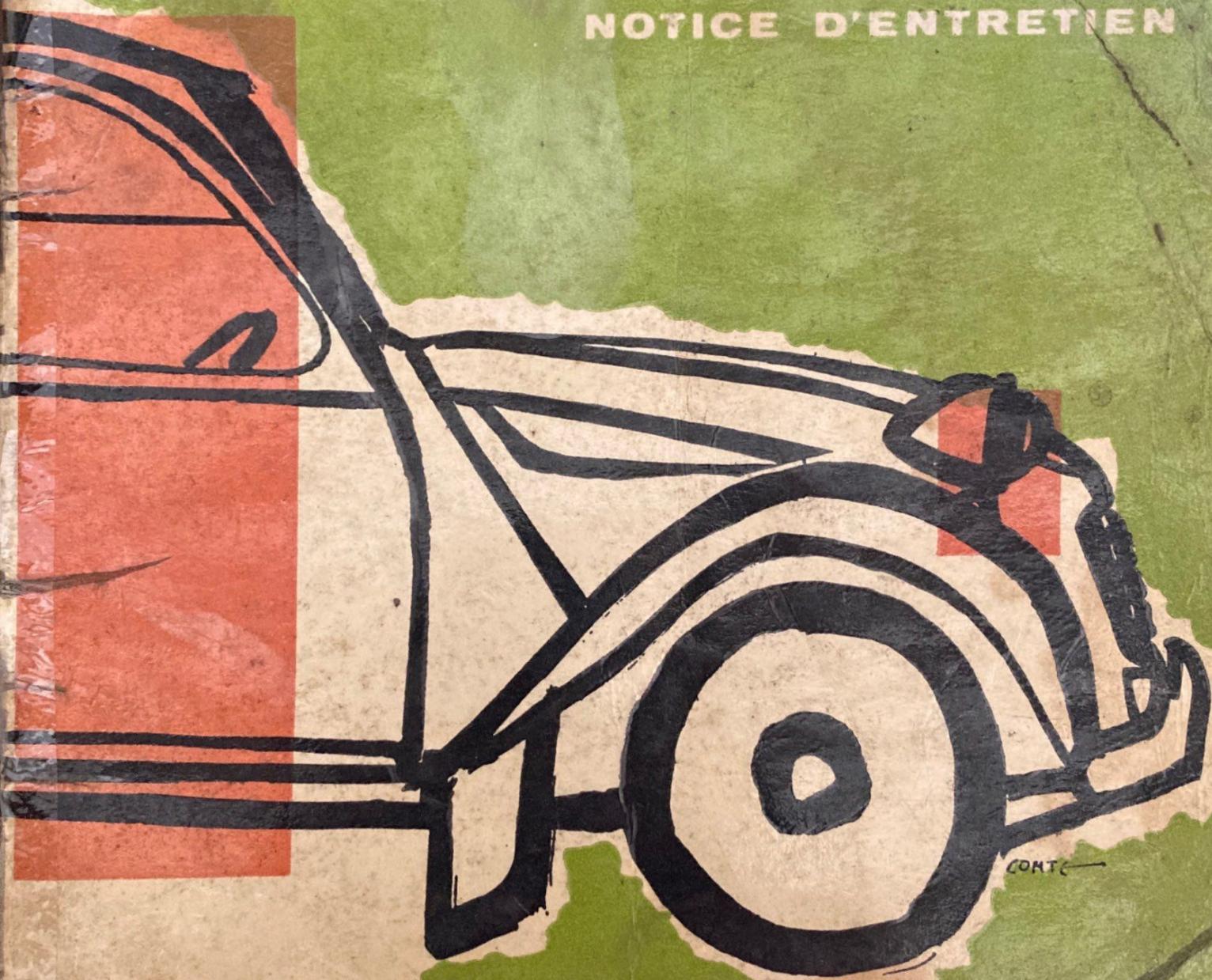


NOTICE D'ENTRETIEN



CONT

BERLINE **2** CV TYPE AZL CITROËN

Index alphabétique

- 14 Aération, Ventilation
- 9 Avertisseurs
- 20 Batterie
- 20 Bougies
- 20 Caractéristiques
- 20 Carburateur
- 10 Changement de roue
- 8 Changement de vitesses
- 3 Chapitre conduite
- 13 Chapitre confort
- 17 Chapitre entretien
- 20 Chargement et remorquage
- 14 Chauffage
- 4 Coffre
- 6 Démarrage
- 14 Désembuage et dégivrage
- 9 Éclairage
- 15 Écran de calandre
- 7 Embrayage
- 6 Essuie-glace
- 20 Filtre à air
- 8 - 20 Freins
 - 8 Frein à main
- 18 Guide de graissage
- 18 Graissage tous les 1 500 km
- 19 Graissage tous les 5 000 km
- 6 Indicateur de direction
- 20 Lavage, nettoyage
- 7 Mise en route
- 5 Niveaux huile/liquide de freins
- 4 Ouverture du capot
- 8 Phares
- 20 Pneus
 - 7 Pompe à essence
- 10 Pression des pneus
- 10 Quelques petits conseils
 - 2 Révision à 500 km
 - 2 Rodage
- 14 Sièges
 - 6 Starter
- 6 Tableau de bord
- 6 Témoin de charge
- 15 Toit ouvrant
- 19 Vérification spéciale à 6 000 km
- 19 Vérification spéciale à 18 000 km
- 4 Verrouillage des portes
- 19 Vidange moteur
- 8 Vitesses

- 1° Pendant les 5 000 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.

Identité du véhicule

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

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

Dimensions

Empattement	2,40 m
Longueur (hors tout)	3,78 m
Largeur (hors tout)	1,48 m
Hauteur à vide	1,60 m
Poids total en charge maxi.	825 kg

Révision à 500 km

Nota - Les opérations ci-contre sont effectuées par n'importe quel Agent ou Succursale Citroën, sur présentation de votre carte de révision et de garantie.

Le certificat de révision, détachable, et muni du visa de l'Agent ou de la succursale devra être dûment rempli et renvoyé à l'Usine. Gardez par devers vous la carte de garantie qui sera exigée chaque fois que vous invoquerez la garantie définie aux articles VII et VIII de nos **conditions générales de vente.**

Vérifications

Pression des pneus
Garde de la pédale d'embrayage
Niveau d'huile de la boîte de vitesses
Parallélisme et braquage des roues
Niveau de la batterie
Serrage des bornes de la dynamo, du démarreur et des barettes
Débit de la dynamo
Fermeture des portes
Fermeture du capot
Accrochage de la capote
Graissage

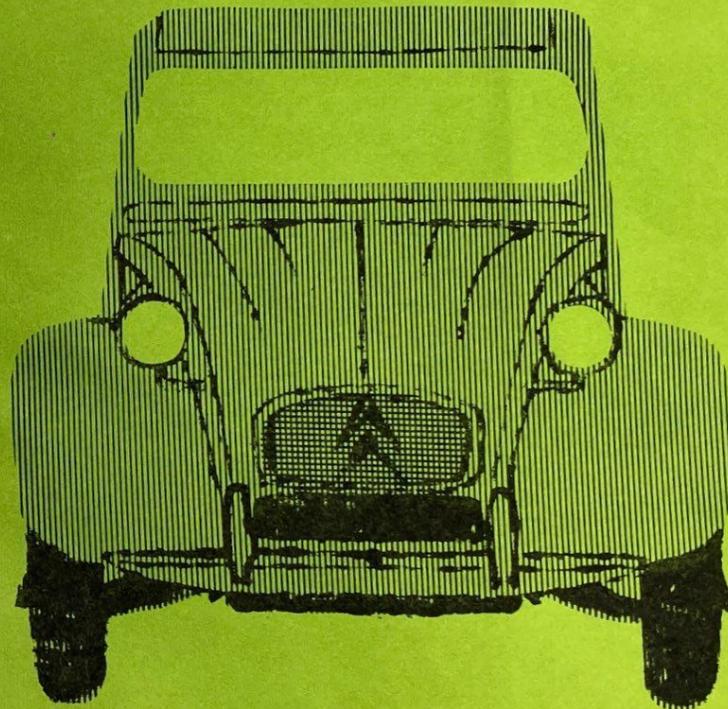
Resserrage

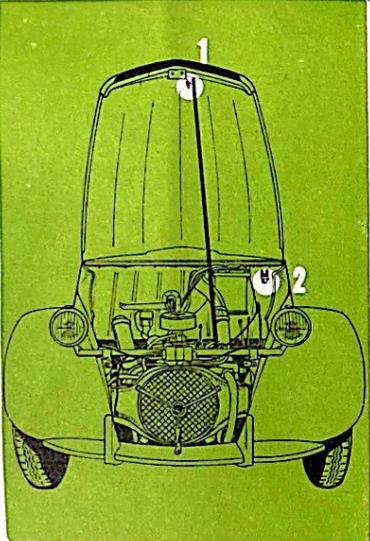
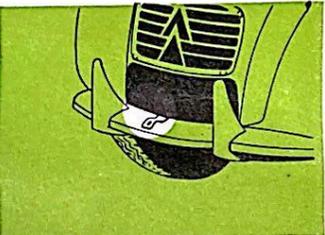
Serrage des écrous de fixation du carburateur
Écrous de fixation des tambours de frein AV
Tubulures d'admission et d'échappement
Écrous de roues
Vis fixant les traverses AV et AR
Resserrage des bornes
Écrous de pare-chocs

Réglage

Écartement des vis platinées
Point d'avance
Excentriques de frein
Purge des canalisations
Changement de l'huile du moteur (1)
Culbuteurs
Ralenti
Fonctionnement des feux, essuie-glace, stop et indicateurs de direction

(1) L'opération de vidange est gratuite mais non la fourniture d'huile neuve.





2

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. 2).

Fermeture

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

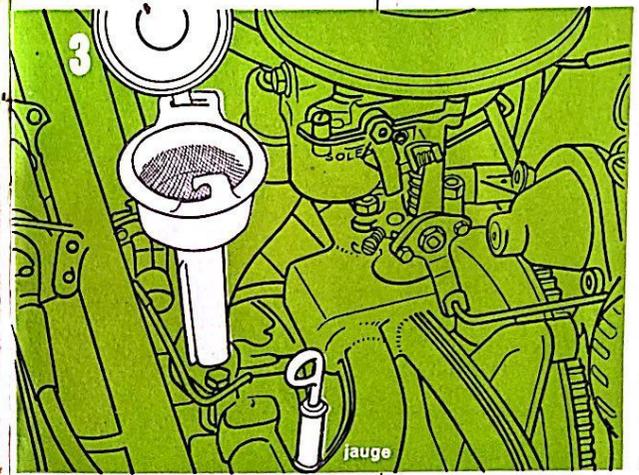
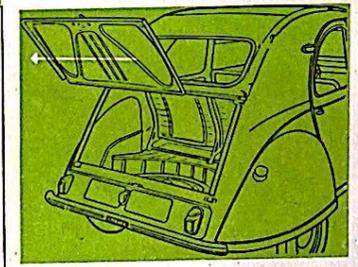
Verrouillage des portes

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 de l'intérieur.

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 tirant vers la gauche, elle coulisse dans sa charnière et vous pouvez alors la laisser à la maison ou la glisser derrière la banquette avant (fig. 3).

3



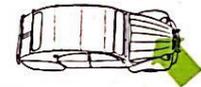
Vérifications avant le départ

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 3 (fig. 4).

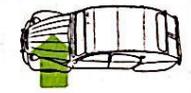


La flèche indique où vous devez vous placer pour vous trouver sous le même angle que le dessin technique.

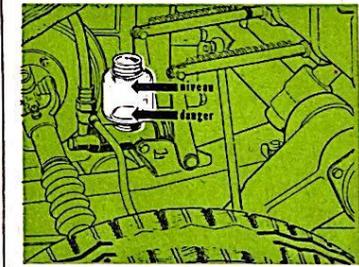


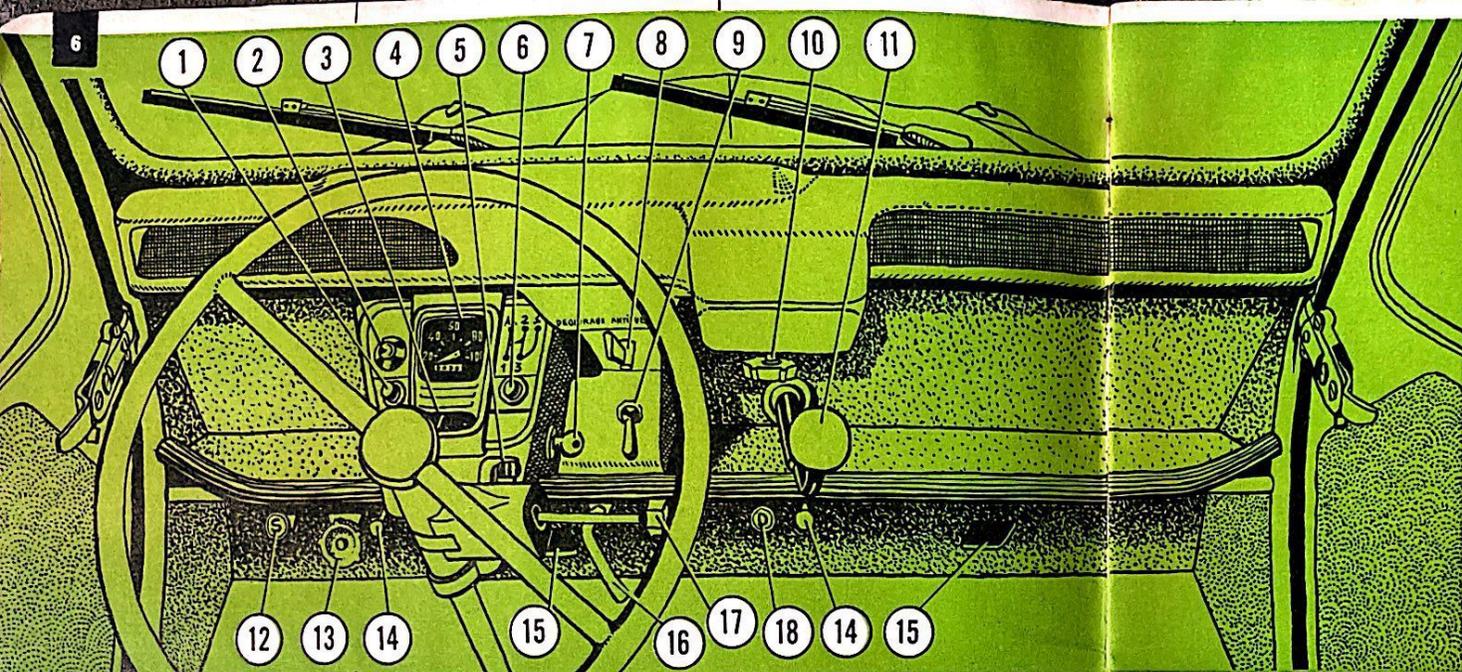
Liquide pour freins

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. 5).



5





d'une certaine limite et embrayez progressivement au dessus.
Dans ces conditions, tout calage du moteur devient impossible.

En conséquence :

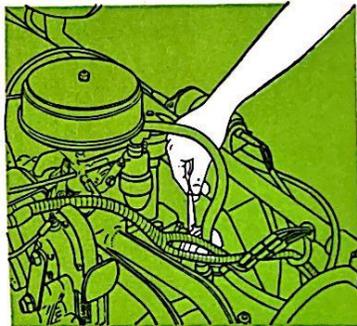
- 1) Vous pouvez arrêter la voiture sans débrayer au pied, même si une vitesse est enclenchée, et repartir ensuite par simple pression sur l'accélérateur. Cette possibilité simplifie considérablement la conduite dans les encombrements.
- 2) Pour démarrer en côte, accélérez à fond après avoir enclenché 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. Le dispositif auxiliaire assure un démarrage progressif.
- 4) Dans les encombrements vous pouvez suivre le rythme de la circulation, si lent soit-il, sans changer de vitesse, il suffit d'appuyer plus ou moins sur l'accélérateur.

Nous vous rappelons qu'une côte ne doit jamais être descendue en roue libre. Si dans une descente vous étiez obligé de ralentir à l'extrême, le débrayage automatique fonctionnerait, réembrayez alors votre moteur en donnant un léger coup d'accélérateur.

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.

Pompe à essence



Si, loin d'une station service vous tombez en panne sèche, il faudra mettre dans votre réservoir l'essence d'une petite nourrice de secours. Avant de remettre en route au démarreur, «apelez» l'essence au carburateur en manœuvrant une dizaine de fois le levier de commande de la pompe à essence. (Même prescription après un arrêt de quelques jours) (fig. 7).

— Lorsque le régime du moteur dépasse 1000 t/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 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 compte. 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 compte.

automatiquement en position intermédiaire. Après une ou deux minutes, repoussez complètement cette trette. 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.

L'embrayage

L'embrayage de la 2 cv est soit du modèle courant commandé par pédale, soit complété d'un dispositif auxiliaire centrifuge. Dans ce cas, l'embrayage débraye automatiquement dès que le régime du moteur tombe au dessous

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

6 Commande d'essuie-glace électrique

Tirez pour mise en marche.

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.

10 Commande de volet d'aération

11 Changement de vitesses

12 Starter

13 Réglage des phares

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.

Changement de vitesses

Débrayez à fond. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité. Enclenchez-les à fond.

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

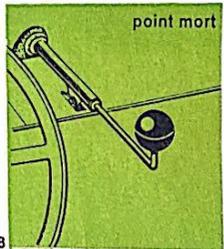
La «surmultipliée» (4^e vitesse) réduit l'usure et la consommation ; elle rend la conduite plus agréable. Utilisez-la chaque fois qu'une route ou des conditions faciles de roulage vous le permettront.



10



11



8



12



9



13

Freins

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

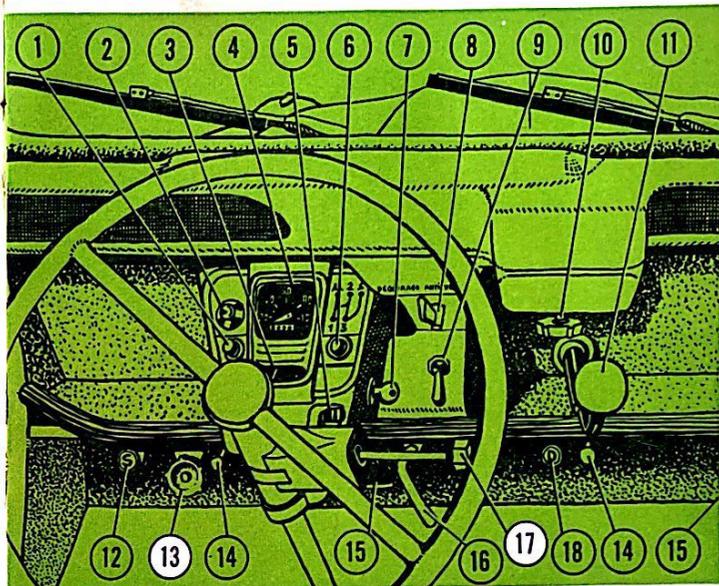
Frein à main

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. 6).

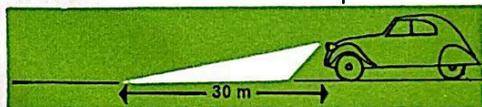
Réglage des phares

L'assiette de la 2 CV variant avec la charge vous devez régler la portée du faisceau lumineux en fonction du nombre de passagers transportés. 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 (fig. 16), pour être efficaces ils doivent porter à 30 ou 40 mètres (fig. 15). Tout en roulant vous trouverez facilement le bon réglage en tournant le bouton cranté 13 (fig. 14). 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.



14



15



16

Minima et maxima des feux de croisement

Commande des phares et avertisseurs

Le combiné 17 (fig. 14) commande l'éclairage par rotation :
 En position O extinction.
 En position V (1/4 de tour) feu de position ou de ville, (fig. 17).
 En position R (un second 1/4 de tour) feu de route, (fig. 18).
 Dans chacune des positions V ou R vous passez en code en écartant le levier du volant (poussez-le vers le plancher), (fig. 19).
 Le même combiné commande les avertisseurs par enfoncement ; appuyez légèrement pour le son «ville» et à fond pour le son «route», (fig. 20).



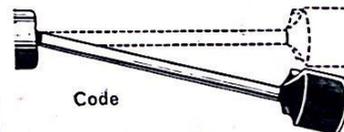
17

Feux de position ou de ville



18

Feux de route



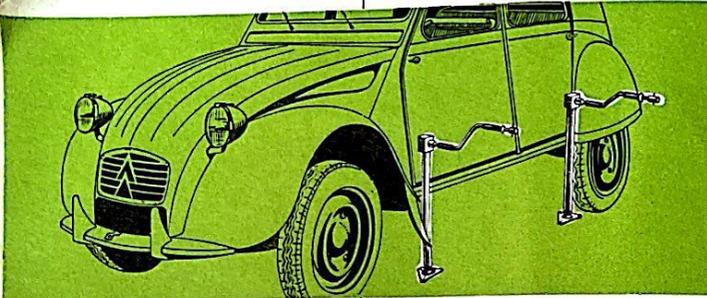
19

Code



20

Avertisseurs



21

Changement de roue

Pour changer une roue mettez votre voiture aussi horizontale que possible. Bloquez le frein à main. Prenez dans l'outillage de bord la cale de bois et placez-la sous la roue diagonalement opposée à celle que vous voulez changer. Si la route est en pente, calez cette roue pour l'opposer à la déclivité. Placez le cric dans les logements prévus à l'avant des portes AV ou à l'arrière des portes AR (fig. 21). Présentez l'embase du cric nettement sous la voiture. Incliné au début, il se redressera au cours du levage.

Pneus

L'usure de vos pneus dépend, entre autre 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 ²	1 kg/cm ²
à l'arrière	1,400 kg/cm ²	1,100 kg/cm ²
roue de secours (1)	1,600 kg/cm ²	1,300 kg/cm ²

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

Tous les 6000 km, permutez les roues en diagonale ; vous éviterez ainsi que les quatre pneus s'usent inégalement.



Quelques petits conseils pour terminer

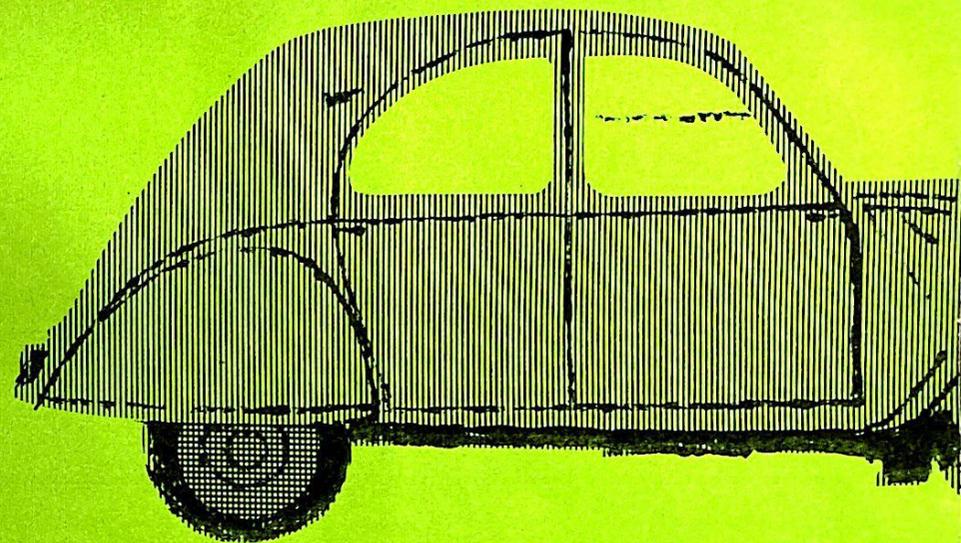
Défiiez-vous des modifications de réglage ou d'organe qu'on vous proposera pour « améliorer » les performances car la 2 CV est un inépuisable banc d'essai pour le bricoleur et l'accessoiriste. Pourtant, telle qu'elle sort de l'Usine, votre 2 CV comporte tout ce qu'il faut pour être utile et agréable.

N'utilisez que des pièces détachées d'origine.

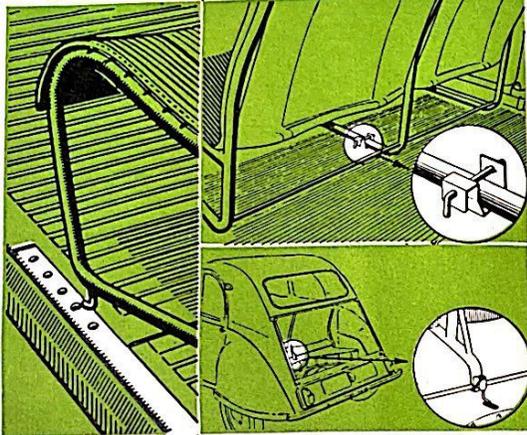
La suspension et la tenue de route de la 2 CV permettent de rouler vite sur des chemins défoncés. L'expérience est amusante. N'en faites pas une habitude ; ménagez votre 2 CV comme vous le feriez pour n'importe quelle autre voiture.

Lorsque vous descendrez une côte en surmultipliée, votre vitesse pourra dépasser notablement 90 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.



CONFORT



22

Sièges

Pour bien conduire, vous devez être détendu, vos jambes allongées, ni trop — car vous devez pouvoir agir sur le frein et l'accélérateur de « plain-pied » — ni trop peu sinon vous fatiguerez sur les longs parcours. 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. 23), 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. 22). La banquette arrière se dégage de la même façon en ayant au préalable déverrouillé l'arrière (fig. 23).

Aération, ventilation

Si vous avez trop chaud, tournez le bouton 10 placé sous le pare-brise, au centre (fig. 24); 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 2 orifices (fig. 24)

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. 24)

Principe de fonctionnement : Une partie de l'air pulsé servant au chauffage de la voiture peut être dirigé 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 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 du côté marqué « antibuée ».

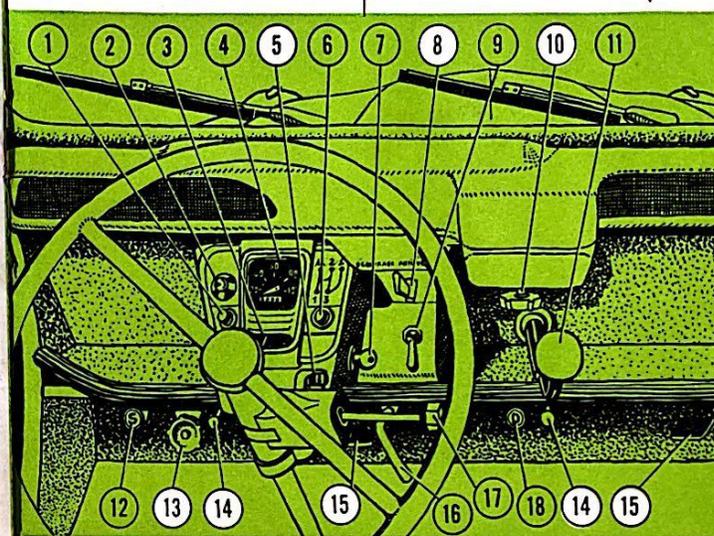
Pour dégivrer le pare-brise, laissez le bouton rouge 14 et le levier 5 dans la position indiquée précédemment mais faites basculer la manette 8 vers la gauche en position marquée « dégivrage ».

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.

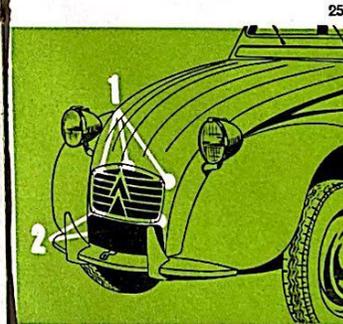
Toit ouvrant

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 sortira de son pontet (fig. 26). 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. Quand vous la refermerez, vérifiez que les crochets de maintien de la traverse AV sont correctement engagés sous leur pontet.

La capote de coffre (pour les types non munis de porte métallique) se manœuvre de la même façon.



24

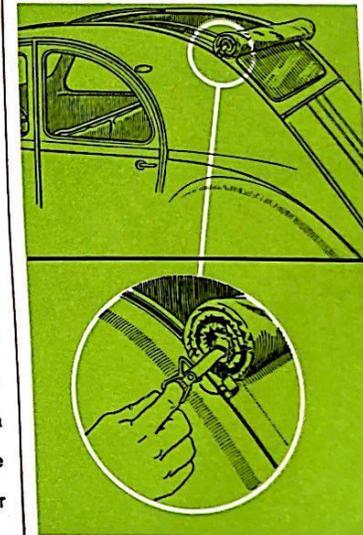


25

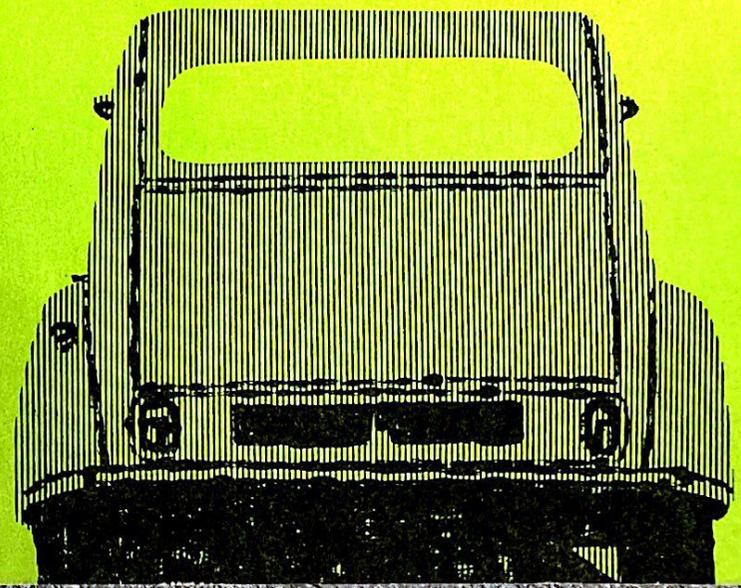
Ecran de calandre (fig. 25)

L'écran de calandre se fixe en engageant les crochets entre calandre et capot dans des 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.

26



ENTRETIEN



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'accidents proviennent de causes banales telles que : encrassement d'un filtre, mauvais écartement des pointes de bougies, etc.

Guide de graissage

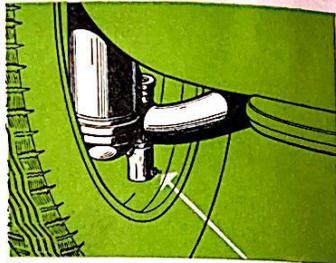
Pour la lubrification ne faites pas d'expériences ni de mélanges. Suivez les conseils des Agents Citroën. Nos «Notes Techniques» les tiennent informés des huiles et graisses les mieux adaptées à la 2 CV.

Été comme hiver, pour le moteur, utilisez une huile multigrade 10W 30. Pour les pays à température dépassant communément + 30° C utilisez une huile multigrade 20 W 40.

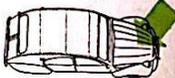
Pour les pays froids (Etats-Unis du nord, Canada, Suède) utilisez une huile multigrade 5 W 20.

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

Enfin, pendant les premiers 5000 km, surveillez le niveau d'huile du moteur tous les 250 km.



27



Graissage tous les 1500 km

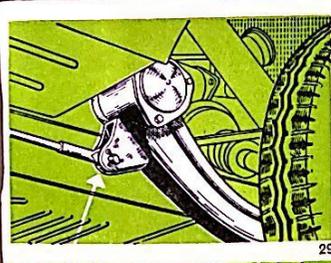
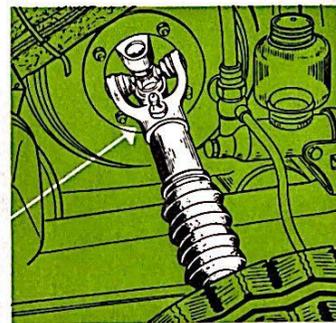
4 graisseurs en tout.

Employez une graisse pour cardans pour les axes de pivot d'essieu (fig. 27) et pour les mâchoires à coulisse d'arbre de transmission (fig. 28).

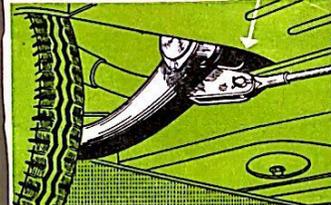
Ne graissez jamais la bague d'articulation située sous le capot en haut du levier de changement de vitesses ni les bagues de coulissement de la tige de commande.



28



29

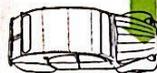


30

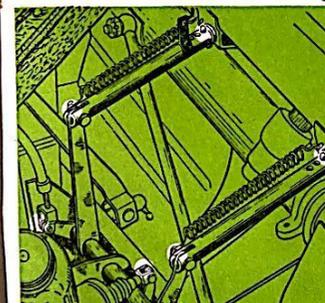
Graissage tous les 5000 km

Les couteaux avant et arrière (fig. 29, 30) doivent être nettoyés, puis graissés avec un pinceau.

Pour les articulations, un peu d'huile moteur en 4 points et sur la partie coulissante des tiges de pédales en 2 points (fig. 31).

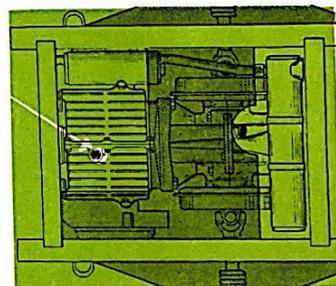


31



Vidange moteur, en principe, tous les 5000 km (ou une fois par an minimum)

Si les conditions de travail de votre 2 CV sont dures vidangez tous les 3000 km.



32

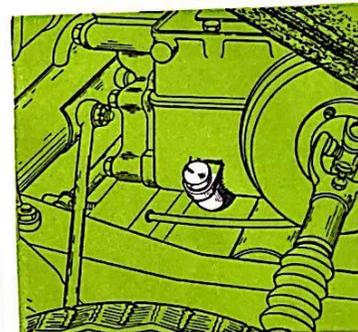
Le bouchon de vidange est situé sous le carter moteur (fig. 32).

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

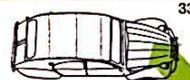
Ne pas oublier de refermer l'orifice de remplissage 3, (fig. 4). Entre deux vidanges, refaites, s'il y a lieu le plein avec de l'huile neuve du même type et de la même marque que celle qui se trouve dans le carter.

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, il y a 0,5 litre d'huile.

Faites vérifier le niveau de l'huile dans la boîte de vitesses (fig. 33). Il doit arriver au bas du bouchon. Pour l'appoint éventuel, utilisez de l'huile SAE 80 «extrême pression».

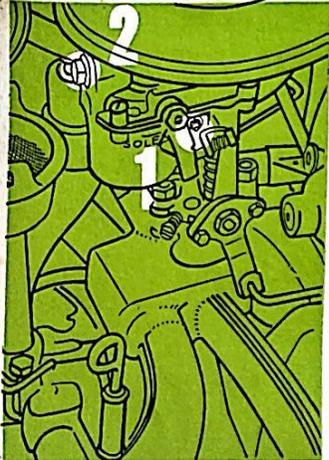


33



Vérification spéciale à 18000 km

A 18000 km, faites graisser : le câble d'embrayage, le câble de compteur, les axes de balais d'essuie-glace. Faites également vidanger la boîte de vitesses (un litre très exactement) et vérifiez le fonctionnement du clapet de reniflard d'huile. Enfin toutes les opérations à 6000 et à 18000 km doivent être faites par un Agent Citroën.



34

Carburateur

Pour le carburateur ne changez rien au réglage d'origine. A la rigueur vous pouvez nettoyer: le gicleur de ralenti 1 (fig. 34) en soufflant seulement; le filtre d'arrivée d'essence en toile métallique 2 (fig. 34) 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**.

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**.

En hiver, surtout si vous roulez peu, protégez votre batterie contre le froid en la faisant recharger s'il y a lieu. Pourquoi? Parce qu'une batterie bien chargée résiste à -29°C , alors que, si elle est déchargée, elle peut geler et éclater entre -5°C et -15°C . 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.

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 6000 km, permutez les roues en diagonale; vous éviterez ainsi que les quatre pneus s'usent inégalement.

Chargement et remorquage

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)	1
Carter moteur (huile)	2
Freins hydrauliques (liquide spécial)	0,5

Principaux réglages

Bougies

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

Culbuteurs

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

Memento

2 CV Citroën

Memento



ANDRÉ CITROËN Société anonyme
117 à 167 qual André-Citroën Paris

