



NOTICE D'EMPLOI ET D'ENTRETIEN





index alphabétique

- 17 Aération, Ventilation
- 12 Avertisseurs
- 23 Batterie
- 23 Bougies
- 24 Caractéristiques
- 22 Carburateur
- 18 Ceintures de sécurité (fixation)
- 12 Changement de roue
- 10 Changement de vitesses
- 3 Chapitre conduite
- 15 Chapitre confort
- 19 Chapitre entretien
- 24 Chargement du véhicule
- 17 Chauffage
- 4 Coffre
- 8 Démarrage
- 17 Désembuage et dégivrage
- 12 Éclairage
- 18 Écran de calandre
- 8 Embrayage
- 6 Essuie-glace
- 23 Filtre à air
- 10-23 Freins
- 10 Frein à main
- 21 Guide de graissage
- 6 Indicateur de direction
- 23 Lavage, nettoyage
- 9 Mise en route
- 4 Niveaux huile/liquide de freins
- 4 Ouverture du capot
- 11 Phares
- 12-23 Pneus
- 12 Pression des pneus
- 13 Quelques petits conseils
- 24 Remorquage du véhicule
- 23 Retouches peintures
- 2 Révision et garantie
- 2 Rodage
- 16 Sièges
- 6 Starter
- 6 Tableau de bord
- 6 Témoin de charge
- 18 Toit ouvrant
- 4 Verrouillage des portes
- 21 Vidange moteur
- 10 Vitesses

Points importants

- 1° Pendant les 5000 premiers kilomètres, surveillez le niveau d'huile moteur tous les 250 km.
- 2° Ne graissez jamais la bague d'articulation située sous le capot, en haut du levier de changement de vitesses.
- 3° Ne graissez jamais la tige de commande des vitesses.

Rodage

Pendant les 500 premiers kilomètres, restez un peu au-dessous des vitesses limites repérées par des traits rouges sur le compteur.

Entre 500 et 2 000 km, ménagez encore la voiture.

Au delà de 2 000 km, roulez librement mais ne dépassez pas :

17 km/h en 1^{re}.

36 km/h en 2^e.

63 km/h en 3^e.

Identité du véhicule

La plaque de constructeur est fixée sur la deuxième traverse du châssis.

Le numéro du moteur est porté sur une plaque fixée sur le côté droit du carter.

Dimensions

Empattement	2,400 m
Longueur (hors tout)	3,830 m
— — 2 CV AZ-AM	3,865 m
Largeur (hors tout)	1,480 m
Hauteur à vide	1,600 m
Poids total en charge maxi.	860 kg

Révision et garantie

A la livraison, le vendeur vous remet un « **Certificat de Révision** » et une « **Carte de Garantie** ». Sur le vu de ces documents, n'importe quel agent Citroën exécutera une **révision** de la voiture lorsque vous aurez parcouru vos 500 premiers kilomètres. Les travaux de cette révision sont **gratuits**, seule la fourniture d'huiles neuves en remplacement des huiles de vidange du moteur et de la boîte vous sera facturée.

Après cette opération, l'Agent (ou la Succursale) garde le Certificat de Révision et vous rend la carte de Garantie, après l'avoir visée.

Conservez ce dernier document qui sera exigé dans le cas où vous demanderez à bénéficier des avantages définis aux articles VII et VIII de nos Conditions générales de vente rapplées au verso.



CONDUITE

CV

Ouverture du capot

Pour déverrouiller le capot, poussez horizontalement le loquet avec le pouce (fig. 1) ; levez le capot. Pour le maintenir ouvert, **engagez à fond le téton situé à l'extrémité de la béquille dans l'anneau de caoutchouc 1** (fig. 4).

Fermeture

Avant de refermer le capot, remplacez la béquille sur son support 2 (fig. 4).

Verrouillage des portes

La porte avant gauche comme la porte de malle se condamnent au moyen de la clé de contact. Les 3 autres portes sont munies, sous la poignée intérieure, d'un petit levier ; abaissé, il condamne la porte.

Coffre

A l'arrêt, une béquille vous permet de le maintenir ouvert en engageant son extrémité 1 dans le support 2 (fig. 2). Pour transporter — arbustes, échelles, tuyaux — vous pouvez enlever la porte du coffre en l'ouvrant au maximum et en la tirant vers la gauche ou vers la droite, elle coulisse dans sa charnière et vous pouvez alors la laisser à la maison ou la glis-

ser derrière la banquette avant (fig. 2). En la remettant, avant de la rabattre, veillez à bien la replacer entre les deux coquilles situées aux extrémités de la charnière.

Vérifications avant le départ

1°) Vérifiez le niveau d'huile moteur

La vérification doit être faite sur sol horizontal.

Le niveau doit affleurer le cran supérieur de la jauge 1 (fig. 5 et 6) sans le dépasser; il ne doit jamais descendre au dessous du cran inférieur. (Il y a 1/2 litre d'huile entre les repères mini et maxi). Si vous faites l'appoint d'huile, **n'oubliez pas de bien refermer l'orifice de remplissage 2** (fig. 5).

2°) Vérifiez le niveau du liquide pour freins

Le niveau du liquide spécial pour frein hydraulique ne doit jamais être au-dessous du repère **danger** (fig. 3). Faites l'appoint sans retard. N'employez jamais d'autres liquides que le liquide spécial.

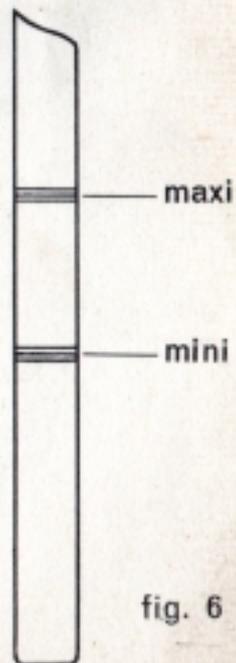
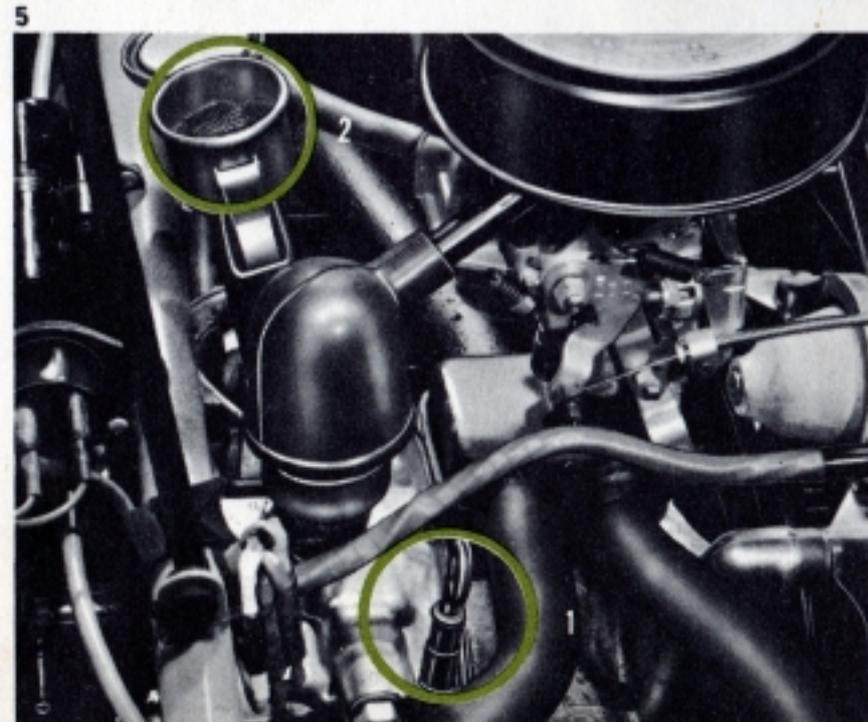
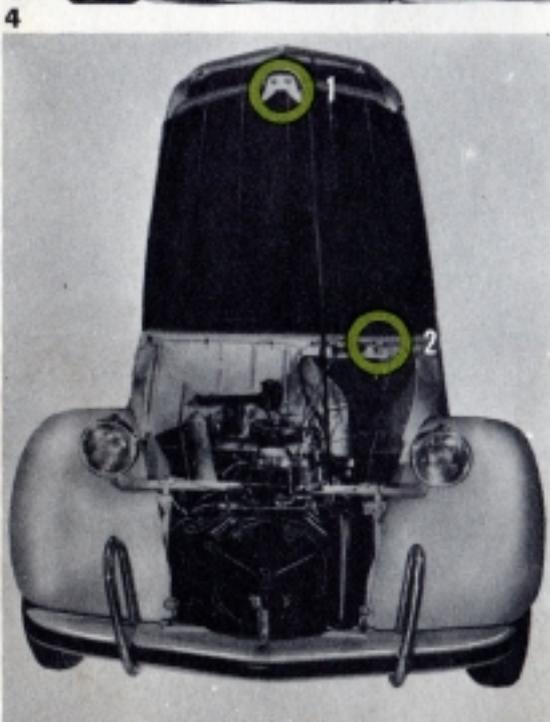
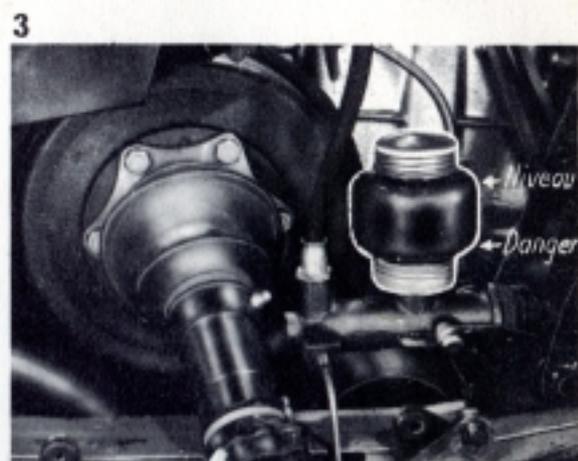
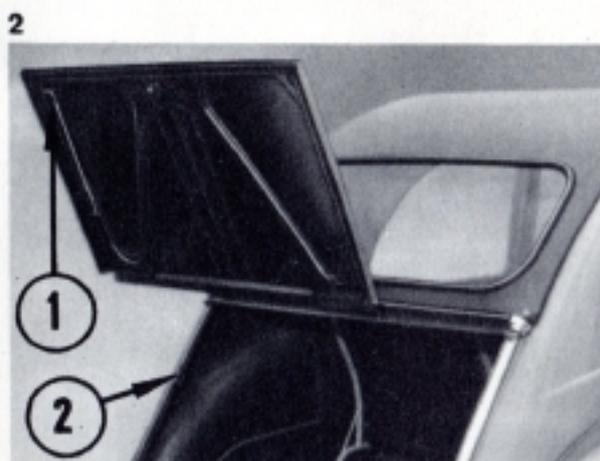
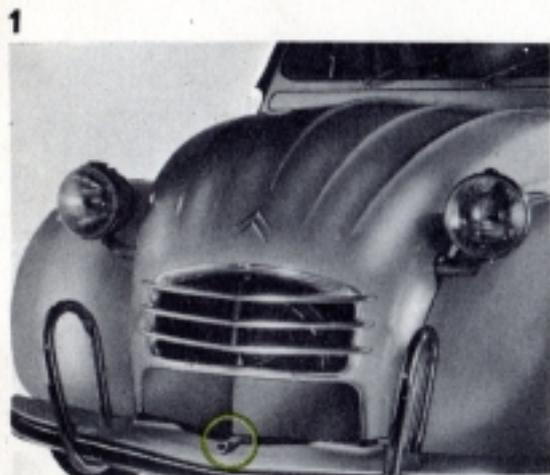


fig. 6

Tableau de bord

1 Feux de stationnement

Tournez le bouton à G ou à D pour obtenir l'allumage d'un feu de position avant et d'un feu rouge arrière du côté désiré.

2 Témoin lumineux indicateur de charge

Le témoin est lumineux lorsque le moteur tourne au ralenti, il doit s'éteindre en marche normale. S'il reste vivement éclairé, faites examiner le plus tôt possible le circuit électrique par un Agent Citroën.

A l'arrêt, son éclairage très brillant vous rappelle que votre allumage n'a pas été coupé.

3 Indicateur de niveau d'essence

4 Compteur

5 Chauffage ou dégivrage (voir page 17)

6 Commande d'essuie-glace électrique

Tirez pour mise en marche, repoussez pour l'arrêt qui est automatique en fin de course.

En cas de pluie fine et peu abondante attendez que la glace soit suffisamment mouillée avant de mettre l'appareil en route. Arrêtez le mouvement dès que vous sentez la raclette crisser légèrement ou peiner sur la glace pratiquement sèche.

7 Contact

8 Manette de dégivrage (voir page 17)

9 Commande de volet d'aération

10 Changement de vitesse

11 Commande des indicateurs de direction (clignotants)

Pour indiquer de quel côté vous allez obliquer, agissez sur ce levier dans le sens où vous vous apprêtez à tourner le volant de direction : vers le haut si vous tournez à droite, vers le bas si vous tournez à gauche. Un bruiteur se fait entendre pendant toute la durée du clignotement lumineux. Pour arrêter le clignotement et son témoin sonore, ramenez le levier à sa position initiale.

N.B. — Si le bruiteur n'émet pas de signal sonore, l'un des feux ne fonctionne pas. Faites alors vérifier les lampes par un agent Citroën.

12 Starter

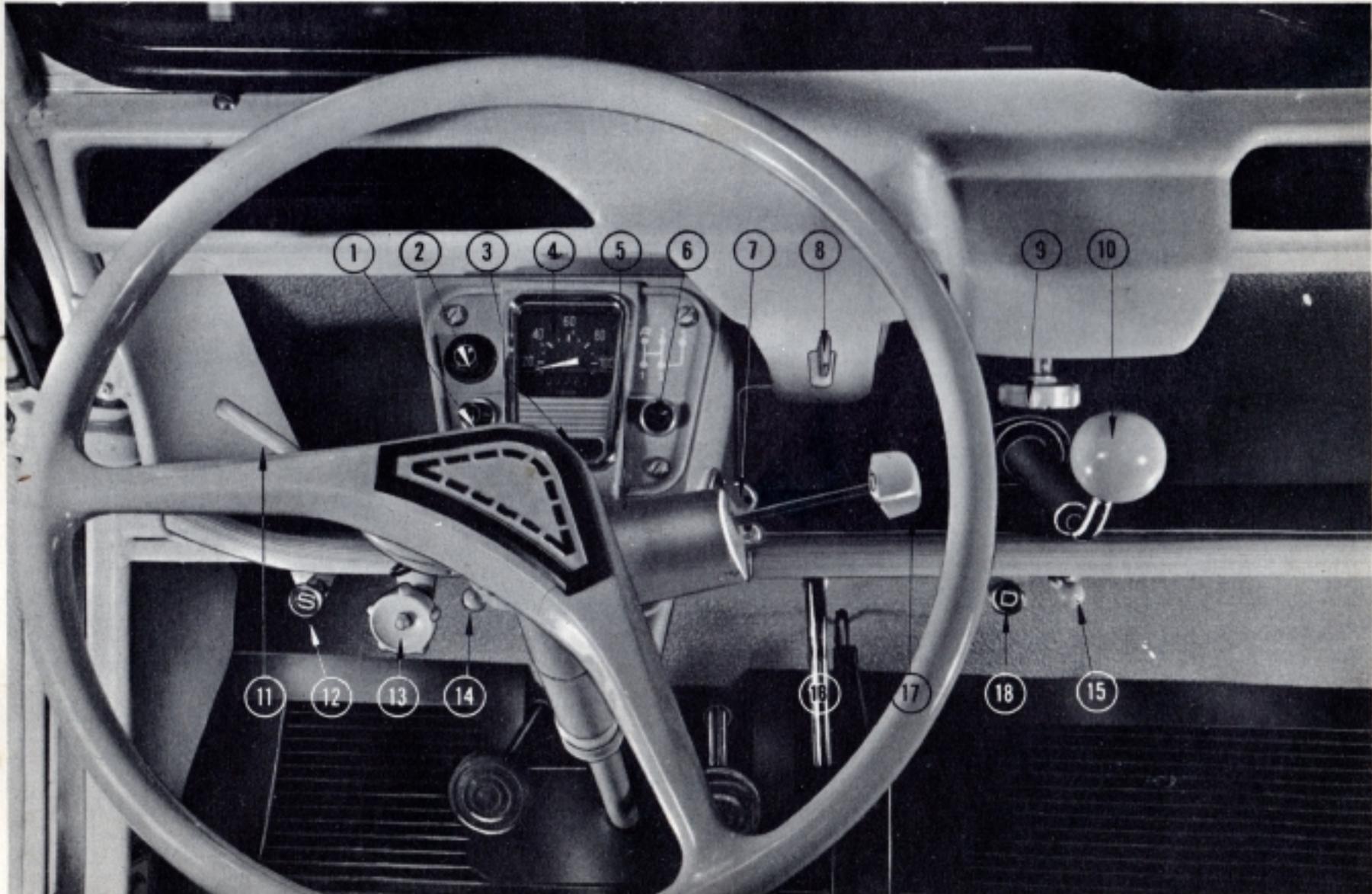
13 Réglage des phares (voir page 11)

14 et 15 Commandes des bouches de chaleur (voir page 17)

16 Frein à main

17 Eclairage et avertisseurs

18 Démarreur



Démarrage

Il faut au préalable s'assurer que le contact est mis et que le levier de changement de vitesse est au point mort.

Lorsque le moteur est froid, ne touchez pas à l'accélérateur; tirez complètement à fond, avec la main gauche, la commande du starter **12** et, avec la main droite, celle du démarreur **18**. Dès que le moteur tourne de lui-même lâchez les commandes, celle du starter se place automatiquement en position intermédiaire. Après une ou deux minutes, repoussez complètement cette tirette. Si à ce moment le moteur s'arrête, recommencez mais laissez le starter plus longtemps en position intermédiaire.

Après un arrêt prolongé ou par température très basse, et avant d'effectuer une tentative de démarrage à froid, il faut — à l'aide de la manivelle — faire tourner le moteur une dizaine de tours sans contact d'allumage ni starter.

Lorsque le moteur est chaud, ne touchez pas au starter; par contre, appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur et maintenez-y le pied. Tirez le démarreur et, dès que le moteur est en marche, levez le pied.

Démarrage en montagne après un arrêt très court :

Tirez le démarreur sans appuyer sur l'accélérateur. Si le moteur se met en route au ralenti, accélérez progressivement pour éviter de l'étouffer. Si le moteur ne part pas sur le ralenti, tirez le starter en position intermédiaire.

L'embrayage

Il est à commande au pied, de type normal **ou complété par un dispositif auxiliaire centrifuge**, dont le rôle est de provoquer automatiquement : soit le débrayage dès que le régime moteur tombe au-dessous d'une certaine limite, soit un embrayage progressif lorsque le régime moteur dépasse cette limite.

Dans ces conditions, tout calage du moteur devient impossible et vous pouvez :

1^o Arrêter la voiture sans débrayer au pied, même si une vitesse est enclenchée et repartir ensuite par simple pression du pied sur l'accélérateur, à condition toutefois que la vitesse enclenchée soit la 1^{re} ou la 2^e.

2^o Suivre le rythme de la circulation, si lent soit-il, dans les encombrements, sans changer de vitesse : il suffit d'appuyer plus ou moins sur l'accélérateur.

3^o Démarrer en côte sans toucher à la commande d'embrayage au pied : enclenchez la 1^{re} vitesse et accélérez en lâchant le frein à main.

A partir de 1 000 tr/mn, l'embrayage se comporte comme un embrayage ordinaire.

Dès que le moteur atteint ce régime, c'est-à-dire **lorsque la voiture roule ou lorsque le starter est tiré pour le démarrage, les changements de vitesse doivent se faire en débrayant au pied.**

Dans tous les cas où l'effort demandé au moteur est faible, c'est-à-dire dans les encombrements en ville ou sur route (accélérateur non à fond), vous pouvez, dans chaque combinaison de la boîte, laisser tomber la vitesse notablement en dessous des limites inscrites sur le compteur.

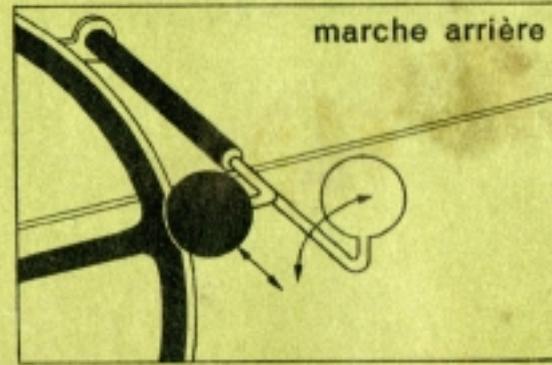
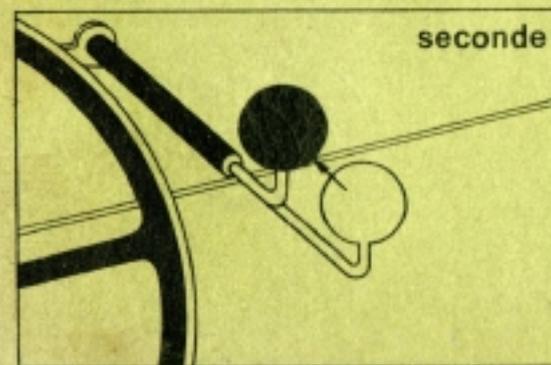
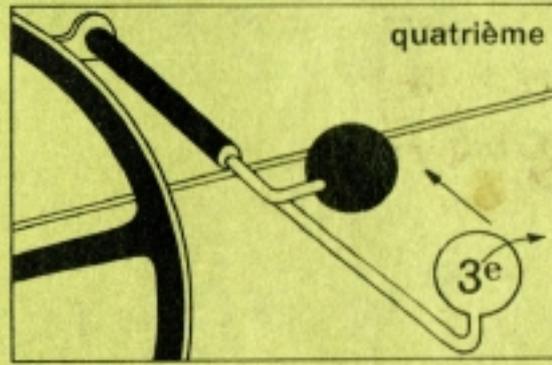
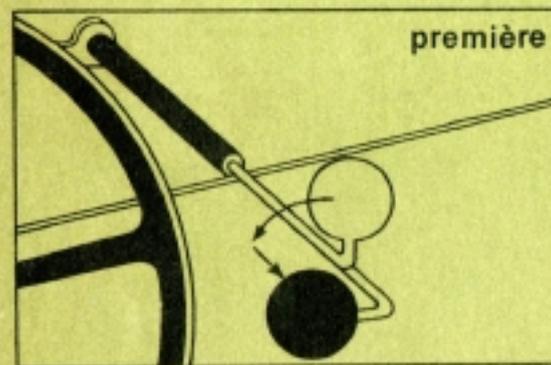
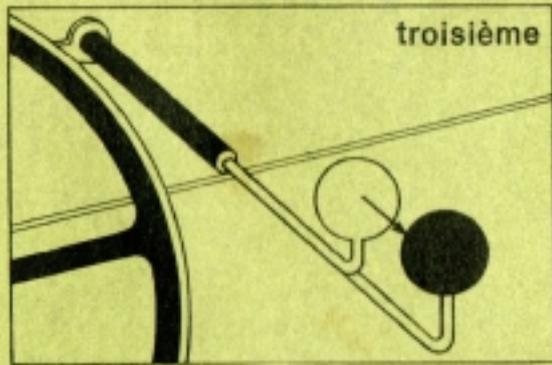
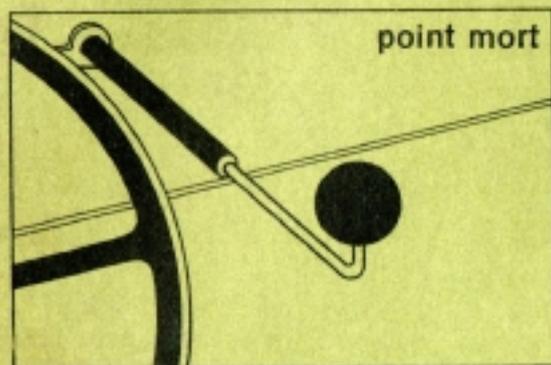
Par contre, dès que l'effort demandé au moteur est important, montez ou rétrogradez les vitesses en respectant les repères du compteur et en débrayant au pied.

En descente, un ralentissement **important** peut provoquer le débrayage du moteur, réembrayez immédiatement celui-ci en donnant un léger coup d'accélérateur **avant que votre voiture ne prenne de la vitesse en roue libre.**

Mise en route

Lorsque la voiture est munie de l'embrayage auxiliaire centrifuge, **le moteur ne peut être mis en route qu'au démarreur ou à la manivelle.**

Ne cherchez jamais à le lancer soit par remorquage, soit en laissant la voiture prendre de la vitesse dans une descente, vous n'y parviendriez pas, car étant arrêté il est et restera désaccouplé de la transmission. En exécutant cette manœuvre, en descente particulièrement, vous risqueriez les plus graves ennuis mécaniques.



Changement de vitesses

Débrayez à **fond**. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité. Enclenchez-les à fond. De 4^e en 3^e, tirez bien à fond.

— Changez de vitesse, dès que l'aiguille du compteur atteint le trait rouge correspondant, pour éviter de pousser le moteur à des régimes excessifs.

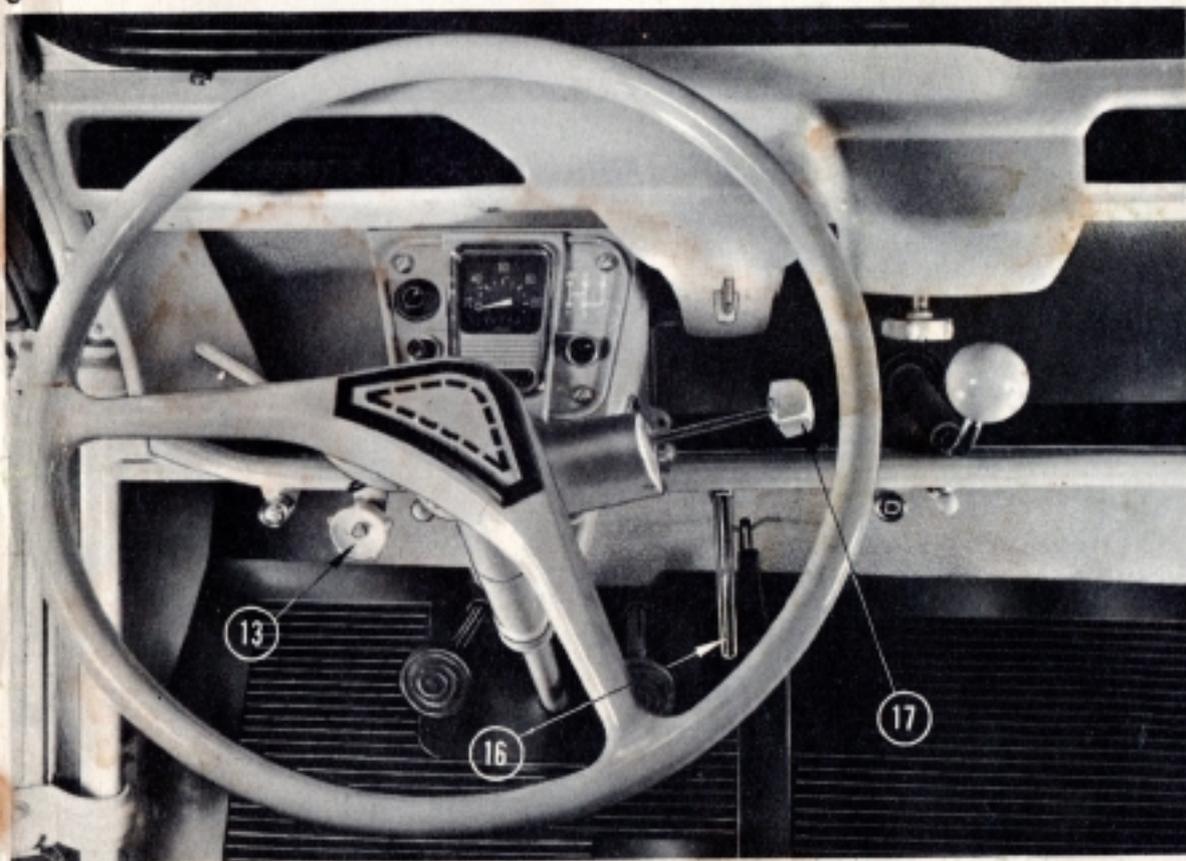
— En côte, n'hésitez pas à « rétrograder » les vitesses pour ne pas laisser peiner le moteur à des régimes trop bas.

Freins

Avant de freiner, vous ne devez ni débrayer, ni mettre le levier au point mort. Inutile de donner des coups de freins brutaux, freinez paisiblement et progressivement, vous épargnez vos pneus.

Frein à main

Pour le serrer, tirez-le et enclenchez-le en tournant la poignée légèrement vers la droite. Assurez-vous que l'encliquetage **16** est correct (fig. 8).



Réglage des phares

Ces appareils sont munis de deux dispositifs de réglage distincts. L'un permet de les régler en route, l'autre à l'arrêt.

En route, l'assiette de la voiture varie suivant sa charge. Vous **devez** régler la portée du faisceau lumi-

neux suivant cette charge. Faites le réglage de cette portée sur l'éclairage « Code ». Pour ne pas être éblouissants, les feux de croisement — c'est-à-dire les « codes » — ne doivent pas vous précéder de plus de 50 mètres ; pour être efficaces, ils doivent porter à 30 ou 40 mètres.

Tout en roulant, vous trouverez facilement le bon réglage en tournant le bouton cranté **13** (fig. 8). Vous **diminuerez** la portée de l'éclairage en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre ; vous **l'augmenterez** en le tournant en sens inverse.

A l'arrêt, la portée et l'orientation latérale de chaque phare peuvent être modifiées en agissant sur l'é-crou six pans fixant le phare sur sa rotule support.

Avertisseurs et éclairage

Le combiné **17** situé sous le volant, à droite, commande les avertisseurs et l'éclairage (fig. 8).

Les avertisseurs se commandent en **appuyant** sur le dé : **légèrement** pour l'avertisseur de ville, à **fond** pour l'avertisseur de route.

Les feux **AV** et les feux **AR** se commandent en **tournant** le dé dans une des trois positions suivantes :

- **O** : aucun éclairage.
- **V** : éclairage « Ville ».
- **R** : éclairage « Route ».

De la position **V** ou **R**, vous passez à l'éclairage « Code » (feux de croisement) en **éloignant** la commande du volant.

12

Avant = 15 kg 250
 Arrière = 1400

81064 87 300 187.5
 26 F
 73 let
 81290
 81064

Changement de roue

Mettez, autant que possible, la voiture sur sol horizontal. Bloquez le frein à main. Placez la cale en bois sous la roue diagonalement opposée à celle que vous voulez changer et vers l'extérieur du véhicule.

Si la route est en pente, calez cette roue du côté de la descente. Placez le cric dans les logements prévus à l'avant des portes AV ou à l'arrière des portes AR (fig. 9). Présentez l'embase du cric nettement sous la voiture. Incliné au début, il se redressera au cours du levage.

SUR 2 CV AZ-AM :

avant d'opérer, comme indiqué précédemment, commencez par enlever l'enjoliveur : dévissez sa vis centrale de fixation en vous aidant du 6 pans de la manivelle.

Au remontage, serrez cette vis centrale sans la bloquer exagérément.

AV = 1,6
 AR = 1,8

Pneus

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

Voici les pressions à respecter, mesurées à froid en kg/cm² (1) :

Dimensions	Pneus AV	Pneus AR	Roue de secours (2)
125-380 X à chambre incorporée (3)	1,250	1,400	1,600
135-380	1,000	1,100	1,300

(1) Les pressions ci-dessus, exprimées en kg/cm², peuvent être transposées en Bar, unité pour unité.

Le Bar est la nouvelle unité de pression. Un Bar = 1 kg/cm² (à 2 % près).

(2) Rectifiez la pression au moment de l'utilisation ou aussitôt que possible après.

(3) En cas de crevaison, la réparation des pneumatiques à chambre incorporée exige l'emploi d'un outillage spécial. Adressez-vous à l'Agent Citroën le plus proche.

Respectez l'écart des pressions entre l'avant et l'arrière, votre tenue de route n'en sera que meilleure.

Nota. - Nous vous demandons de ne jamais utiliser d'autres pneus que ceux indiqués sur le tableau précédent.

Tous les 6 000 km, permutez les roues en diagonale; vous éviterez ainsi que les quatre pneus s'usent inégalement. Après permutation, rétablissez les pressions correctes.

Pneumatiques 135-380 X

Ces pneus sont, en principe, réservés aux voitures circulant dans les pays d'Outre-mer.

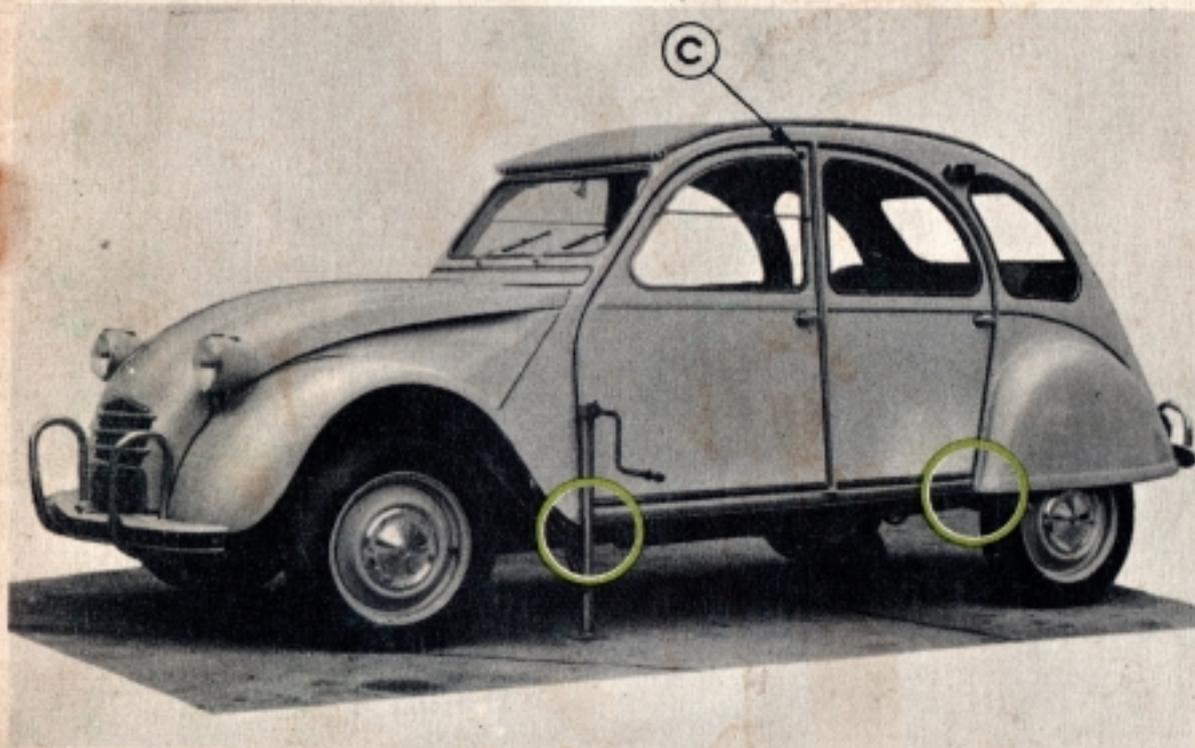
Les pressions de gonflage sur terrain normal sont :

1,2 kg/cm² à l'avant et 1,4 à l'arrière (Roue de secours : 1,6).

Sur pistes caillouteuses, portez les pressions à 1,5 kg/cm² à l'AV et à l'AR.

Pour franchir à **allure modérée** les zones sableuses particulièrement molles, vous pouvez abaisser les pressions à 1 kg/cm² à l'AV et à l'AR.

IMPORTANT — En dehors de ces utilisations particulières, revenez aux pressions normales.



Quelques petits conseils pour terminer

Défiez-vous des modifications de réglage ou d'organe qu'on vous proposera pour « améliorer » les performances car la 2 CV est un inépuisable banc d'essai pour le bricoleur et l'accessoiriste. Pourtant telle qu'elle sort de l'Usine,

votre 2 CV comporte tout ce qu'il faut pour être utile et agréable.

N'utilisez que des pièces détachées d'origine.

La suspension et la tenue de route de la 2 CV permettent de rouler vite sur des chemins défoncés. L'expérience est amusante. N'en faites pas une habitude ; ménagez votre

2 CV comme vous le feriez pour n'importe quelle autre voiture.

Lorsque vous descendrez une côte en 4^e, votre vitesse pourra dépasser notablement 95 km à l'heure. N'exagérez pas, épargnez votre mécanique.

Ne fatiguez pas votre moteur, pour monter les côtes n'hésitez pas à « descendre » les vitesses. A la condition de ne pas dépasser les limites marquées sur le compteur, roulez aussi longtemps que vous voulez en 2^e ou en 1^{re}. La 2 CV ne chauffe pas.

Handwritten notes:
 55518, 08191
 16 1650, 81553
 24, 196





CONFORT
CV

Sièges

Pour mettre la **banquette avant** à la position qui vous convient, commencez par la déverrouiller en faisant tourner la clavette de verrouillage de l'armature centrale (fig. 11), de façon à amener la broche d'arrêt en regard de l'ouverture prévue pour son dégagement. La banquette étant ainsi libérée, basculez-la vers le volant. Dégagez de leur logement les tétons situés à droite et à gauche sous l'armature tubulaire (fig. 12).

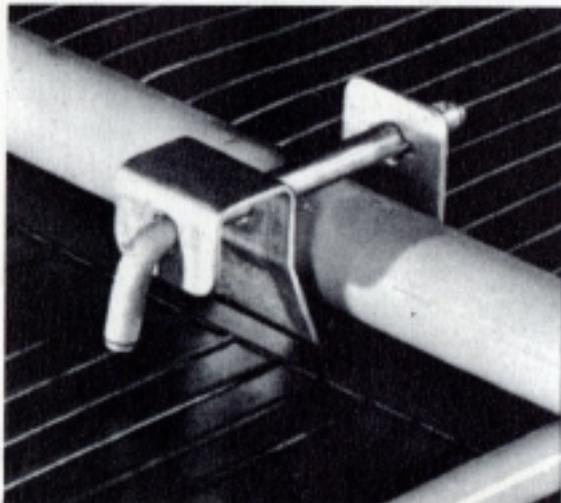
La **banquette arrière** se dégage de la même façon en ayant au préalable déverrouillé l'arrière (fig. 13).

Sièges sur 2 CV AZ-AM

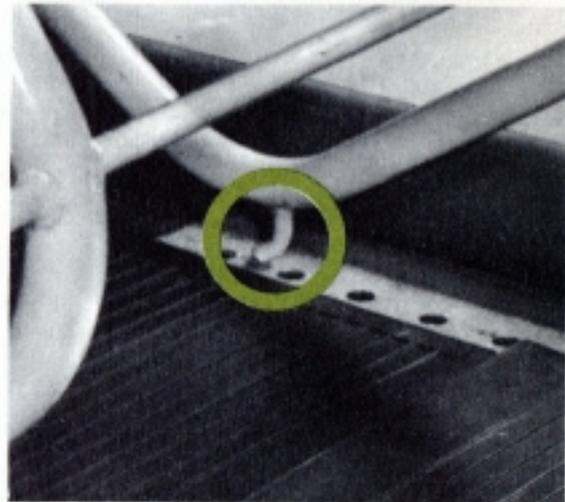
— Le réglage longitudinal de la **banquette AV** se fait en abaissant la manette située à portée de la main droite du conducteur : amplitude de coulissement 15 cm (7 crans). Pour enlever la banquette, ramenez vers l'AR le verrou 1 (fig. 13 bis) en le soulevant, puis basculez la banquette vers l'AV pour dégager ses tétons de fixation (fig. 12).

N'omettez pas de verrouiller la banquette après sa remise en place.

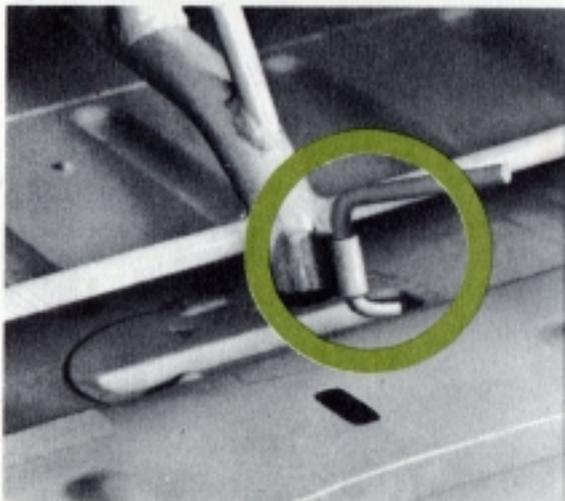
11



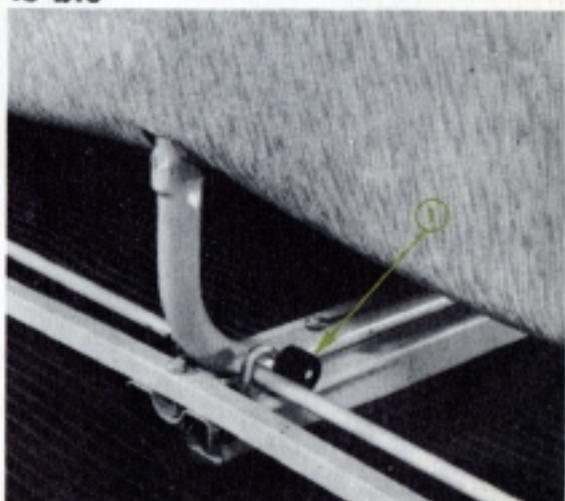
12



13



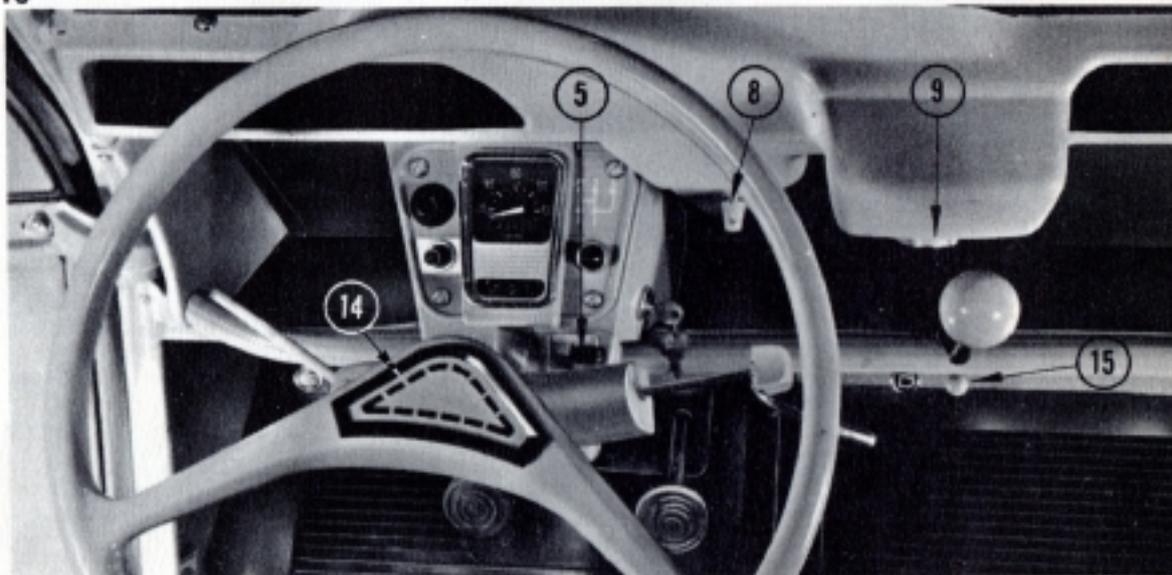
13 bis



— Pour enlever la **banquette AR**, décrochez d'abord la tringle du vide-poches en la soulevant de ses deux supports situés aux extrémités, droite

et gauche, inférieures de la lunette. Déverrouillez ensuite la banquette (fig. 13), puis basculez-la vers l'AV.

10



Aération, ventilation

Ouvrez plus ou moins le volet d'auvent en tournant le bouton 9 (fig. 10) dans le sens des aiguilles d'une montre. L'aération est souvent agréable, même lorsque le chauffage fonctionne.

Vous pouvez également, soit entr'ouvrir les glaces mobiles des portières avant en appuyant sur leur poussoir de verrouillage — elles se maintiendront d'elles-mêmes entrebaillées, en roulage — soit les ouvrir complètement : relevez-les, de façon à engager à fond le téton de fixation dans l'anneau caoutchouc C (fig. 9).

Chauffage (fig. 10)

Assurez-vous que le petit levier 5 est bien en position basse (marquée « chauffage » sur le tableau) puis tirez les boutons rouges 14 (admission de l'air chaud côté conducteur et 15 côté passager).

Demi chauffage : Repoussez à votre gré soit le bouton 14 (gauche), soit le bouton 15 (droite).

Suppression du chauffage : Repoussez les 2 boutons 14 et 15.

Désembuage et dégivrage (fig.10)

Principe de fonctionnement : Une partie de l'air pulsé servant au chauffage de la voiture peut être dirigée vers la face interne du pare-

brise au lieu d'être dirigé vers les pieds du conducteur.

Mode d'emploi : Pour **désembuer** le pare-brise, assurez-vous que le chauffage côté conducteur est ouvert, c'est-à-dire, que le bouton rouge 14 est tiré. Puis relevez complètement le petit levier 5 vers la position marquée « dégivrage » sur le tableau. Enfin faites basculer la manette 8 vers la droite.

Pour **dégivrer** le pare-brise, laissez le bouton rouge 14 et le levier 5 dans la position indiquée précédem-

ment mais faites basculer la manette 8 vers la gauche.

Remarque : Le levier 5 commande une vanne dont l'action consiste à orienter l'air chaud pulsé soit vers le pare-brise, soit vers les pieds du conducteur. A fond de course, la totalité de l'air chaud est ainsi consacrée à réchauffer soit le pare-brise, soit les pieds du conducteur. Mais en laissant le levier dans une position intermédiaire vous répartissez l'air chaud dans les deux directions.

Ecran de calandre (fig. 15)

L'écran se fixe en engageant d'abord les 2 pattes élastiques aux extrémités des barrettes et, ensuite, les crochets dans les logements prévus à cet effet entre calandre et capot (1 en haut, 2 en bas).

Quand la température est inférieure à 10° C, mettre l'écran.

Quand la température est supérieure à 15° C, enlever l'écran. Entre 10 et 15° C vous pouvez l'utiliser à votre gré.

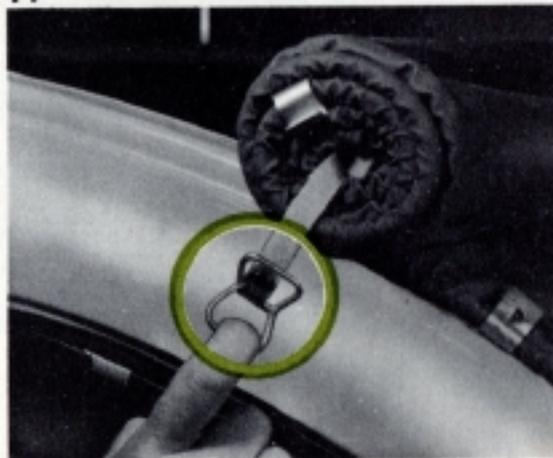
Toit ouvrant

La capote de toit peut prendre 2 positions, capote arrêtée au piedmilieu ou à hauteur de la glace arrière.

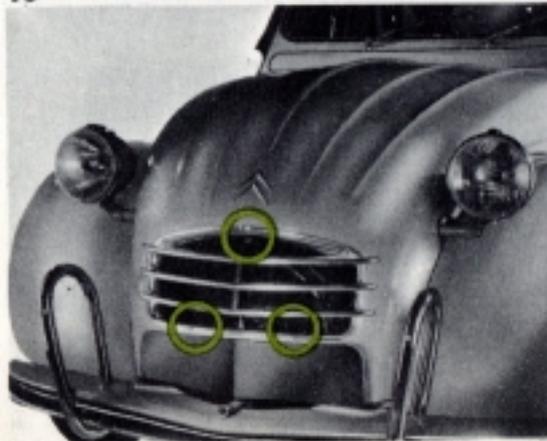
Pour ouvrir la capote, tirez l'anneau situé d'un côté de celle-ci ; vous ferez ainsi sortir la sangle. Prenez cette sangle à pleine main et tirez-la vers l'avant de la voiture ; le crochet de la traverse sortira de son pontet. Répétez la même opération de l'autre côté de la capote. Roulez-la, et, pour l'arrêter, engagez les boutonnières métalliques dans les ergots fixés sur le haut de la caisse (fig. 14).

Quand vous la refermerez, vérifiez que les crochets de maintien de la traverse AV sont correctement engagés sous leur pontet.

14



15



La capote de coffre (pour les types non munis de porte métallique) se manœuvre de la même façon, mais en tirant vers le bas.

Nota — Ne jamais laisser sécher, en position enroulée, la capote mouillée.

Plafonnier sur 2 CV AZ-AM.

Il est situé au-dessus de la portière gauche et l'interrupteur se trouve sur l'appareil lui-même.

Fixation ceintures de sécurité

Votre voiture est munie des renforts et perçages nécessaires à la fixation des pitons destinés à l'accrochage de ceintures de sécurité pour les sièges AV.

4 points d'attache ont été prévus sur le plancher : ils permettent de monter 2 ceintures sous-abdominales.

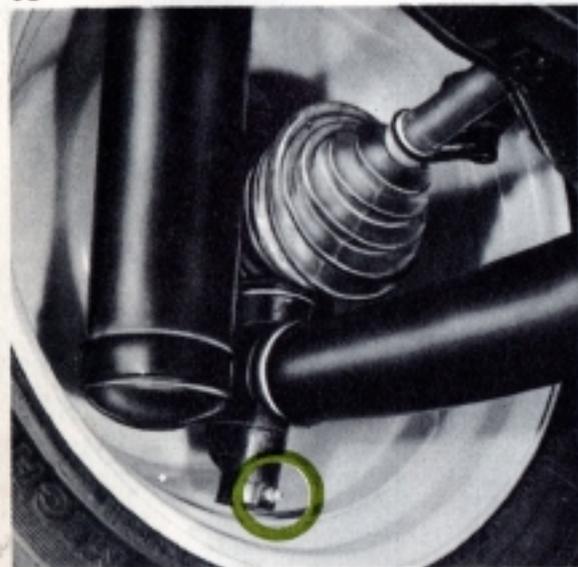
Pour cette pose, adressez-vous à votre agent CITROËN.



ENTRETIEN

CV

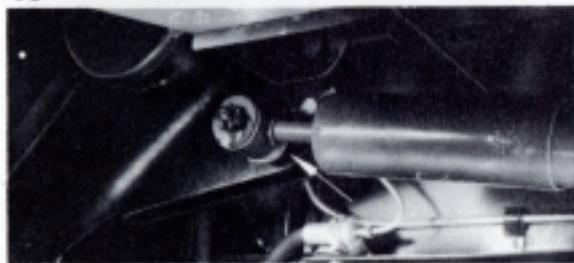
16



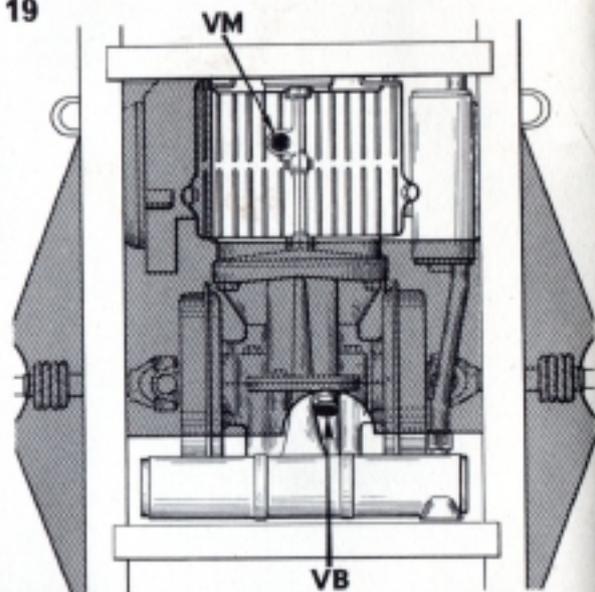
17



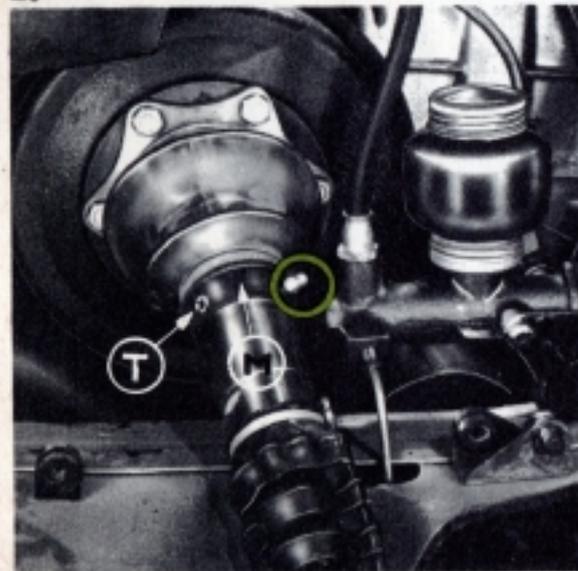
18



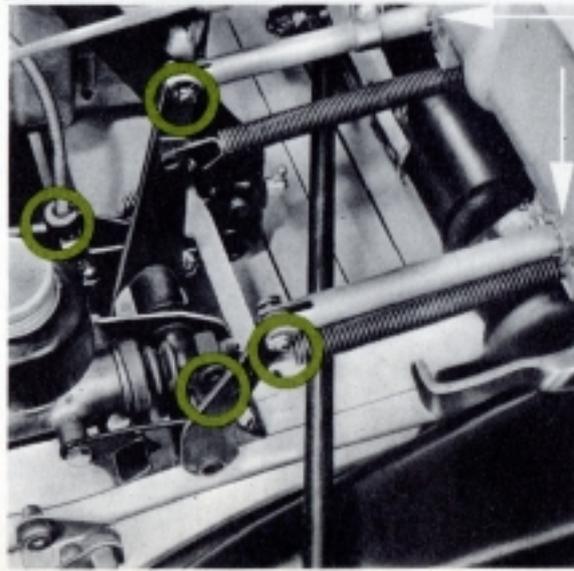
19



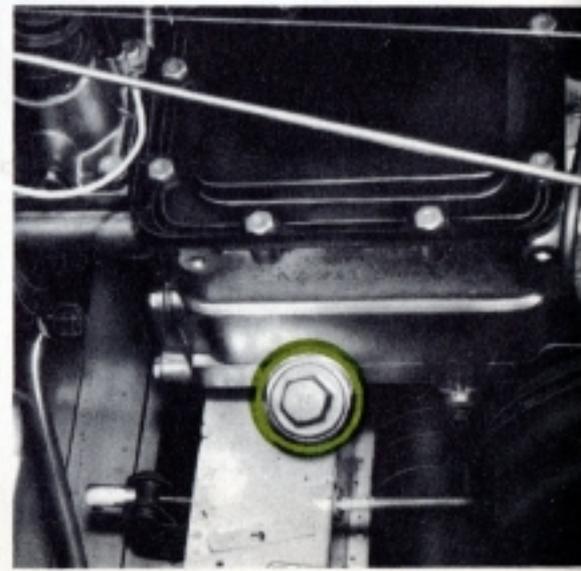
20



21



22

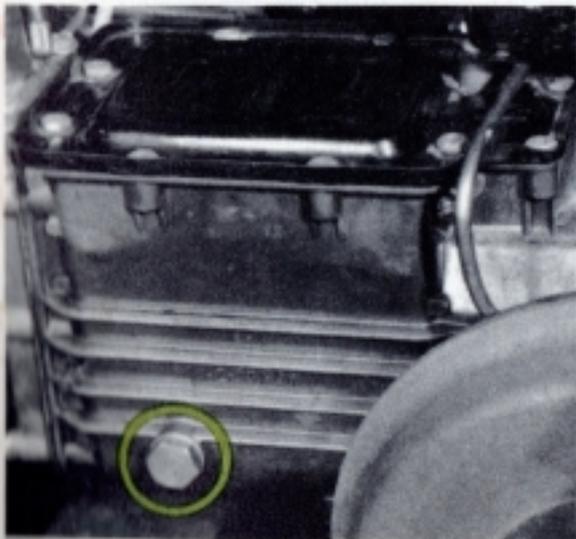


Un bon conseil

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

Guide de graissage

Pour la lubrification, ne faites pas d'expériences ni de mélanges. Suivez le **22 A**



vez les conseils des Agents Citroën qui sont en possession d'un Tableau de Correspondance des HUILES et GRAISSES à employer dans nos véhicules.

Été comme hiver, **pour le moteur**, utilisez soit une huile détergente de viscosité SAE 20, soit une huile multigrade 10 W 30.

Pour les pays à température dépassant communément + 30° C utilisez une huile multigrade 20 W 40.

Pour les pays froids (États-Unis du nord, Canada, Suède) utilisez une huile multigrade 5 W 20.

Nous vous rappelons que nous déconseillons formellement d'ajouter à ces huiles un produit d'addition quelconque, vous pourriez en le faisant, vous exposer à de graves mécomptes !

Enfin, pendant les premiers 5 000 km, surveillez le niveau d'huile du moteur tous les 250 km.

Ne graissez jamais la bague d'articulation située sous le capot en haut du levier de changement de vitesses ni les bagues de coulissement de la tige de commande.

Observez le plan de graissage suivant :

Tous les 5 000 km :

1) Graissage des axes de pivot

d'essieu avec de la graisse pour cardans :

1 graisseur (fig. 16) et son symétrique de gauche.

2) Graissage des mâchoires à coulisse des transmissions avec de la graisse pour roulements.

2 graisseurs : 1 à gauche (fig. 20) et son symétrique de droite.

Introduisez un peu de graisse et « gymnastiquez » la voiture de bas en haut. Répétez l'opération jusqu'à ce que la graisse sorte par le trou de trop-plein **T** (fig. 20) sous le manchon **M**; essuyez l'excédent.

3) Graissage des quatre couteaux des bras de suspension, avec de l'huile moteur et au pinceau : 2 à l'AV et 2 à l'AR (fig. 17 et 18)

4) Graissage des articulations et des tiges de pédales : versez quelques gouttes d'huile moteur en 4 points et sur la partie coulissante des tiges de pédales en 2 points (fig. 21).

5) Vidange du moteur

Si les conditions de travail de votre 2 CV sont dures, vidangez tous les 3 000 km.

Le bouchon de vidange VM est situé sous le carter moteur (fig. 19).

La vidange doit être exécutée à **chaud**. Contenance du carter : 2 litres.

Utilisez toujours de l'huile neuve du même type et de la même marque que celle qui se trouve dans le carter. N'oubliez pas de refermer l'orifice de remplissage (fig. 5).

- 6) **Vérification du niveau de la boîte de vitesses** : le niveau d'huile doit arriver au bas du bouchon (fig. 22 ou 22 A); l'appoint se fait avec de l'huile S.A.E. 80 « extrême pression ».

NOTA. Si le kilométrage parcouru annuellement est faible, les graissages et la vidange du moteur doivent être effectués une fois par an au minimum.

Tous les 20 000 km

1) **Vidange de la boîte de vitesses.**

Le bouchon de vidange VB est sous le carter de boîte (fig. 19); la vidange doit être exécutée à chaud. Contenance du carter : 0,900 litre (huile S.A.E80 « extrême pression »).

- 2) **Graissage du câble d'embrayage**, avec de la graisse châssis-cardan.
- 3) **Graissage du câble compteur**, avec de la graisse pour roulements.
- 4) **Vérification du fonctionnement du clapet de reniflard d'huile.**

Nota

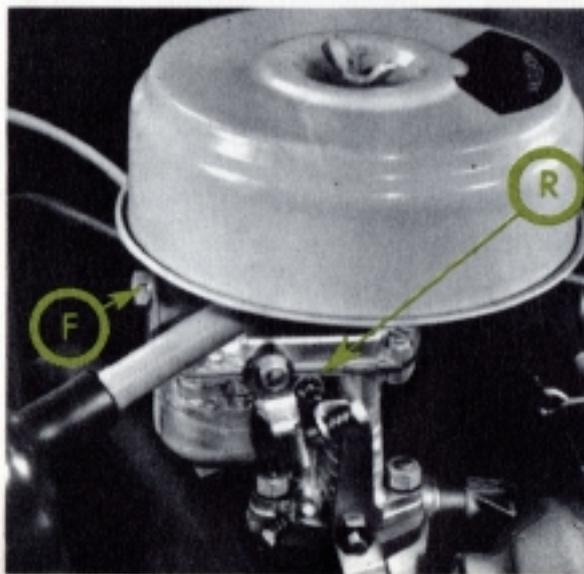
Les opérations des alinéas 2, 3 et 4 ne peuvent être exécutées correctement que par un Agent Citroën.

Carburateur (fig. 23, 24 et 25).

Pour le carburateur ne changez rien au réglage d'origine. A la rigueur vous pouvez nettoyer : le gicleur de ralenti **R** en soufflant seulement ; le filtre d'arrivée d'essence en toile métallique **F** sur l'autre face du carburateur.

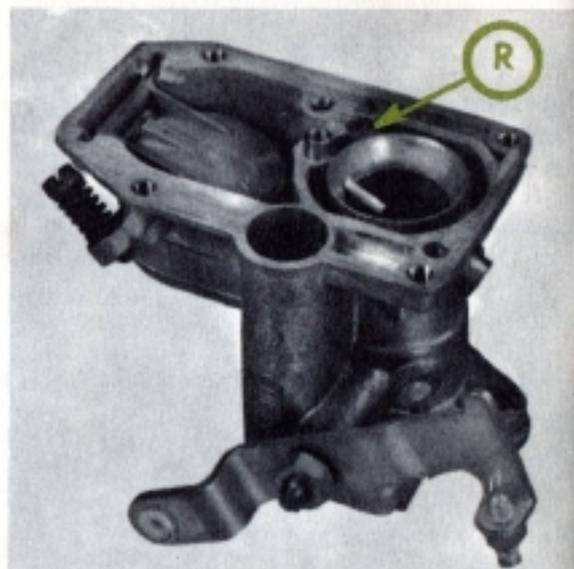
23

Carburateur Solex



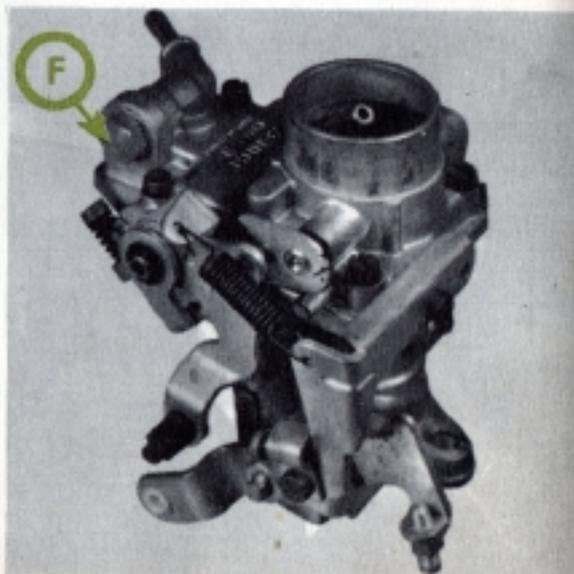
24

Carburateur Zenith



25

Carburateur Zenith



(Enlever le filtre à air, puis le couvercle pour accéder au gicleur R)

Démontage d'une bougie

Débloquez et commencez de dévisser avec la clé à tube, puis coiffez l'extrémité supérieure de la bougie avec le tube caoutchouc fourni dans l'outillage.

Achevez le dévissage et sortez la bougie.

Pour le remontage, **coiffez la bougie avec le tube caoutchouc, engagez son filetage dans la culasse**, puis achevez le serrage avec la clé à tube.

Filtre à air

Les prescriptions de nettoyage sont portées sur le couvercle.

Batterie

Vérifiez-en souvent le niveau, surtout en été. Il doit dépasser le sommet des plaques de 1 à 2 cm, pas davantage, dans chaque élément. S'il y a lieu, complétez avec de l'eau distillée; **n'ajoutez jamais d'acide.**

A la longue, les bornes et les cosses peuvent se sulfater (sels grimpants). Desserrez-les, nettoyez-les, remplacez la rondelle feutre isolante, **après l'avoir trempée dans de l'huile de ricin**, et resserrez-les.

La meilleure précaution contre le gel est d'avoir toujours une batterie bien chargée.

Normalement chargée (25° Baumé), une batterie résiste à - 29° C.

A demi chargée (20° Baumé) elle résiste encore à - 15° C.

Déchargée (10° Baumé), elle éclate à - 5° C.

Une batterie éclatée est irréparable.

Lavage et nettoyage

La capote et les panneaux intérieurs des portières sont en tissu plastifié; on peut les laver de la même façon que la carrosserie; pas de précaution spéciale.

Pour le nettoyage et le détachage n'employez pas n'importe quel produit, faites-vous conseiller par un Agent Citroën.

Si, pour le nettoyer, vous voulez extraire le tapis caoutchouc avant, enlevez préalablement la pédale d'accélérateur en la tirant à son point d'attache supérieur.

Réfection d'éraflures ou de dommages légers causés à la peinture

Vous pouvez faire vous-même ou faire exécuter à peu de frais ces petites réparations sans procéder à de grand revoilage en utilisant

les bombes aérosols « SOUDEE SPRAY » qui contiennent des peintures pour retouches séchant à l'air dont nous avons contrôlé les teintes et la qualité.

Les conditions d'emploi de ce matériel sont simples et figurent sur l'emballage.

Ces bombes, vendues dans le commerce de détail, existent dans toutes les teintes CITROEN. La couleur de la peinture est portée sur l'emballage.

Exemple : CITROEN - GRIS ROSE AC 136

Pour éviter toute erreur dans le réassortiment de la teinte, nous avons muni chaque voiture d'une plaquette ronde en aluminium portant la référence de la peinture.

Exemple : AC 136

Cette plaquette, visible en ouvrant le capot, est fixée sur l'auvent côté droit.

Pneus

Tous les 6 000 km, permutez les roues en diagonale; vous éviterez ainsi que les quatre pneus s'usent inégalement.

Chargement et remorquage du véhicule

En plus des passagers, ne mettez pas plus de 50 kg de bagages.

Si vous transportez des marchandises au lieu de passagers, ne dépassez pas 250 kg de charge en plus du conducteur. Si les objets transportés sont très denses, mettez soit des planches, soit du contreplaqué sur la surface AR et la roue de secours.

Pour remorquer éventuellement la voiture, il existe des anneaux spéciaux à l'extrémité des longerons. Attelez aux 2 anneaux à la fois.

Caractéristiques

Capacité (en litres)

Réservoir	20
Boîte de vitesses (huile)	0,9
Carter moteur (huile)	2
Freins hydrauliques (liquide spécial)	0,5

Distribution électrique

6 volts, batterie de 45/50 Ah

Principaux réglages

Bougies

AC-43 F ou Marchal 35.
Écartement des électrodes : 0,6 à 0,7 mm.

Culbuteurs

Jeu à chaud : admission 0,20 mm
échappement 0,20 mm

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 des voitures neuves. 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 utilisiez des pièces « adaptables », vous payeriez plus cher sans certitude de qualité et vous perdriez le bénéfice de notre garantie.

Echange - Usine

L'« Échange-Usine » des moteurs se distingue de l'« Échange-Standard » à prix forfaitaire uniforme : avec l'« Échange-Usine » vous ne payerez que le prix résultant de l'état du moteur usagé que vous rendez. Et vous n'attendrez pas. Les « Échanges-Usines » bénéficient de la même garantie de 6 mois que nos voitures neuves. Ils bénéficient également de la 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 : les Catalogues de nos pièces détachées, les Dictionnaires de réparation. (Ces ouvrages sont destinés aux réparateurs plutôt qu'aux usagers.)

