



# Citroën

technische dienst

service-bulletin

**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

n° 149-D  
bladzijde 1/14  
december 1968

DS 21 (DX-DJ) - DS 20 (DY-DL)

BREAK 21 (DJF) - BREAK 20 (DLF)

ID 20 (DT) - ID 19 b (DV)

## M O D E L L E N 1969

Aan de "D" modellen 1969 is een nieuw type toegevoegd welke met de commerciële benaming ID 20 wordt aangeduid, fabrieksaanduiding DT. (Deze aanduiding wordt speciaal gebruikt om op de juiste wijze de garantiedocumenten te kunnen invullen).

De benamingen van de DS 19a en BREAK 19a zijn respectievelijk DS 20 en BREAK 20 geworden.

De fabrieksaanduiding blijft ongewijzigd DY of DL, DLF.

De wijzigingen hebben betrekking op:

Verhoging van het vermogen van de verschillende motoren.

Wijziging van het dashboard en de schakelaars.

Wijziging van de stoelen: bekleding en afstelling.

I - MOTOR.

1. Gewijzigde karakteristieken.

Omschrijving	(DX-DJ-DJF) DS 21 - BREAK 21	(DY-DL-DLF-DT) DS 20 - BREAK 20 - ID 20	(DV) ID 19b
Max. vermogen SAE	115 pk bij 5750 tpm	103 pk bij 6000 tpm	91 pk bij 5750 tpm
Max. vermogen DIN	106 pk bij 5500 tpm	91 pk bij 5900 tpm	81 pk bij 5500 tpm
Max. koppel SAE	17,4 kgm bij 4000 tpm	14,9 kgm bij 4000 tpm	14 kgm bij 3000 tpm
Max. koppel DIN	17 kgm bij 3500 tpm	14,4 kgm bij 3500 tpm	13,7 kgmbij 3000 tpm
Bougies (1)	Marchal 35b	Marchal 35b	Marchal 35b
Inlaatspruitstuk	Uitwendig	Uitwendig	Uitwendig
Stat. toerental	650 ± 25 tpm	650 ± 25 tpm	650 ± 25 tpm
Versneld stationair toerental (2) (hydr.)	875 ± 25 tpm	875 ± 25 tpm	
<u>Carburateur:</u>			
Hydraulique	WEBER 28/36 DLE	WEBER 28/36 DLE 2	
Mécanique	WEBER 28/36 DLEA 1	WEBER 28/36 DLEA 2	SOLEX 34 PBIC 3

(1) Zie tabel onder 3A (g).

(2) Slipmoment bij 750 ± 25 tpm.

2. Carburateurgegevens.

a) DS 21 - DS 20 - ID 20

	WEBER 28-36 DLE 28-36 DLEA 1		WEBER 28-36 DLE 2 28-36- DLEA 2	
	Prim. poort	Sec. poort	Prim. poort	Sec. poort
Venturi	23	27	20	26
Hoofdsproeier	130	175	110	155
Remluchtsproeier	AB	AB	AD	AA
Mengbuis	F 16	F 16	F 16	F 16
Hulpventuri	3,5	3,5	3,5	3,5
Stat. sproeier	45	65	45	65
Stat. benzinesproeier	AD	AA	AD	AA
Progressieboringen	80 ø	90 ø	80 ø	90 ø
	90 ø	120 ø	90 ø	120 ø
	120 ø	170 ø	120 ø	170 ø
Vlottergewicht	11 g.		11 g.	
Vlotternaald	175		175	
Acceleratiepompsproeier	60		60	
Persklepje	55		55	

b) ID 19b

SOLEX 34 PBIC 3 merkteken 93

Venturi .....	27	Type acceleratiepomp .....	72
Hoofdsproeier .....	142,5	Pompsproeier .....	50
Remluchtsproeier .....	260 of AH	Injecteur .....	0,60
Mengbuis no. ....	130	Vlotternaald .....	1,7
Stationair sproeier .....	55	Vlottergewicht .....	5,7 g.
Stationair luchtsproeier ...	X	Startsproeier .....	145
Progressieboringen .....	2 -1,20 ø	Startluchtsproeier .....	6
	1 -1,40 ø		

3. Wijzigingen ten opzichte van de vorige modellen.

A. Alle typen.

a) Inlaatkleppen.

De klepdiameter is vergroot (49 mm in plaats van 47 mm).

b) Inlaatspruitstuk.

Alle motoren zijn voorzien van een uitwendig inlaatspruitstuk (gelijk aan die reeds op de DS 21 motoren gemonteerd waren).

c) Cilinderkop.

De klepzittingen zijn gewijzigd ten behoeve van de nieuwe kleppen.

De cilinderkoppen van de ID 19 en de DS 20 zijn niet meer voorzien van een inwendig spruitstuk.

d) Zuigers.

De inhoud van de verbrandingskamer is gewijzigd door de nieuwe inlaatkleppen, dientengevolge is de vorm van de zuigerbodem gewijzigd teneinde de compressieverhouding te kunnen handhaven.

De nieuwe zuigers zijn gemerkt met een ingegoten letter A op de zuigerkop.

e) Nokkenas.

Het nokprofiel en het kleppendiagram zijn gewijzigd. Afstelling van de distributie geschiedt met een theoretische klepspel van 1,1 mm.

Inlaat opent  $0^{\circ} 30'$  vóór B.D.P.

Inlaat sluit  $42^{\circ} 30'$  na O.D.P.

Uitlaat opent  $38^{\circ} 30'$  vóór O.D.P.

Uitlaat sluit  $4^{\circ} 30'$  na B.D.P.

De praktische klepafstelling is ongewijzigd.

Alle nokkenassen zijn aan de voorzijde voorzien van het aandrijf-tandwiel voor de stroomverdeler.

f) Carterontluchting.

De leidingen tussen carterventiel en luchtfilter (bovenste en onderste deel) en het T-stuk zijn gewijzigd bij de DY- DL- DLF- DV.

g) Bougies.

De Marchal 35b bougies worden van fabriekswege op alle motortypen gemonteerd.

Ingeval van reparatie is het mogelijk de volgende bougietypen te monteren:

BOSCH	A.C.	CHAMPION	LODGE
W 225 T 1	42 FF	L 85	3 H.N.

h) Bobine.

De bobine is ongewijzigd.

i) Stroomverdeler.

Op alle "D"-typen is de stroomverdeler bevestigd aan de voorzijde van de motor. De vervroegingskrommen worden hierna weergegeven.

j) Benzinepomp.

De plaats van de aanzuigleiding is gewijzigd.

De persleiding is bij de DV omgebogen en bij de andere typen ongewijzigd.

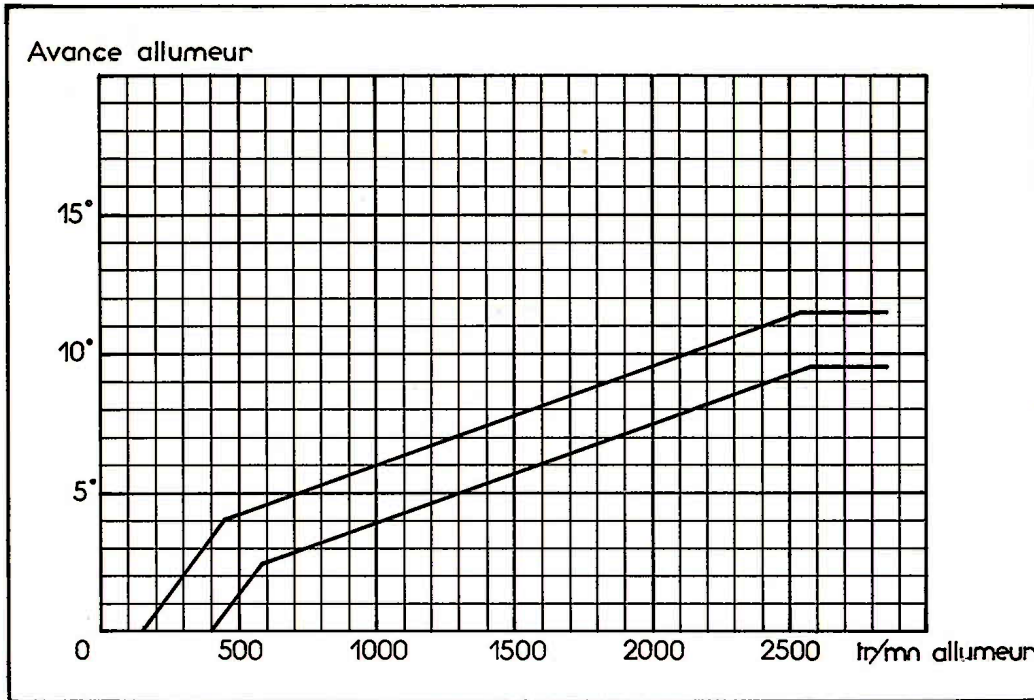
De benzineleiding is anders gelegd en het aansluitstuk op de aanzuigleiding is gewijzigd.



STROOMVERDELER.

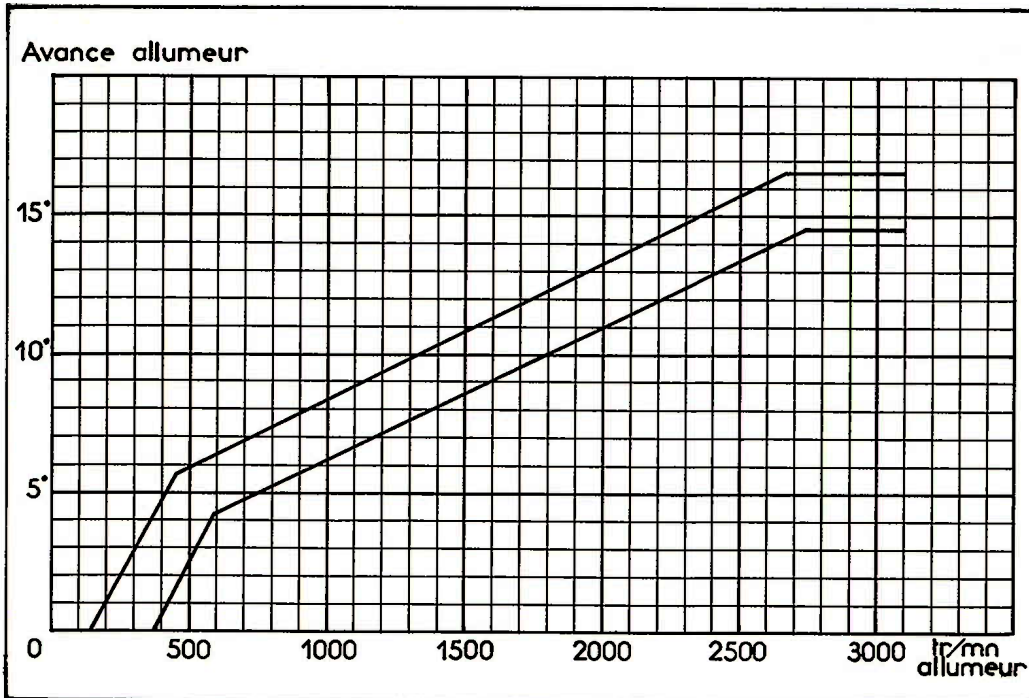
Vervroegingskromme van de stroomverdeler van DX, DJ, DJF.

X 130



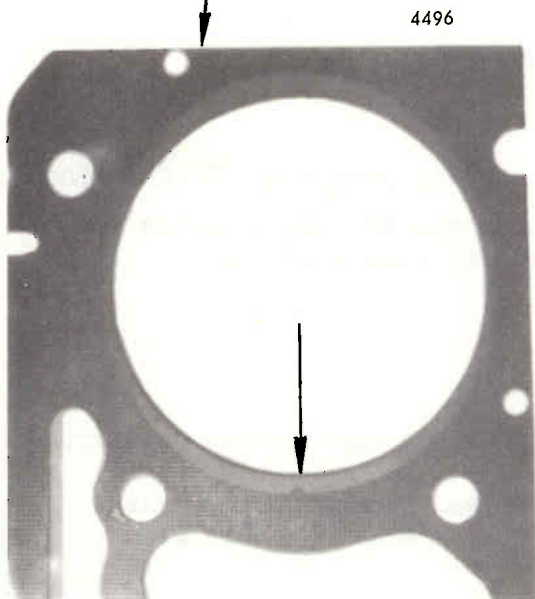
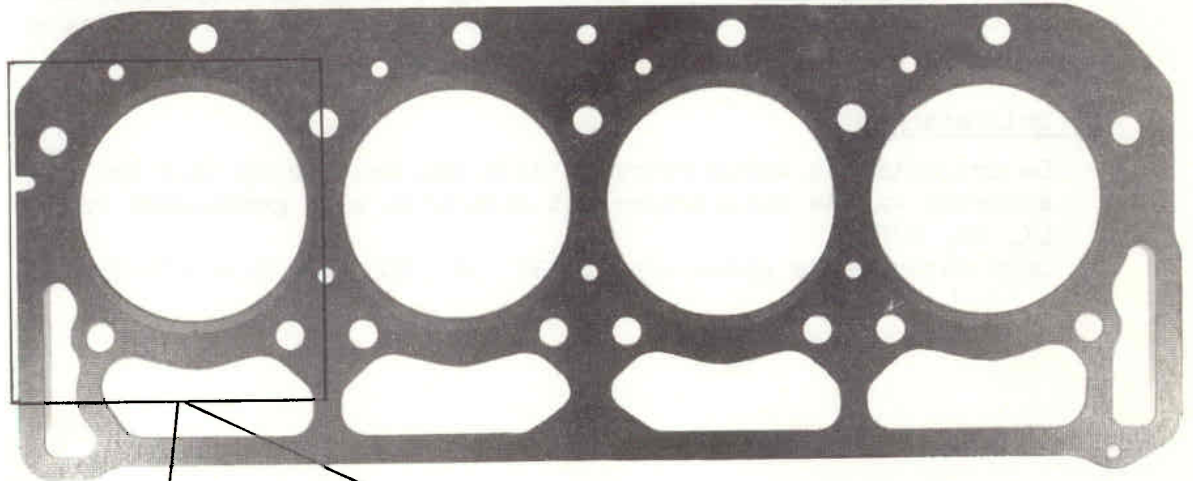
Vervroegingskromme van de stroomverdeler van DY, DL, DLF, DT, DV.

X 131

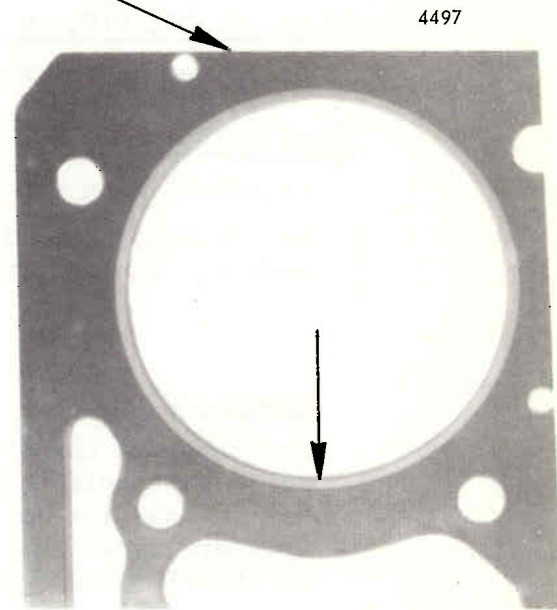


B. DX, DJ, DJF.

De koppakking en de papieren voetpakking van de cilindervoeringen zijn gewijzigd. De breedte van de klemrand van de koppakking ter plaatse van de voeringen is variabel (zie fig.).  
De papieren voetpakking heeft geen verdikking meer.



Nieuwe koppakking



Vroegere koppakking

Opmerking:

De nieuwe koppakking kan niet worden gemonteerd indien de voetpakking voorzien is van verdikkingen en omgekeerd.

C. Op alle typen behalve DV.

a) Kleppen.

De uitlaatkleppen zijn gewijzigd: de diameter van het uiteinde van de klepsteel is terug gebracht op 8 mm  $\emptyset$ . De klepspieën en de bovenste klepveerschotels zijn gelijk aan die van de inlaatkleppen. De klepschotel is versterkt.

b) Drijfstangen.

De drijfstangen welke voorzien zijn van een boring voor het besproeien van de zuigerbodem met smeerolie zijn gemonteerd op DX, DJ, DJF.

Deze waren reeds gemonteerd op DY, DL, DLF (Zie S.B. 138-D).

II - UITLAAT.

1) Op DX, DJ, DJF.

De hoofdknaldemper is gewijzigd (wijziging van de schotjes en voorzien van dubbele wand).

De bevestiging van de voorste uitlaatpijp is gewijzigd (bevestigd aan het motorcarter).

2) Op DY, DL, DLF, DT.

Er is een expansiepot om de achterkant gemonteerd.

3) Alle typen.

De bevestiging van de hoofdknaldemper is gewijzigd (SILENT-BLOCS).

De uitlaatpijpen zijn onder een hoek van  $45^{\circ}$  ten opzichte van de hartlijn van de carrosserie gelast (in plaats van  $60^{\circ}$ ).

Opmerking:

De achterste bevestigingssteun van de uitlaatpijp aan de carrosserie is verplaatst.

Het is mogelijk de uitlaatpijpen of een expansiepot van de vroegere typen aan te brengen mits de speciale rubber klem DX 182-75b wordt gemonteerd.



III - VERSNELLINGSBAK.

- 1) De overbrengingsverhoudingen van de versnellingsbak van DX, DJ, DY, DL, DJF, DIF, DV zijn niet gewijzigd.

Daar bij alle typen de stroomverdeler aan de voorzijde van de motor is geplaatst zijn de versnellingsbakcarters voorzien van een uitsparing daarvoor.

- 2) De versnellingsbak van de DT is echter uitgerust met de tandwielen van DV en een pignion en kroonwiel van 7 x 34.

De overbrengingsverhoudingen zijn als volgt:

Versnelling	Overbrengingsverh.	Kroonwiel/ pignion	Totale overbr.verh.	Snelheid bij 1000 tpm met 180 x 380 X AS banden belaste straal 2,07 m
1	$\frac{12}{39} = 0,3076$	7/34	0,0633	7,9
2	$\frac{18}{33} = 0,5454$		0,1123	13,9
3	$\frac{23}{27} = 0,8514$		0,1752	21,8
4	$\frac{28}{22} = 1,2727$		0,2619	32,5
achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41} = 0,3171$		0,0652	8,1

IV - KOPPELINGSBEDIENING. (Mécanique)

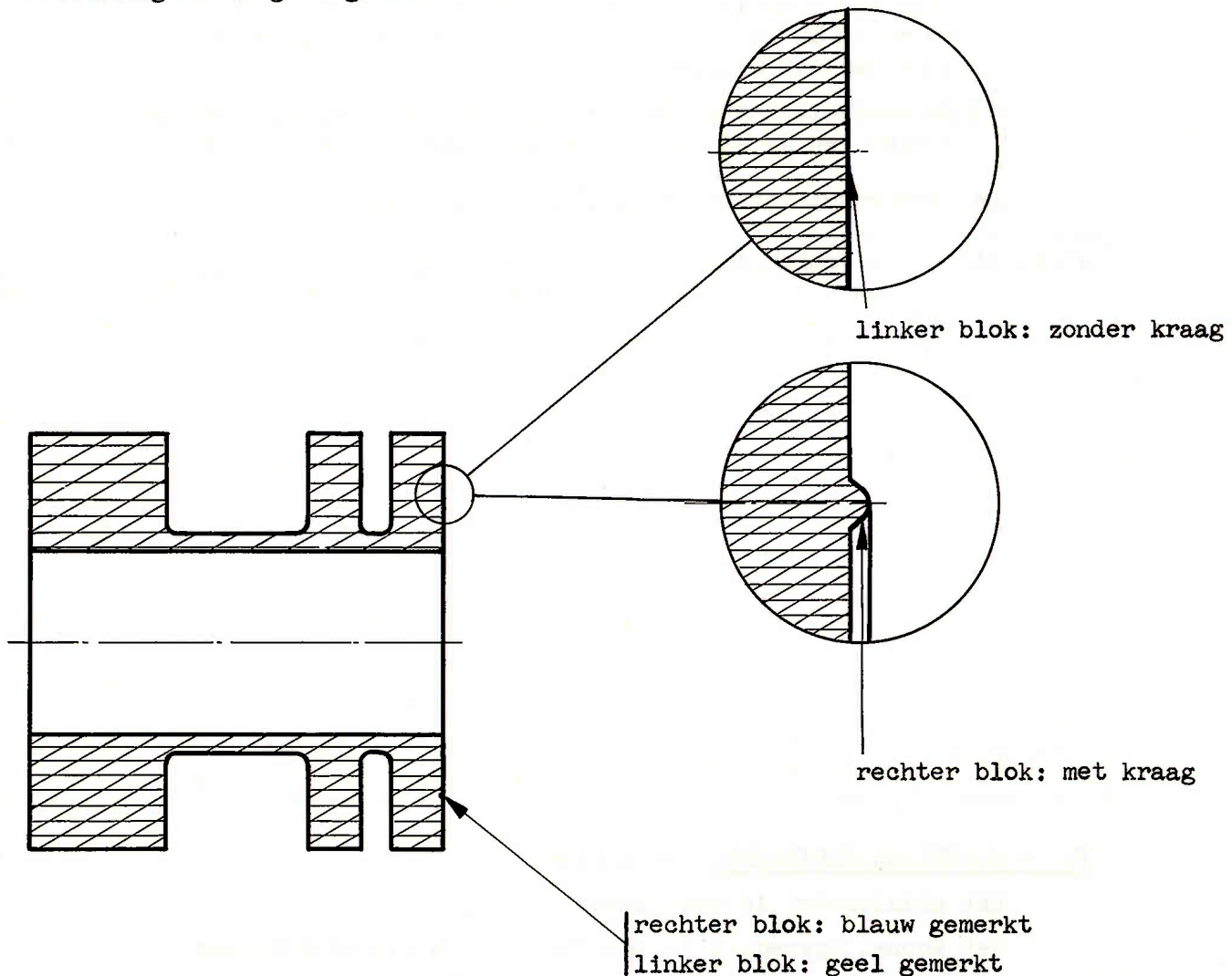
Het pedalenstel is gewijzigd.

Het koppelingspedaal is voorzien van de compensatieveer.

V - AANDRIJVING.

Er is een trillingsdemper gemonteerd op de aandrijfassen van DX, DJ, DJF. Deze dempers bestaan uit een rubberblok waarop twee metalen verdikkingen zijn gemonteerd. De twee rubber blokken zijn links en rechts verschillend.

De rechter trillingsdemper is voorzien van een kraag en is blauw gemerkt (zie fig.). De linker trillingsdemper is niet voorzien van een kraag en is geel gemerkt.



## VI - WIELEN EN BANDEN.

### 1) Montage van banden.

De wagens DX, DJ, DJF, DLF zijn voorzien van 5  $\frac{1}{2}$  J - velgen met banden 180 HR 380 X AS vóór en 165 HR 380 X AS achter en reserve op de berline.

180 HR 380 X AS achter en reserve op de Break.

De bandenmontage op de overige typen (DY, DL, DT, DV) is ongewijzigd: velgen 5 J, banden 180 HR 380 X AS vóór en 155 HR 380 X AS achter en reserve.

2) Bandenspanningen in kg/cm<sup>2</sup>.

DS 21	DS 20-ID 20-ID 19b	BREAKS	AMBULANCE
velgen 5 $\frac{1}{2}$ J	velgen 5 J	velgen 5 $\frac{1}{2}$ J	velgen 5 $\frac{1}{2}$ J
voor 180 x 380 X AS= 2	180 x 380 X AS=1,9	180 x 380 X AS= 2	180 x 380 X AS= 2
achter 165 x 380 X AS= 2	155 x 380 X AS=1,9	180 x 380 X AS=2,2	180 x 380 X AS=1,9
reserve 165 x 380 X AS=2,2	155 x 380 X AS=2,1	180 x 380 X AS=2,4	180 x 380 X AS=2,2

Indien een berline uitgerust wordt met 180 x 380 X AS banden achter dan dient de spanning achter 1,8 kg/cm<sup>2</sup> te bedragen, bij gebruik van een 5  $\frac{1}{2}$  J velg. Bij een 5 J velg is de bandenspanning 1,7 kg/cm<sup>2</sup>.

VII - CARROSSERIE.

1) Voor unit.

- a) De vorm van de uitsparing ter plaatse van de bevestiging van de ruitwissermotor is gewijzigd.
- b) Een extra uitsparing bij het pedalenstel voor de bevestiging van de compensatieveer van het koppelingspedaal.

2) Achter unit.

De langsligger links achter is gewijzigd: de bevestigingssteun van de uitlaatpijpen is verplaatst.

3) Motorkap.

- a) De bevestiging van de motorkap bij het reservewiel is gewijzigd.
- b) De vorm van de motorkapophouder is enigszins gewijzigd.

4) Reservewielsteun.

De reservewielsteun is gewijzigd om voldoende ruimte tussen motorkap en reservewiel te verkrijgen.  
De bevestigingsbanden voor het reservewiel zijn langer.

5) Achterschermen en- bumpers.

De ronding van de achterschermen van de berline is enigszins veranderd teneinde voldoende speling te verkrijgen voor de nieuwe banden.  
De uiteinden van de achterbumper zijn licht gewijzigd.

6) Interieur wijzigingen.

a) Dashboard:

De plaats en de vorm van de schakelaars zijn veranderd.

17853



b) Stoelen.

De vorm en de bekleding van de stoelen is gewijzigd.

De rugleuning van de voorstoelen is traploos regelbaar.

7) Verwarming. (tot - 5°).

De kachelkraan is niet meer gemonteerd.

Een thermostatisch geregelde kraan bevestigd op het verwarmings-element voorziet bij iedere stand van het handle het interieur van lucht met een constante temperatuur onafhankelijk van de rijsnelheid.



8) Electriche installatie.

- a) De ruitewissermotor is gewijzigd.
- b) De ruitesproeiers worden gevoed door een electriche pomp.  
Het waterreservoir is veranderd.
- c) De ruitewisser en- sproeier worden bediend door dezelfde schakelaar.
- d) De claxon, het lichtsignaal en de clignoteurs worden bediend door dezelfde schakelaar.
- e) Met de lichtschakelaar worden de jodiumlampen bediend.
- f) De interieurverlichting op de middenstijl is gewijzigd.
- g) De bendix wordt bediend door een solenoïde op alle typen (ook DT en DV).

De bedrading van de startschakelaar is gewijzigd. De nieuwe bedrading voorkomt dat er gestart kan worden wanneer de motor draait (zie schema).

Daartoe worden de contactpunten C gebruikt van het laadstroomcontrolelamprelais.

Indien de motor niet draait is, omdat de punten C gesloten staan, het startrelais aangesloten op de massa.

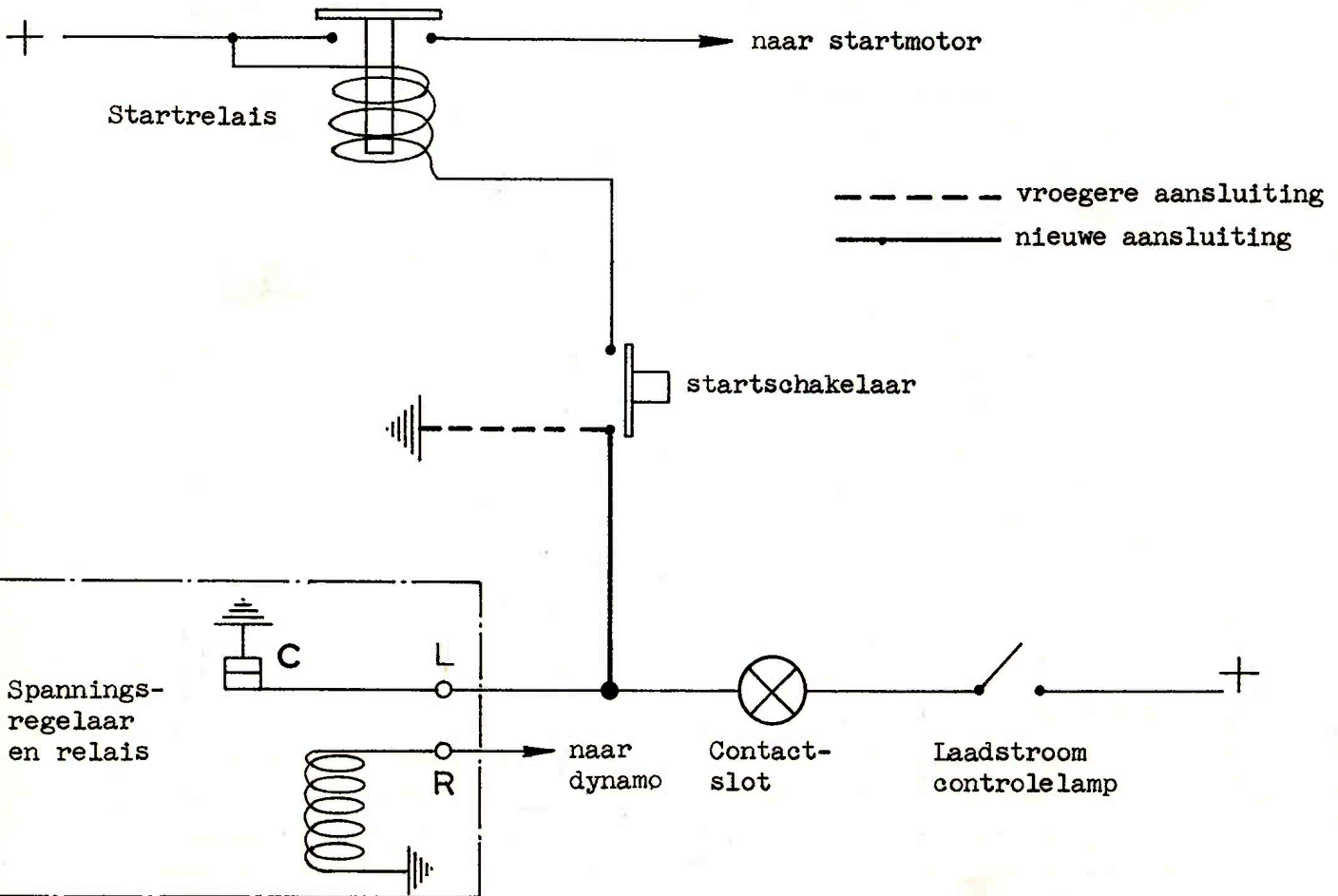
Bij draaiende motor, zullen indien de dynamo laadt, de contactpunten geopend zijn waardoor de massa-aansluiting van het startrelais verbroken is.

OPMERKING:

Het is mogelijk deze wijziging toe te passen op de vroegere wagens, uitgerust met een wisselstroomdynamo.

Het is dan voldoende om de massa-aansluiting van de schakelaar te verwijderen en deze aansluiting te verbinden met de laadstroomcontrolelamp-aansluiting op de spanningsregelaar (rode kous).





**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

DS 21 (DX-DJ) - DS 20 (DY-DL)

BREAK 21 (DXF-DJF) - BREAK 20 (DYF-DLF)

ID 20 (DT) - ID 19b (DV)

M O T O RMotorcarter

Van november 1968 af is het motorcarter gewijzigd ten behoeve van de bevestiging van het oliedrukmancontact rechtstreeks op het carter.

De flens van het mancontact (DX 614-98), de pakking (5032-S) de twee ringen (2514-S) en de twee moeren (2489-S) zijn vervallen.

Het mancontact zelf is niet gewijzigd.

**REPARATIE:**

Het nieuwe motorcarter is onderling verwisselbaar met het vroegere exemplaar.

In geval van vervanging van een vroeger carter door een nieuw exemplaar verdient het aanbeveling het mancontact rechtstreeks op het carter te monteren zonder de flens.

**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

DS 21 (DX-DJ) - DS 20 (DY-DL)

BREAK 21 (DXF-DJF) - BREAK 20 (DYF-DLF)

ID 20 (DT)

Stationairsproeiers

Van december 1968 af zijn de stationairsproeiers van bovenvermelde wagens gewijzigd.

De nieuwe sproeiers zijn als volgt:

Wagens zónder hydraulisch koppel- en schakelcommando:

(DJ - DL - DJF - DLF - DT)

	Primaire poort	Secundaire poort
Stationairsproeier	50	70

Wagens mét hydraulisch koppel- en schakelcommando:

(DX - DY - DXF - DYF)

	Primaire poort	Secundaire poort
Stationairsproeier	50	75

**REPARATIE:**

Het is mogelijk die nieuwe sproeiers in de carburateurs van vroegere wagens te monteren.



**VERTROUWELIJK**  
(nadruk verboden)

n° 153-D  
bladzijde 1/3  
maart 1969

"D" typen

(van februari 1967 af)

### ELECTRISCHE INSTALLATIE

#### S.E.V.-MARCHAL stroomverdeler

Van januari 1969 af is de S.E.V.-MARCHAL stroomverdeler gewijzigd (verandering van de plaats van de onderbreker).

De set onderbrekerpunten is gewijzigd en verschilt slechts met het vroegere exemplaar door de langere verbindingdraad naar de condensator.

ONDERDELEN.		
Omschrijving	Vroeger nummer	Nieuw nummer
Complete onderbrekerset S.E.V.-MARCHAL	DY-211-17 (draadlengte = 48 mm)	DY-211-217a (draadlengte = 90 mm)

#### REPARATIE.

Bij vervanging van de contactpunten dient de set behorend bij het gemonteerde type stroomverdeler gebruikt te worden.

Het is mogelijk een vroegere stroomverdeler om te bouwen tot het nieuwe exemplaar.

..//..

I - Monteer dan de volgende onderdelen:

1 Onderbrekerset .....	DY 211-217a
1 Boutje .....	88 S
1 Moertje .....	2269 S
1 Borgring .....	2284 S

II - Demontage (afb. 1).

Demonteer: de stroomverdeler  
de verdelerkap  
de rotor  
de drie bouten (7) van de grondplaat  
de aansluiting (6) van de stroomtoevoer  
de grondplaat (2)

III- Voorbereiding (zie afb. 2).

Boor een gat (b) op de gietrand (a) zoals aangegeven in afb. 1.  
Smeer de boor teneinde te voorkomen dat metaaldeeltjes in de  
verdeler vallen. Blaas de verdeler schoon met gecompriëerde  
lucht.

IV - Montage (zie afb. 1).

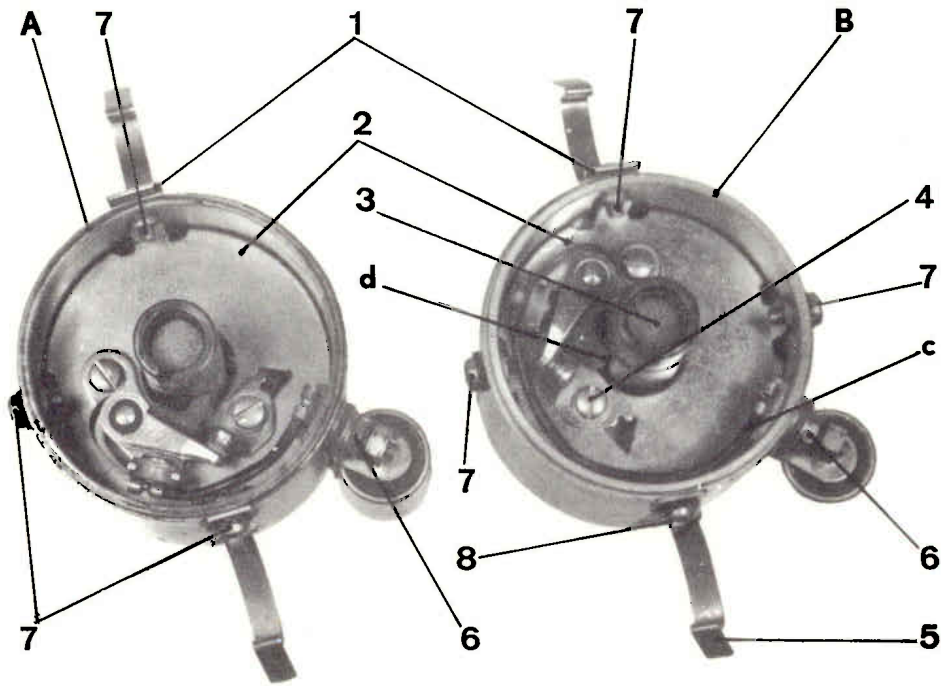
Monteer de grondplaat (2) zodanig dat de onderbreker zich op de  
plaats bevindt zoals aangegeven bij B. (afb. 1).  
Bevestig de grondplaat (2) met drie bouten (7).  
Zet de pal (1) voor centrering van de verdelerkap op dezelfde plaats.  
Monteer de klem (5) met de bout (8) (4 mm Ø) (kartelring onder de  
kop).  
Monteer: de aansluiting (6) voor voeding van de contactpunten, de  
nieuwe verdeler met de langere draad (c), breng wat vet op de  
fibernok aan.  
Stel de contactpuntafstand af op 0,45 mm en zet de twee bouten (4)  
vast. Breng wat vaseline-olie aan op het viltje (3).

Monteer de rotor en de kap.

Monteer de stroomverdeler.

Stel de ontsteking af (zie Technische Mededeling no. 28).





Vroeger model

Nieuw model

Fig. 1

4773

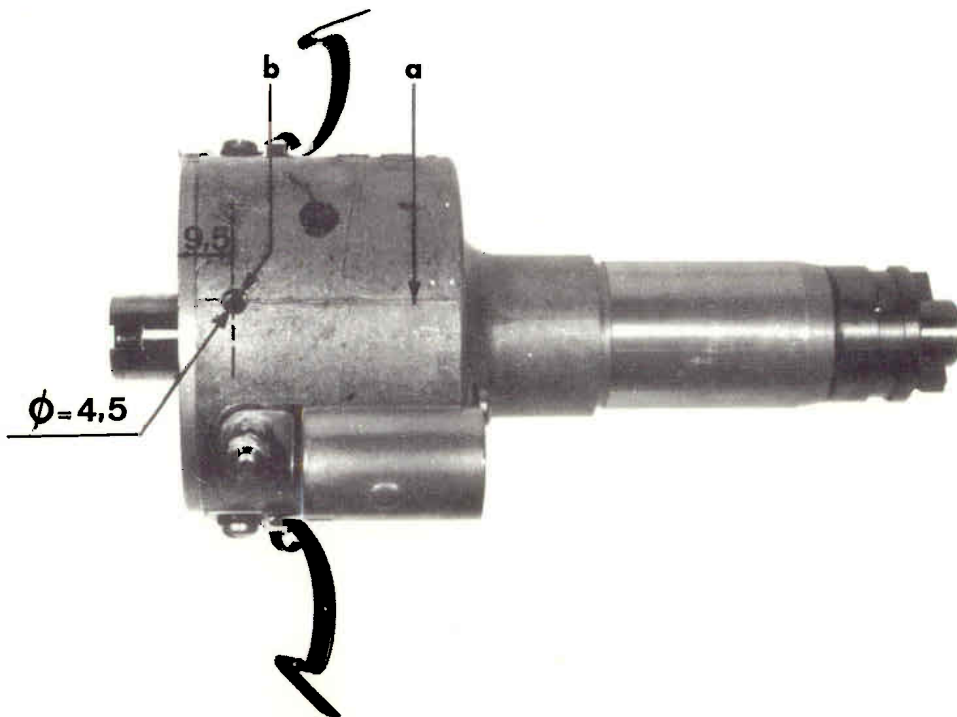


Fig. 2