

Le, 20 Décembre 1964

NOTE TECHNIQUE

A MM. LES CONCESSIONNAIRES

N° 40 - D

Société Anonyme  
**ANDRE CITROEN**

Capital : 302.460.000 Francs

117 à 167, Quai André Citroën  
PARIS XV°

**METHODES REPARATIONS**

**CONFIDENTIELLE**  
(Droits de reproduction réservés)

**DS**

## **COMMANDE DES VITESSES**

### **Modifications sur bloc hydraulique de commande de changement de vitesses et d'embrayage**

Depuis juin 1964, le bloc hydraulique de commande de changement de vitesses et d'embrayage est modifié :

- Création d'un bossage extérieur (1 fig. 1) à l'emplacement de la commande à main d'embrayage.
- Remplacement des goujons de fixation sur bloc hydraulique du faisceau " Bloc hydraulique - Correcteur de passage des vitesses " par des vis (2 fig. 1).
- Fixation du couvercle avant (3 fig. 2) en 6 points au lieu de 4.
- Montage d'un tube d'écoulement de fuite (4 fig. 1) sur couvercle AR.
- Adjonction d'un voile (5 fig. 1) dans le passage du tiroir de présélecteur.
- Suppression du joint entre chemise et tiroir de présélecteur.
- Adjonction d'un joint torique (6 fig. 3) entre chemise de commande à main d'embrayage et couvercle AR.
- Butée de pistons de commande automatique d'embrayage en acier (au lieu d'aluminium) montée « glissante » dans la chemise.

Fig. 1

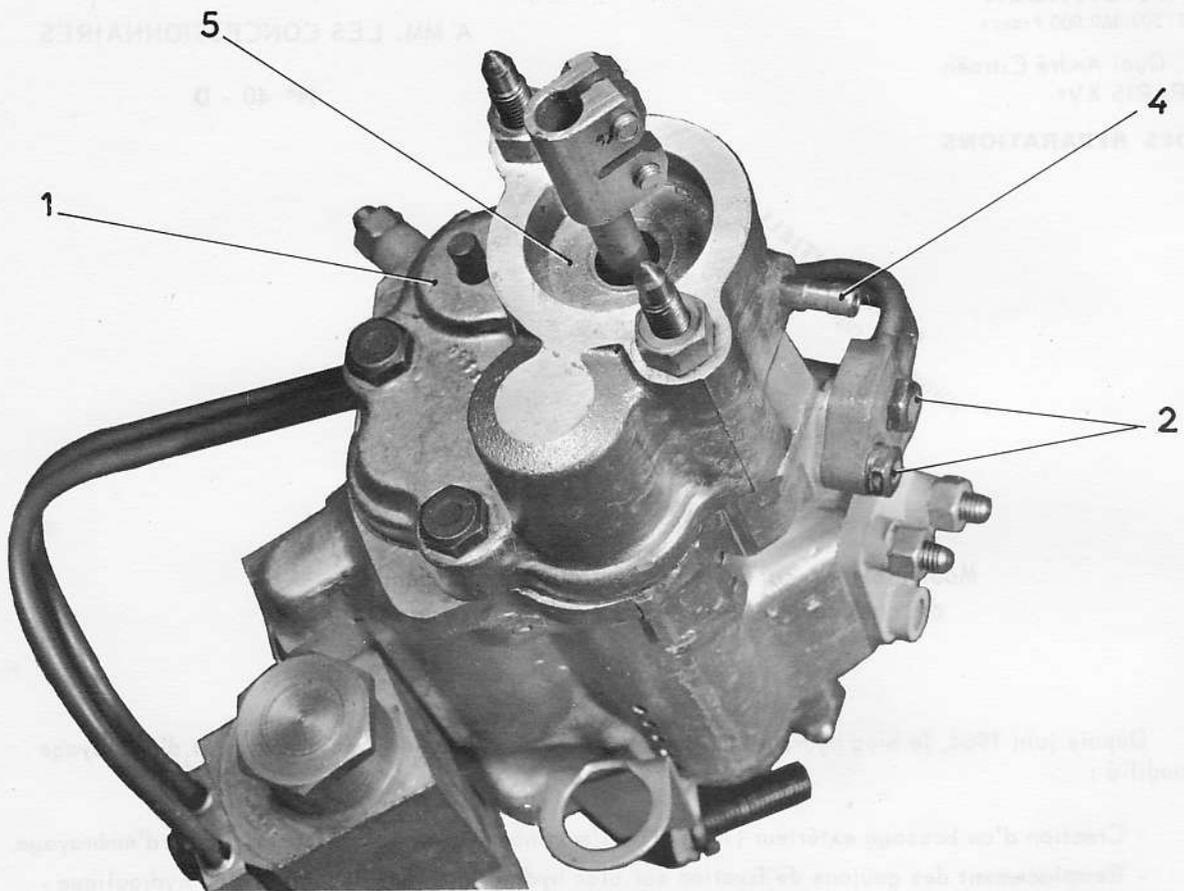
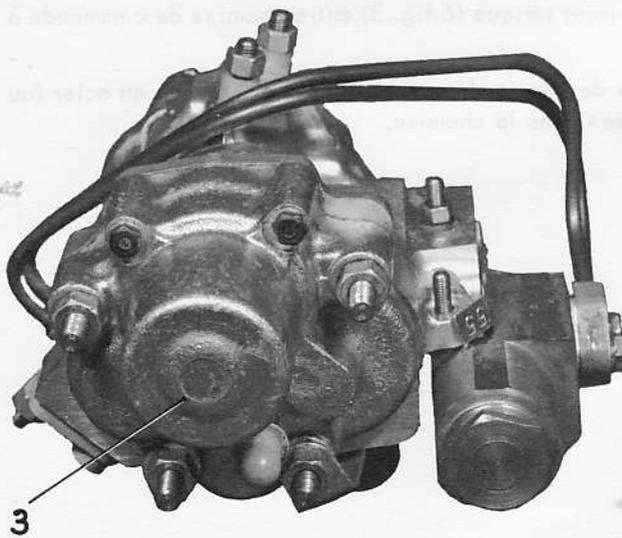
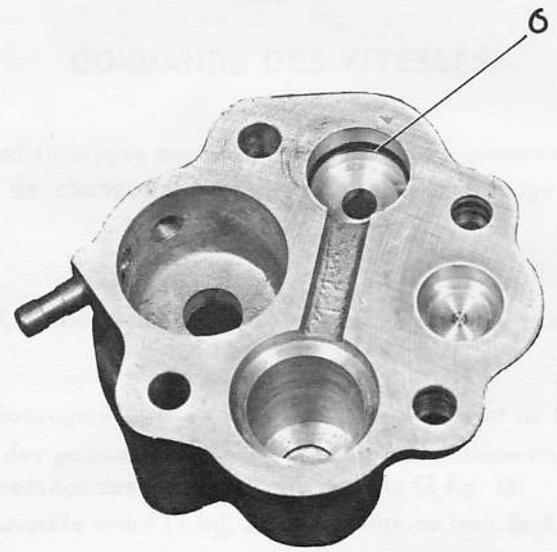


Fig. 2



Société Anonyme  
**ANDRÉ CITROËN**  
Capital 200.000.000 F  
117, 119, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 135, 137, 139, 141, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163, 165, 167, 169, 171, 173, 175, 177, 179, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 195, 197, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215, 217, 219, 221, 223, 225, 227, 229, 231, 233, 235, 237, 239, 241, 243, 245, 247, 249, 251, 253, 255, 257, 259, 261, 263, 265, 267, 269, 271, 273, 275, 277, 279, 281, 283, 285, 287, 289, 291, 293, 295, 297, 299, 301, 303, 305, 307, 309, 311, 313, 315, 317, 319, 321, 323, 325, 327, 329, 331, 333, 335, 337, 339, 341, 343, 345, 347, 349, 351, 353, 355, 357, 359, 361, 363, 365, 367, 369, 371, 373, 375, 377, 379, 381, 383, 385, 387, 389, 391, 393, 395, 397, 399, 401, 403, 405, 407, 409, 411, 413, 415, 417, 419, 421, 423, 425, 427, 429, 431, 433, 435, 437, 439, 441, 443, 445, 447, 449, 451, 453, 455, 457, 459, 461, 463, 465, 467, 469, 471, 473, 475, 477, 479, 481, 483, 485, 487, 489, 491, 493, 495, 497, 499, 501, 503, 505, 507, 509, 511, 513, 515, 517, 519, 521, 523, 525, 527, 529, 531, 533, 535, 537, 539, 541, 543, 545, 547, 549, 551, 553, 555, 557, 559, 561, 563, 565, 567, 569, 571, 573, 575, 577, 579, 581, 583, 585, 587, 589, 591, 593, 595, 597, 599, 601, 603, 605, 607, 609, 611, 613, 615, 617, 619, 621, 623, 625, 627, 629, 631, 633, 635, 637, 639, 641, 643, 645, 647, 649, 651, 653, 655, 657, 659, 661, 663, 665, 667, 669, 671, 673, 675, 677, 679, 681, 683, 685, 687, 689, 691, 693, 695, 697, 699, 701, 703, 705, 707, 709, 711, 713, 715, 717, 719, 721, 723, 725, 727, 729, 731, 733, 735, 737, 739, 741, 743, 745, 747, 749, 751, 753, 755, 757, 759, 761, 763, 765, 767, 769, 771, 773, 775, 777, 779, 781, 783, 785, 787, 789, 791, 793, 795, 797, 799, 801, 803, 805, 807, 809, 811, 813, 815, 817, 819, 821, 823, 825, 827, 829, 831, 833, 835, 837, 839, 841, 843, 845, 847, 849, 851, 853, 855, 857, 859, 861, 863, 865, 867, 869, 871, 873, 875, 877, 879, 881, 883, 885, 887, 889, 891, 893, 895, 897, 899, 901, 903, 905, 907, 909, 911, 913, 915, 917, 919, 921, 923, 925, 927, 929, 931, 933, 935, 937, 939, 941, 943, 945, 947, 949, 951, 953, 955, 957, 959, 961, 963, 965, 967, 969, 971, 973, 975, 977, 979, 981, 983, 985, 987, 989, 991, 993, 995, 997, 999

Fig. 3



Depuis que l'on a commencé à travailler sur ce moteur, on a constaté que le passage de l'huile dans le cylindre était insuffisant. On a cherché à améliorer la lubrification en modifiant la géométrie des surfaces et en ajoutant des passages d'huile supplémentaires. On a constaté que le passage de l'huile dans le cylindre était insuffisant. On a cherché à améliorer la lubrification en modifiant la géométrie des surfaces et en ajoutant des passages d'huile supplémentaires. On a constaté que le passage de l'huile dans le cylindre était insuffisant. On a cherché à améliorer la lubrification en modifiant la géométrie des surfaces et en ajoutant des passages d'huile supplémentaires.