

n. 150 m / 250 m  
140 160 180 200

00001

**“DET HANDLAR OM SÄKERHET”**



## KÖRSÄKERHET

**Skivbromsar med servo. 2-kretssystem.** Bromsskivorna fram är centralt placerade intill växellådan, med mindre ofjädrad vikt som resultat. De har separat kylsystem och sitter väl skyddade för smuts. Trumbromsar bak.

**Bromseffektördelaren** utjämnar automatiskt bromseffekten mellan fram- och bakvagn, alltefter belastning och vägbansans beskaffenhet.

**Bromspedalen** är placerad lägre i förhållande till gaspedalen, varför föraren vinner tid vid inbromsning, vilket kan betyda mycket vid ett olyckstillbud i hög fart. (Vid 100 km/tim. förflyttar sig vagnen över 27,7 m/sek.)

**Säkerhetsindikatorer.** DS 21 har på hastighetsmätaren en skala som anger bromssträckan vid olika hastigheter i torrt väglag. Därtill tänds en varningslampa så snart bromsbeläggen har förlitits till ca 70 %.

**Aerodynamiskt karosseri** ger Citroën ID/DS-modellerna den lägsta luftmotståndskoefficienten för standardvagnar. ( $X = 0,29$ ). Fördelarna är ringa känslighet för sidvindar och lågt vindljud. Den helt släta botten är turbulensfri.

**Bagageutrymmet** är placerat med låg tyngdpunkt mellan bakhjulen, vilket ger stabilitet vid körning.

**« Cinemascope » -sikt** genom vindrutan med sina av flygstål gjorda smala men starka fönsterstolpar (binokulärt utformade). Vindrutetorkare med två hastigheter och defrosters även på sidorutorna.

**Bländfria strålkastare.** DS 21:s strålkastare regleras automatiskt, så att ljuskäglan hålls parallell med vägbanan. DS 21 är den första bil som standardutrustats med högeffektiva jodlampor som extraljus, vilket ger perfekt ljus för höga hastigheter.

**Framhjulsdraft** gör att den dragande kraften arbetar i styrhjulens riktning och stabiliserar vagnen. Bakhjulsdriftens drivkrafter arbetar i bilens längdriktning och inte i styrhjulens.

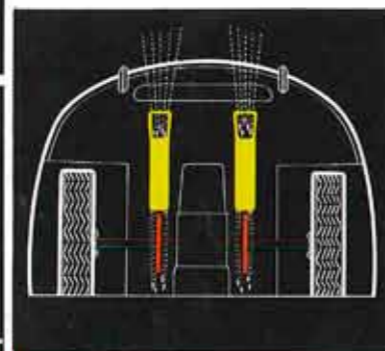
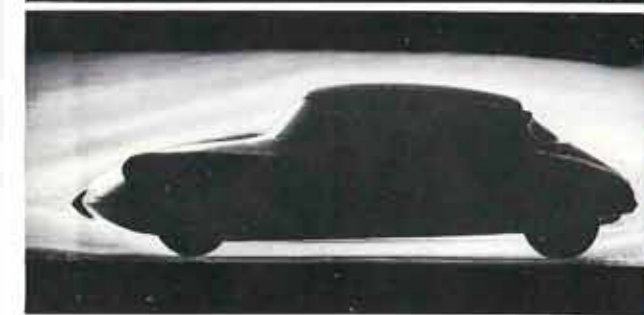
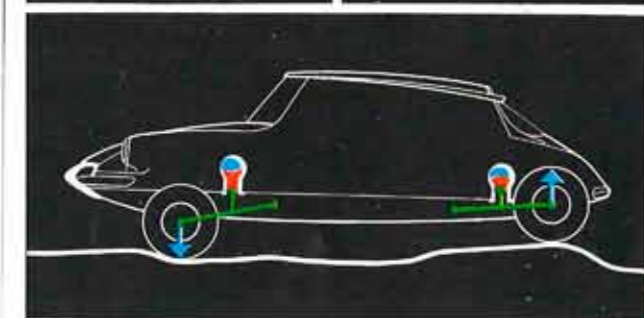
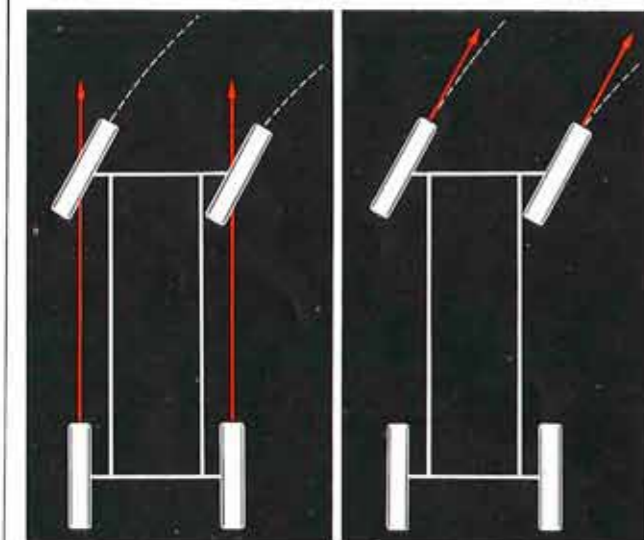
**Framhjulsupphängningen** med framhjulens styrningsaxel (spindeltapp) placerad i mittpunkten av däckets anläggningsyta gör att vagnen inte kastar vid inbromsning eller eventuell punktering.

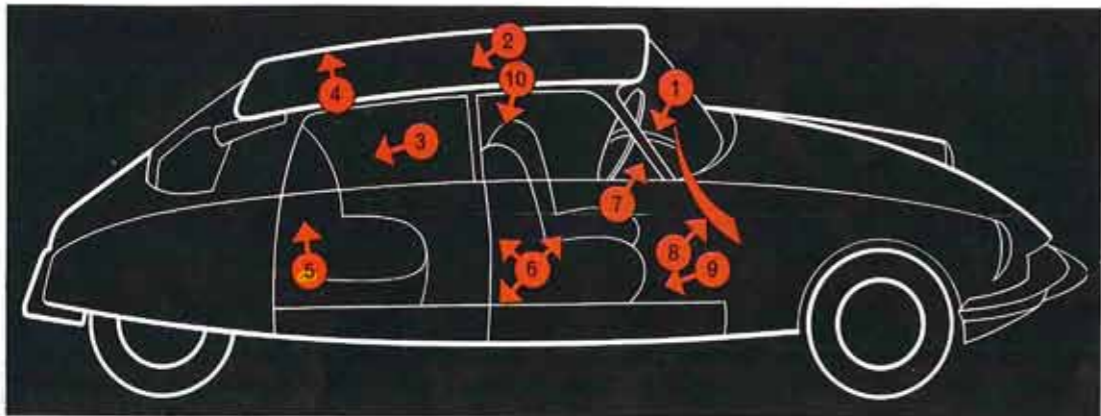
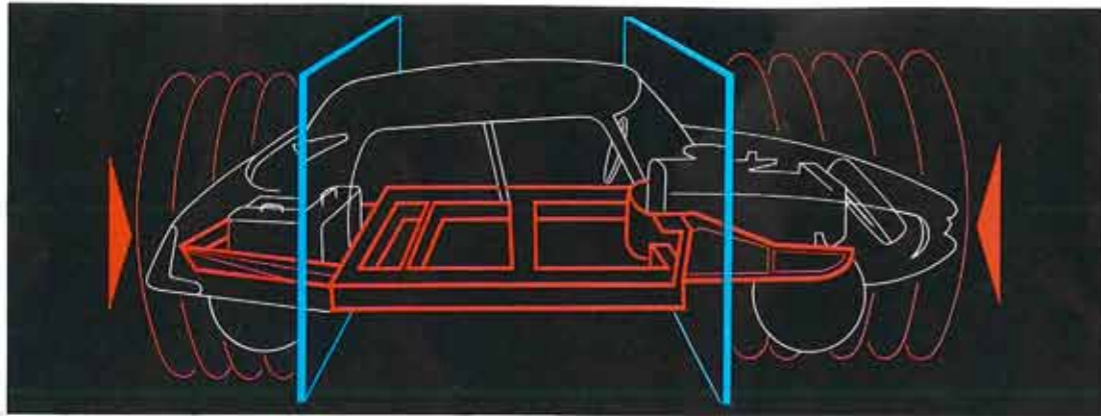
**Servostyrningen.** Kuggstangsstyrningen med servo är lättmanövrerad. Liten ratt rörelse och vändradie. Utan att ta händerna från ratten manövrerar man: blinkers, signalhorn, ljusstuta, hel och halvljusomkoppling.

**Däcken** är asymmetriska högfartsgördeldäck med metallstomme; fabrikat Michelin typ XAs med året-runt-mönster.

**Gashydraulfjädringen** är helt överlägsen alla andra typer av fjädring. Den ger konstant markfrihöjd med mjuk gang och dämpade rörelser, släpper ej väggkontakten. ID/DS:s karosseri håller sig alltid parallellt med vägbanan, oberoende av lastens storlek och placering.

**Åk-komfort.** Den perfekta gashydrauliska fjädringen (som Läkarkongressen i Heidelberg förklarade vara den bästa) och de anatomiskt riktigt utförda mjuka sätana samt det förnämliga benutrymmet bidrar i hög grad till att eliminera åktröttheten.





**En-ekrad ratt** utan krosscentrum, som effektivt förhindrar skador vid en eventuell krock.

**Instrumentbrädan** är stoppad och utformad för att skydda passagerarna.

**Skyddsstopning** runt taket, som är helt slätt. Framsätenas baksidor är mjukt stoppade med tanke på passagerarna i baksätet. Golvet är täckt med tjocka skumgummimattor.

**Dörrarna** har ramfria fönster och är « mjukt » utformade. Dörrhandtagen är barnsäkra.

**Backspegel** lågt placerad på instrumentbrädan för undvikande av skallskador.

**Säkerhetsbälten.** Fästen för 3-punktsbälten för både fram- och baksäten.

#### Säkerhet vid kollisioner

När en bil kolliderar är det den hastiga och stumma stöten, som orsakar skador på bilens passagerare. Man strävar därför efter att bygga en bil, som uppfångar dessa krafter (retardation), så att personsador i möjligaste mån undviks.

Framsynta Citroën-konstruktörer löste problemet på ett genialiskt sätt, genom att bygga upp ett kraftigt och skyddande ramverk till passagerarnas skydd, vilket man märker när man stiger in och « ner » i vagnen. Fram- och bakvagn samt alla övriga lätt utbytbara karosserienheter är utförda efter principen att ge efter och « samla upp » retardationskrafterna.

Skissen här intill visar tydligt fronten med sin avbärande utformning, samt reservhulets och motorns placering. Bakvagnen är uppbyggd efter samma princip så att den såväl som framvagnen skall fungera som en buffert och skydda den inre kärnan.

Den förutsedda expansionen av motorvägarnas utbyggnad och den starkt tilltagande trafiken och därmed ökade krockrisken från medtrafikanter gör att bilägare idag har rätt att kräva:

— *inga fartprestanda utan motsvarande säkerhetsåtgärder.*

Denna princip överförde Citroën redan för 10 år sedan i en *fart-säker enhet - DS 19.*

**SKYDSSÄKERHET**



## FART-SÄKERHET-EKONOMI

### ID 19

Familjebilen nu med tidigare DS-motorn på 80 hk. Slagvolym 1911 cm<sup>3</sup>. Toppfart 158 km/t. Acceleration 0-100 km/t - 18 sek. Stående km 39 sek. Bränsleförbrukning 0,88 l/mil vid 80 km/t. Tjänstevikt 1330 kg. Har samtliga välkända Citroën-finesser och kan erhållas med servostyrning.

### Break 19

7-sitsig kombivagn, familjebil eller transportvagn. Vid 600 kg last kommer den gashydrauliska fjädringen speciellt till sin rätt. Tekniska motordata som DS 19. Toppfart 155 km/t. Acceleration 0-100 km/t - 19 sek. Stående km 38 sek. Bränsleförbrukning 0,98 l/mil vid 80 km/t. Tjänstevikt 1460 kg.

### DS 19

har en helt ny 4-cyl. kortslagig, 5-lagrad motor på 90 hk. Slagvolym 1985 cm<sup>3</sup>. 4-växlad, helsynkroniserad. Automatisk eller konventionell koppling. Toppfart 165 km/t. Acceleration 0-100 km/t - 16 sek. Stående km 37 sek. Bränsleförbrukning 0,94 l/mil vid 80 km/t. Tjänstevikt 1360 kg.

### DS 21

den exklusiva modellen - har en extremt kortslagig 4-cyl. 5-lagrad motor på 109 hk. Slagvolym 2175 cm<sup>3</sup>. Toppfart 175 km/t. Automatisk eller konventionell koppling. Acceleration 0-100 km/t - 14,0 sek. Stående km 35 sek. Bränsleförbrukning 0,98 l/mil vid 80 km/t. Tjänstevikt 1400 kg.

**VAD PRESSEN SÄGER...**

**Sverige.** På motorväg gick det att hålla 175 km/t innan snön, balkan och fartbegränsningen kom... Under de sista 55 milen av min DS-körning var det halt och då uppskattar man framhjulsdriften, fjädringen, de fina bromsarna och de nya Michelin XAs däck... För passagerarna är Citroëns åkkomfort överträffad i klassen under 100.000 kronor.

**EXPRESSEN**

**Sverige.** Vi har sparat det bästa till sist, vägegenskaperna... De har dessutom två separata kretsar (bromsarna). En trafik-säkerhetsfrämjande faktor - liksom den enekrade ratten. Bidragande orsak till de förnämliga vägegenskaperna är den utmärkta fjädringen och den tillhörande automatiska nivåregleringen. Vilken last man än har - har vagnen alltid samma markbörd.

**MOTOR**

**England.** Så många befogade berömmande ord har sagts om den gashydrauliska fjädringen att den numera får tjäna som norm för bedömning av andra fjädringsystem.

**Motor**

**Schweiz.** DS 19 är fortfarande en sensation... Fjädringen ger en överträffad komfort förenad med framstående säkerhetssegenskaper.

**AUTO**

**Holland.** Såväl ut- som invändigt är denna bil full av raffinerade egenskaper som man upptäcker så småningom och som i allt större utsträckning imiteras av andra märken.

**Trouw**

**Tyskland.** Inredningen tillfredsställer de högsta kraven... Bensinförbrukningen är otroligt låg för en bil med sådana egenskaper.

**DIE WELT**

**Canada.** Denna bil erbjuder det bästa som finns i fråga om bilar. Den förenar sportbilens lätta manövrering och egenskaper med komforten och lyxen hos en bekväm familjebil.

**TRACK & TRAFFIC**

**Tyskland.** Denna bil utstrålar säkerhet. Citroëns väghållning vid 170 km/tim imponerar... Det en långfärdsvagn av högsta klass.

**motor-kraftstoff**

**USA.** Bilens väghållning är så bra att det är nästan löjligt... Vi har förgäves försökt skaffa oss bekymmer men bilen får alltid sista ordet.

**CAR-DRIVER**





**“DET HANDLADE OM HÖGFARTS SÄKERHET”**