

Société Anonyme  
**ANDRÉ CITROËN**

Capital : 170.800.000 Nouveaux Francs

117 à 167, Quai André Citroën

PARIS XV<sup>ème</sup>

METHODES REPARATIONS

**CONFIDENTIELLE**  
(Droits de reproduction réservés)

Paris, le 7 Septembre 1960

**NOTE TECHNIQUE**

à MM. les CONCESSIONNAIRES

N° 731

**DS. 19**  
**COMMANDE D'EMBAYAGE**

---

## DS 19 COMMANDE D'EMBRAYAGE

Depuis Septembre 1960, nos voitures D S 19 sortent d'usine équipées d'un nouveau dispositif de commande d'embrayage.

Cette modification consiste essentiellement dans le remplacement de la pompe basse pression de commande d'embrayage par un régulateur centrifuge.

Nous vous donnons ci-contre :

- d'une part le schéma du nouveau circuit de commande d'embrayage,
- d'autre part le schéma du régulateur centrifuge.

Suite à ce nouveau montage, les principaux organes modifiés sont les suivants :

**1 - Poulie de commande de pompe à eau, de dynamo et de pompe H P :**

identique à celle du véhicule BREAK.

(il est à noter que toutes les courroies trapézoïdales sont maintenant de section 10 x 8, au lieu de 13 x 8 sur les voitures D S 19 antérieures à Sept. 60)

**2 - Pompe Haute-Pression :**

comporte :

- a) une poulie 3 gorges, la 3ème gorge vers l'Avant, pour la commande du régulateur centrifuge.
- b) une patte pour fixation du tirant entre pompe H P et régulateur centrifuge.

**3 - Pompe à eau :**

identique à celle du véhicule BREAK.

**4 - Bloc hydraulique de commande de changement de vitesse et d'embrayage :**

ne comporte plus de piston de commande d'embrayage (diamètre 38 mm), le circuit basse pression étant supprimé.

## 5 - Filtre à air :

fixation avant par collier, sur le tube de prise d'eau de chauffage.

## 6 - Tige de commande de fourchette d'embrayage :

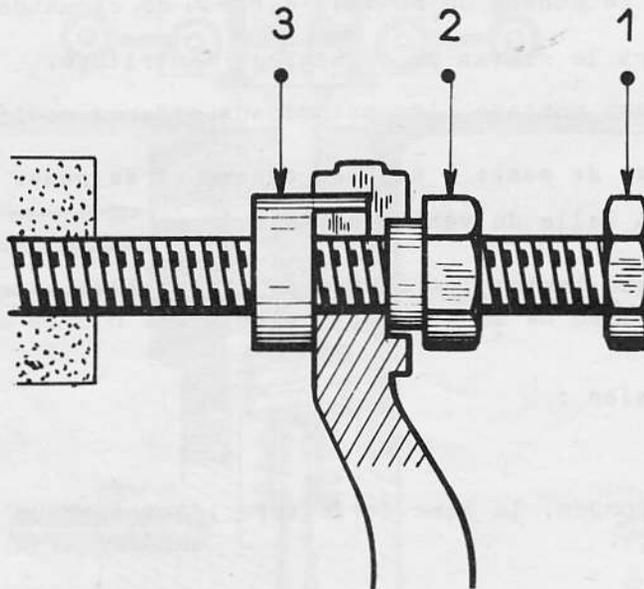
comporte à son extrémité une tête six pans au lieu de 2 méplats, l'écrou et le contre-écrou à l'AR de la fourchette sont remplacés par un écrou à ergot (voir figure).

Le réglage de la garantie de débrayage s'effectue de la façon suivante :

- 1°) - débloquer le contre-écrou 2,
- 2°) régler la longueur de la tige en agissant sur la tête I, l'écrou 3 étant immobilisé en rotation par son ergot,
- 3°) - bloquer le contre-écrou 2 .

La valeur de la garantie de débrayage reste la même, soit 1 à 2 mm.

## RÉGLAGE DE LA GARANTIE DE DÉBRAYAGE



## 7 - Faisceau de commande de crémaillère sur direction :

nouvelle forme pour éviter que l'extrémité de la tige de commande de fourchette d'embrayage, ne vienne toucher les tubes de ce faisceau en "position débrayée":

En aucun cas, vous ne devez monter un ancien faisceau sur une voiture possédant la nouvelle commande d'embrayage.

## REGLAGES -

### I - Réglages de base :

les réglages de base sont inchangés, nous vous les rappelons ci-dessous :

**Ralenti :** 550 à 600 tr/mn ,

**Ralenti accéléré :** 875 à 925 tr/mn ,

**Régime de début d'embrayage :** 700 à 750 tr/mn ,

ce dernier réglage s'effectue en agissant sur la vis V, située dans l'axe du régulateur centrifuge, à l'Avant (voir schéma) :

- Visser la vis V, correspond à une augmentation du régime de début d'embrayage.

- Dévisser la vis V, correspond à une diminution du régime de début d'embrayage.

**Important :** pour les 3 réglages ci-dessus, l'emploi d'un **compte-tours est indispensable.**

### II - Alignement de la poulie du régulateur centrifuge :

l'alignement de la poulie du régulateur centrifuge, par rapport à la poulie de pompe H P, s'obtient en intercalant une rondelle d'épaisseur convenable à faces usinées, entre la patte de maintien du régulateur et la culasse.

Vous trouverez éventuellement des rondelles de différentes épaisseurs à notre Service des Pièces Détachées.

## CORRECTION DE DEBRAYAGE -

Le régulateur centrifuge comporte à sa partie AR un dispositif permettant le débrayage à un régime moteur plus élevé lorsqu'on met le circuit frein en pression.

Au cours d'un ralentissement, il est donc indispensable d'agir sur le **frein principal** pour obtenir un débrayage effectif.

## PURGE -

1°) - La purge de l'étrier de frein AV Droit, s'effectue par une vis de purge située sur le régulateur, à l'Arrière (voir schéma)

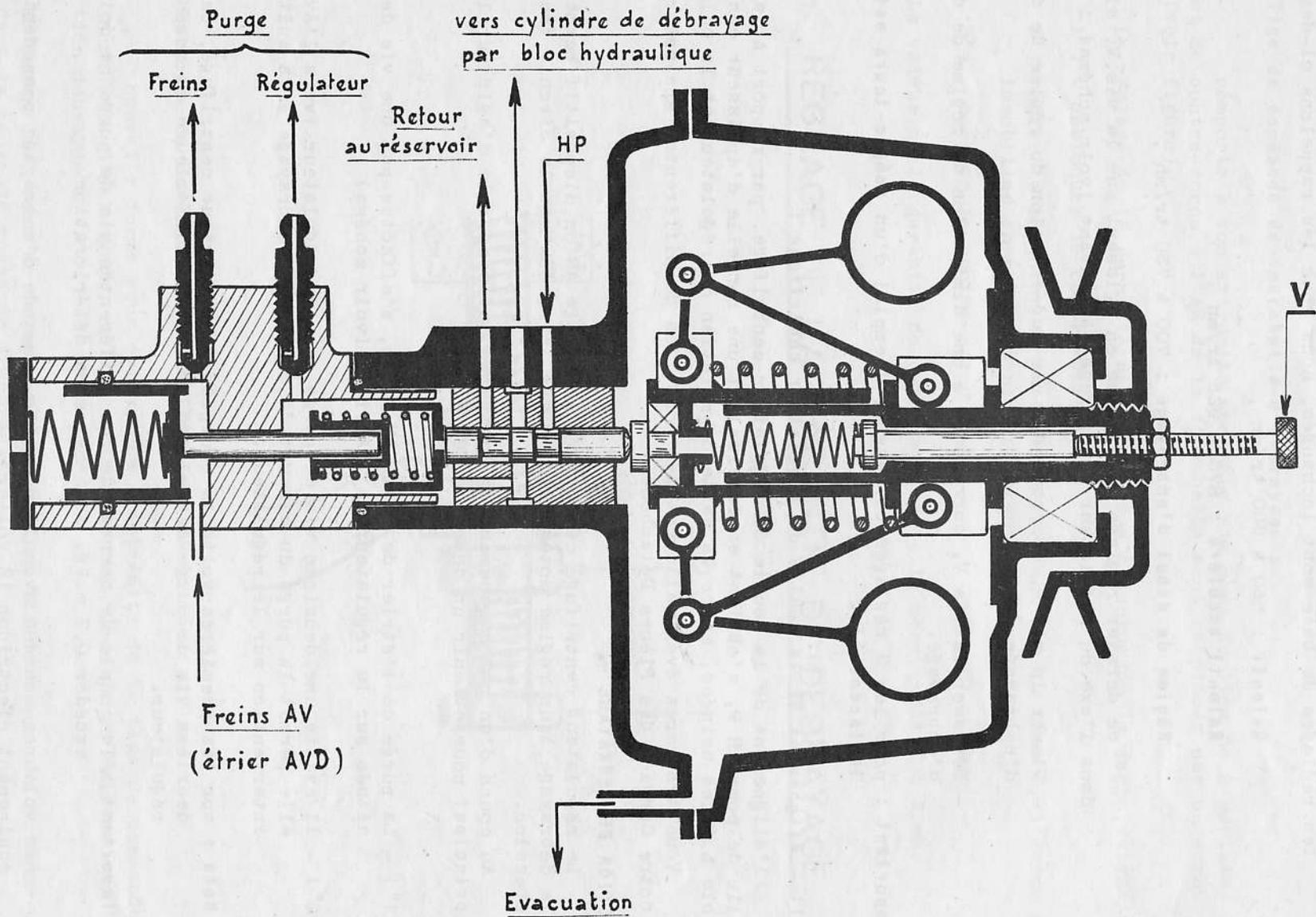
2°) - Il existe une deuxième vis de purge, sur le régulateur (vers l'Avant), elle permet la purge du circuit de commande d'embrayage à la suite d'une intervention sur le régulateur.

**Nota :** sur les premières voitures équipées du régulateur centrifuge, cette deuxième vis de purge est située à la partie inférieure du corps de régulateur.

**Important :** le couple de serrage de ces différentes vis de purge ne doit pas excéder 0,7 m.kg, sous peine de détérioration.

**P. S. -** Les voitures montées avec la nouvelle commande d'embrayage possèdent un équipement électrique 12 volts.

SCHÉMA DU RÉGULATEUR CENTRIFUGE



DS 19

CIRCUIT DE COMMANDE D'EMBRAYAGE

