

DANMARKS TEKNISKE BIBLIOTEK - DTB

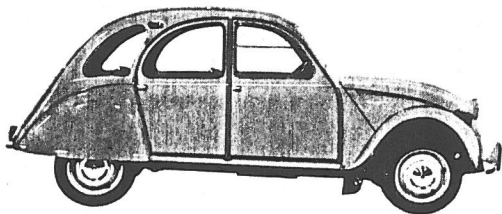
Ved lån noteres: AUTOMOBILKATALOG

Mærke og model + katalogets titel el. nr.

Citroën 2CV
1966-1967

Modt. 1984)

CITROËN 2 CV



- 3 Identifikation
- Dimensioner
- 4 Motor
 - Data
 - Cylindre og stempler
- 5 Topstykke
- 7 Ventil sæder
 - Ventil fjedre
 - Åbne- og lukketider
- 8 Ventilspillerum (driftsspillerum)
 - Krumtapaksel og plejlstænger
- Motorens smøresystem
- 9 Oliekøler
 - Krumtaphusventilation
- 10 Brændstofs-system
- 15 Tændingssystem
- 16 Data
 - Centrifugalregulering
 - Kontrol og justering af grundindstilling
- 18 Kobling
- 21 Transmission (gearkasse og differentiale)
- 22 Justering af spidshjulets indgrebsdybde
- 24 Bremses
- 25 Hjulnav og -ophæng
 - Justering af forhjulenes toe-out
- 27 Elektrisk anlæg
- 30 Ledningsdiagram
- 31 Målskitse for chassisramme
- Betjeningsorganer

Illustrationer og tekniske oplysninger
er gengivet med tilladelse fra
AUTOMOBILES CITROËN A/S
København

CITROËN 2 CV

Citroën 2 CV fremstilles af S. A. ANDRÉ CITROËN, Paris. Typebetegnelsen 2 CV er afledt af den i Frankrig stadig anvendte skattehesteformel, idet motoren har den fiskale størrelse: 2 skatteheste (CV er den franske forkortelse for hestekraft (HK)); disse "heste" har intet at gøre med motorens effekt.

Typen har været fremstillet siden 1949 - først som 2 CV A med 375 cm³ motor med kompressionsforholdet 6,2:1, derefter fra 1954 med 425 cm³ motor med kompressionsforholdet 6,2:1 og 7:1 som type 2 CV AZ, og endelig siden 1962 med samme motor, men med kompressionsforholdet 7,5:1 som type 2 CV AZL og AZAM m. fl. Til disse typer, der er personbiler, svarer varevognsversioner, opbygget efter samme princip, med typebetegnelsen 2 CV AZU. Reparationsmæssigt set svarer varevognene ganske til personbilerne.

Vognene har i årenes løb været forsynet med forskellige karburator typer, men har, udover karrosserimæssige ændringer, i øvrigt ikke gennemgået væsentlige tekniske ændringer, hvorfor nærværende afsnit, der omhandler den i dag (1966/67) fremstillede type, stort set vil kunne anvendes også på de tidligere fremstillede typer.

Identifikation

Chassisnummeret findes på en plade på traversen, bag motoren i højre side.

Karrosserinummeret findes på en mindre plade ved siden af chassisnummeret.

Motornummeret findes på en plade på motorblokkens højre side.

Dimensioner

Personvogn (AZL)

Længde	3780 mm (AZAM 3860 mm)
Bredde	1480 mm
Højde (ubelastet)	1600 -
Akselafstand	2400 -
Sporvidde, for og bag	1260 -
Totalvægt	850 kg (AZAM 860 kg)

Varevogn (AZU)

Længde	3600 mm
Bredde	1500 -
Højde (ubelastet)	1720 -
Akselafstand	2400 -
Sporvidde, for og bag	1260 -
Totalvægt	875 kg

Motor

Data

Type	Topventilet, luftkølet boxermotor
Cylinderantal	2
Boring	66 mm (A 62 mm)
Slaglængde	62 -
Slagvolumen	425 cm ³ (A 375 cm ³)
Kompressionsforhold	7,5:1 (A 6,2:1)
Effekt (SAE)	18 HK/5000 omdr./min.
Drejningsmoment, max (SAE)	2,85 kpm/3000 omdr./min.
Kompressionstryk	120 - 130 psi (8,4 - 9,1 kp/cm ²)

Cylindre og stempler

Cylindre og stempler leveres som komplette enheder, således at forstå at man kan udskifte én cylinder og det tilhørende stempel, men ikke cylinderen eller stemplet alene.

Stemplerne findes i udførelse med flad top og med hvælvet top. Det er absolut påkrævet, at der anvendes to ens stempler i samme motor.

Stemplerne findes i typer med helt skørt og med opslidset skørt. Stempler uden opslidsning er mærkede AVANT og forsynet med et pilmærke på toppen, på den side der skal vende fremad.

Stempler med opslidsning skal vende således: Venstre stempel skal have slidsten vendende nedad, og højre stempel skal have den vendende opad.

Før montering af stemplet på plejstangen opvarmes det i olie eller i en ovn til ca. 60 °C, hvorefter stempelpinden skal kunne trykkes i med håndpres. Såvel stempel som stempelpind har mærker, som efter monteringen stå ud for hinanden.

Stempler med hvælvet top er på toppen mærkede med et "D" for højre stempel og et "G" for venstre stempel. Bogstaverne skal vende mod motorens forende.

På stemplerne er monteret 2 kompressionsringe og én oliering. Kompressionsringene er koniske og mærkede HAUT,

H eller TOP på den side der skal vende mod stempeltoppen.

I cylindre med støbte køleribber kan anvendes en øverste kompressionsring, der er cylindrisk eller med indvendig aftrapning - også sådanne ringe er mærkede på den side, der skal vende mod stempeltoppen.

Monteres en kompressionsring forkert, vil det forårsage et for stort olieforbrug og tilkoksning af motoren.

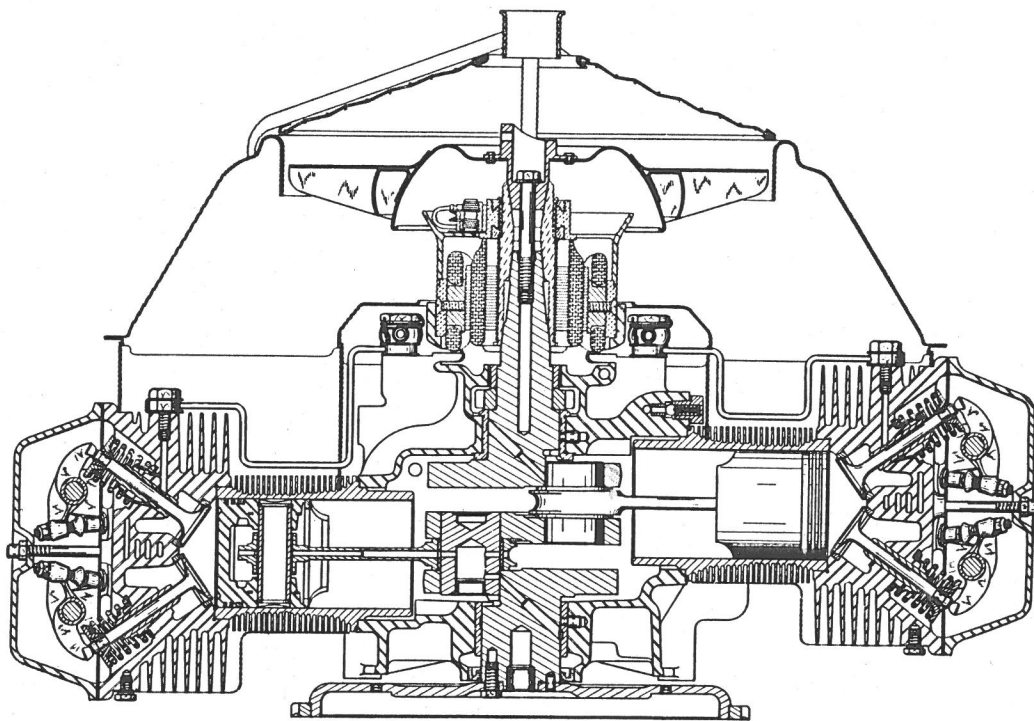


Fig. 1. Vandret snit af motoren.

Topstykke

Mellem topstykke og cylinder anvendes ikke nogen toppakning, bortset fra de allerældste modeller der har monteret en kobberpakning. De topstykker, der anvendes til motorer med hvælvede stempler, er de samme, som de der anvendes til motorer med flade stempler.

Topstykkemøtrikkerne tilspændes i 2 trin:

1. trin til 1 kpm (7,2 lbft)
2. - - 2,5 kpm (18 lbft)

Der begyndes altid ved de nederste møtrikker og spændes derefter diagonalt.

Møtrikkerne for indsugnings- og udblæsningsmanifold tilspændes med 1,5 kpm (11 lbft).

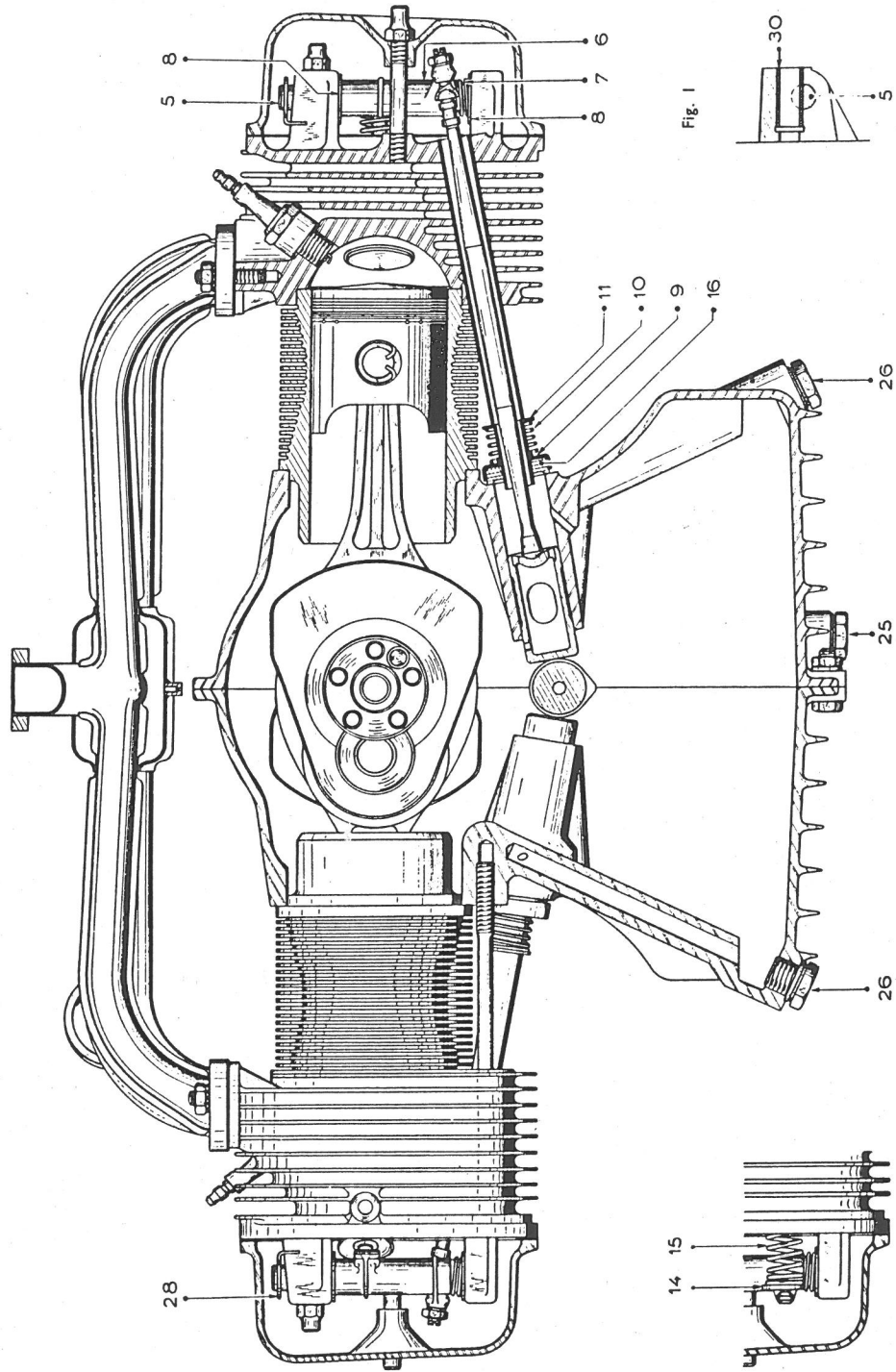


Fig. 2. Lodret snit af motoren.

Ventilsæder

Sædebredde 0,9 - 1,5 mm
 Indsugning - sædevinkel 120° (se fig. 3)
 afretningsvinkler 90° og 150°

Udblæsning - sædevinkel 90° (se fig. 4)
 afretningsvinkler 60° og 150°

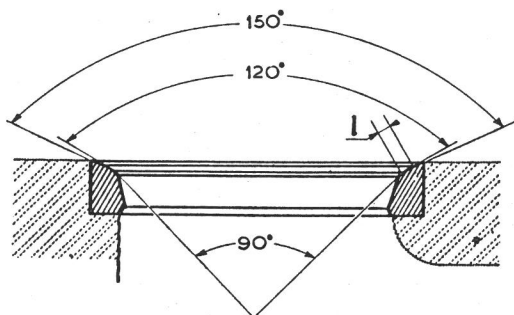


Fig. 3. Indsugning.

Ventilfjedre

Fri længde -
 indvendig fjeder 28 mm
 udvendig - 38 -

Længde belastet -
 indv. til 7,4-8,3 kp 14,5 mm
 - - 3,6-4,4 - 21,5 -
 udv. - 38-40 - 24 -
 - - 18-20 - 31 -

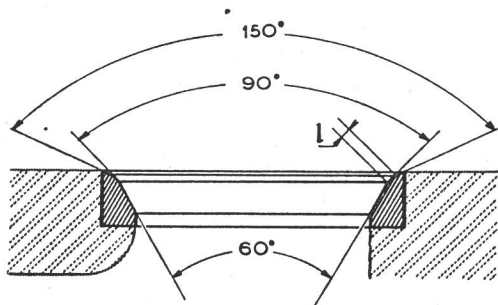


Fig. 4. Udblæsning.

Åbne- og lukketider

Indsugningsventilen -
 åbner 3° før top
 lukker 45° efter bund

Udblæsningsventilen -
 åbner 45° før bund
 lukker 11° efter top
 - målt i grader på svinghjulet

Indsugningsventilen -
 åbner 0,05 mm før top
 lukker 55 - - -

Udblæsningsventilen -
 åbner 55 mm efter top
 lukker 0,7 - - -
 - målt på stempelbevægelsen

Disse værdier er baseret på et teoretisk ventilspillerum på 0,53 mm for indsugningsventilen (A og AU 0,29 mm) og 0,43 mm for udblæsningsventilen (A og AU 0,35 mm). Dette spillerum er ikke driftsspillerummet.

CITROËN 2 CV

Ventilspillerum (drifts-spillerum)

Indsugning (varm)	0,20 mm (A og AU 0,15 mm)
Udblæsning (varm)	0,20 -

Justering af ventilspillerum

Ventilerne justeres på driftsvarm motor. Et 0,20 mm søgerblad (.008") skal kunne gå glat ind, medens et 0,25 mm (.010") søgerblad ikke må kunne gå ind. Den ene ventil justeres, medens den anden ventil på samme cylinder er helt åben.

Ventilhovedets sædevinkel

Indsugning	120°
Udblæsning	90°
Ventilstamme-diameter	8 mm
Ventillængde, indsugning	77,1 mm
- udblæsning	76,4 -
Ventilløftehøjde	7,06 -

Krumtapaksel og plejlstænger

Plejlstængerne er fremstillet i ét stykke og har ingen overfald, bolte eller løse lejepander, der kan udskiftes. Krumtapakslen er derimod samlet af flere dele, der er samlet ved krympning efter nedkøling af sølestykkerne til ± 190 °C. Der er derfor ikke mulighed for lokal reparation af disse dele, der må udskiftes.

Motorens smøresystem

Oliepumpen er en excentrisk dobbeltrotorpumpe monteret på knastakslen - se fig. 5. Vil man kontrollere olietrykket gås frem på følgende måde:

1. Varm motoren op, til olietemperaturen er 60 °C og stop motoren.
2. Afmonter blæserens løbehjul og fasthold dynamoankeret til krumtapakslen med løbehjulets bolt og en glat skive 10x30x2 mm.
3. Aftag olierørets nippel på venstre topstykke og tilslut et manometer ved hjælp af en specialnippel - fig. 6. Specialniple kan ikke købes, men fremstilles efter skitsen fig. 7.

BEMÆRK: Varer prøven længere tid, bør man igen montere blæserhjulet.

4. Start motoren og lad den løbe ca. 3500 omdr./min. Manometret skal, hvis olietrykket er korrekt vise 2,5 - 2,8 kp/cm² (ato) (35-40 psi) hvis det drejer sig om en nyere model (AZ eller AZU). Er der tale om en ældre model (A eller AU) skal trykket være 2,9-3,2 kp/cm² (ato) (41-45 psi).
5. Er trykket ikke korrekt, foretages korrektion ved at ændre antallet af skiver under reduktionsventilens fjeder. Reduktionsventilen har sekskantet hoved og er indskruet i krumtaphuset ved den højre cylinder.



Fig 1

Fig 3
ring

Hex
12 mm ac

Fig 4
pel
til ol

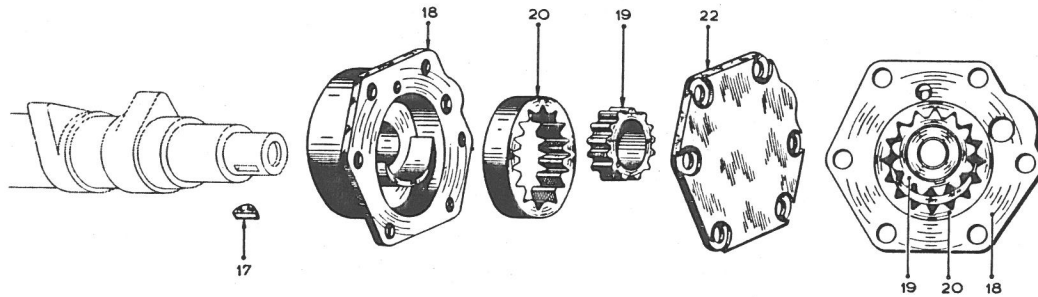


Fig. 5. Oliepumpen.

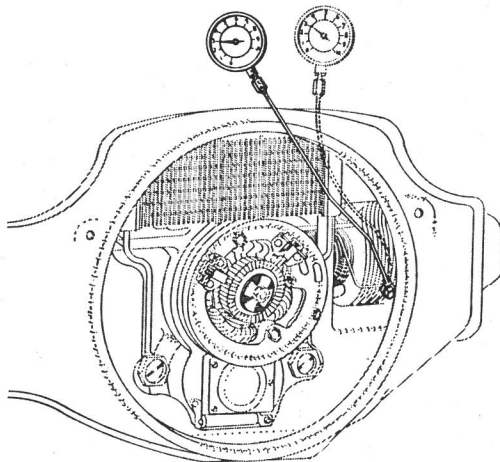


Fig. 6. Manometrets montering på topstykkets olienippel.

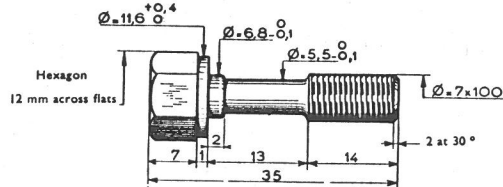


Fig. 7. Skitse af specialnippel til forbindelse af manometret ved kontrol af olietryk.

Oliekøler

I smøresystemet er indskudt en oliekoeler. Denne må ikke frakobles, idet dette vil medføre, at en stor del af den i cirkulationen indgående oliemængde afskæres. I nødtilfælde kan man midlertidigt erstatte oliekoeleren med et rør.

Smøresystemet	
rummer	2 liter
Olietype (hele året)	SAE 20 HD eller SAE 10W/30 HD
Olieskiftningstermin (normalt)	4000 km
Olieskiftningstermin ved kold kørsel	2000 km

Krumtaphusventilation

Krumtaphuset udluftes gennem en ventil monteret i udluftningsrøret mellem oliepåfyldningsrør og luftfilter. Ventilen, der ses i fig. 8, findes i to ældre og en nyere udførelse (længst til højre). De ældre udførelser fremstilles ikke mere og erstattes af den nyeste, der består af gummi.

CITROËN 2 CV

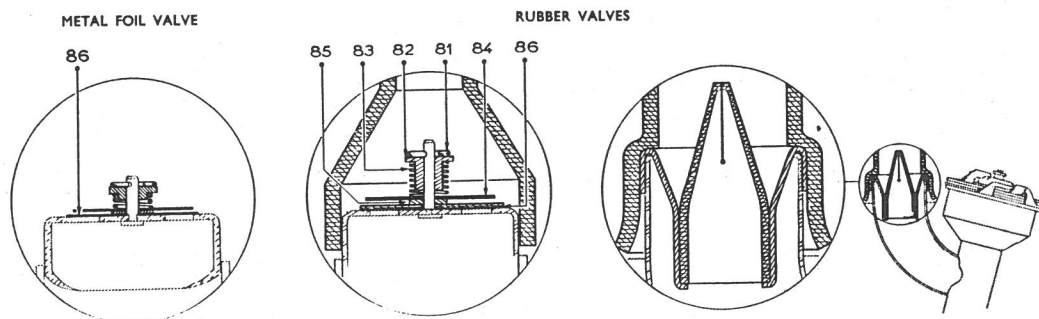


Fig. 8. Ventil for krumtaphusventilation. Til højre den nu anvendte udførelse.

Brændstofsistem

Benzintanken rummer
Brændstofpumpe

ca. 20 liter
Mekanisk membranpumpe af fabrikat
S. E. V. eller GUIOT

Karburator

Fra maj 1962

SOLEX type 26 CBI (med tomgangsbremse for
vogne med centrifugalkobling) -
mærke 20¹ - og

SOLEX type 26 IBC (uden tomgangsbremse for
vogne uden centrifugalkobling) -
mærke: 22¹

Venturi (K)	19 mm	* 17 mm
Hoveddyse (Gg)	110	* 107
Luftkorrektionsdyse (a)	180 M	* 190 M
Tomgangsdysse	42	* 42
Tomgangsluftdyse	100	
Startdyse (Gs)	85	* 90
Svømmerventil	1,2 mm	* 1,2 mm
Svømmer	5,7 g	* 5,7 g

425 cm³ motorerne har tidligere været leveret med SOLEX type 26 BCI med tomgangsbremse og med 26 CBI med tomgangsbremse - begge med dysebestykning som anført ved *.

Tomgangsbremsen på 26 BCI anvender olie som hydraulikvæske, medens bremsen på 26 CBI anvender benzin. Sidstnævnte ses i snit i fig. 9. Principskitsen, fig. 11, er fælles for 26 BCI og CBI.

Den ældste motortype (375 cm³) var udstyret med -

Venturi	SOLEX type 22 ZAZI
Hoveddyse	16,5 mm
Luftkorrektionsdyse	65
Tomgangsrør	A
Tomgangsluftdyse	40
Startdyse	150
Svømmerventil	120
Svømmer	1,2 mm
	11 g

Tomgangshastighed - alle typer

500 omdr./min.

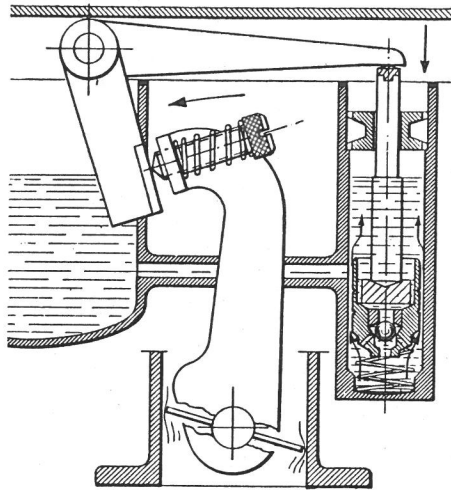


Fig. 9. Tomgangsbremsen 26 CBI.

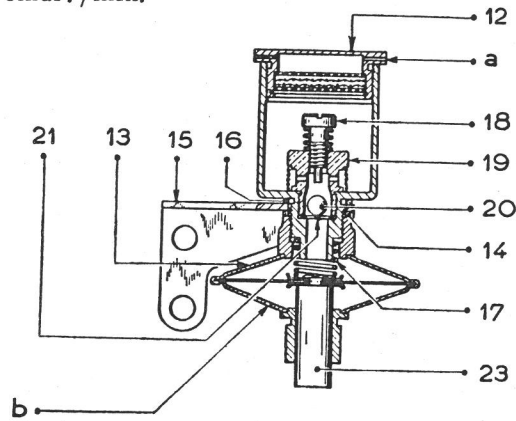


Fig. 10. Tomgangsbremsen 26 BCI.

18. Justerskrue.

23. Stødstang mod hvilken tomgangshastighedsskruen ligger an.

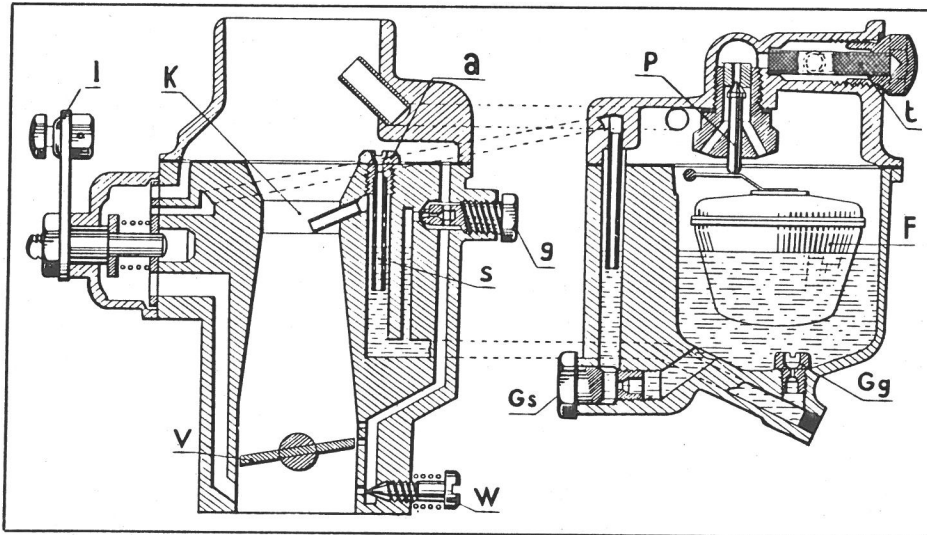


Fig. 11. Principskitse for SOLEX 26 CBI og 26 BCI. Bogstavbetegnelserne svarer til de under dysebestykning nævnte.

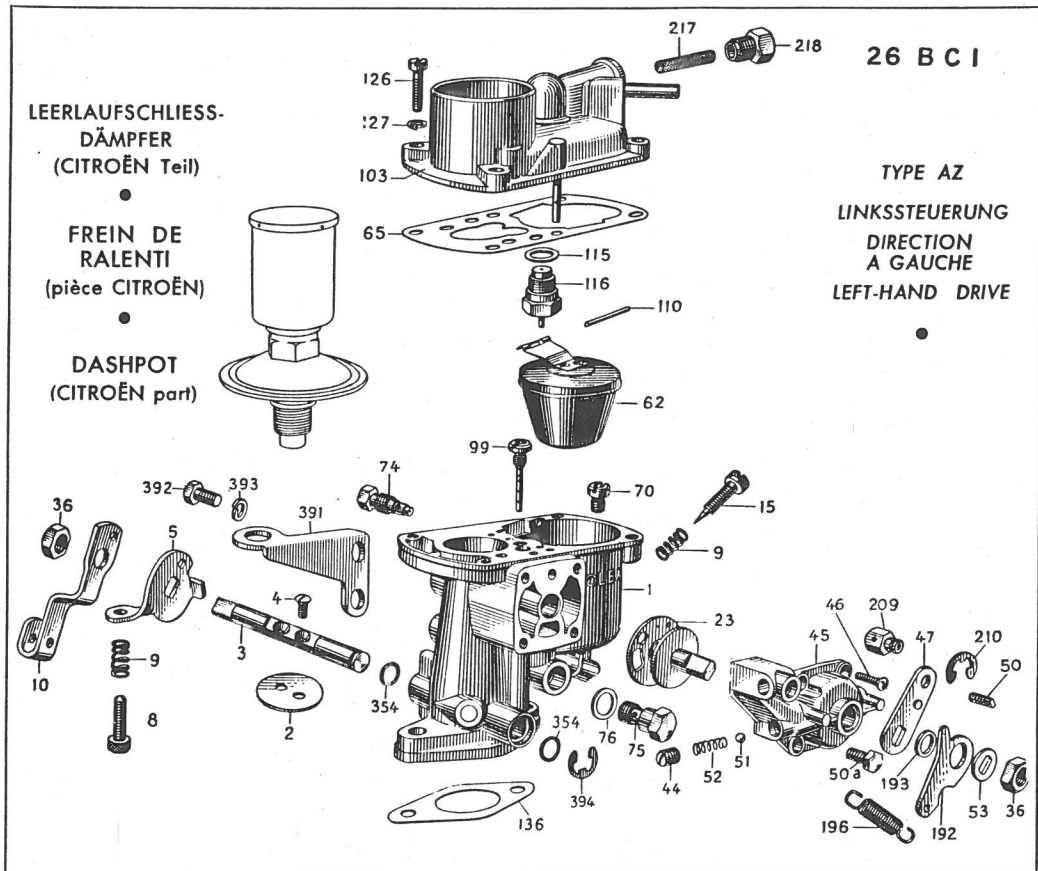


Fig. 12. Solex 26 BCI - Citroën AZ-AZU.

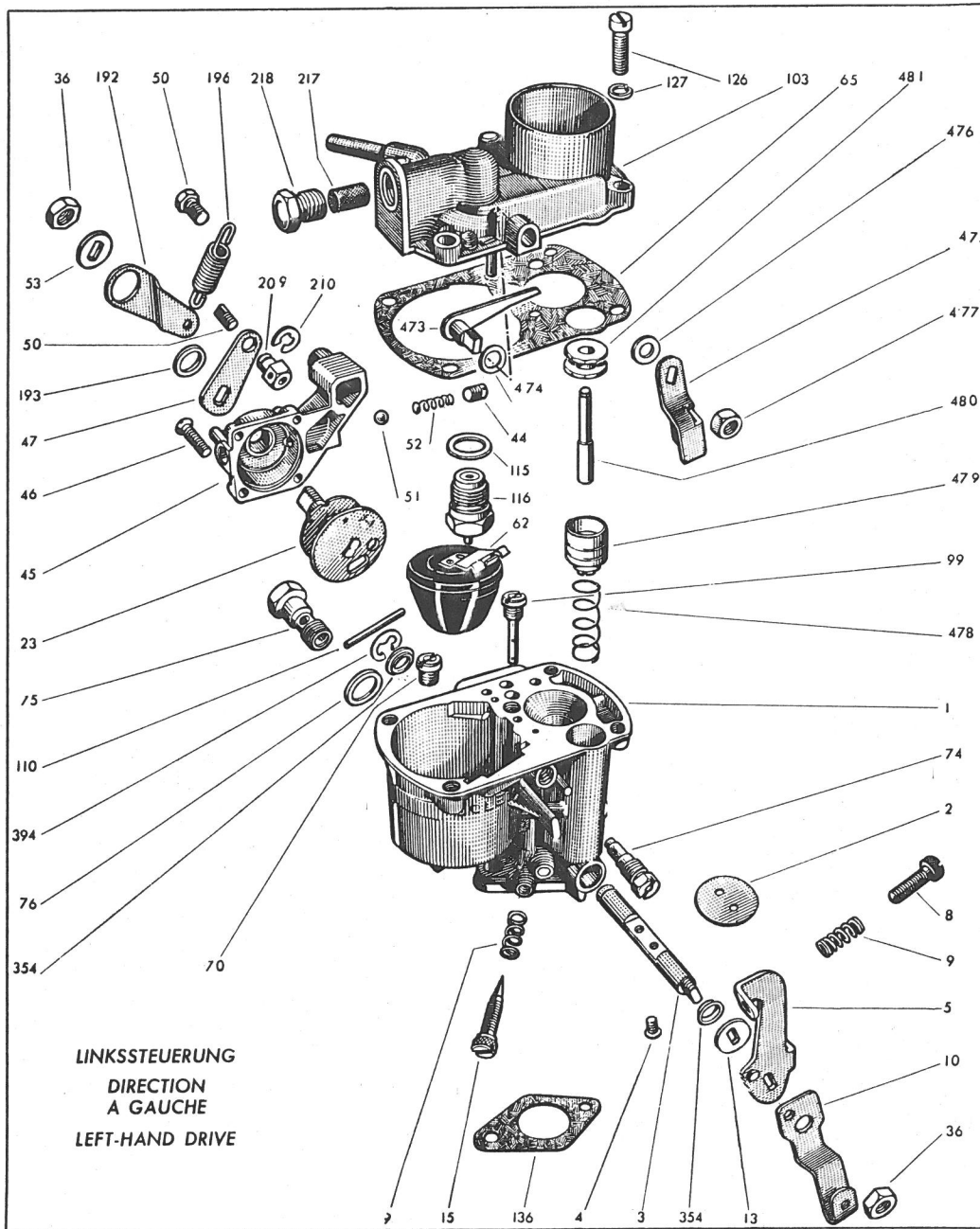


Fig. 13. SOLEX karburator type 26 CBI.

Stemplet (479) er ikke et accelerationspumpestempel, men stempel for tomgangsbrem-
sen.

CITROËN 2 CV

Justering af tomgang (tomgangsbremse)

SOLEX 26 BCI: Forinden justeringen finder sted, må motoren opvarmes bl. a. fordi olien i tomgangsbremsen skal have en temperatur på ca. 30 °C ved kontrollen. Aftag luftfilteret, og drej tomgangsblandingsskruen så langt indefter, at motoren netop begynder at gå uregelmæssigt. Drej derpå skruen en halv omgang udefter. Tomgangshastighedsskruen (den sidder nærmest lodret og ligger an mod tomgangsbremSENS stødstang) justeres således, at centrifugalkoblingen netop har begyndt indrykningen. Løsn derpå skruen en halv omgang.

Monter igen luftfilteret.

Giv motoren gas og lad igen gasspjældet falde tilbage til tomgang. Mål den tid det varer, fra tomgangshastighedsskruen kommer i berøring med tomgangsbremSENS stødstang, indtil denne når sin øverste stilling. Tiden skal være mellem 2 og 2,5 sekunder. Er dette ikke tilfældet, aftages bremsens dæksel, (12) i fig. 10, og der stilles på justerskruen (18). Når denne skrues indefter, forkortes tiden og omvendt.

SOLEX 26 CBI: Opvarm motoren til normal driftstemperatur, og indstil tomgangshastighedsskruen, der ligger an mod tomgangsbremSENS arm, således at centrifugalkoblingen netop har begyndt indrykningen. Løsn derefter skruen en halv omdrejning.

Drej tomgangsblandingsskruen så langt indefter, at motoren netop begynder at gå uregelmæssigt. Drej derpå skruen en halv omdrejning udefter.

Giv motoren gas og lad igen gasspjældet falde tilbage til tomgang. Mål den tid det varer, fra tomgangshastighedsskruen kommer i berøring med tomgangsbremSENS arm, indtil denne når sin øverste stilling. Tiden skal ligge mellem 1,4 og 2,5 sekunder. Er dette ikke tilfældet, må armens retur fjeder flyttes det fornødne antal hak. Tiden forkortes, når fjederen spændes og omvendt.

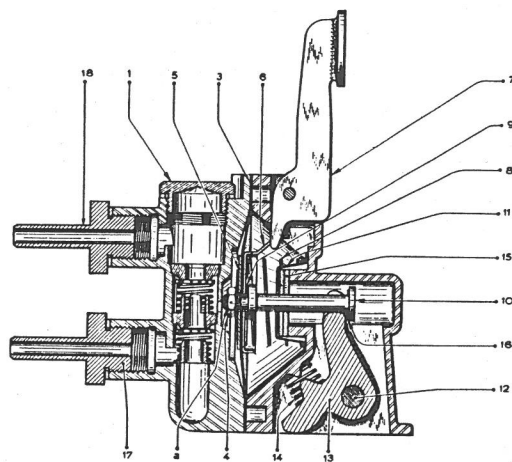


Fig. 14. Snit af GUIOT benzinpumpe.

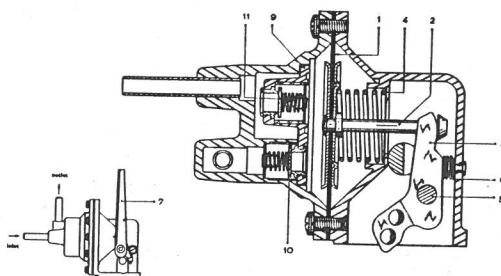


Fig. 15. Snit af S.E.V. benzinpumpe.

Tændingssystem

Citroën 2 CV har ikke nogen strømforde-
ler i almindelig forstand, men ét kon-
taktsæt, drevet af knastakslen og én tænd-
spole med 2 sekundær (højspændings) for-
bindelser. Afbryderknasten, der regule-
res af en centrifugalregulator, har to kna-
ster. Systemet indebærer, at der i hver
af de to cylindre frembringes gnist i tænd-
røret to gange i en arbejdsperiode bestå-
ende af 4 takter - én gang som normalt i
kompressionslaget og én gang 180° der-
fra, nemlig i den sidste del af udblæs-
ningslaget.

Tændspolen findes i to udførelser - en
med metalkappe og en med gummikappe -
virkemæssigt er de ens.

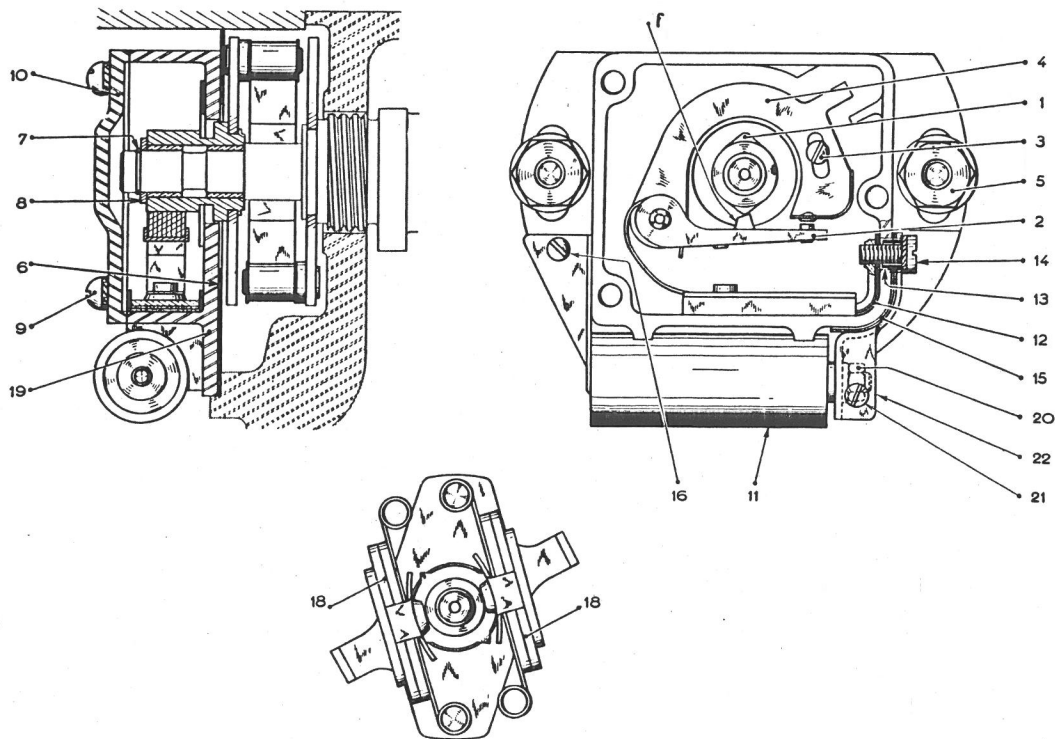


Fig. 16. Afbryderknast med kontaktsæt, kondensator og centrifugalvægte.

CITROËN 2 CV

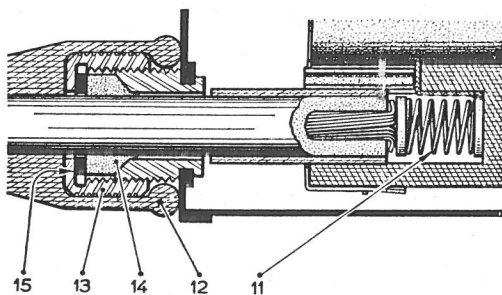


Fig. 17. Snit af strømftager på den gumiovertrukne tændspole.

Data

Grundindstilling (statisk fortænding)

A og AU (375 cm ³)	8° (krumtap)
AZ og AZU (fladt stempel)	9° - 11° (krumtap)
AZ og AZU (hvælvet stempel)	11° - 13° - til denne gruppe hører alle nyere modeller af 2 CV

Centrifugalregulering

A og AU (375 cm ³) - begynder ved	400-1200 motor- omdr./min.
max. 32° - 38° (krumtap) ved	2700 motoromdr./ min.
AZ og AZU (fladt stempel) - begynder ved	400-1200 motor- omdr./min.
max. 22° - 28° (krumtap) ved	2800 motoromdr./ min.
AZ og AZU (hvælvet stempel) - begynder ved	400-1250 motor- omdr./min.
max. 13° - 17° (krumtap) ved	2800 motoromdr./ min.

Tændrør

AC	type 43 F
AUTOLITE	- AE 32
BOSCH	- W 175 T 1
CHAMPION	- L 85 eller L 92 Y
KLG	- FA 70
LODGE	- CSN
MARCHAL	- 35

Elektrodeafstand 0,6-0,7 mm

Kontrol og justering af grundindstilling

Kontrollen foretages med en almindelig 6 V. prøvelampe, der shuntes over kontaktsættet, d. v. s. forbindes mellem masse (stel) og tændspolens RUP-klemme (ved metalspole) eller spolens minus-klemme (ved den gumiovertrukne spole).

På alle nyere og de fleste ældre modeller er der i svinghjulet og i svinghjulshuset huller til kontrol og justering af grundstillingen. På type A og AU findes hullet i svinghjulshusets højre side. På type AZ og AZU derimod i svinghjulshusets venstre side. I hullerne passer en 6 mm dorn, ca. 150 mm lang.

Efter at prøvelampen er forbundet, slutes strømmen til tændingen (tændkablerne skal være taget af tændrørene, for at undgå at motoren eventuelt springer igang), og motoren tørnes langsomt i normal omløbsretning, indtil prøvelampen netop tændes. Hullerne i svinghjul og svinghjulshus skal nu stå lige ud for hinanden, således at dornen kan gå i begge huller. Er dette ikke tilfældet, og har hullet i svinghjulet passeret dornen, må grundindstillingen ændres.

Visse af de ældre A og AU modeller har ikke de omtalte indstillingshuller, men i stedet et indstillingsmærke (kærv) på svinghjulet. Denne skal i tændingstidspunktet stå udfor krumtaphusets samlefluge.

Ændring af tændingstidspunktet (grundindstillingen) finder sted ved drejning af kontakthuset, efter at man først har løsnet de to møtrikker (5) i fig. 16, på hvis bolte kontakthuset er monteret i langhuller. Efter justeringen foretages en ny kontrol, idet krumtapakslen drejes en hel omdrejning i normal omløbsretning.

Forinden grundindstilling foretages en kontrol og eventuel justering af kontaktafstanden. For at kunne ændre afstanden må man først løsne den faste kontaktarms skrue (3) fig. 16. Foran kontakterne er monteret et dæksel (10), fastholdt af skrue (9). På de ældre modeller A og AU må man, forinden grundindstillingen kontrolleres og justeres, bringe centrifugalvægtene i neutral stilling med hånden. Arbejde på kontakthuset kan kun finde sted, efter at man har aftaget ventilatoren.

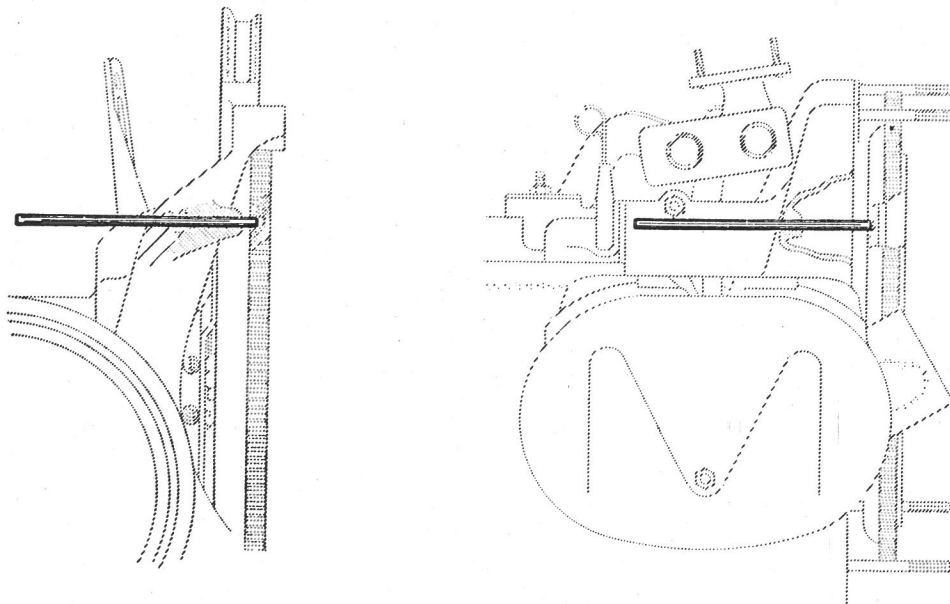


Fig. 18. Kontrolldornen stukket gennem hullerne i svinghjulshus og svinghjul. Til venstre i type A og AU. Til højre type AZ og AZU.

CITROËN 2 CV

Kontrol af centrifugalreguleringen kan foretages statisk med specialværktøjet 1692-VA fig. 19. Nålens holder (A) monteres på afbryderknasten, og ved drejning af svinghjulet føres nålen hen på mærket (c). Når man derefter med fingrene påvirker nålens holder, skal nålen kunne bevæges til intervallet (i - h) ved AZ motorer med hvælvet stempeltop, til (f - g) ved AZ motorer med flad stempeltop og til (d - e) ved A motorer, hvis reguleringen er i orden.

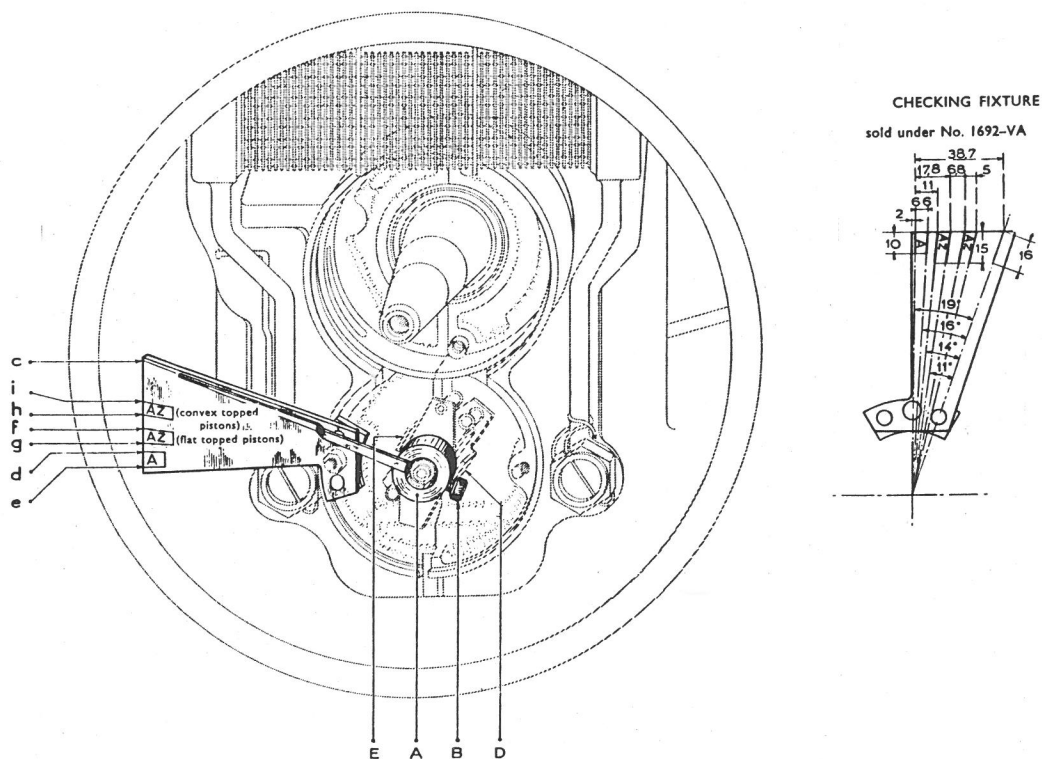


Fig. 19. Anvendelsen af specialværktøjet 1692-VA til kontrol af centrifugalreguleringen.

Kobling

Koblingen på såvel person- som varevogne er en normal, tør enkeltpladekobling. På personbilerne er der mellem den normale kobling og svinghjulet indskudt en automatisk centrifugalkobling, der ved motoromdrejninger på 1000 pr. minut og derover kobler motoren til den almindelige kobling. Dette betyder, at motoren

i personbilerne ved lave omdrejningstal (tomgang) automatisk er frakoblet, hvilket er baggrunden for den i eller på karburatoren monterede tomgangsbræmse. Centrifugalkoblingen virker som en slags friløb, og den medfører, at man ikke kan skubbe eller slæbe vognen i gang.

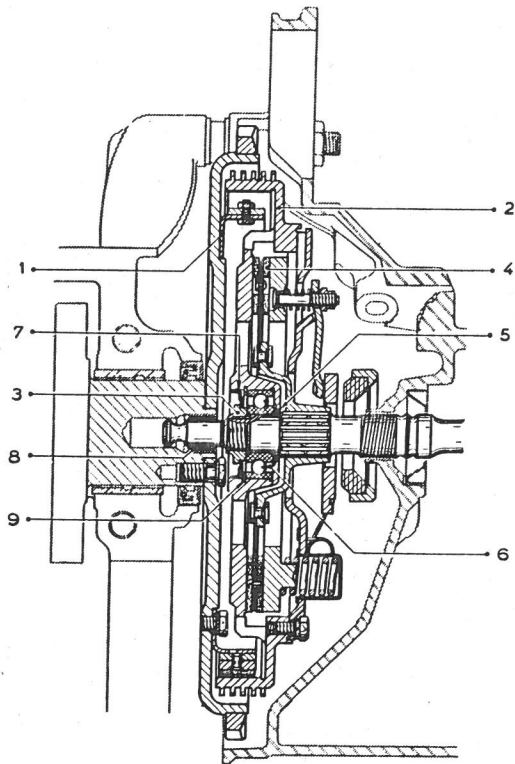


Fig. 20. Snit af koblingen (med centrifugalkobling) i personvognen.

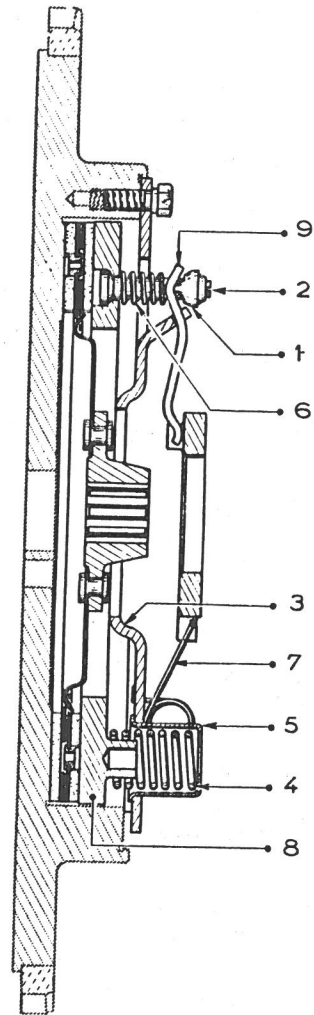


Fig. 21. Snit af koblingen i varevognsmodellerne.

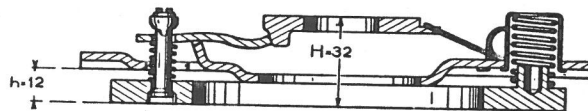


Fig. 22. Afstanden mellem udløserlejets trykplade og trykskivens friktionsflade skal være 32 mm, når koblingen er opspændt med de viste 12 mm's afstand.

CITROËN 2 CV

Koblingspedalens vandring justeres ved flytning af trykstangens splitbolt, således at koblingspedalpladen og bremsepedalpladen kommer på samme højde. Koblingspedalens vandring skal herefter være 85-95 mm. Om nødvendigt flyttes splitbolten til et af de andre huller.

Koblingspedalens frigang

Personvogne (AZL m. fl.): Læg en afstandsmuffe som den i fig. 23 viste, med længden 20 mm, mellem karrosseri og splitbolt og indstil justermøtrikken, til der ikke er noget mærkbart spillerum mellem udrykkerlejet (grafitskive) og dets trykplade. Aftag muffestykket, start motoren, speed den op og kontroller, at der kan skiftes gear uden vanskelighed.

Varevogne (AU og AZU m. fl.): Læg en afstandsmuffe som den i fig. 23 viste, med længden 50 mm, mellem karrosseri og splitbolt, sæt i gear og indstil længden af kablet, således at motoren ikke roterer, når vognen skubbes. Aftag muffestykket, sæt i frigear og start motoren og kontroller, at der kan skiftes gear uden vanskelighed.

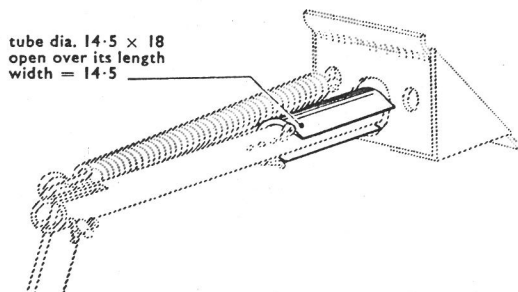


Fig. 23. Afstandsmuffe for justering af koblingsfrigang.

Koblingsfjedre

Antal	6
Fri længde (nr. A 312-2)	34,8 mm (rød)
Fri længde (nr. A 312-2a)	37,2 mm (orange)
Spænding ved 25 mm længde	$27 \begin{matrix} + 2,5 \\ - 0 \end{matrix}$ kp (rød)

Spænding ved 25 mm
længde $18 \begin{matrix} + 2,5 \\ - 0 \end{matrix}$ kp (orange)

Der benyttes 3 fjedre af hver slags, således at en rød og en orange fjeder monteres ved siden af hinanden. Dette gælder ved koblingsnav med indbyggede dæmperfjedre. Den tidligere anvendte type stive koblingsnav leveres ikke mere. Til disse anvendes udelukkende røde fjedre.

T
(g
Ge
by
di
4 f
ba
ge
ke
hju
mo

er
i t
og
tra
for

56.
7.
96.
16.
13.
15.
18.
14.
6.

Fi
14.
66.

Transmissionsenhed (gearkasse og differentiale)

Gearkasse og differentiale er en sammenbygget transmissionsenhed, der er boltet direkte på krumtaphuset. Gearkassen har 4 fuldt synkroniserede fremadgear og et bakgear. Oliebeholdningen er fælles for gearkasse og differentiale, og der skal ikke anvendes hypoidolie, da kron- og spids-hjul ikke er hypoidfortandede, men derimod EP-olie, SAE 80.

Forhjulenes bremseankerplader, der er monteret på transmissionshuset, findes i to forskellige udførelser, en af aluminium og én af stålplade, hvilket influerer på transmissionshusets opbygning, der derfor også findes i to versioner.

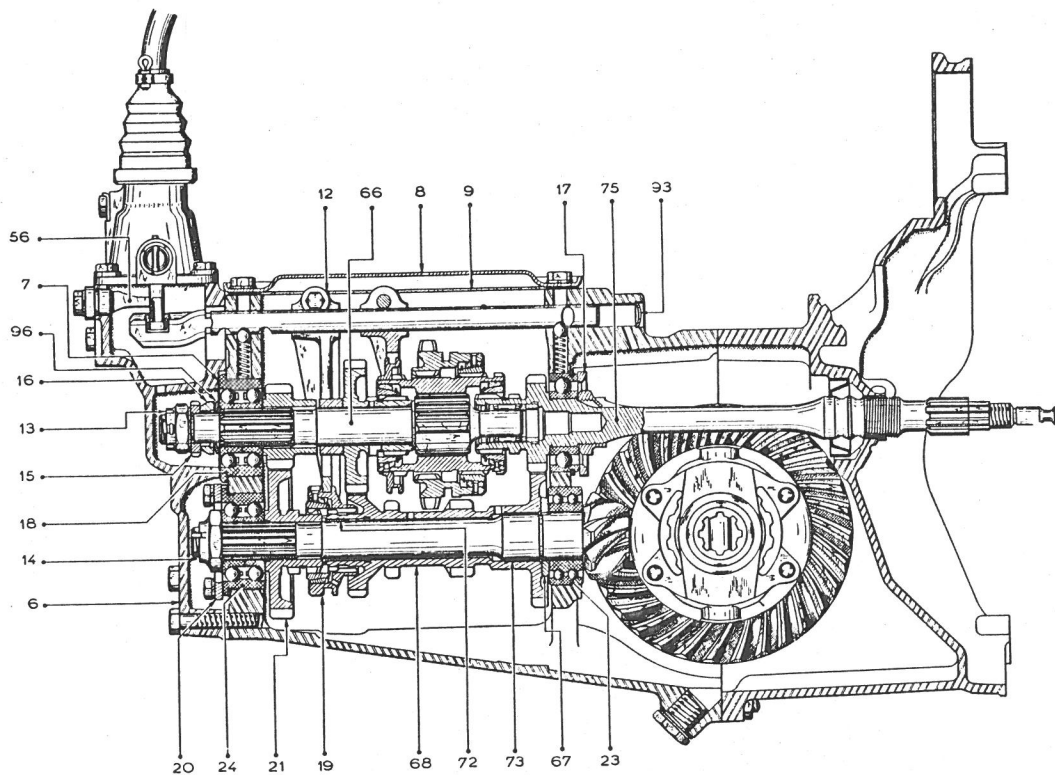


Fig. 24. Snit af transmissionsenheden.

- | | |
|---|---|
| 14. Møtrikken for spidshjulsakslen har <u>venstregevind</u> . | 75. Koblingsaksel (indgående aksel). |
| 66. Hovedaksel. | 68. Spidshjulsakseltandhjulene (mellemaksel). |

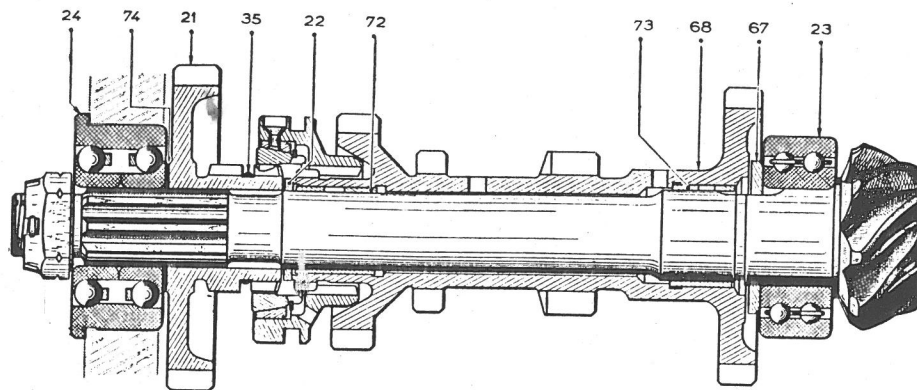


Fig. 3

Fig. 4

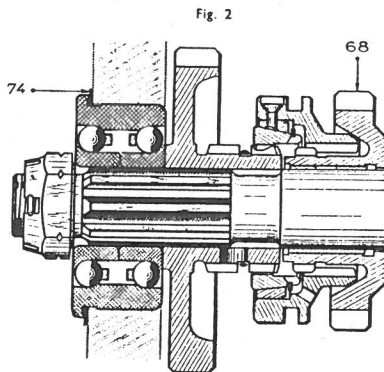


Fig. 2

POSITION OF THE SYNCHRONISING CIRCLIP

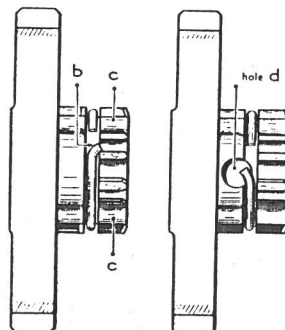


Fig. 5 REVERSE SPEED PINION

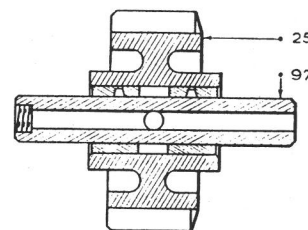


Fig. 25.

Øverst snit af spidshjulsakslen i udførelse med tryksskive (22). Nederst til venstre spidshjulsaksel i udførelse uden tryksskive. Forneden i midten sykroniseringsfjedrenes montering. Forneden til højre bakgearshjulet.

Møtrikken på enden af spidshjulsakslen har venstregevind. På akslen foroven er shims for spidshjulets indgrebsdybde (74) monteret mellem leje og hjul. På den anden aksel er disse shims (74) monteret under lejets krave.

Justering af spidshjulets indgrebsdybde

Ved indgrebsdybden forstås afstanden mellem kronhjulets (bæreløjernes) centerlinie og spidshjulets endeflade. Dette mål er forskelligt for forskellige kron- og spidshjul, og findes indgraveret i spidshjulet som vist i fig. 26. Til justeringsarbejdet anbefaler fabrikken anvendelse af det i fig. 27 viste specialværktøj, der, når det er anbragt i lejevækkene, har et grundmål på 48 mm, efter nulstilling på et retteplan.

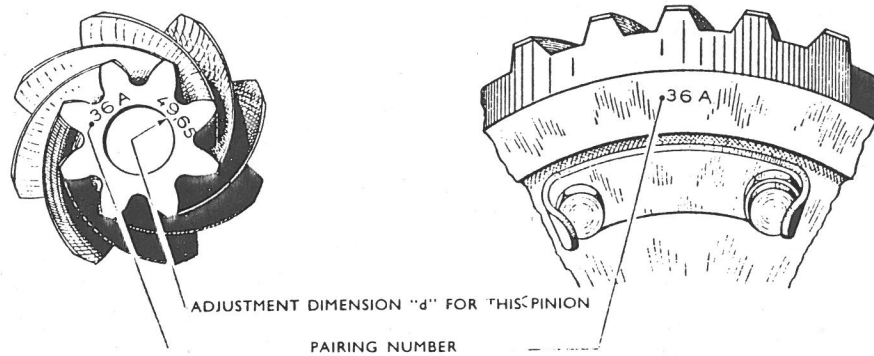


Fig. 26.

I kron- og spidshjul er indgraveret parringsnummer (her 36 A), og i spidshjulet indgrebsdybden - her 49,65 mm.

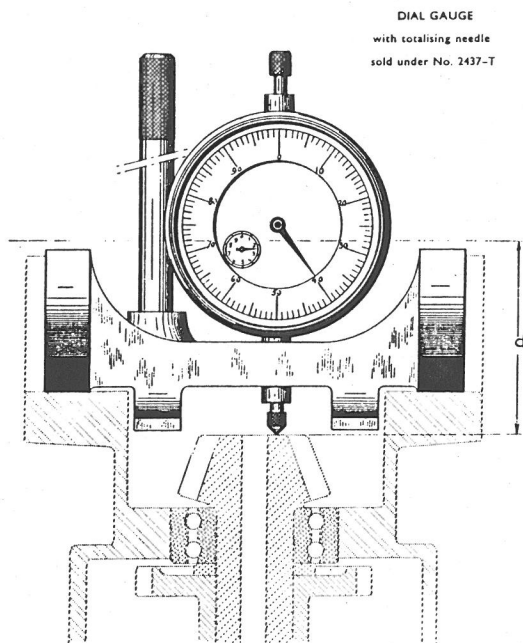


Fig. 27. Specialværktøjet 2045-VA med måleur 2437-T.

Eksempel:

"d" = 48,00 mm + den målte difference.

	48,00 mm
målt difference	<u>3,18 -</u>
	51,18 mm
Herfra trækkes det indgraverede mål	<u>49,65 -</u>
Der skal monteres shims svarende til	<u>1,53 mm</u>

Shims kan leveres, således at der kan justeres med en nøjagtighed på 0,05 mm - i eksemplet skal der anvendes en shimtykkelse på 1,55 mm.

Er hjulet (21) i fig. 25, 29,25 mm langt, monteres shims'ene (74) mellem leje og hjul. Er hjulet 31,25 mm langt, monteres shims'ene derimod under lejets krave, som vist nederst i fig. Lejets holdeplade (20) fig. 24 fastspændes med et moment på 2,5 kpm (18,5 lbft), og møtrikken (14) tilspændes fast.

CITROËN 2 CV

Tandspillerum - kron- og spidshjul

Målt med måleur ved kronhjulets periferi 0,13 - 0,23 mm

Justering finder sted ved flytning af shims under bæreljerne (sidelejerne).

Transmissionshuset rummer
Olietype
Udskiftningstermin
Udvekslingsforhold

1 liter
Gear SAE 80 EP
20.000 km
31:8 (AU 31:7)

Bremser

Forhjulsbremserne er monteret på transmissionshuset og findes i to udførelser - med ankerplade i aluminium og med ankerplade i stål. Håndbremsen virker på forhjulene.

Bremsetromlediameter -

forhjul	200 mm
baghjul	180 -

Bremsebelægningens

tykkelse	5 mm
Hovedcylinder-diameter	7/8"
Hjulcylinder-diameter -	
forhjul	25,4 mm (1")
baghjul	19 -

Bremsevæskemængde 0,5 liter

Bremsetromlerne må ikke uddrejes mere end max. 2,0 mm.

Bremserne justeres ved, at man med en 21 mm nøgle drejer indstillingskammene, til bremsebelægningen går mod tromlen, derefter drejer lidt tilbage, så tromlen løber frit, og endelig strammer lidt til igen. Justeringen skal afsluttes med en stramning - ikke med en slækning, og mellemrummet mellem tromle og belægning skal være så lille som muligt. I fig. 28, 29 og 30 er vist omdrejningsretningen, ved pilene, for stramning af bremserne. På forhjulsbremser med aluminiumankerplade må man, for at komme til justerordeningen, først aftage dækslerne.

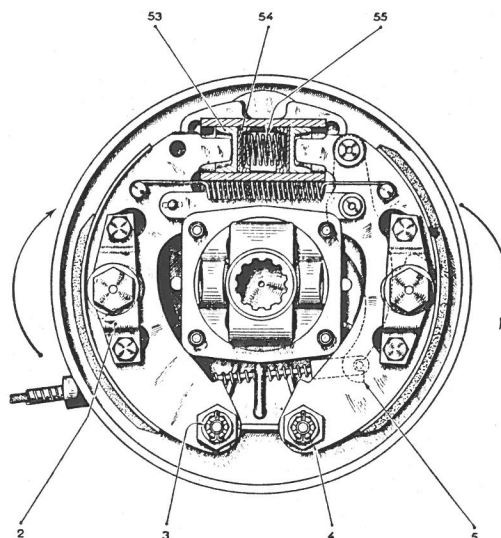


Fig. 28.

Forhjulsbremse med aluminiumankerplade. Ved justering af bremserne drejes indstillingskammene for at stramme bremserne i de ved pilene angivne retninger.

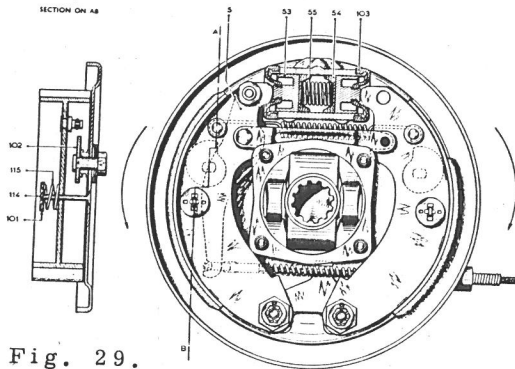


Fig. 29.

Forhjulsbremse med ankerplade af stål. Pilene viser, i hvilken retning kamene skal drejes for at stramme bremserne.

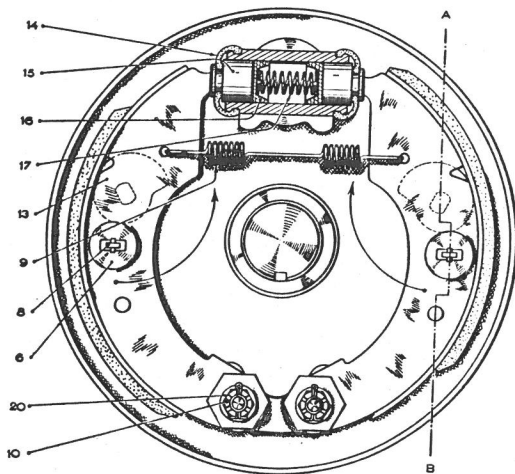


Fig. 30.

Baghjulsbremse. Pilene viser indstillingskammens omdrejningsretning for stramning af bremserne.

Justering af håndbremsen finder sted ved justering på bremsekablerne, således at bremserne har begyndt at "tage" i 3. hak, og at de er fuldt antrukne i 5. hak. Denne justering bør først foretages efter, at den normale justering på bremsebakkerne har fundet sted.

Hjulnav og -ophæng

Forhjul

Camber	1°30'
Caster	15'
Toe-out (spredning)	1 - 3 mm

Baghjul

Camber	30' - 1°
Toe-in (spidsning)	0 - 8 mm

Ovennævnte mål gælder ubelastet vogn.

CITROËN 2 CV

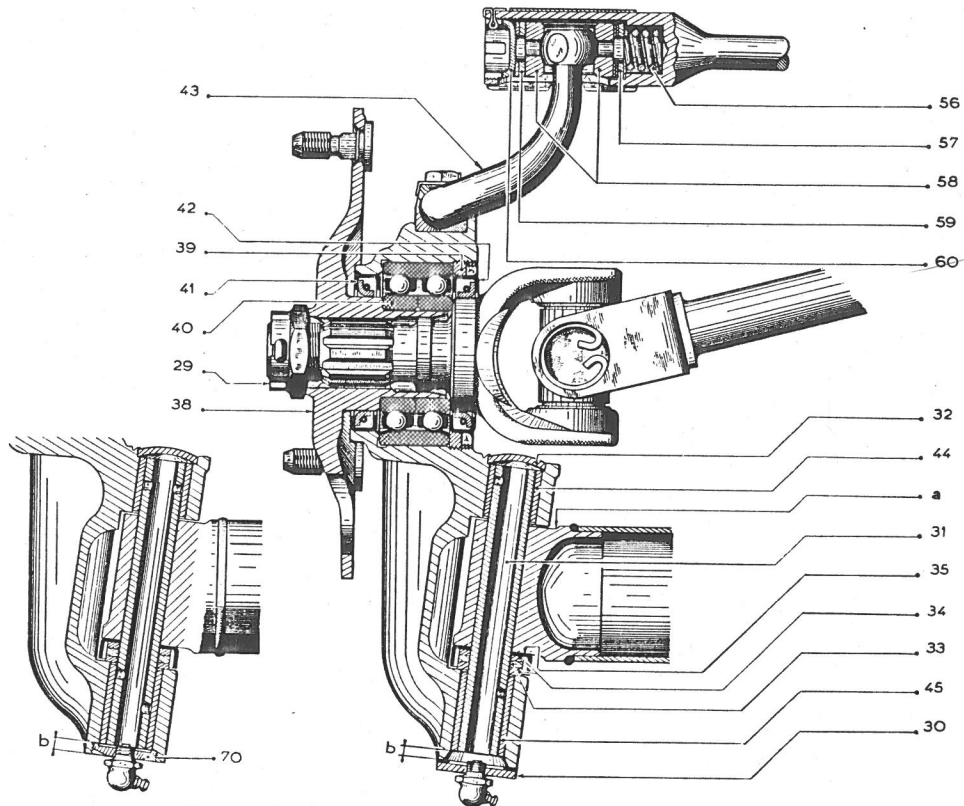


Fig. 31. Snit af forhjulsspindel og styrebolt.

Har styrebolten 2 huller skal den monteres som vist til højre, og har den 4 huller som vist til venstre. Er der en gevindskåret prop for smørepiplen (70), skal (b) være 6 mm ellers 1,25 - 1,75 mm. Lejemøtrikken (39) tilspændes med 12 kpm (87 lbft) og sikres med 3 kørnerprikker.

F
f c
2:
Ve
fe
br
kp
Br
sp

Justering af forhjulenes toe-out

Forhjulenes "sporing" er en spredning på 1 til 3 mm, målt på fælgenes yderkanter i centrumshøjde. Justering finder sted ved, at man udtager møtrikkerne (60), fig. 31, i begge sider (de er sikret med split), og foretager en udskiftning eller flytning af justerskiverne (57 og 59). Derefter iskrues møtrikkerne (60) helt og løsnes en sjettedel omdrejning, hvorefter de sikres med splitter i nærmeste hul.

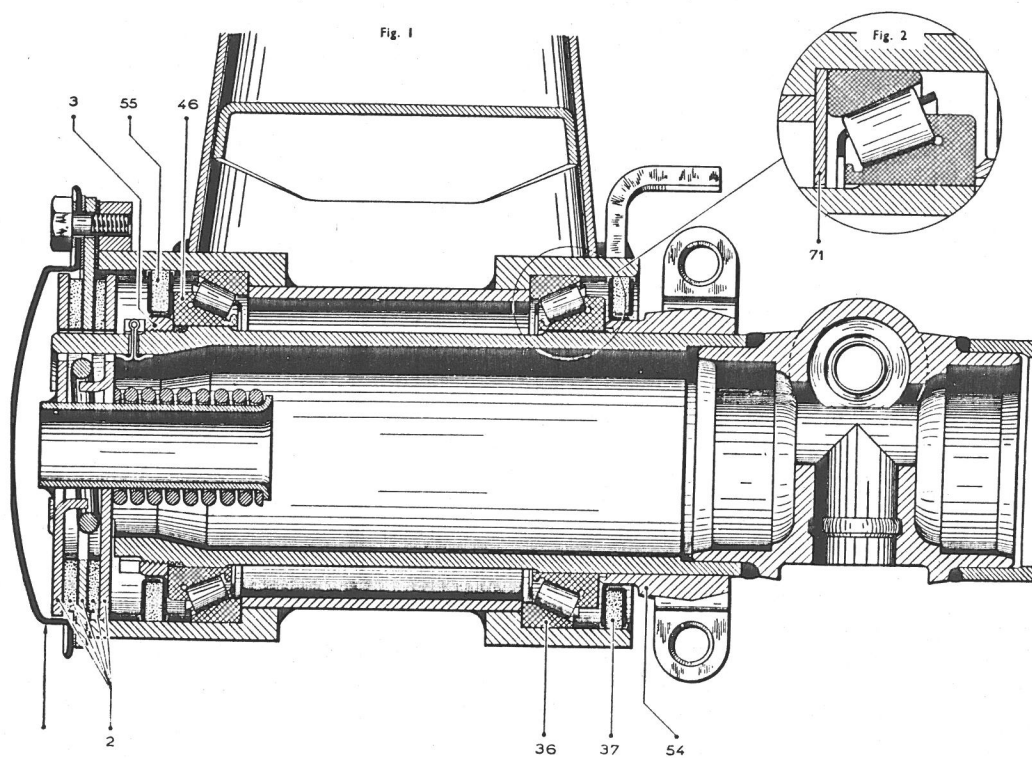


Fig. 32. Snit af affjedringsarmenes (svingarmenes) lejrings på såvel for- som bagaksel.

2: Friktionsskiver. 3: Møtrik for tilspænding af lejerne. 55: Pakdåse. Ved samlingen smøres lejerne med et stærkt vedhængende specialfedt (f. eks. lithiumfedt tilsat molybdendisulfid) og møtrikken (3) tilspændes med 5 kpm (36 lbft) for at bringe lejerne helt på plads. Derefter løsnes møtrikken igen og tilspændes med 3-3,5 kpm (22 - 25 lbft). Armen skal herefter kun drejes frit uden slør og uden stivhed. Bring de nærmeste splithuller til at flugte ved løsning eller tilspænding og monter en split.

CITROËN 2 CV

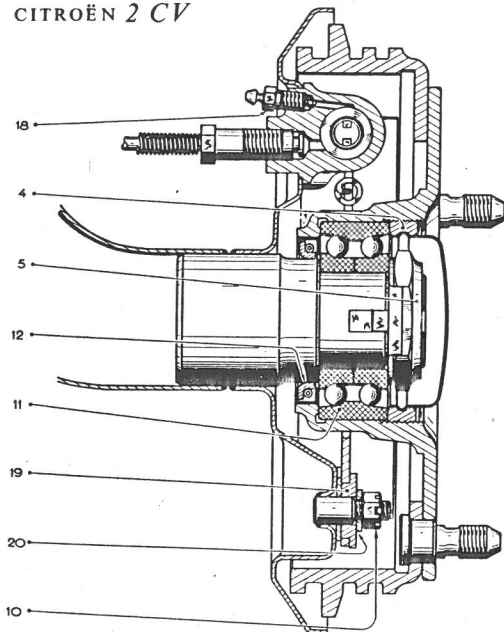


Fig. 33. Snit af bagnavet.

Ved monteringen tilspændes møtrikken (5) med 14 kpm (101 lbft) og sikres. Møtrikkens (4) smøreblik fyldes med specialfedt, og møtrikken monteres og tilspændes med 15 - 20 kpm (108 - 144 lbft), hvorefter den låses med 3 kørnerprikker.

Elektrisk anlæg

Systemspænding
Stelforbindelse
Batteri
Dynamo

Effekt
Ladestrøm, belastet
Indkoblingshastighed, max.
Kontrolboks

Startmotor
Sikringer

6 V
Minus
63 Ah.

Forsk. fabrikater; monteret direkte på krumtapakslen

110 Watt
16,5 A/2200 omdr./min.
1200 dyn. omdr./min.

Forskellige fabrikater og typer; monteret på torpedopladen

Ducellier
Ingen

Forklaring til ledningsdiagrammet fig. 34

1 og 2: Forlygter.
 3: Horn (bykørsel).
 4: - (landevej).
 9 og 10: Blink- og parkeringslys.
 12: Dynamo.
 13: Starter.
 15: Kontrolboks.
 17: Batteri.
 19: Stoplygtekontakt.
 22: Tændspole.
 24: Tændingskontakt.

29: Amperemeter.
 33: Kontakt for parkeringslys.
 35: Retningsviserblinklyskontakt.
 36: Kontakt f. lys og horn.
 45: Bag- og stoplygte, v.
 46: Nummerpladelys.
 55: Baglygte, h.
 60: Speedometerlampe.
 61: Kontaktsæt.
 Kontaktsæder: A, B, C, D, E, F, G,
 H, J, K og L.

Farvemærkning af kabelender

<u>Ledningsnummer:</u>	<u>Forbindelse til:</u>	<u>Farvemærkning:</u>
1	36 - 29	blå
2	36 - G	gul
3	36 - H	grøn
4	36 - J	rød
5	36 - 3	hvid
5 bis	36 - 4	sort
6	36 - E	blå
7	36 - K	blå
8	29 - 13	grøn
9	29	grøn
10	29 - 15	blå
11	29 - 24	blå
12	24 - D	rød
13	24 - 22	rød
14	24 - 19	rød
15	19 - F	rød
16	15 - 12 EXC	gul
17	15 - 12 DYN	rød
18	15 - stel	sort
19	22 - 61	blå
26	35 D - C	blå
27	33 - B	violet
28	C - 9	blå
29	B - 9	violet
30	33 - A	gul
31	35 G - L	sort
32	35 - stel	grøn
33	35+ - D	rød
34	A - 10	gul
35	L	sort
40	G - H	gul
41	H - J	grøn
42	J - 1	rød
43	1 - 2	gul
44	1 - 2	grøn
45	1 - 2	rød
50	E - 45	blå
51	F - 45	rød
52	45 - 46	blå
53	46 - 55	blå
60	60 - K	blå

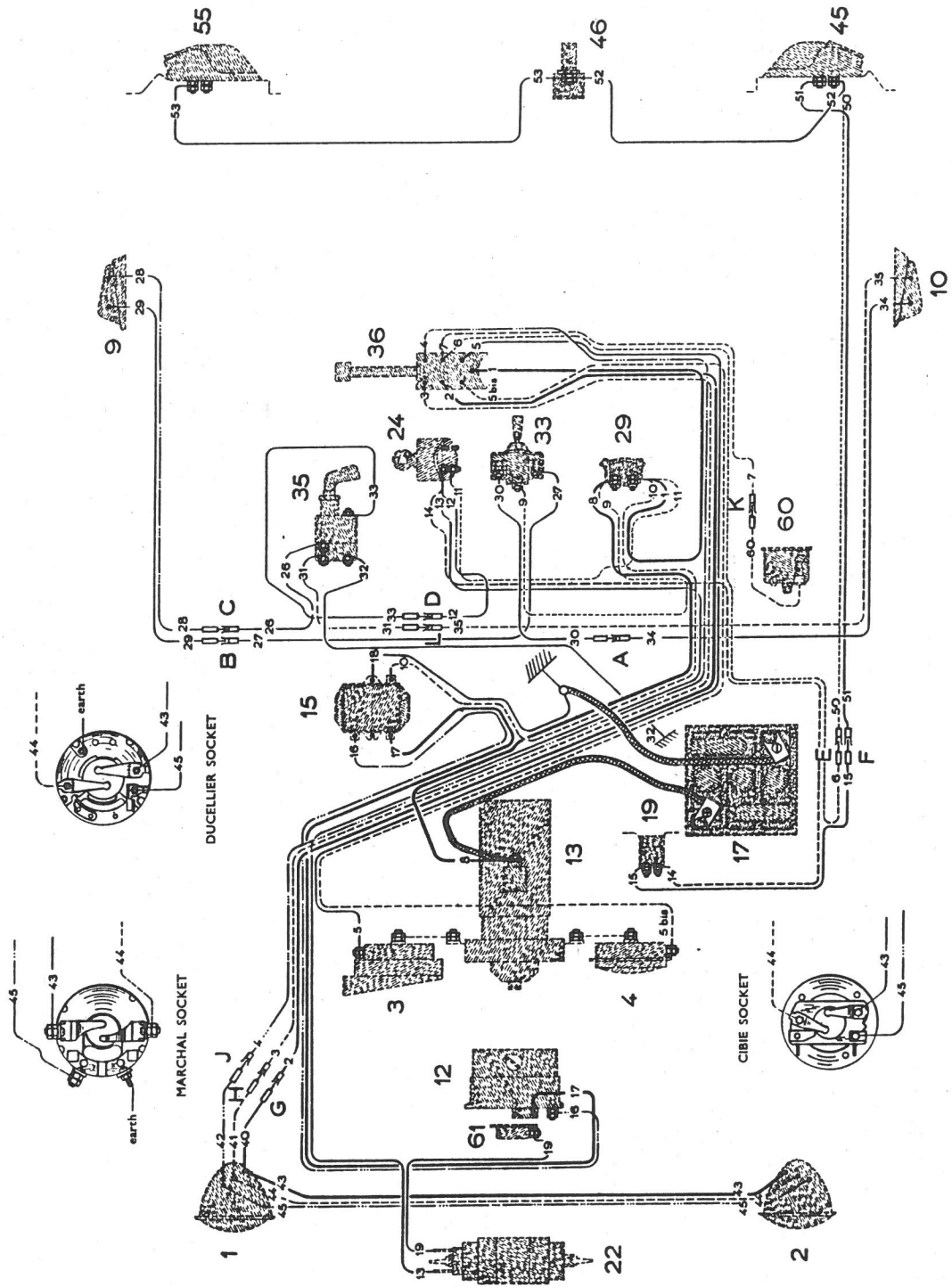


Fig. 34. Ledningsdiagram for type AZL efter JAN 1957.

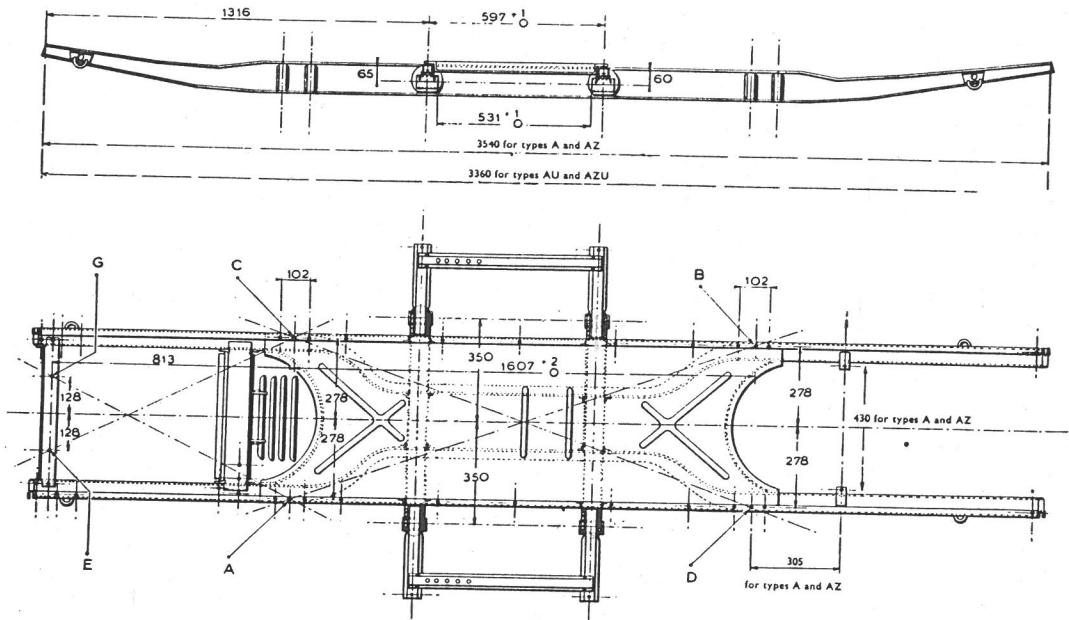


Fig. 35. Målskitse for chassisramme.

Betjeningsorganer

2 CV'ens betjeningsorganer er forskellige fra andre bilers, hvorfor her i fig. 36 og 37 gives en kort forklaring.

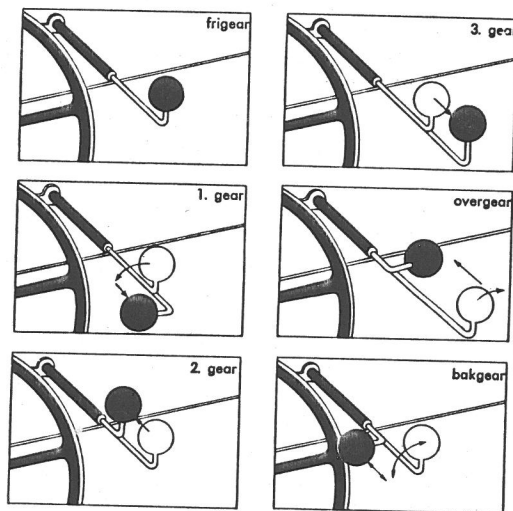


Fig. 36. Gearskiftet.

Bemærk at 4. gear her benævnes overgear.

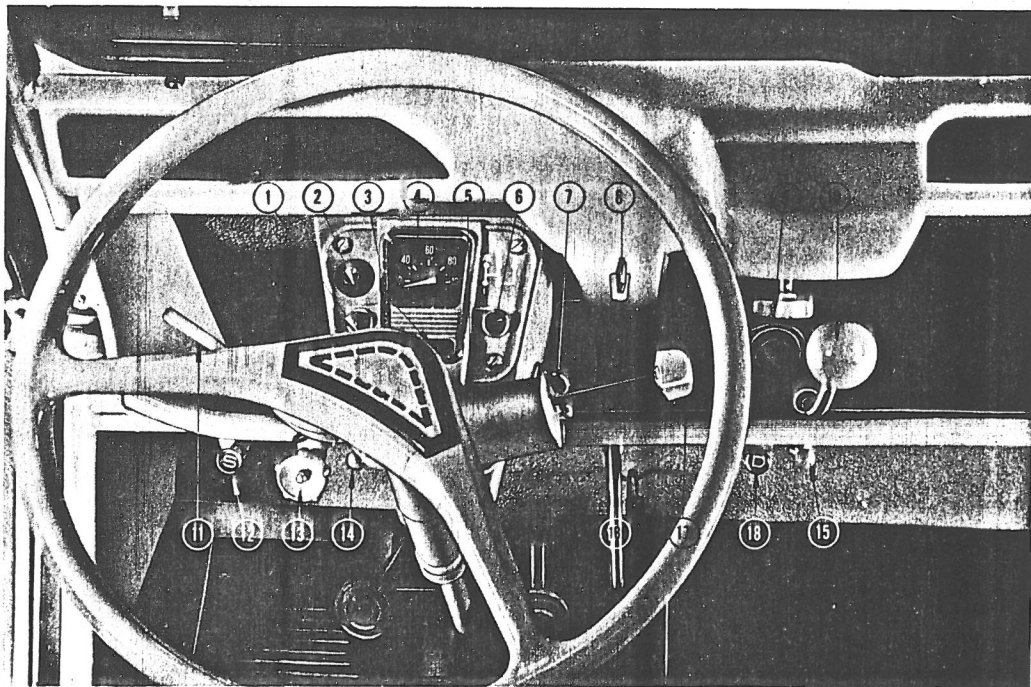


Fig. 37.

- 2: Ladekontrollampe.
- 3: Benzinmåler.
- 4: Speedometer.
- 5: Varmefordelingshåndtag.
- 6: Kontakt for viskermotor.
- 7: Tændingskontakt.
- 8: Defrosterhåndtag.
- 9: Håndgreb f. ventilationsklap.
- 10: Gearstang.
- 11: Blinklyskontakt.
- 12: Choker.
- 13: Lygteindstillingshåndtag.
- 14: Håndtag f. varmespjæld.
- 15: - - -
- 16: Håndbremse.
- 17: Lys- og hornkontakt.
- 18: Greb f. startkontakt.