

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

I. SUISSE

A - Véhicules sortis depuis Novembre 1972 :

Depuis Novembre 1972, les véhicules AMI 8 Tous Types sont équipés d'un dispositif de freinage à double circuit.

PIECES NOUVELLES

- Maître-cylindre
- Réservoirs de liquide frein avec indicateur de fuite (bouchon NIVOCODE)
- Support de réservoirs
- Tuyauteries de frein
- Faisceau électrique de câblage NIVOCODE

PIECES DE RECHANGE

DESIGNATION	NUMERO P.R.
Maître-cylindre $\phi = 17,5$ mm	2 M 5 412 873 B
Réservoirs de liquide de frein avec bouchon NIVOCODE	2 M 5 411 945 P
Support de réservoirs	AM 453 162
Un faisceau NIVOCODE	2 M 5 419 541 E

T.S.V.P.



NOTE
TECHNIQUE

168 A

Annule et remplace NT même
numéro du 27 Décembre 1972

Le 26 Septembre 1973

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

SUISSE - NORVEGE

I. SUISSE

- a) AMI 8 Tous Types
(AM série JA)
(AM série JB)
(AM série JC)

- b) 2 CV 4 (AZ série A 2)
2 CV 6 (AZ série KA)
Dyane (AY série A 2)
Dyane 6 (AY série CB)
Méhari (AY série CA)

Camionnette 400 (AK série AK)

II. NORVEGE

- 2 CV 4 (AZ série A 2)
2 CV 6 (AZ série KA)

Camionnette 400 (AK série AK)

FREINS

Dispositif de freinage

à double circuit

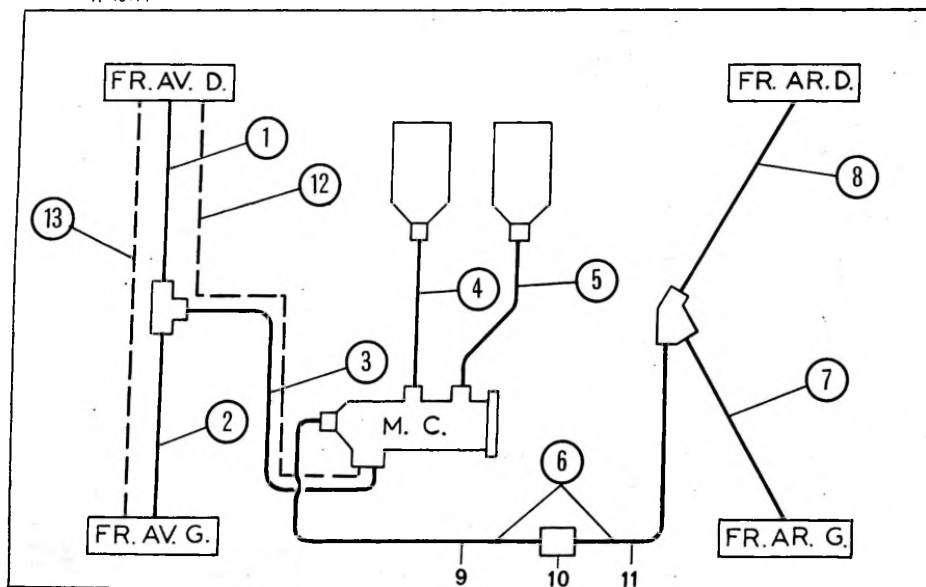
SOCIETE ANONYME AUTOMOBILES CITROEN

CAPITAL 600.000.000 F - SIEGE SOCIAL 117 à 167, QUAI ANDRE CITROEN - 75747 PARIS CEDEX 15 - R.C. SEINE 64 B 50 19
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Avenue Georges Clémenceau - 92 000 NANTERRE - Tél. 204-40-00 - Postes 577 et 578

CANALISATIONS DE FREIN (Voir schéma ci-dessous).

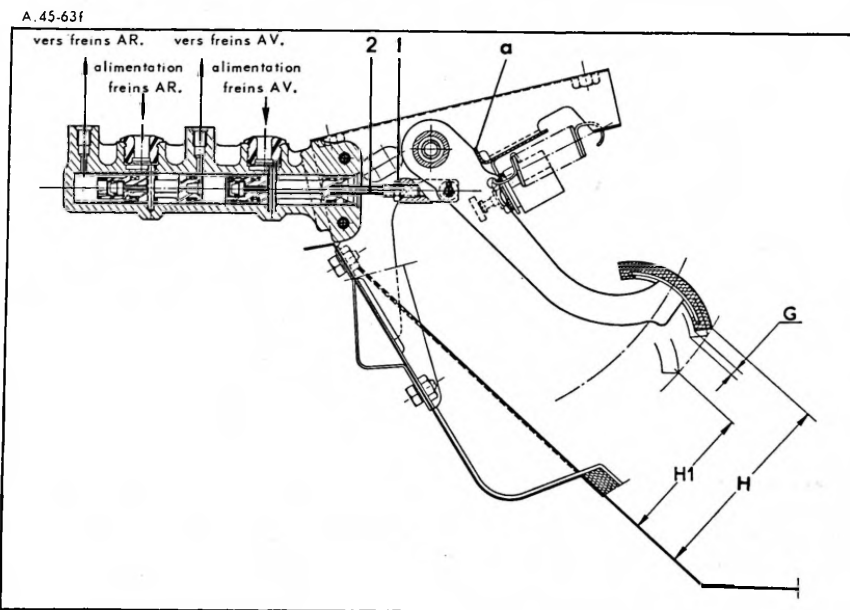
	DESIGNATION	NUMERO de P.R.
5	Tube entre réservoir et maître-cylindre (circuit avant)	5 M 5 412 496 D
4	Tube entre réservoir et maître-cylindre (circuit arrière).....	5 M 5 412 499 L
12	Tube entre maître-cylindre et étrier avant droit	5 M 5 415 924 T
13	Tube entre étrier avant droit et étrier avant gauche } <i>Pour véhicules AMI 8 Tous Types</i>	AM 453 393 A
9	Tube entre maître-cylindre et raccord deux voies arrière (tube existant en pièces de rechange seulement)	5 M 5 429 408 E
10	Raccord deux voies arrière (en pièces de rechange seulement)	AM 453 338 A
11	Tube entre raccord deux voies et raccord trois voies arrière (en pièces de rechange seulement)	AM 453 33 D
7	Tube en spirale d'alimentation du cylindre arrière gauche	5 M 5 421 919 C
8	Tube en spirale d'alimentation du cylindre arrière droit	5 M 5 421 922 K
6	Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies arrière (existe uniquement en série, est remplacé en réparation par 9 - 10 - 11)	

A 45-11



REPARATION (Voir figure ci-dessous) :

ATTENTION : Le liquide utilisé dans le circuit de freinage est du TOTAL LHM (liquide d'origine minérale) de couleur verte.



Vérifier la hauteur de la pédale :

Le pédalier étant fixé et la pédale en appui en « a », la hauteur de pédale doit être de : $H = 135 \pm 2,5$ mm (cote mesurée de l'angle supérieur du patin caoutchouc au bord tombé de la tôle de débattement de pédale)
Sinon, griffer la tôle support en « a » pour obtenir cette cote.

Régler la garde à la pédale :

Desserrer le contre-écrou (1). Visser ou dévisser le poussoir (2) pour obtenir une garde de 1 à 5 mm à la pédale en G. Serrer le contre-écrou (1).

REMARQUE IMPORTANTE:

Pour s'assurer du bon fonctionnement du double circuit de freinage, il faut :

- Lever le véhicule à l'aide d'un cric de manière que les roues d'un même côté soient pendantes
- Immobiliser les roues en rotation à l'aide du frein principal (Exercer sur la pédale un effort de manière à mettre en contact les garnitures de freins avant et arrière dans les tambours ou sur les disques (cas de l'AMI 8).

Contrôler alors la cote H1 (de la même manière que la cote H) qui doit être de :

$$H1 = 91 \pm 2,5 \text{ mm}$$

Si cette cote n'a pas la valeur indiquée ci-dessus, procéder de la manière suivante :

- a) Régler les mâchoires de freins par les excentriques (arrière seulement sur AMI 8).

Si après cette opération, la cote H1 n'est pas obtenue :

- b) Purger les freins avant et arrière

Si la cote H1 n'est toujours pas obtenue :

- c) Changer le maître-cylindre, refaire les réglages et contrôler à nouveau la cote H1.

B - Véhicules sortis entre Novembre 1972 et Juin 1973 :

- 1°) Depuis Novembre 1972 les véhicules 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane, Dyane 6 et Camionnette 400 sont équipés d'un dispositif de freinage à double circuit.

PIECES NOUVELLES :

- Maître-cylindre
- Deux réservoirs de liquide de frein avec indicateur de fuite (bouchon NIVOCODE)
- Un pédalier avec nouvelle tige de poussée
- Un faisceau électrique de câblage NIVOCODE
- Nouvelles canalisations de frein
- Cylindres de roues arrière avec joints toriques
- Support de maître-cylindre
- Joint d'étanchéité du pédalier
- Support de réservoirs
- Vis-raccord
- Raccord orientable
- Raccord primaire
- Entretoise sur pédalier

PIECES DE RECHANGE

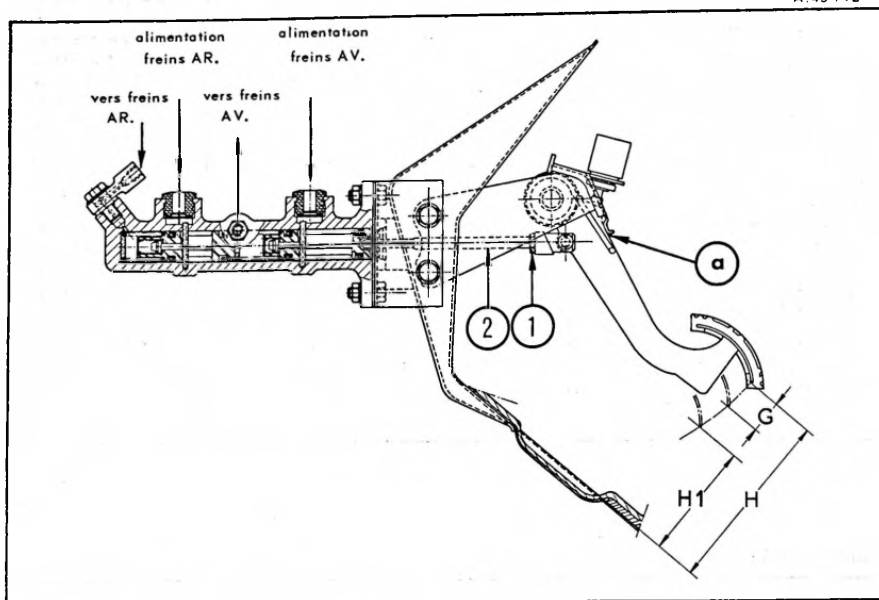
DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Maître-cylindre $\phi = 20,6 \text{ mm}$	2 A 5 436 496 Y
Réservoirs complets	2 A 5 415 208 G
Support et pédales assemblés	2 A 5 419 879 F
Tige de poussée	2 A 5 436 353 U
Faisceau NIVOCODE - AZ	2 Z 5 419 543 B
Faisceau NIVOCODE - AY	2 Y 5 419 545 Y
Support maître-cylindre	1 A 5 436 264 B
Joint d'étanchéité du pédalier	1 A 5 436 265 M
Collier support de réservoir	AM 453 - 162
Support de réservoirs	AY 453-162
Vis-raccord	1 A 5 437 136 E
Raccord orientable	1 A 5 437 137 R
Raccord primaire	1 A 5 437 138 B
Entretoise sur pédalier	1 A 5 436 266 Y
AZ-AY-TT { Cylindre de roue arrière $\phi = 17,5 \text{ mm}$	1 A 5 415 212 A
{ Joint torique	ZD 9 495 100 U
AK { Cylindre de roue arrière $\phi = 19 \text{ mm}$	1 K 5 415 213 L
{ Joint torique	ZD 9 495 200 U
Batterie d'accus 150-30/Ah	AY 531 211 A

CANALISATIONS DE FREIN. (Voir schéma page 2)

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
VEHICULES AZA 2 - AZKA - AYA 2 - AYCB - AK série AK	
3 Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies de circuit avant	5 A 5 416 256 X
6 Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies de circuit arrière (sur véhicules de série seulement) est remplacé par :	
9 - tube entre maître-cylindre et raccord deux voies	AY 453-342 A
10 - raccord deux voies	AM 453-338 A
11 - tube entre raccord deux voies et raccord trois voies de circuit arrière	AM 453-33 D
7 Tube, en spirale, d'alimentation du cylindre de roue arrière gauche	5 M 5 421 919 C
8 Tube, en spirale, d'alimentation du cylindre de roue arrière droit	5 M 5 421 922 K
VEHICULES AZA 2 - AZKA - AK série AK	
4 Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit arrière	5 A 5 415 934 Y
5 Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit avant	5 Y 5 415 932 B
VEHICULES AZA 2 - AZKA - AK série AK	
1 Tube entre raccord trois voies et cylindre de roue avant droit	AY 453 333 A
2 Tube entre raccord trois voies et cylindre de roue avant gauche	AY 453 332 A
VEHICULES AYA 2 - AYCB	
5 Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit avant	5 A 5 415 928 H
4 Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit arrière	5 A 5 415 930 E

REPARATION (Voir figure ci-dessous)

A: 45-71b



Le liquide de frein utilisé est du « LOCKHEED 55 » liquide d'origine synthétique (TOTAL 70 R 3).

Vérifier la hauteur de la pédale

Le pédalier étant fixé et la pédale appuyée en « a », la hauteur H doit être de $131,5 \pm 2,5$ mm du bord inférieur du patin métallique de la pédale à la tôle de plancher. Agir, si nécessaire, sur la tôle support « a » pour obtenir cette cote.

Régler la garde à la pédale

Desserrer le contre-écrou (1). Visser ou dévisser le poussoir (2) pour obtenir une garde G de 1 à 5 mm à la pédale. Serrer le contre-écrou (1).

REMARQUE IMPORTANTE

Pour s'assurer du bon fonctionnement du double circuit de freinage, il faut procéder de la même manière qu'au chapitre A page 4.

La cote H1 pour les véhicules précités doit être de :

$$H1 = 85 \pm 2,5 \text{ mm}$$

2°) Depuis Novembre 1972, les véhicules Méhari sont équipés d'un dispositif de freinage à double circuit, dont les pièces diffèrent de celles indiquées au paragraphe précédent par :

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Support de maître-cylindre et de réservoir assemblé	2 J 5 438 887 M
Tige de poussée	1 J 5 438 884 E
Joint d'étanchéité de pédalier	AY 453 211 A
Tube entre maître -cylindre et raccord trois voies avant (Voir (3) du schéma de principe page 2)	5 J 5 421 935 B
Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit avant (voir (5) du schéma de principe page 2)	5 J 5 421 937 Y
Tube entre réservoir et maître-cylindre de circuit arrière (voir (4) du schéma de principe page 2)	5 J 5 421 938 J

REPARATION

La hauteur de pédale est modifiée ($H = 140 \pm 2,5$ mm) mais les procédés de réglage de la hauteur et de la garde sont identiques à ceux des véhicules cités dans le paragraphe précédent. Le liquide utilisé est du « LOCKHEED 55 » (TOTAL 70 R 3).

NOTA : Le Département des Pièces de Rechange continue de fournir le maître-cylindre et les tuyauteries correspondants à ces types de véhicules.

REMARQUE IMPORTANTE :

Pour avoir un bon fonctionnement du double circuit de freinage, il faut procéder de la même façon qu'au paragraphe précédent.

La cote H1 doit être de :

$$H1 = 94 \pm 2,5 \text{ mm}$$

C. Véhicules sortis depuis Juin 1973

Sur les véhicules 2 CV4, 2 CV 6, Dyane, Dyane 6, Méhari et Camionnette 400 sortis depuis Juin 1973, certaines pièces du circuit de freinage ont été modifiées.

1°) Pour tous les véhicules précités ce sont :

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Maître-cylindre	2 A 5 447 393 U
(le fonctionnement est identique au précédent)	
Tige de poussée	1 A 5 438 258 A

2°) Pour les véhicules 2 CV 4, 2 CV6 et Camionnette 400 ce sont :

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit avant (voir (5) sur le schéma page 2)	5 A 5 447 523 G
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit arrière (voir (4) sur le schéma page 2)	5 A 5 447 524 T
Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies avant (voir (3) sur le schéma page 2)	5 A 5 447 525 D
Tube entre maître-cylindre et raccord deux voies arrière (en P.R. seulement, voir (9) sur schéma page 2)	5 A 5 448 513 T

3°) Pour les véhicules Dyane et Dyane 6 ce sont :

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit avant (voir (5) sur le schéma page 2)	5 Y 5 447 526 P
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit arrière (voir (4) sur le schéma page 2)	5 Y 5 447 527 A
Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies avant (voir (3) sur schéma page 2)	5 A 5 447 525 D
Tube entre maître-cylindre et raccord deux voies arrière (en P.R. seulement, voir (9) sur schéma page 2)	5 A 5 448 513 T

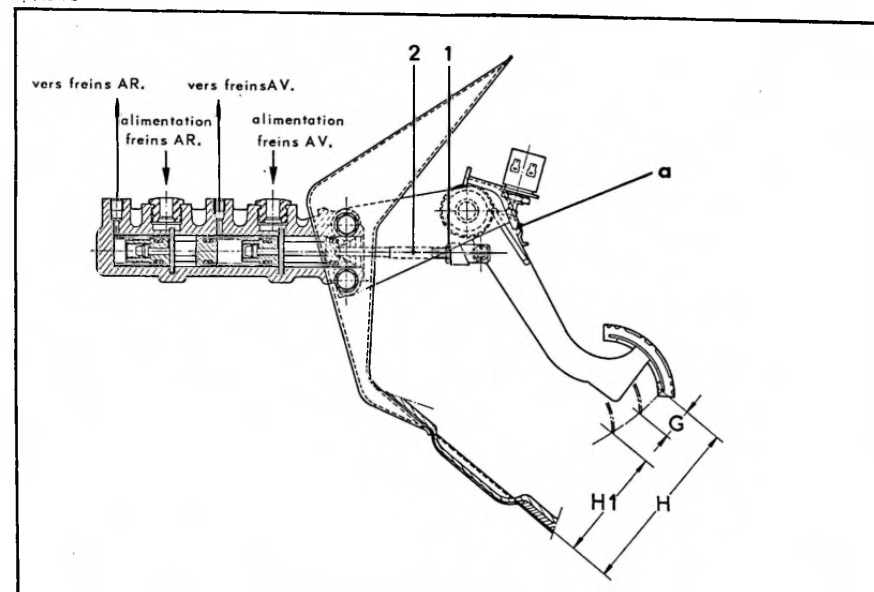
4°) Pour les véhicules Méhari ce sont :

DESIGNATION	NUMERO de P.R.
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit avant (voir (5) sur le schéma page 2)	5 J 5 447 528 L
Tube entre réservoir et maître-cylindre circuit arrière (voir (4) sur le schéma page 2)	5 J 5 447 529 X
Tube entre maître-cylindre et raccord trois voies avant (voir (3) sur le schéma page 2)	5 J 5 447 530 H
Tube entre maître-cylindre et raccord deux voies arrière (en P.R. seulement, voir (9) sur schéma page 2)	5 A 5 448 513 T

REPARATION (voir figure ci-dessous)

Le liquide utilisé est du « LOCKHEED 55 » (TOTAL 70 R 3).

A.45-72



Les réglages de la hauteur et de la garde à la pédale sont identiques à ceux indiqués pour les véhicules correspondants dans le paragraphe B. Il en est de même pour le contrôle du bon fonctionnement du double circuit.

II. NORVEGE

A) Les véhicules 2 CV 4, 2 CV 6 et Camionnette 400 sortis depuis Novembre 1972, sont équipés d'un dispositif de freinage à double circuit.

Ce dispositif est identique à celui des véhicules « SUISSE » correspondants (voir chapitre I paragraphe B), excepté pour le faisceau NIVOCODE dont le numéro P.R. est 2 Z 5 419 542 R.

B) Ce dispositif de freinage a été modifié à partir de Juin 1973.

La nature de ces modifications est identique à celles apportées sur les véhicules « SUISSE » correspondants (voir chapitre I paragraphe C)

Le liquide, les réglages de pédale et les contrôles du bon fonctionnement sont identiques à ceux des véhicules « SUISSE » correspondants (voir chapitre I paragraphe B)

NOTA : Le Département des Pièces de Rechange continue de fournir le maître-cylindre et les tuyauteries correspondants aux véhicules sortis entre Novembre 1972 et Juin 1973.