

A.-B. EKEBOL & LARSSON
UPPSALA
Bilar — Motorcyklar

Tillhör
SVENSKA CITROËN KLUBBEN

citroën

AS

saker, komfortabel, snabb och elegant: detta är fyra ord som ständigt återkommer i all bilreklam. På grund av deras jultiga användning har de dock inget värde alls om deras verkliga innebörd inte kan styrkas. Med denna broschyr vill Citroën bevisa vad dessa ord rätt använda verkligen kan betyda.

Tillhör
SVENSKA CITROËNKLUBBEN

AS

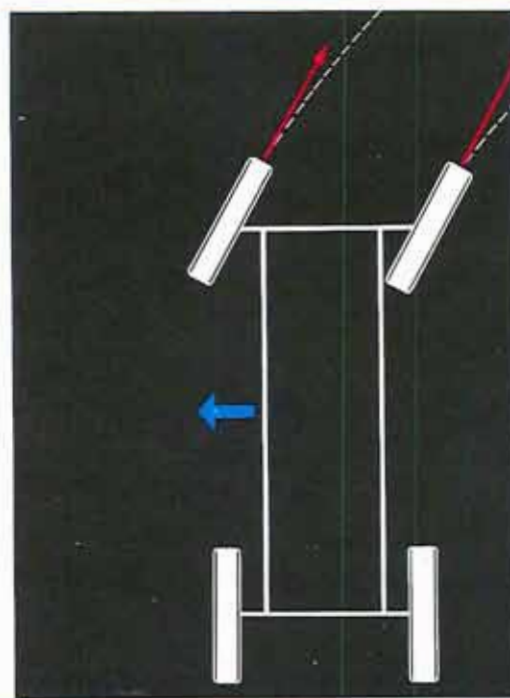


Principen för framhjulsdraft innebär att alla mekaniska organ placeras i framvagnen så att framhjulen - på samma gång drivande och styrande - erhåller mycket god vägkontakt. Tyngdpunkten förläggs långt fram vilket medför att vagnen alltid är i jämvikt, i harmoni med rörelsen. I kurvorna följer bakvagnen med den tyngre framvagnen utan att «driva ut». Denna lösning av drivningsproblemet, som bilkonstruktörer över hela världen alltmer börjar övergå till, har Citroën använt och vidareutvecklat till fulländning sedan 1934.

stabilitet i kurvan

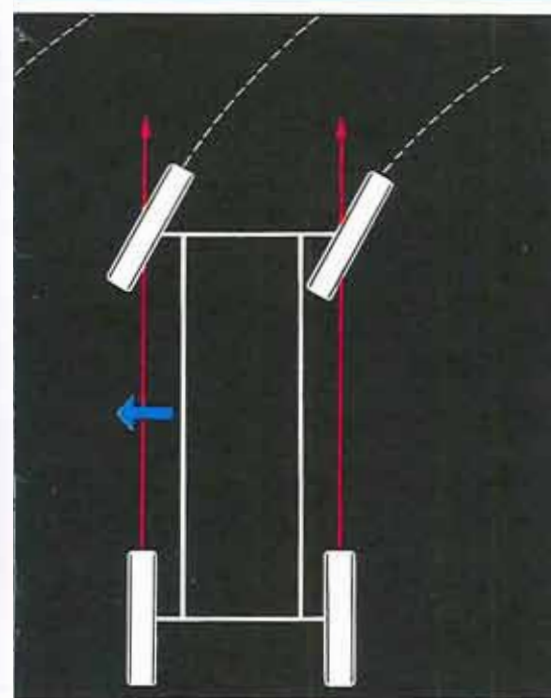
1

På ett framhjulsdrevet fordon arbetar hjulens dragande kraft hela tiden i styrhjulens riktning och stabiliserar vagnen i dess rätta bana : Den drivande kraften arbetar i tangenstriktionen (1). Då det gäller ett bakhjulsdrevet fordon verkar den drivande kraften i vagnens



framhjulsdrift

längdriktion och inte i styrriktionen (2). Slutsats : Vid samma vägförhållande och samma hastighet tål en framhjulsdreven vagn större centrifugalkraftspåfrestningar. Det betyder i praktiken att man kan ta en kurva i betydligt högre fart med framhjulsdrift utan risk för sladd och mer oberoende av väglaget.



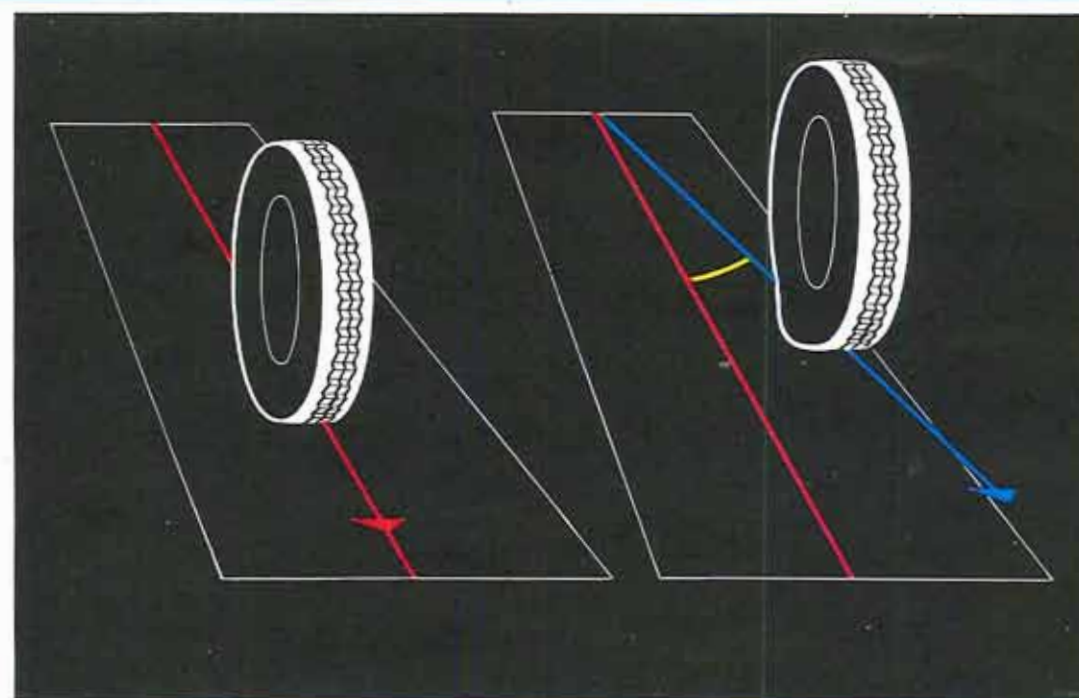
bakhjulsdrift

övertvinner avdriften

2

Varje bil vare sig den är fram-eller bakhjulsdreven kan utsättas för en viss avdrift. En sådan avdrift kan exempelvis ha sin orsak i häftiga vindkast, en hal vägbana, en hård kurva, etc. För föraren av en framhjulsdreven bil har

avdriftsvinkeln ingen betydelse, ty han styr lätt upp sin bil i rätta körriktionen med hjälp av ett något ökat gaspådrag. Just häri ligger framhjulsdraftens stora fördel - de styrande hjulen är också de drivande.



före avdriften

avdrift



De traditionella stålfjädrarna har ersatts av en gashydraulisk fjädring, fyra « gaskuddar » som är tio gånger effektivare än stålet. Samspelet mellan en « förmedlande » vätska (som inte kan komprimeras)

och en konstant mängd sammanpressbar gas har gjort det möjligt att skapa ett mycket elastiskt men dock perfekt dämpande fjädringssystem. Den gashydrauliska fjädringen är den enda som samtidigt erbjuder perfekt väghållning och fulländat komfortabel körning oberoende av körhastigheten och vägens beskaffenhet.

gashydraulisk fjädring

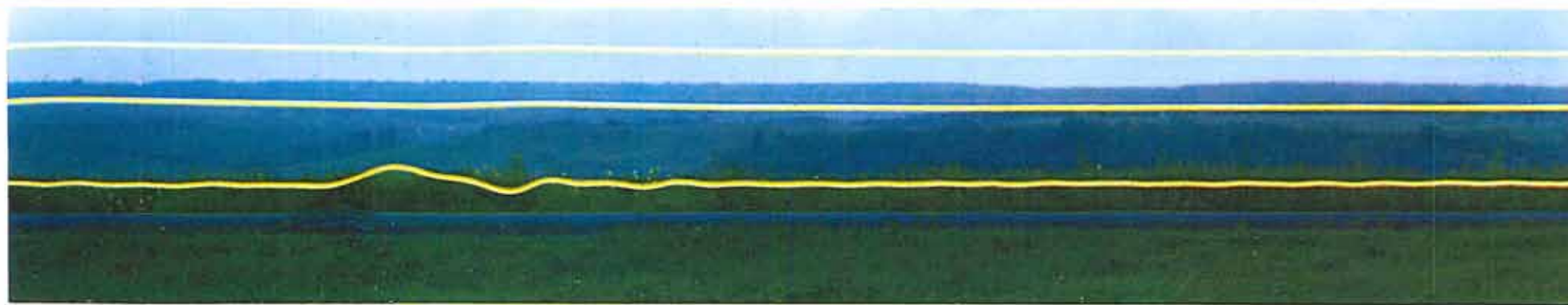
här har man fotograferat komforten

Om det är svårt att med ord rätt beskriva den gashydrauliska fjädringens « fasta » mjukhet och komfort, beror det på att inga jämförelser går upp mot verkligheten. Den kan man endast bilda sig en uppfattning om vid en provkörning - helst på dålig väg. Citroën har emellertid låtit dessa fakta illustreras fotografiskt. På en DS 19 och en modern, vanligt

stålfjädrad bil lät man fästa tre lampor : en på centrum av bakhjulets nav och två på olika höjd av karosseriet. Därefter fotograferades nattetid de två olika bilarna med öppet objektiv när de passerade samma hinder på en vägbanan. En jämförelse avslöjar direkt fördelarna med Citroëns gashydrauliska fjädringssystem.

1

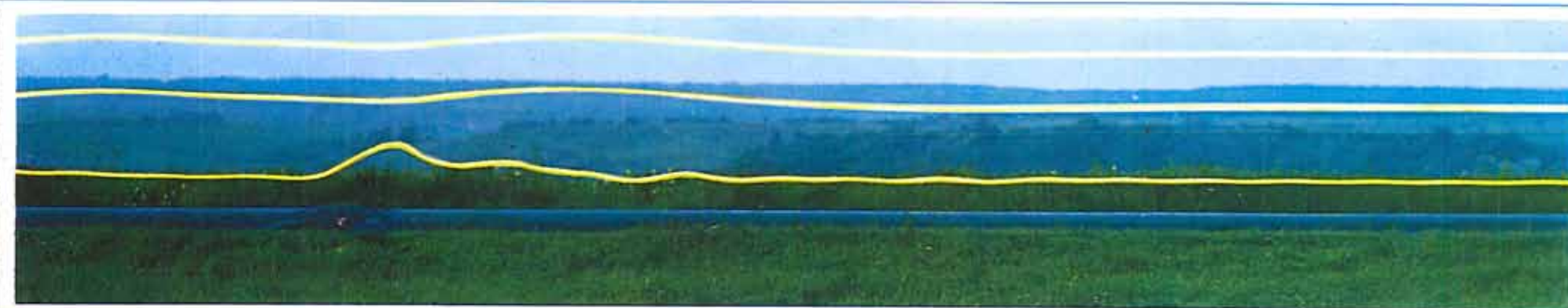
Av nedanstående fotografi framgår tydligt den överlägsna fjädringen hos DS 19. Hjulet gör några korta vertikalsvängningar innan det stabiliserar sig. De båda övre spårens rätlinjighet bevisar att karosseriet praktiskt taget inte alls utsätts för några skakningar - detta är komfort och körsäkerhet !



ds

2

Nedan ett fotografi vid samma prov utfört med en modern bil med traditionell stålfjädring. Som synes är ljusspåren helt annorlunda : betydligt kraftigare och längre skakningar registreras vid såväl hjulen som på karosseriet. Att detta innebär både minskad körsäkerhet och sämre komfort torde väl vara ställt utom allt tvivel.

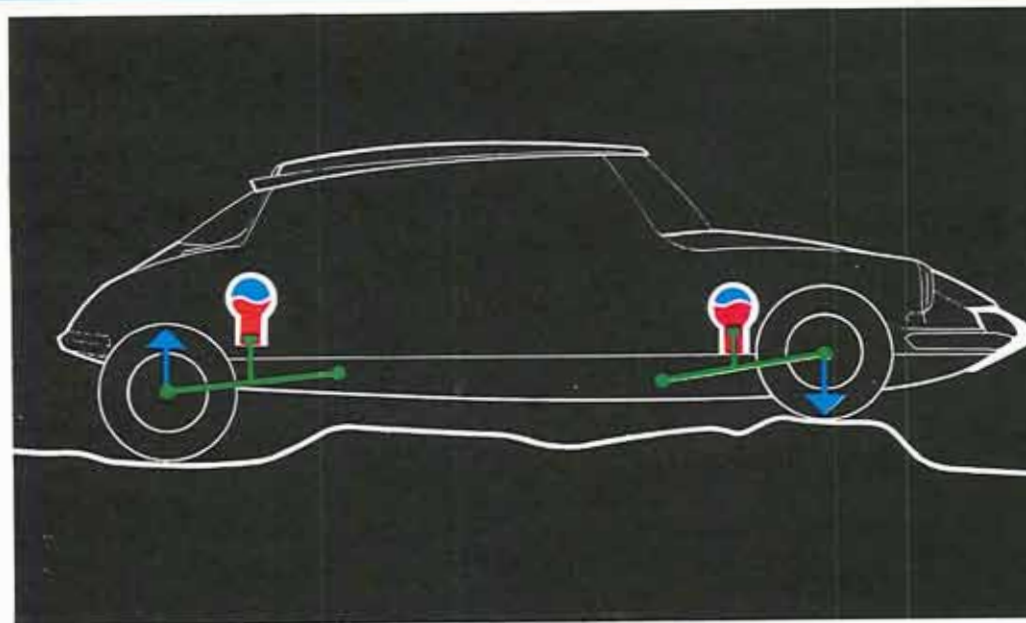


ds

passar alla vägar

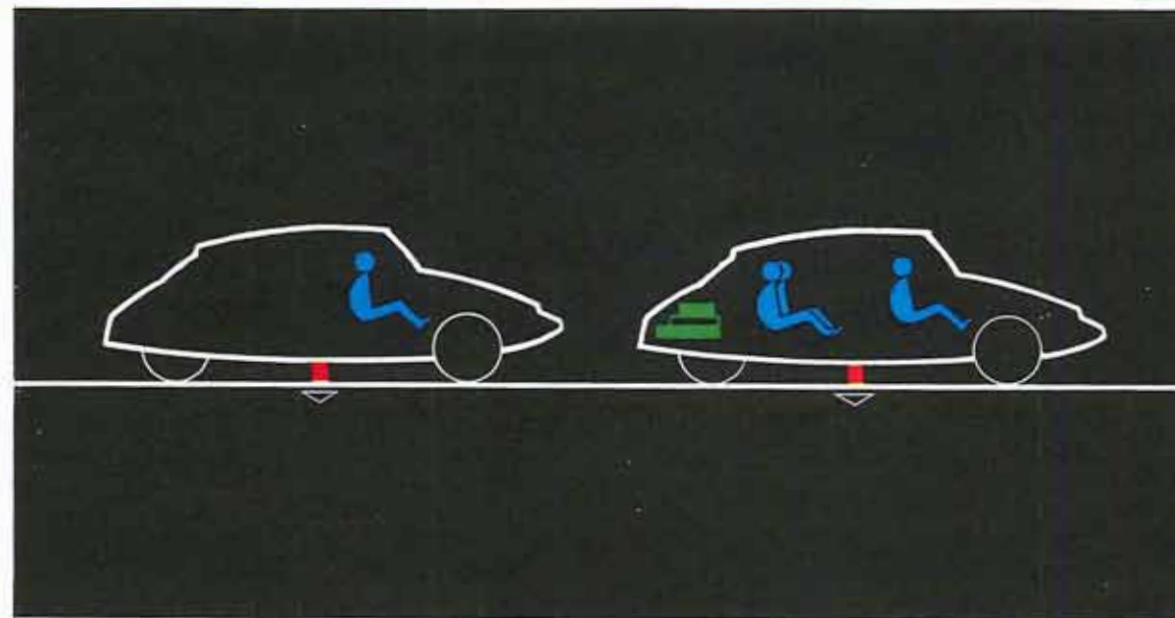
Vart och ett av de individuellt upphängda hjulen är anslutna till karossen med en bärarm som i sin andra ända påverkar en kolv. Denna kolv arbetar i en cylinder där den genom en hydraulvätska - alltefter bärarmens rörelser - komprimerar en konstant gasmängd i fjäderdonet (gaskudden). Ett perfekt tätande membran av gummi utgör skiljeväggen mellan vätska och gas.

Varje rörelse av hjulen i vertikalled påverkar respektive kolvar, vilket innebär att motsvarande mängder stötenergi förintas i gasklockornas kompressionsarbete. Tack vare att de olika fjädringsenheterna står i konstant förbindelse med varandra utjämnas vägens ojämnheter och vagnen strävar hela tiden efter att vidmakthålla ett « principiellt » horisontalläge hur än vägen ser ut.



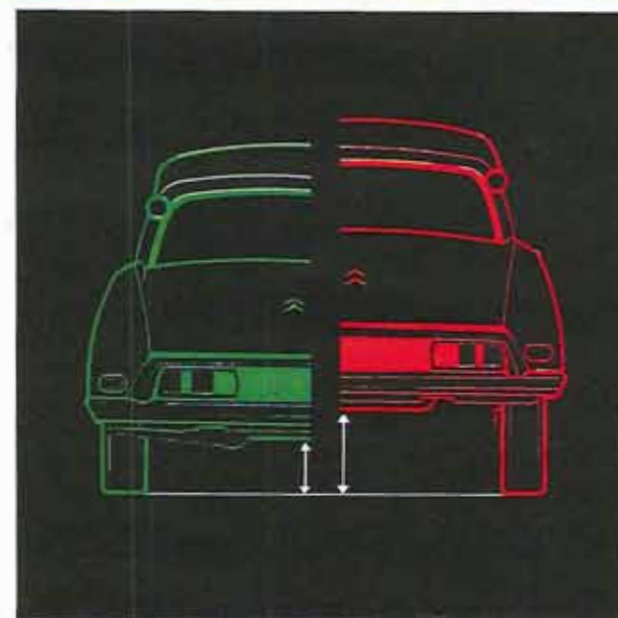
konstant markfrihöjd

Varje förändring av vagnens markfrihöjd (variation av belastningen) åstadkommer att en automatisk höjdregulator träder i funktion och genom minskning resp. ökning av vätskemängden mellan kolven och gasen återställer normalt markfrihöjds läge (16 cm).



inställbar markfrihöjd

Med hjälp av en liten spak kan föraren efter behag ändra vagnens markfrihöjd för att t. ex. kunna köra på en mycket gropig väg eller genom djup snö.

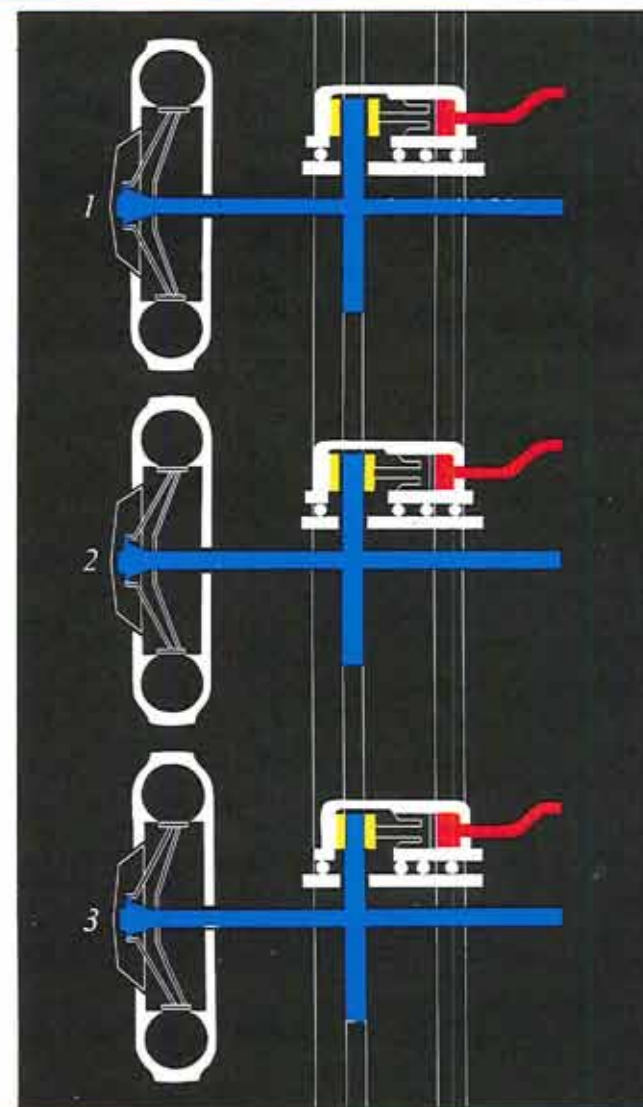




Skivbromsarna är fördelaktigare ur kylningssynpunkt. De uppvisar varken termisk eller mekanisk "fading" och blir inte heller ovala. Man kan tack vare dem riskfritt köra utför de längsta och brantaste backar.

På DS 19 har skivbromsarna för att få ännu bättre kylning placerats på stort avstånd från hjulen.

Speciella friskluftstrummor leder kyl Luft till dem: ju fortare vagnen går, desto bättre avkyls bromsarna. De är servo-manövrerade : bromskraften är sju till åtta gånger starkare än den som uppnås med ett traditionellt bromssystem och bromsarna fungerar progressivt och mycket effektivt: bromsningen sker jämnt och utan « huggning ». Det finns två av varandra oberoende kretsar (en säkerhetsdetalj som annars inte förekommer annat än på vissa mycket tunga fordon) och effekten fördelas automatiskt på axlarna i förhållande till belastningen.

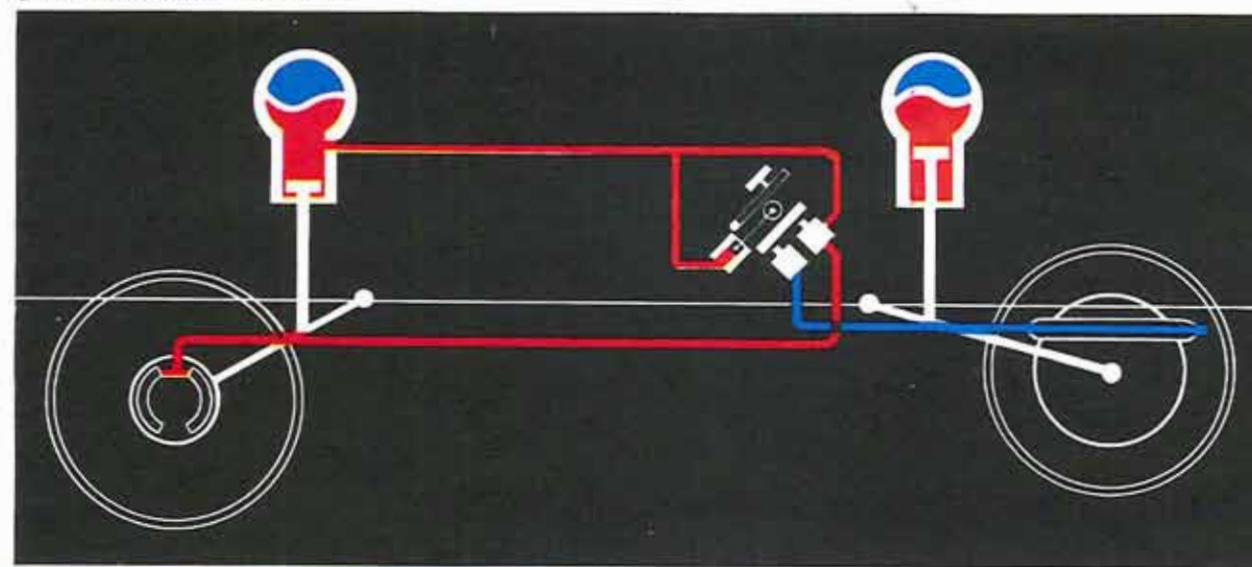


skivbromsar med servo

Citroëns skivbromssystem består i princip av två på de från växellådan utgående, drivande axlarna placerade skivor vardera med två plana och parallella friktionsytor (axel och skiva betecknade med blått). Vid bromsning pressar hydraulvätskan det rörliga bromsokets ena bromsblock med sitt belägg mot skivan (1), varpå nästan omedelbart det andra bromsblocket (2), genom bromsokets förskjutning även kommer att pressas mot bromsskivan från det andra hållet (3). Bromsblocken centreras automatiskt mot skivorna och trycket fördelas likformigt över hela friktionsytan. Det obetydliga spelet mellan bromsblocken och skivan möjliggör en praktiskt taget ögonblicklig bromsverkan. Tack vare automatisk speljustering hålls avståndet mellan bromsskivor och belägg konstant oberoende av beläggets förslitning.

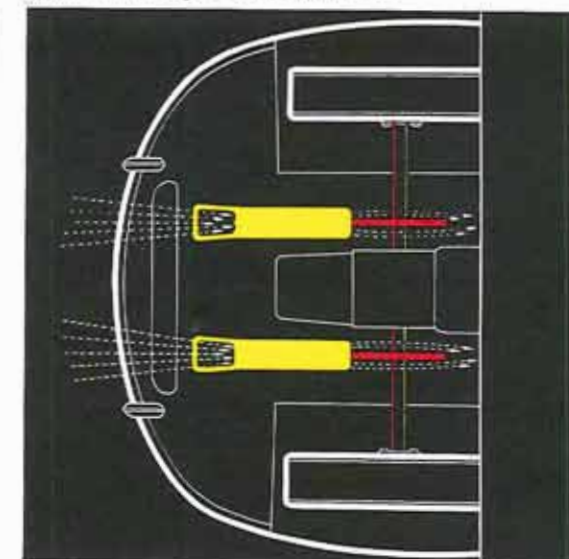
automatisk fördelning av bromseffekten

Bromseffekten fördelas mellan fram- och bakbromsarna alltefter belastningen på bakvagnen. En tryckfördelare som påverkas av belastningen på fjäderdonen vid bakhjulen reglerar automatiskt bromseffektens fördelning mellan fram- och bakbromsarna.



skivbromsarnas kylning

Citroëns skivbromsar har placerats under motorhuven på ett relativt stort avstånd från hjulen strax intill växellådan på de utgående drivaxlarna. Konstruktionen medför att bromsarna skyddas bättre från yttre överhettning samt att vikten av ofjädrad massa blir betydligt lägre än om bromsarna placerats ute vid hjulen. Bromsarna kyles effektivt genom två lufttrummor som dirigerar kyl luften från luftintag placerade i frontens underdel. Ju fortare man kör desto effektivare kyles bromsarna!



formgivning: Det ligger ett tekniskt riktigt tänkande bakom Citroëns välproportionerade formgivning. Frontens modifierade pilspets profil i samverkan med karossens smidiga linjer och det plana underredet ger en god lösning av luftmotståndsproblemet. Samma omsorger har ägnats motorrummets problem. Kylarmaskeringen har helt kunnat slopas och den inströmmande luften dirigeras i bestämda kanaler som förhindrar uppkomsten av hämmande luftturbulenser.

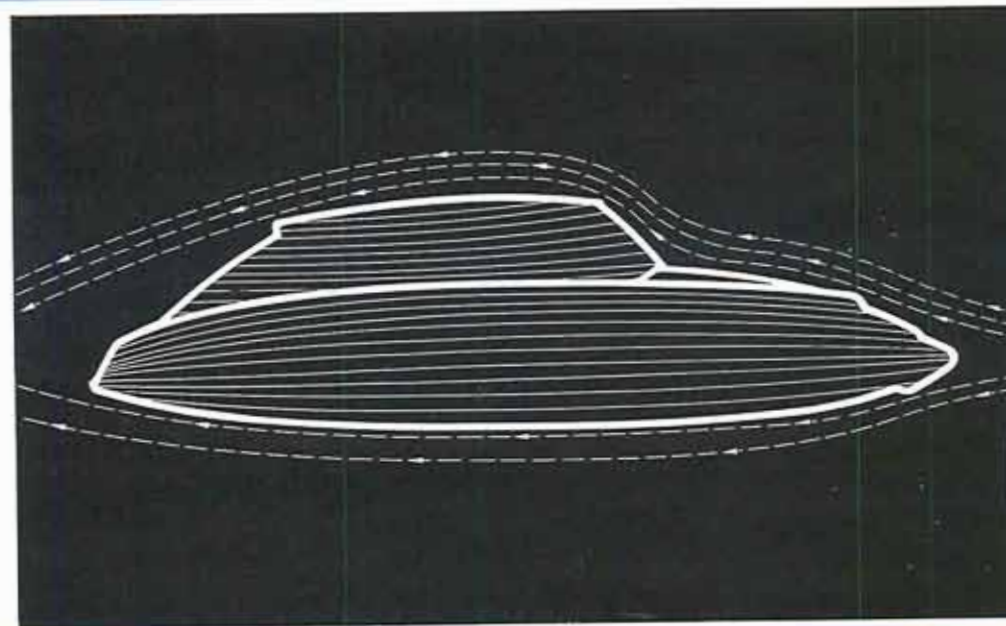


yttre aerodynamik

dls

Ingen lodrät grill, inga onödiga luftintag som avsevärt bromsar vagnen. Överallt samma mjuka, svepande linjer, linjer som inte skapats av dagens mode-nycker utan är resultatet av omfattande prov i vindtunnel. Varje detalj är konstruerad för minsta möjliga luftmotstånd. Underredet är

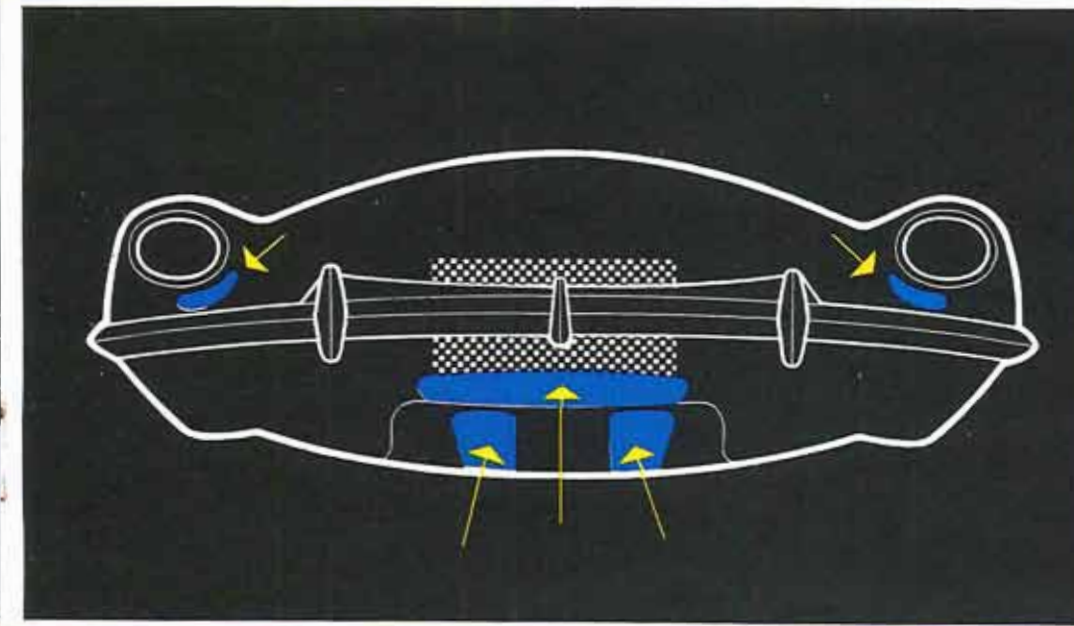
också aerodynamiskt utformat : botten är helt slät (och skyddar de mekaniska och hydrauliska detaljerna mot stenskott och smuts). Endast ett minimum av turbulens kan uppkomma under vagnen. Karosseriet välvda sidor erbjuder mindre luftmotstånd mot sidovind.



inre aerodynamik

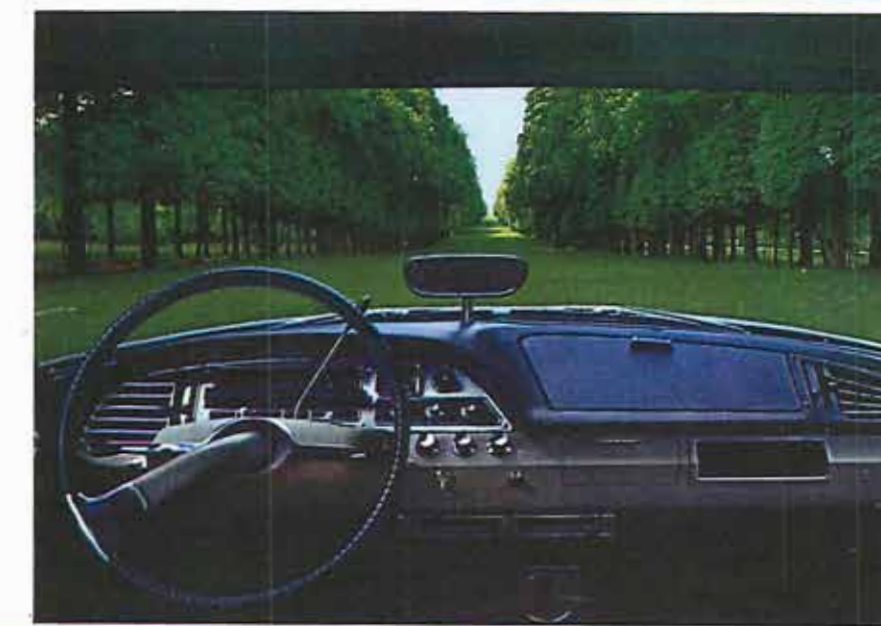
Två intag för luften under fronten för kylning av skivbromsarna genom speciella lufttrummor. Ett intag fram för kylning av motorn : luften styrs mot kylarpaketet, genom en sluten kanal. Den stora finessen är emellertid att dessa luftströmmar leds vidare med oföminskad hastighet till

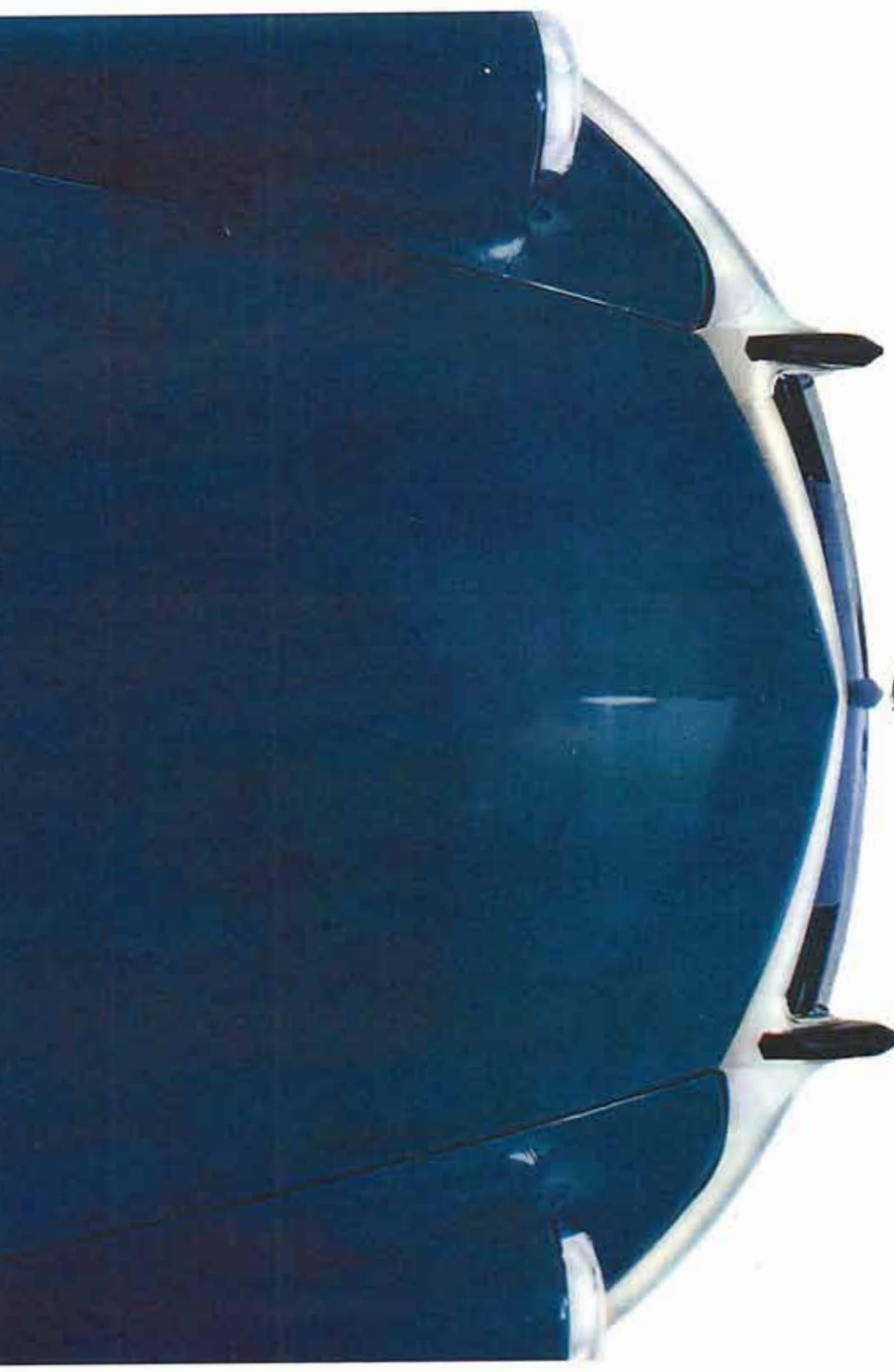
utsläpp i underredet där de har en utströmningshastighet motsvarande inströmningshastigheten. Därigenom undviks alla farthämmande turbulenser under huven eller bilen. Ventilationsluften för kupén släpps in genom två små intag vid strålkastarna.



perfekt runtomskikt

Den välvda vindrutan som är kraftigt tillbakalutad i harmoni med bilens linjer skänker perfekt sikt. De smala fönsterstolparna sitter långt tillbaka och såväl deras bredd som placering har beräknats med tanke på en god binokulär synförmåga. De utgör inget som helst hinder för en sammanhängande sikt genom de breda dörrutorna som saknar ramar och kantlister.





ds

framhjulsdrift · gashydraulisk

drift · skivbromsar med servo · aerodynamisk formgivning

Citroën hade djärvheten att först förverkliga dessa framstegslösningar. Därigenom skaffade sig företaget ett betydande försprång på många områden. Dessa fyra konstruktionselement för första gången i bilteknikens historia samlade hos en bil har givit till resultat en sammanhängande enhet, en perfekt syntes av de fyra egenskaper som är viktigast för en bil: säkerhet, komfort, snabbhet och skönhet. Dessutom tillkommer andra egenskaper som bidrar till att Citroën är en modern bil som i sig förenar fördelar som inget annat bilmärke i hela världen kan erbjuda.

ds

bekväma säten

Inredningen med de anatomiskt riktiga sätena kan erhållas i ett flertal eleganta och trivsamma kombinationer. Sätena är stoppade med skumgummi och överträffar i bekvämlighet de flesta hemmafåtöljer. Läggs särskilt märke till framsätenas väl utbyggda, mjuka överkant - en av många säkerhetsdetaljer hos Citroën DS 19. Framsätena är givetvis skjutbara och konstruerade med lätt omställbara ryggstöd (bäddbara). Baksätet är dessutom försett med ett fällbart mittarmstöd.

fulländad konditionering

Samtliga stora Citroën-modeller som levereras till Sverige har ett värme- och konditioneringssystem avpassat efter vårt klimat. Mängden värme liksom riktningen - mot vindrutan eller mot de åkande - kan varieras efter behag. I framvagnen finns inte mindre än tio värmeinsläpp : 6 i anslutning till vindrutan och defrosters samt 4 riktade mot de åkandes fötter och ben, en särskild värmekanal mynnar dessutom ut i baksätesutrymmet. Lätt åtkomliga reglage ger sekundschnabbt önskad temperatur och friskluftsmängd. - Intagen för friskluft har på de nya modellerna placerats ett vid vardera strålkastaren.

perfekt ljudisolering

Ljudisolering har kompletterats med att golvet täckts av en kraftig skumgummimatta, vilken i sin tur täcks av en oöm textilkädsel - lätt att hålla ren. Även motorrummet är givetvis effektivt ljudisolerat. - Motor- och vägljud är knappt hörbara inne i kupén.

komfort

Förutom den mjuka - men ändå fasta - gashydrauliska fjädringen och det ändamålsenliga karosseriets goda runtsikt, har DS 19 ovanligt goda innerutrymmen : fem fullvuxna ryms ledigt. Tack vare framhjulsdriften har bilen givetvis ingen utrymmeskrävande kardantunnel. Detta i kombination med den stora hjulbasen ger både bak- och framsätespassagerarna rikligt tilltaget utrymme att sitta bekvämt och kunna sträcka på benen.

luxiösa inredningsdetaljer

Inredningen är genomtänkt i minsta detalj : backspeglarna kan ställas i två lägen « dag och natt », cigarettändare, elektriskt ur, smakfull innerbelysning med inte mindre än 4 ljuspunkter, etc.

bilradio

Som extratillbehör kan bilradio av märke Radioen S19 inbyggd i instrumentpanelen erhållas. Apparaten har 7 transistorer och en germaniumdiod och är särskilt konstruerad för DS 19 av Continental Edison. Tre våglängdsområden och tangentsystem med 4 tangenter och tonkontroll. Speciell takantenn ingår i radios pris.



ds

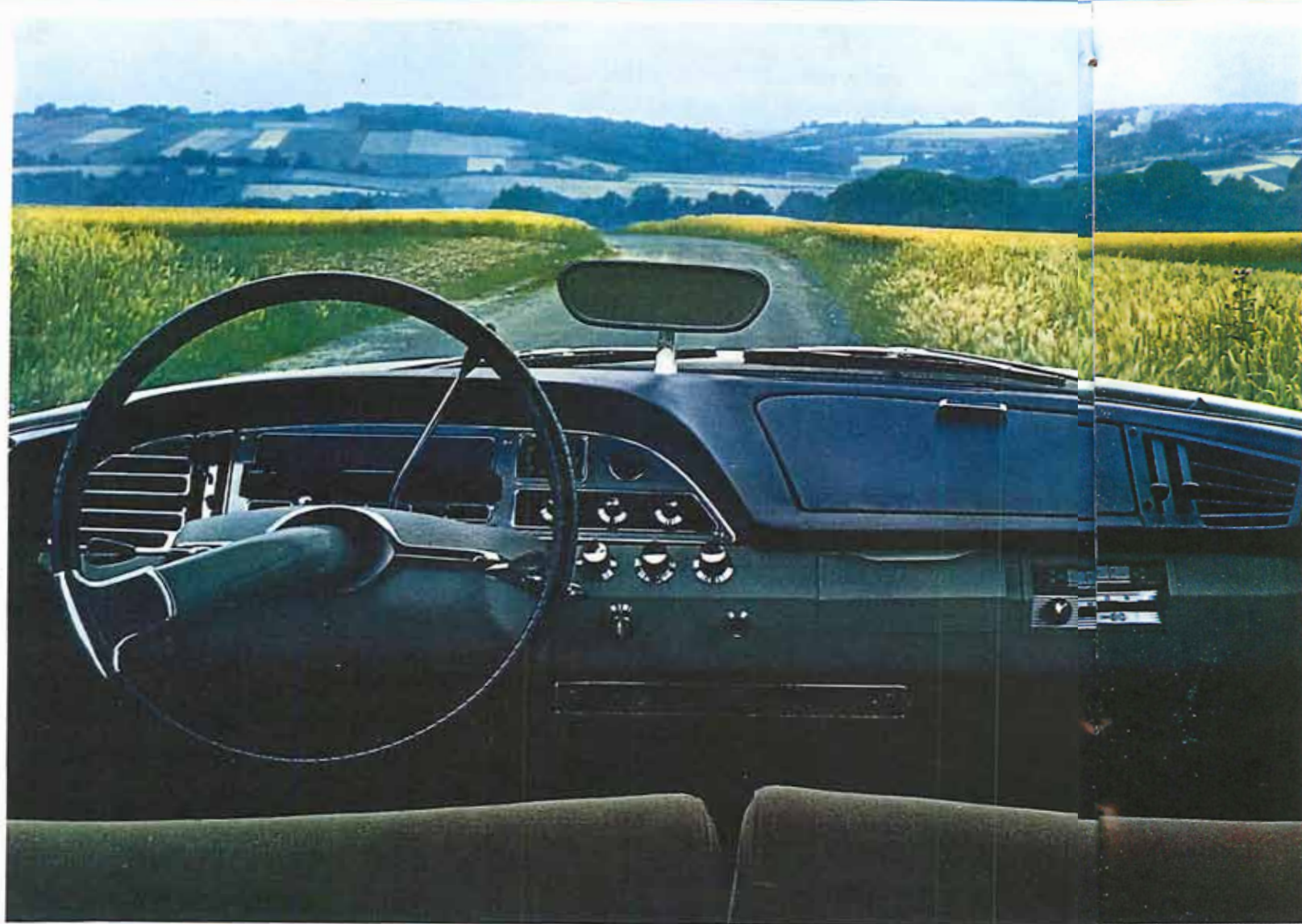
lätt att köra

DS 19 är den bästa vägvagn som finns i världen -ingen annan standardbil kan jämföras med den. Med sin automatiska koppling, servo-hydrauliska växellåda, servostyrning, skivbromsar med servo och gashydrauliska fjädring är den ytterst lätt att köra. Koppling, växling och styrning kan ske med « fingertoppsmanövrar », de tunga momenten tar servoaggregatet hand om.

Föraren sitter bekvämt och stadigt och har god sikt åt alla håll. Instrumenten ligger lätt avläsbara i förarens blickfält som inte på något sätt störs av Citroëns världsberömda, enekrade säkerhetsratt. Samtliga, viktiga reglage ligger samlade intill rattstängan. Allt som allt är DS 19 en lättkörd bil som man kan både åka i och köra långa sträckor med utan att på minsta sätt tröttnas.

styrning med servo

Det verkliga arbetet vid styrningen utförs av ett hydrauliskt servoaggregat som ögonblickligen reagerar för förarens minsta vridning på ratten. Till och med när vagnen står stilla vrider man ratten runt utan ansträngning.



lättmanövrerad

Den exakta kuggstångsstyrningen i kombination med servo är mjuk och okänslig för vägbanans ojämnheter. Den korta vändradien, frontpartiets avrundade form liksom den mindre spårvidden mellan bakhjulen (= mindre svängradie) är alla egenskaper som underlättar stadskörningens många problem. Man blir förbluffad över hur smidigt man exempelvis kan slinka in i en « parkeringsficka ». - Observera även gummikutcharna på stötfångarna fram och bak, ett extra skydd för Er och andra.

ingen kopplingspedal

Kopplingen är automatisk och styrs hydrauliskt. Växellådan (4 växlar framåt + backen) är servobetjänad. Vid växling behöver man bara med ett finger manövrera en växelspak, eller kanske snarare växelväljare, som är lättåtkomligt placerad framför ratten. Övriga manövrar som vanligen utförs av föraren sköts automatiskt på hydraulisk väg. Vid exempelvis inbromsning trycker man bara på bromspedalen, vid acceleration på gaspedalen. Mellan dessa två moment kan man givetvis på manuell väg ställa in växelväljaren på lämpligt läge. Samspelet mellan motor och vagn kan emellertid föraren med bibehållande av sin personliga körstil och med ett minimum av kraft själv bestämma: de hydrauliska hjälpmedlen besparar honom dock alla ansträngningar.

två fotbromsar

Fotbromsen, en rund tryckpedal bredvid gaspedalen, påverkar via en servo två av varandra oberoende hydraulbromssystem - ett för frambromsarna och ett för de bakre. En säkerhetsdetalj: fotbromsen har en sådan utformning och placering att man endast genom en vridning av högerfoten snabbt och lätt förflyttar den från gaspedalen till fotbromsen eller vice versa. Den andra bromsen, placerad längst till vänster, är av vanlig pedaltyp och motsvarar handbromsen hos « vanliga » bilar. Den verkar mekaniskt på skivbromsarna och är dessutom en läsbar parkeringsbroms.

ds

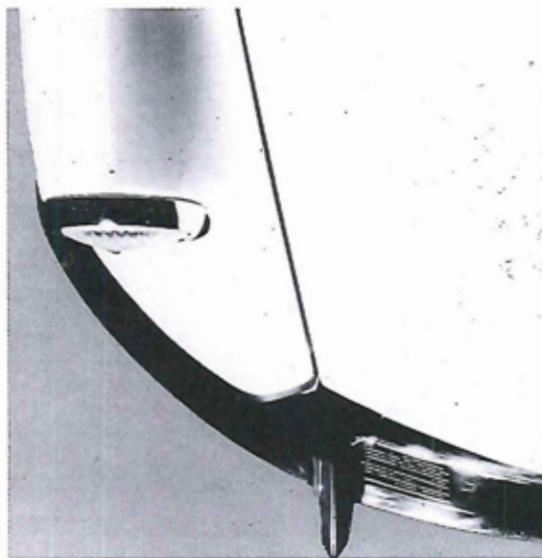
säker

Framhjulsdrift, gashydraulisk fjädring och skivbromsar med servo är de förnämsta förebyggande säkerhetselementen. Dessutom tillkommer en utomordentlig stabilitet tack vare vagnens stora axelavstånd och Michelin X däckens ovanligt goda väghållningsegenskaper (lågt tryck och metallinlägg i stommen).

Vagnens byggnadssätt bidrar också till säkerheten tack vare att stålstommen som bär upp de olika elementen är svetsad på ett balkchassi med stor motståndskraft mot deformation och konstruerat efter den korsbalksprincip som tillämpas vid flygplanstillverkningen.

Den främre stötfångarens form, hårdgummihornen, reservhjulets placering framför motorn, de mekaniska huvuddelarnas placering fram, allt detta åstadkommer ett effektivt och progressivt skydd. Detta kompletteras av en rad skyddsanordningar inne i kupén. Den enekrade säkerhetsratten utan krosscentrum, den antireflexbehandlade och mjukt avrundade instrumentpanelen liksom över huvud taget avsaknandet av skarpa hörn och kanter är alla viktiga detaljer för de åkandes säkerhet.

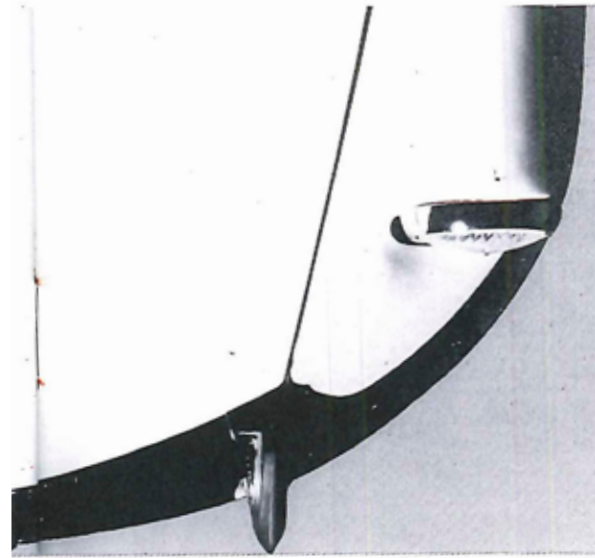
Dörrarna har barnsäkra tvåstegslås. DS 19 levereras givetvis också med fästpunkter för säkerhetsbälten. Slutligen ingår naturligtvis som standard dubbla vindrutespolare och torkare med automatisk återgång.



praktisk

höjdsregulatorn

Markfrihöjdsregulatorn gör det möjligt att höja vagnen för att underlätta körning genom vattensamlingar, på gropiga vägar eller i djup snö. Den underlättar även i hög grad hjulbyten: någon domkraft behöver inte användas. Vagnen höjs till högsta läget, ett stöd placeras på den sida man önskar byta hjul. Hjulen går då fria från marken på denna sida då höjdställningen ändras till lägsta läge. För att komma åt att skifta något av bakhjulen måste respektive flygel lossas från bakvagnen. Flygeln hålls på plats av en enda bult som lossas med samma standardverktyg som används vid hjulborttagningen.



bagageutrymme

När man öppnar DS 19:s balanserade bagagelucka överraskas man av hur väl utrymmena tillvaratagits. Tack vare avsaknandet av kardan och genom reservhjulets placering under motorhuven har ett 500 liter stort och lättåtkomligt bagageutrymme utan döda vinklar blivit resultatet av denna konstruktionslösning. Man placerar fördelaktigast bagaget vertikalt, som man bär det. - Utrymmet är i det närmaste rektangulärt och lågt placerat. Då det dessutom befinner sig mellan bakhjulen och har en mycket låg tyngdpunkt påverkar bagagevikten inte på något sätt bilen vid exempelvis hård kurvtagning eller körning på halt väglag.



tillkopplingsfordon

Man monterar lätt en trailer- eller husvagnskoppling på DS 19. Tack vare den robusta och tåliga motorn kan man utan vidare dra över ett ton. Och de kraftiga, överdimensionerade bromsarna liksom det gashydrauliska fjädringssystemet gör exempelvis en husvagnstransport lika säker som en normal körning utan något släp.



ds

stark

Den robusta toppventilmotorn karakteriseras bl.a. av lättmetalltopp med sfäriska förbränningsrum och tvåportsförgasare med förvärmning av inloppsgasen. Vevaxeln är försedd med Holsetdämpare. I allt en tillförlitlig, mekanisk enhet som kan prestera hastigheter över 160 km/tim.

snabb och ekonomisk

Den höga topphastigheten, de perfekt avpassade utväxlingsförhållandena, väghållningsförmågan, den goda bromseffekten hos skivbromsarna med servo möjliggör högre medelhastighet under långa bilresor med relativt krävande etapper - utan trötthet. Med en DS 19 kostar det heller inte så mycket att köra fort! Bränsleförbrukningen är osedvanligt låg för en vagn i denna storleksklass : ca 0,95 l/mil vid 75 km/h i medelhastighet. Tankens rymd, 65 l, medger ca 70 mils körning utan påfyllning.

sportig

Citroën är den enda franska vagn som erövrat Europamästerskapet i bilrally (1959) och Nordiska Rallymästerskapet (1962). Den har hemfört totalsegrar i ett stort antal internationella biltävlingar :

Monte Carlo Rallyt
Finska Snörallyt
Norska Vinterrallyt
Adriatiska Rallyt
Tulpanrallyt
De tusen sjöarnas rally
Sénégal Rallyt
Liege-Sofia-Liege
Alprallyt

För att inte tala om otaliga klassegrar i t. ex. : Tyska Rallyt - Midnattssolsrallyt - Vikingarallyt - Mont Blanc Rallyt - Alger Kap - Mille Miglia - Snö och israllyt - Tour de Belgique...

Citroën segrar över hela världen !



ds

motor

4-cyl. 78 x 100, slagvolym 1911 cm³.
Kompr. förhållande 8,5 : 1 (högokta-
nigt bränsle skall användas).
Effekt : 83 hk S.A.E. vid 4.500 v/min.
(Vridmoment max. 14,5 kpm S.A.E.
3.500 v/min.). Förgasare : Weber,
tvåportsförgasare 24/32 DDC.
Mekanisk bränslepump.
Trycksmörjning. Kylsystem med
pump och termostat. Nylonfläkt.

koppling

Enkel torrlamellkoppling med
hydraulisk manövrering.

växellåda

4 växlar framåt + backväxel (2: an, 3: an
och 4: an synkroniserade). Hydrauliskt
manövrerad. Växelväljare
framför ratten.

kraftöverföring

Framhjulsdrift - elastiska Bibax-
element i kardanknutarna - utväxling
i kardanaxel 8 : 31, spiralskurna
drev.

bromsar

FOTBROMS MED SERVO verkar på
framhjulets skivbromsar och
bakhjulets trumbromsar. Två kretsar,
oberoende av varandra. Automatisk
bromseffektfordelning allt efter
belastningen.

PARKERINGSBROMSEN :
mekanisk fotbroms verkande på
framhjulen. Läsbar. Vid manövrering
av parkeringsbromsen sker
automatiskt en justering av spelet
mellan backarna och bromsskivorna.

styrning

Kuggstångsstyrning med servo.
Enekrad ratt utan krosscentrum,
plastklädd. Vändradie 5,5 m.

chassi

Vridningsfast, svetsad
stålkonstruktion med kraftiga sido-
och tvärbalkar, slätt golv.

fjädring

Individuell hjulupphängning med
gashydrauliska fjäderdon och
inbyggda stötdämpare.
Krängningshämmare både fram och
bak. Automatiska höjdregulatorer för
inställning av konstant höjdläge fram
och bak oberoende av belastningen.

hjul

mea centralbultsfastsättning.
Däck : Michelin X 165 x 400.

elsystem

12 volt. Generator 300 watt.
Batteri 60 Ah. Strålkastare med
asymmetriskt halvljus.

rikt och mått

Tjänstevikt : 1.330 kg. Axelavstånd,
3,13 m. Spårvidd fram 1,5 m,
bak 1,3 m. Totallängd 4,83 m.
Största bredd 1,8 m.

Normal höjd 1,47 m. Bränsletank
65 l. Oljeträg 4 l. Växellåda 2 l.
Kylsystem 11 l. Bagageutrymme 500 l,
helt utnyttjbart tack vare plana
väggar och reservhjulets placering
under motorhuven.

prestanda

Max. hastigheter : 40 km/h på 1: an -
80 km/h på 2: an - 115 km/h på 3: an -
160 km/h på 4: an.
Bränsleförbrukning : 0,95 l/mil vid
en medelhast. av 75 km/h.

komfort

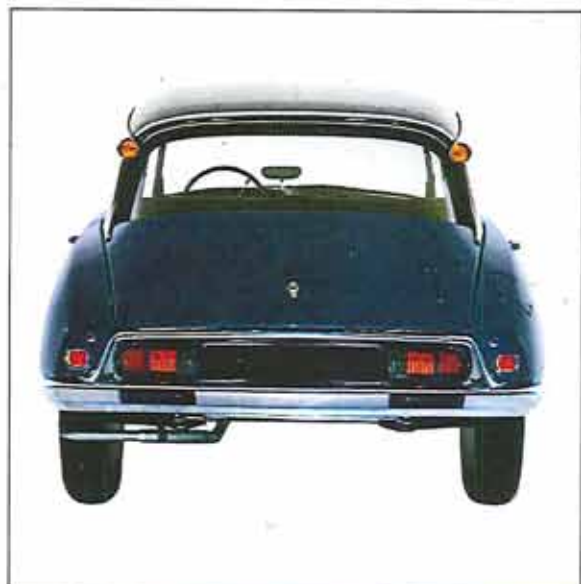
Förskjutbara, separata framsäten
med inställbara ryggstöd (även under
färd). Bäddbar. Nerfällbart
mittarmstöd i baksätet.
Lufikonditionering, värme och
defroster : 10 intag i framvagnen samt
ett speciellt för bakvagnen.

rostskyddsbehandling

Enligt senaste tekniska rön -
ML-metoden.

färger

DS 19 modellerna kan erhållas i ett
flertal modärna färger och
färgkombinationer.



Komfort, säkerhet, snabbhet, skönhet...

få bilar kan

erbjuda alla dessa

fördelar. Ytterst få kan erbjuda

dem samlade i en enhet.

Hos DS 19 har en avancerad

teknik tagits till bruk för

att förenkla och göra körningen

säkrare i dagens

alltmer krävande trafik.

Hur DS 19 känns att köra,

det kan inte beskrivas, det

måste upplevas. Då förstår

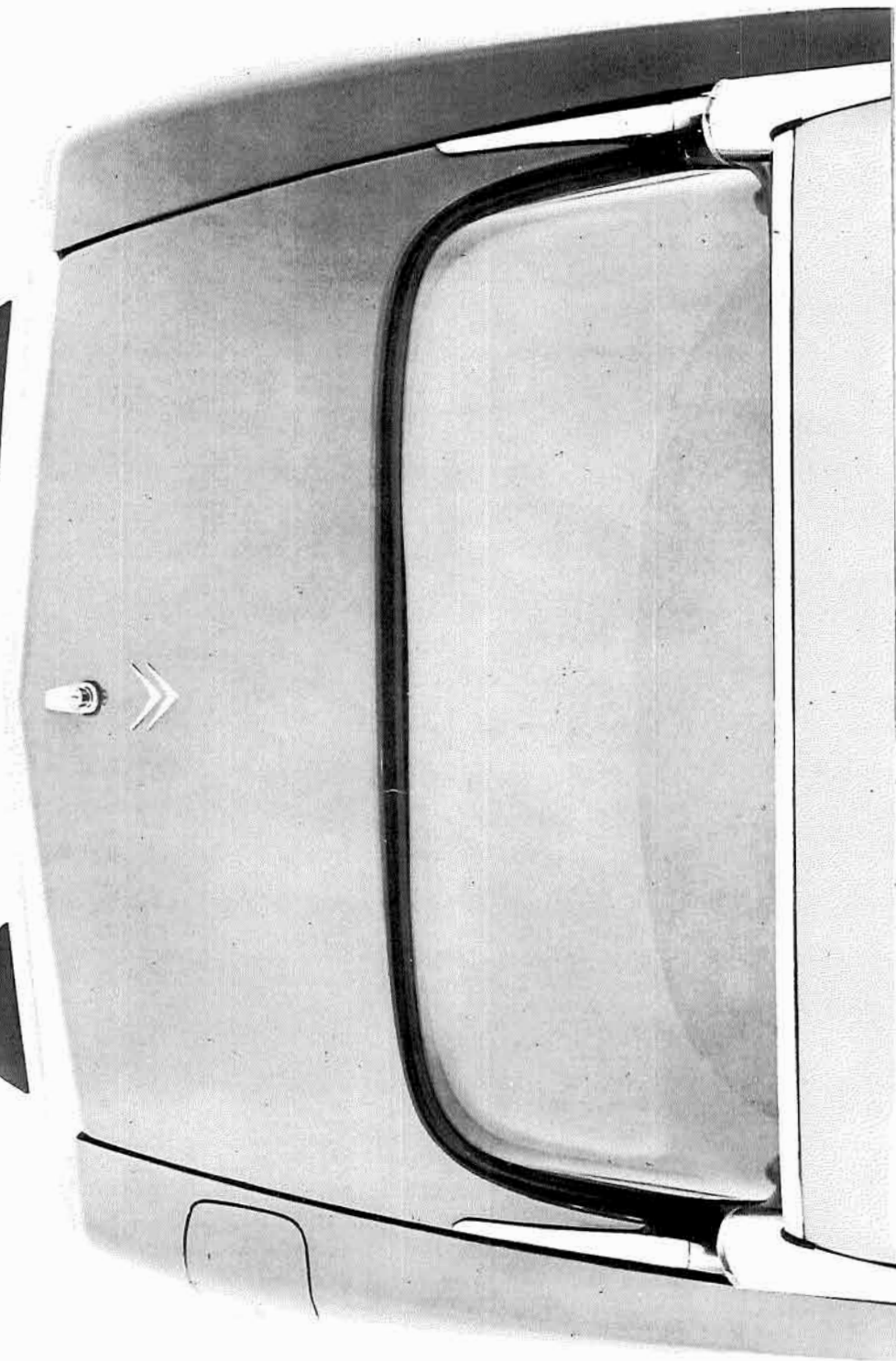
man varför

denna vagn, många år

efter sin tillblivelse

fortfarande ligger

10 år före...





SVENSKA CITROËN

citroën

Société Anonyme André Citroën 133, quai André Citroën Paris