

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Dans cette note figurent les caractéristiques des véhicules D
tous types MODELES 1973.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 206 D

Le 25 Juillet 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULES D

TOUS TYPES

SALON 1972

Caractéristiques des
véhicules

Modifications

TABLEAU DES VEHICULES ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Désignation			Puissance Administrative		P.T.C kg	P.T.C kg	Moteur quatre cylindres - Rapport volumétrique 8,75/1			Boîte de vitesses	
			Usine	Mines			Symbolique-Cylindrée Alésage-Course	Puissance effective	Couple moteur	Nombre de Rapports	Couple conique
DS 23 Injection Electronique	Cde hydraulique Automatique Mécanique	DX.IE DX.IE.BW DJ.IE	DS série FG	13 ch	1840	3640	29 N - 2,350 l. 93,5 × 85,5	130 ch à 5250 tr/mn DIN 141 ch à 5500 tr/mn SAE	19,9 m.kg à 2500 tr/mn DIN 20,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4 3 5	8 × 35
				13 ch	1800	3600	19 N - 2,350 l. 93,5 × 85,5	115 ch à 5500 tr/mn DIN 124 ch à 5750 tr/mn SAE	18,7 m.kg à 3500 tr/mn DIN 19,1 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4 3 5	8 × 35
				12 ch	1800	3600	21 N - 2,175 l. 90 × 85,5	106 ch à 5500 tr/mn DIN 115 ch à 5750 tr/mn SAE	17 m.kg à 3500 tr/mn DIN 17,4 m.kg à 4000 tr/mn SAE	5	8 × 35
D Super 5	Mécanique	DP	DS 21 série M	11 ch	1760	3560	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	7 × 34
				11 ch	1760	3560	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	7 × 34
Familiale Break 23 Ambulance mixte 23 Commerciale 23 Commerciale 23 Commerciale 23	Mécanique Mécanique Mécanique Mécanique Mécanique	DJF DJB DJA DJC DXF DXB	DS série FF	13 ch	2075	3875	19 N - 2,350 l. 93,5 × 85,5	115 ch à 5500 tr/mn DIN 124 ch à 5750 tr/mn SAE	18,7 m.kg à 3500 tr/mn DIN 19,1 m.kg à 4000 tr/mn SAE	5	8 × 35
				11 ch	2040	3840	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	8 × 35
				11 ch	2040	3840	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	8 × 35
				11 ch	2040	3840	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	8 × 35
				11 ch	2040	3840	17 N - 1,985 l. 86 × 85,5	99 ch à 5500 tr/mn DIN 108 ch à 5750 tr/mn SAE	15,1 m.kg à 3500 tr/mn DIN 15,5 m.kg à 4000 tr/mn SAE	4	8 × 35

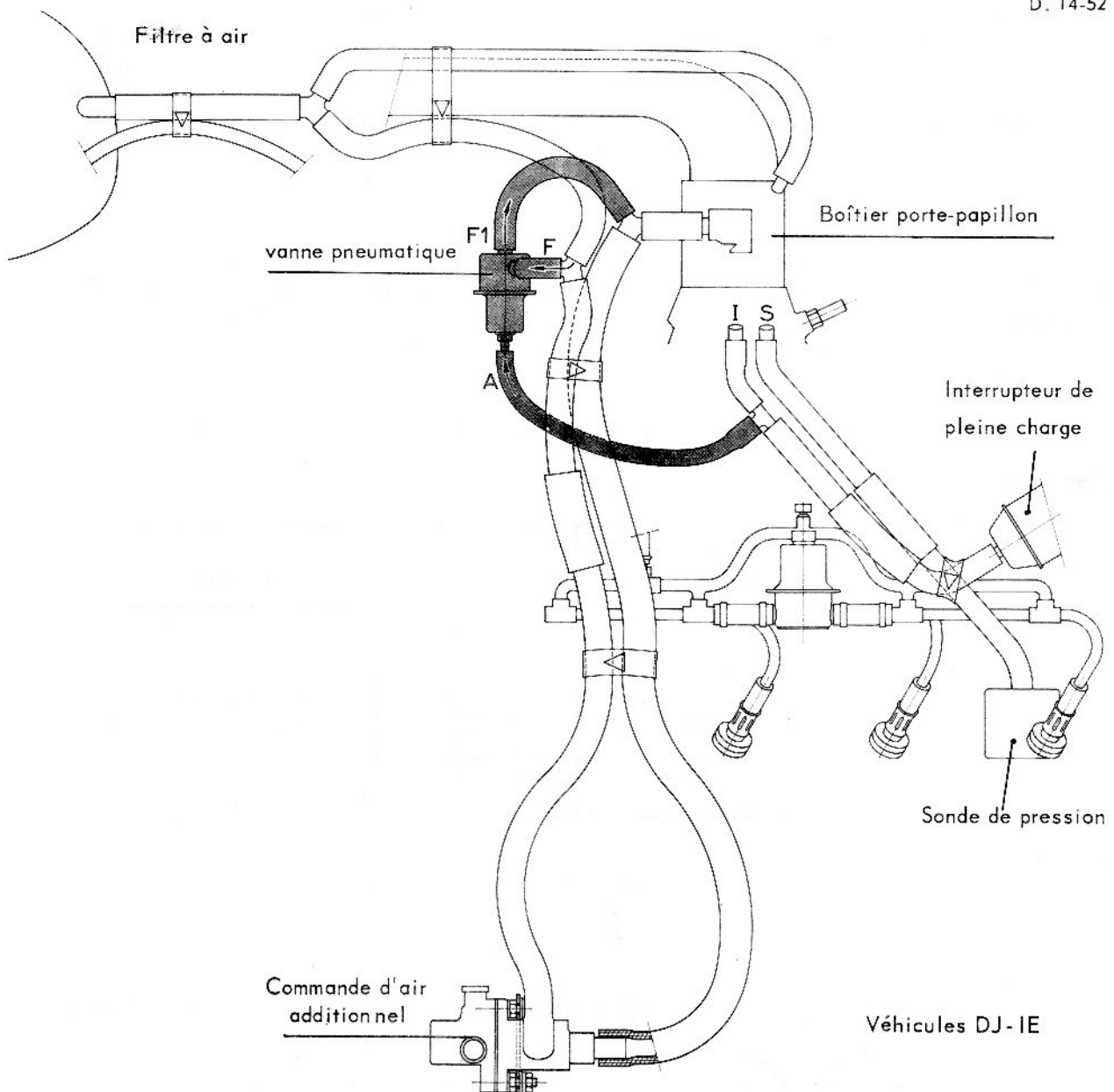
A - MOTEUR 2,350 litres (29 N) : Alimentation par injection d'essence à commande électronique.

Équipement d'injection - Pièces nouvelles :

N° P.R

- Commande électronique d'injection BOSCH (0 280 000047)..... 5 429 447 D
(repère étiquette bleue)
- Sonde de pression BOSCH (0280 1000 48) 5 429 448 P
(repère peinture bleue)
- Injecteur de départ à froid BOSCH (0 280 170 0 / L) 5 414 490 C
(repère peinture bleue)
- Commande d'air additionnel (suite à augmentation de puissance)
(repère bleu) BOSCH (0280 140 028) 5 429 826 Y
- La sonde thermométrique est montée sur le corps de pompe à eau, sauf pour les véhicules
à chauffage -15° où elle est toujours montée sur la canalisation d'air additionnel.
- **Pour satisfaire aux normes anti-pollution**, les véhicules à injection électronique à commande
mécanique des vitesses, sont équipés d'une vanne pneumatique sur le circuit d'air, en
dérivation sur les canalisations d'air additionnel (voir schéma ci-dessous)
- Vanne pneumatique BOSCH (A. 280 510 014) 5 429 822 E
- Tube d'entrée de la vanne pneumatique 5 434 048 P
- Tube de sortie de la vanne pneumatique 5 434 049 A
- Tube de commande de la vanne pneumatique 5 429 824
- La vanne doit laisser le passage de l'air de F vers F1 lorsqu'une dépression de 300 torrs est
appliquée en A (voir schéma ci-dessous)

D. 14-52



B - MOTEUR 2,350 litres (19 N) : Alimentation par carburateur.

Différences essentielles par rapport aux autres moteurs à carburateur :

- Bloc cylindres : modifié pour améliorer la circulation d'eau autour des cylindres
- Paliers : équipés de demi-coussinets :
 - a) En alliage cupro-plomb pour les moteurs à injection et les moteurs accouplés aux boîtes de vitesses automatique BORG-WARNER.
 - b) En alliage alu-étain pour tous les autres moteurs.
- Volant moteur : diamètre extérieur de la face d'appui du disque d'embrayage augmenté ($\phi = 236,5$ mm au lieu de $\phi = 230$ mm).
- Soupapes d'admission : système «TEVES»
- Culasse : différente par la tubulure d'admission et un chanfrein sur le pourtour des chambres de combustion.
- Joint de culasse : N° P.R : 5 422 712 X
- Couvre culasse : modifié pour le montage de la nourrice d'eau
- Allumeur : modèle type DV - calage dynamique = 23° à 2000 tr/mn moteur
- Bougies : MARCHAL 35-1 ou AC 42 FS.

C - EMBRAYAGE

1°) Un embrayage à diaphragme est monté sur les véhicules D Tous Types :

- a) Mécanisme FERODO 235-DBRI 490 N° P.R : 5 432 501 Z
- b) Disque d'embrayage pour moteurs 17 N et 21 N ϕ extérieur : 225 mm N° P.R : 5 432 502 K
- c) Disque d'embrayage pour moteurs 19 N et 29 N ϕ extérieur : 228,6 mm N° P.R : 5 432 504 G

Réparation :

Il est possible de monter le nouveau mécanisme d'embrayage à diaphragme sur les moteurs déjà équipés de ce genre de mécanisme, à condition de compenser la différence de diamètre des tenons ($\phi = 9$ mm au lieu de $\phi = 6$ mm) par le montage de douilles vendues par le service des Pièces de Rechange.

- Mécanisme d'embrayage N° P.R : 5 432 501 Z
 Disque d'embrayage N° P.R : 5 432 502 K
 Douilles N° P.R : 5 426 345 L

2°) Le cylindre de débrayage est modifié ainsi que le faisceau de liaison bloc hydraulique cylindre

- Cylindre : $\phi = 24$ mm (repère bleu) N° P.R : 5 429 376 G
 Faisceau N° P.R : 5 433 282 N

Réparation :

Il est possible de monter le nouveau cylindre de débrayage en remplacement du cylindre $\phi = 22,5$ mm n° P.R DXN 314413 A monté antérieurement sur les véhicules équipés du moteur à injection d'essence.

Nota : Le cylindre de débrayage $\phi = 18,5$ mm est toujours fourni pour les autres types de véhicules

3°) Le câble de débrayage est modifié sur les véhicules DJ N° P.R : 5 404 245 U

4°) Le correcteur de réembrayage est modifié (réglages internes) suite au montage de l'embrayage à diaphragme.

- Correcteur pour DX.TT (sauf I.E et BW) et DY N° P.R : 5 429 887 L
 Correcteur pour DX.IE (sauf BW) N° P.R : 5 429 888 X

D - CARBURATEURS.

VEHICULES	REFERENCE WEBER	REPÈRE	REGLAGES
DX	28 x 36 DM 2	W 47-00	voir tableaux pages 5 et 6
DX.BW	28 x 36 DMA 5	W. 49-00	
DJ	28 x 36 DMA 4	W. 48-00	
DY	28 x 36 DM 1	W. 42-01	
DT - DLF - DV	28 x 36 DMA 3	W. 43-01	
DP	28 x 36 DMA 2	W. 41-00	

Réglage des ralentis :

- Sur véhicules à commande hydraulique : ralenti 650 ± 25 tr/mn. ralenti accéléré 900 ± 25 tr/mn
 Sur véhicules BW en position «P» : ralenti 825 ± 25 tr/mn
 Sur véhicules à commande mécanique : ralenti 650 ± 25 tr/mn

E - FILTRE A AIR.

Montage d'un volet deux positions (ETE - HIVER) et d'une prise d'air chaud sur la tubulure d'échappement

TABLEAU DES CARBURATEURS

DY		DP		DV - DT - DL	
W 42-01 - WEBER 28 x 36 DM 1		W 41-00 - WEBER 28 x 36 DMA 2		W 43-01 - WEBER 28 x 36 DMA 3	
1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps
φ Buse	26	23	27	20	26
Gicleur principal	150	115	175	105	150
Calibre d'air d'automatisme	2 AA	AC	AC	1 AD	2 AA
Tube d'émulsion	F 6	F 20	F 6	F 20	F 6
Centreur de mélange	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Trous de progression	2	3	2	3	2
<i>Ralenti :</i>					
Gicleur	70	50	70	45	70
Trou de mélange	90	AC	AA	AC	AA
<i>Ralenti additionnel :</i>					
Gicleur	45	50		45	
Calibre d'air	4	4		4	
Trou de mélange	90	80		90	
Flotteur lait	11 g		11 g		11 g
Pointeau	1,75		1,75		1,75
Cote de niveau de cuve	5 ± 0,25 mm		5 ± 0,25 mm		5 ± 0,25 mm
<i>Pompe de reprise mécanique à piston :</i>					
Gicleur	50		50		50
Clapet de décharge	40		40		40
Dispositif de départ à froid à volet de départ sur le premier corps					
Réglage du volet de départ en position fermeture pris sur le 1er corps, entre corps et papillon 0,85 ± 0,05 mm					
Ouverture initiale des papillons 0,070 ± 0,075 mm					

TABLEAU DES CARBURATEURS

DX		DX - BW		DJ	
W 47-00 - WEBER 28 × 36 DM 2		W 49-00 - WEBER 28 × 36 DMA 5		W 48-00 - WEBER 28 × 36 DMA 4	
1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps
φ Buse	27	24	27	24	27
Gicleur principal	160	120	160	120	160
Calibreur d'air d'automatlicité	AA 2	AB 1	AA 2	AB 1	AA 2
Tube d'émulsion	F 6	F 20	F 6	F 20	F 6
Centreur de mélange	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
<i>Ralenti :</i>					
Gicleur essence	70	50	70	50	70
Calibreur d'air	AA	AC	AA	AC	AA
<i>Ralenti accéléré :</i>					
Calibreur de mélange	90				
Calibreur d'air	50				
Progression	3 trous		3 trous		3 trous
<i>Pompe de reprise :</i>					
Gicleur de pompe	50		50		50
Gicleur de puits	40		40		40
Pointeau	1,75		1,75		1,75
Flotteur laiton	11 g		11 g		11 g
Niveau essence au plan de joint (y compris joint)	5 ± 0,25 mm		5 ± 0,25 mm		5 ± 0,25 mm

F - REFROIDISSEMENT.

1. Les radiateurs sont modifiés (voir tableau ci-dessous).

VEHICULES	EPAISSEUR FAISCEAU	REFERENCE CHAUSSON	OBSERVATIONS
DV-DT-DY-DLF (moteur 2 l. Break et Dérivé)	38 Ti Cuivre, pas de 1,60	502 30 352	
DP (moteur 2,2 l.)	38 Ti Cuivre, pas de 1,70	502 30 128	
DX-DY (moteur 2,35 l. Break et Dérivé)	38 Ti Cuivre, pas de 1,70	502 30 596	- avec embase pour fixation sonde thermométrique - nourrice d'eau
DX-DJ injection électronique DX-BW à carburateur DX-IE-BW	58 Ti Cuivre, pas de 1,70	502 30 600	- avec embase pour fixation sonde thermométrique - nourrice d'eau

NOTA: Sur les véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique (BORG-WARNER), un réfrigérateur d'huile (similaire au réfrigérateur monté sur véhicule G) est situé devant le radiateur.

TARAGE DES SOUPAPES DES BOUCHONS :

- bouchon de radiateur : 0,28 bar
- bouchon de nourrice : 0,50 bar

2. Régulateur thermostatique :

Sur les véhicules à moteur 2,350 litres (19 N et 29 N) et sur le moteur du véhicule DY, le régulateur thermostatique (à cire - 83° C) est incorporé dans la boîte à eau.

Sur le moteur 17 N des véhicules DT-DL et DV et sur le moteur 21 N du véhicule DP, le régulateur thermostatique (à cire - 79° C) est toujours monté dans la durite.

3. Ventilateur additionnel électrique :

Montage d'un ventilateur additionnel électrique sur les véhicules équipés du moteur 2,350 litres (19 N et 29 N). Les radiateurs destinés à ces véhicules sont munis d'une embase pour la fixation de la sonde thermométrique de commande du ventilateur additionnel.

Nota : Le ventilateur mécanique est tronqué (identique au modèle équipant les véhicules à boîte de vitesses automatique (BORG-WARNER))

G - ELECTRICITE.

La puissance de l'alternateur est augmentée : 700 W.

L'interrupteur de feux de stationnement est supprimé. La câblerie reste inchangée suite à l'utilisation d'un shunt.

La puissance de dégivrage de la lunette arrière chauffante est augmentée : 95 W au lieu de 73 W.

Les phares sont équipés de nouvelles lampes à iode (bi-iode code-phare) type H4.

H - RADIO (option)

Postes BLAUPUNKT :

1. A modulation d'amplitude, recherche manuelle (Type HILDESHEIM).
2. A modulation d'amplitude et présélection (Type HAMBOURG F.R).
3. A modulation de fréquence, recherche manuelle (Type MANNHEIM).
4. A modulation d'amplitude et lecteur de cassette (Type AUTOBAND).

Le poste est monté sur un support devant la niche moteur sur les véhicules Tous Types sauf sur ceux équipés du climatiseur.

Pour le montage d'un poste radio de la série ci-dessus sur un véhicule avec climatiseur, se conformer au MR. 653-16.