

AUTOMOBILES
CITROËN

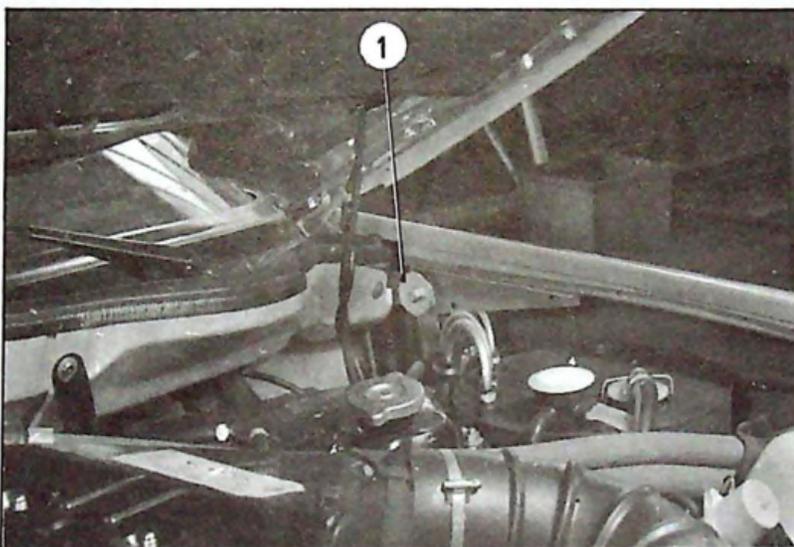
SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Septembre 1972, les véhicules SM destinés aux USA et au CANADA, sont modifiés pour répondre aux normes de sécurité imposées par ces pays.

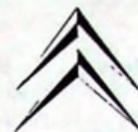
I. CARROSSERIE

a) Fixation arrière d'aile avant.

Deux pattes supplémentaires (1) placées sur les pieds avant de la caisse, permettent une fixation arrière positive des ailes avant par vis et rondelles.



11210



**NOTE
TECHNIQUE**

N° XT 6 S

4 Octobre 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

**VEHICULES SM
(SB série SB)**

TYPES

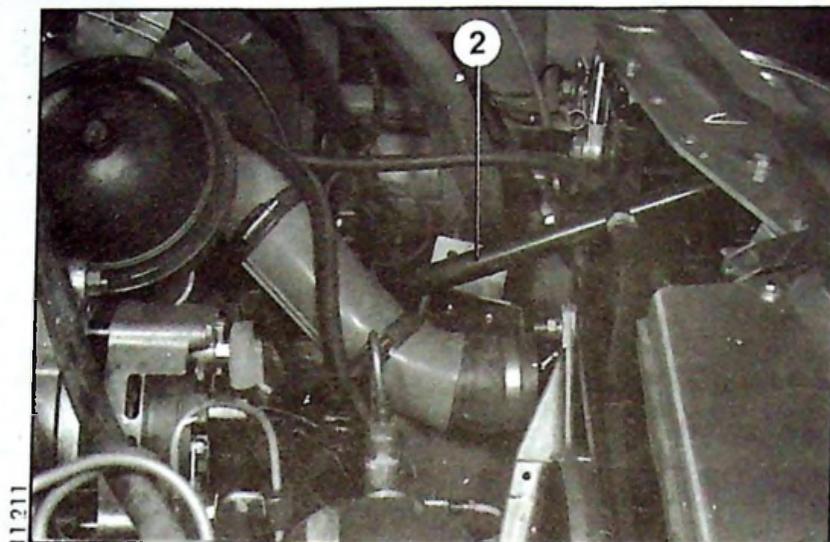
USA et CANADA

CARROSSERIE

Modifications

b) Boîtiers de phares.

Deux renforts (2) de boîtiers de phares ont été ajoutés. Ils sont fixés, d'une part sur la plage de phares, d'autre part sur les longeronnets d'extension.



c) Pare-chocs AV.

1°) Les supports de pare-chocs avant sont modifiés. Ils sont en tôle nervurée.

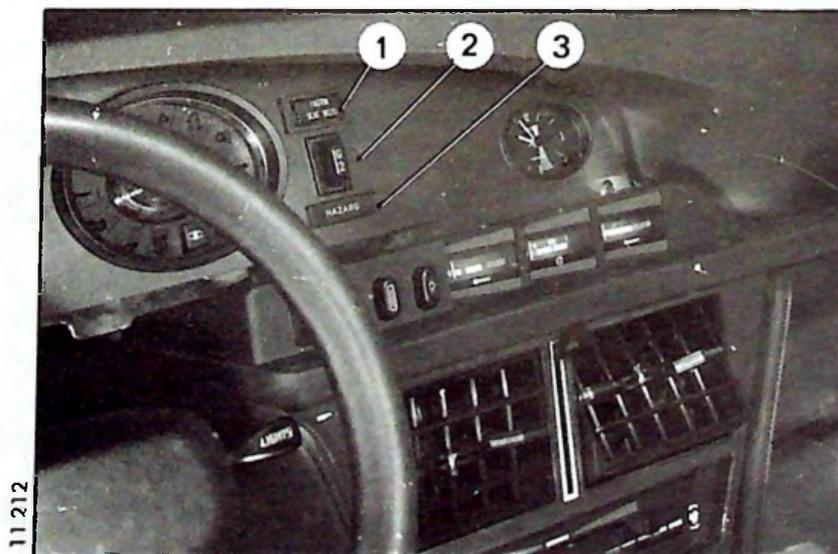
2°) Un profilé en U a été ajouté à l'intérieur du pare-chocs avant.

3°) Un tube supplémentaire assure la liaison entre les deux supports de pare-chocs, et permet la fixation des deux boîtiers de phares.

II. PLANCHE DE BORD

a) Façade compteur.

Les voyants du signal de détresse (3), des ceintures de sécurité (1) et le commutateur du signal de détresse (2) ont été regroupés sur la partie droite de la façade compteur.



III. SELLERIE

- Les garnitures en tissu et la matelassure sont d'un modèle différent.

AUTOMOBILES
CITROËN

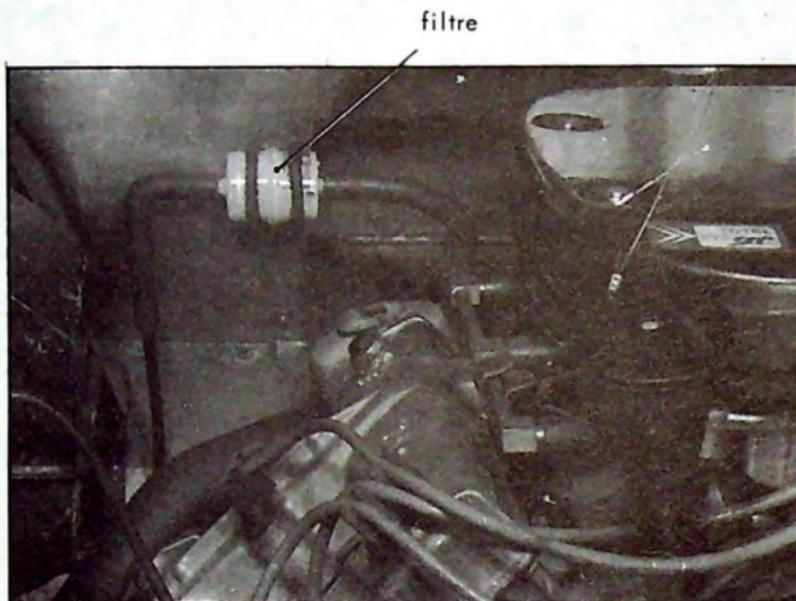
SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis le 6 Septembre 1972, un filtre est monté sur la canalisation d'essence entre la pompe et la rampe d'alimentation des carburateurs.

Le filtre est maintenu par deux anneaux de caoutchouc accrochés à une patte fixée sur la double niche moteur.

Deux durites raccordent le filtre à la rampe d'alimentation des carburateurs, et au tube rilsan venant de la pompe à essence.



11 068

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | N° P.R. |
|---|----------------|
| Filtre à essence GUIOT type G. 12 | 5 429 192 G |
| Durite de liaison - filtre à rampe | DX 174-7 A |
| Durite coudée de liaison canalisation rilsan à filtre | 5 429 190 K |
| Patte de fixation | 5 416 801 X |
| Anneau caoutchouc (coef. 2) | GX 03 245 01 A |

ENTRETIEN

Le remplacement du filtre doit être effectué tous les 20 000 km. Respecter le sens de montage du filtre en se conformant à la flèche qui indique le sens de passage de l'essence.

REPARATION

- Ce filtre peut être monté sur les véhicules à carburateurs sortis antérieurement à condition d'utiliser l'ensemble des pièces indiquées ci-dessus. Il peut être monté également sur tous les véhicules SM à carburateurs, des autres pays.
- Ce filtre est différent du filtre GUIOT type G. 20 monté sur les véhicules «G. Tous Types».



NOTE
TECHNIQUE

N° XT 7 S

4 Octobre 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB SERIE SB)

TYPES

USA et CANADA

MOTEUR

Alimentation en essence

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

Le nouveau

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



NOTE
TECHNIQUE

N° 8 S

Le 3 Mai 1971

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis Mars 1971 l'allumeur monté sur les moteurs équipant ces véhicules, est modifié.

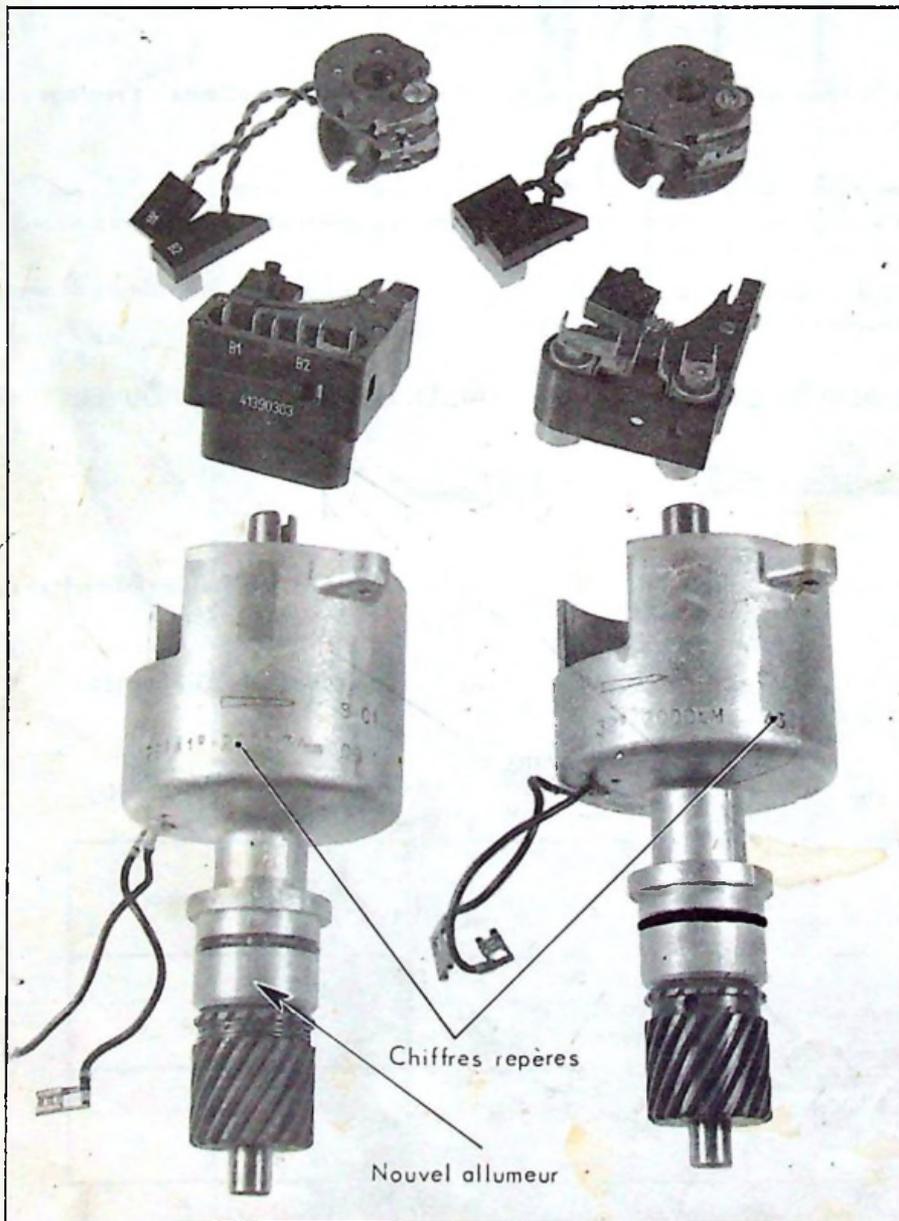
Caractéristiques .

Le nouvel allumeur est repéré par les chiffres 08.1 ou la suite 09.1, 10.1 etc. (dates de fabrication) gravés sur le corps.

Il diffère du précédent par :

- le carter (renforcé)
- le dispositif d'avance
- le support des condensateurs et les condensateurs.
- la cassette double monobloc
- le profil des cames

9831



VEHICULE SM
(S B série S B)

MOTEUR

Allumeur

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 982 666 000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV* - R. C. SEINE 64 B 6019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

[Handwritten signature]

15 JUN 1971

REPARATION

| Désignation | Anciens numéros | Nouveaux numéros |
|--|-----------------|------------------|
| Allumeur S.E.V. MARCHAL | 5.406.163 | 5.414.439 |
| Support des condensateurs (avec condensateurs) | S. 211.203A | 5.416.251 |
| Bloc cassette double (boîte à rupteurs) | S. 211.217A | 5.416.250 |

Il est possible :

- a) de remplacer un ancien allumeur complet par un allumeur nouveau modèle. Les valeurs de réglage figurent au tableau ci-dessous.
- b) de monter le nouveau bloc cassette double sur les anciens allumeurs, à condition :
 - 1° de remplacer le support des condensateurs par un ensemble support et condensateurs nouveau modèle.
 - 2° de régler l'angle de fermeture des contacts ou le rapport DWELL suivant les valeurs données pour l'ancien allumeur (voir tableau ci-dessous).

IL EST PROSCRIT DE MONTER UN BLOC CASSETTE DOUBLE ANCIEN MODELE SUR LE NOUVEL ALLUMEUR.

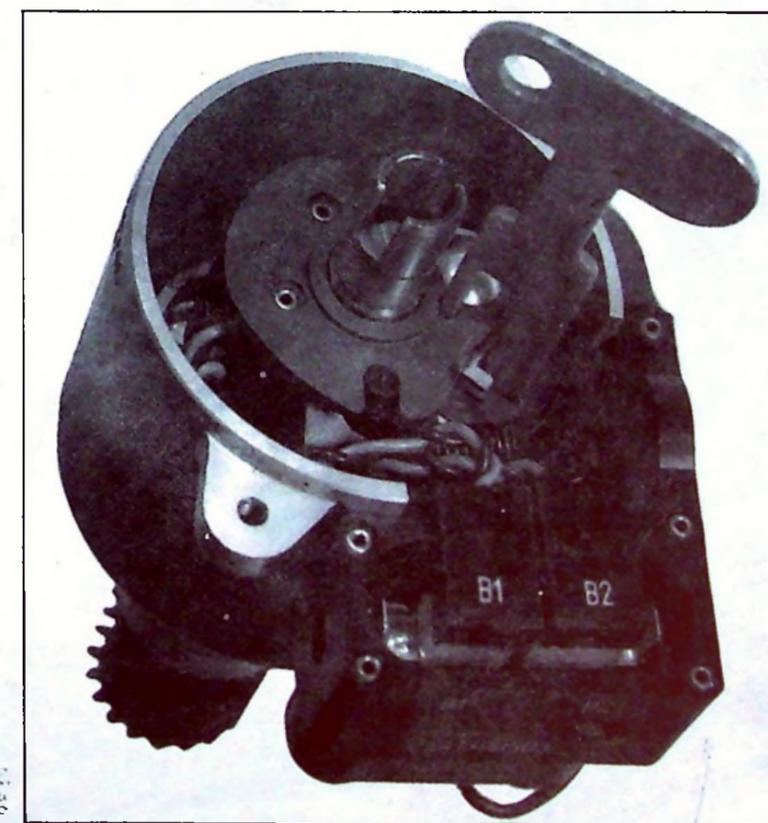
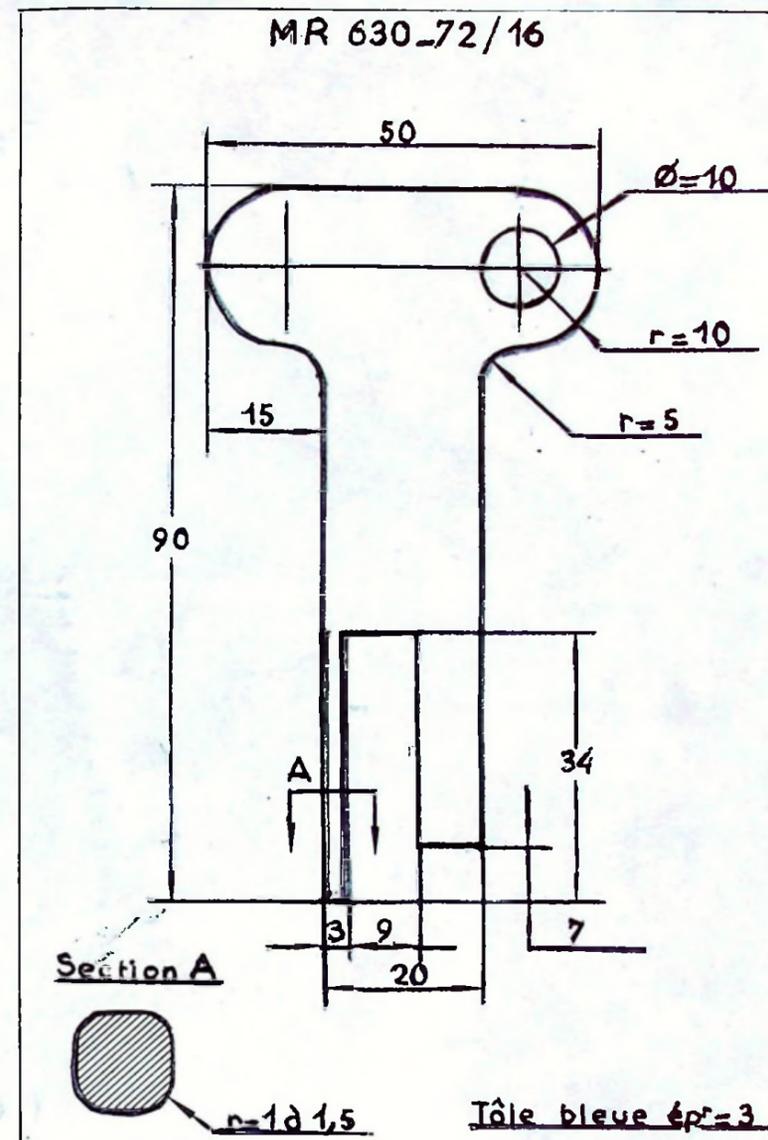
REGLAGES.

Le nouveau bloc cassette double nécessite, pour le réglage des contacts, l'emploi d'une clé de réglage prévue par le fournisseur et réalisable suivant le plan MR. 630-72/16 ci-joint.

La courbe d'avance du nouvel allumeur, ainsi que le calage de l'allumeur sur le moteur, sont inchangés (Op. S. 210-0 § 8 et 9 du Manuel de Réparations 581/1).

| Réglage | Ancien allumeur | Nouvel allumeur |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|
| Angle de fermeture des contacts | 72° ± 3° | 88° ± 4° |
| Rapport DWELL | 60 % ± 3 % | 73 % ± 3 % |

Nota : Le rapport DWELL = $\frac{\text{Angle de fermeture}}{\text{Angle de fermeture} + \text{angle d'ouverture}}$



Position de la clé en utilisation

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 11 S

Le 13 Décembre 1971

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis le 2 Novembre 1971, un dispositif de sécurité de pompe à essence permet :

- 1°) L'arrêt de la pompe à essence après une à cinq secondes de fonctionnement, contacteur antivol en position marche (moteur à l'arrêt).
- 2°) Le fonctionnement de la pompe à essence, contacteur antivol en position de démarrage (démarreur sous tension).
- 3°) Le fonctionnement permanent de la pompe à essence lorsque le régime moteur est supérieur à 500 ± 50 tr/mn.
- 4°) L'arrêt de la pompe à essence lorsque le régime moteur est inférieur à 350 ± 100 tr/mn.

PIECES NOUVELLES.

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Relais de pompe à essence | 1 D 5413 302 P |
| Sécurité de pompe à essence | 1 S 5421 606 A |
| Faisceau électrique | 2 S 5421 604 D |

EMPLACEMENT.

Le relais de pompe est fixé par un collier élastique sur le faisceau d'alimentation du tableau de bord (accessible en déposant le bloc de contrôle).
Le dispositif de sécurité est fixé à l'intérieur du véhicule sur la tôle d'auvent côté passager.

T.S.V.P.

VEHICULE S

(SB série SB)

MOTEUR

**Dispositif de sécurité
de la pompe à essence**

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 84 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

FONCTIONNEMENT (voir schéma de principe)

Lorsque le dispositif de sécurité reçoit une information vitesse en provenance du compte-tours, comprise entre 225 et 275 tr/mn allumeur, le circuit de la bobine d'appel du relais de pompe est fermé à la masse, ce qui a pour effet d'établir le contact 1. La pompe à essence est sous tension.

Un régime inférieur de 50 à 100 tr/mn allumeur à celui qui a déterminé la fermeture du contact 1, provoque l'ouverture de celui-ci, par suppression du retour à la masse du circuit de la bobine d'appel. La pompe à essence n'est plus sous tension.

En position repos, le contact 2 du relais est fermé, la pompe à essence reçoit la tension du démarreur (alimentation du solénoïde).

REPARATION (opération de contrôle)

Le dispositif doit répondre aux conditions 1, 2, 3, 4 indiquées page 1, sinon :

A - VERIFICATION DU FONCTIONNEMENT DE LA POMPE :

Déconnecter le fil embout blanc du relais de pompe à essence. Appliquer sur ce fil une tension de 12 volts. La pompe à essence doit tourner en permanence, sinon la pompe ou son circuit sont en cause.

B - CONTROLE DU RELAIS DE POMPE A ESSENCE EN POSITION 2 « REPOS » :

1°) Déconnecter le fil embout jaune du relais de pompe à essence. Lorsque le démarreur est sous tension (contacteur antivol en position démarrage) on doit relever une tension de 12volts sur ce fil, sinon le faisceau ou les connexions sont en cause.

2°) Connecter le fil précédemment débranché. Déconnecter le fil embout blanc du relais de pompe à essence. Lorsque le démarreur est sous tension (contact antivol en position démarrage) on doit trouver une tension de 12 volts sur la borne libre, sinon le relais est à remplacer.

C - CONTROLE DU RELAIS DE POMPE A ESSENCE EN POSITION 1 « FERME » :

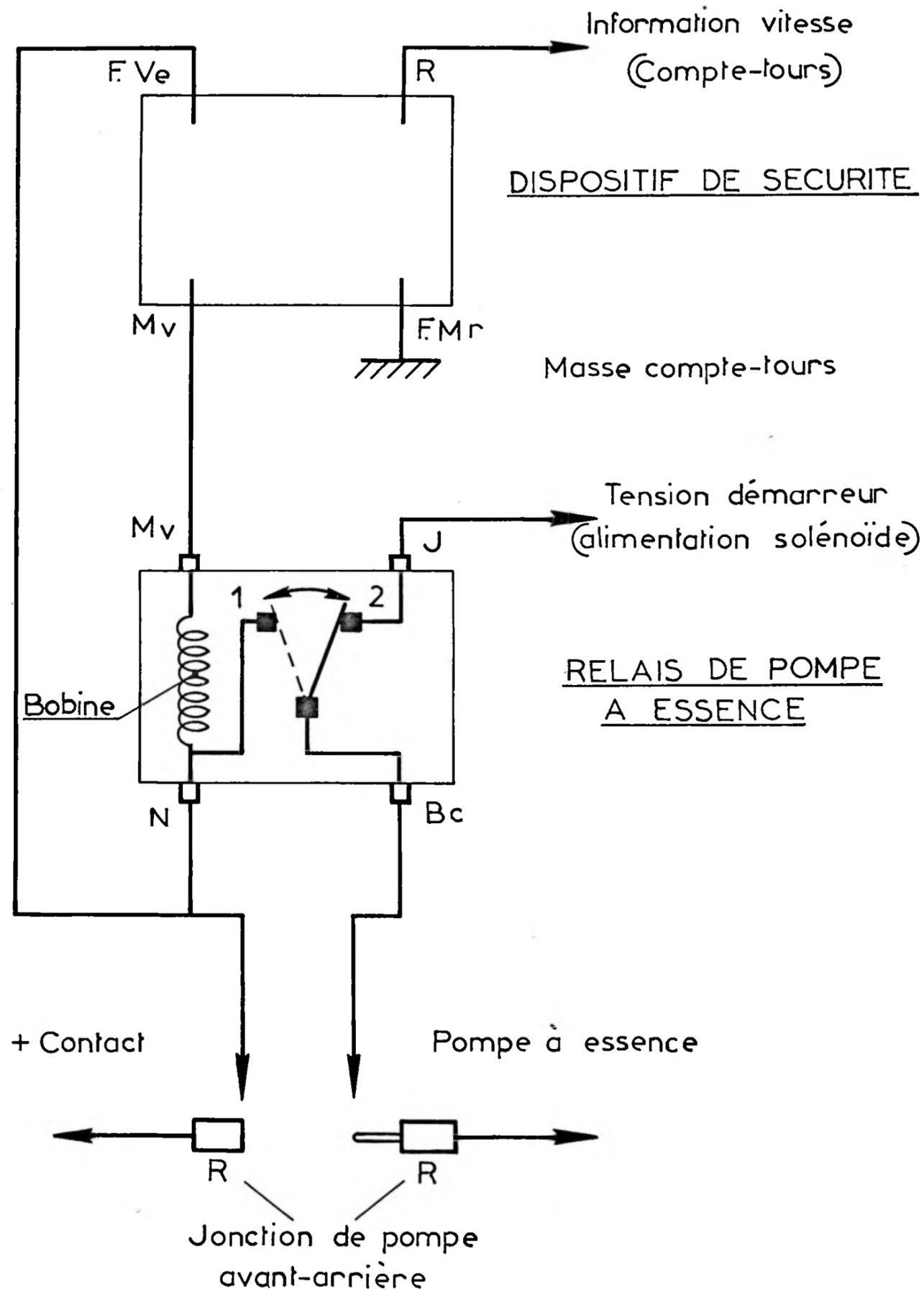
1°) Déconnecter le fil embout noir du relais de pompe à essence. Mettre le contact: on doit relever une tension de 12 volts sur ce fil, sinon le faisceau est en cause.

2°) Connecter le fil précédemment débranché. Déconnecter le fil embout mauve du relais de pompe à essence. Mettre la borne libre à la masse. Lorsque le contact est mis, la pompe à essence doit tourner en permanence, sinon le relais est à remplacer.

D - CONTROLE DU DISPOSITIF DE SECURITE :

Le relais et la pompe étant en état, le dispositif de sécurité doit répondre aux conditions 1,2,3 indiquées page 1. Si la condition 1 n'est pas remplie, après vérification des connexions,remplacer le dispositif de sécurité. Si les conditions 3 ou 4 ne sont pas remplies, après vérification du fonctionnement du compte-tours et de ses connexions, remplacer le dispositif de sécurité.

NOTA : En dépannage, il est possible d'éliminer provisoirement le dispositif de sécurité en connectant directement les deux fils, embouts rouge (R), de la jonction avant arrière (accessible en déposant le flanc droit de la console) comme sur les véhicules non équipés de la modification.



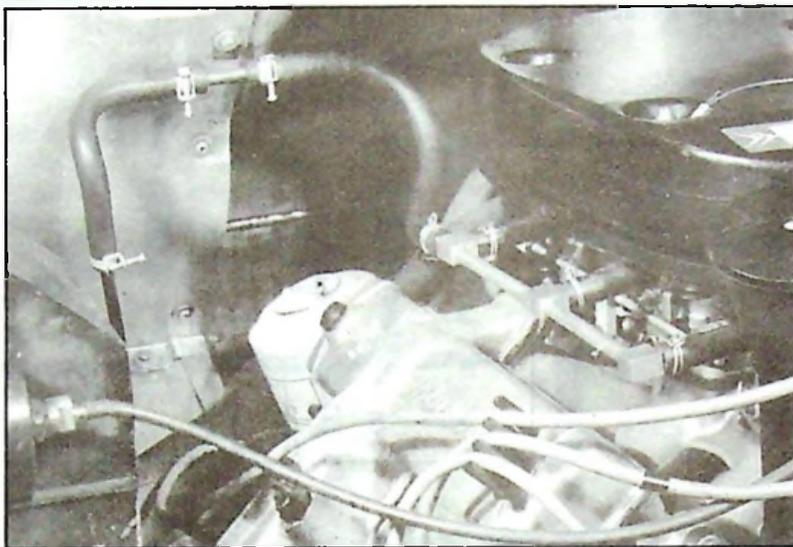
AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Depuis le 22 Novembre 1971, les véhicules sont équipés d'une rampe d'alimentation avec raccords vissés sur le couvercle du carburateur en remplacement de l'alimentation par tube de liaison et raccords « banjo ».

A partir du 10 Janvier 1972, les tubes souples de liaison carburateurs à rampe d'alimentation, seront équipés de colliers de serrage (voir figure ci-dessous).

10 459



REMARQUE :

Les véhicules sortis entre le 22 Novembre 1971 et le 10 Janvier 1972, devront être équipés de colliers 5426 229 lors d'une intervention en atelier.

REPARATION.

Il est possible d'effectuer cette modification sur les véhicules sortis antérieurement en suivant les indications de la Note MR. 174-1 ci-jointe.

ENTRETIEN.

Lors des visites « INSPECTION ATELIER », le couple de serrage des raccords vissés devra être vérifié. Il doit être de 22 à 25 m.N soit 2,2 à 2,5 m.kg.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 12 S

*Annule et remplace même
numéro du 7 Décembre 1971*

Le 5 Janvier 1972

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE S

(SB série SB)

MOTEUR

Alimentation en essence

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 a 167, QUAI ANDRE CITROËN - PARIS XV* - R. C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578



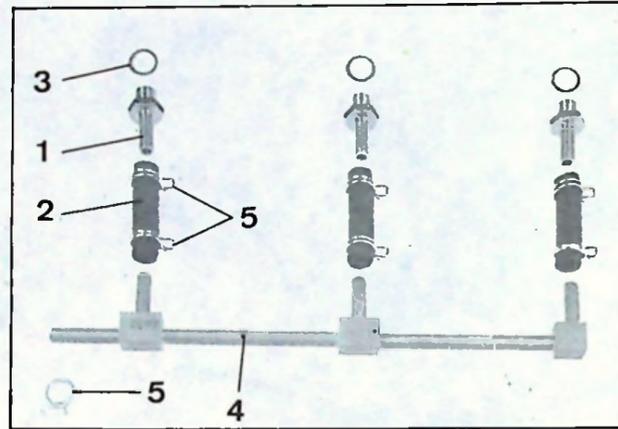
Véhicules SM

Moteur

Remplacement d'une rampe d'alimentation en essence des carburateurs.

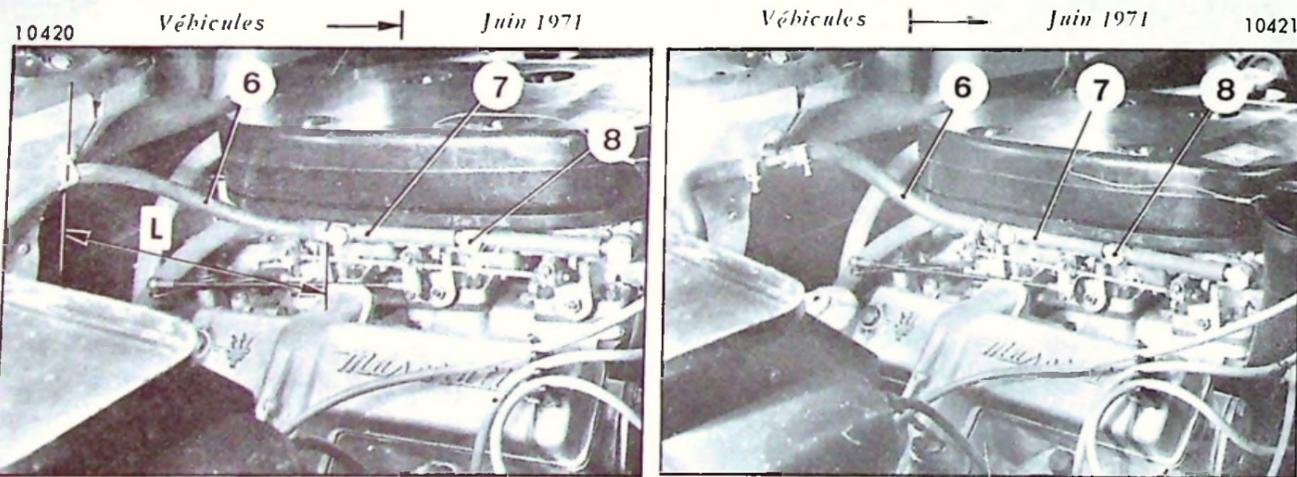
I. Se procurer au Service des Pièces de Rechange :

- Un ensemble n° 5424076 Y comprenant :
- 3 Vis-raccords (1) : 5423866
 - 3 Tubes de liaison (2) : 5424031
 - 3 Joints cuivre (3) : ZD. 9245800 U
 - 1 Rampe d'alimentation (4) : 5423869
 - 7 Colliers (5) : 5426229



II. PREPARATION.

S'assurer que le montage du tube d'arrivée d'essence est conforme à l'une des deux figures ci-dessous.
 Sur les véhicules sortis jusqu'en Juin 1971 : L = 250 mm (distance de l'axe de la vis à l'extrémité du tube caoutchouc).



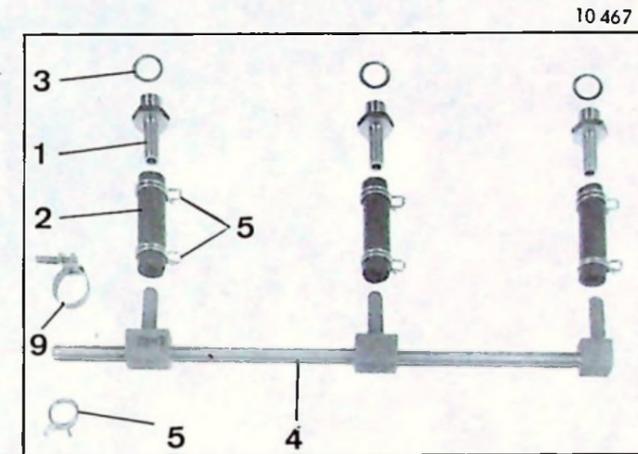
III. DEMONTAGE.

Désaccoupler le tube (6) de la rampe d'alimentation (7) à remplacer.
 Déposer les vis-raccords (8) et la rampe (7).

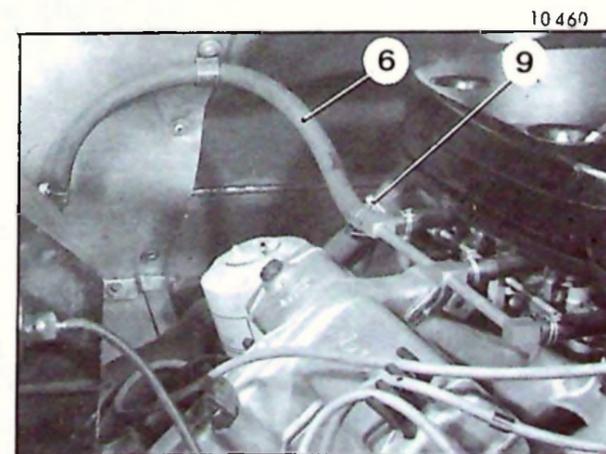
IMPORTANT : Les joints fibre d'étanchéité des vis-raccords ne doivent pas être réutilisés.

IV. MONTAGE.

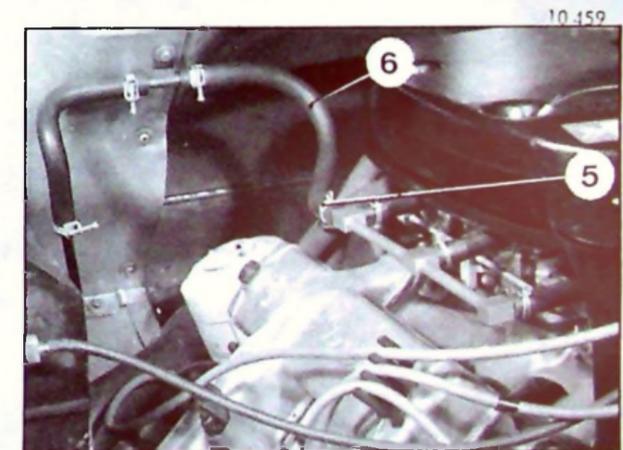
1. S'assurer que les filetages et les faces d'appui des joints sur les carburateurs sont corrects. S'assurer également du bon état des surfaces d'appui des vis-raccords et des joints en cuivre.
2. Monter les vis-raccords (1). Les serrer de 22 à 25 mAN (2,2 à 2,5 m.kg). Intercaler les joints en cuivre (3).
3. Mettre en place les tubes de liaison (2) munis des colliers (5) sur les vis raccords et engager la rampe (4) dans les tubes de liaison.
4. Positionner les colliers (5) sur les tubes de liaison (2).
5. Accoupler le tube d'arrivée d'essence (6) à la rampe d'alimentation.
6. Serrer le collier à vis (9) (véhicules → Juin 1971) Positionner le collier (5) (véhicules ← Juin 1971)



Montage d'une nouvelle rampe sur
 Véhicules → Juin 1971



Montage d'une nouvelle rampe sur
 Véhicules ← Juin 1971



AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 13 S

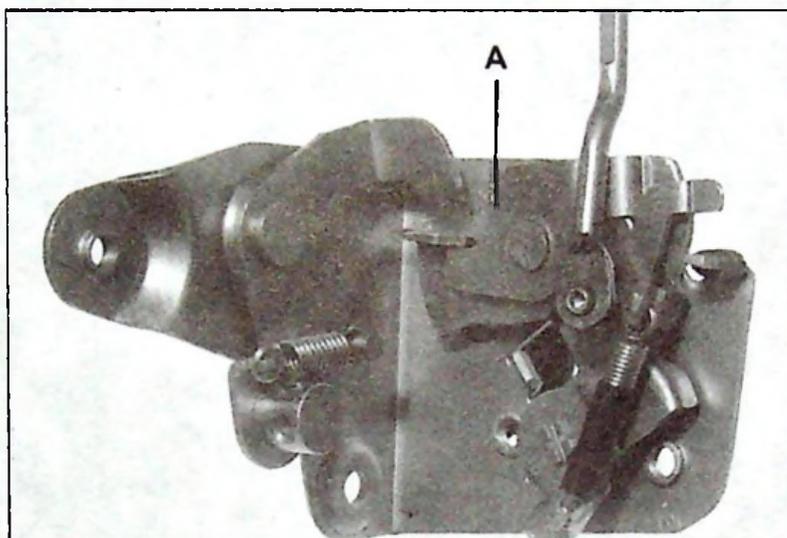
Le 19 Janvier 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis le 15 Octobre 1971, les véhicules sont équipés de serrures de portes, à levier de pêne débrayable (levier supplémentaire A, voir figure ci-dessous).

Les gâches de portes sont modifiées.

10443



VEHICULE SM
(SB série SB)

Tous Pays
sauf U.S.A.
CANADA
et **SUEDE**

PIECES DE RECHANGE.

| Désignation | Nouveau N° |
|--|------------|
| Platine équipée de serrure de porte gauche | 5421 003 W |
| Platine équipée de serrure de porte droite | 5421 004 G |
| Gâche de porte gauche | 5421 021 S |
| Gâche de porte droite | 5421 022 C |

CARROSSERIE

Serrures de portes

REPARATION.

Il est possible de monter une nouvelle gâche avec une ancienne platine et vice versa.

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV* - R. C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Depuis le 15 Décembre 1971, certains véhicules ont été équipés en option de roues R.R (résine renforcée).

Sur ces véhicules :

- Les mâchoires à plateaux des transmissions avant et les fusées arrière sont modifiées pour permettre le montage de ces nouvelles roues.
- Les enjoliveurs et les écrous de roue sont modifiés.
- Le couple de serrage des écrous de roue est inchangé : 80 à 100 mAN (8 à 10 m.kg).

La plaque support d'outillage placée dans la roue de secours est modifiée (son montage est possible dans une roue acier),

Le vilebrequin est modifié afin de ne pas détériorer la roue R.R au serrage ou au desserrage des écrous de fixation. **Ne pas l'utiliser pour le montage des roues acier.**

REPARATION.

Le montage des roues R.R n'est possible qu'avec des mâchoires à plateaux de transmissions avant et des fusées arrière modifiées. **TOUT MONTAGE DE ROUES R.R SUR DES ORGANES NON MODIFIÉS ENTRAÎNE UNE DÉFORMATION DE LA ROUE, AU SERRAGE**, le décolletage étant insuffisant pour permettre l'appui correct de la roue (voir figures 1, 2, 3, 4 au verso). Les roues acier peuvent être montées sur des transmissions et fusées modifiées.

Equilibrage des roues.

Utiliser, pour la fixation sur l'équilibreuse, uniquement les cinq écrous d'origine (ces écrous peuvent être réservés uniquement à cet usage). Lorsque la position des masses est déterminée, nettoyer soigneusement cet emplacement, soit à l'essence F, soit au Polyclens. En effet, il faut que la jante soit parfaitement dégraissée pour obtenir une bonne adhérence des masses auto-collantes. Les masses auto-collantes seront appliquées sous la face interne du rebord de la jante, le plus près possible du bord.

T.S.V.P.



NOTE TECHNIQUE

N° 14 S

Le 31 Janvier 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SB)

SUSPENSION

Montage des roues R.R

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

PIECES DE RECHANGE.

| Désignation | Anciens numéros | Nouveaux numéros |
|--|-----------------|------------------|
| Transmission complète | 5 406 556 B | 5 424 335 N |
| Plateau avec croisillon | 5 405 498 N | 5 424 337 K |
| Frein arrière avec tocs | 5 406 703 L | 5 412 300 Y |
| Roue R.R | | 5 417 812 L |
| Valve (référence Michelin n° 1352) | | 5 422 064 D |
| Masse d'équilibrage | | 5 422 117 E |
| Ecrou de roue | | 5 421 907 X |
| Enjoliveur de roue | | 5 421 878 G |
| Enjoliveur de trous d'aération | | 5 421 882 A |
| Plaque support d'outillage | 5 407 618 G | 5 422 690 |
| Vilebrequin de roue | | 5 425 782 G |

10 468



Fig. 1
Fusée arrière ancien modèle

10 469

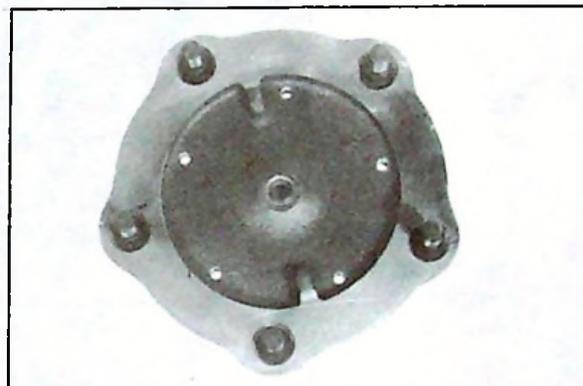


Fig. 2
Fusée arrière modifiée

10 473

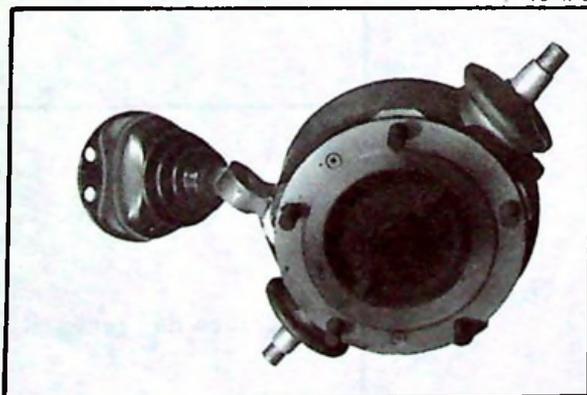


Fig. 3
Transmission ancien modèle

10 474



Fig. 4
Transmission modifiée

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Depuis le 20 Septembre 1971, la fixation du volet amovible d'aile arrière est modifiée (voir figures au verso).
L'écrou en cage et la vis sont remplacés par un verrouillage à ressort.
Les panneaux de côté gauche et droit sont modifiés en conséquence.

PIECES DE RECHANGE.

| Désignation | Nouveaux N° |
|--------------------------------|-------------|
| Volet gauche assemblé | 5 417 810 P |
| Volet droit assemblé | 5 417 811 A |
| Broche de positionnement | 5 417 806 W |
| Ressort de broche | 5 417 807 G |
| Tirette de commande | 5 417 808 T |
| Gaine de protection | 5 417 809 D |

REPARATION.

Il n'est pas possible de monter un ancien volet amovible d'aile arrière sur un nouveau panneau de côté.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 15 S

Le 31 Janvier 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SB)

CARROSSERIE

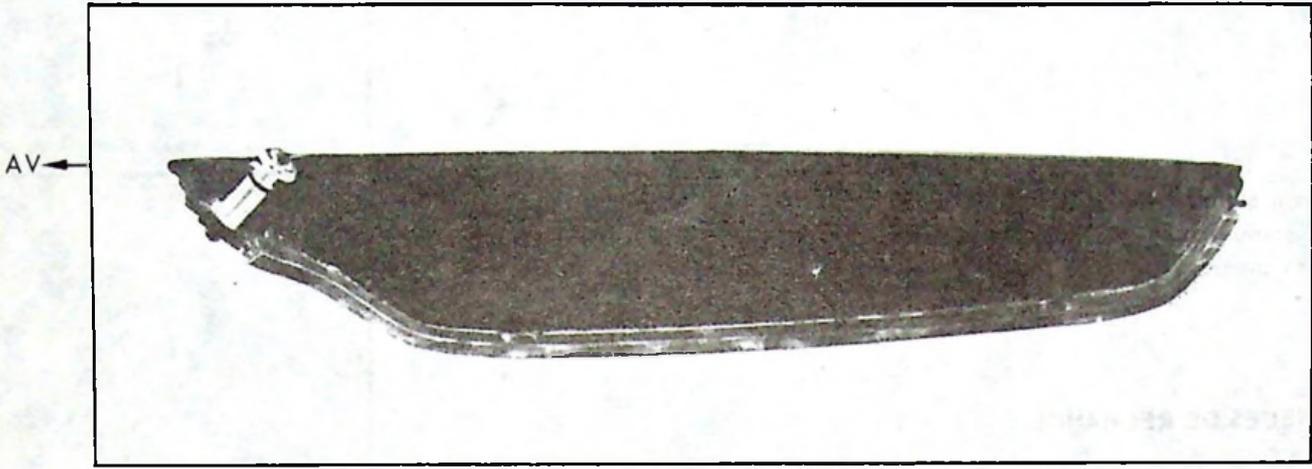
Modification de la fixation
du volet d'aile arrière

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 84 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

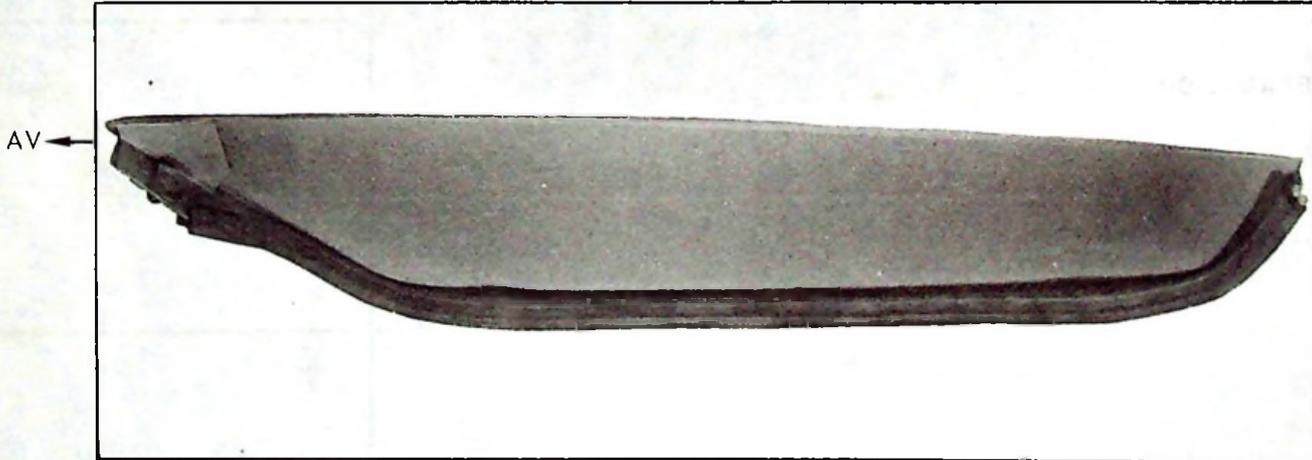
CITROEN
DIVISION TECHNICAL PAPER ADMINISTRATION

10 470



Nouveau montage (vue intérieure)

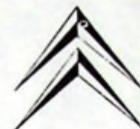
10 471



Ancien montage (vue intérieure)

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 16 S

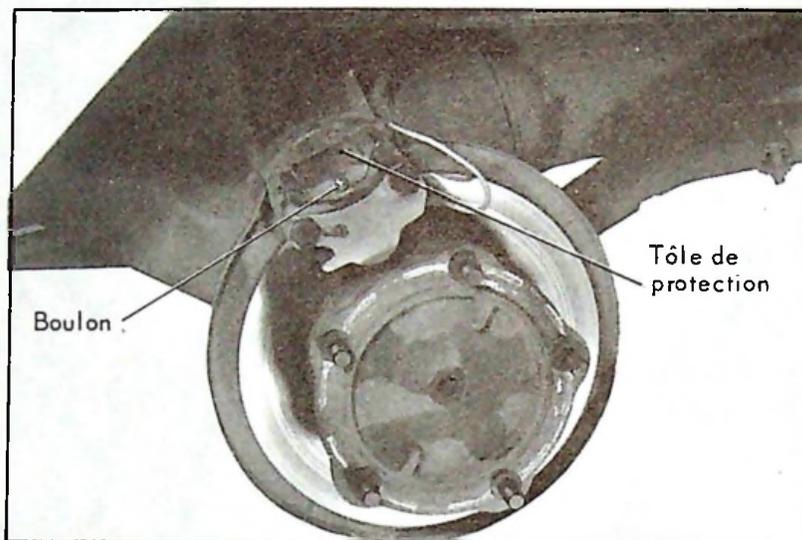
Le 22 Février 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis Décembre 1971, une tôle de protection est montée sur les étriers de freins arrière.

La goupille fendue de maintien des plaquettes est remplacée par un boulon

10588



PIECES DE RECHANGE.

- 2 Tôles de protection GX. 2533001 A
- 2 Vis ZC. 9621160 W
- 2 Ecrous ZD. 9525900 W
- 4 Rondelles contact ZD. 9290200 U

REPARATION.

Il est possible d'adapter cette solution sur les véhicules sortis antérieurement.

REMARQUE CONCERNANT LA NOTE TECHNIQUE N° 15 S
DU 31 JANVIER 1972.

La modification annoncée par cette note ne concerne qu'un certain nombre de véhicules.

VEHICULE SM

(SB série SB)

FREINS

Freins arrière

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 84 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 183, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

A partir des moteurs N° 106 446 (FRANCE), N° 150 122 (SUEDE),
N° 200 233 (USA - Moteur pour véhicule avec boîte de vitesses mécanique),
N° 250 005 (USA - Moteur pour véhicule avec boîte de vitesses BORG-WARNER),
le reniflard d'huile est modifié. Un second tube de retour d'huile est monté dans
le carter de distribution ce qui entraîne la modification des pièces suivantes :

- 1°) Le carter de distribution
- 2°) La cloison arrière, pour permettre le passage du 2eme tube de retour d'huile.
(Voir figure au verso, repère 1).

PIECES DE RECHANGE.

| Désignation | anciens N° | nouveaux N° |
|----------------------------------|-------------|-------------|
| Carter de distribution | 5 405 820 N | 5 426 106 N |
| Corps de reniflard d'huile | 5 401 728 K | 5 426 100 Y |
| Diaphragme complet | | 5 426 102 V |
| Joint de reniflard | 5 405 840 F | 5 426 107 Z |

REPARATION

A épuisement du stock, il sera possible de monter un carter de distribution nouveau modèle 5426 106 N à la place d'un carter ancien modèle, à condition de demander en outre le nouveau reniflard 5426 100 Y, le joint 5426 107 Z, le diaphragme 5426 102 V et de modifier la cloison arrière suivant le schéma figurant au verso.

Il n'est pas possible de monter un ancien carter de distribution à la place d'un carter nouveau modèle.

De plus, les reniflards nouveaux et anciens modèles ne sont pas interchangeables.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 17 S

Le 17 Mars 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULES SM

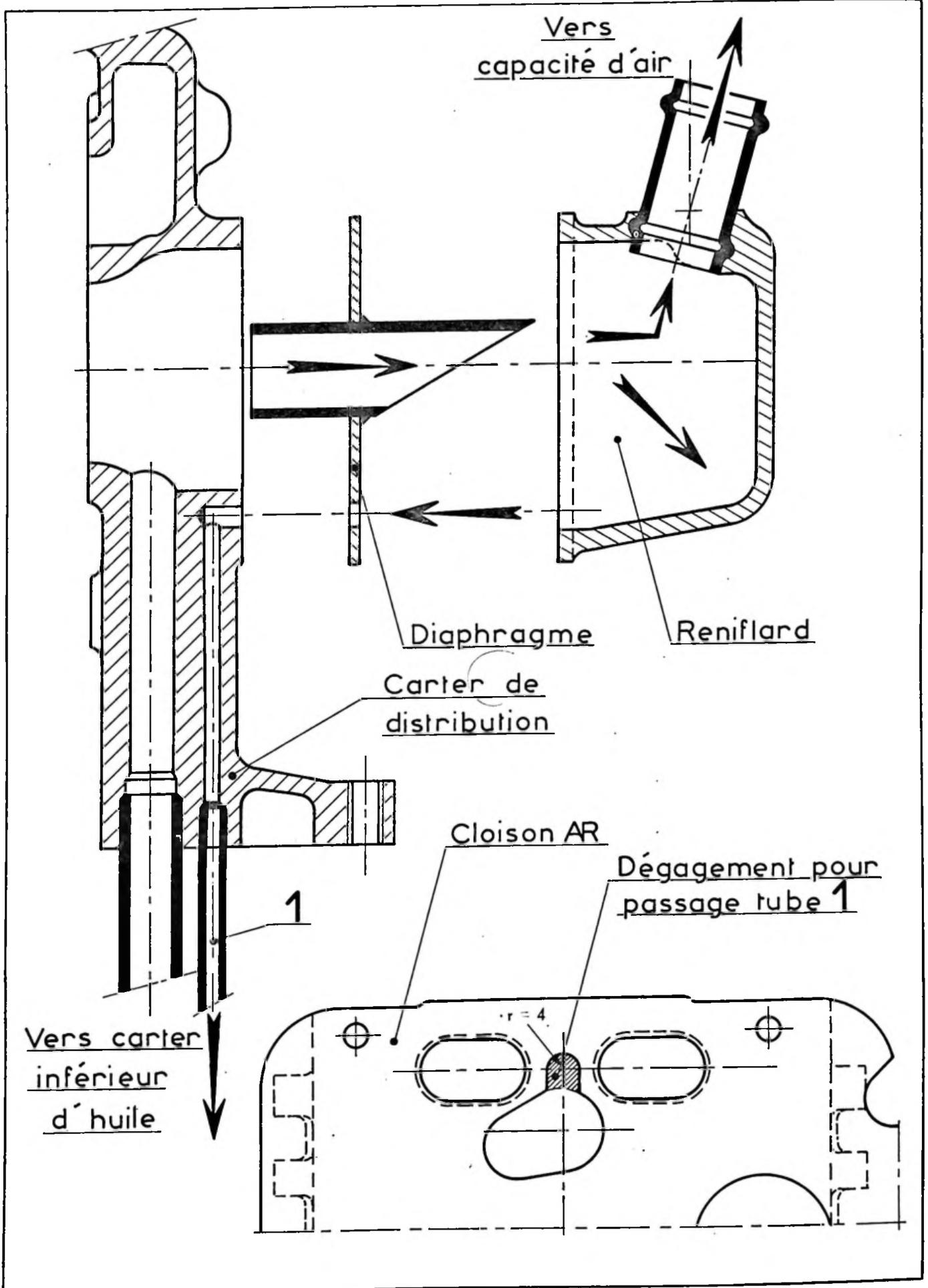
(SB serie SB)

MOTEUR

Reniflard d'huile

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000 F SIÈGE SOCIAL 117 & 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV^e - R. C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578



AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Depuis Février 1972, un nouveau patin et un nouveau tendeur automatique de chaîne primaire de marque « Renold » sont montés à partir des moteurs portant les numéros suivants :

- n° 106 964 pour la France
- n° 150 122 pour la Suède
- n° 200 263 (équipement avec boîte mécanique) pour les USA
- n° 250 045 (équipement avec boîte Borg-Warner) pour les USA

La position de l'axe d'appui du tendeur a été modifiée (voir plans au verso), ce qui a nécessité la modification du carter-moteur.

PIECES DE RECHANGE.

| Désignation | Anciens N° | Nouveaux N° |
|------------------------------------|--------------|-------------|
| Patin tendeur de chaîne | 5 405 711 D | 5 426 216 J |
| Tendeur automatique « Renold » ... | 5 405 682 N | 5 426 217 V |
| Carter moteur nu | 5 405 638 K | 5 426 220 C |
| Axe d'appui ($\phi = 7$ mm) | S. 114 184 A | 5 405 644 A |

REPARATION.

Le nouveau carter-moteur n° 5 426 220 C se monte à la place de l'ancien carter à condition de demander en outre, l'axe d'appui n° 5 405 644 A, le tendeur automatique n° 5 426 217 V et le patin tendeur n° 5 426 216 J.
LA MODIFICATION D'UN ANCIEN CARTER EST INTERDITE.

NOTA : Un montage transitoire, comportant le nouveau tendeur et le nouveau patin, a été appliqué sur les moteurs suivants :

- n° 106 469 à 106 963 pour la France
- n° 200 233 à 200 262 avec boîte mécanique pour les USA
- n° 250 005 à 250 044 avec boîte Borg-Warner pour les USA

Ce montage n'a pas été appliqué sur les véhicules Suède.

Dans ce montage transitoire, l'axe d'appui a un diamètre de 5 mm au lieu de 7 mm ; sa position sur le carter-moteur est différente.

Cet axe de $\phi = 5$ mm, spécial pour ce montage transitoire, est vendu par le Service des Pièces de Rechange sous le n° 5 426 215 Y. **IL DOIT ETRE IMPERATIVEMENT UTILISE AVEC LE NOUVEAU TENDEUR ET SON PATIN.**

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 185

Le 22 Mars 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULES SM

Types FRANCE

Types SUEDE

Types USA / CANADA

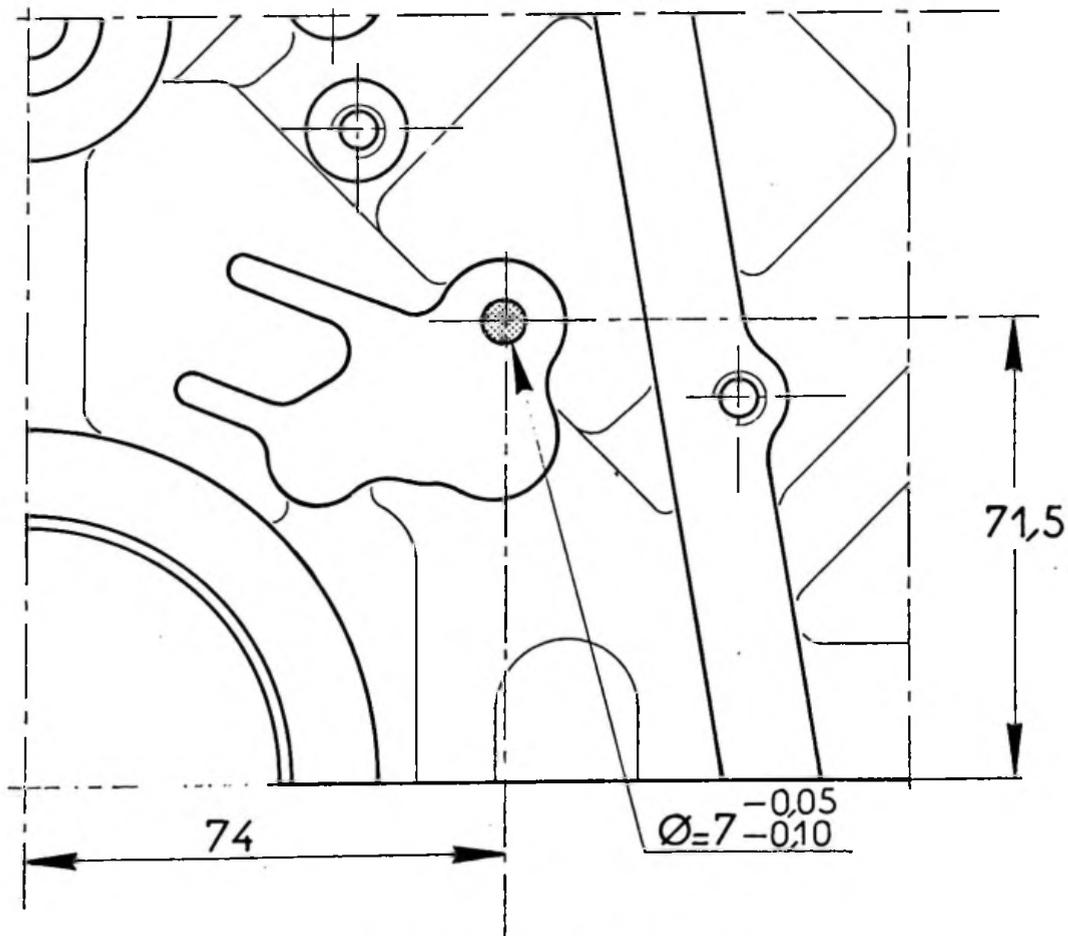
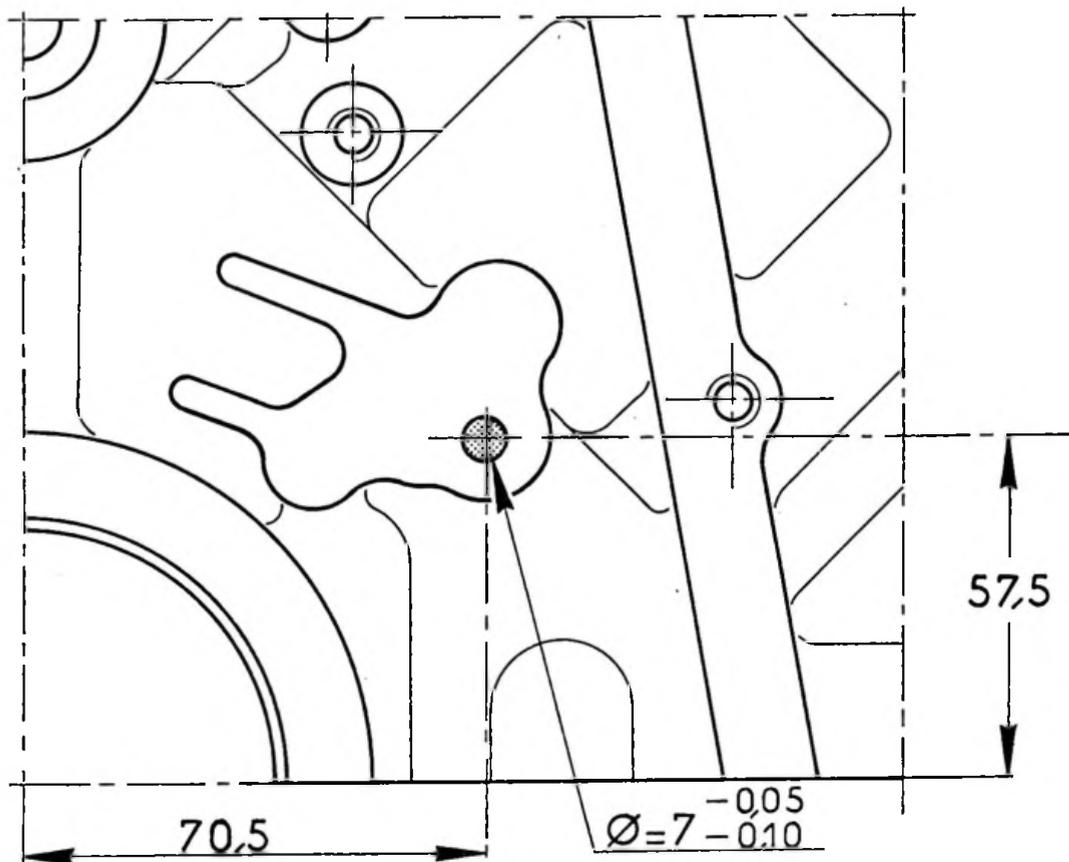
MOTEUR

**Tendeur de chaîne
primaire**

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 800 000 (100 F) • SIÈGE SOCIAL 117 à 187, QUAI ANDRÉ CITROËN • PARIS XV^e • R. C. SEINE 84 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) • 183, Av. Georges Clemenceau • 92 NANTERRE • Tel. 204 40-00 Postes 577 et 578

Ancien carter N° 5405638 K



Nouveau carter N° 5426220 C

AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 19 S

Le 11 Avril 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis Janvier 1972 à partir des moteurs numéros :

106 289 France

150 122 Suède

200 233 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses mécanique)

250 005 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses Borg Warner),

le montage de l'ensemble tube d'aspiration de pompe à huile, crépine et déflecteur est modifié :

Le déflecteur est fixé par deux vis sur deux écrous doubles du carter inférieur; une entretoise caoutchouc est interposée entre chaque écrou et le déflecteur.

Ce montage est provisoire; il sera remplacé ultérieurement par le montage réparation décrit ci-dessous.

REPARATION.

Le déflecteur, n'est plus solidaire du tube a aspiration. Il est fixé par quatre vis sur quatre écrous doubles du carter inférieur.

La fixation du tube d'aspiration (avec crépine), sur la pompe à huile, est inchangée.

DANS TOUS LES CAS D'INTERVENTION SUR LA POMPE A HUILE, PROCEDER DE LA FAÇON SUIVANTE :

1er Cas : Montage sans fixation du déflecteur :

Il est impératif d'adapter le montage « Réparation » en suivant les indications fournies dans la Note MR. 220-12 ci-jointe.

2ème Cas : Montage provisoire (ensemble tube d'aspiration et déflecteur fixé par deux vis) :

Conservé ce montage si aucune déféctuosité n'apparaît sur les pièces.

Dans le cas contraire, remplacer le montage existant par le montage « Réparation » (Note MR. 220-12 ci-jointe).

PIECES DE RECHANGE.

Le Service des Pièces de Rechange fournira exclusivement les pièces constituant le montage " Réparation ".

VEHICULE SM

(SB série SB)

MOTEUR

Pompe à huile.

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600 000 000 F - SIÈGE SOCIAL 117 & 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV* - R. C. SEINE 64 B 5019

DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578

VEHICULES « SM »
(SB série SB)

Pompe à huile moteur :
Montage d'un nouveau tube d'aspiration et de son déflecteur

I. Se procurer au Service des Pièces de Rechange :

- | | |
|---|------------------------------|
| - 1 Joint torique d'étanchéité | 5 406 167 K |
| - 1 Ensemble | 5 425 951 D |
| Cet ensemble comprend : | |
| - 1 Déflecteur | } non vendus } séparément |
| - 1 Tube d'aspiration | |
| - 4 Ecrous doubles (12 × 1,25 et 6 × 1) | 5 425 908 L |
| - 4 Entretoises en caoutchouc | 5 425 909 X |
| - 4 Vis auto-freinées | 5 425 910 H |

II. MODE OPERATOIRE.

1. Dépose :

- Vidanger l'huile moteur.
- Déposer le carter d'huile inférieur.
- Déposer les deux vis (1) de fixation du tube d'aspiration (figure 1).
- Dégager l'ensemble tube et déflecteur, ainsi que le joint d'étanchéité entre tube et pompe à huile
- Déposer les quatre écrous (2) des paliers de la ligne d'arbre (figure 2).

2. Pose :

- Visser les quatre écrous doubles (3) (rondelle plate). Les serrer de 90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg) (figure 3).
- Présenter le nouveau déflecteur (6) équipé de quatre vis auto-freinées (5) (rondelle plate) (figure 4) : sur chacune des vis (5) intercaler une entretoise caoutchouc (4) (figure 3) entre le déflecteur et l'écrou double (3) correspondant. Serrer modérément les vis (5).
- A l'aide de graisse, coller le joint torique d'étanchéité neuf sur la pompe à huile. Présenter le tube d'aspiration (7) (figure 5). Serrer les vis de fixation (1) (rondelle plate) à 10 mAN (1 m.kg).

REMARQUE : Vérifier que le tube (7) ne touche pas le déflecteur en « a ». Sinon modifier la position de celui-ci.

- Poser le carter d'huile inférieur.
- Faire le plein d'huile.

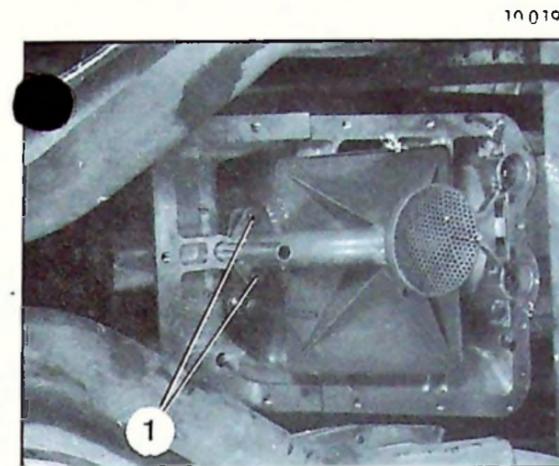


Figure 1

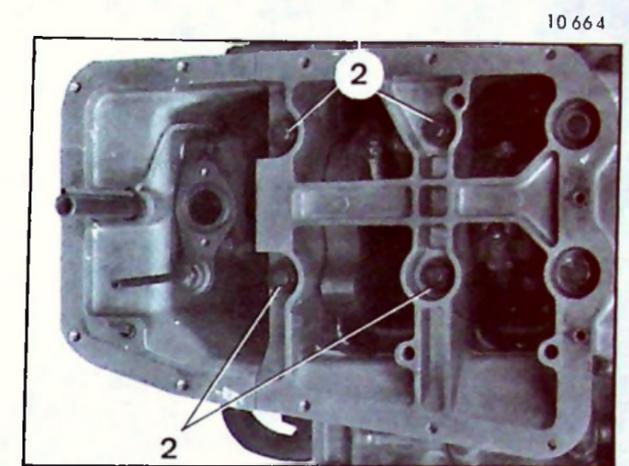


Figure 2

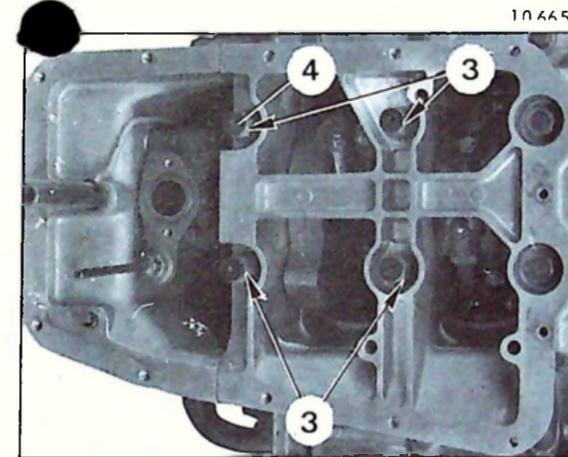


Figure 3

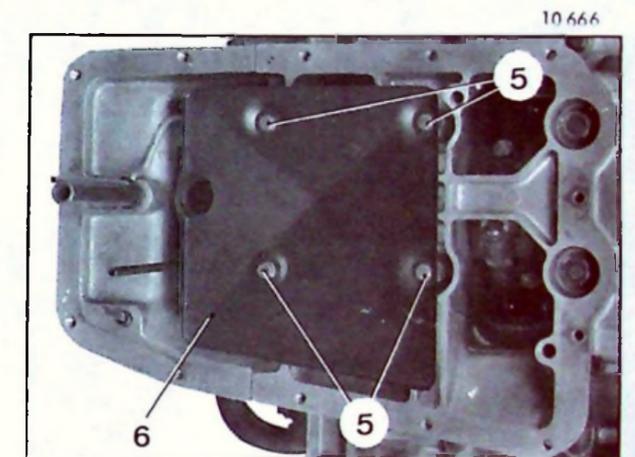


Figure 4

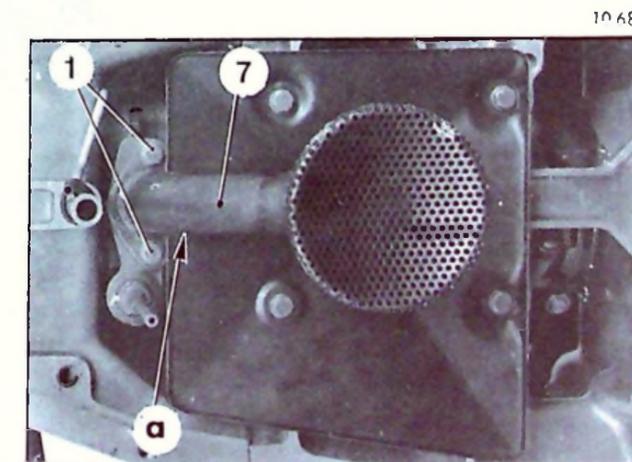


Figure 5

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

I. Depuis Janvier 1972, à partir des moteurs numéros :

106 289 France

150 122 Suède

200 233 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses mécanique)

250 005 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses Borg-Warner),

le montage de l'ensemble tube d'aspiration de pompe à huile, crépine et déflecteur est modifié.

Le déflecteur est fixé par deux vis sur deux écrous doubles du carter inférieur.

Une entretoise caoutchouc est interposée entre chaque écrou et le déflecteur.

II. Depuis Avril 1972, à partir des moteurs numéros :

200 580 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses mécanique)

250 326 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses Borg-Warner),

le déflecteur n'est plus solidaire du tube d'aspiration. Il est fixé par quatre vis auto-freinées sur quatre écrous doubles du carter inférieur.

La fixation du tube d'aspiration (avec crépine), sur la pompe à huile est inchangée.

III. Depuis Octobre 1972, à partir des moteurs numéros :

300 150 France

250 483 USA (moteur pour véhicule équipé de boîte de vitesses Borg-Warner),

le déflecteur est fixé par quatre vis à tête percée (arrêtées par fils de laiton) sur quatre écrous doubles du carter inférieur.

REPARATION.

Dans tous les cas d'intervention pour remise en état d'un moteur, procéder de la façon suivante :

1er CAS : Montage sans fixation du déflecteur :

Il est impératif d'adapter le montage en suivant les indications fournies ci-après (3ème CAS).

2ème CAS : Montage de l'ensemble tube d'aspiration et déflecteur fixé par deux vis :

Conservé ce montage si aucune défectuosité n'apparaît sur les pièces, mais remplacer les deux vis existantes par deux vis à tête percée n° 1 S 5 436 643 W et les arrêter par un fil de laiton n° 0 S 5 436 644 G comme indiqué sur la figure 6.

Dans le cas contraire remplacer le montage existant par le montage décrit ci-après (3ème CAS).

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE
N° 19 S

Annule et remplace même
numéro du 11 Avril 1972

Le 13 Décembre 1972

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

(SB série SB)

(SB série SC)

MOTEUR

Pompe à huile :

évolution de la fixation de
la crépine

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

3ème CAS : Montage du déflecteur fixé par quatre vis auto-freinées :

Se procurer au Service des Pièces de Rechange :

- | | |
|---|-----------------|
| - 4 vis (à tête percée) | 1 S 5 436 643 W |
| - 2 fils d'arrêt des vis (L = 250 mm) | 0 S 5 436 644 G |

Déposer les quatre vis auto-treînées (fig. 4) et les remplacer par les vis à tête percée et les freiner à l'aide du fil d'arrêt suivant fig. 6.

MONTAGE D'UN NOUVEAU TUBE D'ASPIRATION ET DE SON DEFLECTEUR

I. SE PROCURER AU SERVICE DES PIÈCES DE RECHANGE :

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| - 2 Rondelles crantées | ZD 9 336 200 U |
| - 1 Joint torique d'étanchéité | 1 S 5 406 167 K |
| - 1 Ensemble | 1 S 5 438 579 P |

Cet ensemble comprend :

- | | |
|--|----------------------------|
| - 1 Déflecteur | } non vendus séparément |
| - 1 Tube d'aspiration | |
| - 4 Erous doubles (12 × 1,25 et 6 × 1) | 1 S 5 425 908 L |
| - 4 Entretoises en caoutchouc | 1 S 5 425 909 X |
| - 4 Vis (à tête percée) | 1 S 5 436 643 W |
| - 2 Fils d'arrêt | 0 S 5 436 644 G |

II. MODE OPERATOIRE.

1. Dépose ;

- Vidanger l'huile moteur.
- Déposer le carter d'huile inférieur.
- Déposer les deux vis (1) de fixation du tube d'aspiration (figure 1).
- Dégager l'ensemble tube et déflecteur, ainsi que le joint d'étanchéité entre tube et pompe à huile.
- Déposer les quatre écrous (2) des paliers de la ligne d'arbre (figure 2).

2. Pose :

- Visser les quatre écrous doubles (3) (rondelle plate). Les serrer de 90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg) (figure 3).
- Présenter le nouveau déflecteur (6) équipé de quatre vis (5) (rondelle plate)(figure 4) : sur chacune des vis (5) intercaler une entretoise caoutchouc (4) (figure 3) entre le déflecteur et l'écrou double (3) correspondant. Serrer modérément les vis (5).
- A l'aide de graisse, coller le joint torique d'étanchéité neuf sur la pompe à huile. Présenter le tube d'aspiration (7) (figure 5). Serrer les vis de fixation (1) (rondelle crantée) à 10 mAN (1 m.kg).

REMARQUE : Vérifier que le tube (7) ne touche pas le déflecteur en « a ». Sinon modifier la position de celui-ci.

- Freiner les vis (5) à l'aide des fils d'arrêt comme indiqué figure 6 .
- Poser le carter d'huile inférieur.
- Faire le plein d'huile.

10019

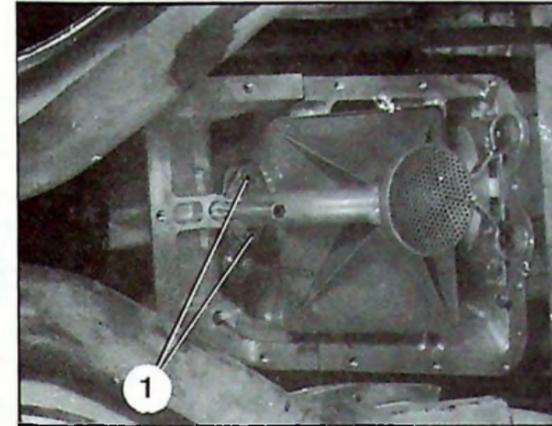


Figure 1

10664

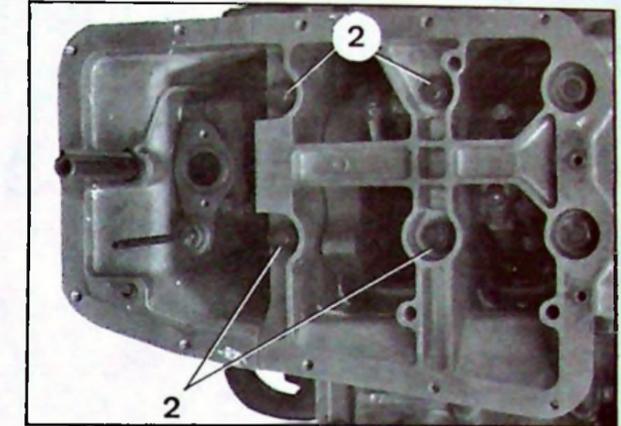


Figure 2

10665

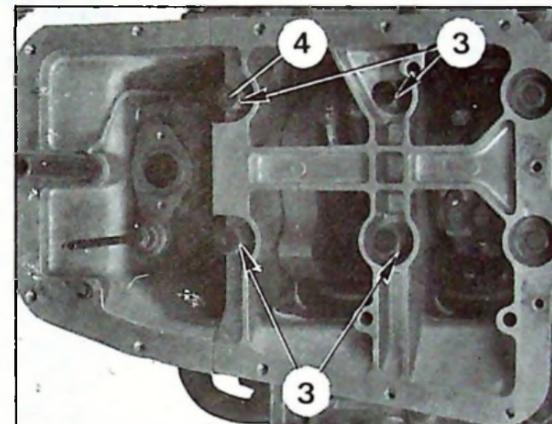


Figure 3

10666

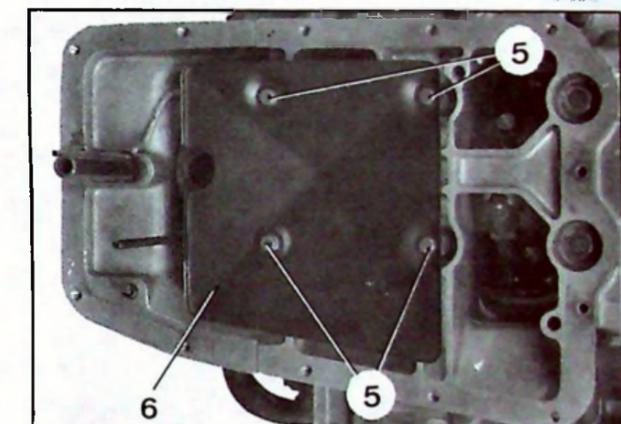


Figure 4

10680

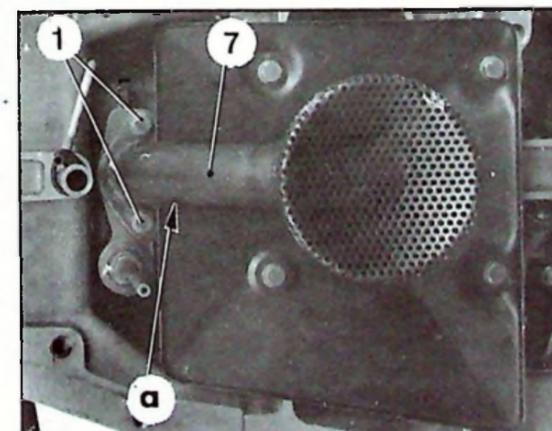


Figure 5

11514

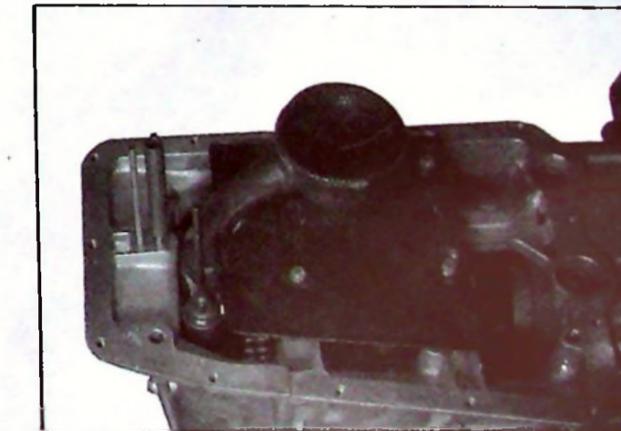
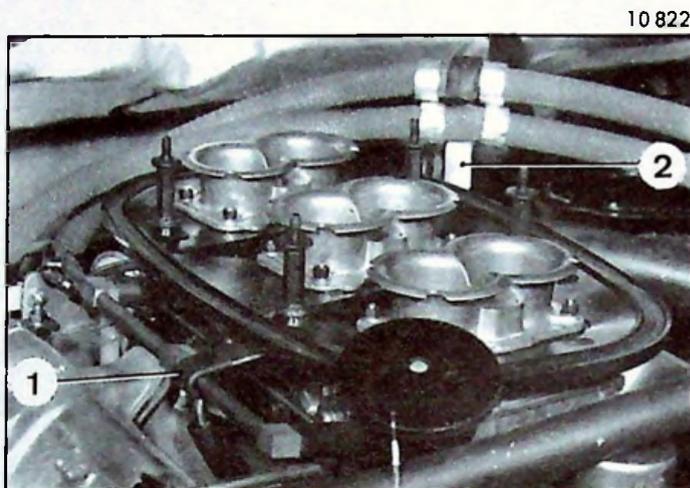


Figure 6

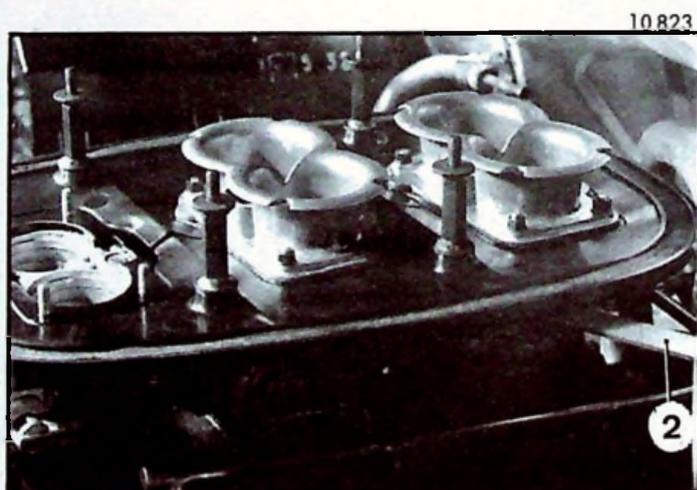
AUTOMOBILES
CITROËN

DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

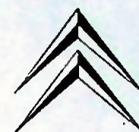
Depuis Mars 1972, la rampe d'alimentation d'essence est maintenue par un support gainé (1), fixé sous l'embase de capacité. En conséquence, les colliers montés sur les tubes souples de liaison carburateurs à rampe d'alimentation sont supprimés (sauf pour les véhicules Suède et Norvège)



La patte de maintien des tubes d'huile, fixée à la partie supérieure de la capacité, a été remplacée par une nouvelle patte (2) dont la fixation s'effectue sous l'embase de capacité



Ce nouveau montage a nécessité la modification de l'embase de capacité.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 20 S

Le 24 Mai 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SB)

MOTEUR

Alimentation en essence

T.S.V.P.

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN

CAPITAL 600.000.000. F - SIÈGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | ANCIENS NUMEROS | NOUVEAUX NUMEROS |
|---|-----------------|------------------|
| Embase de capacité | 5 405 981 N | 5 426 318 T |
| Goujon - entretoise de capacité | 5 405 982 Z | 5 426 320 P |
| Support gainé de rampe d'alimentation | | 5 426 317 G |
| Patte de maintien du tube d'huile | 5 410 503 R | 5 426 392 K |

REPARATION.

Il est possible de monter le nouveau support de rampe d'alimentation ainsi que la nouvelle patte de maintien des tubes d'huile sur les véhicules sortis antérieurement, à condition de monter l'embase de capacité n° 5 426 318 T et les goujons - entretoises n° 5 426 320 P.

Le montage d'une ancienne embase de capacité en remplacement d'une nouvelle est prohibé.

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

M. Robin



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 21 S

Le 24 Juillet 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

Depuis le 12 Juillet 1972, ce véhicule, équipé du moteur MASERATI C114/03 est commercialisé avec un dispositif d'injection d'essence commandé électroniquement.

VEHICULE SM

(SB série SC)

Appellation Commerciale SM injection électronique

Désignation aux Mines SB série SC

Symbole usine SB.IE - BE

Premier numéro de châssis dans la
série du type 00 SC 0001

Premier numéro moteur dans la série
du type 300 001

**DISPOSITIF
D'INJECTION ESSENCE
A COMMANDE
ELECTRONIQUE**

T.S.V.P.

Caractéristiques

A - PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES VEHICULES A INJECTION D'ESSENCE

(Les caractéristiques précédées d'un * sont identiques à celles des véhicules à carburateurs)

I - POIDS.

| | |
|---|---------|
| Poids à vide en ordre de marche (D.I.N) | 1490 kg |
| Poids maxi en charge | 1870 kg |
| Poids total roulant maximum | 3670 kg |

II - MOTEUR

1. Caractéristiques

| | |
|-----------------------------------|------------------------|
| Type du moteur | MASERATI C 114/03 |
| * Puissance fiscale | 15 CV |
| * Nombre de cylindres | 6 |
| * Disposition des cylindres | En V à 90° |
| * Alésage | 87 mm |
| * Course | 75 mm |
| * Cylindrée | 2,670 litres |
| * Taux de compression | 9/1 |
| Puissance maxi (S.A.E) | 188 Ch à 6250 tr/mn |
| Puissance maxi (D.I.N) | 178 Ch à 5500 tr/mn |
| Couple maxi (S.A.E) | 24,1 m.kg à 4000 tr/mn |
| Couple maxi (D.I.N) | 23,7 m.kg à 4000 tr/mn |

2. Réglages

*Jeux aux soupapes (moteur froid) :

| | |
|---------------------|----------------|
| - admission | 0,30 à 0,35 mm |
| - échappement | 0,50 à 0,55 mm |

Calage de la distribution avec jeux ci-dessus:

Piston n° 1 ou n° 6 au P.M.H, soupapes en fin d'échappement et en début d'admission :

| | |
|---|--------|
| - enfoncement de la soupape d'admission | 2,2 mm |
| - enfoncement de la soupape d'échappement | 1,3 mm |

Réglage du ralenti

925 ± 25 tr/mn

3. Culasses

Le diamètre des conduits d'admission est augmenté : 34 mm au lieu de 32 mm.

4. Arbres à cames.

Modifiés, nouvelle loi de levée :

Identification: repères de fonderie sur le carré de manœuvre :
 admission Δ
 échappement

5. Bloc moteur et carter

Modifiés suite à la fixation du démarreur réalisée par des goujons au lieu de vis.

6. Tubulure d'admission

Spéciale

7. Filtre à air

Deux filtres à air, un par rangée de cylindres, sont différents ainsi que leurs supports.

8. Attelage moteur

Le volant moteur est modifié, suite à l'augmentation du diamètre des pions de centrage du mécanisme d'embrayage.

9. Pompe à huile

La fixation provisoire du déflecteur d'huile par deux vis a été remplacée, en série, par la solution dite « réparation » (fixation du déflecteur par quatre vis)

10. Allumage.

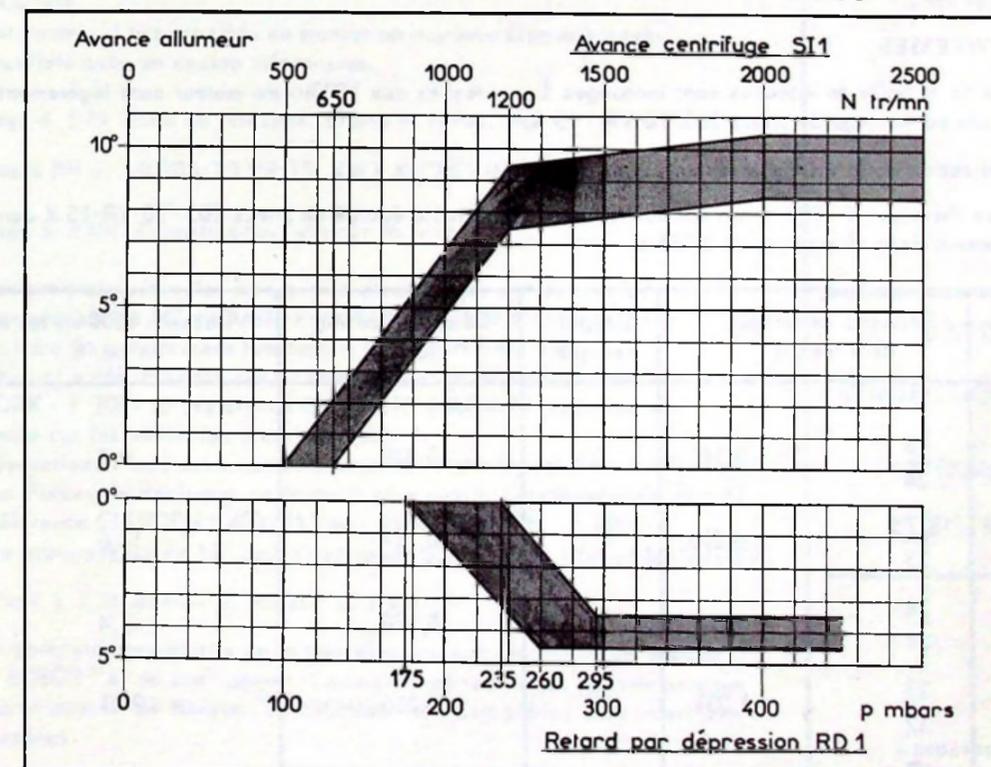
a) Allumeur SEV-MARCHAL 4114 0004 :

Il comporte, en plus des rupteurs d'allumage, un déclencheur d'impulsions de commande du calculateur électronique et une capsule à dépression permettant de donner du retard à l'allumage au ralenti.

b) Calage de l'allumeur :

| | |
|-------------------------------------|--|
| - au ralenti à 925 ± 25 tr/mn | - 1° capsule branchée + 9° capsule débranchée |
| - à 2000 tr/mn | 21 à 22° capsule débranchée |

S. 21-5 a



11. Bougies.

Première monte : GOLDEN LODGE HL

Monte autorisée : AC 42 × LS BERU - 14 - 3 A CHAMPION N10Y

EYQUEM 707 LS MARELLI CW 240 L MARCHAL GT 34/5H

12. Alimentation en essence.

- a) Le réservoir en plastique est remplacé par un réservoir en tôle de même contenance. Il est muni d'un plongeur d'aspiration comportant un retour du régulateur de pression.
- b) La pompe électrique de marque BENDIX est remplacée par une pompe de marque BOSCH également placée dans le passage de roue arrière droit.
- Un filtre à essence est fixé sur la doublure de l'aile avant droit près du dispositif de climatisation. (Ce filtre est à changer tous les 30.000 km).

13. Refroidissement.

- a) *Nourrice d'eau* : La nourrice d'eau, le support et le tube de liaison sont modifiés suite au déplacement de la fixation de la nourrice.
- b) *Réfrigération d'huile* : Une goulotte supplémentaire est fixée sur le réfrigérateur, l'évacuation de l'air se faisant dans le passage de roue avant gauche.

III - EMBRAYAGE

Suite à l'augmentation du diamètre des pions de centrage ($\phi = 9$ mm au lieu de $\phi = 6$ mm) fixés sur le volant moteur, le mécanisme d'embrayage est modifié. Le nouveau mécanisme est interchangeable avec l'ancien à condition de monter les « douilles » 5426345 sur les pions de centrage.

IV - BOITE DE VITESSES

Les rapports de la boîte de vitesses sont inchangés. Les vitesses aux 1000tr/mn moteur sont légèrement modifiées suite au montage de pneus 205/70 VR - 15 X.

a) Démultiplication de la transmission

La vitesse théorique à 1000 tr/mn est donnée pour un véhicule équipé de pneus 205/70 VR-15 X dont le développement sous charge est de 2,056 m.

| Combinaison des vitesses | Rapports de la boîte de vitesses | Couple conique | Démultiplication totale | Vitesse à 1000 tr/mn moteur en km/h |
|--------------------------|--|----------------|-------------------------|-------------------------------------|
| 1ère | $\frac{18}{38} = 0,342$ | $\frac{8}{35}$ | 0,078 | 9,7 |
| 2ème | $\frac{17}{33} = 0,515$ | | 0,117 | 14,6 |
| 3ème | $\frac{28}{37} = 0,756$ | | 0,170 | 21,4 |
| 4ème | $\frac{33}{32} = 1,031$ | | 0,235 | 29,1 |
| 5ème | $\frac{37}{28} = 1,321$ | | 0,301 | 37,3 |
| M. AR | $\frac{13}{22} \times \frac{22}{41} = 0,317$ | | 0,072 | 9 |

b) Pneus

Pneus avant et arrière 205/70 VR-15 X MICHELIN (pneus sans chambre).

Pression des pneus (en bars) $\pm 0,05$ bar

Avant = 2,3

Arrière = 2,1

Secours = 2,5

Equilibrage dynamique à 10 grammes près

V - SUSPENSION

Une cale de 3 mm a été ajoutée sous la butée de débattement des bras de suspension arrière.

VI - HYDRAULIQUE**a) Pièces nouvelles :**

- Régulateur de richesse pour circuit « DECEL »
- Tube d'alimentation du régulateur de richesse

b) Pièces modifiées :

- Tube de liaison des demi-étriers de freins avant gauche et droit,
- Faisceau avant de pédalier
- Tube d'alimentation des freins avant.

VII - ELECTRICITE

La puissance des moteurs des moto-ventilateurs est augmentée :

115 W au lieu de 70 W

VIII - CLIMATISATION

Compresseur de 147 cm³ au lieu de 98 cm³, avec accouplement élastique « TREFLE » et arbre de commande rallongé.

IX - HABITACLE

Radio en option

Nouveau poste de Radio et coaxial de marque BLAUPUNKT

- radio à modulation d'amplitude et à présélection type : « HAMBURG »

- radio à modulation de fréquence et recherche électronique type « COBOURG »

Nouvelle antenne électrique de marque « BOSCH » avec un nouveau support.

Le garnissage des sièges en tissu a été modifié (pavés au lieu de côtes)

X - CARROSSERIE

Le tablier d'auvent est percé pour le passage des câbleries électriques.

Le logotype comporte l'inscription « INJECTION ELECTRONIQUE » sur le hayon arrière:

B - FONCTIONNEMENT DU SYSTEME D'INJECTION ELECTRONIQUE

I - PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Des injecteurs d'essence sont placés dans les tubulures d'admission, en amont de chaque soupape d'admission. Ils sont alimentés en essence sous pression constante. La quantité d'essence injectée est proportionnelle au temps d'ouverture de l'injecteur, chaque injecteur étant commandé électriquement.

Une commande électronique détermine en fonction: de la pression d'admission, des déplacements du papillon, du régime moteur, de la température du moteur, et de la température de l'air admis, le temps d'ouverture de l'injecteur.

II - FONCTIONNEMENT

1. Circuit d'essence

L'essence contenue dans le réservoir (1) est aspirée à travers la crépine (2) par une pompe électrique (3).

Le carburant est refoulé par la pompe (3) vers le filtre (4) qui alimente les injecteurs (6) sous une pression constante de 1,96 bar obtenue par le régulateur (5).

La pompe électrique fonctionne en permanence moteur tournant. Le trop-plein d'essence retourne au réservoir (1) par l'intermédiaire du régulateur de pression (5).

Le réservoir d'essence (1) comporte une capacité intérieure pour éviter le désarmorage de la pompe à essence.

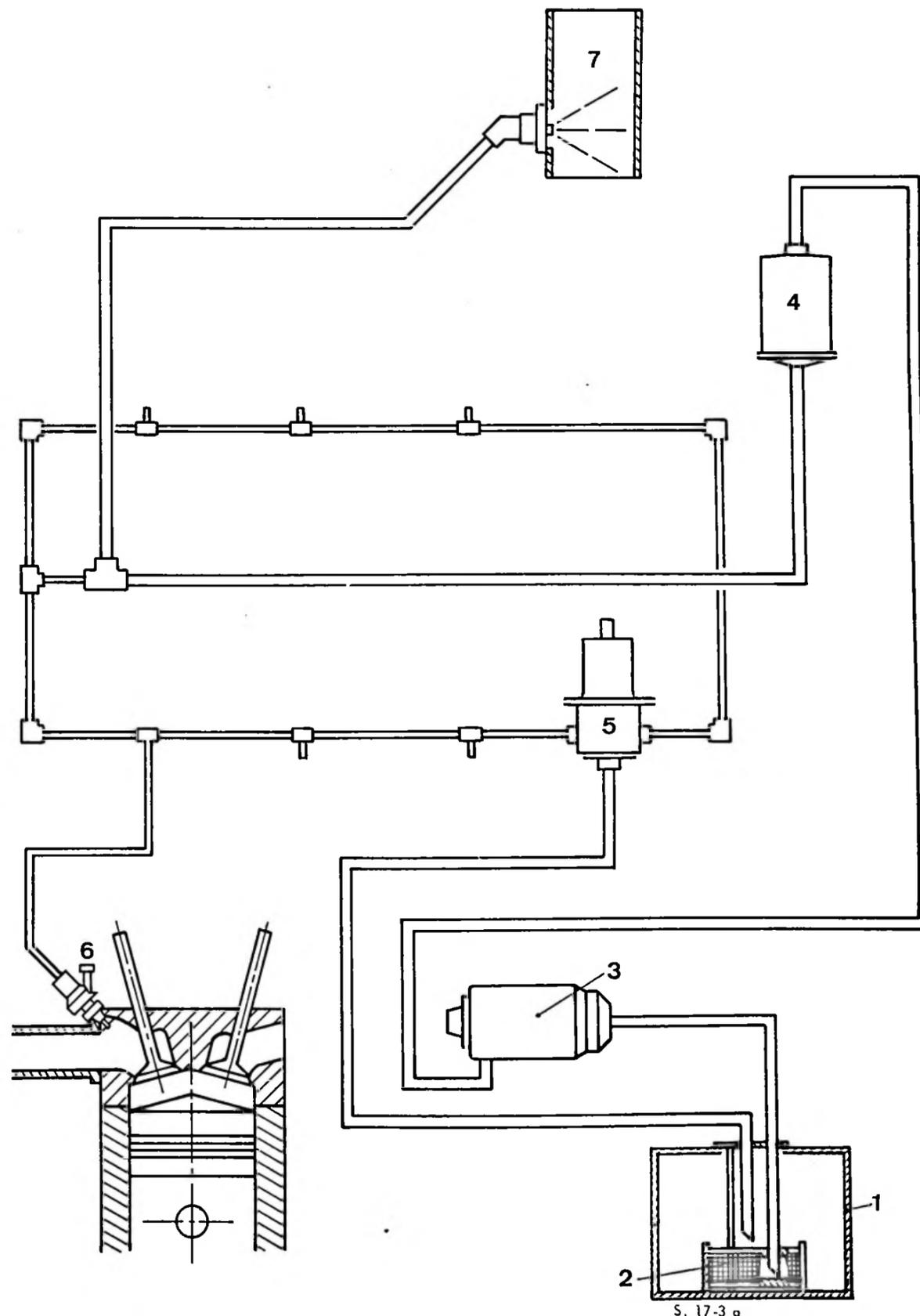
Le filtre à essence (4), placé sous le capot côté droit, doit être remplacé périodiquement. Son sens de montage, indiqué par une flèche sur le corps du filtre, doit être respecté.

La pompe électrique (3) est entièrement étanche et non démontable. L'alimentation électrique de la pompe est commandée par le calculateur électronique par l'intermédiaire d'un relais.

La pompe est excitée :

- pendant une seconde environ au moment où le contact est mis.
- pendant le temps où le démarreur est actionné.
- lorsque le régime moteur est supérieur à 100 tr/mn.

Le régulateur de pression (5) permet d'alimenter les injecteurs (6) sous une pression d'essence constante. (Condition nécessaire pour que la quantité d'essence dosée par les injecteurs ne dépende que du temps d'ouverture de ces derniers).



2. Circuit d'air

Le circuit d'air se compose de trois circuits principaux :

- circuit d'air principal.
- circuit anti pollution.
- commande des volets auxiliaires.

a) Le circuit d'air principal comprend :

- Deux filtres à air reliés par un tube souple à chacune des deux tubulures d'admission.
- Deux papillons commandent chacun l'entrée d'air principale pour chaque tubulure; ces papillons sont manœuvrés simultanément par la commande d'accélérateur.
- Deux tubulures d'admission. :
 - L'une, côté gauche, comporte :
 - une prise d'air destinée à la commande du circuit d'air additionnel en décélération dit « DECEL » repérée " D " (repère de fonderie)
 - une prise d'air destinée à la commande de l'enrichissement pleine charge, repérée " I " (repère de fonderie)
 - une prise d'air destinée à la commande de la sonde de pression, repérée " S " (repère de fonderie)
 - L'autre, côté droit, comporte :
 - une prise d'air destinée à la commande de la sonde de pression,
 - une prise d'air destinée à la capsule de commande de dépression des volets auxiliaires et de la chambre de réserve de dépression, pour commander les volets d'air climatisé.
 - une prise d'air commande la capsule à dépression de l'allumeur (retard à l'allumage)
- Un bloc d'alimentation air ralenti et additionnel
Ce bloc commun aux deux tubulures comprend :
 - l'arrivée du conduit de la commande d'air additionnel et du circuit « DECEL »
 - l'arrivée du circuit d'air de ralenti,
 - l'injecteur de départ à froid,
 - deux départs vers chacune des deux tubulures

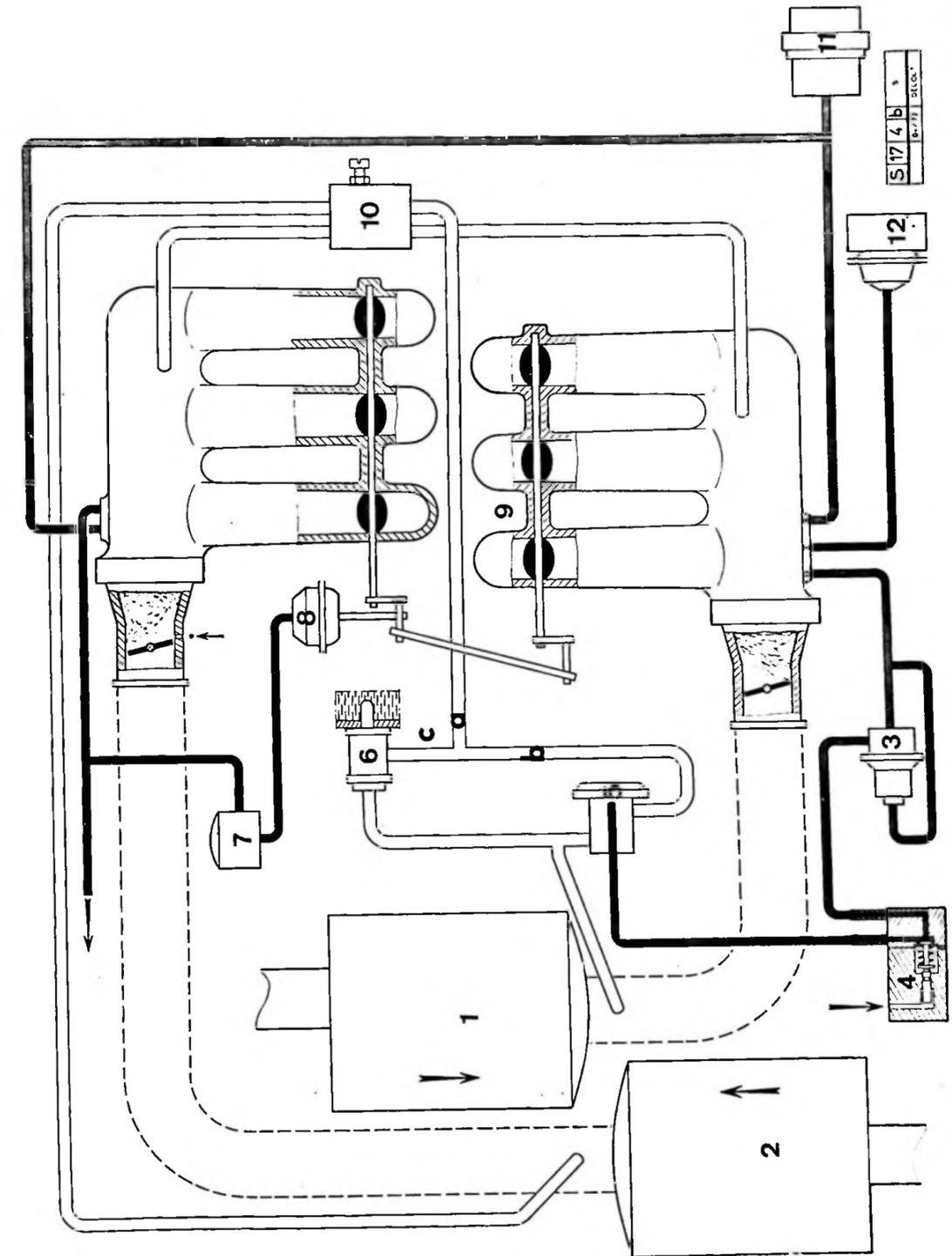
REMARQUE : Le réglage du ralenti doit toujours être effectué par la vis de réglage du ralenti et non par la vis de butée des papillons.

- Une commande d'air additionnel directement fixée sur la culasse gauche :
 - La canalisation « a » branchée sur les circuits « DECEL » « b » et air additionnel « c », en aval du filtre à air droit (1), permet l'alimentation en air additionnel du bloc d'alimentation air de ralenti (10).
 - Lorsque le moteur est froid, la commande d'air additionnel permet le passage de l'air vers la tubulure d'admission ce qui permet d'augmenter la pression, donc la quantité d'essence injectée, et d'obtenir un régime de ralenti un peu supérieur au ralenti normal, moteur chaud.
 - Le mélange est par ailleurs enrichi par le calculateur électronique en fonction : de la température d'eau de refroidissement du moteur détectée par la sonde de température d'eau et de la température de l'air extérieur détectée par la sonde de température d'air.

b) Le circuit anti-pollution comprend :

- Le circuit d'air additionnel en décélération dit « DECEL »
Afin de répondre aux normes anti-pollution, un apport d'air supplémentaire s'effectue lorsqu'une certaine dépression est atteinte dans la tubulure côté gauche.
Le circuit se compose :
 - d'une valve SMITHS,
 - d'une valve pilote BOSCH,
 - d'un régulateur de richesse identique au correcteur de ralenti monté sur véhicules DX.IE.
 La valve SMITHS, permet une arrivée d'air supplémentaire venant du filtre à air au niveau du bloc d'alimentation d'air de ralenti durant le temps de la décélération. Cette valve est commandée par dépression.
La valve pilote BOSCH; permet le passage de la dépression de commande de la valve SMITHS, lorsque celle-ci augmente d'une certaine valeur.
Au ralenti, la valve pilote ferme le circuit de dépression de commande de la valve SMITHS.
Le régulateur de richesse annule cette dépression sur la valve SMITHS lorsqu'on appuie sur le pédale de frein.

- Le retard allumage commandé par la capsule à dépression de l'allumeur (voir page 3).



NOMENCLATURE DES PIECES

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Filtre à air droit | 7. Electro vanne |
| 2. Filtre à air gauche | 8. Valve de dépression |
| 3. Valve pilote BOSCH | 9. Volets auxiliaires |
| 4. Régulateur de richesse | 10. Bloc d'alimentation air ralenti et additionnel |
| 5. Valve SMITHS de dérivation | 11. Sonde de pression |
| 6. Commande d'air additionnel | 12. Interrupteur pleine charge |

c) Commande des volets auxiliaires

Afin de permettre le bon fonctionnement du moteur au ralenti et à faible charge, six volets auxiliaires situés dans les conduits d'admission doivent être fermés. Ils s'ouvrent pour une ouverture correspondante des papillons principaux de 5° 30'.

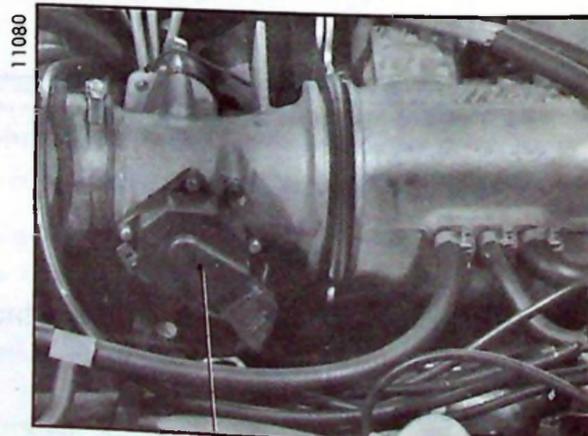
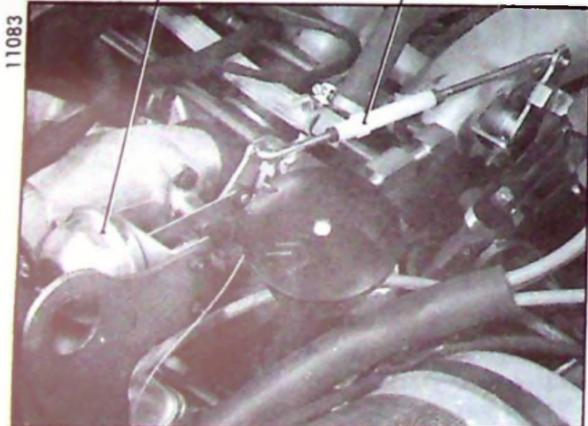
Le circuit se compose :

- de deux groupes de trois volets auxiliaires situés dans chacun des conduits d'admission. Ils sont commandés ensemble par une timonerie.
- d'une capsule à dépression reliée par une bielle à la timonerie des volets auxiliaires. Elle commande leur ouverture ou leur fermeture.
- d'une électro vanne commandée par l'interrupteur sur axe de papillon côté gauche. Elle permet l'arrivée de la dépression assurant le fonctionnement de la capsule.
- d'un interrupteur sur axe de papillon côté gauche. Il permet de mettre sous tension l'électro-vanne de commande des papillons auxiliaires par l'intermédiaire d'un relais.

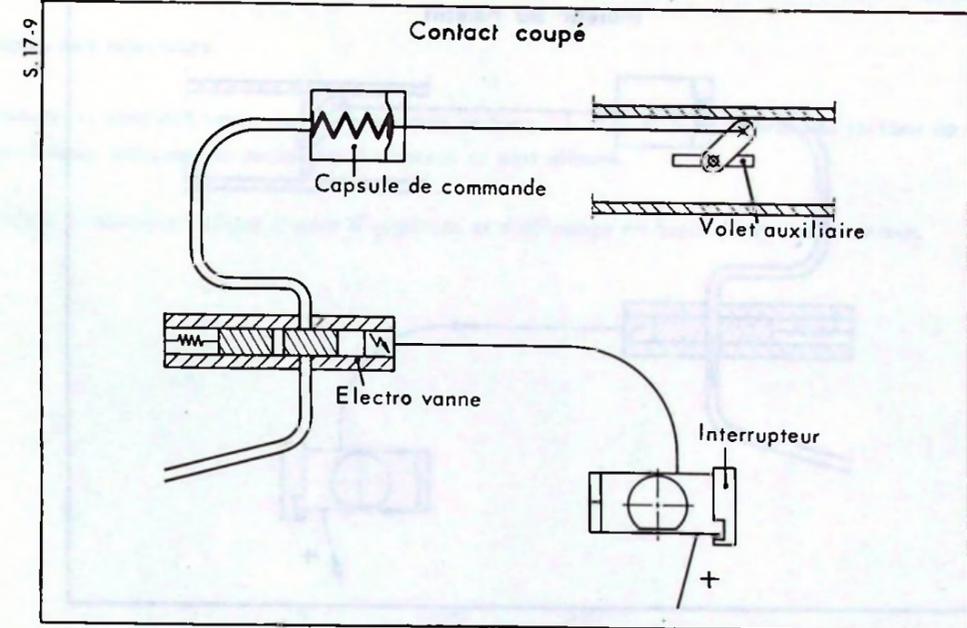


Electro vanne

Capsule à dépression Timonerie

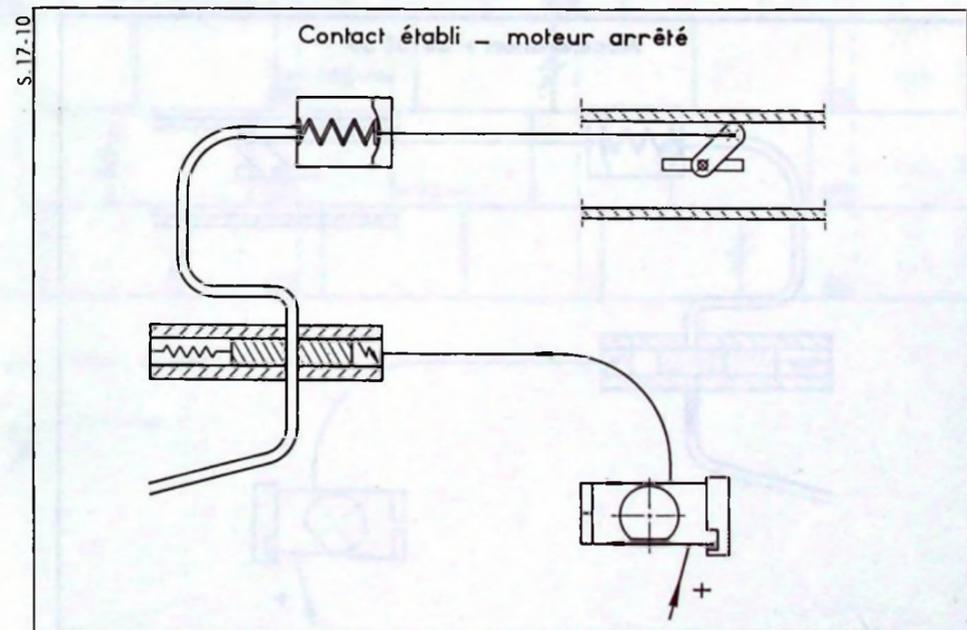


Interrupteur de commande des volets auxiliaires



Contact coupé:

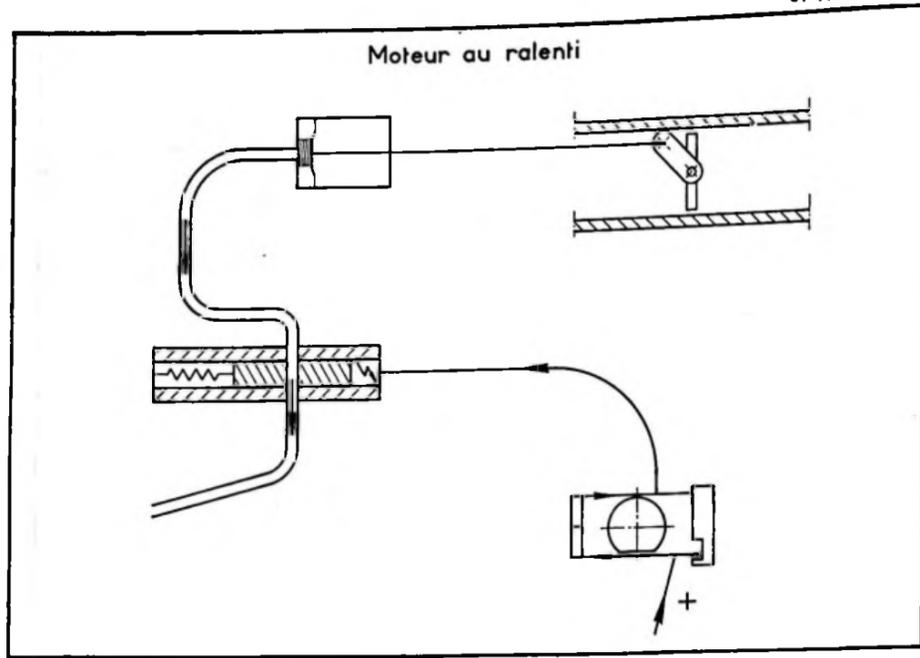
- Le contact sur interrupteur de papillon est fermé. L'électro vanne est en position repos (pas d'excitation).
- Pas de dépression sur la capsule de commande, les volets sont ouverts.



Contact établi, moteur arrêté:

- Le contact sur interrupteur de papillon est fermé. L'électro vanne est excitée.
- Pas de dépression sur la capsule de commande, les volets sont ouverts.

S. 17-11

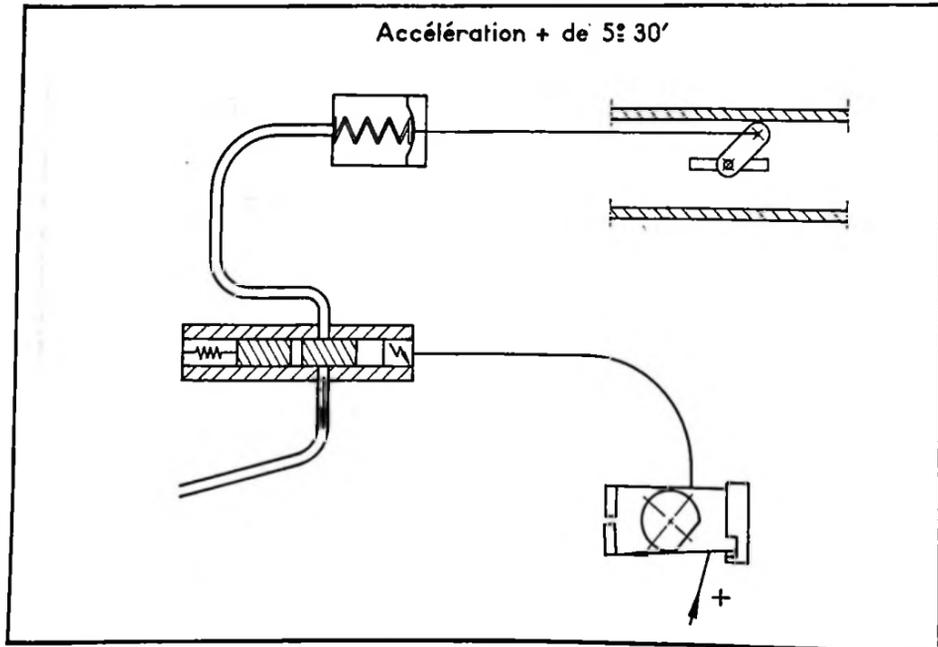


Moteur au ralenti

Moteur au ralenti :

- Le contact sur interrupteur de papillon est fermé. L'électro vanne est excitée.
- La dépression agit et commande la valve à dépression.
- Par l'intermédiaire de la timonerie, les volets sont fermés.

S. 17-12



Accélération + de 5° 30'

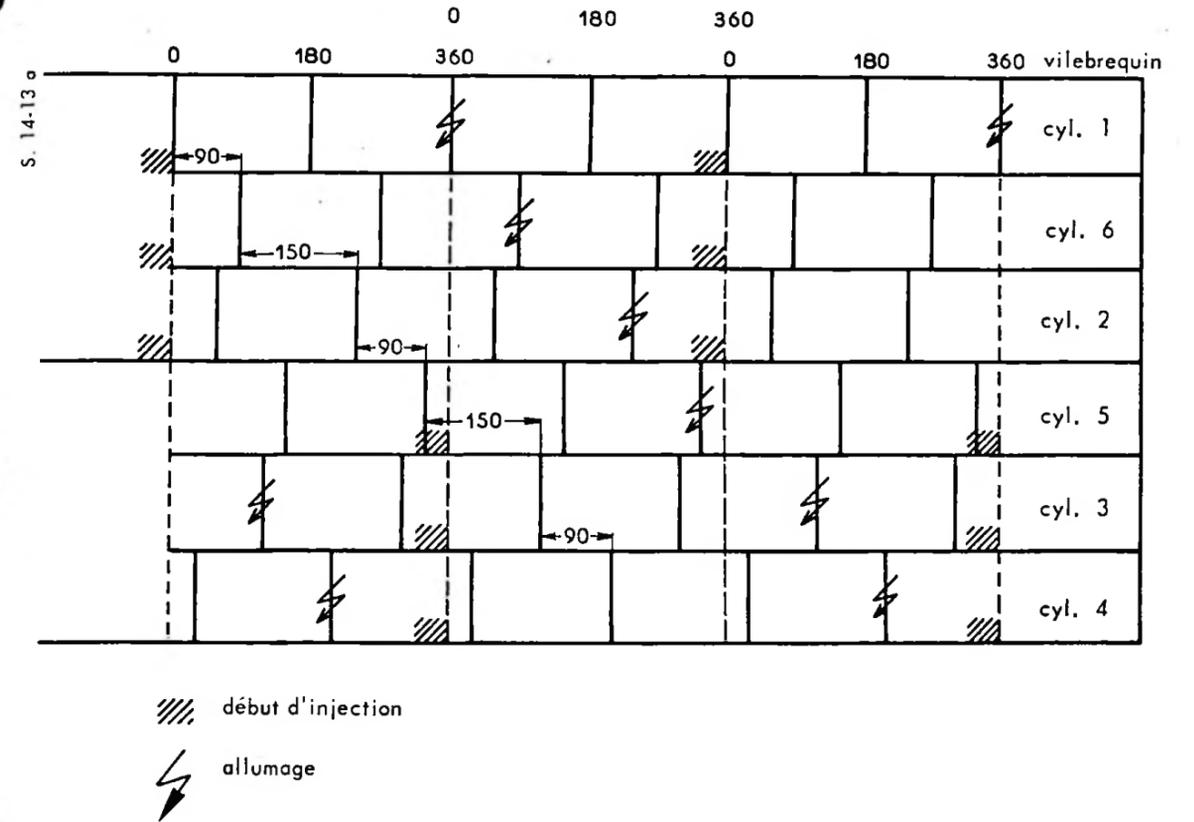
Accélération + 5° 30' :

- Le contact sur interrupteur de papillon est ouvert. L'électro vanne n'est pas excitée. La dépression n'agit pas sur la valve qui se trouve en position repos. Les volets sont ouverts.

3. Commande des injecteurs.

Les injecteurs sont actionnés par deux groupes de trois : 1.6.2 et 5.3.4 pour des raisons de simplicité du calculateur, sans que le rendement du moteur en soit affecté.

Le schéma ci-dessous indique l'ordre d'injection et d'allumage en fonction du cycle moteur.

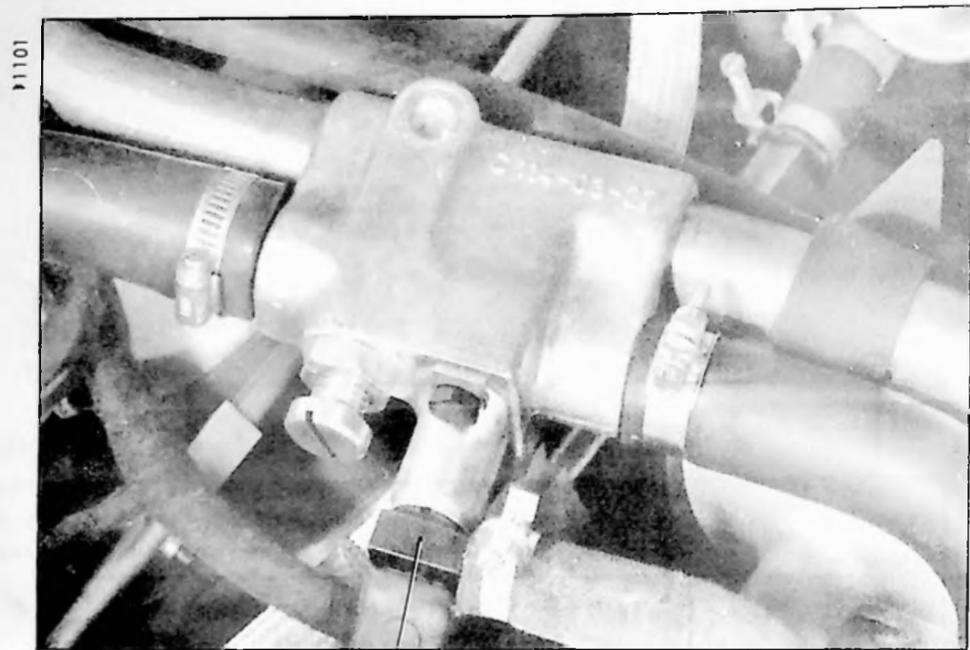


Les six injecteurs (6) sont placés en amont de chacune des soupapes d'admission.
Un orifice calibré est obturé par une aiguille soulevée par un noyau plongeur et rappelée par un ressort.

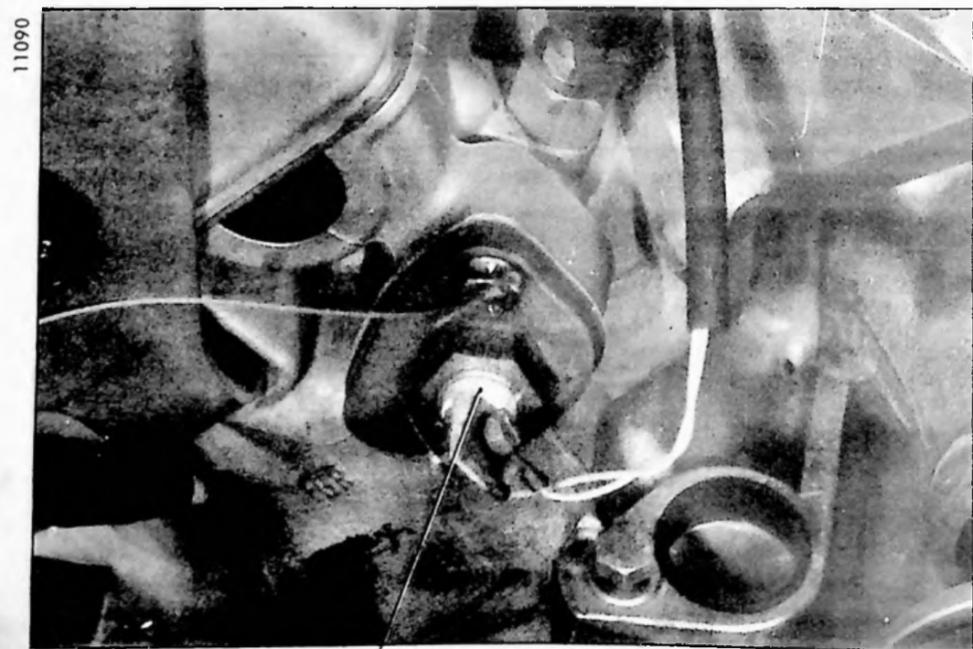
Les injecteurs sont actionnés par l'intermédiaire du calculateur électronique.

Un injecteur de départ à froid (7) placé sur le bloc d'alimentation d'air de ralenti et additionnel est alimenté en essence sous une pression de 1,96 bar.

L'injecteur de départ à froid ne fonctionne que lorsque le démarreur est actionné. Un thermo-contact temporisé limite son temps d'action en fonction de la température d'eau du circuit de refroidissement du moteur. Il ne fonctionne plus lorsque la température de l'eau est supérieure à 25° C.



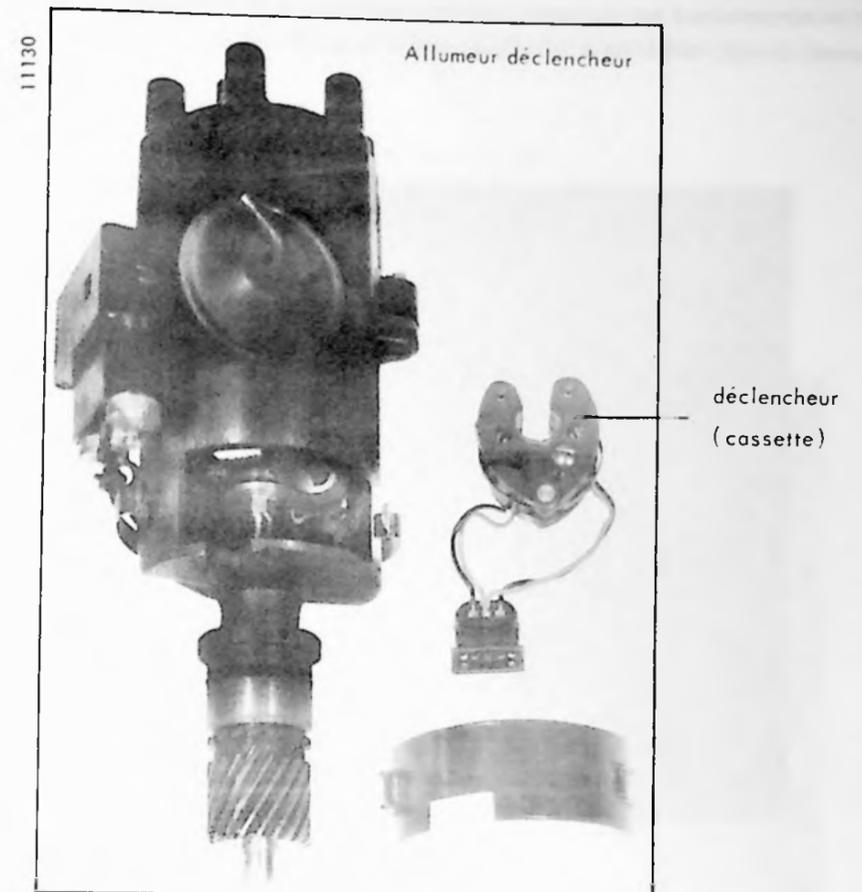
Injecteur de départ à froid



Thermo contact temporisé

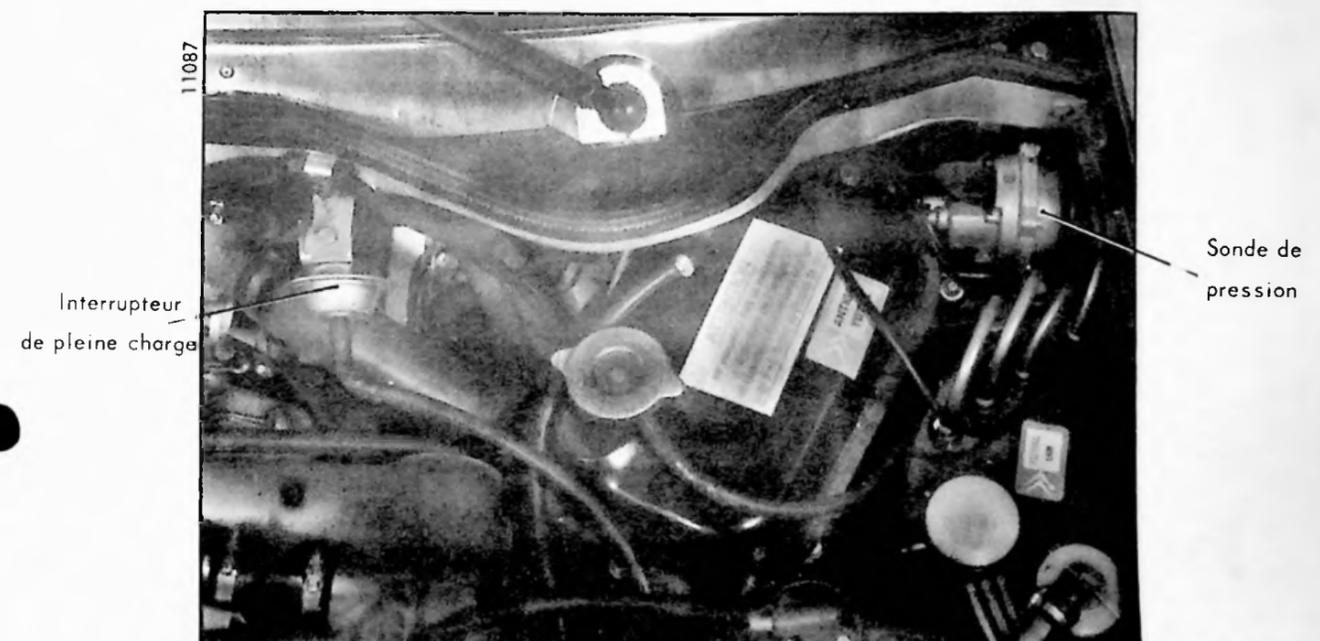
Afin de déterminer le moment et la durée de l'injection, le calculateur reçoit les informations suivantes :

- Vitesse de rotation du moteur et position du vilebrequin, transmises par l'allumeur déclencheur qui comporte une came supplémentaire actionnant deux interrupteurs à contacts opposés à 180° montés sur cassette.



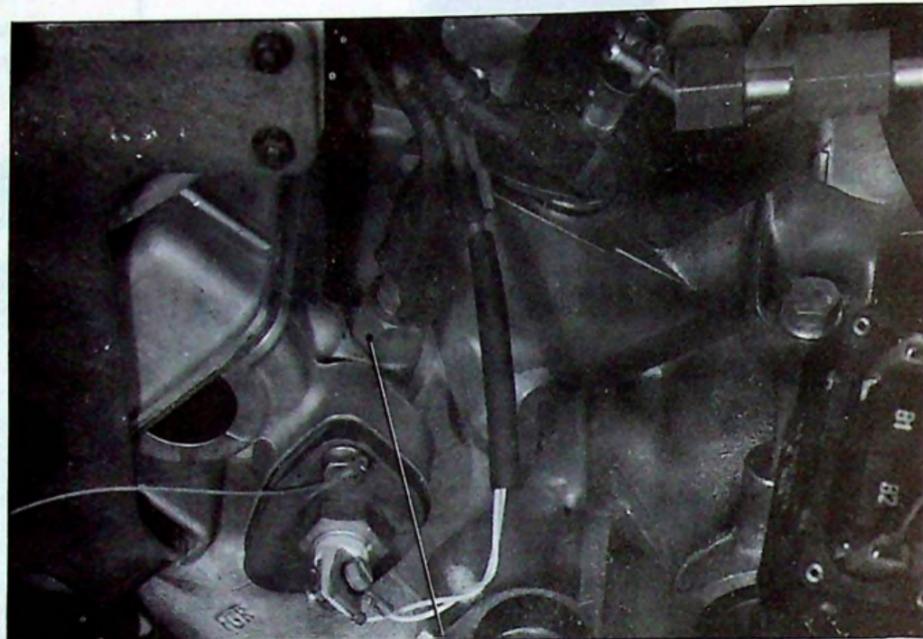
- Pression absolue dans les deux tubulures d'admission, détectée par la sonde de pression. La pression dans les tubulures d'admission est directement liée à la position des papillons pour un régime moteur donné.
- Grandes ouvertures des papillons détectées par l'interrupteur de pleine charge. Il enrichit le mélange afin d'obtenir toute la puissance du moteur. La prise de pression se situe uniquement au niveau de la tubulure gauche.

Nota : La sonde de pression comporte une capsule barométrique étanche, et mesure une pression absolue au niveau des deux tubulures. L'interrupteur de pleine charge comporte une capsule dont l'une des deux chambres est mise à l'atmosphère. Ils établissent automatiquement la correction d'altitude.



- L'information température d'eau du moteur, détectée par la sonde de température d'eau, permet d'obtenir un fonctionnement correct, moteur froid, en augmentant le temps d'injection.

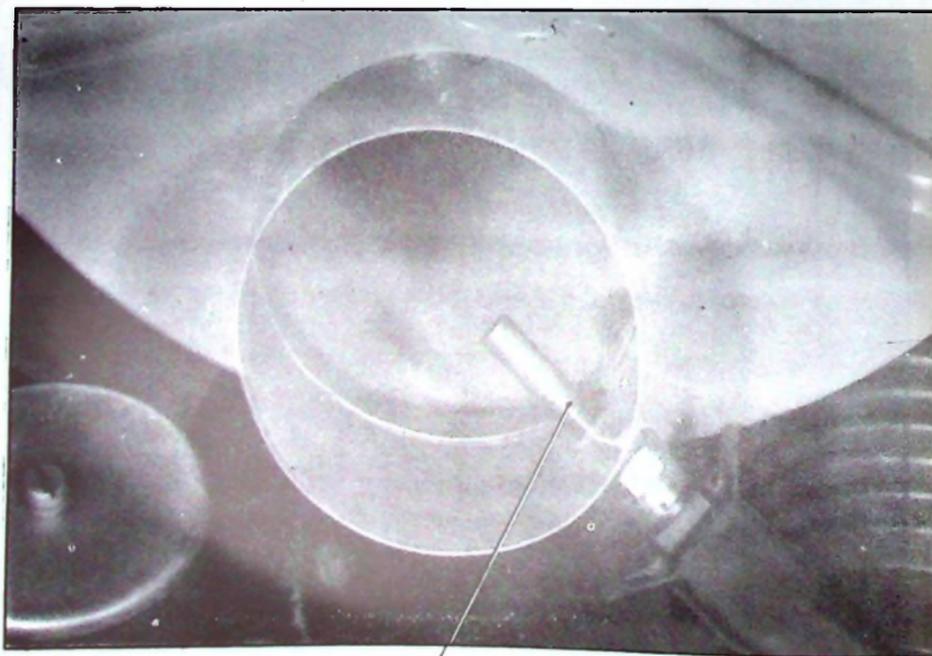
11 090



Sonde de température d'eau

- L'information température d'air, détectée par la sonde de température d'air, permet de rétablir l'équilibre du dosage air-essence par temps froid.

11 089

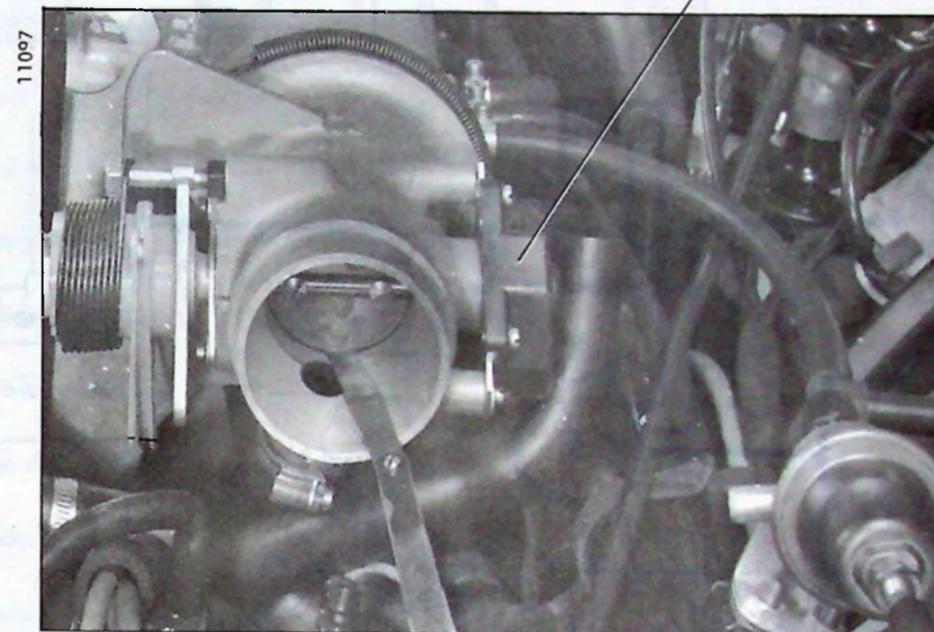


Sonde de température d'air

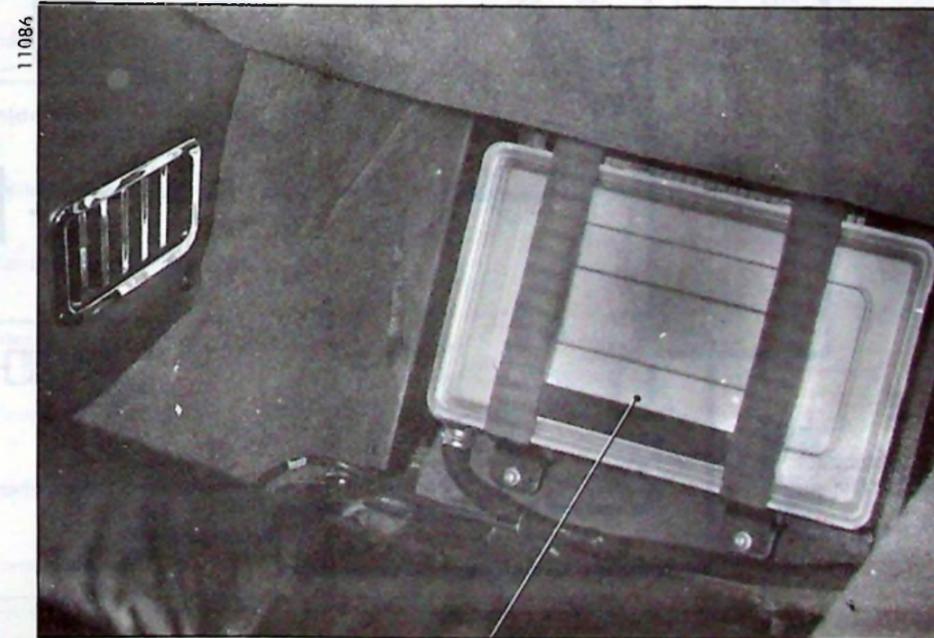
- Le contacteur sur axe de papillon envoie au calculateur des impulsions provoquant des injections supplémentaires en fonction de l'angle et de la vitesse d'ouverture du papillon côté droit, afin d'éviter le retard dû au temps nécessaire pour que la pression absolue soit enregistrée par la sonde de pression.

Ce contacteur agit à la manière d'une pompe de reprise de carburateur.
Un contact permet le réglage de la correction de ralenti.

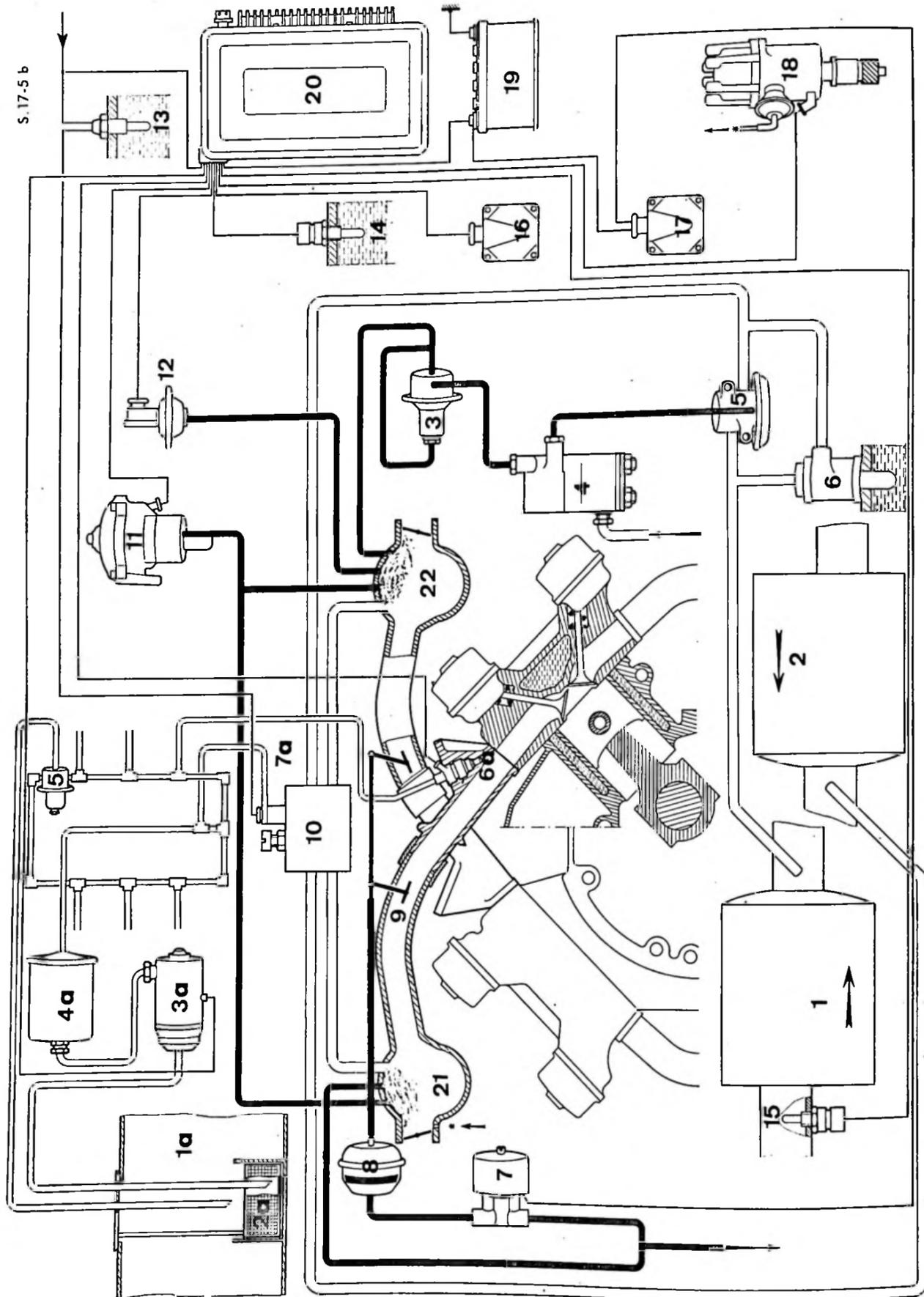
Contacteur axe de papillon



Le calculateur compte tenu de toutes ces données, commande le fonctionnement des injecteurs, pendant un temps convenable déterminant le dosage correct de l'essence.



Calculateur électronique



NOMENCLATURE DES PIECES

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. Filtre à air droit | 1a. Réservoir à essence |
| 2. Filtre à air gauche | 2a. Crèpine |
| 3. Valve pilote BOSCH | 3a. Pompe à essence |
| 4. Régulateur de richesse | 4a. Filtre à essence |
| 5. Valve SMITHS de dérivation | 5a. Régulateur de pression |
| 6. Commande d'air additionnel | 6a. Injecteur |
| 7. Electro-vanne | 7a. Injecteur de départ à froid |
| 8. Valve de dépression | |
| 9. Volets auxiliaires | |
| 10. Bloc d'alimentation air ralenti et additionnel | |
| 11. Sonde de pression | |
| 12. Interrupteur de pleine charge | |
| 13. Thermo-contact temporisé | |
| 14. Sonde de température d'eau | |
| 15. Sonde de température d'air | |
| 16. Contacteur sur axe de papillon (tubulure droite) | |
| 17. Interrupteur de commande des volets auxiliaires (tubulure gauche) | |
| 18. Allumeur-déclencheur | |
| 19. Batterie | |
| 20. Calculateur | |
| 21. Tubulure droite | |
| 22. Tubulure gauche | |

REPARATION

En cas d'anomalie de fonctionnement pouvant être attribuée au système d'injection, il faut suivre la méthode suivante :

Vérifier le matériel d'injection à l'aide de l'appareil de contrôle « BOSCH » ou du coffret CITROEN 1494 et du boîtier inverseur CITROEN 1780 en suivant scrupuleusement la gamme livrée avec le boîtier inverseur.

En particulier, la vérification de tous les composants (sauf le calculateur) doit être effectuée calculateur débranché.

Vérifier que tous les connecteurs sont bien branchés sur les appareils correspondants.

Si aucune anomalie n'est constatée, ne pas incriminer obligatoirement le calculateur, mais vérifier avec soin les cinq masses :

- du régulateur de tension « a »
- du faisceau d'injection « b »,
- de la batterie « c »,
- de la pompe électrique « d »,
- de la caisse du véhicule « e »,
et du moteur

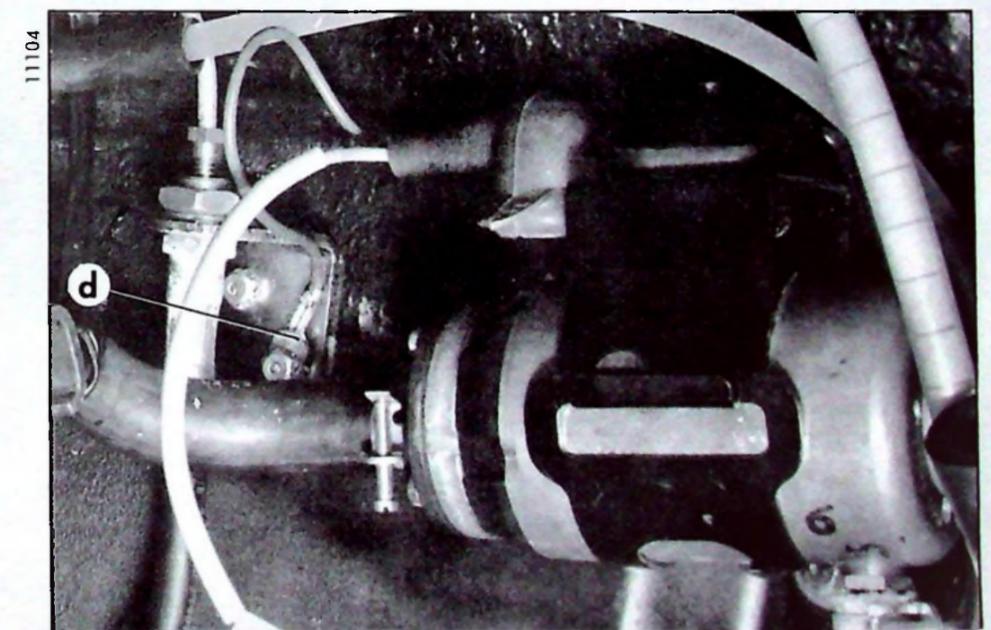
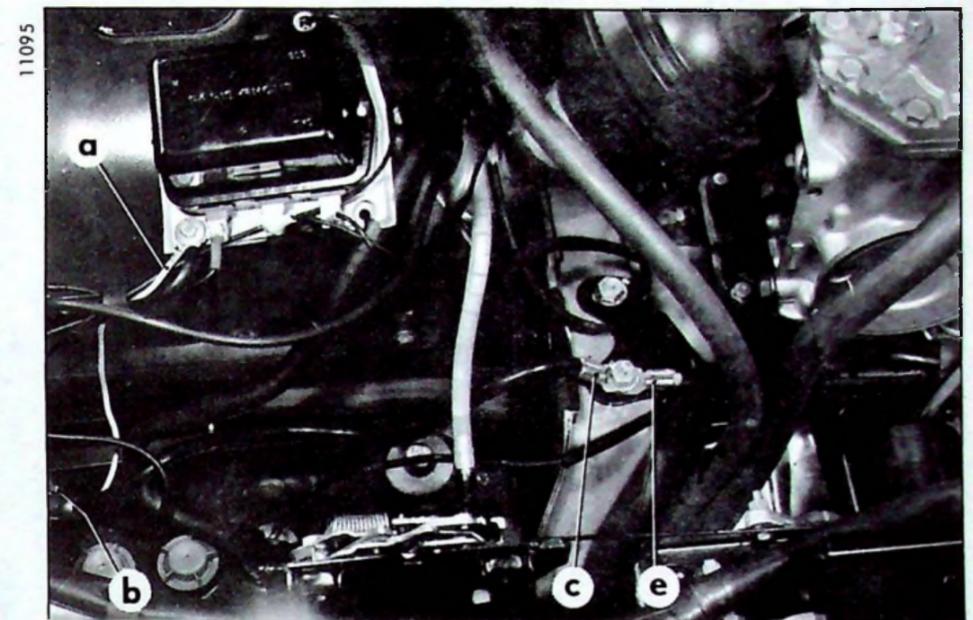
Voir photos

(Vérifier le serrage des vis et tirer sur les fils pour s'assurer qu'ils sont bien sertis dans leur cosse).

Remarque importante.

Un certain nombre de précautions doivent être prises pour éviter de détériorer les composants du système d'injection électronique au cours d'interventions :

- Aucun contrôle du système d'injection ne doit être effectué sans l'appareil spécial de contrôle BOSCH ou du coffret CITROEN 1494 avec boîtier inverseur CITROEN 1780 ; la gamme de contrôle livrée avec l'appareil doit être impérativement respectée.
- Il ne faut en aucun cas, vérifier qu'un fil est alimenté, en faisant un court-circuit avec la masse, ou en utilisant une lampe témoin.
- Si la batterie du véhicule est déchargée, la source de courant utilisée pour le démarrage ne doit pas être supérieure à 12 volts.



SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

I. CORRECTIF

Page 3, § 10 Allumage, alinéa b, remplacer le texte par :

b) Calage de l'allumeur à 2000 tr/mn, moteur $22^{\circ} \pm 1^{\circ}$ (capsule débranchée)
Contrôle du fonctionnement de la capsule à dépression :

Régler le ralenti à 925 ± 25 tr/mn. L'avance doit être, à 925 tr/mn,
de -1° (capsule branchée).

Dans cette condition, si l'on débranche la capsule, le moteur doit
s'accélérer, ce qui prouve que la commande à dépression fonctionne.

Page 4, § III Embrayage, ajouter au texte :

Remarque : Il est nécessaire de monter avec le nouveau mécanisme
(référence FERODO 235 DBRI 530) ou (référence CITROEN 5 432 503),
le disque d'embrayage $\phi = 228,6$ mm modifié avec moyeu décollété
5 432 504.

Par contre, il est possible de monter un nouveau disque à moyeu
décollété avec un ancien mécanisme.

Page 4, § IV Boîte de vitesses, alinéa b, pneus, lire :

Pneus AV et AR 205/70 VR 15 X W X MICHELIN (pneus sans chambre).

Page 5, § VIII Climatisation, ajouter au texte :

Les premiers véhicules à injection électronique ont été équipés d'un
compresseur de 147 cm³ référence YORK - F 209 R (plaque fixée à
l'arrière du compresseur) référence CITROEN 5 421 018.

Celui-ci a été remplacé par le compresseur de 98 cm³ (référence
YORK - F 206) ou (référence CITROEN 5 400 401) précédemment
monté sur les véhicules à carburateurs.

Réparations : Les deux compresseurs sont interchangeables. Le Service
des Pièces de Rechange ne fournira plus que le compresseur de 98 cm³
(référence CITROEN 5 400 401) ou (référence YORK - F 206).

Le compresseur de 147 cm³ n'est vendu que pour les USA et le CANADA.

Page 5, § IX Habitacle, ajouter au texte :

Suppression temporaire de la nouvelle antenne électrique de marque
" BOSCH " et de son support. Ceux-ci sont remplacés par une antenne
et un support de marque " HIRSCHMANN ". Ces pièces sont interchan-
geables.

Page 5, § X Carrosserie, dernière ligne.

Lire : porte de coffre arrière au lieu de hayon arrière.



CORRECTIF et ADDITIF
à la
NOTE TECHNIQUE
N° 21 S
du 24 Juillet 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SC)

DISPOSITIF
D'INJECTION D'ESSENCE
A COMMANDE
ELECTRONIQUE

Caractéristiques

Page 19, remplacer la photo 11 097 par la photo ci-dessous n° 11 109

Contacteur sur axe de papillon

11 109



II. ADDITIF

NOMENCLATURE DES PIÈCES NOUVELLES DU DISPOSITIF D'INJECTION ÉLECTRONIQUE

N° de P.R.

| | |
|--|-------------|
| Calculateur Bosch 0 280 001 012 (repère étiquette verte) | 5 413 482 W |
| Sonde de pression 0 280 100 036 | 5 413 479 N |
| Interrupteur sur axe de papillon (commande des volets auxiliaires) | 5 422 878 B |
| Valve pilote Bosch 0 280 160 107 | 5 430 049 X |
| Valve de dérivation Smiths (F V P 2304) | 5 422 294 D |
| Commande d'air additionnel Bosch 0 280 140 023 | 5 422 266 Z |
| Electrovanne Weber | 5 431 662 E |
| Capsule de dépression | 5 430 356 J |
| Allumeur SEV Marchal 411 400 02 | 5 421 100 A |
| Déclencheur SEV Marchal 413 01 213 | 5 435 647 V |
| Pompe Bosch A 580 112 340 | 5 421 733 F |
| Filtre Bosch A 450 044 108 | 5 424 564 C |
| Injecteur de départ à froid Bosch 0 280 170 012 | 5 414 490 C |
| Faisceau d'injection partie caisse | 5 419 022 N |
| Faisceau pompe à injection | 5 419 024 K |
| Faisceau alternateur régulateur | 5 429 676 T |
| Faisceau injection (partie moteur) | 5 419 023 Z |
| Faisceau aile gauche | 5 419 025 W |

NOTA :

Les pièces suivantes du dispositif d'injection électronique restent identiques au modèle DX.IE :

- Interrupteur de pleine charge
- Sonde de température d'eau
- Sonde de température d'air
- Injecteurs
- Contacteur sur axe de papillon
- Thermo contact temporisé

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Les opérations indiquées ci-dessous doivent être exécutées
gratuitement entre 1000 et 1500 km.

Les vérifications indiquées sont nécessaires, par suite de
l'évolution des réglages et de la mise en place des différents
organes au cours des premiers kilomètres du véhicule.

Sont indiquées ci-dessous :

- a) Les opérations qui doivent impérativement être réalisées moteur
froid.
- b) Les opérations qui doivent impérativement être réalisées moteur
chaud.
- c) Les opérations qui peuvent être réalisées indépendamment de la
température du moteur.

Deuf
Leblond

**NOTE
TECHNIQUE**

N° 22 S

Le 25 Juillet 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

SB série SC

(injection électronique)

TRAVAUX A EXECUTER

A LA REVISION DES

1 000 Km

T.S.V.P.

OPERATIONS A EFFECTUER

a) Le moteur étant froid.

1. Resserrer les colliers des tuyaux caoutchouc de circulation du liquide de refroidissement et compléter le niveau de la nourrice du radiateur.
2. Nettoyer le filtre du réservoir des circuits hydrauliques.
3. Resserrer les vis de fixation des tubulures d'admission.
4. Vérifier le fonctionnement et le réglage de la commande d'accélérateur, s'assurer de l'ouverture totale des papillons principaux ainsi que du fonctionnement des papillons auxiliaires et des contacteurs sur axes des papillons.
5. Vérifier l'état, l'alignement et la tension des courroies.
6. Régler la garde d'embrayage.
7. Vérifier et resserrer les colliers de fixation des tubes d'échappement.

b) Le moteur étant chaud.

8. Vérifier le réglage du ralenti, le régler si nécessaire.
9. Vidanger le carter d'huile moteur.
10. Vidanger la boîte de vitesses.
11. Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur.
12. Faire le plein d'huile moteur (7 litres TOTAL GTS 20 W 50 ou GTS 10 W 30 pour pays froids)
13. Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses (2,25 litres d'huile TOTAL EP 80).
14. Terminer le serrage de la cartouche filtrante après fonctionnement du moteur.

c) Indépendamment de la température du moteur.

15. Vérifier le positionnement correct des épingles de maintien des plaquettes de frein avant et la présence des boulons de fixation des tôles de protection des plaquettes de frein arrière.
16. Graisser les transmissions, les rotules et paliers de barre anti-roulis.
17. Vérifier et établir la pression des pneus.
18. Resserrer les écrous de fixation des roues.
19. Vérifier le fonctionnement de la commande des hauteurs (moteur tournant).
20. Vérifier les hauteurs sous coque (moteur tournant).
21. Vérifier le parallélisme.
22. Vérifier l'étanchéité des raccords des circuits hydrauliques (moteur tournant) sous coque et sous capot. Resserrer s'il y a lieu la fixation des plaquettes-joints.
23. Vérifier la mise en pression de l'accumulateur principal (moteur tournant).
24. Vérifier et compléter le niveau du réservoir pour circuits hydrauliques (moteur tournant).
25. Vérifier le niveau de l'électrolyte de la batterie. Serrer les cosses de la batterie.
26. Vérifier et compléter le niveau du lave-glace.
27. Vérifier le serrage des bornes du régulateur.
28. Vérifier le calage dynamique de l'allumeur.
29. Vérifier le fonctionnement des commandes, dynamique et directionnelle des phares et leur réglage.
30. Vérifier le réglage du frein à main.
31. Vérifier le fonctionnement des voyants lumineux de la «Centrale d'alerte», soit : pression hydraulique, pression d'huile moteur, charge alternateur, clignotants droit et gauche, lanternes, frein à main, lunette arrière chauffante, signal de détresse (en option sur certains véhicules d'exportation), mini essence (si moins de 10 litres), phares, usure des plaquettes de frein avant, température d'eau et STOP central.
32. Vérifier le fonctionnement du compte tours électronique, du thermomètre d'huile moteur, du thermomètre d'eau, de la jauge à essence, de la montre électrique.
33. Vérifier le fonctionnement : des indicateurs de direction et des avertisseurs optique et sonore, des essuie-glaces et de leur temporisation, du lave-glace, des feux de stationnement, des phares anti-brouillard (option), du ventilateur de climatisation, de l'allume-cigare, de la radio et de son antenne télescopique (option), du lecteur de cartes, du plafonnier (interrupteur au tableau et contact de portes), des feux de recul.
34. Vérifier la fermeture et le verrouillage des portes latérales, de la boîte à gants, du coffre arrière, du remplissage d'essence et du capot.

35. Vérifier le fonctionnement des commandes de réglage des sièges avant et appui-tête.
36. Vérifier le fonctionnement du levier de verrouillage de la colonne de direction.
37. Vérifier le fonctionnement de l'anti-vol de direction.
38. Vérifier le fonctionnement des glaces et des commandes électriques des lève-glaces.
39. Vérifier le fonctionnement du système de climatisation (option), chauffage y compris.

d) Contrôle et essais.

40. Essayer le véhicule
Vérifier et régler la came de position ligne droite.
Procéder aux retouches si nécessaire.

EXECUTION DES OPERATIONS

- Les opérations mentionnées ci-dessous renvoient aux fascicules du Manuel de Réparations n° 581.
- La conception du moteur Maserati C 114/03 ne nécessite pas à la révision aux 1000 km le serrage des culasses et le réglage du jeu aux soupapes.

4. Vérifier le fonctionnement et le réglage de la commande d'accélérateur, de l'interrupteur de commande de l'électro-vanne (commande des papillons auxiliaires) : voir gamme jointe.
5. Vérifier la tension des courroies :
 - (utiliser le tensiomètre 1688-T, voir Opération S. 230-0).
 - alternateur : référence courroie 7 M, régler la tension de la courroie à 390 N soit 38 à 39 kg ou 84 à 86 lbs (voir Note d'Information n° 14 S).
 - compresseur (option climatisation) référence courroie 11 M, régler la tension de la courroie à : 180 à 230 N soit 18 à 23 kg ou 40 à 50 lbs.
6. Régler la garde d'embrayage (voir Opération S. 314-0) :
 - déposer les deux filtres à air, agir sur la vis de réglage de la fourchette de débrayage dans le sens convenable (serrage, desserrage) pour obtenir une garde nulle à la butée (déposer le ressort de rappel) puis dévisser de un à un tour et demi, ceci correspond à une garde de 1 à 1,5 mm.
8. Vérifier le réglage du ralenti (voir gamme jointe)
 - régime de ralenti 925 ± 25 tr/mn.
9. Vidanger le carter d'huile moteur :
 - après écoulement, remplacer le joint, replacer le bouchon et le serrer de 35 à 40 m.N (3,5 à 4 m.kg)
10. Vidanger la boîte de vitesses :
 - effectuer la vidange de la boîte de vitesses en déposant les deux bouchons de vidange : l'un sur le carter central de boîte, l'autre sur le carter de cinquième vitesse.
 - déposer également le bouchon de niveau situé sur la partie droite.
 - après écoulement de l'huile, replacer les bouchons de vidange (remplacer les joints).
11. Remplacer la cartouche filtrante d'huile moteur :
 - huiler le joint et visser fortement le filtre à la main.
12. Faire le plein d'huile moteur :
 - le niveau doit atteindre le repère supérieur de la jauge (capacité du circuit d'huile 6 litres après vidange simple, 7 litres après échange de la cartouche filtrante).
 - la différence de niveau en «Mini et Maxi» de la jauge correspond à environ 1 litre.

Huile à utiliser { TOTAL GTS 20 W 50
TOTAL GTS 10 W 30 (Pays froids)

13. **Faire le plein d'huile de la boîte de vitesses :**
 - le bouchon de remplissage est situé sur la partie droite des couvercles de boîte, (capacité 2,25 litres environ).
 Huile à utiliser : TOTAL EP 80.
 - laisser le trop plein s'écouler par le bouchon de niveau, puis replacer les bouchons de remplissage et de niveau.
14. **Faire tourner le moteur cinq minutes, puis serrer définitivement à la main la cartouche filtrante (vérifier l'étanchéité).**
17. **Vérifier et établir s'il y a lieu la pression des pneus (à froid) :**
 Dimension des pneus : 205/70 VR 15 X
 Pression de gonflage :
 Avant : $2,3 \pm 0,05$ bars Arrière : $2,1 \pm 0,05$ bars Secours : 2,5 bars.
18. **Resserrer les écrous de fixation des roues :**
 - couple de serrage : 80 à 100 m.N (8 à 10 m.kg).
20. **Vérifier les hauteurs sous coque (moteur tournant) :**
 - à l'avant comme à l'arrière, relever les cotes de hauteur du dessous de la barre anti-roulis au plan d'appui des roues au sol, le véhicule étant stabilisé.
 Hauteur avant : 242 ± 5 mm
 Hauteur arrière : 355 ± 5 mm
 (voir Opération S. 430-00).
21. **Vérifier le parallélisme (moteur tournant) :**
 - les roues avant doivent être parallèles soit 0 ± 1 mm.
 - agir d'une même valeur sur les manchons de réglage des deux barres d'accouplement (1/4 de tour de manchon sur une barre = 2 mm environ à la roue).
22. **Vérifier l'étanchéité des raccords des circuits hydrauliques :**
 - il y a lieu, lors de la réalisation de cette opération, de resserrer systématiquement les deux vis raccords sur pompe et joncteur, du tube de liaison pompe haute pression-joncteur.
 - Tous les raccords doivent être étanches (voir Opération S. 02).
23. **Vérifier la mise en pression de l'accumulateur principal :**
 - moteur tournant, commande manuelle de hauteur en position basse, la pompe ne chargeant plus, desserrer la vis de détente du joncteur-disjoncteur.
 - la resserrer modérément et attendre le bruit de disjonction : le temps écoulé entre le resserrage de la vis de détente et le bruit de disjonction doit être inférieur à 20 secondes.
24. **Vérifier et compléter le niveau du réservoir pour circuits hydrauliques (moteur tournant) :**

LE LIQUIDE SPÉCIAL «L.H.M.» DE COULEUR VERTE, UTILISÉ DANS LES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE CE VÉHICULE EST UN LIQUIDE D'ORIGINE MINÉRALE, DE MÊME NATURE QUE L'HUILE DE GRAISSAGE DU MOTEUR.

L'UTILISATION DE TOUT AUTRE LIQUIDE ENTRAÎNERAIT LA DÉTERIORATION COMPLÈTE DE L'INSTALLATION.

- le niveau, visible par transparence, doit se situer entre les repères «Mini et Maxi» lorsque le véhicule est à la position «haute».

28. **Vérifier le calage dynamique de l'allumeur (voir Opération S.IE 210-0)**
 - calage dynamique $21^{\circ} \pm 1^{\circ}_0$ à 2000 tr/mn moteur, (capsule débranchée).
 - la graduation du volant moteur (jusqu'à 40 degrés) est visible par le trou de contrôle situé à la partie gauche de la cloche d'embrayage (repère sur la cloche d'embrayage).
29. **Vérifier le fonctionnement des commandes dynamique et directionnelle des phares et leur réglage (voir Opération S. 540-0).**
30. **Réglage du frein à main (voir Opération S. 454-0) :**
 - s'assurer du bon fonctionnement du frein à main : le voyant jaune clignote tant que le frein à main n'est pas totalement desserré.
40. **Réglage du point zéro (voir Opération S. 440-0, page 3).**

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE



ADDITIF et CORRECTIF
à la
NOTE TECHNIQUE

N° 22 S

du 25 Juillet 1972

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

ADDITIF

Ajouter au § 4) page 3 :

Vérifier le fonctionnement... et du contacteur sur axe de papillon :

Si le réglage des papillons principaux a été modifié, il est nécessaire de régler le positionnement du commutateur de correction de ralenti et d'enrichissement de reprise (contacteur sur axe de papillon côté droit).

Cette opération est identique au réglage du contacteur sur axe de papillon des véhicules D.IE (voir Manuel de Réparations 583-1, Opération D.IE 144-0).

CORRECTIF

Page 4 § 20 : Vérifier les hauteurs sous coque (moteur tournant)

- Hauteur avant - lire : 196 ± 5 mm
au lieu de : 242 ± 5 mm

VEHICULE SM

(SB série SC)

(Injection électronique)

TRAVAUX A EXECUTER

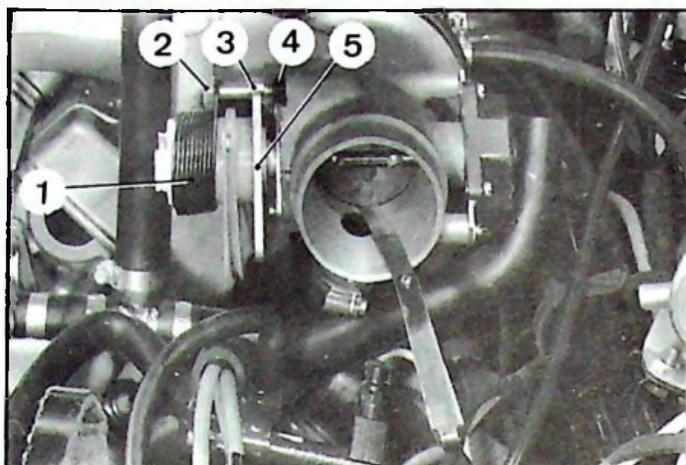
A LA REVISION DES

1000 km

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

11 097



1. Régler la fermeture des papillons principaux :

Désaccoupler le ressort de rappel (1) et le câble de commande de l'un des deux papillons principaux.

Déposer le tube d'admission d'air (entre filtre à air et tubulure d'admission).

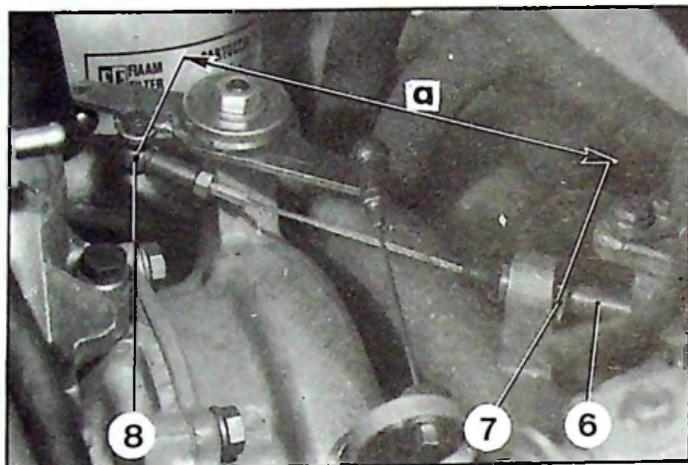
Débloquer le contre-écrou (4) et agir sur la vis de butée de papillon (2) pour obtenir un jeu de 0,05 mm entre le papillon et le conduit d'admission (la commande (5) étant en appui sur l'excentrique (3)). Bloquer le contre-écrou (4).

Accoupler le câble de commande et le ressort de rappel (1) du papillon.

Poser le tube d'admission d'air.

Procéder de même pour l'autre papillon.

11 121



2. Régler le câble de commande d'accélérateur :

a) Vérifier que :

$$a = 140 \text{ mm}$$

(distance entre l'axe de la rotule (8) du levier de commande et la face d'appui du contre-écrou (7) de blocage de gaine) Sinon débloquer le contre-écrou (7) et agir sur l'arrêt de gaine (6).

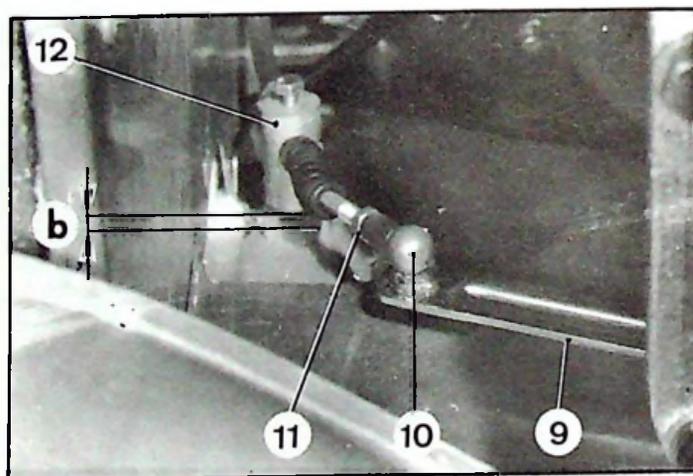
Vérifier que les papillons s'ouvrent et se ferment correctement. Sinon agir sur l'arrêt de gaine (6).

b) Vérifier que :

$$b = 1 \text{ à } 2 \text{ mm}$$

(distance entre l'arrêt de gaine (12) et l'écrou soudé sur la caisse) Sinon, dégager la gaine de l'arrêt de gaine (12) et agir sur celui-ci.

4 405



3. Régler la pédale d'accélérateur :

a) Placer les papillons principaux en pleine ouverture.

b) Vérifier que :

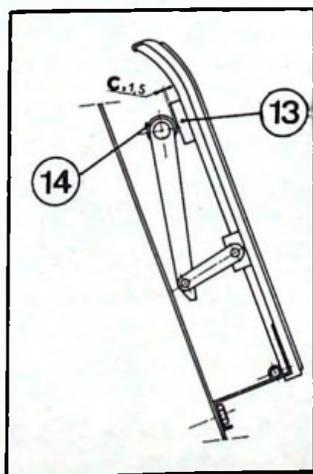
$$c = 1,5 \text{ mm}$$

(distance entre la butée (13) sur la pédale d'accélérateur et le support (14) de l'axe du levier de renvoi (9)).

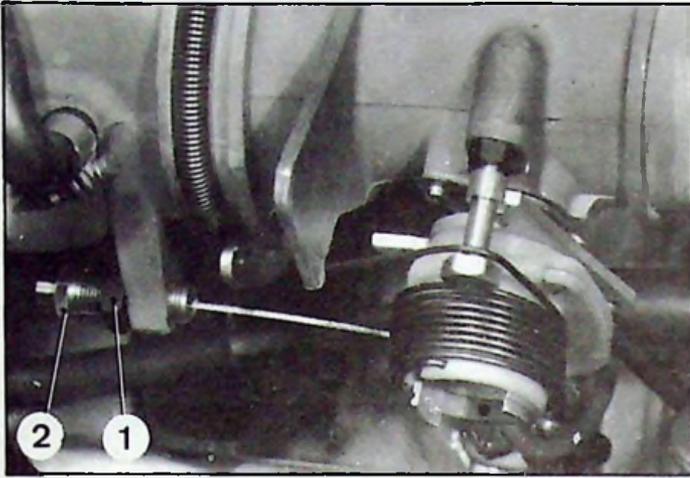
Sinon :

- Dégager l'embout (10) de la rotule en déposant le jonc d'arrêt.
- Débloquer le contre-écrou (11) et agir sur l'embout (10) jusqu'à obtenir la cote « c ».
- Engager l'embout (10) sur la rotule et mettre en place le jonc d'arrêt. Serrer le contre-écrou (11).

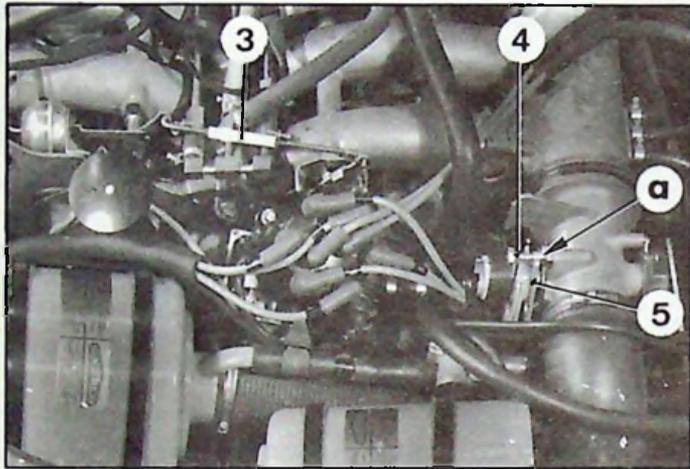
S. 14.6



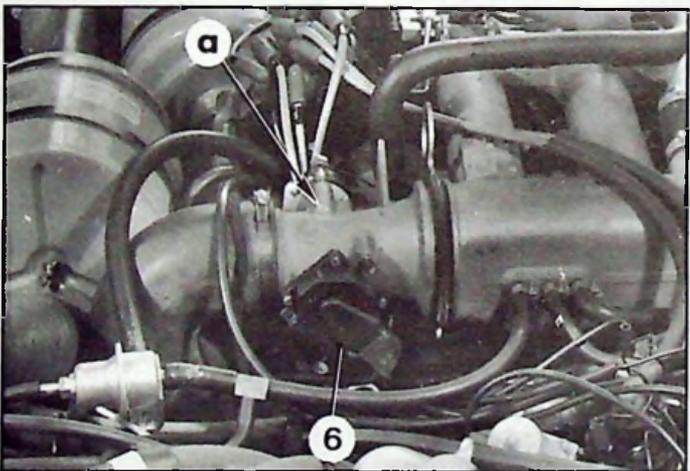
11 099



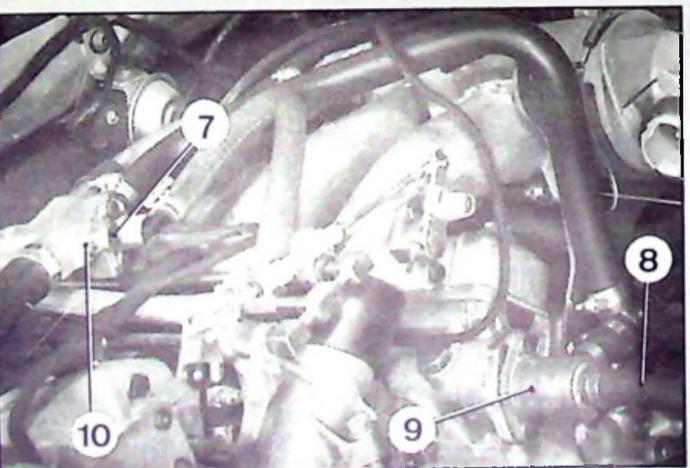
11 079



11 080



11 098



4. Régler l'ouverture des papillons principaux :

Faire appuyer lentement sur la pédale d'accélérateur par un aide.

Vérifier que les deux papillons principaux s'ouvrent en même temps.

NOTA : Cette condition peut être vérifiée en appuyant légèrement un doigt sur chacun des papillons.

Sinon, débloquer le contre-écrou (1) et agir sur l'arrêt de gaine (2) du câble de commande de papillon.

REMARQUE : On peut agir sur le câble droit ou gauche.

Bloquer le contre-écrou (1).

5. Régler l'interrupteur de commande de l'électrovanne (commande des papillons auxiliaires)

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti.

Les volets auxiliaires sont fermés (la timonerie (3) est en butée vers la droite).

CONTROLE

Tourner *très lentement* l'axe de commande du volet principal gauche jusqu'au moment précis où les volets auxiliaires s'ouvrent (déplacement de la timonerie vers la gauche)

Contrôler qu'une cale de 3,2 mm passe entre l'excentrique (4) et la butée de papillon (5) en « a ».

Sinon, régler le boîtier (6) de l'interrupteur :

- desserrer les deux vis de fixation du boîtier (6) et le tourner vers la gauche (sens de l'accélération) jusqu'en butée. Les papillons auxiliaires sont fermés (timonerie (3) en butée vers la droite).

- placer une cale de 3,2 mm entre l'excentrique (4) et la butée de papillon (5) en « a »

- tourner *très lentement* le boîtier (6) de l'interrupteur vers la droite (sens de décélération) jusqu'au moment précis de l'ouverture des papillons auxiliaires (timonerie (3) en butée vers la gauche).

- serrer les deux vis du boîtier (6) de l'interrupteur.

Déposer la cale et contrôler le réglage.

6. Régler le ralenti :

IMPORTANT : Le réglage doit être fait *moteur chaud*.

Pendant l'opération de réglage du ralenti, supprimer l'alimentation de la commande d'air additionnel (9)

Débrancher le tuyau (8) et obturer l'orifice de la commande d'air additionnel (9)

Débloquer le contre-écrou (10) et agir sur la vis de réglage (7) pour obtenir un régime de :

$$925 \pm 25 \text{ tr/mn}$$

S'assurer que, pendant la lecture sur le compte-tours, la pompe H.P ne charge pas (Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur).

Bloquer le contre-écrou (10).

REMARQUE : Ne pas utiliser le tachymètre du tableau de bord du véhicule.

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Novembre 1972, les véhicules SM types USA et CANADA sont équipés d'un moteur de cylindrée et de puissance augmentées comportant un dispositif de carburation anti-pollution.

Ces véhicules peuvent être fournis :

- soit avec la boîte de vitesses mécanique 5 vitesses
- soit avec la boîte de vitesses automatique Système BORG-WARNER et d'un convertisseur hydraulique type VERTO-FERODO.

I. CARACTERISTIQUES GENERALES

Appellation commerciale SM automatique
Désignation aux Services des Mines SB série SD
Premier numéro dans la série du type 00 SD 0001
Premier numéro dans la série 400 001 BV mécanique
" 450 001 BV automatique
Poids à vide en ordre de marche (DIN) 1480 kg
Poids maximum en charge 1870 kg
Poids total roulant maximum 3670 kg

II. MODIFICATIONS APORTEES AUX VEHICULES EQUIPES DU MOTEUR A CYLINDREE AUGMENTEE PAR RAPPORT AUX VEHICULES EQUIPES DU MOTEUR 2,670 LITRES.

1. MOTEUR

a) Caractéristiques

Type du moteur avec BV mécanique Maserati C 114-12
Type du moteur avec BV automatique .. Maserati C 114-13
Alésage 91,6 mm
Course 75 mm
Cylindrée 2,965 litres
Puissance administrative 17 cv
Puissance maximum (ISO) 180 ch à 6000 tr/mn
Couple maximum (ISO) 185 livres-pied à 3000 tr/mn
..... (25,8 m.kg)

b) Réglages

Jeux aux soupapes (moteur froid) : identiques au moteur 2,670 litres
- admission 0,30 à 0,35 mm
- échappement 0,50 à 0,55 mm
Calage de la distribution avec jeux pratiques indiqués ci-dessus :
- piston n° 1 ou n° 6 au P.M.H soupapes en fin d'échappement et en début d'admission :
- enfoncement de la soupape d'admission 2,2 mm
- enfoncement de la soupape d'échappement 1,3 mm

T.S.V.P.



NOTE TECHNIQUE

N° 23 S

Le 15 Novembre 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

USA et CANADA

VEHICULE SM

(SB série SD)

NOUVEAU VEHICULE

Caractéristiques

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

| | |
|---|----------------------|
| c) Carburateurs | WEBER 42 DCNF 26 M/2 |
| 3 carburateurs double corps | |
| Réglages : | |
| Diffuseur | 36 |
| Gicleur principal | 140 |
| Calibreur d'air d'automatisme | 170 |
| Tube d'émulsion | F 25 |
| Centreur de mélange | 3,5 |
| Calibreur d'air de ralenti | 135 |
| Clapet de pompe de reprise | 100 |
| Injecteur de pompe | 50 |
| COURSE de pompe (membrane) | 3,5 mm |
| Gicleur de reprise | F 7/80 |
| Flotteur laiton | 11 g |
| Pointeau | 200 |
| Réglage du ralenti (position "N" ou "P") BW | } 900 ± 50 tr/mn |
| Réglage du ralenti (boîte mécanique) | |

Pompe à air : Les véhicules montés avec BV automatique sont équipés d'une nouvelle pompe à air avec débit augmenté.
La courroie (GATES 11 M 775 référence Citroën 5 436 182), le tirant, le support, le tube de refoulement et d'aspiration sont modifiés.

Tension des courroies : Tension au montage : 280 N
Tension après rodage : 210 N (maxi) 170 N (mini)
(Voir méthode de réglage dans la Note d'Information N° 14 S du 13 Mars 1972)

Frein de ralenti : uniquement sur véhicule équipé de la boîte automatique BORG-WARNER

d) Culasses

Le diamètre des conduits d'admission est augmenté : $\phi = 34$ mm au lieu de $\phi = 32$ mm.
Nouveau joint de culasse : fourniture REINZ (5 437 648 V)
Nouveau ressort et nouvelles coupelles supérieures et inférieures.

e) Arbre à cames

Modifiés : admission ▲ Ces signes de fonderie sont situés sur la came de manœuvre
échappement ■

f) Tubulure d'admission

Modifiée, suite au montage de la culasse avec conduits de $\phi = 34$ mm

g) Carter moteur

Modifié, suite à l'augmentation de cylindrée et au montage de nouvelles chemises, ainsi que par le montage d'un démarreur de diamètre augmenté dont la fixation est assurée par goujons au lieu de vis.

h) Carter inférieur

Modifié, suite au montage du nouveau démarreur

i) Attelage moteur

- Volant moteur :

Modifié, suite à l'augmentation du ϕ des pions de centrage du mécanisme d'embrayage

- Vilebrequin :

Equilibrage différent suite à l'augmentation du ϕ et du poids des pistons

Repérage sur la joue du 5ème maneton

Exemple : Devient AA 3,50 au lieu de AA 50 (le chiffre 3 étant l'identification du vilebrequin pour moteur de cylindrée 2,965 l)

- Les vilebrequins équipant les moteurs accouplés à une boîte de vitesses automatique BORG-WARNER diffèrent de ceux équipant les moteurs accouplés à une boîte de vitesses mécanique par une bague de centrage en bout du vilebrequin qui remplace le roulement retenu par un jonc d'arrêt et par la longueur du pion de centrage qui est de 11,9 mm sur une boîte de vitesses BORG-WARNER et de 17,5 mm dans le cas d'une boîte de vitesses mécanique.

j) Pistons

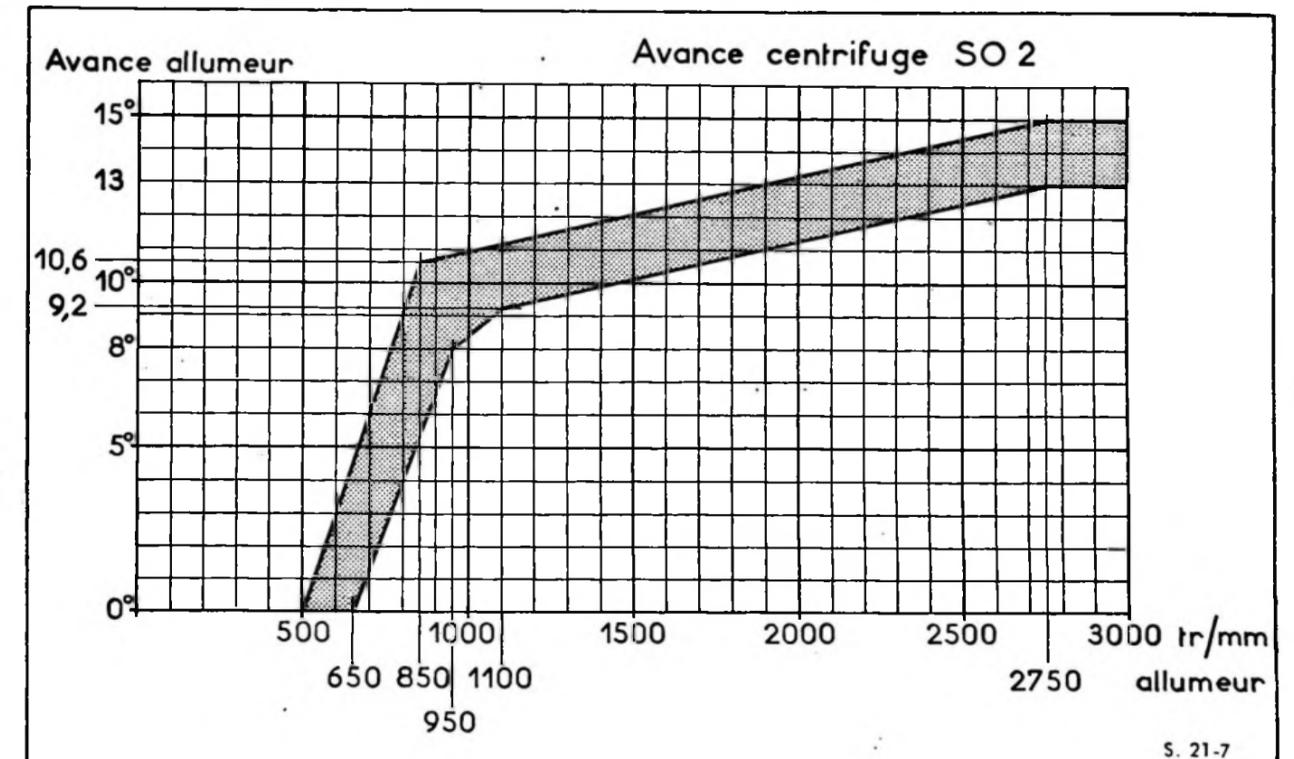
Modifiés suite à augmentation de cylindrée.

i) Allumeur

SEV MARCHAL référence : 411 10 902 référence Citroën : 5430 190 E.

La courbe d'avance est modifiée (voir schéma ci-dessous)

Calage dynamique de l'allumeur : $2^\circ \pm 1^\circ$ à 900 ± 50 tr/mn moteur



k) Bobines

Emplacement différent : fixation près de la nourrice de refroidissement

l) Bougies

1ère monte : GOLDEN LODGE HL

Monte autorisée : BOSCH 175 T 30 - AC 42 XLS
MARCHAL GT 34/5H - BERU 175/11/3A
CHAMPION N 11 Y - EYQUEM 707 LS
MARELLI CW 7 LP

2. EMBRAYAGE

Sur moteur avec boîte de vitesses mécanique

Suite à l'augmentation du ϕ des pions de centrage ($\phi = 9$ mm au lieu de $\phi = 6$ mm) le mécanisme d'embrayage est modifié (référence FERODO - 235 D B R 1) (référence CITROEN 5432 503). Le disque d'embrayage est également modifié, il comporte un moyeu décollété (référence CITROEN 5432 504).

REMARQUE : Il est impératif de monter le disque d'embrayage avec moyeu décollété avec le nouveau mécanisme.

Toutefois il est possible de monter un nouveau disque avec moyeu décollété avec un ancien mécanisme.

Sur moteur avec boîte de vitesses automatique

Le convertisseur de couple $\phi = 270$ mm (référence 1684) remplace le convertisseur de couple $\phi = 250$ mm (référence 1681).

3. BOITE DE VITESSES

a) Mécanique

Les rapports de la boîte de vitesses sont inchangés, les vitesses théoriques, aux 1000 tr/mn en miles sont légèrement modifiées suite au montage de pneus de 205/70 VR 15 XWX dont le développement sous charge est de 2,056 m.

| Combinaison des vitesses | Rapport de la boîte de vitesses | Couple conique | Démultiplication totale | Vitesse à 1000 tr/mn en miles |
|--------------------------|--|----------------|-------------------------|-------------------------------|
| 1 | $\frac{18}{38} = 0,342$ | 8 x 35 | 0,078 | 6,06 |
| 2 | $\frac{17}{33} = 0,515$ | | 0,117 | 9,12 |
| 3 | $\frac{28}{37} = 0,756$ | | 0,170 | 13,37 |
| 4 | $\frac{33}{32} = 1,031$ | | 0,235 | 18,18 |
| 5 | $\frac{37}{28} = 1,321$ | | 0,301 | 23,31 |
| M.AR | $\frac{13}{22} \times \frac{22}{41} = 0,317$ | | 0,072 | 5,62 |

b) Automatique

| Combinaison des vitesses | Rapport du train épicycloïdal | Couple de pignons | Rapport B.V. | Couple conique | Démultiplication totale | Vitesse à 1000 tr/mn |
|--------------------------|---|-------------------|--------------|----------------|-------------------------|----------------------|
| 1 | $\frac{28}{67}$ | 38/32 | 0,496 | 8/35 | 0,113 | 8,71 miles |
| 2 | $\frac{28}{67} \frac{(32+32)}{(67+28)}$ | | 0,818 | | 0,187 | 14,37 miles |
| 3 | $\frac{1}{1}$ | | 1,187 | | 0,271 | 20,73 miles |
| M.AR | $\frac{32}{67}$ | | 0,568 | | 0,129 | 9,96 miles |

c) Capacités

Convertisseur : 3,3 litres au lieu de 2,8 litres
 Carter de boîte : 2 litres
 Echangeur : réfrigérateur et canalisations : 1,2 litre
 Soit au total : 6,5 litres au lieu de 6 litres

4. PNEUS

Pneus avant et arrière : 205/70 VR 15 Michelin XWX

Pression des pneus :

AVANT 2,3 bars ARRIERE 2,1 bars SECOURS 2,5 bars

Tolérance d'équilibrage dynamique : 10 grammes.

REMARQUE : Une étiquette préconisant les caractéristiques d'homologation de ce type de pneu est placée dans la boîte à gants.

5. ELECTRICITE

Démarreur

Puissance augmentée: 2,44 cv.

Le diamètre du démarreur est de 115 mm au lieu de 100 mm.

La fixation est faite par goujons au lieu de vis (clé spéciale 4011-T pour dépose et pose du démarreur). L'écran thermique de protection du démarreur est modifié.

Pompe à essence

L'emplacement du boîtier de sécurité de pompe à essence a été modifié

Suite à cette modification du boîtier de sécurité de pompe à essence (référence 5429247 fig. 1), un nouveau faisceau plus court a été adopté (référence 5433480). Ce nouveau faisceau est conçu uniquement pour le nouvel emplacement du boîtier.

NOTA : Pour l'ancien emplacement, commander toujours l'ancien faisceau (référence 5421604 fig. 2).

Les opérations de contrôle et de dépannage sont identiques à celles indiquées dans la N.T N° 11 S du 13 Décembre 1971.

11473

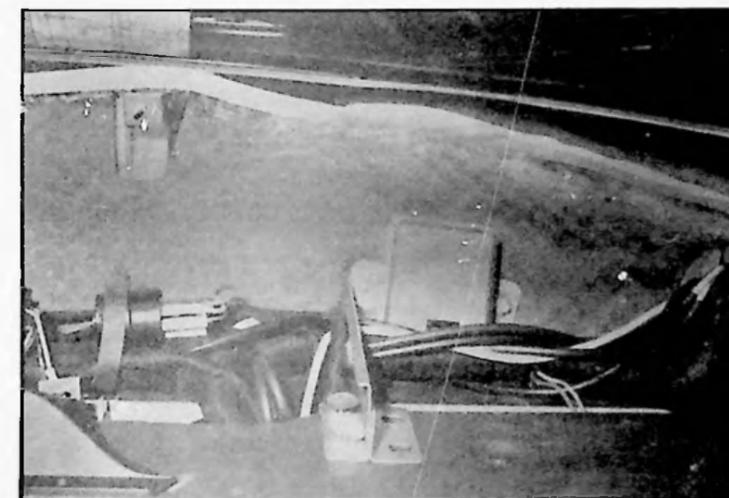


Fig. 1 Nouvel emplacement du boîtier

11476

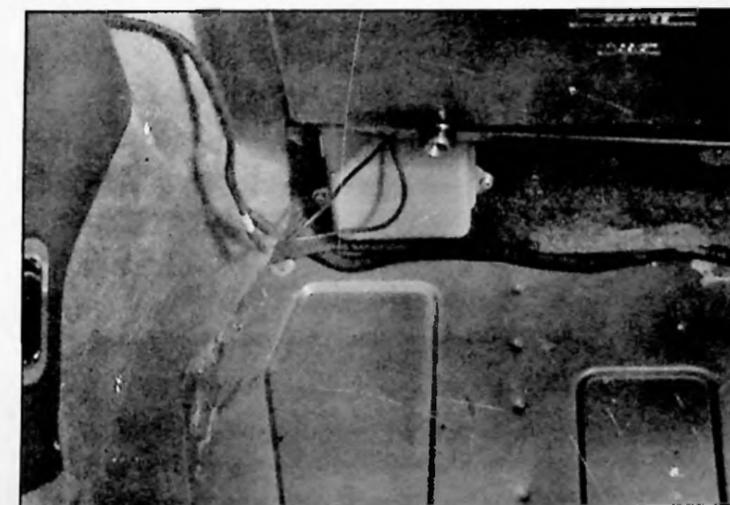


Fig. 2 Ancien emplacement du boîtier

6. REVISION DES 1000 KM

La gamme de révision des 1000 km (moteur) est identique à celle indiquée dans la Note Technique n° 2 S du 10 Novembre 1970, sauf points particuliers énumérés précédemment (calage dynamique de l'allumeur et pression des pneus).

La gamme de révision des 1000 km (boîte de vitesses Borg-Warner) est identique à celle indiquée dans la Note XT 2 S sauf en ce qui concerne les capacités d'huile du convertisseur dans le cas de l'échange de celui-ci.

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

I. CORRECTIF

Page 3. § 10 Allumage, alinéa b. remplacer le texte par :

- b) Calage de l'allumeur à 2000 tr/mn, moteur $22^{\circ} \pm 1^{\circ}$ (capsule débranchée)
Contrôle du fonctionnement de la capsule à dépression :
Régler le ralenti à 925 ± 25 tr/mn. L'avance doit être, à 925 tr/mn, de $- 1^{\circ}$ (capsule branchée).
Dans cette condition, si l'on débranche la capsule, le moteur doit s'accélérer, ce qui prouve que la commande à dépression fonctionne.

Page 4. § III Embrayage, ajouter au texte :

Remarque : Il est nécessaire de monter avec le nouveau mécanisme (référence FERODO 235 DBRI 530) ou (référence CITROEN 5 432 503), le disque d'embrayage $\phi = 228,6$ mm modifié avec moyeu décollété 5 432 504.

Par contre, il est possible de monter un nouveau disque à moyeu décollété avec un ancien mécanisme.

Page 4. § IV Boîte de vitesses, alinéa b, pneus, lire :

Pneus AV et AR 205/70 VR 15 X W X MICHELIN (pneus sans chambre).

Page 5, § VIII Climatisation, ajouter au texte :

Les premiers véhicules à injection électronique ont été équipés d'un compresseur de 147 cm³ référence YORK - F 209 R (plaque fixée à l'arrière du compresseur) référence CITROEN 5 421 018.

Celui-ci a été remplacé par le compresseur de 98 cm³ (référence YORK - F 206) ou (référence CITROEN 5 400 401) précédemment monté sur les véhicules à carburateurs.

Réparations : Les deux compresseurs sont interchangeables. Le Service des Pièces de Rechange ne fournira plus que le compresseur de 98 cm³ (référence CITROEN 5 400 401) ou (référence YORK - F 206).

Le compresseur de 147 cm³ n'est vendu que pour les USA et le CANADA.

Page 5. § IX Habitacle, ajouter au texte :

Suppression temporaire de la nouvelle antenne électrique de marque " BOSCH " et de son support. Ceux-ci sont remplacés par une antenne et un support de marque " HIRSCHMANN ". Ces pièces sont interchangeables.

Page 5. § X Carrosserie, dernière ligne.

Lire : porte de coffre arrière au lieu de hayon arrière.



CORRECTIF et ADDITIF
à la
NOTE TECHNIQUE
N° 21 S
du 24 Juillet 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULE SM

(SB série SC)

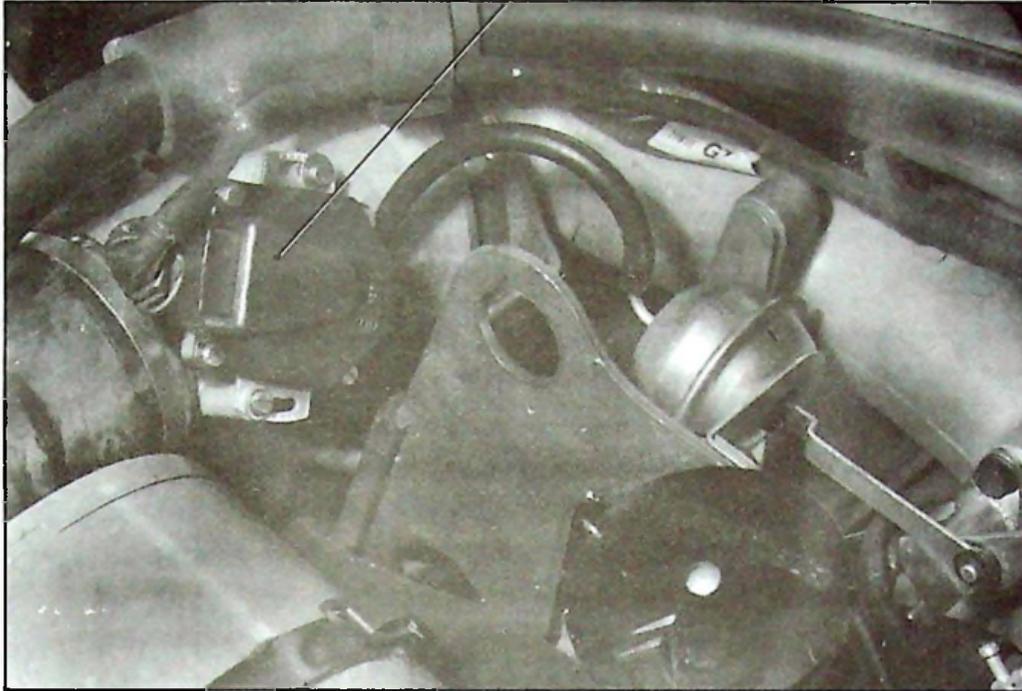
DISPOSITIF
D'INJECTION D'ESSENCE
A COMMANDE
ELECTRONIQUE

Caractéristiques

Page 19. remplacer la photo 11 097 par la photo ci-dessous n° 11 109

Contacteur sur axe de papillon

11 109



II. ADDITIF

NOMENCLATURE DES PIÈCES NOUVELLES DU DISPOSITIF D'INJECTION ÉLECTRONIQUE

N° de P.R.

| | |
|--|-------------|
| Calculateur Bosch 0 280 001 012 (repère étiquette verte) | 5 413 482 W |
| Sonde de pression 0 280 100 036 | 5 413 479 N |
| Interrupteur sur axe de papillon (commande des volets auxiliaires) | 5 422 878 B |
| Valve pilote Bosch 0 280 160 107 | 5 430 049 X |
| Valve de dérivation Smiths (F V P 2304) | 5 422 294 D |
| Commande d'air additionnel Bosch 0 280 140 023 | 5 422 266 Z |
| Electrovanne Weber | 5 431 662 E |
| Capsule de dépression | 5 430 356 J |
| Allumeur SEV Marchal 411 400 02 | 5 421 100 A |
| Déclencheur SEV Marchal 413 01 213 | 5 435 647 Y |
| Pompe Bosch A 580 112 340 | 5 421 733 F |
| Filtre Bosch A 450 044 108 | 5 424 564 C |
| Injecteur de départ à froid Bosch 0 280 170 012 | 5 414 490 C |
| Faisceau d'injection partie caisse | 5 419 022 N |
| Faisceau pompe à injection | 5 419 024 K |
| Faisceau alternateur régulateur | 5 429 676 T |
| Faisceau injection (partie moteur) | 5 419 023 Z |
| Faisceau aile gauche | 5 419 025 W |

NOTA :

Les pièces suivantes du dispositif d'injection électronique restent identiques au modèle DX.IE :

- Interrupteur de pleine charge
- Sonde de température d'eau
- Sonde de température d'air
- Injecteurs
- Contacteur sur axe de papillon
- Thermo contact temporisé

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis la commercialisation de ce véhicule, un certain nombre de modifications ont été apportées aux culasses, aux ressorts et coupelles de soupapes.

Le tableau figurant au verso permet de suivre l'évolution des différentes solutions adoptées et l'interchangeabilité possible des composants.

REPARATION.

Montage N° 1 : La culasse 8 S 5 422 301 E (1er montage) ne sera plus vendue.

Elle sera remplacée par la culasse 2 S 5 432 606 R (3ème montage).

Les ressorts 1 S 5 405 730 K, la coupelle inférieure 1 S 5 405 736 A, la coupelle supérieure 1 S 5 405 735 P, continueront à être vendus.

Montage N° 2 : Dans le montage N° 2, la culasse n'étant pas vendue par le Département des Pièces de Rechange, utiliser la culasse 2 S 5 432 606 R du 3ème montage, à condition de demander en outre la coupelle épaulée 1S5 438 180 C qui remplacera une des deux rondelles 1 S 5 420 008 F, cette coupelle épaulée assurant un meilleur guidage du ressort.

Les ressorts et coupelles supérieurs des montage N° 2 et N° 3 sont identiques.

Montage N° 3 et N° 4 : Dans le cas des montages N° 3 et N° 4, toutes les pièces sont vendues le Département des Pièces de Rechange et sont interchangeables pièce pour pièce.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 24 S

Le 31 Janvier 1973

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

MOTEUR

Culasses

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

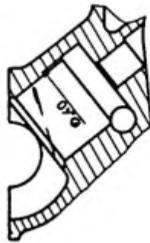
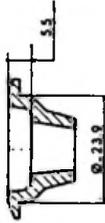
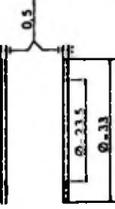
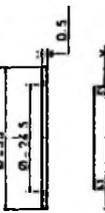
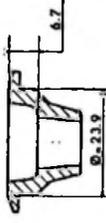
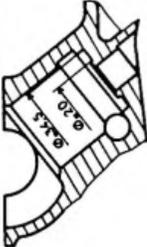
CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

DIFFERENTS TYPES DE CULASSES, DE COUPELLES ET TARAGE DES RESSORTS DE SOUPAPES

REMARQUE : Les ressorts des soupapes d'admission et d'échappement sont identiques.

MOTEUR C 114/1 (2,7 litres).

(Extrait de l'Op. S. 100-00/581-1)

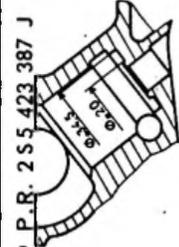
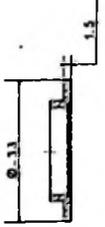
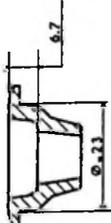
| N° MOTEUR | Formes de culasses (logement de poussoir) | Ressorts | Coupeilles inférieures | Coupeilles supérieures |
|---------------------------|--|---|---|--|
| → 107 096 | N° P.R. 8 S 5 422 301E  | N° P.R. 1S 5 405 730 K Longueur libre L = 37 mm sous charge L = (mm) (kg) 20 ± 2 33 71,5 ± 2 24 | N° P.R. 1 S 5 405 736 A  | N° P.R. 1 S 5 405 735 P  |
| → 107 097 | Pas vendue  | N° P.R. 1S 5 420 009 S Longueur libre : L = 49 mm sous charge L = (mm) (kg) 38,5 ± 2 38,7 85 ± 2 28 | N° P.R. (2) 1 S 5 420 008 F  N° P.R. 1, S 5 420 008 F  | N° P.R. 1 S 5 420 010 C  |
| → 200 620 (Sbu. USA) | N° P.R. 2 S 5 432 606 R  | | N° P.R. 5 438 180  | |

Montage N° 1

Montage N° 2

Montage N° 3

MOTEUR C 114/03 (2,7 litres injection) C 114.04/1 - C 114.04/2 (2,9 litres BV mécanique et automatique USA)

| N° MOTEUR | Formes de culasses (logement de poussoir) | Ressorts | Coupeilles inférieures | Coupeilles supérieures |
|-----------|--|--|---|--|
| → 300 001 | N° P.R. 2 S 5 423 387 J  | N° P.R. 1 S 5 434 449 Y Longueur libre : L = 43,5 mm sous charge L = (mm) (kg) 29,5 ± 2 37,5 84,5 ± 2 27 | N° P.R. 1 S 5 432 608 M  | N° P.R. 1 S 5 434 450 J  |

Montage N° 4

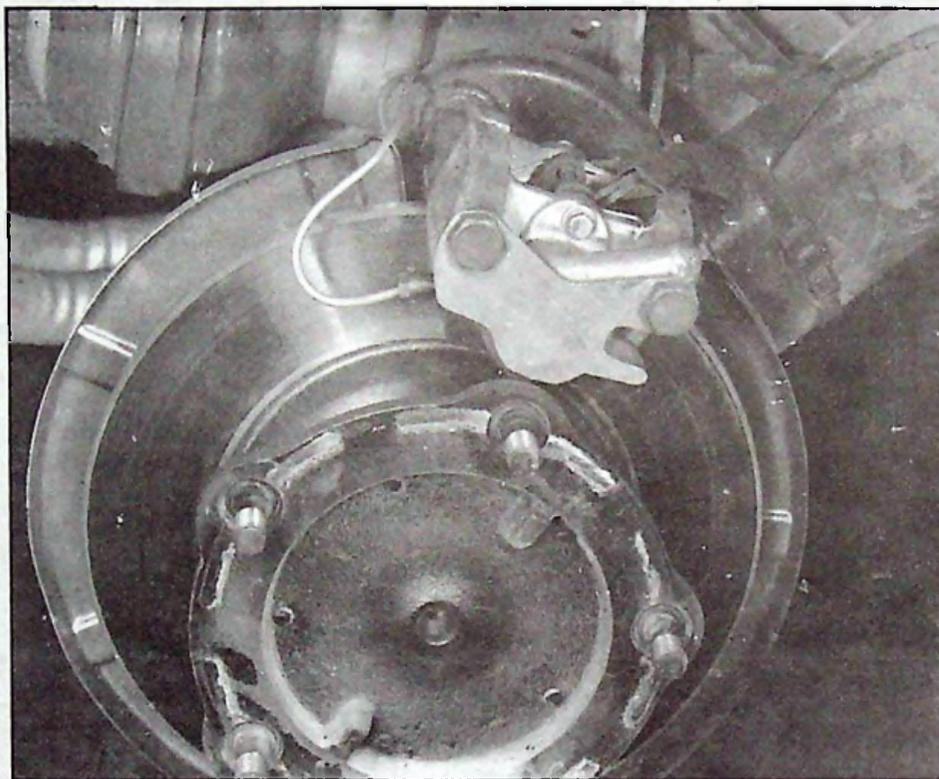
AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Novembre 1972, ces véhicules sont équipés de nouveaux étriers de freins arrière avec plaquettes à surface de freinage augmentée. De plus, ces plaquettes sont munies de témoins d'usure.

Un nouveau faisceau électrique est fixé sur les bras arrière par deux colliers rilsan. Il est relié au faisceau des témoins d'usure des freins avant.

11702



NOUVEL ETRIER ARRIERE

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | NOUVEAU NUMERO |
|---|-----------------|
| Etrier complet | 2 S 5 433 008 K |
| Tôle de protection gauche | 2 S 5 439 748 W |
| Tôle de protection droite | 2 S 5 439 749 G |
| Coffret de plaquettes arrière | 1 S 5 440 560 X |
| Tôle de protection des plaquettes | 1 S 5 433 006 N |
| Colliers d'attache | 26 141 599 |
| Gaine de protection | 1 S 5 436 368 G |
| Ressort anti-bruit | GX 25 331 01 B |

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE

N° 25 S

Le 10 Janvier 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

FREINS

Etriers et plaquettes de
freins arrière

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

Le faisceau électrique est en trois parties (Voir schéma).

| DESIGNATION | | NOUVEAU NUMERO |
|-------------------------------------|--------------|-----------------|
| Faisceau d'usure des freins arrière | gauche | 2 S 5 440 663 S |
| | droit | 2 S 5 440 785 T |
| Faisceau de liaison arrière | | 2 S 5 435 411 E |
| Faisceau avant | | 2 S 5 430 952 M |

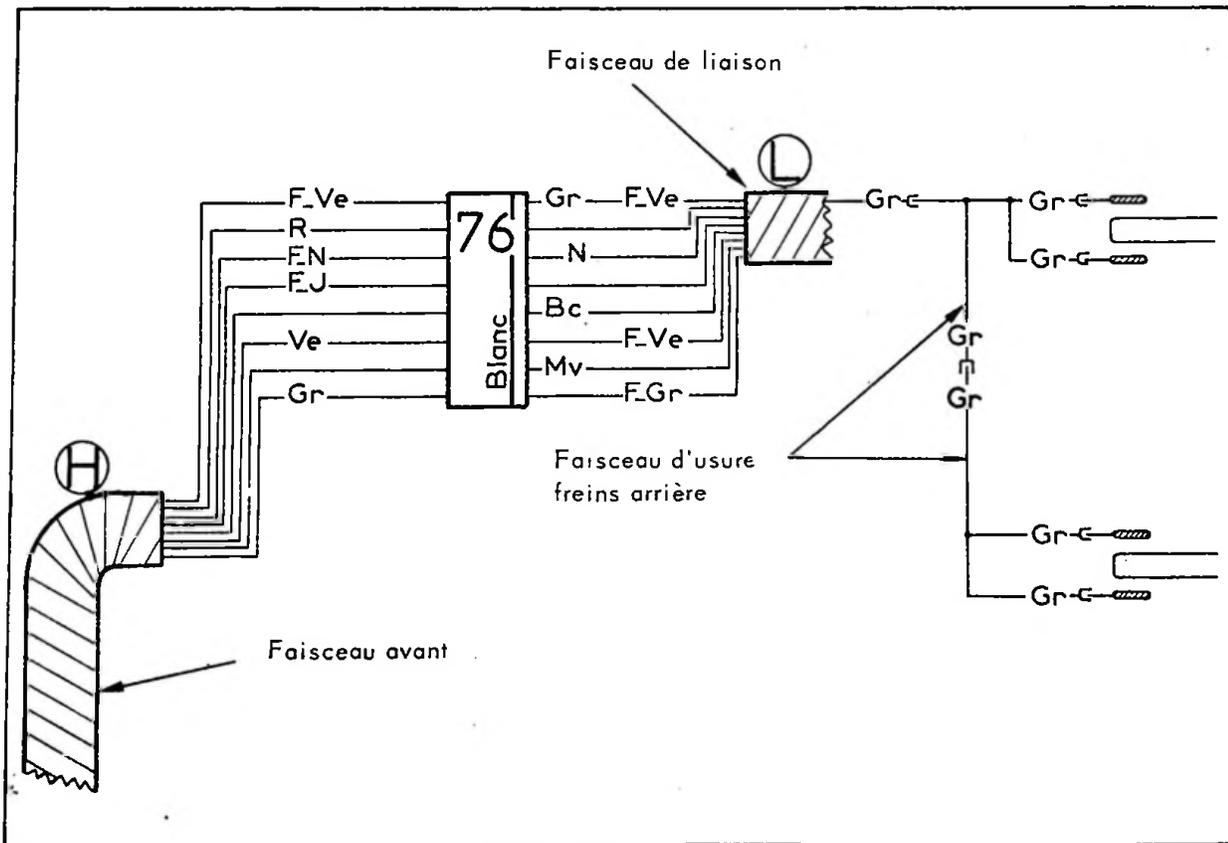
REPARATION.

Les nouvelles plaquettes de freins arrière ne sont pas interchangeables avec les anciennes.

Les anciens étriers de freins continueront à être fournis ainsi que les anciennes plaquettes.

Après le montage des nouvelles plaquettes de freins arrière, s'assurer du bon positionnement du faisceau de témoin d'usure sur l'arête supérieure du bras, de la gaine de protection du faisceau sous la tôle de protection des plaquettes, et de la présence des colliers rilsan de fixation sur les bras arrière.

S. 51-19 a



FAISCEAU ELECTRIQUE

AUTOMOBILES
CITROËN

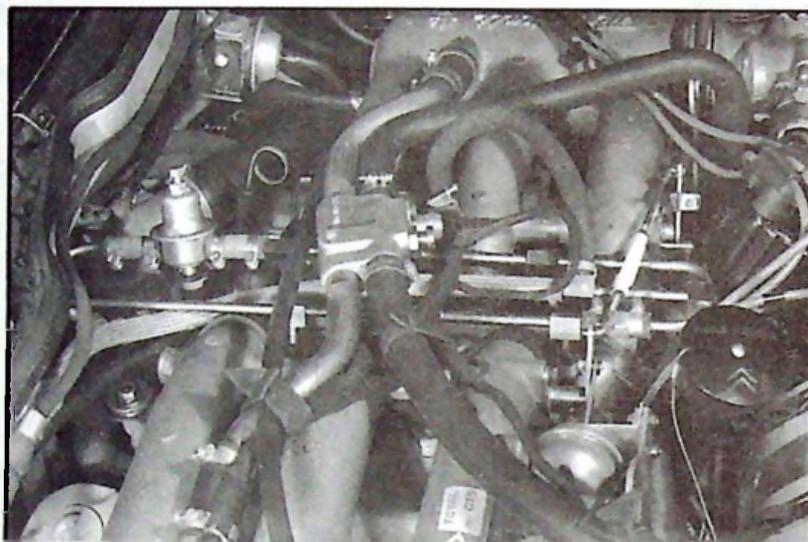
SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis le 15 Février 1973, la rampe d'injection est modifiée.

Deux nouvelles demi-rampes permettent de réduire le nombre des raccords de liaison (trois raccords au lieu de cinq).

La longueur de la canalisation de retour du régulateur est diminuée (255 mm au lieu de 470 mm).



PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | NOUVEAUX NUMEROS |
|--|-------------------|
| Demi-rampe droite | 2 S 5 440 426 R |
| Demi-rampe gauche | 2 S 5 440 427 B |
| Canalisation retour régulateur de pression | 2 S 5 440 519 B |
| Raccord de liaison à demi-rampes | 1 S 5 440 183 Z |
| Canalisation de liaison, rampe injecteur de départ à froid | 1 S 5 440 213 A . |



NOTE
TECHNIQUE

N° 26 S

Le 14 Mars 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS
(Sauf USA - CANADA)

VEHICULE SM

(SB série SC)

MOTEUR

Alimentation essence

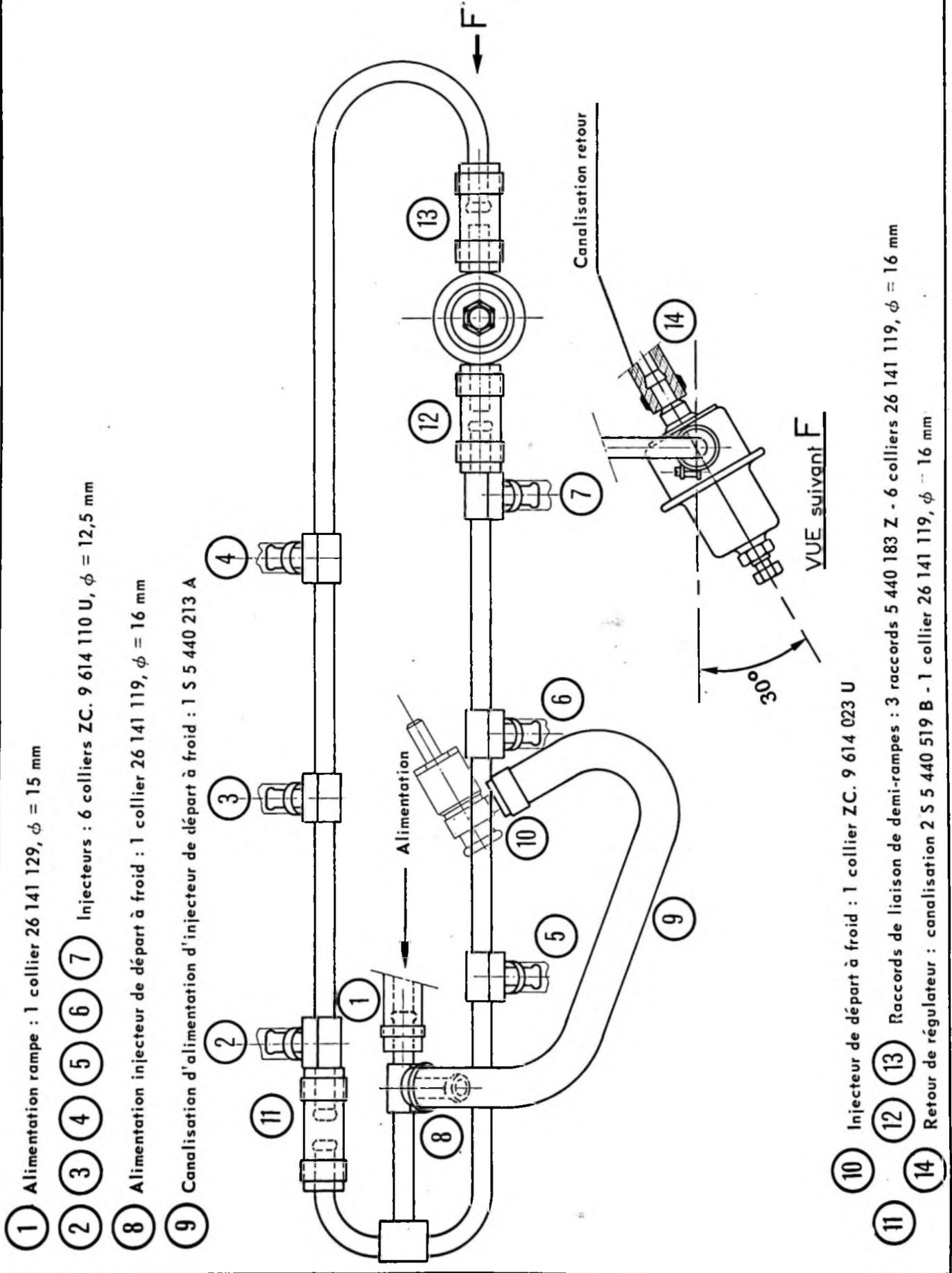
T.S.V.P.

REPARATION

Le Département des Pièces de Rechange ne fournissant plus que les nouvelles pièces, il est nécessaire, en cas d'intervention sur une rampe d'injection, de procéder au montage de la nouvelle rampe.

Le schéma ci-dessous précise la position de ces nouvelles pièces ainsi que la nature des différents colliers de serrage.

S. 14.33 a



AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Décembre 1972, les modifications suivantes ont été apportées sur les véhicules SM.

CARROSSERIE.

Panneaux de portes :

Un profilé supplémentaire a été ajouté entre le panneau extérieur et le panneau intérieur de porte.

ACCESSOIRES

Lève-glace :

Une manivelle de commande de lève-glace, est logée sous la tablette mobile du hayon arrière (voir figure 1). Son utilisation occasionnelle permet de commander les moteurs de lève-glace sans utiliser la commande électrique.

Les moteurs sont modifiés pour recevoir la manivelle adaptable (voir figure 2).

ELECTRICITE

Commutateur de signalisation :

Nouveau commutateur de signalisation muni d'un rappel automatique des clignotants.

Le support et le tube de direction sont modifiés pour permettre le fonctionnement de ce nouveau commutateur (voir figure 3).

T.S.V.P.



NOTE TECHNIQUE

N° 27 S

Le 24 Janvier 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

USA et CANADA

VEHICULE SM

EVOLUTION

11 788

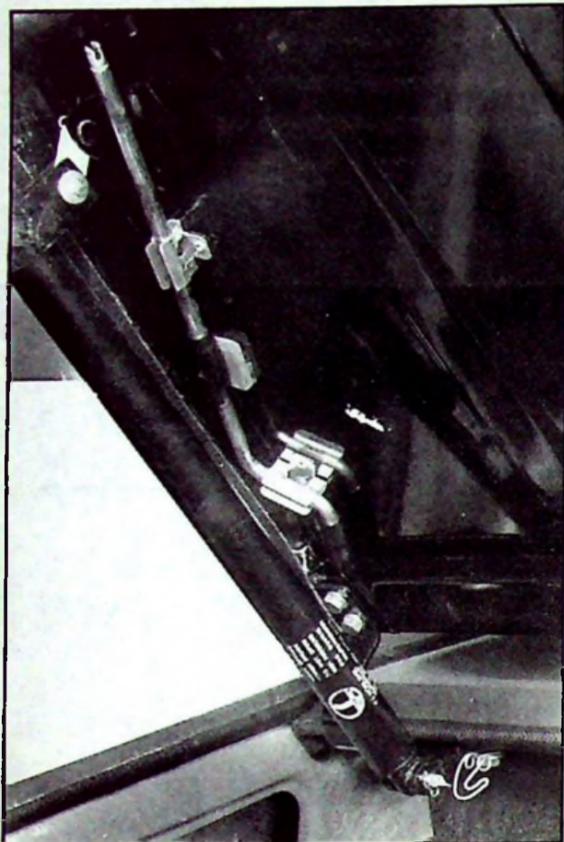


Fig. 1

11 787

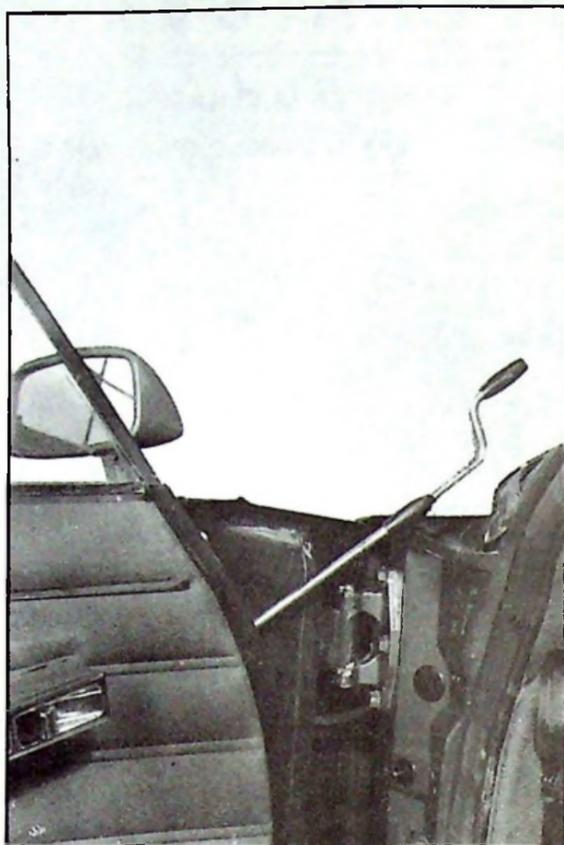


Fig. 2

11 789

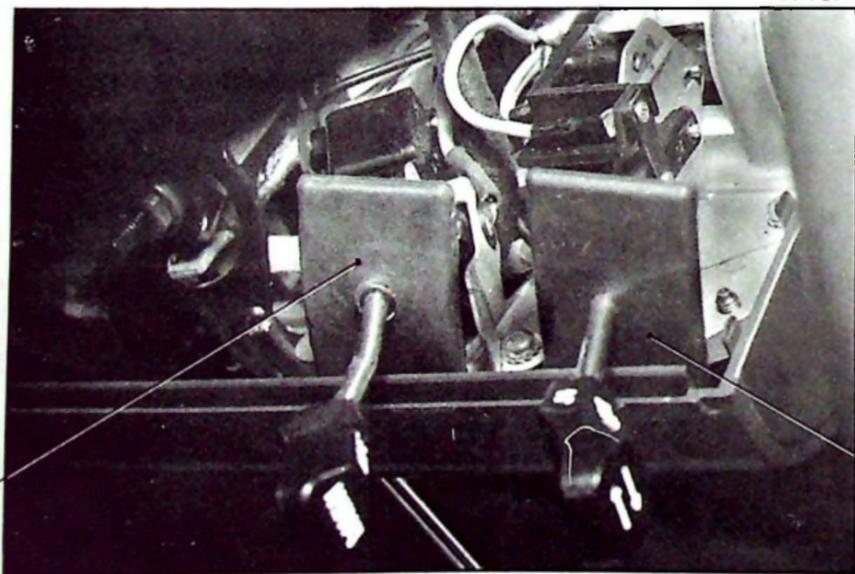


Fig. 3

Essuie-glace
Lave-glace

Commutateur
de
signalisation

Suite au montage de la centrale clignotante CARTIER « CT 6 » (centrale WARNING), les deux voyants de changement de direction du bloc de contrôle (tableau de bord) s'allument simultanément.

PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | NUMERO DE P.R |
|---|-----------------|
| Porte gauche | 7 S 5 427 887 X |
| Porte droite | 7 S 5 427 888 H |
| Rappel automatique commutateur « JAEGER » | 1 S 5 429 050 N |
| Support avec tube | 2 S 5 430 161 P |
| Manivelle de moteur de lève-glace | 1 S 5 413 438 T |
| Moteur de lève-glace | 1 S 5 413 445 U |

REPARATION.

Les nouvelles portes sont interchangeables avec les anciennes.
Les nouveaux commutateurs de signalisation ne pourront être montés que sur les supports modifiés.
Les anciens commutateurs continueront à être vendus par le Département des Pièces de Rechange.

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE N° 23 S du 15 NOVEMBRE 1972

Nous vous précisons que les numéros d'homologation des moteurs pour les USA et le CANADA sont :

- avec boîte de vitesses mécanique - C 114 - 04/1
- avec boîte de vitesses automatique - C 114 - 04/2

Les numéros indiqués dans la Note Technique N° 23 S du 15 Novembre 1972 correspondent à des références internes.

ADDITIF A LA NOTE TECHNIQUE N° 23 S du 15 NOVEMBRE 1972

CARBURATEUR WEBER

| REGLAGE | Boîte de vitesses automatique 42 DCNF 30 | Boîte de vitesses mécanique 42 DCNF 26 |
|--------------------------|--|--|
| Gicleur de starter | 110 | 110 |
| Gicleur de ralenti | 70 | 65 |

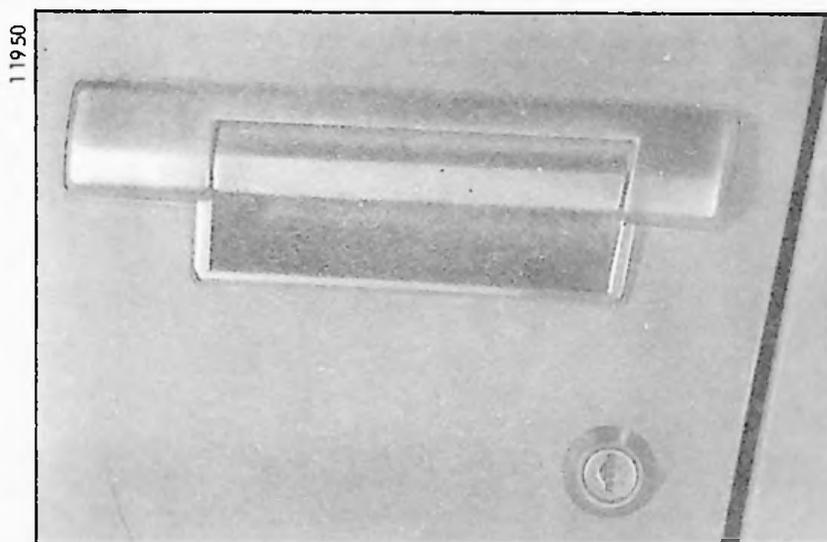
AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Mars 1973, ces véhicules sont équipés d'un nouvel ensemble de verrouillage des portes latérales avec jumelage des condamnations intérieures et extérieures.

Le verrou de condamnation extérieur est indépendant du corps de poignée et les panneaux de portes extérieurs droit et gauche sont modifiés en conséquence.



PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | NOUVEAU NUMERO |
|--|-----------------|
| Poignée extérieure gauche de porte latérale | 1 S 5 430 021 T |
| Poignée extérieure droite de porte latérale | 1 S 5 430 022 D |
| Jeu de barillet | 1 S 5 430 025 L |
| Platine de serrure équipée côté gauche.. | 1 S 5 430 031 B |
| Platine de serrure équipée côté droit | 1 S 5 430 032 M |
| Verrou à tirette de retour à zéro des portes latérales | 1 S 5 430 036 F |
| Porte droite | 7 S 5 430 170 M |
| Porte gauche | 7 S 5 430 168 R |

REPARATION.

Les platines équipées 1 S 5 430 031 B et 1 S 5 430 032 M sont interchangeables avec les platines équipées 1 S 5 421003 W et 1 S 5 421004 G mais l'inverse n'est pas possible.

Les anciennes poignées extérieures, ainsi que les anciennes portes, continueront à être vendues par le Département des Pièces de Rechange.



NOTE
TECHNIQUE

N° 28 S

Le 28 Mars 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

CARROSSERIE

Verrouillage des portes

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204.40.00 - Postes 577 et 578

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 29 S

Le 4 Avril 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

USA - CANADA

Depuis Mars 1973, ces véhicules sont équipés d'un bruiteur de survitesse qui a pour but d'avertir le conducteur lorsque le régime moteur atteint 6400 tr/mn (régime moteur limite à ne pas dépasser).

Le bruiteur est fixé dans la console, sous le cendrier et il est commandé par le dispositif de sécurité de pompe à essence, qui est modifié.

REMARQUE : Les indications de FONCTIONNEMENT et de REPARATION (opérations de contrôle) du dispositif de sécurité de pompe à essence, décrites dans la Note Technique N° 11 S du 13 Décembre 1971, restent identiques.

PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | NOUVEAUX NUMEROS |
|-------------------------------------|------------------|
| Bruiteur d'alerte AXO | 1 S 5 441 151 W |
| Dispositif de sécurité JAEGER | 1 S 5 436 711 K |
| Faisceau électrique | 2 S 5 436 874 G |

VEHICULES SM

(SB série SD)

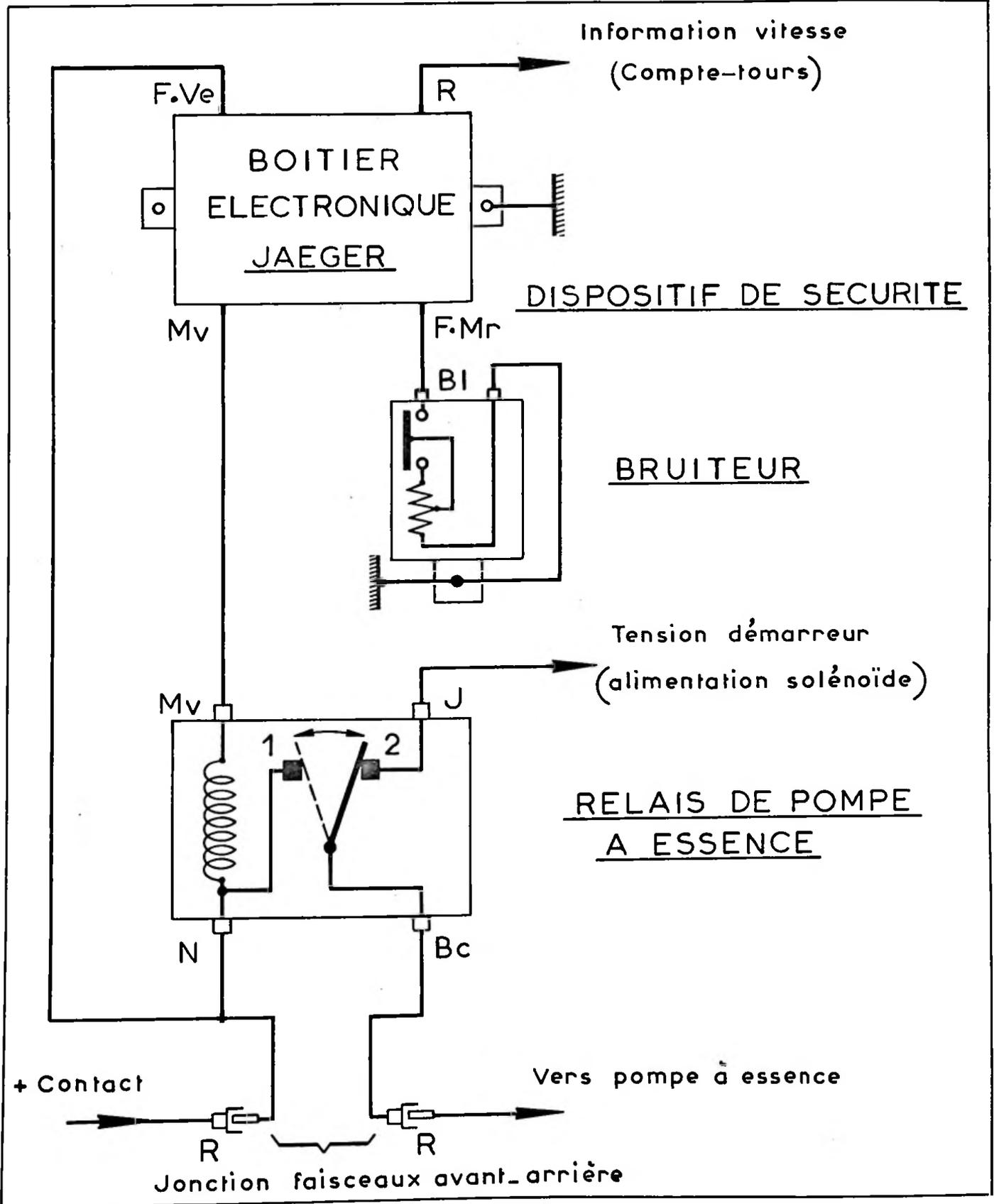
MOTEUR

T.S.V.P.

Bruiteur de survitesse

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578



AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

A partir des moteurs :

N° 301 893 (2,7 litres injection Europe)

N° 400 534 (2,9 litres carburateurs, boîte de vitesses mécanique USA et CANADA)

N° 450 546 (2,9 litres carburateurs, boîte de vitesses automatique USA et CANADA),

le plan de joint des couvre-culasses est rectifié et le joint est modifié.

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | ANCIEN NUMERO | NOUVEAU NUMERO |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Couvre-culasse | 2 S 5 405 833 E | 2 S 5 445 387 P |
| Joint de couvre-culasse | 2 S 5 405 834 R | 2 S 5 443 165 M |

REPARATION

- L'ancien joint 2 S 5 405 834 R est toujours vendu par le Département des Pièces de Rechange.
- Le nouveau joint 2 S 5 443 165 M, se monte à la place de l'ancien à condition de surfacer le plan de joint des couvre-culasses équipant les moteurs dont les numéros sont antérieurs à la modification.

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE N° 29 S du 4 AVRIL 1973

Seuls les véhicules équipés, en option, de la boîte de vitesses automatique sont pourvus du bruiteur de survitesse.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 30 S

Le 6 Juin 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

MOTEUR

Joint de couvre-culasse

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis les moteurs :

- N° 301 626 (2,7 litres, injection Europe),
 - N° 400 623 (2,9 litres, boîte de vitesses mécanique USA - CANADA)
 - N° 450 639 (2,9 litres, boîte de vitesses automatique USA - CANADA),
- les joints de culasse sont modifiés.

Identification :

Les nouveaux joints de culasse sont de couleur noire.

| DESIGNATION | NUMERO P.R. |
|------------------------|-----------------|
| Pour moteur 2,7 litres | 2 S 5 444 908 H |
| Pour moteur 2,9 litres | 2 S 5 445 228 L |

PIECES DE RECHANGE

Le Département des Pièces de Rechange fournit actuellement :

- Le joint de culasse N° 2 S 5 411 633 Y (étanchéité par rondelles amovibles en laiton) pour moteur 2,7 litres,
- Le joint de culasse N° 2 S 5 420 933 K (joint serti, jusqu'à épuisement des stocks) pour moteur 2,7 litres,
- Le joint de culasse N° 2 S 5 437 648 V (joint serti, jusqu'à épuisement des stocks) pour moteur 2,9 litres.

REPARATION.

Dès fourniture par les P.R des nouveaux joints de culasse, ces derniers remplaceront en partie les anciens, mais il sera impératif de suivre les conditions préconisées au verso.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 31 S

Le 30 Mai 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

(SB série SC)

(SB série SD)

MOTEUR

Joints de culasse

CONDITIONS DE REMPLACEMENT

Lors d'une intervention, il est impératif de monter un joint de culasse identique ou du même type que celui monté d'origine (Voir tableau ci-dessous).

| Joint montés d'origine | Joint de remplacement |
|--|--|
| Moteur 2,7 litres | |
| Joint avec rondelles laiton amovibles N° 2 S 5 411 633 Y | Joint avec rondelles laiton amovibles N° 2 S 5 411 633 Y |
| Joint serti N° 2 S 5 420 933 K | Joint serti N° 2 S 5 420 933 K ou N° 2 S 5 444 908 H |
| Joint serti N° 2 S 5 444 908 H | Joint serti N° 2 S 5 444 908 H ou N° 2 S 5 420 933 K |
| Moteur 2,9 litres | |
| Joint serti N° 2 S 5 445 228 L | Joint serti N° 2 S 5 437 648 V ou N° 2 S 5 445 228 L |
| Joint serti N° 2 S 5 437 648 V | Joint serti N° 2 S 5 437 648 V ou N° 2 S 5 445 228 L |

CONDITIONS PARTICULIERES

Dans le cas d'un surfaçage du groupe et des chemises, il est impératif de monter :

- un joint serti N° 2 S 5 420 933 K ou N° 2 S 5 444 908 H pour moteur 2,7 litres,
- un joint serti N° 2 S 5 445 228 L ou N° 2 S 5 437 648 V pour moteur 2,9 litres.

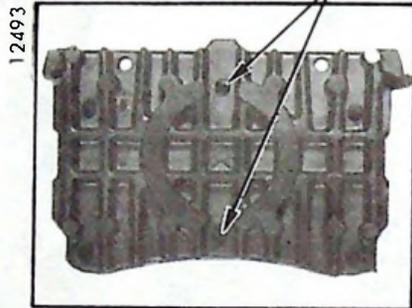
AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

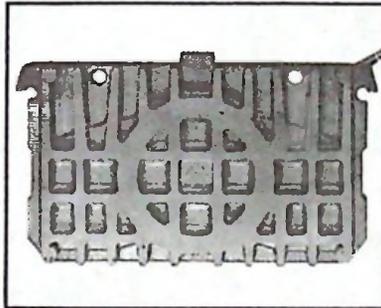
A partir de juillet 1973, ces véhicules sont équipés progressivement de blocs de freinage avant avec des pistons *en alliage d'aluminium*, en remplacement des pistons en acier.

Les plaquettes de frein qui équipent ces nouveaux blocs de freinage avant sont pourvues de patins à couronne continue permettant une portée totale du piston sur la plaquette.

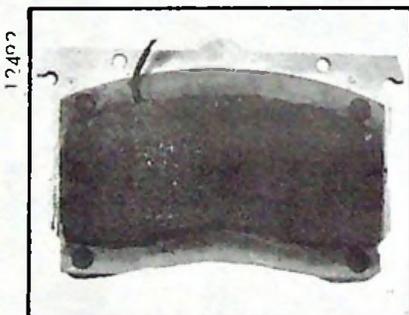
Ancienne plaquette avec couronne discontinue



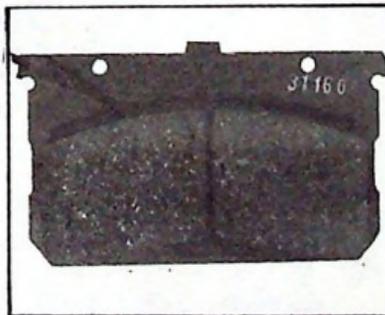
Nouvelle plaquette avec couronne continue



Ancienne garniture



Nouvelle garniture surmoulée



La garniture est surmoulée, ce qui a pour effet d'en augmenter l'épaisseur utilisable.

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE

N° 32 S

Le 1er Août 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

FREINS

Pistons de bloc de freinage
avant et plaquettes de frein

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | NUMEROS P.R. |
|---|-----------------|
| Piston | 1 D 5 423 911 E |
| Etrier complet | 2 S 5 427 502 M |
| Jeu de quatre plaquettes de frein | 1 D 5 441 051 J |

REPARATION.

Il est possible de monter les pistons en alliage d'aluminium, en remplacement de ceux en acier, dans les anciens blocs de freinage à condition d'équiper ces blocs de plaquettes de frein avec patins munis d'une couronne continue

Le montage de plaquettes ancien modèle EST ABSOLUMENT PROHIBE sur les véhicules équipés de blocs de freinage avec pistons *en alliage d'aluminium*.

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Juillet 1973, un nouveau type de véhicule SM est commercialisé. Ce véhicule est équipé d'un moteur de cylindrée et de puissance augmentées, accouplé à une boîte de vitesses automatique BORG-WARNER avec convertisseur hydraulique VERTO FERODO.

I. CARACTERISTIQUES GENERALES

| | |
|---|----------------|
| Appellation commerciale | SM automatique |
| Désignation aux Services des Mines | SB série SD |
| Symbole usine | S BW 3 litres |
| Premier numéro dans la série du type | 00 SD 0001 |
| Poids à vide en ordre de marche (DIN) | 1480 kg |
| Poids maximum en charge | 1870 kg |
| Poids total roulant maximum | 3670 kg |

II. CARACTERISTIQUES DES ORGANES CONSTITUTIFS

Ils diffèrent de ceux du véhicule équipé du moteur 2,670 litres par :

1. MOTEUR.

a) Caractéristiques

| | |
|---|------------------------|
| Premier numéro moteur dans la série | 350 001 |
| Type du moteur | Maserati C 114-11 |
| Alésage | 91,6 mm |
| Course | 75 mm |
| Cylindrée | 2,965 litres |
| Puissance administrative | 17 cv |
| Puissance maximum (DIN) | 180 ch à 5750 tr/mn |
| Couple maximum (DIN) | 25 m.kg à 4000 tr/mn |
| Puissance maximum (SAE) | 190 ch à 6500 tr/mn |
| Couple maximum (SAE) | 25,4 m.kg à 4000 tr/mn |

b) Réglages

| | |
|---|----------------|
| Jeux pratiques aux soupapes (moteur froid) | |
| - admission | 0,30 à 0,35 mm |
| - échappement | 0,50 à 0,55 mm |
| Calage de la distribution avec jeux pratiques indiqués ci-dessus : | |
| - piston n° 1 ou n° 6 au P.M.H. soupapes en fin d'échappement et en début d'admission : | |
| - enfoncement de la soupape d'admission | 2,2 mm |
| - enfoncement de la soupape d'échappement | 1,3 mm |

T.S.V.P.



NOTE TECHNIQUE

N° 33 S

Le 12 Septembre 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

(sauf USA - CANADA)

VEHICULE SM

(SB série SD)

(Option boîte de vitesses
automatique)

NOUVEAU VEHICULE

Caractéristiques

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

| | | |
|--|--------------|----------------------|
| c) Carburateurs : | | WEBER 42 DCNF 26 / 2 |
| 3 carburateurs double corps | | |
| Réglages : | | |
| Diffuseur | 36 | |
| Gicleur principal | 140 | |
| Calibre d'air d'automatisme | 170 | |
| Tube d'émulsion | F 25 | |
| Centre de mélange | 3,5 | |
| Calibre d'air de ralenti | 130 | |
| Gicleur de ralenti | 60 | |
| Clapet de pompe de reprise | 100 | |
| Gicleur de starter | 110 / F 7 | |
| Injecteur de pompe | 50 | |
| Course de pompe (membrane) | 3,5 mm | |
| Gicleur de reprise | F 7 / 80 | |
| Flotteur laiton | 11 g | |
| Pointeau | 200 | |
| Réglage du ralenti (en position « N » ou position « P ») | 900 \pm 50 | tr/mn |

d) Commande d'accélérateur :

La commande des carburateurs est modifiée pour permettre l'accrochage du câble de « KICK-DOWN ».

e) Culasses :

Le diamètre des conduits d'admission est de 34 mm au lieu de 32 mm.

Nouveau joint de culasse : fourniture CURTY (référence Citroën 2 S 5 445 228 C).

f) Arbres à cames :

Modifiés, nouvelle loi de levée.

Identification : admission ▲

échappement ■

} repères de fonderie sur le six pans de manœuvre.

g) Tubulure d'admission :

Modifiée, suite au montage de la culasse avec les conduits d'admission de $\phi = 34$ mm au lieu de $\phi = 32$ mm.

h) Carter moteur :

Différent, suite à l'augmentation de la cylindrée. Epaisseur de la toile des paliers n°2 et n°3 modifiée.

Montage de nouvelles chemises.

La fixation du démarreur est réalisée par goujons au lieu de vis.

L'encombrement du démarreur (diamètre) est plus important.

i) Carter inférieur :

Modifié, suite au montage du nouveau démarreur.

j) Supports moteur :

Modifiés, cale de 10 mm supplémentaire solidaire des supports moteur.

k) Attelage moteur :

- Volant moteur :

Modifié, suite à l'augmentation du ϕ des pions de centrage du mécanisme d'embrayage.

- Vilebrequin :

Modifié, bras centraux chanfreinés pour passage dans le nouveau carter.

L'équilibrage est différent suite à l'augmentation du ϕ et du poids des pistons. (Repérage sur la joue du 5ème maneton) exemple : devient AA 350 au lieu de AA 50 (le chiffre 3 étant l'identification du vilebrequin du moteur de 2,965 litres).

Le vilebrequin équipant le moteur accouplé à une boîte de vitesses automatique B.W., comporte une bague de centrage en bout du vilebrequin au lieu d'un roulement retenu par un jonc d'arrêt.

- Piston :

Le diamètre est augmenté suite à l'augmentation de cylindrée.

Le diamètre intérieur de l'axe de piston devient 16 mm au lieu de 17 mm et la longueur 64 mm au lieu de 69 mm.

Le diamètre extérieur reste inchangé. Les bossages du piston sont modifiés en conséquence.

- Bielle : Le diamètre extérieur sur pied de bielle est augmenté.

1) Allumeur

Nouvel allumeur SEV-MARCHAL avec capsule à dépression (référence SEV-MARCHAL 41 102 102 - référence CITROËN 2 S 5 430 189 U).

La courbe d'avance est modifiée (voir schéma ci-dessous).

Calage dynamique à 700 \pm 50 tr/mn : $6^\circ \pm 1^\circ$ (à effectuer le levier de changement de vitesses en position « DRIVE » et capsule à dépression branchée, frein de parking serré, roues avant calées).

La capsule à dépression donne un retard de 10° lorsque le sélecteur de vitesses se trouve en position « N » ou en position « P ».

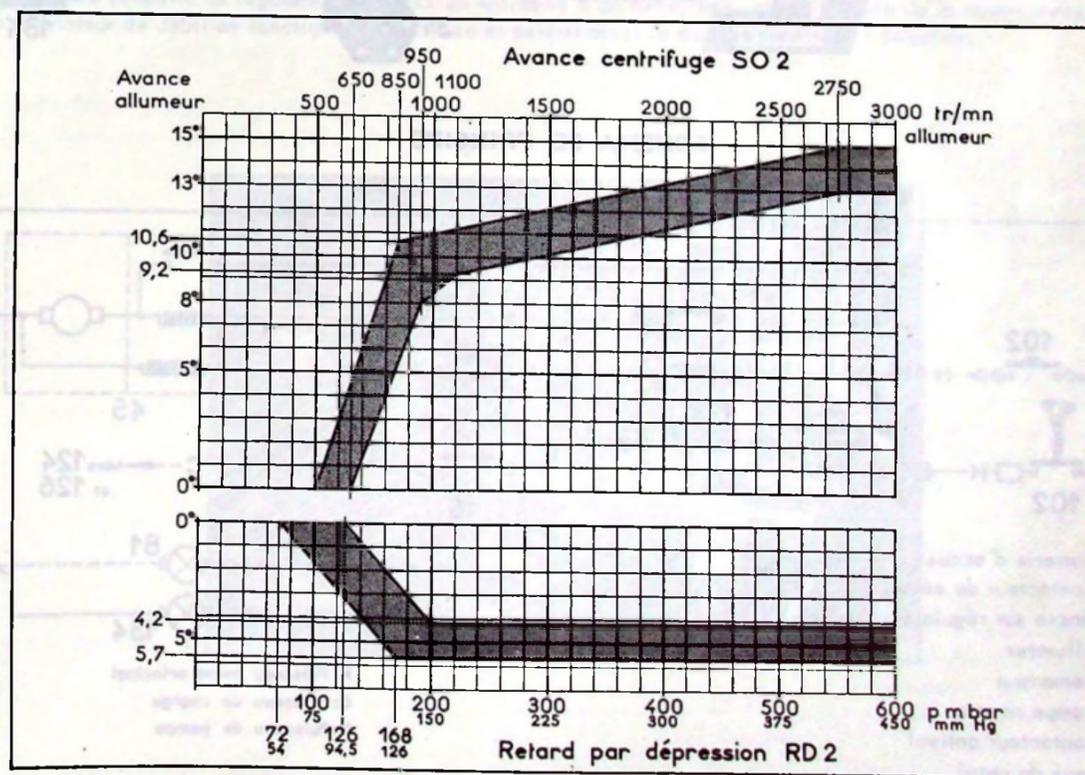
Fonctionnement

Une électrovanne modèle SB.IE permet le passage de la dépression de commande de la capsule.

La prise de dépression s'effectue sur la canalisation alimentant la chambre de réserve, permettant la commande des volets d'air climatisé.

L'électrovanne fonctionne par l'intermédiaire du contacteur de sécurité de démarrage (16) (voir schéma page 4) qui établit le retour à la masse pour la position « N » ou la position « P » du sélecteur, la mise sous tension étant réalisée par le contact du véhicule.

Pour les autres positions du sélecteur (« D » - « 2 » - « 1 » et « R ») le circuit de l'électrovanne est ouvert par l'intermédiaire du contacteur de sécurité (crantage du sélecteur ayant ouvert les contacts). La dépression ne peut ainsi agir sur la capsule de l'allumeur et la fonction retard (10°) se trouve ainsi supprimée.

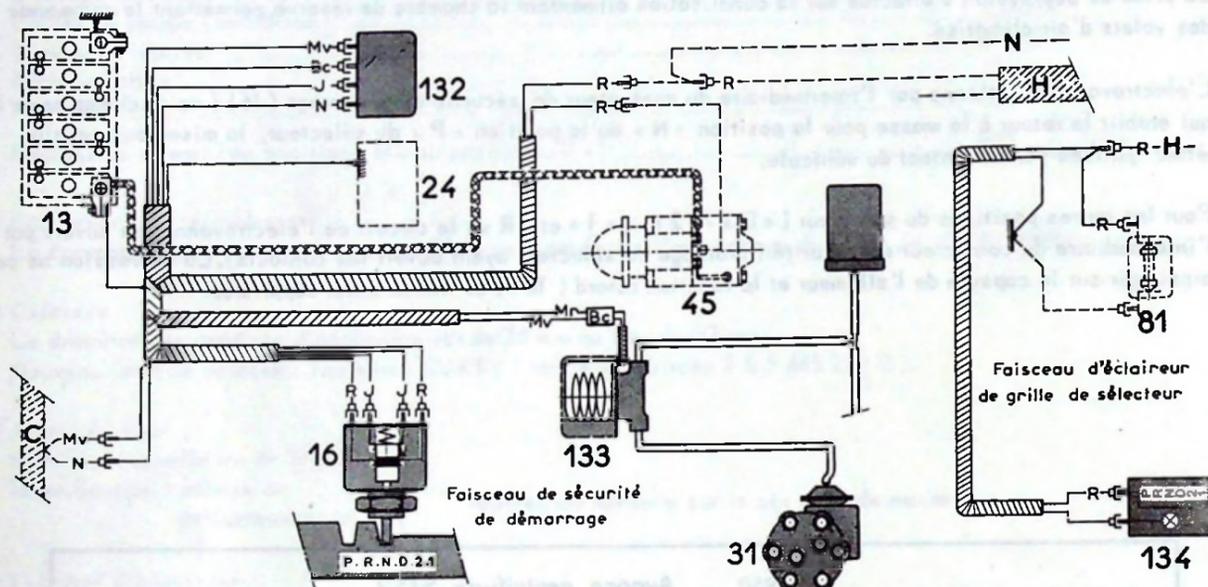


VEHICULE SM

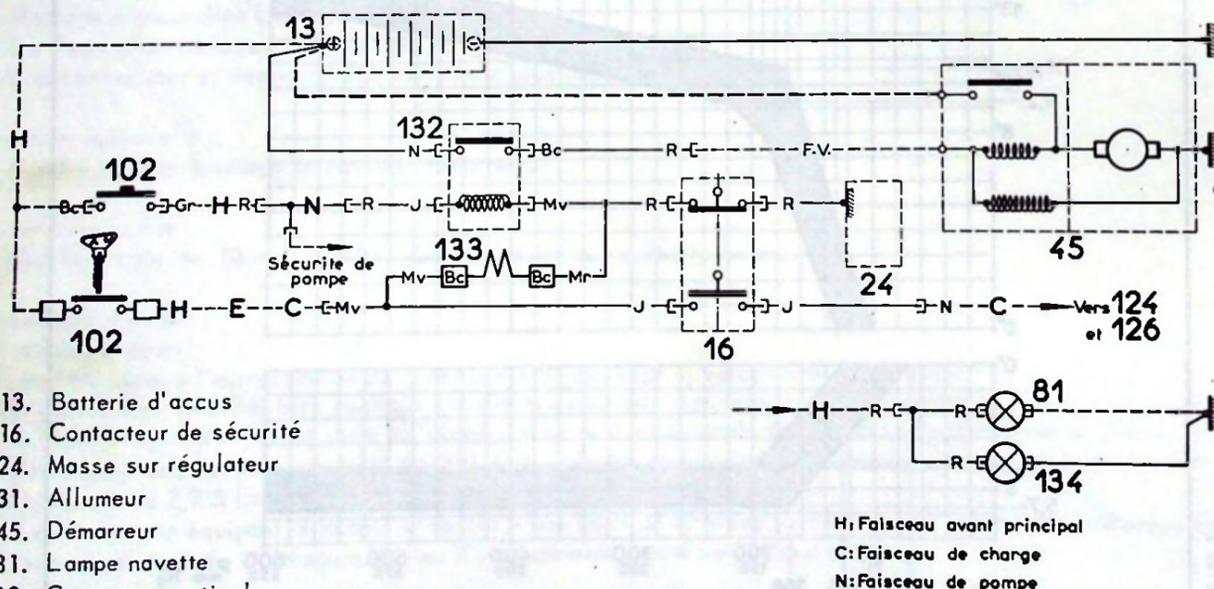
EQUIPE D'UNE BOITE AUTOMATIQUE BORG-WARNER

SCHEMA D'INSTALLATION

S. 51-15



SCHEMA DE PRINCIPE



- 13. Batterie d'accus
- 16. Contacteur de sécurité
- 24. Masse sur régulateur
- 31. Allumeur
- 45. Démarreur
- 81. Lampe navette
- 102. Contacteur antiviol
- 124,126 Feux de recul
- 132. Relais de sécurité de démarrage
- 133. Electrovanne
- 134. Eclairer de grille de sélecteur

H: Faisceau avant principal
C: Faisceau de charge
N: Faisceau de pompe

m) Bobines :

Emplacement différent, fixation près de la nourrice de refroidissement.

n) Bougies :

Première monte : GOLDEN LODGE HL
Monte autorisée : BOSCH W 175 T 30 - AC 42 XLS - MARCHAL GT 34/5 H
BERU 175/14/3 A - CHAMPION N 10 Y - EYQUEM 707 LS
MARELLI CW 7 LP

2. EMBRAYAGE :

La pédale de débrayage est supprimée.
Le convertisseur de couple, $\phi = 270$ mm (référence 1684) à trois éléments, donne une multiplication de couple comprise entre 2,3 et 1.

3. ALIMENTATION ESSENCE :

Un filtre est monté sur la canalisation d'alimentation d'essence, entre la pompe et la rampe d'alimentation des carburateurs (voir Note XT 7 S).

4. REFROIDISSEMENT :

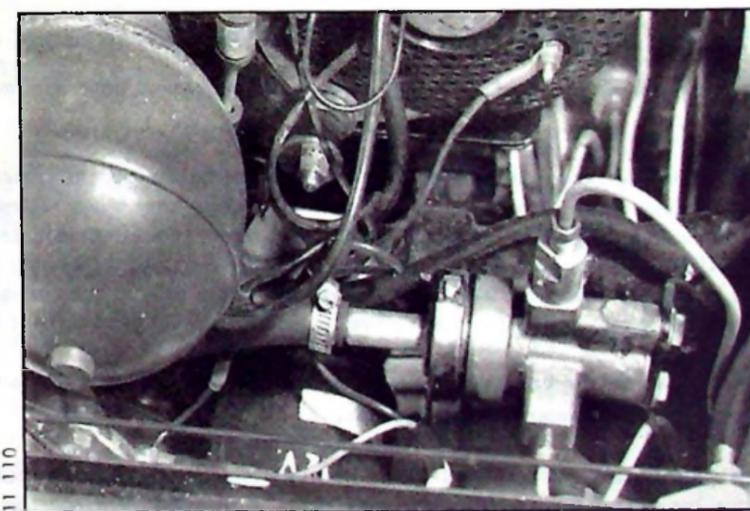
Le tube de refoulement du couvercle du régulateur thermostatique au radiateur est modifié pour recevoir l'échangeur de température d'huile de boîte de vitesses.
Les moteurs des ventilateurs électriques sont modifiés. Leur puissance est augmentée, (moteurs identiques à ceux montés sur 2,670 litres injection).

5. DIRECTION :

La direction est modifiée : l'angle de braquage est de $43^{\circ}30'_{-1}^0$ degrés au lieu de $45^{\circ}_{-1}^0$ degrés. Ceci est dû au positionnement différent des sorties de la boîte de vitesses (15 mm en avant et 10 mm de plus en hauteur) entraînant une nouvelle position des transmissions.
La traverse support de boîte de vitesses et la traverse de contreventement sont modifiées.

6. HYDRAULIQUE :

Le régulateur centrifuge fixé en bout de la boîte de vitesses à été supprimé et remplacé par un régulateur de pression. Son rôle est identique : permettre une augmentation de pression dans le régulateur à débit variable de la direction, en fonction de la vitesse du véhicule. Cette fonction est réalisée mécaniquement, à l'aide de masselottes dans le cas du régulateur centrifuge, et hydrauliquement dans le cas du régulateur de pression. La pression fournie par la boîte de vitesses automatique augmente en fonction de la vitesse du véhicule. Cette pression appliquée sur la coupelle du régulateur de pression solidaire d'un tiroir, fait varier l'arrivée de la haute pression dans le régulateur de débit en fonction de la vitesse et permet ainsi le durcissement de la direction.



Le réservoir hydraulique est différent. La tuyauterie d'alimentation du cylindre émetteur de débrayage est supprimée.

7. ELECTRICITE :

Démarreur :

Puissance augmentée : 2,44 CV

Diamètre 115 au lieu de 100 mm.

Fixation par écrous et goujons au lieu de vis (clé spéciale 4011-T pour dépose et pose du démarreur).

L'écran thermique de protection du démarreur est modifié.

Un bruiteur de survitesse, placé dans la console, et commandé par le temporisateur de pompe, avertit le conducteur lorsque le régime moteur limite, à ne pas dépasser, est atteint (6400 tr/mn).

Un contacteur, placé sur la boîte de vitesses, permet la commande du démarreur, par l'intermédiaire d'un relais fixé sur le passage de roue avant droit, uniquement lorsque le levier de sélection est en position « P » ou « N ».

Il commande également l'allumage des feux de recul lorsque le levier de sélecteur est en position « R ».

8. BOITE DE VITESSES :

Système BORG-WARNER, référence : Modèle 35.

La boîte de vitesses est automatique à commande hydraulique. Elle se compose d'un train épicycloïdal permettant d'obtenir trois rapports en marche avant et un rapport en marche arrière.

Le carter de différentiel (pont) est isolé du carter de boîte de vitesses et contient une huile différente.

CONDUITE DU VEHICULE :

Un levier permet de sélectionner six positions.

- P : Parking
- R : Marche arrière (Reverse)
- N : Point mort (Neutral)
- D : Automatique (Drive)
- 2 : 1 - 2 Exceptionnelle
- 1 : 1 Exceptionnelle.

La pédale d'accélérateur actionne un câble supplémentaire « KICK-DOWN » qui commande une came à l'intérieur de la boîte de vitesses permettant d'intervenir volontairement sur le fonctionnement de la commande automatique des rapports (temps d'utilisation de ceux-ci).

a) Position « P » :

Dans cette position, les roues motrices sont bloquées par un verrouillage mécanique de sécurité, indépendant du frein de sécurité. Cette position est utilisée, soit pour le stationnement, soit pour actionner le démarreur, ou pour effectuer des réglages sur le moteur.

NOTA : NE JAMAIS SELECTIONNER LA POSITION « P » LORSQUE LE VEHICULE EST EN MOUVEMENT. SELECTIONNER CETTE POSITION APRES AVOIR AGI SUR LE FREIN DE PARKING

b) Position « R » :

N'enclencher cette position que le véhicule arrêté et le moteur tournant au ralenti.

c) Position « N » :

Ne l'utiliser que pour la mise en route au démarreur ou, exceptionnellement, pour un remorquage à vitesse réduite sur un parcours très court.

d) Position « D » :

A utiliser pour la conduite ville et route en marche avant. Dans cette position, le véhicule démarre en 1ère vitesse. Les passages en 2ème et en 3ème vitesses se font automatiquement à des régimes variant avec la position de l'accélérateur et la vitesse du véhicule. La rétrogradation des rapports s'effectuera de même automatiquement. Le système « KICK-DOWN » permet, en appuyant à fond sur l'accélérateur, de provoquer le changement de vitesses de 3ème en 2ème ou de 2ème en 1ère en dehors de la plage de rétrogradation automatique.

La sélection redevient automatique dès que l'on relève le pied de l'accélérateur (voir tableau ci-contre).

e) Position « 2 » :

Elle permet l'utilisation des deux premiers rapports sans passage de la 3ème. Elle doit être utilisée pour la conduite en montagne et pour les dépassements rapides.

f) Position « 1 » :

C'est une position exceptionnelle. Elle permet l'utilisation du premier rapport sans passage du second. Elle est recommandée pour les descentes à fort pourcentage (en montagne, rampe de garage), l'effet du frein moteur étant alors au maximum.

Le passage de « D » en « 2 » peut s'effectuer en marche. Il est impératif que la vitesse du véhicule soit inférieure à 130 km/h afin d'éviter un « surrégime » du moteur.

Le passage de « 2 » en « 1 » est possible, à condition que la vitesse du véhicule n'excède pas 50 km/h (un dispositif de sécurité empêche le passage de la première au-dessus de cette vitesse). Dans tous les cas, s'assurer que le régime moteur ne dépasse pas 6000 tr/mn.

Il est possible de passer de la position « 1 » en position « 2 » en roulant, de même qu'il est possible de passer de la position « 2 » en position « D » en roulant.

NOTA : Les positions « P » et « N » ne doivent être utilisées qu'après l'arrêt complet du véhicule, de même que la position « R ».

| POSITION « D » | | | | |
|--|--|-------------------------------------|---|--------------|
| | Vitesse du véhicule au moment du changement de rapport | | | |
| | 1er → 2ème | 2ème → 3ème | 3ème → 2ème | 2ème → 1er |
| En fonction de la position de la pédale, AVANT « KICK-DOWN » | 10 à 45 km/h | 15 à 85 km/h | 10 à 55 km/h | 5 à 10 km/h |
| Pédale complètement enfoncée en « KICK-DOWN » | 60 à 65 km/h <i>au maximum</i> | 115 à 120 km/h <i>au maximum</i> | 100 à 105 km/h <i>(rétrogradation en cours d'accélération)</i> | 50 à 55 km/h |

Le tableau ci-dessus montre que le dispositif « KICK-DOWN » permet d'obtenir la rétrogradation de « 3 » en « 2 » ou de « 2 » en « 1 » à un régime plus élevé que par l'automatisme, ce qui procure une accélération plus franche.

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES

| Combinaison des vitesses | Rapport du train épicycloïdal | Couple de pignons | Rapport B.V. | Couple conique | Démultiplication totale | Vitesses à 1000 tr/mn |
|--------------------------|--|-------------------|--------------|----------------|-------------------------|-----------------------|
| 1 | 28/67 | | 0,497 | | 0,114 | 14,10 km/h |
| 2 | $\frac{28}{67} \times \frac{32}{67} + \frac{32}{28}$ | 38/32 | 0,819 | 8/35 | 0,187 | 23,25 km/h |
| 3 | 1/1 | | 1,187 | | 0,271 | 33,72 km/h |
| M.AR | 32/67 | | 0,568 | | 0,130 | 16,13 km/h |

La vitesse en km/h à 1000 tr/mn moteur est donnée pour des pneus 205/70 VR 15 XWX dont le développement sous charge est de 2,056 m.

Capacités :

1°) *Convertisseur* : 3,3 litres - *Carter de boîte* : 2 litres - *Echangeur* (réfrigérateur) et canalisations : 1,2 litre ; au total : 6,5 litres.

Qualité de l'huile : TOTAL ATF 33.

La jauge pour le carter de boîte et le convertisseur est située à l'avant droit.

2°) *Carter de différentiel* : (pont) : 1,2 litre

Qualité de l'huile : TOTAL EXTREME PRESSION SAE 80

La jauge pour le carter de différentiel (pont) est située derrière la direction.

9. PNEUS

Pneus avant et arrière : 205/70 VR 15 MICHELIN XWX

Pression des pneus :

Avant : 2,3 bars - Arrière : 2,1 bars - Secours : 2,5 bars

Equilibrage dynamique à 10 grammes

10. MANOEUVRE DE GARAGE (sans moteur)

La manoeuvre du véhicule doit être faite, le levier en position « N ».

Démarrage du moteur

Le démarrage du moteur n'est possible qu'à l'aide du démarreur, et seulement pour les positions « N » et « P » du sélecteur. Il est impossible par remorquage.

Remorquage du véhicule.

Le remorquage doit être fait, l'avant du véhicule levé.

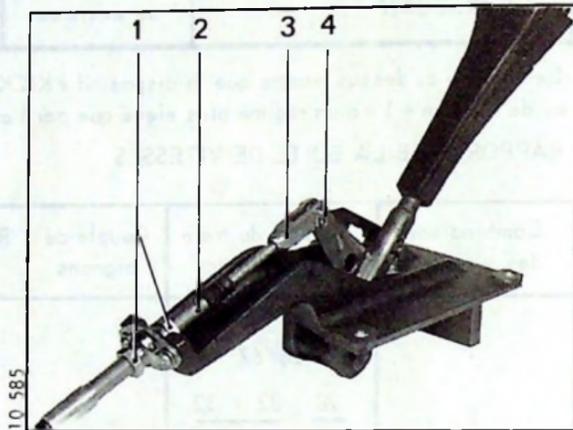
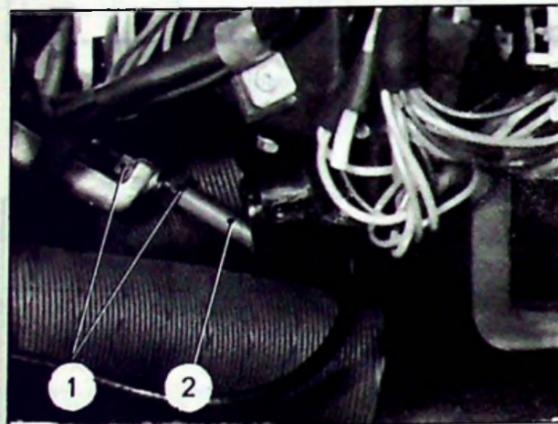
Exceptionnellement le véhicule peut être remorqué à la vitesse réduite sur un parcours très court et le levier de sélection en position « N ».

11. REPARATION

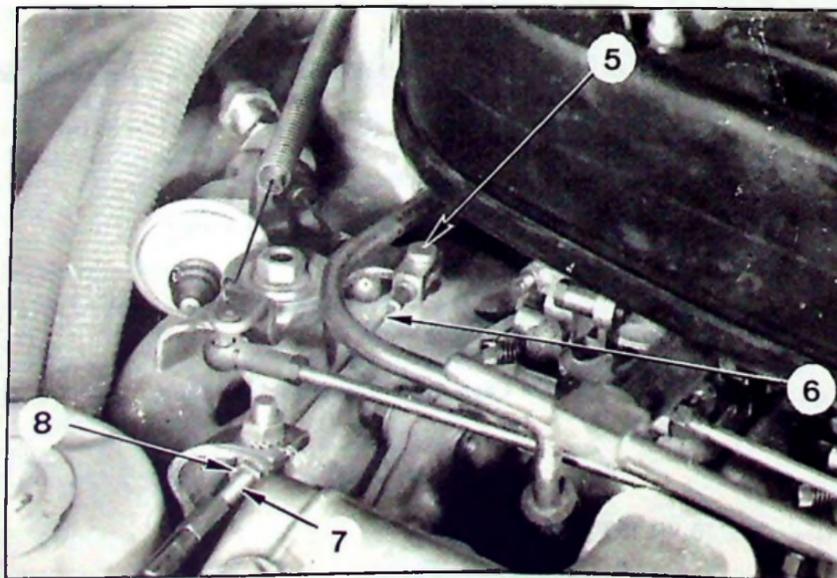
1. Contrôle du jeu aux soupapes : Il est nécessaire d'entraîner le moteur par une batterie de 6 volts en remplacement de la batterie d'origine ; agir par impulsions successives pour obtenir la position désirée des arbres à cames.

2. Réglage des câbles de commande :

a) Câbles de sélection : Le levier de sélection étant en position « 1 » le câble tiré au maximum, s'assurer que l'axe (4) de la chape (3) n'est pas en contrainte, sinon desserrer les contre-écrous (1) pour déplacer l'embout fileté (2).



b) Câble de « KICK-DOWN » : L'accélérateur étant au repos, papillons fermés, ralenti réglé, tirer sur le câble (6) puis le laisser revenir lentement; le câble étant tendu mais non tiré, l'axe (5) doit se déplacer sans contrainte dans la chape du câble et dans le levier, sinon, débloquer le contre-écrou (8) et agir sur l'embout fileté (7).



10 537

12. REVISION DES 1000 KM.

La révision des 1000 km est identique à celle indiquée dans la Note Technique N° 2 S sauf les points particuliers suivants :

1. Moteur

Calage dynamique de l'allumeur.

Serrer énergiquement le frein de parking, caler les roues avant et, si possible, placer un aide au volant pour appuyer sur la pédale de frein principal.

Laisser tourner le moteur au ralenti, moteur chaud, le sélecteur en position « N » ou « P » :

- Passer en position « D » (le moteur chute de régime suite à la « traînée » du convertisseur.
- Régler le régime moteur à 700 tr/mn en position « D ».
- Régler l'avance pour obtenir $6^\circ \pm 1^\circ$, capsule branchée.
- Retoucher le régime moteur, si nécessaire, pour obtenir les conditions ci-dessus ($6^\circ \pm 1^\circ$ à 700 tr/mn en position « D »).

Sélecteur en position « D », la dépression n'agit pas sur la capsule. L'électrovanne n'étant plus sous tension, le régime moteur ne doit pas changer, capsule branchée ou débranchée.

- Passer en position « N » ou « P ». S'assurer que le régime résultant est inférieur à 950 tr/mn.
- Desserrer le frein de parking, enlever les cales.

2. Boîte de vitesses

Vidange de la boîte de vitesses :

Le véhicule étant sur un élévateur, dévisser le bouchon (1) de la boîte de vitesses (vis à tête ronde). Laisser écouler l'huile.

Vidange du carter de différentiel (pont).

Dévisser le bouchon (2) (vis à tête H) de vidange du carter de différentiel, laisser écouler l'huile. Mettre les bouchons (1) et (2) en place, effectuer les pleins.

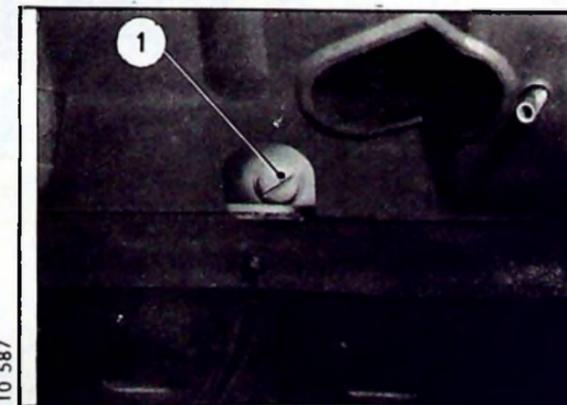
Remplissage de la boîte de vitesses :

Verser par le puits de jauge (4, page 10) 2,5 litres environ d'huile TOTAL ATF 33.

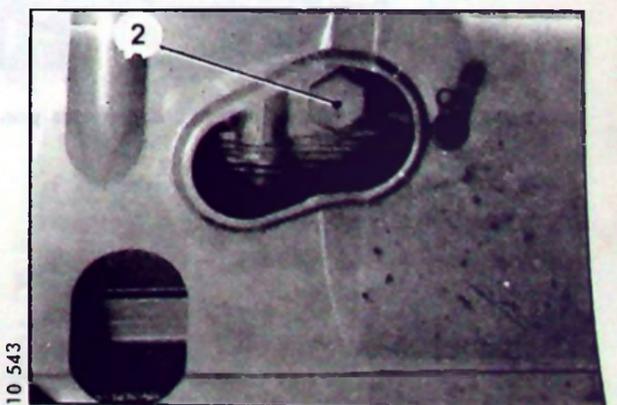
(L'huile contenue dans le convertisseur et une partie de l'huile contenue dans l'échangeur ne s'écoule pas à la vidange).

Remplissage du carter de différentiel (pont) :

Verser par le puits de jauge (3, page 10) 1,2 litre d'huile TOTAL EXTREME PRESSION SAE 80.



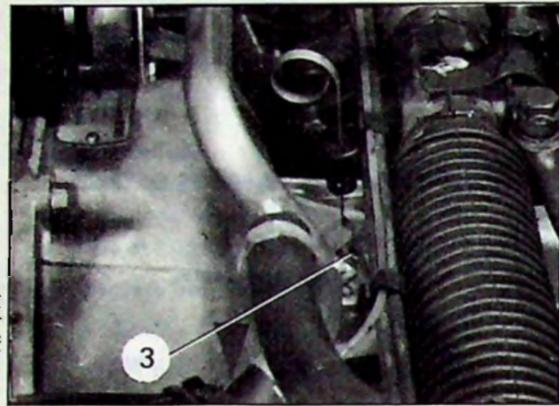
10 587



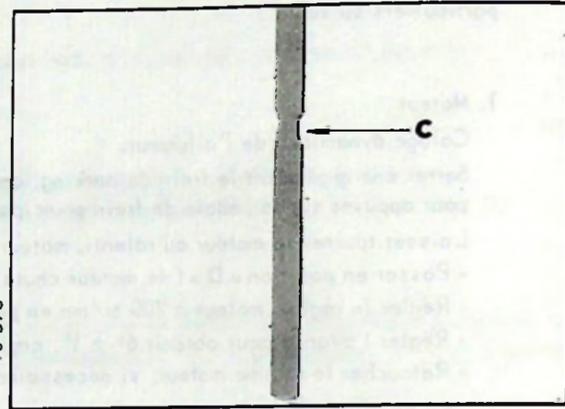
10 543

3. Vérification des niveaux :

Vérifier le niveau d'huile du carter de différentiel, MOTEUR ARRETE, à l'aide de la jauge (3), derrière la direction, et compléter jusqu'au niveau « c ».



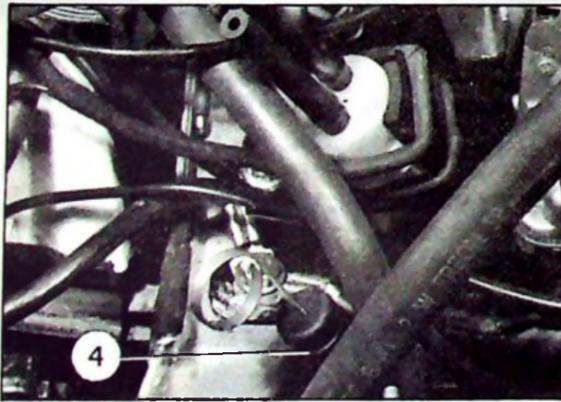
10 575



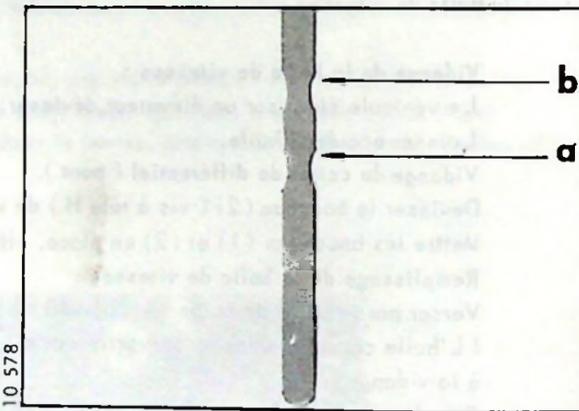
10 578

Vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses : à l'aide de la jauge (4), à l'avant droit. Mettre le sélecteur de vitesses en position « P », FAIRE TOURNER LE MOTEUR AU RALENTI, compléter jusqu'au niveau « a » dans le cas d'huile froide, ou jusqu'au niveau « b » dans le cas d'huile chaude.

NOTA : La vis située sur le côté droit de la boîte de vitesses (axe de rotation de la poulie de renvoi du câble de « KICK-DOWN ») ne doit jamais être desserrée pour des opérations autres que celles de remise en état de la boîte de vitesses.



10 533



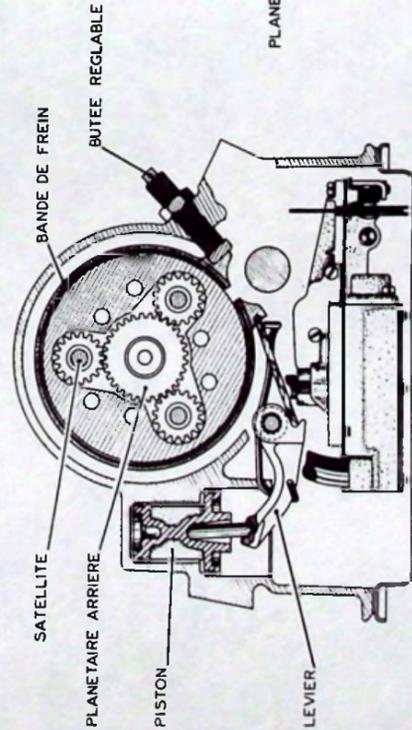
10 578

4. Pneus :

Vérifier et établir, s'il y a lieu, la pression des pneus : ± 0,05 bars

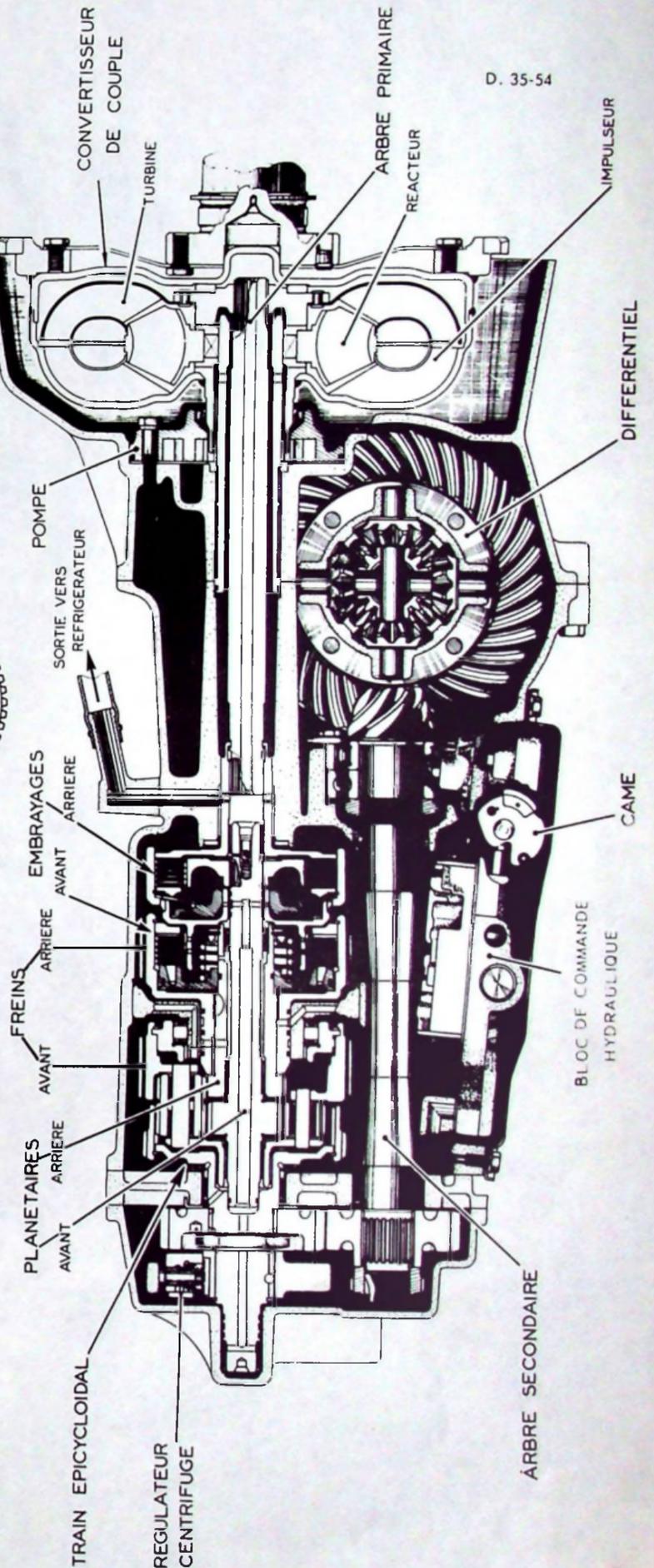
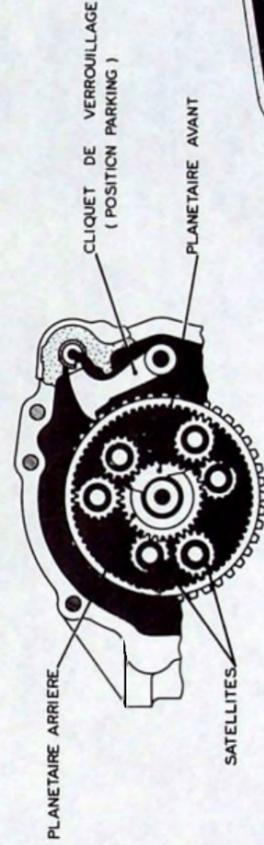
Avant : 2,3 Arrière : 2,1 Secours : 2,5

FREIN AVANT



CITROEN SM
BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE
BORG-WARNER

TRAIN EPICYCLOIDAL



D. 35-54

c) **Carburateurs :**
 3 carburateurs double corps WEBER 42 DCNF 26 / 2

Réglages :

| | |
|--|--|
| Diffuseur | 36 |
| Gicleur principal | 140 |
| Calibre d'air d'automatisme | 170 |
| Tube d'émulsion | F 25 |
| Centreur de mélange | 3,5 |
| Calibre d'air de ralenti | 130 |
| Gicleur de ralenti | 60 |
| Clapet de pompe de reprise | 100 |
| Gicleur de starter | 110 / F 7 |
| Injecteur de pompe | 50 |
| Course de pompe (membrane) | 3,5 mm |
| Gicleur de reprise | F 7 / 80 |
| Flotteur laiton | 11 g |
| Pointeau | 200 |
| Réglage du ralenti (en position « N » ou position « P ») | 900 ^{+ 50} / ₀ tr/mn |

d) **Commande d'accélérateur :**
 La commande des carburateurs est modifiée pour permettre l'accrochage du câble de «KICK-DOWN».

e) **Culasses :**
 Le diamètre des conduits d'admission est de 34 mm au lieu de 32 mm.
 Nouveau joint de culasse : fourniture CURTY (référence Citroën 2 S 5 445 228 C).

f) **Arbres à cames :**
 Modifiés, nouvelle loi de levée.
 Identification : admission ▲ } repères de fonderie sur le six pans de manœuvre.
 échappement ■ }

g) **Tubulure d'admission :**
 Modifiée, suite au montage de la culasse avec les conduits d'admission de $\phi = 34$ mm au lieu de $\phi = 32$ mm.

h) **Carter moteur :**
 Différent, suite à l'augmentation de la cylindrée. Epaisseur de la toile des paliers n°2 et n°3 modifiée.
 Montage de nouvelles chemises.
 La fixation du démarreur est réalisée par goujons au lieu de vis.
 L'encombrement du démarreur (diamètre) est plus important.

i) **Carter inférieur :**
 Modifié, suite au montage du nouveau démarreur.

j) **Supports moteur :**
 Modifiés, cale de 10 mm supplémentaire solidaire des supports moteur.

k) **Attelage moteur :**

- **Volant moteur :**
 Modifié, suite à l'augmentation du ϕ des pions de centrage du mécanisme d'embrayage.
- **Vilebrequin :** Modifié, bras centraux chanfreinés pour passage dans le nouveau carter.
 L'équilibrage est différent suite à l'augmentation du ϕ et du poids des pistons. (Repérage sur la joue du 5ème maneton) exemple : devient AA 350 au lieu de AA 50 (le chiffre 3 étant l'identification du vilebrequin du moteur de 2,965 litres).
 Le vilebrequin équipant le moteur accouplé à une boîte de vitesses automatique B.W., comporte une bague de centrage en bout du vilebrequin au lieu d'un roulement retenu par un jonc d'arrêt.
- **Piston :**
 Le diamètre est augmenté suite à l'augmentation de cylindrée.
 Le diamètre intérieur de l'axe de piston devient 16 mm au lieu de 17 mm et la longueur 64 mm au lieu de 69 mm.
 Le diamètre extérieur reste inchangé. Les bossages du piston sont modifiés en conséquence.
- **Bielle :** Le diamètre extérieur sur pied de bielle est augmenté.

1) **Allumeur**

Nouvel allumeur SEV-MARCHAL avec capsule à dépression (référence SEV-MARCHAL 41 102 102 - référence CITROEN 2 S 5 430 189 U).

La courbe d'avance est modifiée (voir schéma ci-dessous).

Calage dynamique à 700 ^{+ 50}/₀ tr/mn : 6° ± 1° (à effectuer le levier de changement de vitesses en position «DRIVE» et capsule à dépression branchée, frein de parking serré, roues avant calées).

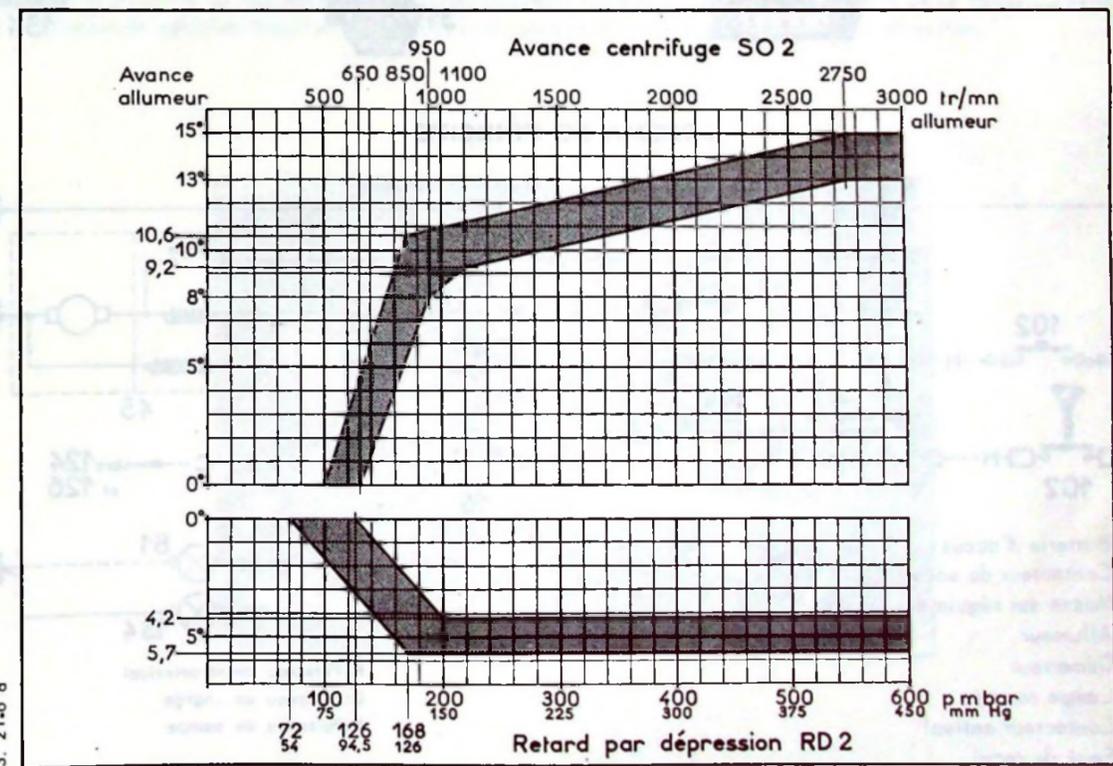
La capsule à dépression donne un retard de 10° lorsque le sélecteur de vitesses se trouve en position «N» ou en position «P».

Fonctionnement

Une électrovanne modèle SB.1E permet le passage de la dépression de commande de la capsule. La prise de dépression s'effectue sur la canalisation alimentant la chambre de réserve, permettant la commande des volets d'air climatisé.

L'électrovanne fonctionne par l'intermédiaire du contacteur de sécurité de démarrage (16) (voir schéma page 4) qui établit le retour à la masse pour la position «N» ou la position «P» du sélecteur, la mise sous tension étant réalisée par le contact du véhicule.

Pour les autres positions du sélecteur («D» - «2» - «1» et «R») le circuit de l'électrovanne est ouvert par l'intermédiaire du contacteur de sécurité (crantage du sélecteur ayant ouvert les contacts). La dépression ne peut ainsi agir sur la capsule de l'allumeur et la fonction retard (10°) se trouve ainsi supprimée.



S. 21-6 °

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Un certain nombre de modifications ont été récemment apportées aux différents moteurs MASERATI équipant les véhicules SM.

Pour permettre d'identifier rapidement les moteurs comportant ces modifications, les numéros de départ des moteurs modifiés sont mentionnés pour chacune d'elles.

Le tableau ci-dessous à pour seul but de rappeler les différents types de moteurs SM existants, leurs numéros de départ ainsi que la nature des pièces modifiées. Dans les pages suivantes, pour chaque modification, il est précisé le N° du premier moteur sur lequel la modification a été apportée et ce pour chaque type de moteur.

| TYPE DE MOTEUR ET N° DE DEPART DE CETTE SERIE DE MOTEUR | | PIECES MODIFIEES |
|--|---------|---|
| C 114/03 2.7 litres - Injection Europe | 300 001 | carter moteur - bielles vilebrequin clapet de décharge |
| C 114/11 - 2,9 litres carburateur - B.V automatique Europe | 350 001 | carter moteur-bielles vilebrequin-pistons et axes de pistons clapet de décharge limiteur de débattement |
| C 114/04/1 - 2.9 litres carburateur - B.V méca- nique - USA-CANADA | 400 001 | carter moteur vilebrequin - pistons et axes de pistons clapet de décharge |
| C 114/04/2 - 2,9 litres carburateur - B.V auto- matique - USA - CANADA | 450 001 | carter moteur vilebrequin pistons et axes pistons clapet de décharge |

REMARQUE :

Toutes les pièces modifiées ont fait l'objet d'un changement de numéro au Département des Pièces de Rechange. Elles remplaceront les anciennes pièces à épuisement des stocks.

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE

N° 34 S

Le 3 Octobre 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

Tous Types

MOTEUR

Evolution

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

I. CARTER MOTEUR ET VILEBREQUIN.

MODIFICATION :

Depuis les moteurs N° 301 881 - 350 159 - 400 551 - 450 590, l'épaisseur de la toile des paliers N° 2 et N° 3 du carter moteur, a été augmentée (fig. 1).

Le vilebrequin est modifié en conséquence ; le chanfreinage des flasques du palier central est plus important (fig. 2).

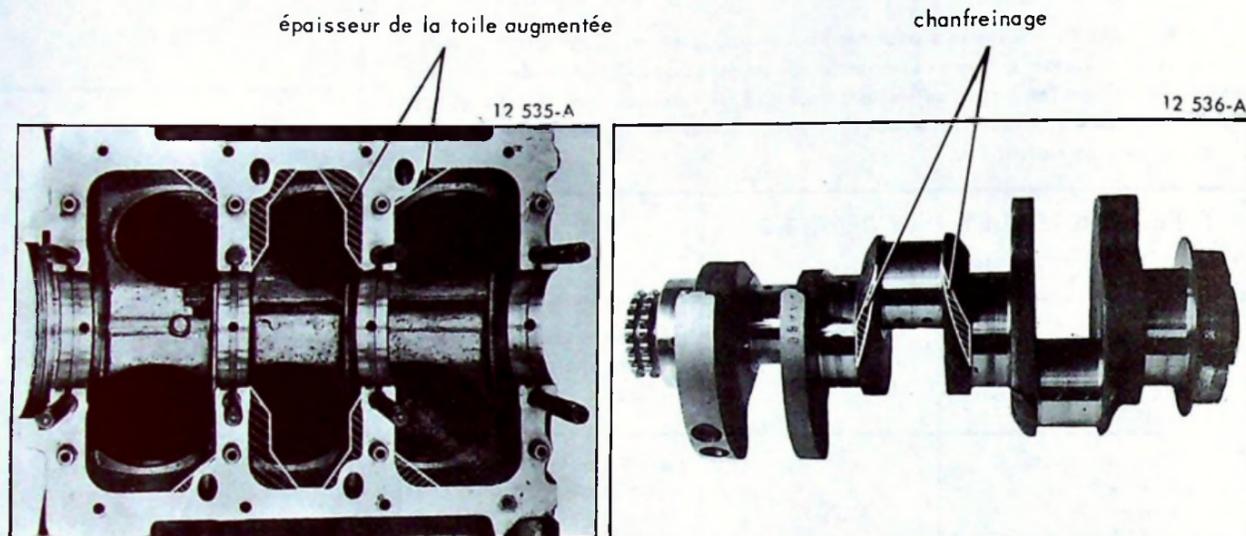


Figure 1

Figure 2

REPARATION.

Carter moteur : Moteurs 2,7 litres et 2,9 litres, Tous Types.

Le nouveau carter-moteur peut remplacer l'ancien à la condition de monter le nouveau vilebrequin.

Vilebrequin : Moteurs 2,7 litres et 2,9 litres, Tous Types.

Le nouveau vilebrequin se monte indifféremment dans un ancien ou un nouveau carter. Il est impossible de monter un ancien vilebrequin dans un nouveau carter.

PIECES DE RECHANGE.

Ce nouveau vilebrequin devra faire l'objet d'une commande précisant la classe des bielles du moteur démonté, si celles-ci sont réutilisables.

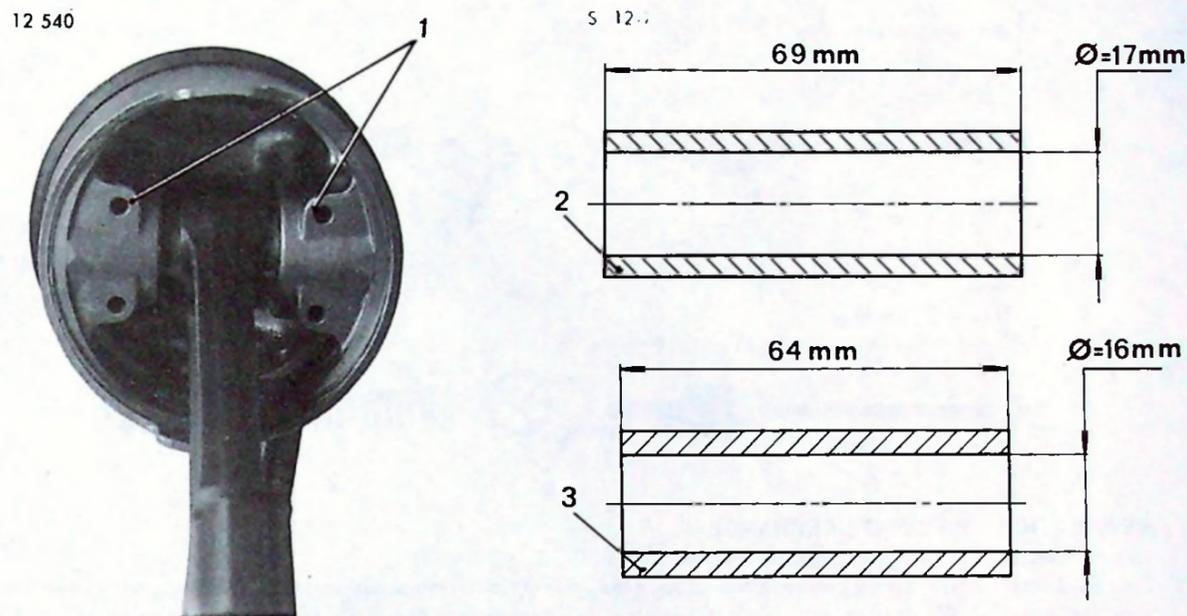
Dans le cas contraire, commander l'ensemble vilebrequin-bielles.

II. PISTON ET AXE DE PISTON.

MODIFICATION :

Elle ne concerne que les moteurs 2,9 litres.

Depuis les moteurs 350 151 - 400 339 - 450 405, la longueur des bossages (1) des pistons a été augmentée. Pour obtenir un poids de l'ensemble piston + axe, identique à l'ancienne solution, la longueur de l'axe de piston (3) et son diamètre intérieur ont été diminués.



REPARATION :

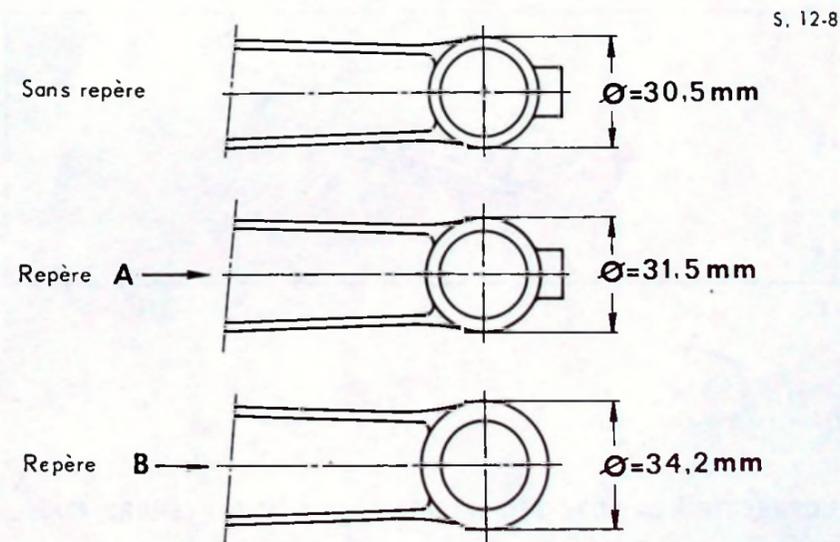
Il est possible de monter un nouvel ensemble piston + axe modifié, en remplacement de l'ancien ensemble. En aucun cas, il ne faut monter un ancien axe (2), L = 69 mm dans un piston avec la longueur des bossages augmentée.

III. BIELLE.

MODIFICATION :

Depuis les moteurs N° 302 945, 350 177, le diamètre extérieur du pied de bielle a été modifié, il est passé de 30,5 mm à 34,2 mm (repère B sur le corps).

NOTA : Un certain nombre de moteurs ont été équipés de bielles diamètre extérieur du pied = 31,5 mm (repère A sur le corps).



REPARATION : Dans la classe de poids correspondante, la nouvelle bielle repère B, diamètre extérieur de pied de bielle = 34,2 mm remplace l'ancienne bielle sans repère et celle repérée A sur tous les moteurs 2,7 litres et 2,9 litres utilisés à ce jour.

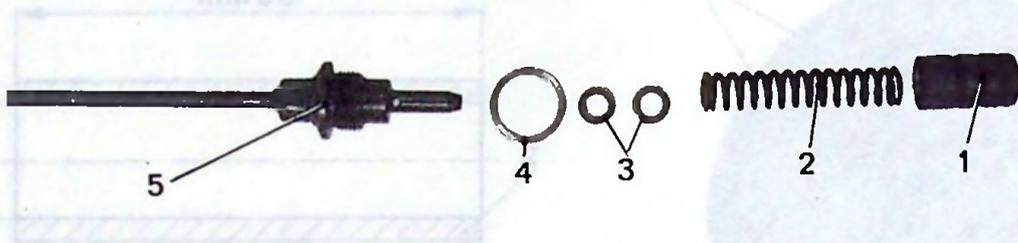
IV. POMPE A HUILE.

MODIFICATION :

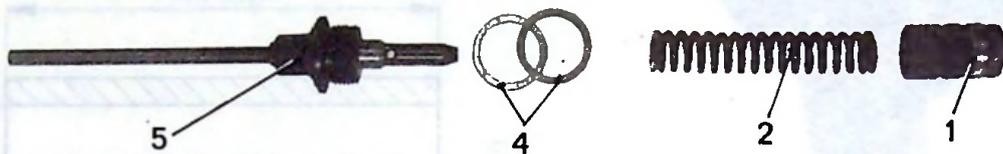
Depuis les moteurs N° 302 029 - 350 171 - 400 631 - 450 639, le clapet de décharge (1), le ressort (2), le bouchon (5) ont été modifiés, la ou les rondelles acier (3) interposées entre le bouchon (5) et le ressort (2) ont été supprimées, seules les rondelles cuivre (4) subsistent pour permettre le réglage de la pression.

Ancien montage :

12 530



Nouveau montage :



REPARATION - PIECES DE RECHANGE :

Les anciennes pièces ne seront plus fournies.

En cas d'intervention sur la pompe à huile, pour les moteurs antérieurs aux numéros indiqués, ainsi que pour tous les moteurs 2,7 litres équipés de carburateurs, le Département des Pièces de Rechange fournira un ensemble comprenant le clapet de décharge, le ressort et le bouchon qu'il faudra monter en remplacement de l'ancienne solution. A partir des N° moteurs indiqués, le Département des Pièces de Rechange fournira à l'unité les nouvelles pièces modifiées.

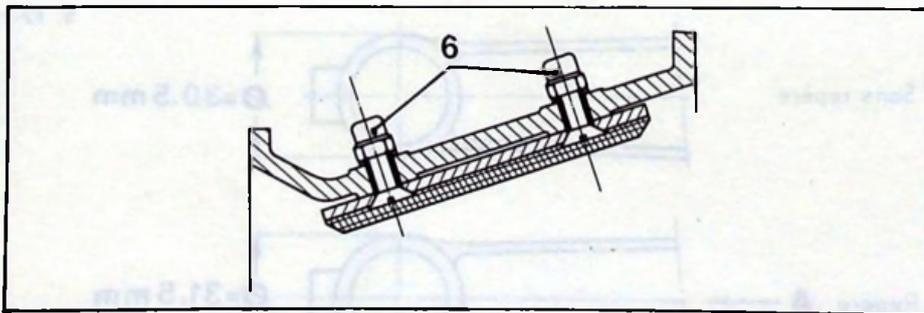
V. CULASSES :

MODIFICATION :

Depuis le moteur N° 350 177, le diamètre des vis (6) de fixation du limiteur de débattement sur la culasse est passé de 5 mm à 7 mm.

NOTA : Un certain nombre de moteurs ont été équipés avec des vis de $\phi = 6$ mm.

S. 12-4



REPARATION

Voir M.R N° 122-4 joint à cette note.

CORRECTIF A LA NOTE TECHNIQUE N° 33 S du 12 SEPTEMBRE 1973

I. MOTEUR k) Attelage moteur (volant moteur).

Seuls les véhicules équipés de la boîte de vitesses mécanique, commercialisés aux USA, sont pourvus d'un volant moteur modifié.



DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE
MÉTHODES RÉPARATIONS

VEHICULE SM

CULASSES

Montage de limiteurs de débattement de chaîne secondaire
avec vis de fixation, $\phi = 7$ mm.

Moteurs concernés : 2,7 litres carburateurs 105 304 →
2,7 litres injection
2,9 litres USA

Se procurer au Département des Pièces de Rechange :

| | |
|--|-----------------|
| - 2 limiteurs | 1 S 5 448 868 B |
| - 2 joints de couvre-culasse | 2 S 5 443 165 M |
| - 6 joints toriques (étanchéité de tubulure d'admission) | 1 S 5 405 914 K |
| - 4 joints d'étanchéité | 1 S 5 448 869 M |
| - 4 écrous borgnes | 1 S 5 448 870 Y |

MODE OPERATOIRE.

1. Démontage :

a) Moteurs C 114/1 (2,7 litres et 2,9 litres carburateurs) :

Déposer :

- la commande d'accélérateur,
- l'ensemble carburateurs et tubulure d'admission.

b) Moteurs C 114/03 (2,7 litres injection) :

Déposer :

- les capacités d'admission droite et gauche,
- la tubulure d'admission.

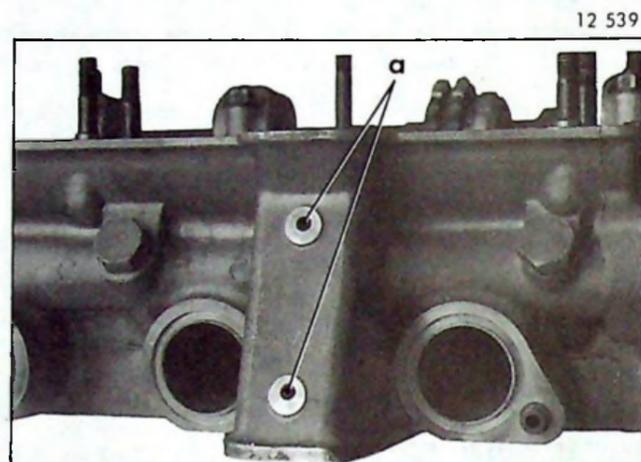
c) Déposer :

- les couvre-culasses droit et gauche,
- les arbres à cames d'admission (voir Op. S. 123-1 du Manuel 581, fascicule N° 2),
- les limiteurs à remplacer.

2. Préparation des culasses :

ATTENTION : Vérifier l'état des bossages où s'effectue la portée du limiteur. Dans le cas où la portée d'un limiteur est mauvaise, il sera nécessaire de procéder à la dépose de la culasse pour effectuer la modification des bossages.

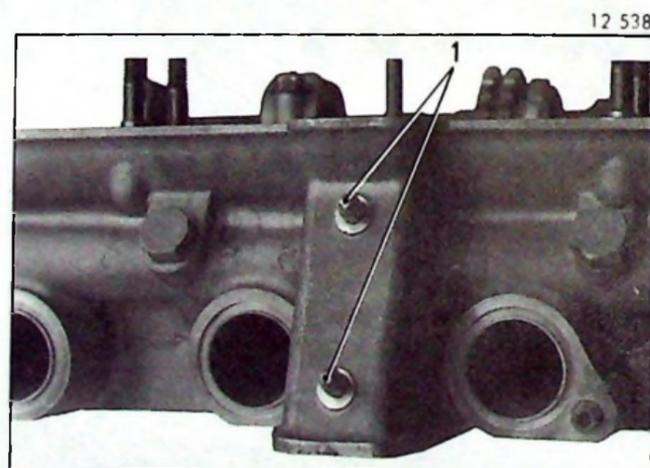
Percer les deux trous « a », à $\phi = 7,25$ mm en prenant soin de récupérer au maximum les copeaux d'aluminium.



Nettoyer soigneusement les culasses et présenter les nouveaux limiteurs afin de s'assurer du parfait entr'axe des trous « a ».

3. Montage :

Fixer les limiteurs sur les culasses (interposer une rondelle-joint sous les écrous borgnes (1)).

**Montage (suite) :**

Poser les arbres à cames d'admission (voir Op. S. 123-1 du Manuel 581, fascicule N° 2).

Poser les couvre-culasses (se référer à la Note Technique N° 30 S pour le montage des joints).

Moteurs 2,7 litres et 2,9 litres à carburateurs :

Mettre en place les joints toriques d'étanchéité de la tubulure d'admission.
Poser l'ensemble carburateurs-tubulure d'admission (serrage des vis : 5 mAN (0,5 m.kg)).
Accoupler la commande d'accélérateur.

Moteurs 2,7 litres injection :

Poser les joints d'étanchéité et la tubulure d'admission.
Assembler les capacités d'admission droite et gauche.

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 35 S

Le 7 Novembre 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

I. FILTRE A AIR

Depuis Octobre 1973, ces véhicules sont équipés d'un nouveau filtre à air avec cartouche filtrante en papier, en remplacement de la cartouche plastique.

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | ANCIENS N°s | NOUVEAUX N°s |
|----------------------------------|-------------|--------------|
| Filtre à air (Lautrette) | 5 435 700 W | 5 442 109 J |
| Cartouche filtrante | 5 405 974 M | 5 442 108 Y |

REPARATION

Le nouveau filtre à air 5 442 109 J remplace, sans modification, les anciens filtres 5 435 700 W et 5 405 972 R.

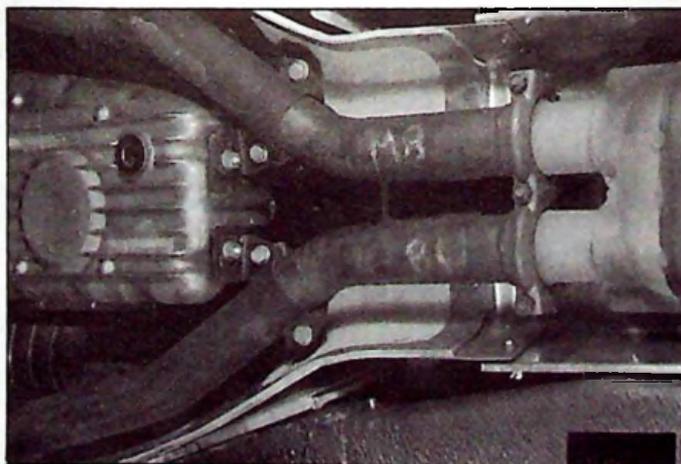
La nouvelle cartouche 5 442 108 Y remplace l'ancienne cartouche 5 405 974 M, à condition de respecter les prescriptions données par la notice d'entretien fournie avec la cartouche 5 442 108 Y.

REMARQUE : Cette notice (autocollante) est à placer sur le corps du filtre à air, à l'emplacement de celle existante.

II. TUBULURES D'ECHAPPEMENT (USA et CANADA seulement)

Ces véhicules sont équipés d'une fixation supplémentaire des tubulures inférieures d'échappement sur le carter de distribution, modifié en conséquence.

12 462



T.S.V.P.

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

(SB série SD)

MOTEUR

Evolution

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

REPARATION

Le montage de cette fixation supplémentaire des tubulures inférieures d'échappement n'est possible qu'à la condition de monter le nouveau carter de distribution.

Il n'est pas possible de procéder au lamage de l'ancien carter pour fixer l'équerre de maintien, le brut du nouveau carter de distribution ayant été augmenté pour permettre cet usinage supplémentaire.

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Sur les moteurs C114/03 à injection électronique est monté un nouvel interrupteur de commande de l'électro-vanne de commande des volets auxiliaires. Ce nouvel interrupteur se différencie du modèle précédent :

- a) Extérieurement par une orientation différente (le faisceau n'est pas modifié mais il a un parcours différent).

11119



Interrupteur 1er modèle
N° PR. 1 S 5 422 878 B

12385



Interrupteur 2ème modèle
N° PR. 1 S 5 445 264 C

- b) Intérieurement par :

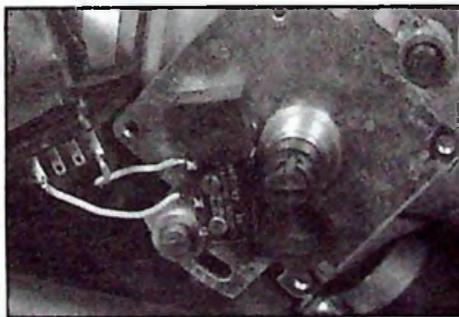
- une platine différente
- un interrupteur monté sur silentbloc
- une came montée sur l'axe de papillon principal

12717



Interrupteur 1er modèle

12760



Interrupteur 2ème modèle

REPARATION

Il est possible de remplacer un interrupteur 1er modèle par un interrupteur 2ème modèle.

T.S.V.P.



NOTE TECHNIQUE

N° 36 S

Le 21 Novembre 1973

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

(sauf USA - CANADA)

VEHICULE SM

(SB série SC)

MOTEUR

Interrupteur de commande
des volets auxiliaires

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

REPLACEMENT D'UN INTERRUPTEUR DE COMMANDE DE L'ELECTROVANNE, 1^{er} MODELE PAR UN INTERRUPTEUR, 2^{ème} MODELE

11119



DEPOSE

Déconnecter le faisceau.
Déposer l'interrupteur de commande de l'électrovanne.

POSE

Déposer le boîtier de l'interrupteur 2^{ème} modèle.
Poser la platine (1) de l'interrupteur sur la tubulure
Poser la came de commande (3) de l'interrupteur
en bout d'axe de papillon principal (Tenir le papillon
principal ouvert afin de faciliter le montage : la
languette (4) de l'interrupteur doit être entre
l'interrupteur et la came de commande).

Régler l'interrupteur de commande de l'électrovanne
(commande des papillons auxiliaires).

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au
ralenti: les papillons auxiliaires sont fermés (la
timonerie (5) est en butée vers la droite).

Desserrer les deux vis de fixation (2), de la platine
et la tourner vers la gauche (sens de l'accélération)
jusqu'en butée : les papillons auxiliaires sont fermés
(la timonerie (5) est en butée vers la droite).

Placer une cale de 3,2 mm entre l'excentrique et la
butée de papillon

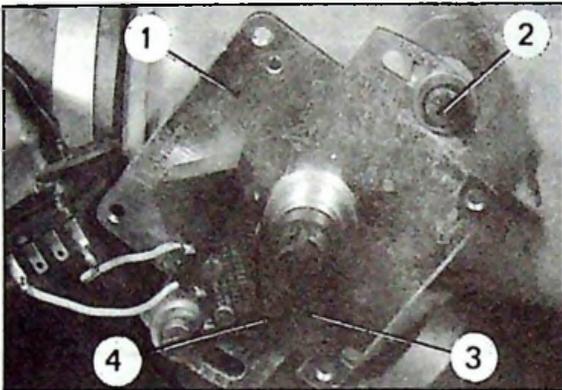
Tourner *très lentement* la platine (6) de l'interrupteur
vers la droite (sens de décélération) jusqu'au
moment précis de l'ouverture des papillons auxiliaires
(timonerie (5) en butée vers la gauche).

Serrer les deux vis (2) de la platine de l'interrupteur.

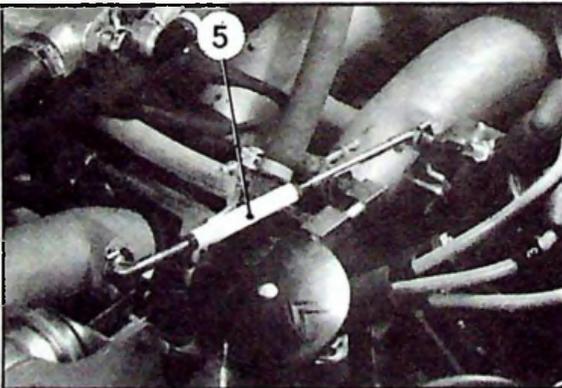
Déposer la cale et contrôler le réglage.

Poser le boîtier de l'interrupteur.

12760



11229



AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

Depuis Septembre 1973, ces véhicules sont équipés d'un nouveau diaphragme d'entraînement.

PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | ANCIEN NUMERO | NOUVEAU NUMERO |
|---------------------------|-----------------|-----------------|
| Diaphragme d'entraînement | 2 S 5 403 939 T | 2 S 5 446 657 U |

REPARATION.

Le nouveau diaphragme remplace l'ancien à condition de respecter les prescriptions de montage indiquées dans le tableau ci-dessous.

IMPORTANT :

Le diaphragme d'entraînement ainsi que ses fixations, doivent être remplacés par des pièces neuves, à chaque démontage.

| I. Vis de fixation du diaphragme sur le vilebrequin | |
|--|-----------------------------------|
| Prescriptions de montage | Couple de serrage |
| Vis non dégraissées Deux gouttes de LOCTITE 270 dans le filetage des trous du vilebrequin Une goutte sous les têtes de vis | 135 à 150 mAN (13,5 à 15 m.kg) |

II. Vis de fixation du diaphragme sur le convertisseur

| Prescriptions de montage | Couple de serrage |
|--|-------------------------------|
| Vis non dégraissées Une goutte de LOCTITE 270 sur le filetage Une goutte sous les têtes de vis | 81 à 90 mAN (8,1 à 9 m.kg) |



NOTE
TECHNIQUE

N° 37 S

Le 13 Mars 1974

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

(SB série SB)

(SB série SD)

Option boîte de
vitesses automatique

MOTEUR

Diaphragme d'entraînement
du convertisseur

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

A partir des moteurs neufs :

- N° 303 344 (2,7 litres Injection EUROPE),
- N° 400 649 (2,9 litres Carburateurs, BV mécanique USA - CANADA),
- N° 450 664 (2,9 litres Carburateurs, BV automatique USA - CANADA),

et des moteurs rénovés :

- N° R 108 570 (2,7 litres Carburateurs),
- N° R 150 253 (2,7 litres Carburateurs ALLEMAGNE),
- N° R 303 344 (2,7 litres Injection),

les pompes à eau sont modifiées :

L'étanchéité est assurée par joint CYCLAM et butée céramique.

Ce nouveau montage entraîne la modification ou la création des pièces suivantes :

- 1°) Carter de distribution,
- 2°) Arbre intermédiaire,
- 3°) Turbine de pompe à eau,
- 4°) Joint de pompe à eau avec butée céramique.

PIECES DE RECHANGE.

| DESIGNATION | NUMEROS |
|------------------------------|-----------------|
| Carter de distribution | 2 S 5 450 969 N |
| Arbre intermédiaire | 2 S 5 450 960 R |
| Turbine de pompe à eau | 1 S 5 450 958 U |
| Joint de pompe à eau } | 1 S 5 458 954 G |
| Butée céramique } | |

REPARATION.

Les nouvelles pièces n'étant pas interchangeables avec les anciennes, ces dernières sont toujours fournies par le Département des Pièces de Rechange.

La gamme de réparation, jointe à cette note, donne les explications nécessaires au montage des nouvelles pièces.

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE

N° 38 S

Le 11 Septembre 1974

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

VEHICULES SM

TOUS TYPES

MOTEUR

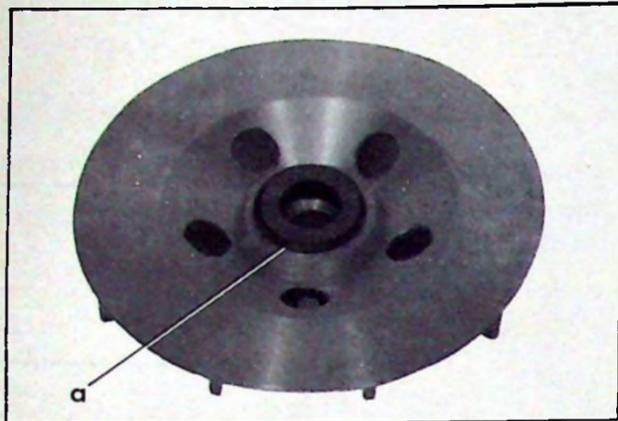
Pompe à eau

SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 5019
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

MONTAGE DE LA BUTEE CERAMIQUE ET DE LA BAGUE D'ETANCHEITE.

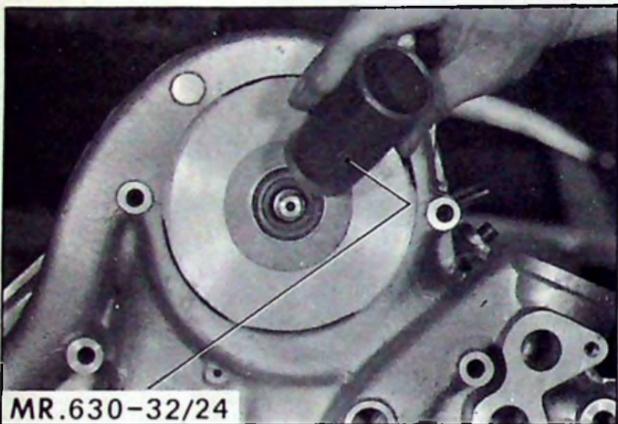
12850



Enduire de SUIF la face « a » de la butée
céramique.

La mettre en place, A LA MAIN, dans le loge-
ment de la turbine de pompe à eau.

12857



Enduire de graisse ROCOL A.S.P. ou de
graisse MOLYKOTE 557, la face « b » de la
bague d'étanchéité.

La mettre en place à l'aide de l'outil
MR. 630-32/24 (voir dessin page suivante).

IMPORTANT :

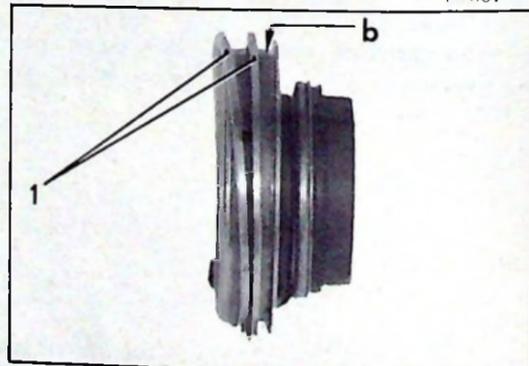
Sur le carter de distribution équipant les moteurs RÉNOVÉS, interposer, entre le carter de distribution et la bague d'étanchéité, les deux rondelles (1) d'épaisseur = 1 mm.

12858

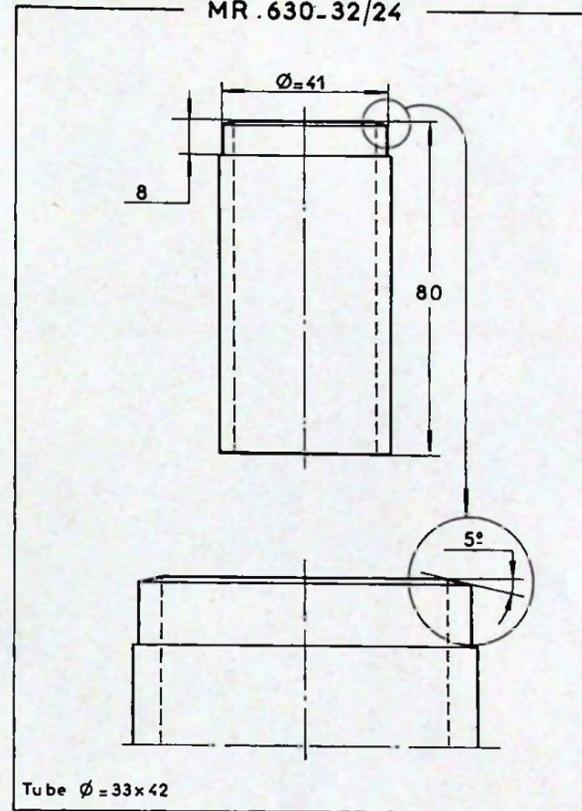


Carter de distribution monté sur moteur rénové

12882



MR. 630-32/24



Le 29 Septembre 1976

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

TOUS PAYS

A l'épuisement du stock des anciennes transmissions à croisillons, le Département des Pièces de Rechange fournira des transmissions avec un joint RZEPPA (à billes de $\phi = 20$ mm) côté roue et un tri-axe (à tourillons de $\phi = 18$ mm) côté boîte de vitesses.

PIECES DE RECHANGE

| DESIGNATION | NUMERO P.R. |
|--|--------------|
| Transmission complète | 5 477 660 H |
| Vis de fixation (1)* | 5 476 949 E |
| Entretoise (2)* | 5 476 744 B |
| Rondelle élastique (3)* | 26 195 719 |
| Ensemble entraîneur-rotules-triaxe | 5 483 335 T |
| Gaine d'étanchéité d'entraîneur | 5 409 965 T |
| Jonc de triaxe | 20 368 009 C |

VEHICULES

SM

Tous Types

MONTAGE.

Le montage, sur un véhicule, d'une nouvelle transmission à joint RZEPPA avec une ancienne transmission à croisillons est admis.

Il est conseillé, après montage d'une transmission à joint RZEPPA, d'observer une période de rodage de 1 000 km environ, pendant laquelle la vitesse du véhicule ne devrait pas dépasser 130 km/h.

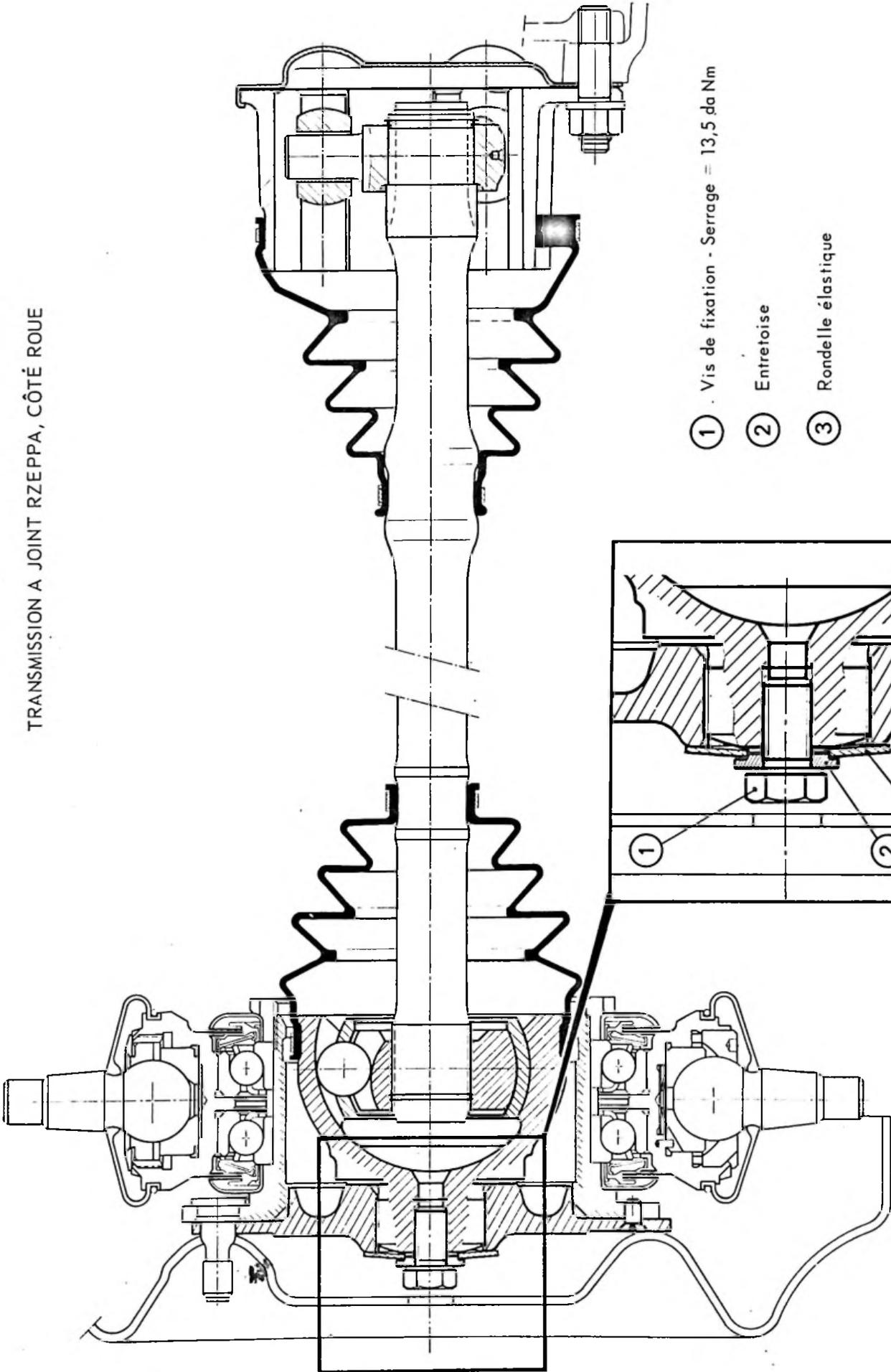
* Voir figuré au verso.

TRANSMISSIONS

Transmissions à joint
RZEPPA, côté roue

T.S.V.P.

TRANSMISSION A JOINT RZEPPA, CÔTÉ ROUE



- ① Vis de fixation - Serrage = 13,5 da Nm
- ② Entretoise
- ③ Rondelle élastique

