

*Une
certaine
idée
du progrès...*

Lancée dans le sillage de l'extraterrestre DS, l'ID 19 trouve rapidement sa clientèle auprès des gros rouleurs et des gens « sérieux », effarouchés par la technique d'avant-garde de la nouvelle Citroën. Aujourd'hui, l'ID 19 se fait beaucoup plus rare que sa sœur plus bourgeoise, surtout dans cette toute première version aux couleurs chatoyantes...





Pendant des années, Citroën se cantonne au noir. Avec l'ID19, place aux couleurs fantaisies avec un turquoise et, surtout, cet orange Capucine peu discret. D'ailleurs,



Retour à l'austérité avec le tableau de bord : du gris, du noir et du métal, et une instrumentation très spartiate.

Imaginez-vous en 1956 : vous êtes un inconditionnel de la Traction et vous louchez sur la nouvelle DS19 vert pomme de votre voisin. Mais les soupirs alanguis de sa suspension, le vénérable champignon de freinage « tout ou rien » et l'absence, tout à côté, de la bonne vieille pédale d'embrayage ne cessent de vous perturber. Sans parler de cette petite tige chromée, juste derrière le volant monobranche de la direction hyper assistée : il paraît qu'elle actionne le démarreur et permet aussi de passer les vitesses ! Mais vous n' imaginez pas tout ce que Citroën peut (déjà) faire pour vous ! Au point de sortir une version soft de la DS au Salon de l'auto suivant ! En fait, dès le lancement de la DS, on pense chez Citroën à remplacer au plus vite la vénérable Traction dont les ventes s'écroulent. Comme le temps (et l'argent !) sont comptés,

il sera rarement commandé !

on décide de conserver la carrosserie futuriste de la DS en la débarrassant d'une bonne partie de l'usine à gaz qu'elle contient. Grâce à l'ID 19, les accros de la firme aux chevrons vont goûter au confort du tapis volant sans être obligés de réapprendre à conduire ! Mais cette ID de progrès a un prix : près du tiers du montant d'une Traction neuve... Et pourtant, à ce tarif, l'ID 19 ne fait pas dans le luxe : pas d'enjoliveurs de roues, des pare-chocs en aluminium poli... Les cornets de clignotants en plastique rouge encadrent le pavillon en fibres de polyester brut de décoffrage. Quant à la lunette arrière en plexiglas, elle permet de rogner encore quelques centimes, selon le sens de l'économie proverbial à l'honneur chez Michelin, alors propriétaire de Citroën. D'ailleurs, le premier catalogue annonce une version « entrée de gamme »

tout juste dotée de deux banquettes en vinyle, d'une roue de secours jetée dans le coffre et - record de pingrerie - de vitres arrière fixes ! Pour la série, les vitres seront heureusement descendantes, mais cette ID 19 Normale ne connaîtra guère le succès !

Tête de série

Sortie en septembre 1957, notre ID 19 Luxe fait partie des tout premiers exemplaires commercialisés puisque le modèle, présenté au Salon d'octobre 1956, n'est effectivement produit qu'à partir de mai 1957. « La première ID 19 Luxe livrée porte le numéro de châssis 201418 et la mienne le numéro 201642. C'est sans doute la plus ancienne encore en circulation » affirme Patrick Renaud qui vient d'en achever la restauration. Elle se distingue d'abord par son incroyable teinte Capucine



Un simple bouton-poussoir permet l'ouverture du coffre dépourvu de vérins. Économie d'abord !



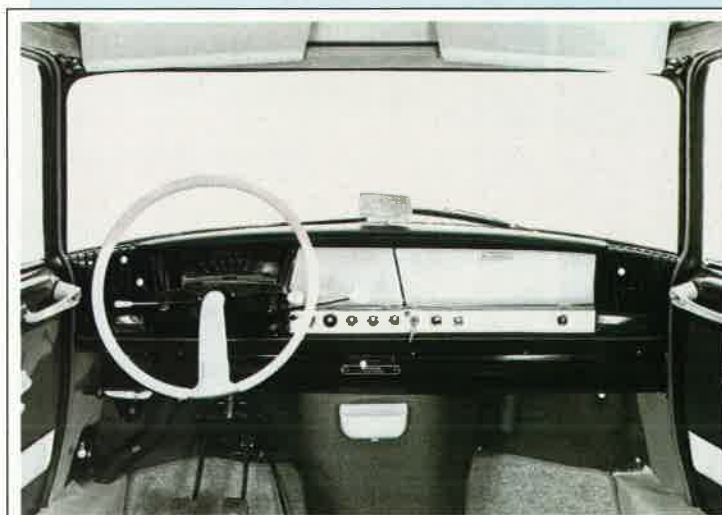
L'ID19 est dotée d'une boîte 4 rapports à commande mécanique. Le schéma des vitesses est disposé sur le dessus du tableau de bord.



Le levier des vitesses est placé à droite sur la colonne de direction, tout près du comodo d'éclairage. Une disposition classique faite pour rassurer la clientèle.



Héritage de la Traction, cette manette commande l'avance à l'allumage. Notez, à côté, le gros voyant identique à celui monté sur la 2 CV !



L'ID19 conserve la visibilité exceptionnelle de la DS avec ses fins montants de pavillon. Le tableau de bord perd son côté futuriste mais conserve une certaine avance sur la concurrence.

Dans ses publicités, Citroën insiste sur le côté « rural » du nouveau modèle qui doit, à court terme, remplacer la Traction.



Moins luxueuse que la DS, l'ID19 se veut néanmoins une auto de bon standing, prête à lutter contre les Simca Versailles et Renault Frégate concurrentes.





La présentation de l'ID19 Luxe se veut dépouillée : plus de chromes ni d'enjoliveurs de roues, portes de phares peintes et toit en polyester brut de teinte mastic.

(AC 303), une couleur fort peu diffusée et seulement sur les deux premiers millésimes. « Elle était restée enfermée dans un garage chauffé depuis 1974 lorsque je l'ai découverte dans les Vosges, d'où son état incroyablement sain malgré une peinture ternie » raconte Patrick qui, outre une remise en état mécanique, lui a rendu sa brillante couleur Capucine. Deux autres teintes sont alors disponibles au catalogue, un noir classique et un bleu turquoise, beaucoup plus demandées, on le devine ! Le pavillon, perché sur ses fins montants peints, présente une texture mate en stratifié aux fibres apparentes. S'il ne fournit pas une isolation bien fameuse contre la chaleur, il reste translucide et contribue à l'agréable clarté de l'habitacle. En dehors des pare-chocs en alu, aucun ornement ! De simples catadioptrons ronds terminent les ailes arrière et même les por-

tes de phares sont peintes couleur caisse alors que les jantes, dépourvues d'enjoliveurs, reçoivent normalement un simple cache-écrou central ! Patrick recherche d'ailleurs un modèle pour en faire exécuter une petite série. Sous le capot en alu, le moteur à culasse hémisphérique à chambre d'admission intégrée présente quelques différences avec celui de la DS : plus de pompe basse pression et une pompe HP modifiée, mais aussi un compresseur actionné par l'arbre à cames au dessous duquel se trouve le conjoncteur-disjoncteur et, à gauche, un carburateur Solex simple corps monté sur un support. Les quatre vitesses sont commandées par un levier sous le volant mais le carter et la pignonnerie de cette boîte restent identiques à ceux de la DS. Quelle sensation d'espace en s'installant derrière l'immense volant gainé !

Son diamètre est calculé pour diminuer l'effort et pallier à l'absence de direction assistée. Chaque fois que je retrouve une DS ou une ID, sa visibilité et sa clarté m'étonnent toujours, et bien des monospaces actuels devraient s'en inspirer.

Minimum syndical

Sur l'ID, le confort est beaucoup moins « chamallow » et l'équipement proche du minimum syndical. D'abord parce qu'il n'y a au sol qu'un vulgaire tapis de caoutchouc en lieu et place des épaisseurs de moquette mousseuse de la DS. Ensuite, parce que les sièges, revêtus d'un curieux tissu moiré, n'offrent pas la mollesse légendaire des fauteuils Dunlopillo. Même si les dossiers ne sont pas réglables, ils restent très confortables et permettent aux grands gabarits de conduire à l'aise. À l'arrière,



Cornet de clignotant en plastique rouge et montant de custode peint : la présentation se veut sobre.



Sur les premières versions Luxe de l'ID19, on trouve ces sièges recouverts d'un tissu très original. Leur confort ne vaut pas cependant ceux de la DS en Dunlopillo.



Comme la DS, l'ID19 bénéficie d'aérateurs sur le tableau de bord : une première pour les automobiles de l'époque.



Sur l'avancée du bloc moteur dans l'habitacle, on trouve les commandes de chauffage et le vaste cendrier. Mais pas d'allume-cigares !



Les boutons de commande sont parfaitement identifiés par des inscriptions. Notez le bouton-poussoir rouge de démarreur, à côté de la clé de contact.



Notez le catadioptré rond monté sur ces premières ID à « ailes courtes ». Le feu de recul blanc est un accessoire monté par le propriétaire.



Comme sur la DS, le levier de réglage de la hauteur de caisse est placé à gauche près du pédalier.



Comme sur la DS, les meilleures places sont à l'arrière ! Notez le poste radio à transistor « La Voix de son maître » garanti d'époque !



Pour d'obscures raisons, cette ID19 est équipée d'un échappement à sortie centrale en « queue de carpe », identique à ceux montés sur les DS jusqu'en 1958. Normalement, l'ID est dotée d'un échappement sortant à gauche.



Avec ses jantes sans enjoliveurs, son absence totale de chromes et d'ornements, la silhouette de la Citroën apparaît encore plus pure.

c'est carrément Byzance et, malgré la chaleur, les grandes vitres baissées aèrent la voiture mieux que n'importe quelle climatisation. Le spectacle du tableau de bord, véritable muraille grise, est moins réjouissant : plus pingre, c'est difficile ! En dehors du compteur de vitesse et de la jauge à essence, il n'y a rien, pas même un témoin de pression d'huile ou un thermomètre ! L'ID 19 fera la fortune des accessoiristes, mais c'est le lot de la plupart des autos des années 1950. Une lignée de boutons et de tirettes occupe le bandeau inox sous le vide-poches. Ces mystérieuses manettes sont toutes identifiées par des inscriptions et on retrouve celle de l'avance à l'allumage, vestige de la Traction, et l'ineffable clignoteur à minuterie hérité de la 2 CV ! À côté de la clé de contact, le poussoir rouge me permet de lancer le 4 cylindres, réveillé paresseusement par une batterie 6 volts. Très discret au ralenti, le bon vieux « tournebroche », comme l'appelait l'ingénieur Lefebvre à la tête des Études Citroën, se manifeste en prenant des tours. Comme la DS, l'ID 19 démarre en levant son étrave, comme un hors-bord. Enfin, plutôt une péniche. À chaque changement de rapport, elle fait sa révérence puis retrouve son assiette.

Roule toujours !

Me voilà lancé en 4^e à un bon 90-100 au compteur. Cette allure, l'ID 19 semble pouvoir la soutenir indéfiniment, abattant du kilomètre comme un train express, dans un confort souverain, un niveau sonore tout à fait acceptable et une consommation qui ne l'est pas moins. Un express ? En ligne droite, on est vraiment sur des rails et peu de voitures de l'époque pouvaient en dire autant : la direction, non assistée

mais très précise, reste d'une fermeté très acceptable. Je ne peux pas en dire autant du freinage : pas d'assistance, et donc un effort important à appliquer sur cette bonne vieille pédale de Traction mais, malgré les disques, les distances sont incroyablement rallongées. Sans doute un problème propre à cette ID et sur lequel va se pencher Patrick sans plus tarder. En courbe, comme son aïeule la Traction, le nez se fait lourd, la caisse prend du roulis et mes pneus Michelin X (répliques exactes de ceux d'époque) crient au martyre. Nettement sous-vireuse, l'ID autorise cependant des vitesses de passage en courbe que

seules quelques voitures de sport de l'époque pouvaient se permettre, à condition encore d'être bien conduites ! Appréciee des gros rouleurs (taxis, représentants de commerce) insensibles au confort ouaté et aux asservissements complexes de la DS, l'ID 19 a souvent aligné allégrement les tours de compteur. D'où la difficulté de trouver aujourd'hui un bel exemplaire comme celui-ci. Mais croyez-moi, le charme spartiate et dépouillé d'une ID 19 vaut bien celui d'une DS outrageusement « Pallassisée »...

Jean-Paul Decker
Photos Christian Bedei



Spartiate, le compteur ! Juste l'indication de la vitesse et la jauge d'essence ! Il n'y a même pas de thermomètre d'eau ou de voyant d'huile !



Dissimulé par la roue de secours, le 4 cylindres de l'ID 19 utilise un carburateur simple corps et perd les nombreuses assistances hydrauliques de la DS, pour le plus grand bonheur de certains utilisateurs et... des mécaniciens !

Reconnaissez les bonnes ID !

Bonnes à tout faire pour « rouler toujours », les ID ont moins été sauvegardées que les DS plus luxueuses et plus sophistiquées mécaniquement. Sans compter que bien des ID ont été plus ou moins adroitement « Déessisées » ! Sachez reconnaître une ID de base !

● **Extérieur :** portes de phares peintes, pas de lave-glace, plus de feux de position latéraux, montants de toit peints, pavillon en plastique armé translucide teinté parchemin mate, charnières de coffre peintes, simple catadioptre rond sur l'aile arrière, lunette arrière en plexiglas, jantes sans enjoliveurs avec simple cache-écrou central. Trois couleurs de caisse disponibles : noir, turquoise et Capucine.

● **Intérieur :** sièges moins moelleux au tissu spécifique (banquettes en vinyle sur Normale), poignées de porte et de lève-vitres en plastique, pas d'accoudoirs, tableau de bord simplifié au dessin différent, chauffage simplifié, volant plus grand, pas de moquette mais un

tapis caoutchouc, pas d'éclairage intérieur en ouvrant les portes, couvercle de coffre sans vérins mais avec une simple tringle (roue de secours dans le coffre sur Normale), version Confort avec présentation proche de celle de la DS.

● **Commandes :** levier de vitesse sous le volant, tirettes et boutons sur bandeau inox, pédalier classique avec embrayage et frein (pédales de Traction), accélérateur type piano, un seul compteur (vitesse et jauge carburant), contact à clé et démarreur par poussoir, manette d'avance à l'allumage.

● **Mécanique :** Moteur 11D de la Traction sur Normale ; sur Luxe et Confort : un carburateur simple corps Solex 34PBIC, pompe HP modifiée, disjoncteur-régulateur déplacé, plus d'accumulateur de freinage, plus de pompe basse pression, plus d'assistance de direction, plus de pot de détente, allumeur classique, nouvelle culasse, plus de commande hydraulique d'embrayage, suppression du bloc hydraulique.



CITROËN ID 19 LUXE 1957

- Moteur : 4 cylindres en ligne en position longitudinale avant, bloc fonte, culasse alu, soupapes en tête refroidissement par eau, vilebrequin 3 paliers
- Cylindrée : 1911 cm³
- Alésage x course : 78 x 100 mm
- Carburateur : inversé Solex simple corps 34PBIC
- Allumage : classique par distributeur
- Puissance : 66 ch à 4000 tr/mn
- Couple : 13,5 m.kg à 3000 tr/mn
- Transmission : aux roues avant, embrayage monodisque à sec classique
- Boîte : mécanique 4 vitesses sans assistance
- Suspensions : 4 roues indépendantes et système hydro-pneumatique (un bloc par roue avec amortisseur intégré)
- Freins : à disques à l'avant, tambours à l'arrière, sans assistance
- Direction : à crémaillère, sans assistance
- Pneus : avant 165x400, arrière 155x400 en Michelin X
- Longueur : 4,80 m
- Largeur : 1,79 m
- Hauteur : 1,47 m
- Empattement : 3,12 m
- Voies AV/AR : 1,50 m/1,30 m
- Poids : 1110 kg
- Vitesse : 135 km/h



Un peu moins rapide que la DS, l'ID 19 conserve ses qualités routières en matière de confort et de tenue de route.