



VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

n° 161-D
bladzijde 1/3
augustus 1969

N.B. Service Bulletin
160-D wordt niet
uitgegeven.

DS 20 (DY-DL) - BREAK 20 (DYF-DLF)

ID 20 (DT) - ID 19 b (DV)

(uitgezonderd auto's in U.S.A. uitvoering)

ELECTRISCHE INSTALLATIE

Stroomverdeler

Vanaf mei 1969 is de vervroegingskromme van de stroomverdeler van bovenvermelde wagens gewijzigd.

De stroomverdeler van de typen DY - DL - DYF - DLF - DT is anders dan die van de DV typen.

a) De waarde van de afstelling met een stroboscooplamp is gewijzigd op de typen DY - DL - DYF - DLF - DT:

- 28° krukas vervroeging bij 2000 tpm

b) De waarde van de afstelling met een stroboscooplamp is ongewijzigd voor de DV typen:

- 24° krukas vervroeging bij 2000 tpm

ONDERDELEN.

Een merkteken op het huis van de stroomverdeler geeft het type van de vervroegingskromme aan:

Type	Type vervroegingskromme	
	Vroeger type	Nieuw type
DY - DL - DYF - DLF - DT	DV - 011 A	DY - 010 A
DV	DV - 011 A	DV - 010 A

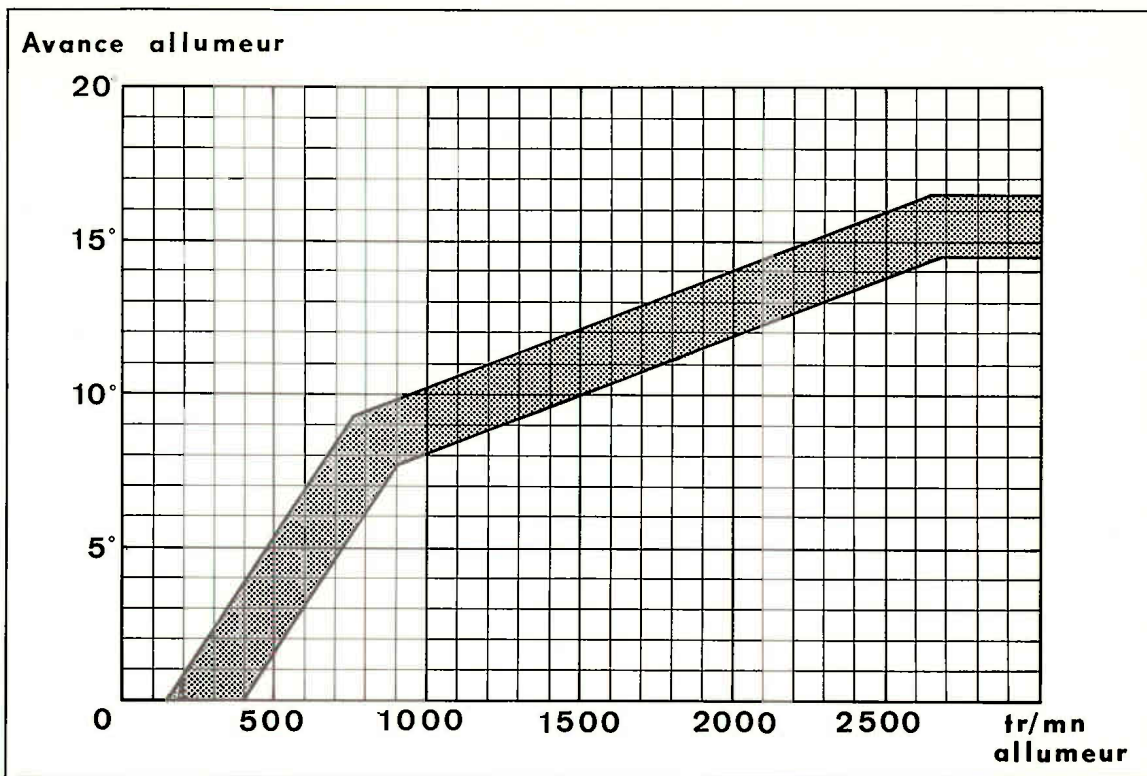
REPARATIE.

De nieuwe stroomverdelers zijn verwisselbaar met de vroegere exemplaren op de wagens vanaf oktober 1968 (stroomverdeler aan de voorzijde van de motor).

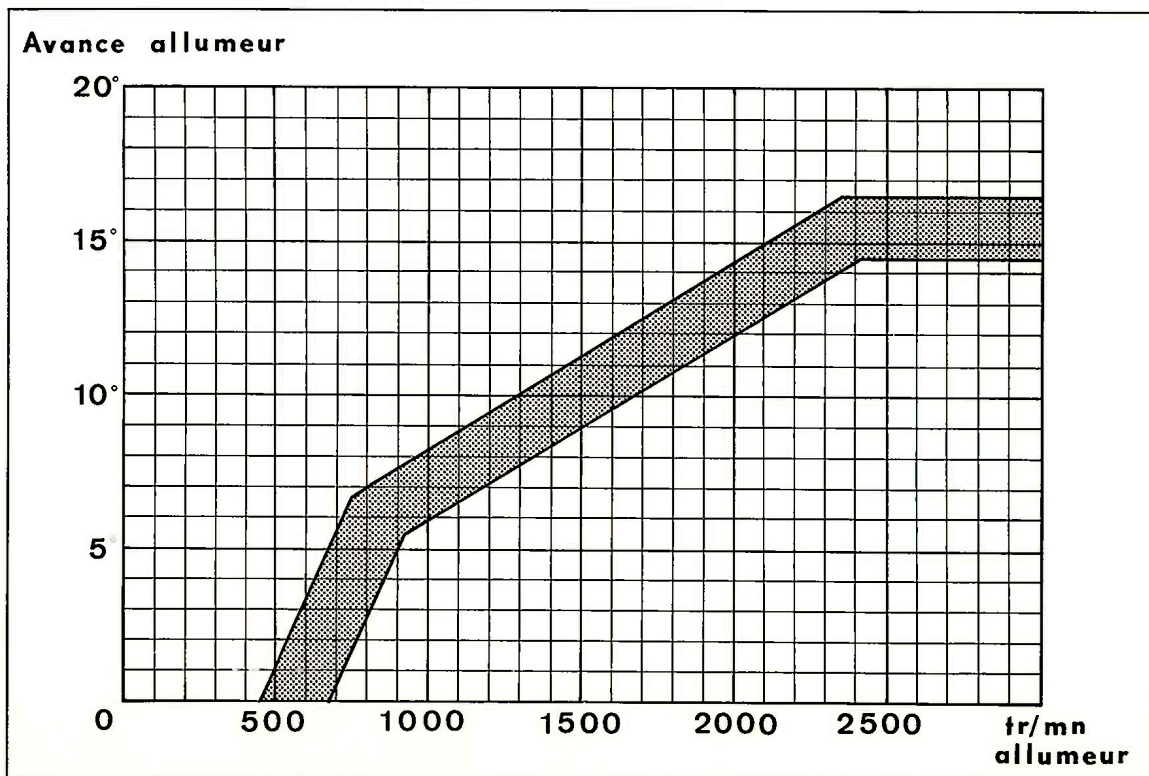
Het is noodzakelijk het vaste ontstekingstijdstip aan te houden dat overeenkomt met het type vervroegingskromme.

De vervroegingskrommen volgen bijgaand.

Type	Opmerkingen	Toerental voor de afstelling	Totale vervroeging in krukas graden	Vervroeging t.o.v.de vaste vervroeging in verdelergraden
DS20 - ID20 - ID19b (okt'68-mei'69)	DY-DL-DYF-DLF-DT-DY (Merktelen op verdeler DV-011 A)	2000	24°	6°
DS20 - ID20 (na mei 1969)	DY-DL-DYF-DLF-DT (Merktelen op verdeler DY-010 A)	2000	28°	8°
ID 19b (na mei 1969)	DV (Merktelen op verdeler DV-010 A)	2000	24°	6°



Vervroegingskromme DS 20 - ID 20



Vervroegingskromme ID 19 b



Citroën

technische dienst

service-bulletin

n° 162-D

augustus 1969

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

"D" TYPEN

V E R I N G

Lekzakken van de veercilinders

Van juni 1969 af is het materiaal van de lekzakken van de veercilinders gewijzigd.

De nieuwe lekzakken, gemerkt met een witte geverfde cirkel kunnen worden gebruikt voor auto's met zowel LHS 2- als LHM-vloeistof.

ONDERDELEN.

Na beëindiging van de voorraad levert de afdeling Onderdelen slechts de nieuwe lekzakken.

REPARATIE.

Het is mogelijk de lekzak van een vroegere auto met hetzij een rood merkteken (voor LHS 2-vloeistof) hetzij met een groen merkteken (voor LHM-vloeistof) te vervangen door het nieuwe exemplaar met het witte merkteken.

-0-0-0-0-0-



Citroën

technische dienst

service-bulletin

n°

VERTROUWELIJK
(nadruk verboden)

163-D
oktober 1969

DS 21 (DX) - DS 20 (DY)

BREAK 21 (DXF) - BREAK 20 (DYF)

HYDRAULISCH SYSTEEM

Koppelingsvergrendeling

Van juli 1969 af zijn de O-ringen van de bedieningsstang van de koppelingsvergrendeling gewijzigd.

ONDERDELEN

Omschrijving	Vroeger nummer	Nieuw nummer
O-ring (wit gemerkt)	4874-S	
O-ring (wit gemerkt)		4895-S

REPARATIE

De nieuwe ring is verwisselbaar met de vroegere.

Bij de revisie van een koppelingsvergrendeling (Hand. DX 534-3 van het reparatiehandboek) moeten uitsluitend nieuwe ringen worden gemonteerd.

-o-o-o-o-o-

VERTROUWELIJK
(afdruk verboden)

DS 21 (DX-DJ) - DS 20 (DY-DL)

BREAK 21 (DXF-DJF) - BREAK 20 (DYF-DLF)

ID 20 (DT) - ID 19 b (DV)

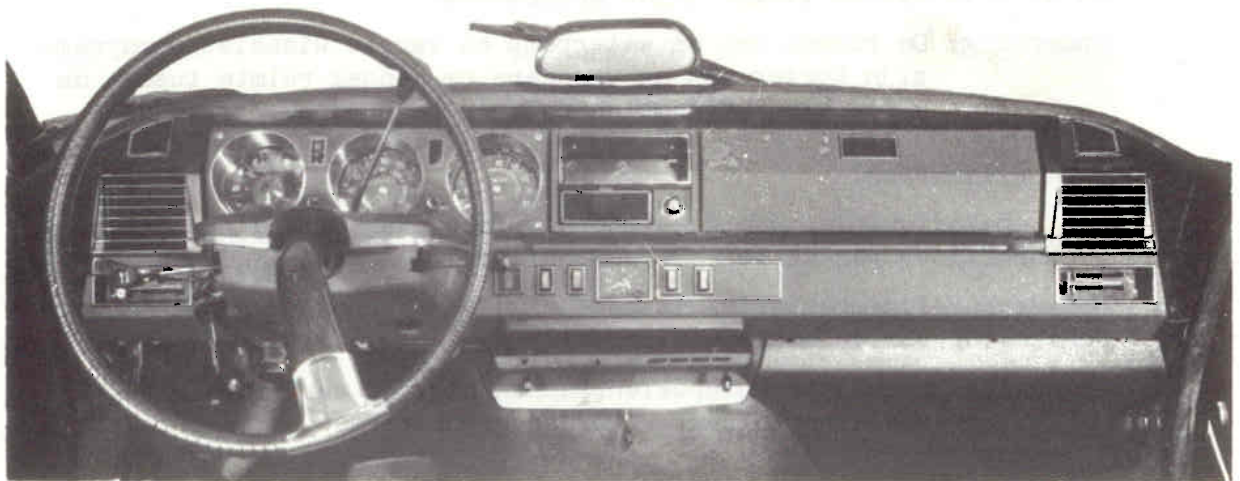
MODELLEN 1970

De "D" typen van september 1969 af hebben de volgende wijzigingen ondergaan:

I - ALLE TYPEN.1^o) Dashboard

- Gewijzigd dashboard met 3 klokken:
controlelampenpaneel - kilometerteller - toerenteller.

5781



- De centrale "STOP-LAMP" van het controlelampenpaneel brandt wanneer één der volgende controlelampen gaat branden:
 - oliedruk van het remcircuit
 - motoroliedruk
 - koelwatertemperatuur

Met een schakelaar op het dashboard kan de werking van deze vier lampen worden gecontroleerd.

- Het stuurslot is gewijzigd en op de mécanique typen wordt de startmotor bediend met de contactsleutel.

OPLETTEN: Een veiligheid voorkomt dat tweemaal achtereen kan worden gestart zonder het contact af te zetten.

2°) Motor.

Cilinderkop: er is een thermo-contact gemonteerd aan de linker achterzijde van de cilinderkop in een daarvoor van schroefdraad voorziene boring.

Opmerking: het temperaturelement in het waterpompdeksel is vervallen en vervangen door een plug (behalve op de wagens met een klep voor de radiateur: Verwarming -15° C en Ambulance).

3°) Ontsteking.

De bobine is gewijzigd: deze is voorzien van een uitwendige weerstand. De condensator van de stroomverdeler is gewijzigd. De elektrische verbindingen van de 12 Volts kabelbundel aan de verdeler en de bobine wordt verzorgd door platte stekers.

4°) Accu.

De accu is aan de linker zijde gemonteerd.

Opmerking: De riemen van de waterpomp en van de wisselstroomdynamo zijn korter dan de vroegere om genoeg ruimte tussen de wisselstroomdynamo en de accu te houden.

5°) Versnellingsbak.

Het schakeltandwiel van de achteruit (bredere vertanding) en de synchroniseur van de 1e - 2e versnelling zijn gewijzigd.

Het versnellingsbakcarter is gewijzigd ten behoeve van de nieuwe schakelmof van de achteruitversnelling.

Opmerking: De nieuwe onderdelen kunnen niet in een vroeger versnellingsbakcarter worden gemonteerd.

6°) Carrosserie.

De voorunit is gewijzigd: de tussentraverse is 5 mm naar voren geplaatst. Het schutbord is gewijzigd ten behoeve van het nieuwe dashboard.

II - DS 21.

De motor voor de benzine-inspuiting in het inlaatspruitstuk is gewijzigd.

De injecteurs worden elektronisch bediend.

Gedetailleerde gegevens alsmede het werkingsprincipe van de elektronische installaties worden vermeld in Service Bulletin 165-D.

III - ID 20.

Commerciële benaming: "D-Super".

Geen technische wijzigingen.

IV - ID 19 b.

Commerciële benaming: "D-Spécial".

1°) Motor:

De zuigers zijn gelijk aan die van de typen DY - DL - DT.

De drijfstangen zijn doorboord voor het besproeien van de zuigerbodem. De zuigerpenbussen zijn doorboord (zie S.B. 138-D).

2°) Versnellingsbak:

De versnellingsbakverhoudingen zijn gewijzigd: de tandwielen zijn gelijk aan de DJ (DS 21), de kroonwiel/pignon verhouding is 7 x 34.

Onderstaand volgen de overbrengingsverhoudingen met de bandenmaat 180 HR 380 X AS waarvan de belaste omtrek 2,07 m bedraagt.

Versnelling	Reducties	Kroonwiel/ pignon	Totale reductie	Snelheid bij 1000 tpm in km/h
1	$\frac{12}{39} = 0,3076$		0,0633	7,9
2	$\frac{18}{33} = 0,5454$		0,1123	13,9
3	$\frac{29}{35} = 0,8285$	$\frac{7}{34}$	0,1705	21,2
4	$\frac{27}{23} = 1,1739$		0,2416	30
achteruit	$\frac{13}{22} \times \frac{22}{41} = 0,3171$		0,0652	8,1