

CITROËN

IMPRIMÉ EN FRANCE

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
117 à 167, Quai de Javel - PARIS

CITROËN

BERLINE **2** CV
(TYPE AZL)

NOTICE D'ENTRETIEN

Votre attention est précieuse.

Les points les plus importants de cette notice sont rappelés sur un memento collé au verso du pare-soleil.

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

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

NOTICE D'ENTRETIEN

DE LA BERLINE

2 CV

(TYPE AZL)



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

INDEX ALPHABÉTIQUE

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.

Définissez-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 75 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 surmultiplié, votre vitesse pourra dépasser notablement 75 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 sur le compteur.

Quand vous roulez de nuit, réglez vos « codes » pour être sûr de ne pas éblouir.

Et maintenant, bonne route avec votre 2 CV !

Société Anonyme André CITROËN.

	Pages		Pages
Ampermètre	16	Huile du moteur (vidange) ...	26
Aération	33	Identité du véhicule	38
Batterie (entretien)	23	Indicateur de direction	17
Boîte de vitesses (vidange)...	30	Jauge (essence).....	8
Capacités des réservoirs et car- lers	38	Jauge (huile).....	7
Capote	34	Lubrifiants	25
Carbureteur	17	Niveaux	
Chauffage	33	» (huile, essence, freins). 7 et 8	
Coffre arrière	36	» (batterie)	23
Code (éclairage)	13	Outils de bord	22
Compteur kilométrique	16	Pneus (pression)	24
Cric	21 et 22	» (dimensions)	38
Débrayage	9	Pompe à essence	17
Dégivreur-désembueur.....	16	Phares (réglage)	14
Démarrage	8	Reniflard	28
Départ à chaud et à froid ...	9	Renseignements divers	38
Dimensions (hors tout).....	38	Révision aux 500 km	5
Eclairage	13 et 14	Rodage	11
Ecran de calandre	20	Routes	21
Embrayage	9	Sièges (réglage).....	32
Essuie-glace	16	Surmultiplié.....	11
Filtre à air	24	Tableau de bord	16
Filtres à essence	20	Vérifications spéciales	30
Freins	15 et 24	Vidange (boîte)	31
Garantie	5	Vidange (moteur).....	26
Graissage	25	Vitesses	11

POINTS IMPORTANTS

- Graissage : tous les 1 500 km.
- Ne graissez jamais la bague d'articulation située en haut du levier de changement de vitesse sous le capot ni les bagues de coulissement de la tige de commande.
- Vidange du moteur : tous les 3 000 km.
- En toutes saisons utilisez une huile de viscosité S.A.E. 20 ou multigrade S.A.E. 10 W/30 (voir page 27).
- Pendant les 5 000 premiers kilomètres, surveillez le niveau d'huile du moteur tous les 250 km.
- N'abusez pas du starter.
- N'emballiez pas le moteur à froid.
- Réglez bien vos codes en roulant de nuit (voir page 14).
- Permutez 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. Dépose de la grille et du ventilateur. Réglage de l'écartement des vis platinées et du point d'avance.
4. Mise en marche du moteur.
5. Vérification de la garde de la pédale d'embrayage.
6. Réglage des excentriques de frein et purge des canalisations.
7. Vidange de l'huile du moteur.

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

CONDUITE

Vérifiez au départ :

a) le niveau d'huile du moteur : il ne doit jamais descendre en dessous du repère « MINI » porté sur la jauge (fig. 1). Si

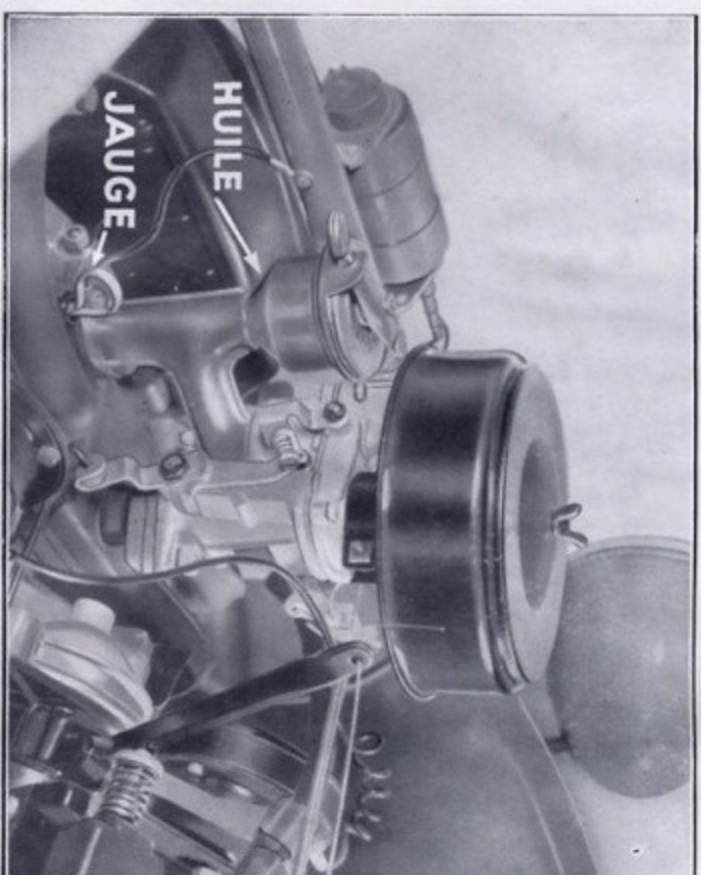


Fig. 1. — JAUGE ET REMPLISSAGE D'HUILE
(Vue 3/4 arrière gauche du moteur)

par contre il dépasse le repère MAXI, l'excédent d'huile est brûlé immédiatement en pure perte (entre les repères *mini* et *maxi* il y a 0,500 litre d'huile environ).

Jaugez à froid, voiture bien horizontale. N'oubliez pas de

8. Plein du moteur ⁽¹⁾.
9. Vérification du niveau d'huile de la boîte de vitesses.
10. Vérification du serrage des écrous de fixation du carburateur. Resserrage des écrous de fixation des tambours de frein AV.
11. Resserrage des tubulures d'admission et d'échappement.
12. Réglage des culbuteurs et du ralenti.
13. Resserrage des écrous de roues.
14. Resserrage des vis fixant les traverses AV et AR.
15. Vérification du parallélisme et du braquage des roues.
16. Vérification du niveau de la batterie, resserrage des bornes.
17. Vérification du serrage des bornes de la dynamo, du démarreur et des barrettes.
18. Vérification du réglage et du fonctionnement des phares, de la lanterne et des feux rouges AR, de l'essuie-glace, du stop et des feux de direction.
19. Vérification du débit de la dynamo.
20. Vérification de la fermeture des portes.
21. Resserrage des écrous de fixation des pare-chocs. Vérification de la fermeture du capot.
22. Vérification des points d'accrochage de la capote.
23. Pose des ailes AV.
24. Graissage des articulations.

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

fermer l'orifice de remplissage, si vous avez remis de l'huile.
 b) le niveau de l'essence : la jauge se trouve dans l'orifice du réservoir.

c) vérifiez au moins une fois par mois le niveau du liquide

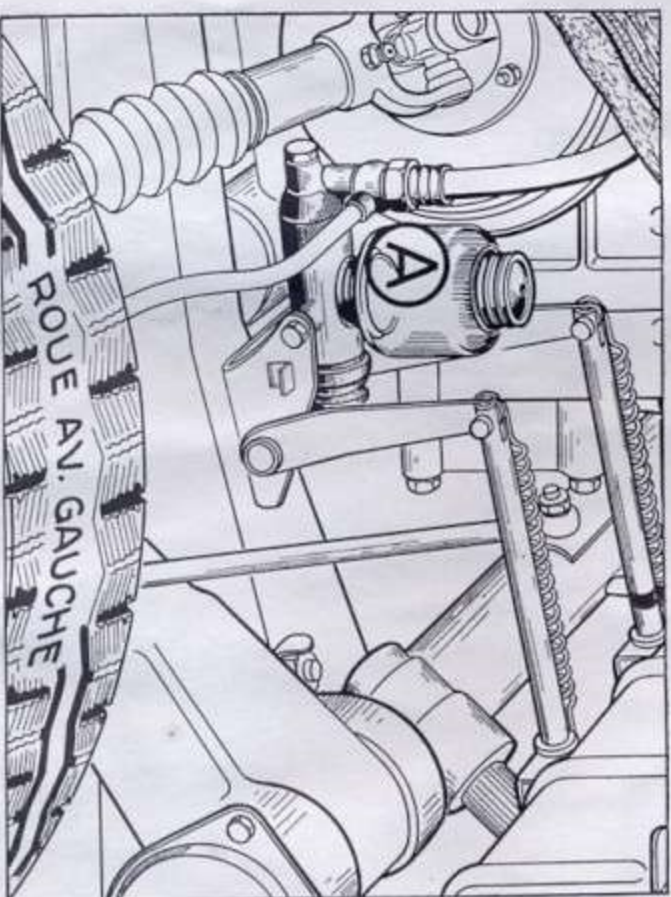


Fig. 2. — RÉSERVOIR DU LIQUIDE POUR FREINS (A)

spécial pour freins qui ne doit jamais être au-dessous du repère « Danger ».

Pour compléter le niveau le cas échéant, n'utilisez que du liquide spécial pour freins hydrauliques.

Démarrage

Mettez le contact (fig. 7).

Assurez-vous que le levier de vitesse est bien au point mort (bague blanche en B page 12) et n'appuyez pas sur la pédale d'embrayage.

Lorsque le moteur est froid :

1° Ne touchez pas à l'accélérateur ;

2° Avec la main droite tirez le starter complètement à fond et avec la main gauche tirez la commande de démarreur (fig. 7) ;

3° Dès que le moteur tourne de lui-même, lâchez la commande du starter. Celle-ci se placera automatiquement en position intermédiaire permettant au moteur de tourner sans risque de laver les cylindres à l'essence. Si à ce moment le moteur s'arrête, recommencez le mouvement en maintenant le starter complètement tiré un peu plus longtemps ;

4° Après environ une minute, repoussez complètement la tirette du starter.

Lorsque le moteur est chaud :

1° Ne touchez pas au starter ;

2° Appuyez à fond sur la pédale d'accélérateur et maintenez-y le pied ;

3° Tirez le démarreur et relevez le pied dès que le moteur est en marche pour éviter qu'il ne s'emballe.

Embrayage

— L'embrayage de la 2 CV est du modèle courant commandé par pédale, toutefois un dispositif auxiliaire centrifuge complète cet organe : il débraye automatiquement dès que le régime du moteur tombe au-dessous d'une certaine limite et embraye progressivement au-dessus.

Dans ces conditions, tout calage du moteur devient impossible. En conséquence :

1° Vous pouvez arrêter la voiture sans débrayer au pied, même si une vitesse est enclenchée, et repartir ensuite par simple pression sur l'accélérateur. Cette possibilité simplifie considérablement la conduite dans les encombrements ;

2° Pour démarrer en côte, accélérez à fond après avoir enclenché la première vitesse, en même temps lâchez le frein à main sans vous occuper de la pédale de débrayage ;

3° En terrain plat, vous pouvez en général démarrer sur la seconde. La commande auxiliaire assure un démarrage progressif ;

4° Dans les encombrements vous pouvez suivre le train de la circulation, si lent soit-il, sans changer de vitesse, il suffit d'appuyer plus ou moins sur l'accélérateur.

— Lorsque le régime du moteur dépasse 1 000 tours/minute 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 comme de coutume.

— N'abusez pas des facilités et de l'agrément de conduite que vous procure l'embrayage centrifuge, profitez-en chaque fois que l'effort demandé au moteur est faible, c'est-à-dire dans les encombrements urbains ou sur route, à petite allure, lorsque l'accélérateur n'est pas à fond. Vous pouvez alors, dans chaque combinaison de la boîte, laisser tomber la vitesse notablement en dessous des limites inscrites sur le compteur. Par contre, dès que vous demandez un effort important au moteur (montée d'une côte, l'accélérateur étant à fond par exemple) ne laissez pas trop tomber le régime, rétrogradez les vitesses lorsque l'aiguille atteint les limites inscrites sur le compteur.

Le moteur ne peut être mis en route qu'au démarrage 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 découplé de la transmission. En exécutant cette manœuvre, en descente particulièrement, vous risqueriez les plus graves ennuis mécaniques.

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 sur le compteur et qui sont :

17 km/h en 1^{re},
35 km/h en 2^e,
55 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 sur le compteur ; vous épargnerez votre mécanique qui durera ainsi bien plus longtemps.

Changement de vitesses

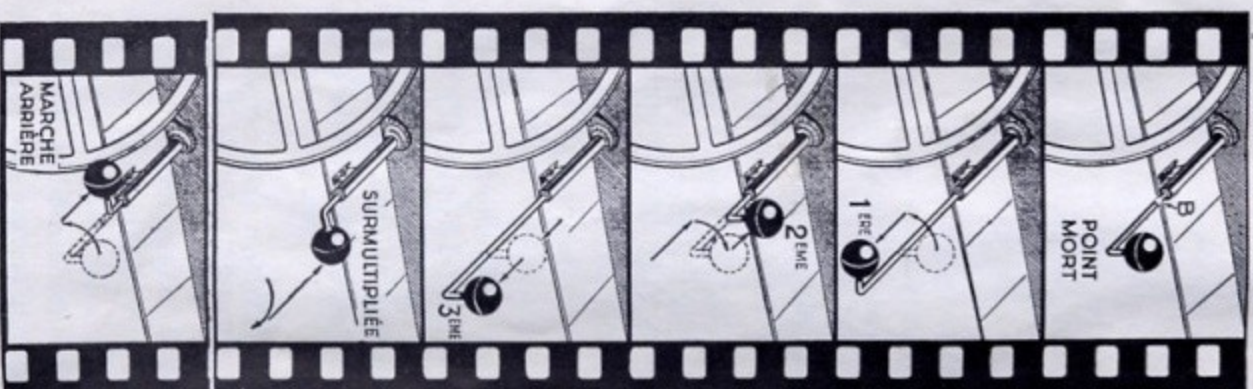
Débrayez à fond. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité. Enclenchez-les à fond. La figure 3 (page 12) vous indique les mouvements à imprimer au levier pour « monter » les vitesses. Pour les « descendre », il suffit de faire les mouvements inverses. Exemple : de 3^e en 2^e « poussez à fond 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.



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.

Avertisseurs et phares

Une manette, sous le volant, commande les avertisseurs, les feux de position, de croisement et de route (fig. 4).

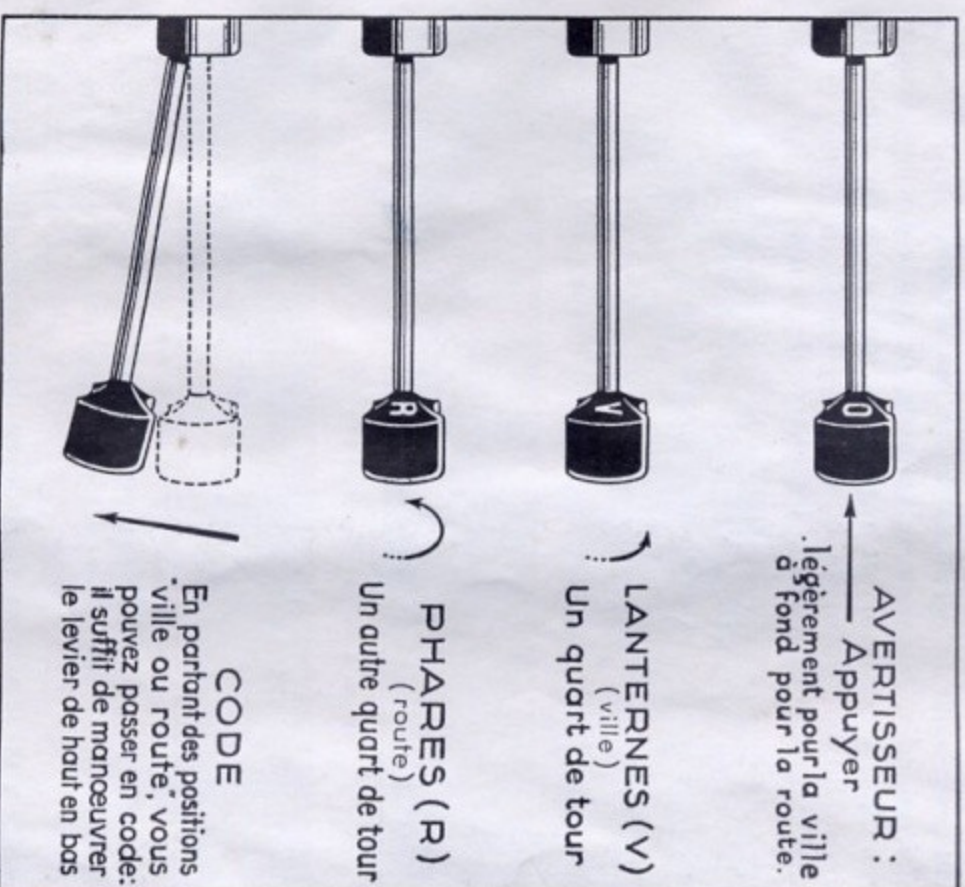


Fig. 4.

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 aussi dangereusement que les phares de route.

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

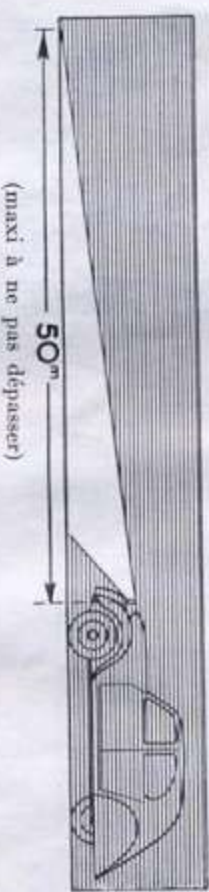


Fig. 5.

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'éclairement).

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.

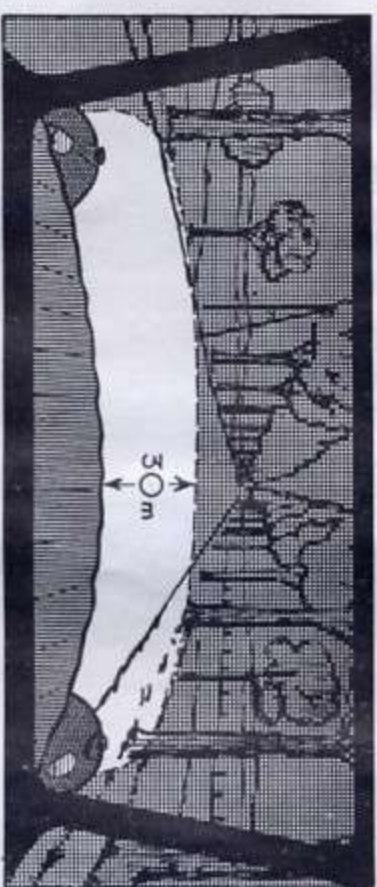


Fig. 6.

Freins

Avant de freiner, vous ne devez ni débrayer ni mettre le levier de vitesse au point mort.

Inutile de donner des coups de freins brutaux ; freinez paisiblement et progressivement, vous épargnez vos pneus.

Le niveau du liquide spécial pour freins (fig. 2) ne doit pas être en dessous de l'indication « Danger ». N'employez jamais d'autre liquide.

Frein à main : pour le serrer, tirez et enclenchez-le en tournant la poignée légèrement vers la droite. Assurez-vous que l'encliquetage est correct.

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 par un Agent Citroën.

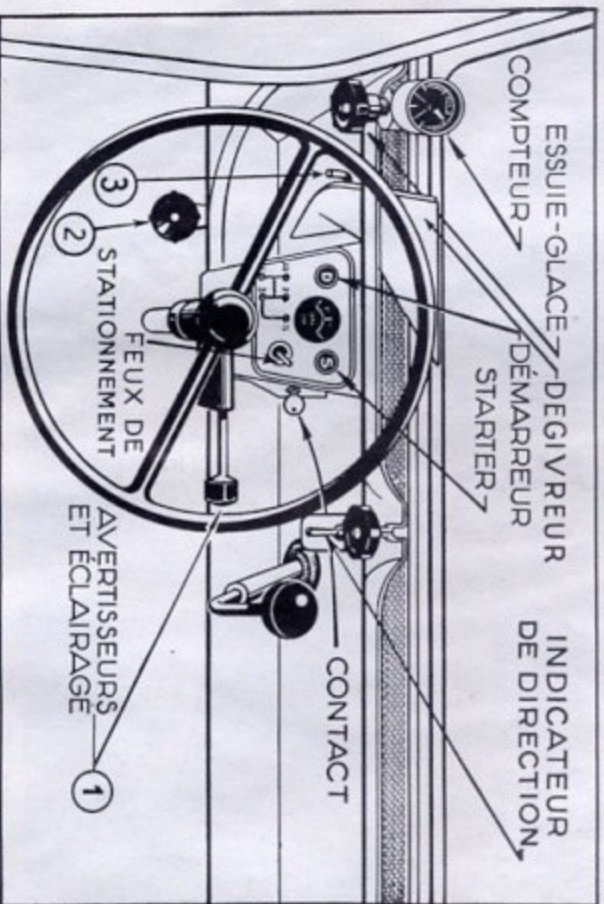


Fig. 7. — TABLEAU DE BORD

Essuiе-glacе mécanique

Il ne marche que lorsque la voiture roule.

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

Dégivreur-désembueur

Il est commandé par un levier situé sur la tubulure, en dessous du boîtier du compteur (3, fig. 7).

Par temps froid n'ouvrez le dégivreur que lorsque le moteur est chaud.

Commande des indicateurs de direction

On interrompt leur fonctionnement en amorçant la manœuvre du côté opposé à celui en cours.

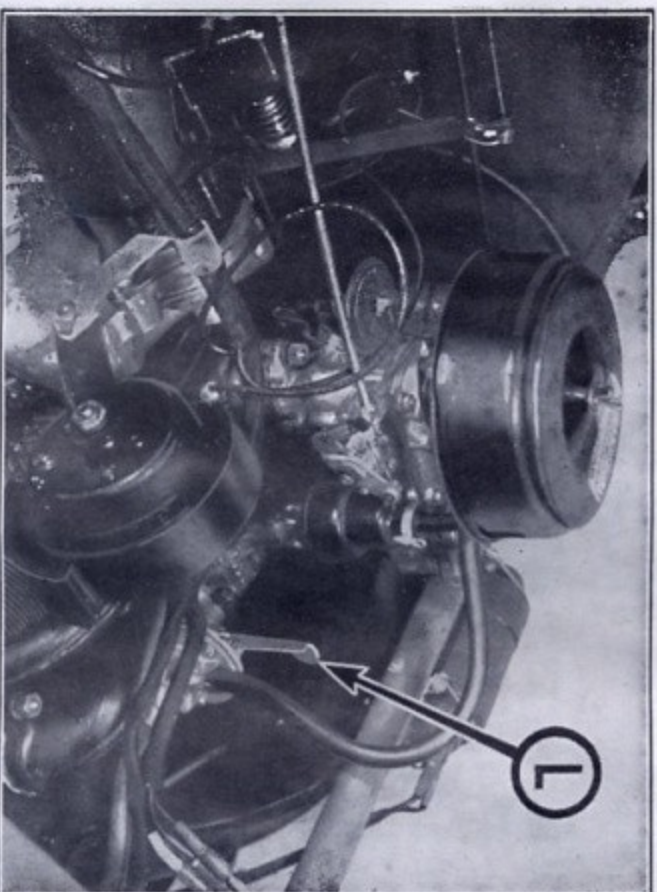


Fig. 8. — POMPE A ESSENCE
(Vue en se plaçant du côté droit du capot)

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, manœuvrez le levier L (fig. 8).

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 de ralenti (R) ⁽¹⁾,

Filtre d'arrivée (F).

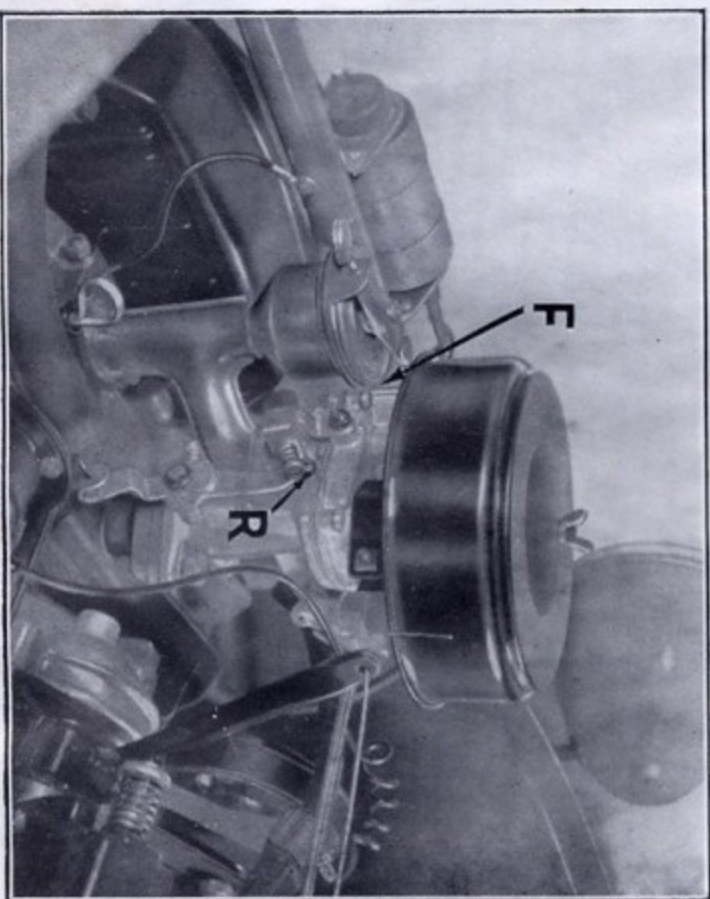


Fig. 9. — (Côté gauche sens de la marche)

Le gicleur de marche, protégé par 2 filtres, ne peut pas se boucher. Il n'a jamais besoin d'être visité. Il est situé dans le

(1) Soufflez ; ne le débouchez jamais avec une aiguille ou un fil métallique.

fond de la cuve et, pour y accéder, il faut démonter le couvercle du carburateur.

Filtres à essence

A. — A l'entrée du carburateur, à côté du raccord de la canalisation (en F fig. 9), il y a un autre filtre constitué par

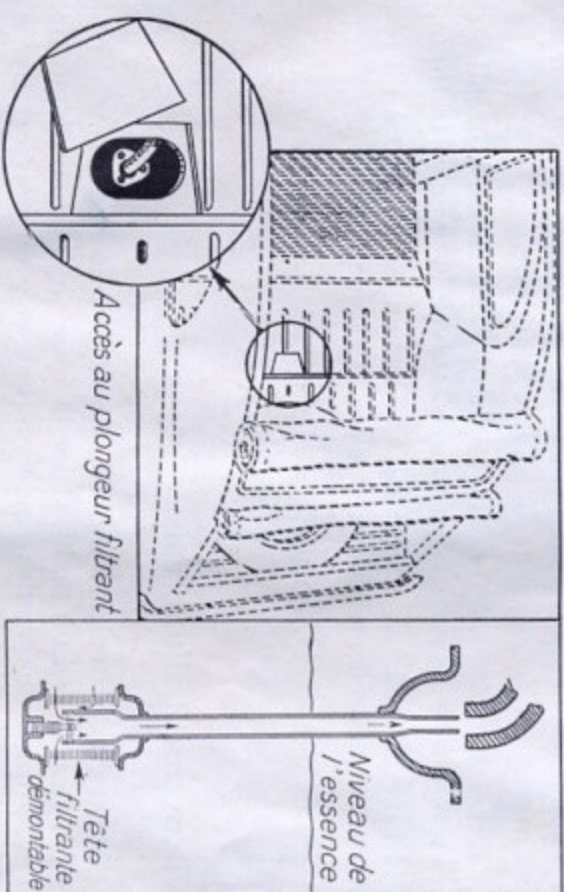


Fig. 10.

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.

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 trouverez dans l'outillage de bord. Il se fixe sur le capot (voir les flèches fig. 11). L'écran est indispensable 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 sur une barrette inférieure du capot.

Quand la température est inférieure à 0° C, fermez les 4 volets mobiles qui sont à la partie inférieure de l'écran et maintenez-les fermés par la sangle élastique.

Entre 0 et 10° C, ouvrez les 2 premiers volets en les repliant à l'intérieur et maintenez-les ouverts avec la sangle élastique.

Entre 10 et 15° C, ouvrez les 4 volets en les repliant à l'intérieur et maintenez-les ouverts avec la sangle élastique.

Au-dessus de 15° C, démontez l'écran.

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).

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 : à l'arrière des portes AR (fig. 12).

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

Vous éviterez de tâtonner en plaçant le moyen de telle

façon qu'un seul toc soit en bas. Enfilez la roue d'abord sur ce toc ; de cette façon, les deux trous supérieurs tomberont

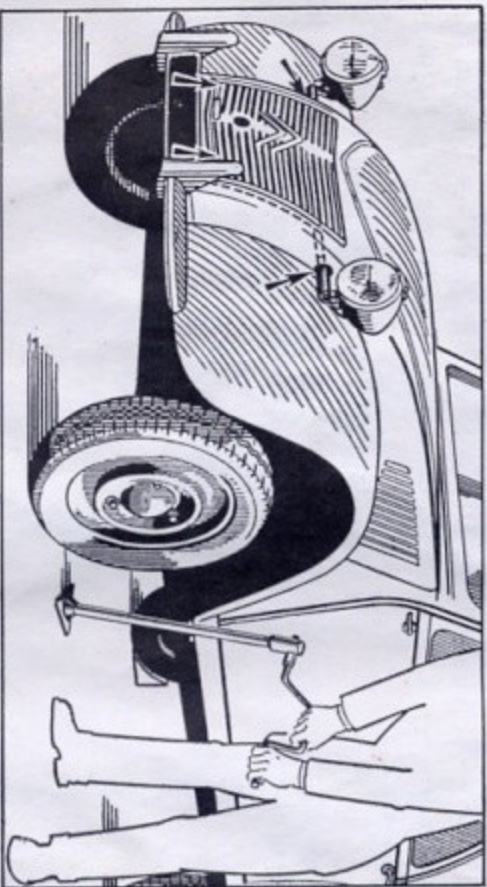


Fig. 11. — POSITION DU CRIC A L'AVANT (ET DE LA CALE AR)

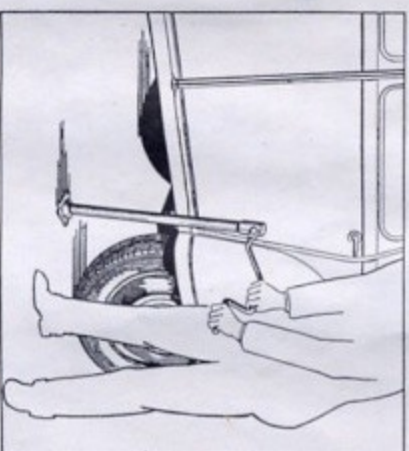


Fig. 12

ront en face des deux autres tocs et, par le poids de la roue, vous empêcherez ainsi le moyen de pivoter.

Outillage de bord

L'outillage livré avec votre voiture comporte :

1 cric — 1 vilebrequin ⁽¹⁾ — 1 cale en bois — 1 écran de calandre — 1 manivelle de mise en marche — 1 jauge d'essence.

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

(1) Le vilebrequin sert à la fois pour les écrous de roue, la commande du cric et le démontage des ailes AV.

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 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.

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 cosses peuvent se sulfater à la longue (sels grimpants). Débranchez les cosses, 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. Eclatée, 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).

Pneus AV	Pneus AR	Roue de secours
1	1,1	1,3

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

Pour obtenir une usure uniforme des pneumatiques, permutuez 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).

1^o Tous les 1 500 km (Avec une graisse pour cardans).

Les axes de pivot d'essieu (fig. 13).

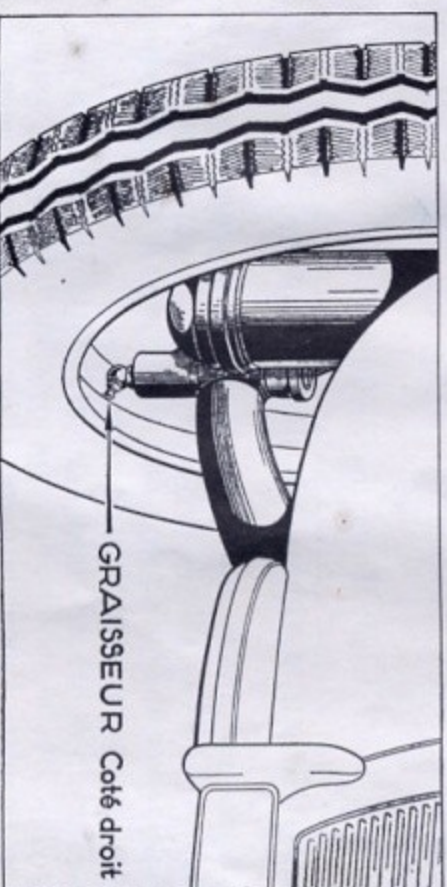


Fig. 13. — (1 graisseur à droite, 1 à gauche) (Jusqu'à suintement)

Les mâchoires à coulisse d'arbre de transmission (fig. 14).

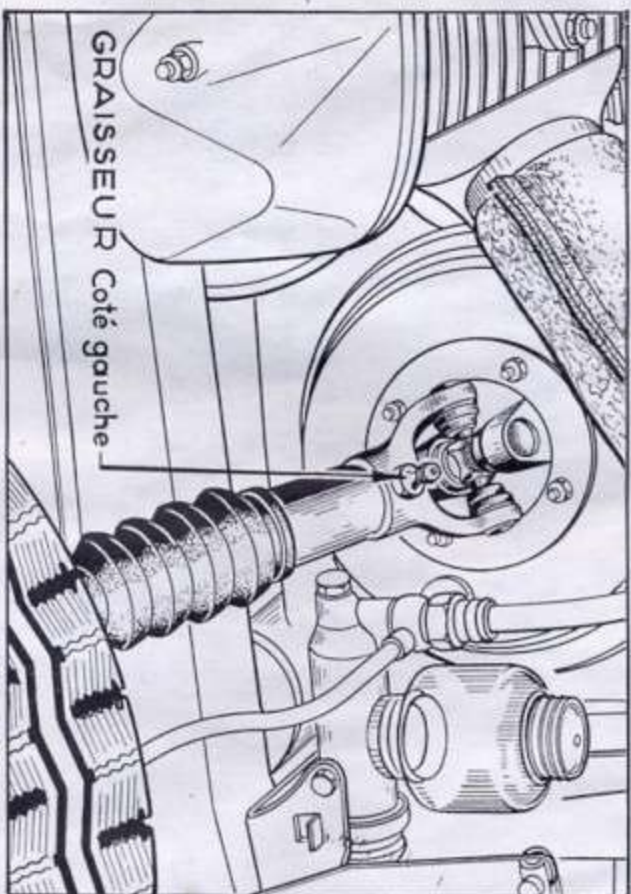


Fig. 14. — (1) graisseur à droite et 1 à gauche

2^e 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 du même type et de même marque que l'huile subsistant dans le carter.

Après 3 000 km, vidangez à chaud le carter (bouchon en VM, fig. 15). 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.

Si vous désirez employer une huile multigrade plus fluide à froid en hiver que la S.A.E. 20, utilisez une S.A.E. fluide 10 W/30.

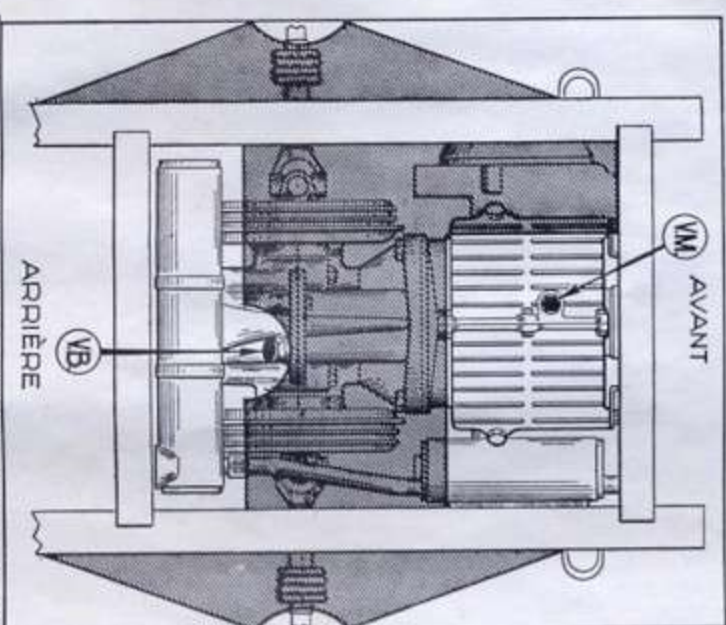


Fig. 15. — BOUCHONS DE VIDANGE (moteur et boîte)
(vus en dessous du véhicule)

B. — Graissages spéciaux

Avec un pinceau graissez les couteaux 2 (fig. 17 et 18).

(Il est nécessaire de nettoyer ces points avant de les graisser). Graissez aussi les articulations (1) : Un peu d'huile moteur en 1, 2, 3, 4 et sur la partie coulissante des tiges de pédales en 5 et 6 (fig. 19).

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

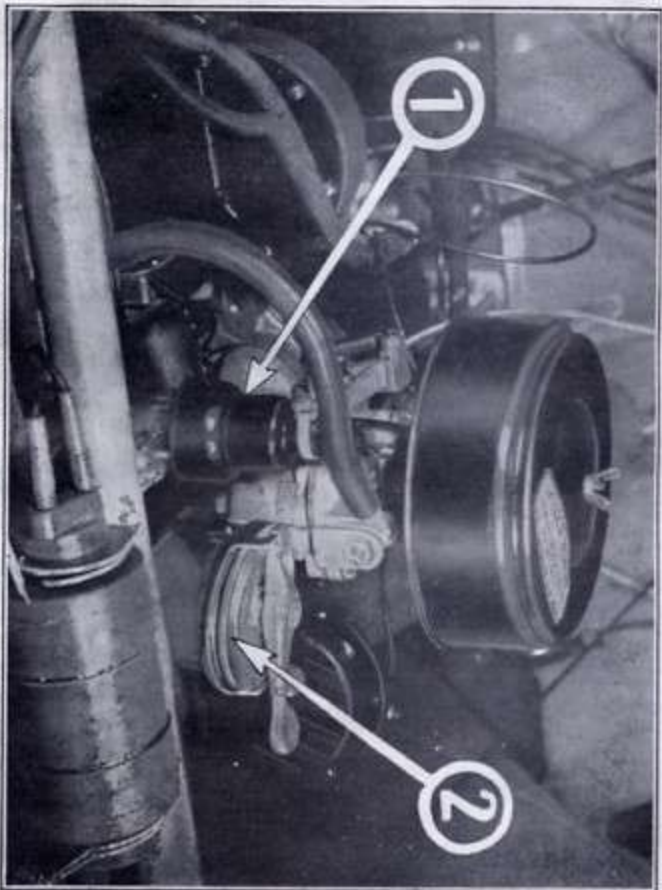


Fig. 16. — RENFLARD D'HUILE (1) (clapet à l'intérieur)
ORIFICE DE REMPLISSAGE (2)

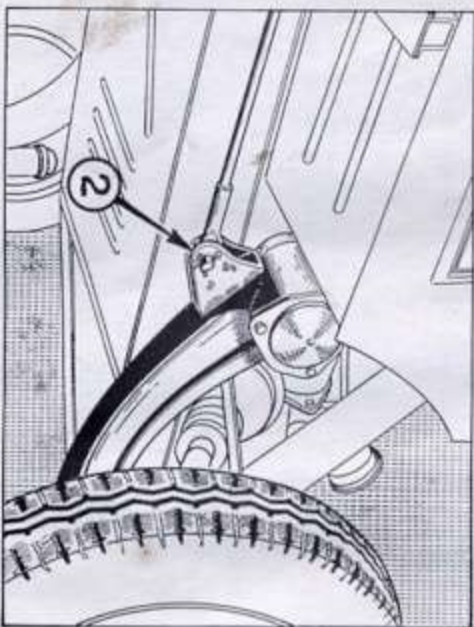


Fig. 17. — Partie avant (suspension)

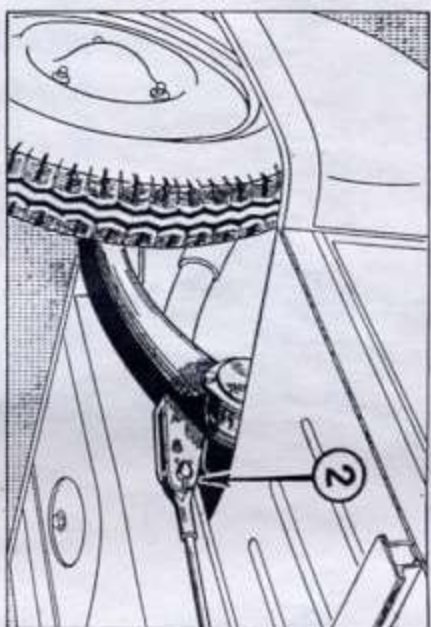


Fig. 18. — Partie arrière (suspension)

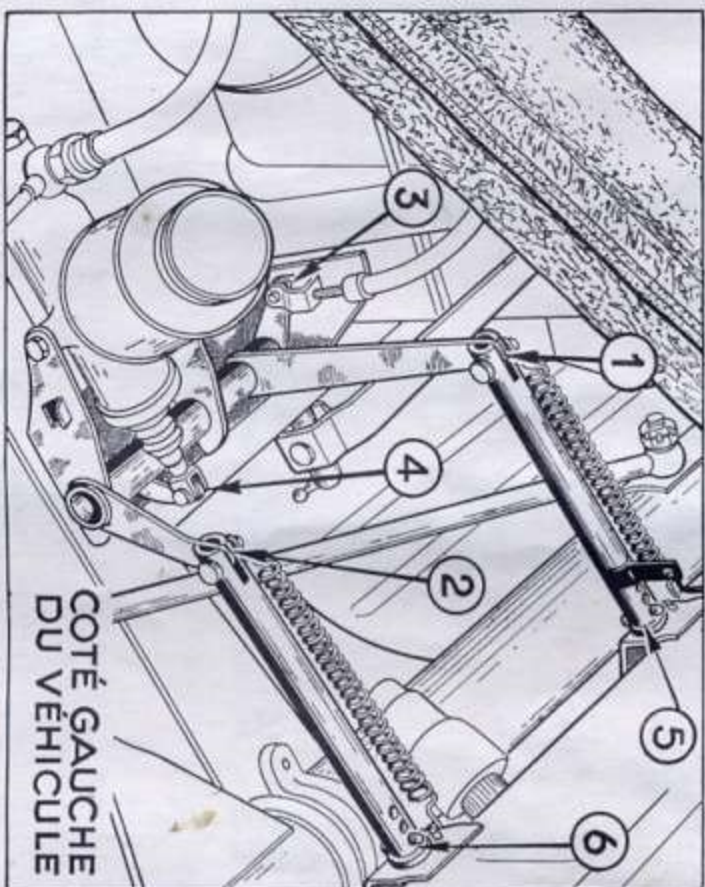


Fig. 19. — GRAISSAGE DES ARTICULATIONS (côté gauche du véhicule)

VÉRIFICATIONS SPÉCIALES

1° Tous les 6 000 km (environ) :

a) Vérifiez le niveau de l'huile dans la boîte (N, fig. 20).

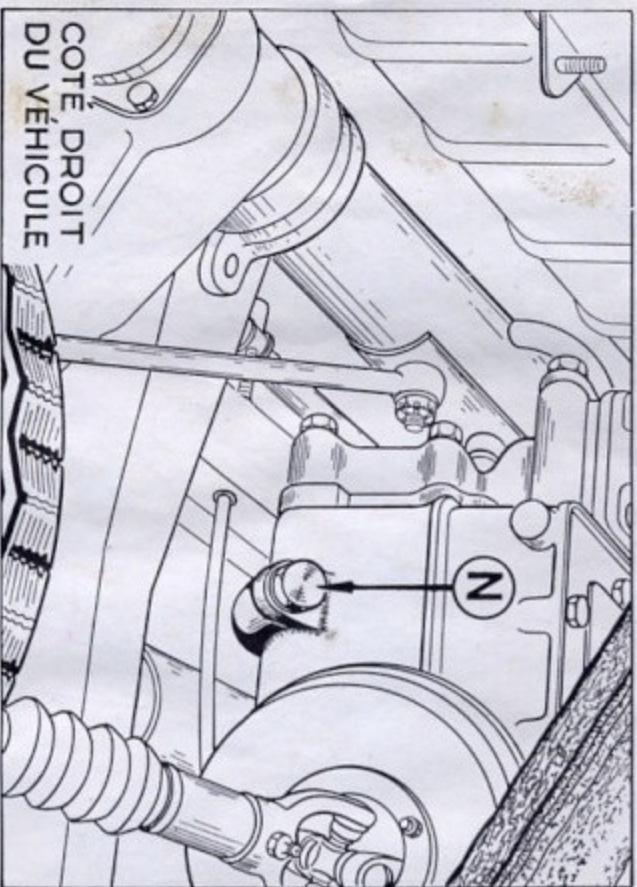


Fig. 20. — BOUCHON DE REMPLISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSES

Le niveau doit arriver au bas du bouchon. Faites l'appoint s'il y a lieu (S.A.E. 80 « extrême pression ») ;

b) Faites vérifier le fonctionnement du clapet du reniflard (fig. 16, page 28) 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 la boîte de vitesses (fig. 15, page 27, en VB) et de remettre un litre très exactement d'huile S. A. E. 80 (fig. 20).

Lavage et nettoyage

Pas de précautions spéciales.

La capote et les panneaux intérieurs de portière sont en tissu recouvert de matière plastique, ils se lavent de la même façon que la carrosserie.

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.

Produits d'entretien

Pour le nettoyage extérieur et intérieur n'employez pas n'importe quel produit, consultez un Agent Citroën.

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 dégager de leurs loge-

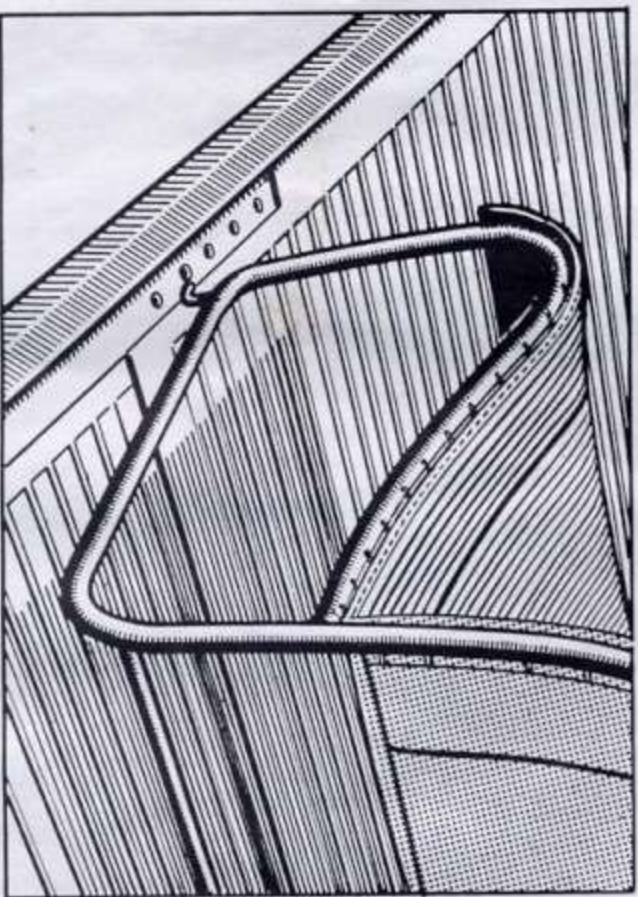


Fig. 21. — RÉGLAGE DE LA BANQUETTE AV

ments les tétons situés sous l'armature du siège, dans le plancher. Remplacez le siège à la position qui vous convient.

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

Dégagez le verrou en le faisant tourner, faites basculer le siège vers l'AV et dégager les tétons (fig. 22).



Fig. 22. — DÉPOSE DE LA BANQUETTE AR

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. 23) à l'aide du petit levier.

Aération

Ouvrez plus ou moins le volet d'auvent en tournant le bouton (fig. 23) 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. Elle se maintiendront d'elles-mêmes entrebâillées, améliorant la ventilation.

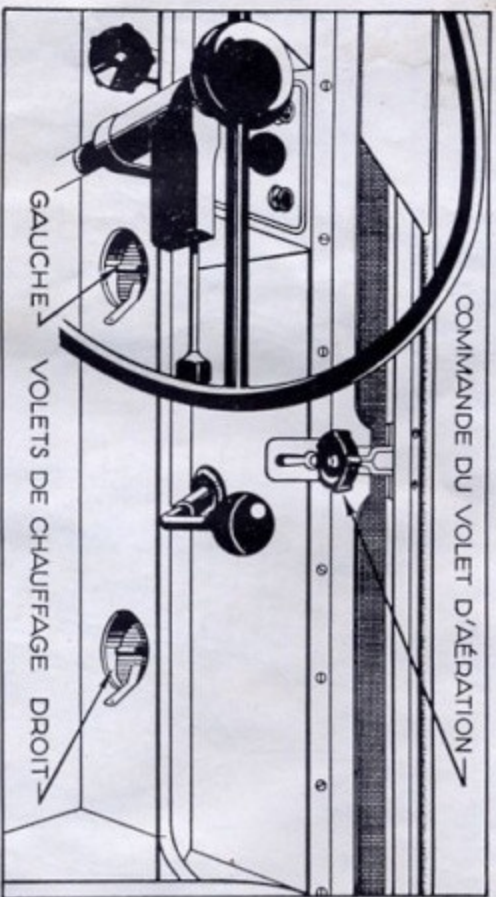


Fig. 23. — CHAUFFAGE ET AÉRATION

Capote

A. — La capote de toit peut prendre 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 boutons métalliques dans les ergots fixés sur le haut de la caisse (fig. 24).

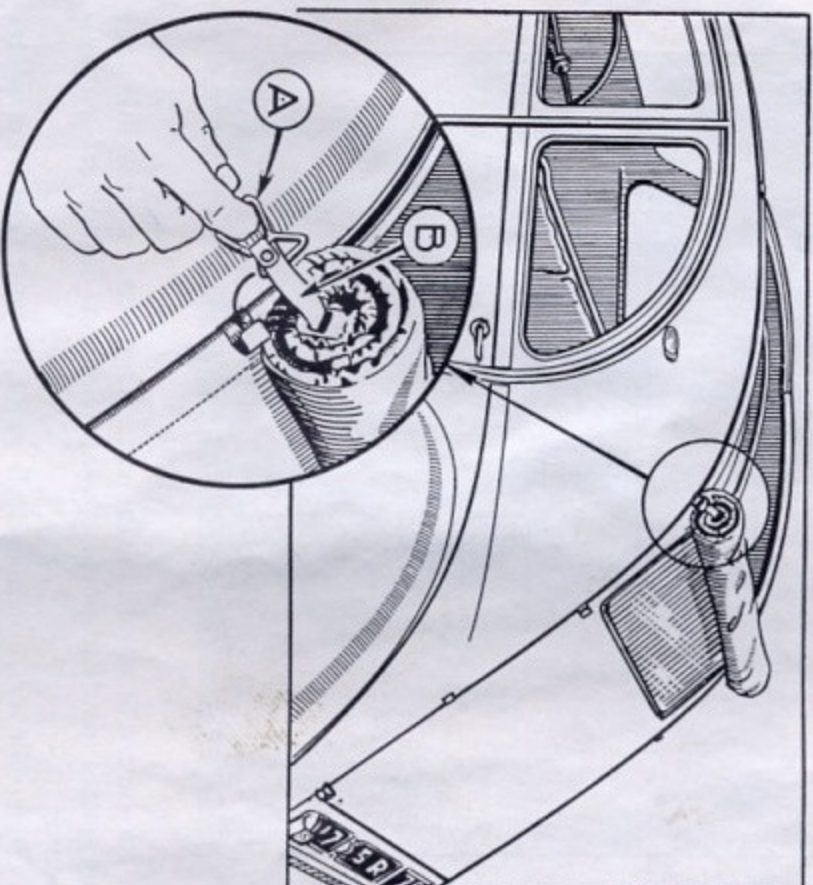
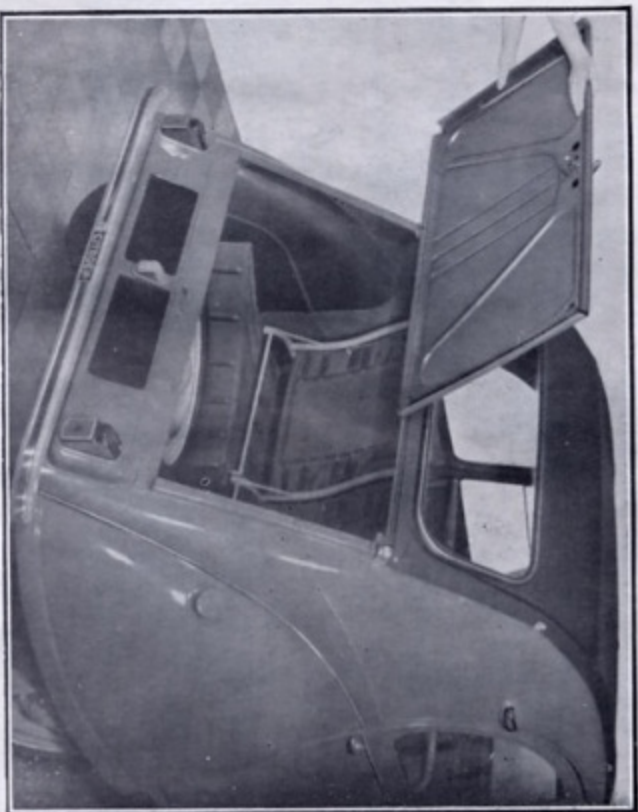


Fig. 24. — CAPOTE EN POSITION 2

B. — La capote à bagages (pour les voitures non munies de porte de malle métallique) se manœuvre de la même façon.

Couvercle de coffre arrière



Le couvercle métallique du coffre à bagages est amovible pour permettre de transporter éventuellement des objets volumineux.

Pour enlever le couvercle il suffit, l'ayant relevé complètement, de le faire coulisser latéralement.

Chargement et remorquage

Vous ne devez pas charger plus de 50 kg de bagages derrière les sièges des places arrière.

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

Si les objets transportés sont lourds, mettez soit des planches, soit une feuille de contre-plaqué 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. Attelez aux 2 anneaux à la fois de préférence.

RENSEIGNEMENTS DIVERS

1^o Capacité (en litres)

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

2^o Dimensions des pneus « Pilote » : 125 × 400.

3^o Identité du véhicule

— Le numéro du châssis (appelé « numéro d'ordre dans la série du type » sur les cartes grises) est inscrit sur une plaque rectangulaire en aluminium fixée sur la deuxième traverse du châssis ;

— Le numéro de coque est inscrit à côté, sur une plaque plus petite ;

— le numéro du moteur est porté sur une plaque rectangulaire en aluminium peinte en rouge et fixée sur le côté droit du carter.

4^o Dimensions (hors tout)

Longueur	3,78 m
Largeur	1,48 m
Hauteur à vide	1,60 m
Empattement	2,40 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 utilisiez des pièces « adaptables », vous paieriez plus cher sans certitude de qualité et vous perdriez le bénéfice de notre garantie.

« Echange-Usine ». — L'« Echange-Usine » des moteurs se distingue de l'« Echange-Standard » à prix forfaitaire unifiée : avec l'« Echange-Usine » vous ne payerez que le prix résultant de l'état du moteur usagé que vous rendrez. Et vous n'attendrez pas. Les « Echanges-Usine » bénéficient de la même garantie de six 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,
et un Mémento Technique commun à nos différents modèles.
(Ces ouvrages techniques sont destinés aux réparateurs plutôt qu'aux usagers.)