni d'uso.

Verniciare i pezzi piccoli dopo averli posti sul supporto relativo.

Staccare e i pezzi secondo l'ordine di montaggio.

Levigare e i punti di attacco.

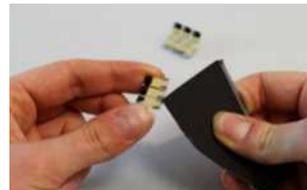
Nederlands

Lees de gebruikshandleiding aandachtig door.

Schilder de kleine onderdelen in het raamwerk.

Maak de onderdelen los volgens de montagevolgorde.

Schuur de hechtvlakken.



Français

Retoucher les points d'attache des pièces déjà peintes.

Simuler l'assemblage.

Poncer la peinture ou le chrome avant d'appliquer la colle.

Utiliser la colle avec parcimonie.

English

Touch up the attaching points of painted parts.

Simulate the assembly.

Rub down the chromium paint before applying the glue.

Use glue sparingly.

Deutsch

Streichen Sie die Befestigungspunkte der bereits angestrichenen Teile

Simulieren Sie die Montage.

Schmiegeln Sie die Farbe oder den Chrom, bevor Sie den Kleber auftragen.

Tragen Sie den Kleber stellenweise auf.

Español

Retocar los puntos de ajuste de las piezas ya pintadas.

Simulare un ensamblaje.

Lijar la pintura o el cromo antes de aplicar la cola.

Utilizar la cola con moderación.

Italiano

Ritoccare i punti d'attacco dei pezzi già verniciati.

Simulare l'assemblaggio.

Levigare la vernice o la parte cromata prima di applicare e la colla.

Utilizzare la colla con parsimonia

Nederlands

Werk de hechtvlakken van de reeds geschilderde delen bij.

Pas, alvorens te lijmen.

Verf of chroom eerste schuren alvorens de lijm operation te brengen.

Maak spaarzaam gebruik van de lijm.

VISITEZ-NOUS EN LIGNE!

VISIT US DIGITALLY!
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

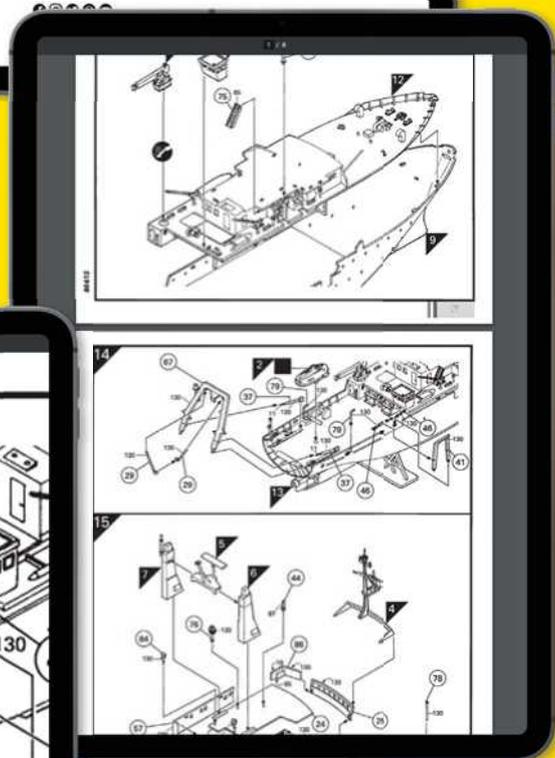
 www.heller.fr
 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)
 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article que vous désirez et téléchargez les instructions.

Choose your desired article and download the instruction.

Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



**Download all
instructions!**

Grossissement des instructions pour
ue détaillée.

Enlarge the instruction for a more
detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine
detailliertere Ansicht.

V-041120

Service Consommateurs
Pour toute demande de SAV, connectez-
vous sur notre site www.heller.fr.

Customer Service
For after-sales service requests,
please contact us through our website
www.heller.fr.

Endverbraucherservice
Bitte besuchen Sie uns auf www.heller.fr
für alle Ersatzteilanforderungen.

Heller Hobby GmbH
Erlenbacher Str. 3 • 42477 - Radevormwald • GERMANY
 +49 2195-92773-0  info@heller.fr