

BERLINE

2 CV (4x4)

05861

CITROËN

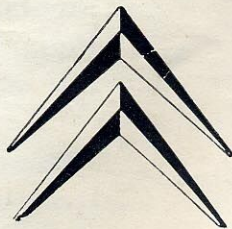
Wd 505

NOTICIE D'ENTRETEN

**NOTICE
D'ENTRETIEN**

BERLINE

2 CV (4 x 4)



SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
117 à 167, Quai André-Citroën, Paris (15^e)

Téléphone : VAUgirard 72-10

INDEX ALPHABÉTIQUE

Pages	Pages		
Aération.....	35	Indicateur de braquage.....	13
Avertisseurs.....	10	Indicateur de direction	13
Batterie (entretien).....	20	Jauges (essence)	5
Capacités des réservoirs et carters	38	Jauges (huile)	5
Capot. Capote	35, 36	Lubrifiants	3, 27
Carburateurs	15, 16	Marche avec deux moteurs ...	8
Changement de roue - Cric.	18, 19	— — un seul moteur ..	9
Chauffage.....	33	Niveaux (huile, essence, freins).	5
Compteur kilométrique.....	14	Phares (réglage)	11
Dégivreur-désembueur.....	34	Pneus (pression).....	21
Démarrage à chaud et à froid.	5, 7	— (dimensions).	38
Dimensions (hors tout)	39	Points importants.....	3
Éclairage.....	10	Pompes à essence ...	15
Écrans de calandre	17	Portes (verrouillage).....	37
Embrayage	7	Remorquage.....	37
Essuie-glace.....	13	Renseignements divers	38
Filtres à air	22	Rodage.....	7
Filtres à essence	17	Sièges (réglage)	32, 33
Freins	12, 21	Tableau de bord	14
Graissage	23 à 29	Vérifications spéciales.....	30, 31
Huile des moteurs (vidanges)	26, 27	Vidanges (boîtes).....	30, 31
Identité du véhicule	38	— (moteurs).....	27, 26
		Vitesses	8

POINTS IMPORTANTS

Graissage : tous les 1 500 km.

Vidanges des moteurs : 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 les niveaux d'huile des moteurs tous les 250 km.

Vérifiez fréquemment les niveaux du liquide spécial pour freins et embrayages dans les réservoirs en verre (voir page 5).

N'abusez pas du starter.

N'emballez pas les moteurs à froid.

Réglez bien vos codes en roulant de nuit (voir page 11).

Permutez vos roues en diagonale tous les 6 000 km.

CONDUITE



Vérifiez au départ :

a) **Les niveaux d'huile des moteurs :** ils ne doivent jamais descendre en dessous du repère minimum (cran inférieur de la jauge, fig. 1). Si par contre il dépasse le repère maximum (cran supérieur de la jauge), 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).

FIG. 1

Jaugez à froid, voiture bien horizontale. Si vous avez remis de l'huile, n'oubliez pas de fermer l'orifice de remplissage.

b) **Les niveaux de l'essence :** les jauges se trouvent dans l'orifice de chaque réservoir, sous les sièges avant.

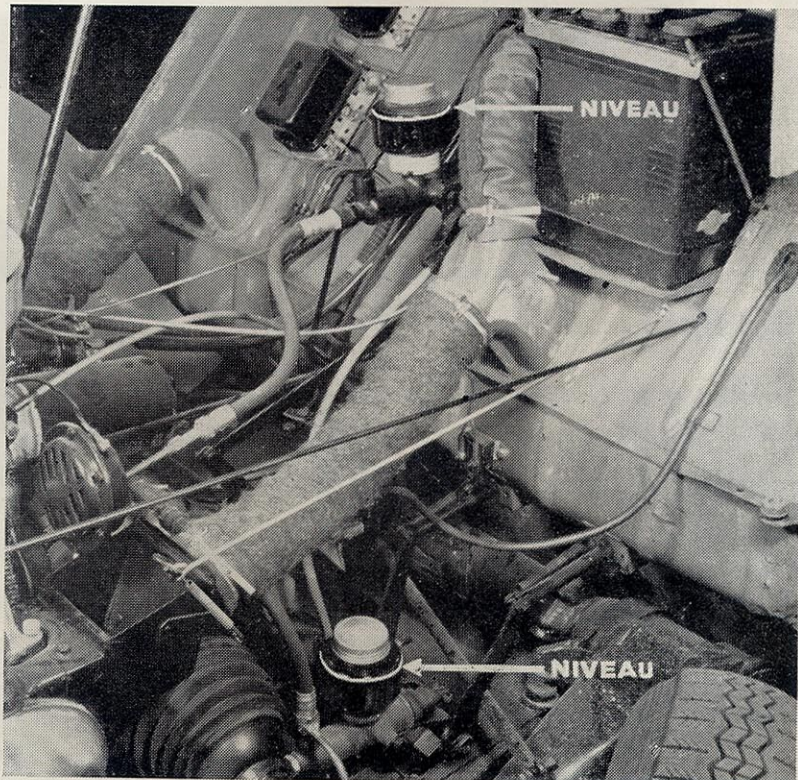


FIG. 2

c) **Vérifiez fréquemment** les niveaux du liquide spécial pour freins et embrayages. Le niveau du liquide spécial dans les réservoirs cylindriques ne doit pas baisser de plus d'un centimètre en dessous des cols (fig. 2). Faites l'appoint sans retard.

Si un des niveaux **baisse fréquemment** ou **brusquement** voyez un **Agent Citroën**.

N'employez jamais d'autres liquides que le liquide spécial pour freins hydrauliques.

Démarrage

Vous pouvez lancer indifféremment le moteur avant ou arrière.

Nous déconseillons de lancer les deux moteurs à la fois.

Lorsque les moteurs sont froids :

Mettez le contact sur le moteur avant (3) fig. 9 (le voyant rouge (2) fig. 9 doit s'allumer).

Avec la main gauche appuyez sur le bouton-poussoir (3 bis) fig. 9 à droite du contact et avec la main droite tirez le starter (15) fig. 9 (face au conducteur).

Dès que le moteur tourne de lui-même, lâchez les commandes. Le voyant rouge reste lumineux lorsque le moteur tourne au ralenti; il doit s'éteindre en marche normale. S'il reste allumé faites examiner le circuit électrique.

Après une ou deux minutes, repoussez complètement la tirette du starter.

Si à ce moment le moteur s'arrête, recommencez les manœuvres en maintenant un peu plus longtemps le starter complètement tiré.

Procédez de la même façon pour lancer le moteur arrière.

Il est précisé que le starter du moteur arrière se trouve sur le tunnel entre les sièges avant.

Lorsque les moteurs sont chauds :

Ne touchez pas aux starters, mais appuyez à fond sur l'accélérateur. Appuyez sur les boutons-poussoirs et levez le pied dès que les moteurs sont en marche pour éviter qu'ils ne s'emballent.

Embrayage à commande hydraulique

L'embrayage est à commande hydraulique actionnée par pédale.

Vous devez obligatoirement débrayer pour changer de vitesses.

Rodage

Pendant les premiers 500 km, restez un peu en dessous des vitesses limites marquées en rouge sur le compteur : 17 km/h en 1^{re}, 35 km/h en 2^{me}, 55 km/h en 3^{me} et en 4^{me}.

Ne forcez jamais vos moteurs ; n'hésitez pas à prendre la 2^{me} si ceux-ci peinent un tant soit peu en 3^{me}.

Après 500 km, vous pourrez pousser progressivement votre voiture, mais n'exagérez pas : le rodage ne sera complet qu'après 2 000 ou 3 000 km.

Attention, les kilomètres parcourus avec le moteur avant seul ne comptent pas pour la période de rodage du moteur AR. Nous conseillons donc de roder les deux moteurs ensemble.

Changement de vitesses (fig. 3)

Débrayez à fond. Passez vos vitesses rapidement mais sans brutalité.

Enclenchez-les à fond. Pour revenir de 4^{me} au point mort, il faut d'abord revenir en 3^{me}. La 4^{me} 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.

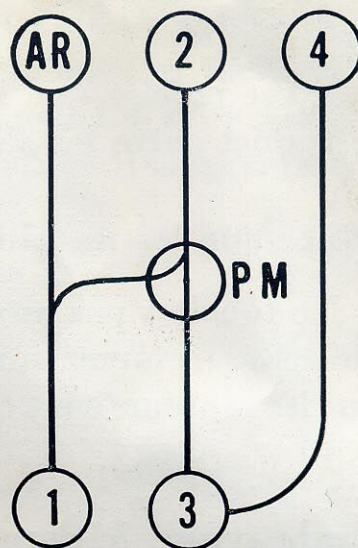


FIG. 3

Marche avec les deux moteurs

Mettez le levier de vitesses au point mort. Placez le levier d'accouplement (fig. 4) en position 2, c'est-à-dire vers l'avant.

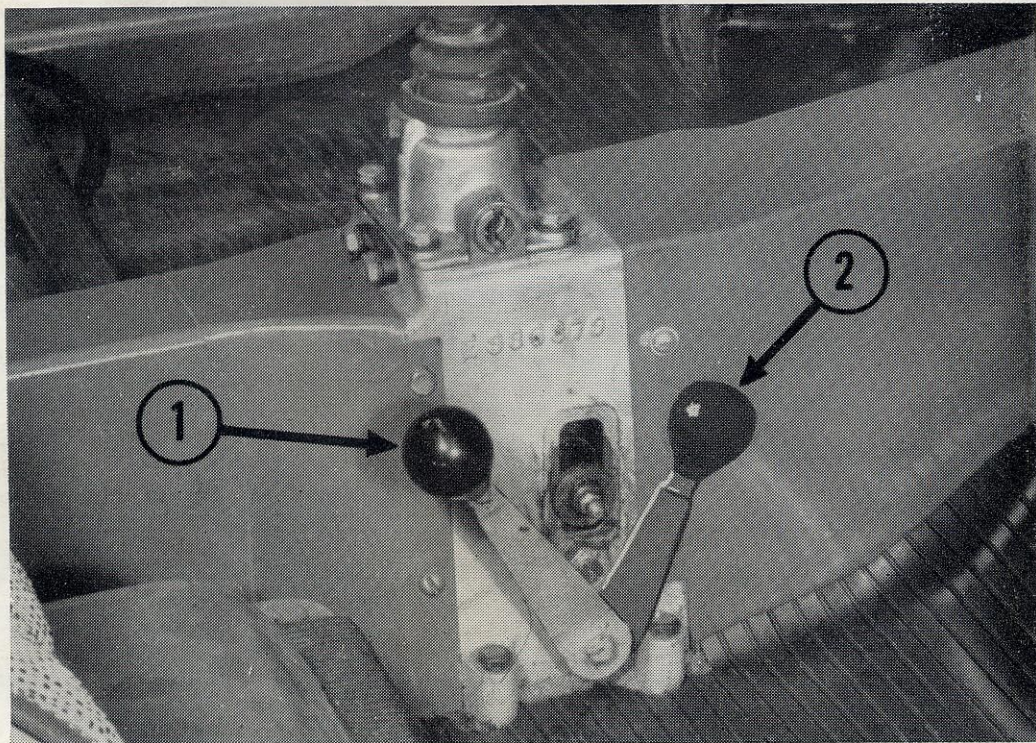


FIG. 4

Mettez les moteurs en marche (voir démarrage), débrayez puis passez la 1^{re}, embrayez, votre voiture se trouvera alors actionnée par les deux moteurs.

Marche avec un seul moteur

Le véhicule ne peut rouler avec un seul moteur que si certaines manœuvres préliminaires sont effectuées.

1^o **Pour rouler avec le moteur AV seul :** il faut mettre la boîte de vitesses AR au point mort.

Pour exécuter cette manœuvre :

- mettez le levier de vitesses au point mort (fig. 3),
- placez le levier d'accouplement (fig. 4) en position 1 (vers l'AR).

Mettez ensuite le moteur AV en route et conduisez normalement.

2^o **Pour rouler avec le moteur AR seul :** il faut désaccoupler le moteur AV de sa boîte en le débrayant.

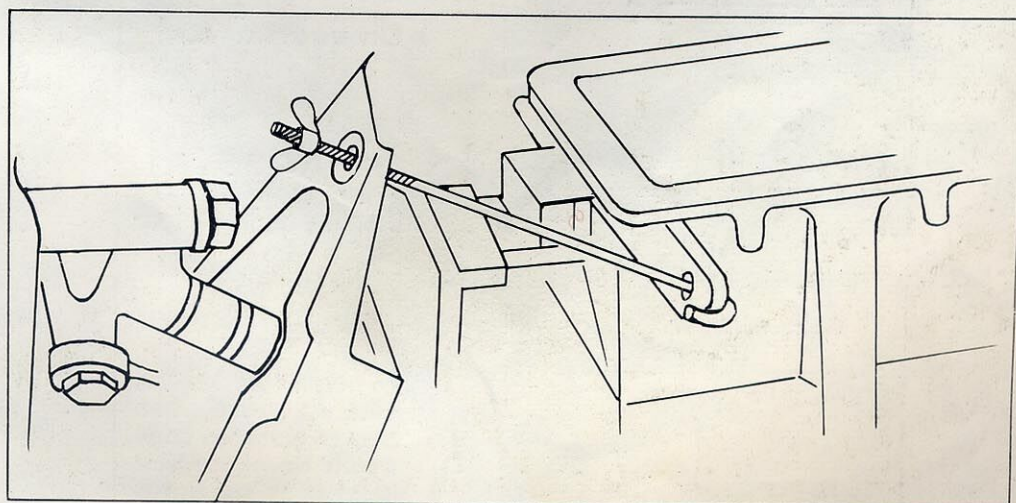


FIG. 5

Pour exécuter cette manœuvre :

- engagez l'extrémité recourbée de la tige spéciale fournie avec l'outillage dans l'œil prévu sur le carter de la boîte de vitesses, et passez l'autre extrémité dans la fourchette de débrayage (fig. 5),
- mettez ensuite le moteur AR en route et conduisez prudemment.

Nous vous signalons que ce mode de propulsion n'est qu'un dépannage vous permettant de gagner éventuellement un lieu de ravitaillement en cas de panne sèche sur le moteur AV, ou un garagiste en cas d'ennui de fonctionnement de ce moteur.

Avertisseurs et phares (10) fig. 9 :

Une manette sous le volant commande les avertisseurs, les feux de position, de croisement et de route (fig. 6).

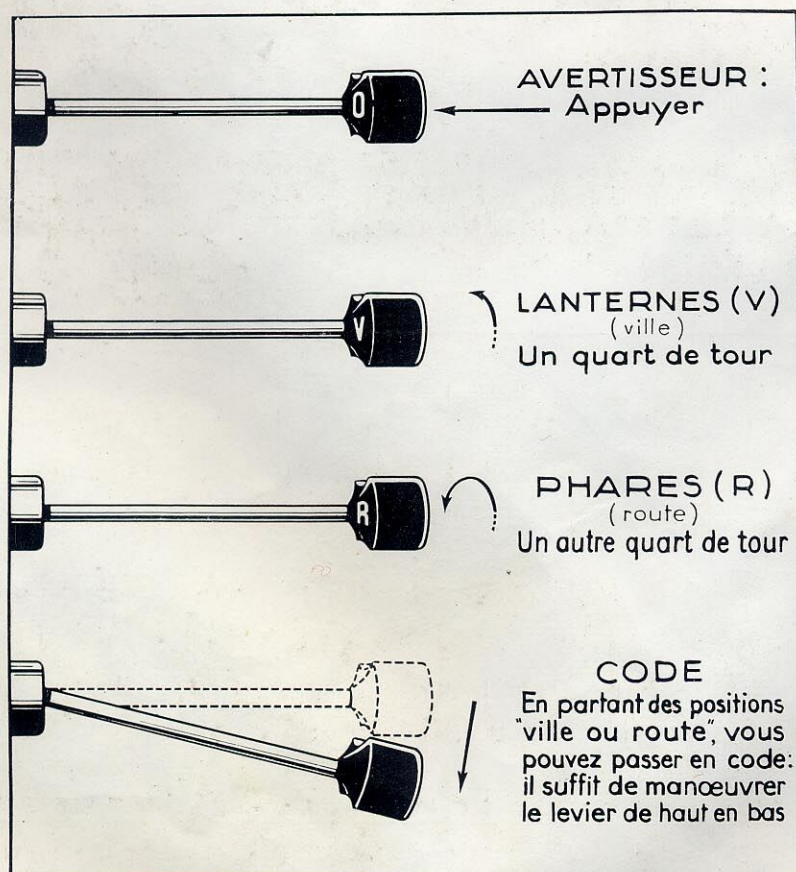


FIG. 6

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

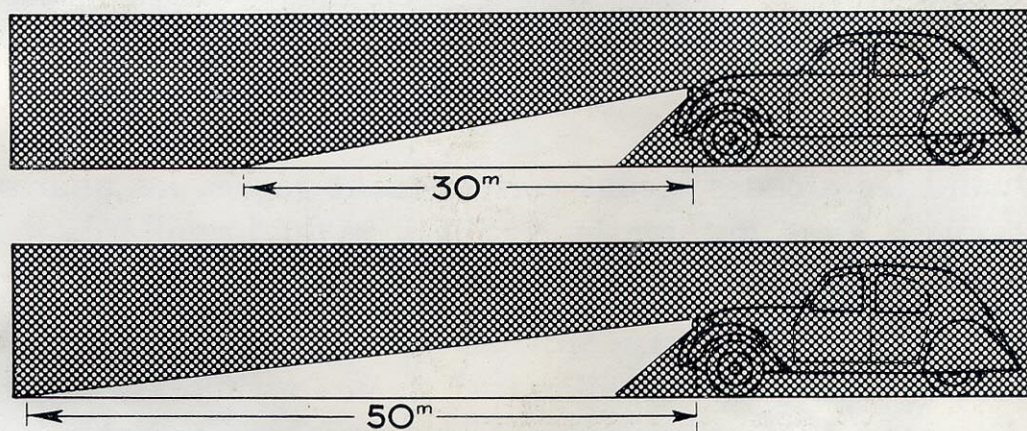


FIG. 7

au-delà de 50 mètres (là, il deviendrait éblouissant), ni en deçà de 30 mètres (là, il deviendrait inefficace).

Les conditions de charge de votre véhicule peuvent faire varier l'inclinaison des projecteurs, c'est-à-dire leur portée. **A chaque variation importante 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 5 (fig. 9).

En tournant 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 (fig. 8).

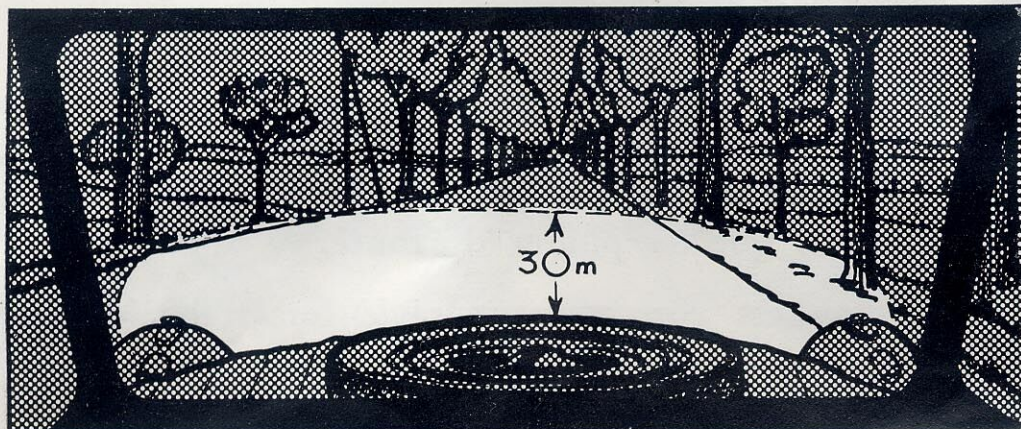


FIG. 8

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 basse.

Freins

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

Inutile de donner des coups de freins brutaux : freinez progressivement, vous épargnerez vos pneus.

Frein à main (7) fig. 9 :

Pour le serrer, tirez vers l'arrière en appuyant sur le bouton pour le déclencher. Assurez-vous que l'encliquetage est correct.

A titre indicatif : l'efficacité du frein à main commence à se faire sentir à partir du 3^{me} ou 4^{me} cran. Le serrage est correct au 8^{me} ou 9^{me} cran.

Pour le desserrer, tirez légèrement sur vous et appuyez en même temps avec le pouce sur le bouton-poussoir qui se trouve à l'extrémité de la poignée. Repoussez le frein au maximum, ne lâchez le bouton-poussoir qu'après vous être assuré que le frein est bien repoussé à fond.

Essuie-glace électrique (1) fig. 9 :

L'essuie-glace fonctionne même lorsque la voiture est à l'arrêt. Pour l'actionner tournez le bouton dans le sens de la marche (M), figure 9.

Indicateur de braquage (12) fig. 9 :

L'indicateur de braquage est situé sur la colonne de direction, juste au-dessous du volant. L'aiguille indique le sens et l'amplitude du braquage. Cet appareil est indispensable pour connaître la position des roues avant sur sol à très faible adhérence (glace) ou mouvant (sable pulvérulent par exemple).

Commande des indicateurs de direction (11) fig. 9 :

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.

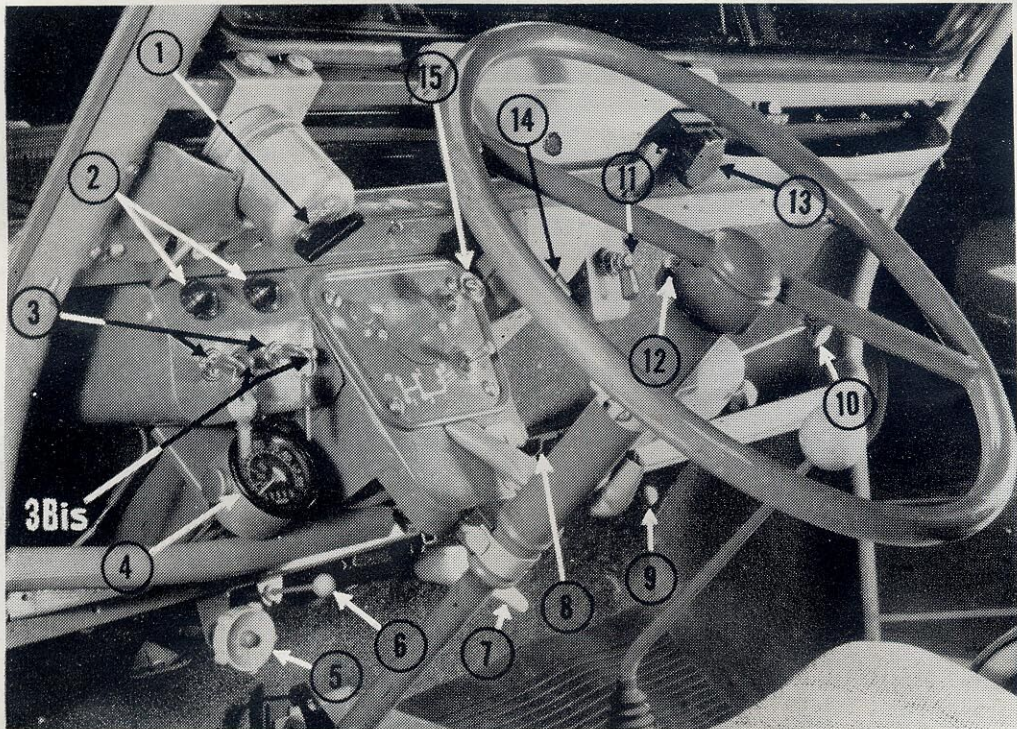


FIG. 9. — TABLEAU DE BORD

- | | |
|--|---|
| 1 - Essuie-glace. | 9 - Chauffage côté passager (tirez pour chauffer). |
| 2 - Voyants du contrôle de marche des moteurs. | 10 - Commodo (avertisseur et éclairage). |
| 3 - Contacts AV et AR. | 11 - Indicateur de direction. |
| 3 bis - Commande des démarreurs AV et AR (poussez). | 12 - Indicateur de braquage. |
| 4 - Indicateur de vitesse et compteur km. | 13 - Aération. |
| 5 - Réglage des phares. | 14 - Répartiteur dégivrage-désembuage ; à gauche, dégivrage devant le conducteur (zone étroite) ; à droite, désembuage (zone large) |
| 6 - Chauffage côté conducteur (tirez pour chauffer). | 15 - Starter du moteur AV (le starter du moteur AR est sur le tunnel entre les deux sièges AV). |
| 7 - Frein à main (tirez vers l'AR en appuyant sur le bouton pour le déclencher). | |
| 8 - Répartiteur chauffage-désembuage. En position basse : chauffage maxi, en position haute : désembuage maxi. | |

Pompes à essence

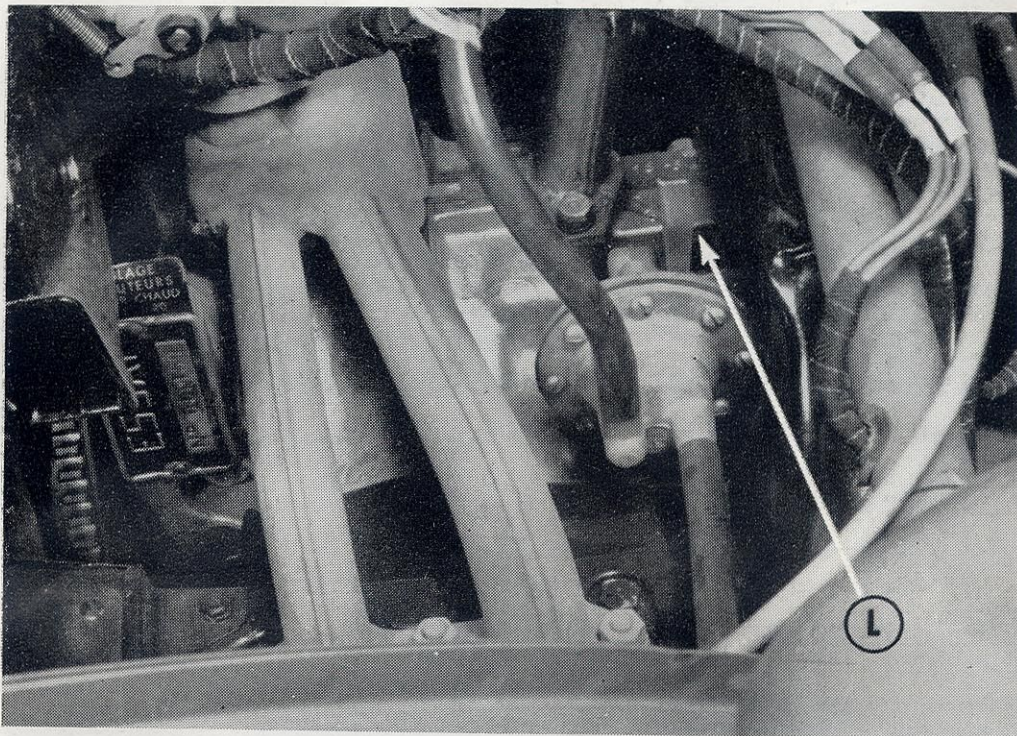


Fig. 10

Après un arrêt de quelques jours, ou si vous avez épuisé un de vos réservoirs puis refait le plein, n'oubliez pas d'amorcer la pompe. Pour cela manœuvrer le levier (L), fig. 10.

Carburateur (fig. 11)

Ne changez rien aux réglages d'origine.

Le gicleur principal est situé dans le fond de la cuve, le gicleur de ralenti est situé en 3 sur la face AR du corps du carburateur derrière la commande de starter.

Pour accéder aux gicleurs, opérez comme suit :

1° Gicleur de ralenti : dévissez le porte-gicleur 3.

2° Gicleur principal :

- démontez le filtre (desserrez la vis 1 fixant le collier, ainsi que les deux vis reliant le bac du filtre à ses supports);
- démontez le couvercle de la cuve du carburateur (4 vis [2 fig. 11] et leurs symétriques de gauche), **faites attention à ne pas abîmer le joint papier**;
- sortez le flotteur en soulevant son axe avec un tournevis à chacune de ses extrémités ;
- dévissez le gicleur.

Nota. — Ne débouchez jamais un gicleur avec un fil de fer : soufflez dedans.

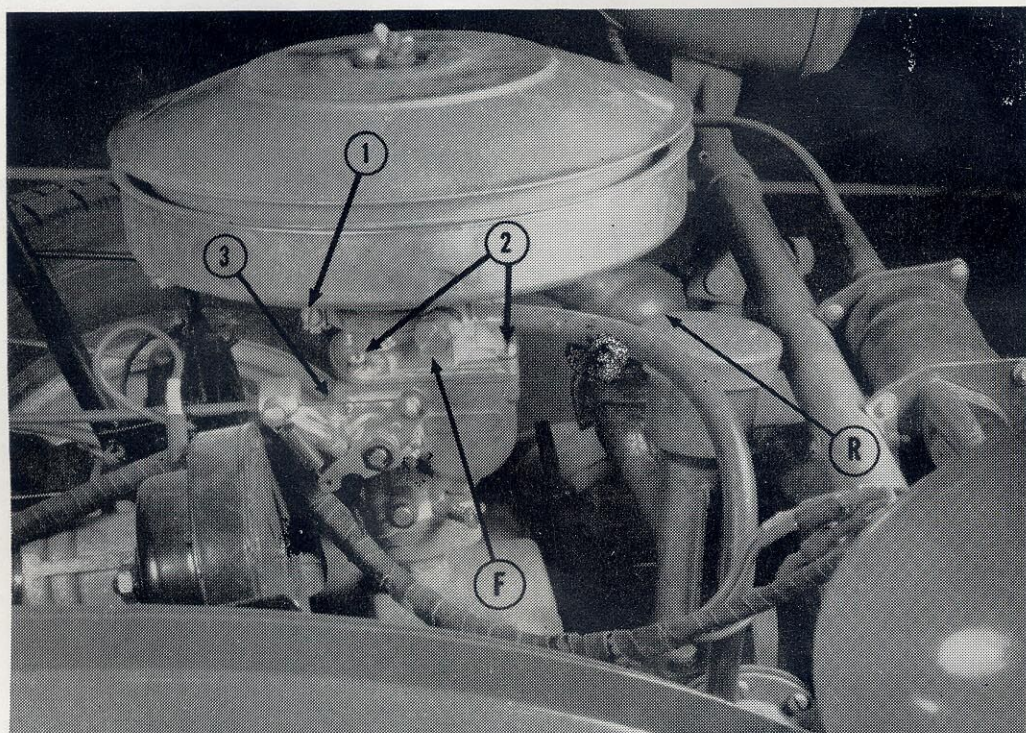


FIG. 11

Filtres à essence

A l'entrée du carburateur, à côté du raccord de la canalisation (en F, fig. 11), le filtre est constitué par un cylindre de fine toile métallique. Il peut, à la longue, se charger d'un dépôt blanchâtre qui gêne l'arrivée d'essence. Son nettoyage est très facile.

Dans chacun des réservoirs se trouve un plongeur terminé par une tête démontable filtrante. Il est bon, périodiquement, de sortir le plongeur et de démonter la tête filtrante pour la nettoyer.

S'assurer de temps en temps que les trous de mise à air libre des manchons de caoutchouc et des tubes de remplissage des réservoirs ne sont pas obstrués (en T, fig. 23).

En remettant en place le manchon, veillez à ce que le trou de mise à air libre du tube de remplissage débouche à l'intérieur du dégagement prévu dans l'alésage du manchon.

Écran de calandre

Vous le trouverez dans l'outillage de bord. Il se fixe sur le capot.

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.

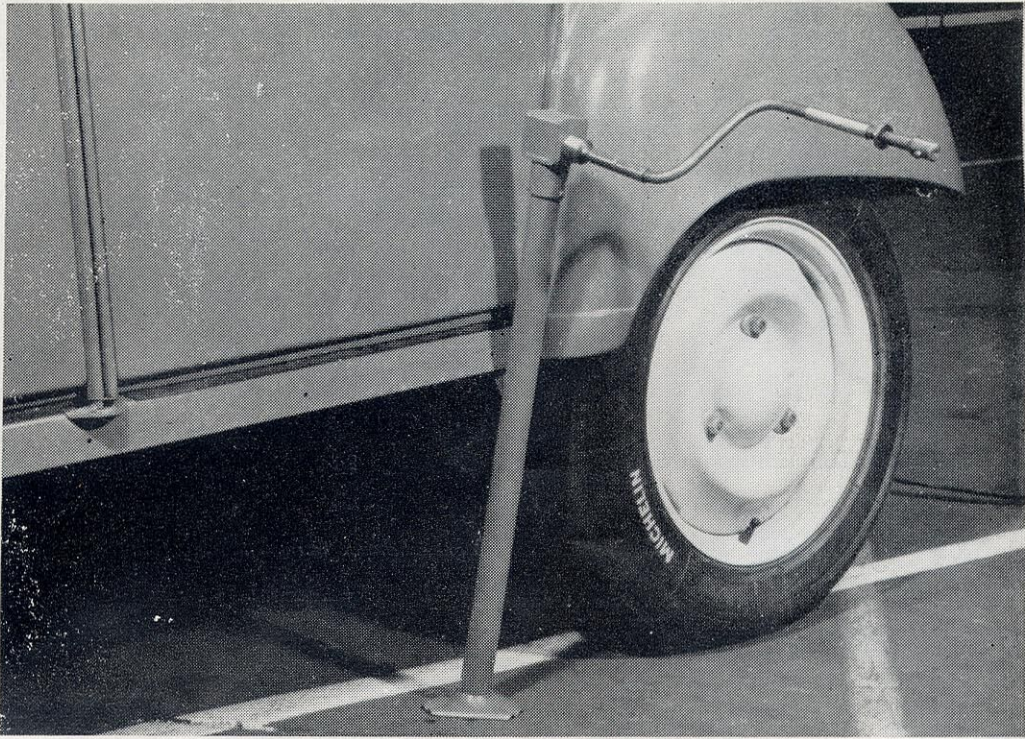


FIG. 13. — POSITION DU CRIC A L'ARRIÈRE

Ne placez pas votre cric n'importe où mais dans les logements prévus :

- 1^o **Avant** : à l'avant des portes AV (fig. 12).
- 2^o **Arrière** : à l'arrière des portes AR (fig. 13).

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

ENTRETIEN

Un bon conseil

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° Baumé) 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
0,700	0,700	0,900

Quand vous utiliserez la roue de secours, faites-en vérifier la pression.

Pour obtenir une usure uniforme des pneumatiques, permutuez les roues en diagonales tous les 6 000 km. Après permutation, faites rétablir 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 (fig. 2), voyez un Agent Citroën sans retard.

(1) Le frein à main agit sur les roues AV, il est très puissant, utilisez-le avec douceur.

Filtres à air

Conformez-vous aux prescriptions de nettoyage portées sur le couvercle.

Pour le filtre à air du moteur AR, débranchez le raccord caoutchouc sur le couvercle du filtre (en T, fig. 14). Déposez le couvercle en dévissant le papillon, conformez-vous ensuite aux prescriptions de nettoyage portées sur le filtre à air.

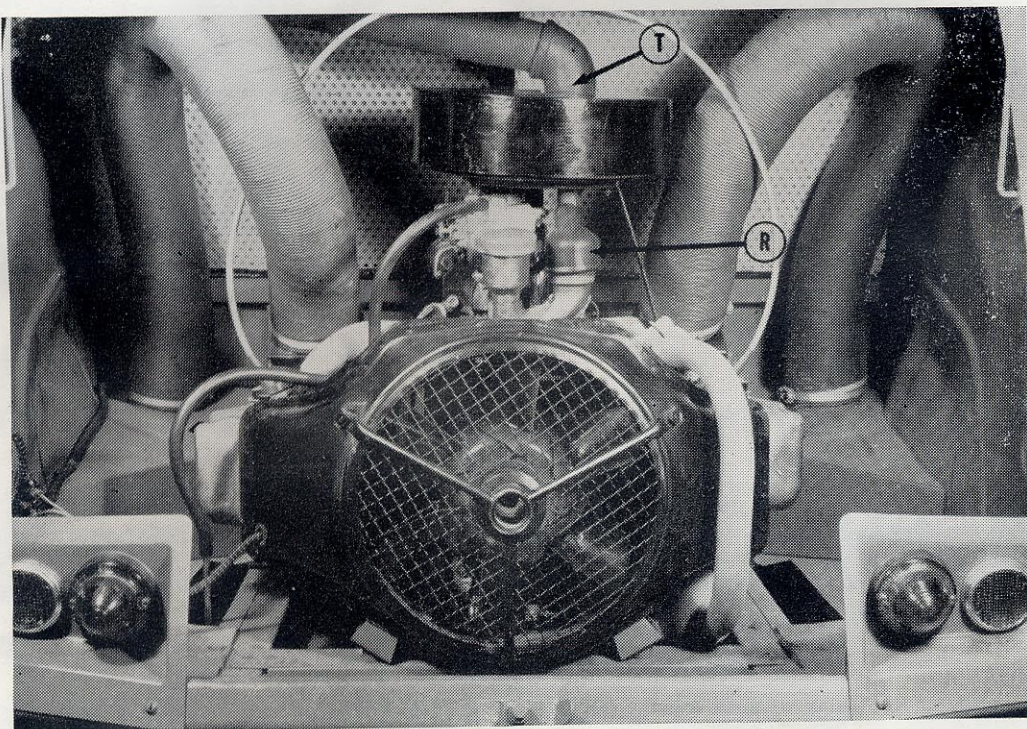


FIG. 14. — VUE DU MOTEUR AR

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.

Nos Concessionnaires et Agents sont en possession d'un tableau des huiles et graisses que nous préconisons pour l'utilisation de nos véhicules.

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.

1° TOUS LES 1 500 km :

Trois graisseurs en tout :

Employez une graisse pour cardans pour les axes de pivots d'essieu (fig. 15) et pour l'axe de renvoi du boîtier d'accouplement (fig. 16).

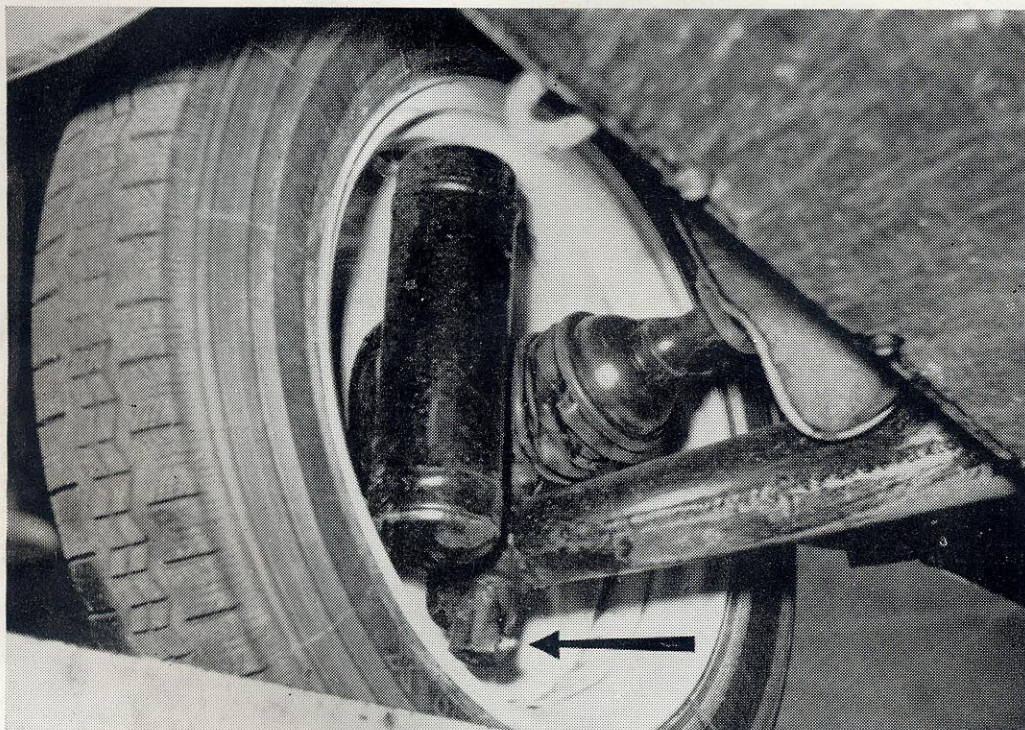


FIG. 15. — (1 graisseur à droite, 1 à gauche jusqu'à suintement.)

Tous les 1 500 km (*suite*)

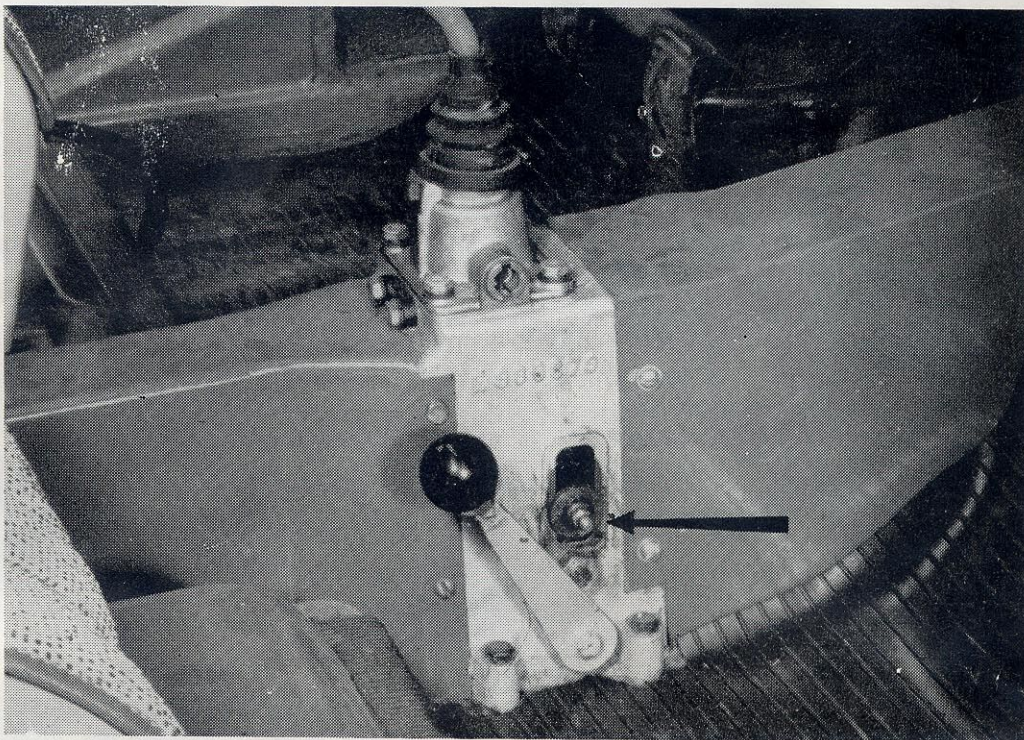


FIG. 16. — 1 graisseur à l'intérieur du véhicule.

2^o TOUS LES 3 000 km :

A. — Niveaux et vidanges de l'huile des moteurs.

Après une grande course, laissez refroidir les moteurs et vérifiez vos niveaux d'huile.

S'il y a lieu, faites les pleins avec de l'huile neuve **du même type et de même marque** que l'huile subsistant dans les carters.

Après 3 000 km, vidangez à chaud les carters (bouchon en VM, fig. 17 et 18).

En fin de vidange, appuyez sur l'AV ou l'AR de la voiture pour égoutter à fond les carters. Rebouchez soigneusement et faites les pleins d'huile neuve.

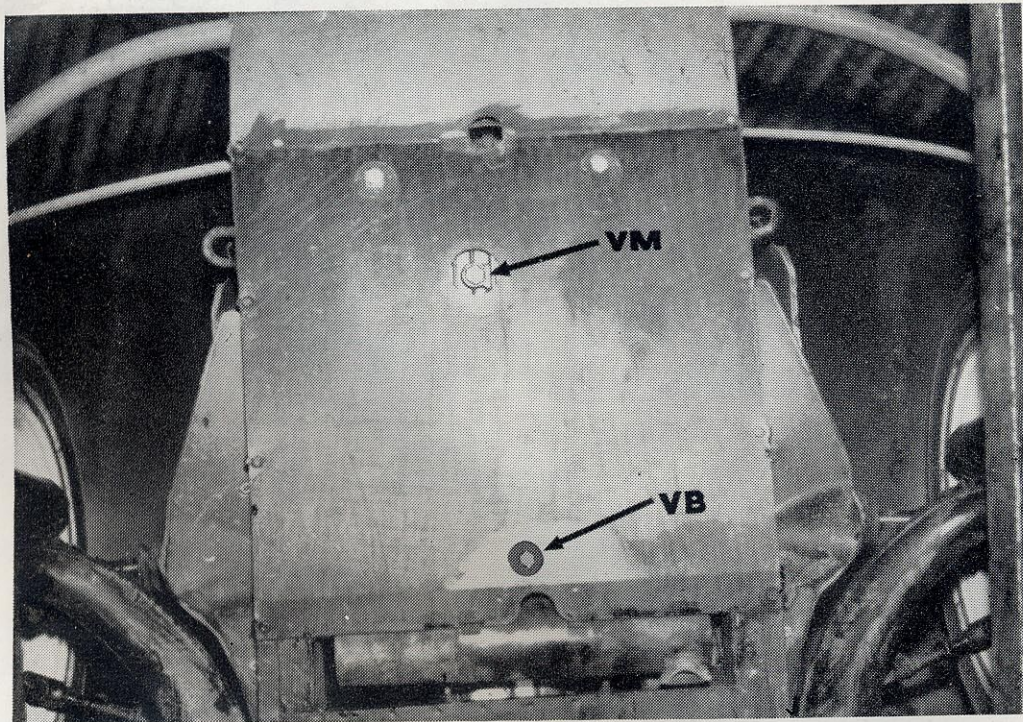


FIG. 17. — MOTEUR AVANT

Bouchons de vidange (moteur et boîte) vus en dessous du véhicule.

Tous les 3 000 km (suite)

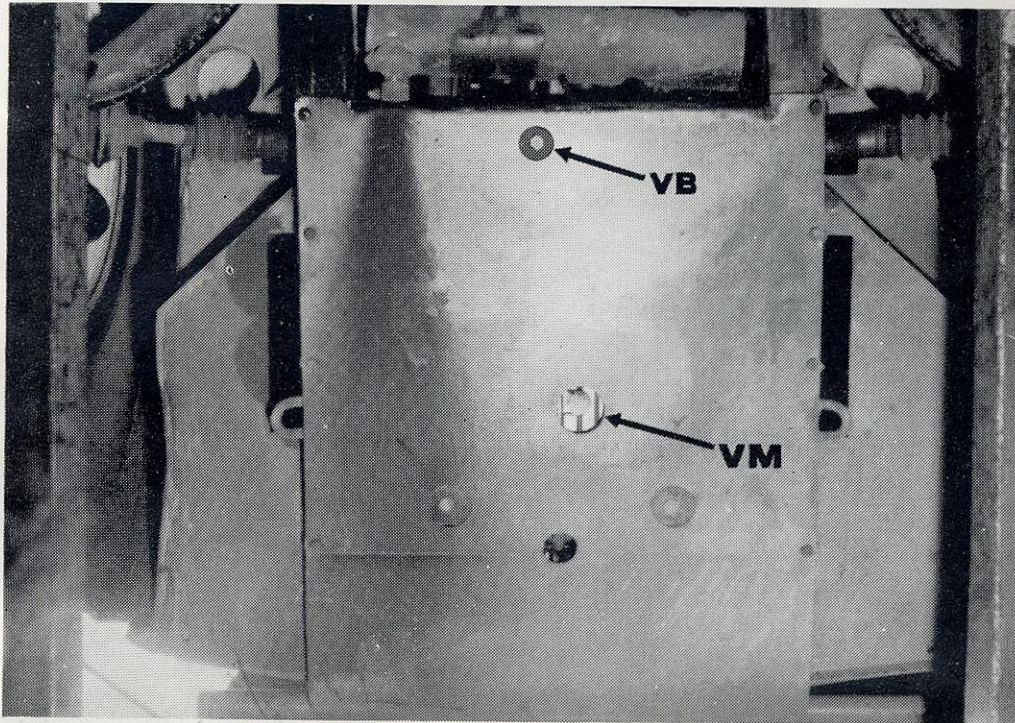


FIG. 18. — MOTEUR ARRIÈRE

Bouchons de vidange (moteur et boîte) vus en dessous du véhicule.

Quelle huile faut-il employer?

Été comme hiver, n'utilisez que de l'huile de viscosité S. A. E. 20, ou S. A. E. 10 W/30 si vous désirez employer une huile multigrade plus fluide à froid en hiver.

Pour les pays à température ambiante dépassant couramment 30° C il est recommandé d'utiliser pour le moteur de l'huile S. A. E. 30 ou, en huile multigrade, une S. A. E. 20 W/40.

B. — Graissages spéciaux.

Avec un pinceau graissez les couteaux (2, fig. 19 et 20).

(Il est nécessaire de nettoyer ces points avant de les graisser.)

Graissez aussi les articulations : un peu d'huile moteur en 1, 2, 3, 4 et sur la partie coulissante des tiges de pédales, en 5 et 6 (fig. 21).

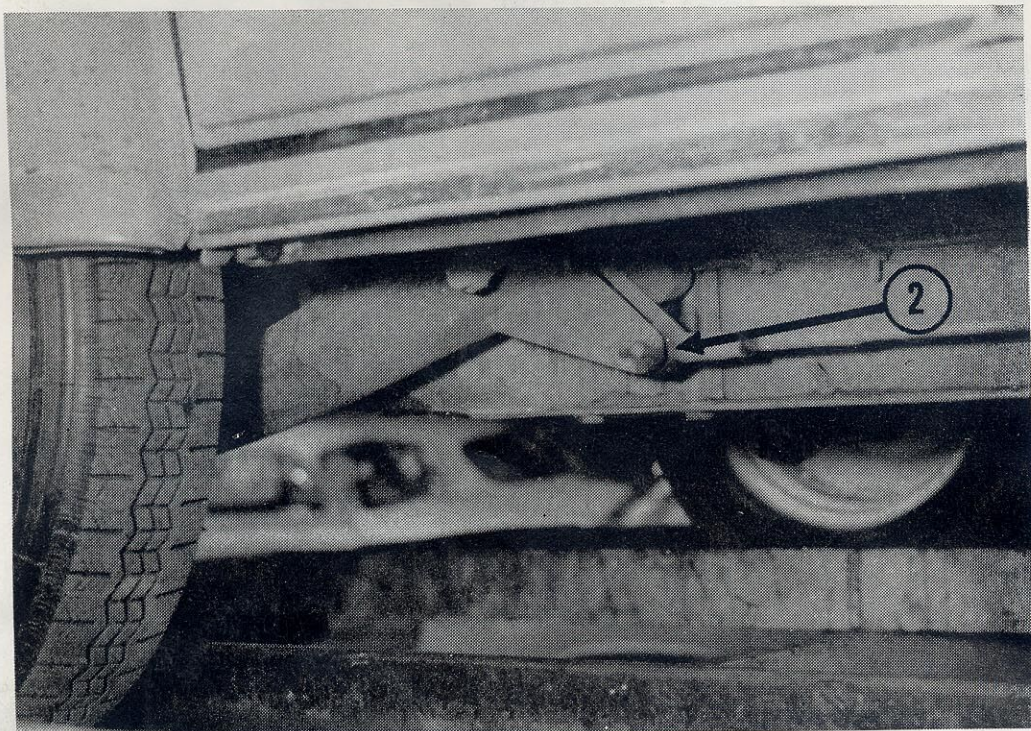


FIG. 19. — PARTIE ARRIÈRE (suspension).

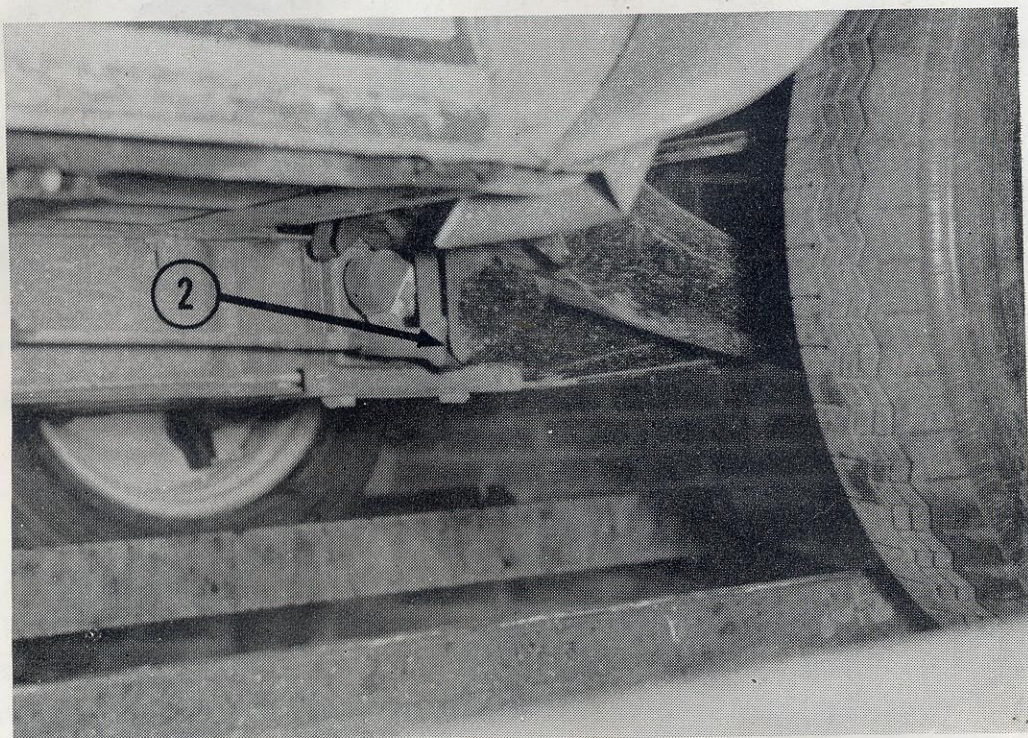


FIG. 20. — PARTIE AVANT (suspension).

Tous les 3 000 km (suite)

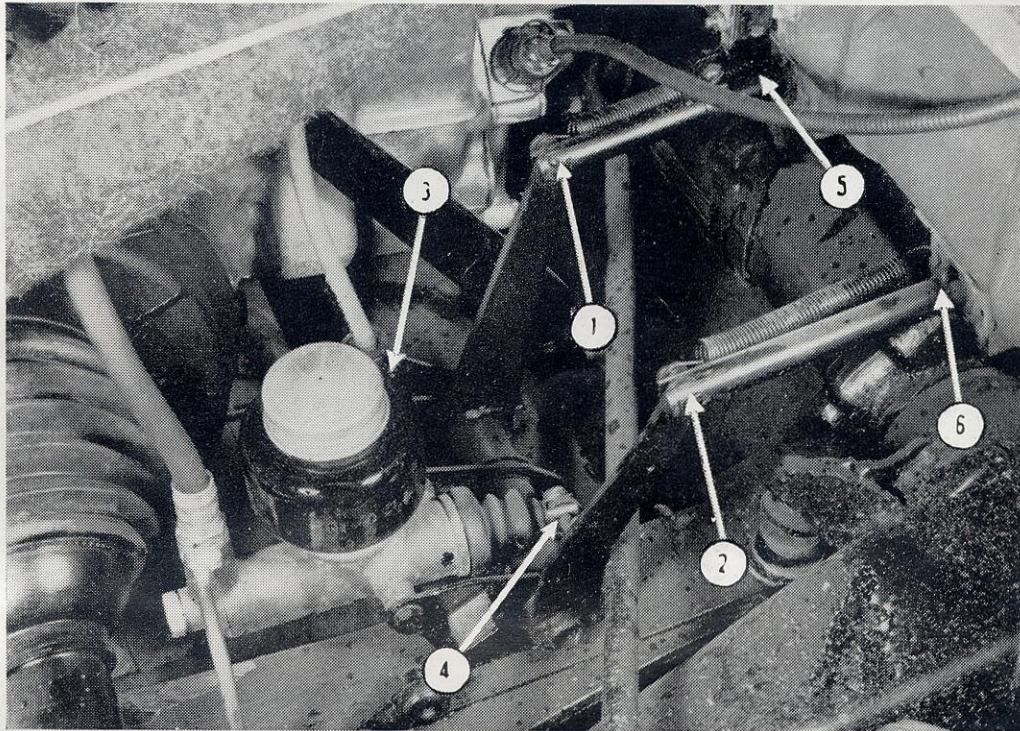


FIG. 21. — GRAISSAGE DES ARTICULATIONS

VÉRIFICATIONS SPÉCIALES

1^o TOUS LES 6 000 km (environ).

Vérifiez le niveau de l'huile dans les boîtes de vitesses AV et AR (N, fig. 22).

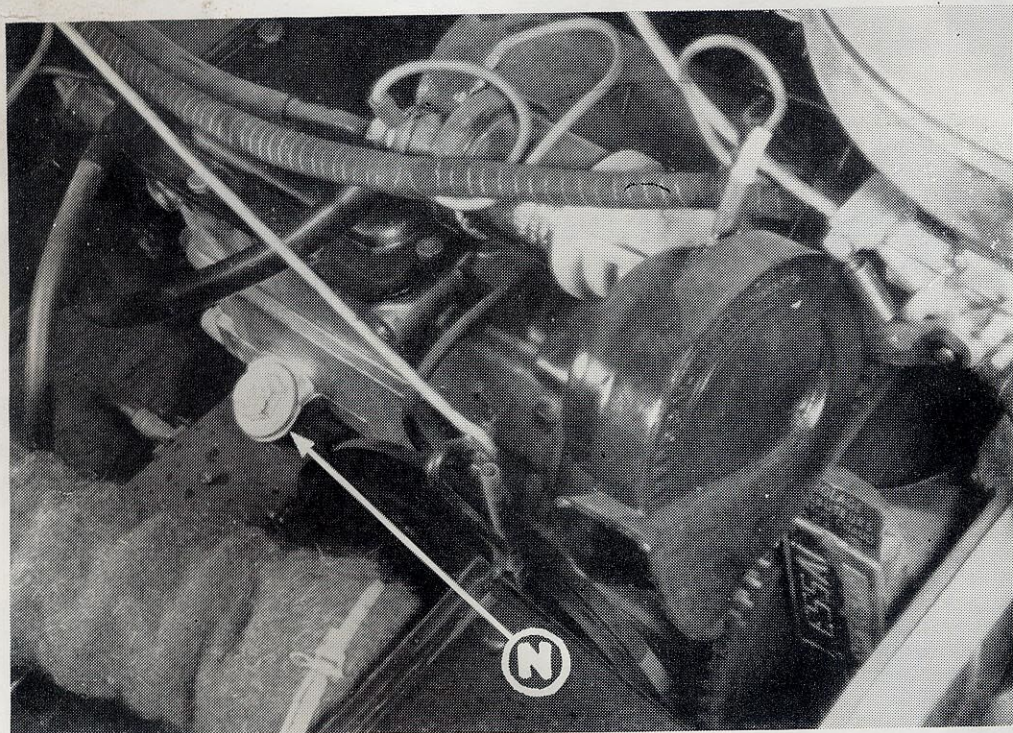


FIG. 22. — BOUCHONS DE REMPLISSAGE
DES BOITES DE VITESSES AV DROIT ET AR GAUCHE

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

2^o QUAND VOUS AUREZ PARCOURU ENVIRON 18 000 KM, DEMANDEZ A UN AGENT CITROEN :

- a) De graisser le câble de compteur.
- b) De graisser les axes de balais d'essuie-glace.
- c) De vidanger les boîtes de vitesses (fig. 17 et 18) et de remettre un litre très exactement d'huile S. A. E. 80 « extrême pression » par boîte (fig. 22).
- d) De vérifier le fonctionnement des clapets des reniflards (en R, fig. 11 et 14).

Lavage et nettoyage - Produits d'entretien

Pas de précautions spéciales pour le lavage. Pour le nettoyage (extérieur et intérieur) n'employez pas n'importe quel produit d'entretien; consultez un Agent Citroën. La capote et les panneaux intérieurs de portière sont plastifiés, ils se lavent de la même façon que la carrosserie.

CONFORT

Réglage des sièges avant

Les sièges avant sont montés sur glissières qui permettent le réglage qui convient à votre taille.

Basculez le levier L (fig. 23) vers la droite pour le siège côté conducteur, vers la gauche pour le siège côté passager. Lâchez le levier après réglage; en remuant légèrement le siège, celui-ci doit prendre sa place dans un des crans de réglage des glissières.

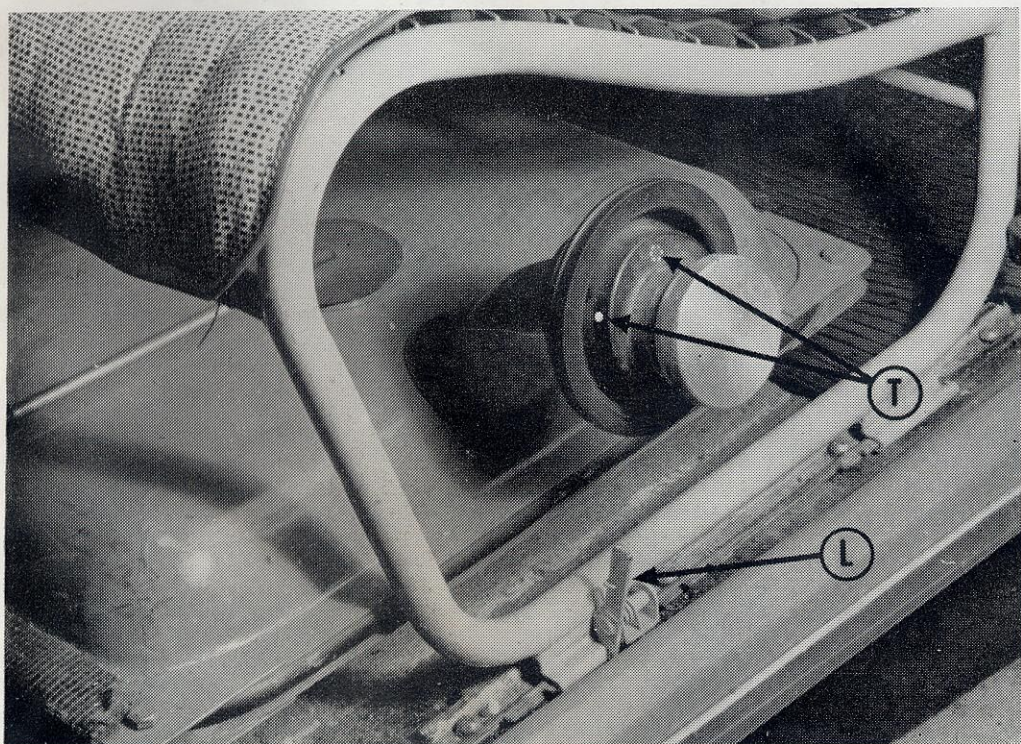


FIG. 23

Dépose de la banquette AR (fig. 24)

Dévissez la vis papillon V que vous trouverez sous la garniture droite de la banquette. La banquette étant ainsi libérée, basculez-la vers l'avant.

Dégagez ainsi de leur logement les tétons situés sous les branches droite et gauche de l'armature.



FIG. 24

Chauffage (fig. 25 et 9)

L'air chaud arrive sur les pieds du conducteur et sur ceux du passager par deux orifices.

Pour ouvrir le chauffage du côté du passager, tirez le bouton (9).

Pour ouvrir du côté conducteur seul, tirez le bouton (6) puis abaissez le levier (8).

Désembuage - Dégivrage

Si vous désirez répartir l'air chaud vers le conducteur et vers la buse de désembuage située au bas du pare-brise, placez le levier (8) en position intermédiaire.

Si vous désirez diriger tout l'air chaud vers le pare-brise, placez le levier (8) en position haute.

Pour assurer un dégivrage plus efficace par un temps froid, poussez la manette (14) vers la gauche.

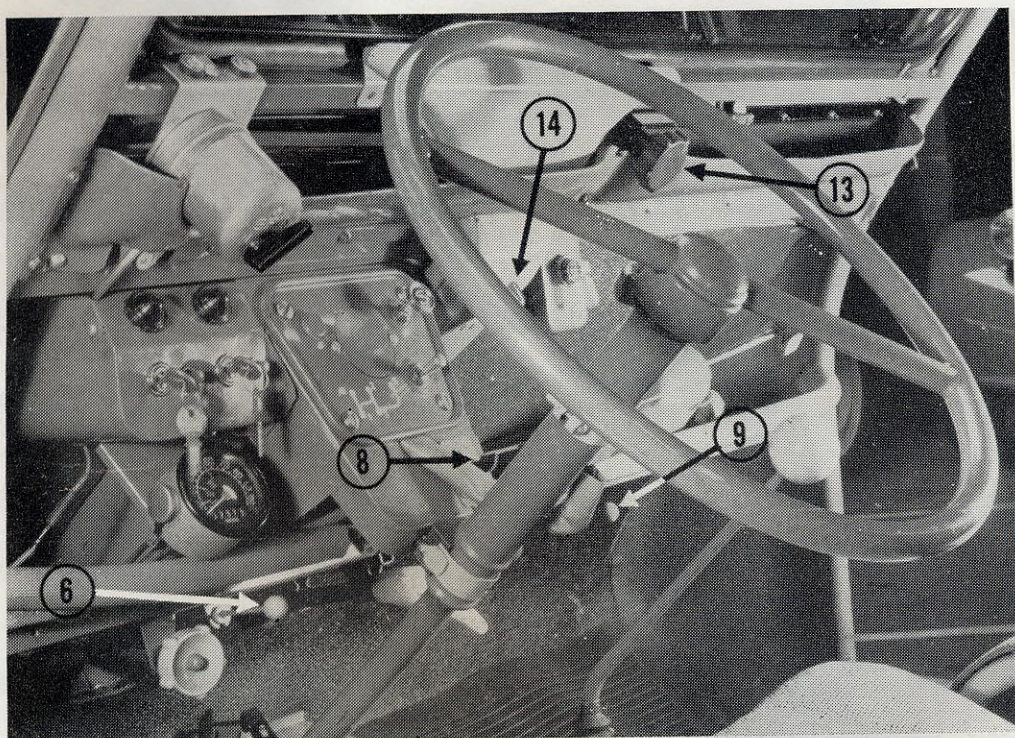


FIG. 25. — CHAUFFAGE ET AÉRATION

Aération

Ouvrez plus ou moins le volet d'auvent en tournant le bouton (13, fig. 9 et 25) 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. Elles se maintiendront d'elles-mêmes entrebâillées, améliorant la ventilation.

Capot

N'oubliez pas que la roue de secours fixée sur votre capot apporte à celui-ci **un poids supplémentaire.**

Quand vous l'ouvrez, assurez-vous que la béquille est bien positionnée au fond de l'encoche (en E, fig. 26).

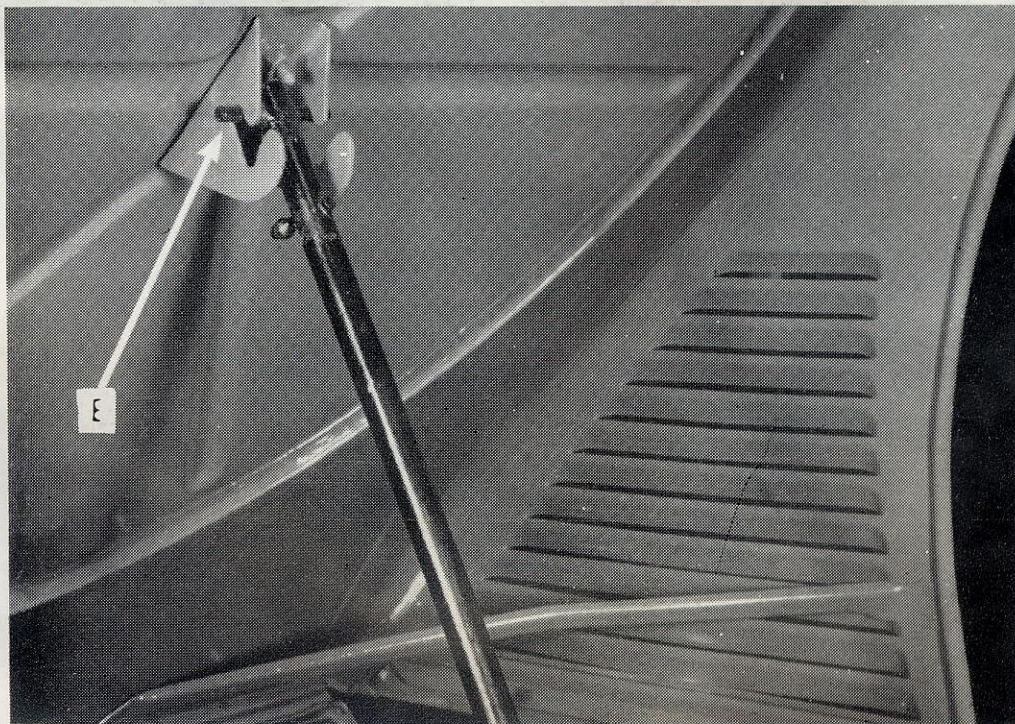


FIG. 26

Quand vous le fermez, maintenez la béquille d'une main et le capot de l'autre. **Ne laissez pas retomber la béquille, appuyez dessus jusqu'à engâchage dans le caoutchouc du tablier.**

Capote

A. — La capote de toit peut prendre deux 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 boutonnières métalliques dans les ergots fixés sur le haut de la caisse (fig. 27).

Pour la fermer, vérifiez que les crochets de maintien de la traverse AV sont correctement engagés dans leur logement.

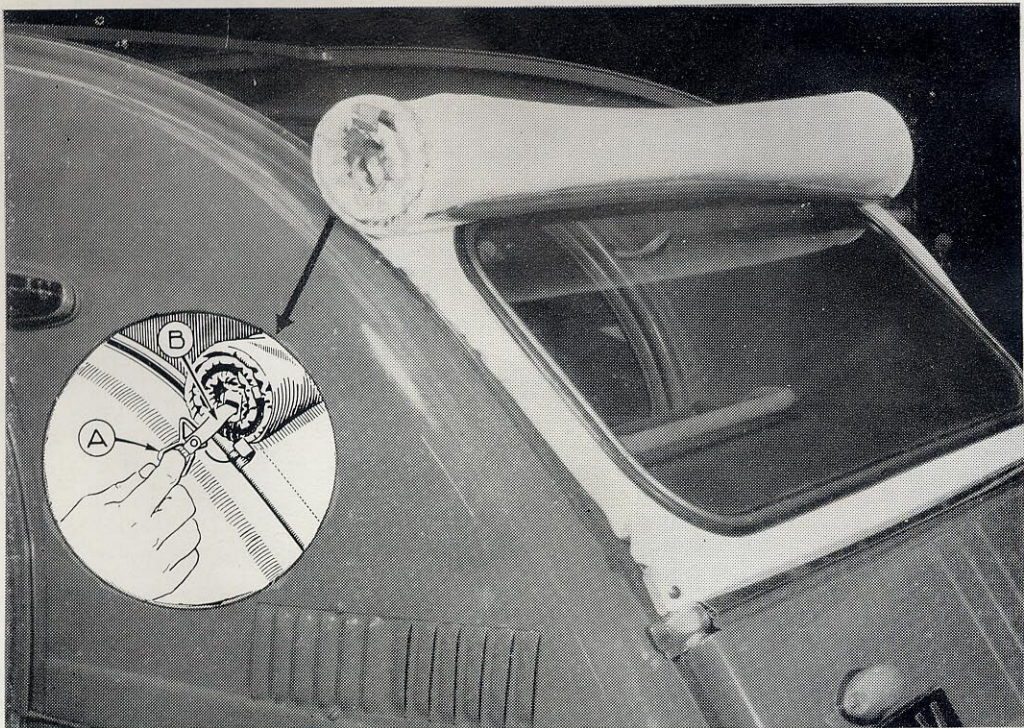


FIG. 27. — CAPOTE EN POSITION 2

Verrouillage des portes

La porte avant gauche se condamne au moyen de la clé de contact. Les trois autres portes sont munies, sous la poignée, d'un petit levier : abaissé, il condamne la porte de l'intérieur.

Remorquage

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

RENSEIGNEMENTS

DIVERS

1° Capacités (en litres)

Réservoirs (essence).....	15 litres par réservoir
Boîtes de vitesses (huile)	1 litre par boîte
Carters moteur (huile)	2 litres par carter
Freins hydrauliques (liquide spécial).	0,500 litre
Embrayages hydrauliques (liquide spécial).....	0,500 litre

2° Dimensions des pneus

155 — 400 pneus X ou 155 — 380 pneus X.

3° 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

Empattement	2,405 m
Longueur (hors tout)	3,780 m
Largeur (hors tout)	1,480 m
Hauteur à vide	1,540 m

5^o Poids

A vide en ordre de marche	735 kg
Maximum autorisé en charge.....	1 040 kg

IMP. MAULDE ET RENO

A.C. 5309

44916 (2-61)

CITROËN



SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN
117 à 167, Quai André Citroën - PARIS