

C I T R O Æ N



INSTRUKTIONSBOG

D S 1 9

C I T R O Æ N

AUTOMOBILES CITROËN A/s

København SV.

17006

DS 19



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
GARANTI	1
TILKØRSEL	3
KØRSEL	5
VEDLIGEHOEDELSE	23
KOMFORT	31
SMØRING	37
VIGTIGSTE SPECIFIKATIONER	41
VIGTIGSTE JUSTERINGER	43
PRIVATE NOTATER	Sidst i bogen

TILKØRSEL

De første 500 kilometer må følgende hastigheder ikke overskrides:

20 km i 1. gear

45 » i 2. »

70 » i 3. »

100 » i 4. »

Mellem 500 og 2000 km skal man stadig køre lidt forsigtigt.

Efter 2000 km kan man frit køre til. Man kan da køre:

40 km i 1. gear

80 » i 2. »

115 » i 3. »

140 » i 4. »

De mest økonomiske hastigheder er:

55 km i 2. gear

80 » i 3. »

110 » i 4. »

Motorolien skiftes efter de første 500 km (ved eftersynet), efter 2000 km og derefter for hver 4000 km.

KØRSEL

Kontrol af olie, vand og trykvædske.

Åbning af motorhjælmen:

- Træk i grebet (fig. 1).
- Løsgør den første lås: Stik venstre hånd ind i åbningen i kofangeren, ved siden af nummerpladen, og træk i grebet 1 (fig. 2); hjelmen vil da løfte sig lidt.
- Løsgør den anden lås: Stik højre hånd ind i åbningen mellem kofangeren og motorhjælmen på den anden side af nummerpladen, og tryk ned på armen 2 (fig. 2).
- Løft derefter hjelmen og anbring hjelmholderen som vist på fig. 3.

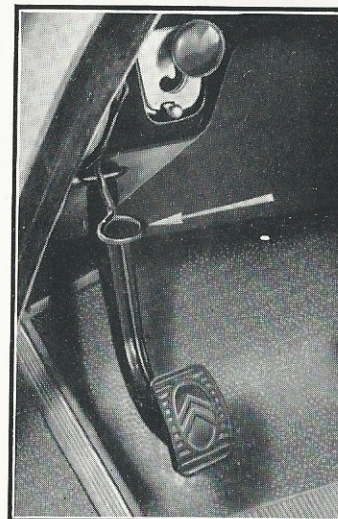
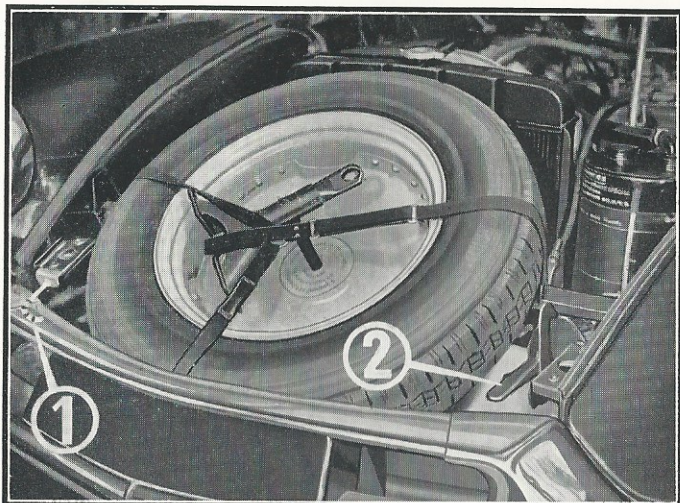


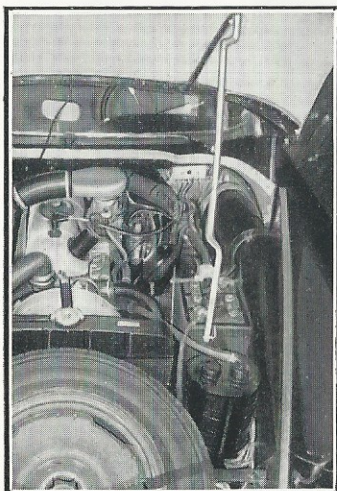
Fig. 1.
Greb for oplukning af motorhjælm.

Motorolien:

Målepinden er anbragt i venstre side af motoren, bag benzinpumpen og under karburatoren. Afstanden mellem MINI og MAXI svarer til ca. 1 liter. Oliestanden skal gå lige til mærket MAXI uden at gå over dette.



2 Fig. 2.
Motorhjælmens lukkemekanisme.



3 Fig. 3.
Hjælmholder.

Vand: Skal stå 2—3 cm under øverste kant på fyldningshullet. Hvis man undervejs skal kontrollere vandstanden, må man huske på, når man åbner dækslet, at kølevandet er under let tryk, når motoren er varm.

Trykvædske for det hydrauliske system:

Højden på vædsken i forsyningsstanken skal være mellem MINI og MAXI (kontrolglas B, fig. 4). Forsyningsstanken er anbragt til venstre for køleren og foran batteriet.

Motoren skal have været i gang nogle minutter, før

man kan aflæse den nøjagtige vædskestand.

Lad motoren gå i tomgang et øjeblik og afvent, at vognen selv har stabiliseret sig i sin normale højde.

Hvis man skal fylde vædske på forsyningsstanken, skal man anvende en vædske beregnet for hydrauliske bremseser. Al anden vædske, såsom motorolie, kan ødelægge det hydrauliske system. **SE TILLÆG**

Start.

Gearvælgeren 2 (fig. 5) skal stå i frigear.

Sæt tændingen til (nøglen i 1, fig. 5).

Anbring tændingsregulatoren 3 (fig. 5) i midterstilling eller på LAV tænding (d. v. s. helt til venstre).

Når motoren er **KOLD**, skal man trække chokeren helt ud (4, fig. 5) og **ikke** røre speederpedalen. **SE TILLÆG**

Når motoren er **VARM**, skal man trykke speederpedalen helt i bund uden at røre chokeren.

Gearvælgeren 2 (fig. 5) trykkes helt i bund til venstre, hvorved startmotoren tilsluttes.

Startmotoren bør ikke arbejde mere end 3—4 sekunder ad gangen. Skulle motoren ikke straks gå i gang, vent da et øjeblik, inden De sætter starteren til igen.

Så snart motoren er startet, skal man trykke chokeren langsomt ind og dreje tændingsregulatoren til højre i pilens retning: Hvis man bruger **super-benzin** — helt i bund, og hvis man bruger almindelig benzin — til en passende midterstilling, hvor man ikke hører tændingsbanken.

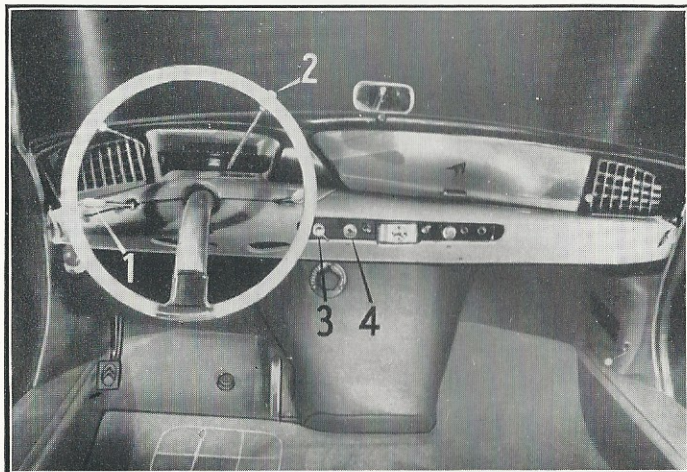


4 Fig. 4.
A — Filter for trykvædske.
B — Kontrolglas.

Overdriv ikke brugen af chokeren og speed aldrig en kold motor kraftigt op.

Hvis det er koldt, skal man lade motoren gå et par minutter, inden man kører.

SE TILLÆG



5

Fig. 5.

Tændingskontakt, choker, gearvælger og tændingsregulering.

Gearskifte:

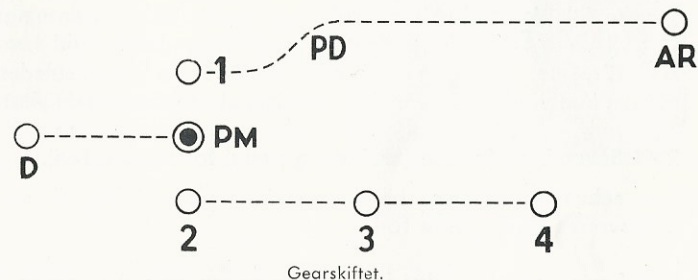
Da koblingen er hydraulisk styret, har vognen ingen koblingspedal. Ved gearskiftning er det tilstrækkeligt at føre gearvælgeren 2 (fig. 5) ud for eet af mærkerne

- 1 — AR (bakgear)
- 2 — 3 — 4

der er afmærket på instrumentbrættet.

Gearvælgeren kan flyttes i flere parallelle planer, som vist på nedenstående skema. Positionerne for 1. gear og bakgear ligger i planet længst væk fra føreren, medens 2., 3. og 4. gear ligger nærmest føreren.

Udover de synlige afmærkninger på instrumentbrættet markerer bløde, men følelige kuglesystemer gearvælgerens positioner.



„PD“ = „hårdt punkt“, „AR“ = bakgear, „D“ = „starter“, „PM“ = frigear.

Et frigear (PM) adskiller 1. og 2. gear.

For at skifte til bakgear skal man trykke gearvælgeren op mod vindspejlet, over det »hårde punkt« »PD«, og derefter skubbe den helt til højre.

Når man går »op« i gearene, skal foden løftes helt fra speederpedalen, men kun ganske let, når man går »ned« i gearene.

Herunder anbringes gearvælgeren i det ønskede gear. Vent et ganske lille øjeblik, inden der speedes op påny.

Et jævnt stigende tryk på speederpedalen giver vognen en blød start, medens et kraftigt og pludseligt tryk giver en brutal start.

Bremser.

DS. 19 har to bremsesystemer, der virker ved pedaler.

1 — Hovedbremsen (lille pedal for højre fod).

Her betegner ordet »pedal« i virkeligheden en stor champignonformet knap, hvis bevægelse er meget kort (nogle millimeter) (1, fig. 6).

Virkingen af bremsningen står i forhold til fodens tryk på denne knap. Dette system bevirker, at føreren kun skal foretage en ganske lille kraftudfoldelse, selv ved en brutal opbremsning. Det vil være tilrådeligt, inden man første gang kører ud i en »DS. 19«, først at øve sig lidt i brugen af hovedbremsen, således at man kan være klar over dens følsomhed og store effektivitet.

2 — Sekundære bremse (almindelig pedal for venstre fod).

Den sekundære bremse betjenes ved en pedal 2 (fig. 6), der manøvreres med venstre fod.

I modsætning til de øvrige betjeningsorganer, som alle er meget bløde, kræver den sekundære bremse et ret kraftigt tryk af foden.

Den sekundære bremse tjener to formål:

- som parkeringsbremse
- som manøvrebremse eller nødbremse.

A — Parkeringsbremse (fig. 6).

Før knappen 3 op i dens øverste position. Træd pedalen ned, og bremsen vil nu vedblivende være blokeret, indtil den ved hjælp af knappen 3 igen udløses.

Ved at føre sikkerhedslåsen 4 helt til venstre låser man knappen 3 i dens øverste position.

Hvis man parkerer på en bakke, er det vigtigt, at pedalen 2 er trykket meget kraftigt ned.

B — Manøvre- og nødbremse.

Låsen 4 skubbes til højre *). Træk derefter ud i knappen 3 og før den nedefter til dens nederste position 5, i hvilken stilling den altid skal være under kørselen. Pedalen 2 bliver herved fri i bevægelsen, og den sekundære bremse kan nu anvendes som hjælpebremse (start på bakke, parkeringsmanøvrer etc.) eller som nødbremse.

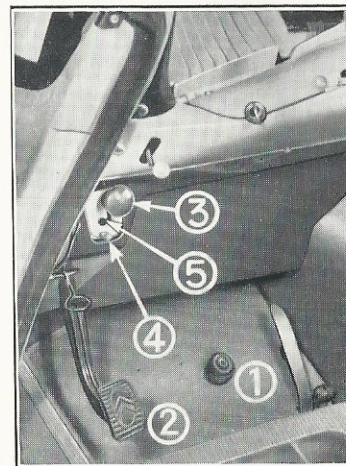


Fig. 6.
Hovedbremse og sekundære bremse (låsning).

Kontrol over bremsernes funktion.

Hvis trykket i den hydrauliske anordning, der styrer hovedbremsen, skulle være utilstrækkeligt, tændes en rød kontrol-lampe 3 (fig. 7) på instrumentbordet. Hvis f.eks. vognen har stået stille i flere dage, kan det ske, at trykket er for lavt, og kontrollampen tændes. Lad da motoren gå i tomgang nogle minutter og afvent, at lampen slukkes. Først da må man køre. Hvis dette kontrollys tændes undervejs, skal man straks standse vognen. Man har, ligegyldig under hvilke omstændigheder, tilstrækkelig kraftreserve til en sådan bremsning. Lad derefter straks den nærmeste CITROËN-reparatør undersøge installationen. Under kørsel til reparatøren bør der køres med forsigtighed, og man kan herunder betjene sig af den sekundære bremse.

*) Positionerne angives i forhold til føreren siddende ved rattet.

Parkeringsmanøvrer.

Bytrafiken, parkering af vognen eller kørsel i garage tvinger ofte føreren til med megen forsigtighed at foretage visse vanskelige manøvrer enten frem eller tilbage.

Man vil med den største lethed kunne udføre alle disse manøvrer ved med **højre fod** at benytte pedalen for **hovedbremsen** — **uden at røre speederpedalen.**

Selv uden at røre speederpedalen (og selvfølgelig uden at trykke på bremsen), vil motorens tomgang alene bevæge vognen ganske let frem eller tilbage. Vognen standses ved et let tryk på bremsen, og den sætter sig atter i bevægelse, når bremsen slippes.

SE TILLÆG

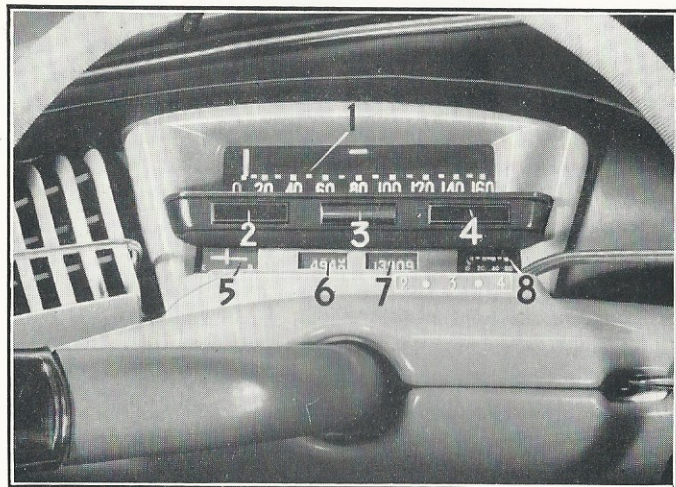


Fig. 7.
Instrumentbord.

Instrumentbræt (fig. 7, 8 og 9).

I — Fig. 7.

- 1 — Speedometer.
- 2 — Kontrollampe for forlygter. Denne blå lampe tændes kun, når de lange lys er tændt.
- 3 — Rød kontrollampe for hovedbremse (se side 10).
- 4 — Grøn kontrollampe for blinkers. Blinker i takt med blinkerne og er forbundet med en lyd-kontrol.
- 5 — Ampèremeter. Under kørselen skal nålen svinge mere eller mindre mod CHARGE.
- 6 — Triptæller.
- 7 — Kilometertæller.
- 8 — Benzinmåler (fungerer kun, når tændingen er sat til).

II — Fig. 8 (midtersiderne).

- 1 — Tændingskontakt.
- 2 — Blinkerne. Kontaktarmen skubbes opefter, når man skal dreje til højre, og nedefter, når man skal dreje til venstre. Et urværk standser automatisk signalet efter en vis tid. Ved at trykke kontaktarmen ganske let mod midterstilling stopper man signalet, **inden** urværket standser det. Man kan ligeledes **straks** skifte signal fra den ene side til den anden.
- 3 — Speedometer.
- 4 — Gearvælger.
- 5 — Lys- og hornkontakt. Et let tryk på knappen giver »lille« horn.
— Et hårdt tryk giver dobbelt horn.

Man tænder forlygterne ved fra »O = Intet lys« at dreje knappen i een af følgende 2 positioner:

- V: lille lys (parkering)
- R: langt lys (landevej).

Fra begge stillinger kan man skifte til nedblændet lys ved at trykke kontaktarmen fremefter mod instrumentbrættet.

6 — Tændingsregulator.

- Hvis man bruger super-benzin, skal man efter start dreje regulatoren **helt i bund** i pilens retning,
- hvis man bruger almindelig benzin, skal man efter start dreje regulatoren i pilens retning til en passende midterstilling (lige inden der høres tændingsbanken).

7 — Choker.

8 — Loftbelysning (se side 32).

9 — Elektrisk vindspejlsvisker (virker kun, når tændingen er sat til).

10 — Vindspejlsvasker. For at skylle vindspejlet skal man trække knappen langsomt ud og derefter igen skubbe den ind.

11 — Knap for defroster. Ved at dreje knappen regulerer man defrosterens styrke.

12 — Kontakt for håndlampe.

13 — Hånddrev for vindspejlsvisker. Træk i den lille knap under instrumentbrættet, vip armen op og drej knappen frem og tilbage.

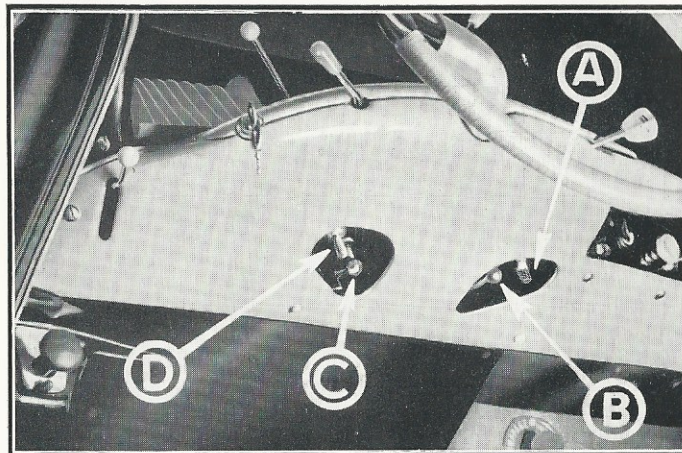


Fig. 9.
Venstre side af instrumentbrættet
(set franseden).

9

III — Fig. 9.

Fire andre betjeningsorganer sidder i udskæringer under instrumentbrættet. Disse er:

A. Lyskontakt for instrumentbord. Belysningen kan reguleres, (tænding skal være sat til).

B. Ekstra koblingsstyring.

Når motoren ikke er i gang, er koblingen automatisk frakoblet. Den ekstra koblingsstyring »B« ophæver automatikken og muliggør tilkobling, når motoren er standset:

- skub armen »B« fremefter og lås den ved at skubbe den oppefter.

Man betjener sig af denne anordning, hvis man i givet fald skal starte motoren ved hjælp af startsvinget, eller når man skal »turne« motoren (i stærk kulde og ved ventilindstilling).

HUSK at anbringe armen »B« i normal stilling inden start.

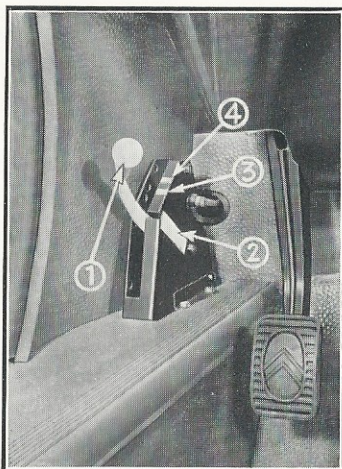
C. Indstilling af triptæller (tryk ind og drej).

Justering af vognens højde over jorden.

For at lette kørselen på vanskelige veje (veje med dybe hjulspor, tropeveje, veje med megen sne o. s. v.), kan det have sin betydning at øge vognens frie højde over jorden.

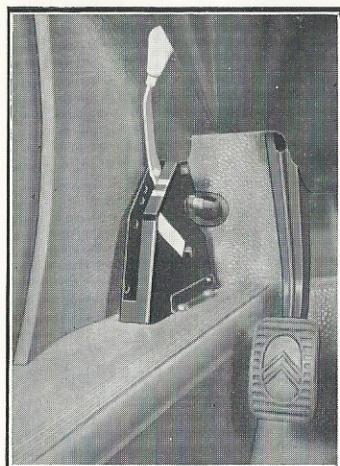
Et håndgreb 1 (fig. 10) kan stilles i tre positioner mærket med hvide streger på huset, i hvilket dette håndgreb er anbragt.

— Når håndgrebet står ud



10

Fig. 10.
Normal højde.



11

Fig. 11.
Løftet til maksimum.

for mærket 2, er vognen i sin **normale højde**, hvor kørselskomforten er størst,

— når håndgrebet stilles ud for mærket 3 eller 4, bliver vognen mere eller mindre løftet.

Håndgrebet 1 kan desuden skubbes:

- helt i bund opefter (fig. 11) eller
- helt i bund nedefter (fig. 12).

Disse to sidste positioner bruges kun ved hjulskiftning

og må ikke anvendes under kørsel.

Man kan dog **undtagelsesvis** løfte vognen til maksimum (fig. 11) og med forsigtighed gennemkøre korte, vanskelige passager.

Udskiftning af hjul.

Reservehjul og værktøj er anbragt under motorhjælmen (fig. 2, side 6). — Spænd den sekundære bremse 2 hårdt (fig. 6) og lås den (se side 10).

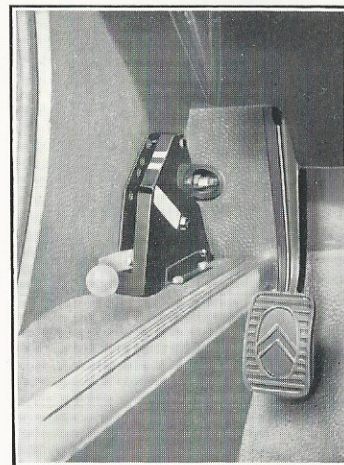


Fig. 12.
Laveste højde.

12

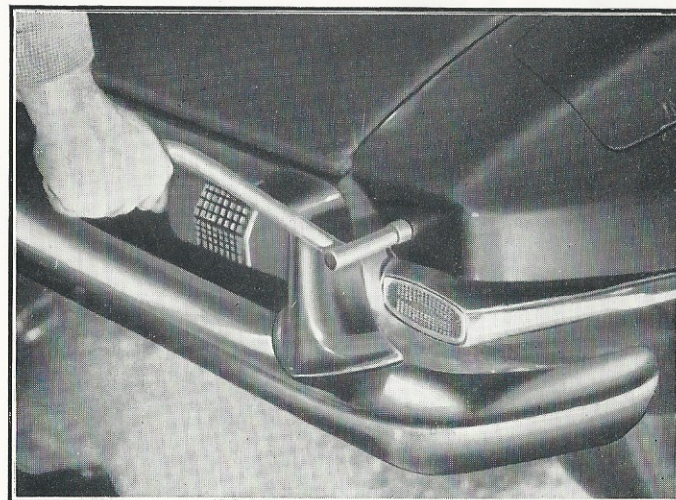


Fig. 13.
Afmontning af en bagskærm.

13

Gå derefter frem som følger:

— Start motoren og lad den gå i tomgang.

Hvis det drejer sig om et baghjul, skal man fjerne den tilsvarende skærm:

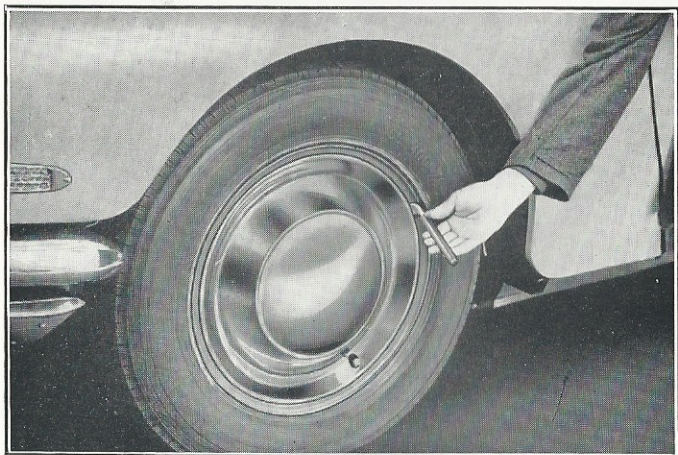
— Skru møtriken af (fig. 13) og træk derefter skærmen bagud (fig. 14).

— Skub håndgrebet 1 (fig. 11) i **bund opefter**. Vognen vil så langsomt hæve sig.

— Fjern pyntekapslen — brug dornen (fig. 15).



14 Fig. 14.
Afmontering af en bagskærm.



15 Fig. 15.
Afmontering af en pyntekapsel.

— Hjulets møtrik løsnes, som vist på fig. 17, ved hjælp af det kombinerede hjul- og startsving (fig. 16), der har sin plads under motorhjelmen. Det drejer sig foreløbig **kun** om at **løse** møtriken, **ikke** om at **skru** den helt af.

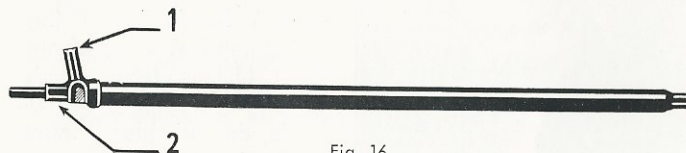


Fig. 16.
Hjul- og startsving.

16

— Når vognen er hævet helt op, anbringes øjet på støtten (fig. 18) i tappen, der sidder under fordøren. Lad støttens fod hvile rigtigt på jorden.

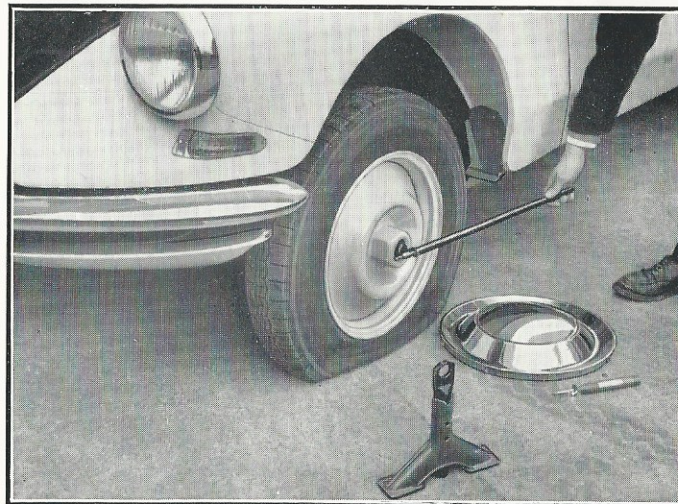
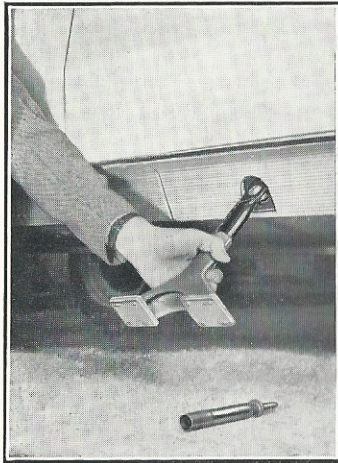


Fig. 17.
Løsning af hjulmøtriken.

17



18
Fig. 18.
Anbringelse af støtten.

- I den øverste del af støtten er der boret en række huller. Anbring dornen (fig. 19) i det næstsidste frie hul før støttens fod.
- Tryk håndgrebet 1 (fig. 12) helt i bund og afvent, at hjulene løftes (både for- og baghjul i den side, der arbejdes i, løftes samtidigt).
- Skru derefter møtriken helt af.
- Fjern hjulet.

Genmontering:

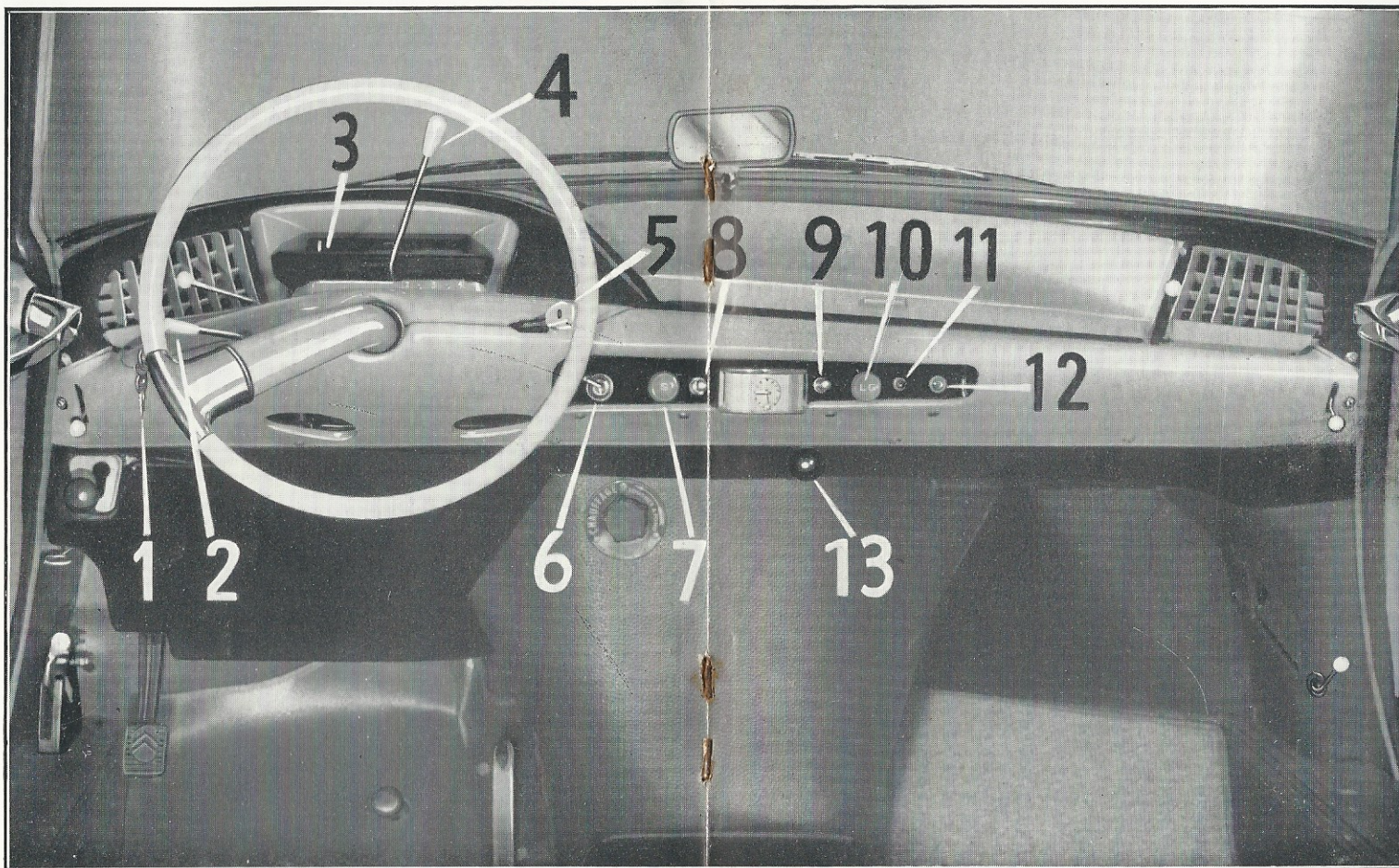
Sørg for, at både 6-kanten i hjulet og navet er fuldstændig rene.

- Anbring derefter hjulet **helt i bund** på navet.
- Skru møtriken helt til.
- Anbring håndgrebet 1 i øverste position (fig. 11).
- Fjern støtten.



19
Fig. 19.
Anbringelse af dornen i støtten.

- Før håndgrebet 1 ned til dets normale position (brede hvide streg på huset).
- **Spænd derefter midtermøtriken meget kraftigt til (brug hjul- og startsvinget (fig. 17).**
- Monter atter pyntekapslen (overhold monteringsretningen for hullet for ventilen).
- Monter bagskærmen igen. Anbring først de to tappe i de i skærmen tilsvarende huller (fig. 14). **Skærmen skubbes godt i bund fremefter.** Skru derefter møtriken til (fig. 13).



Instrumentbræt (se siderne 13 og 14).

VEDLIGEHOLDELSE

Dobbelt-karburator Weber 23/30 DCLC.

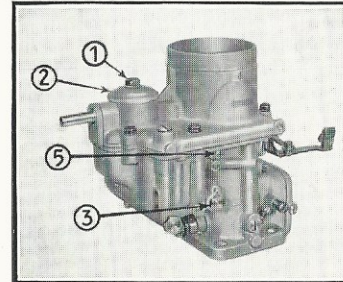


Fig. 20.
Venstre side.

Moderne karburatorer er meget komplicerede organer, der er konstrueret med den største tekniske præcision. De kan praktisk talt ikke afjusteres. **Den oprindelige justering må ikke ændres.**

Hvis det skulle blive nødvendigt, kan man rense filtret:

- Møtriken 1 (fig. 20 og 21) skrues af og dækslet 2 løftes og filtret fjernes (posen med håndværktøj er anbragt under højre forsæde).

Hovedstrålerørene og tomgangsstrålerørene for hvert karburatorhus er anbragt på hver sin side af karburatoren. Hovedstrålerørene til højre og tomgangsstrålerørene til venstre. **Da de har forskellige diametre, må de ikke forbyttes. Vi fraråder derfor, at man rører ved dem.** Skulle dette alligevel blive nødvendigt, giver vi nedenfor deres placeringer:

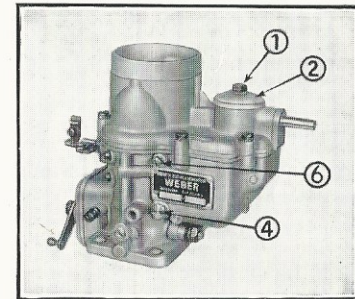


Fig. 21.
Højre side.

- Hovedstrålerør 3 (fig. 20) og 4 (fig. 21),
- tomgangsstrålerør 5 (fig. 20) og 6 (fig. 21).

Startstrålerør (fig. 31, skruen i hjørnet):

Kan have to positioner: En for sommer (»E«) og en for vinter (»I«).

SE TILLÆG

Batteri.

Kontroller fra tid til anden vædskestanden i batteriet, især om sommeren. Vædsken skal stå ca. 1 cm over pladerne i hvert element. Fyld op med **destilleret vand — ikke med syre.**

Forholdsregler mod frost.

1 — Batteri.

Hav altid et vel opladet batteri. Det er den bedste forholdsregel mod frost.

- Et batteri, der er normalt opladet (vægtfylde 1,21) modstår $\div 29^{\circ}$ C.
- Et halvt opladet batteri (vægtfylde 1,16) modstår $\div 15^{\circ}$ C.
- Et afladet batteri (vægtfylde 1,07) sprænges ved $\div 5^{\circ}$ C.

Et frostsprængt batteri er et ødelagt batteri.

2 — Køler og motorblok.

Vognen leveres med **kølevædske, som skal bibeholdes hele året.** Blandingen er tilstrækkelig til at beskytte køleren og motorblokken til $\div 15^{\circ}$ C.

Udskiftning af kølevædske er en meget vanskelig operation. Den bør kun udføres af en autoriseret CITROËN-reparatør, der er holdt underrettet om fremgangsmåden og om de midler, der skal anvendes.

Hvis man selv af een eller anden grund tapper vandet af kølesystemet, skal man fylde op med en blanding af 8 liter vand og 3 liter kølevædske (glycol eller et andet ikke fordampende pro-

dukt af god kvalitet og garanteret neutralt). **Der må ikke anvendes sprit.**

Det tilrådes at tilsætte blandingen ca. 70 cm³ »boreolie«, der beskytter metallet mod rust.

Kølerens aftapningshane sidder nederst i højre side af køleren. Motorblokkens aftapningsprop (6-kantet skrueprop) sidder under oliemålepinden.

I meget koldt vejr er det tilrådeligt at lade motoren gå nogle minutter i tomgang, inden man speeder den op. Denne forholdsregel er nødvendig for at sikre en god blanding af vand og kølevædske.

SE TILLÆG

Luftfilter.

Det tilrådes at rense filtret hver 6000 km.

- Træk det filtrerende element ud. Hold det vandret og slå let på enderne, således at støvet falder af.

Benzinfilter.

Udover det filter, der sidder på karburatoren, og hvis afmontering er beskrevet under KARBURATOR, er der et andet filter, et lamel-filter, der sidder **på benzinpumpen** (venstre side af motoren, foran oliemålepinden).

Hvis det skulle blive nødvendigt at rense dette filter, må man henvende sig til en autoriseret CITROËN-reparatør.

Filter for det hydrauliske system.

Sidder i »A« (fig. 4) i forsyningstanken.

Hver 10.000 km skal man lade en autoriseret CITROËN-reparatør rense dette filter. Filtret dyppes i sprit og blæses rent indefra med komprimeret luft.

$1 \text{ kg/cm}^2 = 14,223 \text{ psi}$

Vinduesvasker.

Fyld vand på plastic-beholderen, der sidder under motorhjælmen i højre side af torpedoen.

Dæk.

Sliddet på dækkene afhænger bl. a. af, om de har det rigtige tryk. Trykkene skal være:

- Fordæk: 1,700 kg/cm² 24,1791
- Bagdæk: 1,400 » 19,9122
- Reserve: 1,900 » 27,0237

I tilfælde af punktering på et baghjul kan reservehjulet (165 × 400) monteres foreløbigt i stedet, skønt dimensionerne her er 155 × 400. Man kan således uden vanskelighed nå den nærmeste reparatør.

Hjul og nav.

6-kanten i hjulet og navet skal være meget rene. Ved montering af et hjul skal man komme en dråbe olie under fastspændingsboltens hoved.

Justering af forlygter.

Lygteranden fjernes ved, at man tager i de to huller, der sidder på lygterandens underside, og trækker til.

CIBIE-lygter (fig. 22).

- Sideretningen justeres ved skruen »B«.
- Højden justeres ved skruen »C«.

MARCHAL-lygter (fig. 23).

- Sideretningen justeres ved skrueene »A« og »B«.
- Højden justeres ved skruen »C«.

Udskiftning af en forlygte-pære.

Fjern lygteranden.

Vip glasset og parabolen ud sammen.

CIBIE-lygter.

- Tryk på fjederen »D« (fig. 22). Glas og parabol drejer om et hængsel, der sidder forinden til højre.

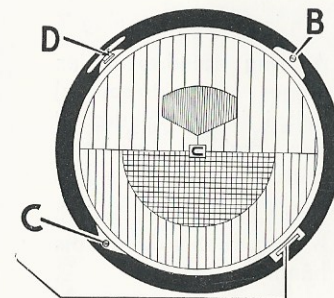


Fig. 22. 22

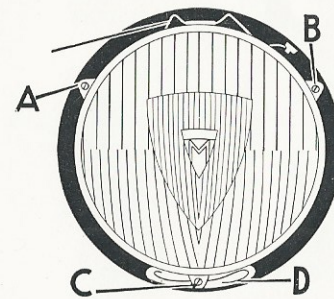


Fig. 23. 23

MARCHAL-lygter.

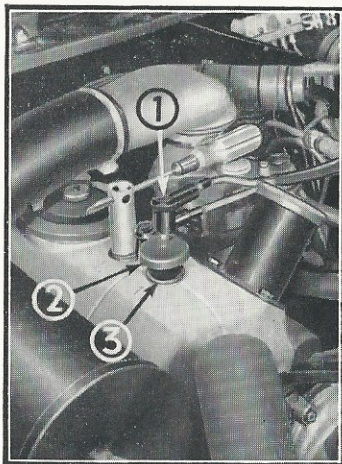
- Tryk på fjederen »D« (fig. 23). Glas og parabol drejer om et hængsel, der sidder oven over glasset.

Fjern derefter lampefatningen (sidder midt i parabolen) ved at dreje den ca. 1/4 omgang.

Udskiftning af et tændrør.

Delene fjernes i nedennævnte rækkefølge:

- Ledningen 1 (fig. 24),
- gummihætten 2,
- den isolerende bøsning 3.
- Anbring tændrørsnøglen (ligger i værktøjsposen) helt i bund, således at den dækker tændrøret fuldstændigt,
- skru tændrøret af ved at bruge skruetrækkeren som håndtag (fig. 24).



24 Fig. 24.
Afmontering af et tændrør.



25 Fig. 25.
Afmontering af det 4. tændrør.

Pakningen skal normalt blive siddende på tændrøret. Hvis man monterer et nyt tændrør, skal man bruge det brugte tændrørs forlænger af midterelektroden.

Særligt tilfælde: Det 4. tændrør.

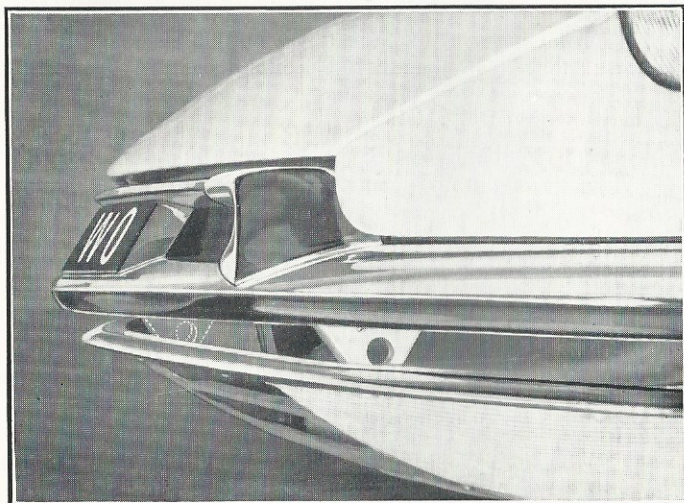
Foran på torpedoen, under konsol for vindspejlsviskeren, er der et hul lukket med en gummiprop (fig. 25). Fjern gummiproppen, og gennem hullet kan tændrørsnøglen nu stikkes ned over det 4. tændrør. Glem ikke at montere gummiproppen igen efter udskiftningen af tændrøret.

Forbindelsesskrue for tilslutning af elektrisk udstyr.

Hvis man ønsker at montere forskelligt elektrisk udstyr: Radio, tågelygter, baklygter o. s. v., skal man lade installatøren benytte den forbindelsesskrue, der er monteret netop for denne slags installationer. Skruen sidder bag handskerummet i 1 (fig. 26) og er beregnet til en strøm på 20 amp.



26 Fig. 26.
Forbindelsesskrue for elektrisk udstyr.



27

Fig. 27.
Fastgørelse af slæbetrosse.

Fastgørelse af slæbetrosse.

I forreste del af vangerne, under kofangeren, er der to huller til fastgørelse af en slæbetrosse (fig. 27). Man må **aldrig** benytte disse huller til at løfte vognen i.

SE TILLÆG

KOMFORT

Ventilation.

To riste 3 og 8 (fig. 28), anbragt til højre og venstre på instrumentbrættet, giver frisk luft til vognens indre.

Ved hjælp af de to knapper 4 og 6 (fig. 28) kan man regulere lufttilførselns styrke.

Luftstrømmens retning reguleres af de to skærme 2 og 7 (fig. 28).

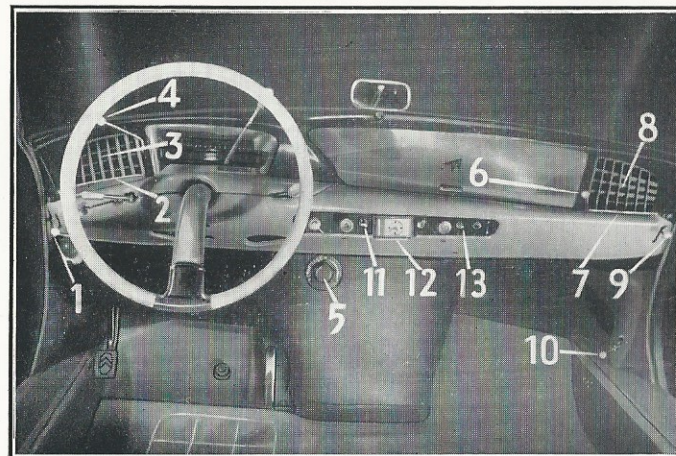


Fig. 28.
Varme anlæg, defroster o. s. v.

28

Opvarmning.

Den friske luft, kommende udefra, passerer gennem to radiatorer, der opvarmer den, inden den blæses ind i vognen.

Opvarmningen kan reguleres.

Gummiknappen 5 (fig. 28) regulerer mængden af det varme vand, der går til de to radiatorer, og dermed temperaturen på den luft, der går gennem radiatorerne.

Knapperne 1 og 9 (fig. 28) regulerer mængden af den varme luft, der kommer fra kanaler i højre og venstre side.

Knappen 10 (fig. 28) fordeler varmen mellem den forreste og den bageste kanal i højre side af vognen.

Defroster.

En elektrisk ventilator, der reguleres af en modstand 13 (fig. 28), indsuger luft fra det indre af vognen, opvarmer den ved at lade den passere en speciel radiator og dirigerer den så op på vindspejlet.

Ventilatorens hastighed, d. v. s. styrken af varmen, justeres ved at man drejer mere eller mindre på knappen 13 (fig. 28).

I meget stærk kulde kan opvarmningen til vognen gøres kraftigere, ved at man sætter defrosteren i gang, **men med moderat kraft.**

Loftbelysning. SE TILLÆG

Denne betjenes ved en kontakt 11 (fig. 28).

Kontakten kan indtage 3 positioner:

- **i midten:** Loftbelysningen er slukket.
- **oppe:** Loftbelysningen er konstant tændt.
- **nede:** Loftbelysningen er slukket, men tændes, når man åbner højre fordør.

Belysning af bagagerum.

Tændes og slukkes automatisk, når man åbner eller lukker bagagerumsklappen.

Indstilling af forstolene.

Forneden til højre i begge forstole sidder en knap 1 (fig. 29) til indstilling af forstolene i længden (indstillingslængde 15 cm). Man skal blot trykke ned på knappen for at løsne låsen.

Ryglænenes hældning kan også indstilles.

Forneden, bag sæderne, sidder to forkromede skruber 2 (fig. 29). Når disse skruber løsnes, kan ryglænets stilling ændres. Når man har fundet den rette hældning, skrues skruberne til igen.

Hvis man ønsker at omdanne forsæderne til liggepladser, skal man blot lægge ryglænene helt ned.

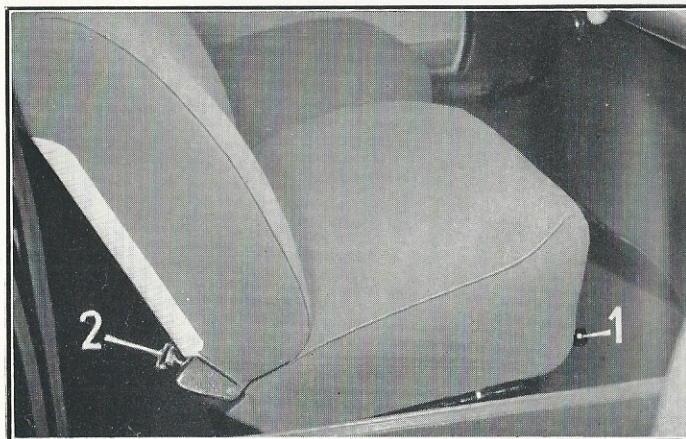


Fig. 29.
Indstilling af forstolene.

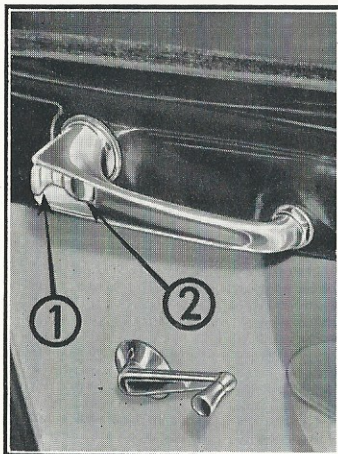
Forreste askebæger.

Er anbragt bag uret 12 (fig. 28).

Askebægeret åbnes ved, at man stikker to fingre ind i hullerne, der sidder under uret, og trækker til.

Hvis man skal rense askebægeret, skal man trykke på bladfjederen og trække askebægeret ud.

Dørenes åbning og låsning (inde fra vognen).



30

Fig. 30.
Dørlås.

For at åbne dørene inde fra vognen skal man tage fat i håndtaget (fig. 30) og med tommelfingeren trykke på låsen 1 for døråbneren. Man skal trykke forfra og bagud.

For at låse døren indvendig fra, skal man med tommelfingeren trykke på låsen 1 (fig. 30), men bagfra og fremefter.

For at låse låsen op igen skal man trykke på låsen 2 (fig. 30).

En anordning holder dørene åbne og letter ind- og udstigning.

Bakspejl.

Kan have to positioner:

- Ved natkørsel kan man, ved at trykke på fremspringet nederst på spejlet, undgå at blive blændet af lygterne fra vogne, der kører bagved.
- For at få den normale position igen, skal man blot trække i fremspringet.

De to solskærme er indstillelige også i længderetningen og kan endvidere drejes hen for fordørenes ruder.

SMØRING

Valg af smøremidler — betegnelsen »SAE«.

Anvend ikke hvilken som helst olie; vælg anerkendte mærker af gennemprøvet kvalitet. **Supplér altid med samme mærke.** Vore forhandlere og autoriserede reparatører, der holdes å jour gennem vore TEKNISKE CIRKULÆRER, kan vejlede både med motorolie og smøreolie.

I stedet for at betegne de forskellige smøreolier ved bogstaver (A, B, C) eller ved betegnelserne »flydende«, »halv-flydende« o. s. v., går man i dag mere og mere over til at fuldstændiggøre disse betegnelser ved tilføjelsen af »S.A.E.« efterfulgt af et tal, hvilket henviser til kun een eneste af smøreoliernes egenskaber, nemlig: VISKOSITETEN. Denne angives ved tallene 10, 20, 30 o. s. v. og betegner altså **ikke** et mærke eller en kvalitet.

Ved at holde sig til betegnelsen »S.A.E.« vil man have sikkerhed

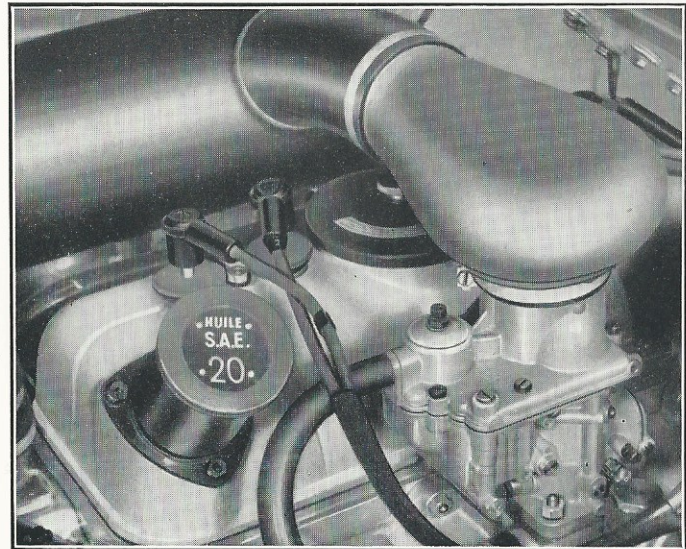


Fig. 31.
Påfyldning af motorolie.

31

for at vælge det smøremiddel, der er bedst for de mekaniske organers funktion.

Smøring af motoren.

Påfyldningshullets dæksel (fig. 31) drejes en kvart omgang og kan derefter åbnes.

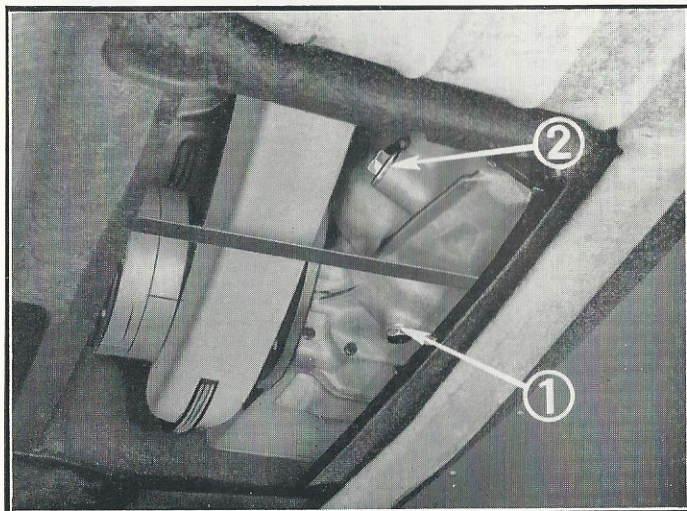
Hver 4000 km skal motorolien fornyes med motorolie »S.A.E. 20« (4 liter). Olie »S.A.E. 20« passer til **hele året**. Udskiftningen skal foretages ved **VARM** motor.

Man må aldrig starte motoren (end ikke »turne« den), når motoren er tom.

Gearkasse.

Oliestanden skal kontrolleres hver 6000 km. Den skal gå til kanten af skrueproppen for påfyldningshullet 2 (fig. 32).

Ved efterfyldning skal der anvendes en højtryksolie »S.A.E. 90«. Olien skal udskiftes hver 18.000 km. Lad dette foretage af en autoriseret CITROËN-reparatør. Aftapningsprop 1 (fig. 32).



32

Fig. 32.
Gearkasse, oliepåfyldning og -aftapning.

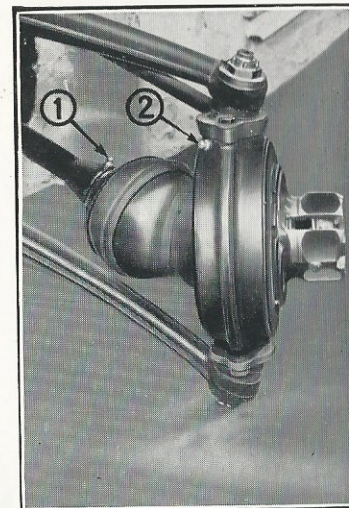
Smøresteder.

DS. 19's chassis har 6 smørekopper for smørefedt og 2 smørekopper for olie.

Hver 1500 km skal følgende steder smøres:

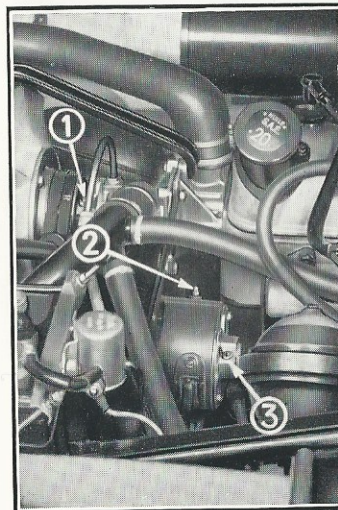
Med klæbrigt smørefedt:

- Kugletappe for kardan 1 (fig. 33): 1 smørekop til højre og 1 til venstre,
- øverste kugletappe for svingstykker 2 (fig. 33): 1 smørekop til højre og 1 til venstre.



33

Fig. 33.
Kardanled og svingstykke.



34

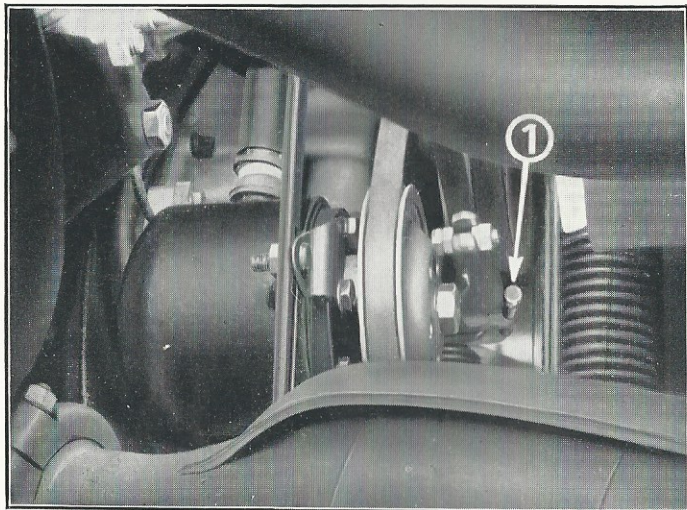
Fig. 34.
Smøring af kugleleje for ventilatoraksel og kugleleje for drivaksel for vandpumpe og dynamo.

Med kugleleje (ikke for meget):

- Kugleleje for ventilatoraksel 1 (fig. 34),
- kugleleje for drivaksel for vandpumpe og dynamo 2 (fig. 34).

Med motorolie (med smørekande):

— Bageste leje for dynamo 3 (fig. 34).



35

Fig. 35.
Smøring af koblingstrykleje.

VIGTIGE OPLYSNINGER

Hestekræfter 75 hk. ved 4.500 o/m

Beholdninger:

Benzintank ca. 60 liter

Køle- og varmesystem (vand og køler-
vædske 11 liter

Gearkasse 2,5 liter

Motor 4 liter

Forsyningstank for de hydrauliske syste-
mer 5,2 liter

Vigtigste dimensioner:

Udvendig længde 4,80 m

Udvendig bredde 1,79 m

Højde 1,47 m

VIGTIGSTE JUSTERINGER

TÆNDRØR Marchal CR 35 (eller Champion H10). Elektrodeafstand: 0,6—0,7 mm.

KONTAKTHUS Afstand mellem kontaktpunkter: 0,15—0,40 mm.

VENTILER Justeres ved **kold** motor:
Indsugning: 0,20 mm.
Udstødning: 0,25 mm.

KARBURATOR	Hovedstrålerør	Tomgangsstrålerør
Lille hus	105	45
Store hus	145	65

FORHJULENES SPORING .. Spidsning fremefter:
1—3 mm.

TILLÆG TIL INSTRUKTIONSBOG

FOR

CITROËN „DS 19“

Side 7 **1) Trykvædske for det hydrauliske system:**

Ved eventuel påfyldning af trykvædske må man kun bruge een af nedennævnte vædsker:

— ANTAR FH 6.

— PENTOSIN Rød (forhandles i B.P.-Servicestationerne).

Hvis det skulle være umuligt at få en af disse to vædsker, kan man **midlertidigt** bruge en LOCKHEED-vædske for hydrauliske bremser. Anvend aldrig andre vædsker og i særdeleshed ikke mineralske vædsker, såsom motorolie og olie til hydraulisk donkraft og til støddæmpere, idet disse vædsker hurtigt vil ødelægge det hydrauliske system.

2) Start.

Når motoren er KOLD, skal man trække chokeren 4 (fig. 5) helt ud og trykke på bremsepedalen 1 (fig. 6). Flyt ikke foden, før motoren går.

Side 8 **I koldt vejr** skal man lade motoren gå 1 à 2 minutter i »fri-gear«. Derefter skal man, inden et gear sættes i indgreb, trykke på bremsepedalen 1 (fig. 6) for således at få motoren ned på laveste tomgangshastighed.

Speed aldrig motoren op, når den er kold, og sæt aldrig et gear i indgreb, så længe motoren går på chokeren.

Side 12 **Parkeringsmanøvrer.**

Man skal altid vente, indtil vognen er **helt** standset, før man skifter fra 1. gear til bakgear eller omvendt.

Side 24 **Karburator.**

Nogle vogne er nu forsynet med dobbelt-karburator ZENITH, type 24/30 EEAC.

Også for denne karburator gælder det, at man ikke må ændre den originale indstilling.

Rensning af filtret:

— Skruen, der sidder på tilgangsrøret til karburatoren, skrues af, og filtret kommer ud med skruen.

Hovedstrålerør:

— De 2 propper, der sidder i højre og venstre side under svømmerhuset, skrues af. Derefter skrues hovedstrålerørene, der sidder inde bag propperne, ud (special-nøgle).

Tomgangsstrålerør:

— Sidder nede i karburatorhuset. For at komme til dem skal man afmontere dækslet.

Side 25 **Køler og motorblok.**

Hvis man skal fylde køleren op, skal man først åbne for udluftningskraven, der sidder på tilgangsrøret til vandpumpen. Denne skrue spændes igen, så snart vandet begynder at løbe ud ad udluftningshullet.

Side 30 **Bagrude af Plexi-glas.**

Husk at tage følgende forholdsregler ved rengøring og vedligeholdelse af bagruden:

Rengøring.

— Begynd rengøringen med en meget grundig afskylning af ruden med meget og rent vand, således at alt støv og snavs skylles af. Støv og snavs kan ellers under aftørringen ridse ruden.

Aftørring.

— Aftørringen skal foretages med et rent vaskeskind. Gnid aldrig et støvet PLEXI-GLAS med en tør klud. De kan derved risikere at ridse ruden.

— Prøv aldrig at fjerne rim- eller isdannelse på bagruden, men vent, indtil det tør op af sig selv.

Vedligeholdelse.

PLEXI-GLAS angribes mere eller mindre af visse kemiske produkter, såsom sprit, acetone, benzin og lign. Undgå derfor at anvende disse produkter.

Skulle der ved et uheld være kommet ridser i bagruden, kan disse poleres væk med ACRYL-PLASTIC på et vaskeskind.

Polering.

Det tilrådes at pudse ruden et par gange om året med lidt ACRYL-POLISH på et vaskeskind eller på en meget ren bomuldsklud.

Side 32 **Loftsbelysning.**

I de vogne, der nu leveres, fungerer kontakten for loftsbelysningen således:

- i midten: loftsbelysningen er slukket
- nede: loftsbelysningen er tændt konstant
- oppe: loftsbelysningen er slukket, men tændes, når man åbner højre fordør.