

A large, stylized white graphic on a green background. The graphic consists of a large, flowing, curved shape that resembles a stylized letter 'S' or a decorative flourish. Below this shape, the letters 'CV' are printed in a bold, sans-serif font. The entire graphic is set against a textured, lime-green background.

NOTICE D'EMPLOI ET D'ENTRETIEN

CV

index alphabétique

- 17 Aération, Ventilation
- 12 Avertisseurs
- 23 Batterie
- 22 Bougies
- 23 Caractéristiques
- 22 Carburateur
- 12 Changement de roue
- 10 Changement de vitesses
- 3 Chapitre conduite
- 15 Chapitre confort
- 19 Chapitre entretien
- 23 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
- 20 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
- 13-23 Pneus
- 9 Pompe à essence
- 12 Pression des pneus
- 13 Quelques petits conseils
- 23 Remorquage du véhicule
- 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
- 20 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 :  
 22 km/h en 1<sup>re</sup>.  
 47 km/h en 2<sup>e</sup>.  
 73 km/h en 3<sup>e</sup>.

## 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	2,40 m
Longueur (hors tout)	3,82 m
— — 2 CV AZ-AM	3,86 m
Largeur (hors tout)	1,48 m
Hauteur à vide	1,60 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 rap pelées au verso.

2  
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, replacer 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, derrière la poignée, d'un petit levier ; abaissé, il condamne la porte.

### Coffre

A l'arrêt, une béquille vous permet de le maintenir ouvert. Pour transporter « tout ce qui dépasse » — arbustes, échelles, tuyaux — enlevez 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 glisser 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

#### Niveau huile

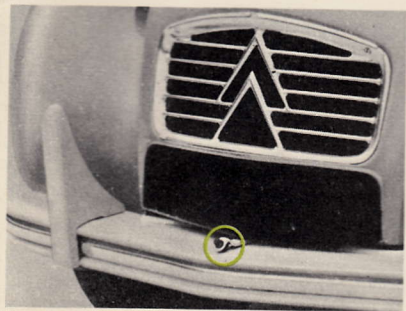
La vérification du niveau d'huile moteur doit être faite sur sol horizontal.

Le niveau d'huile ne doit jamais descendre en-dessous du cran inférieur de la jauge ni dépasser le cran supérieur. (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** (fig. 5).

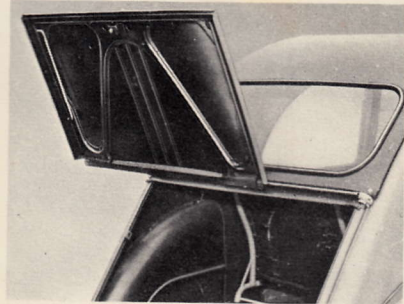
#### Liquide pour freins

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

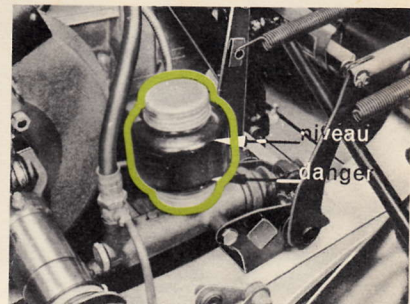
1



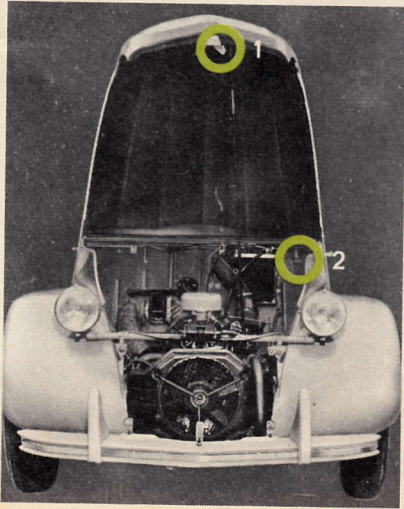
2



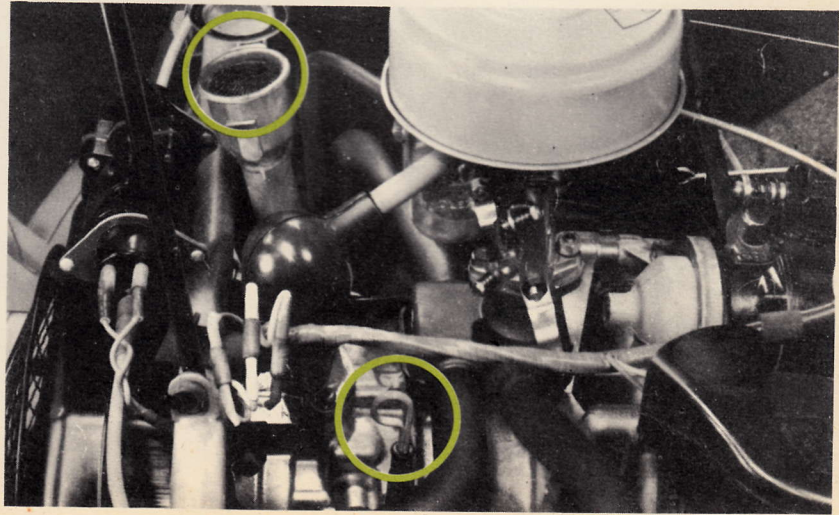
3



4



5



## Tableau de bord

- 1 Feux de stationnement
- 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
- 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. N'arrêtez le mouvement que lorsque vous sentez la raclette crisser légèrement ou peiner sur la glace pratiquement sèche.

- 7 Contact
- 8 Manette de dégivrage
- 9 Indicateurs de direction

Ils fonctionnent automatiquement pendant dix secondes environ. Vous pouvez interrompre leur fonctionnement avant ce temps, en amorçant la manœuvre du côté opposé à celui en cours.

*Sur 2 CV AZ-AM,*

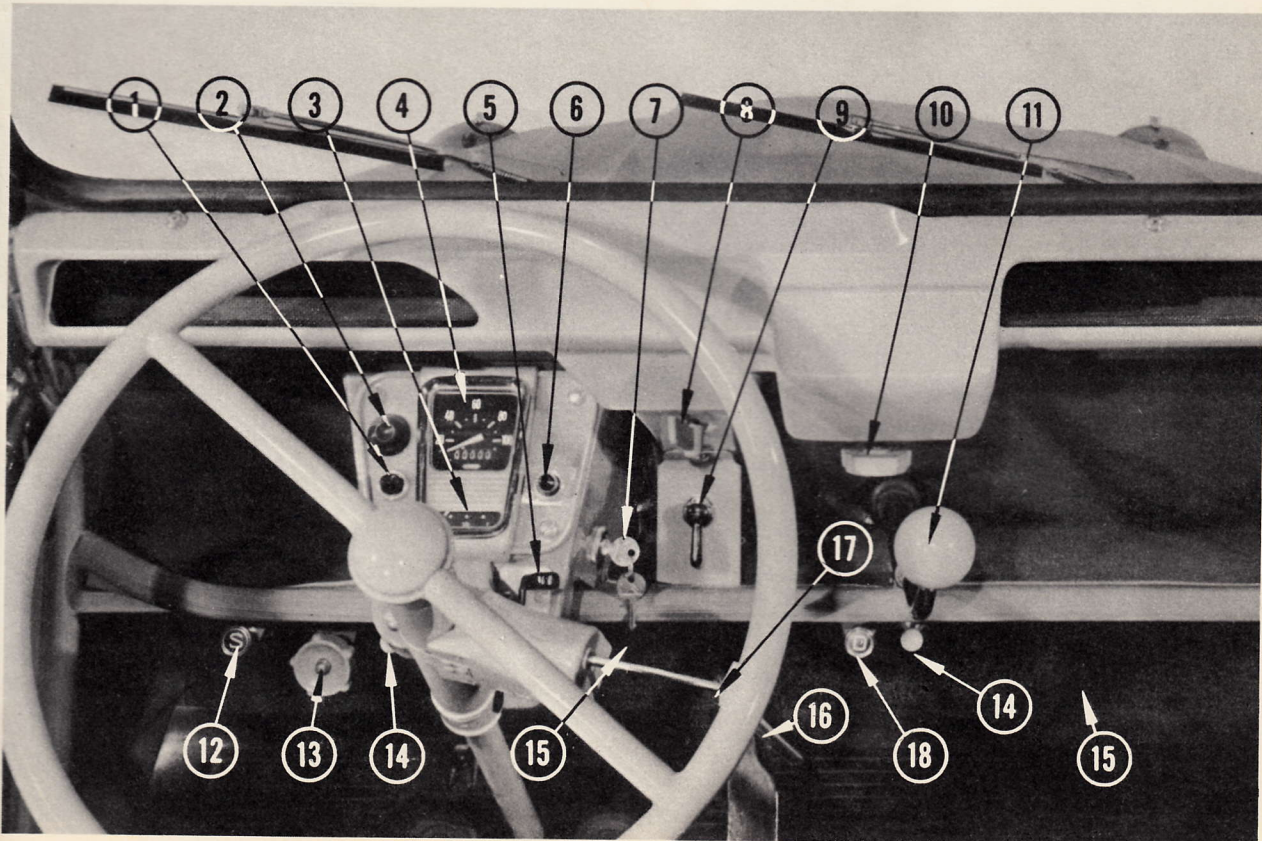
*la commande 9 est remplacée par un levier situé sous le volant, à portée de la main gauche du conducteur.*

*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.*

- 10 Commande de volet d'aération
- 11 Changement de vitesses
- 12 Starter
- 13 Réglage des phares
- 14 Commandes des bouches de chaleur
- 15 Bouches de chaleur
- 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 vitesses est au point mort.

**Lorsque le moteur est froid, ne touchez pas à l'accélérateur, tirez complètement à fond, avec la main droite, la commande du démarreur 18 et, avec la main gauche, celle du starter 12. 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.**

**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<sup>o</sup> 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<sup>re</sup> ou la 2<sup>e</sup>.

2<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> Démarrer en côte sans toucher à la commande d'embrayage au pied : enclenchez la 1<sup>re</sup> vitesse et accélérez en lâchant le frein à main.

A partir de 1 000 tr/mm, 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 compte.

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

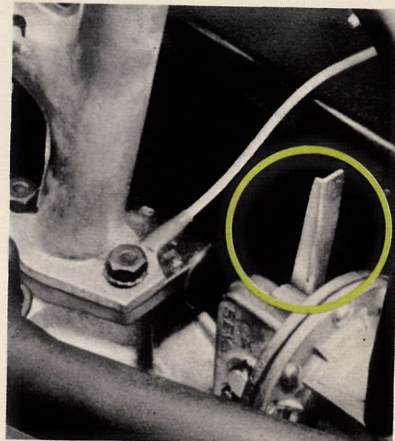
En descente, un ralentissement **important** peut provoquer le débrayage du moteur, réembrayez immédiatement celui-ci en donnant un léger coup d'accélérateur **avant que votre voiture ne prenne de la vitesse en roue libre.**

### 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.

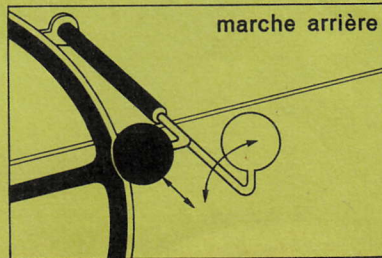
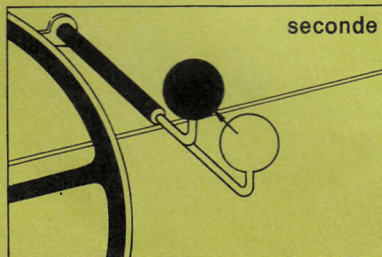
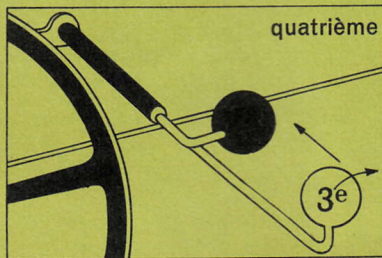
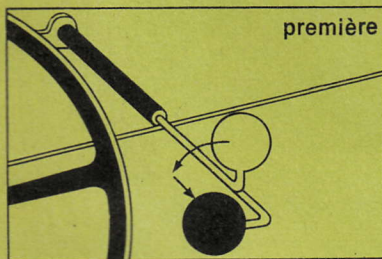
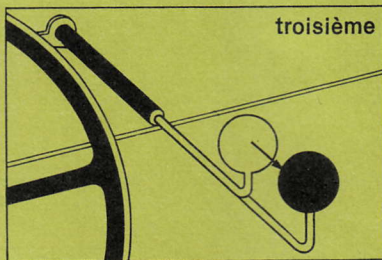
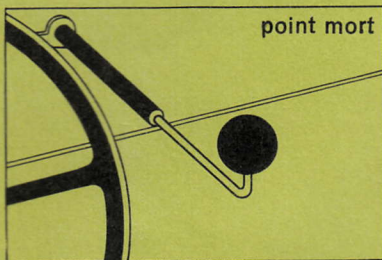
7



### 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 de commande (fig. 7).



## Changement de vitesses

Débrayez à **fond**. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité. Enclenchez-les à fond. De 4<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup>, tirez bien à fond. Pour revenir de 4<sup>e</sup> au point mort, il faut d'abord revenir en 3<sup>e</sup>.

— Changez de vitesse, dès que l'aiguille du compteur atteint le tour 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.

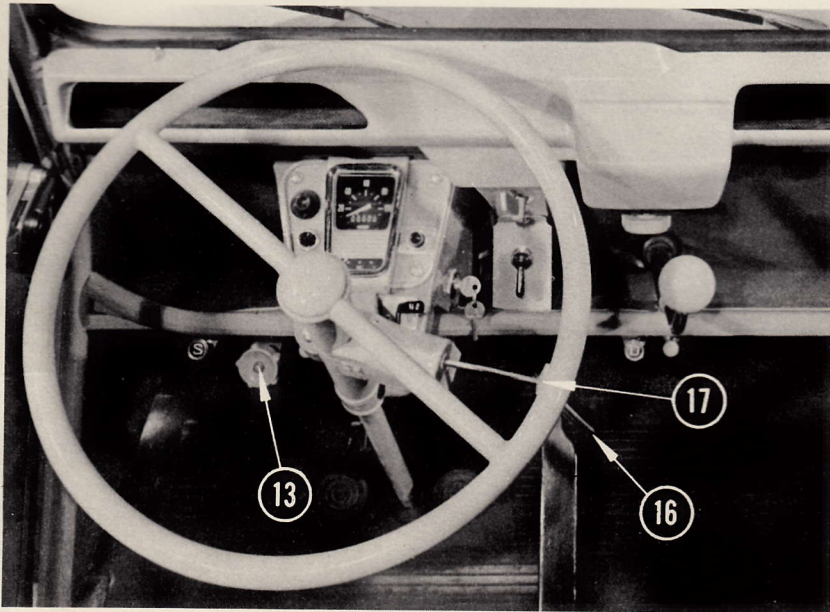
## Freins

Avant de freiner, vous ne devez pas débrayer, ni mettre le levier au point mort. Inutile de donner des coups de freins brutaux, freinez paisiblement et progressivement, vous épargnerez 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. 1).

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 va-

rie suivant sa charge. Vous **devez** régler la portée du faisceau lumineux 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 **diminuez** la portée de l'éclairage en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre ; vous **augmentez** en le tournant en sens inverse.

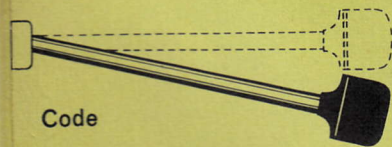
**A l'arrêt**, la portée et l'orientation latérale de chaque phare peuvent être modifiées en agissant sur l'é-crou six pans fixant le phare sur sa rotule support.



Feux de position ou de ville



Feux de route



Code



Avertisseurs

### Commande des phares et avertisseurs

Le combiné 17 (fig. 8) commande l'éclairage par rotation :  
En position O extinction.  
En position V (1/4 de tour) feu de position ou de ville.  
En position R (un second 1/4 de tour) feux de route.

Dans chacune des positions V ou R vous passez en code en écartant le levier du volant (poussez-le vers le plancher). Le même combiné commande les avertisseurs par enfoncement ; appuyez légèrement pour le son « ville » et à fond pour le son « route ».

### 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.*

### Pneus

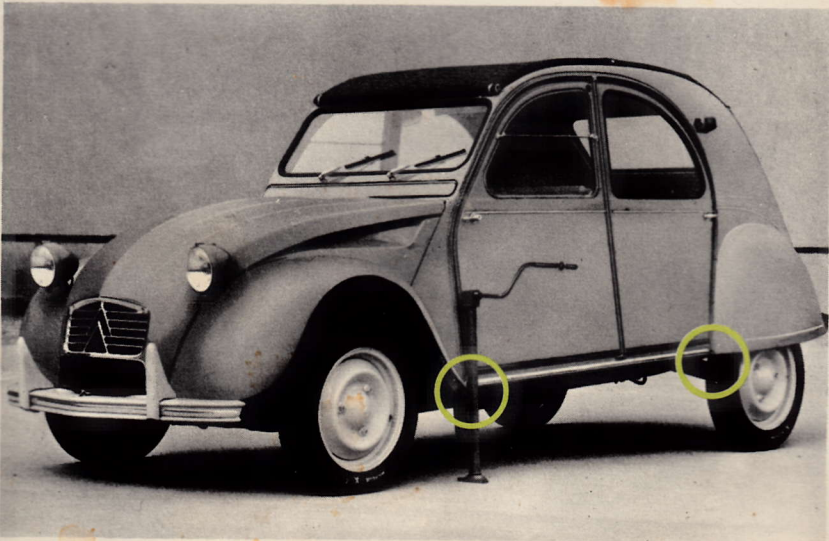
L'usure de vos pneus dépend, entre autres facteurs, de la correction de leur gonflage.

Voici les pressions, mesurées à froid, qu'il faut respecter :

	125-380 X	pilote 135-380
à l'avant ..	1,250 kg/cm <sup>2</sup>	1 kg/cm <sup>2</sup>
à l'arrière ..	1,400 kg/cm <sup>2</sup>	1,100 kg/cm <sup>2</sup>
roue de secours (1)	1,600 kg/cm <sup>2</sup>	1,300 kg/cm <sup>2</sup>

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

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



### **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/cm<sup>2</sup> à l'avant et 1,4 à l'arrière (Roue de secours : 1,6).

Sur pistes caillouteuses, portez les pressions à 1,5 kg/cm<sup>2</sup> à l'AV et à l'AR.

Pour franchir les zones sableuses particulièrement molles, vous pouvez abaisser les pressions à 1 kg/cm<sup>2</sup> à l'AV et à l'AR mais, dès que le passage difficile est franchi, revenez aux pressions normales.

### **Quelques petits conseils pour terminer**

Défiiez-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<sup>e</sup>, 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<sup>e</sup> ou en 1<sup>re</sup>. La 2 CV ne chauffe pas.

← Page No. Manche

2  
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 ainsi de leur logement les tétons situés à droite et à gauche sous l'armature tubulaire (fig. 12).

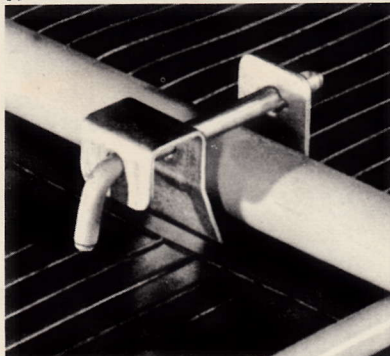
La **banquette arrière** se dégage de la même façon en ayant au préalable déverrouillé l'arrière (fig. 13).

## Sièges sur 2 CV AZ-AM

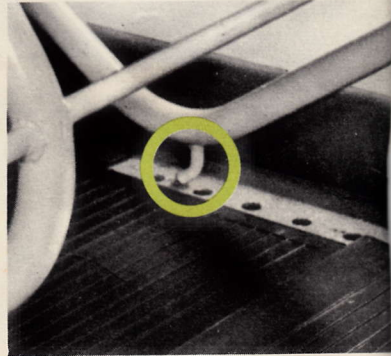
— Le réglage longitudinal de la **banquette AV** se fait en abaissant la manette située à portée de la main droite du conducteur : amplitude de coulissement 15 cm (7 crans). Pour enlever la banquette, ramenez vers l'AR le verrou 1 (fig. 13 bis) en le soulevant, puis basculez la banquette vers l'AV pour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

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

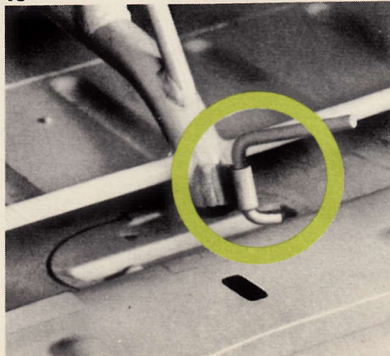
11



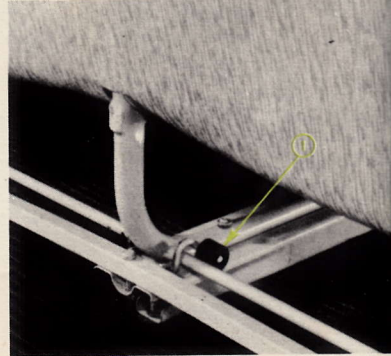
12



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

### Aération, ventilation

Si vous avez trop chaud, tournez le bouton **10** placé sous le pare-brise, au centre (fig. 10) ; vous avez toujours les pieds au chaud, mais vous respirez de l'air frais tamisé par le volet d'auvent.

Par temps très chaud, vous pouvez ouvrir les glaces des portières avant en appuyant sur leur poussoir de verrouillage ; elles se maintiendront d'elles-mêmes entrebaillées.

### 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 côté passager).

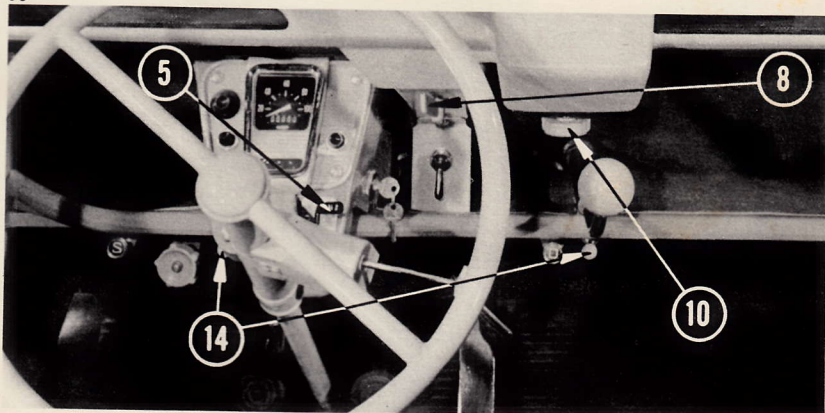
**Demi chauffage** : Repoussez à votre gré soit le bouton **14** (gauche), soit le bouton **14** (droite).

**Suppression du chauffage** : Repoussez les 2 boutons **14**.

### 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-

10



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.

### Écran de calandre (fig. 15)

L'écran de calandre se fixe en engageant les crochets entre calandre et capot dans les logements prévus à cet effet (3 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.

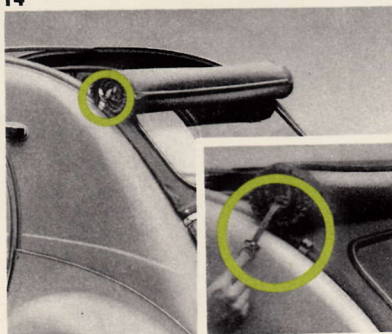
### Toit ouvrant

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

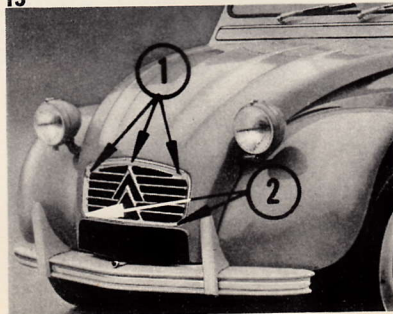
Pour ouvrir la capote, tirez l'anneau situé d'un côté de celle-ci. Vous ferez ainsi sortir la sangle. Prenez cette sangle à pleine main et tirez-la vers l'avant de la voiture ; le crochet de la traverse AV sortira de son pontet. Répétez la même opération de l'autre côté de la capote. Roulez-la, et, pour 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) manœuvre de la même façon.

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

### Plafonnier sur 2 CV AZ-AM.

*Il est situé au-dessus du pied milieu côté gauche.*

*Pour l'allumer, tournez le boîtier vers la gauche, sans appuyer.*

2

ENTRETIEN

CV

### 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 points de bougies, etc.

### Guide de graissage

Pour la lubrification, ne faites pas d'expériences ni de mélanges. Suivez les conseils des Agents Citroën. Nos « Notes Techniques » les tiennent informés des huiles et graisses les mieux adaptées à la 2 CV.

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

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

Pour les pays froids (États-Unis du nord, Canada, Suède) utilisez une huile multigrade 5W 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 d'arbres de transmission** avec de la graisse pour cardans :

1 graisseur (fig. 20) et son symétrique de droite.

**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 est situé sous le carter moteur (fig. 19). La vidange doit être exécutée **à chaud**. Contenance du carter 2 litres.

Ne pas oublier de refermer l'orifice de remplissage (fig. 5). Entre deux vidanges, refaites, s'il y a lieu, le plein avec de l'huile neuve du même type et de la même marque que celle qui se trouve dans le carter.

Un jaugeage, pour être correct doit s'exécuter **à froid**, la voiture étant sur sol horizontal. Entre le mini et le maxi de la jauge, y a 0,5 litre d'huile.

**6) Vérification du niveau de la boîte de vitesses** : le niveau d'huile doit arriver au bas du bouchon (fig. 22) ; l'appoint se fait avec de l'huile S.A.E. 8 « extrême pression ».

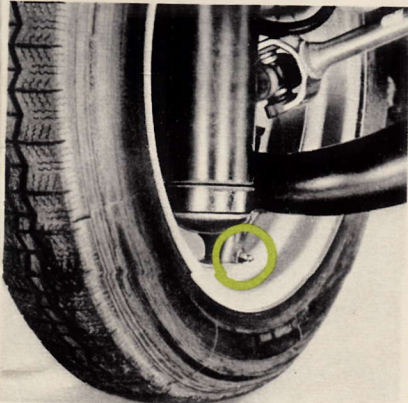
**NOTA.** Si le kilométrage parcouru annuellement est faible, les graissages doivent être effectués une fois par an au minimum

**Tous les 20 000 km**

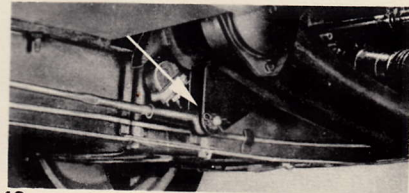
**1) Vidange de la boîte de vitesses**

Le bouchon de vidange est sou

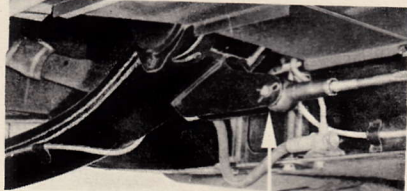
16



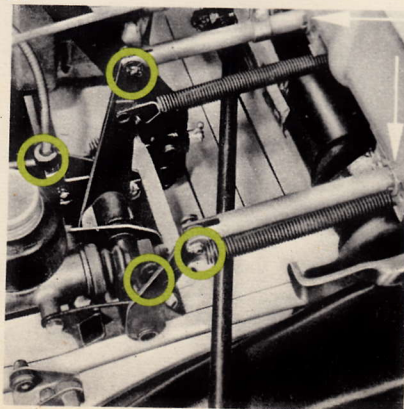
17



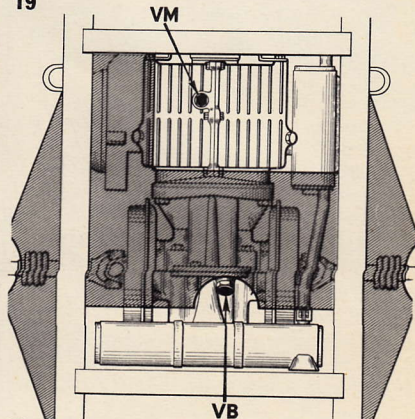
18



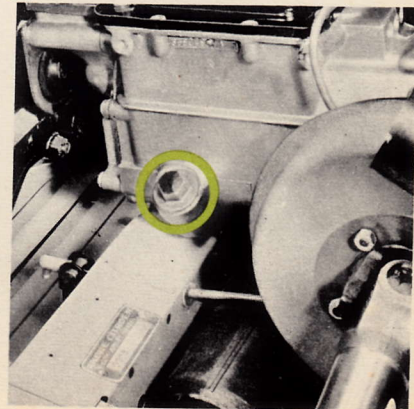
21



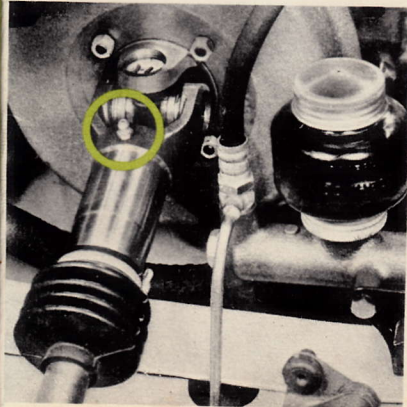
19



22



20



le carter de boîte (fig. 19) ; la vidange doit être exécutée à chaud. Contenance du carter : 0,900 litre (huile S.A.E 80 « extrême pression »).

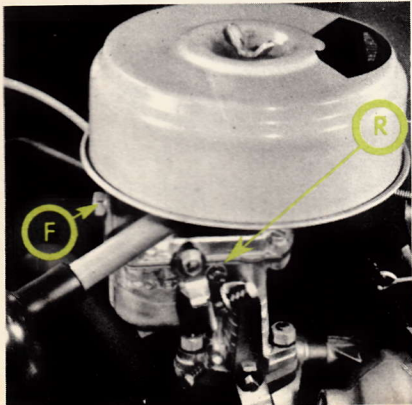
- 2) **Graissage du câble d'embrayage**, avec de la graisse châssis-cardan.
- 3) **Graissage du câble compteur**, avec de la graisse pour roulements.
- 4) **Vérification du fonctionnement du clapet de reniflard d'huile.**

#### Nota

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

23

Carburateur Solex



#### Carburateur (fig. 23, 24 et 25).

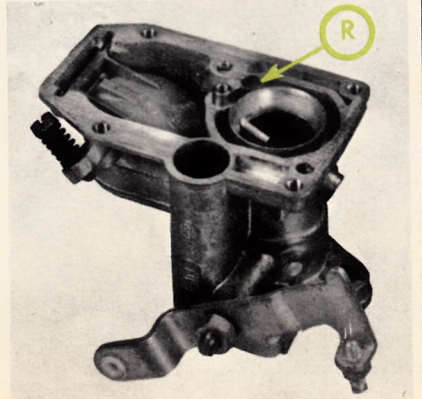
Pour le carburateur ne changez rien au réglage d'origine. A la rigueur vous pouvez nettoyer : le gicleur de ralenti **R** en soufflant seulement ; le filtre d'arrivée d'essence en toile métallique **F** sur l'autre face du carburateur.

Dans le réservoir d'essence se trouve un plongeur terminé par une tête filtrante démontable. Il est bon, périodiquement, de le faire nettoyer par un **Agent Citroën**.

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

24

Carburateur Zenith



#### Démontage d'une bougie

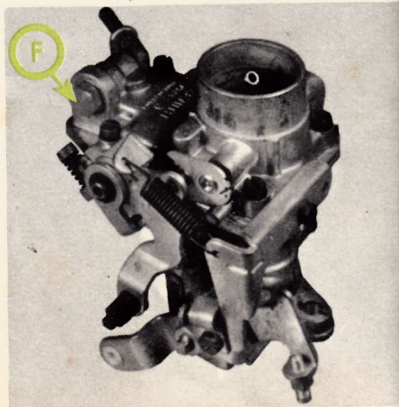
Débloquez et commencez de dévisser avec la clé à tube, puis coiffez l'extrémité supérieure de la bougie avec le tube caoutchouc fourni dans l'outillage.

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.

25

Carburateur Zenith



## 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.

## Freins

Si la course de la pédale s'allonge, si le freinage perd en efficacité, si le niveau du liquide spécial a brusquement baissé, voyez aussitôt un Agent Citroën.

## 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 contre-plaqué 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

**Mémento**

--	--