

Société Anonyme
ANDRÉ CITROËN

Capital : 256.200.000 Nouveaux Francs
117 à 167, Quai André Citroën
PARIS XVème

METHODES REPARATIONS

Paris , le 13 Novembre 1961

NOTE TECHNIQUE
A MM. LES CONCESSIONNAIRES
N° 752

CONFIDENTIELLE
(Droits de reproduction réservés)

ID 19

CIRCUIT de FREINAGE

CIRCUIT DE FREINAGE

Depuis Septembre 1961, le freinage des véhicules ID 19 est modifié.

- 1°) Le maître-cylindre est remplacé par une commande de frein (fig. 1) à deux tiroirs, alimentée en haute-pression par :
 - a) L'accumulateur principal pour le " circuit Freins AV " (fig. 3)
 - b) Le " circuit suspension AR " pour le " circuit Freins AR " (fig. 3)
(alimentation identique à celle réalisée sur les véhicules DS 19 et " Break ".)
- 2°) Les cylindres de roues AR ont un diamètre de 18mm au lieu de 16,5 mm.
- 3°) Le pédalier est modifié (fig. 2), il est constitué par :
 - a) Un nouveau support de pédales de frein et de débrayage
 - b) Une nouvelle pédale de frein
 - c) Une nouvelle commande de débrayage identique à celle du véhicule " Break ".
- 4°) Le bloc de répartition (DM 393-03) est supprimé. Une vanne de sécurité (fig. 4) placée entre l'accumulateur principal et les circuits d'utilisation, isole les " circuits suspension " si la pression dans le circuit principal est inférieure à une **pression comprise entre 90 et 70 kg/cm²**. Seul le circuit des freins AV est alors alimenté.
- 5°) Un voyant lumineux s'allume au tableau de bord lorsque la pression dans le circuit principal " tombe " au-dessous de **55 à 75 kg/cm²**. Cet allumage est commandé par un mano-contact placé sur la vanne de sécurité (fig. 4).
- 6°) La pression de gonflage de l'accumulateur principal a été modifiée :
Elle doit être de $40 \pm \frac{2}{10}$ kg/cm².
- 7°) Le réservoir de liquide hydraulique est modifié. La commande d'accélérateur, l'allumeur sont ceux du véhicule " Break ".

Remarques Importantes :

1°) **Mise en pression**

Le "circuit Freins AV " est **alimenté directement** par l'accumulateur principal.

Le "circuit Freins AR " **ne peut être alimenté que si les " circuits suspension " sont déjà en pression**, c'est-à-dire : voiture en " position route " ou en " position haute ".

NOTA : La voiture étant en " position basse ", seuls les freins AV fonctionnent.

Au cours d'un changement de roue AR, il est indispensable de débloquer la vis centrale de fixation, lorsque la roue repose sur le sol. En effet, il est impossible d'arrêter la roue en rotation à l'aide du frein principal, dès que le levier de commande de hauteur est placé à la " position basse ".

2°) **Mano-contact de frein**

Le voyant lumineux doit être éteint lorsque la voiture est stabilisée en " position route ".

3°) **Pédalier (fig. 2)**

a) Le jeu " J " entre la commande de frein et le poussoir doit être compris entre 0,05 et

0,5 mm. Il est obtenu en agissant sur la vis de réglage (V).

En vissant vous diminuez le jeu " J ".

b) **Réglage du contacteur de Stop.**

Après avoir obtenu le jeu " J " précédent, procéder de la façon suivante :

- Visser la vis V1 jusqu'à ce que le contact électrique soit établi, puis dévisser de 2 tours $\pm 1/6$.
- Serrer le contre-écrou.
- Vérifier le bon fonctionnement du contacteur en appuyant sur la pédale de freins.

4°) **Purge des Freins**

Freins AV -

- a) Faire "tomber" la pression dans tous les circuits, pour cela :
 - Mettre la voiture en position basse.
 - Vider l'accumulateur principal en desserrant la vis de purge du conjoncteur-disjoncteur (ou en exerçant des pressions répétées sur la pédale de frein).Resserrer la vis du conjoncteur-disjoncteur.
- b) Placer un tube flexible sur le tube de purge du bloc de freinage droit, et plonger son extrémité dans un récipient transparent et propre contenant déjà un peu de liquide spécial pour circuit hydraulique.
- c) Desserrer la vis de purge.
- d) Appuyer sur la pédale de frein, mettre le moteur en marche. Laisser écouler le liquide jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.
- e) Serrer la vis de purge pendant l'écoulement.

Remarque - Le liquide contenu dans le récipient ne doit pas être utilisé à nouveau, il contient des bulles d'air en suspension (on ne peut le réemployer qu'après l'avoir laissé reposer environ 24 heures).

Freins AR -

- a) Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en " position haute ".
- b) Placer des " chandelles " à l'arrière du véhicule pour éviter son affaissement en cours de purge (ou deux béquilles à leur emplacement habituel, une de chaque côté de la voiture).
- c) Déposer les capuchons protecteurs des vis de purge de cylindre AR.
- d) Après s'être assuré de la propreté des vis de purge AR, placer un tube flexible sur chacune, et plonger l'extrémité des tubes dans un récipient transparent et propre contenant déjà un peu de liquide spécial pour circuit hydraulique.
- e) Mettre la voiture en " position basse ".
- f) Desserrer les vis de purge AR.
- g) Mettre la voiture en " position haute " (position extrême de la commande manuelle de hauteur).
- h) Appuyer sur la pédale de frein, mettre le moteur en marche. Laisser écouler le liquide jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air, puis serrer les vis de purge pendant l'écoulement. Remettre les capuchons protecteurs après avoir retiré les tubes flexibles.
- i) La voiture étant en " position haute ", retirer les chandelles.
Etablir le niveau du réservoir de liquide hydraulique, puis arrêter le moteur.
Mettre le levier de commande manuelle de hauteur en " position route ".

Fig. 2

PEDALIER ET COMMANDE DE FREIN ASSEMBLES

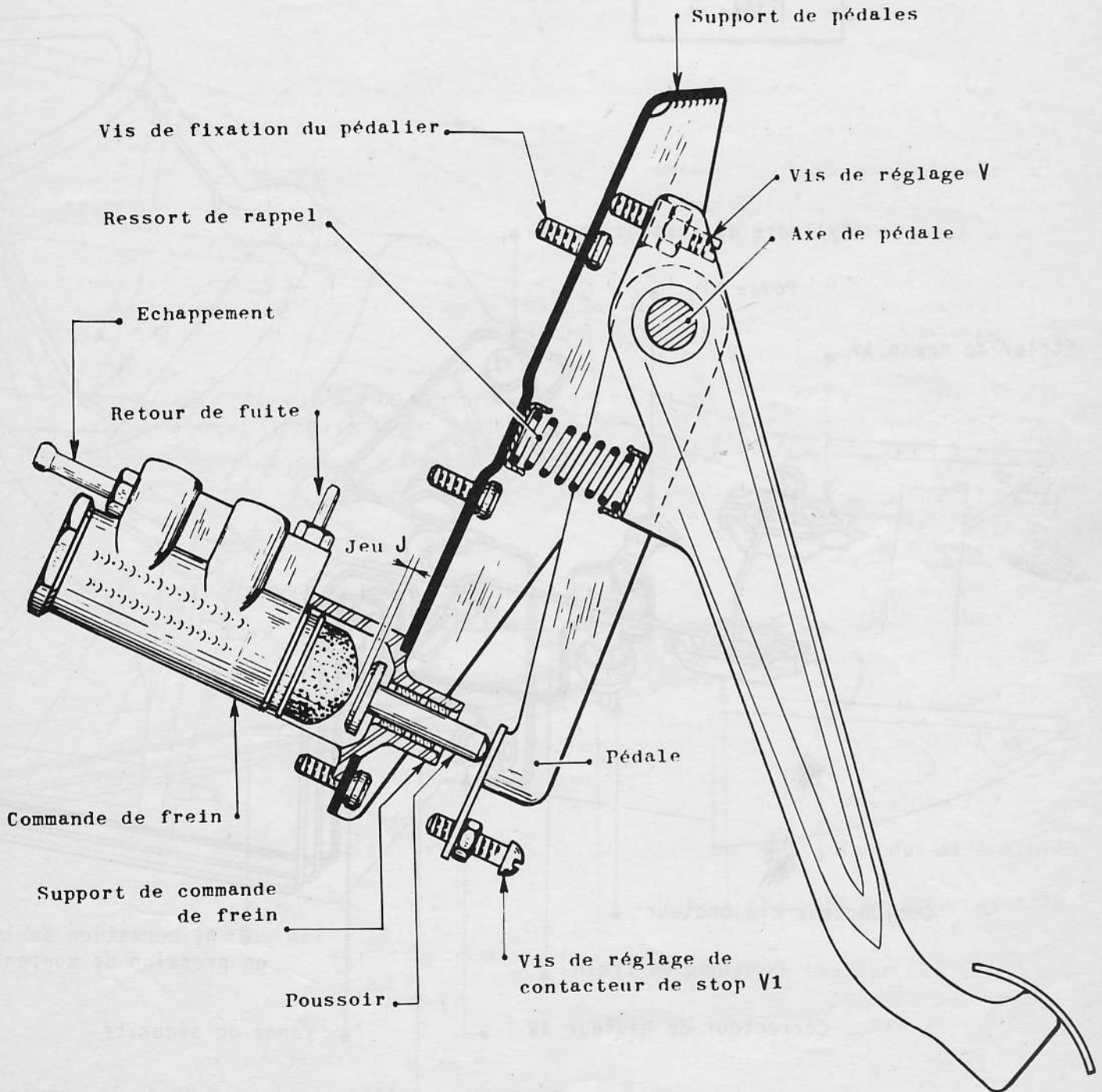
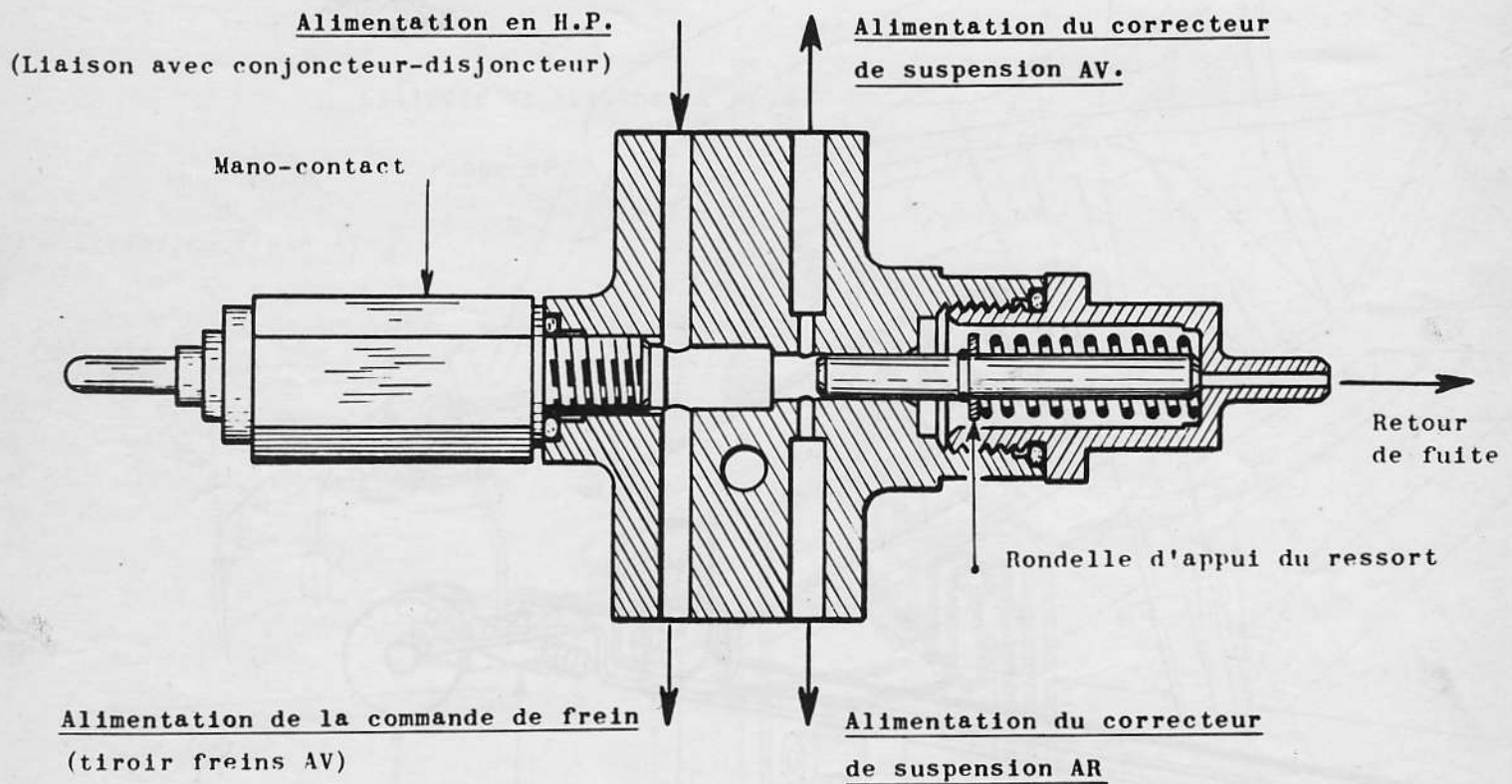


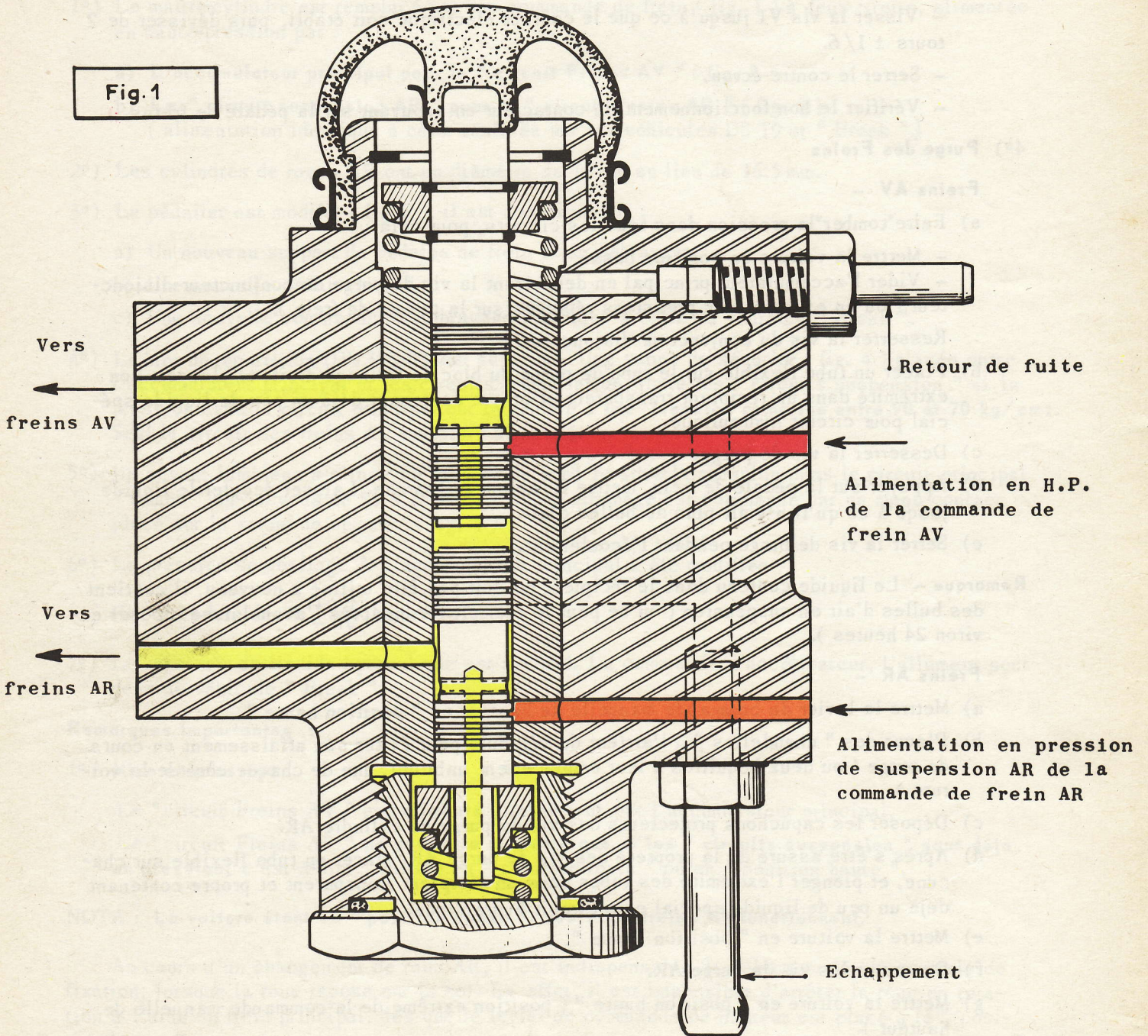
Fig.4



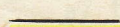
SCHEMA DE LA VANNE DE SECURITE



SCHEMA DE LA COMMANDE DE FREIN

Tiroirs AV et AR en position admission
(freinage)



-  H P
-  Pression suspension AR
-  Pression freins

SCHEMA CIRCUIT HP
(SUSPENSION-FREINAGE)

Fig. 3

