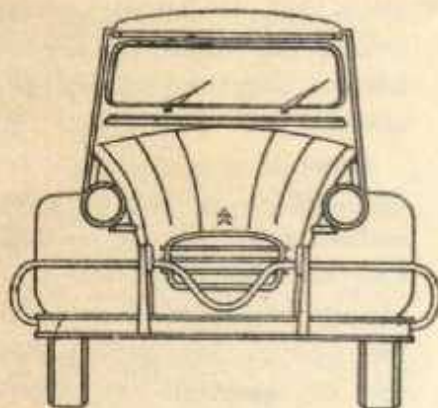


PROHIBIDA SU COMERCIALIZACIÓN - MATERIAL GRATUITO DE CONSULTA



MANUAL DE INSTRUCCIONES

INDICE ALFABETICO



Servicio Comercial:

Zepita 3220

Capital

Tel. 21-3661/8

Servicio Post Venta:

Venezuela 1117/23

Capital

Tel. 37-9745 - 38-1225

Aireación - Ventilación	31	Engrase	23
Alumbrado	11 - 12 - 13	Equipo de herramientas	18
Arranque (en caliente y frío)	7	Faros (reemplazo de lámparas)	22
Asientos (regulación)	30	Filtros (aire - nafta)	15 - 16
Batería (mantenimiento)	20	Frenos	14
Bomba de nafta	14	Garantía	2
Caja de velocidad (vaciado)	28	Limpiaparabrisas	4
Bujías	21	Lubricantes	27
Calefacción	31	Luces	11
Cambio de ruedas	17	Neumáticos	21
Cambio de velocidad	9	Niveles (aceite - nafta - frenos)	7
Carburador (limpieza)	15	Puertas (seguras)	33
Carbones de dinamo	35	Platinos (cambio)	35
Capacidad depósito y cárter	2	Revisión 1000 Km	2
Capota	32	Remolque de su unidad	10
Cárter (vaciado)	25	Rodaje	10
Cortina de capot	17	Tablero de instrumentos	3
Confort	29	Varilla medidora (aceite)	7
Datos diversos	2 - 21 - 22	Velocidades	10
Desembrague - embrague	8		

PUNTOS IMPORTANTES

- Engrase cada 1.500 Km.
- No engrasar jamás los bujes de goma situados en las articulaciones de la palanca de cambios, ni en los casquillos del soporte por el que se desliza la palanca.
- Vaciado de motor cada 1.500 Km.
- Aceite motor: viscosidad SAE 20 o multigrado 10/30.
- No cambiar tipo y marca de aceite.
- Durante los primeros 5.000 Km se debe revisar el nivel de aceite cada 250 Km.
- No acelere el motor en frío.
- Cambie las ruedas en diagonal cada 3.000 Km.

DATOS DIVERSOS

- **Capacidad** (en litros)
 - Depósito de nafta 20.
 - Caja de velocidades 1,200.
 - Cáster motor 2.
 - Frenos hidráulicos 0,5.
- Neumáticos 135 x 380.
o 500 x 15.
- Identificación del vehículo:

El número de chasis está inscripto en una placa rectangular fijada sobre el torpedo.

El número de motor está situado sobre una placa rectangular de aluminio roja fijada al lado derecho del motor.
- Dimensiones totales:

Largo 3,78 m.

Ancho 1,48 m.

Altura en vacío 1,60 m.

Distancia entre ejes, 2,40 m.

Peso total con carga máxima 860 Kg.

REVISION EN GARANTIA

- Junto con la entrega de su unidad Ud. recibe del Concesionario una **tarjeta de garantía**.

Este cupón le servirá para realizar el servicio de los 1000 Km, en forma completamente gratuita en cualquiera de nuestros Agentes. Sólo deberá abonar el reemplazo de lubricantes.

En esta operación nuestro Agente guardará el cupón adjunto a la tarjeta de garantía y volverá a entregarle esta última.

Conserve este documento que le será exigido para beneficiarse con las ventajas definidas en los artículos VII y VIII de las condiciones de venta.

TABLEROS DE INSTRUMENTOS

- 1) Indicador de carga de batería.
- 2) Indicador de nivel de nafta.
- 3) Velocímetro.
- 4) Calefacción o antivaho.
- 5) Comando limpiaparabrisas.
- 6) Contacto.
- 7) Comando aleta de ventilación.
- 8) Palanca cambio velocidades.
- 9) Indicador intermitente de viraje.
- 10) Cebador.
- 11) Regulación de faros.
- 12) Comando de las bocas de calefacción.
- 13) Comando de las bocas de calefacción.
- 14) Freno de mano.
- 15) Llave de luces y bocina.
- 16) Arranque.
- 17) Indicador luminoso del intermitente de viraje.
- 18) Bomba lavaparabrisas.

(El volante ilustrado corresponde al modelo AZAM)

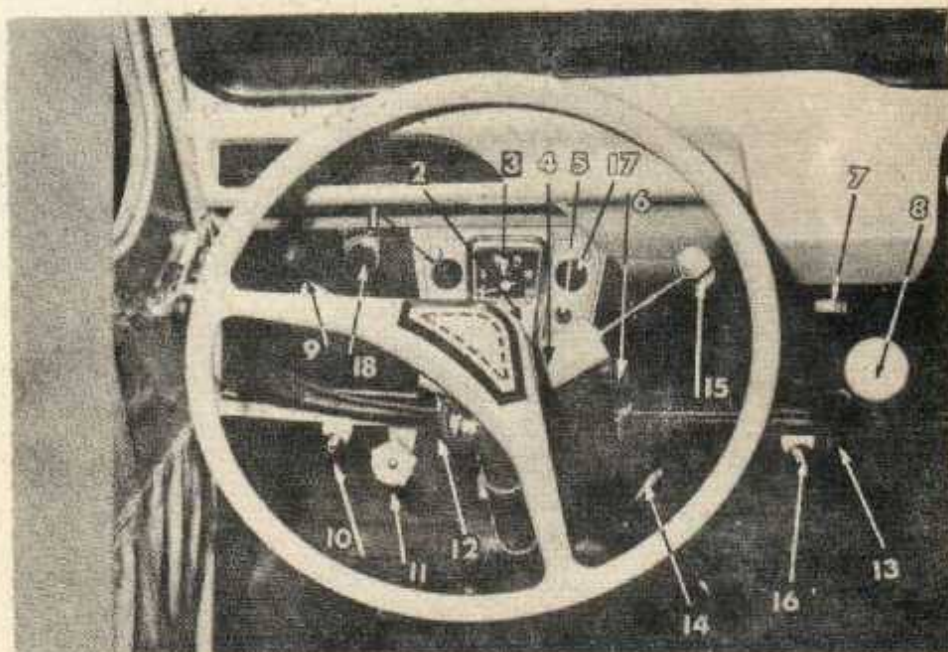


Fig. 1

Indicador luminoso de carga de batería

Cuando el motor regula, el indicador permanece iluminado. Debe apagarse durante la marcha normal. Si quedase iluminado será necesario hacer examinar el circuito por un agente Citroën.

Comando del limpiaparabrisas eléctrico

Tirar para la puesta en marcha y volverla a la posición anterior para pararlo. Es automático parando al fin de la carrera

Indicador intermitente de viraje

Para indicar hacia qué lado se va a doblar, llevar la palanca en el sentido que Ud. se dispone a girar el volante. Hacia arriba si Ud. gira a la derecha y hacia abajo si Ud. gira a la izquierda. Mientras dure el funcionamiento, el indicador (17) se encenderá y apagará en forma continua hasta tanto no se vuelva a la posición media

Bomba lavaparabrisas

Se usará cuando el cristal no se encuentre en perfecto estado de visibilidad. Se acciona presionando sucesivamente sobre el pulsador y haciendo funcionar simultáneamente el limpiaparabrisas.

2

CONDUCCION

CV

Prohibida su Comercialización - Solo Consulta

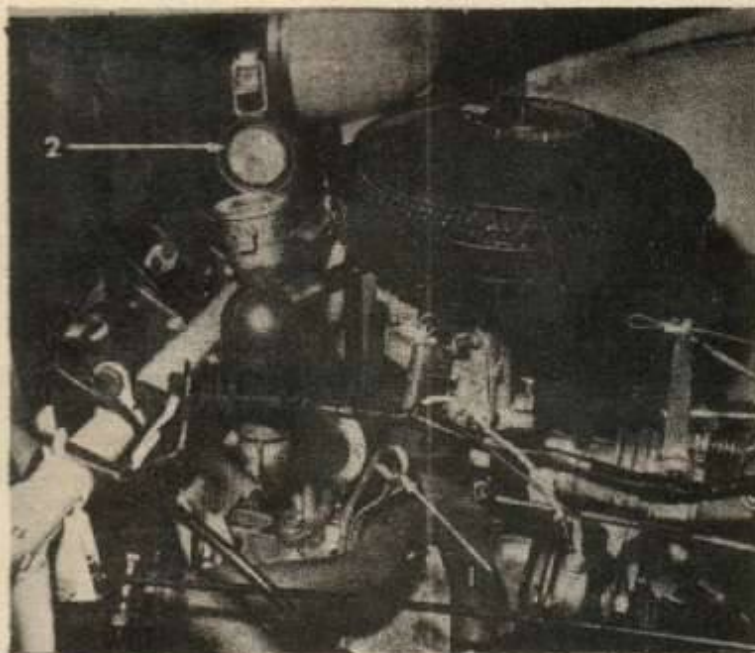


Fig. 2

Varilla medidora
Tubo llenado de aceite



Fig. 3

Depósito de líquido de frenos (A)



Fig. 2b

Comprobar los niveles:

- 1) El nivel de aceite del motor no debe descender por debajo de la señal "MINI" marcada en la varilla (fig. 2b); si por el contrario, rebasa la señal "MAXI" el excedente de aceite se quema. Entre las señales MINI y MAXI hay aproximadamente 0.5 litros de aceite. La medición debe hacerse en frío con el coche bien horizontal. **No debe olvidarse jamás de cerrar perfectamente la tapa del depósito de aceite.**
- 2) El nivel de nafta en el marcador eléctrico del tablero.
- 3) El nivel del líquido de frenos se debe verificar una vez por mes, para ello desatornillar el tapón. El nivel no debe bajar de la señal "Danger"

(peligro). En caso de falta, completar el nivel únicamente con líquido especial de frenos "FARLOC", Wagner Lockheed SAE 70 RI IRAM 11.014 (fig. 3). (Ver tabla equivalencias para casos de emergencia.)

ARRANQUE

Poner en contacto (fig. 1). Asegúrese que la palanca de velocidades esté en punto muerto (fig. 4). No apretar el pedal de embrague.

Cuando el motor esté frío:

- 1) No apretar el acelerador.
- 2) Tirar **completamente a fondo** del cebador con una mano y del arranque con la otra (fig. 1).

- 3) Cuando el motor se ponga en marcha suelte lentamente el botón del cebador. Este se colocará automáticamente en posición intermedia permitiendo girar el motor sin riesgo de que se laven los cilindros con nafta.

Si en ese momento el motor se parase reanudar el movimiento **manteniendo el cebador completamente fuera** un poco más de tiempo.

- 4) Pasado un minuto aproximadamente **empuje completamente a fondo** el cebador.

Cuando el motor esté caliente:

- 1) No toque el cebador.
- 2) Pise a fondo el pedal del acelerador y levante el pie tan pronto como esté en marcha el motor, para evitar que se embale.

EMBRAGUE

El embrague del 2 CV es del modelo corriente con mando por pedal. Sin embargo se completa con un dispositivo auxiliar centrífugo que desembraga automáticamente cuando el régimen motor baja de cierto límite. En estas condiciones no puede detenerse el motor. En consecuencia:

1) Puede parar el coche sin desembragar, con una velocidad puesta, y volver a marchar con una simple presión del acelerador. Esta posibilidad simplifica considerablemente la conducción en las aglomeraciones.

2) Para arrancar en subida acelerar a fondo después de haber puesto la primera velocidad; soltar el freno de mano sin preocuparse del pedal del embrague.

3) En terreno llano puede Ud. generalmente arrancar en 2ª. El embrague centrífugo le asegura un arranque progresivo.

4) En las aglomeraciones se puede seguir el ritmo de la circulación, por lenta que sea, sin cambiar la velocidad: basta con operar el acelerador.

Cuando el régimen motor sobrepasa las 1.000 r.p.m. el embrague funciona como un embrague ordinario.

En el momento en que el motor alcanza este régimen, es decir **cuando el coche se pone en marcha o el cebador está tirado para el arranque, los cambios de velocidades deben hacerse desembragando con el pie como de costumbre.**

No abuse de las facilidades ni del placer que proporciona para conducir el embrague centrífugo; aprovéchelo cuando el esfuerzo que se pida al motor sea débil. Por el contrario, en el momento que se pida al motor un esfuerzo importante (**subida de una cuesta**) cambie la velocidad cuando la aguja alcance los límites marcados.

CAMBIO DE VELOCIDADES:

Desembragar a fondo. Pasar las velocidades rápidamente pero sin brusquedad. Engranarlas a fondo.

PUNTO MUERTO:

La posición está marcada por un anillo "B".



Fig. 4

PRIMERA:

Para pasar del punto muerto a primera velocidad, gire hacia la izquierda y tire a fondo hacia atrás.

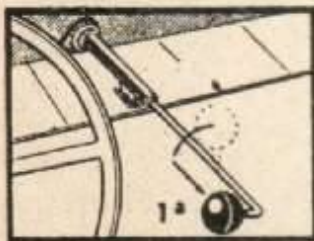


Fig. 5

SEGUNDA:

De la 1ª a 2ª empujar con la palma de la mano hasta la mitad de la carrera. La palanca gira por sí misma hacia la derecha. Empujar a fondo y hacia adelante.

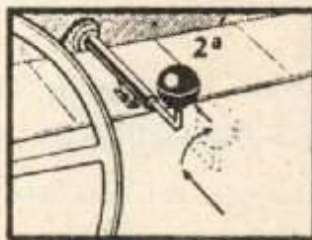


Fig. 6

TERCERA:

De 2ª a 3ª tirese recto hacia atrás.

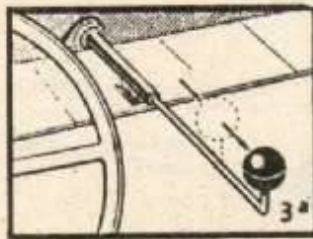


Fig. 7

CUARTA:

De 3ª a 4ª gírese hacia la derecha y empújese a fondo hacia adelante o bien pasar a punto muerto girando luego a la derecha y empujando a fondo.

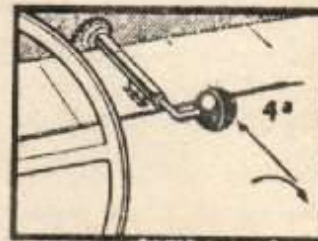


Fig. 8

MARCHA ATRAS:

Para pasar del punto muerto a marcha atrás, gírese a la izquierda y empújese a fondo hacia adelante.



Fig. 9

REMOLQUE DE SU VEHICULO

Al estar el coche equipado con embrague centrífugo **el motor no puede ser puesto en marcha si no es con el motor de arranque o con la manivela.**

No intente ponerlo en marcha remolcándolo o dejando que el coche tome velocidad en una bajada; no lo conseguirá ya que estando el motor parado, está desembragado, o sea desacoplado de la transmisión, y además correría el riesgo de graves averías mecánicas.

Si por razones de fuerza mayor se viera obligado al remolque de su unidad proceda así:

- 1) Verifique que se encuentre en punto muerto;
- 2) coloque la barra de arrastre directamente en los ganchos que a tal efecto han sido puestos en las punteras del chasis.

RODAJE

La vida del motor de su vehículo depende de los primeros kilómetros. No abuse de él al principio.

Durante los primeros 500 Km debe marcharse debajo de las marcas rojas del velocímetro.

Entre 500 y 2.000 Km debe manejarse dentro de las marcas.

Pasados los 2.000 Km las velocidades límites serán:

18 Km/h en 1ª

40 Km/h en 2ª

67 Km/h en 3ª

No corra peligros innecesarios. Para su seguridad no ponga el motor en marcha ni lo deje funcionar en un edificio cerrado o mal ventilado. Los gases del escape del motor contienen monóxido de carbono, gas sumamente venenoso que puede poner en peligro su salud o su vida si se lo respira continuamente.

SEÑALES ACUSTICAS Y FAROS

Una sola palanquilla bajo el volante acciona las luces de ciudad, baja y alta.

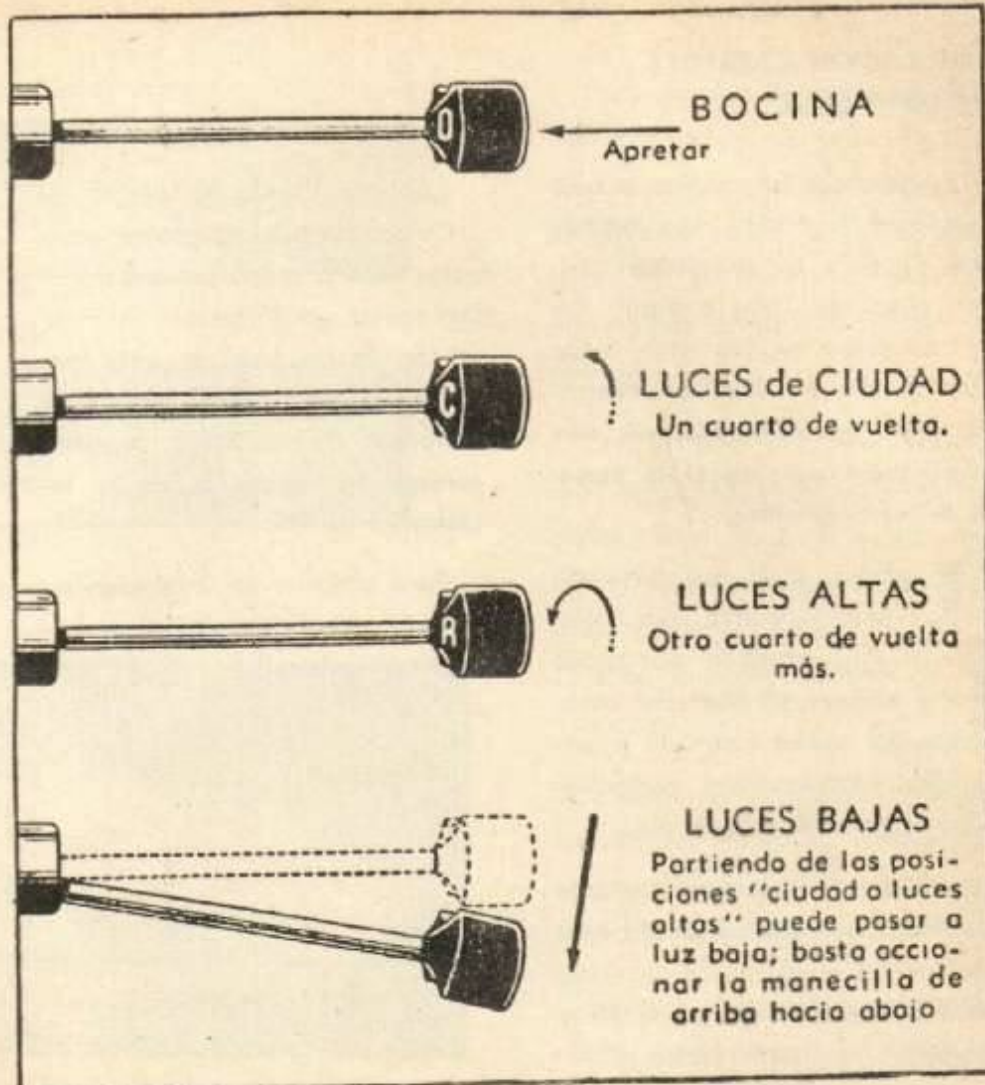


Fig. 10

REGULACION CORRECTA DE LOS FAROS

Es peligroso encandilar y además está prohibido. Las normas que regulan la circulación exigen pasar de "alta a baja" tan pronto como se vea otro coche que marche en dirección contraria, pero **no basta observar esta prescripción para tener la certeza de no encandilar.**

En efecto, si el haz luminoso de la "baja" alcanza muy lejos, es que está regulado demasiado alto y alcanza el nivel del parabrisas del coche contrario y encandila entonces tan peligrosamente como los faros de alta.

La "baja" está correctamente regulada cuando no alumbra más alto de 50 m (a mayor distancia encandilaría) ni a menos de 30 m (entonces resultaría ineficaz).

Las condiciones de carga del 2 CV (número de ocupantes, equipajes más o menos pesados), hacen variar sensiblemente la inclinación de los faros y como consecuencia su alcance. **A cada variación de la carga se debe corregir la regulación de la inclinación de faros.**

Para efectuar la regulación no hay necesidad de parar ni de bajarse del vehículo.

Máximo que no debe sobrepasarse

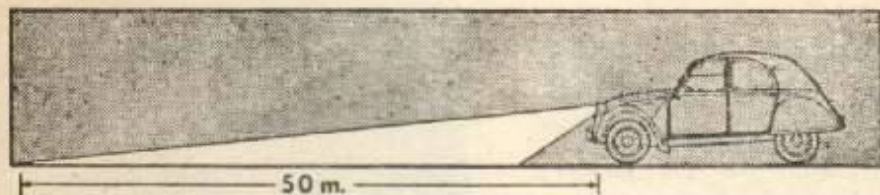
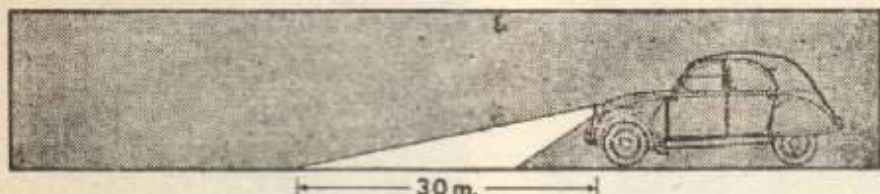


Fig. 11



Mínimo para buena utilización

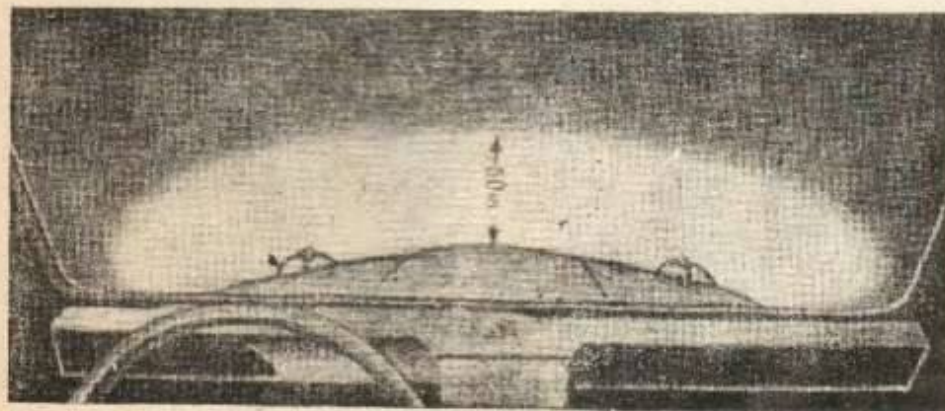


Fig. 12

Para regular los faros se debe accionar el mando 11 (fig. 1). En el sentido de las agujas de un reloj se bajan los faros, acortando así el alcance del haz luminoso. En sentido contrario se aumenta.

Con un poco de costumbre podrá regularse fácilmente el alcance de la luz baja a una distancia aproximadamente de 30 m hacia adelante (la fig. 11 indica la zona que debe limitar la iluminación).

Cuando la luz baja está correctamente reglada, también lo están automáticamente las luces de población y alta.

Cuando hay niebla es conveniente marchar con los faros regulados muy bajos.

FRENOS

Antes de frenar no es imprescindible desembragar ni poner la palanca de cambio de velocidades en punto muerto.

Es inútil frenar bruscamente; se debe frenar suave y progresivamente.

El nivel del **líquido especial** de frenos no debe estar nunca por debajo de la indicación "Normal". Se debe usar el líquido Wagner Lockheed SAE 70 IRAM 11014 (En caso de emergencia ver tabla de equivalencias).

Freno de mano: para frenar, tirar y sujetarlo girando la empuñadura ligeramente a la derecha. Se debe asegurar que el mando quede perfectamente sujeto.

Bomba de nafta: Si se hubiera agotado la nafta del depósito, no se debe olvidar, después de llenarlo nuevamente que es necesario cebar la bomba.

Para cebar se debe accionar la palanca que se encuentra en el cuerpo de la bomba manualmente.

De la misma manera debe procederse si no se hubiera utilizado el vehículo durante varios días.



Fig. 13

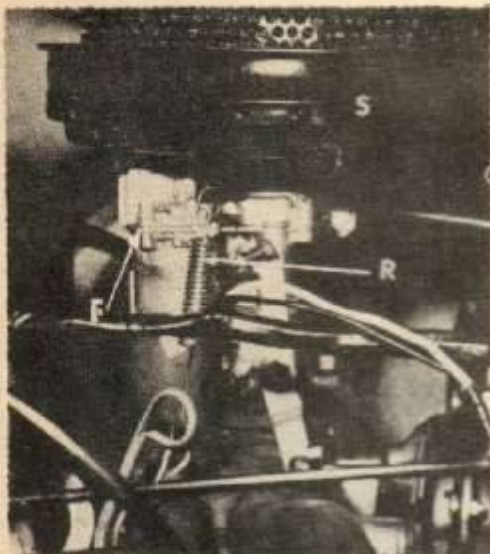


Fig. 14

CARBURADOR

No se deben alterar nunca los reglajes de fábrica.

La fig. 14 indica los lugares donde se debe intervenir para su limpieza.

Alimentador de baja (R).

Filtro de llegada (F).

Filtro de aire bañado en aceite (S).

El chicleur de alta está protegido por dos filtros, por lo tanto resulta muy raro que pueda obstruirse. Está situado al fondo de la cuba y para llegar a él es necesario desmontar la tapa del carburador.

Soplar. No utilizar jamás agujas o alambres.

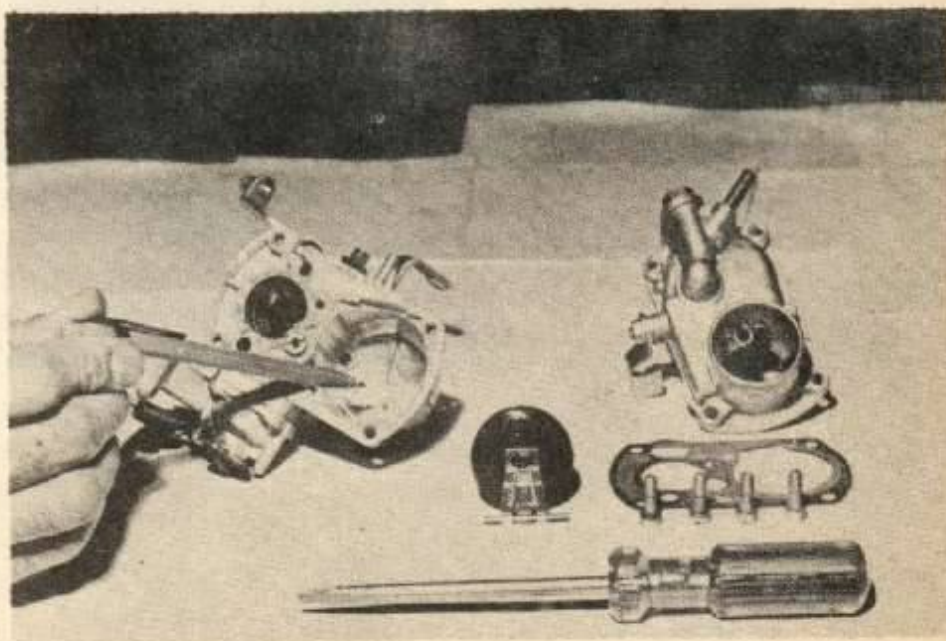


Fig. 15

FILTROS DE NAFTA

- a) A la entrada del carburador (F). Consiste en un cilindro de fina tela metálica. Es muy fácil su limpieza.
- b) En el tanque se encuentra un tubo de aspiración que termina en una cabeza roscada filtrante. Es conveniente encargarse periódicamente su limpieza a un Agente Citroën.

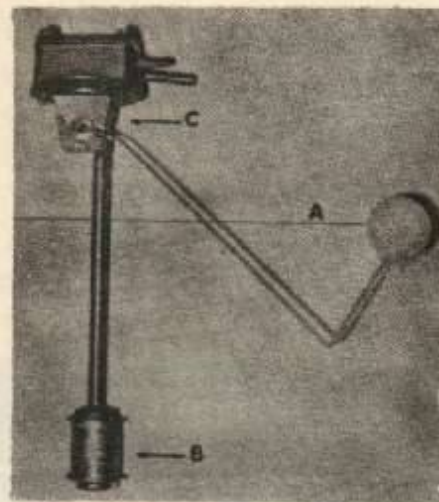


Fig. 16

- A. — Nivel de nafta
C. — Marcador eléctrico en el estanque
B. — Cabeza filtrante desmontable



Fig. 17

CORTINA DEL CAPOT

Se suministra con el equipo de herramientas.

Se fija de ambos lados de la parrilla luego se toman los ganchos colocados en los extremos de las bandas elásticas de la parte inferior de la cortina del capot y se sujetan en las hendiduras inferiores de la parrilla.

Cuando la temperatura supera los 10° C se debe desmontar la cortina.

CAMBIO DE UNA RUEDA

Poner el coche lo más horizontal posible. Tirar a fondo el freno de mano. Calzar la rueda opuesta en diagonal a la que se quiere levantar (con las herramientas se entregan dos cuñas de madera).

El crique no debe colocarse en cualquier sitio sino en los alojamientos previstos.

1) Adelante: delante de las puertas delanteras (Fig. 18).

2) Atrás: detrás de las puertas traseras. (Fig. 19).

Colocar el crique inclinado; su base debe quedar claramente debajo del coche. Se enderezará conforme se vaya levantando.

Al volver a montar una rueda se debe colocar de tal manera que sólo quede un espárrago en la parte inferior. Se presenta la rueda solamente sobre este espárrago, de esta forma los otros dos caerán precisamente enfrente de los dos orificios.



Fig. 18



Fig. 19

EQUIPO DE HERRAMIENTAS

(Sin cargo)

Las herramientas entregadas con el coche son las siguientes:

- un crique
- una manivela de arranque (se utiliza también para el desmontaje del ventilador, guardabarros delanteros y tuercas de ruedas)
- dos cuñas de madera
- una cortina de capot
- un estuche conteniendo:
 - un prolongador para desmontaje de ventilador
 - una llave plana 12/14
 - una llave tubo para bujías, reglaje de faros y tapones de vaciado motor y caja
 - un destornillador.



MANTENIMIENTO

CV

Prohibida su Comercialización - Solo Consulta

UN BUEN CONSEJO

Los órganos del 2 CV han sido calculados con amplitud: son sólidos y se han construido para durar.

Si se observa alguna falla en su funcionamiento conviene reflexionar antes de proceder a los cambios tradicionales de bobina, regulador de voltaje, condensador, platinos, etc. La mayor parte de los incidentes provienen de causas sin importancia tales como obstrucción de un filtro, separación defectuosa de los electrodos de bujía, etc.

BATERIA

a) revisar con frecuencia el nivel, sobre todo en verano. Debe sobrepasar la parte superior de las placas en cada elemento de 1 a 1,5 cm. Si fuera necesario complétese con agua destilada sin añadir jamás ácido.

b) los bornes y terminales pueden después de mucho tiempo sulfatarse (sales trepadoras). Desembornar los terminales y rasparlos. Bañar la arandela aislante con aceite de ricino. Volver a montarla, apretar y cubrir con una capa de vaselina.

c) el frío es uno de los enemigos de su batería. No solamente disminuye su capacidad sino que en caso de helada intensa la hace reventar. Una batería reventada está irremediablemente perdida.

Normalmente cargada (25° B) una batería resiste una temperatura de 29° C bajo cero.

A mitad de carga (20° B) 15° C bajo cero. Descargada (10° B) se hiela y revienta a 5° C bajo cero.

Tener siempre bien cargada la batería es la manera de protegerla contra el frío.

BUJIAS

Autolite AE4.

Mantener la luz de electrodos dentro de los valores 0,6 a 0,7 mm.

Si su vehículo está provisto con Bujías Autolite AE4, cada vez que afloje o saque las mismas de sus alojamientos deberá imperativamente, cambiar las arandelas que poseen. Las nuevas arandelas son provistas por toda nuestra red de Concesionarios, y se montan apoyando su diámetro mayor contra la Bujía.

NEUMATICOS

El desgaste del neumático depende entre otras causas del inflado incorrecto. Se deben respetar las siguientes presiones en frío:

Marca	Medida	Del.	Tras.	Aux.
Good-Year	135 x 380	0,9 Kg/cm ²	1,00 Kg/cm ²	1,2 Kg/cm ²
Firestone	500 x 15	12 libras	14 libras	16 libras
Fate	500 x 15	12 "	14 "	16 "

Respetando la diferencia de presión entre las ruedas delanteras y traseras, la adherencia al suelo será mejor.

Para obtener un desgaste uniforme de cubiertas, cámbiense en diagonal cada 3.000 Km. Después del cambio hay que rectificar las presiones.

CARGA DEL VEHICULO

Con cuatro pasajeros no sobrecargar más de 50 Kg de equipajes. Si transporta mercaderías procure no sobrepasar los 250 Kg además del conductor.

SISTEMA ELECTRICO

6 volts batería 45/50 Ah.

MOTOR

4 tiempos

2 cilindros horizontales y opuestos

Potencia efectiva: 18 HP a 4.500 r.p.m. (voluntariamente limitada) consumo-duración.

Diámetro cilindros: 66 mm.

Carrera: 62 mm.

Cilindrada total. 425 cm³.

Relación volumétrica: 7,5.

Luz de válvulas (en caliente).

Admisión: 0,20 mm.

Escape: 0,20 mm.

CAJA DE VELOCIDADES

Tipo: selectivo 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas.

Velocidad	Relación
1	0.148
2	0.308
3	0.516
4	0.678
m. atrás	0.138

Relación piñón corona 8:31.

Dirección: a cremallera desmultiplica.

LAMPARAS:**Faros delanteros**

Lámpara esférica
blanca, lisa, 6 V
40/45 vatios
6 V - 2,4 W delanteras

Tablero

Velocímetro	6 V - 1,5 W
Testigo luz giro	6 V - 1,5 W
„ carga batería	12 V - 1,5 W

Luz interior

6 V - 4 W

Luz de giro

6 V - 15 W

Luz trasera

Reglamentaria	6 V - 4 W
Stop	6 V - 15 W

- La experiencia e instrucción de los hombres del Servicio Citroën garantizan su trabajo.
- Recorra a su Concesionario periódicamente, él es quien mejor conoce su vehículo.



ENGRASE
CV

Prohibida su Comercialización - Solo Consulta

ELECCION DE LUBRICANTES

No se debe emplear un aceite cualquiera. Conviene elegir aceites de tipo apropiados y de calidad probada. No deben hacerse mezclas.

Los Agentes Citroën puestos al corriente por medio de nuestras notas técnicas están en condiciones de aconsejar al cliente no sólo en lo referente a aceite de motor sino también en grasas y cualquier otro producto de conservación.

1º Cada 1.500 Km (con grasa adhesiva) los pivotes del eje delantero.

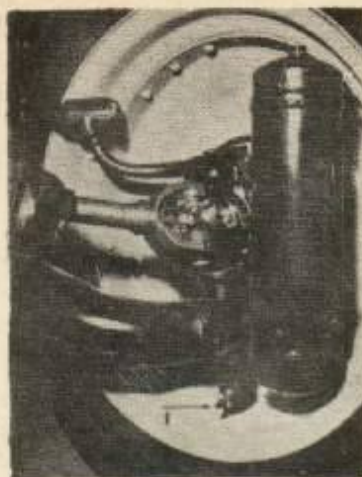


Fig. 20

Un engrasador a la derecha y otro a la izquierda (hasta rebasar).



fig. 21

Un engrasador a la derecha y otro a la izquierda (accionar la bomba de 20 a 30 veces).

2º Cada 1.500 Km.

a) **NIVEL Y VACIADO DEL ACEITE MOTOR**

Después de un gran recorrido dejar enfriar el motor y verificar el nivel de aceite (fig. 2b, pág. 6). Si fuera necesario completar con aceite nuevo **del mismo tipo y marca del que queda en el cárter.**

Cada 1.500 Km de recorrido vaciar en caliente el cárter tapón (en V. M., fig. 22). Terminado el vaciado conviene inclinar el coche hacia adelante para escurrir a fondo el cárter. Colocar el tapón cuidadosamente y volver a llenar con aceite nuevo (2, fig. 25)

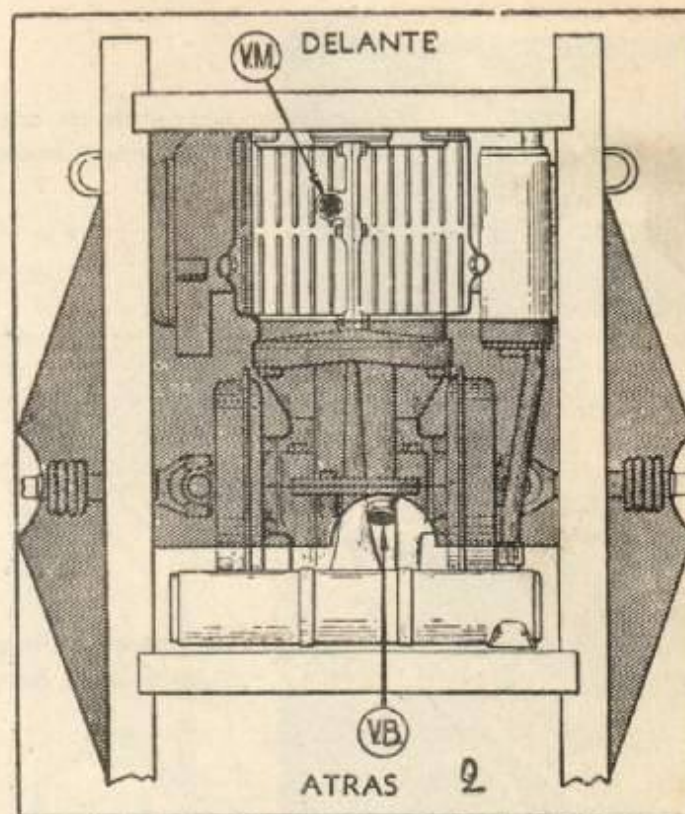
Tapones de vaciado (Motor y caja de velocidades visto por debajo del vehículo (fig. 22).

QUE ACEITE CONVIENE EMPLEAR PARA EL MOTOR

Generalmente debe utilizarse aceite viscosidad SAE 20 o multi-grado 10/30.

En lugares donde la temperatura ambiente sea los 30° C deberá usarse aceite SAE 30 o multi-grado 20/40.

Fig. 22



b) **ENGRASES ESPECIALES**

Engrasar con un pincel las articulaciones (2, figs. 23 y 24). Es necesario limpiar estos puntos antes de engrasarlos.

Engrasar también las articulaciones.

Un poco de aceite motor en 1, 2, 3 y 4 sobre la parte deslizante de los pedales en 5 y 6 (fig. 26).



Fig. 23

Engrase de las articulaciones
Parte trasera (suspensión)

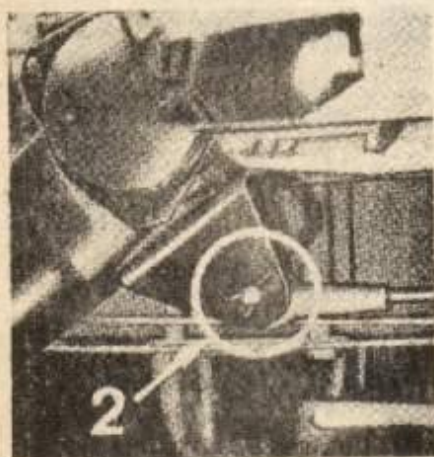


Fig. 24

Parte delantera (suspensión)
(lado izquierdo del vehículo)

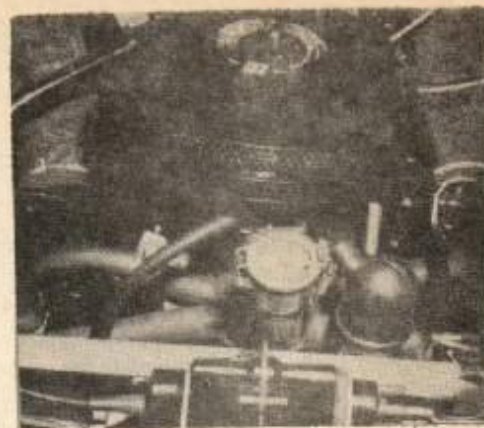


Fig. 25

Respiradero de aceite (1)
(válvula en el interior)
Orificio para el llenado (2)

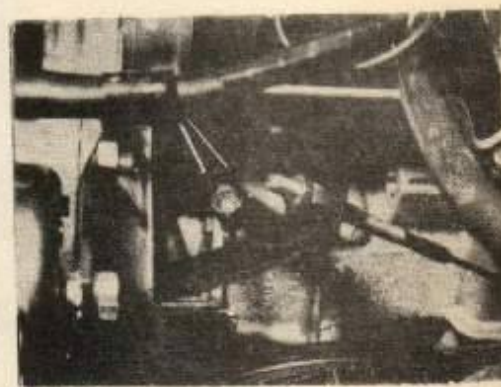


Fig. 25 A

Agregar en cada cambio de aceite
motor 3 ó 4 gotas de aceite nuevo en
la horquilla del embrague.

GUIA DE LUBRICACION

MOTOR

YPF	ESSO	SHELL	CITEX
Supermóvil	Motor oil	X-100	PREMIUM
SAE 20	SAE 20	20/20 W	SAE 20
Multigrado	Extra motor oil	Multigrado	
10 - 30	20 - 10	10 W/30	

CAJA

	Aceite para	Shell
Extrema presión	engranajes	Spirax
80	90	Heavy Duty 80
	JES-G.P.-SAE80	

Para su motor utilice siempre aceite de marcas reconocidas, si bien existe compatibilidad entre los lubricantes de la tabla anterior considerados de primera línea.

Los Agentes Citroën podrán aconsejarle para el mejor mantenimiento de su vehículo. Recuerde que el Concesionario Citroën es quien mejor conoce su vehículo.

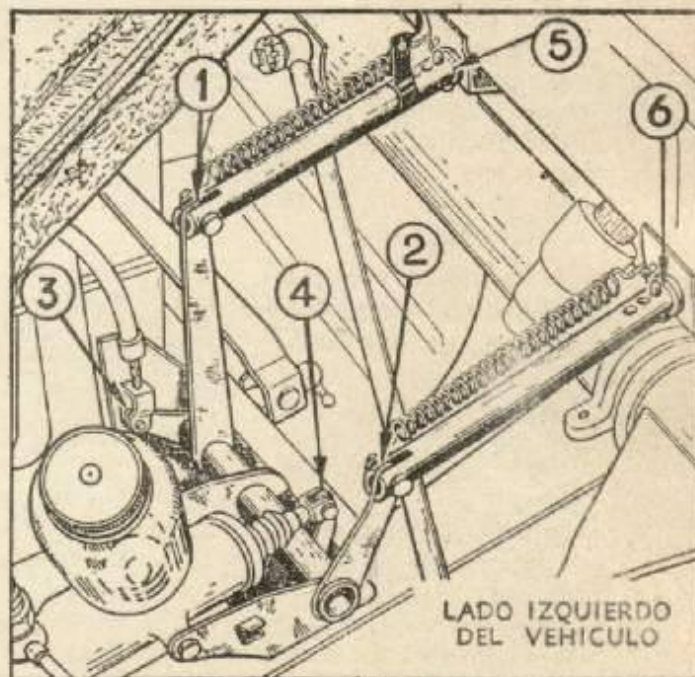


Fig. 26

COMPROBACIONES ESPECIALES

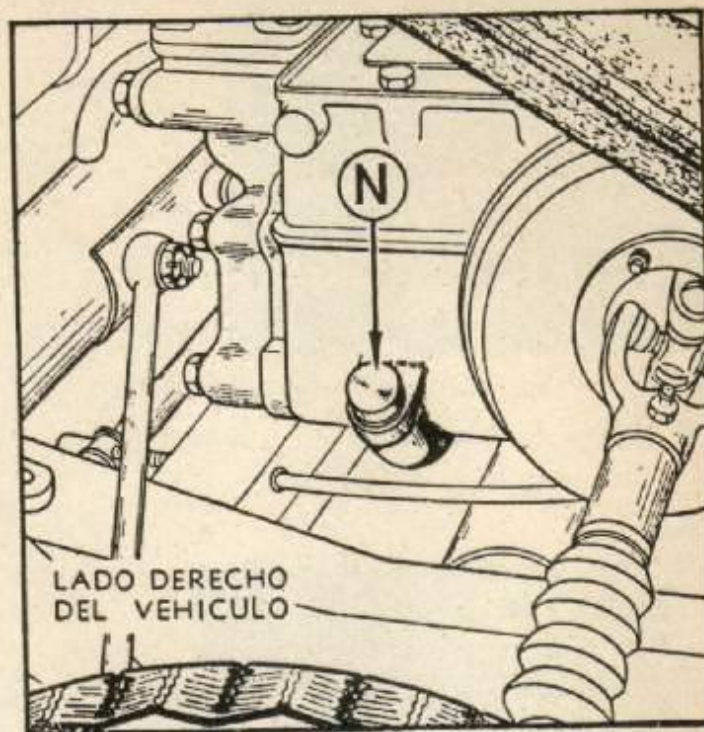
1º) Cada 6.000 Km aproximadamente:

- a) Cambiar el aceite de la caja de velocidades (N. fig. 27). El nivel debe llegar al ras del tapón (SAE 80 extrema presión). Cuidado: Utilizar exclusivamente viscosidad SAE 80.
- b) Hacer examinar por un Agente Citroën el estado del aceite (fig. 2 b, página 6) y la válvula depresora (fig. 25-1).

2º) Cuando se lleven recorridos 18.000 Km aproximadamente, pedir a un Agente Citroën:

- a) Que engrase el cable del embrague así como también el cable del velocímetro.
- b) Engrasar los ejes de las escobillas del limpiaparabrisas.
- c) Comprobar el engrase de los rulemanes de brazos de suspensión.

Fig. 27



3º) Lavado y limpieza:

No es preciso tomar ninguna precaución especial. La capota es de tela plástica, y se lava del mismo modo que la carrocería. Para sacar y limpiar la alfombra de goma delantera

es preciso quitar el pedal del acelerador. Este está sujeto en su parte superior por un taco de goma que cubre la rótula de mando; basta tirar del punto de unión para que el pedal salga sin dificultad alguna.



Prohibida su Comercialización - Solo Consulta

DESMONTAJE Y AJUSTE DEL ASIENTO DELANTERO

Para conducir bien es necesario estar cómodamente instalado. Es preciso ajustar el asiento delantero según la talla del conductor.

Sacar el seguro fig. 29).

Inclinar el asiento delantero hacia el volante y sacar de sus

alojamientos los ganchos situados bajo la armadura del asiento en el piso. Volver a colocar el asiento en la posición conveniente.

Colocar la traba del seguro del asiento delantero.

Si se desea aprovechar íntegramente la suavidad de la suspen-

sión del 2 CV no se deben colocar fundas en los asientos. Si a pesar de todo fuesen colocadas, conviene que las mismas no sean demasiado tirantes o su tejido fuera demasiado rígido, los asientos resultarían mucho menos confortables.

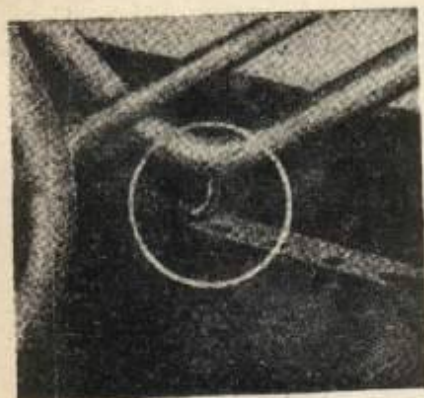


Fig. 28



Fig. 29

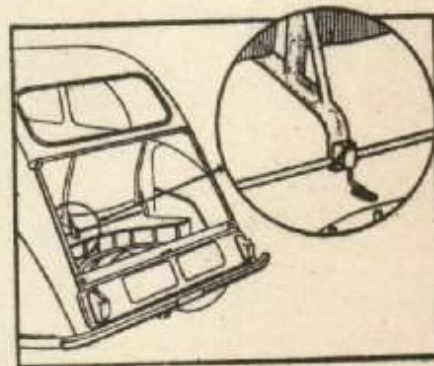


Fig. 30

PARA QUITAR EL ASIENTO TRASERO:

Desenganchar el cerrojo haciendo girar. Inclinarse hacia adelante sacando los ganchos de sus alojamientos (fig. 30).

CALEFACCION:

Das bocas individuales para la entrada de aire caliente que se abren mediante dos tiradores situados bajo la guantera (12 y 13)

DESHELADOR ANTIVAHIO:

Para que actúe el antivaho la palanca 4 debe estar hacia arriba.

AIREACION:

Girando el comando 7 en el sentido de las agujas del reloj se regula la entrada de aire por debajo del parabrisas. Esta ventilación es muy útil y resulta agradable aún con calefacción.

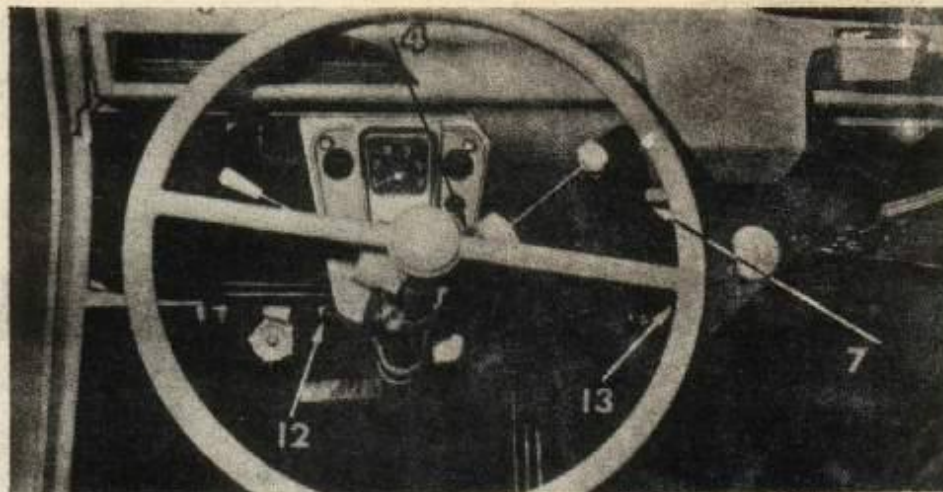


Fig. 31

CAPOTA

Para abrir la capota tírese de la anilla A situada a un lado de la capota. Enróllese ésta y sujétense las anillas metálicas en los ganchos colocados en la parte superior de la caja. Tiene dos enganches C y D.

Tirando de A queda expuesta B; para hacer fuerza es conveniente tomar directamente en B y evitar así la rotura de A.

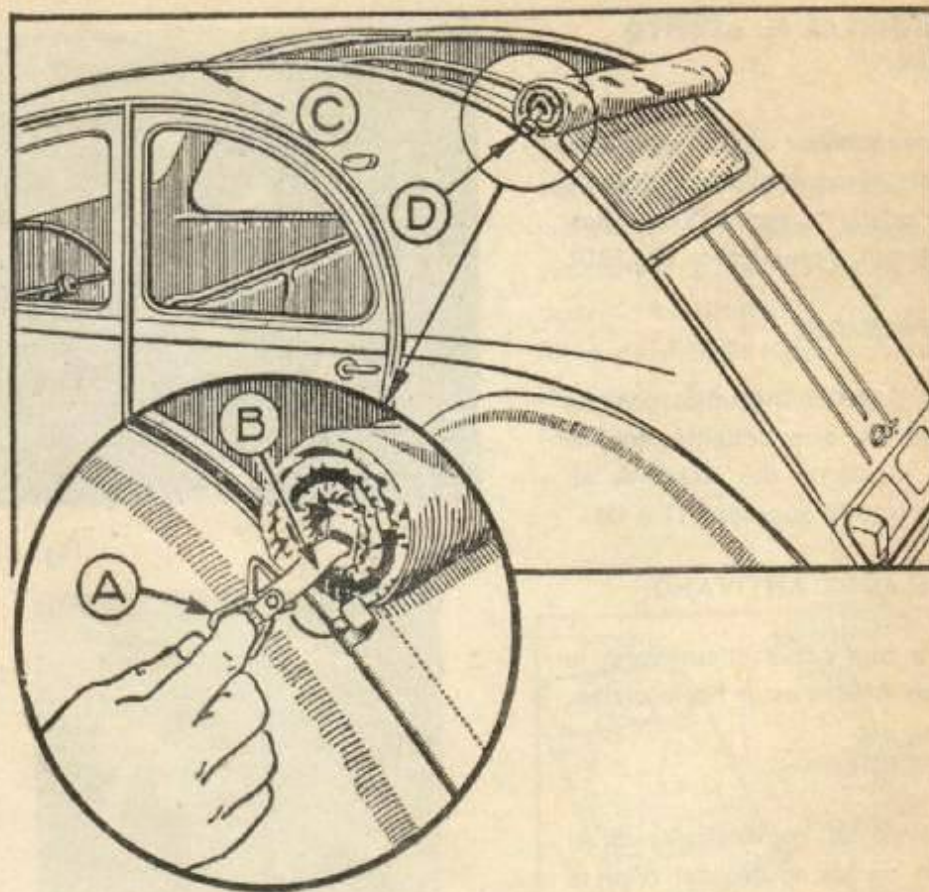
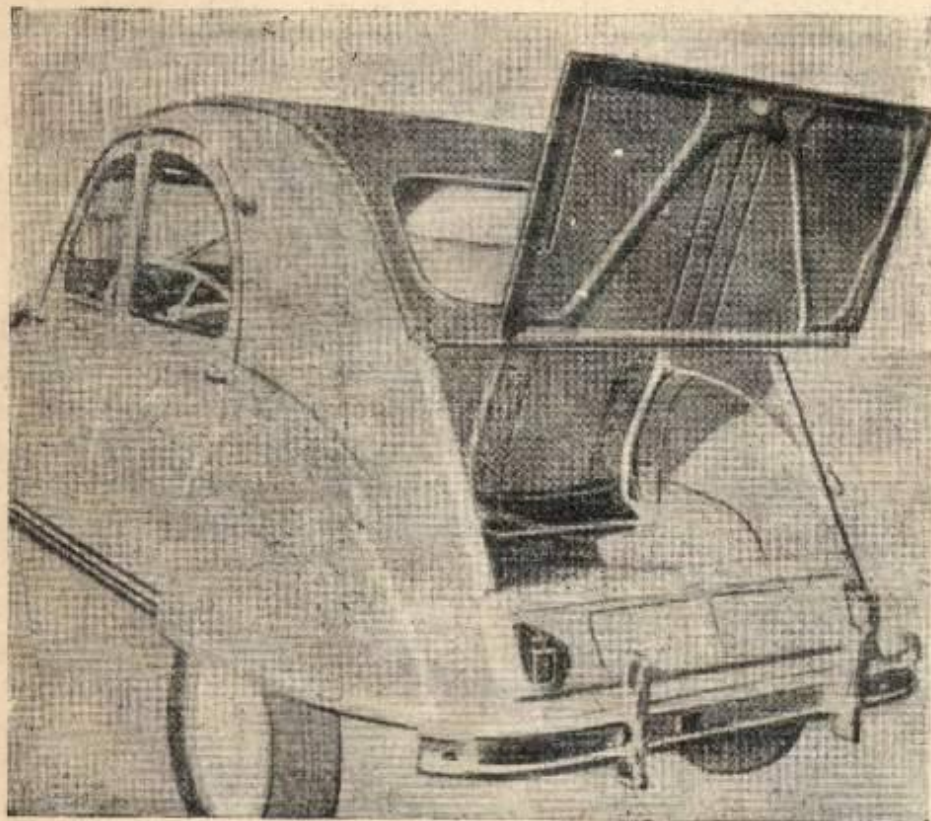


Fig. 32



Fia. 33

TAPA BAUL

Es removible para permitir e transporte de objetos voluminosos.

Para sacarla, basta luego de abrirla completamente, deslizarla hacia un lado.

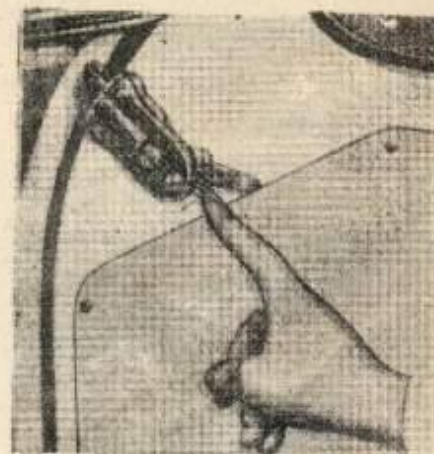


Fig. 34

Las puertas se aseguran bajando la pequeña palanca situada junto a la empuñadura.

DIAGNOSTICO DE FALLAS

Si su Citroën 2 CV recibe un mantenimiento periódico y correcto estará prácticamente exento de fallas.

Pero como todo complejo mecánico es susceptible de fallas menores causadas por piezas desgastadas o dañadas y puede presentarse alguna dificultad cuando no es fácil para Ud. obtener inmediatamente auxilio mecánico.

Si no gira su motor, examine lo siguiente:

- 1) Luces y bocina: Si no funcionan, el acumulador puede estar descargado o flojo el o los cables de conexión. Verifique el estado de los bornes. Si el acumulador está débil de carga, podrá hacer arrancar el motor utilizando la manivela (nunca empujando).

Si el motor gira pero no arranca, examine:

- 1) Indicador de combustible: es posible que no tenga combustible. Si el indicador marca que hay combustible en el depósito, la dificultad puede estar en el sistema de encendido o en el sistema de alimentación de combustible.
- 2) Bujías de encendido: Para ver si hay dificultad en el sistema de encendido saque el cable de una de las bujías e inserte un trozo de alambre desnudo u otro objeto de metal en el borne del cable. Hecho esto mantenga el extremo de alambre a 5 mm del cárter motor; haga girar el motor. Si no hay chispa o sólo una chispa muy débil entre el alambre y el cárter, la dificultad puede estar en los platinos, condensador o bobina.

Si existe chispa, busque entonces la dificultad en el sistema de combustible.

Si el motor se para en baja y no regula: limpie el alimentador de baja (R. figura 14).

Si arranca pero al llegar a determinado número de revoluciones, tiende a pararse: la dificultad puede estar en la bomba de nafta o en el chicleur de alta (ver fotos carburador, figura 15, página 15).

Para llegar a los platinos o a los carbones de dinamo:

Levante el capot. En su bolsa de herramientas Ud. posee los elementos necesarios para realizar este trabajo.

Desmontar primero la rejilla; los tres tornillos retirarlos mediante la llave fija 12-14. Para desmontar el ventilador utilizar la llave prolongador de tubo.

Aflojar el tornillo central trabando el motor por la corona de arranque y bloqueándola con la otra llave provista.

Para aflojar el ventilador si su cono estuviera muy duro y no aflojara, proceder así:

Empujar sobre la pala del ventilador que ha parado arriba, como si se quisiera doblarlo hacia el motor. Dar con un martillo un

golpe seco sobre el collarete de la nuez de manivela del otro lado del centró con relación a la pala. El efecto de basculación que resulta, despegará el cono del ventilador. Una vez sacada éste quedará expuesto la dinamo y sus carbones y en la parte inferior la caja de platinos (fig. 36).



Fig. 35



Fig. 36

DESMONTAR LOS CARBONES

Cuidar de observar las conexiones para volver a efectuarlas de la misma manera.

Sopletear o limpiar con un pincel si el colector está sucio (fig. 36). Limpiarlo con papel de lija fino, volver a montar. Recurrir después de la emergencia al Concesionario más próximo.

PLATINOS

Cada 4.500 a 5.000 Km. se deben hacer controlar la luz de platinos y su estado; la luz será de 0,40 mm.

En caso de fallas o mojadura se procederá, para salir de la emergencia, a desmontar la tapa que cubre la caja y favorecer así el secado. Si fuera posible, limpiar con un trapo embebido en thinner o nafta, quienes tienen la virtud de secar inmediatamente.

Se pueden limpiar los platinos con una "lima para platinos".

Como en el caso de los carbones, recurrir luego al Concesionario para verificar el sistema.

DONDE ENCONTRAR UN CONCESIONARIO CITROËN

Si Ud. viaja a cualquier lugar del país y su vehículo sufre un desperfecto, podrá encontrar en nuestros Concesionarios la solución del mismo.



Durante su viaje Ud. observará en la ruta carteles indicadores, en los accesos a las ciudades o pueblos flechas indicadoras como la que ilustramos, lo guiarán hasta las puertas mismas del taller.



En nuestros Concesionarios Ud. recibirá atención preferencial y no olvide que su personal está especialmente instruido.

Si Ud. tiene alguna sugerencia o queja hacia nuestro Servicio, podrá dirigirse personalmente al Departamento Post Venta, Venezuela 1123, o pedir una visita de nuestros Inspectores volantes quienes recorren permanentemente la red de Concesionarios de todo el país y gustosamente lo atenderán.

**2
CV**

significa ir dónde quiera, cómo quiera y cuándo quiera
pues un 2 CV igual al suyo circula en este momento
donde Ud. se imagine: en todos los terrenos y en todos
los climas, en el SAHARA, en LAPONIA, en ETIOPIA, en
AUSTRALIA, en NEPAL, en el PERU, en el CONGO,
en FINLANDIA, en JAPON.

**UD. NO LO DUDE . . . CUANDO PIENSE EN UN COCHE
MEJOR, SEGURAMENTE LLEVARA LA MARCA 
CITROËN – VANGUARDIA EN LA INDUSTRIA AUTO-
MOTRIZ.**

citroën ARGENTINA · SERVICIO COMERCIAL · ZEPITA 3220 · SERVICIO POST VENTA · VENEZUELA 1123

Prohibida su Comercialización - Solo Consulta