

**USO**  
**e MANUTENZIONE**  
della  
**DS 19**



**S. A. I. COSTRUZIONI AUTOMOBILI S. P. A.**  
**MILANO - VIA GATTAMELATA, 41**  
**TEL. 39.09.42 - 39.48.97**

Documento distribuito gratuitamente su [www.mada.it](http://www.mada.it)

**USO**  
**e MANUTENZIONE**

della

**DS 19**



**S. A. I. COSTRUZIONI AUTOMOBILI S. P. A.**  
**MILANO - VIA GATTAMELATA, 41**  
**TEL. 39.09.42 - 39.48.97**

*Documento gratuitamente  
disponibile su [www.lancia.it](http://www.lancia.it)*

# INDICE DEI CAPITOLI

---

	Pagina
GARANZIA	1
RODAGGIO	3
GUIDA	5
MANUTENZIONE	23
CONFORT	33
LUBRIFICAZIONE	39
CARATTERISTICHE PRINCIPALI	42
REGISTRAZIONI PRINCIPALI	43
LIBRETTO DI BORDO E MEMENTO DI LUBRIFICAZIONE	(in fine)



Documento gratuitamente  
disponibile su [www.lancia.it](http://www.lancia.it)

## INDICE ALFABETICO

Ed eccovi al volante della vostra DS 19

Questa vettura rappresenta la sintesi più completa dei due requisiti essenziali della vettura moderna: la comodità e la sicurezza.

Per comodità si intende la perfetta abitabilità della vettura, all'interno della quale ci si deve sentire come a casa propria; ben ventilati, ben riscaldati e con un'illuminazione dolce ed adeguata, sedili ben molleggiati, tappeti soffici, decorazione delicata e di buon gusto. Ma quando si viaggia, per avere una comodità veramente perfetta, è necessario poter contare su un'ottima sospensione, che ci renda indipendenti dalle irregolarità del fondo stradale.

Ora, la DS 19 vi offre tutti questi requisiti.

In più essa vi offre ciò che potremmo chiamare « serenità spirituale » grazie alla tranquillità che vi garantiscono i suoi meccanismi, veri e propri « schiavi meccanici », che sono lì, ai vostri piedi, sotto il cofano, pronti sempre ad eseguire i vostri ordini: mettere in marcia il motore, disinserire la frizione, cambiare le velocità, reinserire la frizione, guidare, frenare, e persino « livellare » la strada. La DS 19 si può comandare veramente con la punta delle dita, senza il minimo sforzo muscolare. A voi basta pensare, essa agisce.

La DS 19 previene i vostri desideri ed anticipa i vostri riflessi di abile guidatore, con una docilità addirittura sorprendente.

Non appena vi sarete posti al volante, proverete indubbiamente un'impressione inedita, quella del perfetto accordo fra voi e la vettura: un perfetto accordo che certo non vi aspettavate di conseguire così presto.

Potrete così gustare in pieno quella « gioia di guidare » che costituisce forse il pregio più grande della vostra nuova vettura, la DS 19.

La strada vi chiama. Noi conosciamo la vostra impazienza. Tuttavia cercate di frenarla, sia pure solo per il tempo che occorre per leggere le poche pagine che seguono.

pag.

pag.

Acqua .....	6 e 25
Amperometro .....	13
Anticongelante .....	25
Astina livello olio .....	5
Attrezzi di bordo .....	23
Avviamento .....	7 e 8
Batteria .....	24
Blocco frizione .....	15
Cambio velocità .....	8 e 9
Caratteristiche principali .....	42
Carburatore .....	23 e 24
Classificazione lubrificanti .....	39
Cofano (bloccaggio) .....	5
Comando aria carburatore .....	7 e 14
Condizionamento .....	33
Confort .....	33
Contactilometri .....	13
Correttore altezza vettura .....	16 e 17
Correttore d'ottava .....	7 e 16
Cruscotto .....	13 e 16
Cuccette .....	36
Fanali (registrazione) .....	27
Filtro aria .....	26
Filtro carburante .....	26
Filtro impianto idraulico .....	26
Finestrino posteriore .....	31
Freni .....	10 e 11
Garanzia .....	1
Guida .....	5
Illuminazione .....	14
Illuminazione interna .....	35
Indicatore carburatore .....	13
Ingrassatori .....	41

Lava-parabrezza .....	14 e 26
Libretto di bordo .....	(in fine)
Livelli: acqua .....	6
» batteria .....	24
» cambio .....	40
» circuito idraulico .....	6
» olio motore .....	5
Lubrificazione .....	39
Manutenzione .....	23
Memento di lubrificazione (in fine)	
Olio .....	39
Parcheggio in pendenza .....	10
Pneumatici (pressione) .....	26
Portacenere .....	36
Portiere .....	36
Precauzioni contro il gelo .....	24
Precauzioni accessori .....	30
Principali caratteristiche .....	42
Registrazioni fanali .....	27
Registrazioni principali .....	43
Regolazione sedili .....	35
Revisione dopo 500 Km. ....	3
Riscaldamento .....	34
Rivestimento interno .....	32
Rodaggio .....	3
Ruote e mozzi .....	27
Ruote (sostituzione) .....	17 e 21
Sbrinatori .....	15 e 34
Sedili ribaltabili a letto .....	35
Segnalatori .....	14
Sostituzione candele .....	28
Svuotamento motore .....	40
Svuotamento scatola cambio ..	40
Tergicristallo .....	14 e 26

## GARANZIA

---

Al momento del ritiro della vettura, il Commissionario deve consegnarvi il « **documento di revisione e garanzia** », munito della sua firma. Questo documento va presentato per la prima volta al momento della revisione gratuita, presso un rappresentante autorizzato od una Succursale Citroen del luogo in cui vi troverete, quando avrete percorsi i primi 500 Km.

Il **certificato di revisione** verrà debitamente riempito e vistato.

Conservate il **documento di garanzia** con il relativo attestato, presentandolo, in seguito, ogni volta che dobbiate approfittare della garanzia stessa. Riferitevi, a questo proposito, all'art. 9 delle **Condizioni Generali di Vendita**.

Documento gratuitamente  
disponibile sul sito [www.citroen.it](http://www.citroen.it)



**Per i primi 500 km.** non superate le seguenti velocità:

- 20 km/h in prima
- 45 km/h in seconda
- 70 km/h in terza
- 100 km/h in quarta

Fra i 500 e i 2000 km. continuate a trattare la vettura con un certo riguardo.

Oltre i 2000 km non esiste più alcuna limitazione e si può pertanto spingere fino alle seguenti velocità:

- 40 km/h in prima
- 80 km/h in seconda
- 115 km/h in terza
- 140 km/h in quarta

In occasione della revisione ai 500 km, fate svuotare il carter motore, cambiando l'olio. Dopo 2000 km nuovo cambio d'olio e, successivamente, ogni 4000 km.

I regimi economici di velocità sono i seguenti:

- 55 km/h in seconda
- 80 km/h in terza
- 110 km/h in quarta

Documento gratuito  
disponibile su [www.rodaggio.it](http://www.rodaggio.it)

### Per aprire il cofano:

- Tirare l'anello di sblocco (fig. 1).
- Fare scattare il primo ritegno di sicurezza, infilando la sinistra nella apertura del paraurti a fianco della targa, e tirare la manopola 1 (fig. 2); il cofano si solleverà leggermente.
- Fare scattare il secondo ritegno di sicurezza; infilare la destra fra il cofano e il paraurti, dall'altra parte della targa, e premere sulla leva 2 (figura 2).

Per mantenere aperto il cofano, impegnate le estremità del puntello (fig. 3) nel sostegno collocato davanti alla batteria.

Figura 1  
Anello di sblocco del cofano

### Verifiche da effettuare prima della partenza.

**Olio motore:** il livello è situato sulla sinistra del motore, dietro la pompa di alimentazione e sotto il carburatore. Il livello dell'olio deve sfiorare il segno di riferimento massimo senza superarlo. L'intervallo fra il segno di riferimento minimo e quello massimo corrisponde a circa un litro.

Figura 2 — Chiusura del cofano

**Acqua:** il livello deve trovarsi a 2-3 cm. dal bordo superiore della apertura di riempimento. Ove desiderate verificare il livello dell'acqua in viaggio, fate attenzione quando aprite il tappo, perchè, allorchè il motore è caldo, all'interno del radiatore si crea una certa pressione.

**Olio dei comandi idraulici:** il livello dell'olio nel serbatoio situato a sinistra del radiatore e davanti alla batteria, deve essere compreso tra il minimo ed il massimo (livello trasparente B - fig. 4). La lettura del

Figura 3  
Supporto del cofano

livello deve essere fatta con il motore in moto, e con la macchina stabilizzata da sola alla sua altezza normale.

Per completare il livello, ove occorra, non utilizzate che uno dei tre liquidi seguenti:

- Antar F H 6.
- Lockheed HD 19.
- Pentosin rouge.

Se siete nell'impossibilità assoluta di procurarvene, potrete eccezionalmente utilizzare il liquido di marca Lockheed per freni idraulici di automobile.

**Impedite assolutamente l'impiego di qualsiasi altro liquido, e particolarmente di quelli di origine minerale, come gli oli sollevatori idraulici e per ammortizzatori, che deteriorerebbero rapidamente ed irreparabilmente lo impianto idraulico della vettura.**

Figura 4  
A - Filtro olio speciale  
B - Livello

## Avviamento.

Assicuratevi che la leva del selettore 2 (fig. 5) sia in posizione di folle.

Inserite la chiave di blocco (1, fig. 5).

Mettete la manetta dell'anticipo 3 in posizione intermedia, ovvero al massimo di ritardo (cioè completamente ruotata a sinistra).

**Quando il motore è freddo:** Tirate in fuori il comando dell'aria carburatore 4 (fig. 5) e appoggiate il piede destro sul pedale del freno principale 1 (fig. 6) tenendovelo fino a quando il motore è avviato. Premete, per 3 o 4 secondi al massimo, la leva cambio marce a fondo verso sinistra. Se il motore non parte al primo invito, attendete 3 o 4 secondi, poi ripetete la manovra.

Con tempo freddissimo può accadere che il motore si fermi

staccando il freno. In questo caso ripetete la manovra fin tanto che il motore non si arresti più staccando il piede dal pedale del freno.

Messo in marcia il motore, fate rientrare gradualmente il tirante aria carburatore.

**Quando il motore è caldo:** premete a fondo sull'acceleratore senza toccare il comando dell'aria carburatore. Premete, per 3-4 secondi al massimo, a fondo verso sinistra, la leva selettiva delle marce. Se il motore non parte al primo invito, attendete 3-4 secondi, poi ripetete la manovra. Messo in marcia il motore, lasciate tornare l'acceleratore alla posizione di minimo.

**Non « imballate » mai il motore a freddo e non innestate delle marce fintanto che esso gira sul comando dell'aria carburatore.**

Figura 5  
Contatto, aria, avviamento

## Cambio di velocità.

Staccando le manovre di innesto e disinnesto si effettuano automaticamente, la vettura non ha pedale di frizione.

Per cambiare la marcia, basta che portiate la leva del selettore **2** (fig. 5) in corrispondenza di uno dei segni di riferimento.

1 - AR } che appaiono  
2 - 3 - 4 } sul cruscotto

Il selettore si può spostare su diversi piani paralleli come illustrato nel seguente schizzo.

Le posizioni corrispondenti alla 1<sup>a</sup> e alla RM sono sulla linea più lontana dal conducente. Quelle corrispondenti alla 2<sup>a</sup>, alla 3<sup>a</sup> e alla 4<sup>a</sup> sono sulla linea più vicina.

Per passare dalla prima alla retromarcia, occorre spingere la leva verso il parabrezza, onde farle superare il punto di resistenza (PD) prima di spostarla completamente a destra.

### Schema della velocità

Fra la prima e la seconda, esiste un punto morto.

Oltre ai riferimenti che appaiono sul cruscotto, vi sono dei dispositivi a sfere elastiche, che rendono sensibili alla mano gli spostamenti e le posizioni della leva del selettore.

Quando passate da una velocità ad un'altra superiore, togliete completamente la pressione del piede dall'acceleratore.

Passando invece da una velocità ad altra inferiore, la pressione del piede va tolta leggermente.

La pressione progressiva sul pedale dell'acceleratore assicura una partenza dolce e graduale, mentre premendo subito a fondo l'acceleratore, si otterrà una partenza scattante, di tipo « sportivo ».

Quando la vettura è ferma, non inserite mai una velocità allorchè il motore gira col comando aria tirato, per non provocare una partenza a strappo.

## Freni.

La D S 19 è munita di due sistemi di freno, entrambi azionati da pedale.

1° **Freno principale** (pedale piccolo in corrispondenza del piede destro).

Qui con la parola «pedale» si allude in effetti ad un grosso bottone a forma di fungo 1 (fig. 6) dotato di una corsa minima (dell'ordine di qualche millimetro).

L'efficacia della frenatura è proporzionale alla pressione esercitata dal piede su questo «pedale».

Il dispositivo in questione è stato ideato in modo da richiedere solo un minimo di sforzo da parte del conducente, anche quando sia necessario un arresto improvviso.

Prima di mettersi in strada per la prima volta con la vettura D S 19, sarà bene esercitarsi un po' a manovrare il freno principale, onde familiarizzarsi con la sensibilità e la potenza del sistema.

2° **Freno secondario** (pedale normale in corrispondenza del piede sinistro).

Il freno secondario è azionato dal pedale 2 (fig. 6) che si manovra col piede sinistro.

**A differenza di tutti gli altri comandi della vettura, che sono estremamente dolci e scorrevoli, quello del freno secondario richiede una pressione assai energica del piede.**

Il freno secondario può servire per due scopi:  
come freno di parcheggio,  
come freno di manovra e di emergenza.

### A - Freno di parcheggio (fig. 6).

Tirate in su la manetta 3; in tal modo, una volta spinto a fondo, il pedale 2 rimane bloccato, e la vettura resta perfettamente immobilizzata fino a quando non si tocchi nuovamente la manetta 3.

Il dispositivo di sicurezza 4 blocca, quando è tirato a sinistra, la manetta 3 nella posizione alta (freno bloccato).

In caso di parcheggio in pendenza, è essenziale che il pedale 2 sia energicamente spinto a fondo.

### B - Freno di manovra e di emergenza.

Sbloccate, se necessario, il dispositivo di sicurezza 4, spingendolo verso destra (\*); quindi tirate la manetta 3 e abbassatela, in modo da inserirla nell'incavo 5, **posizione in cui deve sempre trovarsi quando la vettura è in marcia.**

In questo modo, il pedale 2 (fig. 6) viene liberato, e può essere adoperato sia come freno ausiliario (per le partenze in salita, per le curve difficili e per la manovra di parcheggio), sia come freno di emergenza in marcia, ove se ne presenti la necessità.

Figura 6  
Freno principale e freno secondario (bloccaggio)

La regolazione del giuoco delle guarnizioni anteriori avviene automaticamente, appoggiando il piede sinistro sul pedale del freno secondario. Per facilitare l'operazione, premete contemporaneamente il piede destro sul grosso bottone del freno principale 1 (fig. 6).

### Controllo del funzionamento dei freni.

Quando la pressione del sistema idraulico di comando del freno principale è insufficiente, sul cruscotto si accende una spia rossa 3 (fig. 7).

In partenza, attendete che la spia si spenga prima di mettere in moto la vettura.

Se la spia si accende in marcia, arrestate immediatamente la vettura. A questo punto si dispone ancora di una sufficiente riserva di energia per frenare, quali che siano le circostanze. Arrestate la vettura, proseguite con molta prudenza, servendovi del freno ausiliario, fino a raggiungere la più vicina officina autorizzata.

(\*) In linea di massima, quando si parla di «destra» e di «sinistra» in questo opuscolo, ci si riferisce alla posizione del conducente, e cioè nel senso di marcia del veicolo.

## Movimenti di parcheggio.

I movimenti di circolazione e di garage nelle zone urbane molte ingombre obbligano spesso il conducente ad eseguire con precisione e dolcezza certi spostamenti di poca ampiezza sia in avanti che in dietro.

Otterrete ciò con la massima facilità, agendo col piede destro sul «pedale» del freno principale, senza toccare l'acceleratore.

Quando il piede destro non appoggia né sul freno, né sull'acceleratore, il motore sposta molto leggermente la vettura, che avanza o retrocede dolcemente secondo la combinazione della marcia innestata. Arresterete lo spostamento appoggiando leggermente sul pedale freno principale e lo riprenderete togliendo il piede.

Dovete sempre attendere che la vettura sia ferma prima di manovrare l'asta del selettore per passare dalla 1ª alla retromarcia, od inversamente.

Figura 7  
Cruscotto

## Cruscotto. (Figure 7, 8 e 9).

I comandi raccolti sul cruscotto sono i seguenti:

### I - Figura 7:

1. Contachilometri.
2. Spia luminosa dei fari. Questa spia luminosa in colore bleu si accende solo quando funzionano le luci abbaglianti di campagna.
3. Spia rossa di controllo del freno principale (vedi pag. 10). Funziona solamente quando il contatto è inserito.
4. Ripetitore luminoso dei segnali di direzione. Questa spia luminosa di colore verde è integrata da un avvisatore acustico.
5. Amperometro: quando si è in marcia, l'indice deve essere spostato più o meno leggermente sul settore che reca l'indicazione «charge» (batteria di carica).
- 6 e 7. Contachilometri parziale e totalizzatore.
8. Indicatore del livello di benzina (funziona solo quando la chiave di contatto è in posizione di marcia).

### II - Figura 20:

1. Chiave di contatto.
2. Comando dei lampeggiatori di direzione (da spingere a fondo in alto quando si vuole girare a destra, e in basso quando si vuole girare a sinistra). Durante il funzionamento dei lampeggiatori, udrete un leggero ronzio. Il dispositivo di segnalazione è munito di un sistema automatico che lo disinserisce dopo un certo tempo. Sollevando leggermente il comando, si può disinserire il lampeggiatore prima dell'intervento del dispositivo automatico. Si può anche, senza alcun inconveniente, invertire il segnale di direzione.

3. Contachilometri.
4. Leva del selettore delle velocità.
5. Comando unico per i segnalatori acustici e i fanali.
  - I segnalatori acustici si azionano premendo con la punta del dito **leggermente** il segnalatore da città, e **a fondo** quello per la strada aperta.
  - Per azionare i fanali, bisogna invece ruotare il comando, mettendolo in una delle tre seguenti posizioni:
    - O: fanali spenti.
    - V: luci di città.
    - R: luci di campagna.
  - Quando il comando è in posizione di V o R, e si incrocia un'altra vettura, l'abbassamento delle luci si ottiene scostando il comando stesso dal volante.
6. Correttore di ottano.
  - Sia che adoperiate **benzina comune** o **supercarburante**, regolate opportunamente l'anticipo dell'accensione, ruotando più o meno il correttore nel senso della freccia. La posizione ottima è quella alla quale lasciando « sforzare il motore in salita », si avverte un leggero battito.
7. Comando aria carburatore.
8. Plafoniere (vedi pag. 35).
9. Comando del tergilcristallo elettrico (funziona solo quando il contatto è inserito).
10. Comando del lava-parabrezza. Quando si desidera lavare il parabrezza, tirare in fuori lentamente e quindi spingere nuovamente in dentro la manetta.

11. Reostato di comando del dispositivo sbrinatoro. Ruotando più o meno questo comando, si regola a piacere l'intensità dell'effetto sbrinatoro del dispositivo.
12. Presa di corrente per lampada portatile.
13. Comando di riserva del tergilcristallo (a mano). Per azionare, tirare a fondo il bottone sotto il cruscotto, alzare il comando a 90° e farlo ruotare da destra a sinistra, e viceversa.

Figura 9  
Parte sinistra del cruscotto (vista dal basso)

### III. - Figura 9:

Quattro altri comandi si trovano negli sganci esistenti sotto il cruscotto. Questi comandi sono:

- A. Il reostato di illuminazione che permette di illuminare più o meno intensamente il cruscotto (quando il contatto è inserito).
- B. Il comando ausiliare di frizione. Allorchè il motore è fermo, la frizione è messa automa-

ticamente nella posizione di disinnesto. Il comando ausiliario B elimina l'automatismo e consente di inserire la frizione a motore fermo. Per fare questo, spingere in avanti la leva B (fig. 9) poi bloccatela in questa posizione spingendola verso l'alto.

Con tempo freddissimo, e se la vettura ha sostato per lungo tempo all'aperto, è consigliabile far fare qualche giro al motore, con la manovella, per facilitare la successiva messa in moto col motorino di avviamento.

Messa in moto il motore, non dimenticate di riportare la leva B alla posizione iniziale, prima di innestare la marcia.

- C. Bottone zigrinato per azzerare il totalizzatore parziale (Spingete e poi ruotate il bottone). (1).
- D. Comando delle luci di posizione, in sosta, chiamati comunemente « fanalini di posizione ».

## Registrazione dell'altezza della vettura sul piano stradale.

Per facilitare la circolazione su determinati fondi difficili (strade con ormeate profonde, piste coloniali avvallate, ammassi di sabbia o di neve, ecc.) può essere utile aumentare l'altezza del fondo della vettura sul piano stradale.

A questo fine, esiste un comando 1 (fig. 10), regolabile su 3 posizioni indicate da altrettanti tratti bianchi segnati sulla scatola lungo la quale la leva stessa si sposta.

Quando la leva si trova in corrispondenza del tratto 2, l'altezza della vettura sul piano stradale è **quella normale**.

Figura 10  
Altezza normale

(1) Questa manovra va eseguita a macchina ferma.

Quando la leva si trova in corrispondenza dei tratti 3 o 4, la vettura è più o meno sollevata rispetto al piano della strada.

Naturalmente, la marcia è più confortevole quando la altezza è quella normale. Tuttavia, si marcia ottimamente anche nelle altre due posizioni di registrazione.

Inoltre, il comando 1 può assumere due posizioni estreme: spinto a fondo verso l'alto (fig. 11) o tirato a fondo verso il basso (figura 12).

Figura 11  
Altezza massima

In queste due posizioni si effettuano le manovre di cambio di ruota: **le posizioni stesse non vanno quindi adoperate quando la vettura è in marcia normale.**

Tuttavia è possibile, in via strettamente eccezionale, servirsi della posizione 1 (fig. 11), o posizione di sollevamento massimo, quando occorre superare, con la massima precauzione, passaggi particolarmente difficili, purchè solo per brevi tratti.

## Cambio della ruota.

— Serrate a fondo il freno secondario 2 (fig. 6), quindi bloccatelo in posizione (vedi fig. 10).

Figura 12  
Altezza minima

Figura 13  
Smontaggio parafrangente posteriore

- Lasciate girare il motore al minimo.
- Prendete gli attrezzi e la ruota di scorta, che si trovano sotto il cofano (fig. 2, pag. 6).  
Se si tratta di una ruota posteriore, togliete il parafrangente. Per far ciò, svitate il dado (fig. 13), poi tirate indietro il parafrangente (fig. 1). Procedete quindi nell'ordine seguente:
- Spingete a fondo verso l'alto la manetta di sollevamento I (fig. 11); la vettura si solleverà dolcemente da sola.
- Togliere il coprimozzo, adoperando l'apposito attrezzo (fig. 15).

Figura 14  
Smontaggio parafrangente

- Sbloccate il dado centrale della ruota, adoperando la leva grande situata sulla traversa che sorregge la ruota di scorta (fig. 16) come indicato nella figura 17. In questa fase si tratta solo di allentare la vite, senza ancora svitarla.

Figura 15  
Smontaggio parafrangente posteriore

- Quando la vettura si sarà completamente sollevata, agganciate il puntello (fig. 18) sulla sporgenza, situata sotto la portiera anteriore. Lasciate che il puntello prenda da solo la posizione di equilibrio.

Figura 16

- Il puntello è munito di una serie di fori praticati nella parte superiore; impegnate la spina (fig. 19) nel penultimo foro più vicino alla base del puntello stesso.
- Abbassate a fondo la manetta di sollevamento (fig. 12) e

Figura 17  
Sbloccaggio della vite centrale della ruota

attendete che le ruote si sollevino da terra (il puntello solleva l'intero treno sotto cui è collocato).

- terminate di svitare la vite centrale della ruota adoperando una delle estremità della leva grande (3, fig. 16).
- Togliete la ruota.
- Rimontaggio: assicuratevi che gli elementi esagonali di fissaggio della ruota di scorta e del mozzo (elementi maschi ed elementi femmina) siano ben puliti; poi in-

Figura 18  
Appacciamento del puntello

serire **bene a fondo** la ruota sul mozzo.

- Avvitare a fondo la vite centrale della ruota adoperando una delle estremità della leva grande.
- Portate la manetta di sollevamento in posizione alla (fig. 11).
- Disimpegnate il puntello.
- Riportate la manetta di sollevamento in posizione di marcia (cioè in corrispondenza della linea bianca grossa sulla scatola di comando).

Figura 19  
Bloccaggio del puntello

- **Bloccate energicamente** la vite centrale della ruota adoperando la leva grande nella posizione illustrata dalla fig. 17, sviluppando all'estremità della leva un forza pari a circa 35 Kg.
  - Rimettete a posto il coprimezzo, **rispettando** la posizione del foro per la valvola del pneumatico.
  - Se si è sostituita una ruota posteriore, rimontate il parafrangente, impegnando prima le due sporgenze (fig. 14) negli appositi incavi praticati nel parafrangente.
- Spingete a fondo in avanti il parafrangente stesso** e poi ravvitare la vite (fig. 13).

### Carburatore a doppio corpo.

Le DS 19 sono indifferentemente dotate dall'una delle due seguenti marche di carburatori:

WEBER tipo 24/30 DCLC

ZENITH tipo 24/30 EEAC.

Questi apparecchi moderni, che praticamente non richiedono alcuna regolazione, sono organi complicati costruiti con tecniche di alta precisione. **La loro registrazione originale non deve mai essere modificata.** Essi non richiedono, di massima, nessuna manutenzione salvo, ove proprio occorra, una pulizia del setaccio del filtro mediante immersione in

Figura 21 — Lato sinistro

un bagno di benzina seguito da soffiatura.

Per smontare il filtro occorre:

Su WEBER: svitare il dado 1 (fig. 21 o 21a), sollevare la coppetta 2, quindi togliere il setaccio.

Su ZENITH: svitare il dado 1 (fig. 21b), il setaccio esce col dado (1).

I getti principali e del minimo di ciascuno dei due corpi dei due carburatori **non sono intercambiabili** (il loro alesaggio è diverso). **Consigliamo pertanto di non toccarli** per non commettere involontariamente degli errori durante il rimontaggio degli stessi.

Figura 21 a — Lato destro

(1) La borsa degli utensili si trova sotto il sedile anteriore destro.

Tuttavia, ove fosse proprio necessario farli esaminare, Vi indichiamo come raggiungerli:

#### Su WEBER:

- getti principali (uno da ogni lato del carburatore): svitare i dadi **3** (figura 21) e **4** (fig. 21a);
- getti del minimo (uno da ogni lato del carburatore): svitare i dadi **5** (figura 21) e **6** (fig. 21a).

#### Su ZENITH:

- getti principali: svitare i tappi **2** e **3** (fig. 21b), indi svitare i getti che sono situati nel fondo dei pozzi liberati dai tappi (servirsi dell'apposita chiave);
- getti del minimo: sono nascosti nel corpo dell'apparecchio; per raggiungerli occorre smontare il coperchio della vaschetta.

Figura 21 b  
Zenith

## Batteria.

Di quando in quando, soprattutto d'estate, è necessario verificare il livello del liquido, il quale dovrà superare la sommità delle piastre di circa 1 cm. in ogni elemento. Ove necessario, riportare il liquido al livello voluto aggiungendo acqua distillata, mai acido.

## Precauzioni contro il gelo.

### 1° Batteria.

La miglior precauzione contro gli inconvenienti del freddo consiste nel mantenere sempre ben carica la batteria.

Una batteria normalmente carica (25° Baumé) resiste a una temperatura di  $-29^{\circ}\text{C}$ .

Una batteria semiscarica (20° Baumé) resiste a una temperatura di soli  $-15^{\circ}\text{C}$ . Mentre la batteria scarica (10° Baumé) scoppia già a  $-5^{\circ}\text{C}$ . In tali condizioni va completamente fuori uso, rendendo indispensabile la sua sostituzione.

### 2° Radiatore e blocco motore.

La vettura viene consegnata dalla fabbrica già munita del preparato anticongelante. La concentrazione della soluzione è sufficiente per proteggere il radiatore e il blocco motore fino a una temperatura di  $-5^{\circ}$ .

Se desiderate una protezione per temperature più basse, aumentate la proporzione dell'antigelo. Per  $-15^{\circ}$  per esempio, occorre una miscela composta di 3 litri di antigelo e 8 litri d'acqua, miscela che potrete ottenere togliendo lt. 2,2 dalla miscela d'origine e immettendo nel radiatore lt. 2,2 di **antigelo non volatile** (preferibilmente glicole).

**Conservate l'antigelo in ogni stagione, qualunque sia la sua concentrazione.**

Vi consigliamo, in caso di svuotamento del serbatoio, di rifare il pieno aggiungendo alla miscela acqua-antigelo una dose di  $\text{cm}^3$  70 di olio emulsionabile.

### Da escludersi assolutamente l'alcole.

La sostituzione del liquido di raffreddamento è una operazione assai delicata, e non può essere eseguita adeguatamente, se non dalle Officine Citroën autorizzate. Queste sono sempre al corrente sia delle modalità da eseguire, sia dei prodotti da adoperare.

Le aperture di scarico sono situate alla base del radiatore, sul lato destro (rubinetto). Lo svuotamento completo del blocco motore si effettua attraverso una apertura situata sotto il livello dell'olio (vite esagonale).

Per rifare il pieno (previo svuotamento del serbatoio) svitate prima la vite di spurgo d'aria **4** (fig. 34). Riavvitare questa vite non appena l'acqua comincia ad uscire dall'orifizio di spurgo.

Quando la temperatura è particolarmente rigida, si consiglia di fare girare il motore **al minimo** per qualche minuto, prima di accelerare. Questa precauzione è indispensabile per assicurare l'omogeneità della miscela acqua-anticongelante.

## Filtro dell'aria.

E' bene pulire il filtro dell'aria ogni 6.000 Km. circa. Per far questo, seguire le istruzioni che appaiono sul filtro stesso.

## Filtri del carburante.

Oltre al filtro situato sul carburatore, del cui smontaggio abbiamo già parlato nel paragrafo « Carburatore », esiste un secondo filtro del tipo a lamelle situato **sulla pompa a benzina**.

Se fosse necessario pulirlo, non tentate di procedere voi stessi a questa operazione, ma affidatela ad una officina autorizzata Citroen.

## Filtro del sistema idraulico.

Si trova nel punto A (fig. 4) nel serbatoio.

Ogni 10.000 Km. chiedete ad una officina autorizzata Citroen di provvedere alla pulitura mediante immersione in alcool e soffiatura dall'interno.

## Dispositivo lava-parabrezza.

Riempite d'acqua il serbatoio in materiale plastico, situato sotto il cofano dalla parte destra del cruscotto.

## Pneumatici.

L'usura dei pneumatici dipende, oltre che da altri fattori, dalla giusta pressione.

Le pressioni consigliate sono le seguenti:

- Pneumatici posteriori: 1,4 kg/cm<sup>2</sup>.
- Pneumatici anteriori: 1,7 kg/cm<sup>2</sup>.
- Ruota di scorta: 2 kg/cm<sup>2</sup>.

In caso di foratura, la ruota di scorta (155 x 400) si può montare in sostituzione **provvisoria** di una ruota anteriore, anche se la dimensione dei pneumatici anteriori è di 165 x 400. In questo modo si potrà raggiungere senza difficoltà, il gommista più vicino.

## Ruote e mozzi.

In caso di smontaggio di una ruota, badate a mantenere puliti e leggermente oliati gli elementi di fissaggio esagonali della ruota e del mozzo (sia la parte maschio che quella femmina).

Mettete una goccia d'olio sotto la testa della vite centrale della ruota.

## Freni.

Ogni 2000 km. fate verificare lo stato delle guarnizioni anteriori da un Agente Citroen.

## Regolazione dei fanali.

Per togliere la calotta del fanale, afferratela per i due fori appositi situati nella parte inferiore.

### Fanali Cibié (fig. 22)

- Per modificare la registrazione laterale, agite sulla vite B.
- Per modificare la registrazione in altezza, agite sulla vite C.

### Fanali Marchal (fig. 23)

- Per modificare la registrazione laterale, agite sulle viti A e B.
- Per modificare la registrazione in altezza, agite sulla vite C.

## Sostituzione delle lampadine.

Togliete il collare cromato e fate ribaltare il complesso vetroriflettore.

### Fanali CIBIE

— Agite sulla molla **D** (fig. 22). Il complesso ruota intorno ad una cerniera situata sotto il vetro, verso destra.

Vite **B** registrazione laterale

Vite **C** registrazione in altezza

Cerniera

Figura 22

Molla della cerniera

Per la registrazione laterale, agire sulle viti **A** e **B**

Per la registrazione in altezza, agire sulla vite **C**

Figura 23

### Fanali MARCHAL

— Agite sulla molla **D** (fig. 23). Il complesso ruota intorno ad una cerniera situata superiormente al vetro.

Smontare quindi il portalamпада (situato al centro del riflettore) facendogli compiere circa un quarto di giro.

## Sostituzione di una candela.

Per cambiare una candela, togliere, nell'ordine:

- l'attacco del filo di adduzione della corrente **1** (fig. 24),
- il cappello di gomma **2**, l'anello isolante **3**.

Impegnate a fondo la chiave a tubo (che si troverà nella borsa degli attrezzi) in modo da infilare sull'intero corpo della candela.

Svitare quindi la candela stessa adoperando come leva il cacciavite (fig. 24).

Il giunto metallo plastico

Figura 24  
Smontaggio di una candela

Documento gradatamente  
cancellabile su carta lucida

Figura 25 — Smontaggio della 4.a candela  
deve restare attaccato al fondo della candela.

Se si monta una candela nuova, adoperate la prolunga dell'elettrodo centrale della candela vecchia.

#### Caso particolare della candela n. 4.

Il riparo para-acqua presenta un foro, appositamente previsto per dare accesso alla candela n. 4. Per la sostituzione, togliete prima il cappello 1 (fig. 25) che chiude detto foro, non dimenticando di rimetterlo poi a posto.

#### Presal corrente per eventuali accessori.

Ove si desideri far applicare alla vettura qualche accessorio elettrico, come per esempio, l'autoradio, un fano anti-nebbia, ecc., raccomandate al montatore di adoperare il morsetto speciale appositamente previsto.

Detto morsetto, situato dietro lo stipetto per i guanti 1 (fig. 26) è previsto per una erogazione di 20 ampères.

Figura 26  
Presal corrente per accessori elettrici

Figura 27  
Punti di attacco

#### Attacco per il rimorchio.

Sul davanti dei lungheroni del telaio, sotto il paraurti, esistono due fori, che permettono eventualmente l'attacco di una fune o cavo per il traino (fig. 27). In nessun caso adoperarli per sollevare la vettura.

#### Finestrino posteriore in plexiglas.

Precauzioni necessarie:

a) per la pulizia:

- La pulizia deve sempre cominciare da un lavaggio con abbondante acqua onde eliminare tutte le materie solide (polvere, fango incollato, seccato, ecc.), che, al momento dell'asciugatura, potrebbe rigare il plexiglas.

— L'**asciugatura** si deve fare con una pelle di camoscio molto pulita.

Non strofinate mai il plexiglas impolverato con uno straccio asciutto; rischiereste di rigarlo.

Non tentate mai di raschiare la brina che potrebbe essersi formata sul finestrino, ma attendete che si sciolga da sè.

#### b) Per la manutenzione:

— Il plexiglas viene più o meno intaccato da certi prodotti chimici quali l'alcole, gli acetoni, i liquidi « Lockheed », la benzina (quando contiene benzolo o piombo tetractile). Evitate quindi di mettere questi prodotti in contatto col plexiglas del finestrino.

Le rigature fortuite possono essere eliminate strofinando il plexiglas con una pelle di camoscio imbevuta di « Plexipol ».

— E' opportuno, una o due volte all'anno, lucidare il finestrino con del « Siliplex » che stenderete con una pelle di camoscio od uno straccio di cotone molto pulito.

Per l'uso del « Plexipol » e del « Siliplex » seguite le istruzioni indicate sui bidoncini contenenti tali prodotti.

## Pulizia e smacchiatura del rivestimento interno.

Non utilizzate mai degli smacchiatori molto attivi, quali benzina o trielina e suoi derivati, che deteriorerebbero la gamma contenuta nelle guarnizioni. Servitevi sempre di tamponi ben strizzati, strofinando con tocchi leggeri.

## CONFORT

### Ventilazione.

A destra e a sinistra del cruscotto esistono due aperture a griglia (3 e 8 in fig. 28) che permettono all'aria fresca di penetrare all'interno della vettura.

Le due leve 4 e 6 (fig. 28) consentono di dosare a piacere la quantità d'aria immessa.

I due deflettori 2 e 7 (fig. 28) permettono di orientare a corrente d'aria verso il cielo della vettura, oppure sul viso del conducente e del passeggero, a piacere.

Documento gratuitamente  
disponibile su www.fox.it

Figura 28  
Comando di riscaldamento, sbrinatori, ecc.

## Riscaldamento.

In estate, i dispositivi di riscaldamento e di sbrinatoria possono servire ad aumentare la quantità d'aria fresca immessa nella vettura.

Per far ciò, chiudere dapprima completamente la manopola gommata (5, fig. 28).

Rialzando le leve 1 e 9, introdurrete aria fresca all'altezza dei piedi del guidatore e del passeggero.

Azionando il motorino dello sbrinatorio (13, fig. 28) creerete una circolazione d'aria particolarmente piacevole quando la vettura marcia lentamente.

L'aria fresca prelevata dall'esterno passa al contatto di due radiatori speciali che la riscaldano prima di immetterla nello interno della vettura.

Il riscaldamento è regolabile, sia per temperatura che per portata.

La manopola gommata 5 (fig. 28) regola la quantità d'acqua calda che entra nei due radiatori e pertanto la temperatura dell'aria che li lambisce.

Le leve 1 e 9 (fig. 28) comandano e regolano l'arrivo dell'aria calda alle bocchette di destra e di sinistra.

La leva 10 permette di ripartire il riscaldamento, dosandolo fra le bocchette anteriori e posteriori sul lato destro della vettura.

## Sbrinatoria.

Un ventilatore elettrico comandato da un reostato 13 (figura 28) aspira l'aria già calda all'interno della vettura, e torna a riscaldarla, facendola passare attraverso un radiatore apposito, prima di espellerla alla base del parabrezza.

La velocità del ventilatore e pertanto l'intensità della sbrinatoria, si regolano ruotando più o meno il bottone 13.

Quando la temperatura è particolarmente rigida, il riscaldamento interno si può intensificare, mettendo in funzione il dispositivo sbrinatorio a velocità moderata.

## Illuminazione interna.

L'illuminazione interna si comanda mediante l'interruttore 11 (fig. 29), il quale può assumere tre posizioni:

- **In centro** : le plafoniere sono spente.
- **Verso l'alto** : le plafoniere sono spente, ma si accendono quando si apre la portiera anteriore destra.
- **Verso il basso** : le plafoniere rimangono accese.

## Illuminazione portabagagli.

L'interno del portabagagli si illumina automaticamente alla apertura del portabagagli stesso.

## Sedili anteriori.

Lungo lo zoccolo dei sedili si trova la manetta di **regolazione 1** (fig. 29). L'ampiezza di regolazione è di 15 cm.

Per sbloccare e liberare lo scorrimento, premete la manetta in basso.

Documento gratuitamente  
disponibile su [www.fox.it](http://www.fox.it)

Figura 29  
Regolazione sedili anteriori

Anche l'inclinazione delle spalliere è regolabile.

Allentate le due viti a testa cromata **2** (fig. 29) situate alla base della spalliera, facendo loro compiere 4 giri. Fatto questo, l'articolazione della spalliera risulta libera. Scegliete l'inclinazione adatta, e tornate a serrare a fondo con la mano le viti di bloccaggio.

Per trasformare la vettura in **cuccetta**, ribaltate completamente la spalliere dei sedili anteriori.

### Portacenere anteriore.

Il portacenere è situato dietro l'orologio **12** (fig. 28).

Per aprirlo, tirate in fuori la cassa dell'orologio, infilando la punta di due dita negli incavi praticati sotto il portacenere stesso.

Per estrarre il portacenere per la pulizia, premete sulla linguetta a molla.

### Aperture e bloccaggio delle portiere dall'interno.

Per aprire la portiera, impugnare bene la maniglia (fig. 30) premendo col pollice sul nottolino **1**, spostandolo da avanti all'indietro.

Per bloccare la serratura, dopo aver chiuso la portiera, premete col pollice sul nottolino **1**, spostandolo dall'indietro all'avanti.

Per sbloccare poi la serratura, premete sul pulsante **2**.

Per facilitare l'accesso e l'uscita dalla vettura, esiste un dispositivo rientrante che mantiene aperte le portiere.

Figura 30  
Bloccaggio delle porte

### Specchietto retrovisore.

Lo specchio può avere due posizioni, senza che sia necessario inclinarlo diversamente.

Di notte, per evitare l'abbagliamento prodotto dai fanali della vettura che segue, si può mettere lo specchio retrovisore in posizione per marcia di notte, premendo l'orecchietta che sporge dalla cornice dello specchio.

Per tornare alla posizione di marcia diurna, tirare l'orecchietta anzichè spingerla.

### Visiere parasole.

Le due visiere parasole possono scorrere longitudinalmente sul proprio asse, cosa che permette di spostarle a seconda dell'incidenza dei raggi solari. Sono inoltre orientabili e possono servire a mascherare, volendo, la parte superiore dei finestrini delle portiere.

Documento gratuitamente  
disponibile su [www.fox.it](http://www.fox.it)

## LUBRIFICAZIONE

### Scelta dei lubrificanti.

Evitate nel modo più assoluto di adoperare un olio qualsiasi; scegliete sempre oli di marca e di qualità comprovata. Evitate anche di mescolare oli di marche differenti. Le officine autorizzate Citroen, che noi teniamo al corrente mediante le nostre circolari tecniche, sono in grado di fornire utili consigli non solo per ciò che riguarda l'olio per il motore, ma anche per gli altri lubrificanti occorrenti.

### Lubrificazione del motore.

Il tappo del tubo di riempimento (fig. 31) si apre facendolo ruotare per 1/4 di giro.

Documento gratuitamente  
disponibile su [www.techna.it](http://www.techna.it)

Figura 31  
Orificio di riempimento olio motore

Ogni 4.000 km. fate svuotare il carter, sostituendo l'olio usato con 4 litri di **olio S.A.E. 20**. Questa operazione deve essere eseguita solo col motore **a caldo**. L'olio S.A.E. 20 va bene sia d'estate che d'inverno.

In caso di scarico, è inutile stare ad aspettare che l'olio vecchio sia sciolto fino all'ultima goccia.

Badare a non far mai funzionare il motore (neppure col solo motorino di avviamento) quando il carter è vuoto.

## Scatola del cambio.

Ogni 6.000 km. fate verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio.

L'olio deve arrivare a filo del tappo nell'apertura di riempimento **2** (fig. 32). Se necessario, fare il pieno adoperando olio **S.A.E. 90 «pressione estrema»**.

Ogni 18.000 km. circa è bene far svuotare la scatola del cambio, affidando l'operazione ad una officina specializzata Citroën.

Tappo di scarico **1**.

Figura 32  
Livello e svuotamento della scatola del cambio

## Ingrassatori.

Il telaio DS 19 è munito di 6 ingrassatori e 2 oliatori.

Ogni 1500 km. far lubrificare i punti seguenti:

### Con grasso adesivo:

le articolazioni del giunto cardanico **1** (fig. 33); un ingrassatore è a destra e l'altro a sinistra.

Figura 33  
Giunto cardanico e perni superiori

Le articolazioni dei perni superiori **2**: un ingrassatore è a destra e l'altro è a sinistra.

Con grasso speciale per cuscinetti, senza eccesso:

il cuscinetto dell'albero del ventilatore **1** (fig. 34).

il cuscinetto dell'albero di comando **2**.

Evitare che questi 6 ingrassatori vengano riempiti eccessivamente.

Con olio da motori (mediante oliatore):

il cuscinetto posteriore della dinamo **3** (fig. 34).

Figura 34  
Lubrificazione albero ventilatore e cuscinetto dinamo

## CARATTERISTICHE PRINCIPALI

### Potenze.

Tassabile: 19 CV.

Effettiva: 75 CV a 4500 giri.

### Rifornimenti.

Serbatoio carburante .....	lit. 60 circa
Radiatore blocco motore e riscaldamento (acqua) .....	lit. 11
Scatola del cambio (olio) .....	lit. 2
Carter motore (olio) .....	lit. 4
Serbatoio impianto idraulico (olio speciale per freni) .....	lit. 5,8-6

### Dimensioni principali.

Lunghezza totale .....	mt. 4,80
Larghezza totale .....	mt. 1,79
Altezza .....	mt. 1,47

## MESSE A PUNTO PRINCIPALI

**CANDELE:** Marchal CR 35 (o, in mancanza, Champion H 10).

Distanza fra le punte: da mm. 0,5 a mm. 0,6

**RUTTORI:** Distanza fra i contatti: mm. 0,4.

**BILANCERI:** Gioco a freddo { Aspirazione mm. 0,20  
 { Scappamento mm. 0,25

CARBURATORE	Getto principale	Getto del minimo
WEBER		
Corpo piccolo . . . . .	105	45
Corpo grande . . . . .	145	65
ZENITH		
Corpo piccolo . . . . .	035	50
Corpo grande . . . . .	046	50

**RUOTE ANTERIORI:** chiuse in avanti da 1 a 3 mm.

Documento gratuitamente  
 disponibile su www.italstar.it ★





