

CITROËN



**OUTILLAGE
DE
CONTRÔLE**

OUTILLAGE DE CONTRÔLE



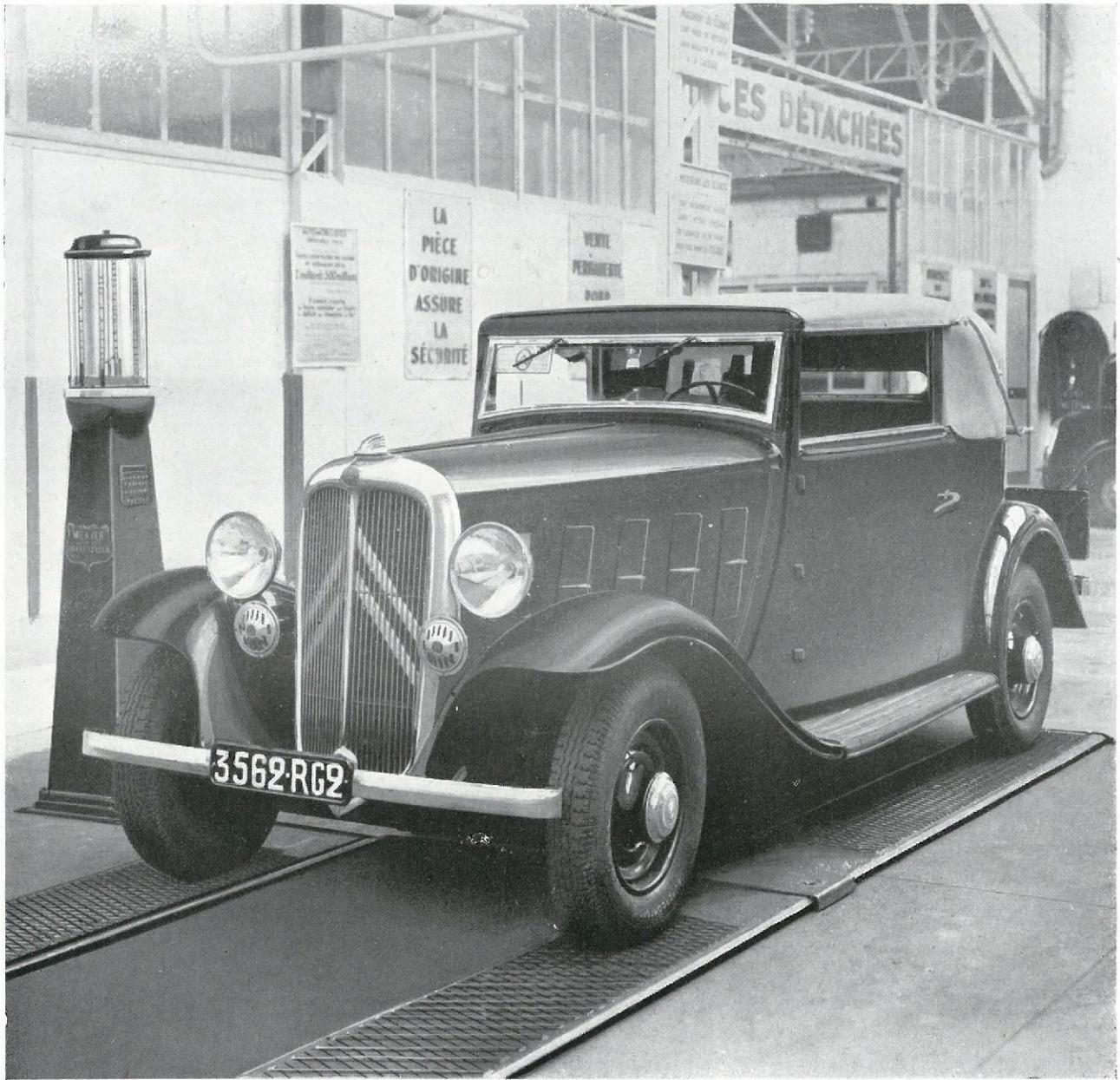
Au cours des conférences techniques faites dans nos Succursales à nos Concessionnaires et à leur maîtrise, nous avons insisté sur l'importance capitale de la technique du réparateur et sur l'ascendant que cette dernière lui donne sur la clientèle.

A la base du succès de tout atelier de réparations, est la sûreté de diagnostic du réparateur.

Le diagnostic s'établit de deux façons :

- 1° - par des essais où l'oreille, le doigté et l'expérience du réparateur interviennent ;*
- 2° - par un outillage spécial qui permet au réparateur de contrôler la sûreté de ses déductions et de faire tomber, bien souvent, une erreur de jugement du client.*

C'est sur cet outillage de contrôle, que nous avons minutieusement sélectionné, que nous voulons attirer votre attention. Les avantages indiscutables qui découlent de son emploi, la nécessité réelle pour une Station-Service moderne de le posséder vous convaincront que votre intérêt est de vous en rendre acquéreur.



CONTRÔLE DU FREINAGE

Le freinage, qui constitue un des éléments de sécurité pour le client, doit être l'objet de contrôles fréquents et par conséquent rapides. L'appareil de contrôle doit permettre la comparaison des efforts de freinage sur les 4 roues, et ceci dans les conditions exactes du freinage sur route.

Un enregistreur doit faire apparaître clairement au client la nécessité d'un réglage ou d'un examen complet si le réglage sans démontage ne donne pas satisfaction.

L'appareil de contrôle "WEAVER" utilisé dans nos succursales donne toute satisfaction.

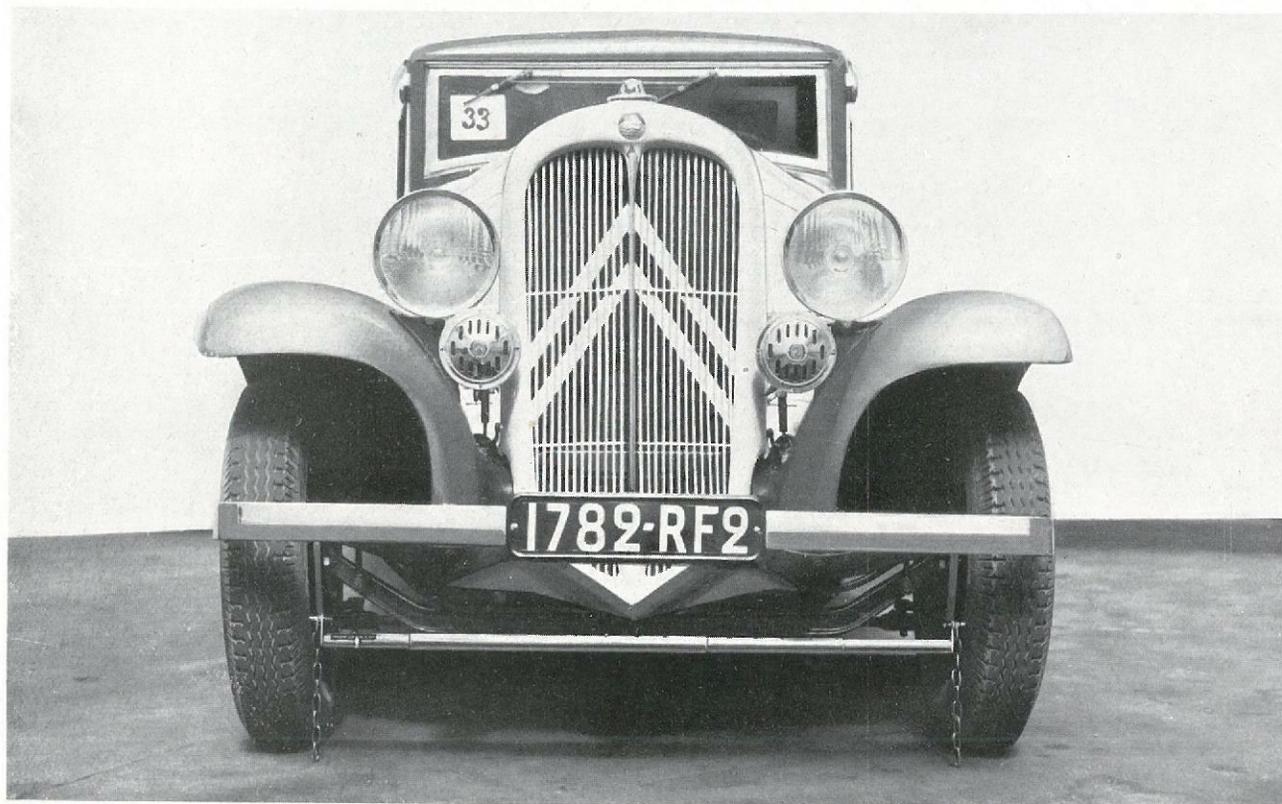
CONTRÔLE DE LA TENUE DE L'AVANT

Dans la construction d'une automobile, quand on étudie le train avant, ce sont surtout les éléments principaux suivants qui sont surtout pris en considération : la chasse, le carrossage, le pincement, l'inclinaison du pivot de fusée, le parallélisme et l'équilibrage des roues.

Chacun d'eux a une certaine relation avec les autres. Si l'un n'est pas correct les autres peuvent en être affectés.

Quand la voiture sort de l'usine, la mise au point de ces éléments est correcte, mais dès qu'elle est mise en service, de nombreuses forces interviennent qui tendent à modifier cette mise au point; par exemple : le fait de buter contre un trottoir, l'action des freins sur les roues AV., l'affaissement des ressorts, etc... et nombre d'autres facteurs qui influent sur la stabilité de la voiture, l'usure anormale des pneumatiques et l'agrément de conduite.

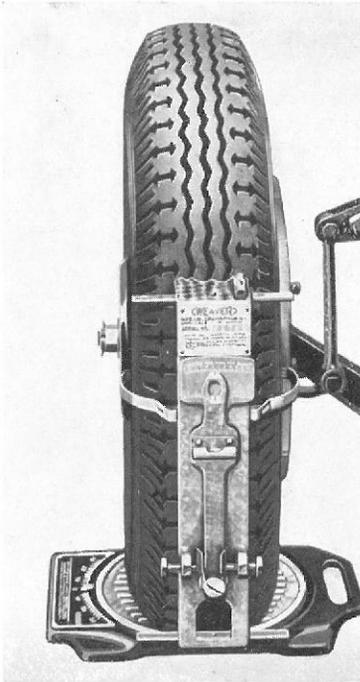
Une vérification rapide sans démontage permet de déceler les causes de mauvais fonctionnement en déterminant s'il s'agit de pièces faussées ou de mauvais réglage.



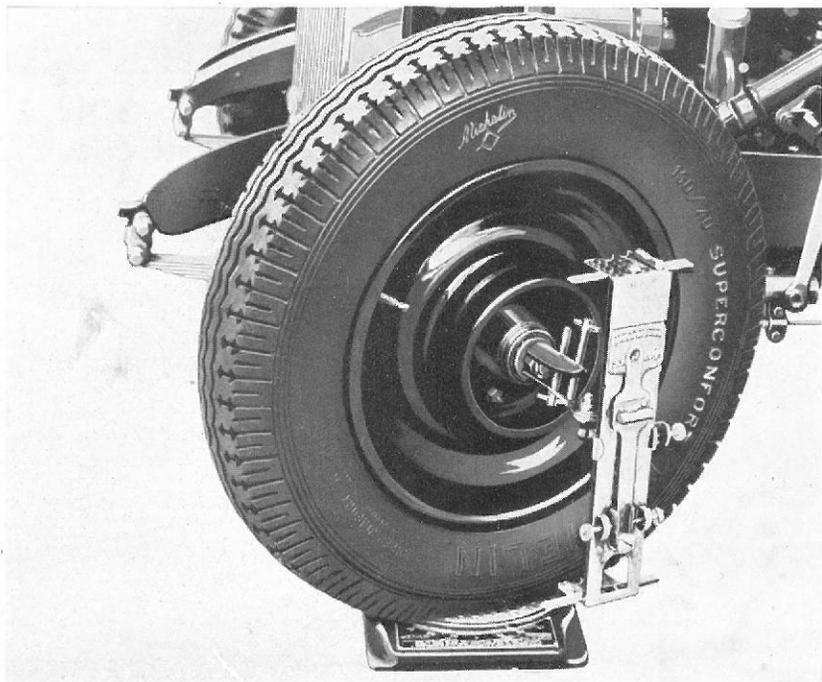
1° PARALLÉLISME

Nous considérons qu'il est indispensable de posséder une jauge pour la mesure du pincement des roues.

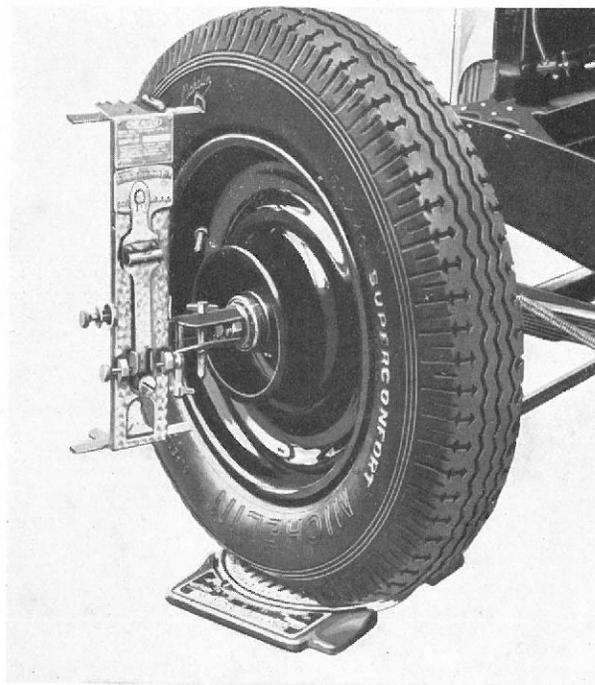
Cet appareil est réglable pour s'adapter aux voies différentes.



Mesure
du carrossage



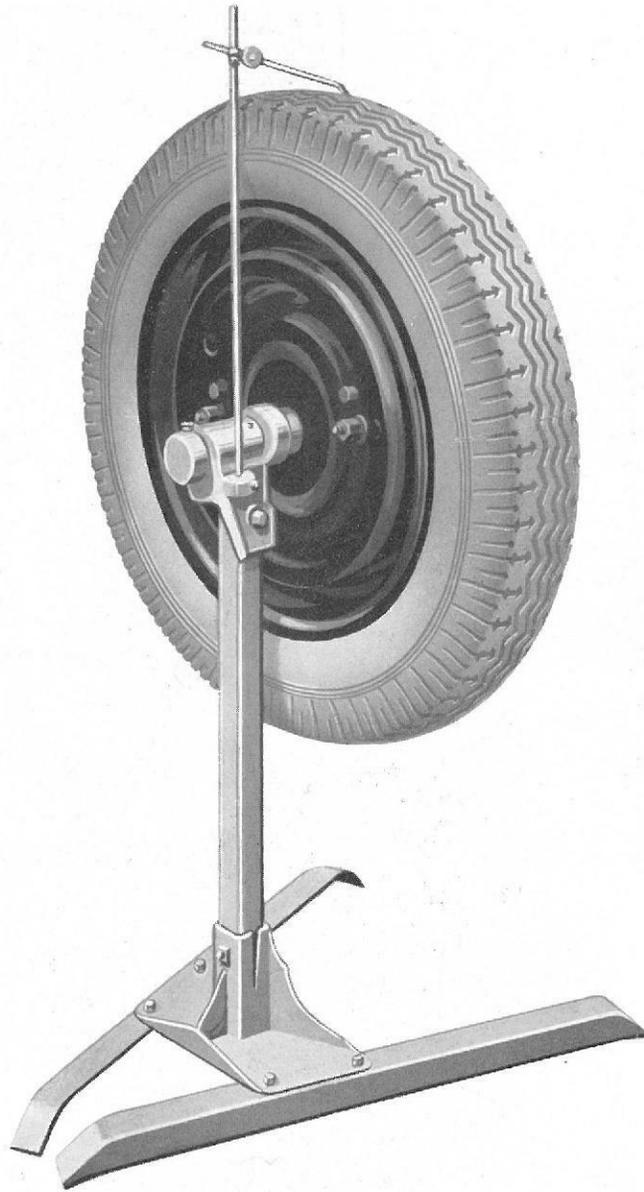
Mesure de l'inclinaison
du pivot



Mesure de la chasse

2° CARROSSAGE, CHASSE, INCLINAISON DU PIVOT DE FUSÉE

Nous conseillons l'utilisation de l'indicateur "WEAVER" appareil portatif qui présente l'avantage d'une manipulation simple.

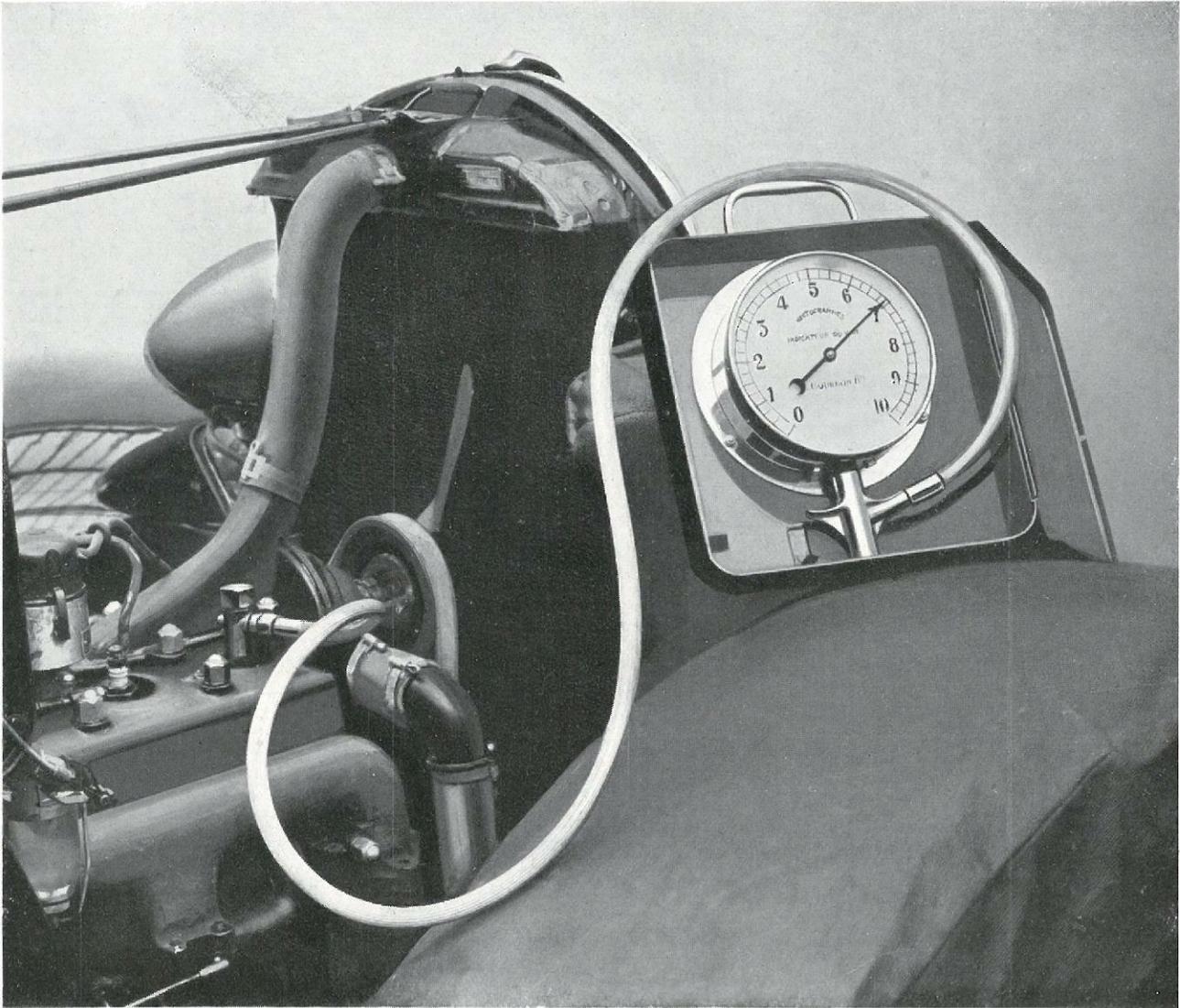


3° BALOURD DES ROUES

Le balourd de l'ensemble roue complète-moyeu-tambour, est un des principaux facteurs de perturbation du train avant, s'il est au delà des tolérances.

L'appareil "WEAVER" permet d'équilibrer l'ensemble avec rapidité et précision.

MOTEUR



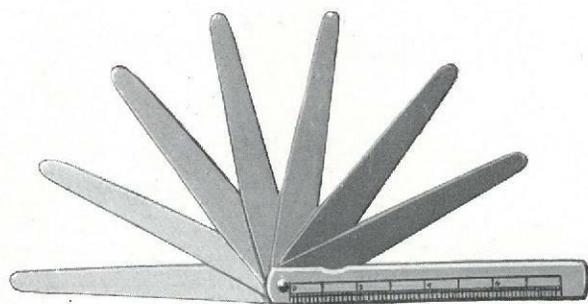
CONTRÔLE DE L'ÉTANCHÉITÉ

Les meilleures performances, ainsi que les consommations optima d'essence et d'huile d'un moteur, ne peuvent être appréciées que si l'étanchéité dans les cylindres est convenable.

La dépression dans les cylindres étant en grande partie fonction de l'étanchéité, il suffit de mesurer cette dépression dont la connaissance permettra l'établissement d'un diagnostic précis.

Nous recommandons le dépressiomètre.

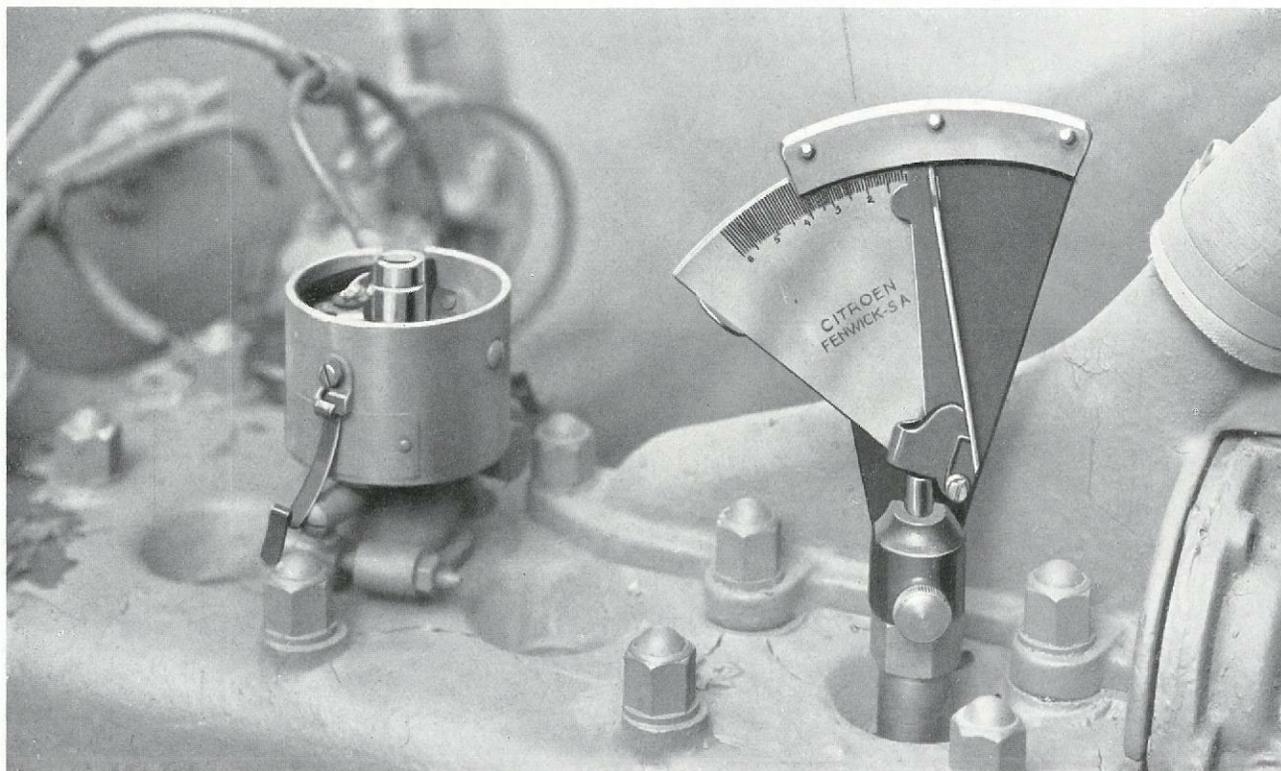
Cet appareil se raccorde sur les orifices des bougies et donne des indications sur l'état de la segmentation, de l'ovalisation ou des soupapes.



JEU SOUS LES SOUPAPES

Le jeu entre soupapes et taquets doit être maintenu constamment et doit faire l'objet de vérifications périodiques. C'est une des meilleures garanties pour la bonne conservation des soupapes et des sièges.

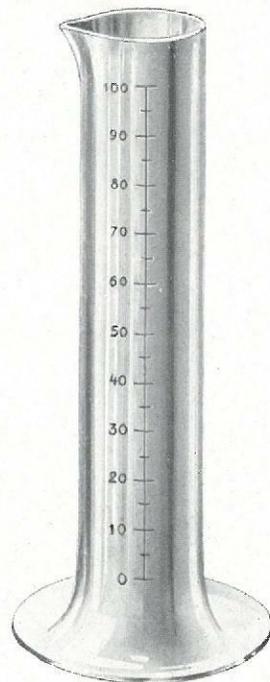
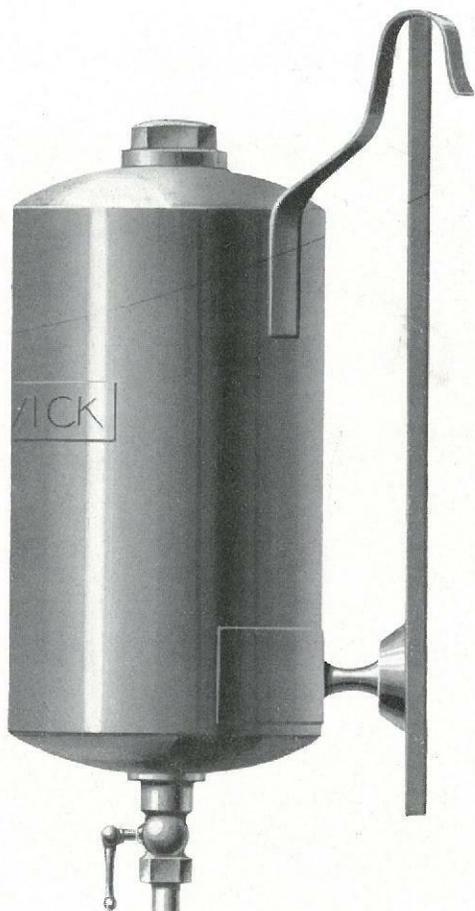
Utiliser les cales d'épaisseur prévues pour cette opération.



CALAGE DE L'ALLUMAGE

Le calage de l'allumeur est plus important qu'on ne le suppose en général et son influence se fait sentir non seulement sur la puissance et les reprises du moteur, mais encore sur la consommation d'essence.

Il convient donc de faire cette opération avec précision. L'emploi d'une pige à lecture facile est nécessaire.

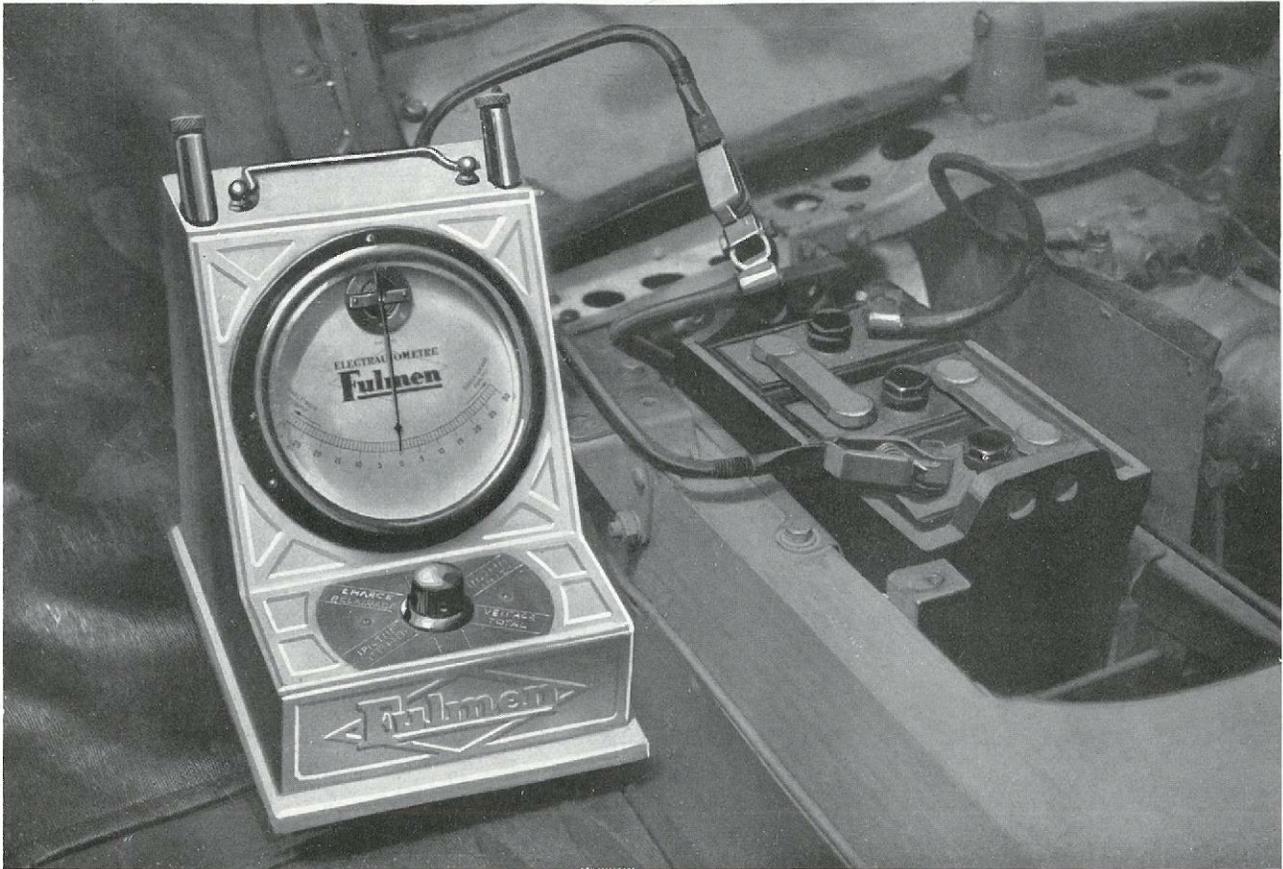


CONSOMMATION D'ESSENCE

La mesure exacte de la consommation d'essence d'une voiture doit être effectuée méthodiquement et avec un réservoir rigoureusement étalonné.

Nous conseillons la nourrice de 5 litres à fixation rapide avec l'éprouvette graduée en centilitres.

ÉLECTRICITÉ



CONTRÔLE DE L'INSTALLATION

La localisation rapide d'un défaut est chose impossible si on ne possède pas l'outillage approprié.

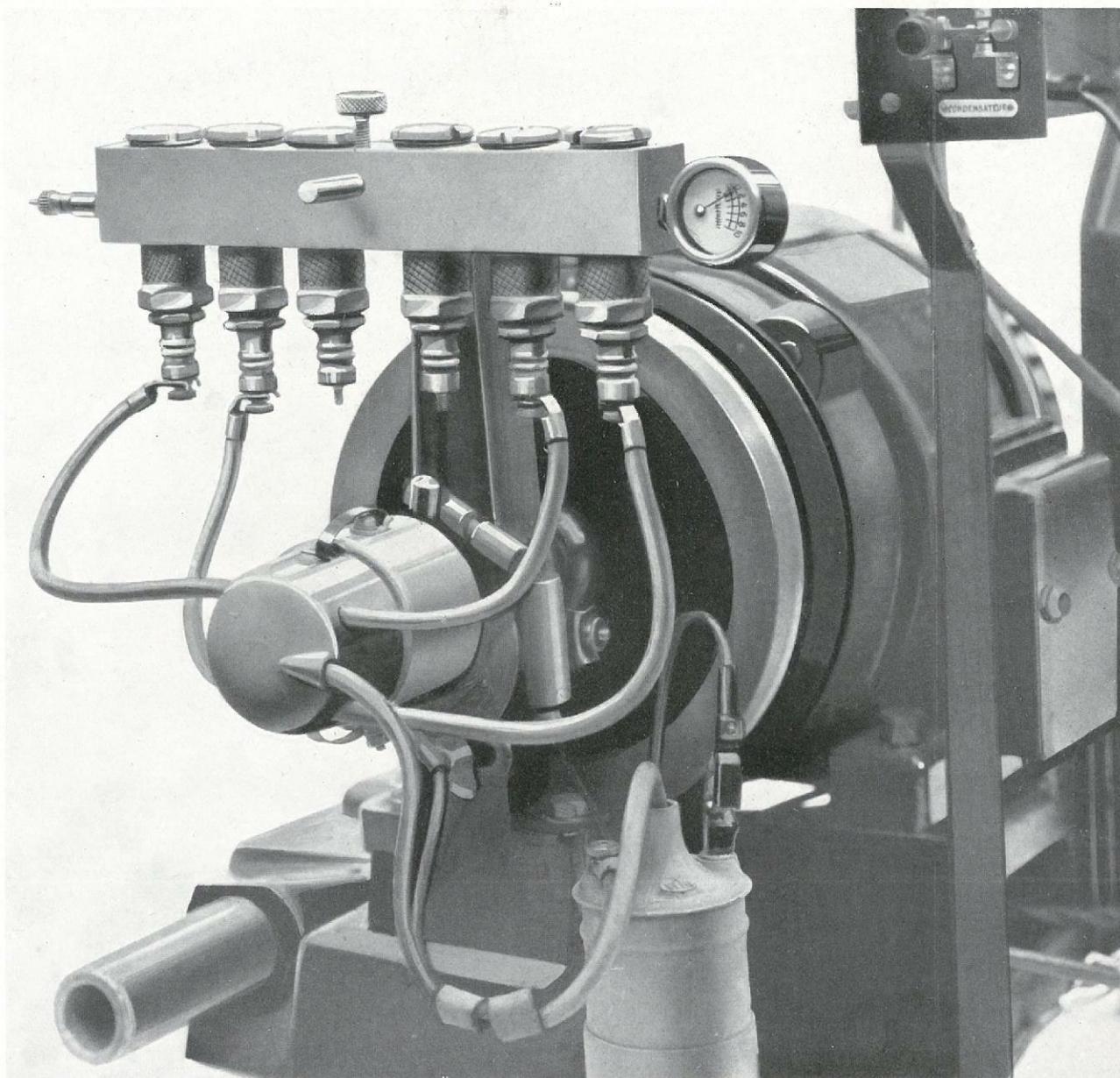
L'électrautomètre permet les mesures suivantes :

- 1° Démarrage : intensité de courant nécessaire pour le lancement du moteur de la voiture.
- 2° Voltage total de la batterie.
- 3° Charge : intensité de courant fournie par la dynamo pour charger la batterie (vérification en même temps de l'ampèremètre de bord).
- 4° Éclairage : Intensité de courant débité par la batterie sur les différents circuits d'utilisation : phares, avertisseurs, etc...
- 5° Voltage individuel des éléments de la batterie.
- 6° Voltage respectif des groupes de plaques positives et de plaques négatives d'un élément de batterie.
- 7° Isolement des canalisations.

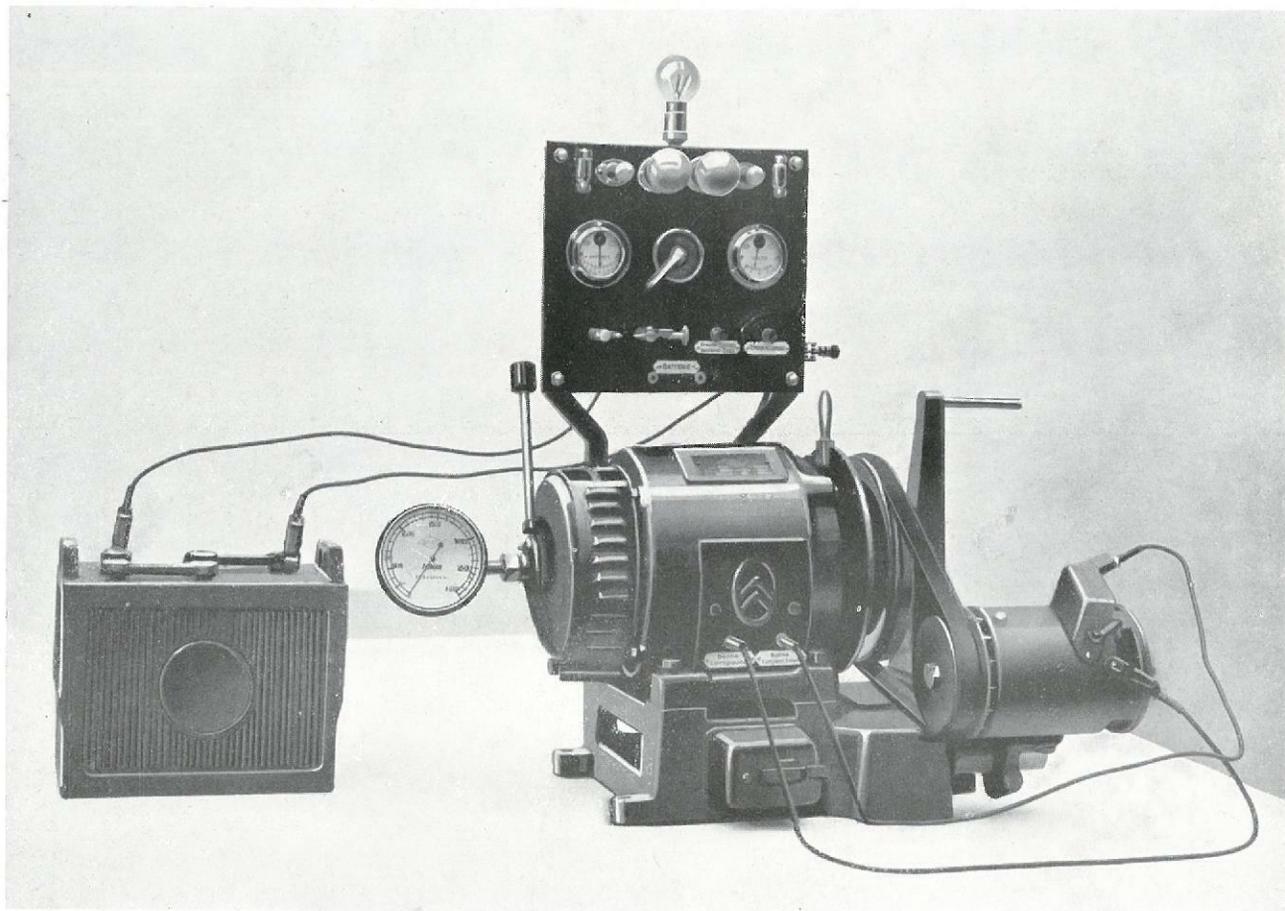
CONTRÔLE DES ORGANES DÉMONTÉS DYNAMOS, ALLUMEURS, BOBINES

Le fonctionnement de ces organes ne peut être mesuré qu'à l'aide d'appareils spéciaux, si l'on veut gagner du temps et éviter des erreurs de diagnostics.

Un banc a été spécialement conçu pour nos différents appareils.

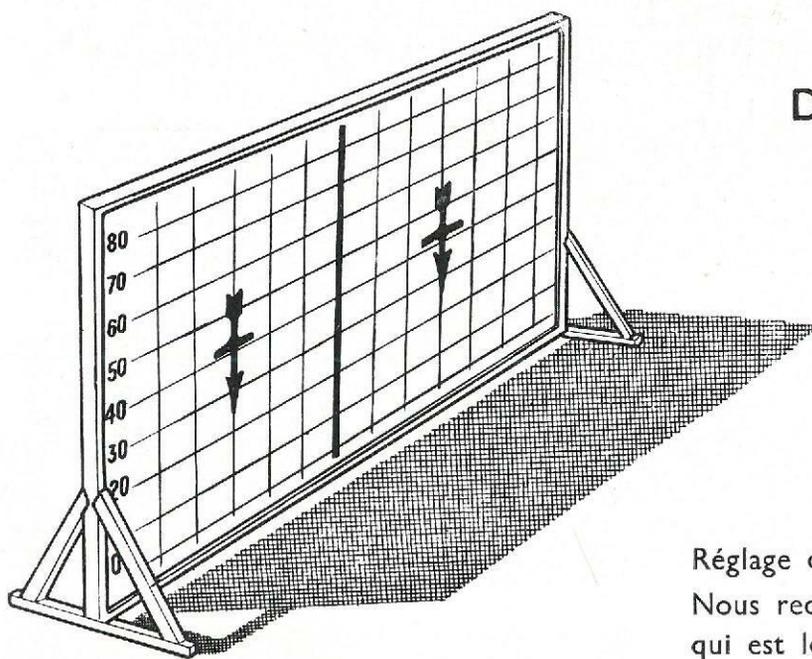


Essais des allumeurs et des bobines.



Essais des dynamos.

CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE



Réglage des phares.

Nous recommandons l'écran gradué portatif qui est le plus simple et le moins coûteux.

CONTRÔLE DES BOUGIES

Les bougies doivent être examinées, nettoyées et réglées périodiquement. L'essai d'une bougie à l'air ne prouve rien.

Nous recommandons l'appareil complet Champion qui permet le nettoyage, le soufflage et l'essai sous pression.



SOCIÉTÉ ANONYME
ANDRÉ CITROËN

CAPITAL 400.000.000 FRF

117 à 167, Quai de Javel

PARIS (XV^e)
