

AUTOMOBILES  
**CITROËN**

SERVICES A LA CLIENTELE

DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE



**NOTE  
TECHNIQUE**

**N° 206 D**

Le 25 Juillet 1972

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

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

VEHICULES D

TOUS TYPES

SALON 1972

Caractéristiques des  
véhicules

Modifications

T.S.V.P.

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

TABLEAU DES VEHICULES ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

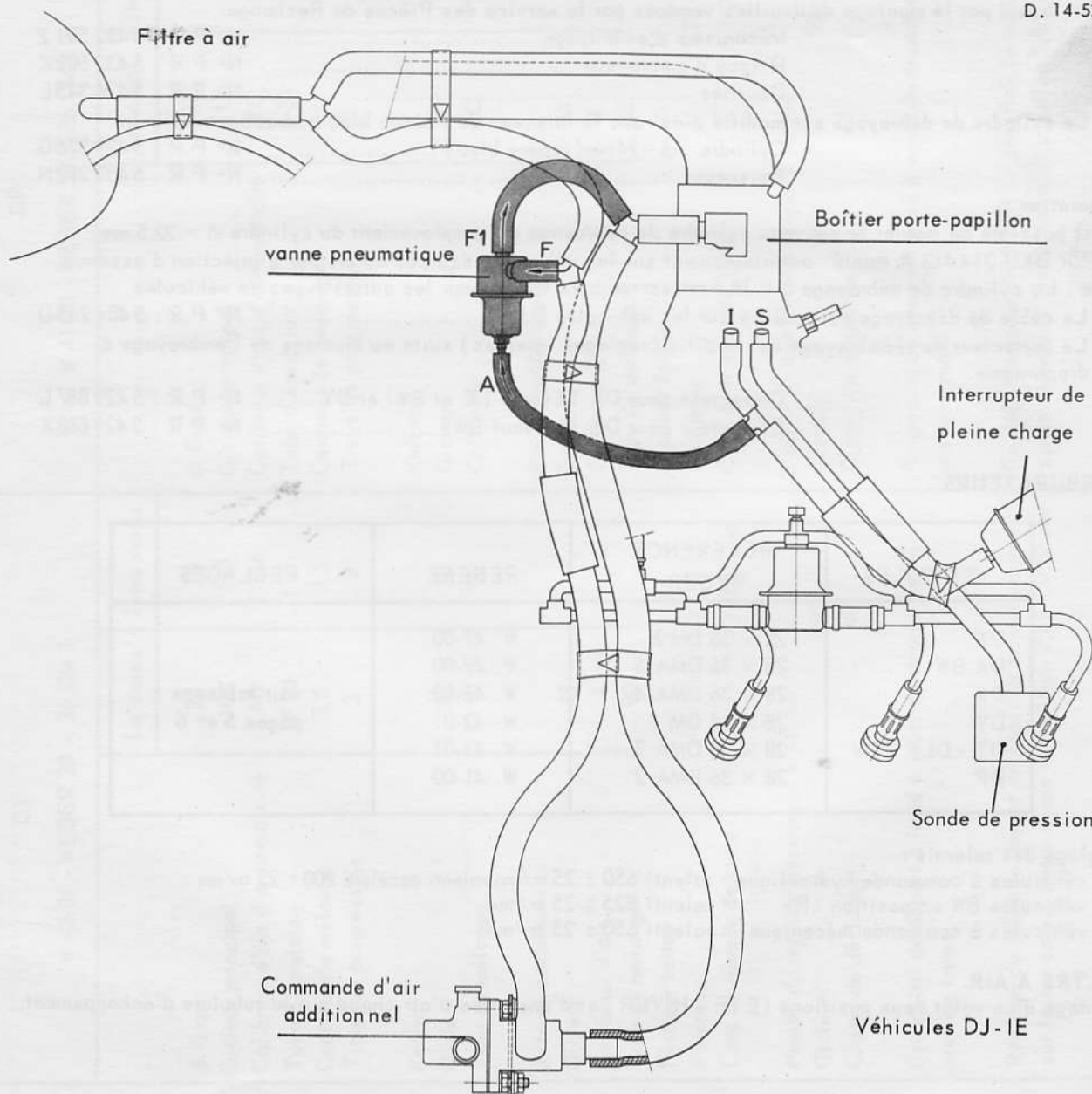
Désignation			Puissance Administrative	P.T.C kg	P.T.C kg	Moteur quatre cylindres - Rapport volumétrique 8,75/1			Boîte de vitesses		
Commerciale	Usine	Mines				Symbole-Cylindrée Alésage-Course	Puissance effective	Couple moteur	Nombre de Rapports	Couple conique	
DS 23 Injection Electronique	Cde hydraulique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

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

Equipement d'injection - Pièces nouvelles :

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

D. 14-52



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

Différences essentielles par rapport aux autres moteurs à carburateur :

- Bloc cylindres : modifié pour améliorer la circulation d'eau autour des cylindres
- Paliers : équipés de demi-coussinets :
  - a) En alliage cupro-plomb pour les moteurs à injection et les moteurs accouplés aux boîtes de vitesses automatique BORG-WARNER.
  - b) En alliage alu-étain pour tous les autres moteurs.
- Volant moteur : diamètre extérieur de la face d'appui du disque d'embrayage augmenté ( $\phi = 236,5$  mm au lieu de  $\phi = 230$  mm).
- Soupapes d'admission : système « TEVES »
- Culasse : différente par la tubulure d'admission et un chanfrein sur le pourtour des chambres de combustion.
- Joint de culasse : ..... N° P.R : 5422712 X
- Couvre culasse : modifié pour le montage de la nourrice d'eau
- Allumeur : modèle type DV - calage dynamique =  $23^\circ$  à 2000 tr/mn moteur
- Bougies : MARCHAL 35-1 ou AC 42 FS.

**C - EMBRAYAGE**

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

- a) Mécanisme FERODO 235-DBRI 490 ..... N° P.R : 5432 501 Z
- b) Disque d'embrayage pour moteurs 17 N et 21 N  $\phi$  extérieur : 225 mm ..... N° P.R : 5432 502 K
- c) Disque d'embrayage pour moteurs 19 N et 29 N  $\phi$  extérieur : 228,6 mm ..... N° P.R : 5432 504 G

**Réparation :**

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

- Mécanisme d'embrayage ..... N° P.R : 5432 501 Z
- Disque d'embrayage ..... N° P.R : 5432 502 K
- Douilles ..... N° P.R : 5426 345 L

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

- Cylindre :  $\phi = 24$  mm (repère bleu) ..... N° P.R : 5429 376 G
- Faisceau ..... N° P.R : 5433 282 N

**Réparation :**

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

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

3°) Le câble de débrayage est modifié sur les véhicules DJ ..... N° P.R : 5404 245 U

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

- Correcteur pour DX.TT (sauf I.E et BW) et DY ..... N° P.R : 5429 887 L
- Correcteur pour DX.IE (sauf BW) ..... N° P.R : 5429 888 X

**D - CARBURATEURS.**

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

**Réglage des ralentis :**

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

**E - FILTRE A AIR.**

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

**TABLEAU DES CARBURATEURS**

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

TABLEAU DES CARBURATEURS

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

## F - REFROIDISSEMENT.

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

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

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

TARAGE DES SOUPAPES DES BOUCHONS :

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

### 2. Régulateur thermostatique :

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

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

### 3. Ventilateur additionnel électrique :

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

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

## G - ELECTRICITE.

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

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

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

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

## H - RADIO ( option )

Postes BLAUPUNKT :

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

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

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