



Citroën

technische dienst

technische mededeling

no D-37
maart 1970

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

DX - DJ

MET ELECTRONISCHE INJECTIE

Kabelbundel van het elektronisch systeem

Vanaf 30 januari 1970 wordt de kabelbundel vóór de modulator geleid, in plaats van er overheen.

Daar zich reeds enkele storingen voordeden ten gevolge van het feit, dat het mechanisme van de ruitewisselmotor de bundel - bij de voorheen toegepaste montage - kon beschadigen, verzoeken wij U deze wijziging eveneens toe te passen op wagens van vóór die datum.

-o-o-o-o-o-

VERTROUWELIJK
 (nadruk verboden)

 n° D-38
 maart 1970.

"D"-TYPEN
SPECIALGEREEDSCHAP

Aantal "D"			BENAMING	Ref.nr. Facom	Ref.nr. Fenwick	Ref.nr. Wanoda
0- 50	50- 100	100 +				
x	x	x	Bevestigingsbouten voor cil.bussen		3074-T	
		x	Zuigveer montage ring \emptyset 86		3070-T	
		x	Zuigveer montage ring \emptyset 90		3072-T	
	x	x	Demontageset voor kleppen.		3077-T	
		x	Gereeds. ter vervanging v. klepgeleiders		3079-T	
		x	Ruimer voor klepgeleiders		3080-T	
		x	Poelie uitlijngereedschap.		3082-T	
x	x	x	Klepverentang		3084-T	
			KOPPELING			
x	x	x	Centreerpen voor koppelingsplaat		3106-T	
		x	Afstelring voor drukgroep		3108-T	
			Versn. bak en DIFFERENTIEEL			
	x	x	Afstelgereedschap voornognondiepte		3170-T	
	x	x	Veerspanner voor schakelveren.		3171-T	
x	x	x	Kalibers voor schakelnokken.		3172-T	
x	x	x	Kaliber voor achteruit-schakelnok		3173-T	
	x	x	Kaliber voor achteruit-schakelas		3174-T	
	x	x	Afstelgereedschap voor tandspeling		3175-T	
	x	x	Verlengstuk voor micrometer		3176-T	
	x	x	Afstelgereedschap voor diff.lagers		3177-T	
	x	x	(in comb.met 3177-T), verlengstuk		3178-T	
x	x	x	Pignonsleutel		3179-T	961
	x	x	Blokkeerapp. voor secundaire tandw.groep		3181-T	
	x	x	Afstelkaliber voor achteruit		3133-T	
			ONDERSTEL			
x	x	x	Bovenste fuseekogelmoersleutel		3310-T	959
x	x	x	Trekker voor fuseekogelcups		3311-T	
x	x	x	Draagarmtrekker	C 102a	3312-T	
x	x	x	Onderste fuseekogelmoersleutel		3314-T	960
x	x	x	Binnenspoorstangkogeltrekker		3505-T	
	x	x	Dop voor stuurrelais-bevestigingsmoer		3506-T	964
x	x	x	Centreerapp. voor achterremvoering		3565-T	962
	x	x	Remplateauxpistontang		3571-T	967
	x	x	Gradenboog voor voor-ontsteking			966
			Leverancier,			
			<u>WILMONDA</u>			
			Unitrans N.V., Melkwegstraat 22,			Z.O.Z.
			Den Haag tel. 070-850502.			

"D" - TYPEN

SPECIAALGEREEDEDSCHAPPEN

Aantal "D"			BENAMING	Ref.nr. Facom.	Ref.nr. Fenwick	Ref.nr. Janoda	Ref.nr. Wilmonda
0- 50	50- 100	100 +					
x	x	x	Bougiesleutel	L14 R1	DS621	911 D	CGD
x	x	x	Solex-sleutel		1645-T		CFC
x	x	x	Frictiecartersleutel	c 29 A	1677-T	119 a	CLA
	x	x	Achterarm-lagersleutel		1757-T	937	CKP
x	x	x	Steekasmoer-pijpsleutel 44 mm		1770-Tb	919	CFV
	x	x	Steekaslagermoersleutel		1771-Tb	924 J	CFX
	x	x	Oliekeerring-montagegereedschap		1772-T		
	x	x	Mijsblok		1797-T		
x	x	x	Stuurpignon uitlijngereedschap	C 108b	1955-T	936	CFE
x	x	x	Centrale schommeltrekker		1967-T	905	CGB
x	x	x	Stuurpijptropsleutel		1994-T		CGI
		x	Kaliber voor plaatsbepaling stuurrelais		1995-T		CGI
	x	x	Afstelgereedschap voor achteraslagers		2021-T		
x	x	x	Remblokkentrekker	C 106	2133-T		CGS
x	x	x	Terugtreksleutel voor voorremmen	C 105		921	CFU
x	x	x	Bolsleutel	C 112a		947	MAC
	x	x	Fenwick testbank		2290-95- 96-97		
x	x	x	Vluchtmeter		2314-T		
x	x	x	Fuseehellingkaliber		2321-T	933	CGK
	x	x	Flexibele sleutel voor selecteur		2428-T		
x	x	x	Afstelkaliber voor selecteur		2429-T		
x	x	x	Cardansl. voor demont. frictiecarter en selecteur	C 29 b	2431-T	119	CFW
x	x	x	Ligarex-tang		2483-T/7		
		x	Contr. kaliber voor voorbrug		2633-T		
		x	Contr. staaf voor 2633-T		2632-T		
x	x	x	Tripoide trekker		1931-T	956	
x	x	x	Trekker		1964-T		
		x	Gereedschap voor demontage stuursloten. Leveranciers.		2408-T		
<u>FACOM.</u>							
F.A.B., Dacostasingel 1, Harensoude-Rijdijsk, tel. 01714-3244.							
<u>FENWICK.</u>							
Automobiles Citroën N.V., afd. Onderdelen, Stadionplein 22-30, Amsterdam, tel. 020-731181, tst. 234.							
<u>WANODA.</u>							
Superspark import, Spuistraat 9, Amsterdam, tel. 237371- 237351							



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n^o D-39
maart 1970

DS 21 INJECTION

I n j e c t e u r s

Bij hoge uitzondering kan het voorkomen, dat een dergelijke wagen de indruk geeft ernstig aan vermogen te kort te komen.

Vanwege een vergissing in de aflevering bij BOSCH bestaat namelijk de mogelijkheid, dat wagens met VOLKSWAGEN injecteurs zijn uitgerust.

Op de volgende wijze kan men CITROEN injecteurs herkennen:

- 1) aan het BOSCH nummer 0280 150 003 op de voet van het aansluitblok;
- 2) het aansluitblok moet blauw van kleur zijn, of een blauw merkteken dragen op het metalen busje waarin de aanvoerleiding is geklemd.

(Niettemin bestaan er ook injecteurs die geen merkteken dragen, daar de eerste zendingen ongemerkt waren).

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

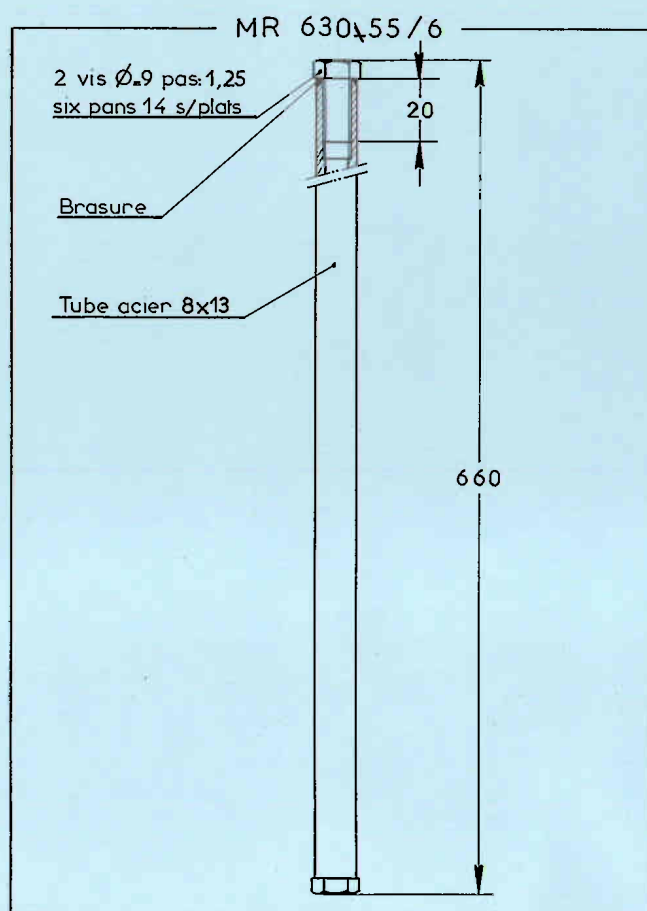
DS 21 (DX)

ELECTRONISCHE INJECTIEBasisafstellingen

Teneinde een juiste bediening te verkrijgen van koppelen, wegrijden en remmen is het beslist noodzakelijk de basisafstellingen **NAUWKEURIG** uit te voeren.

Houd de volgende toerentallen aan:

- Stationair toerental : 750 ± 25 tpm
- Sliptoerental : 925 ± 25 tpm
- Versneld stationair toerental : 1000 ± 25 tpm
- Vrije slag frictie : 1 à 2 slagen



OPMERKINGEN.

- 1^o) Het verdient aanbeveling de basisafstellingen zodanig uit te voeren dat er een verschil van minstens 50 tpm bestaat tussen het sliptoerental en het versneld stationair toerental.
- 2^o) Stel de vrije slag van de frictie af met behulp van gereedschap MR 630-55/6 bij warme motor.

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

Hiermede vervalt
Technische Mededeling
D - 40 d.d. Maart 1970

D - 40

DX-IE
(Injection)

Basisafstellingen

Er zijn diverse verbeteringen tijdens de fabricage aangebracht aan de centrifugaalregelaars. Het verdient dan ook aanbeveling om een goede werking van de koppeling te verkrijgen bij wegrijden en bij remmen de basisafstellingen nauwkeurig uit te voeren.

Houd onderstaande toerentallen aan:

- Vrije-slag koppeling : $1\frac{1}{4}$ slag
- Stationair toerental : 750 ± 25 t/min.
- Slipmoment : 850 ± 25 t/min.
- Versneld stationair toerental : 925 ± 25 t/min.

- N.B. 1) Hef gedurende het afstellen van het stationair toerental de extra luchtcirculatie op door de slang van het luchtfilter te nemen en de opening af te sluiten.
- 2) Gebruik voor de afstelling van de vrije slag van de koppeling gereedschap MR 630-55/6
- 3) Voor het afstellen van de stationaire toerentallen dient steeds een toerenteller te worden gebruikt welke Periodiek wordt gecontroleerd (minstens één maal per jaar).

-0-0-0-0-0-0-0-



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n^o D-41
bladzijde 1/3
maart 1970

"D"

GEREEDMAKEN NIEUWE AUTO'S

I - WASSEN EN EVENTUEEL DEPRESERVEREN

II - CONTROLE

2-1/ Controle motorkap (centrering, opening, vergrendeling).

2-2/ Controle aanwezigheid reservewiel en boordgereedschap.

2-3/ Uiterlijk: Werk zonodig lakbeschadigingen bij.

2-4/ Controleer het vastzetten:

- van de bevestiging van de wisselstroomdynamo
- van de H.D. pomp
- van de centrifugaalregelaar
- van de radiateursteunbevestiging
- van de bevestiging van de vulradiateur
- accuklemmen
- waterslangklembanden
- massa van de electronische installatie.

2-5/ Controleer de riemspanning van wisselstroomdynamo, hoge druk pomp en centrifugaalregelaar.

2-6/ Controleer en corrigeer het peil van:

- de motorolie
- de koelvloeistof
- de ruitesproeier
- de accuvloeistof
- de versnellingsbakolie.

2-7/ Controleer of er zich voldoende vloeistof in het hydraulisch systeem bevindt.

2-8/ Controleer afstelling en werking van de chokekabel.

2-9/ Controleer de verbindingen van de electronische installatie aan de injectie-organen.

../..

III - ZET HET CONTACT AAN

3-1/ Controleer:

- het laadstroomcontrolelampje (brandt)
- het oliedrukcontrolelampje (brandt)
- de "Stop"-lamp (brandt)

3-2/ Druk op de controleknop om de werking te controleren van:

- controlelamp hydraulische vloeistofdruk
- controlelamp watertemperatuur

3-3/ Controleer de werking van de benzinestandmeter.

IV - START DE MOTOR

4-1/ Controleer:

- oliedrukcontrolelamp (uit)
- controlelamp hydraulische vloeistofdruk (uit)
- "Stop"-lamp (uit)
- controlelamp watertemperatuur (uit)
- laadstroomcontrolelamp (uit)
- controlelamp remvoeringslijtage (uit)

4-2/ Controleer de werking van:

- toerenteller
- klokje
- kachelventilator
- controlelamp van de achterrautverwarming
- achterrautverwarming, sigarenaansteker
- binnenverlichting (dashboardschakelaar en portierschakelaar)
- parkeerverlichting (links en rechts)
- clignoteurs (optisch en akoestisch signaal)
- claxons (akoestisch en lichtsignaal)
- ruitewissers en ruitesproeiers
- stoplichten
- kentekenverlichting en stadslichten
- controlelamp stadslicht
- dashboardverlichting (weerstand)
- verlichting klokje
- dimlichten
- grootlichten (blauwe controlelamp)
- jodiumlampen (moeten doven bij dimlichten)
- bediening stuurbare koplampen
- watertemperatuurmeter (indien gemonteerd)
- verlichting handschoenenkastje (Pallas)
- verlichting van verwarmingsbediening (Pallas)

V - ZET DE MOTOR AF

5-1/ Controleer de werking van:

- slede van de stoelen
- bediening van de rugleuningverstelling
- parkeerrem (vergrendeling)

5-2/ Controleer en stel zonodig af:

- bediening en afsluiting portieren (sloten en slotvangers)
- uitlijning en afstelling portieren
- werking ruitewissers
- opening en sluiting kofferdeksel
- kofferverlichting (bij ontstoken stadslichten)

VI - WAGEN IN HOOGSTE STAND

6-1/ Controleer en vul zonodig het hydraulisch vloeistofpeil

6-2/ Controleer:

- afmetingen van de banden
- aanhaalspanning wielmoeren
- bandenspanning

VII - WAGEN OP EEN HEFBRUG

7-1/ Controleer:

- aanhaalspanning motorcarterstop
- aanhaalspanning versnellingsbakcarterstop
- aanhaalspanning benzinetankstop.

7-2/ Controle uitlijning en bevestiging uitlaat.

7-3/ Controle smoorklepcommando injectie
(kabel op schijf, hefboom en aanslagbout).

7-4/ Controle aan onderzijde op lekkages.

7-5/ Uiterlijk: Werk beschadigingen bij.

VIII- PROEFRIT (basisafstellingen van toerental indien nodig).

IX - CONTROLE AFSTELLING LAMPEN NA PROEFRIT (zonodig afstellen)

X - CONTROLE OP LEKKAGES VAN HYDRAULISCH SYSTEEM EN KOELCIRCUIT

XI - WASSEN INDIEN NODIG VOOR AFLEVERING

XII - AANBRENGEN VLOERBEKIEDING EN WIELDOPPEN



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n^o D-42
bladzijde 1/3
maart 1970

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

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

D SUPER (DT) - D SPECIAL (DV)

(vanaf september 1969)

ELECTRISCHE INSTALLATIE

Radio- ontstoring

Onderstaande handeling geeft de montage weer voor het ontstoren van een motor ten behoeve van een radio.

1. Onderdelen:

1 Condensator (op wisselstroomdynamo)	DS 653-1 a
1 Condensator (op bobine)	DX 653-118 A
2 Massastrips (motorkap)	DX 653-99
1 Ontstoorde rotor DUCELLIER	DM 211-16 b
of 1 Ontstoorde rotor S.E.V.	DX 211-16 b

Z.O.Z.

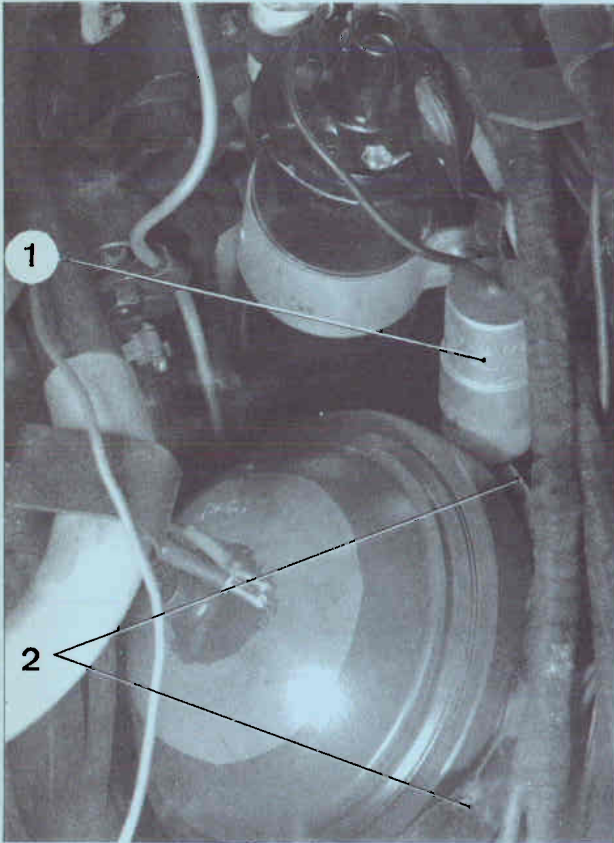


Fig. 1

D-42
bladzijde 2/3

II - Handelwijze:

- a) Neem de negatieve accuklem los.
- b) BOBINE (afb. 1).

Bevestig de condensator (1) (de grootste) op de bevestigingsbout van de klem van de bobine.

Sluit de toevoerdraad aan de "BAT"-aansluiting van de bobine (+).

Bevestig een massastrip (2) beschermd door een plastic hoes onder de bevestigingsbout van de radiatorsteun op de waterpomp en aan de bevestigingsbout van de bobineklem.

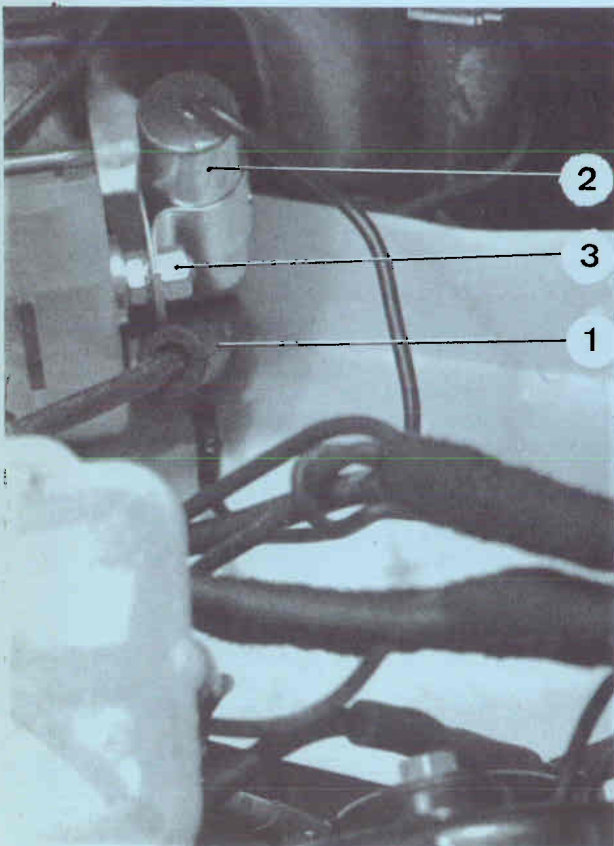


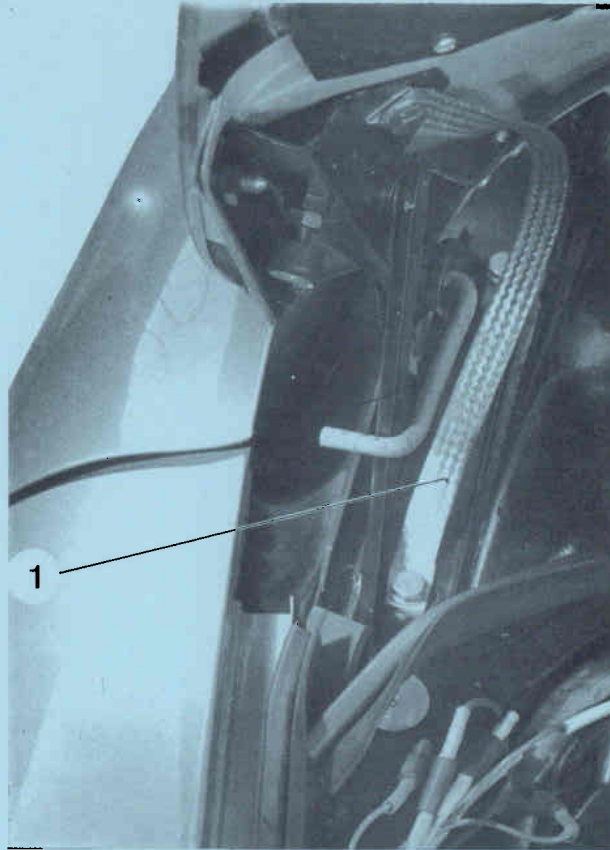
Fig. 2

- c) WISSELSTROOMDYNAMO (afb. 2).

Bevestig de draad van de condensator op de + aansluiting en haal de draad door het beschermingsrubber (1).

Bevestig de condensator (2) onder de moer (3) van de negatieve borstelhouder (PARIS-RHONE) of op de aansluiting gemerkt "-" (DUCELLIER)

../..



d) MOTORKAP (afb. 3).

Bevestig de twee massa strips
(1) links en rechts.

Fig. 3

e) STROOMVERDELER DUCELLIER OF S.E.V.:

Verwijder de kap van de stroomverdeler en vervang de rotor door
een ontstoord exemplaar (weerstand $5000 \pm 20\% \Omega$).

f) STROOMVERDELER BOSCH:

deze hoeft niet te worden aangepast.

g) Sluit de negatieve accuklem aan.



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n^o D-43
bladzijde 1/6
maart 1970

"D" - TYPEN

(vanaf september 1965)

R E M M E N

Opzuiveren van de remschijven op de wagen

Het is mogelijk de remschijven zonder demontage op de wagen op te zuiveren door gebruikmaking van twee slijpblokken 3574-T.

Ga als volgt te werk:

Opmerking: na opzuiveren mag de dikte van de remschijf niet minder dan 11 mm bedragen.

VOORBEREIDING:

1. Verwijder het reservewiel, de reservewielsteun met de luchtunnel en de koplampbedieningen (indien de wagen daarmee is uitgerust).
2. Krik een wiel aan de voorzijde op en zet de wagen op een bak (steun 2505-T).

Blokkeer zorgvuldig het wiel dat op de vloer blijft staan.

3. Neem de draad van de remvoering-slijtage-indicatie los en verwijder de borgspeld en de remblokjes.

Reinig zorgvuldig het gedeelte van de remzuiger dat vuil kan worden.

4. Druk de rempluniers uiteen (tang 3571-T) en monteer de slijpblokken 3574-T.

Verbind de leidingen van slijpblokken met een luchtdrukbron afgeregeld op ca 3 baren.

OPZUIVEREN VAN DE SCHIJVEN:

5. De benodigde druk voor deze handeling kan worden verkregen door gebruikmaking van de proefbank 2290-T uitgerust met een manometer 2279-T voor wagens met LHS 2 vloeistof of voor de testbank 3654-T uitgerust met een manometer 2279-T voor wagens met LHM vloeistof.

BELANGRIJK: Het is beslist noodzakelijk steeds dezelfde manometers te gebruiken voor dezelfde vloeistof.

Het verdient aanbeveling de manometers 2279-T (0 - 10 baren) te gebruiken daar deze nauwkeuriger zijn bij een druk van ca 5 baren dan de manometers (0 - 100 baren) van de proefbank.

6. Sluit de leiding van de bank aan de bovenste uitgang van de pomp. Vul met de pomp deze leiding met vloeistof en sluit vervolgens de manometer 2279-T aan.
7. Laat de druk uit het remcircuit ontsnappen.
Neem de wartels van de voedingsleidingen los van de remunits (onderste leidingen aan de kant van de versnellingsbak). Sluit de losgenomen leidingen af met behulp van de pluggen 2283-T.
Verbind de aansluitingen van de remunits aan de pomp van de testbank met behulp van twee verbindingsleidingen welke in een gewenste vorm zijn gebogen en een T-stuk HY 453-134. Pomp alvorens de leidingen aan de remunits aan te sluiten de lucht uit het circuit.
8. Start de motor. Schakel de tweede versnelling in en verhoog het stationaire toerental met behulp van de stelschroef voor het stationaire toerental.
9. Open de luchtkraan voor de koeling van de slijpblokken en voor het verwijderen van het slijpmateriaal.
10. Pomp tot een druk wordt verkregen van 3 - 5 baren (aflezen op de manometer). Stel het toerental af op ca 1000 - 1500 tpm, dat overeenkomt met een snelheid op de snelheidsmeter van 15 à 20 km/h.
Controleer de daling van het motortoerental wanneer een druk van 3 - 5 baren is bereikt. Als het motortoerental te veel afneemt verander dan de drukafstelling.
11. De remschijf vertoont dikwijls aan de omtrek een rand omdat de remvoering ter plaatse niet draagt. Slijp deze rand weg met behulp van de slijpblokken door deze met de beugel MR 4158-80 (afb. 1) in een andere stand te plaatsen.
(Deze beugels worden met de set slijpblokken 3574-T verkocht).
Laat de motor na het wegslijpen van de rand enkele minuten draaien.
Controleer de aanwijzing van de manometer:
In het begin slaat de wijzer ver uit, de uitslag neemt vervolgens af, tenslotte blijft de meter staan wanneer de maximum druk vermindert.

Pomp het circuit weer op de oorspronkelijke druk (3 - 5 baren) en handel vervolgens als aangegeven in vorenstaande alinea.

Vervolg deze handeling tot de wijzer weer blijft stilstaan. Stel op dit moment de druk in op ca 2 baren teneinde de slijpblokken in de remunit te verplaatsen met behulp van de beugel MR 4158-80. Deze handeling heeft ten doel de slijpgroeven die op de schijf zijn gemaakt weg te halen teneinde een regelmatig oppervlak te verkrijgen vooral in de buitenste rand van de schijf (waar de remblokjes niet hebben gedragen).

Verschuif daartoe de slijpblokken in dwarsrichting over de schijf.

OPMERKING:

- a) De slijptijd is meestal tussen 15 en 30 minuten, afhankelijk van de afwijkingen van de schijf.
 - b) Controleer tijdens het slijpen de dikte van de schijf (motor afzetten) met behulp van een micrometer via de onderzijde van de wagen. De dikte moet worden opgemeten op een zelfde diameter, het dikteverschil van de schijf mag ten hoogste 0,1 mm bedragen.
12. Plaats het versnellingsbakhandle in de vrijstand en zet de motor af.
 13. Draai de ontlastschroef van de pomp van de testbank los.
 14. Verwijder de slijpblokjes. Reinig de remschijf en de binnenzijde van de remunit ZORGVULDIG met wasbenzine en blaas deze met gecomprimeerde lucht droog om te voorkomen dat er resten van het slijpmiddel achterblijven.
 15. Monteer de tevoren geschuurde remblokjes. Vervang de remblokjes wanneer deze vet of slecht zijn en wanneer de dikte onvoldoende is (minder dan 2 mm). Sluit de draad van de remvoering-slijtage-indicatie aan en monteer de borgspeld.
 16. Slijp de andere remschijf. Verwijder de testbank en sluit de remleidingen aan.
 17. Ontlucht de remmen.
 18. Plaats de wagen op de vloer.

MONTAGE.

19. Monteer de koelluchtunnel met de reservewielsteun, zet de bevestigingsbouten vast (vulring en borgring).

Monteer en stel de koplampbedieningen af.

Plaats het reservewiel.

OPMERKING.

Na vervanging of slijpen van de schijven is het beslist noodzakelijk deze schijven of remblokjes in te laten lopen.

REM NIET BRUUSK ONMIDDELLIJK NA EEN INGREEP AAN DE REMMEN.

HERSTELLEN VAN DE SLIJPBLOKJES:

20. Na het slijpen van de schijven van één à twee wagens moeten de schijven hersteld worden. Dit kan worden uitgevoerd door zeer fijn zand over een vlakplaat te verdelen (vormrand).

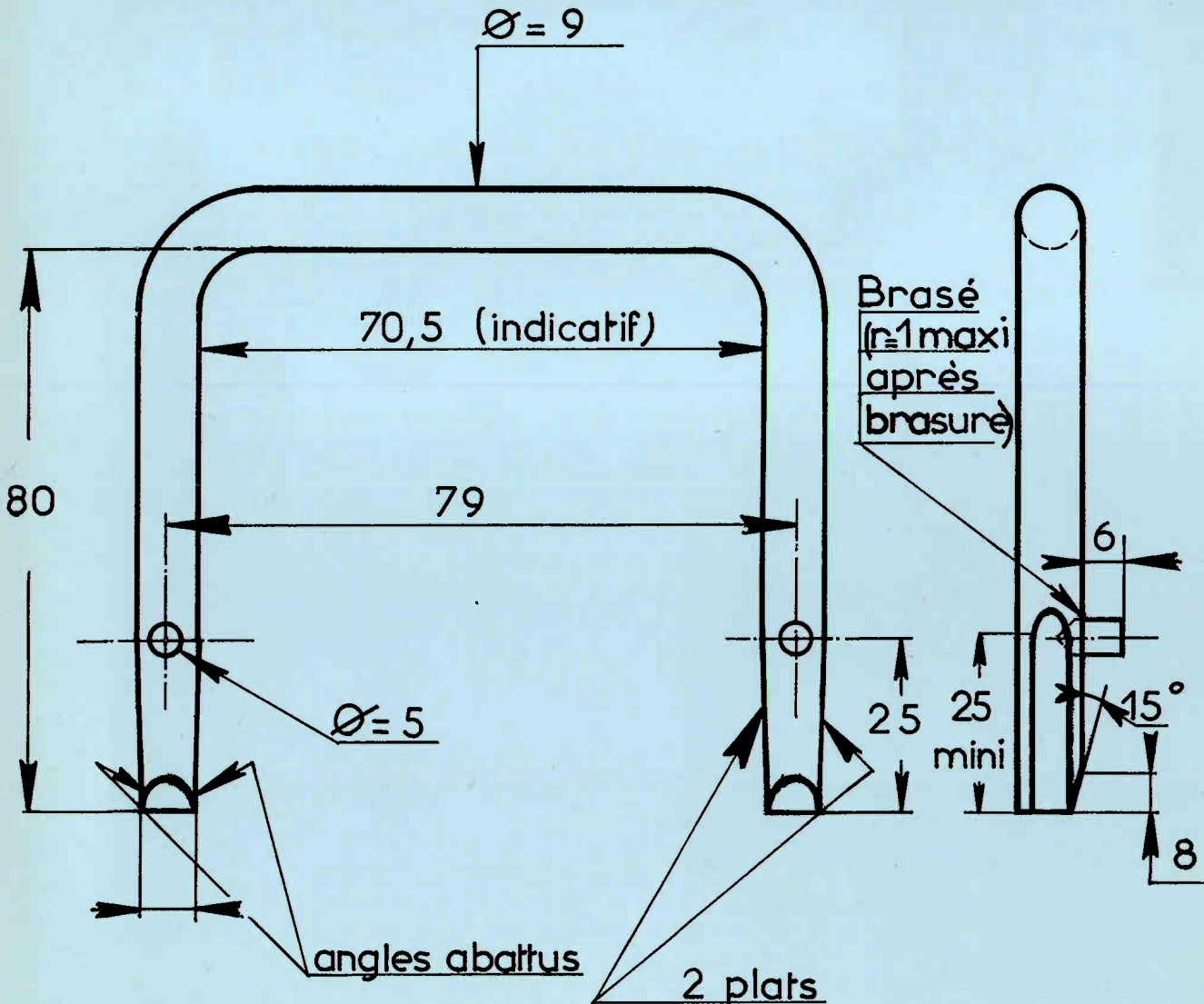
Dit is de enige methode om de slijpblokken vlak te houden.

MR 4158-80

BEUGEL VOOR VERPLAATSEN VAN DE SLIJPBLOKJES 3574-T

(set van 2 stuks eventueel te vervaardigen door de gebruiker)

afb. 1



.../...

N.B.

Gedurende vorenstaande handeling kan het voorkomen dat het slijpmateriaal loslaat van het blokje of dat het materiaal in twee stukken breekt. Het is mogelijk het materiaal, al is het gebroken weer te lijmen met Araldite.

Handel dan als volgt:

1. Ontvet het te lijmen gedeelte van het slijpblokje en controleer tevens of er een gedeelte was dat niet gelijmd is geweest, hier wordt namelijk de koellucht op aangesloten. Zorg er voor dat tijdens het opnieuw lijmen dit gedeelte vrij blijft.
2. Verwijder de lijmresten op het blokje en ontvet dit zorgvuldig en controleer tevens of het gat van de koeling niet is verstopt. Boor zonodig een gat van 3 mm \varnothing in dit gedeelte.
3. Maak de Araldite gereed en meng zorgvuldig de lijm met de harder. Breng een dunne laag aan op het slijpmateriaal en op het blokje en houd een gedeelte (zie afbeelding) vrij.
4. Houd het slijpmateriaal tegen het blokje met een plaatklem en laat de Araldite polymeriseren door het slijpblokje in een oven te leggen. Een goede polymerisatie wordt verkregen na ca 1 uur bij 80° C of 25 à 30 minuten bij 120° C.

Gebruik de slijpblokken pas na 2 uur nadat deze uit de oven zijn gekomen.

DIT GEDEFFITE NIET LIJMEN

$\phi = 20$ mini.

