

LES **2** CV

CITROËN

Tracteur Avant



(TYPES A & AU)

**NOTICE
D'ENTRETIEN**

Votre attention est précieuse.

Les points les plus importants de la notice sont rappelés sur un ruban adhésif au verso du pare-soleil.

Mais ce n'est là qu'un résumé. La lecture de la notice tout entière est nécessaire.

La notice est suffisante. Ne faites pas ce que, volontairement, nous y avons passé sous silence.

NOTICE D'ENTRETIEN

DES
BERLINES & CAMIONNETTES

2 CV



SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
117 à 167, Quai de Javel, Paris (15^e)

Monsieur et cher Client,

Vous voici en possession de votre 2 CV. Permettez-nous quelques conseils pour l'entretenir et l'utiliser avec le plus de satisfaction.

Définiez-vous des modifications de réglage ou d'organe qu'on vous proposera pour « améliorer » les performances : telle qu'elle sort de l'Usine, votre 2 CV comporte toutes les solutions que des années d'études et d'essais très durs nous ont enseignées comme étant les mieux adaptées à la conception générale du modèle.

N'y changez rien !

..

Quelques conseils de conduite.

La suspension et la tenue de route de la 2 CV permettent de rouler à 60 km/h sur des chemins défoncés. L'expérience est amusante. N'en faites pas une habitude. Quand la route est très mauvaise, ralentissez ; ménagez votre 2 CV comme vous le feriez pour n'importe quelle autre voiture.

Lorsque vous descendrez une côte en surmultiples, votre vitesse pourra dépasser notablement 60 à l'heure. N'exagérez pas, ayez la sagesse de lâcher l'accélérateur : vous épargnerez votre mécanique.

Pour monter les côtes, n'hésitez pas à « descendre » les vitesses. Vous pouvez rouler aussi longtemps que vous voulez en 2^e et même en 1^{re}, sans ennui pour votre mécanique, à la condition de ne pas dépasser les limites marquées en rouge sur le compteur.

Quand vous roulez de nuit, allumez vos « code- » pour être sûr de ne pas éblouir.

Et maintenant, bonne route avec votre 2 CV !

INDEX ALPHABÉTIQUE

	Pages.		Pages.
Ampèremètre	15	Jauge (essence)	8
Aération	32	Jauge (huile)	7
Batterie (entretien)	22	Lubrifiants	24
Boîte de vitesses (vidange)	24	Niveaux (huile, essence, freins)	7 et 8
Capacités des réservoirs et car- ters	26	» (batterie)	22
Capot	33	Outillage de bord	21
Capteur	17	Pneus (pression)	23
Chauffage	32	» (dimensions)	36
Code (éclairage)	12	Pompe à essence	15
Compteur kilométrique	15	Phares (réglage)	13
Cric	19 et 20	Reniflard	27-29
Démarrage	9	Renseignements divers	36
Départ à chaud et à froid	9	Réservoirs (capacité)	36
Dimensions (hors tout)	36	Révision aux 500 km	5
Eclairage	12 et 13	Roulage	9
Ecran de condense	18	Roues	19
Essuie-glace	15	S.A.E. (classification)	24
Filtre à air	23	Siccs (réglage)	31
Filtres à essence	18	Surmultiples	11
Freins	11 et 20	Tableau de bord	35
Garantie	5	Vérifications spéciales	29
Gratissage	24	Vidange (huile)	29
Huile du moteur (vidange)	26	Vidange (moteur)	26
Identité du véhicule	36	Vitesses	9

POINTS IMPORTANTS

- Graissage : tous les 1.500 km.
- Vidange du moteur : tous les 3.000 km.
- Huile moteur : viscosité S.A.E. 20 en été comme en hiver (voir pages 24 et 27).
- N'abusez pas du starter.
- N'emballiez pas le moteur à froid.
- Réglez bien vos phares en roulant de nuit (voir page 13).
- Permettez vos roues en diagonale tous les 6.000 km.

GARANTIE

A la livraison, votre vendeur doit vous remettre la carte de révision et de garantie. Vous devez présenter ces documents lors de la révision gratuite de votre voiture, chez n'importe quel Agent ou Succursale Citroën⁽¹⁾ du lieu où vous vous trouverez quand vous aurez parcouru vos 500 premiers kilomètres. Le « certificat de révision » — détachable — devra être dûment rempli, attesté et renvoyé à l'Usine. Gardez par devers vous la « carte de garantie » avec son attestation ; elle sera exigée chaque fois que vous invoquerez la garantie définie aux articles VII et VIII de nos Conditions Générales de Vente.

Voici les 24 opérations de la révision :

1. Vérification de la pression des pneus.
2. Dépose des ailes AV.
3. Mise en marche du moteur pour réglage du ralenti.
4. Vérification de la garde de la pédale d'embrayage.
5. Réglage des excentriques de frein et purge des canalisations.
6. Vidange de l'huile du moteur.
7. Plein du moteur⁽²⁾.
8. Vérification du niveau d'huile de la boîte de vitesses.

(1) Assurez-vous que l'Agent (ou la Succursale) y appose son visa.

(2) La fourniture de l'huile moteur est à la charge du client.

CONDUITE

9. Vérification du serrage des écrous de fixation du carburateur. Resserrage des écrous de fixation des tampons de frein.
10. Réglage des culbuteurs.
11. Resserrage des tubulures d'admission et d'échappement.
12. Resserrage des écrous de roues.
13. Vérification des hauteurs AV et AR.
14. Vérification du parallélisme et du braquage des roues.
15. Vérification du niveau de la batterie, resserrage des bornes.
16. Vérification du serrage des bornes de la dynamo et du démarreur.
17. Vérification du réglage des phares, de leur fonctionnement et de la lanterne AR.
18. Vérification du débit de la dynamo.
19. Vérification de la fermeture des portes.
20. Resserrage des écrous de fixation des ailes et des pare-chocs.
21. Resserrage des vis de fixation de la caisse sur le châssis.
22. Vérification des points d'accrochage de la capote.
23. Pose des ailes AV.
24. Graissage des articulations.

Au départ vérifiez les niveaux :
a) le niveau de l'huile : il ne doit jamais descendre en

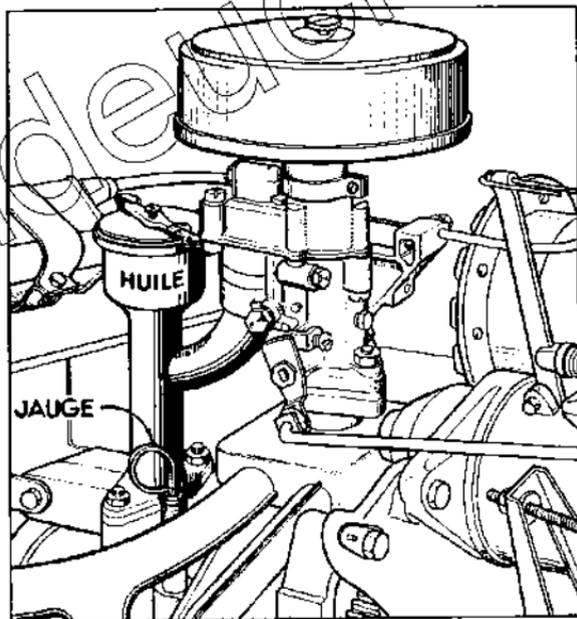


Fig. 1. — JAUGE ET REMPLISSAGE D'HUILE.
(Vue 3/4 arrière gauche du moteur)

dessous du repère « MINI » porté sur la jauge (fig. 1). Si par contre il dépasse le repère MAXI, l'excédent d'huile est brûlé immédiatement en pure perte.
Jaugez à froid. N'oubliez pas de fermer l'orifice de remplissage !

b) le niveau de l'essence : dans la berline, la jauge se trouve

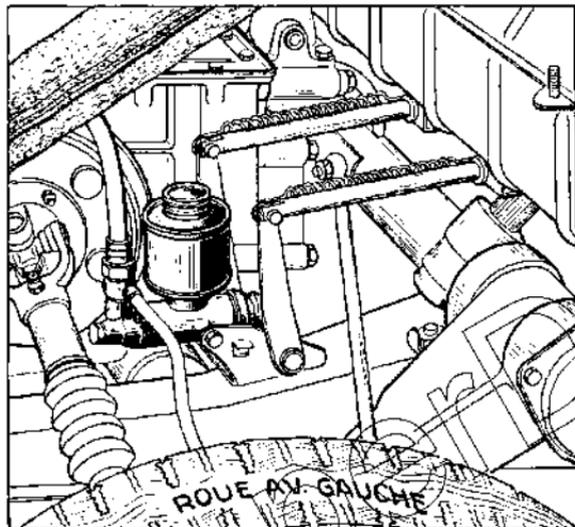


Fig. 2 — RÉSERVOIR DU LIQUIDE POUR FREINS

dans l'orifice du réservoir. Dans la camionnette, elle est dans la trousse d'outillage.

c) le niveau du liquide spécial pour les freins (mensuellement).

Démarrage

Mettez le contact (fig. 7).

N'appuyez pas sur la pédale d'embrayage ; assurez-vous que le levier de vitesse est bien au point mort (bague blanche) (1).

Lorsque le moteur est froid : Ne touchez pas à l'accélérateur. Tirez le starter ; tirez la commande du démarreur (fig. 7), relâchez-la dès que le moteur tourne. N'activez jamais le démarreur plus de 3 à 4 secondes à chaque fois.

Dès que le moteur tourne, repoussez le starter progressivement, puis, dès que possible, bien à fond. N'abusez pas du starter, vous diluerez de l'essence dans l'huile.

Lorsque le moteur est chaud : Ne touchez pas au starter. Commencez par appuyer à fond sur l'accélérateur. Maintenez-y le pied. Tirez la commande du démarreur. Dès que le moteur est en marche, pour qu'il ne s'emballé pas à vide, levez le pied.

Rodage

La vie de votre moteur dépend de ses premiers tours. Ne le « sonnez » pas à ses débuts.

Pendant les 500 premiers kilomètres, tenez-vous légèrement en-dessous des limites marquées en rouge sur le compteur et qui sont :

15 km/h en 1 ^e ,
35 km/h en 2 ^e ,
60 km/h en 3 ^e .

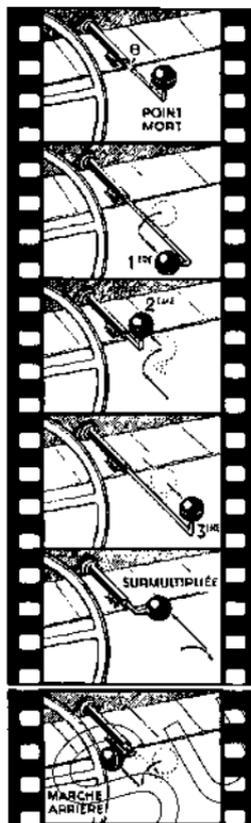
Ne forcez jamais ; n'hésitez pas à prendre la 2^e si la voiture peine un tant soit peu en 3^e.

Après 500 km, vous pourrez pousser progressivement votre voiture, mais n'exagérez pas : le rodage ne sera complet qu'après 2 ou 3.000 km.

Par la suite, continuez à respecter les vitesses limites marquées en rouge sur le compteur ; vous épargnerez ainsi votre mécanique qui durera bien plus longtemps.

(1) En B, page 10.

Attention



La position « point mort » est indiquée par une bague blanche en B.

Pour passer :

du P.M. en 1^{re} vitesse, tournez à gauche et tirez à fond.

de 1^{re} en 2^e vitesse :

Poussez à mi-course avec la paume ; le levier pivote de lui-même vers la droite ; poussez à fond.

de 2^e en 3^e vitesse :

Tirez à fond droit vers vous.

de 3^e en surmultipliée :

Tournez à droite et poussez à fond.

Pour passer du P.M. en marche AR :

Tournez à gauche et poussez à fond.

Fig. 3.

Changement de vitesses

Débrayez à fond. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité. Enclenchez-les à fond. La figure 3 (page 10) vous indique les mouvements à imprimer au levier pour « monter » les vitesses. Pour les « descendre », il suffit de faire les mouvements inverses. Exemple : de 3^e en 2^e « poussez à fond droit devant vous ».

De surmultipliée en 3^e, tirez bien à fond.

Pour revenir de « surmultipliée » au point mort, il faut d'abord revenir en 3^e.

Emploi de la « Surmultipliée »

Elle réduit l'usure et la consommation ; elle rend la conduite plus agréable. Utilisez-la chaque fois que le terrain et les conditions de roulage vous le permettront (vent arrière, très bonne route droite, légère descente, etc.).

Freins

Le niveau du liquide spécial pour freins (fig. 2) doit être au-dessus de l'indication « Normal ». N'employez jamais d'autre liquide.

Inutile de donner des coups de freins brutaux ; freinez paisiblement et progressivement, vous ralentirez ou arrêterez tout aussi vite et vous épargnerez vos pneus.

Frein à main : pour le serrer, tirez et enclenchez-le en tournant la poignée vers la droite.

Avertisseur et phares

Une seule manette, à droite, sous le volant, commande l'avertisseur, les lanternes, les phares et le code (fig. 4).

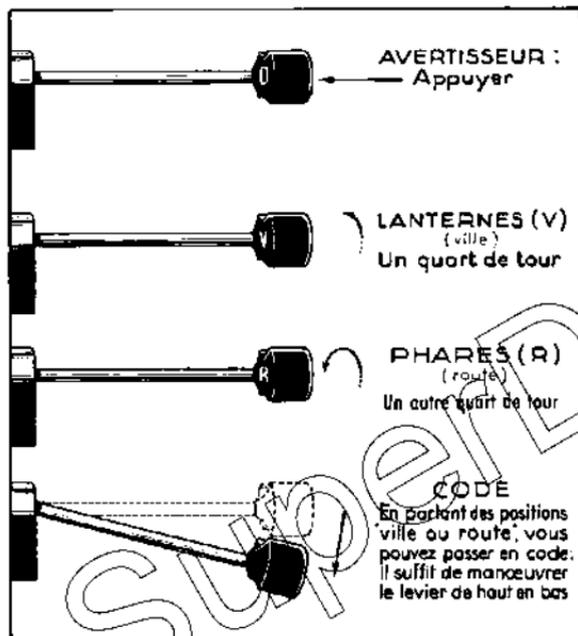


Fig. 4.

Attention

Réglez correctement vos phares

Il est dangereux d'éblouir. C'est, au surplus, interdit. Les règles de la circulation vous font une obligation de « passer de phare en code » dès que vous apercevez un véhicule venant en sens inverse. Mais il ne suffit pas d'observer cette prescription pour avoir la certitude de ne pas éblouir.

Si, en effet, le faisceau lumineux de votre « code » éclaire trop loin, c'est qu'il est réglé trop haut et qu'il atteint le niveau du pare-brise de la voiture adverse. Il éblouit alors sans dangerusement que les phares de route.



Fig. 5.

Un « code » est correctement réglé lorsqu'il n'éclaire ni au delà de 50 mètres (là il deviendrait éblouissant), ni en deçà de 30 mètres (là il deviendrait inefficace).

Les conditions de charge de la 2 CV (nombre d'occupants, bagages plus ou moins lourds) font varier très sensiblement

l'inclinaison des projecteurs, c'est-à-dire leur portée. A chaque variation de la charge vous devez donc corriger le réglage de l'inclinaison des « codes ».

Pour cela, vous n'avez besoin ni de vous arrêter, ni de descendre ; il suffit, étant en « code », de manœuvrer le bouton 2 (fig. 7). Dans le sens des aiguilles d'une montre vous abaissez vos projecteurs, donc vous diminuez la portée du faisceau lumineux ; en sens inverse, vous l'augmentez. Avec un peu d'habitude, vous réglerez facilement la portée du « code » aux environs de 30 mètres en avant de vous (la fig. 6 vous montre la zone où vous devez limiter l'éclairage).

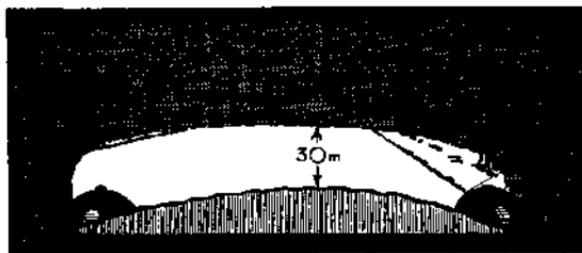


Fig. 6.

Quand les « codes » sont correctement réglés, les phares le sont aussi ; c'est automatique.

S'il y a du brouillard, il est souvent avantageux de rouler en position « phares » réglée très bas.

Ampèremètre

Quand vous roulez, l'aiguille de l'ampèremètre doit osciller plus ou moins à gauche du trait blanc vertical (charge). Si, en régime normal, l'aiguille reste nettement à droite, faites examiner votre circuit électrique, à la première occasion, par un Agent Citroën.

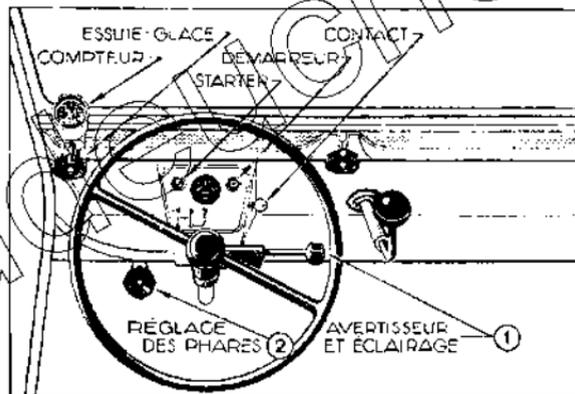


Fig. 7. — TABLEAU DE BORD

Essuie-glace mécanique

Il ne marche que lorsque la voiture roule.

Pour l'actionner, tirez le bouton (fig. 7). Pour manœuvrer l'essuie-glace à la main ne tirez pas le bouton ; tournez-le simplement toujours dans le même sens (vers la gauche).

Pompe à essence

Si vous avez épuisé votre réservoir, n'oubliez pas, après

avoir refait le plein, d'amorcer la pompe. Même prescription après un arrêt de quelques jours.

Pour cela, pressez sur le levier L (fig. 8) jusqu'à ce qu'il ne revienne plus.

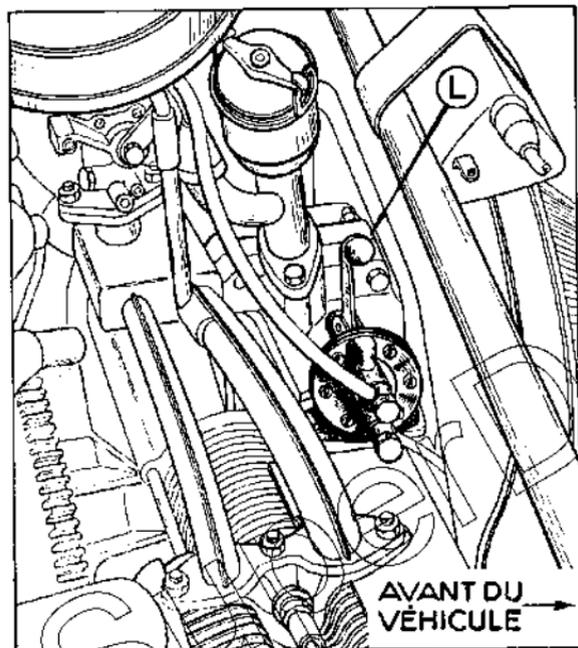


Fig. 8. — POMPE À ESSENCE
(Vie en se plaçant du côté droit du capot)

Carburateur

Ne changez rien au réglage d'origine.

La figure 9 vous indique les emplacements où vous pouvez, à la rigueur, intervenir pour un nettoyage : gicleur (1) de marche (M), gicleur de ralenti (R) et filtre d'arrivée (F).

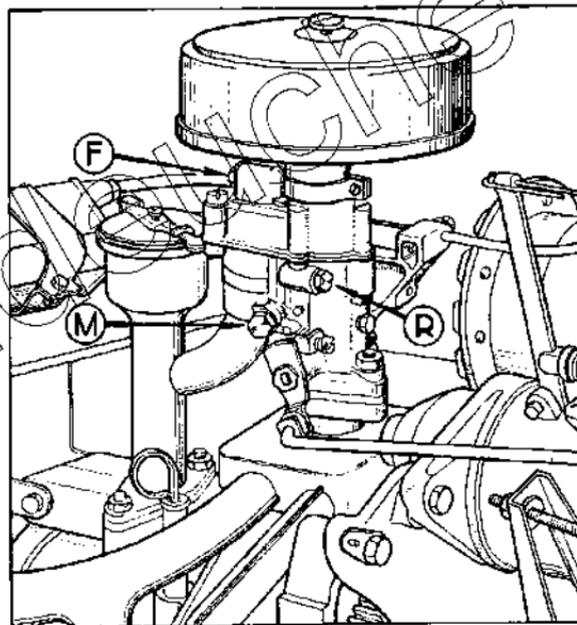


Fig. 9. — CARBURATEUR ET FILTRES
(Côté gauche sens de la marche)

(1) Souffler ; ne le débrancher jamais avec une aiguille ou un fil métallique.

Filters à essence

A. — A l'entrée du carburateur, sous le raccord de la canalisation (en F fig. 9), il y a un autre filtre constitué par un cylindre de fine toile métallique. Il peut se charger à la longue d'un dépôt blanchâtre qui gêne l'arrivée d'essence. Son nettoyage est très facile.

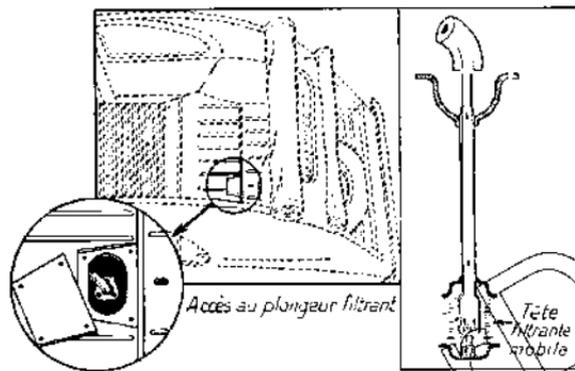


Fig. 10.

B. — Dans le réservoir se trouve un plongeur terminé par une tête mobile filtrante. Il est bon, périodiquement, de la faire nettoyer par un Agent Citroën.

Ecran de calandre

Vous le trouvez dans l'outillage de bord. Il se fixe sur le capot (voir les flèches fig. 11). Mettez-le en place en cas de gel. Engagez les crochets supérieurs dans les encoches de capot

à la sortie de la barre porte-phares et les crochets inférieurs dans les fentes du capot.

Enlevez l'écran dès qu'il ne gèle plus ; n'oubliez pas !

Changement d'une roue

Mettez votre voiture aussi horizontale que possible.

Bloquez le frein à main. Calez la roue opposée en diagonale à celle que vous voulez soulever (une cale en bois est livrée avec l'outillage).

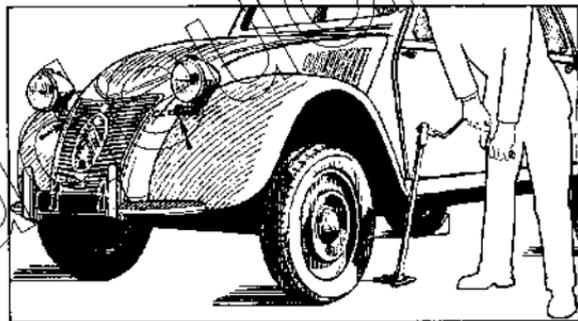


Fig. 11. — POSITION DU CRIC A L'AVANT (ET DE LA CALE AU)

Ne placez pas votre cric n'importe où mais dans les logements prévus :

1° à l'avant : à l'avant des portes AV (fig. 11) ;

2° à l'arrière :

— sur la berline (type A) : à l'arrière des portes AR (fig. 12) ;

— sur la camionnette (type AU) :

à droite : au tiers AR du cache-réservoir (fig. 13) ;

à gauche : à côté du support de roue de secours (fig. 14).

Présentez le cric incliné, son embase étant nettement sous le véhicule. Il se redressera au cours du levage.

POSITION DU CRIC A L'ARRIERE

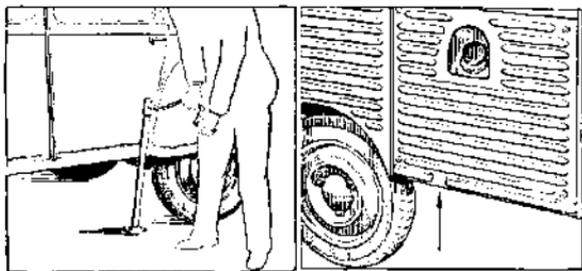


Fig. 12. — DE LA BERLINE

Fig. 13. — DE LA CAMIONNETTE
(côté droit)

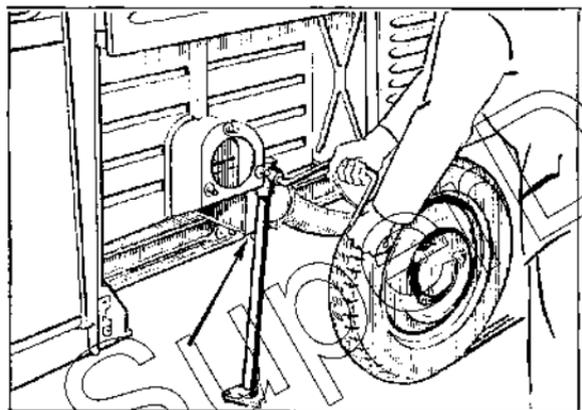


Fig. 14. — DE LA CAMIONNETTE (côté gauche)

Remontage d'une roue AR : vous éviterez de tâtonner en plaçant le moyeu de telle façon qu'un seul toc soit en bas. Enfilez la roue d'abord sur ce toc ; de cette façon les 2 trous supérieurs tomberont en face des 2 autres tocs et, par le poids de la roue, vous empêcherez ainsi le moyeu de pivoter.

(L'outillage de bord comporte un vilebrequin (1) qui sert à la fois pour les écrous de roue et la commande du cric.)

Outillage de bord

L'outillage livré avec votre voiture/comporte :

1 cric — 1 vilebrequin servant aussi à démonter les ailes AV
— 1 râle en bois — 1 écran de calandre — 1 pompe à graisse
— 1 manivelle de mise en marche — 1 jauge d'essence.

1 clef plate de 8/10 — 1 clef de 12/14 —
1 clef à tube pour : les bougies, le réglage des
phares et les bouchons de vidange du
moteur et de la boîte de vitesses — 1 pince
universelle — 1 tournevis.

(1) Sur la camionnette (type AU) le cric et le vilebrequin de roue sont logés dans le coffre de la roue de secours (côté gauche de la caisse).

ENTRETIEN

Un bon conseil

Les organes des 2 CV ont été calculés largement, ils sont solides, ils ont été construits pour durer. Si vous avez un petit souci de fonctionnement, réfléchissez avant de vous livrer aux échanges traditionnels de bobines, régulateur, condensateur, rupteur, etc. Beaucoup d'incidents proviennent de causes banales telles que : encrassement d'un gicleur, mauvais écartement des pointes de bougies, etc...

Batterie

a) Vérifiez-en souvent le niveau, surtout en été. Il doit dépasser le sommet des plaques de 1 à 1,5 cm, pas davantage, dans chaque élément. S'il y a lieu, complétez avec de l'eau distillée. N'ajoutez jamais d'acide.

b) Les bornes et les coses peuvent se sulfater à la longue (sels grimpants). Débranchez les coses, grattez-les. Trempez la rondelle isolante dans de l'huile de ricin. Remontez le tout. Serrez, puis enduisez de vaseline.

c) Le froid est l'ennemi de la batterie. Non seulement il en diminue la capacité, mais il la fait éclater en cas de gel intense. Éclatée, la batterie est irrémédiablement perdue.

Normalement chargée (25°B) une batterie résiste à un froid de 29° C.

A moitié chargée (20° B) elle résiste encore à - 15° C. Déchargée (10° B) elle gèle et éclate à - 5° C.

Ayez une batterie toujours bien chargée, c'est la meilleure façon de la protéger contre le froid.

Pneus

L'usure des pneus dépend, entre autres, de la correction de leur gonflage.

Respectez les pressions suivantes à froid (en kg par cm²) :

Type	Pneus AV	Pneus AR	Route de secours
A	1,1	1,1	1,3
AU	1,1	1,2	1,4

Respectez l'écart des pressions entre l'AV et l'AR : votre tenue de route n'en sera que meilleure. Quand vous utiliserez la route de secours, faites-en rectifier la pression.

Pour obtenir une usure uniforme des pneumatiques, permutez les roues en diagonale, tous les 6.000 km. Après permutation, rétablissez les pressions correctes.

Freins (1)

Si la course de la pédale s'allonge, si le freinage perd en efficacité, ou si le niveau baisse anormalement dans le petit réservoir cylindrique, voyez un Agent Citroën sans retard.

Filtre à air

Conformez-vous aux prescriptions de nettoyage portées sur le couvercle.

(1) Le frein à main agit sur les roues AV ; il est très puissant ; utilisez-le avec douceur.

GRAISSAGE

Choix des lubrifiants

N'employez pas n'importe quelle huile ; choisissez des huiles de types appropriés et de qualité éprouvée ; ne faites pas de mélange. Tenu au courant par nos « Notes techniques », les Agents Citroën sont toujours à même de guider votre choix, aussi bien pour l'huile moteur que pour les graisses (et autres produits d'entretien).

Classification S.A.E.

Au lieu de ne classer les différents types de lubrifiants que par des lettres (A, B, C) ou des qualificatifs tels que « fluide » ou « demi-fluide », etc..., on tend aujourd'hui à compléter ces indications par la notation internationale chiffrée en indices S.A.E.

Cette notation se rapporte à une seule des caractéristiques physiques des lubrifiants : la viscosité ; mais elle ne désigne ni une marque, ni une qualité.

En se référant à la notation S.A.E., l'utilisateur qui respecte nos prescriptions a la certitude d'acheter le lubrifiant le mieux adapté aux organes de son véhicule.

Mode d'emploi de la pompe à graisse

Remplissez votre pompe sans emprisonner d'air, ni dans la masse même de la graisse, ni à la fermeture entre la rondelle centrale et la graisse.

Amorcez la pompe en frappant verticalement l'embout sur un morceau de bois ; ensuite quelques coups de piston doivent faire sortir un cordon de graisse continu.

Essayez le graisseur avant d'y engager la pompe.

1° Tous les 1.500 km
(Avec une graisse adhésive)

Les axes de pivot d'essieu (fig. 15).

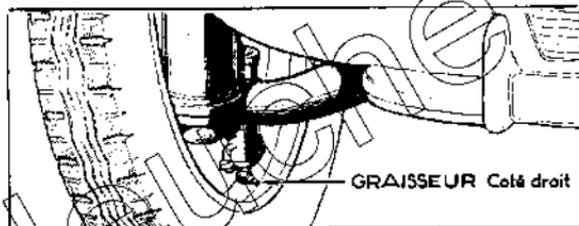


Fig. 15. — (1) graisseur à droite, 1 à gauche (Jusqu'à suintement)

Les mâchoires à coulisse d'arbre de transmission (fig. 16).

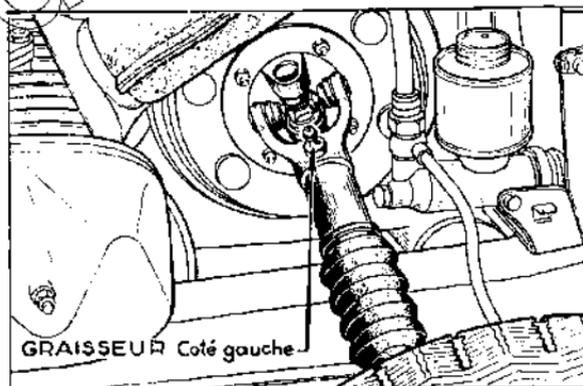


Fig. 16. — (1) graisseur à droite et 1 à gauche (20 à 30 coups de pompe)

Attention

2^o Tous les 3.000 km

A. — Niveau et vidange de l'huile moteur

Après une grande course, laissez refroidir le moteur et vérifiez votre niveau d'huile (fig. 1, page 7). S'il y a lieu, faites le plein avec de l'huile neuve de même type et de même marque que l'huile subsistant dans le carter (voir page 24).

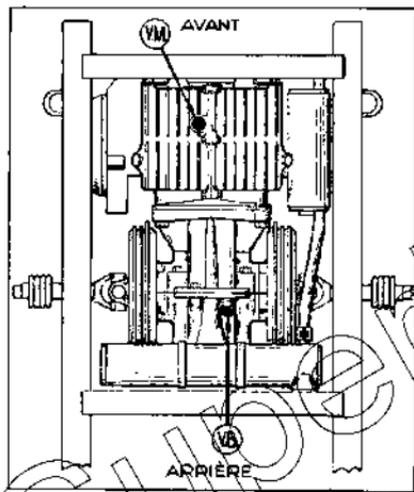


Fig. 17. — BOUCHONS DE VIDANGE (moteur et boîte)
vus en dessous du véhicule

Après 3.000 km, vidangez à chaud le carter (bouchon en VM, fig. 17). En fin de vidange, appuyez sur l'AV de la voiture

pour égoutter à fond le carter. Rebouchez soigneusement et faites le plein d'huile neuve.

Quelle huile-moteur faut-il employer ?

Été comme hiver, n'utilisez que de l'huile de viscosité S. A. E. 20.

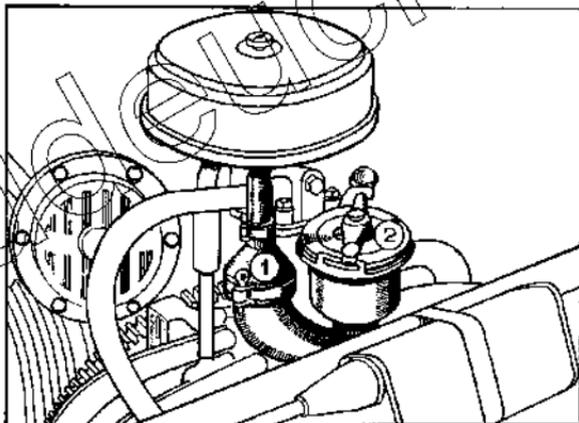


Fig. 18. — REMPLIARD D'HUILE (1) (clapet à l'intérieur)
ORIFICE DE REMPLISSAGE (2)

B. — Graissages spéciaux

Avec un pinceau, graissez les spires des ressorts AV et AR des pots de suspension (1, fig. 19 et 20), leurs portées sur les butées de réglage et les couteaux (2, fig. 19 et 20).

(Il est nécessaire de nettoyer ces points avant de les graisser).

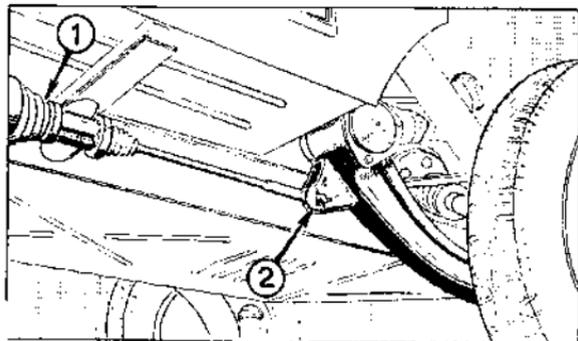


Fig. 19. — Partie avant (suspension)

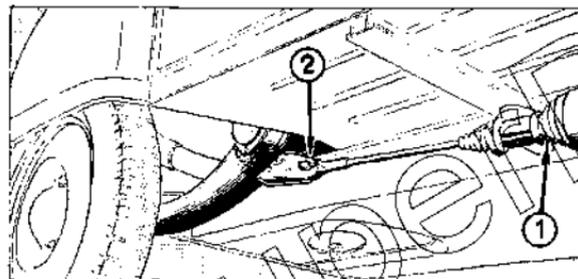


Fig. 20. — Partie arrière (suspension)

Graissez aussi les articulations (1). Un peu d'huile moteur en 1, 2, 3 et 4 et sur la partie coulissante des tiges de pédales en 5 et 6 (fig. 21).

(1) Ne graissez jamais la bague d'articulation située en bas du levier de changement de vitesse sous le capot ni les bagues de coulissement de la tige de commande.

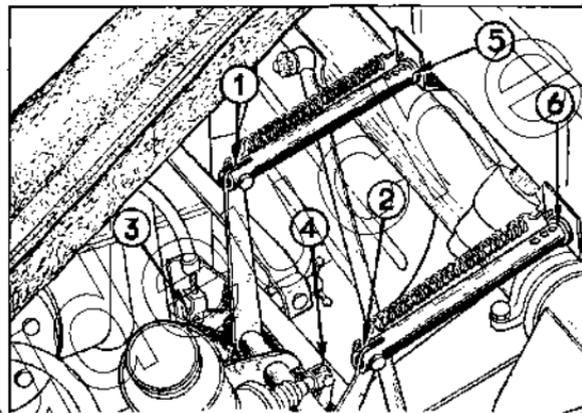


Fig. 21. — GRAISSAGE DES ARTICULATIONS (côté gauche du véhicule)

VÉRIFICATIONS SPÉCIALES

1° Tous les 6.000 km (environ) :

- a) vérifiez le niveau de l'huile dans la boîte (N, fig. 22). Le niveau doit arriver au ras du bouchon. Faites l'appoint s'il y a lieu (S.A.E. 80 « extrême pression ») ;
- b) faites vérifier le clapet du reniflard (fig. 18, page 27) par un Agent Citroën.

2° Quand vous aurez parcouru environ 18.000 km, demandez à un Agent Citroën :

- a) de graisser le câble d'embrayage, le câble et le boîtier de compteur ;
- b) de graisser les axes de balais d'essuie-glace ;
- c) de vidanger votre boîte de vitesses (fig. 17, page 26,

en VB) et de remettre un litre très exactement d'huile S.A.E. 80 (fig. 22).

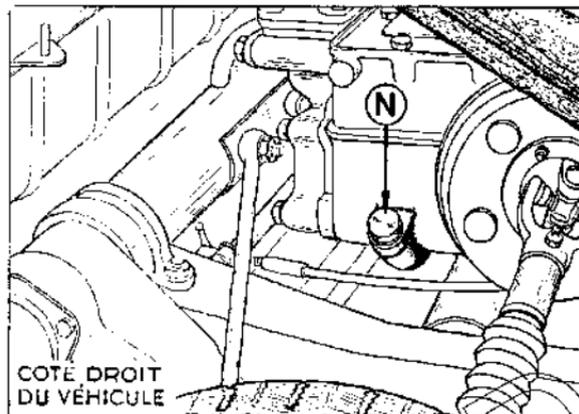


Fig. 22. — BOUCHON DE REMPLISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Lavage et nettoyage

Pas de précaution spéciale. Toutefois, avant de laver, brossez la capote pour en enlever la poussière.

Pour le lavage de la capote n'utilisez ni essence ni solvant ni « shampooing » qui détruisent l'imperméabilité. Lavez à l'eau pure.

À la longue, vous aurez à faire nettoyer et réimperméabiliser votre capote. Les Agents Citroën vous conseilleront les meilleurs produits imperméabilisants.

Pour sortir et nettoyer le tapis caoutchouc à l'avant, enlevez la pédale d'accélérateur : elle est maintenue à sa partie supérieure par un bloc de caoutchouc qui coiffe la rotule de commande. Il suffit de tirer la pédale à son point d'attache supérieur : elle se dégagera sans difficulté.

CONFORT

Dépose et réglage du siège AV

Pour bien conduire, il faut être bien installé : Réglez le siège à votre taille.

Faites-le basculer vers le volant et dégagez de leurs logements les tétons situés sous l'armature du siège, dans le plancher. Remplacez le siège à la position qui vous convient.

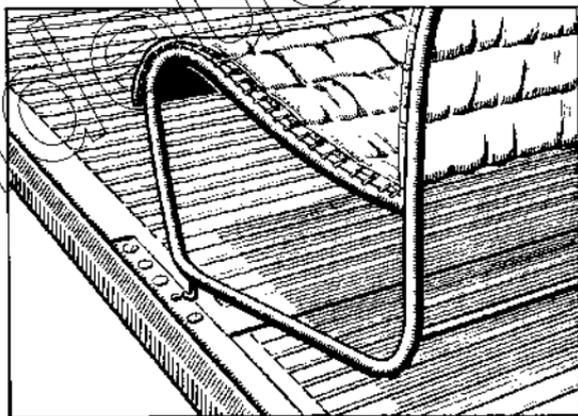


Fig. 23. — RÉGLAGE DE LA BANQUETTE AV (type A)

Si vous voulez profiter intégralement de la douceur de la suspension de la 2 CV, ne mettez pas de housses sur vos sièges. Si vous tenez absolument aux housses, le mieux est d'en faire un essai préalable ; des housses trop tendues ou en tissu trop rigide rendent les sièges sensiblement moins confortables.

Dépose de la banquette AR (sur type A)

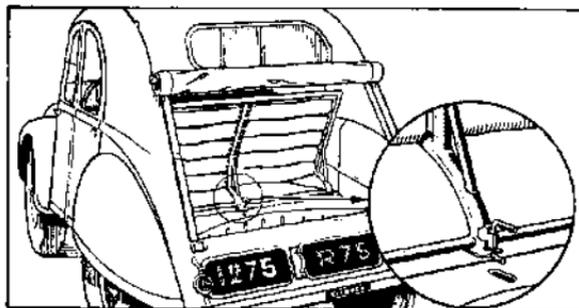


Fig. 24. — DÉPOSE DE LA BANQUETTE AR

Dégagez le verrou en le faisant tourner, faites basculer le siège vers l'AV et dégagez les tétons (fig. 24).

Chauffage

Deux bouches de chaleur : l'une à droite, l'autre à gauche. Vous pouvez les ouvrir ou les fermer séparément en faisant pivoter les volets (fig. 25) à l'aide du petit levier.

Aération

Ouvrez plus ou moins le volet d'auvent en tournant le bouton (fig. 25) dans le sens des aiguilles d'une montre. L'aération est souvent agréable, même lorsque le chauffage fonctionne.

Par temps très chaud, ouvrez en outre les glaces des

portières AV en appuyant sur leur poussoir. Elles se maintiendront d'elles-mêmes entrebâillées, améliorant la ventilation.

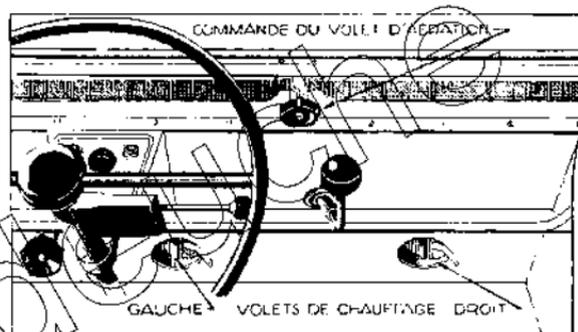


Fig. 25. — CHAUFFAGE ET AÉRATION

Capote (sur type A)

A. — Capote de toit (2 positions) :

Capote arrêtée au pied-milieu ou à hauteur de la glace arrière.

Pour ouvrir la capote tirez l'anneau A situé d'un côté de la capote. Vous ferez ainsi sortir la sangle B. Prenez cette sangle à pleine main et tirez ; la traverse sortira de son attache. Répétez la même opération de l'autre côté de la capote. Roulez la capote et, pour l'arrêter, engagez les boutonnières métalliques dans les ergots fixés sur le haut de la caisse.

B. — Capote à bagages : se manœuvre de la même façon (fig. 26).

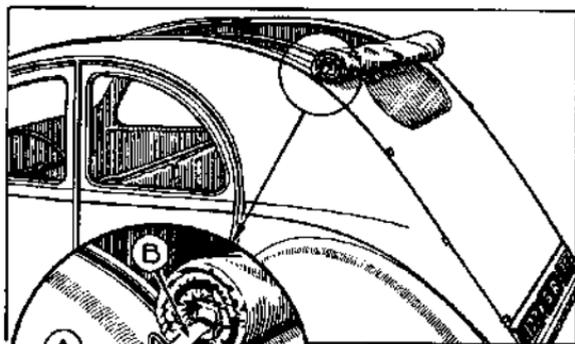


Fig. 26.
Capots en position 2.

Chargement et remorquage

Si vous chargez des objets à la place des passagers AR (type A), n'oubliez pas que la charge ne doit pas dépasser 250 kg en plus du conducteur.

Sur la camionnette, un emplacement est prévu pour un siège « passager ». Si vous l'utilisez, la charge utile diminue du poids du passager. Ne surchargez jamais.

Si les objets transportés sont lourds, mettez soit des planches soit une feuille de contreplaqué sur toute la surface AR et au-dessus de la roue de secours.

Pour remorquer la voiture, il existe des anneaux spéciaux à

l'extrémité des longerons. Attachez aux 2 anneaux à la fois de préférence.

Ne concerne que la camionnette : ne la remorquez pas par les accroche-poulain.

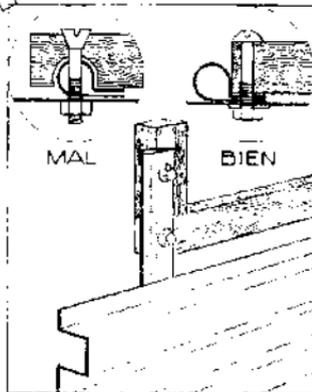
Un dispositif permet de maintenir ouvertes les portes AR : avant de partir, n'oubliez pas de les refermer.

Aménagements professionnels sur la camionnette 250 kg

Il est facile d'installer des étagères, des cloisons, etc..., dans votre camionnette, mais il faut respecter certains principes d'installation. Consultez un Agent Citroën. Il vous fournira une brochure relative aux aménagements de vos camionnettes 1 200 kg.

Vous pourrez vous en inspirer bien qu'il s'agisse d'un véhicule plus lourd : les principes que nous venons d'énoncer s'appliquent également à la 250 kg. La seule différence est que, sur les 1 200 kg, les armatures sont des profilés en U, alors que, sur la 250 kg, ce sont des armatures tubulaires à un seul bord tombé. Les bâtis en bois doivent prendre appui, être vissés ou boulonnés sur le métal et non sur la partie cylindrique de l'armature.

Si vous désirez une séparation derrière le siège, des trous de fixation ont été prévus dans le plancher et les passages de roues.



RENSEIGNEMENTS DIVERS

1° Capacité (en litres)

Réservoir (essence)	20
Boîte de vitesses (huile)	1
Carter moteur (huile)	2
Freins hydrauliques (liquide spécial)	0,500

2° Poids type AU (en kg)

A vide, en ordre de marche	600 env.
Total en charge	850

3° Dimensions des pneus « Pilote »

Type A : 125×400.
Type AU : 135×400.

4° Identité du véhicule

— Sur une plaque rectangulaire en aluminium fixée sur la 2^e traverse du châssis : le numéro du châssis (appelé « numéro d'ordre dans la série du type » sur les cartes grises).

— A côté, sur une plaque plus petite : le numéro de « copie » ;

— Le numéro du moteur est porté sur une plaque rectangulaire en aluminium sur la côté droit du carter.

5° Dimensions (hors tout)

	Type A	Type AU
Longueur	3,78 m	3,60 m
Largeur	1,48 m	1,50 m
Hauteur à vide	1,60 m	1,70 m

PIÈCES DÉTACHÉES ET RÉPARATIONS

Pièces détachées d'origine. — Les pièces que nous vendons à notre Service des pièces détachées, sont rigoureusement de même qualité et de même matière que celles que nous utilisons au montage.

Vous pouvez en consulter le tarif chez tous nos Concessionnaires, Agents et Succursales. Exigez la certification d'origine sur facture.

Si, au lieu de pièces d'origine, vous utilisez des pièces « adaptables », vous paierez plus cher sans certitude de qualité et vous perdriez le bénéfice de notre garantie.

Echange-Rénovation de moteur. — Nous mettons à votre disposition des moteurs rénovés, garantis six mois.

L'Echange-Rénovation se distingue de l'Echange-Standard à prix forfaitaire. Avec l'Echange-Rénovation vous ne payerez pas un prix forfaitaire, mais le prix exact de ce qu'il faudra faire pour remettre votre propre moteur à neuf. Et vous n'attendrez pas. Révision gratuite après les 500 premiers kilomètres.

Documentation complémentaire. — Notre Service des pièces détachées, 23, rue Ernest-Cognacq, à Levallois-Perret (Seine), tient en vente :

le Catalogue de nos pièces détachées,
les Dictionnaires de réparation.

et un Mémento Technique commun à nos différents modèles.

(Ces ouvrages techniques sont destinés aux réparateurs plutôt qu'aux usagers.)

SuperDeutsche



IMPRIMERIE EN FRANCE

Prix : 60 fr