

# CITROËN M35

Le 24 Décembre 1971

A MM. LES CONCESSIONNAIRES

PROTOTYPE M. 35

N° 5 - M. 35

## I - ENTRETIEN ET CONTROLE DE L'ALLUMAGE.

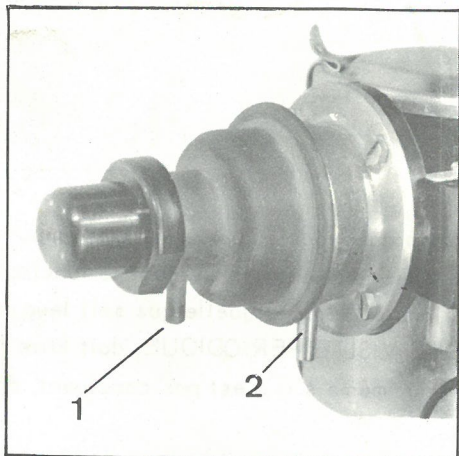
Pour obtenir un fonctionnement normal et éviter la détérioration prématurée du moteur, il est nécessaire que l'allumeur soit en bon état et correctement réglé.

TOUS LES 5000 KM, IL FAUT IMPERATIVEMENT CONTROLER L'ETANCHEITE DE LA CAPSULE A DEPRESSION ET LA REMPLACER, SI NECESSAIRE.

Le contrôle de l'étanchéité peut être fait sans dépose en procédant de la façon suivante :

1. Déposer le couvercle de l'allumeur.
2. Désaccoupler les tubes souples de leurs embouts sur le carburateur.
3. Aspirer, avec la bouche, dans l'un des tubes et observer le mouvement de la tête d'attelage de la commande. Obturer l'extrémité du tube avec la langue : la tête d'attelage ne doit pas bouger sinon la membrane n'est pas étanche et il faut remplacer la capsule.  
Faire la même opération sur l'autre tube.

7388



ATTENTION A L'ACCOUPLMENT DES TUBES DE PRISE DE DEPRESSION (voir figure ci-contre)

Le tube (1) doit être accouplé à la prise de dépression sur le corps du carburateur proprement dit.

Le tube (2) doit être accouplé à la prise de dépression sur l'entretoise porte-papillon.

Pratiquement, quand les tubes sont correctement montés, ils ne doivent pas se croiser.

Au cours des contrôles périodiques, pour obtenir de bons résultats, il faut que les différents réglages soient exécutés dans l'ordre suivant :

### 1. Vérifier les angles de came.

Si ces angles sont à régler, commencer par régler un angle de came puis régler le synchronisme de l'autre linguet, et vérifier l'angle de came correspondant. Il ne doit pas y avoir une différence de plus de 2° entre les angles de fermeture des cames, sinon refaire les réglages, comme indiqué ci-dessus mais en diminuant ou en augmentant l'angle de fermeture de la première came compte tenu des valeurs relevées au cours de la première vérification.

### 2. Caler dynamiquement l'allumeur.

A l'aide d'une lampe stroboscopique (voir Opération AL.211-0 du Manuel de Réparations n° 569.)

REMARQUE : Les moteurs qui ont été remis en état par l'atelier de « l'Opération M.35 » à PARIS, portent un repère de peinture blanche sur le bord supérieur droit du flasque arrière et sur une dent de la couronne, pour faciliter le calage dynamique.

### REPLACEMENT DES GRAINS DE CONTACT (cassette).

Pour faire cette opération, il faut impérativement déposer l'allumeur, le passer au banc et procéder à tous les contrôles et réglages mentionnés dans l'Opération AL.211-0 du Manuel de Réparations n° 569.

### DIAGNOSTIC D'UNE CAPSULE NON ETANCHE.

Il faut contrôler l'étanchéité de la capsule à dépression dans les cas suivants :

1. Pétarades à l'échappement, en relevant le pied de l'accélérateur.
2. A l'accélération continue en charge lorsqu'on constate une irrégularité ou un fléchissement de l'accélération entre 4000 et 5000 tr/mn.

## II - INFORMATIONS.

Actuellement plusieurs essais sont en cours sur les moteurs qui vous sont fournis et il importe que nous recevions, LE PLUS RAPIDEMENT POSSIBLE, les renseignements concernant le fonctionnement de ces moteurs, le kilométrage du véhicule, les interventions effectuées quelle que soit leur nature et les résultats obtenus. CHAQUE INTERVENTION, CHAQUE VISITE PERIODIQUE, doit faire l'objet de l'envoi d'un feuillet du carnet de bord. Le résultat obtenu, même s'il n'est pas concluant, doit être mentionné sur ce feuillet.

Après le montage d'un moteur neuf, il est nécessaire de nous communiquer la valeur de la consommation d'huile à 1 000 km, puis tous les 5 000 km.

La mise au point du moteur à piston rotatif dépend en partie de l'objectivité de votre renseignement et de votre rapidité à nous le transmettre.