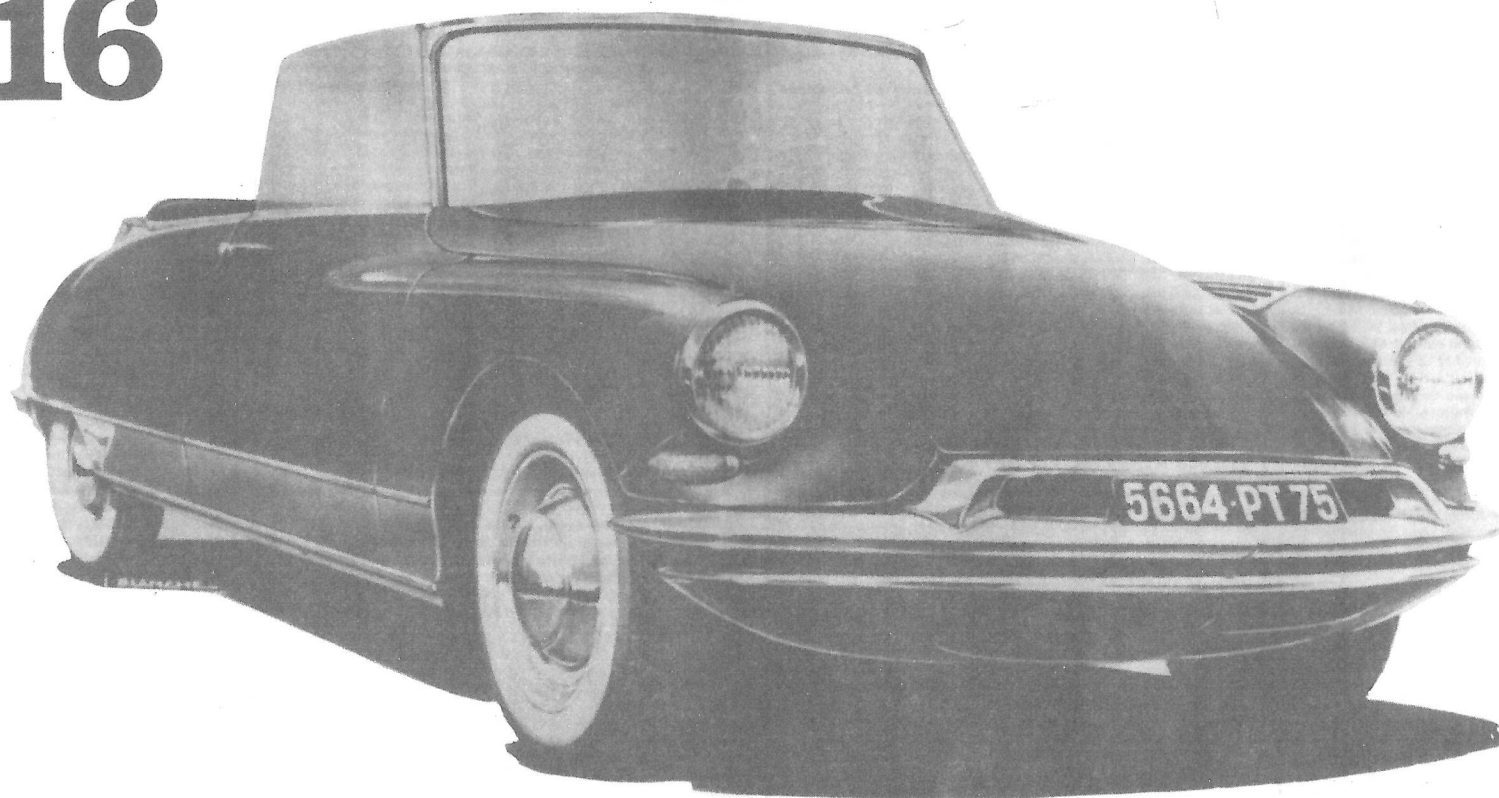


CITROEN DS 19 CABRIOLET

1.16



Heller

Management at Citroën believed that the standard of living of the French and of Europeans was on the rise. The 2 C.V. had just been successfully launched on the market and a successor had to be found for the 15 and 11 C.V. 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.

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. Hydropneumatic 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.

The first convertibles were initially designed by Bertoni and marketed by Chapron. The factory convertibles were fitted on ID 19 bases and the cars were proposed with leather interiors. The convertible was put on the market for the first time at the 1961 Motor Show, at a price of FF 22.000. As a comparison, a Dauphine at that time was selling for FF 6000.

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	75 at 4500 RPM
Carburetors	1 WEBER 24/30 DCLC or ZENITH 24/30 EEAC
Gearbox	FERODO - 4 speed, 3 of which synchronized
Suspension	Hydropneumatic - 4 wheel independent
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 109
Cluster 5	110 to 134
Cluster 6	135 to 140
5 Tires	

A la Direction de CITROËN, on estime que le niveau de vie des Français et des Européens va s'élever, on vient de lancer avec succès la 2 CV et il faut trouver une héritière aux 15 et 11 CV. C'est le projet VGD (Voiture à 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 tous azimuts.

La première chose qui frappe, c'est son esthétique, du jamais vu. Elle partagera la France en deux: les «pour» et les «contre». Mais l'inédit ne se limite pas à la carrosserie, la suspension hydropneumatique 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 alliages légers pour le capot.

Les premiers cabriolets furent d'abord dessinés par Bertoni et commercialisés par Chapron. Les cabriolets usine furent montés sur les bases d'ID 19 et les voitures proposées avec des intérieurs cuir. Le cabriolet est commercialisé pour la première fois au salon de l'auto 1961 pour la somme de 22.000 F, en comparaison, une Dauphine à la même époque était vendue 6.000 F.

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	75 CV à 4500 tr/mn
Carburant	WEBER 24/30 DCLC ou ZENITH 24/30 EEAC
Embrayage	FERODO - 4 vitesses dont 3 synchronisées
Suspension	Hydropneumatique - 4 roues indépendantes
Freinage	assisté 4 roues, disque à l'avant/tambour à l'arrière
Direction	crémaillère assistée

Grappe 1	1
Grappe 2	2 à 79
Grappe 3	80 à 86
Grappe 4	87 à 109
Grappe 5	110 à 134
Grappe 6	135 à 140
5 pneus	

Bei CITROËN ist man der Ansicht, dass der Lebensstandard in Frankreich und Europa steigen wird, und hat deshalb mit Erfolg den 2 C.V. eingeführt. Nun brauchen die 15 und 11 C.V. einen Nachfolger. Damit entsteht der Entwurf VGD (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 entschieden für Neuerungen auf allen Gebieten entscheidet. Frankreich spaltet sich in zwei Lager: «dafür» und «dagegen». Aber die Neuheit beschränkt sich nicht auf die Karosserie, die hydropneumatische Aufhängung bietet überraschenden Komfort mit vier unabhängigen Rädern. Der Kunststoff wird zu einem wichtigen Element der Karosserie mit dem Dach und der Heckscheibe sowie die Leichtmetalllegierungen für die Motorhaube.

Die ersten kabriolets wurden von Bertoni gezeichnet und von Chapron kommerzialisiert. Die Werkkabriolets wurden auf der Basis der ID 19 montiert und die Wagen wurden mit lederner Innenausstattung angeboten. Das Kabriolet wird erstmals auf der Automesse 1961 zum Preis von 22.000 FF angeboten, ein Dauphine kostete zur gleichen Zeit 6.000 FF.

Radstanz	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	75 PS bei 4500 U/mn
Vergaser	WEBER 24/30 DCLC oder ZENITH 24/30 EEAC
Kupplung	FERODO - 4 Gänge, davon 3 synchronisiert
Aufhängung	hydropneumatisch, mit 4 unabhängigen Rädern
Bremsen	Servobremsen für alle 4 Räder, Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten
Lenksystem	Servolenkung mit Zahnstange

Traube 1	1
Traube 2	2 bis 79
Traube 3	80 bis 86
Traube 4	87 bis 109
Traube 5	110 bis 134
Traube 6 Kristall	135 bis 140
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 remontant a 1945, toma cuerpo. La dirección se le confía a André LEFEBVRE quien opta decididamente por la innovación en todo sentido.

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 carosería, la suspensión hidroneumática asegura un confort inigualado con cuatro ruedas independientes, el plástico se convierte en un elemento importante de la carosería con el techo y el vidrio trasero, al igual que las aleaciones livianas para el capó.

Los primeros cabriolets primero fueron diseñados por Bertoni siendo comercializados por Chapron. Los cabriolets de fábrica fueron montados sobre las bases de un ID 19 y los coches propuestos con interiores de cuero. Se comercializó el cabriolet por vez primera en el salón del automóvil 1961 por un precio de 22.000 F, en comparación, un Dauphine en la misma época se vendía por 6.000 F.

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	75 CV a 4500 r.p.m.
Carburación	WEBER 24/30 DCLC o ZENITH 24/30 EEAC
Embrague	FERODO - 4 velocidades de las cuales 3 son sincronizadas
Suspensión	Hidroneumática - 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 109
Racimo 5	110 a 134
Racimo 6 Crista	135 a 140
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 è rivelato un successo e bisogna trovare un erede alla 15 e alla 11 C.V. Il progetto VGD (Vettura 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.

Il 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'inedito non si limita alla carrozzeria. La sospensione idropneumatica garantisce un comfort 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. I primi cabriolet sono stati disegnati da Bertone, e commercializzati da Chapron. I cabriolet di fabbrica sono stati montati sulle basi d'ID 19, e le auto proposte con interni in cuoio. Il cabriolet è stato commercializzato per la prima volta al salone dell'auto del 1961, per la somma di FF. 22.000. Comparativamente, alla stessa epoca, il prezzo di vendita di una Dauphine era di FF. 6.000.

Interasse	3,125 m
Lunghezza totale	4,830 m
Larghezza	1,790 m
Altezza	1,470 m
Peso a vuoto	1,185 kg
Motore	4 cilindri in linea da 1911 cm³
Potenza	75 CV A 4500 giri/min.
Carburazione	WEBER 24/30 DCLC o ZENITH 24/30 EEAC
Frizione	FERODO - 4 rapporti di cui 3 sincronizzati
Sospensione	Idropneumatica - 4 ruote indipendenti
Freni	assistiti 4 ruote, a disco anteriore - a tamburo posteriore
Direzione	Cremafiliera assistita

Piastra 1	1
Piastra 2	da 2 a 79
Piastra 3	da 80 a 86
Piastra 4	da 87 a 109
Piastra 5	da 110 a 134
Piastra 6	da 135 a 140
5 pneumatici	

Bij Directie van Citroën, acht men dat de levensstandaard van de Fransen en van de Europeanen zal stijgen, men heeft met succes de 2 P.K. gelanceerd, 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 dagtekenen van 1945, een vaste vorm hebben aangenomen. De directie werd ervan aan André LEFEBVRE die ronduit de innovatie in alle opzichten kiest, toevertrouwd.

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 bepekt zich niet tot de carrosserie, de hydropneumatische 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.

De eerste cabriolets werden eerst door Bertoni getekend en door Chapron gecommercialiseerd. De fabriekcabriolets werden op basis van de ID 19 gemonteerd en de voertuigen werden met lederen binnenwerk voorgesteld. De cabriolet werd voor de eerste maal op het Automobiël Salon van 1961 voor de som van 22.000,- F gecommercialiseerd en een Dauphine van hetzelfde tijdstip werd daarentegen tegen 6.000,- F verkocht.

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

Tros 1	1
Tros 2	2 tot 79
Tros 3	80 tot 86
Tros 4	87 tot 109
Tros 5	110 tot 134
Tros 6 Grista	135 tot 140
5 banden	

Inom Citroëns ledning anser man att fransmännens och de övriga europeernas levnadsstandard kommer att stiga. 2 HK modellen har lanserats med framgång och det gäller nu att få fram en efterträdare åt 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 förändringar på alla områden.

Det man först lägger märke till är bilens utseende: man har aldrig sett något liknande. I Frankrike går åsikterna skarpt isär: man är antingen «för» eller «emot». Men förändringarna gäller inte endast karosseriet. Den hydropneumatiska upphängningen ger en helt ny komfort med fyra oberoende hjul. Plasten blir en viktig del av karosseriet med taket och bakrutan samt lättmetallerna för huven.

De första Cabrioletmodellerna ritades av Bertoni och marknadsfördes av Chapron. De fabriktillverkade modellerna monterades på ID 19 baser och bilarna var inredda med läder. Cabrioleten såldes för första gången på bilutställningen år 1961 till ett pris av 22.000 Francs. Som jämförelse kan nämnas att en Dauphine på den tiden kostade 6.000 Francs.

Axelavstånd	3,125 m
Totallängd	4,830 m
Bredd	1,790 m
Höjd	1,470 m
Totvikt	1,185 KG
Motor	4 cylindrar i rad, 1911 cm³
Effekt	75 HK vid 4500 v/min
Förgasning	WEBER 24/30 DCLC eller ZENITH 24/30 EEAC
Koppling	FERODO - 4 hastigheter av vilka 3 synkroniserade
Upphängning	Hydropneumatisk - 4 oberoende hjul
Bromsning	med 4 hjul, skiva framtill/trumma baktill
Styrning	...kugstång

Gjutstycke 1	1
Gjutstycke 2	2 till 79
Gjutstycke 3	80 till 86
Gjutstycke 4	87 till 109
Gjutstycke 5	110 till 134
Gjutstycke 6 (kristall)	135 till 140
5 däck	

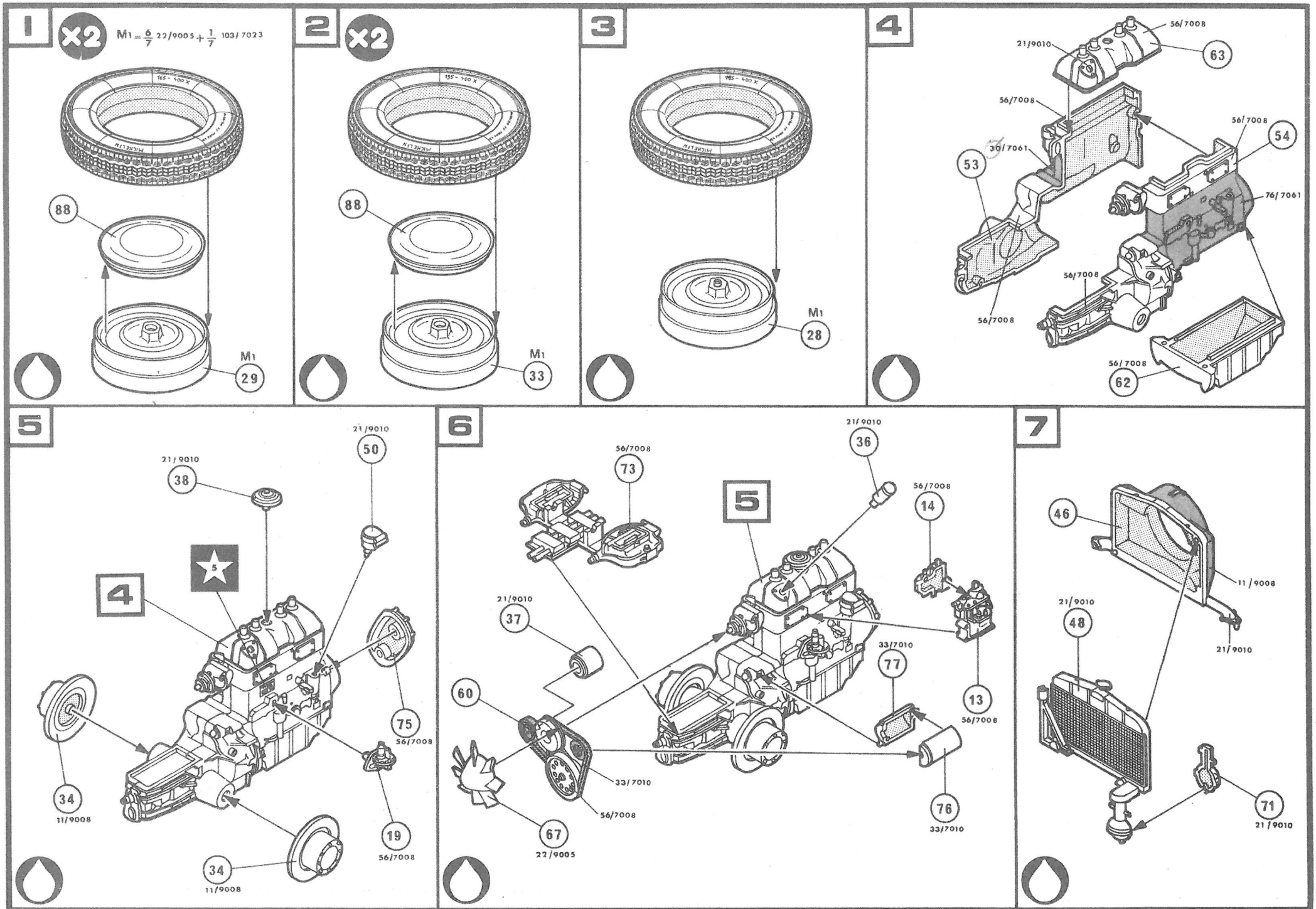
CITROËN in johtokunta on sitä meiltä, että ranskalaisten sekä muiden eurooppalaisten elintaso on nousussa. Tunnettu 2 HV: n malli on markkinoitu suurella menestyksellä ja nyt on keksittävä 15 ja 11 HV malleille seuraajaa. Uusi projekti, jota ranskalaiset kutsuvat VGD-projektiksi (laajalevikkinen auto) ja jonka ensimmäiset suunnitelmat ovat peräisin vuodelta 1945 alkaa muodostua. Vastuun tästä työstä saa André LEFEBVRE, joka on rohkea uudistaja.

Ensimmäinen asia joka herättää huomiota on auton ulkonäkö, täysin ennennäkemätöntä. Ranskalaisten mieltäpöytä asiasta menevät kahteen suuntaan: ollaan «puolesta» tai «vastaa». Mutta utuuksia on muita kuin kori, hydropneumaattinen tuenta antaa uuden mukavuuden kaikkien neljän pyörän ollessa riippumattomia toisistaan, muovi tulee tärkeäksi koriosaksi (katto ja takalasi) sekä kevytmetallia käytetään suojukseen.

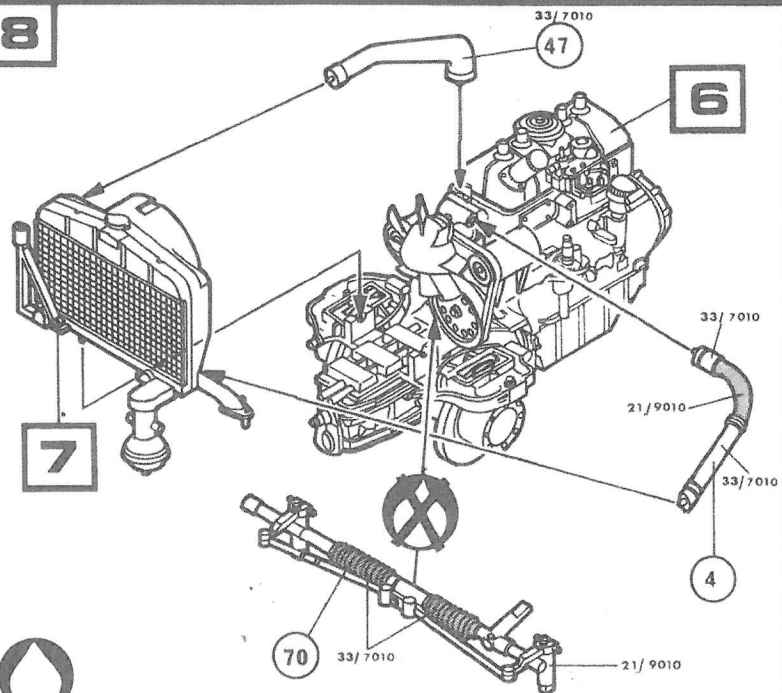
Ensimmäiset kabrioletit olivat Bertonin piirtämiä ja Chapronin markkinointia. Tehdasvalmisteiset kabrioletit asennettiin ID 19 alustoihin ja sisätiloihin oli käytetty nahkaa. Kabrioletti oli ensimmäistä kertaa myytävänä Pariisin autonäyttelyssä vuonna 1961. Sen hinta oli 22.000 F. Vertailun vuoksi voidaan mainita että Dauphinen hinta siihen aikaan oli 6.000 F.

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

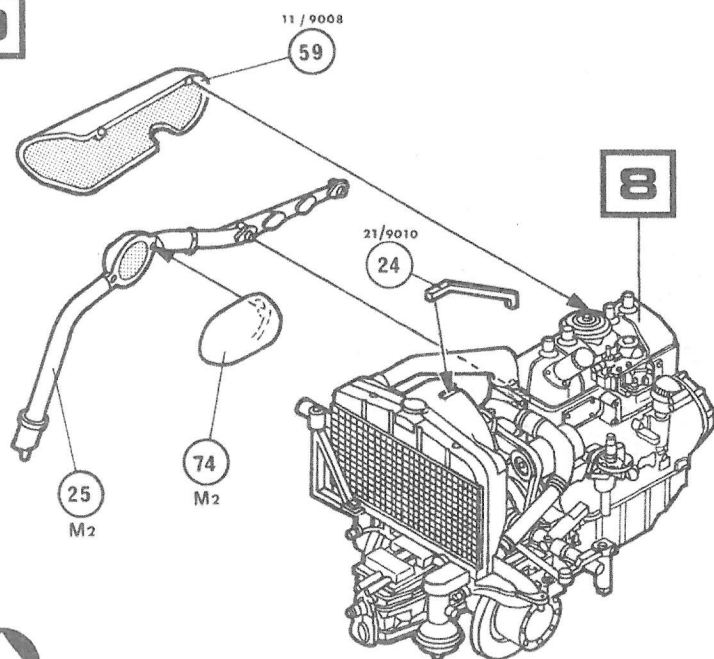
Valukappale 1	1
Valukappale 2	2 - 79
Valukappale 3	80 - 86
Valukappale 4	87 - 109
Valukappale 5	110 - 134
Valukappale 6	135 - 140
5 rengasta	



8

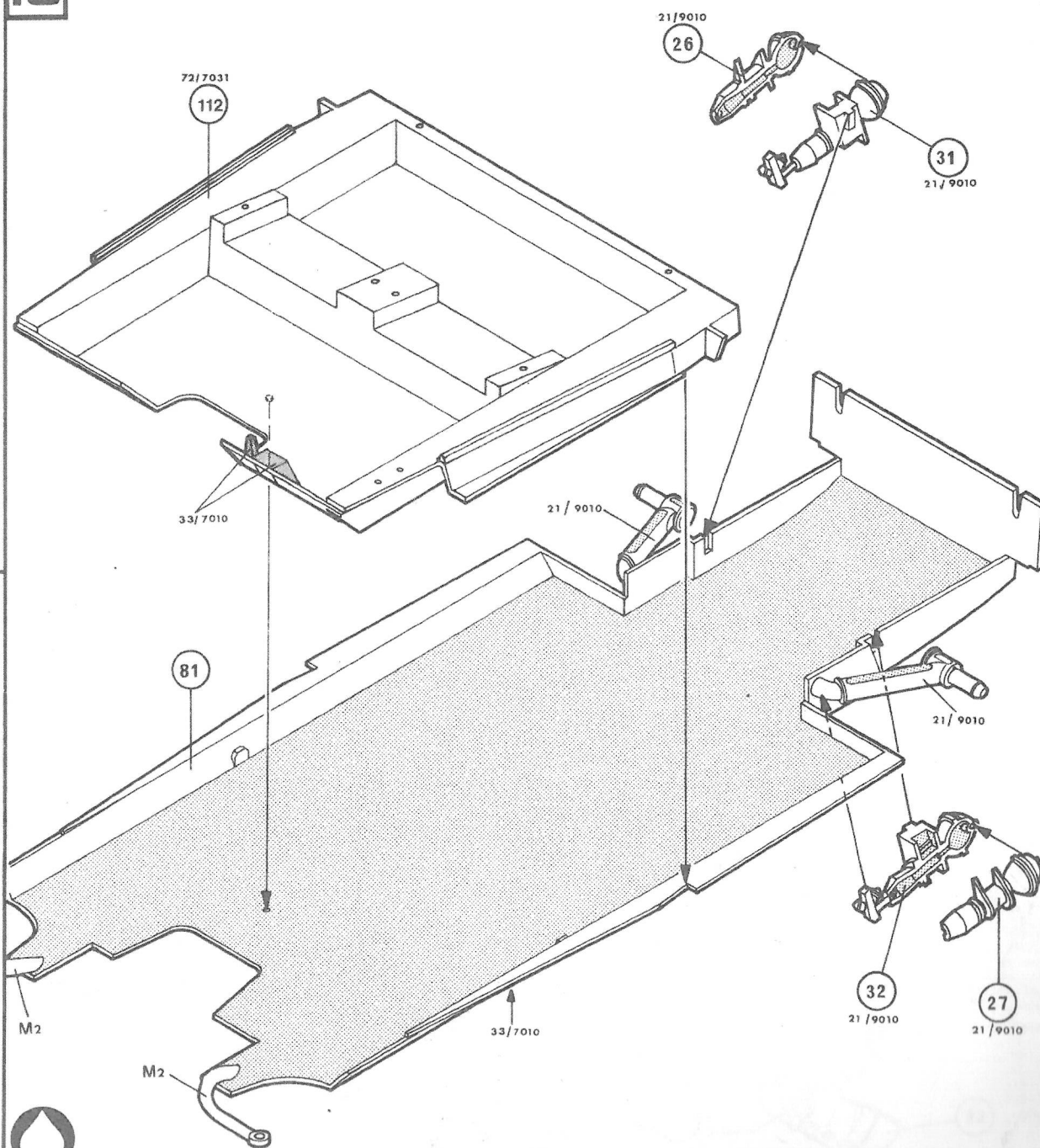


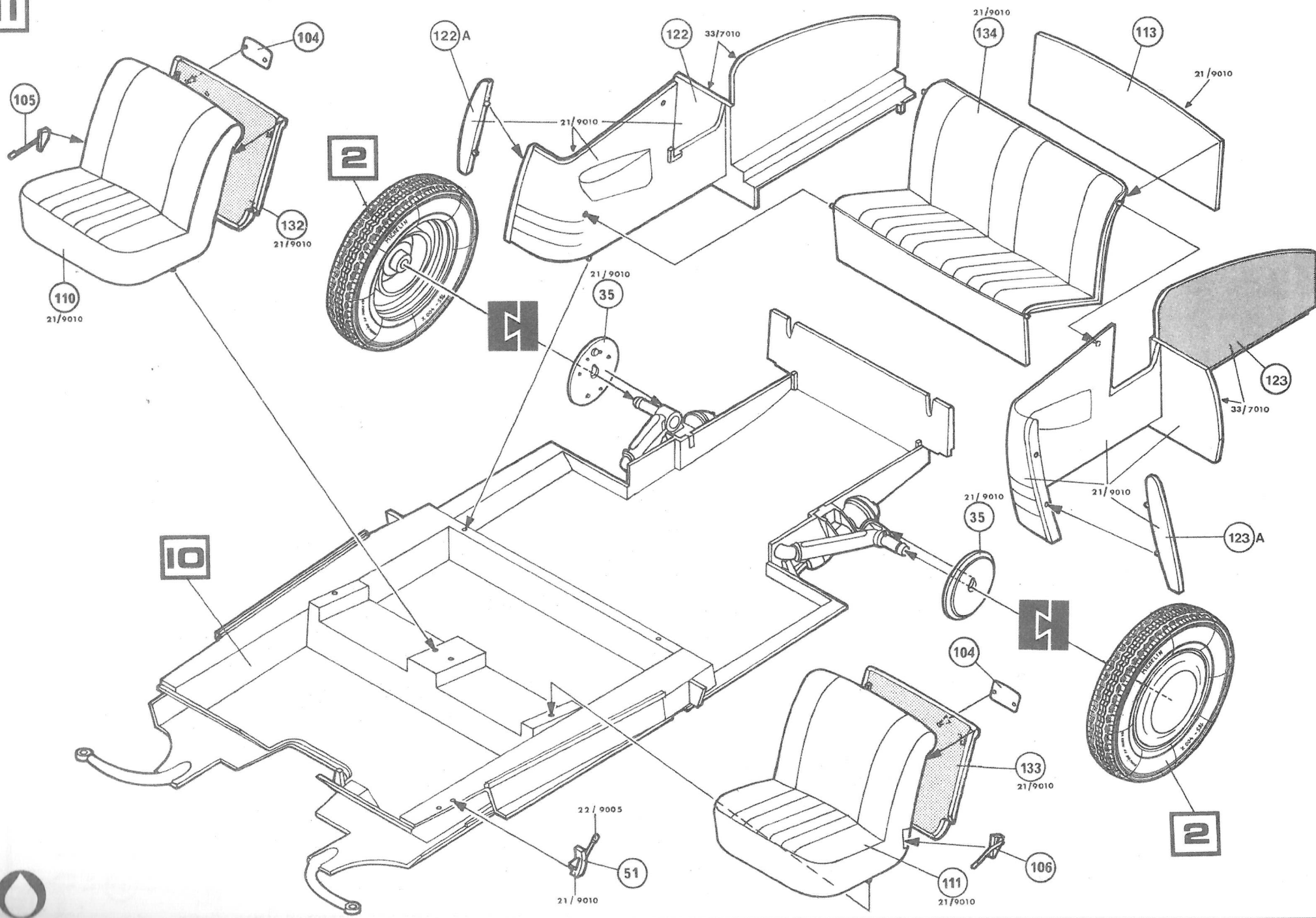
9



$$M2 = \frac{1}{2} 56/7008 + \frac{1}{2} 33/7010$$

10





Nota : Ne pas utiliser les pièces ne figurant pas dans la notice de montage.
 Nota : Do not use the parts which are not mentioned in the assembly instructions.

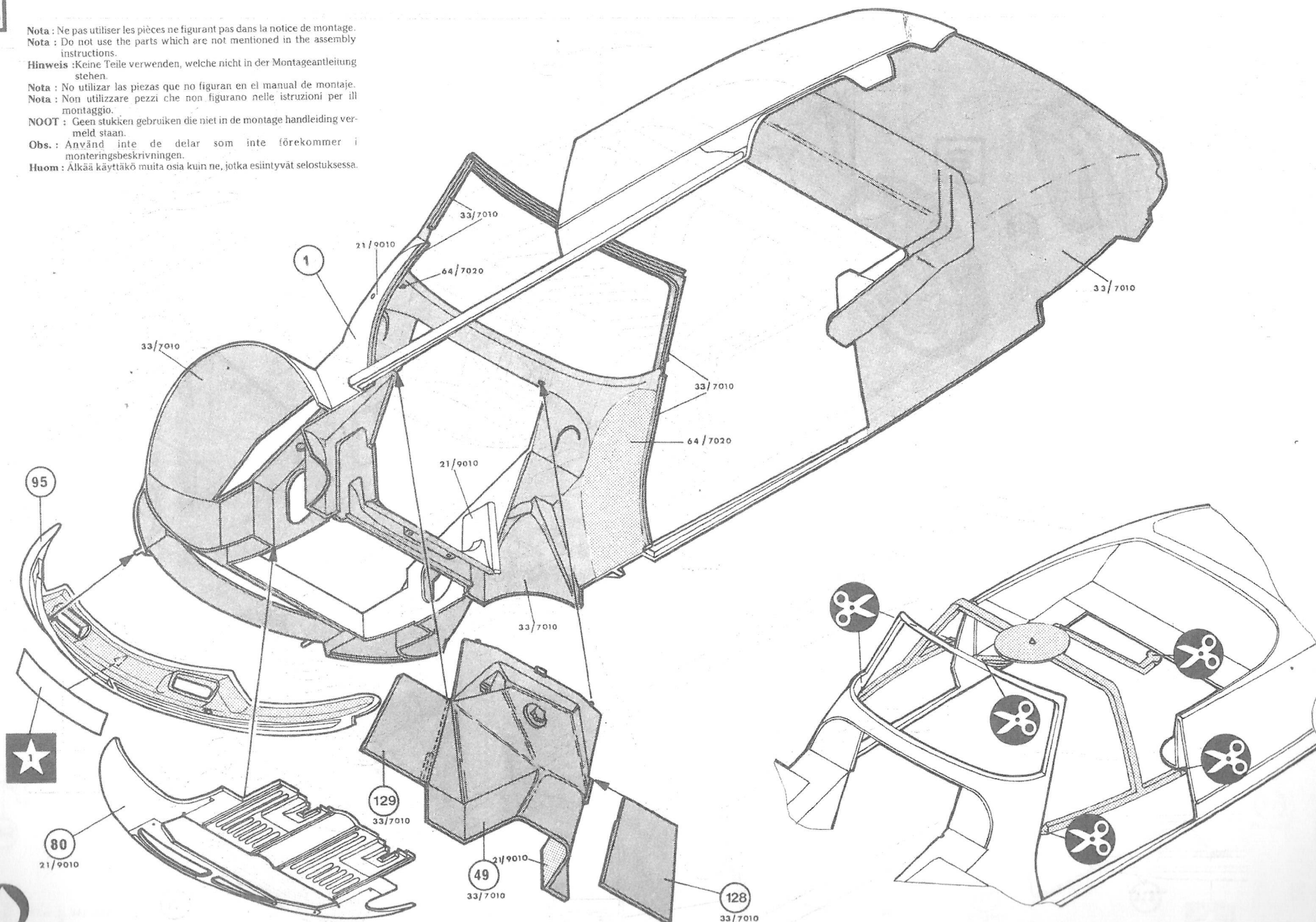
Hinweis : Keine Teile verwenden, welche nicht in der Montageanleitung stehen.

Nota : No utilizar las piezas que no figuran en el manual de montaje.
 Nota : Non utilizzare pezzi che non figurano nelle istruzioni per il montaggio.

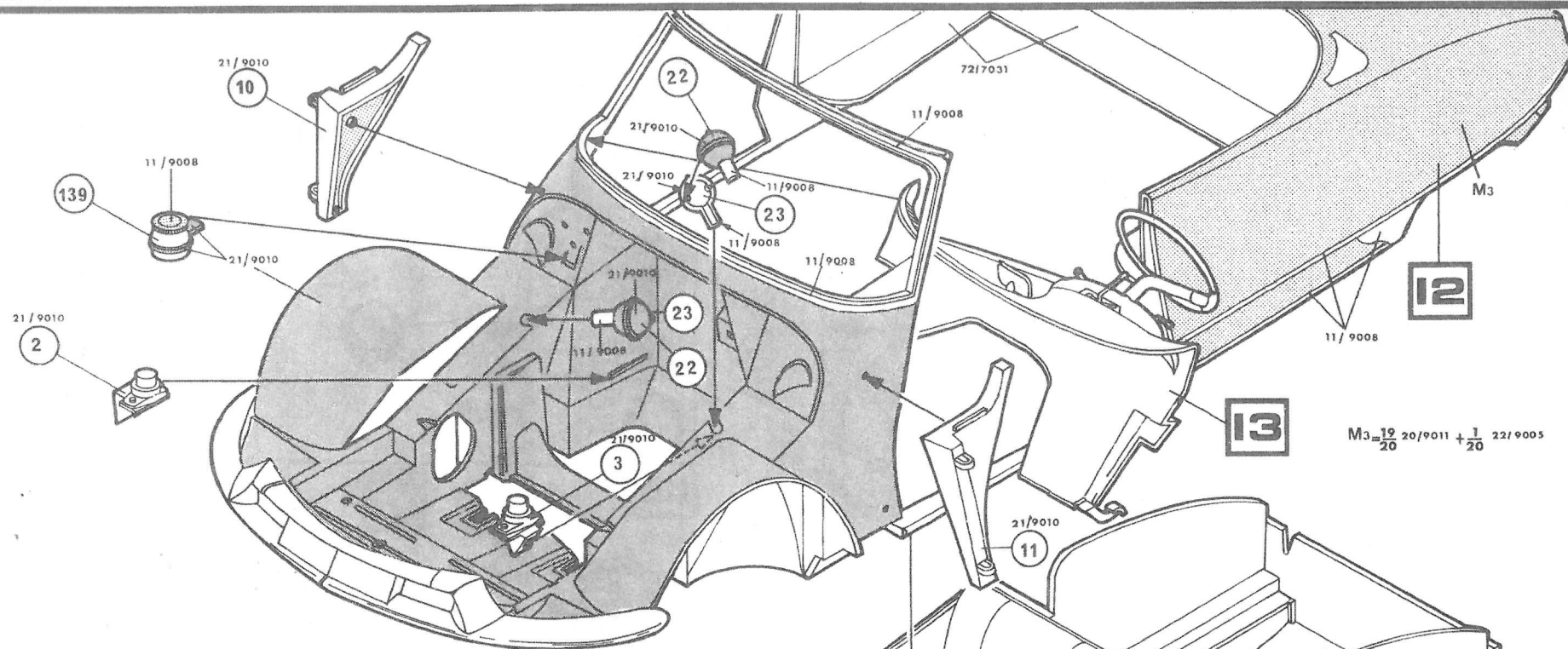
NOOT : Geen stukken gebruiken die niet in de montage handleiding vermeld staan.

Obs. : Använd inte de delar som inte förekommer i monteringsbeskrivningen.

Huom : Älkää käyttää muita osia kuin ne, jotka esiintyvät selostuksessa.

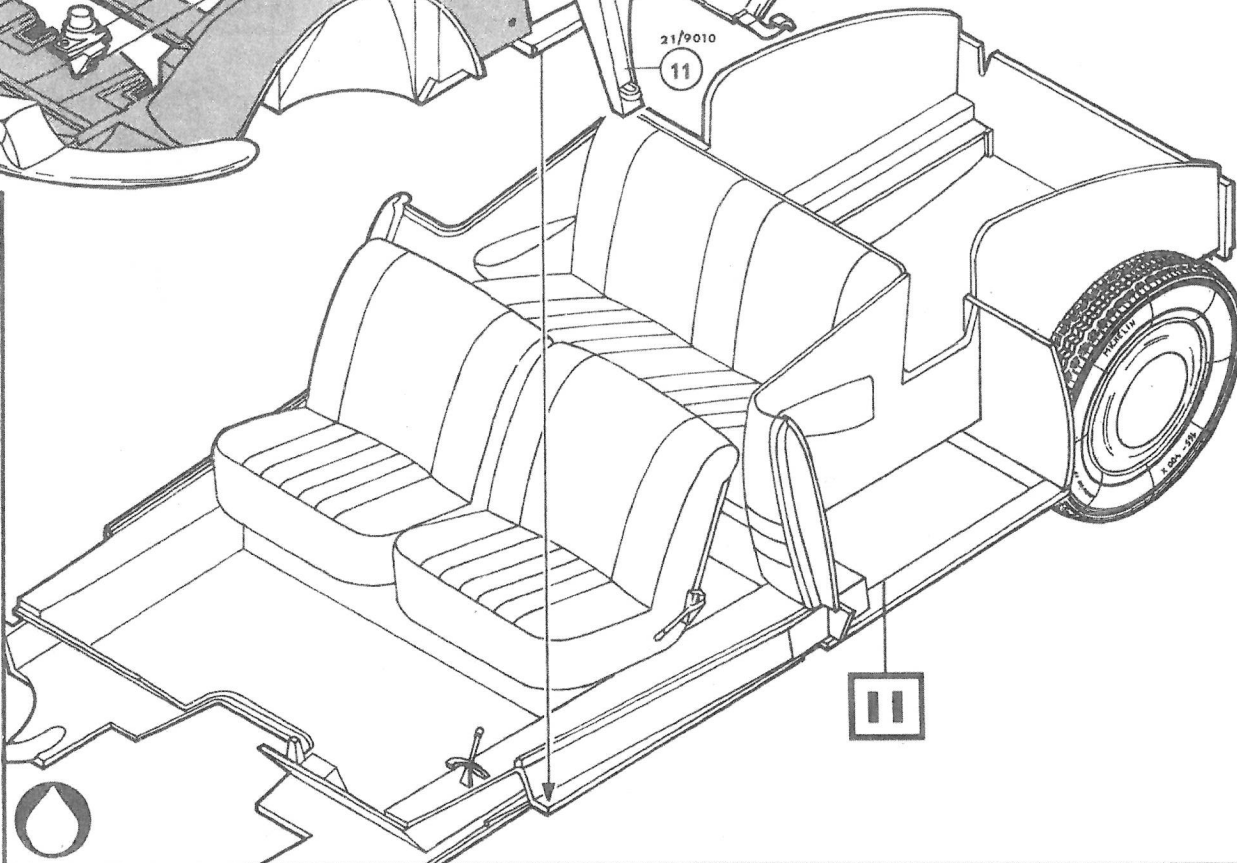
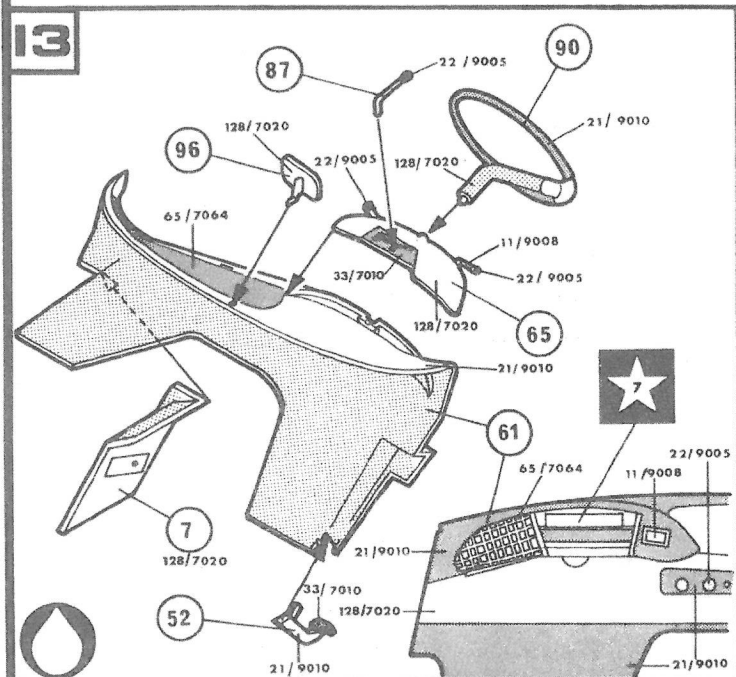


14

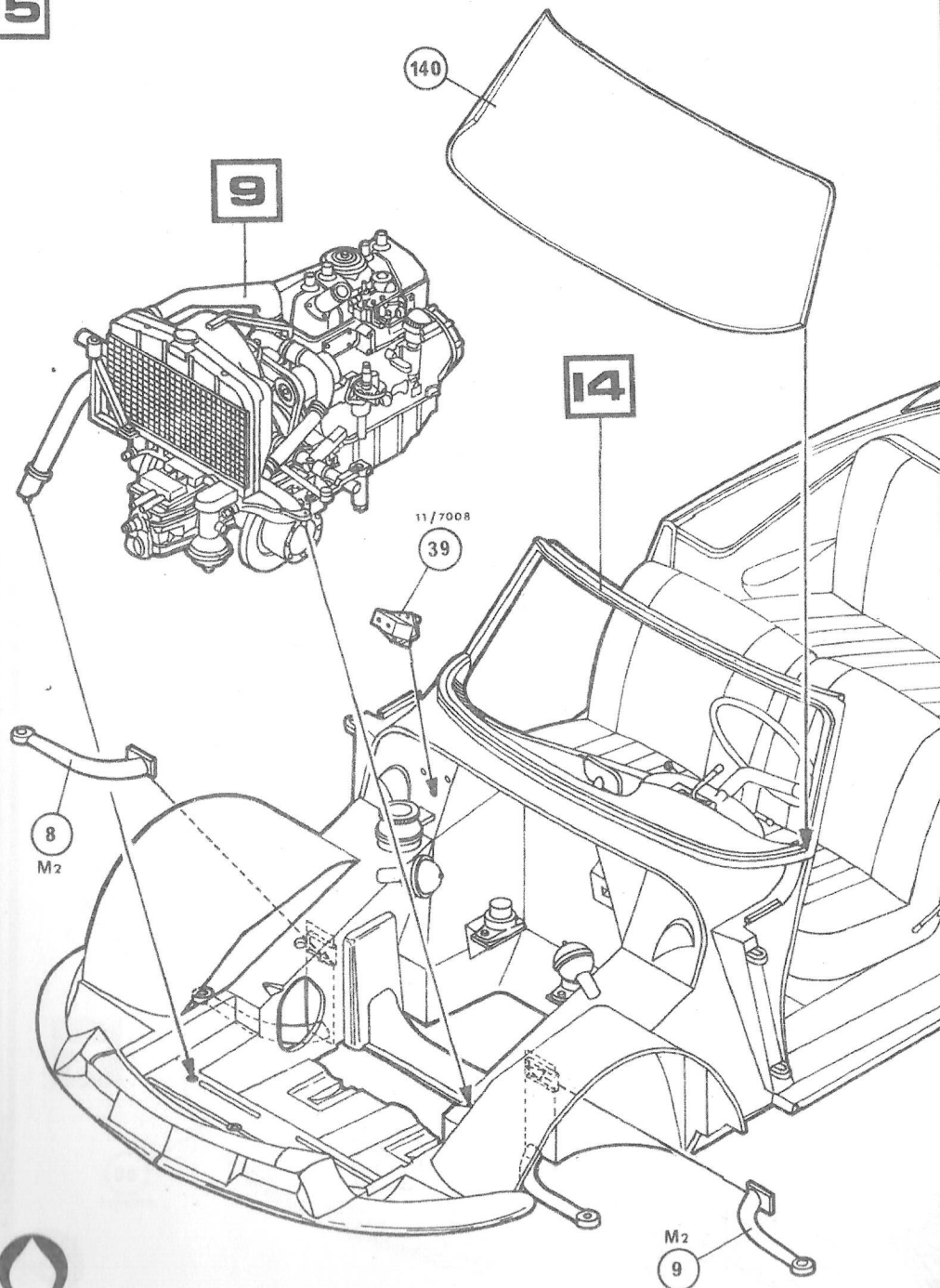


$$M3 = \frac{19}{20} 20/9011 + \frac{1}{20} 22/9005$$

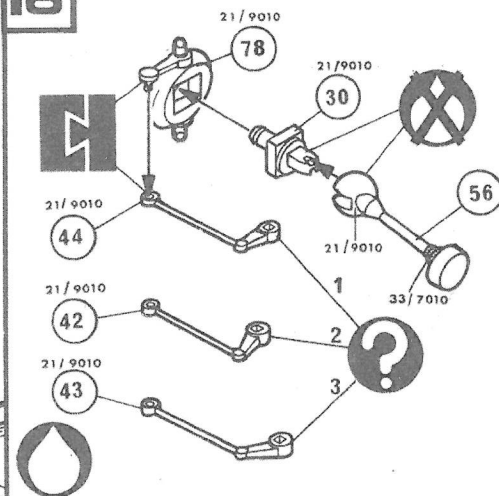
13



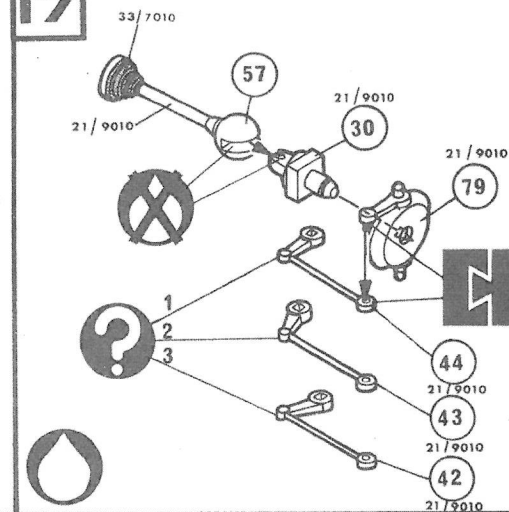
15



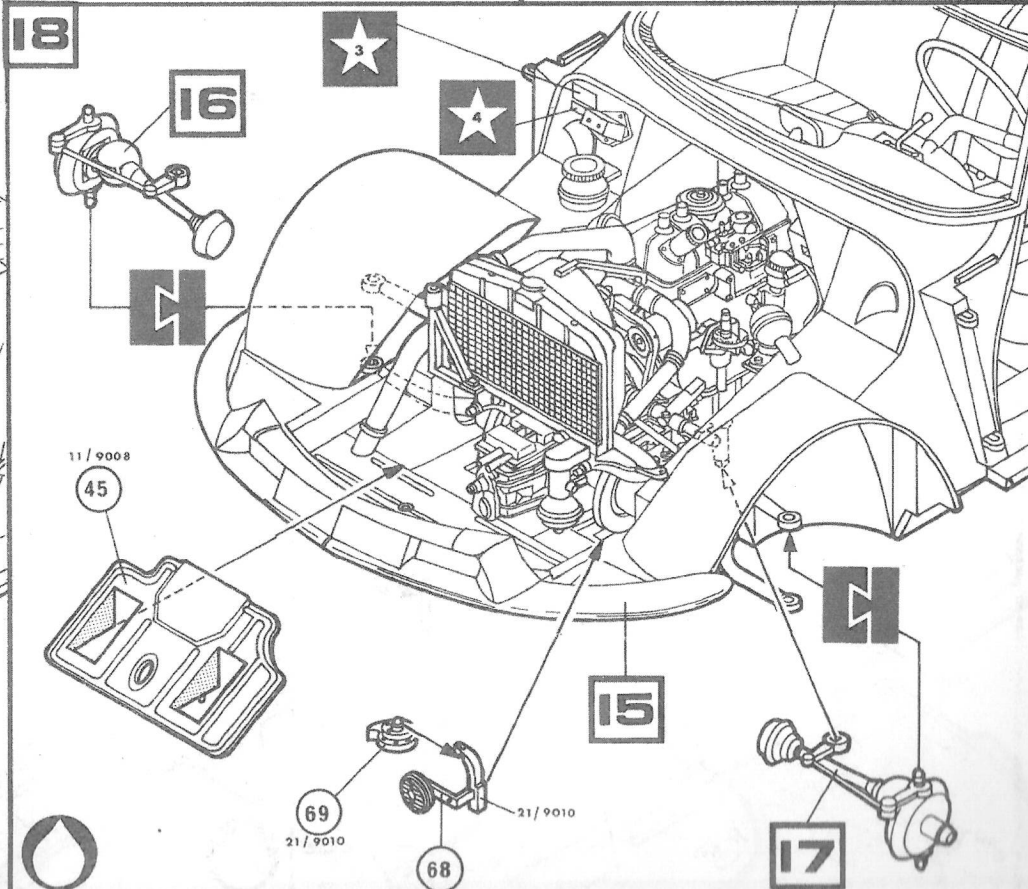
16



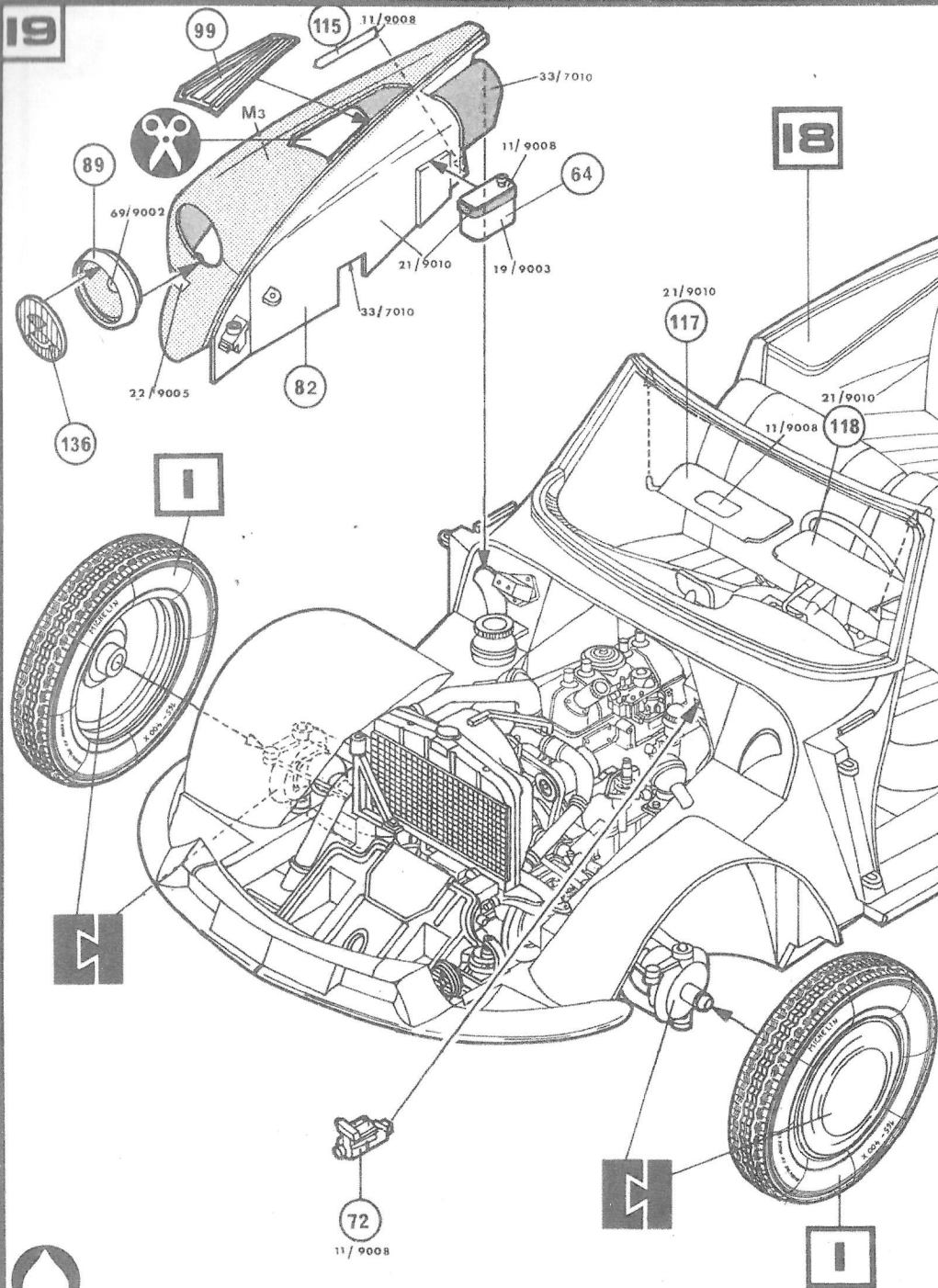
17



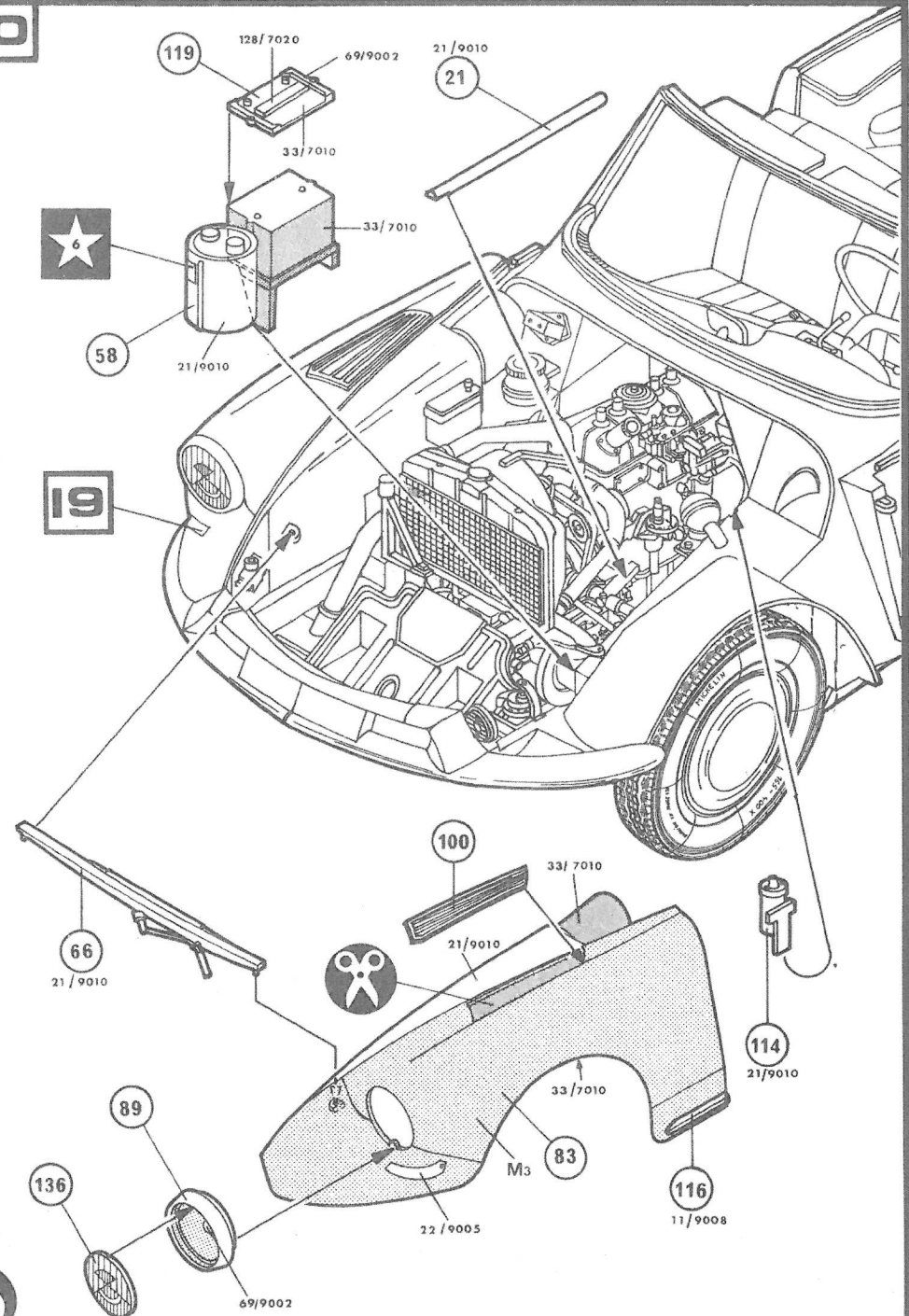
18



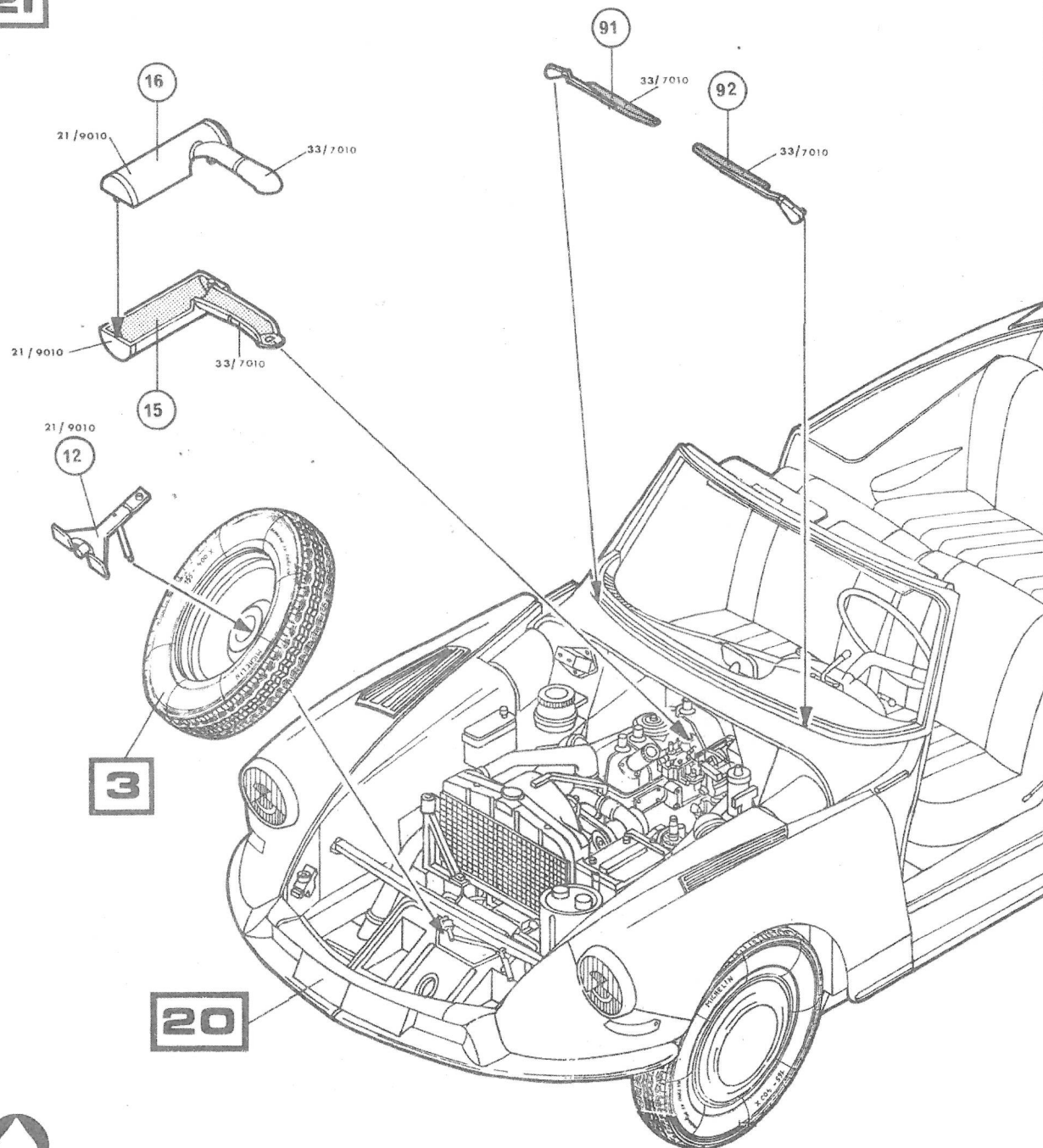
19



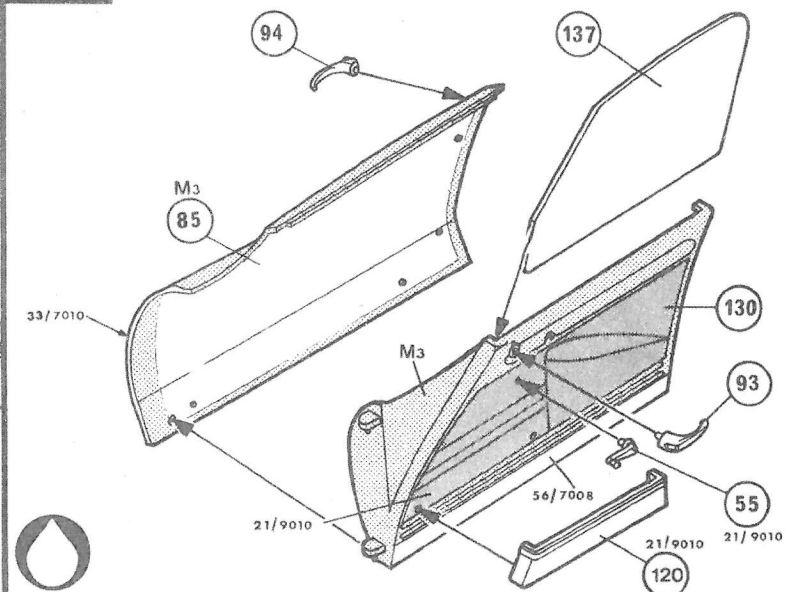
20



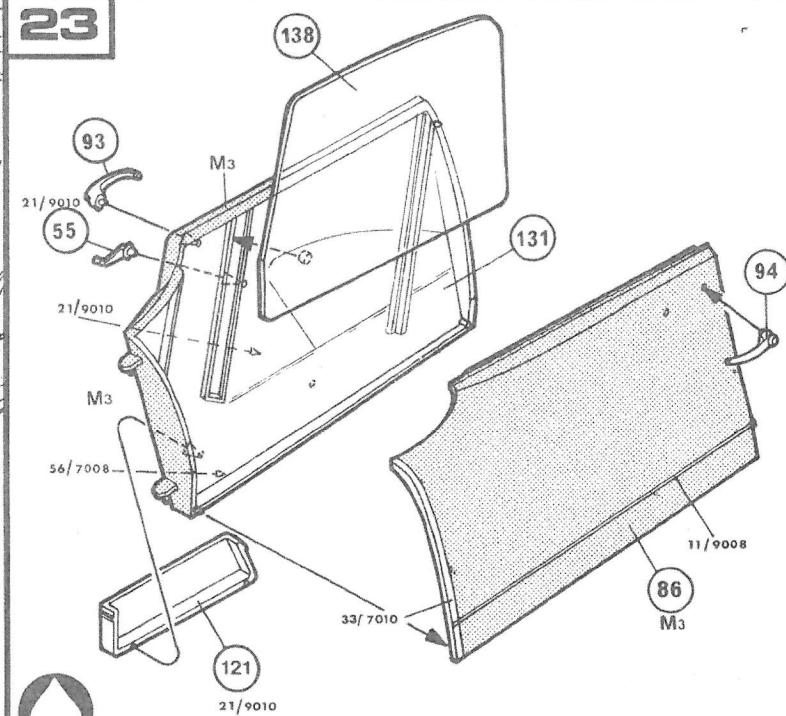
21



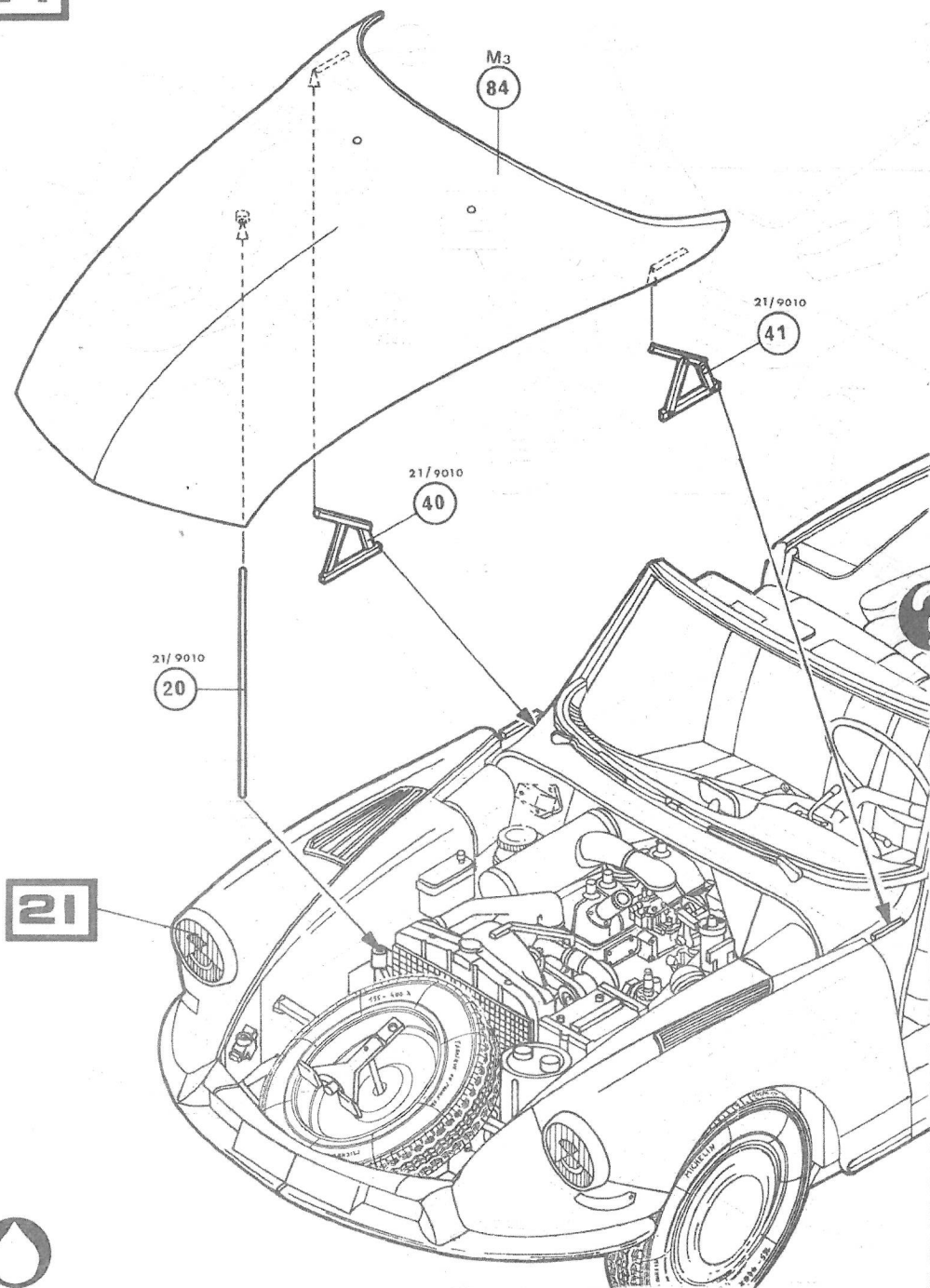
22



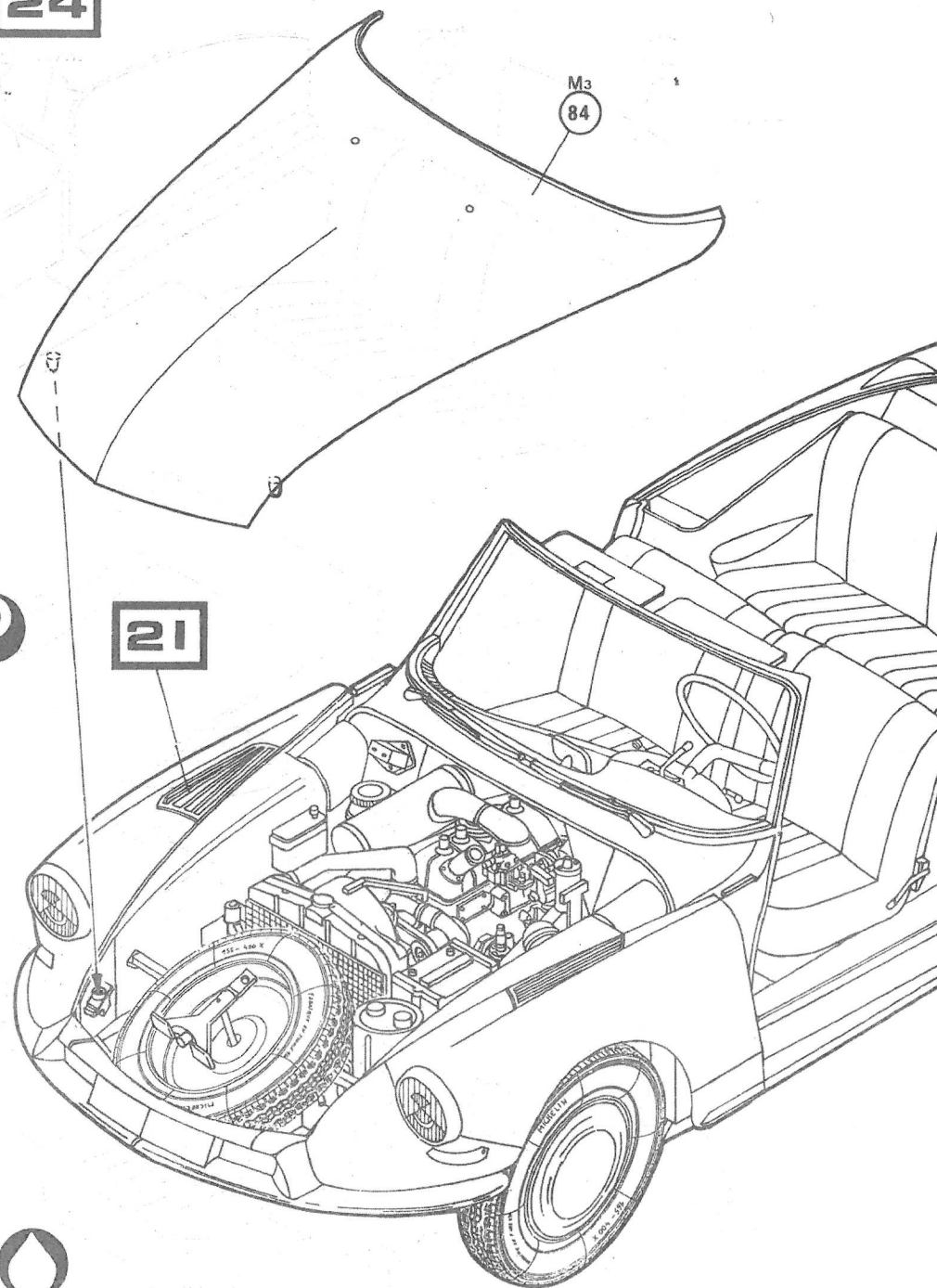
23

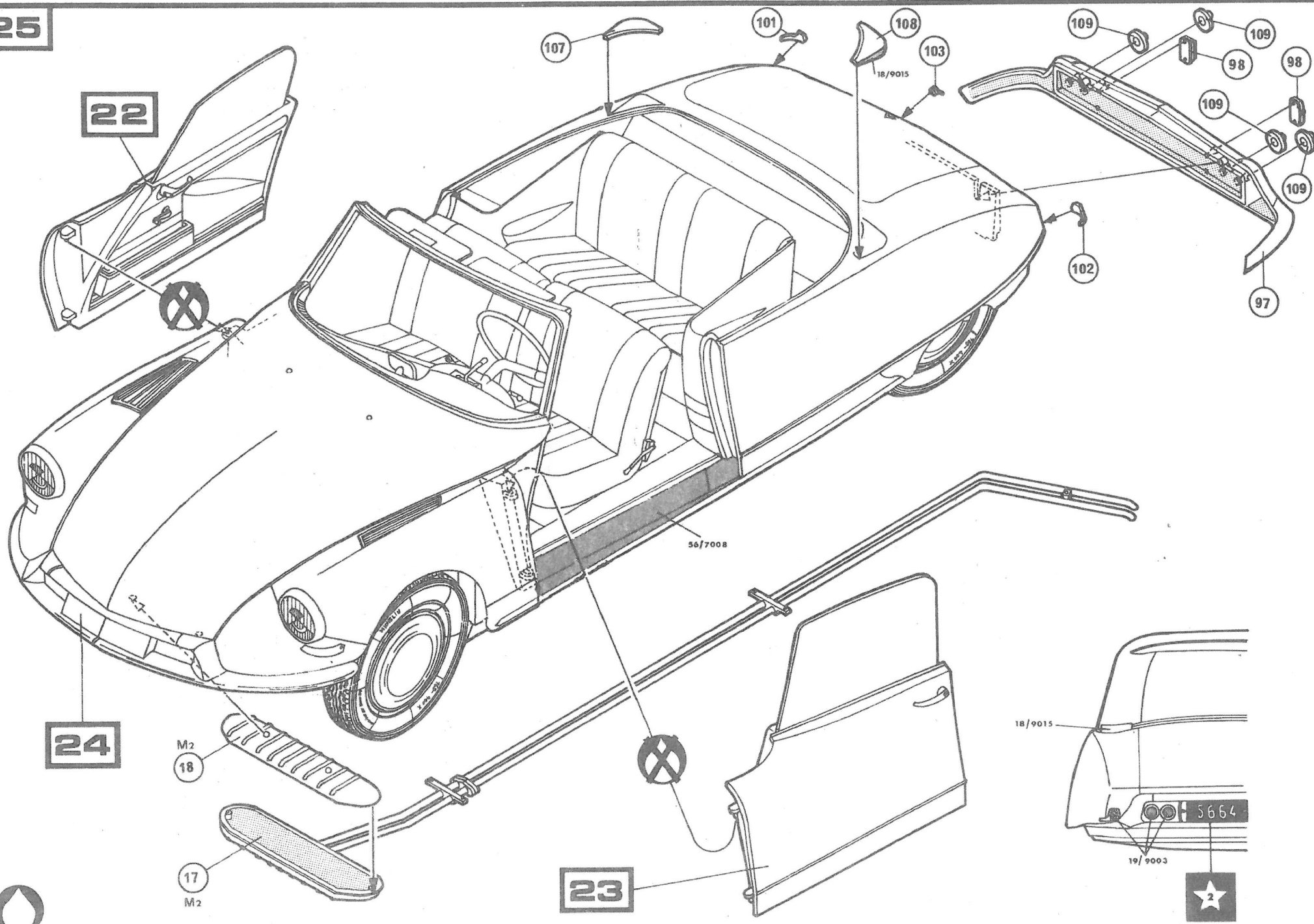


24



24





26

33/7010

127

25



26

33/7010

126

33/7010

124

125

33/7010

135

25