

CITROËN

NOTICE D'ENTRETIEN



POIDS LOURDS
TYPE 45

NOTICE
D'ENTRETIEN

5-34



POIDS LOURDS
TYPE 45

INTRODUCTION



Vous venez d'acheter un Poids lourd Citroën Type 45.
Pourquoi ?

Parce qu'il vous est apparu comme le véhicule le plus capable de répondre à l'usage auquel vous le destinez.

Parce que ses **QUALITÉS** vous ont semblé tout à fait exceptionnelles par rapport à son prix modéré.

Peut-être êtes-vous depuis longtemps un fidèle client de notre Marque, les 1.800 kgs, 2 tonnes, voire C 4 ou B 15 vous ont été familiers. Votre dernier achat est alors une preuve de plus de votre attachement à nos modèles ; attachement que vous n'avez pu acquérir que par les satisfactions tirées de vos précédentes voitures et de notre **SERVICE** impeccable.

Peut-être, au contraire, est-ce la première fois que vous venez à nous. C'est donc une comparaison minutieuse qui vous a révélé les **AVANTAGES INCONTESTABLES DE NOTRE CONSTRUCTION ET DE NOTRE ORGANISATION**.

Les qualités que possède votre véhicule, c'est à nos Bureaux d'Etudes, à nos Services Techniques qu'il les doit. A l'avenir, ce sera aussi un peu **VOTRE ŒUVRE**.

Montrez-vous bon pour lui. N'oubliez pas qu'il ne résistera ni aux mauvais traitements, ni à l'indifférence.

Son bon fonctionnement dépend de vous. **SA LONGÉVITÉ EST ENTRE VOS MAINS.** Cet opuscule vous dira de quels soins il faut l'entourer pour obtenir de lui le meilleur rendement.

En observant les prescriptions que vous trouverez dans les pages qui suivent, notamment celles qui ont trait à la conduite de votre véhicule pendant ses 2.000 **PREMIERS KILOMÈTRES**, ainsi qu'à la vérification gratuite que nous vous offrons au bout de 500 kilomètres, vous serez certains de n'avoir jamais d'ennuis bien graves.

Si, toutefois, un incident se produisait auquel vous ne puissiez porter vous-même remède, n'oubliez pas que vous trouverez dans toute la France et aussi à l'Etranger, un réseau très important de collaborateurs dévoués qui ne tarderont pas à vous tirer d'embarras.

Notre « Réseau d'Amis » vous en donnera les noms et adresses. Nos Succursales, nos Concessionnaires et Agents exécuteront impeccablement tous les travaux dont vous pourriez les charger et qui ont été prévus et tarifés à prix fixe dans nos Catalogues de Réparations.

Ceux-ci ne prévoient pas seulement les réparations ordinaires, mais encore des échanges d'organes fatigués contre d'autres entièrement révisés et dont la plupart sont garantis. Moteur, boîte de vitesses, pont AR, etc..., peuvent ainsi être échangés à des prix réduits et très rapidement.

C'est ce que nous appelons les **ÉCHANGES STANDARD**, un des avantages les plus intéressants que nous offrons. Ils réduisent la durée d'immobilisation du véhicule à sa plus stricte nécessité et font bénéficier nos clients de prix nettement inférieurs à la valeur normale des réparations.

Cette petite introduction serait incomplète si elle ne mentionnait pas notre dernière création, **LES SERVICES-FORFAITS**, et en particulier celui que nous avons étudié spécialement à votre intention : **LE FORFAIT DE L'UTILITAIRE**.

Ils permettent d'effectuer cette fois, non pas des réparations, mais des opérations d'entretien à des prix fixes et en même temps très réduits.

Les avantages qui en résultent sont de deux sortes : **RAPIDITÉ** et **ÉCONOMIE**. Le délai nécessaire pour ces travaux est en effet insignifiant et, par ailleurs, ils assurent une meilleure conservation du véhicule et par conséquent une plus-value à la revente.

Tous ces détails de notre Organisation vous prouvent notre désir constant de mieux vous satisfaire. C'est peut-être après la vente que son rôle est le plus important.

C'est ce qui constitue le **SERVICE CITROËN**, branche de notre activité, que continuellement nous améliorons et étendons.

C'est grâce au **SERVICE CITROËN** que nous sommes certains de garder votre confiance. Chaque nouvel acquéreur d'une de nos voitures est un défenseur de plus de notre pavillon.

Au moment où vous allez embrayer pour la première fois, croyez bien que notre sympathie et notre gratitude vous accompagnent.

Vous trouverez sur la route mille organisations destinées à vous **SERVIR**.

CHAPITRE I

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES POIDS LOURDS TYPE 45

	45 Normal	45 Long	45 Surbaissé
Type du moteur	6 cyl.		
Alésage	94 mm.		
Course	110 mm.		
Cylindrée	4 l. 580		
Puissance fiscale	17 CV		
Puissance effective	80 CV		
Vitesse de régime	2.500 t/m.		
Ordre d'allumage	1-5-3-6-2-4		
Batterie.....	12 volts par 2 batteries monobloc de 90 amp./heure		
Carburateur	Solex Régulateur à Starter type 40 F.V.S.L.		
Réservoir d'essence	sous le siège du conducteur		à l'AR
Capacité.....	70 litres		125 litres
Eventuellement s/demande	100 litres		150 litres
Alimentation.....	par pompe		
Contenance en huile du carter moteur	12 litres		

	45 Normal	45 Long	45 Surbaissé
Contenance en eau du système de refroidissement du moteur	18 l. 200		
Boîte de vitesses	Synchronisée à 4 vitesses AV et une marche AR		
Contenance en huile du carter de boîte de vitesses .	2 litres		
Rapport des vitesses :			
Prise directe.....	1		
Troisième vitesse	0,540		
Deuxième vitesse	0,355		
Première vitesse	0,190		
Marche AR	0,158		
Pont arrière :			
Couple conique.....	6 × 41		10 × 29
Couple droit	néant		12 × 29
Démultiplication finale...	6,85 à 1		7 à 1
Contenance en huile du carter de Pont AR	2 litres		3 litres
Voie AV	1 m. 800		1 m. 800
Voie AR	1 m. 780		1 m. 680
Empattement	3 m. 600	4 m. 600	5 m. 330
Pneus AV.....	Michelin Confort 210 × 20		
Pneus AR.....	Michelin Confort 210 × 20 jumelés		
Pression des pneumatiques AV	3 kilogrammes		

	45 Normal	45 Long	45 Surbaissé
Pression des pneumatiques AR		3 kg. 500	
PRINCIPAUX RÉGLAGES			
Graissage moteur.			
Pression d'huile :			
à la pompe		2 kg. minim.	
aux culbuteurs.....		0 kg. 200 minim.	
Soupapes.			
Jeu des culbuteurs admis- sion mesuré à la soupape		0 mm. 30	
Jeu des culbuteurs échap- pement mesuré à la sou- pape.....		0 mm. 35	
Allumage.			
Ecartement des électrodes de bougies		0 mm. 7	
Ecartement du rupteur de l'allumeur.....		0 mm. 4	
Avance fixe à l'allumage .		10°	
Avance à main		± 10°	
Distribution.			
1° En mm. sur la course du piston :			
Retard ouverture admission		0 mm. 17 après P.M.H.	

	45 Normal	45 Long	45 Surbaissé
Retard fermeture admission	15 mm. 5 après P.M.B.		
Avance ouvert. échappem.	10 mm. 5 avant P.M.B.		
Retard fermet. échappem. .	1 mm. 5 après P.M.H.		
2° Angles en degrés :			
Retard ouverture admission		4°	
Retard fermeture admission		50°	
Avance ouvert. échappem.		40°	
Retard fermet. échappem. .		12°	
Carburateur.			
Buse		28	
Gicleur principal.....		150	
Emulsion		51	
Gicleur auxiliaire		60	
Régulateur.			
Bouchon de cuve.....		4,2	
Gicleur de retour d'air....		240	
Starter.			
Gicleur d'air.....		5,5	
Gicleur d'essence		220	
Essieu AV.			
Carrossage		2°	
Inclinaison des pivots		7°	
Chasse		1/2° à 1° maxim.	
Pincement		6 à 8 mm.	

CHAPITRE II

CONSEILS DE CONDUITE

AVANT DE METTRE EN MARCHÉ.

Avant de mettre en marche vérifier :

- a) Que les pneumatiques sont suffisamment gonflés ;
- b) Que le radiateur est plein d'eau ;
- c) Qu'il y a de l'essence dans le réservoir ;
- d) Qu'il y a de l'huile dans le moteur ;
- e) Que le levier de vitesses est au point mort ;
- f) Que le frein à main est serré ;
- g) Que le robinet de batterie est vissé à fond.

LANCEMENT DU MOTEUR.

Tirer à fond le bouton de commande du starter.

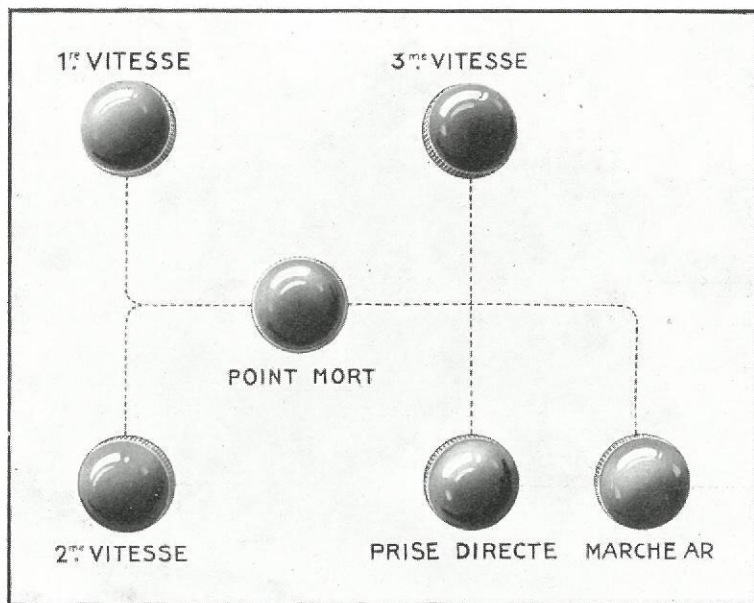
Augmenter légèrement l'avance en tournant la manette de commande dans le sens des aiguilles d'une montre.

Mettre le contact en poussant à fond le bouton de l'interrupteur d'allumage.

Tirer le bouton de commande du démarreur ; le relâcher dès que le moteur est lancé.

Sans accélérer, attendre que le moteur s'échauffe.

Repousser alors le bouton de commande du starter.



CHANGEMENT DE VITESSES

STARTER. — Recommandations importantes.

1^o Le starter assure un départ instantané, même par température très basse.

Pour obtenir le réchauffage, se garder d'accélérer et d'emballer le moteur ; il convient au contraire de le laisser fonctionner au ralenti pendant quelques minutes, jusqu'à ce que l'huile ait acquis la fluidité indispensable à une bonne lubrification.

Il importe de ne pas utiliser le starter en dehors de cette période, sous peine de voir la consommation d'essence augmenter dans des proportions considérables.

2° Par temps froid, il est bon d'appuyer sur la pédale de débrayage en même temps qu'on agit sur la tirette du démarreur afin de supprimer les résistances internes de la boîte de vitesses dues à l'huile figée.

3° Si la voiture est restée trop longtemps exposée au froid, la viscosité de l'huile contenue dans le moteur peut opposer une résistance considérable aux mouvements des organes. Pour ménager la batterie il sera bon, avant la mise en marche, de décoller le moteur en le faisant tourner quelques tours à la manivelle, allumage coupé.

ROBINET DE BATTERIE.

Un robinet de batterie, placé à gauche sur la planche de bord, permet d'isoler, à l'arrêt, la batterie de l'installation électrique de la voiture, par coupure sur le câble négatif de batterie. Pour mettre la batterie hors-circuit, dévisser à fond, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le bouton du robinet. Faire la manœuvre inverse pour pouvoir à nouveau mettre en route.

A l'arrêt n'omettez pas d'utiliser le robinet de batterie, c'est une sécurité de plus contre le vol et l'incendie.

CORRECTEUR D'AVANCE.

Le dispositif d'allumage par batterie comprend, indépendamment de l'avance automatique, une commande à main placée sur le tablier et permettant de faire varier le point d'allumage de 10° (en angle sur le volant) de part et d'autre du calage initial de l'appareil.

Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour donner de l'avance, et dans le sens inverse pour donner du retard.

La position intermédiaire verrouillée de la manette correspond au point d'allumage moyen.

Utilisation du Correcteur d'Avance.

Le lancement du moteur à la manivelle doit toujours se faire sur la position d'avance moyenne ; le lancement au démarreur est facilité, surtout par temps froid, en augmentant légèrement l'avance.

Ne jamais rester sur la position retard si la voiture roule à plus de 15 kilomètres à l'heure en prise.

Utiliser l'avance au maximum (se tenir toujours à la limite du cliquetis).

Si le moteur cliquette, diminuer l'avance.

BOITE DE VITESSES SYNCHRONISÉE.

Les Poids Lourds type 45 sont dotés d'une boîte à 4 vitesses, à troisième vitesse silencieuse et à engagement synchronisé.

Le dispositif de synchronisation comprend de petits embrayages coniques en bronze permettant, lors du passage de troisième en prise directe, ou de prise en troisième vitesse, d'amener automatiquement les pignons à la vitesse requise pour permettre le clabotage sans bruit. Le changement de vitesse avec une boîte synchronisée pour passer de troisième en prise directe et vice-versa se fera donc de la façon suivante :

1^o Débrayer.

2^o Déplacer le levier de changement de vitesses de sa position, en marquant un temps d'arrêt d'une ou deux secondes vers le point mort, afin que les pignons à engrener aient le temps, grâce à l'embrayage à cône du synchroniseur, de prendre la même vitesse.

3^o Pousser à fond le levier vers la position désirée afin de claboter les pignons.

Cette manœuvre, fort simple à réaliser, assurera des changements de vitesse silencieux.

CONDUITE D'UNE VOITURE NEUVE.

Une voiture neuve doit être conduite pendant les 2.000 premiers kilomètres à une allure modérée, afin d'obtenir un rodage parfait de tous ses organes.

A. Ne jamais dépasser les vitesses ci-dessous :

	Prise directe	Troisième vitesse	Deuxième vitesse	Première vitesse
Pendant les 500 premiers kms	35	19	12,5	6
Entre 500 et 1.000 kms..	40	22	14	7,5
Entre 1.000 et 2.000 kms	45	25	16	8,5

Par la suite seulement, pousser progressivement la voiture aux vitesses supérieures.

B. Ne jamais emballer le moteur à vide, surtout s'il est froid.

Pour faciliter l'observation de ces deux prescriptions pendant les 500 premiers kilomètres du rodage, le moteur d'une voiture neuve est pourvu d'un dispositif limiteur de vitesse protégé par un plomb de garantie, qui l'empêche de tourner à un régime excessif sans gêner en rien son fonctionnement à un régime modéré.

Ce plomb ne doit être enlevé, ni le limiteur démonté, que par l'agent qui doit effectuer la révision gratuite de la voiture après les 500 premiers kilomètres, faute de quoi toute garantie de la part du constructeur tomberait de plein droit.

L'attestation, sur la carte de Service remise au propriétaire lors de la livraison, par l'agent ayant procédé à l'enlèvement du limiteur de vitesse, est seule admise comme preuve de la régularité de cette opération.

C. Graissage.

L'huile contenue dans le carter moteur au moment de la livraison de la voiture est une huile spéciale de la Vacuum Oil Co qui a pour rôle de faciliter le rodage.

Ne pas omettre de faire la vidange du moteur après les 500 premiers kilomètres pour remplacer cette huile par le type Mobiloil approprié, indiqué page 31.

Dans le cas d'une voiture neuve, cette opération fait d'ailleurs partie de la révision gratuite de la voiture.

CHAPITRE III

ENTRETIEN DE LA VOITURE

ALIMENTATION DU MOTEUR.

A. Carburateur

Les Poids Lourds Type 45 sont équipés avec un Carburateur régulateur Solex à starter, Type F.V.S.L.

Il comporte un dispositif régulateur qui permet de limiter la vitesse du moteur. Le régulateur Solex est rigoureusement automatique et ne comporte aucune pièce mobile, ce qui exclut toute possibilité de dérèglement.

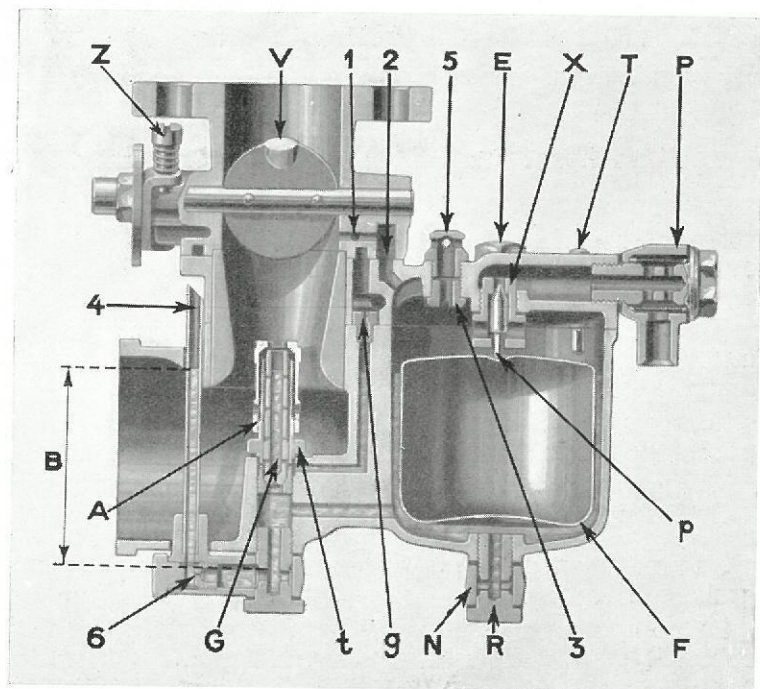
Le principe du dispositif régulateur consiste à limiter la vitesse du moteur par coupure du débit d'essence, au moyen d'une injection d'air dans le gicleur de marche normale. La fréquence des coupures est réglable et augmente en raison inverse de la charge du moteur, elle est en tout cas suffisamment élevée pour éviter tout à-coup dans le fonctionnement.

Vérifier de temps à autre le parfait état de propreté du moteur.

Le démontage de la cuve permet d'accéder aux gicleurs ; il suffit de dévisser les 2 vis à tête carrée la fixant au corps.

Le starter ne doit jamais être démonté.

Pour rendre inviolable le régulateur, il suffit de passer un fil dans les trous prévus sur les deux vis carrées fixant la cuve au corps et de plomber ses extrémités. Le bouchon de cuve dont la dimension fixe la vitesse maximum n'est, en effet, accessible qu'en enlevant la cuve du carburateur.



COUPE DU CARBURATEUR

A. Chapeau de gicleur. — E. Vis de démontage. — F. Flotteur. — G. Gicleur principal. — g. Gicleur auxiliaire. — N. Pipe du Starter. — P. Corps de filtre. — p. Pointeau. — R. Raccord du Starter. — T. Titillateur. — t. Porte gicleur. — V. Papillon. — X. Siège de Pointeau. — Z. Vis butée de ralenti.

RÉGULATEUR. — 1. Trou de prise de dépression. — 2. Chambre de dépression. — 3. Bouchon de cuve. — 4. Tube de retour d'air. — 5. Chapeau de cuve. — 6. Gicleur de retour d'air.

Ne jamais modifier le réglage du carburateur sans conseil d'un spécialiste.

Vérifier que la glace du starter obture bien effecti-

vement l'orifice de départ de gaz carburé du **starter**, lorsque le bouton de commande du tableau de bord est repoussé à fond, sous peine de voir la consommation augmenter dans des proportions notables.

B. Filtre à essence.

Le filtre à essence est monté sur la pompe.

Nettoyer périodiquement la cuve. Pour la démonter, dévisser le bouton qui se trouve à la partie inférieure de l'étrier.

(Sur certaines pompes la cuve est fixée non pas par un bouton fileté, mais par une came à excentrique commandée par un petit levier).

Lors du remontage du filtre, s'assurer de la bonne portée du joint et de son bon état, sinon le changer.

C. Pompe à essence.

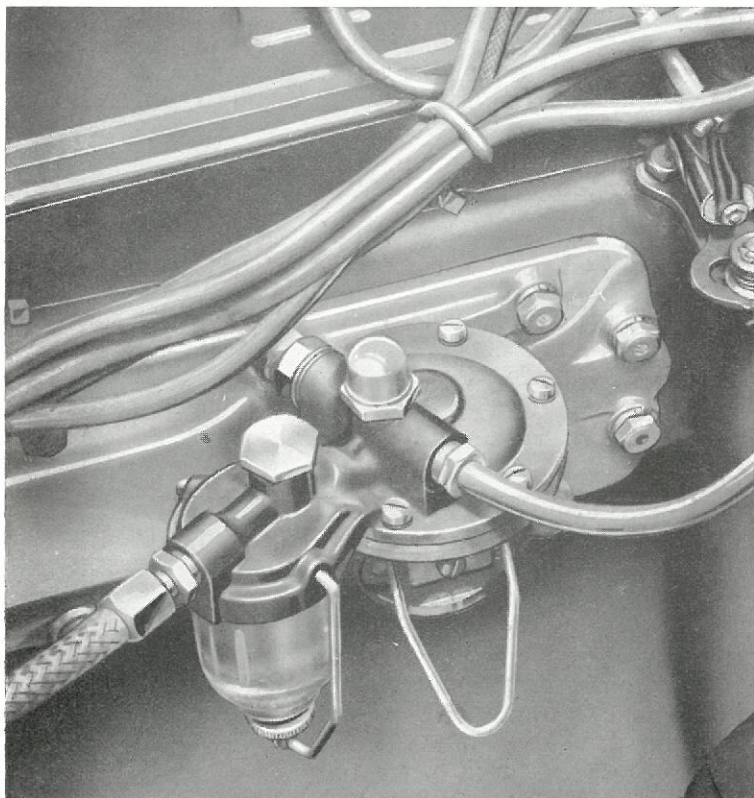
Son entretien ne nécessite aucun soin particulier, son graissage étant assuré automatiquement par le moteur.

La pompe ne doit jamais être démontée que par un spécialiste. En cas de mauvais fonctionnement procéder par échange pur et simple.

Un levier d'amorçage à main permet de remplir le carburateur sans faire tourner le moteur. L'utilisation du levier d'amorçage n'est pas à prévoir dans les cas normaux, mais uniquement quand, après nettoyage du carburateur, on a été amené à vider la cuve.

Il peut arriver toutefois que, malgré la manœuvre du levier, l'amorçage ne se produise pas pour l'une des deux raisons suivantes :

1° Si le moteur est arrêté de telle façon que le levier de commande de la pompe reste soulevé par la came, l'amorçage à main est moins facile du fait que le ressort de diaphragme se trouve déjà comprimé. Il suffit de faire tour-



POMPE ET FILTRE A ESSENCE

ner le moteur d'un tour soit au démarreur, soit à la manivelle, pour que l'amorçage à main puisse se faire à nouveau.

2° Si, après démontage du filtre de la pompe, la cuve du carburateur étant pleine, on essaie d'agir sur le levier d'amorçage pour remplir la cuve du filtre, son action

est inopérante ; en effet, le carburateur étant plein, son pointeau ferme l'arrivée d'essence et interdit tout refoulement. Pour remplir à nouveau la cuve du filtre, il suffit de mettre le moteur en route ; dès que les premières gouttes d'essence sont consommées, le pointeau du carburateur permettant le refoulement de l'essence, la pompe se réamorçe d'elle-même et la cuve du filtre se remplit.

D. Réservoir et canalisations.

Il est bon, une ou deux fois par an, de vidanger et de nettoyer le réservoir d'essence en dévissant le bouchon de vidange placé à la partie inférieure.

De temps à autre vérifier le serrage des raccords de canalisations d'essence.

E. Batterie.

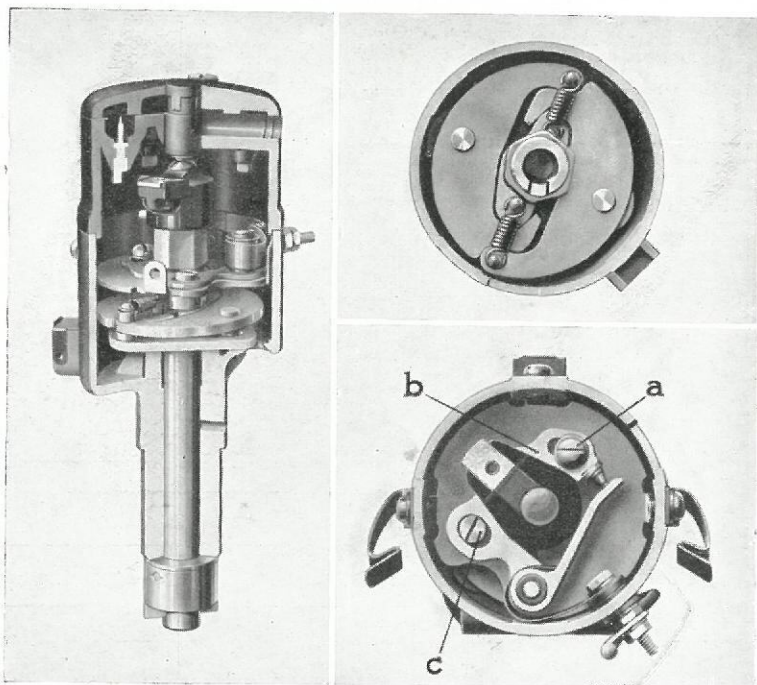
Tous les 1.000 kilomètres en été et tous les 3.000 kilomètres en hiver, vérifier le niveau de la batterie en dévissant les bouchons, qui se trouvent sur les bacs, le liquide doit recouvrir d'environ 2 centimètres le dessus des plaques. Cette opération n'est à faire que tous les 2.000 kilomètres en été et tous les 6.000 kilomètres en hiver, dans le cas du châssis Surbaissé qui est doté d'une dynamo à régulateur de tension.

Si le niveau est trop bas, compléter **avec de l'eau distillée.**

Vérifier également le bon serrage des cosses sur les bornes de la batterie. Les enduire soigneusement de graisse consistante.

F. Allumeur.

Vérifier de temps en temps l'écartement des contacts du rupteur, qui doit être de 0 mm.4 quand le frotteur est sur le sommet d'un bossage de la came.



COUPE DE L'ALLUMEUR

S'assurer également de leur parfaite propreté. Recommandation importante : Il y a lieu de prendre soin, avant le lavage de la voiture, de couvrir de chiffons les appareils d'allumage pour les protéger contre l'eau.

G. Bougies.

Vérifier de temps en temps l'écartement des électrodes des bougies qui doit être de 0 mm. 7 environ.

Démonter les bougies tous les 6.000 kilomètres pour les nettoyer.

REFROIDISSEMENT.

Nettoyer soigneusement la circulation d'eau tous les 10.000 kilomètres, pour prévenir ou supprimer l'entartrage, en procédant comme suit :

Vidanger le radiateur en ouvrant le robinet fixé sur la tubulure allant de la pompe au radiateur.

Faire le plein avec une solution de soude à 5 % ou de Tartrosolve suivant quantité indiquée sur l'emballage.

Faire tourner le moteur quelques minutes ; vidanger à nouveau.

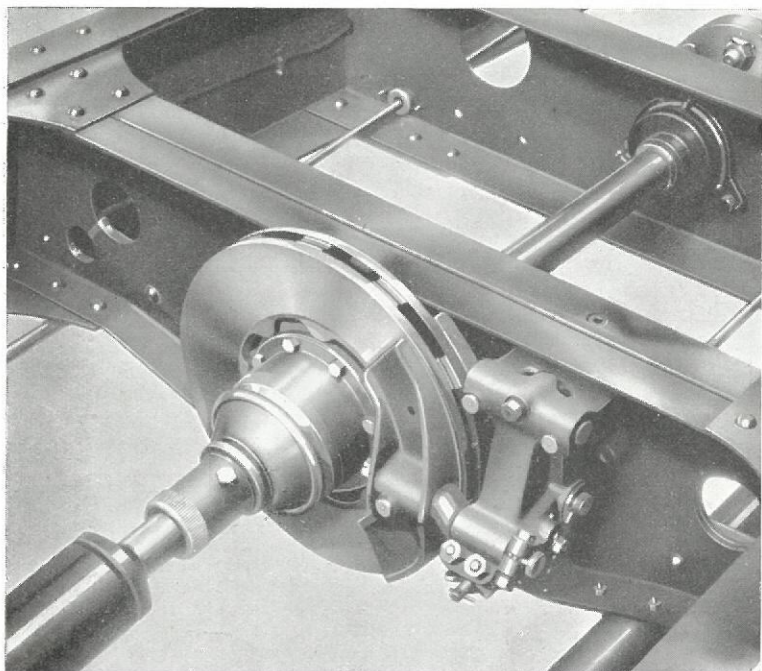
Rincer à grande eau, puis refaire le plein.

En hiver, il est prudent, pour éviter la congélation de l'eau, d'ajouter dans le radiateur de l'alcool ou de la glycérine suivant la proportion indiquée ci-dessous

Pourcentage de la substance anti-congélatante	Températures de congélation du mélange	
	Eau-Alcool	Eau-Glycérine
10 %	— 4°5	— 4°
20 %	— 10°5	— 9°
30 %	— 19°5	— 17°

Le seul inconvénient de l'alcool pour cet usage est qu'il s'évapore peu à peu ; il est donc nécessaire de le renouveler de temps à autre. La glycérine n'a pas ce défaut, mais elle doit être employée parfaitement neutre, et le mélange eau-glycérine doit être préparé au préalable.

Si l'on continue à utiliser de l'eau pendant les grands froids, il est nécessaire de vider le radiateur et les chemises d'eau du moteur lorsque la voiture doit rester longtemps exposée à la température ambiante, par exemple lorsqu'on la remise pour la nuit.



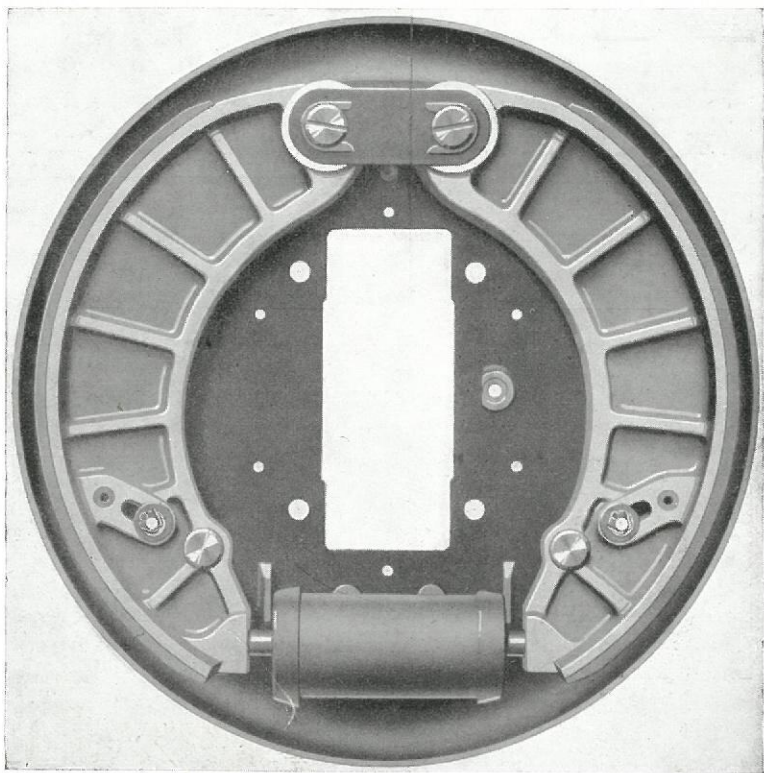
FREIN SUR TRANSMISSION

Pendant cette opération, laisser tourner le moteur pour assurer une bonne vidange de la pompe.

Pour vider le radiateur, dévisser le bouchon fileté placé à la partie inférieure, côté moteur.

Pour vider les chemises d'eau du moteur, retirer la vis en bronze placée sur le côté gauche du moteur.

Au moment d'utiliser la voiture, remplir le radiateur avec de l'eau chaude pour éviter que l'eau versée ne se congèle au contact des parois très froides du radiateur.



VUE DU FREIN LOCKHEED

Si l'on n'a pas d'eau chaude à sa disposition, il y a intérêt à mettre le moteur en marche avant de remplir le radiateur.

FREINS.

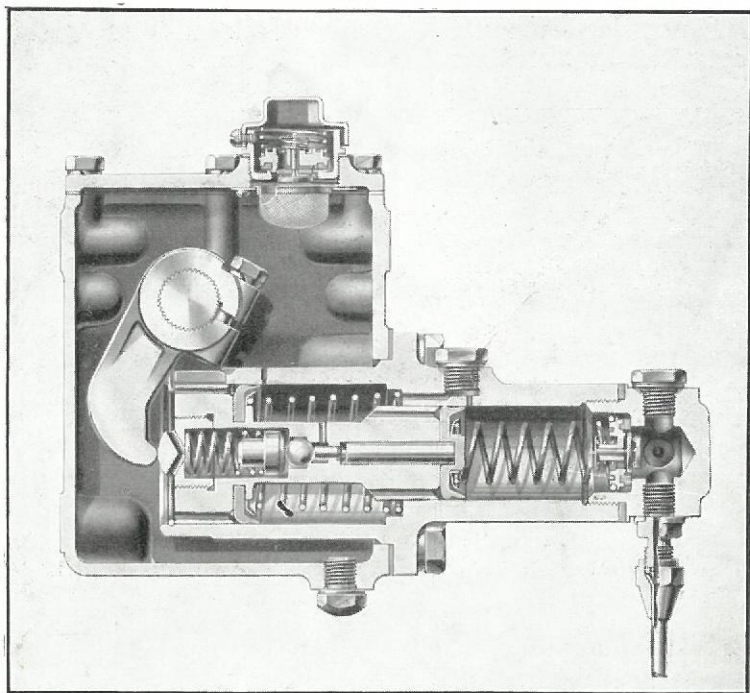
Le freinage répond à deux commandes indépendantes :
Une commande au pied pour les freins sur les 4 roues.

Ceux-ci sont du type Lockheed à commande hydraulique dont l'action est encore renforcée par l'emploi d'un servo-frein à dépression Citroën, licence Westinghouse ;

Une commande à main, pour le frein sur différentiel constitué par deux machoires, agissant sur disque ventilé monté sur l'arbre de relais.

L'entretien des freins sur les 4 roues se borne à ce qui suit :

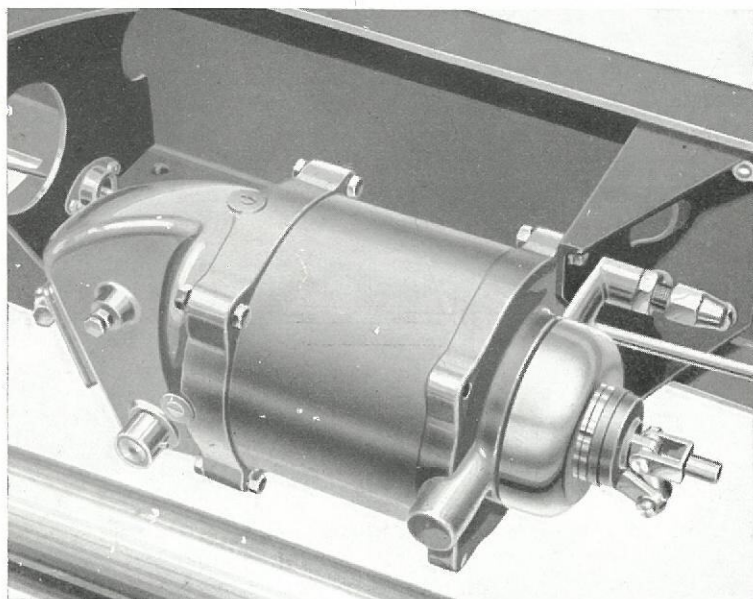
- 1^o Vérifier périodiquement le niveau du **liquide spécial**



COUPE DE LA POMPE LOCKHEED

Lockheed dans le réservoir d'alimentation. Ce réservoir fait corps avec le cylindre de commande, fixé au longeron derrière la traverse-caisson qui se trouve après la boîte de vitesses. Une trappe est prévue dans le plancher et permet d'accéder au bouchon six pans qui obture l'orifice de remplissage du réservoir. Le réservoir doit être rempli environ aux trois quarts. Ne jamais laisser le liquide descendre au-dessous du repère qui correspond environ à la moitié de la capacité du cylindre.

2° Vérifier périodiquement si les attaches fixant les canalisations aux longerons ou traverses sont bien serrées pour éviter toutes vibrations des tubulures qui pourraient amener leur rupture.



SERVO-FREIN A DEPRESSION

3° Utiliser uniquement le liquide spécial Lockheed type Poids Lourds.

Réglage.

Un réglage est rendu nécessaire quand la garantie entre le patin de pédale et le plancher (côté conducteur) est inférieure à 3 centimètres, lors d'un coup de frein brutal.

Nous n'indiquons pas ici comment procéder à cette opération, estimant que celle-ci doit être laissée à un spécialiste.

ROUES ET PNEUMATIQUES.

A la mise en service et lors de chaque remontage d'une roue, vérifier après les 100 premiers kilomètres le blocage des écrous de fixation.

Les pressions de gonflage à respecter sont 3 kilogrammes à l'avant et 3 kgs 500 à l'arrière.

LAVAGE.

Le lavage se fera à grande eau avec une éponge, sans crainte d'employer le jet à la pression normale. Prendre garde cependant que l'eau sous pression ne s'infiltre dans les feuillures de portes et l'encadrement des glaces.

En particulier, prendre soin, avant le lavage, de couvrir de chiffons les appareils d'allumage : bobine et distributeur pour les protéger contre l'eau.

Il est nécessaire également de serrer énergiquement les freins sur les 4 roues au moyen d'une cale placée entre le coude de la pédale et le plancher (côté moteur), afin d'éviter les infiltrations d'eau à l'intérieur des tambours.

ENTRETIEN DE LA VOITURE AU REPOS.

Lorsqu'une voiture est appelée à rester plusieurs mois au garage sans rouler, il ne faut pas se croire dispensé de son entretien.

La garer, si possible, dans un local obscur, à une température à peu près uniforme. La laver soigneusement, graisser les parties chromées. Enlever les pneumatiques et dégonfler les chambres à air. Vider l'eau du radiateur et des chemises du cylindre comme dit plus haut. Vidanger l'huile du carter inférieur moteur. Graisser les bougies et les cylindres en y introduisant un peu d'huile de la façon suivante : faire tourner le moteur à une allure assez vive, **sans toutefois l'emballer**, injecter alors la valeur approximative d'une seringue d'outillage, d'huile moteur dans l'orifice d'aspiration d'air du carburateur.

Le moteur s'arrête de lui-même en quelques secondes par engorgement d'huile.

Recharger la batterie une fois par mois.

CHAPITRE IV

GRAISSAGE

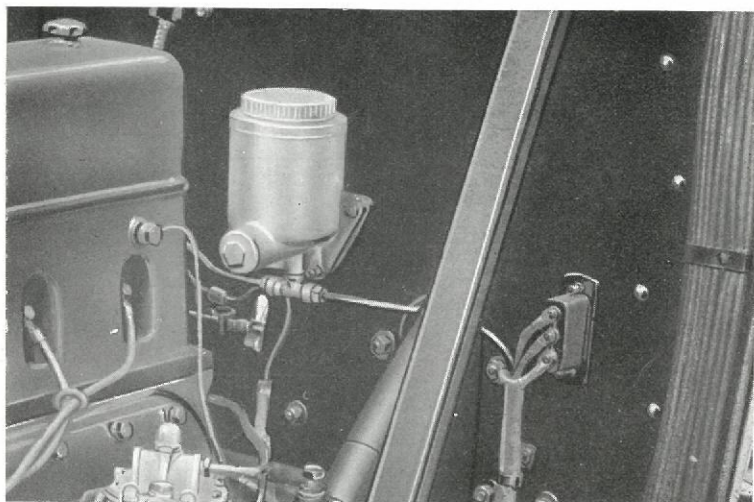
LE GRAISSAGE CENTRAL MONOCOUP.

Les châssis type 45 sont dotés du graissage central Monocoup qui assure la lubrification des principaux organes du châssis d'une manière rapide, efficace et économique, en réduisant l'opération à la simple pression du pied sur une pédale.

Principe : Le principe de cet appareil consiste à envoyer à l'aide d'une pompe, d'un seul coup, le lubrifiant aux points à graisser.

Description : Le graissage central Monocoup est composé d'une pompe à réservoir d'huile, de distributeurs et de canalisations principales et secondaires.

La pompe est fixée au tablier de façon que le conducteur puisse, de son siège, actionner le piston par une simple pression du pied. Elle comporte un réservoir d'une capacité d'un litre environ, ce qui permet d'assurer le graissage pour un parcours de 8 à 10.000 kilomètres. A la partie supérieure, orifice de remplissage avec tamis à mailles très fines. A la partie inférieure, soupape constituée par une bille qui vient obturer la canalisation d'arrivée d'huile réservoir-pompe dès que le piston commence d'agir. A l'extrémité du corps de pompe est branchée la canalisation principale qui est divisée en plusieurs canalisations secondaires par des distributeurs. Ceux-ci sont dotés de doseurs calibrés, établis de telle façon qu'ils laissent passer seulement la quantité d'huile nécessaire au graissage de l'articulation considérée.



RÉSERVOIR DU GRAISSAGE CENTRAL MONOCOUP

Comment se servir du graissage central Monocoup.

Tous les 100 kilomètres faire fonctionner la pompe par pression énergique du pied sur la pédale ; lâcher celle-ci lorsqu'on sent une résistance sensible.

Il est recommandé de faire cette opération en marche.

Remplir le réservoir de la pompe avec Mobiloil " BB ", ou " Arctic " par temps très froid.

Lors du remplissage, **ne jamais sortir le filtre.**

Veiller à ce que le réservoir ne se trouve jamais complètement vide afin d'éviter l'entrée d'air dans la pompe et les tubulures.

GRAISSAGE DU MOTEUR.

Un indicateur de pression d'huile, monté sur le tableau de bord, permet de vérifier à tout moment le fonctionnement régulier de la pompe à huile.

Pour remplir le carter moteur, dévisser le gros bouchon placé à la partie supérieure du couvre-culasse et qui obture l'orifice de remplissage.

Une jauge graduée est placée sur le côté gauche du moteur à l'aplomb environ du 5e cylindre.

La jauge comprend 3 traits de repères, le minimum (min.), le maximum (max.) et un autre trait (rod.), placé au-dessus du maximum. Ce dernier trait indique le niveau à respecter pendant la période de rodage.

Après la première vidange des 500 kilomètres, le niveau d'huile doit être ramené au trait " maximum " ; en aucun cas le niveau d'huile ne doit descendre au-dessous du " minimum ", car une quantité insuffisante d'huile entraînerait de graves avaries au moteur.

VIDANGE DU CARTER.

Après les 500 premiers kilomètres, vidanger en démontant le carter inférieur. Nettoyer soigneusement avec une brosse métallique. Cette opération doit être répétée ensuite tous les 5 à 6.000 kilomètres. De plus, tous les 2.000 kilomètres, vidanger en dévissant le bouchon placé à la partie inférieure du carter. Cette opération doit être effectuée après une sortie afin que l'huile soit tiède et qu'elle ait donc une fluidité convenable.

Refaire le niveau avec Mobiloil " BB " ou, par temps très froid, Mobiloil " Arctic ".

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE.

A) Dynamo Génératrice.

Quelques gouttes de Mobiloil " BB " tous les 1.000 kilomètres dans chacun des graisseurs.

B) Démarreur.

Verser quelques gouttes de Mobiloil " BB ", tous les 1.000 kilomètres, dans le graisseur du palier AV.

C) Allumeur.

Tous les 1.000 kilomètres, graisser légèrement l'avance automatique en versant quelques gouttes de Mobiloil " BB " sur le feutre qui se trouve sous le porte-balai rotatif. Enduire très légèrement de vaseline les bossages de la came.

Verser dans le graisseur de l'arbre de commande quelques gouttes de Mobiloil " BB " tous les 1.000 kilomètres.

REFROIDISSEMENT.

Tous les 1.000 kilomètres, injecter dans le graisseur à pression de l'axe de pompe à eau, ainsi que dans celui du roulement de ventilateur, un peu de Mobilubricant "S".

EMBRAYAGE.

Tous les 1.000 kilomètres, graisser soigneusement avec Mobiloil " BB " les chapes du parallélogramme commandant la fourchette.

Le graissage de la butée d'embrayage est assuré automatiquement par le graissage central " Monocoup ".

BOITE DE VITESSES.

Tous les 2.000 kilomètres, parfaire le plein avec Mobiloil " CW ". L'orifice de remplissage se trouve à gauche du carter.

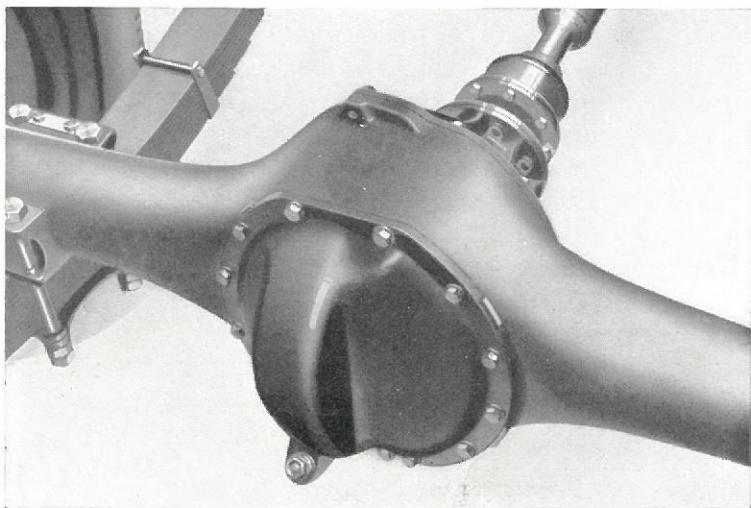
Vidanger la boîte après les premiers 2.000 kilomètres.

Par la suite, vidanger tous les 6.000 kilomètres suffit. Pour vidanger la boîte, dévisser le bouchon placé à la partie inférieure du carter, laisser l'huile s'écouler; dévisser également le bouchon de remplissage pour faciliter l'écoulement.

Après vidange, rincer au pétrole et remplir d'huile fraîche.

TRANSMISSION.

Tous les 1.000 kilomètres, remplir les joints de cardan Citroën licence Spicer avec Mobilubricant " S " jusqu'à suintement. Le graissage du roulement de relai est assuré automatiquement par le graissage central Monocoup.



PONT ARRIÈRE 45 NORMAL ET LONG

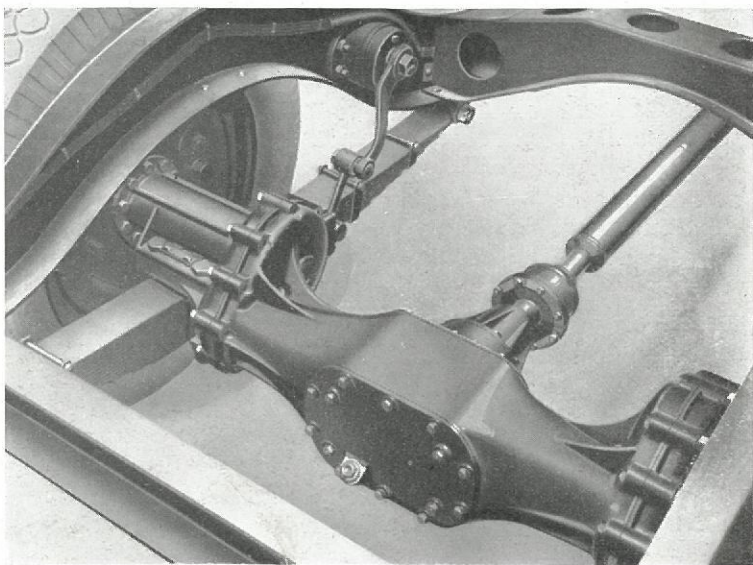
PONT AR.

Tous les 2.000 kilomètres, établir le niveau du pont AR avec Mobiloil " CW ".

Le bouchon de remplissage est placé sur le couvercle de pont AR.

Après les premiers 2.000 kilomètres et par la suite, tous les 6.000 kilomètres, faire la vidange de l'huile en démontant le couvercle AR.

Les moyeux AR doivent être graissés tous les 1.000 kilomètres avec Mobilcompound, ou à défaut Mobilubricant " S ".



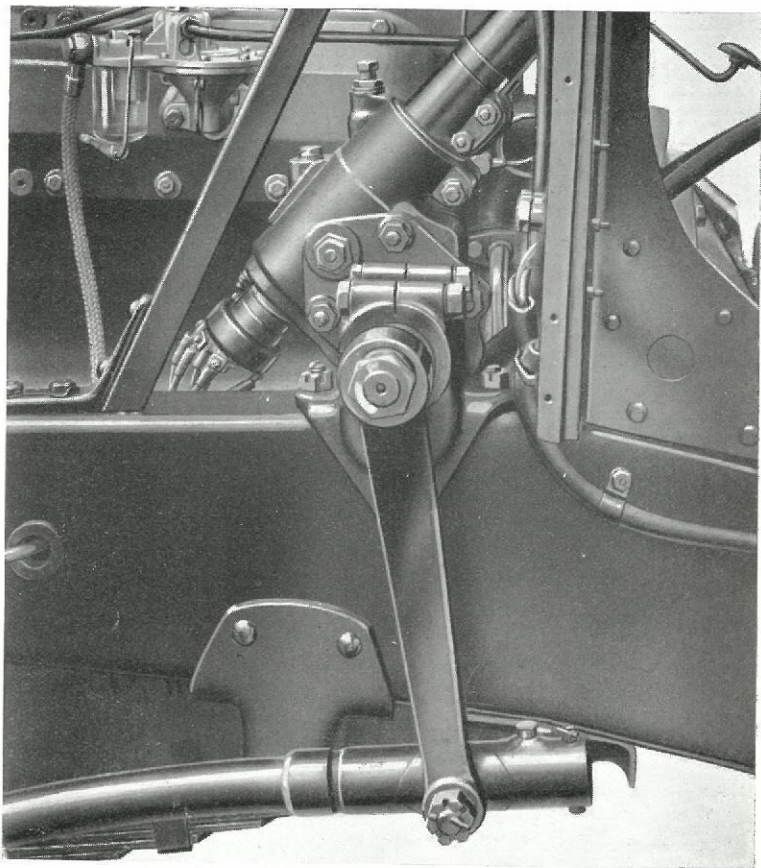
PONT ARRIÈRE 45 SURBAISSÉ

SERVO-FREIN.

Tous les 1.000 kilomètres, injecter un peu de Mobilcompound ou à défaut un peu de Mobilubricant " S " dans le graisseur prévu sur le carter.

DIRECTION.

Tous les 1.000 kilomètres, injecter à l'intérieur du boîtier un peu de Mobilcompound ou, à défaut, Mobilubricant " S ".



VUE DE LA DIRECTION

ESSIEU AV.

Le graissage des rotules de la barre d'accouplement, et de la barre de direction et des pivots d'essieu, est effectué automatiquement par le graissage central Monocoup.

Seule la rotule arrière de la barre de direction doit être graissée tous les 1.000 kilomètres avec Mobilcompound ou à défaut avec Mobilubricant " S ", et les moyeux AV avec Mobilubricant " S " exclusivement.

ORGANES DE SUSPENSION.

Les axes de jumelles et les axes de ressorts sont graissés automatiquement par le graissage central Monocoup.

L'entretien des amortisseurs Houdaille hydrauliques se borne à parfaire leur remplissage tous les 10.000 kilomètres. Dévisser le bouchon 6 pans qui se trouve à la partie supérieure du corps d'amortisseur et verser de l'huile de ricin pharmaceutique.

(Amortisseurs à l'avant sur châssis 45 Normal et Long, à l'avant et à l'arrière sur châssis 45 Surbaissé.)

TABLEAU DE GRAISSAGE

TOUS LES 1.000 KILOMÈTRES

MOBILOIL " BB " ou ARCTIC

Dynamo	(2 points)
Démarrreur	(2 points)
Allumeur	(2 points)
Commande de fourchette d'embrayage	(4 points)

MOBILCOMPOUND ou à défaut MOBILUBRICANT " S "

Moyeu AR	(2 points)
Boîtier de direction	(1 point)
Rotule AR de la barre de direction	(1 point)
Servo-frein	(1 point)

MOBILUBRICANT " S " exclusivement

Axe de pompe à eau	(1 point)
Roulement de ventilateur	(1 point)
Joints de cardan	(2 points)
Moyeu AV	(2 points)

TOUS LES 2.000 KILOMÈTRES

MOBILOIL " BB " ou ARCTIC

Vidange du moteur

MOBILOIL " CW "

Niveau boîte de vitesses

Niveau pont arrière

TOUS LES 6.000 KILOMÈTRES

MOBILOIL " BB " ou ARCTIC

Vidange du moteur
avec démontage du carter inférieur

MOBILOIL " CW "

Vidange boîte de vitesses
Vidange pont arrière

Imprimerie des Usines Citroën

- - 5-34 - A. C. 3806 -
