

Le, 15 Avril 1966

Société Anonyme  
**ANDRÉ CITROËN**

Capital : 302.460.000 Francs

117 à 167, Quai André Citroën  
PARIS XV<sup>e</sup>

**METHODES RÉPARATIONS**

NOTE TECHNIQUE

A MM. LES CONCESSIONNAIRES

N° 65 - D

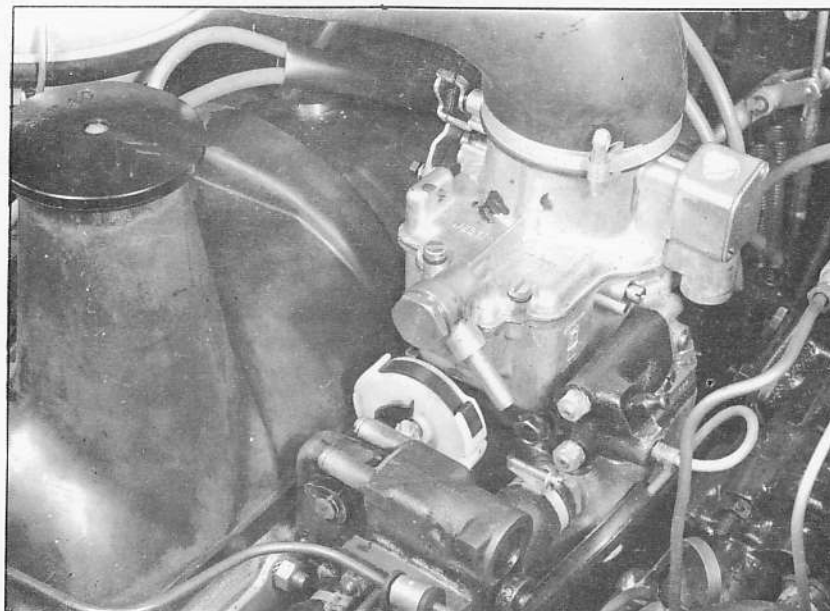
**CONFIDENTIELLE**  
(Droits de reproduction réservés)

**DS 21 - DS 19 a**

**MOTEUR**

**Commande d'accélérateur et de correcteur de réembrayage.**

Depuis Février 1966, le flector de liaison entre carburateur et correcteur de réembrayage est modifié.



Les pattes des leviers de commande de correcteur de réembrayage sont raccourcies.

Les ressorts de rappel de commande d'accélérateur sont également modifiés ; leur longueur à l'état libre est diminuée.

**NOTE :** La modification des ressorts de rappel de commande d'accélérateur est également appliquée aux DS 21 et DS 19a mécaniques.

**REPARATION :**

Il est possible d'appliquer cette modification sur les véhicules sortis avant Février 1966 en effectuant les opérations indiquées dans la note MR. 314-3 ci-jointe.

**ATTENTION :** Le remplacement des ressorts de rappel dans le cas d'échange du flector est impératif pour obtenir un retour correct de la commande d'accélérateur.





## MÉTHODES RÉPARATIONS

### DS 19 a - DS 21

#### COMMANDE DE CORRECTEUR DE REEMBAYAGE

#### REPLACEMENT D'UN FLECTOR DX. 314-178 (SANS RESSORT)

#### PAR UN FLECTOR DX. 314-178 a (AVEC RESSORT)

Se procurer à notre Service des pièces détachées :

1 Flector de liaison carburateur à correcteur de réembrayage .....	DX. 314-178 a
1 Levier de commande de correcteur de réembrayage .....	DX. 314-161 a
2 Ressorts de rappel de commande d'accélérateur .....	DX. 142-5b

#### DEPOSE :

- 1° / Faire tomber la pression dans les circuits de freins (voir Op. DX. 00).
- 2° / Désaccoupler (voir fig. 1) :
  - Le tube souple d'arrivée d'essence (4) au carburateur.
  - Le tube souple d'arrivée d'air (1) au carburateur.
  - La commande de starter (2).
  - Le raccord de tube d'alimentation (3) du correcteur de ralenti.
  - Le levier (6) de commande de correcteur de réembrayage, de l'axe du correcteur.
- 3° / Désaccoupler la commande des papillons sur le carburateur.
- 4° / Déposer les 4 écrous de fixation du carburateur à la tubulure (utiliser la clé 3081 - T pour les écrous côté moteur).
- 5° / Déposer (voir fig. 1) le carburateur :
  - Le levier de commande (6) de correcteur de réembrayage.
  - Le flector (5).

#### POSE :

- 6° / Placer le nouveau levier de commande du correcteur sur l'axe du correcteur.

Fig.1

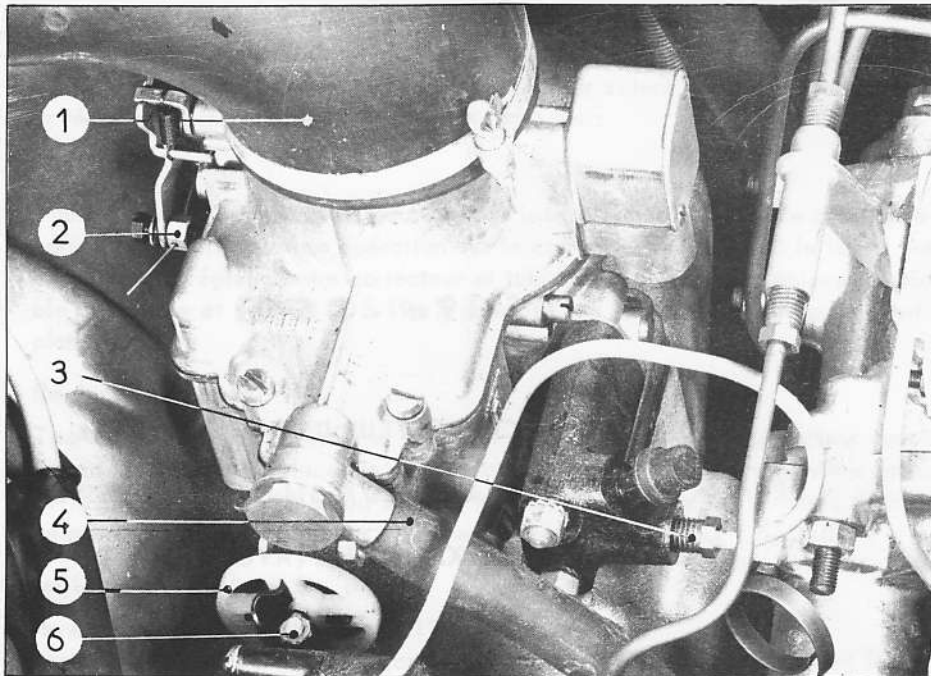


Fig.2

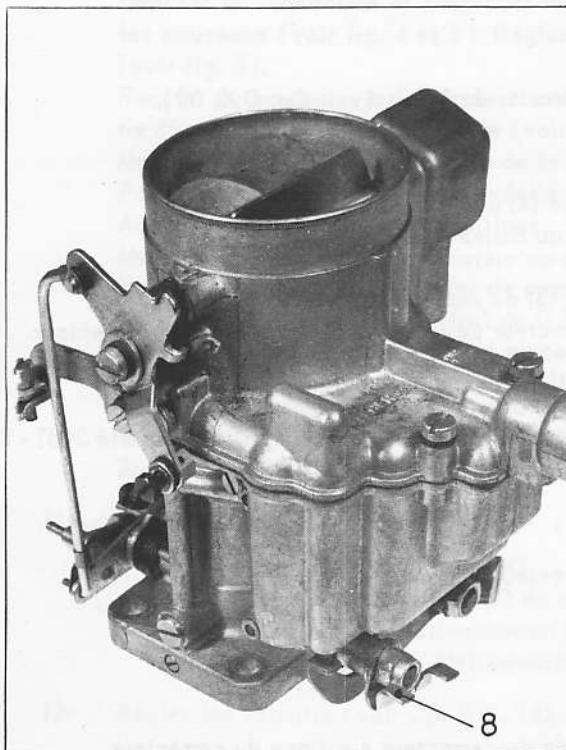


Fig.3

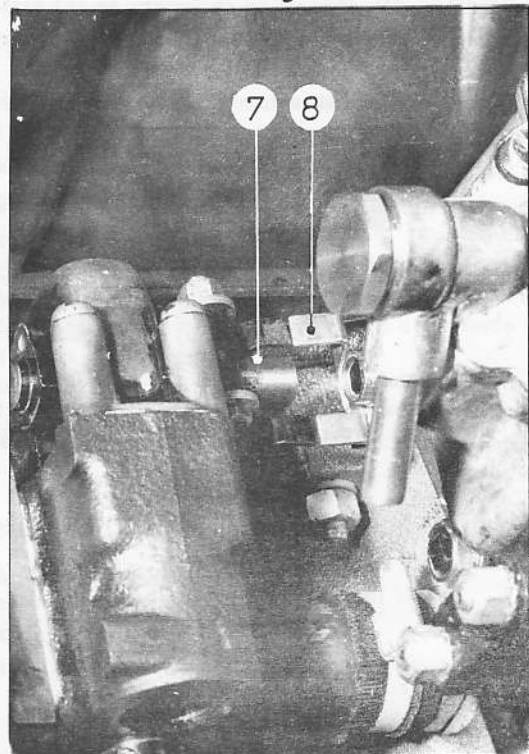




Fig.4

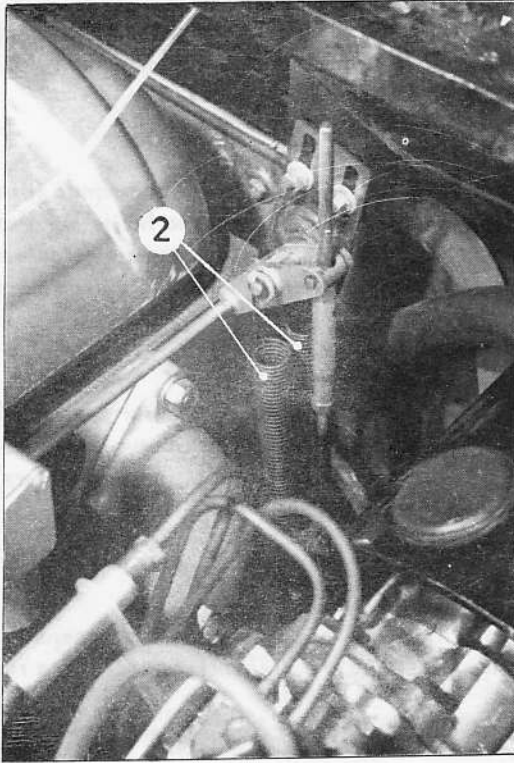


Fig.5

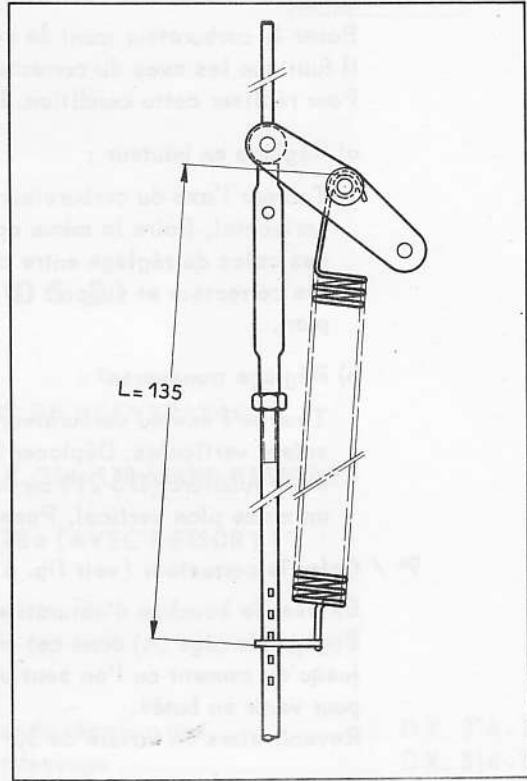


Fig.6

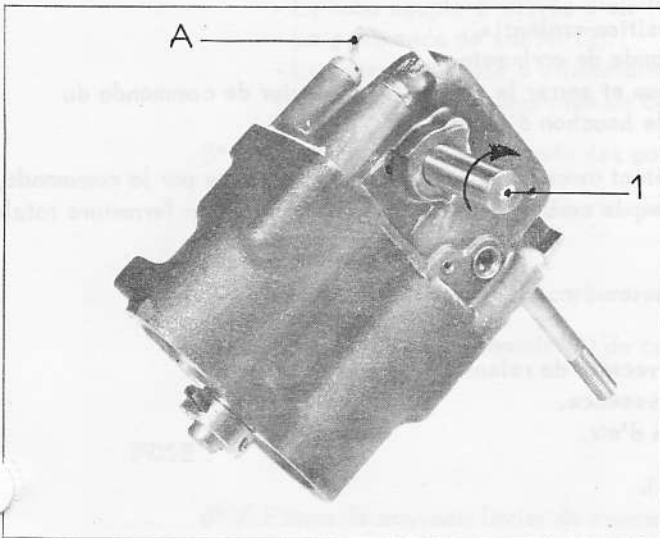
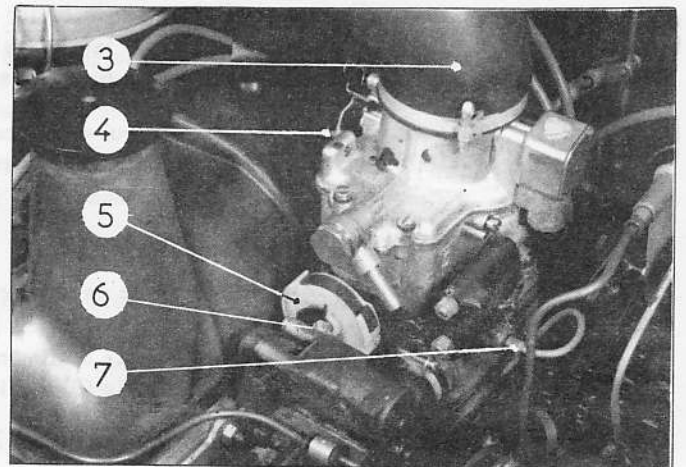


Fig.7



7° / Raccourcir les pales du levier de commande (8) sur carburateur de 1,5 mm à la lime, ne laisser aucune trace de bavures ( voir fig. 2 ).

8° / **Aligner le correcteur** ( voir fig. 3 ).

Poser le carburateur muni de son levier de commande. Poser et serrer les 4 écrous de fixation. Il faut que les axes du correcteur et du carburateur soient dans le prolongement l'un de l'autre. Pour réaliser cette condition, il y a deux réglages :

a) Réglage en hauteur :

Tourner l'axe du carburateur pour amener les palettes du levier de commande (8) dans un plan horizontal. Faire la même opération sur le correcteur en tournant le levier sur l'axe. Placer des cales de réglage entre correcteur et tubulure (DS 21), ou déplacer verticalement l'ensemble correcteur et support (DS 19a), pour que les palettes des leviers soient dans un même plan.

b) Réglage transversal :

Tourner l'axe du carburateur et le levier de commande (7) du correcteur pour que les palettes soient verticales. Déplacer le correcteur perpendiculairement au moteur dans la boutonnière de la tubulure (DS 21) ou du support (DS 19a) pour que les palettes des leviers soient dans un même plan vertical. Poser et serrer l'écrou du correcteur (clé 3107-T).

9° / **Caler le correcteur** ( voir fig. 6 ).

Enlever le bouchon d'obturation de l'orifice de calage.

Engager la pige (A) dans cet orifice. Tourner l'axe (1) du correcteur dans le sens de la flèche jusqu'au moment où l'on sent une résistance élastique d'un ressort; passer cette résistance pour venir en butée.

Revenir alors en arrière de 30° environ de façon à enfoncer complètement la pige (A).

10° / **Poser le nouveau flector de liaison** :

Déposer le carburateur et remplacer les ressorts (2) de rappel de commande d'accélérateur par les nouveaux ( voir fig. 4 et 5 ). Régler la tension de ressort pour obtenir la cote  $L = 135$  mm ( voir fig. 5 ).

Reculer au maximum le levier de commande du correcteur vers le correcteur et engager le flector (5) sur le levier de commande ( voir fig. 7 ).

Monter le carburateur, intercaler de la pâte à joint entre carburateur et entretoise.

Poser et serrer les 4 écrous ( rondelle plate et éventail ), utiliser la clé 3081-T.

Accoupler la commande de papillons.

Mettre la commande d'accélérateur en position « ralenti ».

Engager le flector sur le levier de commande de carburateur.

Laisser au flector un jeu latéral de 0,5 mm et serrer le collier (6) du levier de commande du correcteur. Retirer la pige (A) et placer le bouchon d'obturation.

**NOTE** : Le carburateur et le correcteur étant amenés en ouverture maxi permise par la commande, le correcteur maintenu dans cette position, le carburateur doit revenir en position fermeture totale. Sinon revoir l'alignement ( voir § 8 ).

11° / **Accoupler** ( voir fig. 7 ) :

- La commande de starter (4).
- Le tube d'alimentation (7) du correcteur de ralenti.
- Le tube souple d'alimentation d'essence.
- Le tube souple (3) d'alimentation d'air.

12° / **Régler les ralentis** ( voir Op. D X. 142-0 ).