

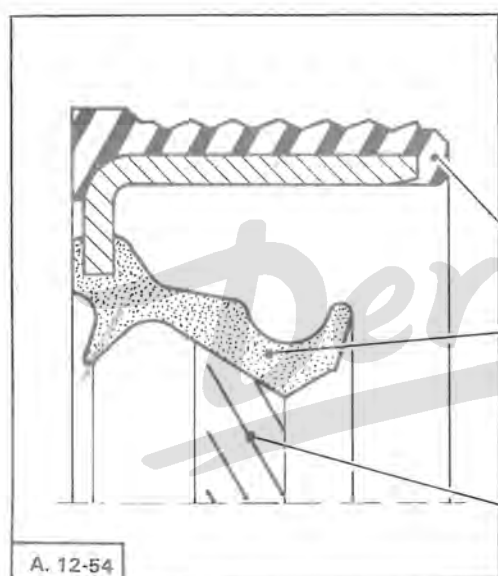
Citroen A-Modelle Kundendienst - Werkstatt

Der Franzose

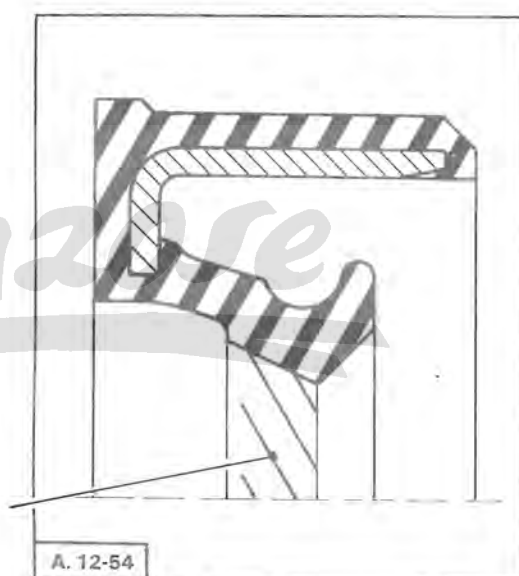
CITROËN  Kundendienst	Technische Information	
	602-cm ³ -Motor	Nr.: A 32 — 84
Referenz:		Gruppe: A 1 — Nr. 1
Verteiler: D/Ausland	MOTOR Neuer hinterer Kurbelwellendichtring	Datum: März 1984

Ab Januar 1984 (ab Motornummer 903 056 030) wurde die Abdichtung des hinteren Kurbelwellenlagers wie folgt geändert:

- Neuer hinterer Kurbelwellendichtring: Zweilippen-Wellendichtring mit Drallrillen an der inneren Dichtlippe, zwei verschiedene Materialien
- Fortfall des Ölrückförderungsschliffs an der Kurbelwelle



Teilschnitt des neuen Wellendichtrings



Teilschnitt des alten Wellendichtrings

ERSATZTEILE

Hinterer Kurbelwellendichtring

ET-Nr. 95 496 879

REPARATUR

Der neue Kurbelwellendichtring kann bei Kurbelwellen mit und ohne Ölrückförderungsschliff eingebaut werden.

Nach Abbau der Lagerbestände liefert das Ersatzteilwesen nur noch Wellendichtringe neuer Ausführung.

Der Einbau von Wellendichtringen alter Ausführung (ET-Nr. 26 126 729) bei Kurbelwellen ohne Ölrückförderungsschliff ist nicht zulässig.

Die Einbauanleitung für den Kurbelwellendichtring ist unverändert.
Werkzeug 3007-Tbis verwenden.



CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Ab Mai 1980 wird aus Gründen der Vereinheitlichung und zur Verbesserung der Motorschmierung bei 602-cm³-Motoren der Außen- und Innenrotor der Ölpumpe des 652-cm³-Motors eingebaut. Dadurch wird der Einbau eines neuen hinteren Nockenwellenlagers erforderlich (dieses Lager dient gleichzeitig als Ölpumpengehäuse).

ERSATZTEILE – REPARATUR

Das Ersatzteilwesen liefert nur noch die neuen Ersatzteile sowie einen Ölpumpenreparatursatz, der hauptsächlich für die vor Mai 1980 hergestellten A-Fahrzeuge bestimmt ist.

Bezeichnung der neuen Ersatzteile	ET-Nr.
Ölpumpengehäuse	95 548 236
Innenrotor	75 488 893
Außenrotor	75 488 894

Ölpumpenreparatursatz	
Die Ersatzteilnummer wird später durch das Ersatzteilwesen bekanntgegeben.	
Reparatursatz bestehend aus:	
<i>Neue Teile:</i>	1 Ölpumpengehäuse 1 Innenrotor 1 Außenrotor
<i>Unveränderte Teile:</i>	1 Gehäusedeckel 1 Dichtung (für Pumpengehäuse) 1 Dichtring (für Gehäusedeckel) 5 Befestigungsschrauben (für Gehäusedeckel)

Anmerkung: Die Hubraumangaben (Effektiv-Hubraum) entsprechen nach deutscher Steuerformel 597 cm³ bzw. 647 cm³.

TECHNISCHE INFORMATION

NR. TR 1257/80

GRUPPE: A – 1

ÜBERSETZUNG
VON: NT 210 A – 80

DATUM:

09. September 1980

A-FAHRZEUGE

alle Typen

MOTOR
602 cm³

Nockenwelle
Ölpumpe



CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Ab Mai 1980 wird aus Gründen der Vereinheitlichung und zur Verbesserung der Motorschmierung bei 602-cm³-Motoren der Außen- und Innenrotor der Ölpumpe des 652-cm³-Motors eingebaut. Dadurch wird der Einbau eines neuen hinteren Nockenwellenlagers erforderlich (dieses Lager dient gleichzeitig als Ölpumpengehäuse).

ERSATZTEILE – REPARATUR

Das Ersatzteilwesen liefert nur noch die neuen Ersatzteile sowie einen Ölpumpenreparatursatz, der hauptsächlich für die vor Mai 1980 hergestellten A-Fahrzeuge bestimmt ist.

Bezeichnung der neuen Ersatzteile	ET-Nr.
Ölpumpengehäuse	95 548 236
Innenrotor	75 488 893
Außenrotor	75 488 894

Ölpumpenreparatursatz	
Die Ersatzteilnummer wird später durch das Ersatzteilwesen bekanntgegeben.	
Reparatursatz, bestehend aus:	
Neue Teile:	1 Ölpumpengehäuse 1 Innenrotor 1 Außenrotor
Unveränderte Teile:	1 Gehäusedeckel 1 Dichtung (für Pumpengehäuse) 1 Dichtring (für Gehäusedeckel) 5 Befestigungsschrauben (für Gehäusedeckel)

Anmerkung: Die Hubraumangaben (Effektiv-Hubraum) entsprechen nach deutscher Steuerformel 597 cm³ bzw. 647 cm³.

TECHNISCHE INFORMATION

Nr. TR 1257/80

GRUPPE A – 1

ÜBERSETZUNG
VON NT 210 A – 80

DATUM

09. September 1980

A-FAHRZEUGE

alle Typen

MOTOR
602 cm³

Nockenwelle
Ölpumpe

CITROËN

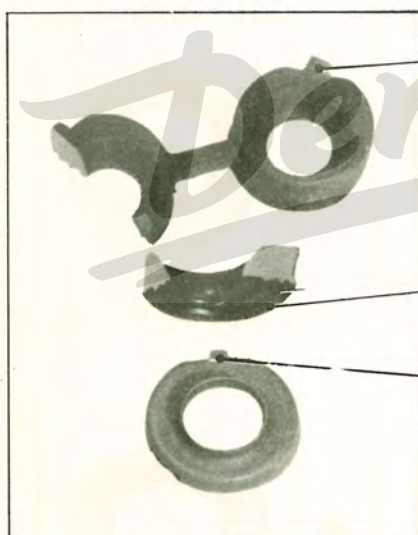
CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR.	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Seit Dezember 1977 wird die Dichtigkeit der Motoren der Fahrzeuge A aller Typen mittels Einbau einer doppellippigen Schutzrohrdichtung verbessert. Diese Änderung erfordert die Herstellung eines dieser Dichtung angepaßten Stütztellers.

NEUER EINBAU

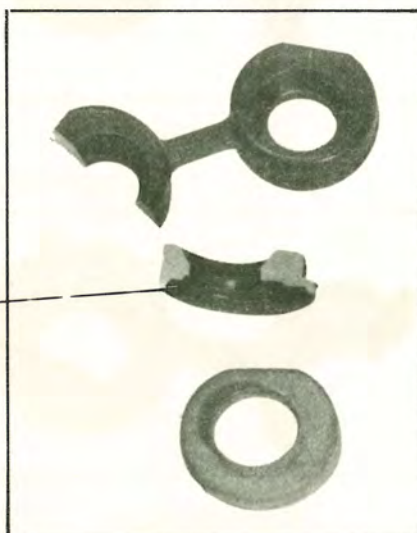


Verstärkungszapfen

Doppellippe

Zusätzliche Zunge

ALTER EINBAU



Einfache Lippe

TECHNISCHE INFORMATION

1217/78

NR.

A - 1

GRUPPE:

ÜBERSETZUNG NT 193 A - /8
VON:

DATUM:

20. März 1978

FAHRZEUGE A

Aller Typen

MOTOR

Dichtigkeit

ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ALTE NUMMER	NEUE NUMMER
Teller	5 438 268 J	5 504 637 L
Doppeldichtung ...	5 426 660 K	5 504 636 A

REPARATUR: MÖGLICHE MONTAGEN

DER SERIE
ENTSPRECHEND



Alte Dichtung

+



Alter Teller



Neue Dichtung

+



Neuer Teller

REPARATUR



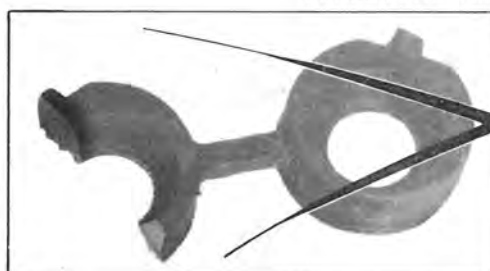
Alte Dichtung

+



Neuer Teller

VERBOTENE MONTAGE



Neue Dichtung

+



Alter Teller

TR 1236/77
Übersetzung von N 76-13
GS/Gruppe 1

H/UH
Aus

10. Juni 1977

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE ALLER TYPEN MIT OTTOMOTOR

MOTOR

Aus- und Einbau der Verplombungen bei SOLEX und WEBER-Vergaser

Jedes ab 1. Oktober 1976 in den Verkehr gebrachtes Fahrzeug mit OTTO-Motor muß mit einem "verplombten" Vergaser ausgestattet sein (gültig für alle europäischen Länder außer Schweden).

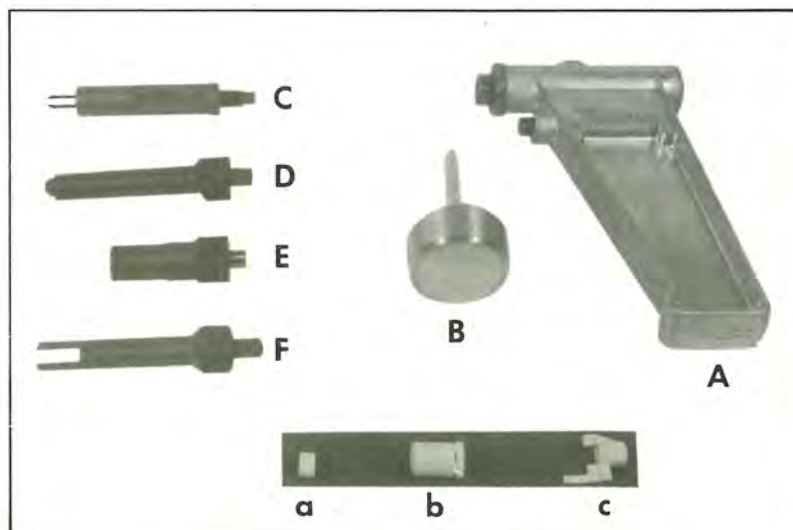
Diese Einrichtung dient als Schutz für die Leerlaufgemisch-Regulierschraube (SOLEX und WEBER) und der Einstellschraube der 2. Drosselklappen (SOLEX).

Muß die Abgaseinstellung nachgesehen werden, ist der ursprüngliche Verschuß (weiß bei WEBER-Vergaser, schwarz bei SOLEX-Vergaser) zu entfernen und nach Einstellung durch einen "Reparatur"-Verschuß (schwarz bei WEBER-Vergaser, weiß bei SOLEX-Vergaser).

Das ET-Lager liefert unter der Kenn-Nr. OUT 10 4029 T ein Werkzeugkästchen, mit Hilfe dessen man die Verplombungen der SOLEX-Vergaser ausbauen und wieder einbauen kann.

Dieses Werkzeugkästchen enthält:

- A - eine Pistole
- B - ein Werkzeug zum Spannen der Pistole
- C - ein Werkzeug zum Ausziehen des Stopfens "a" der versenkten Leerlaufregulierschraube
- D - Werkzeug zum Einsetzen der Klappe (b) für die Leerlaufregulierschraube mit Stopfen (a)
- E - Werkzeug zum Ausziehen der Kappe (c) für die Ansatzschraube der Drosselklappenwelle



ANMERKUNG: Beim WEBER-Vergaser dienen die A-B-D gekennzeichneten Teile zum Anbringen der Verplombungsstopfen.
Ein später vom Lager geliefertes Werkzeug zum Ausziehen des Verplombungsstopfens für WEBER-Vergaser wird diesen Werkzeugsatz ergänzen.

Dieser Werkzeugsatz enthält ebenfalls einen Satz Verplombungen für SOLEX-Vergaser:

- a) Verplombungsstopfen für versenkte Leerlaufregulierschraube
- b) Verplombungsklappe für Leerlaufgemisch-Regulierschraube
- c) Verplombungskappe für Ansatzschraube der Drosselklappenwelle der 2. Stufe.

Das ET-Lager liefert die Stopfen und Kappen in Beuteln zu je 10 Stück unter folgenden Bezeichnungen:

- Verplombungsstopfen für versenkte Leerlaufregulierschraube
SOLEX-Vergaser Nr. 5 489 718 Y (weiß)
WEBER-Vergaser Nr. 5 489 716 B (schwarz)
- Verplombungskappe für Leerlaufgemisch-Regulierschraube
SOLEX-Vergaser Nr. 5 501 075 U (weiß)
- Verplombungskappe für Anschlagsschraube der Drosselklappenwelle (2. Stufe)
SOLEX-Vergaser Nr. 5 507 643 K (weiß)

VERWENDUNG

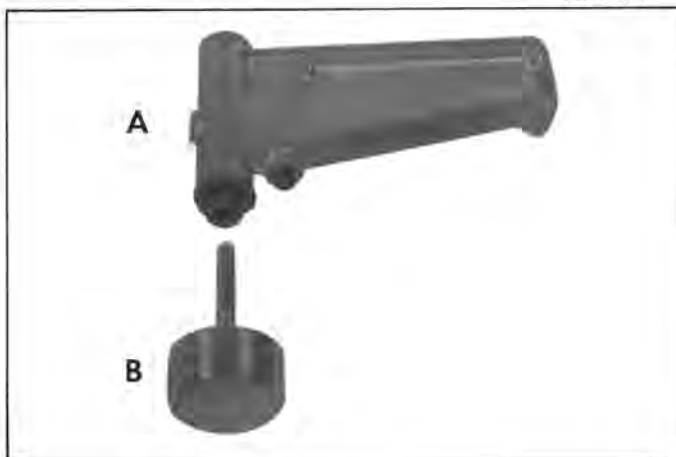
AUS- UND EINBAU DES VERPLOMBUNGSSTOPFENS DER LEERLAUFREGULIERSCHRAUBE
(SOLEX oder WEBER-Vergaser)

BEMERKUNGEN

1. Bei GS-Fahrzeugen mit WEBER-Vergasern muß zwecks Durchführung dieser Arbeit der Luftfilter ausgebaut werden.
2. Bei GS-Fahrzeugen mit SOLEX-Doppelvergaser empfiehlt es sich, das Leerlaufabschaltventil auszubauen.
3. Bei 2 CV-Fahrzeugen aller Typen, Mehari, Kleinlieferwagen 250/400 muß, um eine Verwendung des Werkzeuges zu erleichtern, der Luftfilter ausgebaut werden.
4. Bei CX-Fahrzeugen mit WEBER-Vergaser muß, um ein Ausrichten des Werkzeuges zu erleichtern, die Halteklaupe des Wasserschlauchs leicht heruntergedrückt werden.

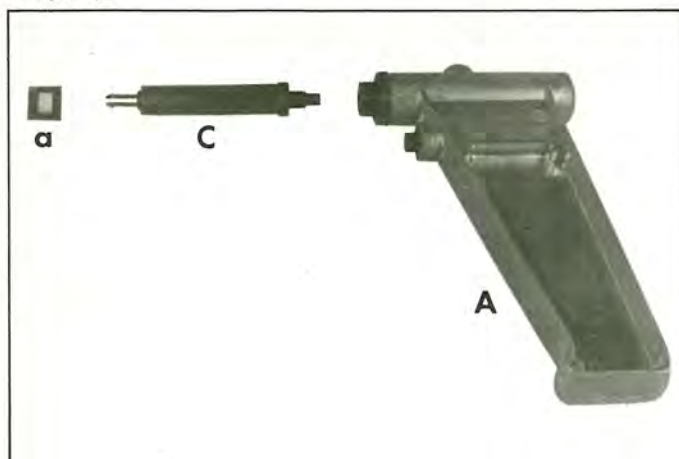
I. Ausbau des Verplombungsstopfens (a)

76-1195



Spannen der Pistole A mit Werkzeug B

76.1189

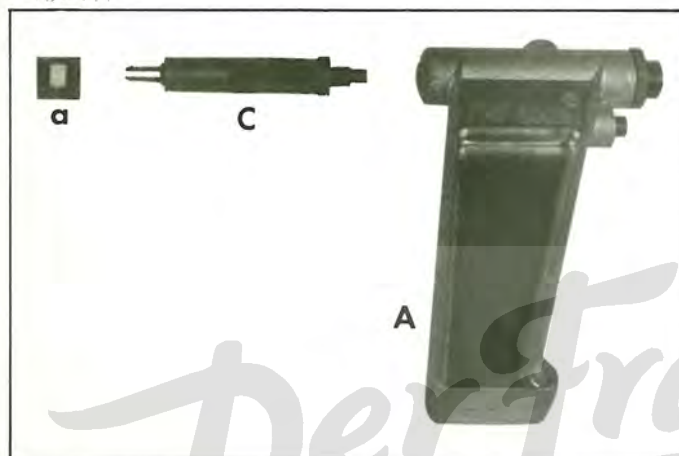


Durchstecken des Stopfens (a):

- Werkzeug C am Stopfen (a) anlegen und dagegen halten.
- Pistole A gegen Werkzeug C halten und durchschlagen. Nötigenfalls ist dieser Vorgang zu wiederholen, bis daß das Endstück des Werkzeuges C vollständig in den Stopfen eingedrungen ist.
- Pistole wegnehmen. Dabei verbleibt das Werkzeug C auf dem Vergaser.

ANMERKUNG: Bei A-Fahrzeugen mit Einstufenvergäsern, sind das Werkzeug und die Pistole leicht zu senken (die Anlassernase darf nicht berührt werden).

76.1191



Auszug des Stopfens (a):

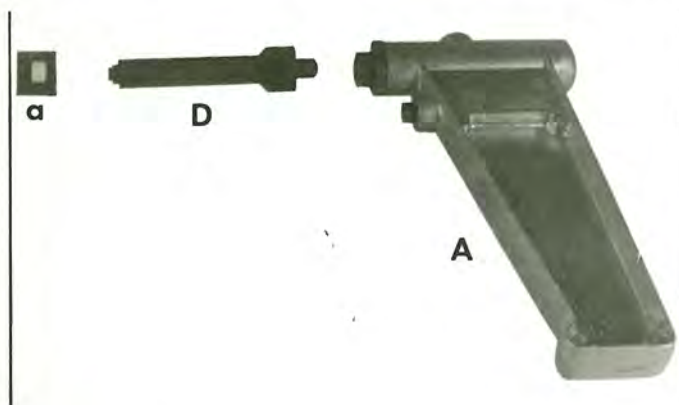
- Pistole A spannen
- Werkzeug C an der Rückseite der Pistole anschrauben
- Der Auszug erfolgt durch Einschlagen

II. Abgaseinstellung:

Diese Einstellung erfolgt nach den bekannten Richtlinien mit Hilfe eines zulässigen Abgastesters. (Nähere Anleitungen können dem jeweiligen Rep.Handbuch entnommen werden.)

ANMERKUNG: Ist der Luftfilter ausgebaut, muß er wieder eingebaut werden. Dabei ist er nicht zu befestigen.

III. Anbringung des Verplombungsstopfens (a):

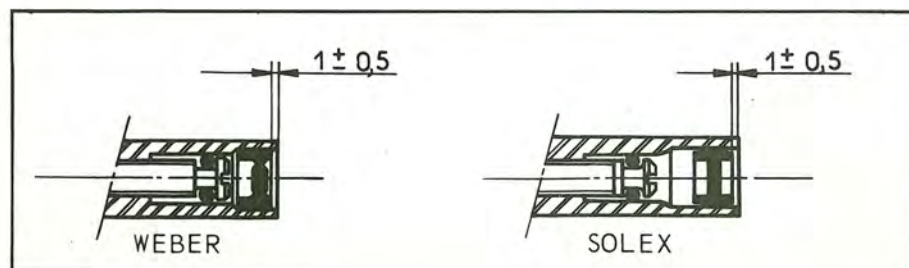


Anbringung des Stopfens (a):

- Pistole A spannen
- Werkzeug D auf Pistole A schrauben
- Stopfen (a) in seine Aussparung im Vergaser einsetzen.

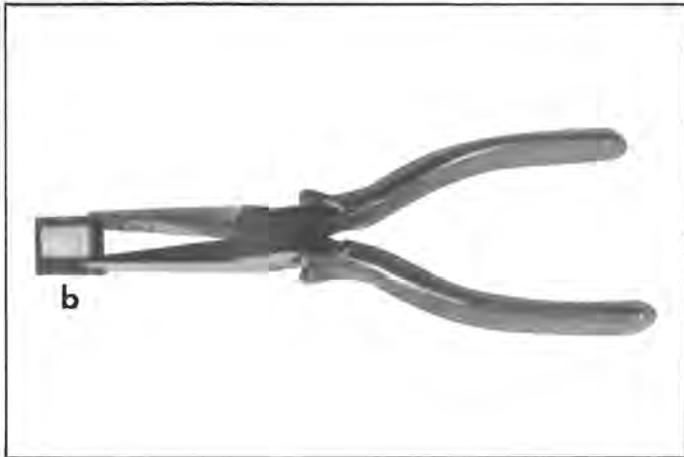
Bei WEBER-Vergaser auf Einbaurichtung achten (s. Schema)

- Stopfen bis zum endgültigen Einbau eindrücken.
- Wenn der Luftfilter ausgebaut ist, ist er wieder einzubauen und endgültig zu befestigen.



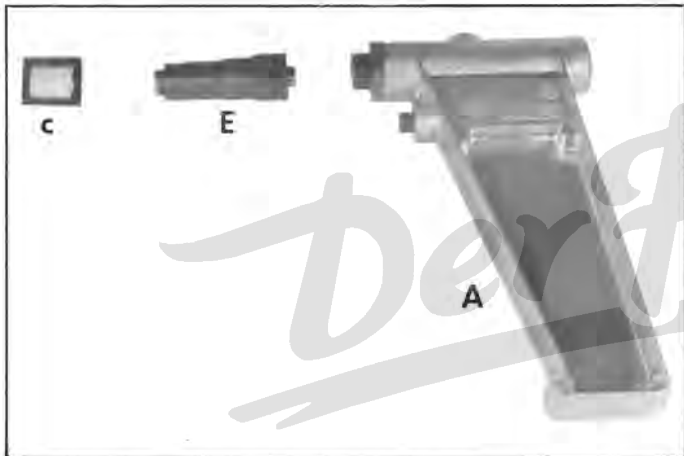
AUS- UND EINBAU DER VERPLOMBUNGSKAPPE DER LEERLAUFREGULIERSCHRAUBE (bei SOLEX-Vergasern)

I. Ausbau der Verplombungskappe (b):



Ausbau der Kappe (b):

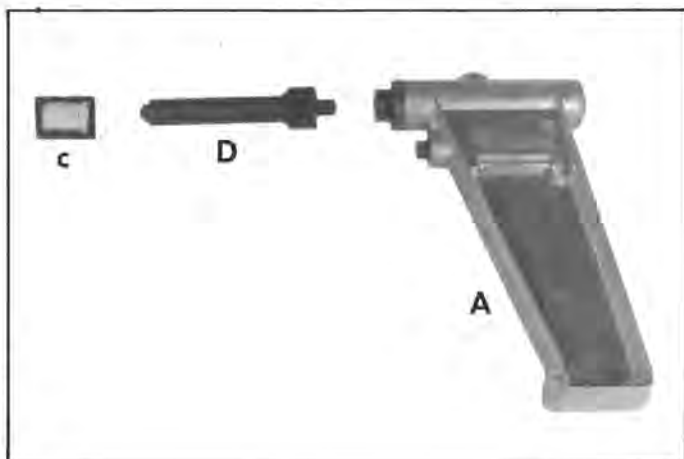
- Kopf der Kappe (b) mit Hilfe einer Flachzange brechen.



Die Kunststoffkappe muß mindestens 6 mm über den Metallteller überstehen, sonst ist die Leerlaufregulierschraube zu lösen.

- Pistole A spannen
- Werkzeug E auf Pistole A setzen
- Pistole gegen Kappe (b) ansetzen
- Achten Sie auf die Ausrichtung
- Kappe eindrücken und ausziehen

II. Verplombungskappe (b) anbringen



Einbau (Voreinklinkung) der Kappe (b) (siehe Skizze, Abb. 1):

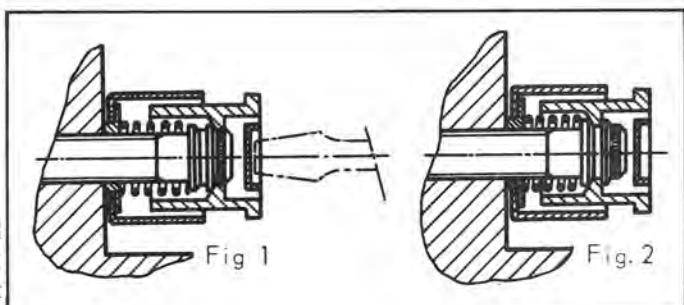
- Kappe in die Bohrung der Leerlaufregulierschraube einsetzen
- Pistole A spannen
- Werkzeug D auf die Pistole aufschrauben
- Werkzeug und Pistole gegen Kappe (b)
- Einmal eindrücken

Abgaseinstellung:

Diese Einstellung erfolgt nach den bekannten Richtlinien mit Hilfe eines zulässigen Abgastesters. (Nähere Anleitungen können dem jeweiligen Rep.-Handbuch entnommen werden.)

Einklinken der Kappe (b):

- Pistole A spannen und Kappe (b) ein zweites Mal anschlagen um sie in die Stellung Abb. 2 der nebenstehenden Zeichnung bringen.



Die vorher beschriebenen Regulierungs- und Kontrollarbeiten müssen, um den gesetzlichen Vorschriften für Abgasverhalten bei OTTO-Motoren zu genügen, unbedingt nach folgenden Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt werden.

I. AUSTAUSCH DES MOTORS

II. AUSTAUSCH DES VERGASERS

III. ARBEITEN AM VERGASER

Austausch von Vergaserteilen
Einstellungen am Vergaser
Arbeiten an den Betätigungsteilen des Vergasers

IV. ARBEITEN AM ANSAUGBEREICH

Austausch oder Ausbau:
- des Einlaßkrümmers
- des Luftfilters
- der Entlüftung des Gehäuses (Vergaser)

V. ARBEITEN AM MOTOR

Einstellung des Spiels an den Kipphebeln
Auswechseln oder Ausbau:
- des Zylinderkopfes
- der Nockenwelle
- der Kipphebel
- der Ventile
- der Laufbüchse und Kolben

VI. ARBEITEN AN DER ZÜNDUNG

Auswechseln oder Instandsetzung des Zündverteilers (insgesamt oder teilweise)
Einstellung oder Austausch der Zündkerzen
Einstellung des Zündzeitpunktes

VII. ARBEITEN AM AUSLASSBEREICH

Auswechseln oder Ausbau
- des Auspuffsammelrohres
- des Auspufftopfs oder eines anderen Teil des Auspuffs

VIII. ARBEITEN AM ABGASSYSTEMS

Wenn das Fahrzeug mit einer besonderen Einrichtung ausgestattet ist
(z. B. Fahrzeuge der Typen SCHWEDEN, AUSTRALIEN und JAPAN).

CITROËN

Technische Abteilung

TR 1234/77
Übersetzung von NI 70 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

23.Mai 1977

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE 2 CV Special

2 CV 4 AZU 250

MOTOR

Bei Undichtigkeiten am vorderen Nockenwellenlager, oder vor jeder Abdichtarbeit am Motorgehäuse, muß der im Gehäuse herrschende Unterdruck unbedingt geprüft werden.

Es besteht jedoch die Möglichkeit, daß wenn sich der Motor im Leerlauf dreht, dieser Unterdruck stimmt. Die Kontrollmethode ist im Arbeitsvorgang A. 220-0 des Reparaturhandbuches Nr. 621 Band I enthalten (Technische Daten - Einstellungen - Kontrollen).

Wenn, ganz gleich bei welcher Drehzahl, festgestellt wird, daß im Gehäuse Unterdruck fehlt, muß der vorhandene Öleinfüllstutzen durch ein neues Modell (ET-Nr. 75 512 571) ersetzt werden. Diesen Öleinfüllstutzen erkennt man an seinem Sieb aus weißem Kunststoff.

ANMERKUNG: Um das Einfüllen von Motoröl zu erleichtern, wird bei dem neuen Öleinfüllstutzen empfohlen, den Ölmeßstab herauszuziehen, damit das Gehäuse besser belüftet wird.

TR 1200/77

Übersetzung von NT 188 A

A/Gruppe 1

H/UH

Aus

1. Januar 1977

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A - FAHRZEUGE, ALLER TYPEN

MOTOR

Weiterentwicklung

I. ABDICHTUNG

- a) Zur Erinnerung : Seit März 1976 besitzen die Dichtungen bei den Motoren 602 cm³ der Typen M 28 und M 28/1 für die hintere Lagerung der Kurbelwelle Lippen, welche mit Rippen als Feinstriefen versehen sind.

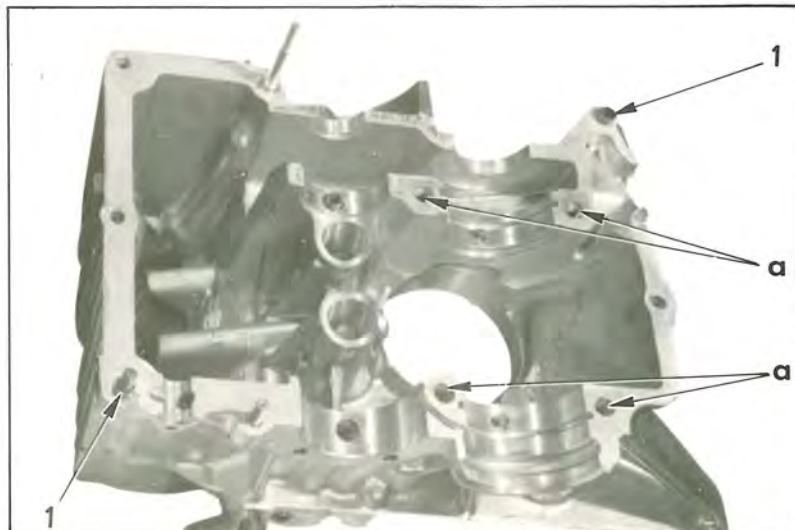
Dies brachte den Fortfall der Feinstriefen an der Kurbelwelle mit sich und gestattete die Verbesserung des Oberflächenzustandes im Bereich des Dichtungsaufagers.

Im Reparaturfalle :

Es ist DRINGEND vorgeschrieben, eine Dichtung mit der ET-Nr. 26 126 729 K mit Feinstriefen bei einer Kurbelwelle zu montieren, die diese Riefen nicht ausweist.

- b) Seit Oktober 1976 wurde bei den Motoren aller Typen (435 cm³ und 602 cm³) die Abdichtung der beiden Motorgehäusehälften verbessert und zwar :
- durch Einbau von zwei Zentrierstücken (1),
 - durch das Auswechseln der vier Stehbolzen bei "a" durch Schrauben,
 - durch Bestreichen der Dichtungsfläche mit LOCTITE FORMETANCH anstelle der üblichen Dichtmasse. (LOCTITE FORMETANCH kann in unserem ET-Lager unter der KN-Nr. 1156 bezogen werden).

76-789



II. RÜCKHOLFEDER DER VENTILE

Seit September 1976 sind die Motoren 435 cm³ und 602 cm³ mit geänderten Zylinderköpfen ausgerüstet, um den Einbau nur einer einzigen Ventilfeeder zu gestatten.

a) Zylinderkopf :

Die Zylinderköpfe, die dazu bestimmt sind, die einzige Feder aufzunehmen, sind an folgendem zu erkennen :

- Aussen-Ø der Auflageabfasung der Ventilfeeder erhöht : $33,2 \pm 0,4$ mm anstatt $32 \pm 0,4$ mm,
- Farbmarkierung (blau) am äusseren Rand, am oberen Teil der Zylinderköpfe "ET".

b) Rückholfeder für Ventil :

ET-Nr. 5 490 867 M

Identifizierung : Draht-Ø = $4,2 \pm 0,02$ mm

Farbe : blau lackiert bei ET.

REPARATUR

Folgender Einbau ist verboten :

- neue Feder bei altem Zylinderkopf,
- alte Federn bei neuem Zylinderkopf

Dagegen ist es möglich, einen Motor mit neuem Zylinderkopf mit einer einzigen Ventilfeeder zu montieren und gleichzeitig den anderen Zylinderkopf mit zwei Ventilfeedern eingebaut zu lassen.

TR 1306/76

Übersetzung v. NT 187 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

15. November 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPEN

MODELLE 1977

Änderungen

Der Vertrieb der Fahrzeuge der Serie Ami-Super ist eingestellt worden.
Es verbleiben nur noch folgende Fahrzeuge:

2 CV 4 - 2 CV 6 - 2 CV Special
DYANE
MEHARI
CITROEN 250 - CITROEN 400
AMI 8 Limousine - AMI 8 Break
AMI 8 Service

I. VERGASER

Die 77er Fahrzeuge sind mit "unverstellbaren" SOLEX-Vergasern ausgerüstet.

Fahrzeuge	Kupplung	VERGASER
2 CV 4 2 CV Spécial CITROEN 250	KN 1857 0	34 PICS 10 - Kenn-Nr. 191
	♦	34 PCIS 10 - Kenn-Nr. 192
2 CV 6 MEHARI CITROEN 400	KN 1858 0	34 PICS - Kenn-Nr. 193
	♦	34 PCIS 10 - Kenn-Nr. 194
DYANE	KN 1859 0	26/35 CSIC - Kenn-Nr. 195
	♦	26/35 SCIC - Kenn-Nr. 196
AMI 8 A.T.	KN 1860 0	26/35 CSIC - Kenn-Nr. 197
	♦	26/35 SCIC - Kenn-Nr. 198

0 : Mech. Kupplung

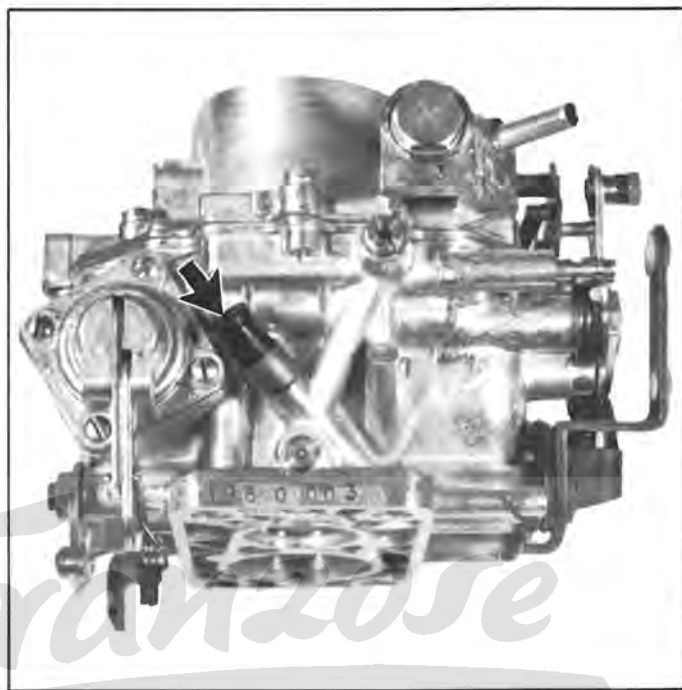
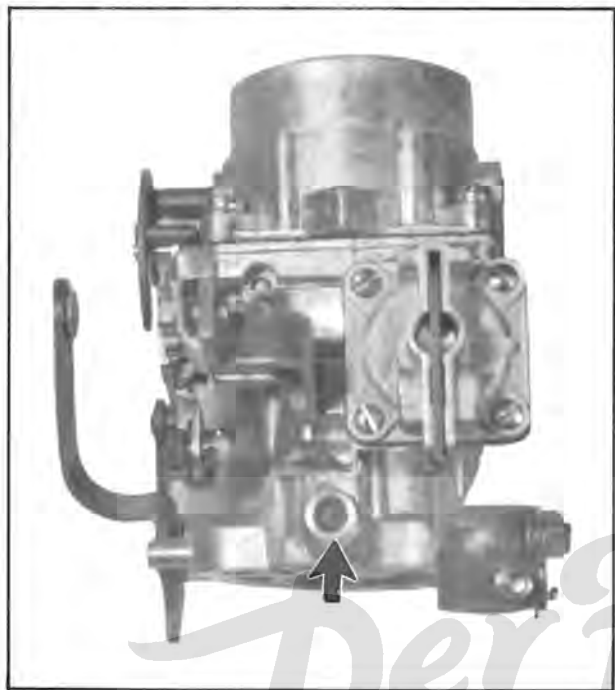
♦ : Fliehkraftkupplung

Der Begriff "unverstellbar" bedeutet, dass die Leerlaufgemisch-Regulierschraube nicht mehr einstellbar ist, ohne ihre Kunststoffverschlusskappe zu beschädigen. Allein die Anschlagschraube der Drosselklappe ist direkt erreichbar.

Es gibt zwei Typen von Kunststoffverschlusskappen

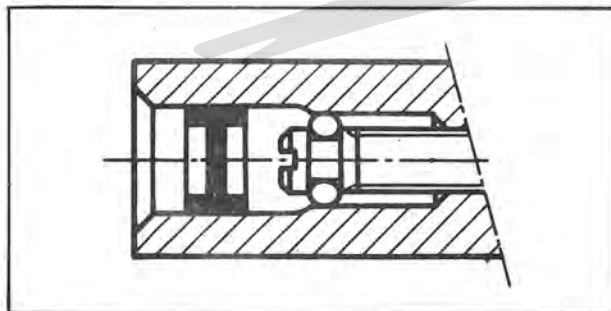
AM EINFACHEN VERGASER.

AM DOPPELVERGASER



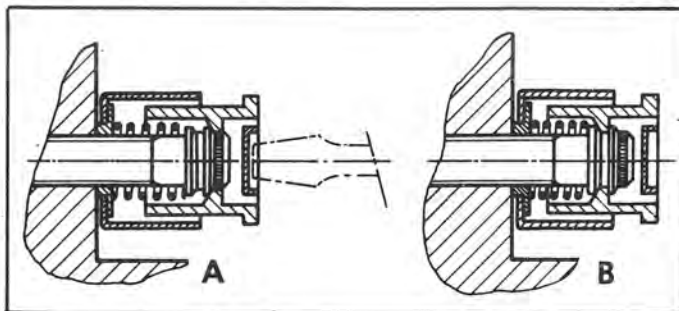
Prinzip

A 14-22



Prinzip

A 14-22



Die Kappe verplombt den Zugang zum Schacht der Leerlaufgemischregulierschraube.

- A - Nicht verriegelte Kappe: wenn sie sich dreht, wird die Leerlaufgemischregulierschraube mitgedreht.
- B - Kappe verriegelt (eingedrückt): sie dreht auf dem Kopf der Leerlaufgemischregulierschraube durch, hat so keine Wirkung auf die Einstellung.

Nach dem Einwirken auf die Leerlaufgemischregulierschraube, ist ein im ET-Lager erhältlicher Stopfen aufzusetzen:

Einfacher Vergaser
Doppelvergaser

ET-Nr. 5 489 718 Y
ET-Nr. 5 501 075 U

Der CO- und CO²-Gehalt bleibt unverändert, jedoch liegt der einzustellende Leerlaufwert für alle Typen bei 800 + ⁵⁰/₀ U/min.

TR 1268/76

Übersetzung von Message 76006

H/UH

22. Juli 1976

A/Gruppe 1

Aus

GS/Gruppe 1

CX/Gruppe 1

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

BENZINFahrzeuge ALLER TYPEN

Einstellung des Leerlaufs und des Gehalts an CO und CO².

Wir teilen Ihnen mit, dass eine gewisse Anzahl von Fahrzeugen schon mit einem "verplombten" Vergaser ausgerüstet sind.

Diese Vorrichtung besteht darin, dass die Schrauben zur Einstellung des Leerlaufgemischs und der Drosselklappenöffnung der 2. Stufe (sofern es sich um einen Zweistufenvergaser handelt) mit Plastikabdeckungen versehen sind.

Der Zugang zu den Schrauben für die Einstellung der Motordrehzahl oder für den Drosselklappenanschlag bleibt möglich.

Bei einem Eingriff am "Leerlaufgemisch" ist es notwendig, die Plastikabschirmung zu zerstören.

Das ET-Lager wird Sie benachrichtigen, wann die Abdeckungen verfügbar sind. Ein Werkzeug zum Aus- und Einbau dieser Abdeckungen wird Ihnen vorgeschlagen, um den Arbeitsvorgang am Fahrzeug zu erleichtern.

Inkrafttreten der Vorschriften bezüglich Vergaserverplombung: spätestens für alle ab 1. Oktober 1976 in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge, gültig für alle Länder EUROPAS ausser Schweden.

Der Franzose

TR 1264/76
Zusatz zum TR 1211/76 und
TR 1212/76
GS/Gruppe 1
A /Gruppe 1

H/UH
Aus

22. Juli 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER und GS

Die Mutter der Riemenscheibe des Ventilators ist geändert. (ET-Nr. unverändert).

Die eine Fläche der Mutter ist geschliffen, deshalb unbedingt einzuhaltende
Einbaurichtung: Die Fläche der Mutter, welche eine Abfasung aufweist, muss
sich auf Seite der Riemenscheibe befinden.

TR 1259/76

Übersetzung von NT 80 G

GS/Gruppe 1

A/Gruppe 1

H/UH

Aus

23. August 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE GS Aller Typen

AMI SUPER

MOTOR

Zylindergehäuse

Ab Mai 1976 sind diese Fahrzeuge mit einem Motor ohne "by-pass" im Gehäuse ausgerüstet. Die Lagerung des "by-pass"-Ventils entfällt.

An diesen Motoren IST ES UNBEDINGT ERFORDERLICH, EINE ÖLFILTERPATRONE MIT INTEGRIERTEM "BY-PASS" ANZUBRINGEN.

Um Fehler zu vermeiden, muss in alle Fahrzeuge, die ab 3. Mai 1976 ausgeliefert worden sind, eine Patrone mit integriertem "by-pass" eingebaut werden.

ERSATZTEILE

PATRONE (mit eingebautem "by-pass"-Ventil)	PURFLUX	FRAM	MANN
ET-Nr.	5 490 672 T	5 490 726 E	5 490 840 U
Kennzeichnung			
Farbe:	Blau	Orange	Schwarz
Beschriftung: (2. Einbau)	Schwarz	Schwarz	Rot
Referenz:	LS 450	PH 2898	≈ 5 490 840 U

WICHTIG:

Bei Fahrzeugen, die vor dem 3. Mai 76 ausgeliefert wurden, ist es verboten, den "by-pass" aus dem Gehäuse auszubauen, wenn dasselbe zum Einbau eines solchen eingerichtet ist.

TR 1213/76
Übersetzung von NT 186 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

17. Februar 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE: 2 CV 6, Dyane 6, Méhari, Ami 8, Lieferwagen 400

MOTOR

Motorgehäuse

Ab 27. Oktober 1975 sind die Motoren:

- M 28 (Kennzeichen am Motorblech: AM 2)
- M 28/1 (Kennzeichen am Motorblech: AK 2)

nicht mehr mit dem Anti-Aufschäumblech AM 222-171a ausgerüstet.

Dies hat eine Änderung des Motorgehäuses zur Folge:

- a) Die Gewindebohrung ($\phi = 5\text{mm}$) am vorderen Lagerdeckel der Nockenwelle entfällt.
- b) Die Gewindebohrung ($\phi = 7\text{mm}$) zur Befestigung der Ölpumpe und zur hinteren Befestigung des Anti-Aufschäumbleches wird zur Blindbohrung.

ERSATZTEILE:

Die Ref. -Nr. des Motorgehäuses bleibt unverändert.

REPARATUR:

Bei einem Eingriff an einem Motorgehäuse mit zwei Gewindebohrungen ($\phi = 5\text{mm}$ und $\phi 7\text{ mm}$) (in den Schmierkreis mündende Bohrungen) müssen unbedingt entweder:

- ein Anti-Aufschäumblech montiert, oder
- die beiden Bohrungen durch:
 - 1 Schraube M 5 x 12 (Nr. 23.659 019 A), versehen mit einer Kontaktscheibe (Nr. 22 902 019P),
 - 1 Schraube M 7 x 12 (Nr. 23 718 019 E), versehen mit einer Flachscheibe (Nr. 22 482 019 X) und einer Kontaktscheibe (Nr. 22 904 019 D) verschlossen werden.

Diese beiden Schrauben müssen mit LOCTITE FRENETANCH montiert werden.

TR 1211/76
Übersetzung von NT 78 G
A/Gruppe 1

U/UH
Aus

17. Februar 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

AMI SUPER - ALLER TYPEN

M O T O R

Steuerräder

Ventilatorriemenscheibe

Seit November 1975 sind die Steuerräder auf der Kurbelwelle mit Hilfe eines Sicherungsringes seitlich arretiert. Der Anzug der Ventilatorriemenscheibe ist durch eine elastische Scheibe ergänzt.

Dieser Einbau erfordert:

- die Änderung der Kurbelwelle (Kehle zum Aufnehmen des Sicherungsringes),
- die Schaffung von Steuerrädern mit Anlaufscheibe aus einem Stück,
- die Schaffung eines Sicherungsringes,
- die Änderung der Ventilatorriemenscheibe,
- die Schaffung einer elastischen Scheibe.

REPARATUR

WICHTIGE ANMERKUNG: Die neue Bauart erfordert:

- eine Einbaurichtung für die elastische Scheibe (siehe Seite 2),
- eine Erhöhung des Anzugsmomentes der Mutter der Ventilatorriemenscheibe 220 bis 240 Nm (22 bis 24 mkp).

Der Einbau einer alten Riemenscheibe mit einem neuen Steuerrad ist verboten (die Auflagefläche der aufeinanderliegenden Teile ist zu gering).

Man kann die früheren Steuerräder auf einer neuen Kurbelwelle anbringen, unter der Bedingung, dass man keinen Sicherungsring einbaut.

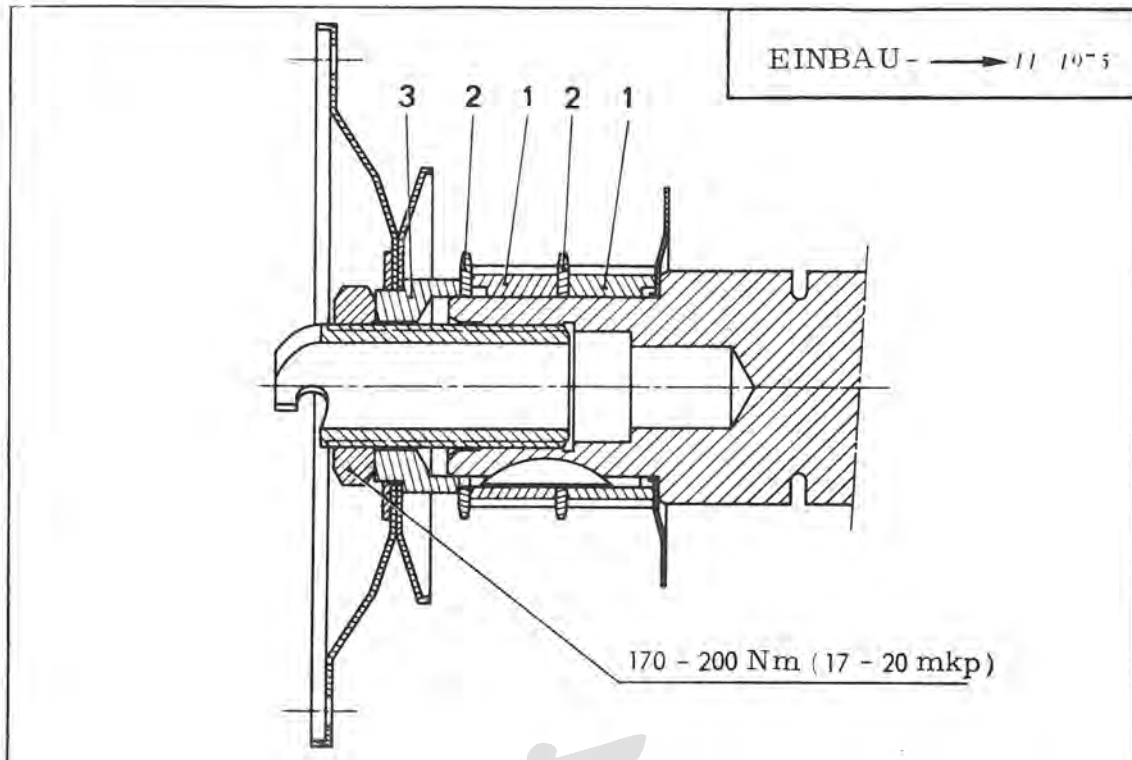
Es besteht dagegen die Möglichkeit, die elastische Scheibe einzubauen, unter der Voraussetzung, dass ihre Einbaurichtung beachtet und die Mutter dem erhöhten Anzugsmoment entsprechend angezogen wird.

An einer neuen Kurbelwelle kann man ein altes und ein neues Steuerrad anbringen. In einem solchen Falle muss das neue Steuerrad vorn angebracht werden. Man kann dann den Sicherungsring und die elastische Scheibe einbauen (auf die Einbaurichtung achten, und die Mutter mit dem neuen Anzugsmoment anziehen). Jedoch ist es ZWINGEND notwendig eine neue Ventilatorriemenscheibe einzubauen.

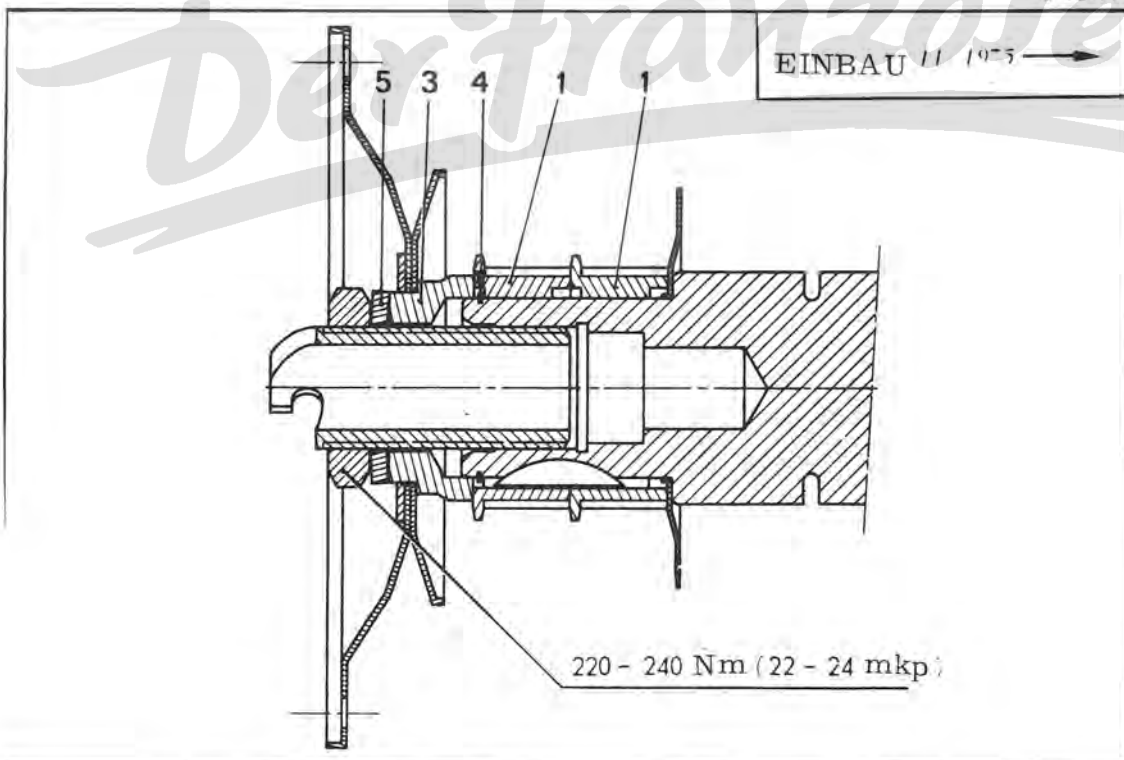
ERSATZTEILE

Sobald die Bestände erschöpft sind, wird das ET-Lager nur noch neue Teile liefern. Augenblicklich werden nur Kurbelwellen geliefert, die mit einer Kehle für den Sicherungsring versehen sind.

G 12-10



G 12-11



Kenn-Nr.	Bezeichnung	Frühere Nr.	Neue Nr.
1	Steuerrad	GX 01 288 01 A	5 467 379 H
2	Anlaufscheibe	GX 01 289 01 A	
3	Riemenscheibe für Ventilator	GX 05 130 01 B	5 468 348 R
4	Sicherungsring		26 205 919 W
5	Elastische Scheibe		26 195 629 Y

TR 1212/75
Übersetzung v. NT 182 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

14. März 1975

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

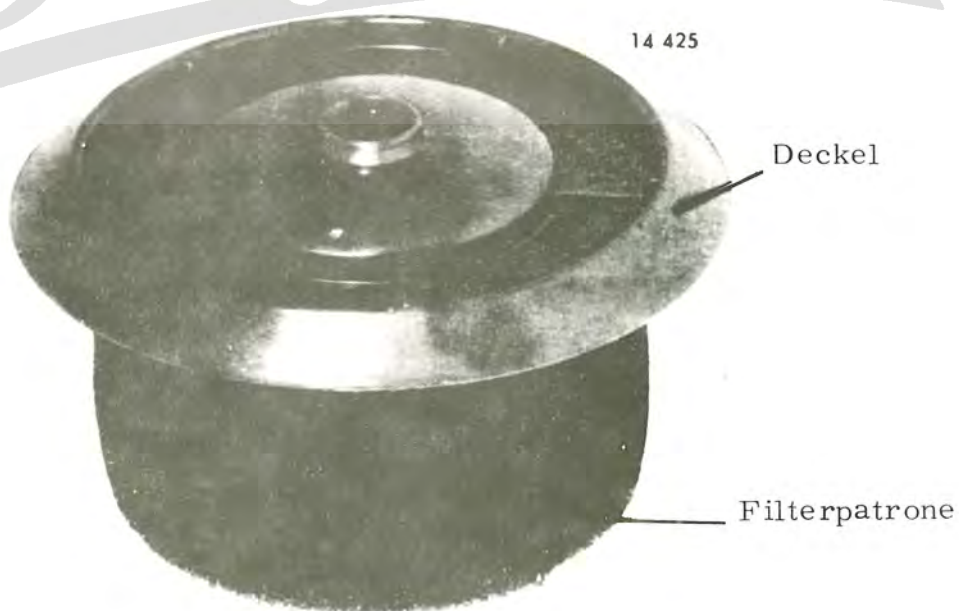
FAHRZEUGE 2 CV 4/6, DYANE 4, MEHARI

Kleinlaster 250 (ausser Übersee),
Kleinlaster 400

M O T O R

Luftfilter

Seit Januar 1975 wurden die Patrone des Luftfilters und der Deckel geändert. Die neue Patrone aus Polyurethan-Schaumstoff wird in einen Kunststoff-Korb montiert, der mit dem Deckel verbunden ist.



ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ET - NR.
Filterpatrone mit Deckel	2 A 5 490 363 J

REPARATUR

Es ist möglich, die bisherige Filterpatrone und Deckel durch ein neues Gesamtteil auszuwechseln.

TR 1208/75
 Übersetzung v. NT 44 GEN
 A/Gruppe 1, D/Gruppe 1
 GS-SM/Gruppe 1
 CX/Gruppe 1

H/UH
 Aus

12. Februar 1975

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE ALLER TYPEN

ZÜNDKERZEN

Zugelassene Typen,
 nach Fahrzeugen und Lieferanten.

Die Verwendung eines für einen Motor nicht geeigneten Zündkerzentyps kann, wenn die Zündkerze zu kalt ist, eine schnelle Verschmutzung, wenn die Zündkerze zu heiss ist, eine Selbstzündung verursachen.

Die nachfolgende Tabelle kann noch erweitert werden. Sie wird der Zulassung neuer Zündkerzentypen entsprechend berichtigt werden.

LIEFERANT	AC		BERU	BOSCH		CHAMPION		EYQUEM		* FI.	MARELLI	SEV-MARCHAL											
E. T. NUMMER	AYB 212-7		GX 06 18803 A		5 447 193 V	AZ 212-7 A		5 406 176 H	DX 212-7 B	GX 06 18806 A	GX 06 18810 A	AM 212 207 A		KN 0791			ZC 9456074 U	ZC 9457707 U	GX 06 18802 A				
LIEFERANTEN KENN-NR.	42 F	41 FS	40,8 XLS	240-14	230-14 3 A	MAG-340 T 2 SP	W 225 T 1	W 240 T 1	W 200 T 30	L 85	L 82 Y	N 6 Y	755	K 800 LJ	800 LS	F. 33 LP	CW 7 BT	CW 8 BT	CW 7 P	35	34	34 H	
2 CV 4	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
2 CV 6	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
DYANE	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
DYANE 6	▲						▲						▲				▲	▲				▲	
MEHARI	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
Kleinlieferwagen 250	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
Kleinlieferwagen 400	▲						▲			▲			▲				▲				▲		
AMI 8 Alle Typen	▲						▲						▲					▲				▲	
AMI SUPER			▲		▲				▲			▲			▲								▲
GS 1015 cm ³ → JUNI 1972 ■		▲		▲				▲			▲											▲	
GS 1015 cm ³ JUNI 1972 → ■■			▲		▲				▲			▲			▲								▲
GS 1220 cm ³ Alle Typen			▲		▲				▲			▲			▲	▲							▲
GS Birotor						▲								▲									

* FIRESTONE

■ → JUNI 1972 = → Motor 0612 066 950 u. → Motor 0600 007 861 = mit kurzem Gewindenschaft
 ■■ JUNI 1972 → = Motor 0612 066 951 → u. Motor 0600 007 862 = mit langem Gewindenschaft

▲ ERSTAUSSTATTUNG ▲ GENEHMIGTE TYPEN

FOURNISSEUR	AC		BERU	BOSCH		CHAMPION		♦ EYQ.	* HI:	LODGE	MARELLI	SEV-MARCHAL													
E. T. NUMMER	5 433 738 V			5 417 768 H	5 406 176 H	5 451 444 B	DX 212-7 A	5 425 202 M	5 403 277 X		DX 212-7 C	5 417 770 E	5 433 737 J	5 417 769 U											
LIEFERANTEN KENN-NR.	42 FS	43 F	42 XLS	240-14	175-14,3 A	W 175 T 30	W 200 T 30	W 215 T 30	W 225 T 35	L 87 Y	N 7 Y	N 9 Y	N 10 Y	705 S	707 L.S	M.43	HN	HNY	Golden H	Golden HL	CW 7 LP	CW 78 LP	CW 7 N	35-1 B	GT 34-5 H
AUTOBIANCHI A 111							▲						▲								▲				
AUTOBIANCHI A 112								▲			▲											▲			
AUTOBIANCHI A 112 ABARTH								▲			▲											▲			
DS 20	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
D Super - D Special	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
D Super 5	▲			▲					▲	▲				▲		▲	▲	▲	▲				▲	▲	
BREAK 20 alle Typen	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
DS 23	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
BREAK 23 alle Typen	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
DS 23 elektr. Einspr.	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
CX 2000	▲			▲					▲	▲				▲		▲							▲	▲	
SM Vergaser			▲		▲	▲							▲		▲					▲	▲				▲
SM Borg-Warner (U.S.A.)			▲		▲	▲							▲		▲					▲	▲				▲
SM elektr. Einspri.			▲		▲	▲							▲		▲					▲	▲				▲
C 35	▲								▲					▲										▲	
H		▲																						▲	

* HITACHI

♦ EYQUEM

TR 1230/74
Übersetzung v. NT 5 AMS
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

5. April 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER

aller Typen

M O T O R

Luftfilter

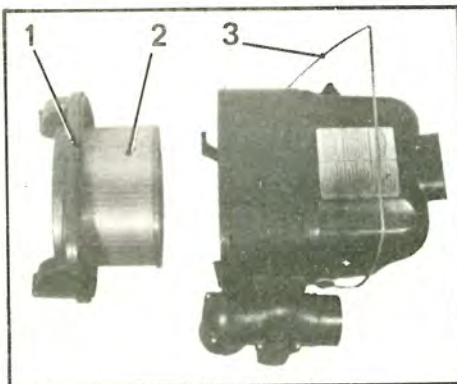
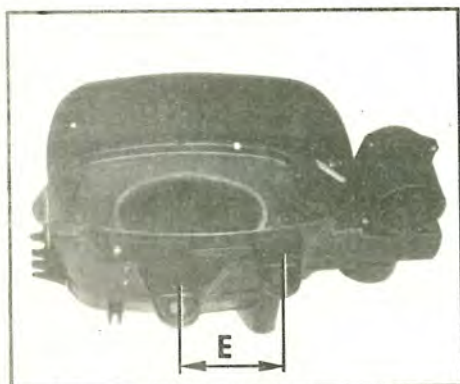
Ab Januar 1974 sind bei den Fahrzeugen Ami Super die Luftfilter MIOM und ihre Befestigungen geändert. Hierdurch ergeben sich folgende Änderungen.

A - LUFTFILTER

I. Alle Länder

- Filtergehäuse aus Kunststoff mit direkt angeschweissten Befestigungslaschen
- Der Abstand (E) der Befestigungsbohrungen wurde geändert.
- Kunststoffdeckel (1) und Filterelement (2) untrennbar mit Deckel verbunden.
- Ein einziger Riegel (3) zum Verschliessen des Deckels.

12 729

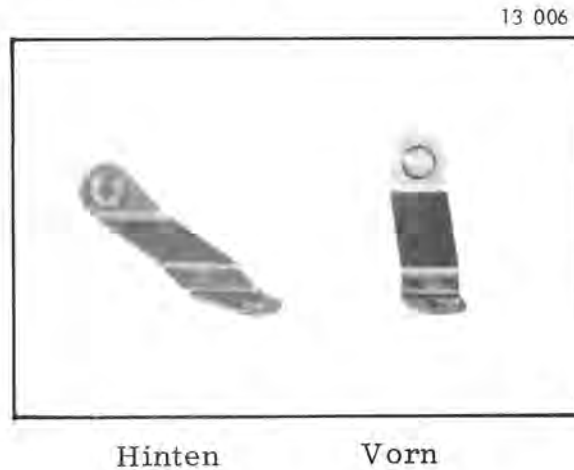


ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	NEUE NRN.
Luftfilter MIOM, mit Thermostatgehäuse	2 G 5 450 417 N
Luftfilter MIOM, ohne Thermostatgehäuse	2 G 5 450 418 Z
Filterelement, mit Deckel	2 G 5 450 421 G

B - BEFESTIGUNG AM MOTOR

Neue Halterungen zur Befestigung am Motor, die gleichen bei jedem Typ.



ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	NEUE NRN.
Hintere Halterung für Filter	1 G 5 450 431 R
Vordere Halterung für Filter	1 G 5 450 434 Y

REPARATUR

Es ist möglich, die früheren Filter durch die neuen zu ersetzen unter der Bedingung, dass man die entsprechenden Befestigungshalterungen auswechselt.

TR 1223/74
Übersetzung v. NT 7 AMS
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

1. April 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER
Aller Typen

M O T O R

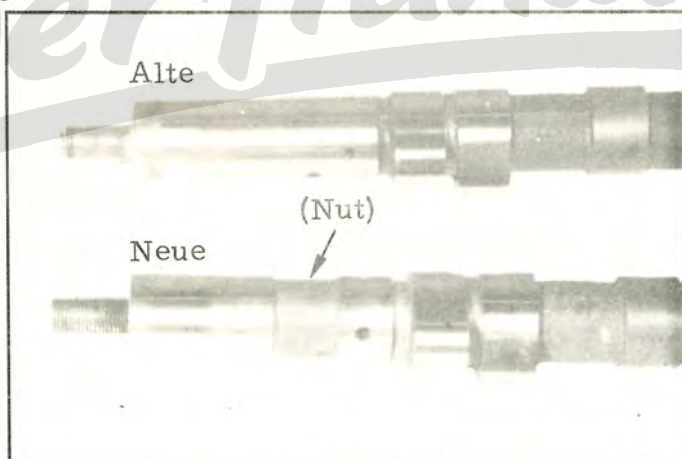
Nockenwellen - Zylinderköpfe

Seit Januar 1974 entfallen die Nockenwellenbuchsen in den Zylinderköpfen und den hinteren Lagerdeckeln.

Hierdurch ergibt sich eine Änderung der Nockenwellen und der Zylinderköpfe.

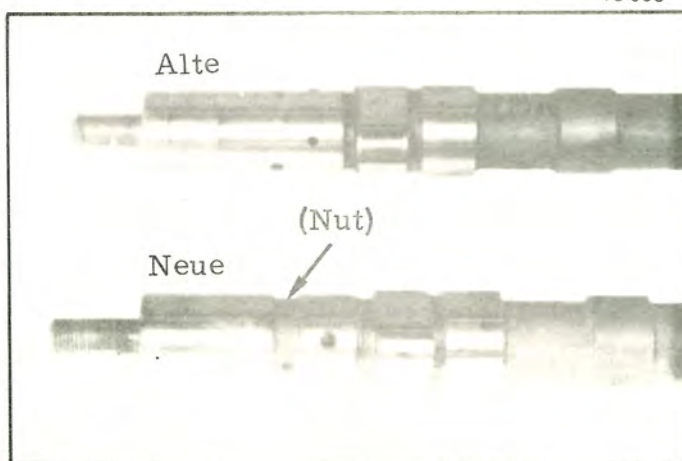
Rechte Nockenwelle

13 007



Linke Nockenwelle

13 008

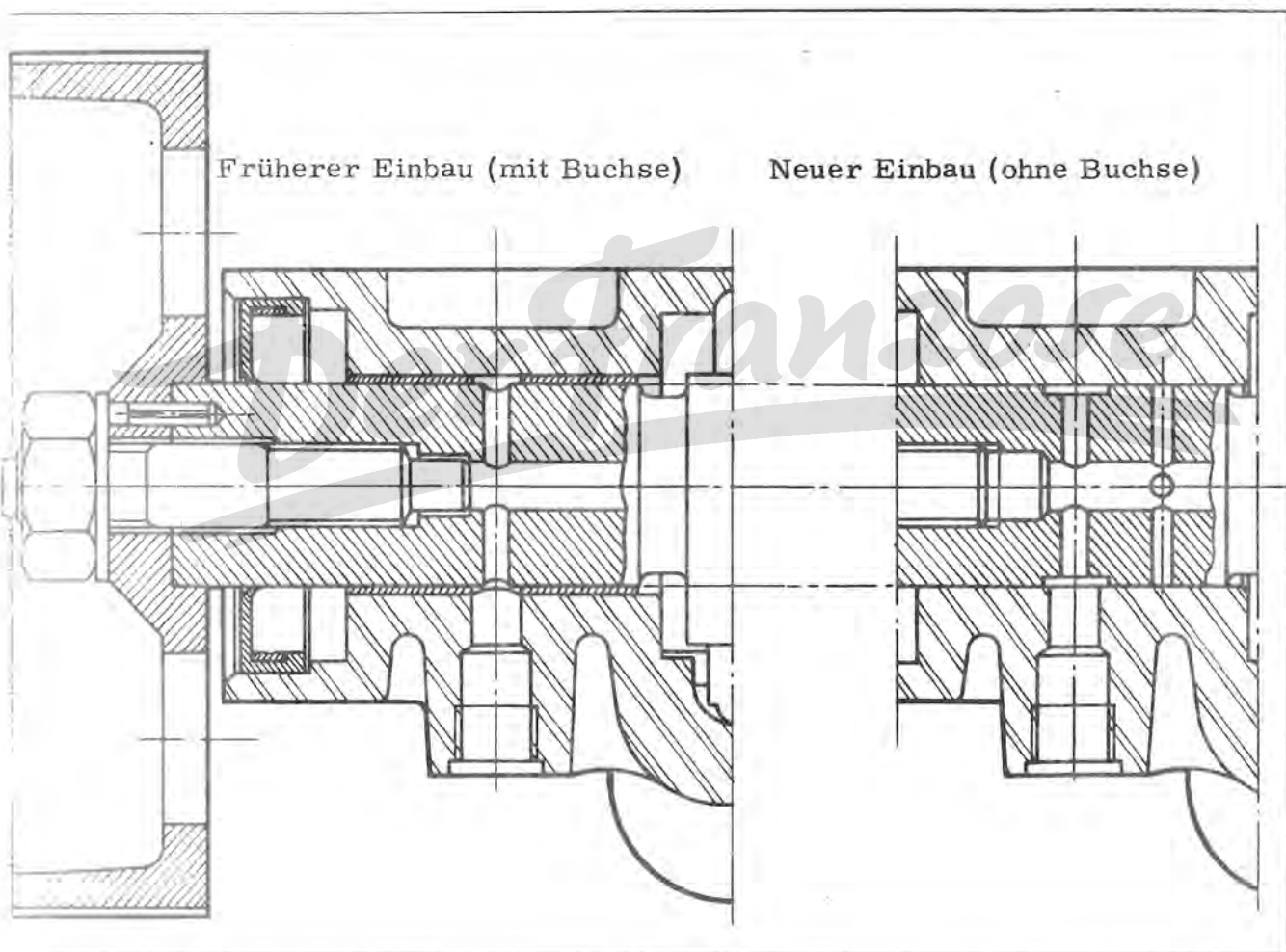


ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	NEUE NUMMERN
Linker Zylinderkopf, ohne Ausrüstung, mit Führungen und Sitzen	GX 01 188 02 B
Rechter Zylinderkopf, ohne Ausrüstung, mit Führungen und Sitzen	GX 01 189 02 B
Linke Nockenwelle mit Kipphebeln	2 G 5 456 894 R
Rechte Nockenwelle mit Kipphebeln	2 G 5 456 893 E

REPARATUR

G. 12-f



Nach Erschöpfung der Bestände liefert das Ersatzteillager nur noch die neuen Nockenwellen.

Früheren Zylinderköpfe werden immer noch geliefert.

Ist möglich, die neuen Nockenwellen (mit Nut) in frühere und neue Zylinderköpfe einzubauen.

WICHTIG! DIE FRÜHERE NOCKENWELLE (OHNE NUT) DARF AUF KEINEN FALL IN DEN NEUEN ZYLINDERKOPF (OHNE BUCHSE) EINGEBAUT WERDEN.

Beim Serieneinbau ist der Einbau einer Nockenwellenbuchse in einen Zylinderkopf in zweiter Ausführung zulässig.

TR 1217/74
Übersetzung v. NT 178 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

12. März 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE

2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane - Dyane 6

Mehari-Lieferwagen 250 u. 400 - Ami 8 alle Typen

M O T O R

Kurbelwelle

Seit Januar 1974 können Motoren für 2 CV und 3 CV, welche serienmässig eingebaut oder vom ET-Lager geliefert werden, mit einer Kurbelwelle ausgestattet werden (zweite Möglichkeit), bei der der vordere und hintere Hauptlagerdurchmesser um 0,25 mm reduziert ist. Die Lagerschalen werden entsprechend geändert.

ANMERKUNG: Der Dichtungsring des hinteren Lagers bleibt unverändert.

Kennzeichnung der Teile:

In eine halbflache Stelle des vorderen Flansches ist ein R eingeschlagen. Die hintere Lagerschale ist mit roter Farbe gekennzeichnet.

ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ET-Nummer	
	2 CV	3 CV
Hintere Lagerschale der Kurbelwelle (2. Möglichkeit)	1 A 5 432 328 U	1 A 5 432 324 A

TR 1200/74
Übersetzung von NT 177 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

17. Januar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE

2 CV 4, 2 CV 6, DYANE, DYANE 6, MEHARI

Kleinlieferwagen 250 und 400

AMI 8 Alle Typen

MOTOR
Ventilstößel

Seit September 1973 werden die in Serie montierten oder vom ET-Lager verkauften 2 und 3 CV-Motoren als zweite Bauart mit Ventilstößeln $\varnothing$ 24,2 mm ausgerüstet.

Motoren, die mit diesen Ventilstößeln ausgestattet sind, tragen auf den Motorgehäusehälften zwischen den Stützwulsten der Dichtungen der Schutzrohre den eingeschlagenen Buchstaben B.

Die Ventilstößel sind mit einer weissen, blauen oder schwarzen Farbmarkierung versehen.

ERSATZTEIL

BEZEICHNUNG	ET-NR.
Ventilstößel $\varnothing$ 24,2 (2. Bauart)	AM 124-1 B

Das ET-Lager liefert die Ventilstößel der zweiten Bauart, jedoch nicht die Gehäuse, die nur für die Montage der kompletten Motoren verwendet werden.

TR 1271/73
Übersetzung von Nr. 73011
A/Gruppe 1
GS/Gruppe 1

H/UH
Aus

11. Dezember 1973

FAHRZEUGE GS UND AMI SUPER

Aller Typen

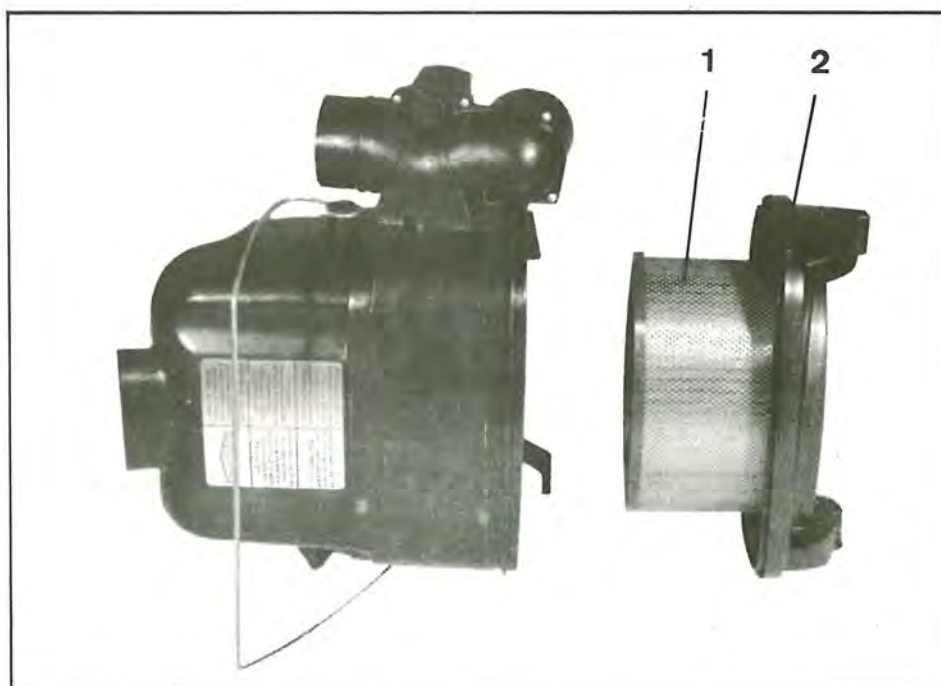
LUFTFILTER

Ab Oktober 1973 ist eine gewisse Anzahl dieser Fahrzeuge mit einem neuen "MIOM"-Luftfilter ausgerüstet worden.

ACHTUNG ! Beim Wartungsdienst 10.000 km "Reinigung des Luftfilters" :
Filterelement (1) nicht trennen, da es integrierender Bestandteil des Deckels (2) ist.

Das Ersatzteilelager liefert den neuen Filter unter folgenden Nummern:

Luftfilter komplett	5 450 417 N
Luftfiltergehäuse	5 450 418 Z
Filterpatrone	5 450 421 G



TR 1267/73

Übersetzung v. 176 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

6. Dezember 1973

A-FAHRZEUGE

(Ausser Rechtslenkung)

Dyane, Dyane 6

Motor - Karosserie

Starterzug

Seit dem 15. September 1973 ist der Starterzug versetzt; er befindet sich rechts vom Lenkrad am früheren Sitz des Starterzuges.

Infolge dieser Änderung ist der Starterzug der AYA 2-Fahrzeuge (Dyane) um 50 mm kürzer; der Starterzug der AYB-Fahrzeuge (Dyane 6) bleibt unverändert. Eine Schutzhülle ist auf beide Züge montiert.

ERSATZTEIL

Bezeichnung	ET-Nr.
Schutzhülle	AY 641 121

REPARATUR

Da das Ersatzteillager nur den Starterzug 2 Y 5 418 345 E liefert, muss dieser, wenn man ihn für das Fahrzeug AYA-2 benutzen will, um 50 mm gekürzt werden. Es ist möglich, den Starterzug an Fahrzeugen zu versetzen, die vor der Änderung herausgekommen sind, wenn diese mit einem Zündanlassschloss mit Diebstahlsicherung ausgerüstet sind.

Hierzu die Haltelasche AY 813 108 verwenden.

Beim Auswechseln eines Wagenkastens oder eines Spritzbleches bei Fahrzeugen, die mit einer Anlasserbetätigung mit Zug oder mit Knopf ausgerüstet sind, muss die ursprüngliche Montage beibehalten werden und es bedarf beim Starterzug des Einbaus der Haltelasche AY 813 108.

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

TR 1254/73
Übersetzung von NT 158 A
A/Gruppe 1
ersetzt TR 488/72

H/UH
Aus

13. Juli 1973

FAHRZEUGE

2 CV 4 (AZ Serie A 2) - 2 CV 6 (AZ Serie KA)
DYANE 4 (AYA 2) - DYANE 6 (AY Serie CB)
MEHARI (AY Serie CA)
AMI 8 (AM 3) - AMI 8 Break (AMF 3)
Lieferwagen 250 (AZU Serie B)
Lieferwagen 400 (AK Serie AK)

VERGASER

Abgasentgiftung

Seit dem 29. August 1972 sind die A-Fahrzeuge aller Typen mit einem Vergaser ausgerüstet, der den Normen der Abgasentgiftungsvorschriften entspricht.

Die Hauptdüse der ersten Stufe ist geändert und ihr Sitz im Vergasergehäuse, dessen neue Form den Zugang zu dieser Düse gestattet, ist geändert.

ANMERKUNG :

Die CO- und CO²-Werte für jeden Typ wurden durch ministerielle Erlasse bestimmt und wurden vom Hersteller bei Auslieferung der Fahrzeuge genau beachtet.

Diese Werte dürfen bei Überholungs- und Pflegearbeiten oder sonstigen Eingriffen an den mechanischen Teilen nicht verändert werden.

Es wird also empfohlen, die LeerlaufEinstellung durchzuführen, unter Verwendung :

- entweder eines "Infra-rot" - Abgastester, der vom Eichamt typgeprüft wurde,
- oder eines "Katalyse"-Kontrollgerätes zur Vergasereinstellung im Leerlauf.

WICHTIG !

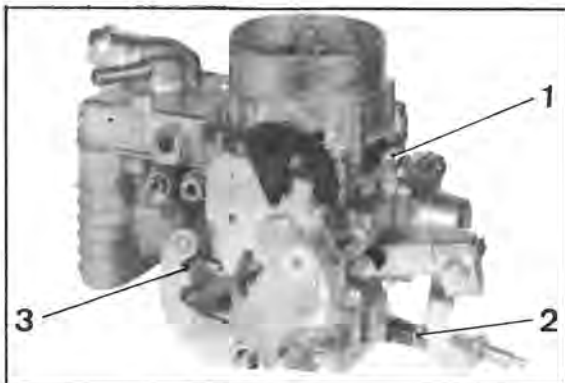
Die "Katalyse"-Kontrollgeräte zur Vergasereinstellung im Leerlauf sind WERKSTATT-Geräte, die auf keinen Fall anstelle der "Infra-rot"-Geräte zur Durchführung offizieller Messungen benutzt werden dürfen.

VERGASER SOLEX 34 PICS ⁶ UND 34 PCIS ⁶			
EINBAU AUF FOLGENDE FAHRZEUGE			
AZ-A 2 AYA 2 AZU-B Motor A. 79/1		AZ-KA AY-CA AK-AK Motor M. 28/1	
BEZEICHNUNG	ET-Nummern	BEZEICHNUNG	ET-Nummern
SOLEX 34 PICS ⁶ -Markierung 121 (ohne Leerlaufbremse)	1 A 5 414 316 L	SOLEX 34 PICS ⁶ -Markierung 123 (ohne Leerlaufbremse)	1 A 5 414 314 P
SOLEX 34 PCIS ⁶ -Markierung 122 (mit Leerlaufbremse)	1 A 5 414 317 X	SOLEX 34 PCIS ⁶ -Markierung 124 (mit Leerlaufbremse)	1 A 5 414 315 A
TECHNISCHE DATEN			
Lufttrichter 28 Hauptdüse 155 Luftkorrekturdüse AB Leerlaufdüse 40 Beschleunigerdüse 50 Pumpeneinspritzdüse 35 Schwimmernadelventil 1,3		Lufttrichter 28 Hauptdüse 165 Luftkorrekturdüse AC Leerlaufdüse 42,5 Beschleunigerdüse 52,5 Pumpeneinspritzdüse 40 Schwimmernadelventil 1,3	

Einstellung des Leerlaufs 800 ± 50 U/min Einstellung des Leerlaufs 800 ± 50 U/min

I. - EINSTELLUNGEN DER VERGASER 34 PICS⁶ UND 34 PCIS⁶

10233



WICHTIGE ANMERKUNGEN:

Der Vergaser wird durch den Hersteller eingestellt. Die Position der Anschlagsschraube (3) der Drosselklappe wird mit Hilfe eines Mikrometers betimmt, AUF KEINEN FALL DARF DIESE SCHRAUBE VERSTELLT WERDEN. Nur die Zusatzluftschraube (1) und die Gemischregulierschraube (2) dürfen verstellt werden, um die richtige Leerlaufdrehzahl zu erhalten.

Bei schlechter Funktion des Motors und vor jedem Eingriff am Vergaser ist es unerlässlich, folgende Punkte zu überprüfen :

- das Ventilspiel,
- die Zündanlage, insbesondere die Zündkerzen,
- die Frühzündkurven des Verteilers und die dynamische Einstellung des Zündverteilers,
- die Sauberkeit des Vergasers. (Die Kanäle mit Pressluft durchblasen).

EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHLE UND DES CO-UND CO²-GEHALTES (Öltemperatur zwischen 70° und 80° C)

A. FAHRZEUGE OHNE FLIEHKRAFTKUPPLUNG (34 PICS⁶).

1. Auf Schraube (1) einwirken, um die richtige Drehzahl von 800 ± 50 U/min zu erhalten.
2. Mit Hilfe der Schraube (2) das Gemisch so regulieren, dass man folgende Werte erhält :
 - CO-Gehalt = 0,8 - 1,6 %
 - CO²-Gehalt = 9 - 12,5 %

ANM. :

Diese Werte müssen erzielt werden unter Einhalten der in Abs. 1 angegebenen Leerlauf-Drehzahl sowie der Motortemperatur. Diese beiden Prüfvorgänge müssen also gleichzeitig erfolgen.

B. FAHRZEUGE MIT FLIEHKRAFTKUPPLUNG (34 PCIS⁶)



1. Bei in mittlerer Raste eingehängter Einhängelasche (8) der Rückholfeder (7) betätigt man die Zusatzluftschraube (1) so, dass die Leerlaufdrehzahl sich an der Grenze der Mitnahme der Kupplungsstrommel (Schleifen) befindet, dann die Drehzahl um etwa 50 U/min zurücknehmen.

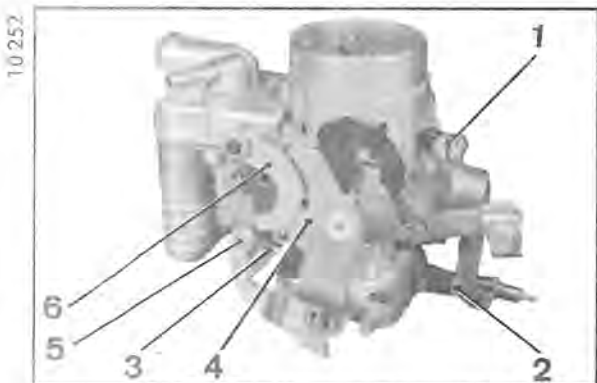
2. Mit Hilfe der Schraube (2) das Gemisch so einstellen, dass man einen :
 - CO-Gehalt von 0,8 - 1,6 %
 - CO²-Gehalt von 9 - 12,5 %
 erhält.

ANM. :

Diese Werte müssen erzielt werden unter Einhalten der in Abs. 1 angegebenen Leerlaufdrehzahl sowie der Motortemperatur.

Diese beiden Prüfvorgänge müssen also gleichzeitig erfolgen.

EINSTELLUNG DER LEERLAUFBREMSE

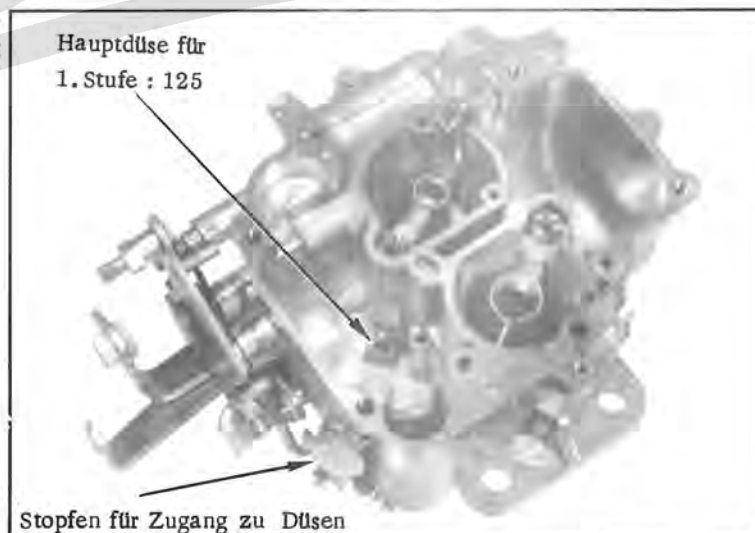


Kräftig Gas geben, dann den Gashebel loslassen. Zwischen dem Augenblick, wo der Hebel (5) mit dem Hebel (6) der Leerlaufbremse und dem Augenblick, wo das Ende der Anschlagschraube (3) der Drosselklappe mit dem Betätigungsnocken (4) des Starters in Berührung kommt, muss eine Zeit von 1,5-2 Sek. liegen.

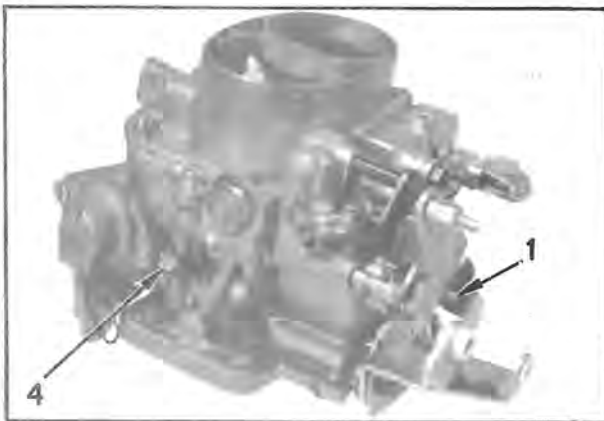
Anderenfalls die Lasche (8) an der Gashebelstange verschieben. (Man reduziert die Zeit durch Spannen der Feder und umgekehrt).

VERGASER SOLEX 26 x 35 CSIC UND 26 x 35 SCIC					
EINBAU AUF FOLGENDE FAHRZEUGE					
AM 3 AMF 3 Motor M 28 (Zugbetätigung)		AY- CB Motor M 28 (Stangenbetätigung)			
VERGASERBEZEICHNUNG	ET-Nummern	VERGASERBEZEICHNUNG	ET-Nummern		
SOLEX 26 x 35 CSIC Markierung 125 (ohne Leerlaufbremse)	1 M 5 414 310 W	SOLEX 26 x 35 CSIC Markierung 127 (ohne Leerlaufbremse)	1 Y 5 414 312 T		
SOLEX 26 x 35 SCIC Markierung 126 (mit Leerlaufbremse)	1 M 5 414 311 G	SOLEX 26 x 35 SCIC Markierung 128 (mit Leerlaufbremse)	1 Y 5 414 313 D		
TECHNISCHE DATEN					
	1. Stufe	2. Stufe		1. Stufe	2. Stufe
Lufttrichter	21	24	Lufttrichter	21	24
Hauptdüse	125	82, 5	Hauptdüse	125	82, 5
Luftkorrekturdüse	1 F 1	2 AA	Luftkorrekturdüse	1 F 1	2 AA
Leerlaufdüse	40		Leerlaufdüse	40	
Pumpeneinspritzdüse	40		Pumpeneinspritzdüse	40	
Schwimmer-nadelventil		1, 7	Schwimmer-nadelventil ...		1, 7
Schwimmerstand		18 + 1 mm	Schwimmerstand		18 + 1 mm
(siehe Photo)			(siehe Photo)		

Einstellung des Leerlaufs $750 \pm \frac{50}{0}$ U/min Einstellung des Leerlaufs $750 \pm \frac{50}{0}$ U/min



II. EINSTELLUNGEN DER VERGASER 26 x 35 CSIC UND 26 x 35 SCIC

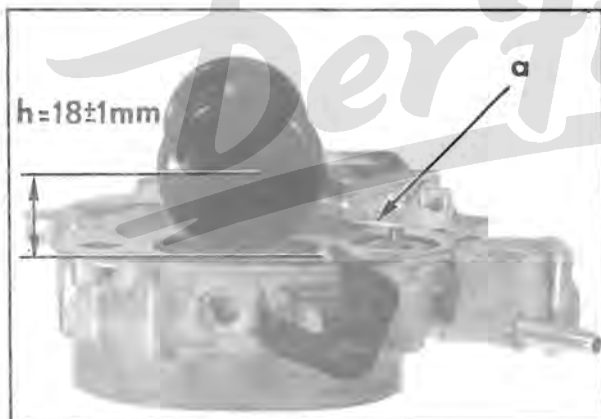


WICHTIGE ANMERKUNGEN:

Der Vergaser ist vom Hersteller eingestellt. Die Position der Anschlag-schrauben (1) und (2) der Drosselklappe für die 1. und 2. Stufe wurde mit einem Mikrometer bestimmt. **AUF KEINEN FALL DÜRFEN DIESE SCHRAUBEN VERSTELLT WERDEN.** Nur die Zusatzluftschraube (3) und die Gemischregulierschraube (4) dürfen zur korrekten Einstellung der Leerlaufdrehzahl verstellt werden. Bei schlechter Funktion des Motors und vor jedem Eingriff am Vergaser ist es unerlässlich, folgende Punkte zu überprüfen:

- das Ventilspiel,
- die Zündanlage, insbesondere die Zündkerzen,
- die Frühzündkurven des Verteilers sowie die dynamische Einstellung,
- die Sauberkeit des Vergasers. (Die Kanäle mit Pressluft durchblasen).

KONTROLLE UND EINSTELLUNG DES BENZINSTANDES



1. Kraftstoffzuführrohr abschliessen.
2. Vergaserdeckel abnehmen.
3. Schwimmer einstellen:
Das zwischen Schwimmerachse und Auflagefläche der Deckeldichtung (Dichtung eingebaut) genommene Mass muss $h = 18 \pm 1$ mm betragen und bei jedem Schwimmer ziemlich gleich sein. (Zulässige Abweichung: 1mm). Anderenfalls die Position des Schwimmers durch Einwirken auf Blechzunge "a" verändern.
4. Deckel aufbauen u. prüfen, ob der Schwimmer nicht an die Gehäusewände stösst.
5. Kraftstoffzuführrohr anschliessen.

EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHL U. DES CO- U. CO²-GEHALTES (Öltemperatur zwischen 70° und 80° C)



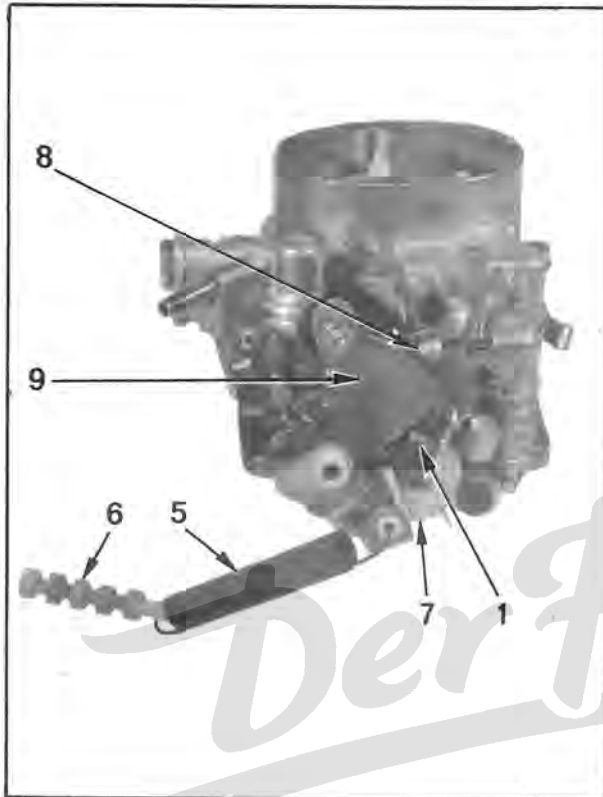
A. Fahrzeuge ohne Fliehkraftkupplung (26 x 35 CSIC)

1. Auf Schraube (3) einwirken u. Leerlaufdrehzahl auf:
 750 ± 50 U/min bringen.
2. Mit Hilfe der Gemischregulierschraube (4) auf dem Abgastester folgende Werte herbeiführen:
 - CO-Gehalt = 0,8 - 1,6 %
 - CO²-Gehalt = 9 - 12,5 %

ANM.: Diese Werte müssen erzielt werden unter Einhalten der in Abs. 1 angegebenen Leerlaufdrehzahl sowie der Motortemperatur. Diese beiden Prüfvorgänge müssen also gleichzeitig erfolgen.

B. Fahrzeuge mit Fliehkraftkupplung (26 x 35 SCIC)

1. Stange (6) zur Einstellung der Rückholfeder (5) am Ansauggeräuschdämpfer richtig einstellen. Mit Hilfe der Schraube (3) die Leerlaufdrehzahl an die Grenze der Mitnahme der Kupplungstrommel (Schleifen) bringen, dann die Drehzahl um etwa 50 U/min zurücknehmen.
2. Mit Hilfe der Schraube (4) das Gemisch so einstellen, dass man einen:
 - CO-Gehalt, von 0,8 - 1,6 %
 - CO²-Gehalt von 9 - 12,5 % erhält.



ANM. :

Diese Werte müssen erzielt werden unter Einhalten der in Abs. 1 angegebenen Leerlaufdrehzahl sowie der Motortemperatur. Diese beiden Prüfungsvorgänge müssen also gleichzeitig erfolgen.

EINSTELLUNG DER LEERLAUF-BREMSE

Kräftig Gas geben, dann Gashebel loslassen. Zwischen dem Augenblick, wo der Hebel (7) der Drosselklappe mit Hebel (8) der Leerlaufbremse und dem Augenblick, wo das Ende der Anschlagsschraube (1) der Drosselklappe mit dem Betätigungs-nocken (9) des Starters in Berührung kommt, muss eine Zeit von 1-2 Sek. liegen.

Einhängeraste der Einstellstange (6) am Ansauggeräuschdämpfer so auswählen, dass diese Zeit von 1-2 Sekunden zustande kommt.

Man reduziert diese Zeit durch Spannen der Feder und umgekehrt.

ERSATZTEILE

Alle diese Vergaser sind beim ET-Lager erhältlich.

WICHTIG ! Einige Fahrzeuge (AMI 8, alle Dyane 6-Typen, "Frankreich"), die vor dem 29. August 1972 herausgekommen sind, sind mit SOLEX-Vergasern (26 x 35) mit Abgasentgiftung ausgerüstet.

Diese Vergaser unterscheiden sich von den oben beschriebenen nur in folgendem:

- ihrem Gehäuse
- Position, Form und Wert der Hauptdüse der 1. Stufe.

TR 1245/73

Übersetzung v. NT 171 A
A/Gruppe

H/UH
Aus

24. Mai 1973

FAHRZEUGE A

Alle Typen

- I. FAHRZEUGE 3 CV, AMI 8 Alle Typen, DYANE 6
2 CV 6, MEHARI, Lieferwagen 400
- II. FAHRZEUGE 2 CV, 2 CV 4, DYANE, Lieferwagen 250

M O T O R

Abdichtung

(Brillendichtung für Stößelrohr)

- I. FAHRZEUGE 3 CV , Motortypen M 28 und M 28/1

Mit diesen Motoren sind folgende Fahrzeuge ausgerüstet:

AMI 8 alle Typen und DYANE 6 (M 28)
2 CV 6, AKS und MEHARI (M 28/1)

- 1. Ab Dezember 1972 ist der Durchmesser des Auflegewulstes der Brillendichtung für die Stößelrohre am Motorgehäuse erhöht worden (Siehe Abbildung 1 und 2).

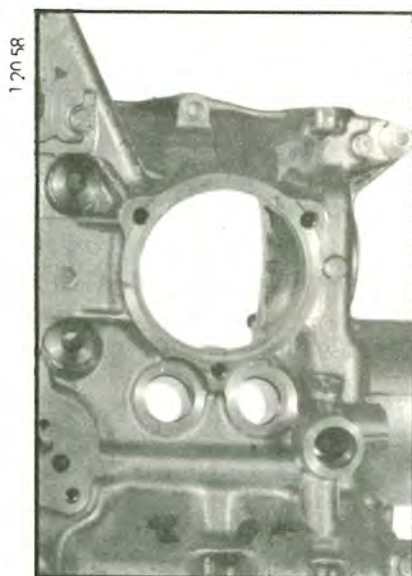


Abb. 1
Gehäuse alter Bauart



Abb. 2
Gehäuse neuer Bauart
mit erhöhtem Auflegewulst

2. Die Motoren sind künftig mit Brillendichtung ohne Wulst ausgerüstet
(Siehe Abbildung 3 und 4)



Abb. 3 Brillendichtung mit Wulst



Abb. 4. Brillendichtung ohne Wulst

WICHTIG: Die Brillendichtungen ohne Wulst müssen unbedingt mit Blechtellern ausgerüstet werden, die zwei Aussparungen aufweisen.
(Siehe Abb. 5 und 6).

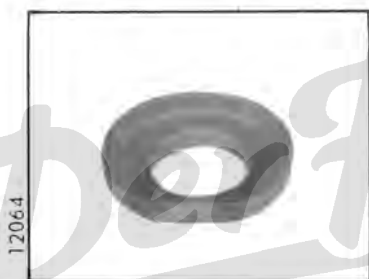


Abb. 5 Alter Blechteller

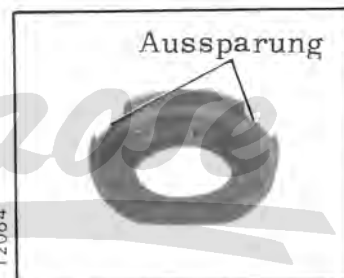


Abb. 6 Neuer Blechteller
Aussparungen für die Montage
der Brillendichtung ohne Wulst

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Referenz-Nr.
Brillendichtung mit Wulst für Stößelrohr	AM 224-95 B
Brillendichtung ohne Wulst für Stößelrohr	OA 5 426 660 K
Blechteller mit Aussparungen	1 A 5438 268 J

REPARATUR

Es ist nicht möglich eine Brillendichtung ohne Wulst auf Motorgehäuse einzubauen, die den erhöhten Auflagewulst nicht aufweisen (Motore vor Dezember 1972).

Es ist nicht möglich Brillendichtungen ohne Wulst mit Blechtellern auszurüsten, die keine Aussparungen aufweisen. (Motore ab Dezember 1972)

Es ist möglich, Brillendichtungen mit Wulst und mit ausgesparten Blechtellern auf jeden Motor einzubauen (Motore vor oder nach Dezember 1972)

ACHTUNG: Beim Einbau der Brillendichtung mit ihrem Blechteller, ist darauf zu achten, dass die Abfasung nach oben gerichtet ist.
(Siehe Abb. 7)

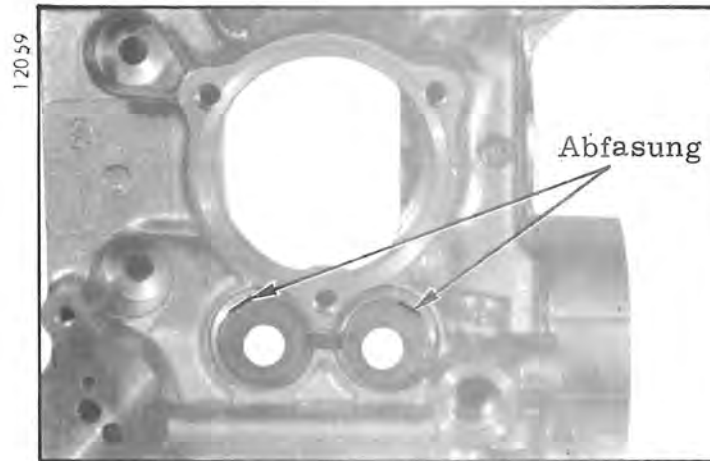


Abb. 7 Bei den Motoren M 28 und M 28/1 müssen die Abfasungen nach oben gerichtet sein

II. FAHRZEUGE 2 CV Motor Typ A 79/1

Mit diesem Motor sind folgende Fahrzeuge ausgerüstet:

2 CV 4, DYANE, Lieferwagen 250 (AZU-B)

Die benötigten Teile und die Reparatur sind identisch mit denen in Absatz I, bis auf die Ausrichtung der Abfasungen der Brillendichtungen und ihrer Blechteller (Siehe Abb. 8).

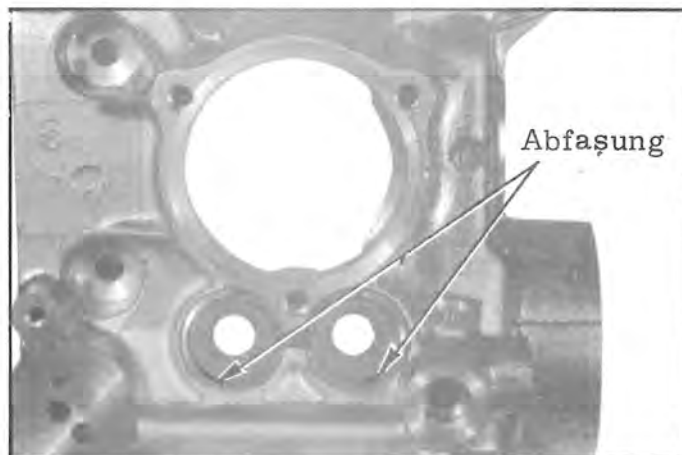


Abb. 8 Bei Motoren A 79/1, müssen die Abfasungen nach unten gerichtet sein.

TR 1241/73
A - Gruppe 1

H/UH

21. Mai 1973

Der Franzose
ÖLKÜHLER

A - MODELLE

Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass grundsätzlich bei geplatzen oder undichten Ölkühlern der Öldruck zu kontrollieren ist.

TR 1233/73
Übersetzung v. NT 169 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

17. April 1973

FAHRZEUGE A

I - AMI 8 - Alle Typen
(AM Serie JA)
(AM Serie JB)
(AM Serie JC)

II - DYANE 6
(AY Serie CB)

MOTOR

Vergaser

- I. Seit dem 19. Januar 1973 sind die Daten der Vergaser SOLEX 26 x 35, Markierung 125 und 126, die auf den Ami 8-Fahrzeugen aller Typen eingebaut sind, geändert.
Die Hauptdüse der 1. Stufe wurde auf 125 erhöht. (Bisher 117,5)
- II. Seit dem 14. Februar 1973 sind die Daten der Vergaser SOLEX 26 x 35, Markierung 127 und 128, die auf den Dyane 6-Fahrzeugen eingebaut sind, geändert.
Die Hauptdüse der 1. Stufe wurde auf 125 erhöht. (Bisher 117,5).

REPARATUR

Es wird geraten, die Vergaser der obigen Fahrzeuge, die ab 29. August 1972 erschienen sind, mit einer Hauptdüse für die 1. Stufe von 125 anstatt 117,5 auszurüsten.

ANM.: Dieses Rundschreiben berichtigt das Rundschreiben TR 488/72 vom 27.11.72. Seite 4, Zeile 12.

Anstelle von: Hauptdüse 1. Stufe = 117,5
lies : Hauptdüse 1. Stufe = 125 = Bestell Nr. Solex 20027.125

TR 1203/73
Übersetzung v. NT 166 A
A/Gruppe 1

H/UH
Aus

24. Januar 1973

FAHRZEUGE A

AMI 8 (Alle Typen)
2 CV 6 (AZ Serie KA)
Dyane 6 (AY Serie CB)
Mehari (AY Serie CA)
Kleinlieferwagen 400 (AK Serie AK)

M O T O R

Motorgehäuse

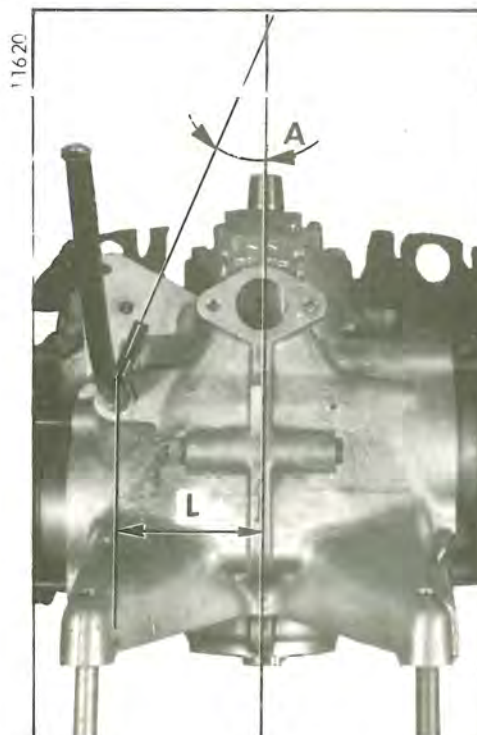
Ab 13. November 1972 sind die Motorgehäuse dieser Fahrzeuge geändert. Der Sitz der Stehbolzen am Motorgehäuse ist erweitert und die Stehbolzen sind verlängert worden.

Länge der Stehbolzen	Alte Bauart	Neue Bauart
Oberer Stehbolzen	234,5 mm	239,5 mm
Unterer Stehbolzen	205,5 mm	210,5 mm

Hierdurch wurde die Anordnung und die Ausrichtung des Führungsrohrs für den Ölmesstab geändert.

Der bisherige Abstand L von 74 mm beträgt nunmehr an den neuen Motorgehäusen 70 mm.

Der Winkel A von bisher $22^{\circ}30'$ ist auf $25^{\circ}30'$ erweitert worden.



BEZEICHNUNG	Alte ET-Nr.	Neue ET-Nr.
Motorgehäuse	8 A 5 415 234 P	8 A 5 427 960 R
Oberer Stehbolzen	AM 114-95 C	0 A 5 427 958 U
Unterer Stehbolzen	AM 114-94 C	0 A 5 427 959 E

ANMERKUNG:

Die Stehbolzen alter Bauart werden weiterhin im ET-Lager zur Verfügung gehalten, um die Instandsetzung der Motorgehäuse alter Bauart zu gewährleisten.

INSTANDSETZUNG

GRUNDSÄTZLICH nur Stehbolzen neuer Bauart an Gehäusen neuer Bauart einbauen.

Stehbolzen neuer Bauart DÜRFEN NICHT an Gehäusen alter Bauart eingebaut werden.

Der Franzose

TR 1202/73
A/Gruppe 1
Übersetzung v. 165 A

H/UH
Aus

11. Januar 1973

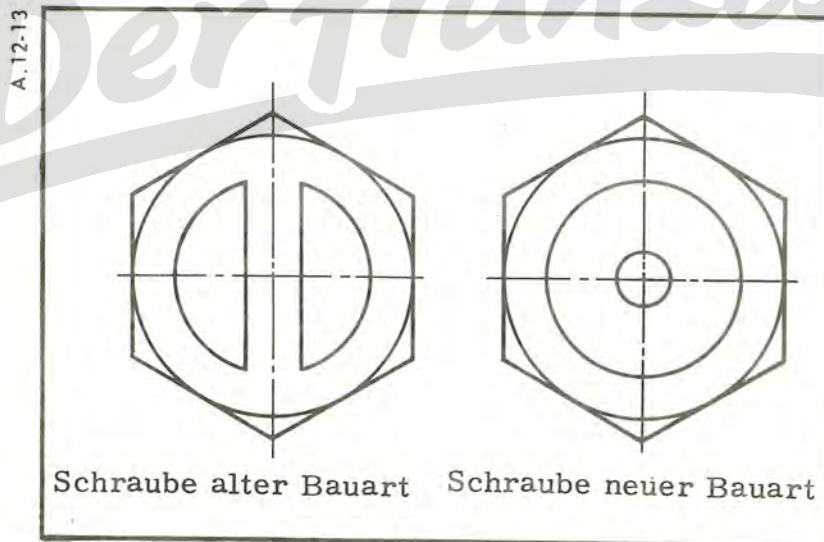
FAHRZEUGE A

2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA)
Dyane 4 (AYA 2), Dyane 6 (AY Serie CB)
Mehari (AY Serie CA)
Lieferwagen 250 (AZU Serie B)
Lieferwagen 400 (AKS)
AMI 8 (AM Serien JA - JB - JC)

MOTOR

Befestigung der Motorschwungscheibe

Ab 10. Oktober 1972 werden die Motoren der Fahrzeuge A (alle Typen) mit neuen Befestigungsschrauben für die Motorschwungscheibe ausgerüstet.



ERSATZTEILE

Im E. T. -Lager stehen die Schrauben alter und neuer Bauart zur Verfügung.

BEZEICHNUNG	ALTE E. T. -NR.	NEUE E. T. -NR.
Befestigungsschraube für Motorschwungscheibe	AM 121-92	OA 5 429 058 A

Instandsetzung

Das Anzugsmoment der neuen Befestigungsschrauben beträgt 4,2 - 4,5 mkg
Das Anzugsmoment der alten Befestigungsschrauben betrug 3,5 - 3,8 mkg

TR 500/72
A - Gruppe 1
SG - Gruppe 1

H/UH

19. Dezember 1972

Kaltstart und Winterschutz

Damit Sie auch auf extreme Fälle des Winterbetriebes vorbereitet und gut informiert sind, beachten Sie bitte die folgenden Hinweise für Sie und Ihre Kunden:

A - Modelle: Zündanlage überprüfen und evtl. Kontakte und Zündkerzen erneuern.
Elektrodenabstand der Zündkerzen auf 0,4 - 0,5 mm einstellen. Batterie überprüfen. Evtl. für den Winter 10 W 30-er Motorenöl verwenden.

2 CV 4,
Dyane 4 Modelle: Zur Verbesserung der Kaltstarteigenschaften an den genannten Fahrzeugen ist es erforderlich, die bisherige Zugfeder der Luftklappe (SOLEX 55 822 002) durch eine neue Zugfeder (SOLEX 56 150 002) auszuwechseln.

Nachstehend die Fahrgestellnummern, ab welchen die neue Feder serienmässig eingebaut ist.

	Motor-Nr.	Fahrgestellnummer	
		AZ 4	AYA
Mech. Kupplung	452000001	7978841	7729033
Fliehk.-Kupplung	452002100	7981482	7731088

Startvorgang: Gaspedal einigemal durchtreten, Shokezug ganz herausziehen und festhalten. Nach Anspringen des Motors Gaspedal langsam durchtreten, um Motor auf Drehzahl zu bringen. Längeres Durchstarten vermeiden, um die Batterie nicht zu schwächen.

GS - Modelle: Grundsätzlich gilt hier das gleiche wie bei den A-Modellen. In extremen Fällen kann ein Überbrückungsrelais zur vorübergehenden Ausschaltung des Vorwiderstandes an der Zündspule eingebaut werden.

Ausserdem:

Erinnern Sie alle Ihre Kunden an die notwendige Tectylisierung der Fahrzeuge! Lesen Sie bitte nochmals unser Rundschreiben KD 4 vom 19.10.71, Sie erweisen Ihrem Kunden einen guten Dienst und verdienen selbst dabei.

Starthilfe bei niedrigen Temperaturen "GS"

Ausser den vorher zu treffenden üblichen Massnahmen empfehlen wir, nach untenstehender Anleitung folgende Einrichtung zu montieren.

Bitte vom ET-Lager besorgen:

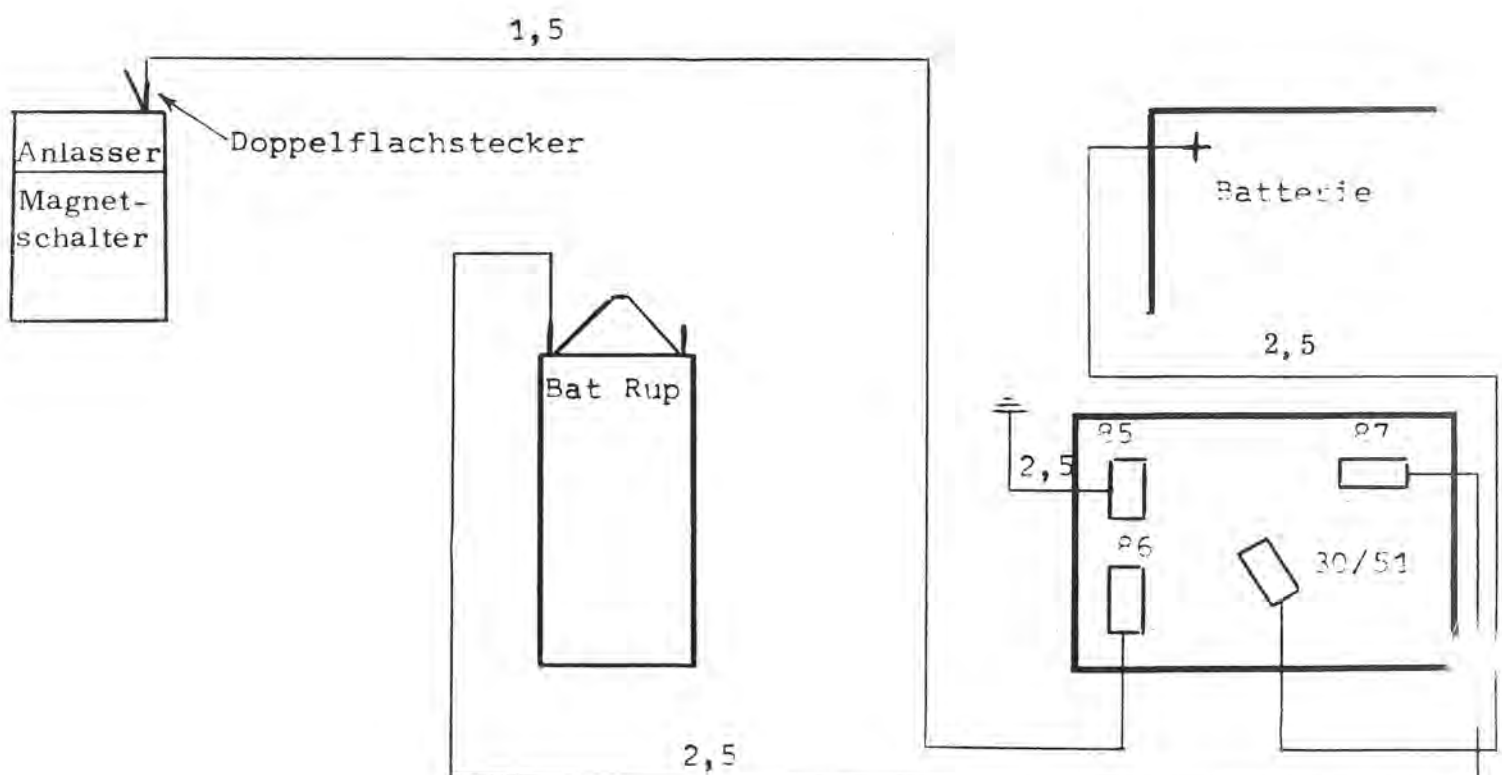
- 1 Arbeitsrelais KN 0070 oder Bosch 0332 003 011
- 1 Kabel 1,5 ϕ
- 3 Kabel 2,5 ϕ
- 1 Flachstecker 1,5 ϕ
- 4 Kabelschuhe 4 mm
- 2 Kabelschuhe 8 mm
- 1 Flach-Doppelstecker

Zündspule:

Kabel 87 zusätzlich an Zündspule (BAT) anlöten oder anschrauben, je nach Zündspulentyp.

Vergaser:

Bitte unbedingt das Kraftstoffniveau auf 26 mm einregulieren. Gemessen von Oberkante Vergasergehäuse bis Kraftstoffspiegel. (Betrifft nur Solex-Vergaser)



TM 728/72
Übersetzung v. NI 239
Gruppe 1

H/UH

19. April 1972

Mitteilung

FAHRZEUGE ALLE MODELLE

KRAFTSTOFFZUFUHR

Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs nach DIN

Die DIN-Norm legt ein Verfahren für die Messung des Kraftstoffverbrauchs fest, welches Werte bestimmt, die reproduzier- und vergleichbar sind. Je nach der Fahrweise und dem Strassenverkehr werden sich in der Praxis unterschiedliche Verbrauchswerte ergeben.

A. BEDINGUNGEN, DIE SICH AUS DER DIN-NORM ERGEBEN

I. FAHRZEUG

Das Fahrzeug, dessen Kraftstoffverbrauch man bestimmen will, muss in allen Punkten der Serienproduktion entsprechen.

Es muss fahrbereit sein und die folgenden Einstellungen müssen nach den Vorschriften des Herstellers durchgeführt sein:

- Einstellung von Vergaser - und Zündanlage,
- Einstellung der Einspritzanlage,
- Reifendruck,
- Viskosität des Motor- und Getriebeöls.

Für die Kontrolle muss der Motor eingefahren sein und seine Betriebstemperatur erreicht haben.

II. BELASTUNG DES FAHRZEUGES

Während der Kontrollfahrt muss das Fahrzeug mit einem Gewicht (Fahrer einbegriffen) beladen sein, welches dem halben Unterschied zwischen dem höchstzulässigen Gesamtgewicht und dem Leergewicht entspricht.

III.- PRÜFSTRECKE

Die genaue Länge der zu durchfahrenden Strecke ist nach dem Strassenprofil zu bestimmen: eine ebene und trockene Strasse auswählen (kurze Steigungen und Abfahrten: Steigungen 1,5 % maximal), ungefähr 10 km lang. Diese Länge muss in beiden Richtungen durchfahren werden, wobei Hin- und Rückfahrt ohne Unterbrechung erfolgen müssen. Auf keinen Fall darf während dieser Kontrollfahrt das Fahrzeug durch seine eigene Schwerkraft fahren.

IV. WETTERBEDINGUNGEN

- Trockenenes Wetter und ein Wind von 3 m/sec maximal.
- Atmosphärischer Druck zwischen 745 und 765 Torr
- Lufttemperatur zwischen 10° und 30° C.

V. PRÜFGESCHWINDIGKEIT

Die Prüfgeschwindigkeit soll über die ganze Fahrstrecke möglichst mit 3/4 der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs gefahren werden. Wenn jedoch die StVZO eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h vorschreibt, so ist die Prüfgeschwindigkeit folgende:

- entweder 3/4 der Höchstgeschwindigkeit, wenn diese unter oder bei 147 km/h liegt. (Fahrzeuge der A-Klasse und Nutzfahrzeuge),
- oder 110 km/h, wenn die Höchstgeschwindigkeit über 147 km/h liegt (Fahrzeuge "G", "D" und "SM").

ANMERKUNG: Definition der Höchstgeschwindigkeit: es ist dies die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges, die entsprechend der Bedingungen der Absätze I, II, IV, VI und III gemessen wurde (wobei die gestoppte Messung in diesem Falle über eine Strecke von genau 1 km anstatt ca 10 km erfolgte).

VI. KRAFTSTOFF

Einen handelsüblichen, in der Betriebsanleitung für das betreffende Fahrzeug vorgesehenen Kraftstoff verwenden.

B. KONTROLLFAHRT ZUR FESTSTELLUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS MIT EINEM KUNDENFAHRZEUG

Die Prüffahrt muss unter den oben beschriebenen Bedingungen erfolgen. Die verbrauchte Kraftstoffmenge sehr genau bestimmen. Für die Messung ein umschaltbares Gerät benutzen, das gestattet, beim Passieren der Anfangs- und Endmarken auf Messung zu schalten.

Den Kraftstoffverbrauch in Litern für 100 km mit Hilfe folgenden Formel bestimmen:

$$K \text{ (in Litern für 100 km)} = \frac{K}{W} \times 100$$

K = Verbrauchte Kraftstoffmenge in Litern

W = Länge der zurückgelegten Wegstrecke in km.

Eine Abweichung von 5 % im Verhältnis zum DIN-Verbrauch ist gestattet, um den unvermeidlichen Unterschieden bei den Prüfbedingungen und den auf den normalen Strassenverkehr zurückzuführenden Umständen Rechnung zu tragen.

TM 727/72
Gruppe 1

H/UH

17. April 1972

Mitteilung

Der Franzose

Nachdieseln

Sie sind bereits darüber unterrichtet, dass durch gesetzliche Vorschriften die Qualität der ab 1. 1. 1972 verkauften Kraftstoffe reduziert wurde und die MOZ- und ROZ-Werte damit gesunken sind.

Aus dieser Massnahme kann, je nach Einsatzbedingungen der Fahrzeuge, beim Abstellen der Motoren ein sog. "Nachdieseln" oder "Nachlaufen" des Motors auftreten. Als Fachleute sind Sie mit dieser Nebenerscheinung vertraut, so dass weitere Erläuterungen nicht notwendig sind.

Wir wollen Sie auf diese Tatsache nur nochmals aufmerksam machen, damit in solchen Fällen dem Kunden gegenüber gleich richtig argumentiert werden kann und unnötige Versuche mit teuren Nacharbeiten von vornherein vermieden werden.

Die Ursache liegt keinesfalls an den Motoren, sondern im heutigen Kraftstoff. Voraussetzung ist natürlich immer, dass die vom Werk vorgeschriebenen Motoreinstellungen korrekt eingehalten sind.

TM 725/72

Übersetzung v. MR 17-1/1

Gruppe 1

H/UH

29. März 1972

Mitteilung

KRAFTSTOFFPUMPE, ALLE TYPEN

DRUCKPRÜFUNG, DICHTIGKEIT DES ANSAUGVENTILS

DICHTIGKEIT DES NADELVENTILS AM VERGASER

Erforderliche Prüfgeräte: 1 Manometer 0-500g (Fa. Muller 441)
1 Gerät D. O. B. der Fa. WILMONDA.

VORBEREITENDE ARBEITEN:

- Motorhaube öffnen,
- Kraftstoffzufuhrleitung am Vergaser abnehmen,
- und am Messgeräteingang anschliessen,
- Schlauch des Messgerätes am Vergasereingang anschliessen,
- Messgerät am Vergaser befestigen (Federklemme)
- Rändelknopf am Messgerät um eineinhalb Umdrehungen lösen,
- Motor anlassen.

DRUCKPRÜFUNG BEI PUMPLEISTUNG GLEICH NULL:

- Rändelknopf am Messgerät festziehen,
- Druck am Manometer ablesen,
Siehe beiliegende Wertetabelle.

DRUCKFESTIGKEIT DES ANSAUGVENTILS PRÜFEN:

- Motor abstellen,
- Zeitnahme für einen Druckabfall von 20 Millibar.

DICHTIGKEIT DES NADELVENTILS AM VERGASER:

- Rändelknopf am Messgerät lösen,
- Motor anlassen und einige Augenblicke drehen lassen,
- Motor abstellen,
- Zeitnahme für einen Druckabfall von 20 Millibar;
- Zeitdifferenz zwischen erster Zeitnahme und eben genannter gibt die Grössenordnung für den Druckverlust an.

ABBAU DES PRÜFGERÄTES:

- Rändelknopf des Gerätes abbauen,
- Motor anlassen und einige Augenblicke drehen lassen,
- Motor abstellen,
- Rändelknopf öffnen,
- Messgerät abbauen,
- Kraftstoffzufuhrleitung am Vergaser anschliessen.
- Motorhaube schliessen.

DRUCK BEI KRAFTSTOFFPUMPLEISTUNG GLEICH NULL

Fahrzeugtyp	Drücke
D alle Typen mit Vergaser	275 bis 325 mB
SB Serie SB	330 mB
GS	250 mB
A alle Typen	180 mB

TM 710/72

H/UH/--

24. Januar 1972

Mitteilung

NEUE KRAFTSTOFFE ab 01.01.72

Durch gesetzliche Vorschrift ist der Bleigehalt des Kraftstoffes reduziert worden, wodurch auch die Oktanzahlen gesunken sind, und zwar jeweils um 2 Punkte:

Normalkraftstoff auf 91,
Superkraftstoff auf 96 - 98 Oktan.

Durch diese Massnahme können unsere Typen 2 CV, DYANE und D-SPEZIAL betroffen sein, die bisher an der Grenze lagen und noch mit Normalkraftstoff betrieben werden konnten.

Solange wir vom Werk keine anderslautenden Informationen haben, weisen Sie Ihre Kunden darauf hin, dass durch diese Änderung des Gesetzgebers im Interesse des Umweltschutzes (Bleigehalt) die Verwendung von Superkraftstoff empfohlen wird, wo bisher noch Normalkraftstoff möglich war.

Der heutige Superkraftstoff der Marken-Fabrikate ist für sämtliche Typen unseres Lieferprogramms ausreichend.

TM 702/72
Übersetzung v. NI 230
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

19. Januar 1972

Mitteilung

A-FAHRZEUGE

2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA)
Lieferwagen 250 (AZU), Lieferwagen 400 (AK Serie AK)
Dyane (AYA 2 Serie A), Dyane 6 (AY Serie CB)
Ami 8 (AM Serie JA), Ami 8 Break (AM Serie SB)

MOTOR

Einstellung der Ventile

Beim Fahren auf der Autobahn kann man mitunter bei einigen Fahrzeugen feststellen, dass die Motorleistung durch teilweisen oder gänzlichen Kompressionsverlust nachlässt.

Bevor man einen grösseren Eingriff vornimmt (z. B. : Ausbau der Zylinderköpfe zum Schleifen der Ventile):

EINSTELLUNG DER VENTILE KONTROLLIEREN

(Die Anfangseinstellung kann sich durch Verringerung des Spiels geändert haben)

DEISE ANOMALIE KANN SICH BEIM GLEICHEN FAHRZEUG WIEDERHOLEN UND MEHRERE EINSTELLUNGEN KÖNNEN NOTWENDIG WERDEN BEVOR SICH DIE VENTILE STABILISIEREN.

EINSTELLUNG DER VENTILE

VENTILE BEI KALTEM MOTOR EINSTELLEN:

Einlass 0,15 - 0,20 mm
Auslass 0,15 - 0,20 mm

EIN VENTIL EINSTELLEN WENN DAS ENTSPRECHENDE VENTIL DES ENTGEGENGESETZTEN ZYLINDERS VOLL GEÖFFNET IST.

TM 757/71
(Übersetzung v. NI 215)
Gruppe 1

H/UH/W
Ausland

27. Juli 1971

Mitteilung

FAHRZEUGE A.T.

MOTOR
GETRIEBE

Beseitigung von porösen Stellen am Gehäuse

Es ist möglich, poröse Stellen an Alu-Gehäusen abzudichten, indem man folgendermassen vorgeht:

I. VORBEREITUNG DER ZU BEHANDELNDEN FLÄCHE

- Mit POLYCLENS entfetten.
- Mit Wasser spülen und mit Pressluft abblasen.
- Mit Alkohol reinigen und erneut mit Pressluft abblasen.

Dieser Arbeitsvorgang ist sehr wichtig, denn die zu behandelnde Fläche muss trocken sein und keine Spur mehr irgendeines Belages an Farbe, Russ oder Fett aufweisen.

Das Erzeugnis POLYCLENS ist bei unserem Ersatzteillager erhältlich.

II. AUFBRINGUNG DES ERZEUGNISSES AUF DIE VORBEREITETE FLÄCHE

Eines der folgenden Erzeugnisse verwenden:

1. METALIT (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis ist wasserundurchlässig und nicht in Benzin löslich. Es widersteht einer Hitze bis 150° C und verträgt hohe Drücke.

Es ist eine Alu-Legierung und dient zur Verstopfung von Löchern, porösen Stellen, ja sogar Rissen.

VERWENDUNG: Das METALIT wie Kitt mit einem Spachtel in einer oder mehreren Lagen aufbringen. Falls erforderlich, die letzte Schicht nach dem Trocknen mit der Feile bearbeiten.

ACHTUNG: Dieses Erzeugnis ist sehr leicht brennbar.

2. SILATIC 733 RTV (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis gestattet, obwohl es nach dem Trocknen schmiegsam bleibt, jede poröse Stelle abzudichten, die nicht unter Druck steht, ausser wenn dieser Druck auf Reparaturseite ausgeübt wird.

Ein Maximum an Festigkeit wird nach 72 Stunden erreicht, aber die Verwendung des Gehäuses ist 2 Stunden nach der Reparatur möglich.

VERWENDUNG: Das Erzeugnis mit Hilfe des Aufbringungsendes aufbringen. Nach dem Aufbringen nicht mehr berühren. Die Trocknungszeit hängt von der Feuchtigkeit der Umluft ab.

ACHTUNG: Wenn etwas von diesem Erzeugnis mit dem Auge in Berührung kommt, das Auge mit klarem Wasser auswaschen und einen Augenarzt konsultieren. Längeren Kontakt des Erzeugnisses mit der Haut vermeiden.

3. DEVCON (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis enthält 80% Aluminium und 20% Kunstharz. Es wird geliefert in drei Flüssigkeitssorten je nach der durchzuführenden Reparatur.

DEVCON F Paste
DEVCON F2 flüssig
DEVCON F3 sehr dünnflüssig

Diese Erzeugnisse oxydieren nicht und haften fest am Aluminium.

VERWENDUNG: Eine Mischung vorbereiten, so wie es die mitgelieferte Gebrauchsanweisung angibt. Diese Mischung mit einem Kunststoffspachtel aufbringen und 3 bis 4 Stunden je nach der Aussentemperatur trocknen lassen.

4. METOLUX A: (bei unserem ET-Lager erhältlich).

Dieses Erzeugnis setzt sich zusammen aus einem Pulver und einem flüssigen Kunstharz, welches man zu einem festen Teig mischt, der beim Gebrauch ungiftig ist. Es ist stoss- hitze- und abriebfest und widersteht Drücken und Schwingungen.

VERWENDUNG: Eine Mischung entsprechend der mitgelieferten Gebrauchsanweisung vorbereiten. Mischung mit dem Messer oder einer Metall- oder Gummipalette auftragen und ca. 30 Minuten trocknen lassen. Diese Zeit kann je nach Aussentemperatur und Feuchtigkeit variieren. Nach dem Trocknen kann METOLUX A, falls erforderlich, bearbeitet oder poliert werden.

Der Franzose

TR 401/71
(Übersetzung v. NT 137-A)
A-Gruppe 1

H/UH/W
Aus

4. Februar 1971

2 CV 6 (AZ Serie KA)

AKS (AK Serie AK)

DYANE 6 (AY Serie CB)

AMI 8 (AMJA - AMJB - AMJC)

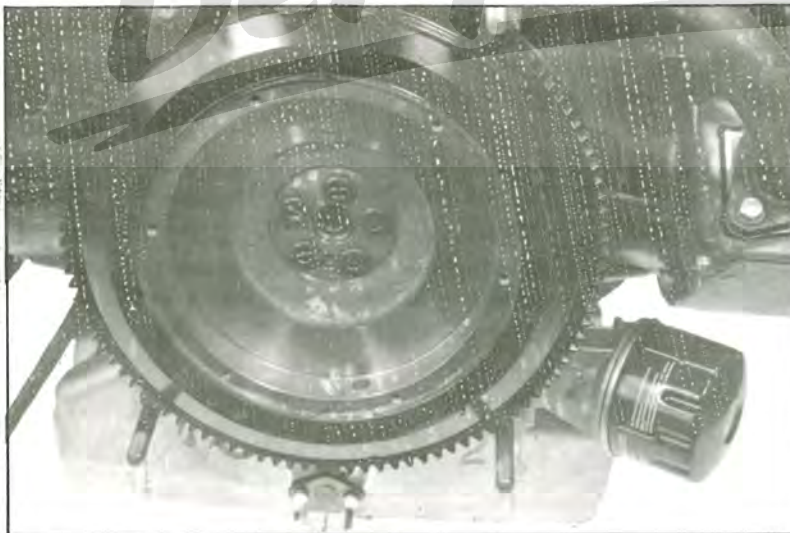
Motor M. 28 - M. 28/1

Ölfilter - Zündkerzen - Ventilator

Änderungen

Ab November 1970 wurden die in die obengenannten Fahrzeuge eingebauten Motore M. 28 und M. 28/1 geändert.

Der im Ölkreislauf sitzende Ölfilter ist ausserhalb des Motorgehäuses angebracht.



I. NEUE ODER GEÄNDERTE TEILE

Motorgehäuse:

Das Motorgehäuse besitzt einen neuen Ölkreislauf und einen für die Aufnahme des Ölfilterhalters vorgesehenen Platz.

Das vordere Lager der Nockenwelle nimmt ein nicht einstellbares Bypass-Ventil auf, welches die Richtungsänderung des Ölflusses bestimmt.

Ölpumpe:

Neuer Rücklaufkreislauf.

Ölpumpendeckel:

Die Dichtigkeit der Ölpumpe wird durch eine Ringdichtung gewährleistet.

Überdruckventil:

Neue Feder 5.403.834.

Ölfilter:

Mit eingebautem Überströmventil AM 223-104 A.

Ölfilterhalter:

Filterpatrone

Nockenwelle

Vorderes Nockenwellenlager

II. FASSUNGSVERMÖGEN DES MOTERGEHAUSES

Nach einfachem Entleeren	2,2	
Nach Entleeren und Auswechseln des Ölfilters	2,4	
Nach Entleeren und Ausbau der Ventildeckel	2,5	
Nach Entleeren, Auswechseln des Ölfilters und Ausbau der Ventildeckel	2,7	

III. REPARATUR UND WARTUNG

Die Anleitung zur Reparatur des Motors erscheint im Nachtrag 3 zum Reparatur-Handbuch 559-1.

Motorölwechsel: Bei der 1000-km-Inspektion; danach alle 5000 km.

Auswechseln des Ölfilters:

Ölfilter anlässlich der 1000-km-Inspektion auswechseln; danach alle 10.000 km.

Ausbau des Ölfilters:

Für den Ausbau des Ölfilters verwendet man den gemäss Abbildung MR 630-14/55 geänderten Schlüssel 1683-T. (Diese Änderung ermöglicht es, den gleichen Schlüssel für sämtliche A- und G-Modelle zu verwenden).

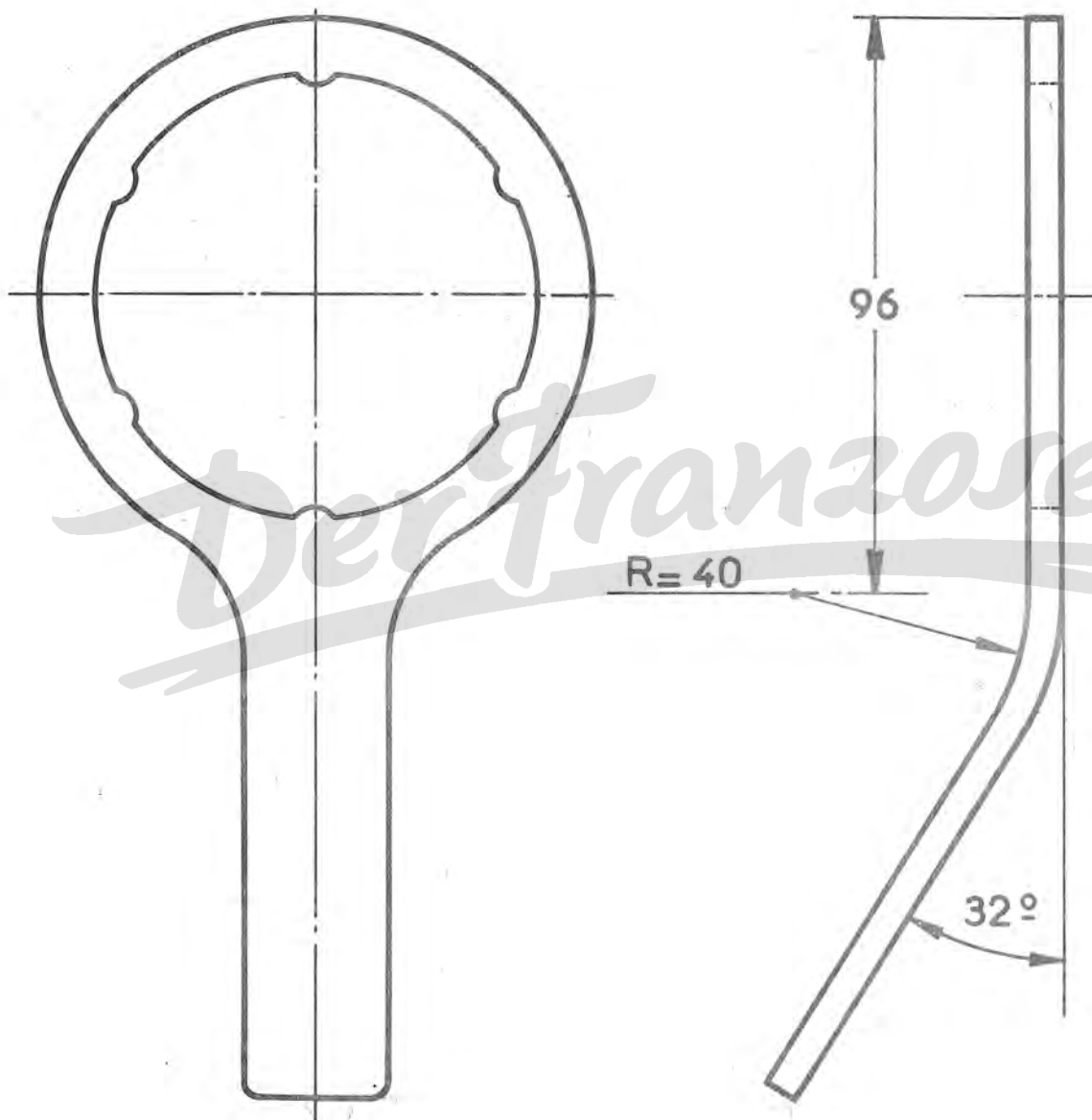
Einbau des Ölfilters:

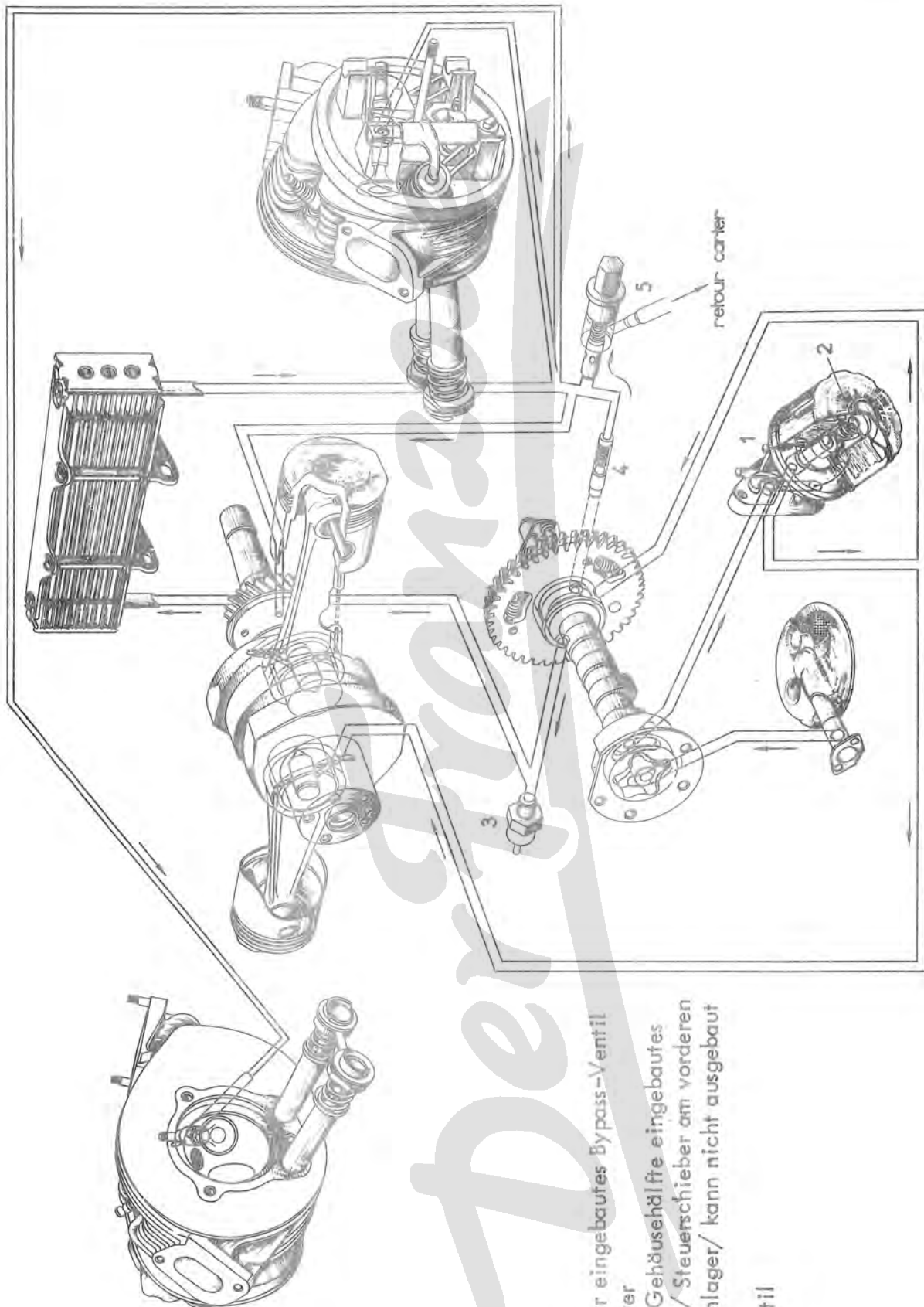
Ölfilter auf den Halter bis zum Anschlag einschrauben, von Hand mit etwa 3/4-Umdrehung festziehen.

Die Anleitungen für die Öldruckkontrolle wurden für alle Motore M.28 und M.28/1 geändert.

Man prüft den Druck, indem man ein Manometer anstelle des Öldruckschalters an der linken Gehäusehälfte anschliesst.

MR 630-14/55





Bezeichnungen

1. Ölfilter
2. In den Ölfilter eingebautes Bypass-Ventil
3. Öldruckschalter
4. In die rechte Gehäusehälfte eingebautes Bypass-Ventil/ Steuerschieber am vorderen Nockenwellenlager/ kann nicht ausgebaut werden.
5. Überdruckventil

Prüfbedingungen:

Öltemperatur : 80° C
Motordrehzahl : 6.000 U/min.
Öldruck : 5,5 bis 6,5 atü

IV. ZÜNDKERZEN

Der Einbau der Zündkerzen BOSCH W. 225 T.1 in die Motore M.28 und M.28/1 ist genehmigt.

V. VENTILATOR

Ab September 1970 werden die Ventilatoren vom Typ AM 241-1 C mit 9 Blättern eingebaut.

Der Franzose

Mitteilung

AM 2 - AMB 2 - AKB - AYB - AM 3

32 PS-Motor - 28 PS-Motor

An **einigen** Motoren kann zwischen 850 und 1.500 U/min ein zeitweiliges "Reibungsgeräusch" auftreten, das dem Quietschen von Blechen ähnelt.

Dieses Geräusch, das ohne jegliche Bedeutung ist, rührt von der Dichtung des hinteren Kurbelwellenlagers her. In der zwischenzeitlichen annullierten Technischen Mitteilung 739/68 wurde beschrieben, wie dieses Geräusch abgestellt oder vermindert werden kann.

Diese Methode, bei der der Unterdruck im Motorgehäuse im niedrigen Drehzahlbereich beseitigt wird und bei der die Gefahr besteht, dass Ölverlust hervorgerufen wird, ist ab sofort nicht mehr gestattet.

Die Dichtung des hinteren Lagers ist durch die Dichtung ZC 9612558 U zu ersetzen; die defekte Dichtung ist an die Garantie-Abteilung einzusenden.

TR 444/69
(Übersetzung von NT 118-A)
A-Gruppe 1

H/UH/W
Aus

1. Dezember 1969

AM 3 - AMF 3 - AMC 3

MOTOR

SCHMIERUNG - ÖLKREISLAUF

Ab Oktober 1969 wird ein Öldruckschalter in die Motore der obengenannten Fahrzeuge eingebaut.

Der Öldruckschalter AYB 614-112 A wird anstelle des Verschlussstopfens AZ 114-91 an der linken Gehäusehälfte des Motors eingeschraubt. Die Dichtigkeit wird durch die Dichtung 2458-S gewährleistet.

Das Anzugsmoment des Öldruckschalters beträgt $2,0 \begin{smallmatrix} + 0,2 \\ - 0 \end{smallmatrix}$ mkg

Die Öldruck-Kontrolleuchte DX 521-233 A ist im mittleren Teil des Armaturenbrettes AM 856-286 A angebracht.

Der Öldruckschalter ist durch ein Kabel am vorderen Kabelstrang angeschlossen.

REPARATUR :

Es ist möglich, den Öldruckschalter sowie die Kontrolleuchte hierzu in Fahrzeuge aller Typen ab April 1965 einzubauen (Verschlussstopfen 12 mm $\emptyset$; Steigung 1,50). Für den Einbau in Fahrzeuge bis April 1965 richte man sich nach dem Technischen Rundschreiben TR 434/69.

TR 443/69
(Übersetzung von NT 117-A)
A-Gruppe 1

H/UH/W
Aus

1. Dezember 1969

AM 3 - AMF 3 - AMC 3

AYB - AKB - AY

MOTOR

SCHMIERUNG - ÖLKREISLAUF

Ab Oktober 1969 wurde der Öldruck im Schmierkreislauf der Motore an den obengenannten Fahrzeugen geändert.

Um bei einer Öltemperatur von 80 ° C einen Druck von 6 bis 6,5 atü zu erhalten, werden zwei Scheiben ZC 961.90.85 U zwischen die Feder und den Stopfen des Überdruckventils gelegt.

REPARATUR :

Es ist möglich und empfehlenswert, diese Änderung anlässlich einer Motorreparatur an diesen Fahrzeugtypen vorzunehmen.

TM 758/69
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

7. November 1969

Mitteilung

AZA (2 CV - 3 CV)

AM (AMI 6)- AMB (AMI 6 Break)

AMI 8

Motor-Reparatur

Wir haben Veranlassung, auf die Technische Mitteilung Nr. 9 vom 23. Dezember 1966 nochmals dringend hinzuweisen , nach der folgendes zu beachten ist:

Ist die Kurbelwelle beschädigt (ausgelaufenes oder gefressenes Pleuellager), so sind bei der Reparatur des Motors zur Kontrolle die folgenden Arbeitsgänge durchzuführen, um eine Wiederholung dieses Schadens zu vermeiden:

- 1.) Die wiederverwendeten Teile, wie Ölkanäle in den Gehäusen und in der Nockenwelle, gründlich reinigen;
- 2.) Den Ölkühler auswechseln;
- 3.) Den Ölfilter auswechseln;
- 4.) Die Befestigungsschrauben der Schwungscheibe auswechseln und ihr Anzugsmoment von 3,8 mkg beachten.

TM 745/69
(Übersetzung von NI 147)
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

8. August 1969

Mitteilung

Fahrzeuge aller Typen

Motor

Öldichtigkeit

Eine Öldichtigkeit der Motoren ist nur dann gewährleistet, wenn im Gehäuse kein Überdruck entsteht.

Die im allgemeinen verwendeten Vorrichtungen sind:

- a) Die Ableitung der Öldämpfe ins Freie, die jedoch nicht mehr den gesetzlichen Vorschriften entspricht.
- b) Das Absaugen der Dämpfe aus dem Motorgehäuse über den Vergaser, und zwar unter Verwendung
 - des zwischen Luftfilter und Vergaser herrschenden Unterdrucks oder
 - einer automatischen (Citroen 2 Zylinder) oder zwangsläufig betätigten Unterdruckvorrichtung (Panhard).

Bei Ölverlust an einem oder an mehreren Aggregaten des gleichen Motors (Ölmesstab, Zündverteiler, vorderes oder hinteres Lager, Kraftstoffpumpe usw.) muss vor Beginn einer Reparatur unbedingt die Wirksamkeit des verwendeten Systems überprüft werden.

Durchführung der Arbeit

- 1.) Ölmesstab herausziehen.
- 2.) Anstelle des Ölmesstabes einen so dicken durchsichtigen Plastikschlauch einsetzen, dass er vollkommene Dichtigkeit gewährt.
Mit dem Schlauch eine Kurve beschreiben, deren Spitze mindestens 1,50m über dem Rand der Öffnung liegt, (diese Spitze am Ende der aufgeklappten Motorhaube aufhängen) und die Öffnung des Rohres in ein auf dem Boden stehendes mit Wasser gefülltes Gefäß tauchen.
- 3.) Motor in Gang setzen:
 - a) im Leerlauf
 - b) mit ständig steigender Drehzahl.

Es dürfen sich keine Blasen im Wasser bilden. Sie würden auf einen anomalen Druck im Gehäuse schliessen lassen.

Anmerkung:

Aufgrund des Unterdrucks kann das Wasser in dem Schlauch steigen und bei den Unterdruckvorrichtungen eine Höhe von 1 m erreichen.

Ein Überdruck im Gehäuse kann verursacht werden durch:

- a) Verstopfung des Schnüffelventils;
- b) Verstopfung der Schlauchleitung zwischen Motor und Luftfilter. Das Filter kann ebenfalls verstopft sein, wenn es mit einer By-Pass-Anti-Russvorrichtung (Autobianchi) ausgestattet ist.
- c) falsche Einstellung der Unterdruckvorrichtung (Panhard) oder schlechten Zustand der Klappen des Schnüffelventils (Citroen 2 Zylinder).

Der Franzose

TM 714/69
(Übersetzung von NI 113)
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

12. Februar 1969

Mitteilung

AM-AMB (alle Typen) - AK

AZA-AZAM-AZU

Einbau eines Öldruckschalters

I. Man beschafft sich:

a) für Fahrzeuge bis April 1965:

- 1 Schalter, KN 0613 (12 mm ϕ , Steigung 1,75);

für Fahrzeuge ab April 1965:

- 1 Schalter, KN 0614 (12 mm ϕ , Steigung 1,50);

b) 2,90 m Kabel 1,5 mm²

4 GELBEY-Steckbuchsen A 512-3b

2 GELBEY-Stecker A 512-4a

4 Gummiringe A 512-5b

3 Isolierkappen (violett)

4 Isolierkappen (weiss)

1,80 m Isolierhülle 5 mm ϕ

1 flachen Kabelschuh, 4 mm ϕ

1 Kontrolleuchte AZ 532-10a

für Fahrzeuge mit 6-Volt-Ausstattung:

1 Birne, 6 Volt, 1,5 Watt

nur für AM und AMB (alle Typen):

1 Gerätehalterplatte (4 Bohrungen) AM 822-55d

1 Abdeckplatte (4 Bohrungen) AM 822-65e

für Fahrzeuge mit 12 Volt-Ausstattung:

1 Birne, 12 Volt, 3 Watt

II. VORBEREITUNG:

3 Kabel laut Abb. 1 anfertigen.

III. EINBAU

a) AM - AMB (alle Typen):

- 1) Massekabel vom Minus-Pol der Batterie abschliessen.
- 2) Öldruckstopfen von der linken Seite des Motorgehäuses ausbauen (gleicher Stopfen wie am Überdruckventil). Hierzu die Schellenhälften zur Befestigung des Vorschalldämpfers am Krümmer lösen, um so den Durchgang eines Pfeifenschlüssels zu ermöglichen.
- 3) Öldruckschalter anstelle des Öldruckstopfens anschrauben (Pfeifenschlüssel 21mm).

ACHTUNG!

Die Dichtigkeit des Öldruckschalters wird durch die Kegelform des Gewindes erreicht. Es ist daher nicht notwendig, eine Dichtung unter die Auflagefläche zu legen. Jedoch ist darauf zu achten, dass das Anzugsmoment des Öldruckschalters am Motorgehäuse eingehalten wird, das etwa 1 mkg beträgt.

- 4) Tacho-Verkleidung ausbauen. Kabel abschliessen und Tacho freilegen.

a) Fahrzeuge mit 6-Volt-Ausstattung:

Gerätehalterplatte und Abdeckplatte auswechseln.

b) Fahrzeug mit 12-Volt-Ausstattung:

In der Mitte der Abdeckplatte ein Loch gegenbohren, wobei der Durchmesser der gleiche sein muss wie bei der in der Gerätehalterplatte vorhandenen Bohrung.

- 5) Kontrolleuchte mit der entsprechenden Birne einbauen.
- 6) Leitungskabel einbauen (siehe Schema, Abb. 2).

Violetten Stecker am Ende des Zündkontaktgebers abschliessen. Zündkontaktgeber und Kontrolleuchte mit einem Kabel (A) an das Zuführungskabel anschliessen.

Kabel (B) am vorderen Kabelbündel entlang führen und an die zweite Klemme der Kontrolleuchte anschliessen.

Kabel (B) mit elastischen Schellen am Kabelbündel befestigen.

Kabel (C) einmal am Öldruckschalter und zum anderen am Kabel (B) anschliessen, welches zuvor eingebaut wurde, nachdem es mehrmals um das am Schnüffelventil befestigte Massekabel gewickelt wurde.

Man überzeuge sich, dass die Kabel nicht mit den Auspuffrohren in Berührung kommen.

Schellenhälften zum Festziehen des Vorschalldämpfers am Krümmer einbauen.

Tacho-Einfassung einbauen, nachdem zuvor die Kabel angeschlossen wurden.

Massekabel an Minus-Pol der Batterie anschliessen.

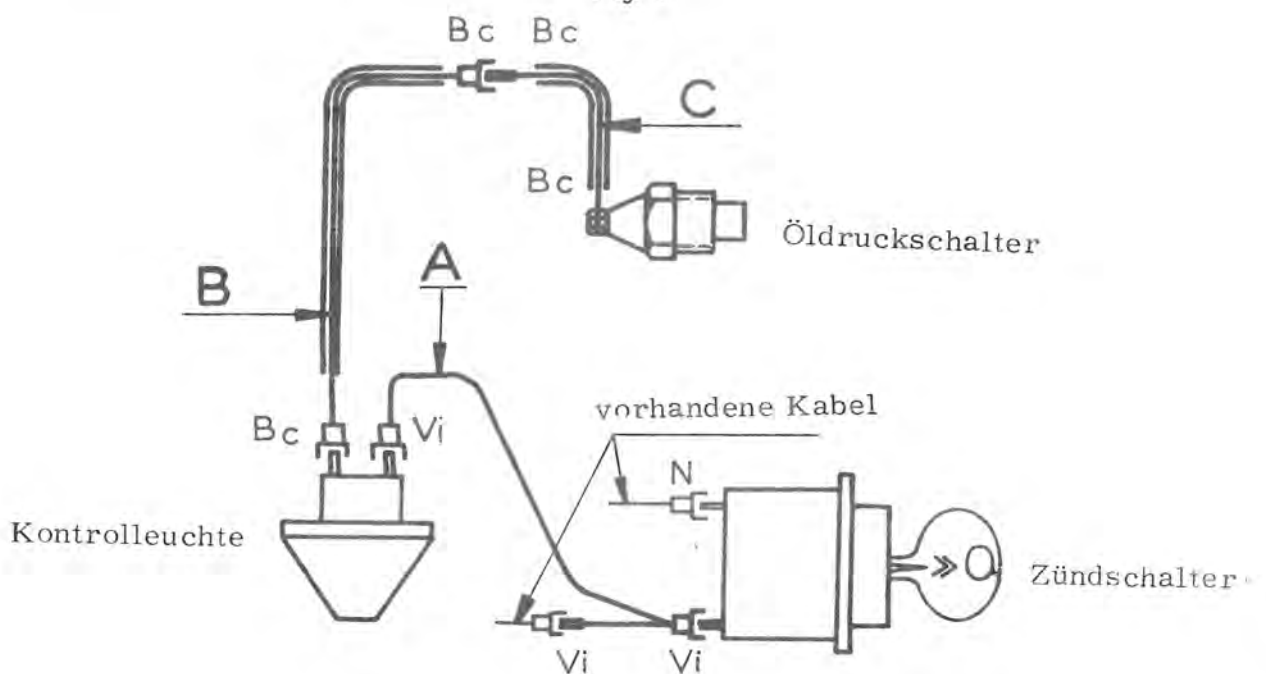
Ölstand kontrollieren und Öldruckschalter auf Funktion und Dichtigkeit überprüfen.

b. AZ - AZU - AK:

- 1.) Massekabel vom Minus-Pol der Batterie abschliessen.
- 2.) Kotflügel und Motorhaubenanschlag abnehmen.
- 3.) Nur an AZ und AZU die Schrauben zur Befestigung des Motors an der vorderen Traverse sowie die Schrauben auf der linken Seite des Scheinwerfergestänges losschrauben. Motor abstützen und Vorschalldämpfer freilegen.
- 4.) Öldruckschalter einbauen (siehe §§ 2 und 3 für AM und AMB).
- 5.) Armaturenbrett ausbauen.
- 6.) An der rechten Seite des Armaturenbrettes ein Loch von 16 mm Ø bohren (gegengleich zur Kontrolleuchte).
- 7.) Kontrolleuchte und Leitungskabel einbauen.
Armaturenbrett einbauen.
- 8.) Vorschalldämpfer einbauen sowie Motor und Scheinwerferhalter befestigen (nur AZ und AZU).
- 9.) Kotflügel und Motorhaubenanschlag montieren.
- 10.) Massekabel an Minus-Pol der Batterie anschliessen.
- 11.) Ölstand kontrollieren und Öldruckschalter auf Funktion und Dichtigkeit überprüfen.

Siehe Skizze umseitig

300



TM 710/69
(Übersetzung von NI 114)
Gruppe 1

H/UH/W
Aus

12. Februar 1969

Mitteilung

AM 2 - AMB 2 - AYA 2 - AYB - AKB - Méhari

Einbau eines Öldruckschalters

- I. Man beschafft sich 1 Schalter KN 0614 (12 mm ϕ , Steigung 1,50) vom Ersatzteillager:

für obengenannte Fahrzeuge aller Typen:

4 GELBEY-Steckbuchsen	A 512-3b
4 GELBEY-Stecker	A 512-4a
4 Gummiringe	A 512-5b
3 Isolierkappen (violett)	
4 Isolierkappen (weiss)	
1 flachen Kabelschuh, 4 mm ϕ	
1,80 m Isolierhülle, 5 mm ϕ	

für AM 2 - AMB 2 (bis Oktober 1968) - AKB-Méhari:

2,90 m Kabel 1,5 mm ²	
1 Kontrollleuchte	AZ 532-10a
1 Birne, 12 Volt, 1,5 Watt	

für AM 2 - AMB 2 - (ab Oktober 1968):

1 Kontrollleuchte	DX 521-67
1 Birne, 24 Volt, 4 Watt	

für AYA 2 - AYB:

3,30 m Kabel 1,5 mm ²	
1 grüne Kontrollleuchte	AY 521-16b
1 Birne, 6 Volt, 1,5 Watt (6-V-Ausstattung)	
1 Birne, 12 Volt, 1,5 Watt (12-V-Ausstattung)	
1 Schaltkastenhalter (Oberteil)	AY 856-82a

II. VORBEREITUNG:

Für alle obengenannten Fahrzeugtypen 3 Kabel A-B-C laut Abb. 1 anfertigen (die Länge des Kabels A variiert je nach Fahrzeugtyp).

III. EINBAU

- 1.) Massekabel vom Minus-Pol der Batterie abschliessen.
- 2.) Öldruckstopfen von der linken Seite des Motorgehäuses ausbauen (gleicher Stopfen wie am Überdruckventil).

AM 2 - AMB 2: Ansaug-Geräuschkämpfer

AKB: Kotflügel und Motorhaubenanschlag ausbauen.

- 3.) Öldruckschalter anstelle des Öldruckstopfens anschrauben und mit 1 mkg festziehen.

ACHTUNG!

Die Dichtigkeit des Öldruckschalters wird durch die Kegelform des Gewindes erreicht. Es ist daher nicht notwendig, eine Dichtung unter die Auflagefläche zu legen. Es ist jedoch wichtig, das Anzugsmoment des Öldruckschalters am Motorgehäuse einzuhalten (siehe obengenanntes Anzugsmoment).

- 4.) Einbau der Kabel vorbereiten:

- a) AM2 - AMB2:

Tacho-Verkleidung ausbauen. Kabel anschliessen und Tacho freilegen.

In der Mitte der Abdeckplatte ein Loch gegenbohren, wobei der Durchmesser der gleiche sein muss wie bei der in der Gerätehalterplatte vorhandenen Bohrung.

Entsprechende Kontrolleuchte mit der passenden Birne einbauen.

- b) AYA 2 und AYB:

Oberteil des Schaltkastenhalters ausbauen und zerlegen.
Neuen Schaltkastenhalter einbringen und zusammensetzen.
Neue Kontrolleuchte mit der entsprechenden Birne einbauen.

- c) AKB und MEHARI:

Armaturenbrett ausbauen.

An der rechten Seite des Armaturenbretts ein Loch von 16mm $\emptyset$ bohren (gegengleich zur Kontrolleuchte).

Neue Kontrolleuchte mit Birne einbauen.

- 5.) Elektrische Anschlüsse laut Abb. 2 durchführen.

- a) AYA 2 und AYB: Kabel (A) am vorhandenen Kabelbündel entlang führen.

b) Alle Typen:

- Kabel (B) am vorderen Kabelbündel entlang führen und mit elastischen Schellen befestigen.
- Kabel (C) mehrmals um das am Schnüffelventil befestigte Massekabel wickeln.

ANMERKUNG:

Man überzeuge sich, dass die Kabel nicht mit den Auspuffrohren in Berührung kommen.

- 6.) Kabel anschliessen und laut § 4 ausgebautes Armaturen Brett oder ausgebaute Teile des Armaturenbrettes befestigen.
- 7.) AM 2 und AMB 2: Ansaug-Geräuschkämpfer einbauen.
AKB: Kotflügel und Motorhaubenanschlag montieren.
- 8.) Massekabel an Minus-Pol der Batterie anschliessen.
- 9.) Ölstand kontrollieren und Öldruckschalter auf Funktion und Dichtigkeit überprüfen.

Der Franzose

Skizze siehe umseitig

Abb. 1

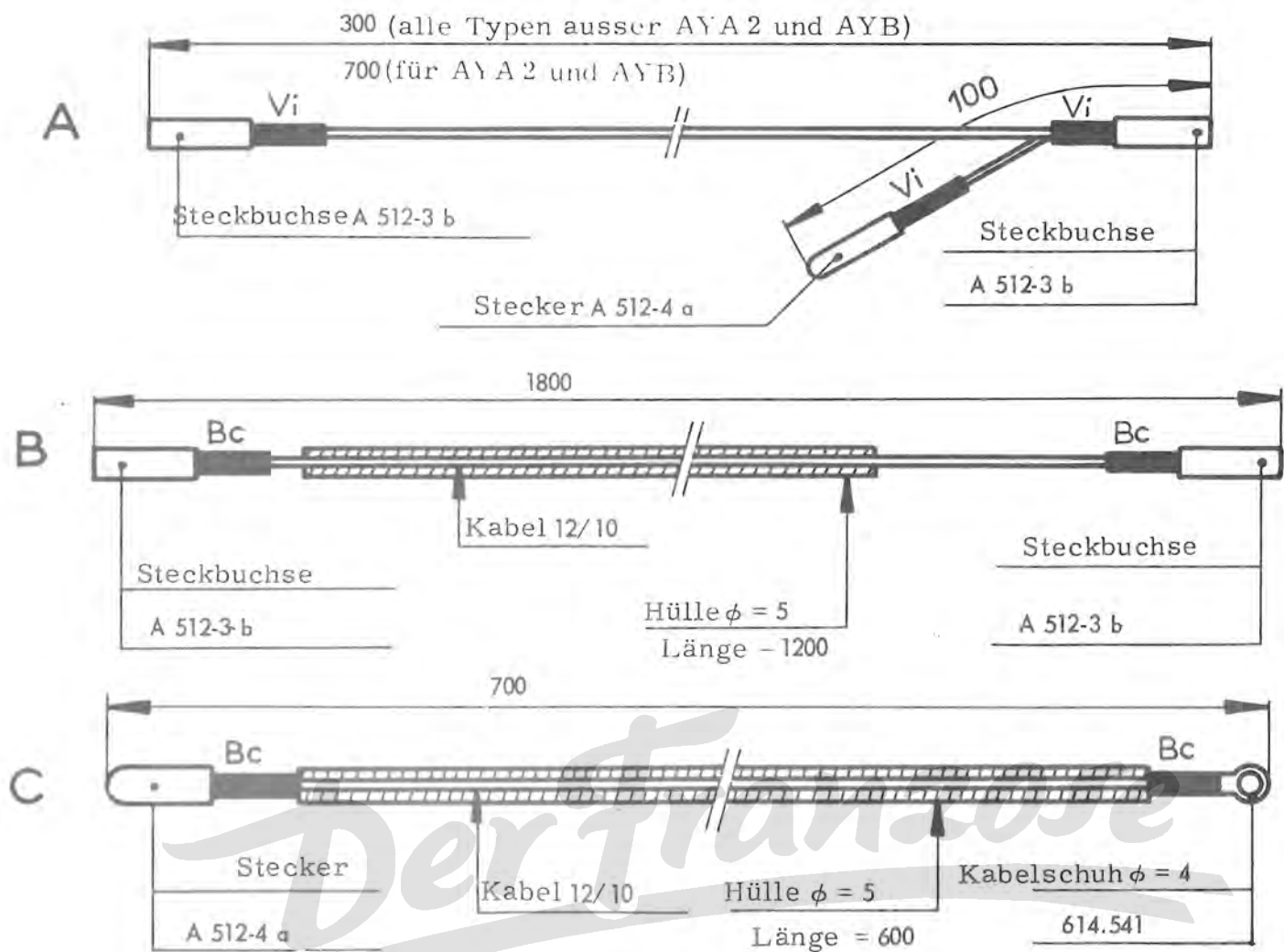
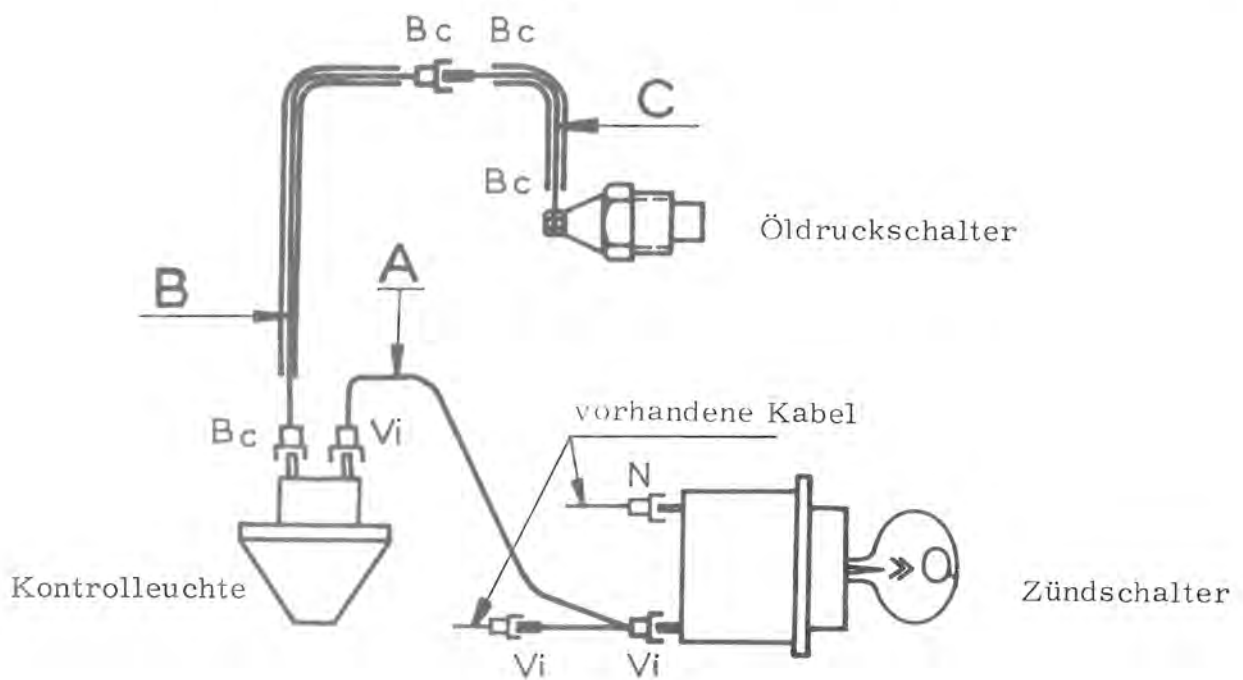


Abb. 2



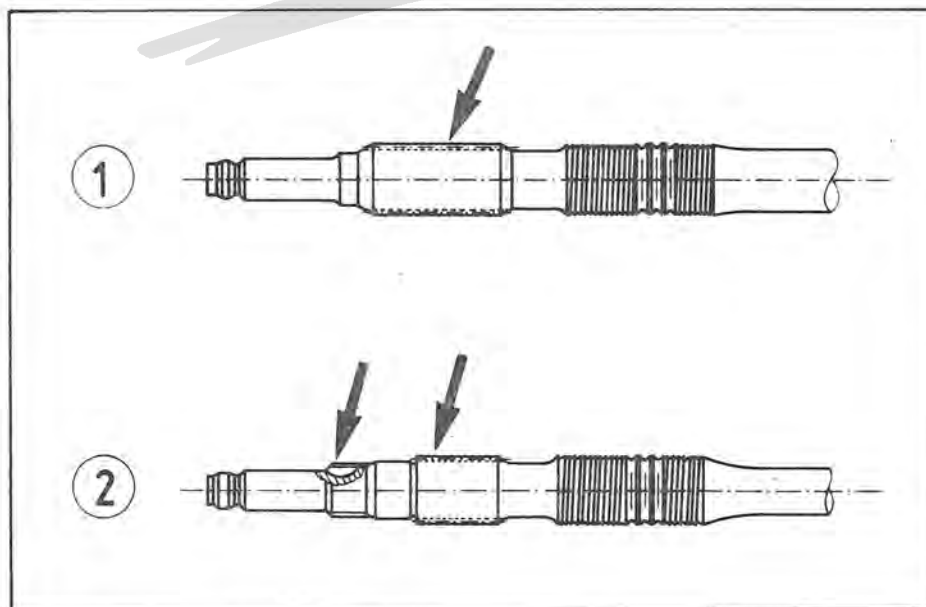
CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Ab Februar 1982 (ab Ersatzteil-Organisationsnummer 1925) werden die Fahrzeuge mit einer Kupplungsdruckplatte mit Tellerfeder ausgerüstet, wodurch folgende Änderungen erforderlich wurden:

- Neues Schwungrad, leichte Ausführung, mit Zentrierstiften
- Neue Kupplungsscheibe mit fester Nabe (Scheibendurchmesser 160 mm, Korbverzahnung mit 18 Zähnen)
- Neues Kupplungsausrücklager, Fabrikat VERTO, Referenz 366402
- Neue Haltespange für Kupplungsausrücklager
- Kupplungsgehäuse: neuer Abstand zwischen Ausrückgabel und Schwungrad
- Neue Getriebeeingangswelle: verlängerte Korbverzahnung zum Mitnehmen der Kupplungsscheibe, ohne Aufnahme für Scheibenfeder.



- ① neue Getriebeeingangswelle
- ② alte Getriebeeingangswelle

Technische Information

Nr.: **A 14 – 82**

Gruppe: **A 2 – Nr. 1**

Referenz: **NT 215 A – 82**

April 1982

2 CV
(AZ – KA)

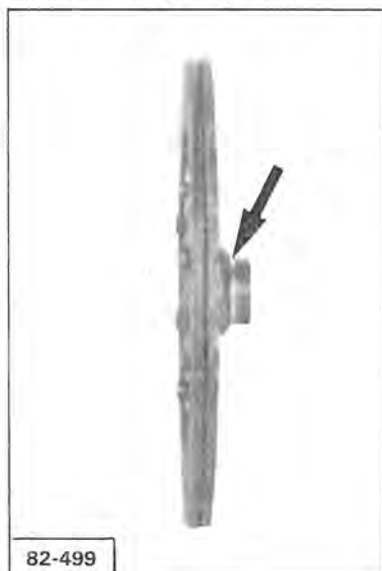
DYANE
(AY – CB)

ACADIANE
(AY – CD)

KUPPLUNG

Neue Kupplungsdruckplatte

neue Kupplungsscheibe



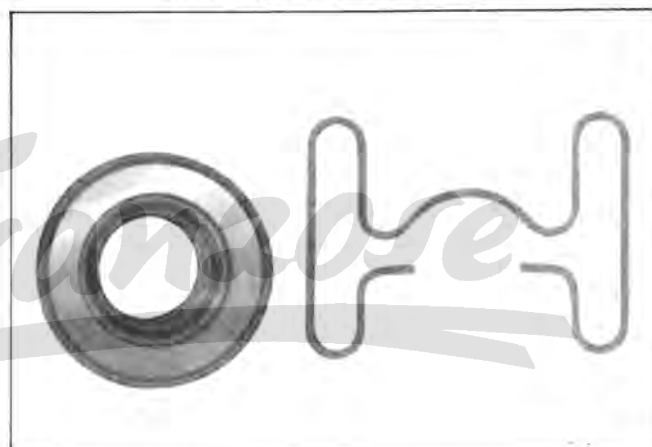
alte Kupplungsscheibe



neues Kupplungsausrücklager



altes Kupplungsausrücklager



ERSATZTEILE

Bezeichnung	ET-Nummer
Schwungrad	95 559 486
Kupplungsdruckplatte (VERTO 160 DBR 210)	75 492 572
Kupplungsscheibe	95 495 173
Kupplungsausrücklager	95 494 929
Haltespange	95 576 819
Getriebeeingangswelle:	
2 CV (19 Zähne auf Getriebeinnenseite)	95 563 550
Dyane, Acadiane (20 Zähne auf Getriebeinnenseite)	95 564 571
Getriebegehäuse	95 563 547

REPARATUR

Die zur Reparatur von Fahrzeugen älteren Baujahrs erforderlichen Getriebe sind mit dem neuen Kupplungsgehäuse ausgerüstet.

Bei Getrieben alter Ausführung ist der Einbau der neuen Getriebeeingangswelle unter Beibehaltung der Schraubenfederkupplung möglich.

Die übrigen Teile der neuen Ausführung (Schwungrad, Kupplungsdruckplatte mit Tellerfeder, Ausrücklager und Haltespange) können nicht gegen die alten Teile ausgetauscht werden.

Die Teile für Kupplungen alter Ausführung (Schraubenfederkupplung) sind auch weiterhin im Ersatzteilwesen erhältlich.

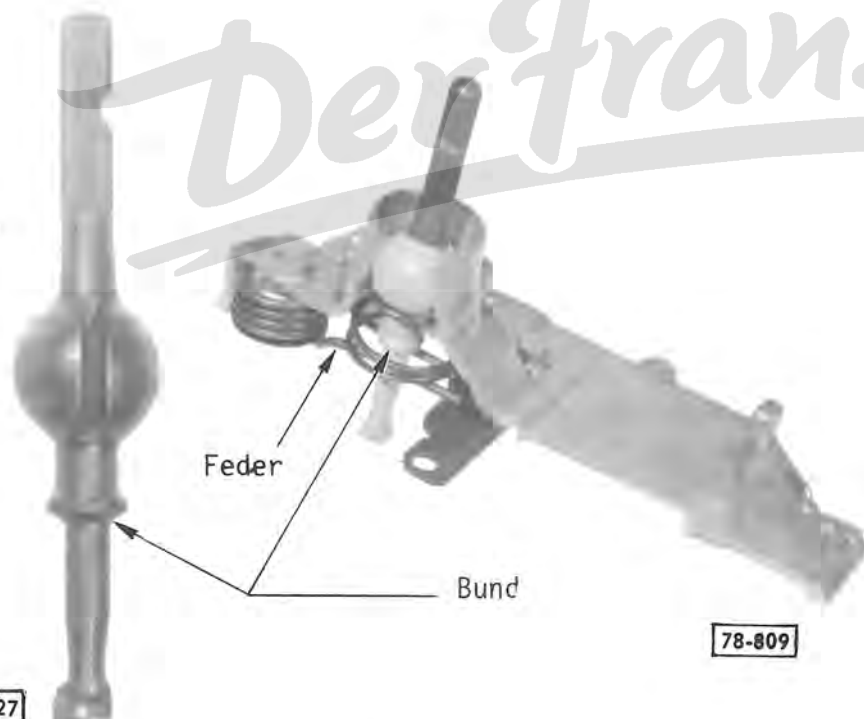


CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Zur Verbesserung der Gangschaltung (bei Schaltschwierigkeiten) wurde der Betätigungshebel der Schaltwellen ab Februar 1980 geändert. Der neue Betätigungshebel ist mit einem Bund versehen, der sich an der Feder abstützt und somit verhindert, daß der Kugelbolzenschaft bei fehlerhafter Bedienung zu weit eingedrückt wird.



REPARATUR

Die neuen Betätigungshebel können gegen die früheren ausgetauscht werden.

ERSATZTEILE

Fahrzeugtyp	Getriebedeckel mit Betätigungshebel der Schaltwellen (komplett montiert)
AZ - AY	75 524 524

TECHNISCHE INFORMATION

NR. TR 1212/80

GRUPPE: A - 2

ÜBERSETZUNG VON: NT 209 A - 80

DATUM:

21.03.1980

FAHRZEUGE

2 CV und DYANE

Alle Typen

GETRIEBE

Gangschaltung

Änderung

TR 1276/76
Übersetzung von NI 68 A
A/Gruppe 2

H/UH
Aus

10. September 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPEN

REPARATURRATSCHLÄGE

G E T R I E B E

Ein Ölausfluss durch die Belüftungsöffnung (➡) am oberen Getriebedeckel kann zu der Annahme führen, dass der hintere Deckel undicht ist.

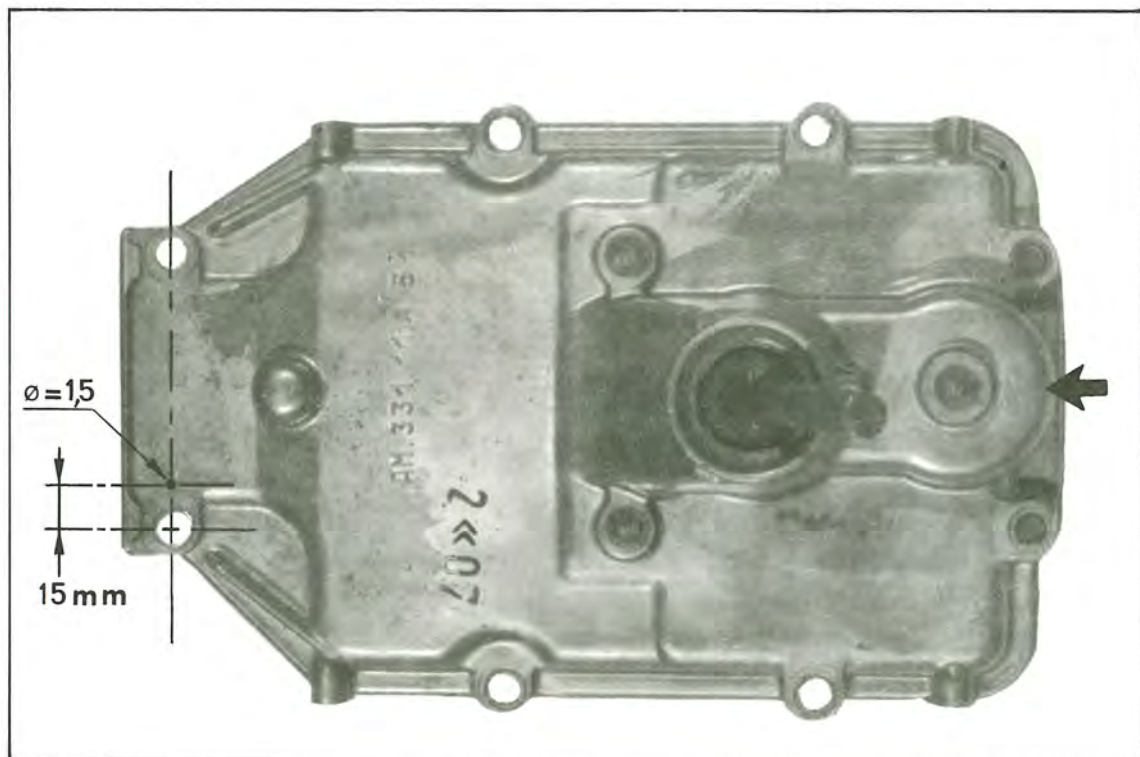
In einem solchen Falle ist es erforderlich, die Lage dieser Öffnung zu verändern (sie wird derjenigen bei den jetzigen Fahrzeugen entsprechen).

Um diese Arbeit am Fahrzeug durchzuführen, muss man (wenn man nicht über eine Winkelbohrmaschine verfügt) den Anlasser und das Luftfilter ausbauen.

Wie folgt vorgehen:

- Deckel, den nachfolgend aufgeführten Massen entsprechend auf $\varnothing = 1,5$ mm durchbohren.
- Frühere Bohrung (➡) mit SILICOMET-Paste, die durch unser ET-Lager unter KN 1171 bezogen werden kann, abdichten.

76-696



TR 1275/76
Übersetzung v. MR 330-11
A/Gruppe 2

H/UH
Aus

8. September 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPEN

Belüftung des Getriebedeckels

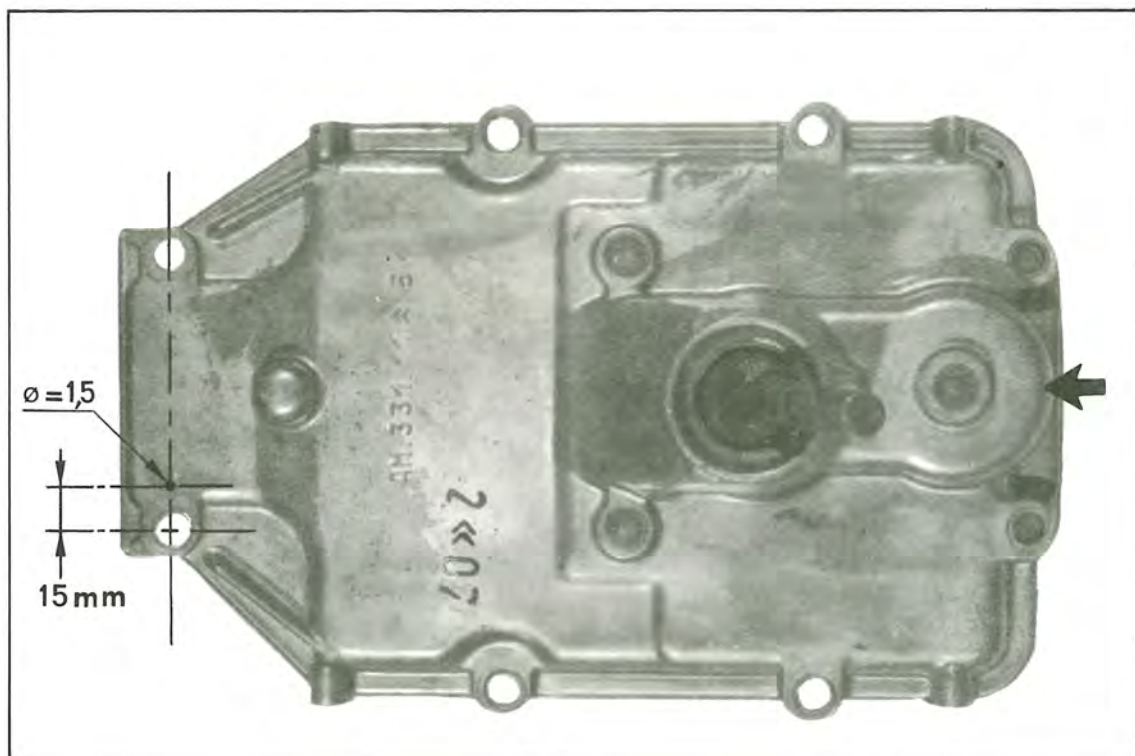
Bei einigen Fahrzeugen wurde festgestellt, dass durch die Belüftungsbohrung des Getriebedeckels (→) Öl austritt, womit erforderlich wird, die Belüftungsbohrung des Deckels zu versetzen.

Die Ausführung dieses Arbeitsvorganges erfordert, (sofern keine Winkelbohrmaschine zur Verfügung steht), den Ausbau von Anlasser und Luftfilter.

Deckel auf der gegenüberliegenden Seite mit höchstens 1,5 mm $\varnothing$ durchbohren. Alte Bohrung (→) mit SILICOMET-Paste verschliessen.

SILICOMET-Paste (100 gr.) ist durch unser Ersatzteillager unter der Nummer KN 1171 zu beziehen.

76-696



TR 1225/74
Übersetzung v. NI 3 AMS
A/Gruppe 2

H/UH
Aus

1. April 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER Aller Typen

KUPPLUNG

Kontrolle des Kupplungsmechanismus mit Tellerfeder

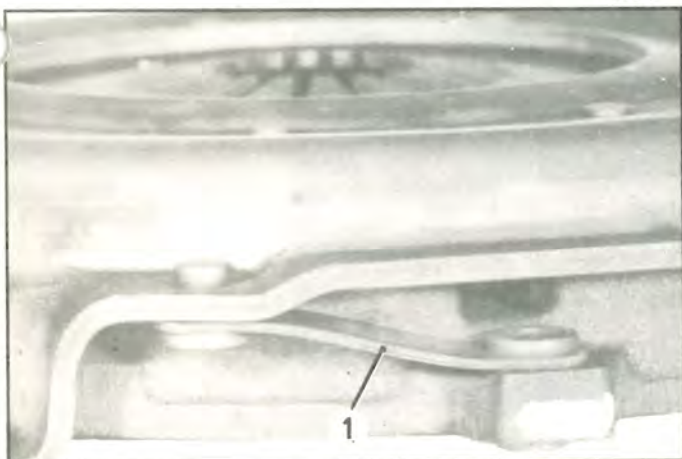
ZU TREFFENDE VORSICHTSMASSNAHMEN

Der Kupplungsmechanismus mit Tellerfeder ist ein empfindliches Teil solange es nicht an der Schwungscheibe befestigt ist. Jeder Stoss oder Fall des Mechanismus schadet seiner Zuverlässigkeit. Deshalb sind, bevor man einen neuen Kupplungsmechanismus einbaut, bestimmte Kontrollen erforderlich:

A. Sichtkontrolle:

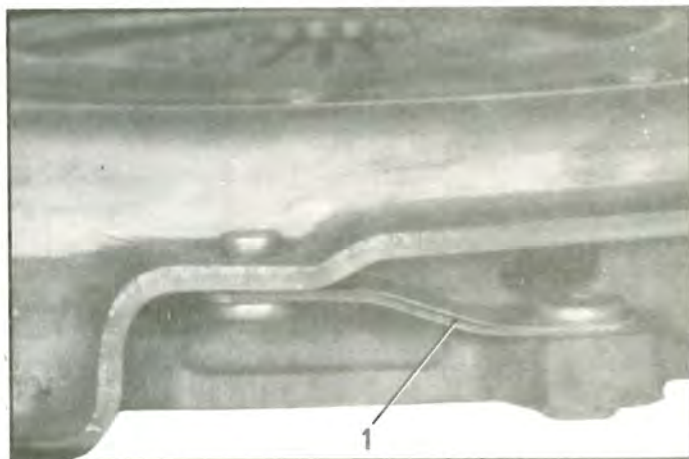
Aufmerksam die drei Rückholfedern (1) des Mechanismus prüfen. Diese müssen die gleiche Form haben und dürfen nicht verformt sein. Anderenfalls ist der Mechanismus auszuwechseln.

12983



Rückholfeder (1) in gutem Zustand

12982



Rückholfeder (1) verformt

B. Kontrolle des Kupplungsmechanismus

- Kupplungsmechanismus, ausgerüstet mit seiner Scheibe, auf Schwungscheibe bringen.
- Das Ganze unter eine Presse bringen.
- Mit Hilfe eines Rohres, das man an der Tellerfeder ansetzt, diese um 7,5 mm eindrücken.
- Mit Hilfe einer Antriebswelle (2) kontrollieren, ob die Scheibe frei dreht.
- Anderenfalls ist der Mechanismus auszuwechseln.

12 981



TR 1201/74

Übersetzung von NT 4 AMS
A /Gruppe 2

H/UH
Aus

17. Januar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER

Alle Typen

KUPPLUNG

Selbstzentrierendes Kupplungsausrücklager

Seit September 1973 sind die Fahrzeuge AMI Super mit einem selbstzentrierenden Kupplungsausrücklager "VERTO" ausgerüstet.

Diese Weiterentwicklung macht die Änderung der Halteklammer erforderlich.



ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ET-Nr.
Kupplungsausrücklager	5 449 067 P
Halteklammer	5 449 068 A

Nach Erschöpfung der Lagerbestände wird das ET-Lager nur noch die neuen Kupplungsausrücklager liefern.

Ein altes Kupplungsausrücklager kann gegen ein neues ausgetauscht werden, vorausgesetzt, dass man auch die Halteklammer austauscht.

TR 418/71
Übersetzung v. NT 141 A
A Gruppe 2

H/UH/W
Aus

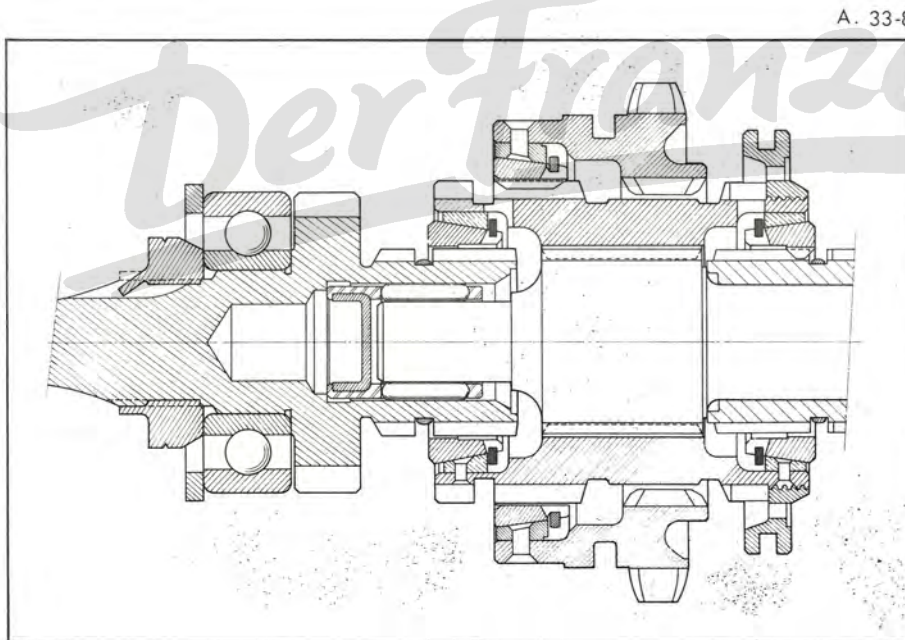
14. Mai 1971

FAHRZEUGE A (alle Typen)

GETRIEBE

Änderung der Primärwelle am Getriebe

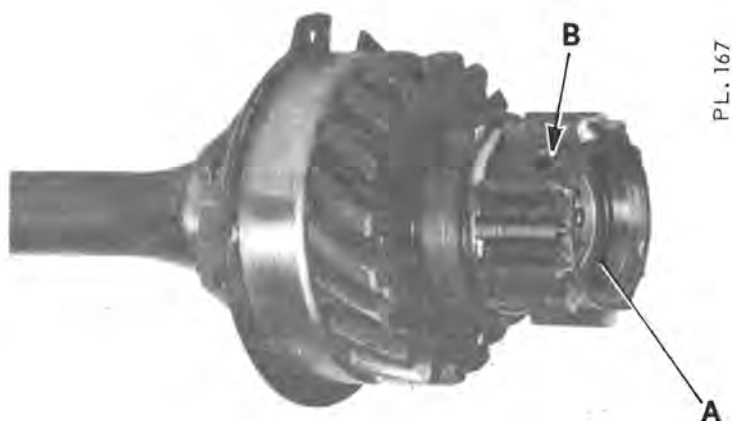
Ab Januar 1971 ist die Primärwelle sowie der Nadellagerkäfig geändert.



Neuer Einbau

Bei der neuen Welle entfallen:

- Die Nut (A) für den Haltering,
- Die Bohrung (B) zum Ausbau des Halteringes



AUSTAUSCHTEILE

Die neuen Wellen werden unter der gleichen Bestellnummer wie die alten Wellen geführt.

Der Bauteil Ring/Nadellagerkäfig und Haltering werden durch den einteiligen Nadellagerkäfig Best.-Nr. INA: ZC 96 20 373 U

NADELLA : ZC 96 20 374 U

ersetzt.

INSTANDSETZUNG

Der neue Nadellagerkäfig kann gleichwohl bei beiden Arten von Antriebswellen eingebaut werden.

Die verschiedenen Arbeitsgänge zur Instandsetzung des Schaltgetriebes werden in einem künftigen Zusatz zum Rep. -Handbuch Nr. 559 und 551 erscheinen.

TR 418/71
Übersetzung v. NT 141 A
A Gruppe 2

H/UH/W
Aus

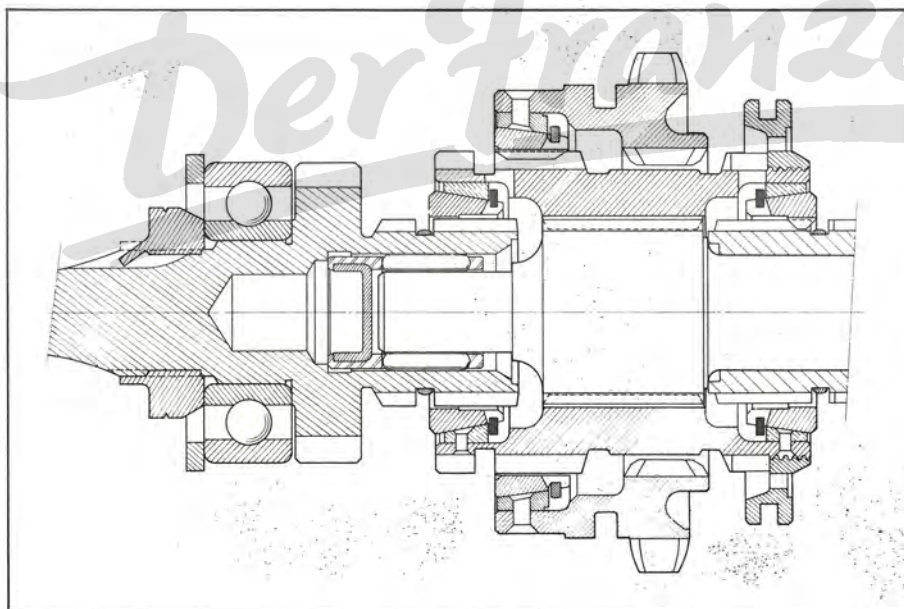
14. Mai 1971

FAHRZEUGE A (alle Typen)

GETRIEBE

Änderung der Primärwelle am Getriebe

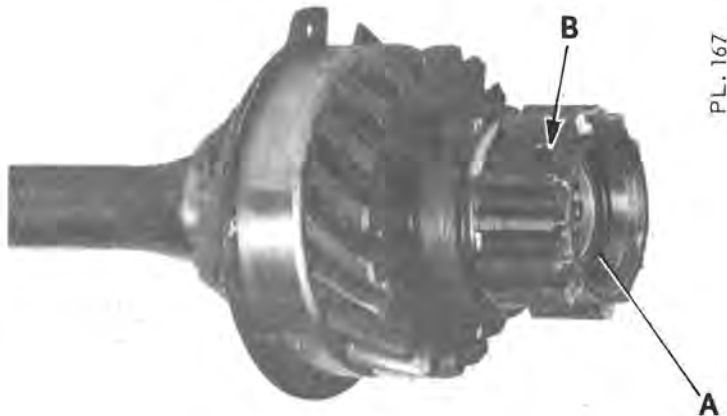
Ab Januar 1971 ist die Primärwelle sowie der Nadellagerkäfig geändert.



Neuer Einbau

Bei der neuen Welle entfallen:

- Die Nut (A) für den Haltering,
- Die Bohrung (B) zum Ausbau des Halteringes



AUSTAUSCHTEILE

Die neuen Wellen werden unter der gleichen Bestellnummer wie die alten Wellen geführt.
Der Bauteil Ring/Nadellagerkäfig und Haltering werden durch den einteiligen Nadellagerkäfig Best.-Nr. INA: ZC 96 20 373 U
NADELLA : ZC 96 20 374 U
ersetzt.

INSTANDSETZUNG

Der neue Nadellagerkäfig kann gleichwohl bei beiden Arten von Antriebswellen eingebaut werden.

Die verschiedenen Arbeitsgänge zur Instandsetzung des Schaltgetriebes werden in einem künftigen Zusatz zum Rep. -Handbuch Nr. 559 und 551 erscheinen.

TR 413/71
(Übersetzung v. NT 139 A)
Gruppe 2

H/UH/W
Aus

17. März 1971

2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA)
DYANE 4 (AY-A 2), DYANE 6 (AY Serie CB)
Citroen 400 (AK Serie AK), AMI 8 (AMJA) (AMJB) (AMJC)

KUPPLUNG

Seit 15. September 1970 sind die Kupplungszüge an diesen Fahrzeugen geändert.

Sie unterscheiden sich durch einen neuen Zughüllenanschlag getriebeseitig und eine zusätzliche Anlegscheibe auf Seite des Pedalwerkes.

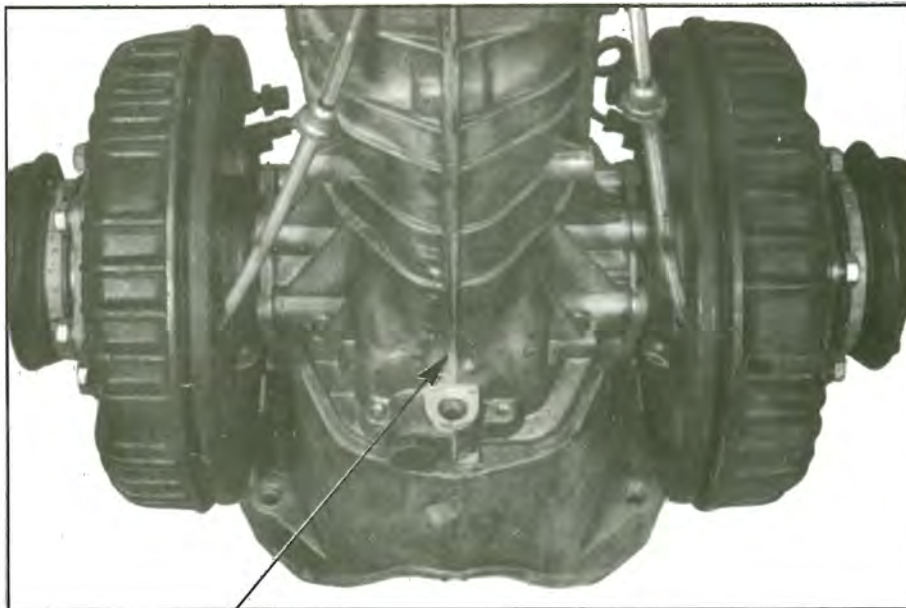
Diese neuen Züge sind unter der gleichen Ersatzteilnummer erhältlich.

AY 314-2 A
AM 314-2 K

INSTANDSETZUNG

Alte Züge können durch neue ersetzt werden unter der Bedingung, dass in einigen Fällen ein Teil der Gussnaht am unteren Ende des Getriebegehäuses entfernt wird.

9552



Gussnaht entfernen

Art der Durchführung

- Fahrzeug über Grube oder auf Hebebühne stellen.
- Alten Kupplungszug ausbauen.
- Mittels Werkzeug die Gussnaht am unteren Teil des Getriebegehäuses auf einer Länge von ca. 15 mm entfernen.
- Neuen Kupplungszug einbauen.

TM 729§/68
(Übersetzung von NI 68)H/UH/W
Aus

17. Mai 1968

Mitteilung

FAHRZEUGE ALLER TYPEN

Getriebeölfüllung

Wir geben Ihnen nachstehend für die einzelnen Modelle die jeweiligen Getriebeölsorten und -mengen an:

Fahrzeugtyp	Ölsorte	Ölmenge
"A" - alle Typen	SAE 80 Hypoid	0,9 l
"D" - alle Typen	SAE 90 Hypoid	2 l
"H" - alle Typen	SAE 90 Hypoid	3 l

Die vorstehend angegebenen Mengen sind lediglich zur Information gedacht und können von Fahrzeug zu Fahrzeug leicht variieren.

In jedem Fall ist der Ölstand normal, wenn das Öl bis zum Kontrollstopfen steht, wobei das Fahrzeug auf ebenem Boden stehen muss.

Getriebeöl ist, besonders wenn es kalt ist, dickflüssig. Beim Einfüllen läuft es langsam in das Differentialgehäuse. Um den genauen Ölstand ablesen zu können, muss man einige Minuten warten.

Wichtige Hinweise:

1.) "A" - Modelle -



Einfüllstopfen

Das Einfüllen des Getriebeöles erfolgt durch den auf der rechten Seite des Gehäuses befindlichen Einfüllstopfen.

Beim Auffüllen nach einem Getriebeölwechsel oder beim Prüfen des Ölstandes muss sich der Ölstand unbedingt einige Minuten im Innern des Gehäuses stabilisieren; darüber hinaus muss man das überschüssige Öl ablaufen lassen, bevor der Einfüllstopfen wieder eingeschraubt wird.

Ein zu hoher Getriebeölstand kann der Grund einer schlechten Synchronisation sein.

Anmerkung: Vor jeder Getriebereparatur infolge schlechter Synchronisation ist es notwendig, eine Probefahrt zu machen unter Beachtung der vorgeschriebenen Viskosität und des Ölstandes.

2.) "D" - Modelle -



Da die Öldurchlassöffnung zwischen Getriebe- und Differentialgehäuse klein ist, fließt das Öl nur langsam von einem zum anderen Gehäuse.

Das Öl kann durch den Kontrollstopfen ablaufen, wenn das Differentialgehäuse noch nicht ordentlich befüllt ist.

Zum Getriebeölwechsel oder zum Nachfüllen von Getriebeöl:

- Kühlerschacht abschliessen.
- Den am Getriebedeckel befindlichen Einfüllstopfen abnehmen.
- Beim Einfüllen muss der Kontrollstopfen eingeschraubt sein.

Einige Minuten nach dem Auffüllen den Kontrollstopfen herausschrauben und überschüssiges Öl ablaufen lassen.

Anmerkung:

- Auf keinen Fall darf das Öl durch den Kontrollstopfen eingefüllt werden.
- Ein unzureichender Ölstand kann die Beschädigung der Zahnräder oder des Tellers- und Kegelrades zur Folge haben.

CITROËN  Kundendienst	Technische Information	
	A-Modelle aller Typen	Nr.: A 34 – 84
Referenz: A 221		Gruppe: A 3 – Nr. 1
Verteiler: D	LENKUNG Halterung der Lenksäule (Diebstahlsicherung)	Datum: Juni 1984

Ausrichten der oberen Lenksäulen-Halterung (Diebstahlsicherung)

Bei Arbeiten, die den Abbau der Halterung der Lenksäule mit Diebstahlsicherung erfordern (z.B. Austausch der Diebstahlsicherung, Demontage zu Reparaturen an Karosserie und/oder Fahrgestellrahmen nach Unfallstößen etc.), nicht versäumen, bei der Montage die Einstellscheiben zwischen Halterung und Karosserie einzubauen.

Die Vorgehensweise ist im Arbeitsgang Nr. 441-1, Seite 2, Abschnitt 10, des Reparaturhandbuchs der A-Modelle aufgeführt.

CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
 Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
 Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Technische
Information

Nr.: **A 03 – 81**

Gruppe: **A 12 – Nr. 3**

Referenz:

April 1981

Mit umseitiger Tabelle geben wir Ihnen eine Übersicht über den neuesten Stand der zulässigen Anhänge-, Stütz- und Dachlasten für die in der Bundesrepublik Deutschland ausgelieferten Citroën-Fahrzeuge.

FAHRZEUGE

alle Typen

MODELLJAHR 1981

**Zulässige
Anhänge-, Stütz- und
Dachlasten**

Zulässige Anhänge-, Stütz- und Dachlasten (in kg)

Verkaufsbezeichnung	Fahrgestell- nummernserie	Anhängelasten			Stützlast	Dachlast
		ungebremst	gebremst			
			Steigung bis max. 12 %	Steigung bis max. 11 % (2 Ventilatoren) ²⁾		
2 CV 6	AZKA	270 ¹⁾	400	—	35	30
Dyane	AYCB	270 ¹⁾	400	—	35	30
Acadiane	AYCD	335	500	—	35	40
LNA	RBRD	350	500	—	40	50
VISA Special/Club	VDVA	370	500	—	45	40
VISA Super	VDVB	400	750	—	45	60
VISA II Special/Club	VDVJ, VDVF	370	500	—	45	40
VISA II Super E	VDVG	405	615	—	45	60
VISA II Super X, 4-Gang	VDVH	405	640	—	45	60
VISA II Super X, 5-Gang	VDVL	410	625	—	45	60
GSA Special	GXYA	450	800	—	50	50
GSA Club/Pallas/X3	GXYL, GXYR	480	1000	—	50	50
GSA Break Special	GXYE	450	800	—	50	80
GSA Break Club	GXYS, GXYV	480	1000	—	50	80
CX Reflex/Athena	MAMP	620	900	1500 ³⁾	100	80
CX Pallas (Vergaser)	MAMY	655	900	1500	100	80
CX Pallas Injection, Automatik	MAMT	685	900	1500	100	80
CX GTi	MAMT	685	900	1500	100	80
CX Prestige	MAMV	725	900	1500	100	80
CX Diesel Confort/Pallas	MAMM	660	900	1500	100	80
CX Diesel Super-L	MAMS	700	900	1500	100	80
CX Reflex Break	MAMR	665	1300 ³⁾	1500 ³⁾	100	80
CX Break Super (Vergaser)	MAMW	710	900	1500	100	80
CX Diesel Break Confort/Super	MAMN	720	900	1500 ⁴⁾	100	80
CX Familiare Super (Vergaser)	MAMW	715	900	1500	100	80
CX Diesel Familiare Super	MAMN	735	900	1500 ⁴⁾	100	80

1) 270 kg ab Januar 1980, ab Baujahr 1973 mit Sondergenehmigung (siehe TR 1262/79)

2) Bis Modell 1979 Sondergenehmigung erforderlich (siehe TR 1221/79)

3) Kein 2. Kühlventilator erforderlich, jedoch bei Limousinen Anbau eines Abstandsstücks zwischen Kühler und Lüfter sowie einer Luftstauleiste am vorderen Luftleitblech (siehe TR 1298/79)

4) Steigung max. 8 %



CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLIT.	MEISTER	KO-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

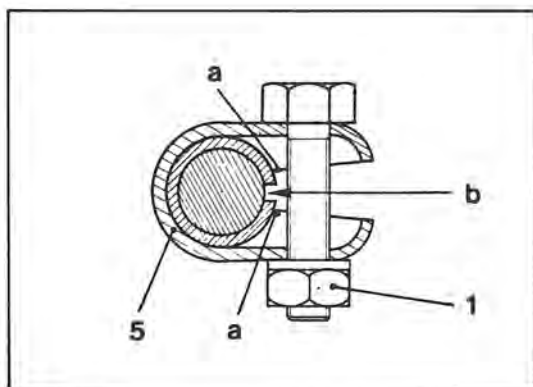
Spureinstellung laut Reparaturhandbuch 621-1, Arbeitsvorgang A 410-0,
Seite 4.

Bei dem hier beschriebenen Einstellverfahren ist zwingend zu beach-
ten, daß die Löcher für die Klemmschrauben der Schellen (5) in Vor-
wärtsfahrtrichtung zeigen müssen. Diese Stellung entspricht dem Serien-
stand und muß auch nach Korrekturereinstellung wieder hergestellt wer-
den.

Begründung:

Nur in dieser Stellung der Schellen (5) ist der berührungsfreie Lauf
der Vorderräder im gesamten Lenk- und Federungsbereich einwand-
frei möglich.

Vorwärtsfahrtrichtung



TECHNISCHE
INFORMATION

NR. TR 1260/79

GRUPPE A - 3

ÜBERSETZUNG
VON

DATUM

02. Juli 1979

A-FAHRZEUGE
alle Typen

VORDERACHSE

Spureinstellung

TR 1249/73
A-Gruppe 3

H/UH

25. Juni 1973

AMI-SUPER

GELENKWELLEN

Anlässlich der 1000 km-Inspektion am AMI-Super müssen unbedingt die Gelenkwellenbefestigungsschrauben am Getriebeausgang mit 5 mkp nachgezogen werden.

Bei Neuwagen muss diese Arbeit vor Auslieferung an den Kunden erfolgen.

Auch an älteren Fahrzeugen müssen die Befestigungsschrauben anlässlich des nächsten Werkstattbesuches nachgezogen werden.

TR 1247/73
Übersetzung v. NT 172 A
A/Gruppe

H/UH
Aus

6. Juni 1973

A-FAHRZEUGE

DYANE (AY Serie A2)
DYANE 6 (AY Serie CB)

LENKUNG

Ab September 1972 werden diese Fahrzeuge mit einer Diebstahlsicherung mit Anlassersperre ausgerüstet.

Die Befestigung der Diebstahlsicherung am Lenkrohr wurde versetzt und ergab so eine Änderung des letzteren (siehe Abb. auf der Rückseite).

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Nummer
Alte Diebstahlsicherung → 2/12/1972	1 A 5 436 630 E
Neue Diebstahlsicherung 2/12/72 →	2 Y 5 435 702 T
Lenkrohr	2 Y 5 443 090 X

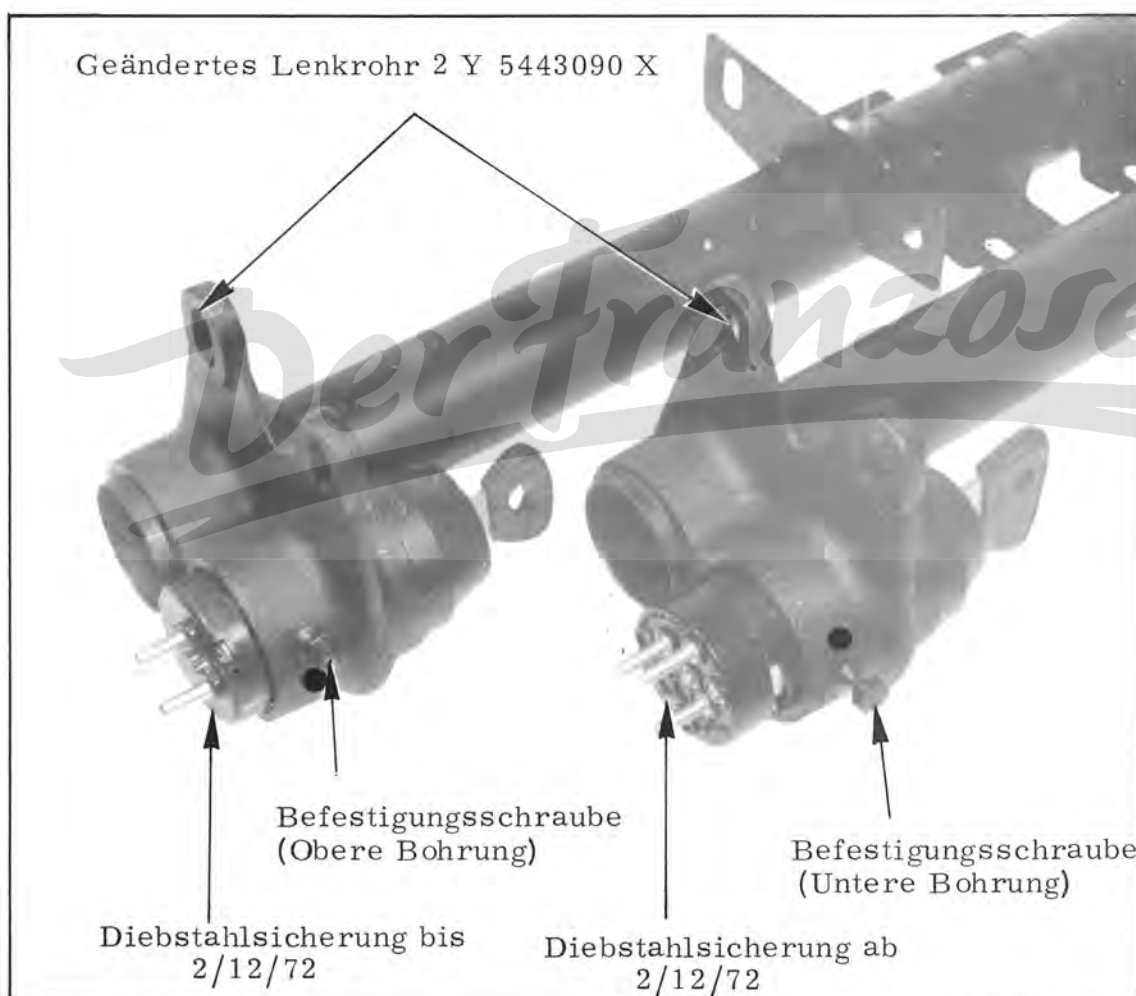
REPARATUR

Es ist nicht möglich, eine neue Diebstahlsicherung anstelle der alten einzubauen. (Änderung des Kabelbündels).

Das vom ET Lager gelieferte Lenkrohr kann sowohl die bis zum 2.12.72 als auch die nach diesem Datum montierten Lenkrohre ersetzen.

Um die alte Diebstahlsicherung (→ 2/12/72) zu befestigen, die obere Bohrung des Lenkrohres benutzen.

Um die neue Diebstahlsicherung (2/12/72 →) zu befestigen, die untere Bohrung des Lenkrades benutzen. (Siehe untenstehende Abbildung)



TR 1232/73
Übersetzung v. NI 60 A
A/Gruppe 3

H/UH
Aus

17. April 1973

FAHRZEUGE AMI 8 Alle Typen

LENKUNG

Auswechseln eines Tragrohres für die Diebstahlsicherung

Das ET-Lager liefert nicht mehr das frühere Tragrohr für die Diebstahlsicherung Nr. AM 441-2, mit dem die Ami 8-Fahrzeuge aller Typen, die bis zum November 1970 erschienen sind, ausgerüstet waren.

Dieses Tragrohr wurde durch das Tragrohr Nr. AM 441-248 A ersetzt.

REPARATUR

Um das frühere Tragrohr AM 441-2 durch das neue Nr. AM 441-248 A zu ersetzen, muss man ausserdem anfordern:

1) Für die Fahrzeuge bis März 1970:

- 1 Diebstahlsicherung AM 611-215 A
- 1 Kabelbündel 1 M 5 436 249 N

2) Für die Fahrzeuge zwischen März
und November 1970:

- 1 Diebstahlsicherung AM 611-215 A

TR 453/71
Übersetzung v. NT 146 A
A/Gruppe 3

H/UH/W
Aus

13. Januar 1972

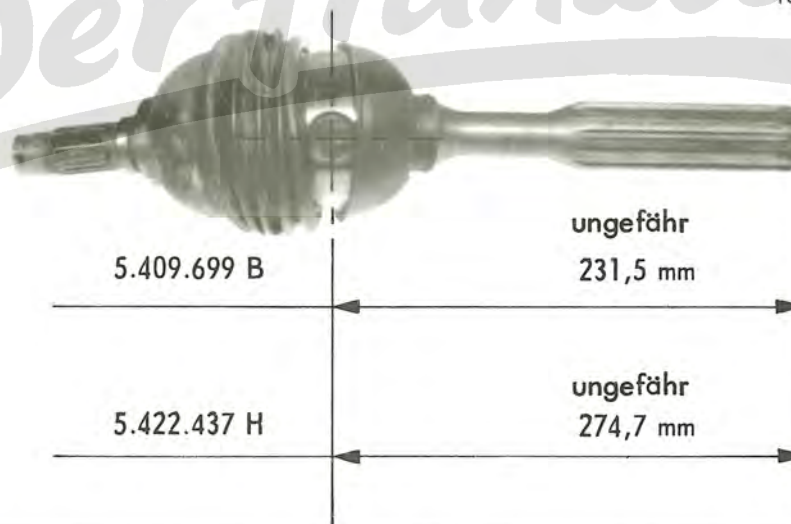
FAHRZEUGE

2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA),
Lieferwagen (AZU)
Dyane 4 (AYA 2 Serie A), Dyane 6 (AY Serie CB)

GELENKWELLE

Neue Einbaumöglichkeit

Seit dem 16. Oktober 1971 können diese Fahrzeuge mit einer Kugelgelenkwelle auf Getriebe-
seite und einer Kreuzgelenkwelle auf Radseite ausgerüstet werden.
Dieses neue Gesamtteil, Gelenkwelle auf Radseite, wird vom Ersatzteillager unter der Nummer
5 422 437 H vertrieben und unterscheidet sich von der früheren Nummer 5 409 699 B nur in
der Länge der Keilnutenwelle.



ERSATZTEILE

Fahrzeuge	Gelenkwelle auf Radseite	Gelenkwelle auf Getriebeseite
2 CV 4-2 CV 6-AZU Dyane 4 - Dyane 6	Kugelgelenkwelle 5.409.703 V	Kugelgelenkwelle 5.409.704 F
Dyane 6 - Dyane 4 2 CV 4 - 2 CV 6	Doppelkreuzgelenkwelle 5.409.699 B	Kreuzgelenkwelle 5.409.702 J
Neue Einbaumöglichkeit		
2 CV 4-2 CV 6-AZU Dyane 4-Dyane 6	Doppelkreuzgelenkwelle 5.422.437 H	Kugelgelenkwelle 5.409.704 F

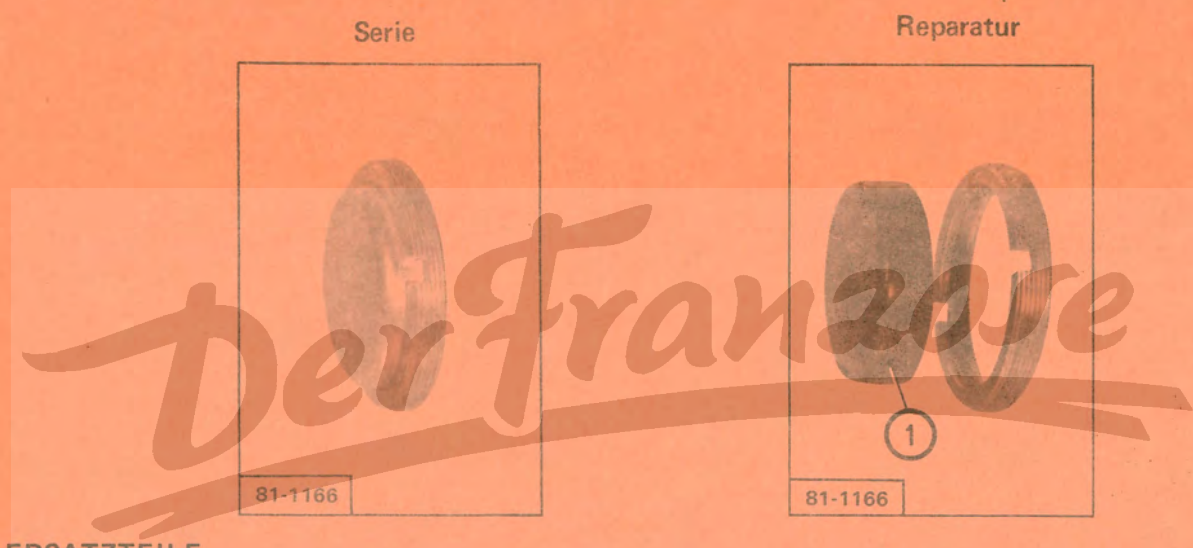
REPARATUR

Fahrzeuge, die mit Kugelgelenkwellen getriebeseitig ausgerüstet sind, können radseitig
mit Doppelkreuzgelenkwellen Nr. 5 422 437 H oder Kugelgelenkwellen Nr. 5 409 703 V
ausgerüstet werden.

CITROËN  Kundendienst	Reparaturhinweise	Technische Information
	A-Fahrzeuge aller Typen GS-/GSA-Fahrzeuge aller Typen	Nr.: A 21 – 83
Referenz: IR 110 TT – 83		Gruppe: A 4 – Nr. 1
Verteiler: D/Ausland	HINTERACHSE Radnabendeckel	Datum: Mai 1983

In folgenden Fällen kann der Radnabendeckel der Hinterradnabe ohne Ausbau des Gewinderings erneuert werden:

- Erneuern der Hinterradbremssbeläge oder eines Radbremszylinders (ohne Erneuern des Radlagers) bei A-Fahrzeugen aller Typen.
- Erneuern einer hinteren Bremsscheibe (ohne Erneuern des Radlagers) bei GS- und GSA-Fahrzeugen aller Typen.

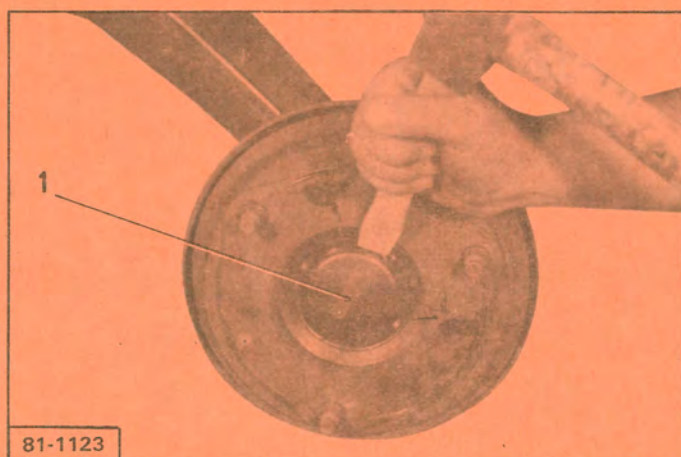


ERSATZTEILE

Bezeichnung	ET-Nummer
Radnabendeckel	95 584 730

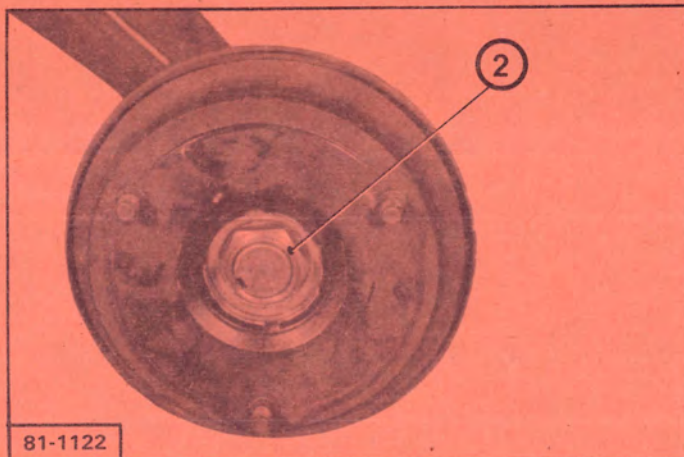
Der Gewinding mit eingefalztem Radnabendeckel ist weiterhin im Ersatzteilwesen erhältlich (bei Erneuern des Radlagers).

REPARATURHINWEIS



AUSBAU

1. Radnabendeckel (1) ausbauen.



2. Mutter (2) lösen und ausbauen (Schlüsselweite 44 mm).

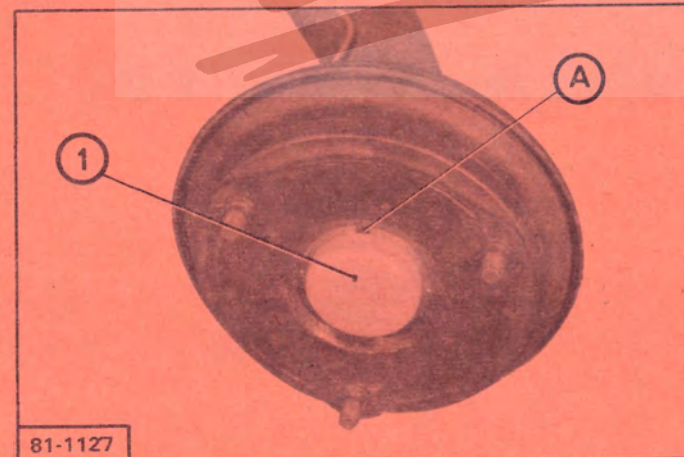
3. Bremstrommel bzw. Bremsscheibe mit Radnabe ausbauen. Falls erforderlich, Werkzeug 3321-T (Bestell-Nr.: OUT 30 3321-T) zu Hilfe nehmen.



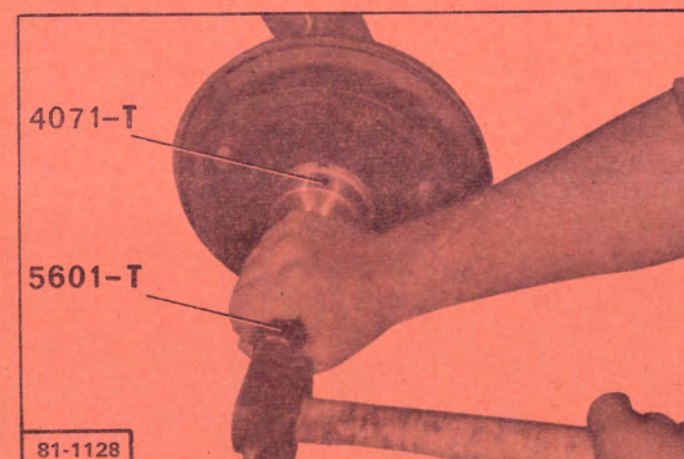
EINBAU

4. Nach Durchführung der Arbeit Radnabendeckel (1) auf Außenseite sowie die Nuten (A) des Gewinderings mit LOCTITE FORMETANCH (ZC 9 865 036 U) bestreichen.

5. Radnabendeckel einsetzen.



Zum ordnungsgemäßen Einbau des Deckels muß unbedingt Eintreibbuchse OUT 304 071 T mit Dorn 5601-T (Bestell-Nr.: KF 20 308) verwendet werden. Die Eintreibbuchse sichert die richtige Einbauposition des Radnabendeckels.



(TR 431/69
(Übersetzung von NT 103-A)
2 CV/Ami 8 - Gruppe 4

H/UH/W
Aus

20. Oktober 1969

KASTENWAGEN "AKB"

HINTERE RADACHSE

HINTERE BREMSEN

Neue hintere Bremsleitungen

Seit April 1969 (Serien-Nr. 117.669 - Fahrgestell-Nr. 9.196.992) wurde der rechte und linke hintere Bremsschlauch durch zwei spiralförmige "ARMCO"-Rohre mit einem Durchmesser von 3,5 x 2 mm ersetzt.

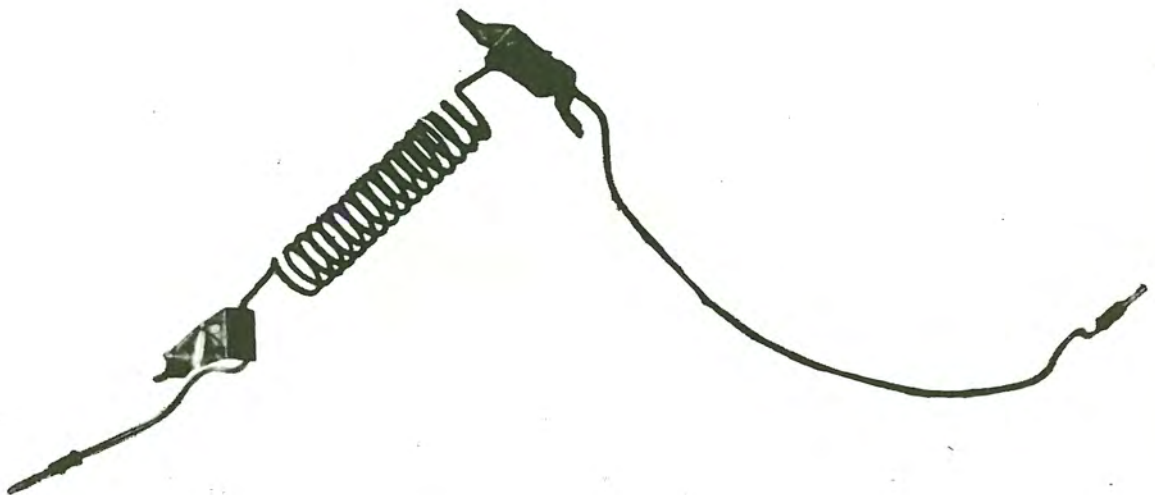


Abb. 1

1.) Die neue hintere Radachse AK - 42-0 setzt sich zusammen aus:

- a) hinterer Achstraverse AK 424-01 b mit Haltern für Rohrleitungen
- b) hinterem linken Schwingarm AK 422 - 1 h mit geänderten Radnaben für Durchlauf der Rohrleitungen
- c) hinterem rechten Schwingarm AK 422 - 1 i
- d) Kappen für Staubschutz AM 422 - 50 a.



Abb. 2

- 2.) Das neue Verbindungsstück AM 453 - 37 am Bodenblech (Abb. 3) ist mit einem Rohr AM 453-33 und ein 3-Wege-Verbindungsstück AM 453 - 134 angeschlossen, welches an der hinteren Achstraverse befestigt ist (Abb. 4).



Abb. 3

4956



Abb. 4

Das 3-Wege-Verbindungsstück AM 453-134 ist mit einem Rohr AM 453 - 34 h an den linken hinteren Radbremszylinder und mit einem Rohr AM 453 - 35 b an den rechten hinteren Radbremszylinder angeschlossen.

- 3.) Die Verbindungen an dem neuen linken und rechten Radbremszylinder AY 453-05 wurden für die Aufnahme der Rohrleitungen von 3,5 mm ϕ x 2 geändert.

Die Dichtigkeit der Verbindungen wird durch Gummitüllen 1588-S gewährleistet.

REPARATUR

Diese neuen Teile können nicht gegen die in ältere Fahrzeuge eingebauten Teile ausgetauscht werden.

Die Rohre AM 453-34 h und AM 453-35 b werden nicht vom Ersatzteillager geliefert. Sie werden ersetzt durch:

- 1 Gesamtteil AK 453 - 042 A für die linke Seite und
- 1 Gesamtteil AK 453 - 043 A für die rechte Seite.

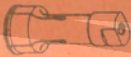
Die Gesamtteile setzen sich wie folgt zusammen:

linke Seite AK 453-042 A	(	1 Rohr an der Traversenseite	AM 453 - 34 i
	(	1 Verbindungsstück	AM 453 - 260 A
	(	1 Rohr an der Zylinderseite	AM 453 - 256
	(	2 Gummitüllen	1588 - S
rechte Seite AK 453-043 A	(	1 Rohr an der Traversenseite	AM 453 - 35 C
	(	1 Verbindungsstück	AM 453 - 260 A
	(	1 Rohr an der Zylinderseite	AM 453 - 257
	(	2 Gummitüllen	1588 - S

Die Anleitungen zum Ausbau, Einbau und Einstellen sind in einem Nachtrag zum Reparatur-Handbuch Nr. 546 enthalten.

Selbstverständlich kann dieses Werkzeug auf dem üblichen Bestellweg nachbestellt werden.

Zu dem Spezialwerkzeug liefern wir die entsprechende Werkzeugabbildung mit Stecktäfelchen und Befestigungshaken.



6338 T

OUT 30 6338 T

Werkzeug (Spreizdübel) zum Ausbau der hinteren Länglenker beim CX-Break

Das Werkzeug wird in Verbindung mit dem Trägheitsabzieher 1671 T benutzt.

Kategorie 3

Aufgrund der uns vorliegenden Einverständniserklärung erhalten Sie in Kürze das nachstehend aufgeführte Spezialwerkzeug (nur für Vertragspartner der Kategorie 3).

CITROËN Kundendienst	Referenz:	CX-Break	Spezialwerkzeug	Verteiler: D
	Nr.: A 33 – 84			
Technische Information		Reparaturhinweise		
Gruppe: A 14 – Nr. 5				
Datum: März 1984				

Der Franzose

CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Technische
Information

Nr.: **A 07 – 81**

Gruppe: **A 12 – Nr. 5**

Referenz: **NT 214 A – 81**

I. MOTOR

Geänderte Befestigung der Gaspedalrückholfeder auf seiten des Luftsammlers (Montage wie bei 2 CV).

August 1981

II. BETÄTIGUNG UND ZUBEHÖR

Neuer Choke mit integrierter Kontrollleuchte.

Neues Armaturenbrett, das den Einbau des neuen Scheibenwischer-motors mit Ferritspulen ermöglicht.

ACADIANE
(AY – CD)

III. KAROSSERIE

Neues abschließbares Gepäckfach auf der linken Fahrzeugseite.



Um den hinteren linken Ansatzpunkt zum Anheben des Fahrzeugs zu entlasten, wurde die Länge der entsprechenden Traverse des Bodenblechs geändert.

MODELLJAHR 1982

Änderungen

IV. ELEKTRISCHE ANLAGE

Neues vorderes Kabelbündel aufgrund folgender Änderungen:

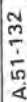
- neue Einbaulage des Signalhorns
- neuer Scheibenwischermotor mit Ferritspulen.

KENNZEICHNUNG DER TEILE

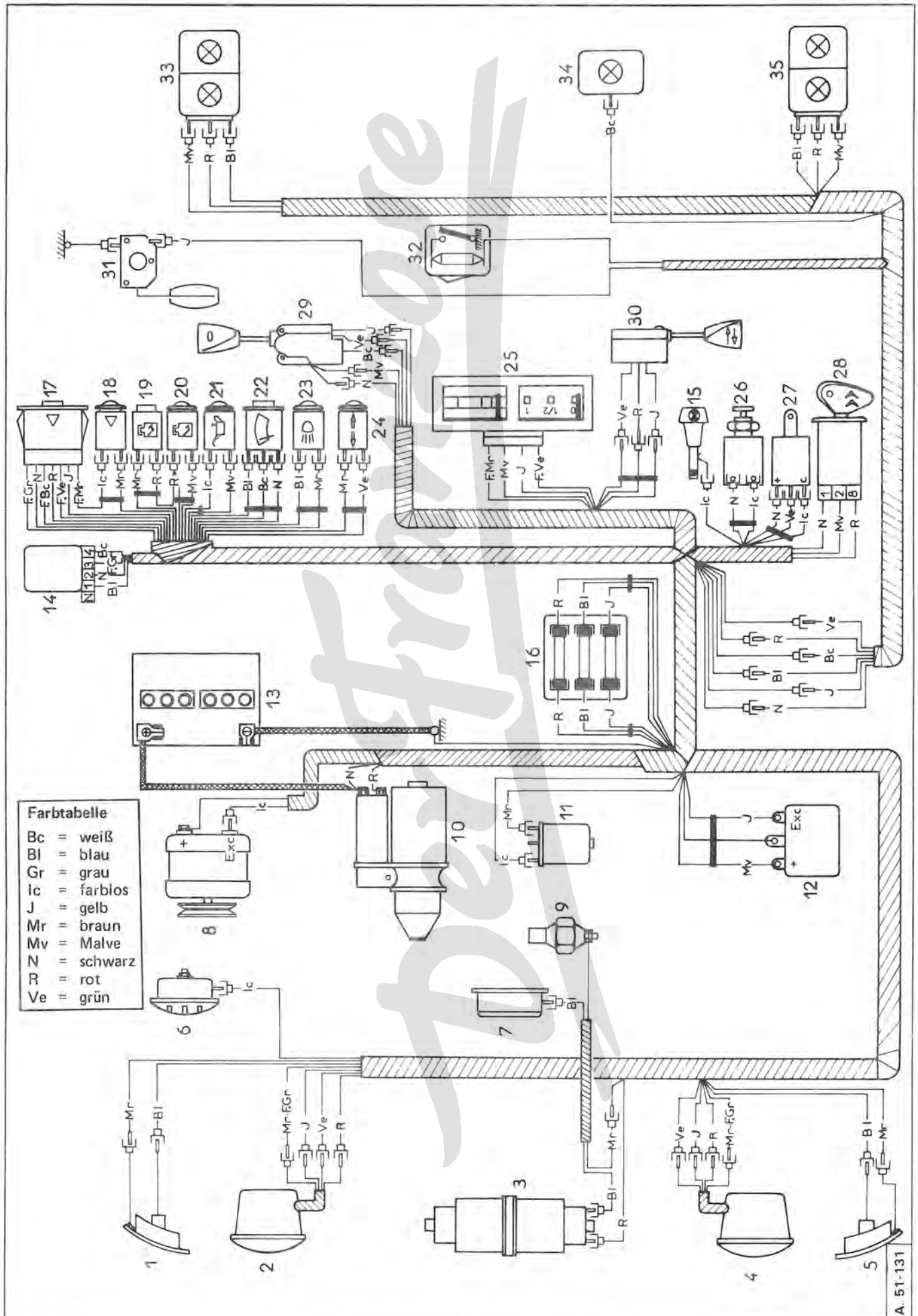
Nr.	Bezeichnung und Einbaulage	Nr.	Bezeichnung und Einbaulage
1	Rechte vordere Blinkerleuchte 17	20	Bremsflüssigkeits-Kontrolleuchte 12
2	Rechter Scheinwerfer:	21	Motoröldruck-Kontrolleuchte 11
	Fernleuchte 33	22	Scheibenwischerschalter 8, 9
	Abblendleuchte 32	23	Fernlicht-Kontrolleuchte 34
	Standleuchte 29	24	Blinker-Kontrolleuchte 19
3	Zündspule 4, 5	25	Instrumententafel:
4	Linker Scheinwerfer:		Tachometerleuchte 24
	Fernleuchte 31		Ladestromanzeige 20
	Abblendleuchte 30		Tankanzeige 21
	Standleuchte 28	26	Bremslichtschalter 23
5	Linke vordere Blinkerleuchte 15	27	Blinkerrelais 18, 19
6	Signalhorn 33	28	Zündschloß 4, 5
7	Zündverteiler 4, 5	29	Licht- und Signalhornschalter 25 – 33
8	Drehstromgenerator 6	30	Blinkerschalter 17, 18
9	Motoröldruckschalter 11	31	Tankgeber 21
10	Anlasser 2 – 4	32	Deckenleuchte 22
11	Kontaktschalter für Bremsflüssig-	33	Rechte Heckleuchteinheit:
	keitsstand 12		Brems- und Standleuchte 25, 26
12	Spannungsregler 6, 7		Blinkerleuchte 18
13	Batterie 1	34	Kennzeichenleuchte 27
14	Scheibenwischermotor 8 – 10	35	Linke Heckleuchteinheit:
15	Choke-Kontrolleuchte 13		Brems- und Standleuchte 23, 24
16	Sicherungskasten 7, 23, 25		Blinkerleuchte 16
17	Warnblinkschalter 14 – 16	36	Schalter der Nebelschlußleuchte
18	Warnblink-Kontrolleuchte 14		(Belgien) 29
19	Schalter zur Kontrolle der Brems-	37	Nebelschlußleuchte (Belgien) 29
	flüssigkeits-Kontrolleuchte 13		

KENNZEICHNUNG DER KABELBÜNDEL

- ohne Markierung – vorderes Kabelbündel
- AR – hinteres Kabelbündel
- FV – Freikabel



EINBAUSCHEMA



TR 1210/77
Ergänzung zum TR 1299/76 vom 17.10.76
A/Gruppe 5

H/UH
Aus

27. Januar 1977

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPEN

MODELLE 1977

Änderungen

KAPITEL III : FEDERUNG

Chassisrahmen :

Aufgrund des Fortfalls der Wechselwirkung bei Stossdämpfern der Fahrzeuge AMI 8 und AKS ergeben sich folgende neuen ET-Nummern :

CHASSISRAHMEN FÜR AMI 6 UND AMI 8

a) Fahrzeuge mit Vorderradscheibenbremsen (AMI 8)

	Mit Wechselwirkung → 7/1976	Ohne Wechselwirkung 7/1976 →
ET-Nr.	AM 721 - 1 U	5 481 214 N

HINWEIS : Chassisrahmen Nr. 5 481 214 N können bei allen Fahrzeugen, ob mit oder ohne Wechselwirkung, eingebaut werden.

b) Fahrzeuge mit Vorderradtrommelbremsen (AMI 6 und AMI 8)

Aus Gründen der Einheitlichkeit sind die im ET-Lager erhältlichen Chassisrahmen für obige Fahrzeuge auch für die Änderungen ausgelegt, die sich aus dem Fortfall der Stossdämpferwechselwirkung ergeben.

Die ehemalige Nr. 5 434 998 R lautet nun NR. 5 481 234 F, jedoch können beide Chassisrahmen gegeneinander ausgetauscht werden.

CHASSISRAHMEN FÜR AK (Kleinlieferwagen 400)

a) Fahrzeuge ab Mai 1968

	Mit Wechselwirkung → 7/ 1976	Ohne Wechselwirkung 7/ 1976 →
ET-Nr.	5 453 655 J	5 481 211 F

HINWEIS : Chassisrahmen Nr. 5 481 211 F können auf allen Fahrzeugen, ob mit oder ohne Wechselwirkung, eingebaut werden.

b) Fahrzeuge von Mai 1963 bis Mai 1968

Die für diese Fahrzeuge im ET-Lager erhältlichen Chassisrahmen sind ebenfalls aufgrund des Fortfalls der Wechselwirkung geändert worden.

Die ehemalige Nr. 5 453 656 V lautet nun 5 481 212 S, jedoch können diese beiden Chassisrahmen gegeneinander ausgetauscht werden.

Stossdämpfer

Nur Lieferwagen AK 400 werden mit Stossdämpfern des Typs AMI SUPER ausgerüstet.
AMI 8 Fahrzeuge werden weiterhin mit Stossdämpfern des Typs AMI 8 ausgerüstet.

TR 1299/76

Übersetzung v. NT 187 A
A/Gruppe 5

H/UH
Aus

27. Oktober 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE AM und AK

MODELLE 1977

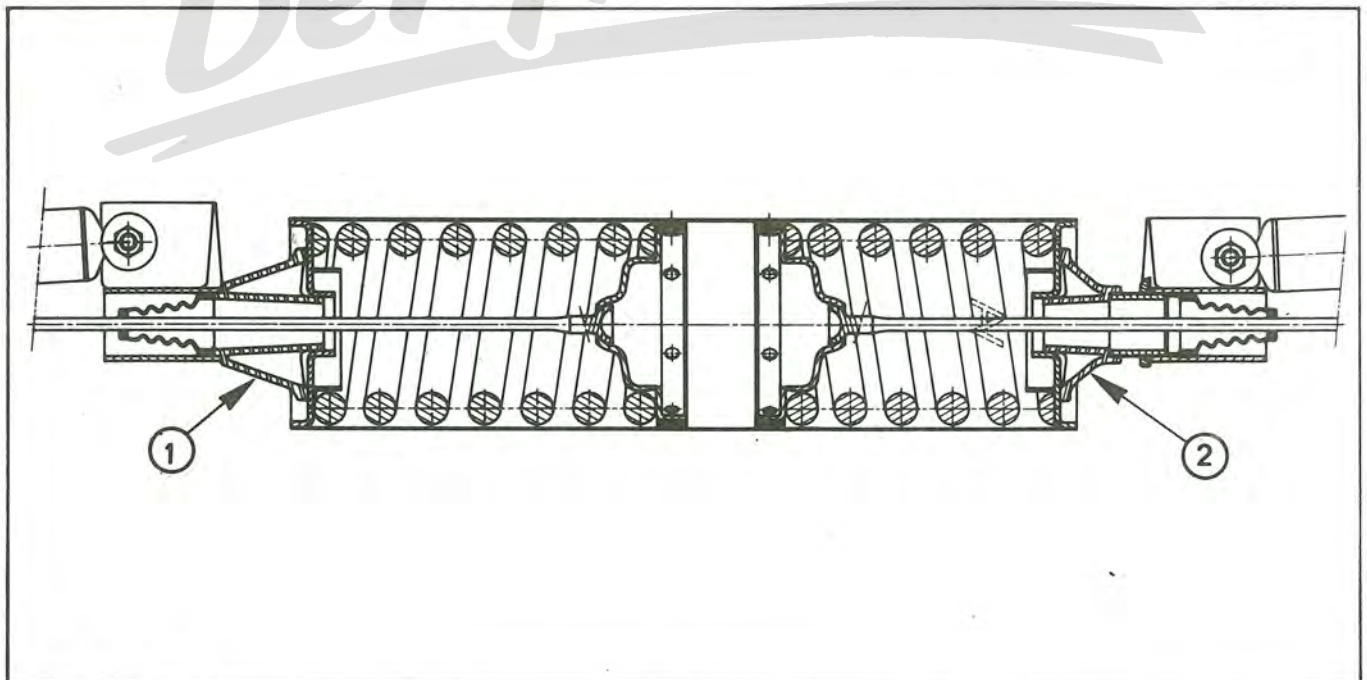
Änderungen

FEDERUNG

Bei den Fahrzeugen AMI 8 "Limousine", "Break" und "Service" (AM3 - AMF 3 - AMC 3) und bei den 3 CV Kleinlieferwagen (AK) fällt die Federung mit Wechselwirkung fort.

Durch das Einsetzen von zwei Beilegscheiben (1) und (2) zwischen dem Federtopf und den Stützen auf den Längsträgern, wird der Federtopf fest.

A.43-56



NEUE TEILE

Chassisrahmen: Die Anschlagträger der Schwingarme und Stossdämpfer werden verstärkt und geändert.

CHASSISRAHMEN	ET-Nr.
AMI 8 A.T.	5 481 234 F
CITROËN 400	5 481 212 S

Federtöpfe: Die Durchmesser der Federn sind unterschiedlich.

FEDERTÖPFE	ET-Nr.
AMI 8 Limousine	5 480 566 V
AMI 8 Break AMI 8 Service	5 480 574 G
CITROEN 400	5 478 181 W

- die hintere Stange wird verlängert.
- die Anschläge der Schwingungsdämpfer werden durch Beilegscheiben ersetzt.

Querlenker *)

Vorderer Querlenker: Der Gelenkpunkt der Stange wird in Richtung Querlenker versetzt.
Der Federungsanschlag wird geändert.

Hinterer Querlenker: An den Fahrzeugen AM und AK wird die Länge des Kopfstückes der Stange verkürzt.
ANM.: An diesen Querlenkern fallen die Träger für den Reibschwingungsdämpfer und die Befestigung der flexiblen Leitung fort.

Stossdämpfer *)

Die Tarierung der vorderen und hinteren Stossdämpfer wird geändert (Stossdämpfer am AMI Super)

*) Wegen der Nummern der neuen Teile verweisen wir auf den Ersatzteilkatalog.

TR 1294/76

Übersetzung v. NT 187 A

A/Gruppe 5

H/UH

Aus

25. Oktober 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPENMODELLE 1977ÄnderungenLENKUNG

Die Lenkung mit vergrößerter Übersetzung, mit der die Fahrzeuge 2 CV 6 - CITROEN 250 - CITROEN 400 und DYANE 6 der Modelle 1976 ausgerüstet sind, ist ebenfalls in die Fahrzeuge 2 CV 4 eingebaut.

Die Lenkung der Fahrzeuge "2 CV Special" und "MEHARI" bleibt unverändert.

TR 1208/74
 Übersetzung v. NT 173 A
 Annulliert u. ersetzt das
 Rundschreiben TR 1258/73
 v. 29.8.1973
 A/Gruppe 5

H/UH
 Aus

5. Februar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

AMI 8 - FAHRZEUGE ALLER TYPEN
AM Serie JA, AM Serie JB, AM Serie JC
FEDERUNG

Fortfall der Trägheitsdämpfer an der Vorderachse

Seit April 1973 sind diese Fahrzeuge (mit Ausnahme der ÜBERSEE-Modelle) nicht mehr mit Trägheitsdämpfern an der Vorderachse ausgerüstet.

REPARATUR

- 1) Bei den Fahrzeugen ohne Trägheitsdämpfer vorn müssen vorn "LIPMESA"-Stossdämpfer eingebaut werden, die unverändert bleiben (2 M 5 401 559 Y), schwarze Farbe, dunkelblaue Markierung
ACHTUNG! Auf keinen Fall bei diesen Fahrzeugen vorn "BOGE"-Stossdämpfer (AM 436 04 A) von dunkelblauer Farbe einbauen.
- 2) Die hinteren Stossdämpfer BOGE und LIPMESA bleiben unverändert.
- 3) Auf ein- und derselben Achse darf nur der gleiche Stossdämpfertyp eingebaut werden.
 ANM.: Wegen des Einbauvorganges halte man sich an die Angaben des Schemas im TR 401/72 vom 19.1.72.

ANMERKUNGEN:

- a) Infolge des Fortfalls der Trägheitsdämpfer an der Vorderachse werden die Radnaben demnächst geändert:
 - die Befestigungsösen der Trägheitsdämpfer entfallen.
 Das ET-Lager wird nur noch die früheren Radnaben liefern. Es kann also vorkommen, dass beim Auswechseln einer Radnabe im Reparaturfalle man an ein- und derselben Achse zwei verschiedene Typen von Radnaben vorfindet.
- b) Das Technische Rundschreiben TR 429/71 (auch gültig für Ami 8) kündigte den Fortfall der Trägheitsdämpfer an der Hinterachse an.
 Aus diesem Grunde werden die hinteren Schwingarme demnächst geändert: die Träger für die Trägheitsdämpfer entfallen.
 Das ET-Lager liefert nur noch die alten Schwingarme aus (mit Trägern). So kann es also vorkommen, dass man beim Auswechseln eines Schwingarmes im Reparaturfalle an ein- und derselben Achse die beiden Schwingarmtypen vorfindet.

Berichtigung zum TR 1267/73 vom 6.12.1973

Schutzhülle: anstatt:..... AY 641-121
 lies: AY 644-121

TR 482/72
A/Gruppe 5
Übersetzung v. NT 161 A

H/UH
Aus

13. November 1972

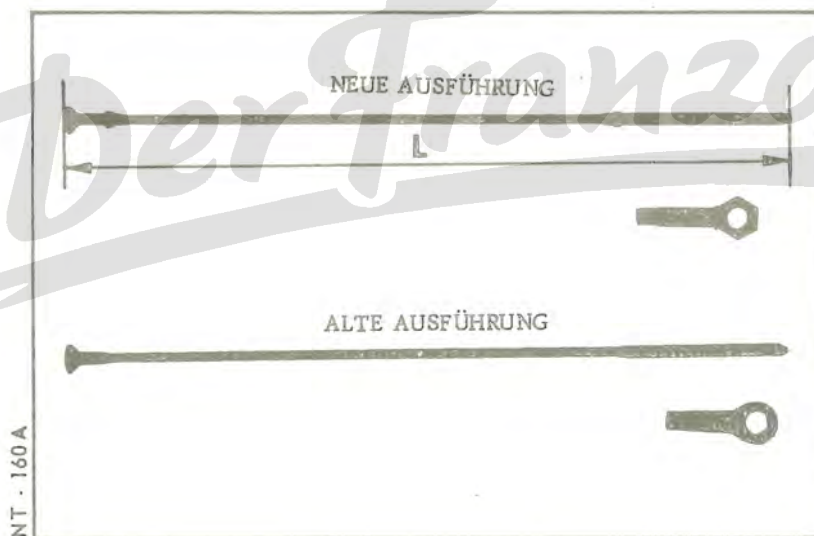
FAHRZEUGE A

AMI 8 Limousine (AM Serie JA)
AMI 8 Break (AM Serie JB)
AMI 8 Service (AM Serie JC)
2 CV 4 (AZ Serie A2) - 2 CV 6 (AZ Serie KA)
DYANE (AYA 2 Serie A) - DYANE 6 (AY Serie CB)
Lieferwagen 400 (AK Serie AK) - Lieferwagen 250 (AZU)
Mehari (AY Serie CA)

FEDERUNG

Federungsstrebe - Strebenendstück

Seit September 1972 werden obige Fahrzeuge fortlaufend mit neuen Federungsstreben sowie neuen Strebenendstücken ausgerüstet.



ERSATZTEILE

Bezeichnung	AMI 8 Limousine	AMI 8 BREAK AMI 8 SERVICE	2 CV 4 2 CV 6 DYANE DYANE 6	MEHARI	AK Serie AK	AZU
Vord. Strebe	L 575 mm 5 425 832 K	- 611 mm 5 424 140 U	L 593 mm 5 424 141 E	L 578 mm 5 425 832 K	L 611 mm 5 424 140 U	L 593 mm 5 421 141 E
Hint. Strebe	L 611 mm 5 424 140 U	L 632 mm 5 424 139 H	L 632 mm 5 424 139 H	L 632 mm 5 424 139 H	L 593 mm 5 424 141 E	L 611 mm 5 424 140 U
Kompletter Topf	5 426 341 T	5 426 342 D	5 426 337 Z	5 426 339 W	5 426 344 A	5 426 390 A
Endstück	← 5 424 148 F →					

REPARATUR: Es ist möglich, eine frühere Strebe durch eine solche neuer Ausführung auszuwechseln, doch muss man unbedingt das neue Endstück einbauen.

Mitteilung

FAHRZEUGE ALLER TYPEN

FEDERUNG

Auswuchten der Räder

I. GRUNDSÄTZE FÜR DAS AUSWUCHTEN DER RÄDER

Die auszuwuchtenden Räder müssen am Auswuchtungsgerät unter den gleichen Bedingungen wie an der Radnabe befestigt werden. In diesem Zusammenhang ist die Verwendung von konischen Befestigungsschrauben formell abzulehnen, denn die Befestigung an der Radnabe besteht aus Stehbolzen und Radmutter.

Der Stehbolzenquerschnitt am Auswuchtgerät muss mit dem Querschnitt der Radnabenstehbolzen identisch sein, d.h. $\varnothing 12,5$ mm. Darüber hinaus sollten nur original Radmutter zu diesem Zweck verwendet werden.

ANM.:

Ein Schnellspanngerät kann verwendet werden, wenn die Spannbolzen (fünf oder drei) einen Querschnitt von 12,5 mm messen.

Die Zeichnung auf Seite 3 zeigt den entsprechend zu verwendenden Stehbolzen.

II. EMPFEHLUNGEN ZUM AUSWUCHTEN DER RÄDER

ANM.: Die Unrundheit des Reifens auf der Felge ist oft Anlass zu starker Unwucht. Es empfiehlt sich daher, den Reifen erst nach einer Strecke von 100 km auszuwuchten.

1. Fläche und Sauberkeit der Radnabe prüfen.
2. Felgenreif von Schmutz und Fett reinigen.
3. Reifenprofil nach Fremdkörpern untersuchen.
4. Bei XAS-Reifen Einbaurichtung beachten.
5. Bei vorhandener Farbmarkierung an der Reifenwand prüfen, ob dieser richtig auf Höhe des Ventils und auf Reifenaussenseite ist.
6. Reifensitz auf der Felge prüfen (Abstand zwischen Felgenwand und Reifenwulst). Wenn nötig, Reifendruck auf 3,5 atü bringen, anschliessend vorgeschriebenen Druck wieder herstellen.
7. Felgenlöcher prüfen (Verformungen, Risse, Eindrücke).
8. Entsprechende Befestigungsplatte wählen. Auf genauen Radsitz achten, Radmutter festziehen, dabei Ventil nach oben gerichtet.
9. Felgenschlag prüfen. (Maximal 2 mm)
10. Unrundheit der Lauffläche prüfen (2 mm max.)
11. Auswuchtgerät einstellen und nach Herstellervorschrift bedienen.
12. Bei grosser Unwucht (100 g u. mehr):
 - Rad am Auswuchtgerät abnehmen,
 - Reifenflanke auf Höhe des Ventils markieren,
 - Luft im Reifen ablassen,
 - Reifen um 180° (Ventil) drehen,
 - Reifen mit 3,5 atü belasten, auf Normaldruck ablassen,
 - Auswuchten wiederholen.
13. Rad am Fahrzeug anbauen, Radmutter festziehen, Ventil nach oben, um Auswuchtungsbedingungen zu erfüllen.

Anzugsmomente : 5 - 6 mkg an 2 CV - 3 CV - GS
8 - 10 mkg an DS - ID - SM

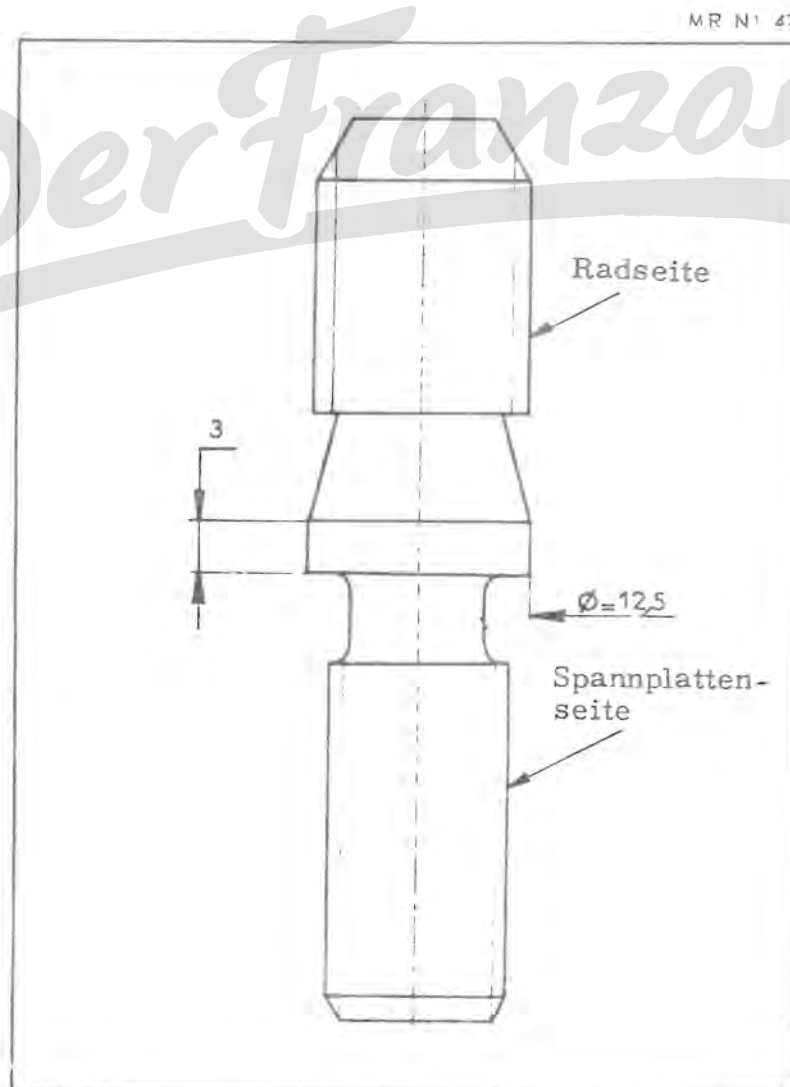
III. AUSWUCHTEN DER RÄDER AM FAHRZEUG

Wenn nach o. g. erfolgtem Auswuchten weiterhin Unwucht besteht, (Schwingungen bei Probefahrt) so wird diese im allgemeinen von einer Unwucht der hinteren Bremstrommeln oder -Scheiben an der Achse verursacht.

Diese Unwucht kann mit einem Auswuchtgerät direkt am Fahrzeug beseitigt werden.

WICHTIG:

Das o. g. Gerät hat auf die antriebsfreien Räder keine schädliche Wirkung, es kann jedoch bei längerer Anwendung an den Antriebsrädern (da ca. 140 km/h) zum Festfressen des Ausgleichgetriebes führen.



TR 498/72
Übersetzung v. NT 163 A
A /Gruppe 5

H/UH
Aus

28. Dezember 1972

FAHRZEUGE A

2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA)
AZU "Serie A und Serie B"
Dyane 4 (AYA 2), Dyane 6 (AYCB)
Méhari (AYCA)

FEDERUNG

Stossdämpfer

Ab April 1972 werden die oben genannten Fahrzeuge auch mit Stossdämpfern der Marke ALLINQUANT an der Hinterachse ausgerüstet.

ERSATZTEILE

Im E. T. Lager stehen zwei Sorten von Stossdämpfern zur Verfügung:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| 1. Stossdämpfer der Marke BOGE | Nr. AZ 436-02 |
| 2. Stossdämpfer der Marke ALLINQUANT | Nr. 5 422 533 B |

ANM. :

Eine dritte Einbaumöglichkeit der Stossdämpfer LIPMESA ist vorgesehen. Beachten Sie bei gegebener Veranlassung die entsprechenden Hinweise des E. T. -Lagers.

INSTANDSETZUNG

Werkseitig eingebaute Stossdämpfer können durch eine der beiden oben genannten Möglichkeiten ausgetauscht werden.

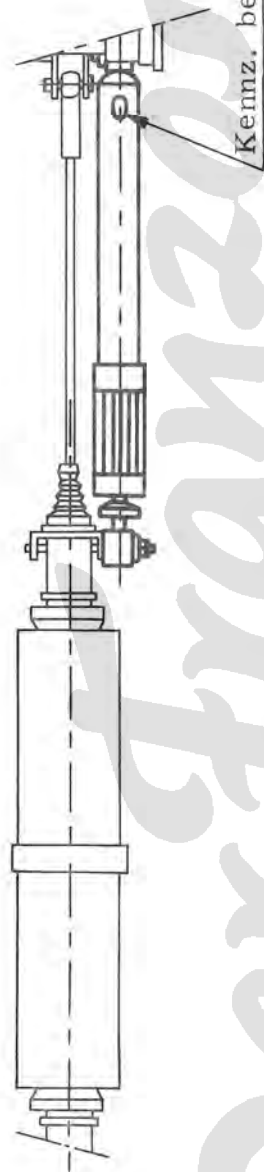
Es ist dennoch darauf zu achten, dass nur immer Stossdämpfer gleicher Art an einem Fahrzeug eingebaut werden dürfen.

ANM. :

Beim Einbau, umseitige Skizze beachten.

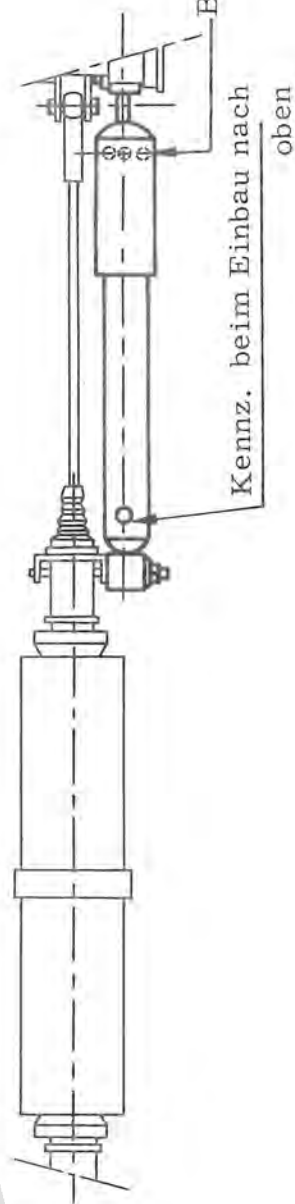
Montage der Stossdämpfer "ALLINQUANT" oder "LIPMESA"

(oben)



Montage der Stossdämpfer "BOGE"

(oben)



TR 400/72
Übersetzung v. NT 147 A
A/Gruppe 5

H/UH/W
Aus

19. Januar 1972

A-FAHRZEUGE

2 CV 4 (AZ Serie A 2)
2 CV 6 (AZ Serie AK)

FEDERUNG

Federungstöpfe

Seit dem 1. November 1971 wurde die Flexibilität der Federung dieser Fahrzeuge geändert.

Die Federungstöpfe sind die gleichen wie die der Fahrzeuge Dyane 4 und Dyane 6.

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Alte Nr.	Neue Nr.
Federungstopf	AZU 434-908 A	5 409 783 P
Vordere Feder	AZ 431-1	AY 431-1

REPARATUR

Es ist möglich, diese neuen Federungstöpfe an den 2 CV-Fahrzeugen aller Typen, die vorher erschienen sind, einzubauen (mit Ausnahme der AZU) unter der Bedingung, dass man auf beiden Seiten die gleichen Töpfe einbaut. Die Federn AZ 431-1 werden jedoch immer noch vom ET-Lager geliefert.

TR 451/71

Übersetzung v. 145 A
A/Gruppe 5

H/UH/W
Aus

6. Januar 1972

FAHRZEUGE

AMI 8 (AM Serie JA), AMI 8 Break (AM Serie JB) u. (AM Serie JC)
Lieferwagen 400 (AK Serie AK)

FEDERUNG

Änderung

Seit dem 15. September 1971 sind bei den Fahrzeugen, die mit einem hinteren "BOGE"-Stossdämpfer ausgerüstet sind, die Trägheitsdämpfer an den hinteren Schwingarmen weggefallen.

Die hinteren Schwingarme wurden nicht verändert, die Bohrungen zur Befestigung der Trägheitsdämpfer an den Trägern werden durch Stopfen verschlossen.

REPARATUR

Bei den früher herausgekommenen Fahrzeugen ist es nicht möglich, die Trägheitsdämpfer wegfallen zu lassen.

ANMERKUNG:

Die Trägheitsdämpfer an der hinteren Achse verbleiben bei den Fahrzeugen des Typs Übersee (staubgesicherte Ausführung) sowie an den Fahrzeugen AZ alle Typen Übersee und AY alle Typen Übersee. (Siehe Technische Rundschreiben TR 403/71 und 429/71).

TR 429/71
Übersetzung v. NT 143 A
A Gruppe 5

H/UH/W
Aus

12. Juli 1971

2 CV 6 (AZ Serie AK)

DYANE 6 (AY Serie CB)

Änderungen an der Federung

Seit 3. Mai 1971 werden diese Fahrzeuge, welche mit BOGE-Stossdämpfern versehen sind, keine Trägheitsdämpfer mehr an der Hinterachse führen.

Die hinteren Schwingarme bleiben unverändert, jedoch werden die Befestigungslöcher der Trägheitsdämpfer durch Stopfen verschlossen.

INSTANDSETZUNG

An früher herausgekommenen Fahrzeugen können die Trägheitsdämpfer nicht entfernt werden.

TR 403/71
(Übersetzung v. NT 138-A)
A-Gruppe 5

H/UH/W
Aus

4. Februar 1971

2 CV 4 (AZ Serie A2)

DYANE 4 (AY -A2)

CITROEN 250 (AZU)

FEDERUNG

Ab November 1970 entfallen an den obengenannten Fahrzeugen, die hinten mit "BOGE"-Stossdämpfern ausgerüstet sind, die Trägheitsdämpfer an den hinteren Schwingarmen.

Die hinteren Schwingarme wurden nicht geändert. Die Bohrungen zur Befestigung der Trägheitsdämpfer an den Haltern wurden durch Stopfen abgedeckt.

REPARATUR:

Es ist nicht möglich, an älteren Fahrzeugen die Trägheitsdämpfer wegfallen zu lassen.

CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Technische
Information

Nr.: **A 08 – 81**

Gruppe: **A 12 – Nr. 6**

Referenz:

September 1981

Mit umseitiger Tabelle geben wir Ihnen eine Übersicht über den neuesten Stand der zulässigen Anhänge-, Stütz- und Dachlasten für die in der Bundesrepublik Deutschland ausgelieferten Citroën-Fahrzeuge.

FAHRZEUGE

alle Typen

MODELLJAHR 1982

**Zulässige
Anhänge-, Stütz- und
Dachlasten**

Zulässige Anhängelasten, Stütz- und Dachlasten (in kg) – Modelljahr 1982

Verkaufsbezeichnung	Fahrgestell- nummernserie	max. Anhängelasten			Stützlast	Dachlast
		ungebremst	gebremst bis 12 % Steigung			
			mit einem Ventilator	mit zwei Ventilatoren ¹⁾		
2 CV 6	AZKA	270	400	—	35	30
Acadiane	AYCD	335	500	—	35	40
LNA	RBRD	350	500	—	40	50
VISA II Special/Club	VDVJ, VDVF	370	500	—	45	50
VISA II Super E	VDVG	405	615	—	45	60
VISA II Super X, 4-Gang	VDVH	405	640	—	45	60
VISA II Super X, 5-Gang	VDVL	410	625	—	45	60
GSA Special/Club/Pallas/X3	GXYL, GXYS	460	1000	—	50	60
GSA Break Special/Club	GXYV	460	1000	—	50	80
CX 2000 Reflex/Athena	MAMP	615	900/1500 ²⁾	1500	100	80
CX Pallas Injection, 5-Gang	MAMT	685	900	1500	100	80
CX Pallas Injection, Automatik	MAMT	685	—	1500	100	80
CX GTi	MANA	685	900	1500	100	80
CX Prestige, 5-Gang	MANE	725	—	1500	100	80
CX Prestige, Automatik	MAMV	725	—	1500	100	80
CX Diesel Reflex/Pallas	MAMM	685	—	1500	100	80
CX Diesel Super-L	MAMS	720	—	1500	100	80
CX 2000 Reflex Break	MAMR	695	1300/1500 ⁴⁾	1500 ³⁾	100	80
CX 2000 Reflex Familiare	MAMR	695	1300/1500 ⁴⁾	1500 ³⁾	100	80
CX 2400 Reflex Break, 5-Gang	MAMW	710	900	1300/1500 ⁴⁾	100	80
CX 2400 Reflex Break, Automatik	MAMW	710	—	1300/1500 ⁴⁾	100	80
CX 2400 Reflex Familiare, 5-Gang	MAMW	710	900	1300/1500 ⁴⁾	100	80
CX 2400 Reflex Familiare, Automatik	MAMW	710	—	1300/1500 ⁴⁾	100	80
CX Diesel Reflex Break	MAMN	755	—	1300/1500 ⁴⁾	100	80
CX Diesel Reflex Familiare	MAMN	755	—	1300/1500 ⁴⁾	100	80

1) Fahrzeuge mit Klimaanlage und/oder Automatikgetriebe sowie alle Diesel-Fahrzeuge haben ab Werk 2 Kühlventilatoren

2) Kein 2. Kühlventilator erforderlich, jedoch bei Limousinen Anbau eines Abstandsstücks zwischen Kühler und Lüfter sowie einer Luftstauleiste am vorderen Luftleitblech (siehe TR 1298/79)

3) Break und Familiare bei 11 % Steigung.

4) Break und Familiare: 1300 kg bis 12 % Steigung, 1500 kg bis 11 % Steigung.

CITROËN  Kundendienst	Reparaturhinweise	Technische Information
	2 CV — alle Typen mit Scheibenbremsen vorn	Nr.: A 17 — 82
Referenz: IR 73 A — 82		Gruppe: A 7 — Nr. 1
Verteiler: D/Ausland	Bremsflüssigkeitsbehälter	Datum: Oktober 1982

Störung: LHM-Bremsflüssigkeitsverlust am Bremsflüssigkeitsbehälter.

Abhilfe: Den grün eingefärbten Bremsflüssigkeitsbehälter durch Behälter 95 496 066 ersetzen.

Dieser Bremsflüssigkeitsbehälter ist weiß und mit einem grünen Markierungsstrich versehen (auf nachstehendem Foto bei ). Er wird ohne Verschluß und Filter geliefert. Diese Teile sind entweder vom ausgebauten Bremsflüssigkeitsbehälter zu nehmen oder durch neue zu ersetzen.



Achtung: Dieser Bremsflüssigkeitsbehälter darf nur mit LHM-Bremsflüssigkeit befüllt werden. Er darf nicht mit dem weißen Kunststoffbehälter (ohne Farbmarkierung) für synthetische Bremsflüssigkeit verwechselt werden, der bei 2 CV-Fahrzeugen mit Trommelbremsen vorn eingebaut wird.

Der Franzose

CITROËN

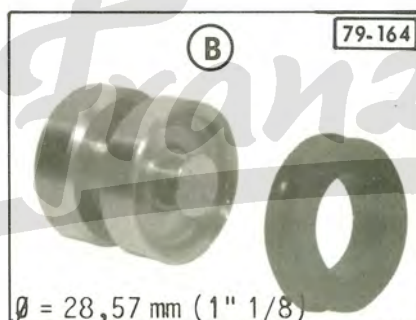
CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR.	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Seit Dezember 1978 ist die VORDERE Bremsanlage der Fahrzeuge 2 CV 6 und 2 CV Spécial wie folgt ausgerüstet:

- Entweder mit zwei Radbremszylinder, die mit O-Ringen (A) abgedichtet sind (bereits bestehender Einbau).
- oder mit zwei Radbremszylinder, die mit Manschetten (B) abgedichtet sind (neuer Einbau).



ET-Nr. der Radbremszylinder	ET-Nr. der Radbremszylinder
Lockheed .. AY 453 010 A Stop AY 453 011 A	Feg 75 492 434

- Die beiden Radbremszylinder unterscheiden sich lediglich durch die Art der Dichtung.
- Radbremszylinder mit Manschetten weisen in der Nähe der Entlüftungsschraube einen blauen Punkt auf.
- Die beiden Radbremszylindertypen können paarweise ausgewechselt werden.
- Die Anbringung von unterschiedlichen Radbremszylindern auf einer gleichen Achse ist verboten.

TECHNISCHE
INFORMATION

NR. TR 1228/79

GRUPPE. A - 7

ÜBERSETZUNG VON. NT 201 A - 79

DATUM:

09. Mai 1979

FAHRZEUGE

2 CV 6

2 CV Spécial

BREMSANLAGE

Änderungen

Diese Änderung gilt ebenfalls für Radbremszylinder, mit 4,5 mm-Bremsleitungen, mit dem folgende Modelle ausgerüstet sind.		2 CV	→	6/70
		Dyane	→	6/70
		AMI 8	→	9/69
		Méhari	→	1/72
		AZU -AKS	→	1/72
Radbremszylinder mit O-Ringen:		ET-Nr. AY 453 04		
Radbremszylinder mit Manschette:		ET-Nr. 75 530 008		

Der Franzose



TR 1261/78
A/Gruppe 7
Übersetzung von Message 78004

Technische Abteilung

23. Oktober 1978

H/UH
Aus

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE DYANE

SCHEIBENBREMSEN MIT EINFACHEM BREMSKREISLAUF (EINKREISBREMSE)

AUSTAUSCH DER BREMSLEITUNGEN DER BREMSKREISLÄUFE VORN UND HINTEN MIT ISO-ANSCHLÜSSEN GEGEN BREMSLEITUNGEN MIT CITROËN-ANSCHLÜSSEN.

(Die Fahrgestell-Nr. der betroffenen Fahrzeuge werden Ihnen mit separater Post zugeleitet).

ERSATZTEILE: Für die Änderung benötigte Teileinheiten

Vorderer Kreislauf: 1 Leitung vom Hauptbremszylinder zum rechten Bremssattel
(ZC 9 864 019 U) 1 Leitung Bremssattel rechts zum linken Bremssattel
4 Adapter, 4 Dichtungen

Hinterer Kreislauf: 1 Leitung vom Hauptbremszylinder zum Zwei-Wege-Anschluß
(ZC 9 864 021 U) 1 Leitung vom Zwei-Wege-Anschluß zum Drei-Wege-Anschluß
2 Leitungen vom Dreiwege-Anschluß zum Radbremszylinder rechts und links
1 Zwei-Wege-Anschluß
1 Drei-Wege-Anschluß
3 Adapter
8 Dichtungen

FAHRZEUGE	Kreislauf vorn	Kreislauf hinten
DYANE Scheibenbremsen mit einfachem Bremskreislauf (Einkreisbremse) (Deutschland, Österreich, Dänemark, Finnland)	ZC 9 864 019 U	ZC 9 864 021 U
DYANE Scheibenbremsen mit einfachem Bremskreislauf (Einkreisbremse) (Großbritannien)	ZC 9 864 018 U	ZC 9 864 022 U

ARBEITSVORGANG



78-761

ZU ERSETZEN DURCH

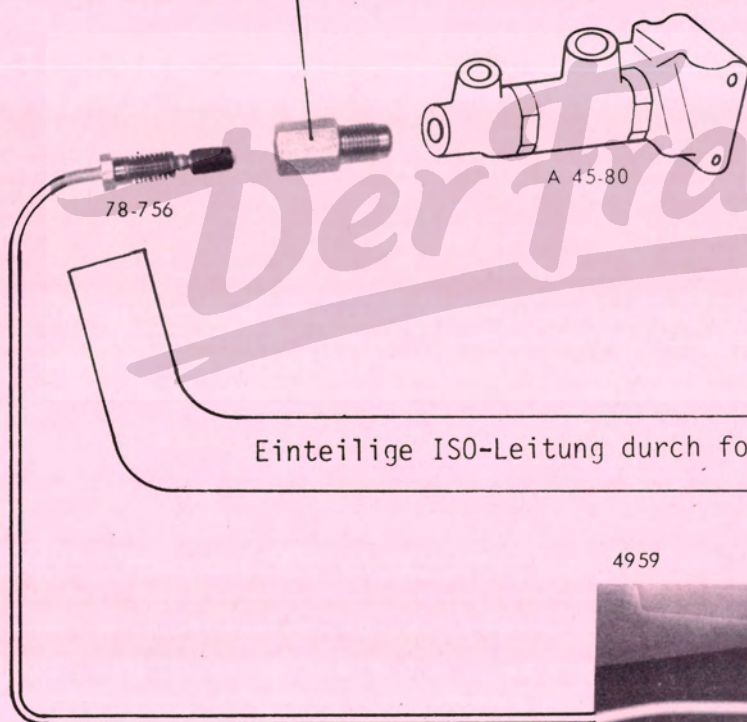


78-756

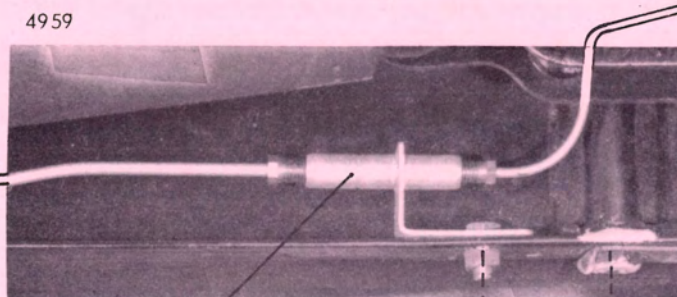
Hinterer Bremskreislauf

Anbringung
eines
Adapters

ISO-Drei-Wege-
Anschluß
gegen einen
CITROEN-Drei-Wege-
Anschluß austauschen



Einteilige ISO-Leitung durch folgenden Einbau ersetzen



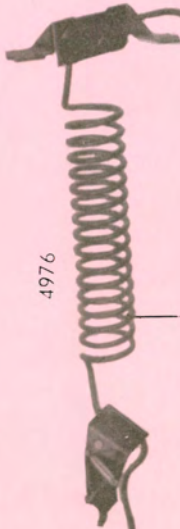
Montage eines Zwei-Wege-
Anschlusses (CITROEN)

Nötigenfalls unteren Rand
des Fahrgestellrahmens,
10 mm vom Rand und 50 mm
von der Befestigungs-
schraube der Traverse ein
Loch von 7 mm Ø ausbohren



Einbau eines
Adapters

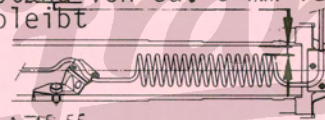
78-756



Rechtes Spiralrohr
auswechseln



ACHTUNG:
Darauf achten, daß
zwischen Rohr und Tra-
verse ein genügender Ab-
stand von ca. 6 mm ver-
bleibt



Linkes Spiralrohr
auswechseln

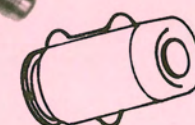
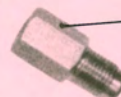


4976



78-756

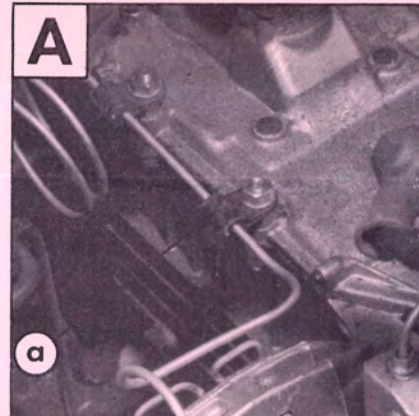
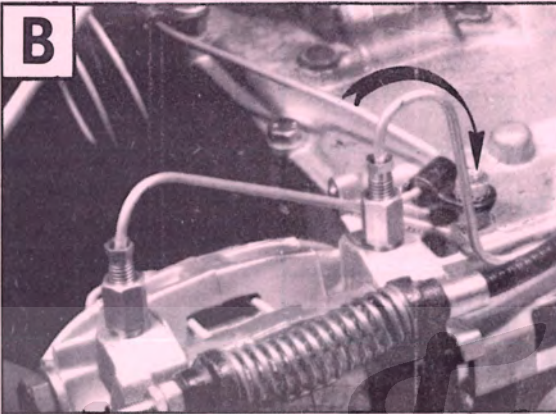
Einbau eines
Adapters



A.45-77

Vorderer Bremskreislauf

78-760

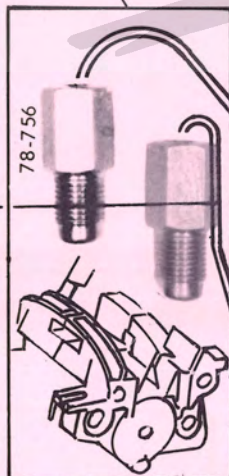


Befestigung auf Getriebe-
deckel:

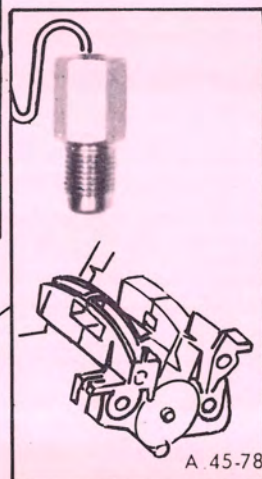
- Fahrzeuge die vor dem 3.5.78 aus dem Werk gekommen sind. Der Stützbolzen der vorderen Halteklau (a) auf Bild A muß, wie auf Bild B gezeigt, versetzt werden
- Fahrzeuge die nach dem 3.5.78 aus dem Werk gekommen sind. Die Stellung der Schrauben entspricht der neuen Anordnung B.

Zwei
Adapter
einbauen

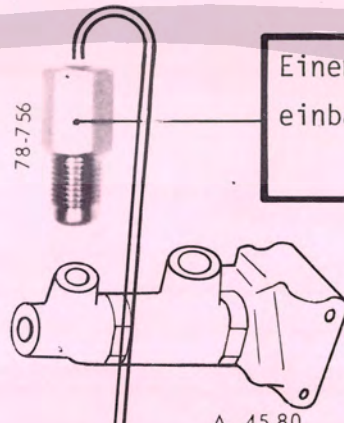
Aus-
wechseln

Einen Adapter
einbauen



Einen Adapter
einbauen



A. 45-80

Auswechseln


Darauf achten, daß die
Muffe aus Schaumgummi,
welche am unteren Teil der
Spirale angebracht ist,
auf dem Getriebegehäuse
aufliegt

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE DYANE und MEHARI, ALLE TYPEN

SCHEIBENBREMSEN

BREMSANLAGE

Seit dem 18. November 1977 wird die Verbindungsleitung zwischen Hauptbremszylinder und vorderem rechten Bremsattel mit Hilfe von zwei Halteschellen am Getriebedeckel befestigt.



Zusätzliche
Halteschelle

DIESE ÄNDERUNG ERFOLGT AN FOLGENDEN FAHRZEUGEN

- DYANE: Scheibenbremsen mit doppeltem Bremskreislauf (alle Länder außer Deutschland, Dänemark, Österreich, Finnland)
- DYANE: Scheibenbremsen mit einfachem Bremskreislauf (Deutschland, Dänemark, Österreich, Finnland)
- DYANE: Scheibenbremsen - Rechtslenkung
- MEHARI: Scheibenbremsen mit doppeltem Bremskreislauf (alle Länder)

ERSATZTEILE

Vom Ersatzteillager wird ein spezieller Teilesatz geliefert.
Es ist untersagt die Bremsleitungen mit nur einer Schelle am Getriebe zu befestigen. Es kommen ausschließlich die neuen Leitungen zum Verkauf.

REPARATUR

BEREITS FRÜHER AUSGELIEFERTE FAHRZEUGE MIT SCHEIBENBREMSE MOSSEN, DURCH MONTAGE EINER DOPPELT AM GETRIEBE BEFESTIGTEN LEITUNG, ENTSPRECHEND UMGERÜSTET WERDEN.

ARBEITSVORGANG

AUSBAU

1. Minuskabel von der Batterie lösen.
2. Ausbau:
 - des rechten Heizungsschlauchs (Dyane)
 - der rechten und linken Heizungsschläuche (Mehari)
3. Ausbau der Befestigungsschellen der Verbindungsleitungen zwischen Hauptbremszylinder und rechten Bremssattel.

ACHTUNG: Bei Mehari: Vor dem Entfernen der Mutter ist die Schraube, mit der die Schelle am Träger des Pedalwerkes befestigt ist, festzuhalten (Mastixkugel).

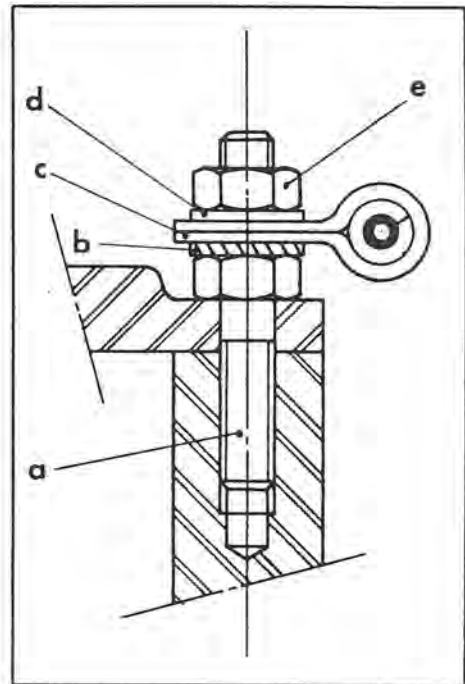
4. Lösen der Bremsleitung:
 - vom Hauptbremszylinder:
 - . Öffnung am Hauptbremszylinder mittels Kunststoffstopfen ($\varnothing = 9 \text{ mm}$) verschließen.
 - . Bremsleitung verschließen.
 - vom Bremssattel:
 - . Hierbei muß der Bremsblock zur Vermeidung von Verölen der Bremsplaketten und Scheiben durch Flüssigkeitsaustritt sorgfältig geschützt werden.

EINBAU

1. Die vordere rechte Befestigungsschraube des Getriebedeckels durch einen Gewindebolzen (siehe Zeichnung, Pos. a) ersetzen.
2. Neue Leitung mit dem rechten Bremssattel und dem Hauptbremszylinder verbinden.
3. Bremsleitung befestigen (zweifache Befestigung am Getriebe).

Am Getriebedeckel ist die zusätzliche Befestigung mit der jetzt vorhandenen identisch:

a = Gewindebolzen
b = Zahnscheibe
c = Befestigungsschelle
d = Kontaktscheibe
e = Mutter



4. Bremsen entlüften.

5. ET-Nr. für Teilesätze:

Dyane mit doppeltem Bremskreislauf
Mehari mit doppeltem Bremskreislauf

ET-Nr. ZC 9 864 002
ET-Nr. ZC 9 864 005

* Dyane mit einfachem Bremskreislauf
Dyane Rechtslenkung

ET-Nr. ZC 9 864 003
ET-Nr. ZC 9 864 004

* für Deutschland

P.S.

Sofern Sie evtl. nicht umgerüstete Fahrzeuge von uns erhalten haben, werden Sie unter Bekanntgabe der Fahrgestell-Nr. mit besonderer Korrespondenz von uns entsprechend informiert. Im übrigen ist aber dieses Rundschreiben (Fremdkunden) unbedingt zu beachten.

TR 1209/77

Übersetzung von NI 72 TT
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

27. Januar 1977

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

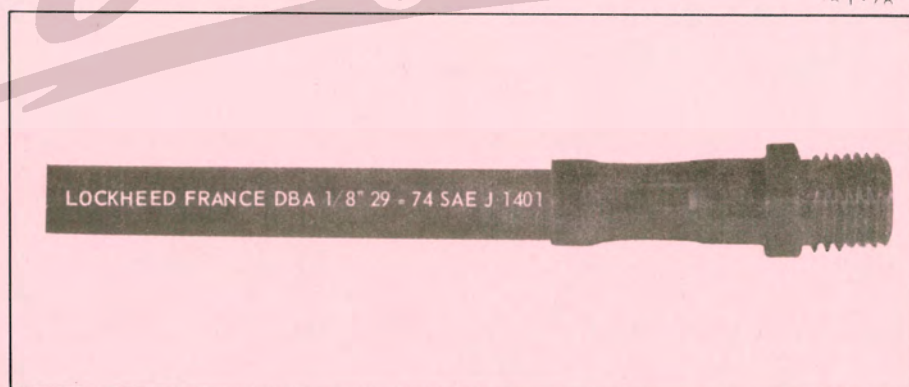
FAHRZEUGE ALLER TYPEN

ausser GS

BREMSEN

Bremsschläuche

Die Markierung der im ET-Lager erhältlichen Bremsschläuche hat sich geändert.



Die Markierung gibt an: Name des Lieferanten, Abmessungen, Fabrikationsdatum, Qualität und ist

- grün für Bremsflüssigkeit auf mineralischer Basis (LHM)
- weiss für Bremsflüssigkeit auf synthetischer und pflanzlicher Basis.

ANMERKUNG:

Um ein ordnungsgemässes Anschliessen der Bremsschläuche, d.h. ohne Verdrehen, zu ermöglichen, sind die Schläuche unabhängig von der verwendeten Bremsflüssigkeit mit einer weissen Linie der Länge nach gekennzeichnet.

TR 1288/76

Übersetzung von NI 69 A
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

22. November 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A - FAHRZEUGE ALLER TYPEN
MIT TROMMELBREMSE, VORN

Reparaturempfehlungen

Bei einem Eingriff zum Abdichten der Lagerungen der Antriebswelle:

- ist zu beachten, dass die Papierdichtungen der Gehäuse, insbesondere in Höhe der Stehbolzen richtig sitzen.
- weiterhin ist es unbedingt erforderlich, diese Bolzen mit LOCTITE 242 zu bestreichen.

ANMERKUNG:

Einbaurichtung der Lagerungen: Ablassbohrung muss nach unten zeigen.

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A - FAHRZEUGE ALLER TYPEN

MODELLE 1977

Änderungen

BREMSEN

Alle A-Fahrzeuge der Typen FRANKREICH, SCHWEIZ, NORWEGEN, REUNION, NIEDERLANDE, BELGIEN, ISRAEL sind mit dem gleichen Doppelbremskreislauf mit Kontrollleuchte zum Anzeigen des Mindeststandes (NIVOCODE) ausgerüstet.

Schaffung von neuartigen Hauptbremszylindern, die ebenfalls mit "Ventilen" ausgestattet sind. Der vordere Kreislauf ist vom hinteren Kreislauf getrennt (Spezielle Eigenschaft: hinten kein Überdruckventil mehr).

FAHRZEUGE	HAUPTBREMSZYLINDER	
	Innen-Ø in mm	ET-Nr.
2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane - CITROEN 250 - CITROEN 400 - Méhari	20,6	5 490 764 T
AMI 8 alle Typen	17,5	5 490 765 D

Diese Hauptbremszylinder unterscheiden sich von den früher in die "Export"-Fahrzeuge SCHWEIZ, NORWEGEN, ISRAEL eingebauten, lediglich durch den grösseren Durchmesser der Befestigungshülse des Bremsflüssigkeitsbehälters.

FAHRZEUGE	HAUPTBREMSZYLINDER (Doppelkreislauf Export)	
	→ 7/1976	7/1976 →
A alle Typen ausser AMI 8 alle Typen	5 447 393 U	5 490 764 T
AMI 8 alle Typen	5 412 873 B	5 490 765 D

Die Flüssigkeitsreserve wird gesichert durch einen Kunststoffbehälter mit doppeltem Fassungsvermögen (ausser beim Méhari: siehe unten)

FAHRZEUGE	BEHÄLTER ET-Nr.
2 CV 4 - 2 CV 6 - DYANE CITROEN 250 - CITROEN 400	5 490 762 W
AMI 8	5 490 763 G

MEHARI

Die hierfür angenommene Lösung ist die gleiche wie bei "Export"-Fahrzeugen mit doppeltem Bremskreislauf: Glasbehälter und Rohre, die die Behälter mit dem Hauptbremszylinder verbinden.

Da die Hauptbremszylinder vereinheitlicht sind, (Befestigungshülsen grösseren Durchmessers) wurden neue Zufuhrrohre eingebaut.

Bezeichnung	Export → 7/1976	Alle Länder 7/1976 →
Zufuhrrohr vorn	5 447 528 L	5 485 667 R
Zufuhrrohr hinten	5 447 529 X	5 485 668 B

- Das Nichtvorhandensein von Restdruck erfordert bei Modellen ohne Ringdichtungen den Einbau neuer Bremsmanschetten in die Hinterradbremsszylinder.

FAHRZEUGE	• Dichtigkeit	ET-Nr.	ET-Nr.
	Innendurchmesser des Radzylinder	Radzylinder einfacher Bremskreislauf	Radzylinder doppelter Bremskreislauf
2 CV 4 - 2 CV 6 DYANE - MEHARI CITROEN 250	• Bremsmanschetten 17,5 mm	AM. 453 05 E	5 488 527 C
CITROEN 400	• Bremsmanschetten 19 mm	AZ. 453 053 A	5 488 528 N
AMI 8 Limousine	• Ringdichtung 16 mm	AMN 453 05	
AMI 8 Break - Service	• Ringdichtung 17,5 mm	AMN 453 032	

- Der Stopfen des Bremsflüssigkeitsbehälters hat einen Elektroschalter, der eine Kontrollleuchte an der Bordinstrumententafel betätigt, wenn der Flüssigkeitsstand die Minimalmarke unterschreitet.
Mit Hilfe eines Druckknopfes kann die einwandfreie Funktion der Kontrollleuchte geprüft werden. (Ausser bei Fahrzeugen für NORWEGEN, BELGIEN, REUNION, Rechtslenkung).
- Die Bremsflüssigkeiten bleiben unverändert.

REPARATUR

Ältere Fahrzeuge können mit neuen Zylindern ausgerüstet werden, umgekehrt ist es verboten.

TR 1226/76

Übersetzung von NI 65 A

Berichtigung zu TR 1214/76

A/Gruppe 7

H/UH

Aus

12.03.1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE SMBERICHTIGUNG zu TR 1214/76 vom 9.1.76

Bremsbeläge der Qualität FERODO SM.

Diese Bremsbeläge werden vom ET-Lager unter der Nr. AM 451-018 A und nicht, wie irrtümlich angegeben, unter der Nr. AM 451-017 A verkauft.

TR 1214/76
Übersetzung von NI 64 A
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

17. Februar 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPEN

REPARATUREMPFEHLUNGEN

BREMSGERÄUSCHE HINTEN

(Dyane - Méhari - Kleinlieferwagen 400)

Bremsgeräusche hinten beseitigt man, indem man die Bremsbacken FERODO 604 durch Bremsbacken der Qualität FERODO SM ersetzt.

Diese Bremsbacken werden unter der Nr. AM 451-017 A vom ET-Lager geliefert.

TR 1221/74
Übersetzung v. NT 6 AMS
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

1. April 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE AMI SUPER

Alle Typen

B R E M S E N

Plaketten mit Anzeige der Belagabnutzung

Seit Februar 1974 sind die Fahrzeuge Ami Super mit Bremsplaketten mit Anzeige der Belagabnutzung ausgerüstet.

Die Kontrolle zur Anzeige der Belagabnutzung dient auch zur Anzeige der Motoröltemperatur.

ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ET-Nrn.
Satz Bremsplaketten "TEXTAR"	GX 25 326 01 A
Satz Bremsplaketten "FERODO"	GX 25 326 02 A
Kabelbündel für die Anzeige der Belagabnutzung	GX 54 170 01 B
Zuführkabel des Thermo-Schalters für Motoröl	1 G 5 448 209 N.

REPARATUR

Es ist möglich, die vor dieser Änderung herausgekommenen Fahrzeuge mit Plaketten mit Anzeige der Belagabnutzung auszurüsten.

Hierzu:

a) sich beim ET-Lager besorgen:

- ein Satz Bremsplaketten
- ein Kabelbündel für Anzeige der Belagabnutzung
- eine Plakette für Kontrolleuchte (je nach Ausführung)

b) Einen Kabelbaum Y herstellen, um das Kabel des Thermo-Schalters und das Kabel zur Anzeige der Belagabnutzung an das Haupt-Kabelbündel anzuschliessen.

TR 1264/73
Übersetzung v. NT 174 A
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

6. Dezember 1973

FAHRZEUGE-A

(ausser Schweiz - Norwegen)
2 CV 4 (AZ Serie A 2) - 2 CV 6 (AZ Serie KA)
Dyane (AY Serie A 2) - Dyane 6 (AY Serie CB)
MEHARI (AY Serie CA)
Lieferwagen 250 (AZU Serie B)
Lieferwagen 400 (AK Serie AK)

BREMSEN

Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung

I. Fahrzeuge: DEUTSCHLAND - BELGIEN - FRANKREICH - ITALIEN

Seit Juli 1973 sind diese Fahrzeuge mit einem Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung von 19 mm ϕ ausgerüstet.

NEUE TEILE

- Hauptbremszylinder
- Stößelstange
- Bremsleitungen

ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	ET-Nr.
Hauptbremszylinder	2 A 5 438 259 L
Stößelstange	1 A 5 438 258 A

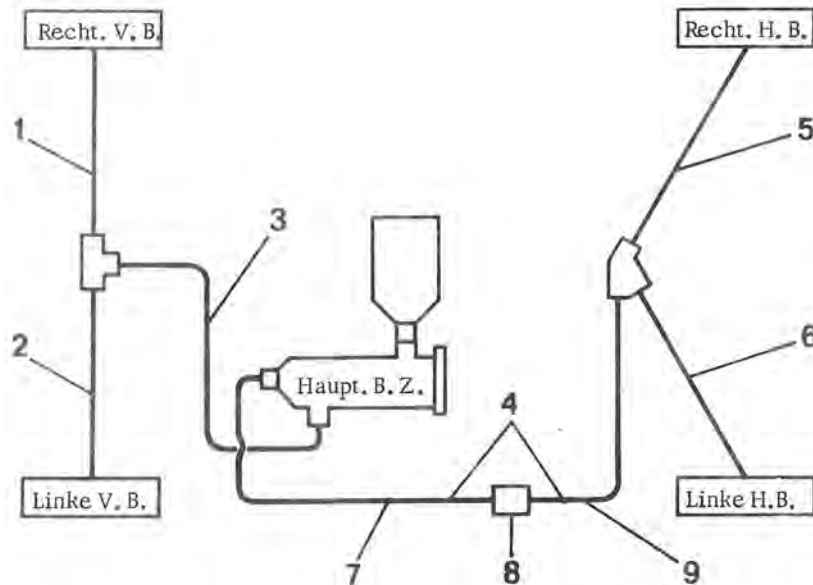


12 696

ET
KD-BERATER
MEISTER
BETRIEBSLEITER
CHEF

BREMSLEITUNGEN

A. 45-67 b



A - FAHRZEUGE 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane, Dyane 6, Lieferwagen 250 u. 400:

	BEZEICHNUNG	ET-Nr.
1	Leitung zw. Dreiwege-Verbindung vorn u. recht., vord. Zylind.	AY 453 333 A
2	Leitung zw. Dreiwege-Verbindung vorn u. linkem, vord. Zylind.	AY 453 332 A
3	Leitung zw. Hauptbremszylinder m. Dreiwegeverbindung des vorderen Bremskreislaufts	5 A 5440 197B
4	Leitung zw. Hauptbremszylinder m. Dreiwegeverbindung des hinteren Bremskreislaufts (nur bei Serienfahrzeugen) ist als E. T. ersetzt durch:	
7	- Leitung zw. Hauptbremszylinder u. Zweiwege-Verbindung	5 A 5444 063Y
8	Zweiwege-Verbindung	AM 453 338 A
9	Leitung zw. Zweiwege- und Dreiwegeverbindung	AM 453 33 D
5	Leitung, spiralförmig, zur Versorgung des hinteren, rechten Radzylinders	5M 5421922K
6	Leitung, spiralförmig, zur Versorgung des hinteren, linken Radzylinders	5M 5421 919C

B - MEHARI -Fahrzeuge

Diese Fahrzeuge unterscheiden sich nur durch:

	BEZEICHNUNG	ET-Nr.
3	Leitung zw. Hauptbremszyl. u. Dreiwegeverb. d. vord. Kreislaufts	5 J 5440 199Y

II - Fahrzeuge mit Rechtslenkung:

Die Fahrzeuge AZU. B und AK P. A. T. Belgien, Dyane und Dyane 6 Gross-Britannien, die ab Juli 1973 herausgekommen sind, sind mit einem Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung von 19 mm ϕ ausgerüstet. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich von denen in Abs. I nur durch:

	BEZEICHNUNG	ET-Nr.
3	Leitung zw. Hauptbremszylinder u. Dreiwege-Verb. des vord. Kreislaufts	5 A 5440 198M
7	Leitung zw. Hauptbremszylinder u. hint. Zweiwege-Verbind.	5 A 5440 201V
9	Leitung zw. Zweiwegeverb. u. Dreiwege-Verb. des hint. Kreislaufts	AM 453 333A

III. Fahrzeuge NIEDERLANDE

Die Fahrzeuge 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane, Dyane 6, AZU.B, AK, MEHARI, die ab Juli 1973 herausgekommen sind, sind mit einem Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung von 19 mm ϕ ausgerüstet. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich von denen in Abs. I erwähnten nur durch:

	BEZEICHNUNG	ET Nr.
7	Leitung zwischen Hauptbremszylinder und hinterer Zweiwege-Verbindung	5 A 5 444 065 V

REPARATUR

Die verwendete Flüssigkeit ist die synthetische Flüssigkeit "TOTAL 70 R 3" (oder LOCKHEED 55)

1. Pedalhöhe kontrollieren:

Bei befestigtem Pedalwerk und Pedal im Anschlag bei "a" muss die Pedalhöhe betragen: "H" = 131 + 4 mm (Mass genommen vom unteren Winkel der Pedalplatte zum Bodenblech), anderenfalls auf Tragblech bei "a" einwirken.

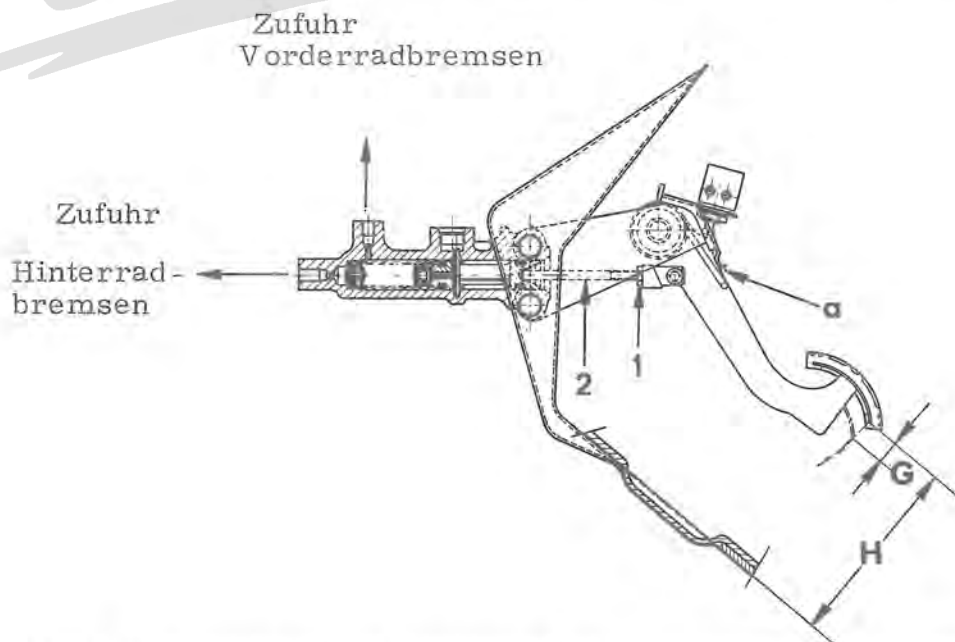
2. Pedalspiel einstellen:

Kontermutter (1) lösen und Stößelstange (2) ein- oder ausschrauben, um ein Spiel "G" von 1 - 5 mm am Pedal zu haben. Kontermutter (1) festziehen.

3. Weg am Pedal kontrollieren:

Bremspedal ganz normal heruntertreten und kontrollieren, ob ein Mindestspiel von 50 mm zwischen Pedal und Pedalboden besteht.

A. 45-73



ANM. : Nach Erschöpfung des Bestandes der früheren Hauptbremszylinder, die ab Juni 1970 eingebaut wurden, wird das ET-Lager nur noch die Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung ausliefern. Es ist möglich, einen früheren Bremszylinder durch einen neuen auszuwechseln, wenn man ebenfalls die Stößelstange auswechselt und die Biegung der Bleche ändert, um sie den neuen Ausgängen des Hauptbremszylinders anzupassen. (Vorderer Ausgang: Hinterradbremmen - Hinterer Ausgang: Vorderradbremmen, siehe Abb. Seite 1).

TR 408/72
Übersetzung v. NT 149 A
A/Gruppe 7

H/UH
Aus

1. März 1972

A-FAHRZEUGE

AMI 8 Limousine (AM Serie JA)
AMI 8 Break (AM Serie JB)
AMI 8 Service (AM Serie JC)

BREMSEN

Bremspedal

Hauptbremszylinder

Seit dem 20. November 1971 ist der auf obigen Fahrzeugen eingebaute Hauptbremszylinder durch einen Hauptbremszylinder mit zentraler Versorgung mit Ventil (LOCKHEED oder STOP) ersetzt.

Das Bremspedal und die Stößelstange wurde geändert.

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Alte Nrn.	Neue Nrn.
Hauptbremszylinder LOCKHEED	AMN 453 03	5 401 711A
Gesamtteil Träger u. Pedal, Linkslenkung	AM 453 3 E	5 401 707G
Gesamtteil Träger u. Pedal, rechtslenkung	AM 453 304E	5 401 856B
Stößelstange		5 401 708T
Bremspedal ausgebüchst	AM 453-1 1	5 401 706W

REPARATUR (s. Abb. Seite 2)

1. Pedalhöhe kontrollieren:

Bei befestigtem Pedalwerk und Pedal in Anschlag bei "a" muss die Pedalhöhe $H = 125 + 2,5$ mm betragen (gemessen vom oberen Winkel des Pedalschuhs zum abfallenden Rand des Schwingungsbleches des Pedals).

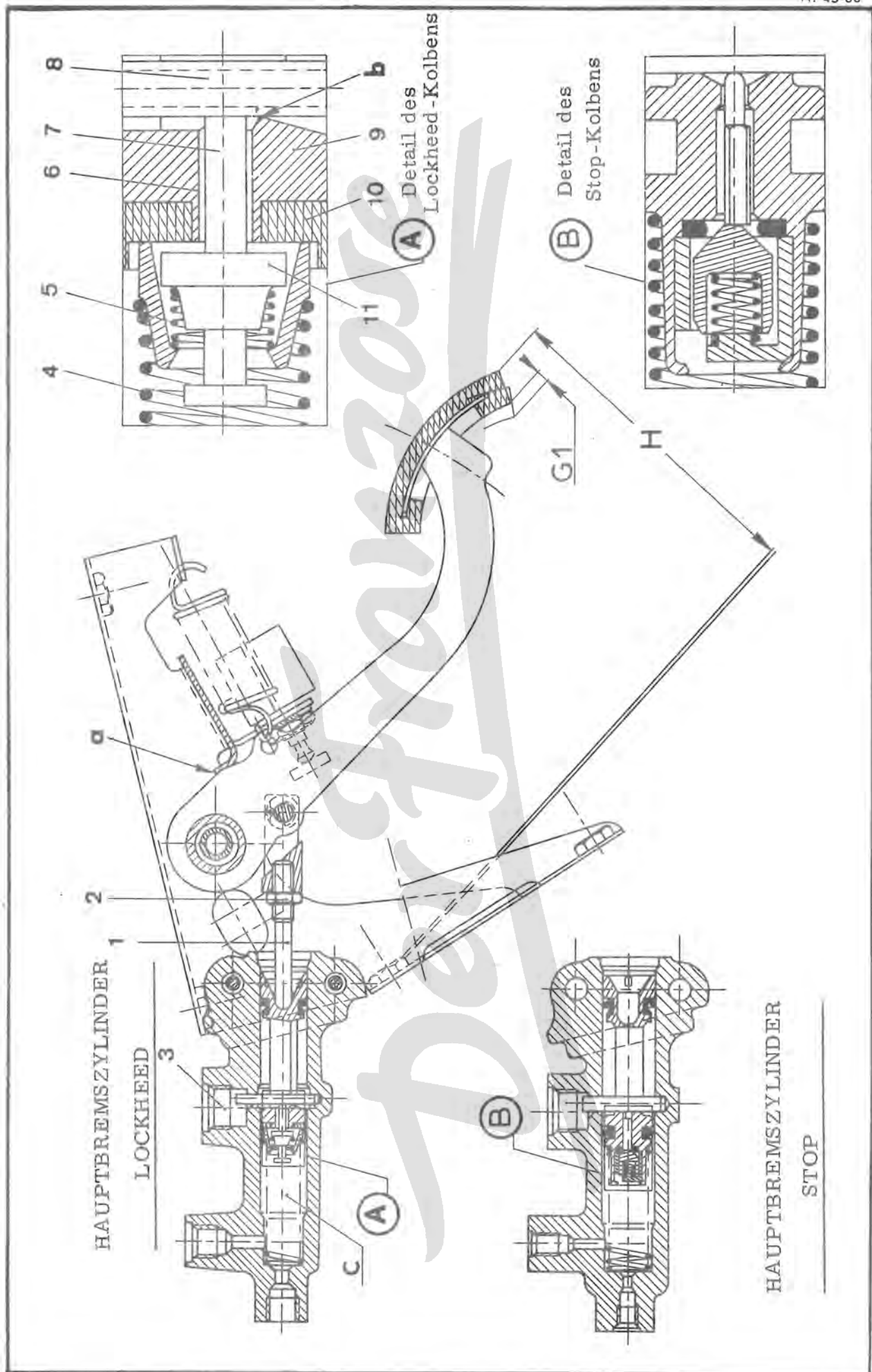
Anderenfalls das Trägerblech bei "a" etwas zurechtbiegen, um dieses Mass zu erhalten.

2. Pedalspiel einstellen:

Kontermutter (2) lösen. Stößel (1) ein- oder ausschrauben, um ein Spiel G 1 von 1-5 mm am Pedal zu erhalten. Kontermutter (2) festziehen.

3. Pedalweg kontrollieren:

Bremspedal ganz normal heruntertreten und kontrollieren, ob ein Mindestspiel von 45 mm zwischen Pedal und Pedalboden besteht.



FUNKTION (des Hauptbremszylinders LOCKHEED)

I - RUHESTELLUNG

Der Kolben (9) wird durch die Feder (4) bei "b" gegen den Kerbstift (8) gehalten.

Da der Schaft (7) des Ventils (11) länger ist als die Bohrung (6) des Kolbens, wird also das Ventil (11) von seinem Sitz (10) abgehoben.

Die Flüssigkeit kommt durch die Öffnung (3) und den Spalt des Kerbstiftes (8) aus dem Behälter. Sie dringt dann durch Öffnung (6) des Kolbens und gelangt durch den Zwischenraum zwischen Sitz (10) und Ventil (11) in die Druckkammer C.

II - SCHLIESSEN DES VENTILS

Unter dem Druck der Stößelstange (1) verschiebt sich der Kolben (9) nach vorn in die Bohrung und nimmt Ventil (11) mit. Nach einem kurzen Weg des Kolbens kommt Ventil (11) unter der Wirkung der Feder (5) mit seinem Sitz (10) in Anschlag.

Die Verbindung zwischen dem Behälter und der Druckkammer C ist unterbrochen und die Flüssigkeitssäule kann nach den Aufnahme-Zylindern verschoben werden.

III - ENDE DES DRUCKANSTIEGS

Sofort nach Aufhören der Krafteinwirkung auf die Stößelstange und unter dem Druck der Feder (4) kommt der Kolben (9) in seine Ruhestellung zurück. Der hydraulische Druck in den Kreisläufen sinkt. Wenn der Kolben erneut gegen den Kerbstift (8) in Anschlag kommt, öffnet sich das Ventil (11) und die Flüssigkeit in Kammer C fließt auf dem umgekehrten Weg in den Behälter zurück.

ANMERKUNG:

Das Funktionsprinzip beim Hauptbremszylinder STOP ist das gleiche wie beim Hauptbremszylinder LOCKHEED.

TR 449/71

Übersetzung v. NT 144 A

A/Gruppe 7

H/UH/W
Aus

13. Januar 1972

FAHRZEUGE

2 CV 4, 2 CV 6, Dyane 4, Dyane 6, AZU, AK

BREMSEN

Brems- und Kupplungspedalwerk

Ab 1. September 1971 wurde der Durchmesser der Brems- und Kupplungspedalachse vergrößert und bringt die Änderung des Pedalwerkes mit sich.

ERSATZTEILE

Bezeichnung	Alte Nummer	Neue Nummer
Achse	AY. 453 2	1 Y 5.410.804 M
Scheibe	ohne	ZD. 9 275 000 U
Pedalträger	AY. 453 58 a	2 a 5.410.806 J
Pedalwerk	AY. 453 016a	2 a 5.414.879 F

REPARATUR

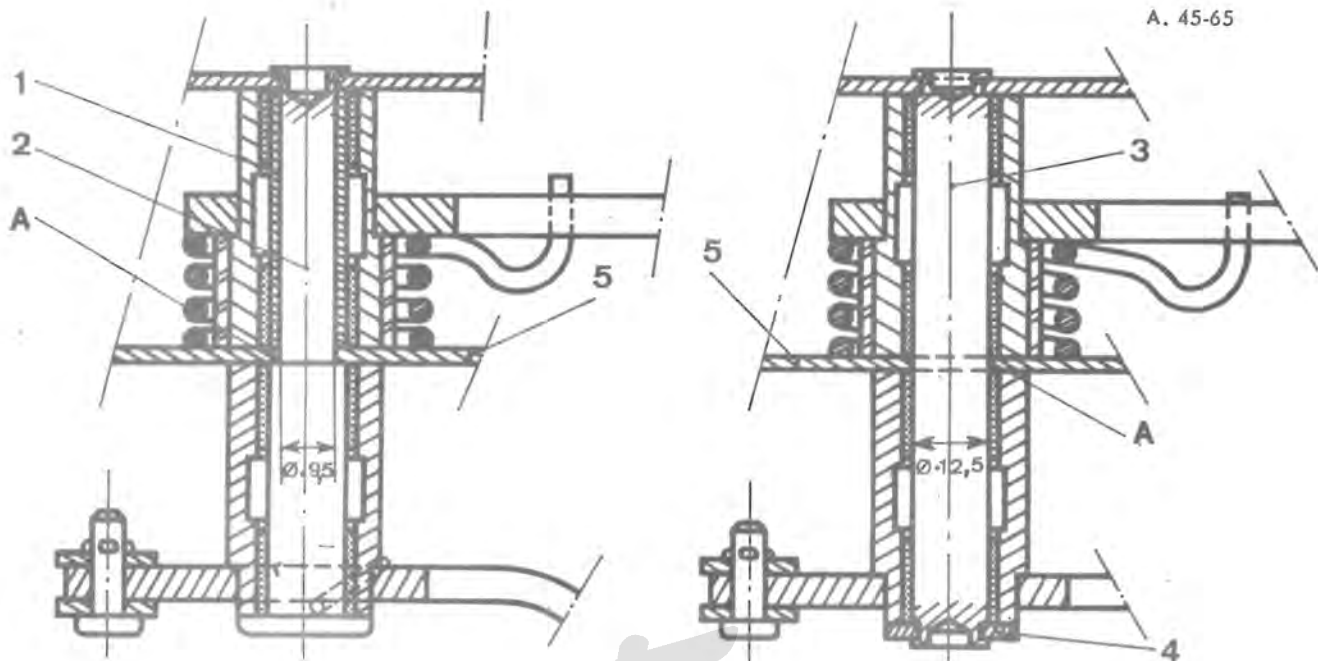
Das Ersatzteillager liefert nur noch die neue Achse.
Der Einbau der neuen Achse auf ein altes Pedalwerk erfordert folgende Arbeitsvorgänge:

Im ET-Lager beschaffen:

- eine Achse 1 Y 5.410.804 M
- eine Scheibe ZD. 9275000 U.

Alter Einbau

Neuer Einbau



- Komplettes Pedalwerk ausbauen.
- Achse (2) und Abstandshülse (1) ausbauen.
- Pedalträgerbohrung (5) bei $A = 12,5$ mm
- Neue Achse (3) einsetzen (Einbaurichtung ohne Bedeutung)
- Die Scheibe (4) auf Achsseite des Kupplungspedals einbauen.
- Die Achsenden unter der Presse bürsteln und dabei die Vorrichtung 2142-T benutzen, die bei unserem ET-Lager erhältlich ist.
- Pedalwerk einbauen.

Anmerkung: Zum Ein- und Ausbau des Pedalwerks siehe Arbeitsvorgang AY. 453-1 des Reparaturhandbuches Nr. 541.

TR 434/70
(Übersetzung von NT 132-A)
A - Gruppe 7

H/UH/W
Aus

16. September 1970

2 CV 4 - 2 CV 6

DYANE 4 - DYANE 6

AKB

Bremsen

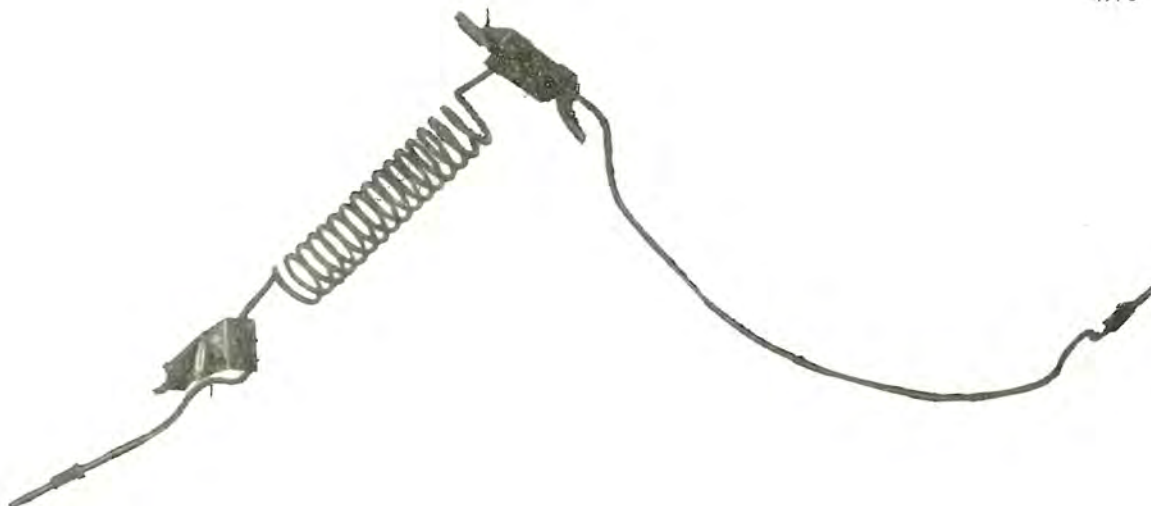
Neue Bremsleitungen

Ab Juni 1970 :

A - An den Fahrzeugen 2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane 4 - Dyane 6 - wurde der rechte und linke Bremsschlauch der hinteren Bremse durch 2 spiralförmige Leitungen aus " ARMCO " - Rohr mit einem Durchmesser von 2 x 3,5 mm ersetzt.

An den Fahrzeugen AKB wurde diese Änderung bereits ab April 1969 vorgenommen (siehe TR 431/69).

4976



Für die Aufnahme dieser spiralförmigen Rohrleitung in der Traverse wurde die Hinterachse geändert.

TR 405/70
(Übersetzung von NT 121-A)
A - Gruppe 7

H/UH/W
Aus

2. Februar 1970

Der Franzose

AM3 - AMF3 -AMC3

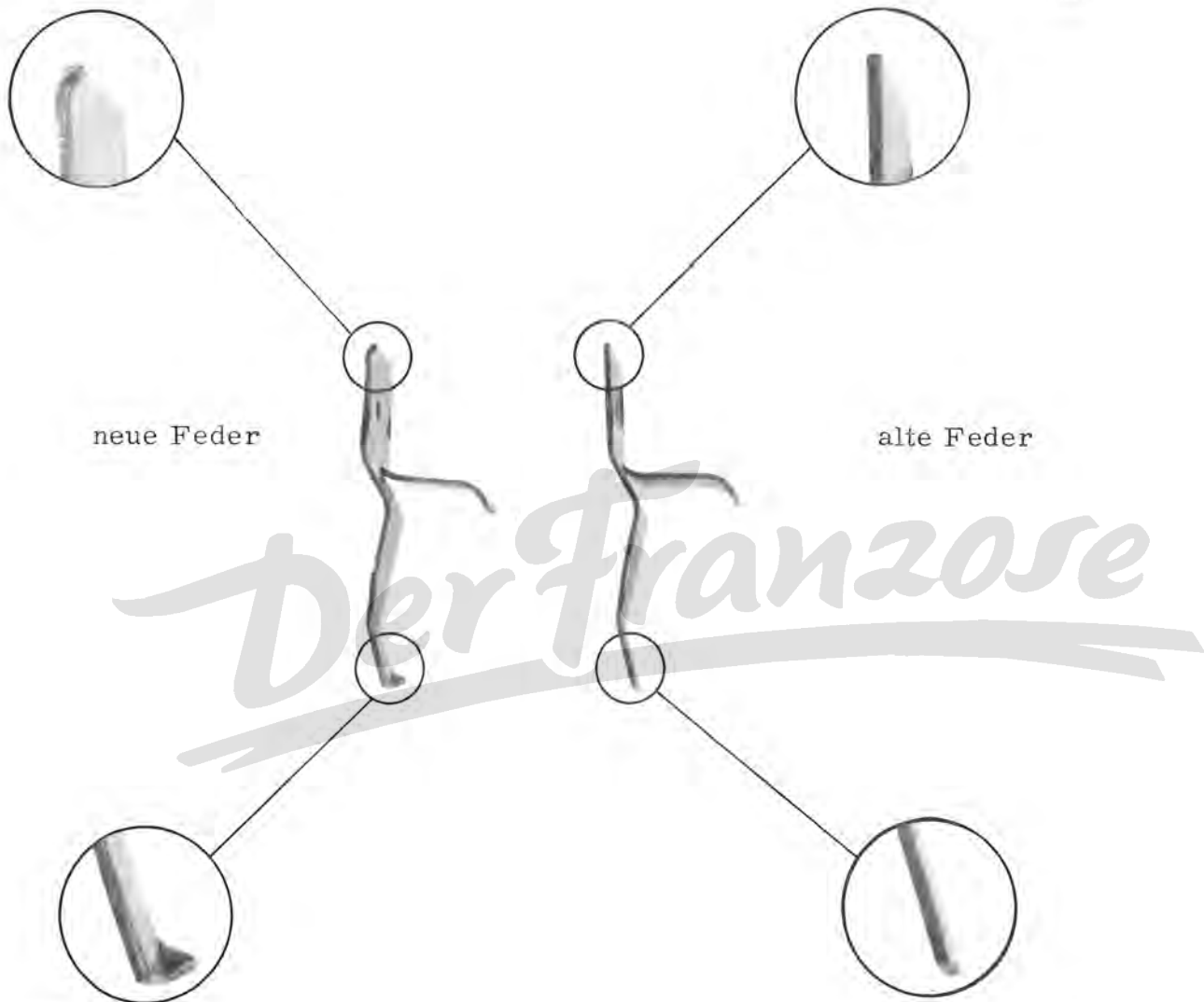
BREMSSEN

Handbremse

Ab November 1969 wurden die Federn zur Geräuschkämpfung (AM 454-79 und AM 454-279 A) der Handbremsplaketten geändert.

An jeder Feder ist an beiden Enden je eine Ecke um 90° umgebogen (siehe Abbildung); diese greifen leicht in das Aluminium des Bremsbügels ein und verhindern auf diese Weise jegliche seitliche Verschiebung dieser Feder.

7597



REPARATUR:

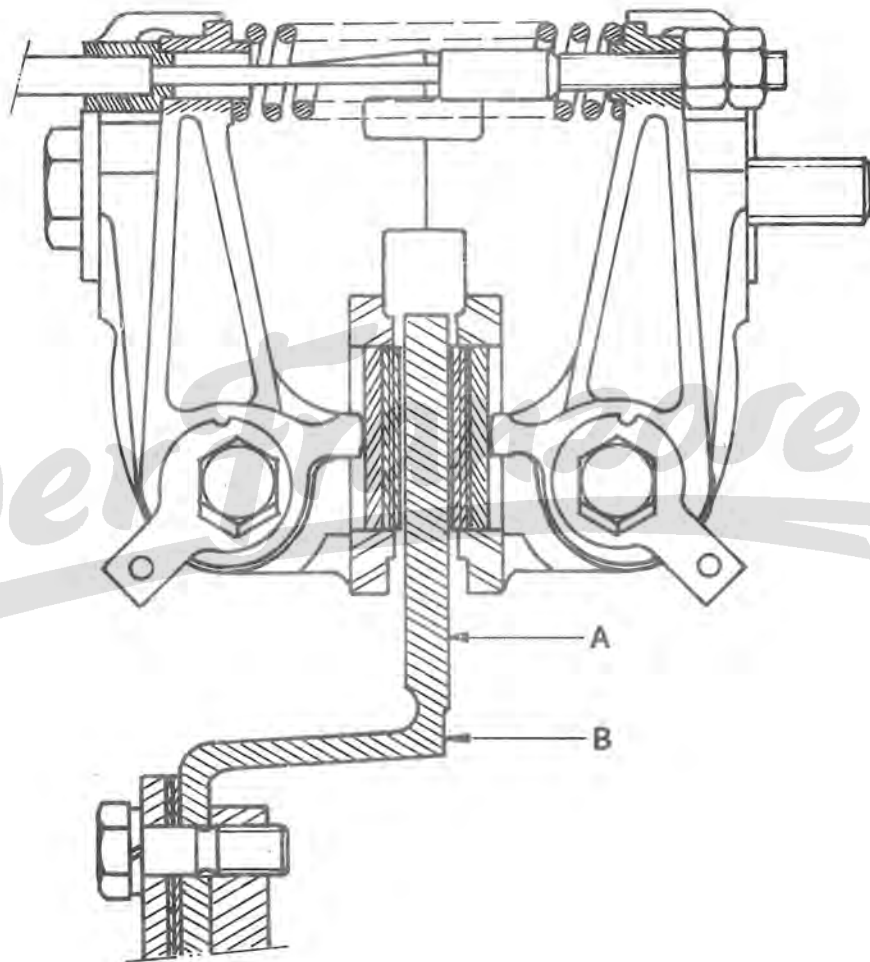
Sofern Geräusche durch Reibung der alten Federn zur Geräuschkämpfung an den Bremsscheiben auftreten, ist es erforderlich, diese alten Federn gegen die geänderten Federn auszutauschen, die seit November 1969 vom Ersatzteillager unter der gleichen Nummer geliefert werden.

Weisen die Bremsscheiben infolge dieser Reibung Riefen auf, so ist es möglich, sie nachzuarbeiten, um diese Riefen zu beseitigen.

Müssen dagegen die Bremsplaketten der Fussbremse ausgewechselt werden, so ist es nicht erforderlich, die Bremsscheiben nachzuarbeiten, falls die Riefen kreisförmig und nicht sehr tief sind.

Wichtiger Hinweis:

- 1.) Wird eine Bremsscheibe nachbearbeitet, so darf nach der Bearbeitung die Fläche A (Getriebeseite) nicht zur Fläche B zurückstehen.



- 2.) Erreicht eine Bremsscheibe durch Nachbearbeiten oder Verschleiss eine Stärke von nur 4 mm oder darunter, so ist es unbedingt erforderlich, sie auszuwechseln.

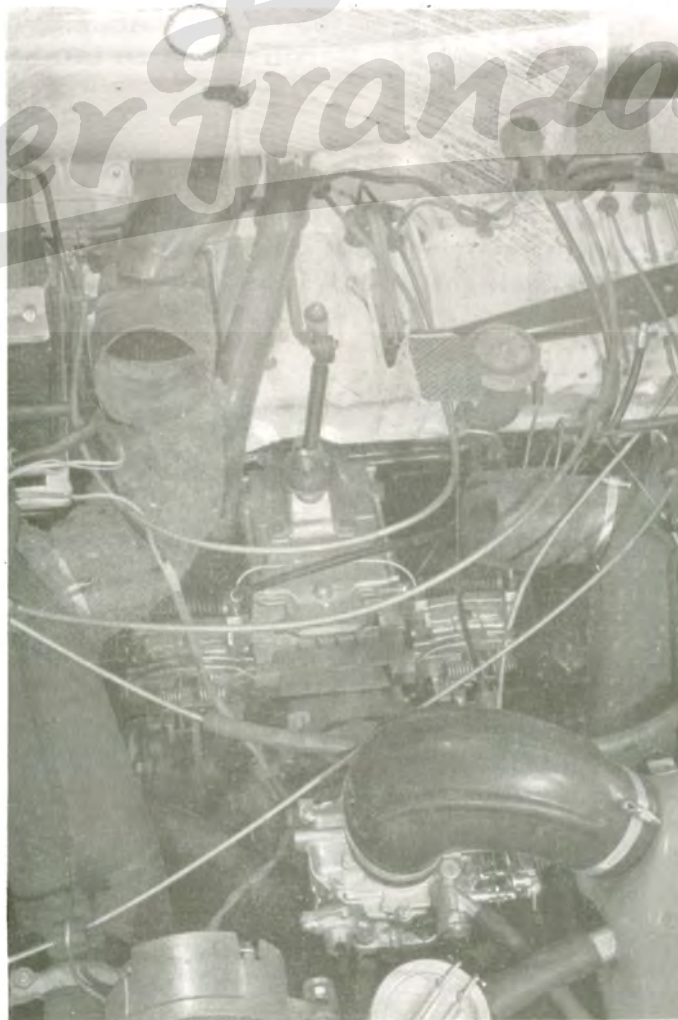
- AM 3 -

"AMI 8"

B R E M S E N

Ab. September 1969 sind die Fahrzeuge AM3 mit Scheibenbremsen vorn ausgerüstet.

5312



DER HYDRAULISCHE BREMSKREISLAUF DIESER FAHRZEUGE IST MIT SPEZIALFLÜSSIGKEIT "LHM" FÄRBUNG BEFÜLLT!

DIESE AUF MINERALBASIS HERGESTELLTE FLÜSSIGKEIT IST VON ÄHNLICHER BESCHAFFENHEIT WIE DAS MOTOR-SCHMIERÖL.

DIE VERWENDUNG EINER ANDEREN FLÜSSIGKEIT WÜRDIE DIE VOLLSTÄNDIGE ZERSTÖRUNG DER ANLAGE ZUR FOLGE HABEN.

DIE ENTSPRECHENDEN AGGREGATE SIND GRÜN ODER GRÜN MARKIERT UND DÜRFEN NUR GEGEN EBENFALLS GRÜNE ODER GRÜN ORIGINALAGGREGATE AUSGETAUSCHT WERDEN!

HAUPTMERKMALE:

Handelsbezeichnung:	AMI 8
Werksbezeichnung:	AM 3 - AM 3 PA
amtliche Bezeichnung:	AM 3
Erste Serien-Nummer:	AM 3 - AM 3 PA: 00 JA 0001

I. MOTOR

Am linken Auspuffkrümmer ist eine thermische Abschirmung AM 182-102A angebracht, um die Betätigung der Handbremse zu isolieren.

II. GETRIEBE

Neues Gehäuse AM 331-01K mit Wulsten zur Befestigung der Bremssättel; neues linkes Differentiallager AM 371-3b (verstärkte Befestigung); neues rechtes Differentiallager AM 371-3c (verstärkte Befestigung).

III. PEDALWERK

Geändertes Bremspedal AM 453-1i, entsprechend dem neuen Hauptbremszylinder, und neue Pedalrückholfeder AM 453-325A.

IV. BREMSEN

a) Hauptbremszylinder AMN 453-03:

Ohne verbleibenden Druck, gespeist mit Spezialflüssigkeit "LHM", die in einem grünen Plastikbehälter enthalten ist; Kolbendurchmesser 17,5 mm.

- b) Vordere Bremssättel mit Kolben AMN 451-020:
Durchmesser der Kolben 42 mm; die Dichtigkeit wird durch Gummidichtungen AMN 453-119 und durch Staubschutzdichtungen AMN 453-165 gewährleistet.

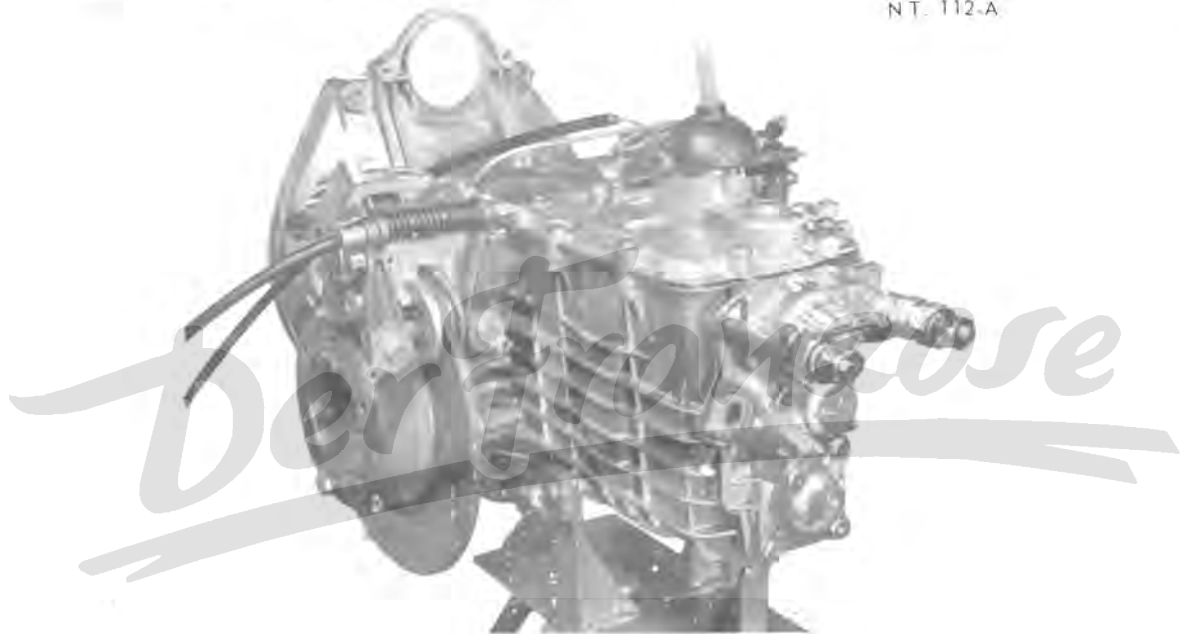
Die Befestigung der Sättel am Getriebegehäuse erfolgt durch die Schrauben AM 451-90 (Anzugsmoment, gefettetes Gewinde, 4, 5 bis 5 mkp); die Zentrierung der Sättel im Verhältnis zu den Scheiben wird durch die Einstellscheiben AM 451-148 gewährleistet.

Die Plaketten der Hauptbremse AM 451-32 sind mit FERODO-Belägen 554 ausgestattet.

Die Bremsplaketten der Handbremse AM 454-42 sind mit FERODO-Belägen 738 ausgestattet.

Die Dichtigkeit zwischen den Bremssattelhälften wird durch die Ringdichtung 4870-S gewährleistet.

NT. 112-A



- c) Bremsscheiben AM 451-23 :
Diese sind mit Schrauben auf der Differentialwelle befestigt (Anzugsmoment 4, 5 bis 5 mkp).
- d) Hintere Bremsen :
Dichtigkeit der Radbremszylinder AMN 453-05($\varnothing$ 16 mm) wird durch Ringdichtungen 5062-S gewährleistet.
Die hinteren Bremsbacken AM 451-19M und AM 451-20M wurden geändert für den Einbau der neuen Rückholfeder AM 451-21b.
- e) Bremsleitungen:
1. Vordere Bremsleitungen -
Der Hauptbremszylinder ist durch ein Rohr mit einem Durchmesser von 3,5 x 3 (AM 453-30d) an den vorderen linken Bremssattel angeschlossen.
Der vordere linke Bremssattel ist an den vorderen rechten Bremssattel mit einem Rohr AM 453-31d angeschlossen.
 2. Hintere Bremsleitungen -
Der Hauptbremszylinder ist durch ein Rohr 3,5 x 2 mm $\varnothing$ (AM 453-32f) an das Verbindungsstück AM 453-338A am Wagenboden angeschlossen. Von diesem Verbindungsstück ab sind die Schlauchleitungen die gleichen wie an den Fahrzeugen AKB ab April 1969 (siehe TR 431/69).

Die Dichtigkeit der Verbindungsstücke wird durch die Tüllen 1888-S, grüne Markierung, gewährleistet.

I. Betätigung der Handbremse :

Die Handbremse wird durch eine neue Zugstange mit Handgriff AM 454-3D, einen Hebel AM 454-38, welcher am Spritzwandblech befestigt ist, und einem Kabel AM 454-1B betätigt.

V. HINTERACHSE

Die Hinterachse wurde geändert aufgrund des Einbaus der spiralförmigen hinteren Bremsleitungen.

Die neue Hinterachse AMN 42-0 besteht aus:

- a) 1 Hinterachstraverse AM 424-01b mit Haltern für Schlauchleitungen;
- b) 1 linken hinteren Schwingarm AM 422-1p) mit geänderten Schwing-
- c) 1 rechten hinteren Schwingarm AM 422-1q) armnaben zum Durch-
- d) 2 Staubschutzkappen AM 422-50a. lauf d. Schlauchleitungen

VI. WAGENBODEN

Auf Grund des Fortfalls des Handbremsausgleichshebels und des Durchlaufs des Handbremszuges in der vorderen Traverse wurde der Wagenboden geändert.

ANMERKUNG: Bei der "Reparatur" wird der in die Fahrzeuge AM3 ab März 1969 eingebaute Wagenboden verwendet.

VII. KAROSSERIE

Für die Befestigung der Handbremsbetätigung wurde die vordere Wagenkasteneinheit geändert.

VIII. REPARATUR

Die verschiedenen Anleitungen für Ausbau, Einbau, Reparatur und Einstellung der neuen Aggregate dieser Fahrzeuge werden in:

- Nachtrag Nr. 1, Bd. 1 des Rep. -Handbuches Nr. 559 (in Vorbereitung)
- Nachtrag Nr. 1, Bd. 2 des Rep. -Handbuches Nr. 559 (" ")
- Nachtrag Nr. 2, Bd. 3 des Rep. -Handbuches Nr. 559 (" ")

erläutert.

TR 418/69
(Übersetzung von NT 100-A)
2 CV/AMI 8 - Gruppe 7

H/UH/W
Aus

12. Mai 1969

AM 2 - AMB 2 - AKB

AYA 2 - AYB

BREMSEN

HAUPTBREMSZYLINDER

Seit Januar 1969 wurden an den in die Modelle AM2 - AMB 2 und seit Februar 1969 an den in die Modelle AYA 2 - AYB - AKB eingebauten Hauptbremszylindern

- der Kolben des Hauptbremszylinders
- die Manschetten
- die Druckstange
- das Gabelstück

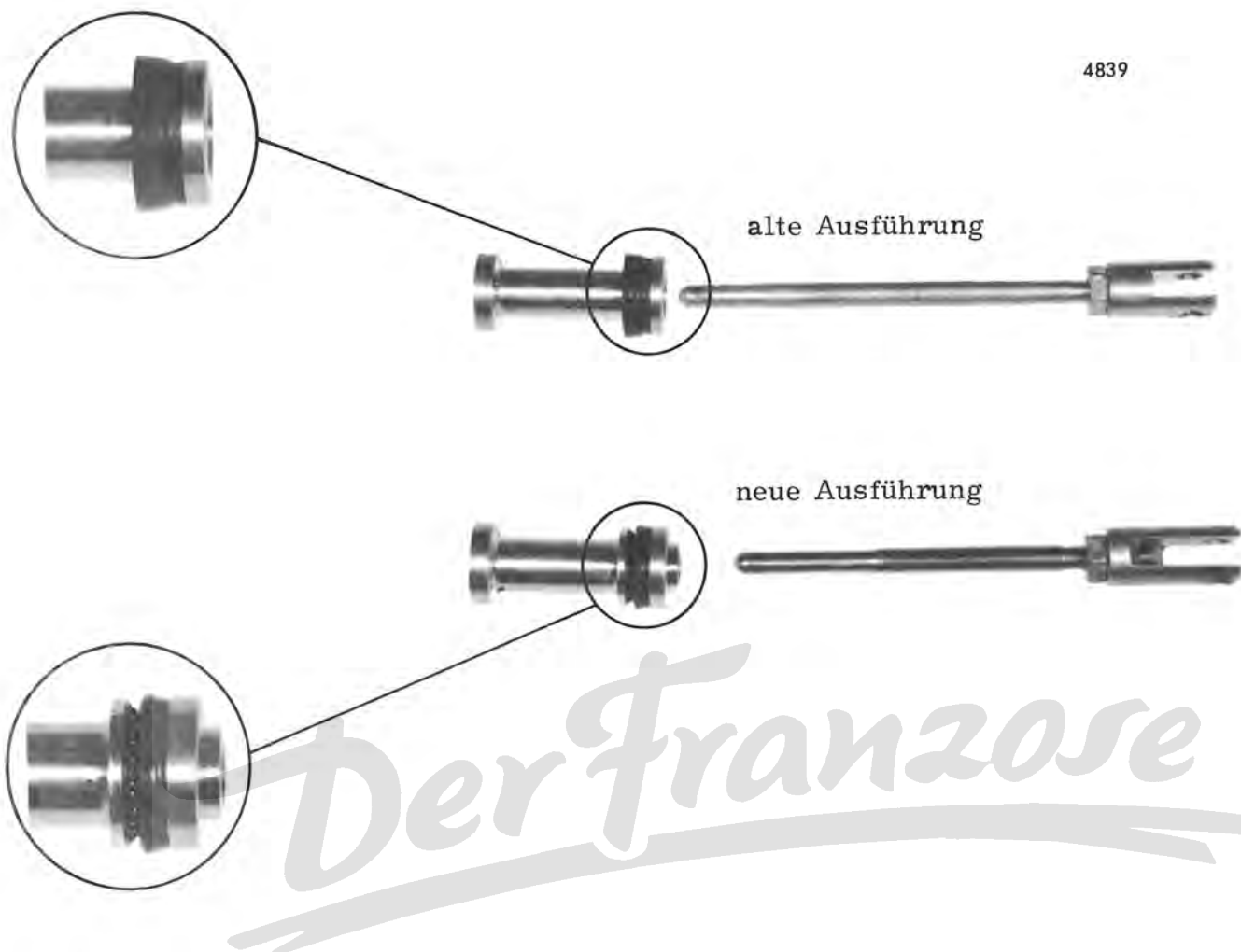
geändert.

Der Kolben des Hauptbremszylinders wurde verlängert und für die Aufnahme der neuen Manschette geändert.

Die Manschette mit einfachem Rand wurde durch eine Manschette mit doppeltem Rand ersetzt.

Die Druckstange wurde verkürzt.

4839



REPARATUR:

Es ist möglich, neue Hauptbremszylinder in ältere Fahrzeuge einzubauen unter der Voraussetzung, dass entweder die Druckstange, oder die Druckstange und das Gabelstück, dem jeweiligen Fahrzeugtyp entsprechend, ausgetauscht werden (siehe nachstehende Tafel).

Fahrzeug- typ	alte Ausführung			neue Ausführung		
	Haupt- bremszylind.	Druck- stange	Gabel- stück	Haupt - bremszylind.	Druck- stange	Gabel- stück
AYA 2-AYB-AKB	AY 453-03 a	AY 453-73a	AY 453-192	AY 453-03 d	AY 453-73b	AM 453-192 a
AM - AMB	AM 453-03c	AM 453-73a	AM 453-192	AM 453-03g	AM 453-73c	AM 453-192a
AM 2 - AMB 2	AM 453-03c	AM 453-73a	AM 453-192a	AM 453-03g	AM 453-73c	AM 453-192a

TR 416/69
(Übersetzung von NT 101-A)
2 CV / AMI - Gruppe 7

H/UH/W
Aus

28. April 1969

AM 2 - AMB 2 - AKB

AYA 2 - AYB

BREMSEN

SPEZIALFLÜSSIGKEIT FÜR HYDRAULISCHE BREMSEN

Seit Dezember 1968 wird die rote Spezialflüssigkeit für hydraulische Bremsen, die unter den Bezeichnungen

ANTAR FH 6
B. P. Energol Hydr. CF
CASTROL HF

LOCKHEED HD 19
MOBIL FLUID
PENTOSIN 259

SHELL DONAX D
STOP SP 19

erhältlich war, durch die bernsteinfarbene Spezialflüssigkeit für hydraulische Bremsen LOCKHEED 55 ersetzt.

REPARATUR:

Die Flüssigkeit LOCKHEED 55 kann mit der zuvor für die Ausstattung der Neuwagen verwendeten Flüssigkeit sowie mit den Spezialflüssigkeiten für hydraulische Bremsen, die zur Wartung der Fahrzeuge dienen, in jedem Verhältnis gemischt werden.

TR 450 /68
(Übersetzung von NT 89-A)
2 CV / AMI 6 - Gruppe 7

H/UH/W
Aus

4. Dezember 1968

AMB - AMB 2 - AKB

AYA

AZA - AZU

- BREMSEN -

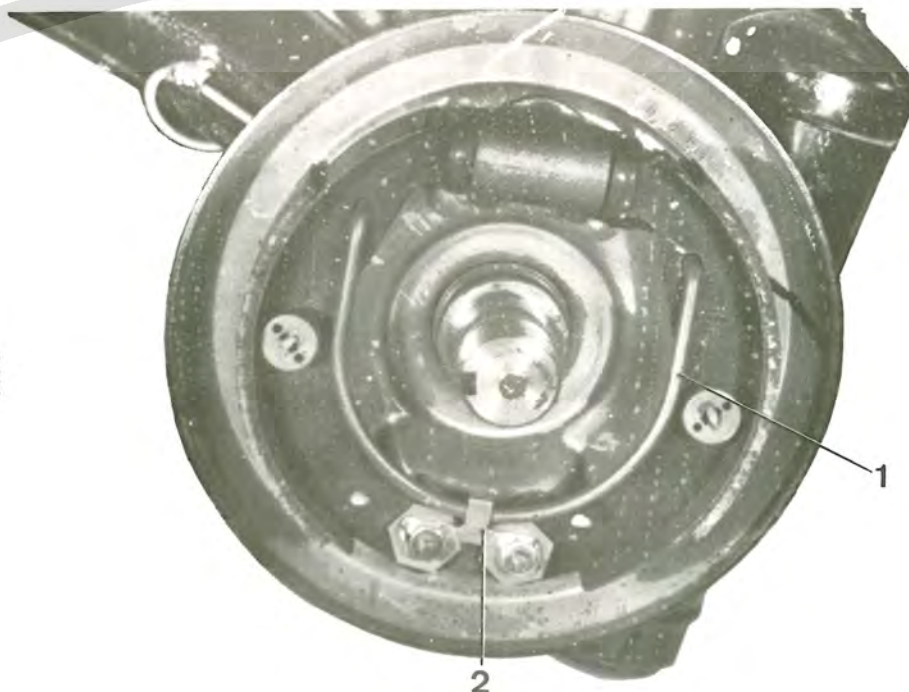
Ab September 1968 wurde die Rückholfeder für die Bremsbacken der Hinterradbremse geändert.

Die aus zwei Teilen mit 7 Wicklungen geformte Feder mit einem äusseren Durchmesser von 10,75 mm wurde durch ein U-förmige Feder (Markierung 1) ersetzt.

Diese neue Feder wird durch ein Sicherungsblech (Markierung 2) gehalten, das als Halter für die Muttern zur Befestigung der Einstellschrauben dient.

Die hinteren Bremsbacken wurden geändert, um das Einhängen der neuen Feder zu ermöglichen.

4490



Einbau der Feder AM 451 - 21 a

Ersatzteile:

BEZEICHNUNG	altes Teil	neues Teil
Rückholfeder für die Bremsbacken der Hinterradbremse	AM 451 - 21	AM 451 - 21a
Sicherungsblech		AZ 451 - 65
Bremsbacken der Hinterradbremse:		
FERODO 4 Z - Belag		
hinten	AZ 451 - 20	AZ 451 - 20m
vorn	AZ 451 - 19	AZ 451 - 19m
FERODO 604 - Belag		
rechte hintere Bremse	AM 451 - 20 g	AM 451 - 20k
linke hintere Bremse	AM 451 - 20 f	AM 451 - 20j
rechte vordere Bremse	AM 451 - 19 g	AM 451 - 19k
linke vordere Bremse	AM 451 - 19 f	AM 451 - 19j

Reparatur:

Es ist möglich, diese neuen Teile als Gesamtteil in früher gelieferte Fahrzeuge einzubauen.

Es ist unbedingt erforderlich, dass dieser Einbau gleichzeitig auf der rechten und linken Seite durchgeführt wird.

CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
 Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
 Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Die Tabellen auf den folgenden Seiten geben einen Überblick über die für die einzelnen Modelle lieferbaren Karosseriefarben.

Die Lacknummer ist rechts im Motorraum auflackiert.

Die Lacknummer setzt sich wie folgt zusammen:

- aus den Buchstaben „AC“, die für CITROËN stehen
- einer Zahl = Lacknummer
- einem Buchstaben, der die Lackqualität bzw. das Lackierverfahren angibt:
 S = Kunstharz-Einbrennlack
 A = thermohärtender Acryllack
 R = Zwei-Schichten-Lackierung.

Technische
Information

Nr.: **A 10 – 81**

Gruppe: **A 12 – Nr. 8**

Referenz: **NT 52 GEN – 81**

September 1981

FAHRZEUGE

alle Typen

LACKIERUNG

**Karosseriefarben im
Modelljahr 1982**

Lackfarbe	Lacknummer	2 CV	Acadiane	LNA	VISA	GSA	CX
Reh-Braun	AC 063				•	•	
Delphin-Grau	* AC 064 R						•
Kosmos-Grau	* AC 065					•	
Aschen-Rosé	* AC 068			•			
Colorado-Beige	AC 069	•	•	•	•	•	•
Alu-Silber	* AC 073 R						•
Stahl-Grau	* AC 076 R						•
Alaska-Weiß	AC 077		•				
Schnee-Weiß	AC 088			•	•	•	•
Schwarz	AC 200				•		• R
Anden-Braun	AC 334	•					
Metallic-Sand	* AC 335 R						•
Acadiane-Rot	AC 425		•				
Geranien-Rot	AC 435				•	•	
Kupfer-Braun	* AC 440				•	•	
Rubin-Rot	AC 442	•					
Purpur-Rot	AC 443			•			•
Jade-Grün	AC 539	•				•	
Jagd-Grün	* AC 541				•	•	
Silber-Grün	* AC 543 R						•
Pinien-Grün	AC 545			•			•
Galaxis-Blau	AC 601			•			•
Platin-Blau	* AC 632			•	•	•	
Atoll-Blau (Lagunen-Blau)	** AC 639	•	•		•	•	
Arktik-Blau	* AC 658 R						•

* Metallic-Lackierung

** Wir weisen darauf hin, daß in den „Farbzusammenstellungen 1982“ (Bestell-Nr. CP 10/82) irrtümlich die Nr. AC 657 angegeben wurde, die bei Bestellungen auf keinen Fall verwendet werden darf.

Die verbindlichen Liefermöglichkeiten entnehmen Sie bitte den jeweils neuesten Informationen der Abteilung Vertrieb.

Karosserieteil	Lacknummer	2 CV	Acadiane	LNA	VISA	GSA	CX
Räder	AC 082						•
	AC 089			•	•	•	
	AC 140	•	•				
Stoßstange	AC 108			•			
	AC 136		•				
	AC 140	•					
Mattschwarz	AC 229	•	•	•	•	•	•

Der Franzose



CITROËN AUTOMOBIL AKTIENGESELLSCHAFT,
VERKAUFSGESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHLAND, KÖLN

KUNDENDIENST

CHEF	BETRIEBSLTR	MEISTER	KD-BERATER	ET-LAGER	D
					AUS

Seit Februar 1980 haben die Fahrzeuge "A" aller Typen einen Bremsflüssigkeitsbehälter mit Filter sowie einen Hauptbremszylinder bei dem jeder der beiden Kolben ebenfalls mit einem Filter ausgestattet ist.



Kolben ohne
Filter

Kolben mit
Filter

TECHNISCHE INFORMATION

NR. TR 1213/80

GRUPPE. A - 8

ÜBERSETZUNG
VON. NT 207 A

DATUM

21.03.1980

FAHRZEUGE

A

Alle Typen

BREMSEN

Bremsflüssigkeitsbe-
hälter

Hauptbremszylinder

REPARATUR

Ein Hauptbremszylinder mit Filter muß unbedingt durch einen Bremsflüssigkeitsbehälter versorgt werden, der ebenfalls mit einem Filter versehen ist.

ERSATZTEILE

Seit Februar 1980 liefert das Ersatzteillager die Hauptbremszylinder (mit Filter) mit entsprechendem Bremsflüssigkeitsbehälter aus (ebenfalls mit Filter).

Bezeichnung	ET-Nr.	Fahrzeugtypen
Hauptbremszylinder $\varnothing = 20,6$ mm und Bremsflüssigkeitsbehälter (Trommelbremse)	95 555 655	AZL 4 - AZL 6 AZU - AKS AYB → 7.77
Hauptbremszylinder $\varnothing = 17,5$ mm und Bremsflüssigkeitsbehälter (Scheibenbremse)	95 555 656	AYU AYB 7.77 →

TM 760/70
(Übersetzung v. 48.384/1170)
Gruppe 9

H/UH/W

4. Dezember 1970

Mitteilung

2 CV 4 (AZL)

AYA 1 (DYANE 4)

Kastenwagen (AZU)

An den obengenannten Fahrzeugen, die hinten mit BOGE-Stossdämpfern ausgerüstet sind, entfallen die hinteren Trägheitsdämpfer.

Die Befestigungsbohrungen werden mit einem Stopfen abgedeckt.

CITROËN Kundendienst

Citroën Automobil Aktiengesellschaft, Köln
Citroën Österreich Gesellschaft m.b.H., Wien
Citroën Suisse S.A., Genf

Chef	Betriebsleiter	Meister	KD-Berater	ET-Lager	D
					AUS

Ab Januar 1981 befindet sich zusätzlich zu der laufenden Nummer in der Fahrgestellnummerserie eine (vierstellige) **Ersatzteil-Organisationsnummer** neben dem Kontroll-Papieretikett des Fahrzeugs auflackiert.

Diese Organisationsnummer ermöglicht eine exakte Ermittlung des Produktionsdatums des Fahrzeugs im Hinblick auf Änderungen und Weiterentwicklungen der Modelle, wodurch das Auffinden der Ersatzteilnummern erleichtert wird.

Die Ersatzteil-Organisationsnummer ersetzt die bisher in den Mikrokatalogen zur Angabe der Gültigkeitsdauer eines Teils oder einer Einbaumöglichkeit verwendeten Daten.

Die Ersatzteil-Organisationsnummer befindet sich bei den einzelnen Fahrzeugtypen wie folgt:

2 CV rechts an der Stirnwand
DYANE, ACADIANE ... rechts am Luftsammlerblech
LNA am vorderen linken Radkasten
VISA am vorderen rechten Radkasten
GSA rechts am Luftsammlerblech
CX am vorderen linken Radkasten

Die Ersatzteil-Organisationsnummer muß bei allen technischen Anfragen angegeben werden.

Gewährleistung:

Die ET-Organisationsnummer muß bei allen Garantie- und Kulanzanträgen in das bisherige Feld „Kaufdatum“ eingetragen werden.

Sie muß ebenfalls auf dem Etikett, das zusammen mit den Schachteilen eingeschickt wird, hinter der Fahrgestell-Nummer vermerkt werden.

Reparatur:

Wichtig: Bei Erneuern des Karosserieteils, auf dem sich die ET-Organisationsnummer befindet, muß die ET-Organisationsnummer grundsätzlich auf dem Neuteil auflackiert werden.

Handelsbezeichnung:			Pol. Kennzeichen:			Organisations-Nr.:		
Erstzulassung:			Code:			Fahrgestell-Nr.:		
Verkaufshändler-Nr.:						Tel.-Nr. des Kunden:		
Ort:								

Technische
Information

Nr.: **A 05 – 81**

Gruppe: **A 12 – Nr. 9**

Referenz: **GEN 51 – 81**

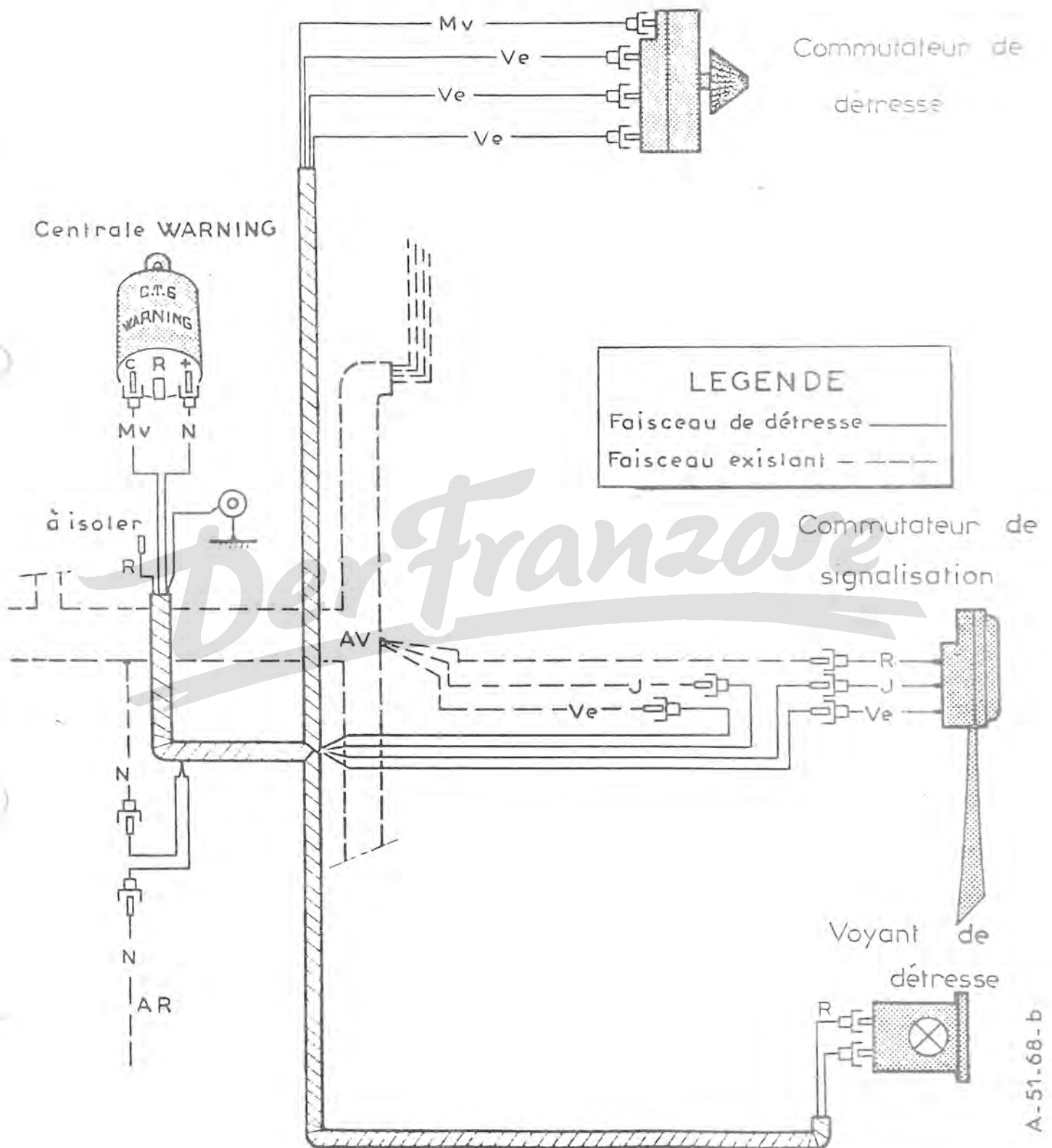
September 1981

ALLE TYPEN

FAHRZEUG-
IDENTIFIZIERUNG

Neue Ersatzteil-Organisationsnummer

SCHEMA DE BRANCHEMENT DU FAISCEAU DE SIGNAL DE DETRESSE

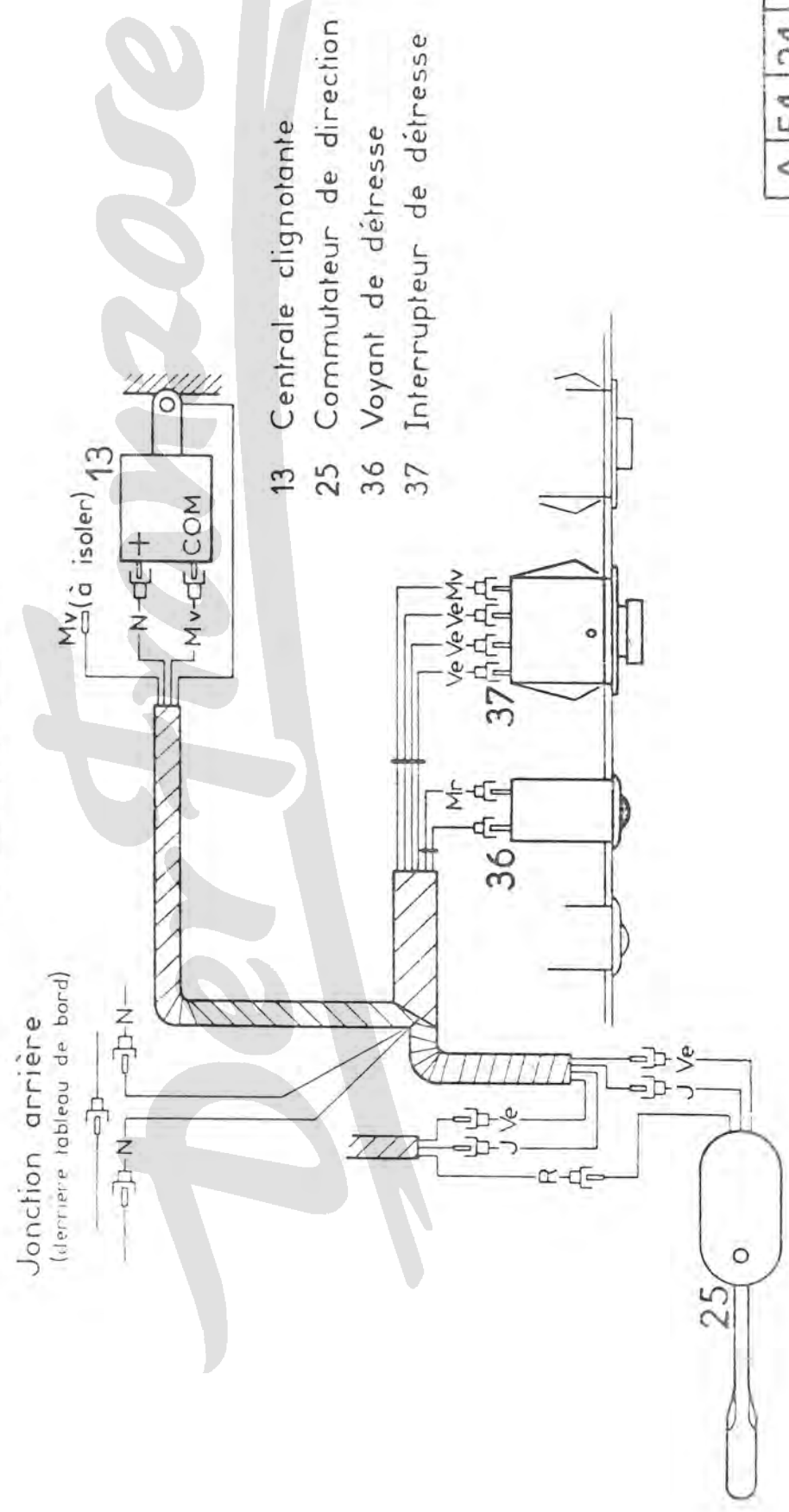


A-51-68-b

A	51	68	b	AZ
24_5_71				CHAMPOURET

-VEHICULE DYANE TT- -SCHEMA D'INSTALLATION D'UN FAISCEAU DE DETRESSE-

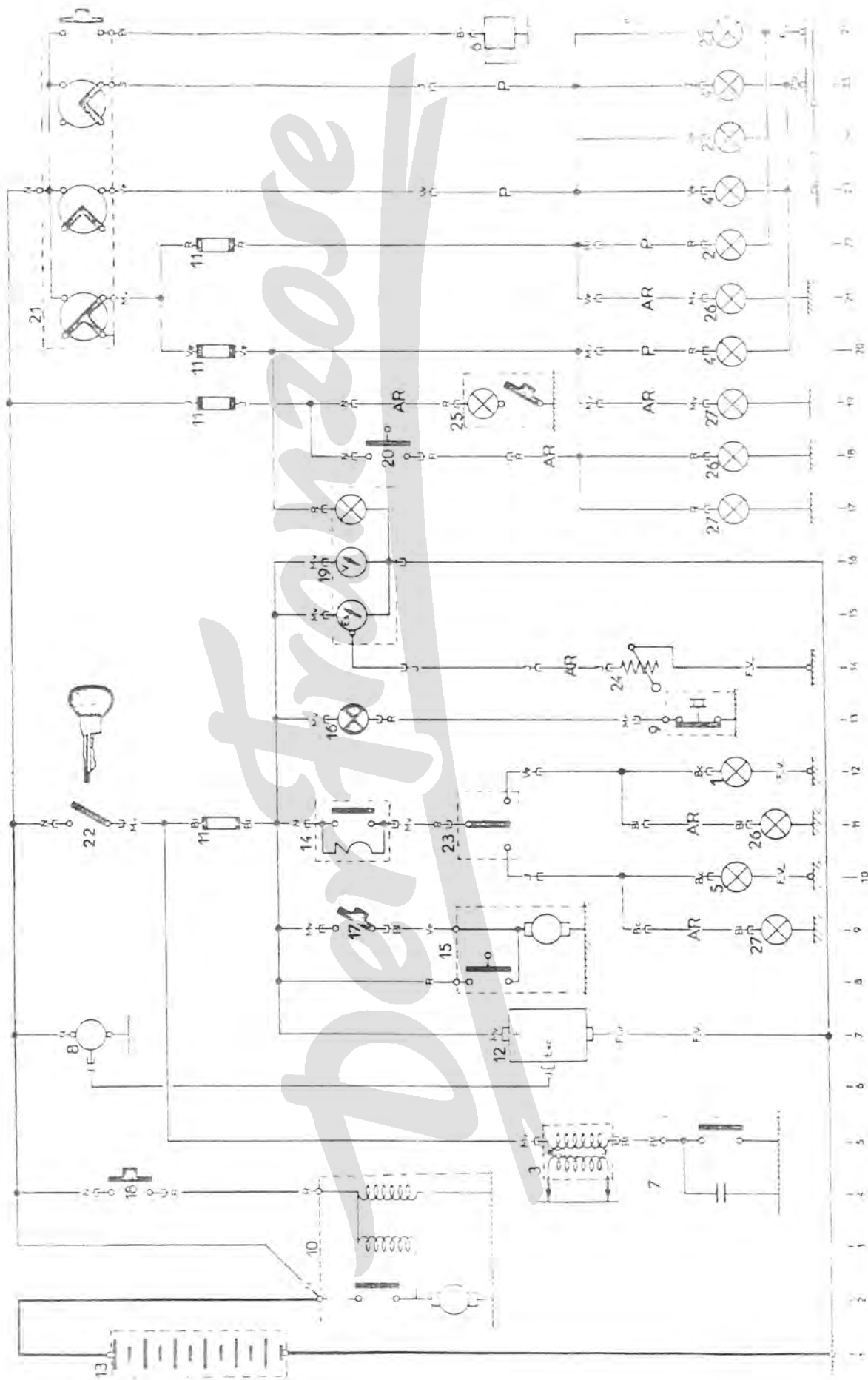
-DEPUIS SEPT_73-



- 13 Centrale clignotante
- 25 Commutateur de direction
- 36 Voyant de détresse
- 37 Interrupteur de détresse

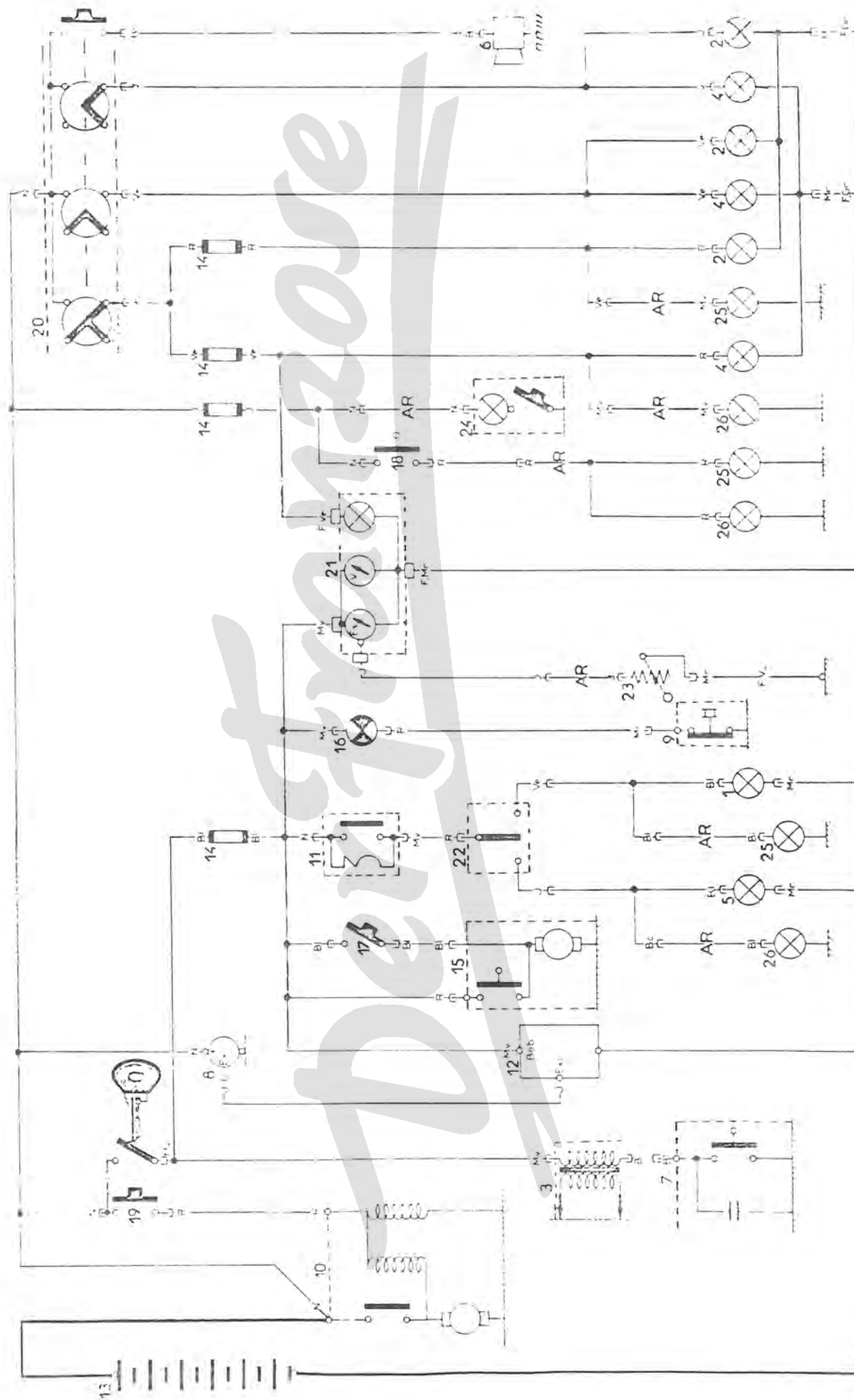
—SCHEMA DE PRINCIPE—

—AZ I.I. 9/73—



—SCHEMA DE PRINCIPE—

—DYANE 4 9/73— DYANE 6 9/73—



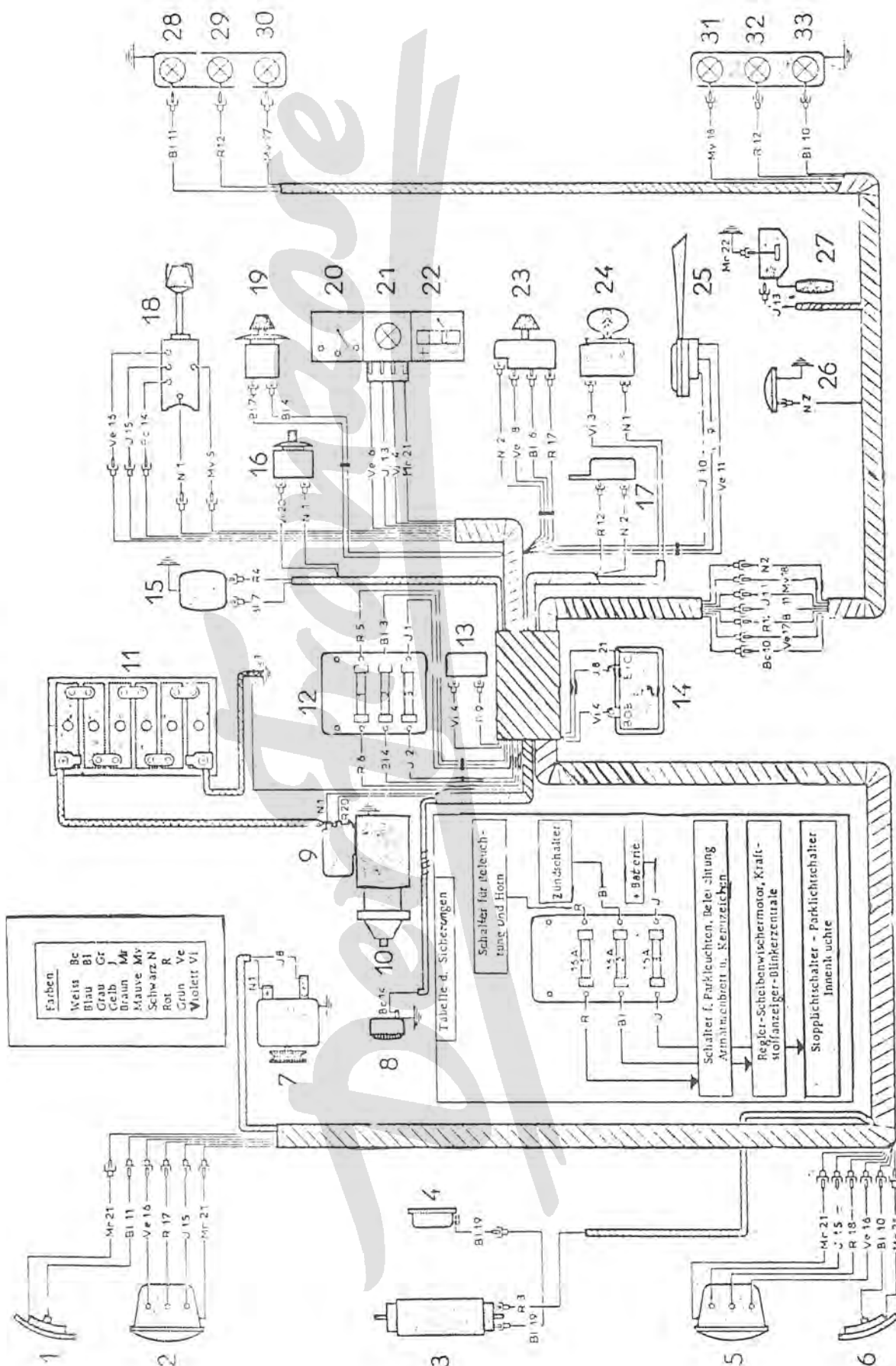
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

ELEKTRISCHE ANLAGE

SCHALTSCHHEMA

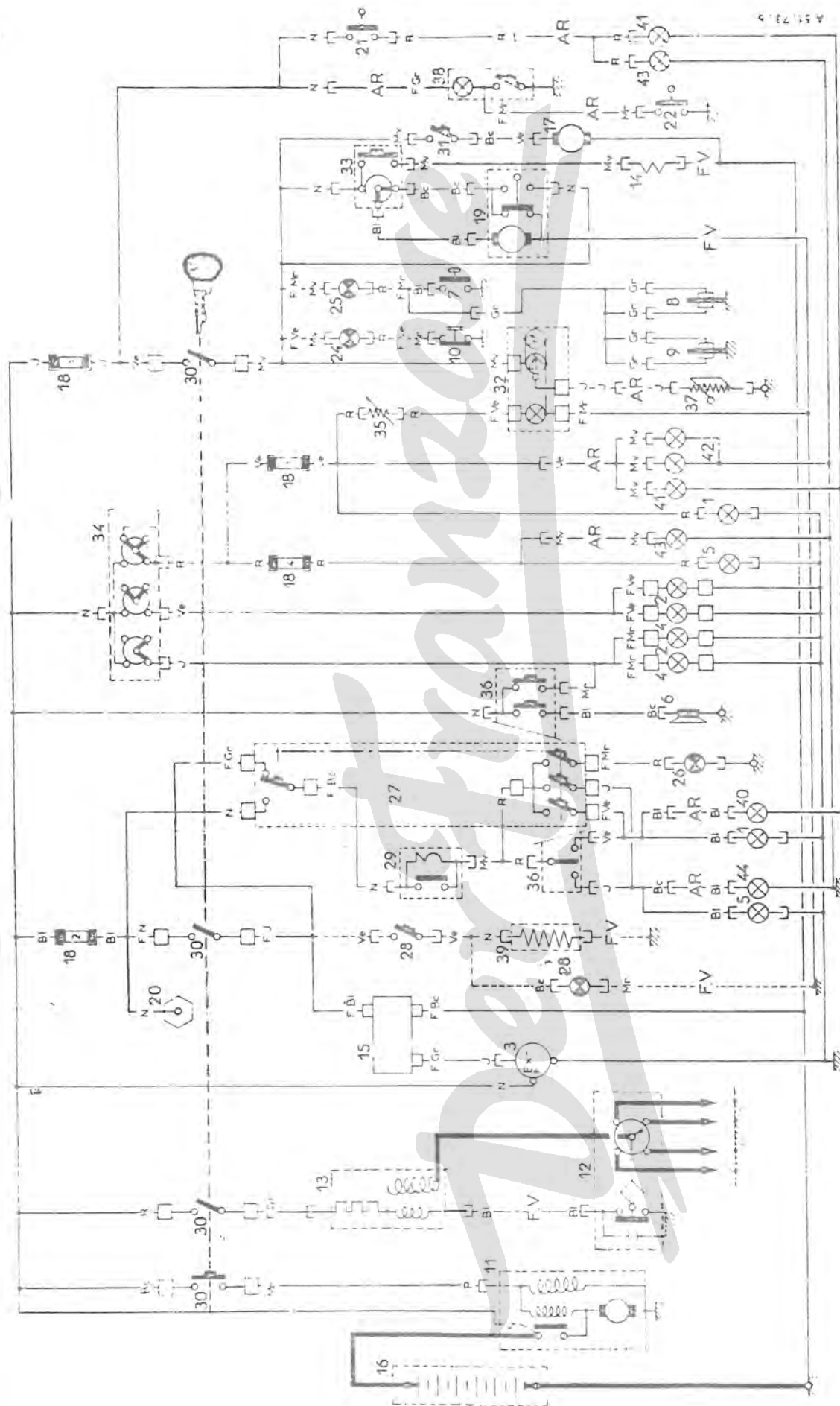
AYCB - AYB - A A 2

A 51-61



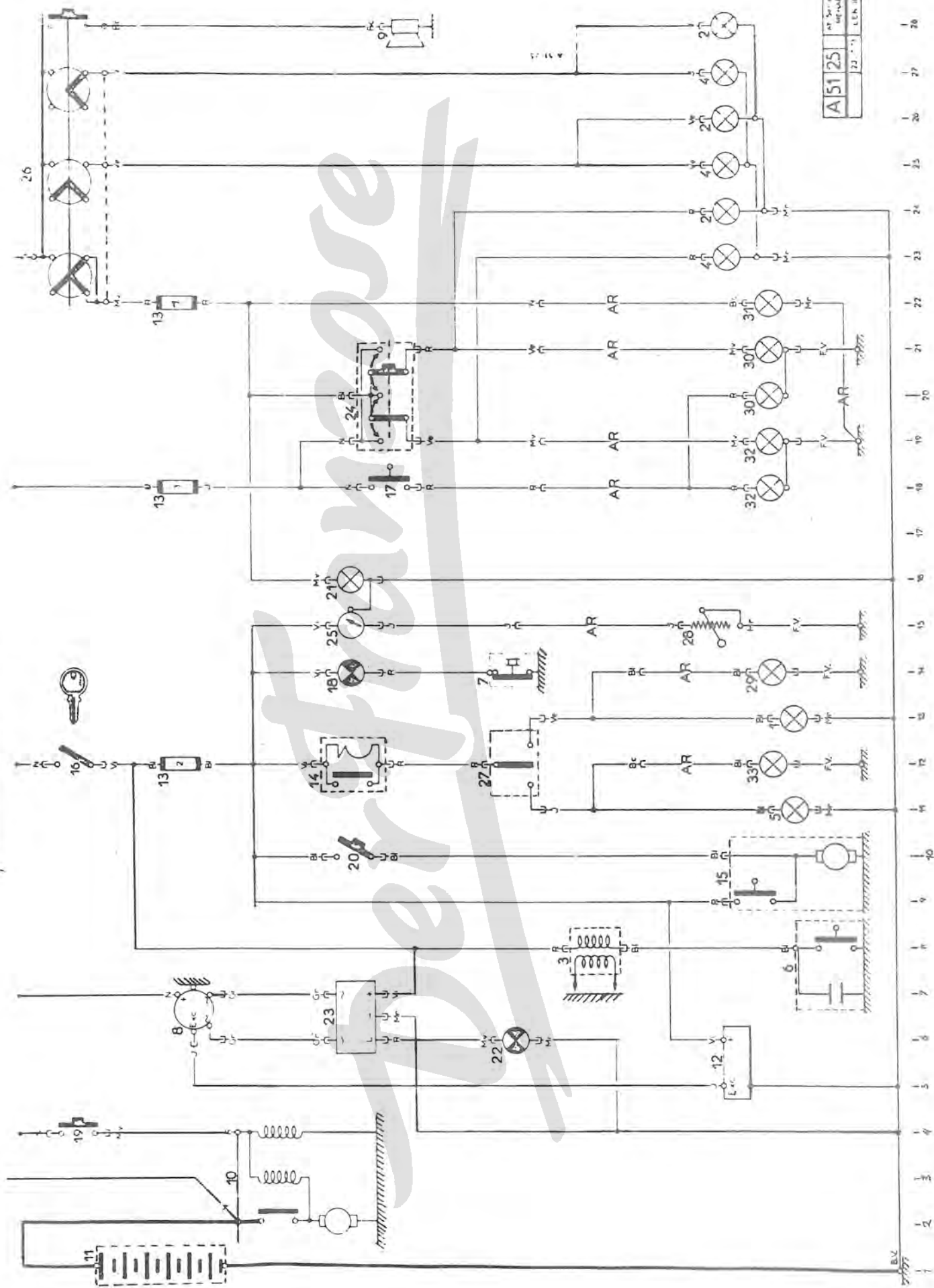
SCHEMA DE PRINCIPE

AMS 9/1972



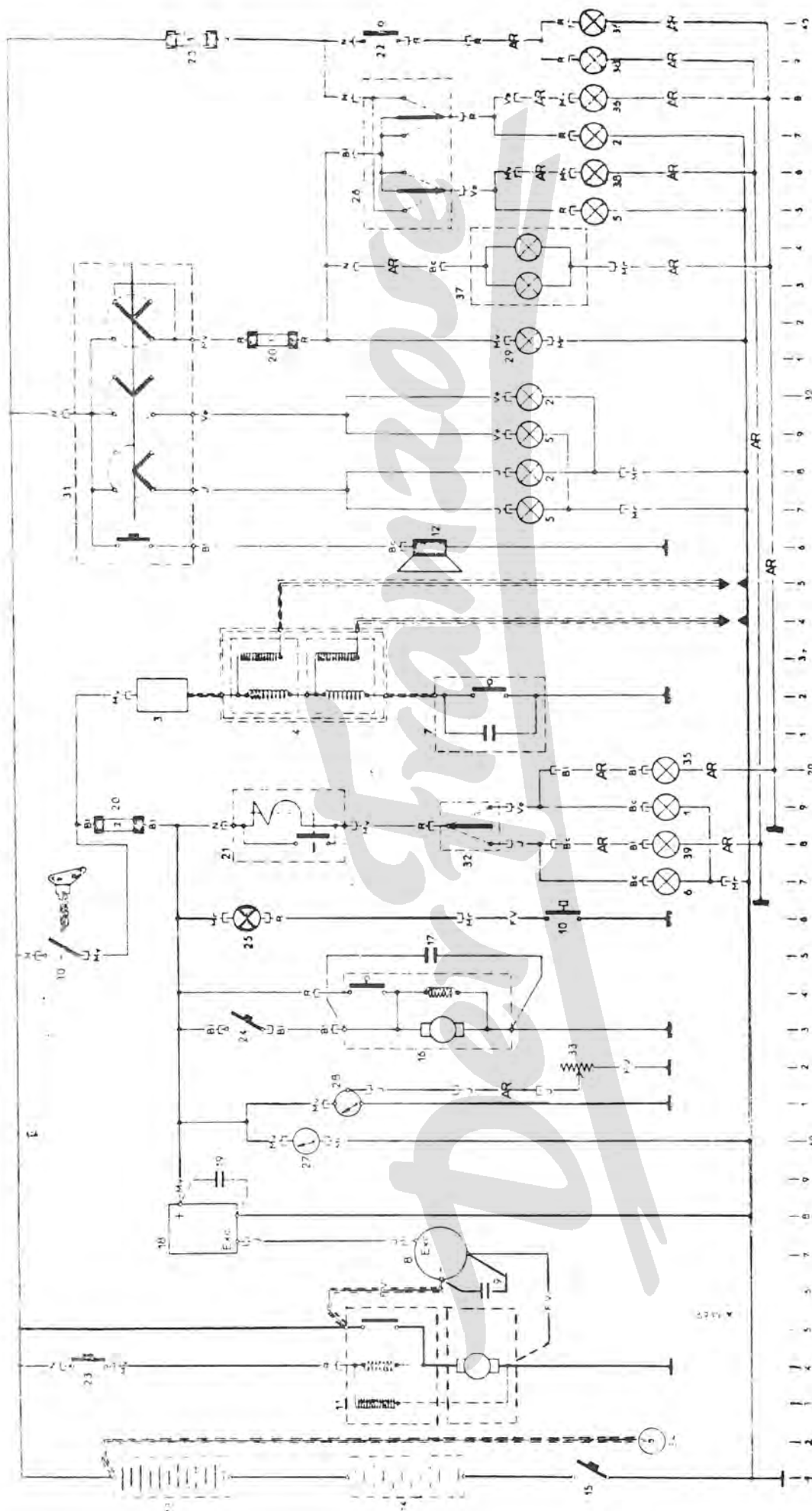
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

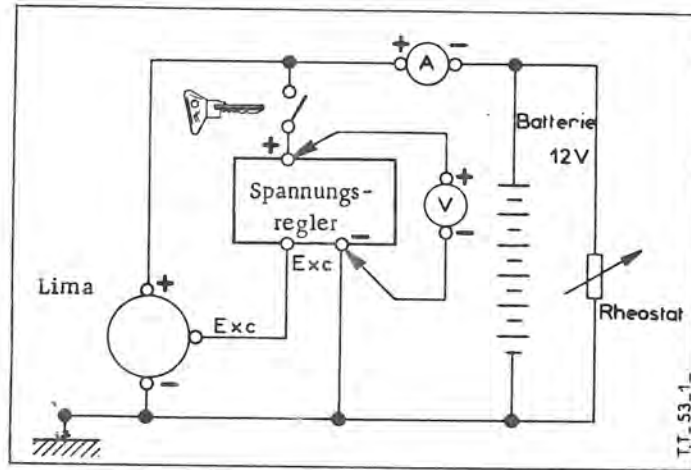
—AY Série CA Méhari—



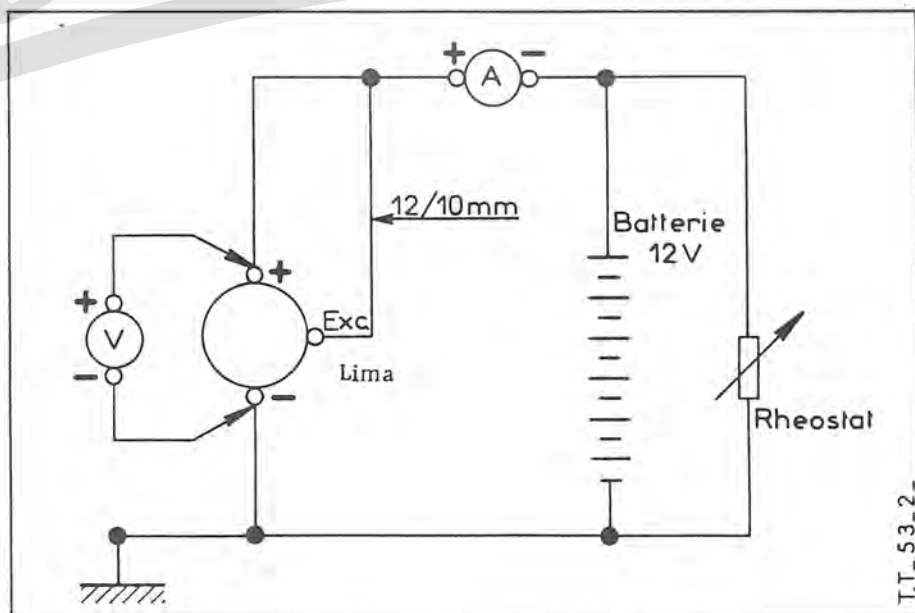
A5125	22	23	24	25	26	27	28

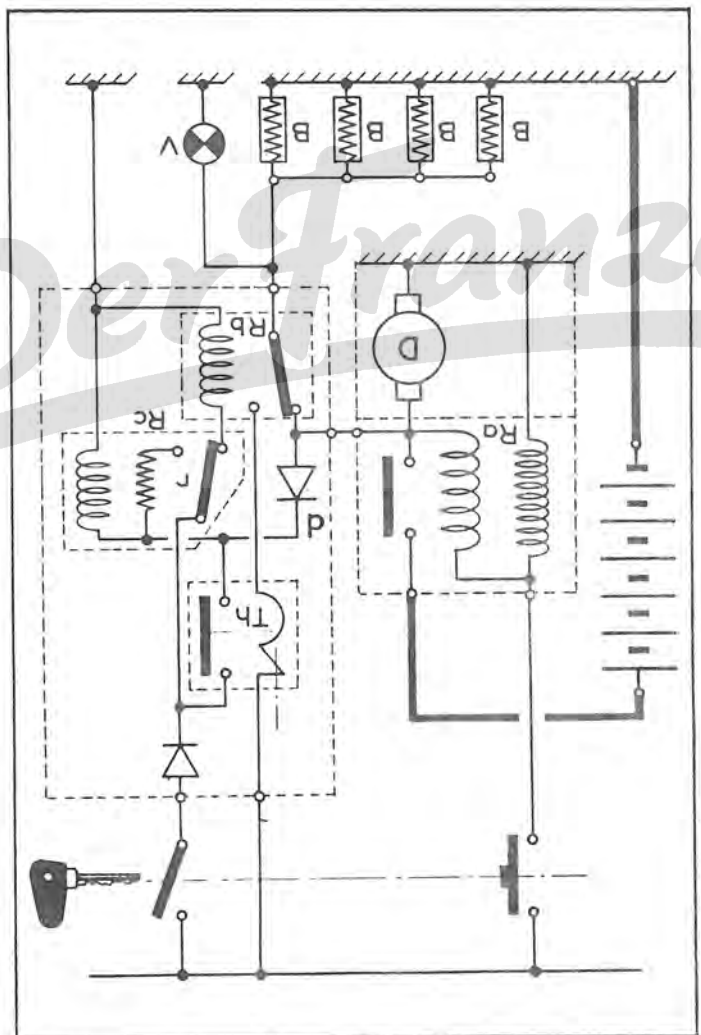
SCHEMA DE PRINCIPE VEHICULE AY-CA 24 Volts T. E. ARMEE





Der Franzose





L 53.3

TR 1254/77

8.9. 1977

Übersetzung von NI 56 TT
A/Gruppe 9H/UH
Aus

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE ALLER TYPENAnzeigegerät

Die Prüfung der Drücke und Temperaturen erfolgt mit Hilfe von Geräten, die sorgfältig behandelt und montiert werden müssen.
In den nachfolgenden Tabellen sind die Art dieser Geräte, ihre Kenn-Nr., ihre Lage, ihre Tarierung sowie ihre Anzugsmomente angegeben.

WICHTIGE ANMERKUNG :

DIE GENAUE BEACHTUNG DER ANZUGSMOMENTE SICHERT EIN EINWANDFREIES FUNKTIONIEREN DIESER GERÄTE.

Fahrzeuge	Bezeichnung	Lage und Gewinde-Ø	Tarierung	ET-Nr.	ET-Nr. der Dichtung	Anzugsmoment
A	Motoröldruckschalter	Unter-Zylinder G 12 x 150	Kontrolleuchte erlischt zwischen 0,474 und 0,675 bar	AYB 614 112 A 5 460 577 Y	22 458 009 U	2 - 2,2 daNm
	Motoröldruckschalter	Unter-Zylinder G 12 x 150	Kontrolleuchte erlischt zw. 0,475 + 0,675 bar	5 460 577 Y	22 458 009 U	2 - 2,2 daNm
LN	Warnlichtschalter für Hydraulikkreislauf → 3/73 3/78 →	Vierwegeanschluß oder Sicherheitsventil 9 x 125 9 x 125	Kontrolleuchte leuchtet auf zwischen 60 und 80 bar 80 und 90 bar	5 403 326 E 5 466 923 B. (Kennz. UN)	{ 24 892 009 R	1,1 - 1,3 daNm
	Motoröldruckschalter → 11/72 11/72 →	Bei der Ölfilterpatrone 12 x 150 12 x 150	Die Kontrolleuchte erlischt zwischen { 0,475 und 0,675 bar }	5 403 215 Y GX 01 477 02 A		
GS	Motoröl-Thermoschalter 3/71 → 6/72 6/72 → 3/76	Unter der Lichtmaschine 16 x 150 16 x 150	Kontrolleuchte leuchtet auf zwischen 125° C und 131° C 132° C und 138° C	GX 01 487 01 A GX 01 487 02 A	{ 22 478 009 K	2,5 - 3 daNm
	Motoröldruckschalter 9/72 →	Bei der Ölfilterpatrone 12 x 150	Kontrolleuchte erlischt zwischen 0,475 und 0,675 bar	GX 01 477 02 A		
C-matic	Motoröl-Thermoschalter 9/72 → 3/76	Unter der Lichtmaschine 16 x 150	Kontrolleuchte leuchtet auf zwischen 132° C und 138° C	GX 01 487 02 A	22 478 009 K	2,5 - 3 daNm
	Getriebeöl-Thermoschalter	Verteiler an Kupplungsgehäuse 18 x 150	Kontrolleuchte leuchtet auf zwischen 132° C und 138° C	GX 08 171 01 A	22 416 009 X	3,2 - 3,5 daNm

TR 1225/77

Übersetzung von Message 77002
A/Gruppe 9

H/UH
Aus

25. März 1977

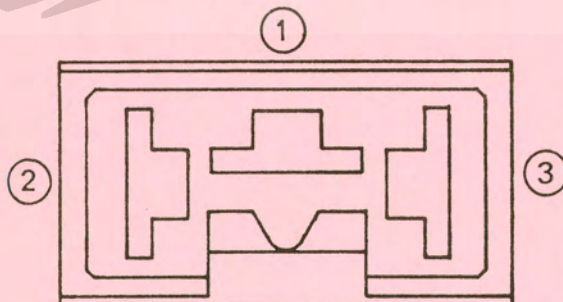
CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

2 CV 4 und 2 CV 6, Lieferwagen 250 und 400

LADESTROMKREIS

Bei Störungen innerhalb des Ladestromkreises ist in Höhe des Anschlusses folgendes zu überprüfen: das Regler-Kabelbündel und ob die Kabel in der Steckverbindung richtig angeschlossen sind. Wenn das graue und blaue Kabel vertauscht worden sind, ist die Ladespannung nicht richtig reguliert. (Das Voltmeter zeigt im roten Bereich an.)

Richtiger Anschluss



- ① Weisses Kabel
- ② Graues Kabel
- ③ Blaues Kabel

Allgemeiner Hinweis

Bei allen im Ladestromkreis auftretenden Störungen ist in jedem Fall zu prüfen, ob die Kabel richtig am Spannungsregler und an der Wechselstromlichtmaschine angeschlossen sind.

TR 1269/76

Übersetzung von NI 67 A
A/Gruppe 9

H/UH
Aus

27. Juli 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE A

Aller Typen, ausser AM

REPARATUREMPFEHLUNGEN : ELEKTRISCHE ANLAGE

Kraftstoffanzeige

Bei diesen Fahrzeugen kann es vorkommen, dass weniger Kraftstoff angezeigt wird als in Wirklichkeit im Behälter vorhanden ist (meistens wird bei vollem Kraftstoffbehälter halbvoll angezeigt).

Diese Störung kommt durch eine Entmagnetisierung des Ankers des Anzeigers, die wiederum durch einen Rückstrom verursacht wird, welcher beim Abschalten des Zündkontakts entsteht, wenn die Zündspule "geladen" ist (Unterbrecherkontakt geschlossen).

REPARATUR :

1. Zerstörten Anzeiger ersetzen.
2. In die Spule zwischen $\ll + \gg$ -Pol und Masse einen 50 μF - Kondensator einbauen.

Wenn bei einem Fahrzeug mit Radiogerät der vorhandene Kondensator eine Stärke von 2,2 μF aufweist, ist derselbe gegen einen 50 μF - Kondensator auszutauschen.

TR 1215/76
Übersetzung von NI 64 A
A/Gruppe 9

H/UH
Aus

17. Februar 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A - FAHRZEUGE ALLER TYPEN
REPARATUREMPFEHLUNGEN

ELEKTRISCHE ANLAGE - HUPE
(2 CV 4 - 2 CV 6 - AZU - AK)

Sollte die Befestigung der Hupe oder die Anschlussstrebe brechen, muss die Hupe versetzt werden.

ARBEITSVORGANG:

- Haltelasche der Hupe von der Halterung an der Wechselstromlichtmaschine abnehmen.
- Befestigungsbohrung der Haltelasche auf 12,5 mm $\varnothing$ erweitern.
- Haltelasche auf der Scheinwerferstange unter der Befestigungsmutter des vorderen linken Kotflügels befestigen.
- Zufuhrkabel an die Hupe anschliessen (gegebenenfalls das aus dem Bündel kommende Kabel direkt anschliessen. Dabei das Zwischenkabel entfernen.)
- Es ist darauf zu achten, dass die Scheinwerferstange ordnungsgemäss Masse bekommt.

TR 1244/74 H/UH
Übersetzung von 74 F/ 23-AV
A-Gruppe 9

27.9.1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE 2 CV 4 / 2 CV 6

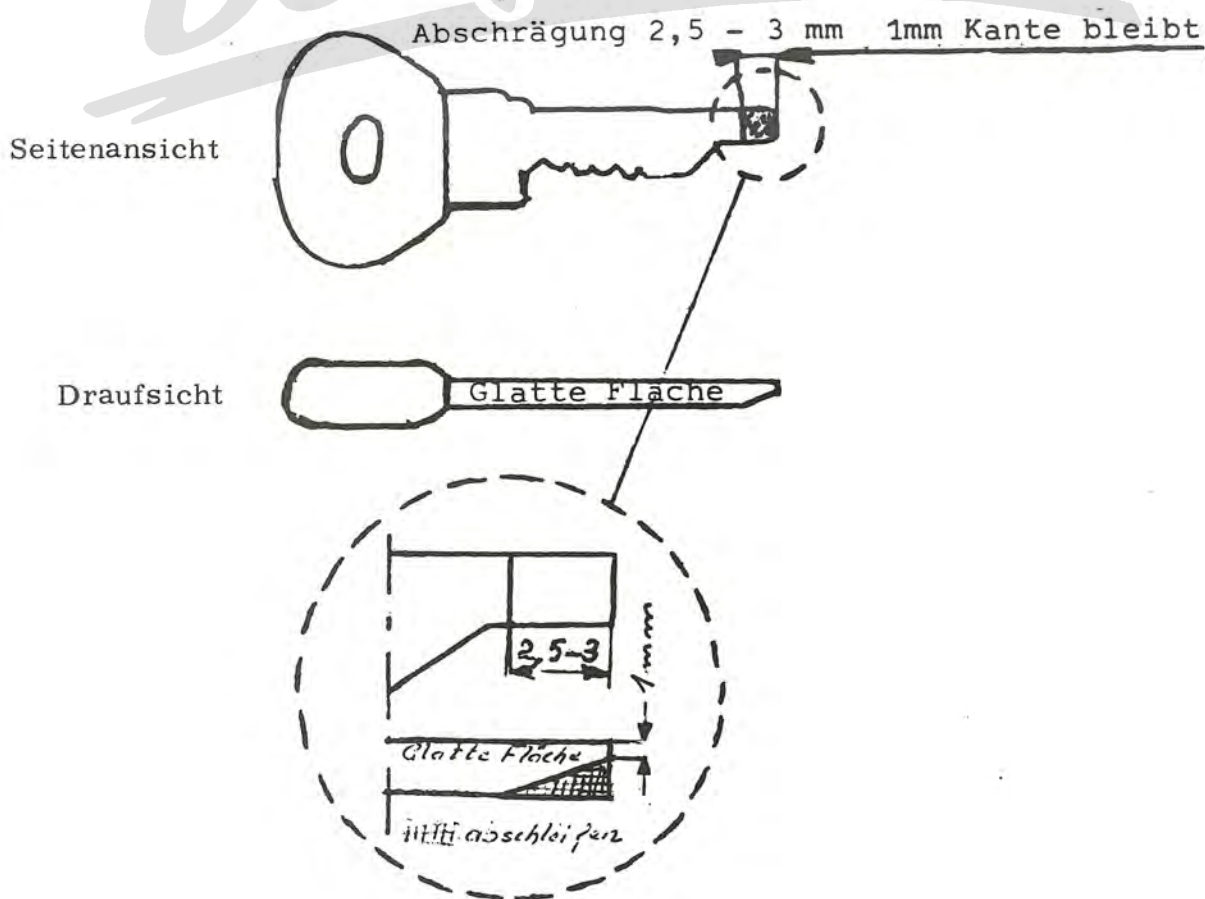
DIEBSTAHSICHERUNG

Schlüssel für SIMPLEX-Diebstahlsicherung

An den SIMPLEX-Diebstahlsicherungen kann eine Funktionsstörung eintreten.

Um diesen Fehler zu beseitigen, muss der Schlüssel der beiliegenden Skizze entsprechend geändert werden.

Änderung des Schlüssels



TR 1206/74
A-Gruppe 9
GS-Gruppe 10

H/UH/

17. Januar 1974

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

ELEKTRISCHE ANLAGE
ENTSTÖRUNG
A-Modell

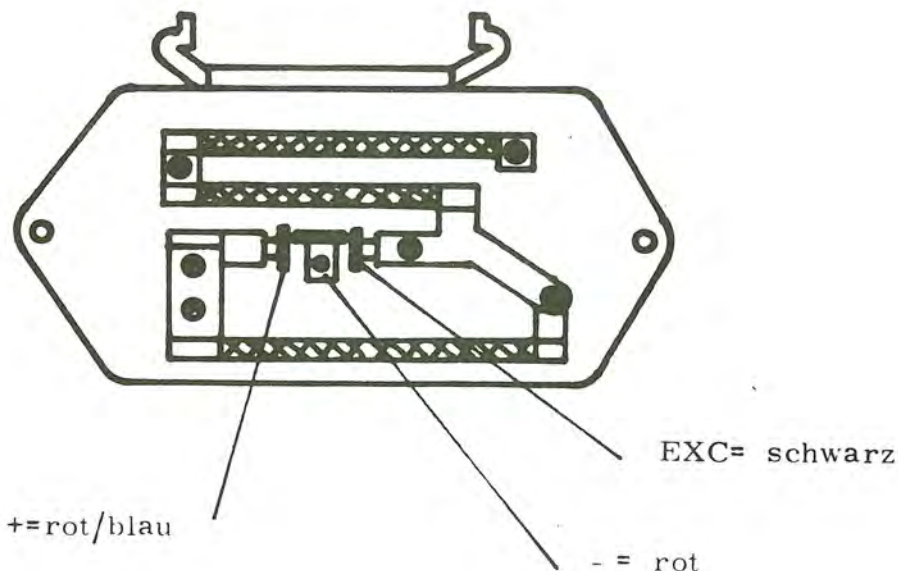
Die Einbauanleitungen der vom ET-Lager gelieferten Entstörsätze KN 0948 (BREMI-Nr. 428 B) und KN 0949 (BREMI Nr. 579 B) wurden geändert. Ab sofort werden für die oben genannten Entstörsätze nur noch die beiliegenden Einbauanleitungen verwendet. Sollten sich in Ihrem ET-Lager noch Entstörsätze mit alten Einbauanleitungen befinden, bitten wir Sie, neue Anleitungen über unser ET-Lager anzufordern und die Entstörsätze damit zu versehen.

G-Modell

Die in den Entstörsätzen KN 0944 und KN 0952 befindlichen Einbauanleitungen sind bei der Entstörung nur für den DUCCELLIER-REGLER gültig. Bei Entstörung eines PARIS-RHONE-REGLERS muss nach folgender Skizze vorgegangen werden, siehe Abb. 1.

Abb. 1

PARIS-RHONE-REGLER





Einbauanleitung

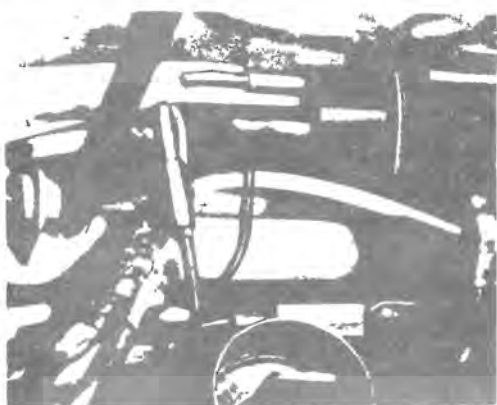
UKW - Radio - Entstörsatz Nr. 428 B



Citroën 2 CV, 3 CV, Dyane bis 70

mit Gleichstromlichtmaschine

Zur Beachtung: Bei der Montage der Entstörkondensatoren ist wichtig, daß die Kontaktauflageflächen einwandfrei sauber sind.

	Bremi Nr.	Stck.	Teil	Montage
	4056 K	1	Vorbeiführungs-Kondensator 2,2 uF	Zündspule Klemme +
	10335	1	Masseband	Zündspulenkon- densator-Motorblock
	4021 K	1	Entstör- Kondensator 2,2 uF	Regler Klemme BAT
	4021 K	1	Entstör- Kondensator 2,2 uF	Regler Klemme DYN
	562 B/3	2	Sechskantschr. M 6 x 15 DIN 933	Zur Befestigung der Entstörkon- densatoren 4021 K verwenden.
	562 B/6	2	Unterlegscheibe 6,4 DIN 125	
	562 B/1	2	Federring 6,4 DIN 127	
	562 B/5	2	Sechskant- mutter M 6 DIN 934	

Wenn in Ausnahmefällen die angeführte Entstörung nicht ausreicht, empfehlen wir zusätzlich:

2 Entstörkerzenstecker	10281/5	für Zündkerzen
1 Entstörkondensator 2,2 uF	4024 K	für Lichtmaschine, Klemme BAT
1 Masseband	10330	Regler - Motorblock



Einbauanleitung

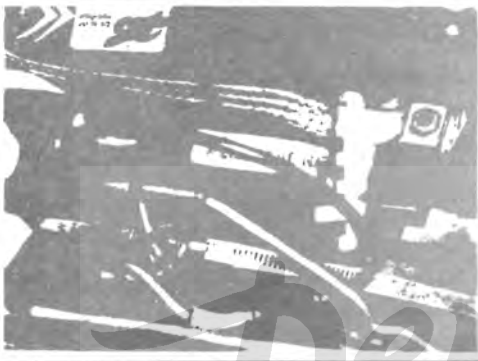
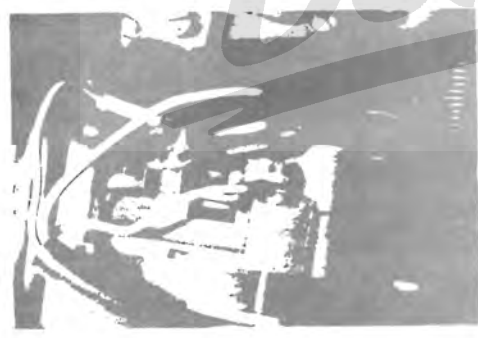
UKW - Radio - Entstörsatz Nr. 579 B



Citroën 2CV4, 2CV6, Dyane4, Dyane6 ab 70
Citroën Ami 8

mit Wechselstromlichtmaschine

Zur Beachtung: Bei der Montage der Entstörkondensatoren ist wichtig,
daß die Kontaktauflageflächen einwandfrei sauber sind.

	Bremi Nr.	Stck.	Teil	Montage
	4056 K	1	Vorbeiführungs- Kondensator 2,2 uF	Zündspule Klemme +
	4021 K	1	Entstör- Kondensator 2,2 uF	Wechselstromlichtmaschine Klemme +

Wenn in Ausnahmefällen die oben angeführte Entstörung
nicht ausreicht, empfehlen wir bei Bedarf zusätzlich:

2 Entstörkerzenstecker 10281/5

TR 1266/73
Übersetzung von 2 AMS
A/ Gruppe 9

H/UH

6. Dezember 1973

FAHRZEUGE AMI SUPER

Alle Typen

ELEKTRISCHE ANLAGE

Seit Juli 1973 ist in den Fahrzeugen AMI SUPER eine Klammer zum Halten des Kabelbündels der Diebstahlsicherung am Lenksäulenträger eingebaut.

ET-Nr. : 26 198 639 R

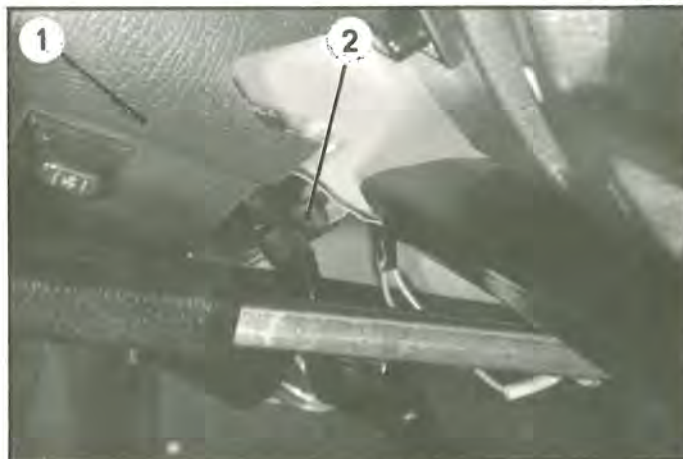
Für vor diesem Datum herausgekommene Fahrzeuge wird empfohlen, diese Klammer einzubauen, um die Kontakte der Verbindungen zu verbessern.

EINBAU-ANLEITUNG

Obere Abdeckung der Instrumententafel abnehmen.
Die drei Befestigungsschrauben aus der unteren Abdeckung (1) herausnehmen und dieselbe nach oben abnehmen. Klammer (2) auf den Lenksäulenträger setzen und das Kabelbündel in die Klammer verlegen.

Obere Abdeckung der Instrumententafel wieder anbringen.

12 666



CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

TR 447/70
(Übersetzung v. NT 136-A)
A - Gruppe 9

H/UH/W
Aus

22. Dezember 1970

2 CV 4 - 2 CV 6

AK - alle Typen
(12 Volt)

DYANE - alle Typen
(12 Volt)

- Elektrische Anlage -

Blinkerschalter mit Widerstand

Ab Oktober 1970 wurde der Blinkerschalter an den obengenannten Fahrzeugen geändert (zusätzlicher Widerstand).

Reparatur:

Der neue Schalter kann in ältere Fahrzeuge dieser Typen eingebaut werden.

Sofern aufgrund von Funktionsstörungen eine Blinkgeberanlage ausgetauscht werden muss, ist zu prüfen, ob der Blinkerschalter einen Widerstand besitzt. Ist dies nicht der Fall, so muss er ausgetauscht werden.

Ersatzteile:

Lieferant	Schalter ohne Widerstand	Schalter mit zusätzlichem Widerstand	
	ET-Nummer	ET-Nummer	farbiger Markierungspunkt a.d. Befestigungsmutter
GELBON	AY 522-05 B	5 403 431	weiss
GELBON	AY 522-05 E	5 403 430	lila
GELBON	AY 522-05 G	5 403 723	blau
CARTIER	AY 522-05 D	5 403 432	blau
CARTIER	AZ 522-233 A	5 403 434	blau
CARTIER	AZ 522-05 D	5 403 435	blau

TM 743 /70
(Übersetzung von NI 186)
Gruppe 10

H/UH/W
Aus

28. Juli 1970

Mitteilung

AMI 8 - ALLE TYPEN

Elektrische Anlage

Änderung der Anschlüsse für Fahrtrichtungsanzeiger
und Bremsleuchten an Fahrzeugen mit Anhängern

Man beschafft sich vom Ersatzteillager:

- | | |
|--|----------------|
| - 1 Blinkanlage 30805 (12 Volt) | KN 0304 |
| - 2 Kontrollleuchten f. Fahrtrichtungsanzeiger | DX 521-67 |
| - 2 Birnen, 24 Volt, 3 Watt | ZC 9.706.715 U |
| - 1 SANOR-Relais | DX 541-19 B |

und entsprechend dazu:

- | | |
|------------------------------------|----------------|
| - GELBEY-Steckbuchsen | A 512-3 b |
| - GELBEY-Stecker | A 512-4 a |
| - Gummiringe | A 512-5 b |
| - Kabel 12/10 mm (vom Meter) | ZD 9.003.733 U |
| - farbige Isolierhülsen | |
| - flache Steckbuchsen | N 511-99 |
| - flache farbige Isolierstücke | |

I. Fahrtrichtungsanzeiger:

Anmerkung: Die normalerweise verwendete Betätigung der Fahrtrichtungs-
anzeiger reicht nicht aus für die Fahrtrichtungsanzeige des Anhängers.

Die Strassenverkehrsordnung schreibt eine Kontrollleuchte vor für die
Fahrtrichtungsanzeiger des Anhängers.

- 1.) Blinkanlage und Armaturenbrett ausbauen.
Schalter für Fahrtrichtungsanzeiger aufbewahren.
- 2.) Blinkanlage SCINTEX 30805 mit Hilfe einer Schraube befestigen,
wobei die Stecker bzw. Steckbuchsen nach unten ausgerichtet werden
(Blinkanlage unter dem Spritzwandblech, neben der Betätigung für
die Handbremse befestigen).

- 3.) Die beiden Kontrolleuchten der Fahrtrichtungsanzeiger am Armaturenbrett befestigen.
- 4.) Anschlüsse laut Abbildung II ausführen:
 - Violetter Kabel des vorderen Kabelbündels, das ursprünglich den Strom für die Blinkanlage lieferte, an den Plus-Stecker der SCINTEX-Anlage anschliessen.
 - Rotes Kabel des Schalters der Fahrtrichtungsanzeiger, das ursprünglich an die "C"-Klemme der Blinkanlage angeschlossen war, an den Stecker "COM" der SCINTEX-Anlage anschliessen.
 - Stecker "T 1" der SCINTEX-Anlage mit einem Kabel an die zusätzliche Kontrolleuchte V 1 anschliessen.
 - Stecker "T 2" der SCINTEX-Anlage mit einem Kabel an die zusätzliche Kontrolleuchte V 2 anschliessen.
 - Zusätzliche Kontrolleuchten V 1 und V 2 mit einem Kabel an die Masse anschliessen.
 - Hinteren Mehrfachstecker an hintere linke und hintere rechte Blinkerleuchte anschliessen (die beiden Kabel werden durch Isolierhüllen geschützt und verlaufen ebenso wie das hintere Kabelbündel des Fahrzeuges).

Anmerkungen:

a) Verwendung des Fahrzeuges ohne seinen Anhänger:

Die Kontrolleuchte V 1 kontrolliert die Funktion der Fahrtrichtungsanzeiger. Sie hört auf zu blinken, wenn eine Birne ausgefallen ist.
Die Kontrolleuchte V 2 blinkt nicht mit.

b) Verwendung des Fahrzeuges mit Anhänger:

Die Kontrolleuchte V 2 kontrolliert die Funktion der Fahrtrichtungsanzeiger des Fahrzeuges und des Anhängers. Sie hört auf zu blinken, wenn eine Birne ausgefallen ist (Fahrzeug oder Anhänger).

WICHTIGER HINWEIS:

Die Stärke der Birne oder der Birnen des Anhängers für die gleiche Seite muss 15 bis 21 Watt betragen.

II. Beleuchtung (Scheinwerfer, Kennzeichen):

Mehrfachsteckdose als Nebenanschluss an das Zuleitungskabel (lila Markierung) der hinteren Kennzeichenbeleuchtung anschliessen.

III. Bremsleuchte:

Mehrfachsteckdose als Nebenanschluss an das Zuleitungskabel (rote Markierung) einer Bremsleuchte anschliessen.

Anmerkung:

Es ist unerlässlich, sämtliche Bremsleuchten über ein Relais zu versorgen, um eine Beschädigung des Bremslichtschalters zu vermeiden.

Anschlüsse laut Abb. 1 ausführen:

SANOR-Relais befestigen (z. B. am Spritzwandblech oder am Windfang, z. B. in der Nähe des Scheibenwischermotors).

- Stecker 1 (schwarze Markierung) des SANOR-Relais an die Zubehörklemme anschliessen.
- Stecker 4 (lila Markierung) des SANOR-Relais an die Masse anschliessen (gemeinsames Massekabel des Armaturenbrettes am Windfangblech).
- Rotes Kabel des vorderen Kabelbündels (Verbindung hinteres Kabelbündel) an Stecker 3 (gelbe Markierung) des SANOR-Relais anschliessen.
- Rotes Kabel des hinteren Kabelbündels (vordere Verbindung) an Stecker 2 (weisse Markierung) des SANOR-Relais anschliessen.
- Armaturenbrett anbringen.

Abb. 1

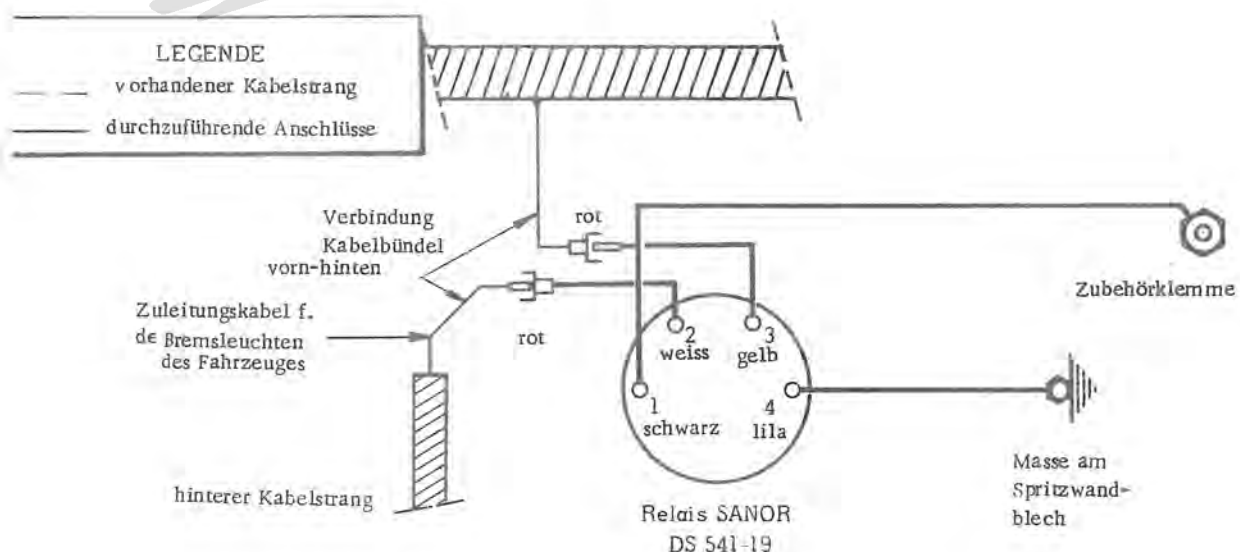
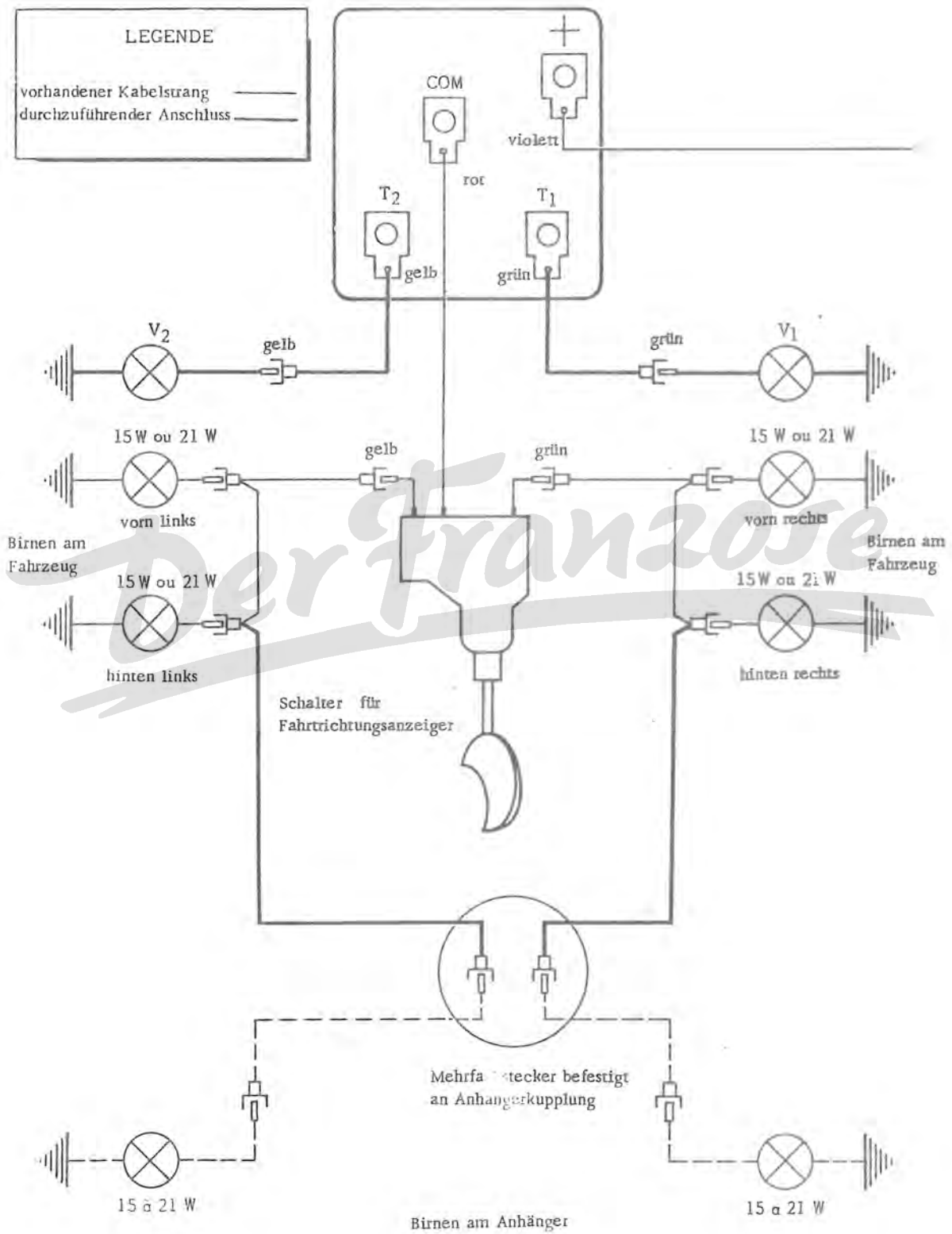


Abb. 2
Einbau der SCINTEX-Blinkanlage



TM 700/70
Gruppe 10
(Übersetzung von NI 164)

H/UH/W
Aus

12. Januar 1970

Mitteilung

AM 3 - AMF 3 - AMC 3

Elektrische Anlage

Rückleuchte

Ab Oktober 1969 werden die Kunststoffdeckel der Rückleuchten AM 544-906 A und AM 544-907 A im Material eingefärbt.

Die Reinigung dieser Deckel erfolgt mit Wasser, dem ein Lösemittel (Art Teepol) zugesetzt wird. Grundsätzlich dürfen solche Lösemittel wie handelsübliche Kraftstoffe (Normal- und Super-Benzin), Trichloräthylen und Azeton nicht verwendet werden.

Anmerkung: Diese Anweisung gilt für sämtliche Kunststoffdeckel für Rückleuchten.

TM 740/68
(Übersetzung von NI 77)

H/UH/W
Aus

12. Juli 1968

Mitteilung

Fahrzeuge aller Typen

- Entstörung -

Wir erinnern daran, dass die Entstörung der Fahrzeuge durch die Zulassungsstelle genehmigt und in der allgemeinen Beschreibung des Fahrzeuges enthalten ist.

Jegliche Änderung in bezug auf die Entstörung des Zündkreislaufes kann die durch das Fahrzeug verursachten Störungen erhöhen.

- Auf jeden Fall müssen die entstörten Kabel im Fahrzeug verbleiben.
- Bei den "D"-Modellen müssen die Blechkappen unbedingt auf die Kerzenschächte aufgesetzt werden.
- An den Modellen "AZL" und "AZU" ist darauf zu achten, dass die Blechhülsen, welche die Kerzenschächte bilden, nicht beschädigt werden. Ausserdem überzeugen man sich, dass die Blechkappen auf den Kerzenschächten richtig angebracht sind.
- In das Modell "AK" müssen auf jeden Fall entstörte Zündkerzen "CHAMPION XL 85" eingebaut werden.

Behördlicherseits werden Strassenkontrollen zur Überprüfung der Entstörung durchgeführt, und die Fahrer können mit Strafanzeigen rechnen, wenn an ihrem Fahrzeug die Entstörung nicht der durch die Zulassungsstelle genehmigten Entstöranlage entspricht.

TR 1298/76
ersetzt TR 1232/74
A-Gruppe 10

H/UH

15. November 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

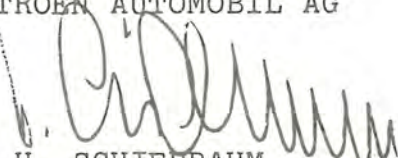
Betr.: Zulässige Anhängelast für CITROËN-Fahrzeuge

Sehr geehrte Vertragspartner !

Auf der Rückseite dieses Schreibens geben wir Ihnen die gültigen Anhängelasten für die von uns z.Zt. importierten und vertriebenen Fahrzeuge bekannt. Diese Werte gelten ab 1.Okt.1976 und ersetzen alle vor diesem Zeitpunkt gemachten diesbezüglichen Angaben.

Ausnahmegenehmigungen für D-Modelle können weiterhin in gewohnter Weise unter Angabe des Fahrzeughalters, des Fahrzeugtyps, der Fahrgestellnummer und des Erstzulassungsdatums bei unserer Abteilung Technik beantragt werden. Dabei möchten wir nochmals darauf hinweisen, daß für Fahrzeuge, die vor dem 1.Okt.1969 zugelassen wurden, die maximale Anhängelast (mit Ausnahmegenehmigung) 1500kg beträgt.

mit freundlichen Grüßen
CITROËN AUTOMOBIL AG


H. SCHIERBAUM

Zulässige Anhängerlasten für CITROEN - Fahrzeuge			Stand: 1.10.1976		
Typ	Verkaufsbezeichnung	Zulässige Anhängerlast in kg			Zulässige Stützlast in kg
		ohne Bremse	mit Bremse	X	
AZ - A	2 CV 4	200	400	-	35
AZ - L	2 CV 6	200	400	-	35
AYA, Ausf. C	Dyane 6	250	400	-	35
GX, Ausf. A	GS 1015 o. GSX	450	800	-	50
GX, Ausf. E	GS 1220	450	800	-	50
GX, Ausf. F	GS 1220 C-matik	450	800	-	50
GX, Ausf. G	GS 1220 Break	450	800	-	50
GX, Ausf. H	GS 1220 Break C-matik	450	800	-	50
GX, Ausf. J	GSX 2	450	800	-	50
MA, Ausf. A	CX 2000	645	900	1300	100
MA, Ausf. B	CX 2200	645	900	1300	100
MA, Ausf. B1	CX 2200 C-matik	645	900	1300	100
MA, Ausf. C	CX 2000 Break	690	900	1300	100
MA, Ausf. D	CX Prestige	725	900	1300	100
MA, Ausf. D1	CX Prestige C-matik	725	900	1300	100
MA, Ausf. E	CX 2400	645	900	1300	100
MA, Ausf. E1	CX 2400 C-matik	645	900	1300	100
MA, Ausf. F	CX 2400 Break	690	900	1300	100
MA, Ausf. F1	CX 2400 Break C-matik	690	900	1300	100
MA - D, Ausf. A	CX 2200 Diesel	670	900	1300	100
MA - D, Ausf. B	CX 2200 Diesel - Break	690	900	1300	100

X bei Ausrüstung des Fahrzeugs mit zwei Kühlventilatoren

Bitte beachten: Ausnahmegenehmigung zur Erhöhung der Anhängerlast auf 1500 kg können nicht ausgestellt werden für die Fahrzeuge MA, Ausf. C und Ausf. F und MA - D, Ausf. B (alle CX - Break - Fahrzeuge mit 4-Gang - Schaltgetriebe)

TR 1295/76

Übersetzung v. NT 187 A
A/Gruppe 10H/UH
Aus

25. Oktober 1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

A-FAHRZEUGE ALLER TYPENMODELLE 1977ÄnderungKAROSSERIE

Bei Fahrzeugen DYANE Einführung eines neuartigen Heckklappenverschlusses mit Druckknopf und neuem Schloss. Der Wagenkasten wird in Höhe der Traverse des hinteren Rahmens für die Befestigung der Türfalle geändert.

TR 1227/76

Übersetzung von MR 616-15

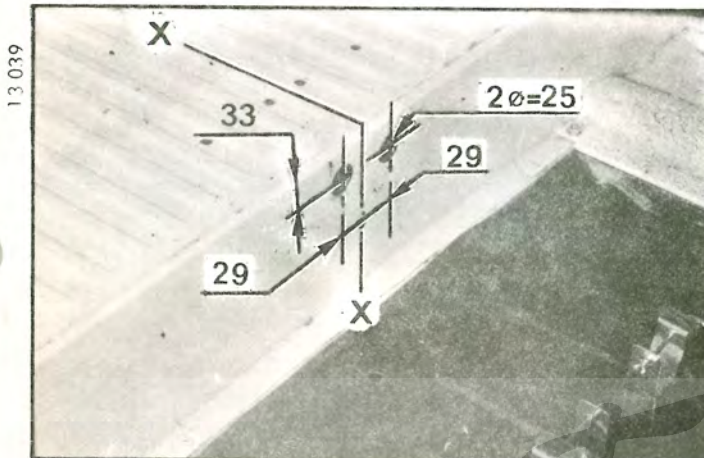
A/Gruppe 10

H/UH

12.03.1976

FAHRZEUGE "AZU" und "AK"

Einbau von Sicherheitsgurten für die Vordersitze



Beim ET-Lager bestellen:

- 1 vorderen, linken Gurt mit Befestigungsteilen
Nr. 2 Z 5 439 867 P
- 1 vorderen, rechten Gurt mit Befestigungsteilen
Nr. 2 Z 5 439 868 A
- 1 Gesamtteil zur Befestigung der Sicherheitsgurte
Nr. 3 U 5 465 847 F.

AUSBAU

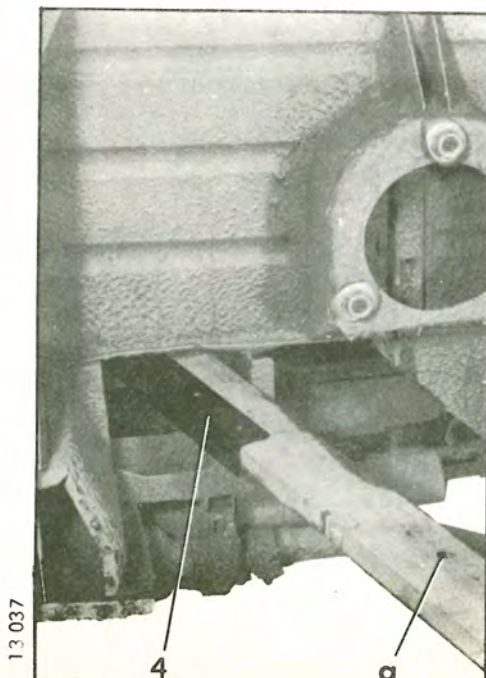
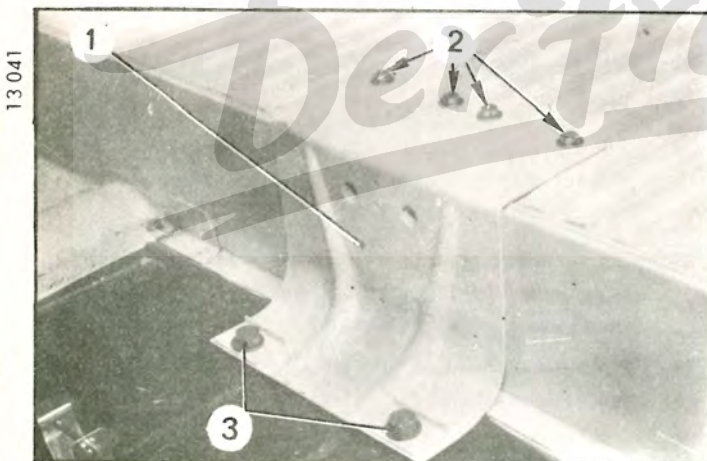
1. Ausbauen:
 - die beiden Vordersitze,
 - das Trennblech,
 - das Blech für Ersatzrad und das Ersatzrad
 - den Wagenheber, das Blech für den Kraftstoffbehälter und den Kraftstoffbehälter.

VORBEREITUNG

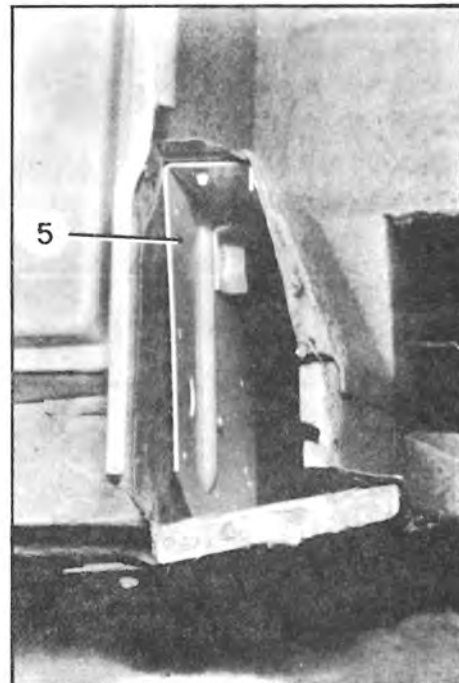
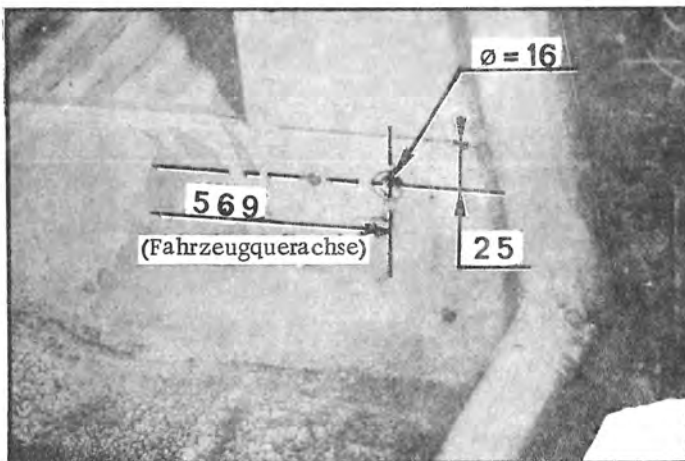
2. Die einzubauenden Teile lackieren.
Die Trennbleche für linke und rechte Traverse entklammern.

EINBAU

3. Im Innern des Wagenkastens die Fahrzeugachse (X - X) und die beiden Löcher von 25 mm $\varnothing$ an der vorderen Fläche der Traverse anzeichnen; und bohren.
4. Verstärkung (1) aufsetzen. Die vier Löcher von 8 mm $\varnothing$ anzeichnen und bohren, so dass die Schrauben (2) hindurchgehen.
5. Winkeleisen (4) an Lagerung des Wagenhebers mit Hilfe eines Brettes "a" ansetzen; die Schrauben (2) festziehen. (Kontaktscheibe).
6. Die beiden Löcher von 10,5 mm $\varnothing$ im oberen Teil des Rahmens und die beiden Löcher von 15 mm $\varnothing$ an der unteren Fläche durchbohren, um den Durchgang der Abstandsrohre zu gestatten.
7. Die Bolzen (3) ansetzen und festziehen.



13 040

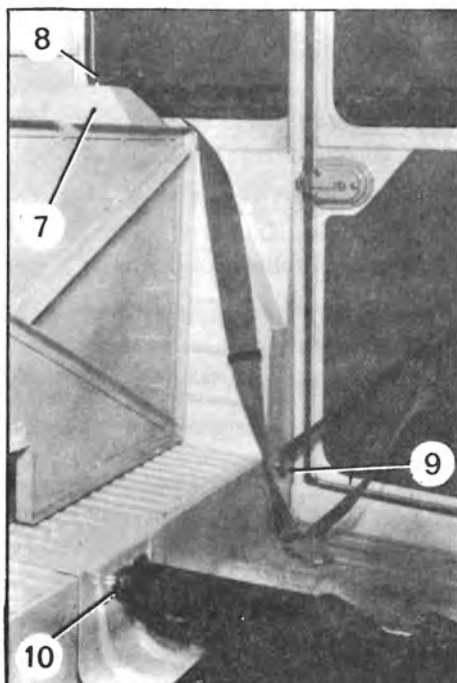


13 035

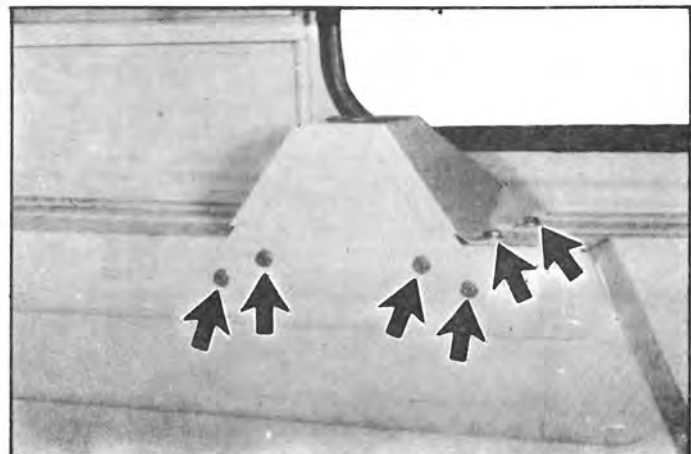


8. Die Löcher von 16 mm $\varnothing$ in der Traverse anzeichnen und bohren. (Auf jeder Seite).
9. Die Verstärkungsplatten (5) auf der linken und rechten Seite im Innern der Traverse einbringen; sie mit zwei "POP"-Nieten von 4 mm $\varnothing$ befestigen.
10. Auf jeder Seite die Traversenbleche ausrichten und festschweißen.
11. Mit Hilfe des Gegenblechs (6) des Radkastenträgers die Befestigungslöcher mit 7 mm $\varnothing$ anzeichnen und bohren. (Auf jeder Seite).
12. Die Verstärkungen (7) (auf jeder Seite) mit ihrem Gegenblech (6) ansetzen und mit Hilfe der Schrauben ($\rightarrow$) befestigen.
13. Die Sicherheitsgurte gemäß den Punkten (8), (9) und (10) anbringen.
14. Abschlussblech der Traverse anbringen und mit Antiröhrnmittel bearbeiten.

13 058



13 038



TR 1225/76

Übersetzung von NI 65 A
A/Gruppe 10

H/UH
Aus

12.03.1976

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE 2 CV ALLER TYPEN

REPARATUREMPFEHLUNGEN

Lackierung der Lampentöpfe für Rundscheinwerfer

Das ET-Lager liefert für diese Fahrzeuge Lampentöpfe aus A. B. S. (Kunststoff) für Rundscheinwerfer (mit braun-rottem Überzug).

Dieser Überzug oder das Material selbst, können beim Lackieren beschädigt werden, weil seine Beschaffenheit und bestimmte Lösungsmittel sich evtl. nicht miteinander vertragen.

Nach einer einfachen Reinigung der Oberfläche mit einem "Entfettungsmittel zur Vorbereitung des Lacks" muss UNBEDINGT glyzerin- und phthalsäurehaltiger Lufttrockenlack verwendet werden.

BEMERKUNG

Serienmässig ausgelieferte Fahrzeuge 2 CV SPECIAL (und H, ALLER TYPEN) sind mit Lampentöpfen aus A. B. S. -Kunststoff ausgerüstet. Der Kunststoff ist grau getönt, eine Lackierung der Lampentöpfe ist daher nicht erforderlich.

TR 1202/75
Übersetzung v. NI 63 A
A/Gruppe 10

H/UH
Aus

12. Februar 1975

CHEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
------	----------------	---------	------------	----	--

FAHRZEUGE

- I. AZU. Alle Typen
- II. AK. Alle Typen

KAROSSERIE

Austausch der Fahrzeugkästen

Zum Austauschen des Kastens bei einem Fahrzeug AZU oder AK, sind die in den nachfolgenden Tabellen enthaltenen Angaben zu beachten, aus denen je nach dem Auslieferungsjahr des Fahrzeuges, folgende Daten hervorgehen:

- Typ des einzubauenden Fahrzeugkastens
- ET-Bezeichnung
- evtl. vorzunehmende Änderungen.

I. AZU Alle Typen

Datum	Merkmale	ET-Nr.	Vorzunehmende Änderung
→ 12-1964	Vordertüren am hinteren Pfosten	AZU. 8-03 Z	
12-1964 → 1-1972	Vordertüren am vorderen Pfosten. Nicht aufgehängtes Pedalwerk. Alte Verrippungen an den Seitenblechen des Kastens. Blinker an den Seitenblechen des Kastens.	5 402 361 R	
1-1972 →	Aufgehängtes Pedalwerk. Seitenbleche d. Wagenkastens neuartig geriffelt. Blinker am hinteren Blech. Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte an der vorderen Traverse des Wagenkastens mit seitlichen Wagenkastenfenstern.	5 460 233 J	bis 9. 1974, ist ausserdem eine Halteklau für den Starter AZ 525-97 anzufordern. Dieselbe ist an der linken Seite zu befestigen.
1-1974 →	Identisch mit 5460 233 J ohne seidl. Wagenkastenfenster	5 460 227 U	dto.

II. AK Alle Typen

Datum	Merkmale	ET-Nr.	Vorzunehmende Änderung
→ 12-1964	Vordertüren am hinteren Pfosten	AK 8-03	
12-1964 → 5-1968	Vordertüren am vorderen Pfosten Nicht aufgehängtes Pedalwerk	AK 8-03 N	
5-1968 → 12-1970	Aufgehängtes Pedalwerk. Blinker an d. Seitenblechen d. Kastens	AK 8-016 Q	
12-1970 →	Überhöhter Kasten Blinker am hinteren Blech Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte an der vorderen Traverse des Wagenkastens Mit seidl. Wagenkastenfenstern	5 460 224 L	bis 9. 1974 ist ausserdem eine Halteklau für den Starter AZ 525-97 anzufordern. Dieselbe ist an der linken Seite zu befestigen.
1-1974 →	Identisch mit 5460 224 L ohne seidl. Wagenkastenfenster	5 460 206 R	dto.
7-1973 →	Heruntergesetzter Kasten Verankerungspunkte für Sicherheitsgurte an der vorderen Traverse des Wagenkastens Mit seidl. Wagenkastenfenstern	5 460 213 S	dto.
1-1974 →	Identisch mit 5 460 213 S ohne seidl. Wagenkastenfenster	5 460 218 W	dto.

TR 1205/74
Übersetzung von NI 59 A
A / Gruppe 10

H/UH
Aus

17. Januar 1974

CHIEF	BETRIEBSLEITER	MEISTER	KD-BERATER	ET	
-------	----------------	---------	------------	----	--

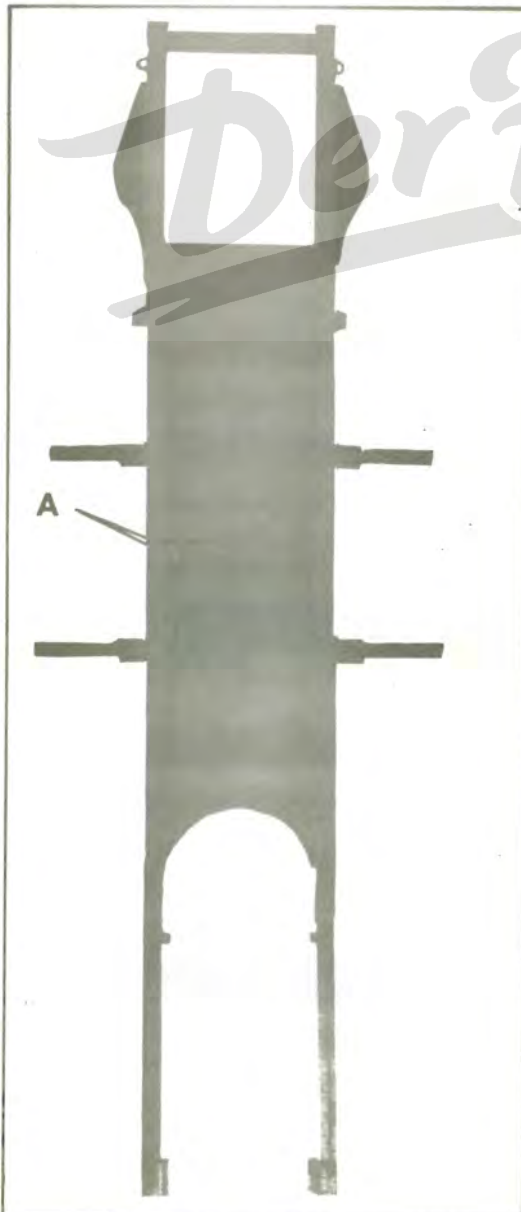
A - FAHRZEUGE

AZ - AZAM- AZU

KAROSSERIE

Plattformrahmen

Seit September 1973 liefert das ET-Lager den Rahmen 5436 381 Y (Abb. 1) anstelle des Rahmens AZ 721-2 P (2 CV bis 19. Februar 1970) sowie anstelle des Rahmens AZU 721-2 F (AZU bis 1. Januar 1972).



A : Zwei Gewindebohrungen zur Befestigung des Flansches
5 444 223 M

Um diesen Rahmen im Reparaturfalle zu verwenden, die Angaben der nachstehenden Tabelle beachten.

ALTE NUMMER	NEUE NUMMER	Teile, die vom ET-Lager anzufordern sind und durchzuführende Änderungen
AZ 721-2 P AZ - AZAM → 2/1970	5 436 381 Y	1 Blech unter Motor 3 A 5411 263 B 1 Verriegelungsflansch für vordere Sitzbank (AZ) 5 444 223 M Der Befestigungsflansch für die vordere Sitzbank (Abb. 2) wird in den Gewindebohrungen A (s. Abb. 1) befestigt.
AZU 721-2 F AZU → 1/1972		1 Blech unter Motor 3 A 5 411 263 B Die hinteren Enden des rechten und linken Längsträgers um 180 mm abschneiden (s. Abb. 3).

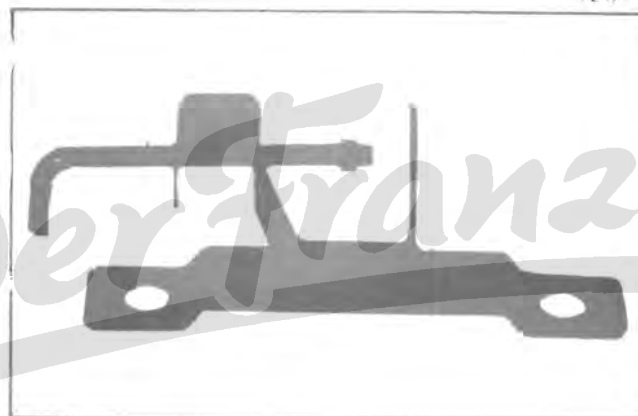


Abb. 2

Verriegelungsflansch für vordere Sitzbank (AZ)

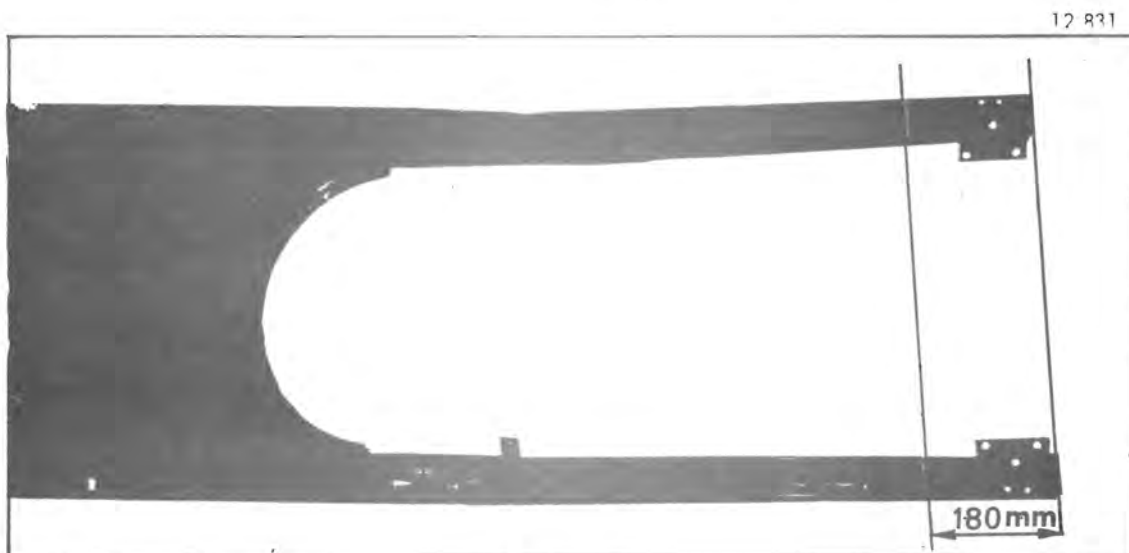


Abb. 3

TR 481/72
A/Gruppe 10
Übersetzung v. NT 160 A

H/UH
Aus

13. November 1972

FAHRZEUGE A

2 CV 4 (AZ Serie A 2) - 2 CV 6 (AZ Serie KA)
DYANE (AYA Serie A 2) - DYANE 6 (AY Serie CB)

KAROSSERIE

Befestigung der hinteren Sicherheitsgurte

Seit September 1972 sind obige Fahrzeuge mit Befestigungspunkten für Sicherheitsgurte an den hinteren Sitzplätzen ausgerüstet. (Die Sicherheitsgurte an den hinteren Sitzen dieser Fahrzeuge werden nicht serienmässig eingebaut).

Diese neue Vorrichtung ergibt eine Änderung:

- der Karosserie wegen der Befestigungspunkte für die hinteren Sicherheitsgurte, wegen des Fortfalls der Zugangsklappe zum Messrheostaten und dem neuen Verlauf des Zuführkabels dieses Rheostaten. (Zusätzliche Bohrung in der Karosserie).
- des Rahmens infolge des zusätzlichen Einbaus einer abnehmbaren Traverse mit Punkten zur unteren Befestigung der hinteren Sicherheitsgurte.
- des Kraftstoffbehälters wegen der vorgenommenen Aussparung des Messrheostaten, die dadurch erfolgte, um ein ausreichendes Spiel zwischen Messrheostaten und abnehmbarer Traverse zu haben.
- des Messrheostaten, da das Tauchrohr infolge der Änderung des Kraftstoffbehälters kürzer wurde.

ANM.: Der neue Kraftstoffbehälter (Fassungsvermögen 25 L) wird bei den Fahrzeugen Dyane, Dyane 6 und Mehari eingebaut. Der neue Behälter, der bei den Fahrzeugen 2 CV 4 und 2 CV 6 eingebaut wird, behält ein Fassungsvermögen von 20 L.

ERSATZTEILE

Das Fahrzeug MEHARI figuriert auf dieser Tabelle nur bezüglich Kraftstofftank und Messrheostat; diese Teile werden aus Gründen der Einheitlichkeit bei Dyane und Dyane 6 eingebaut.

BEZEICHNUNG	2CV 4-2CV 6	Dyane - Dyane 6	Mehari
Karosserie, ohne Ausrüstung (Wagenkasten)	5 434 292 S	5 410 428 A	
Seitenfüllblech	rechts 5 434 289 J links 5 434 288 Y	5 402 880 G 5 402 879 W	
Radkasten	hint. rechts hint. links	5 434 291 F 5 434 290 V	
Mittelpfosten	rechts 5 434 287 M links 5 434 286 B		
Hintere Wagenkasteneinheit	5 403 073 E	5 410 431 H	
Stufenblech und Bodenblech zusammen	5 403 072 U	5 403 071 H	
Bodenblech unter Rücksitz und Stufenblech für Kofferraum zusammen	5 419 320 C	5 412 419 S	

ERSATZTEILE

BEZEICHNUNG	2CV4 - 2CV 6	Dyane - Dyane6	Mehari
Rahmen	5 412 435 R		
Abnehmbare Traverse mit Stegen und Endstücken	5 403 067 P		
Befestigungsblech für abnehmbare Traverse	5 403 068 A		
Sicherheitsgurte mit Befestigung	Hint, rechts 5 425 698 D Hint, links 5 425 697 T		
Kraftstoffbehälter	5 412 548 U	5 412 546 X	
Messrheostat 12 Volt	5 420 630 S		
Dichtung für Messrheostat	5 402 981 E		
Schraube zur Befestigung des Messrheostaten	ZD 9 4516 30 W		

REPARATUR

- Es ist nicht möglich, die Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte hinten bei den früheren Fahrzeugen anzubringen.

Das ET-Lager liefert nur noch den neuen Rahmen, den neuen Wagenkasten sowie seine Einzelteile.

AUSTAUSCH EINES WAGENKASTENS DER FRÜHEREN AUSFÜHRUNG DURCH EINEN WAGENKASTEN NEUER AUSFÜHRUNG

Zusätzlich beim ET-Lager bestellen:

- 2 Stopfen ZD 9613045 U, um die Punkte E zu verstopfen (s. Zeichnung).
- 2 Stopfen 5436136 K, um die Punkte D zu verstopfen (s. Zeichnung).
- 2 Stopfen 5436135 Z, um die Bohrungen zur Befestigung des Wagenkastens an der abnehmbaren Traverse zu verstopfen.
- 1 Kabeldurchgang D 51197 für das Zuführkabel des Messrheostaten.

AUSWECHSELN EINES RAHMENS

Die im Rundschreiben TM 812/71 gemachten Angaben bezüglich der verschiedenen Verwendungsmöglichkeiten des Rahmens 5411008 E sind auch für den Rahmen 5412435 R gültig.

EINGRIFF AM MESSRHEOSTATEN

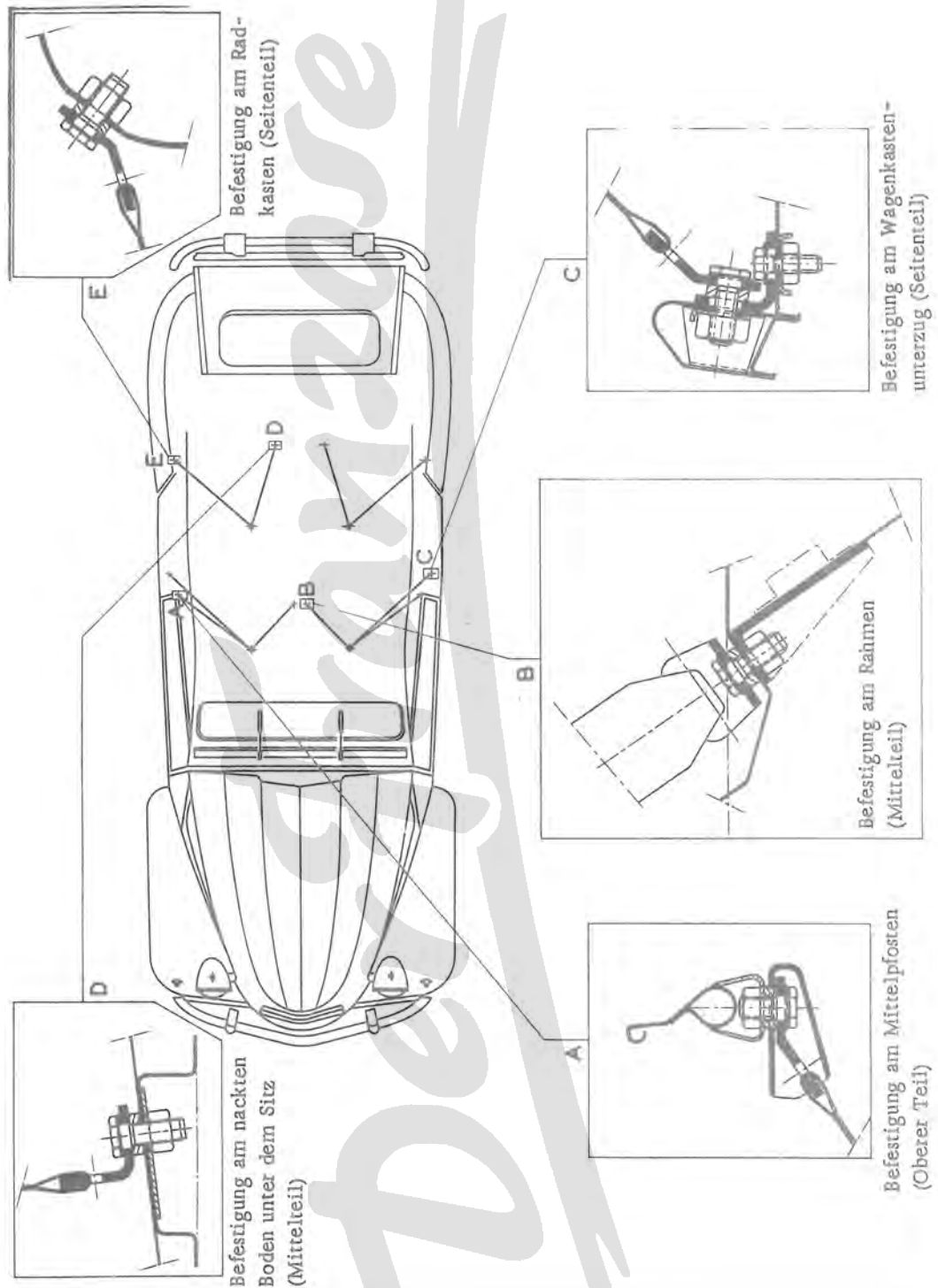
Da die Zugangsklappe zum Messrheostaten entfällt, ist es in diesem Fall notwendig den Kraftstoffbehälter nach Entleeren auszubauen.

ANMERKUNG BEZÜGLICH DER KRAFTSTOFFBEHÄLTER

Es ist nicht möglich, einen alten Behälter anstelle eines Behälters neuer Ausführung einzubauen, da der Messrheostat wegen der abnehmbaren Traverse keinen Platz hat.

Das ET-Lager liefert weiterhin den früheren Behälter und den entsprechenden Messrheostaten.

A.61-1a



ANM.: Auf obiger Zeichnung erscheinen ebenfalls die Befestigungspunkte für die vorderen Sicherheitsgurte (TR 413/72)

TR 460/72
Übersetzung v. NT 157 A
A/Gruppe 10

H/UH
Aus.

16. August 1972

A-FAHRZEUGE

DYANE (AYA 2, Serie A)
DYANE 6 (AY, Serie CB)

K A R O S S E R I E

Scharniere an den Seitentüren

Seit Juli 1972 sind die Seitentüren dieser Fahrzeuge mit verstärkten Scharnieren ausgerüstet. Der Achsdurchmesser beträgt 6 anstatt 5 mm.

ERSATZTEILE

Bezeichnung	ET-Nr.
Seitentüren	unverändert
Scharnierachse	ZC 9617082 W
Obere Scharnierhälfte, vorn, links	5411844 S
" " " " , hinten, links	
" " " " , vorn, rechts	5411845 C
" " " " , hinten, rechts	
Untere Scharnierhälfte, vorn, links	5411848 K
" " " " , hinten, links	
" " " " , vorn, rechts	5411849 W
" " " " , hinten, rechts	
Befestigungsschraube "TACL"	5420647 B
Scharnierträger (Gewindeplatte)	oben, vorn 5411863 Y
	unten, hinten 5411867 S
	unten, vorn 5411865 V
	oben, hinten, rechts 5404905 T
	oben, hinten, links 5404904 G
Scheibe für oberes Scharnier, vorn u. hinten,	2, 5mm stark 5411853 P
	1, 5mm stark 5411854 A
	1 mm stark 5411855 L
	0, 5mm stark 5411856 X
Scheibe für unteres Scharnier, vorn u. hinten,	2 mm stark 5411857 H
	1, 5mm stark 5411858 U
	1 mm stark 5411859 E
	0, 5mm stark 5411860 R

IM REPARATURFALLE:

ist es möglich, Türen mit neuen Scharnieren in Fahrzeuge früherer Baujahre zu montieren, wenn man gleichzeitig die Scharnierhälften, Scharnierträger, Scharnierscheiben und die entsprechenden Befestigungsschrauben dazu bestellt. (Siehe obige Tabelle).

ANM.: Das ET-Lager vertreibt weiterhin die Scharnierhälften und Achsen mit 5 mm ϕ , sowie hierzu die Träger, Scheiben und entsprechenden Schrauben.

TM 704/72
Übersetzung v. NI 231
Gruppe 11

H/UH
Aus

17. Februar 1972

A-FAHRZEUGE

AMI 6 Break (AM 2), AMI 6 Break (AMB 2)
AMI 8 Limousine (AM Serie JA)
AMI 8 Break (AM Serie JB)
AMI 8 Lieferwagen (AM Serie JC)

KAROSSERIE

Plattformrahmen

Die bisher vom ET-Lager gelieferten Plattformrahmen für Fahrzeuge dieses Typs mit Trommelbremsen werden durch den Plattformrahmen Best.-Nr. 5 413 486 P ersetzt.

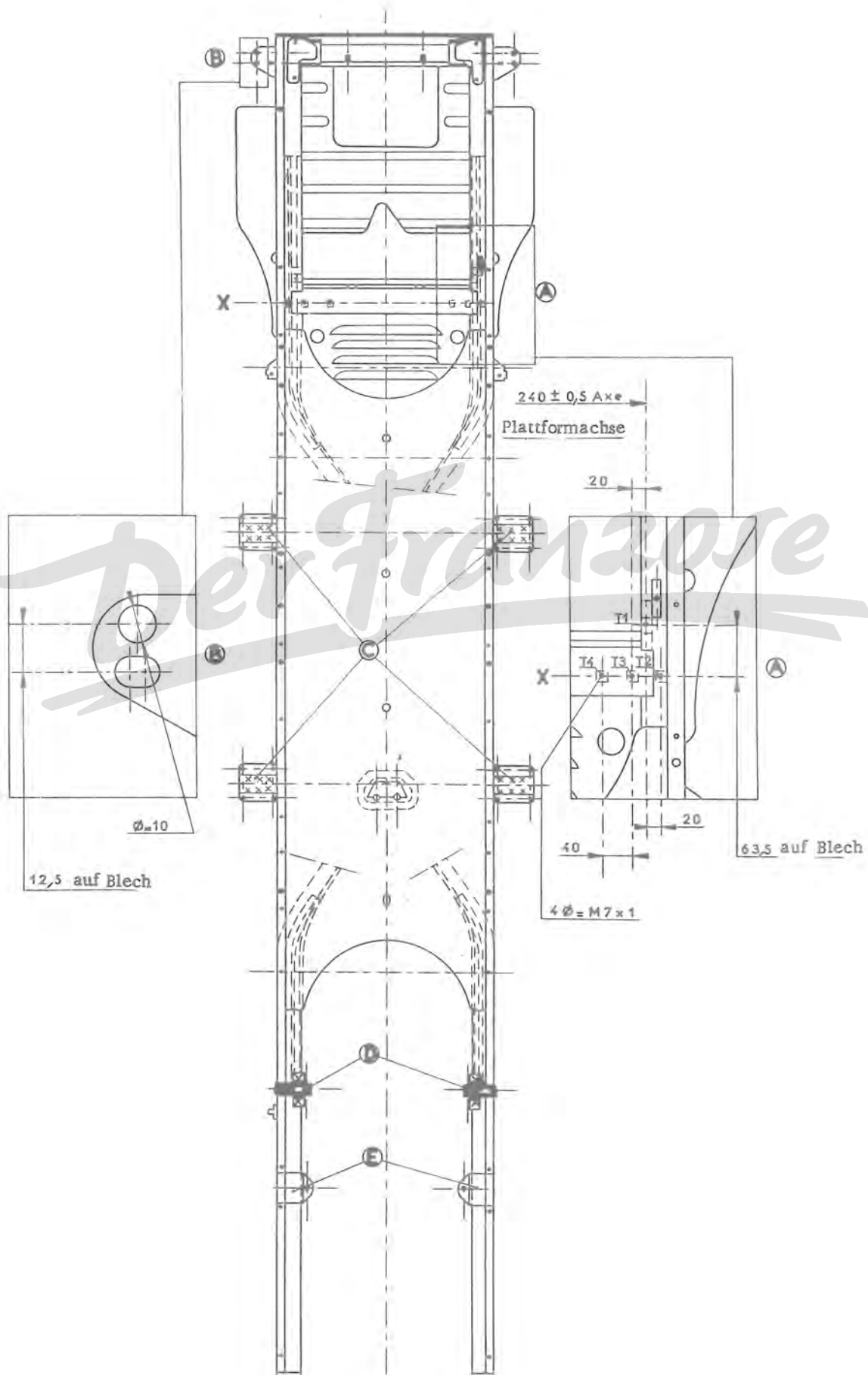
ANMERKUNG:

Der Plattformrahmen AM 721-1 U für Fahrzeuge mit Scheibenbremsen wird weiterhin geliefert.

INSTANDSETZUNG

Die umseitigen Hinweise sind beim Auswechseln des Plattformrahmens an Fahrzeugen AMI 6 oder AMI 8 durch den Plattformrahmen 5 413 486 P zu beachten.

Alte Best. Nr.	Neue Best. Nr.	Erforderliche Teile aus dem ET Lager und notwendige Änderungen
AM. 721-1 g	5 412 486 P	a) 4 Endstücke zur Einstellung der Federung AM 434-88 a (Fahrzeuge vor Juni 1963). b) 2 Ösen B $\varnothing$ 10 mm bohren. c) Laschen zur Befestigung des Kraftstoff- behälters abtrennen.
AM. 721-1 h	5 413 486 P	a) 4 Endstücke zur Einstellung der Federung AM 434-88 a (Fahrzeuge vor Juni 1963). b) 2 Ösen B $\varnothing$ 10 mm bohren. c) 4 Löcher $\varnothing$ 7 mm in der Reihenfolge T1, T2, T3 und T4 (siehe Einzelheit A) bohren und Gewinde von 1 mm Gang schneiden zur Befestigung des Pedal- werkes. d) Laschen E zur Befestigung des Kraft- stoffbehälters abtrennen.
AM. 721-2	5 413 486 P	a) Beide Laschen D zur Befestigung des Kraftstoffbehälters abtrennen. b) Halter C an den Seitenwagen abtrennen.
AM. 721-1 x	5 413 486 P	<u>Limousine</u> a) 4 Stossdämpferachsen AM 436-252A b) 4 Scheiben AM 436-254A c) 4 Scheiben AM 436-256A d) 4 Muttern ZC 9615926 U <u>Break</u> a) 2 Stossdämpferachsen vorn AM 436-252A b) 2 Stossdämpferachsen hinten AMB 436-252A c) 2 Scheiben vorn AM 436-254A d) 2 Scheiben hinten AMB 436-254A e) 2 Scheiben vorn AM 436-256A f) 2 Scheiben hinten AMB 436-256A g) 2 Muttern vorn ZC 9615926 U h) 2 Muttern hinten ZC 9615927 U Beide Laschen D zur Befestigung des Kraftstoffbehälters abtrennen.



TM 812/71
Übersetzung v. NI 226
Gruppe 11

H/UH/W
Aus

13. Januar 1972

Mitteilung

FAHRZEUGE

2 CV (AZL, Alle Typen), 2 CV 4 (AZ Serie A 2), 2 CV 6 (AZ Serie KA)
Dyane 4 (AYA 2), Dyane 6 (AY Serie CB)

KAROSSERIE

Plattformrahmen

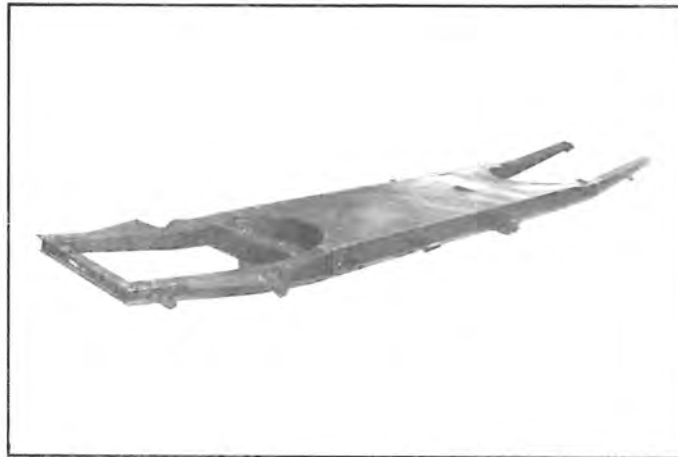
I. AUSWECHSELN DES PLATTFORMRAHMENS

Ergänzung zum TR 434/71, vom 27. Juli 1971.

Beim Einbau des Plattformrahmens 5 411 008 auf die Fahrzeuge 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane 4 und Dyane 6, die vor dem 1. Mai 1971 hergestellt wurden, sollte man nach den folgenden Abbildungen und Aufstellungen vorgehen.

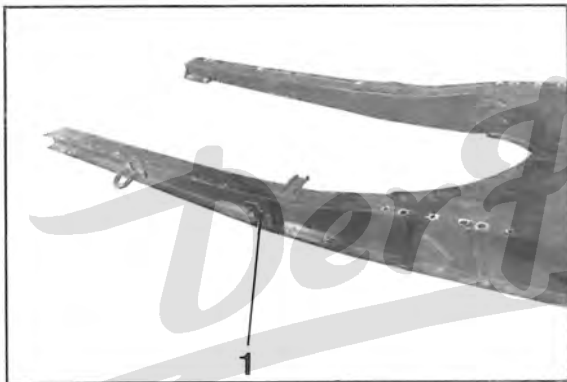
Alte Nummer	Neue Nummer	Beim ET-Lager zu beschaffende Teile und zu berücksichtigende Änderungen
AY. 721 1 b	5 411 008 E	a) Halterung vorn für Auspuffrohr AX. 182 100, rechts hartlöten (anbringen wie Auspuffrohr auf linker Seite (1)). b) 2 Silentblöcke 5 411 630 R (2) c) 2 Abstandsringe 11,5mm 5 411 632 M (3). d) 2 Abstandsringe 3,5 mm 5 411 631 B (4). e) 2 Knotenbleche 5 411 283 U (5). f) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B
AY. 721 206 A	5 411 008 E	a) 2 Silentblöcke 5 411 630 R (2) b) 2 Abstandsringe 11,5 mm 5 411 632 M (3) c) 2 Abstandsringe 3,5 mm 5 411 631 B (4) d) 2 Knotenbleche 5 411 283 U (5) e) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B
AY. 721 209 A	5 411 008 E	a) 2 Knotenbleche 5 411 283 U (5) b) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B
AY. 721 207 A	5 411 008 E	a) 2 Silentblöcke 5 411 630 R (2) b) 2 Abstandsringe 11,5 mm 5 411 632 M (3) c) 2 Abstandsringe 3,5 mm 5 411 631 B (4) d) 2 Knotenbleche 5 411 283 U (5)
AY. 721 208 A	5 411 008 E	a) 2 Knotenbleche 5 411 283 U (5) FÜR AYB
		a) Plattformrahmen auf Länge bringen. (6) NUR FÜR MEHARI b) 1 Schutzblech unter Motor c) Bohrung zur Befestigung des Chassisrahmens (s. Rephdb. Nr. 551)
AY. 721 214 A	5 411 008 E	a) Plattformrahmen auf Länge bringen. (6) b) Bohrung zur Befestigung des Chassisrahmens (s. Arb. AYM 721-4 im Reparaturhandbuch Nr. 551, Band II).

10193

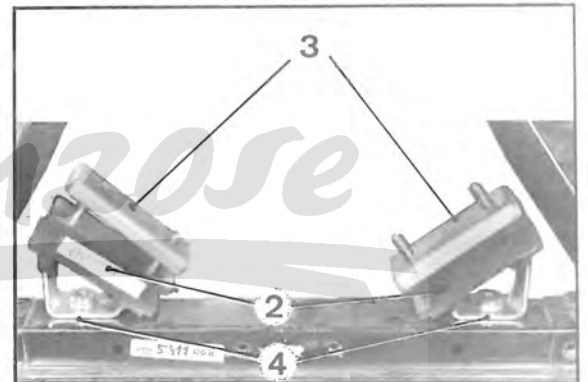


5411008

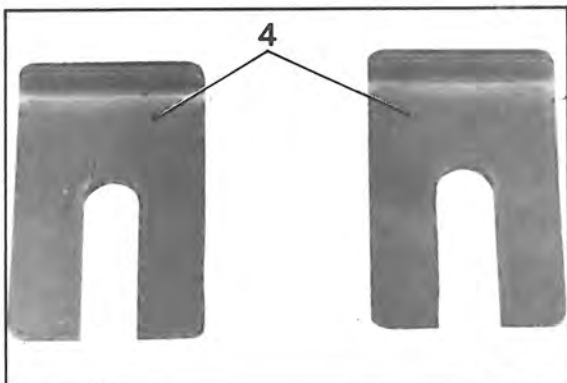
10198



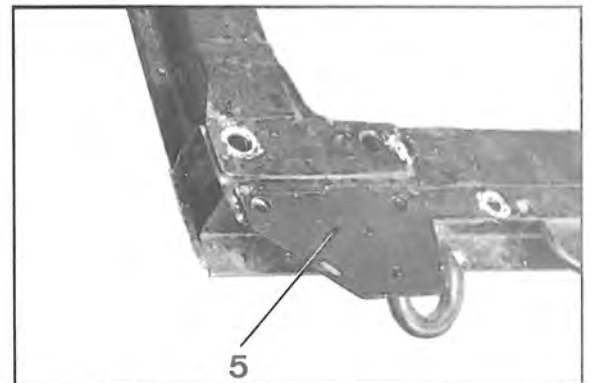
10196



10199

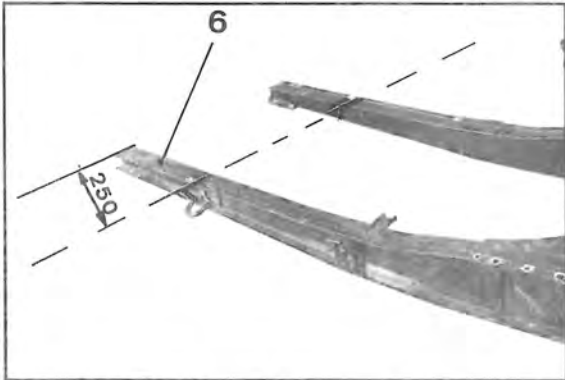


10195

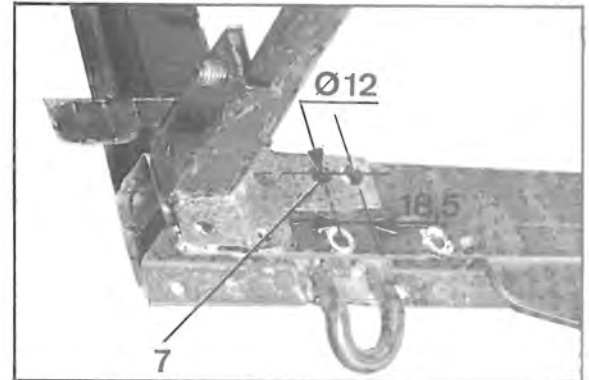


Alte Nummer	Neue Nummer	Beim ET-Lager zu beschaffende Teile und zu berücksichtigende Änderungen
AY. 721 223 A	5 412 248 H	Bohrung zur Befestigung des Chassisrahmens (s. Arb. AYM. 721-4 im Reparaturhandbuch Nr. 551, Band II)
AZ. 721 219 A	5 411 008 E	a) 2 Silentblöcke 5 411 630 R (6) b) 2 Abstandsringe 11,5 mm 5 411 632 M (3) c) 2 Abstandsringe 3,5 mm 5 411 631 B (4) d) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B e) 1 Motorhaubenschloss AK. 861-37 b f) 2 Träger für vorderen Wagenboden A. 721 67 c g) 2 Träger für hinteren Wagenboden A. 721 65 c h) 1 Träger für Auspuffrohr AX. 182 100 i) Änderung des Scheinwerferträgers (1 Bohrung von 12mm Ø auf jedem Halter) (7) und (8) 2 Schrauben $\varnothing = 7 \times 100$ - Länge 70mm ZD. 9345230 W 2 Muttern $\varnothing = 7 \times 100$ ZD. 9524100 W 2 Flachscheiben ZD. 9290500 U 2 Flachscheiben ZC. 9619154 Z
AZ. 721 223 A	5 411 008 E	a) 2 Träger für vorderen Wagenboden A. 721 67 c b) 2 Träger für hinteren Wagenboden A. 721 65 c c) Änderung des Scheinwerferträgers (1 Bohrung von 12mm Ø auf jedem Halter) (7) und (8) 2 Schrauben $\varnothing = 7 \times 100$ - Länge 70mm ZD. 9345230 W 2 Muttern $\varnothing = 7 \times 100$ ZD. 9524100 W 2 Flachscheiben ZD. 9290500 U 2 Flachscheiben ZC. 9619154 Z
AZ. 721 222 A	5 411 008 E	a) 2 Silentblöcke 5 411 630 R (2) b) 2 Abstandsringe 11,5 mm 5 411 632 M (3) c) 2 Abstandsringe 3,5 mm 5 411 631 B (4) d) 1 Motorhaubenschloss AK. 861 37 c e) 2 Träger für vorderen Wagenboden A. 721 67 c f) 2 Träger für hinteren Wagenboden A. 721 65 c g) 1 Träger für Auspuffrohr AX. 182 100 h) Änderung des Scheinwerferträgers (1 Bohrung von 12mm Ø auf jedem Halter) (7) und (8). 2 Schrauben $\varnothing = 7 \times 100$ - Länge 70mm ZD. 9345230 W 2 Muttern $\varnothing 7 \times 100$ ZD. 9524100 W 2 Flachscheiben ZD. 9290500 W 2 Flachscheiben ZC. 9619154 Z i) Änderung der beiden Deckscheiben für die vordere Stossstange (9)
AZ. 721 220 A	5 411 008 E	a) 2 Träger für vorderen Wagenboden A 721 67 c b) 2 Träger für hinteren Wagenboden A 721 65 c c) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B
AZ. 721 2 m	AZ. 721 2 P (ÜBERSEE)	a) 1 Schutzblech unter Motor 5 411 263 B b) 2 Träger für vorderen Wagenboden A 721 67 c c) 2 Träger für hinteren Wagenboden A 721 65 c

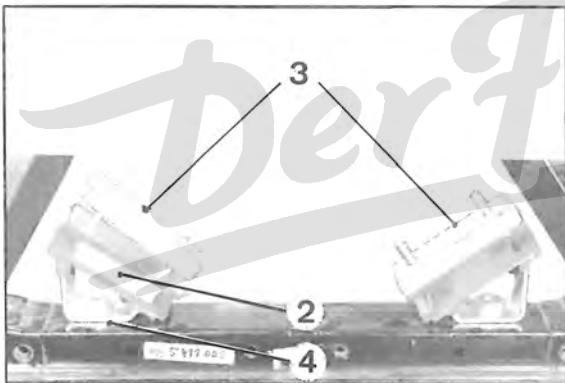
10198



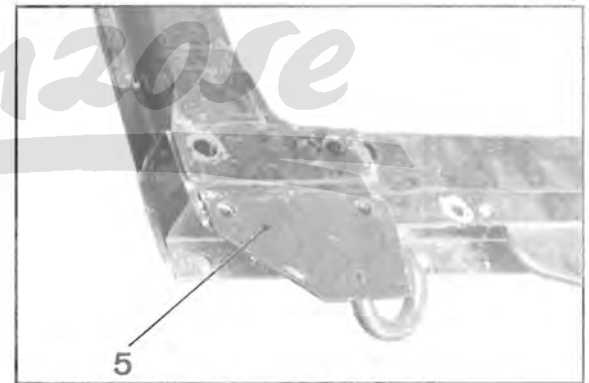
10194



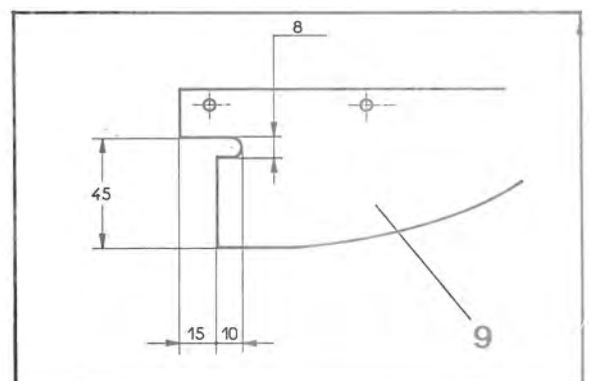
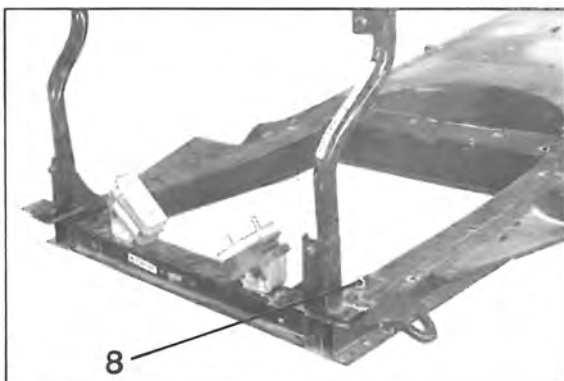
10196



10195

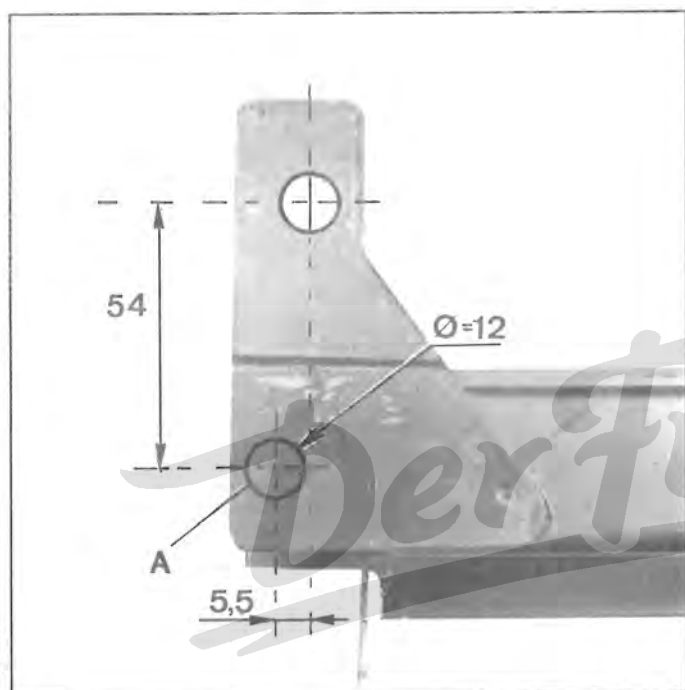


10197

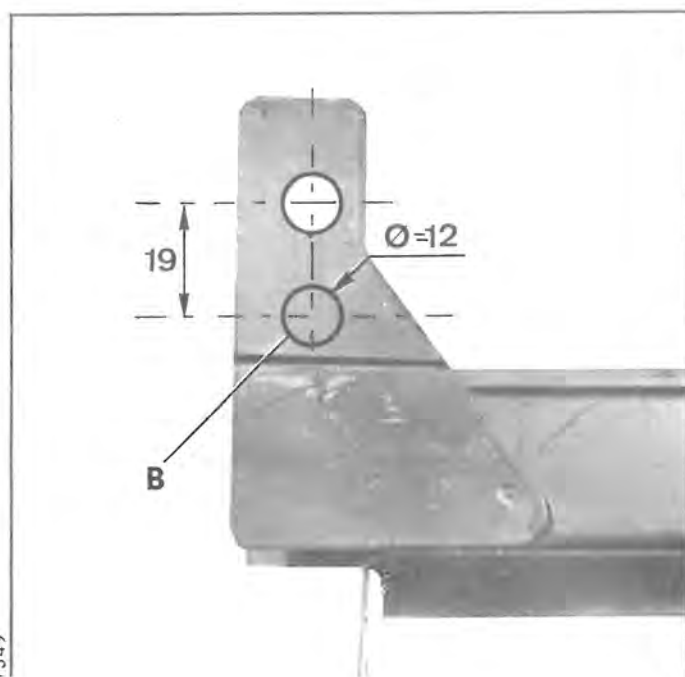


II. AUSWECHSELN DER VORDEREN TRAVERSE

Beim Auswechseln der vorderen Traverse an Fahrzeugen, die vor dem 1. Mai 1971 hergestellt wurden, muss die Traverse AZ. U. 721 84 bestellt werden.



Beim Fahrzeug AZ, alle Typen:
An beiden Enden eine Bohrung A
von 12mm $\varnothing$ anbringen, gemäss
nebenstehender Abbildung.



Beim Fahrzeug AY, alle Typen
An beiden Enden eine Bohrung B
von 12mm $\varnothing$ anbringen, gemäss
nebenstehender Abbildung.

TR 434/71
Übersetzung v. NT 142 A
A-Gruppe 10

H/UH/W
Aus

27. Juli 1971

FAHRZEUGE

2 CV 4 (AZ Serie A 2) 2 CV 6 (AZ Serie KA)
Dyane 4 (AY - A 2) - Dyane 6 (AY Serie CB)
Mehari (AY Serie CA)

KAROSSERIE

Plattformrahmen

Ab 1. Mai 1971 gilt folgendes:

- I. Die Fahrzeuge AZL-4, AZL-6, AYA 2 - AYB und AYCA sind mit dem gleichen Plattformrahmen ausgerüstet.
- II. Die Fahrzeuge AZL 4 PO, AZL-6 PO, AYA 2 PO und AYB PO sind ebenso mit dem gleichen Plattformrahmen ausgerüstet.
- III. An allen Fahrzeugen sind die Schraub-Abstandshülsen zur Befestigung des Getriebegehäuses am Silentblock der Traverse ersetzt durch Schrauben mit getrennten Abstandshülsen.
- IV. An den Fahrzeugen AZL 4 und AYA 2 (Frankreich und Übersee) wird folgendes durchgeführt:
 1. Eine Scheibe wird zwischen Silentblock an der Traverse und den Abstandshülsen der Schrauben zur Befestigung des hinteren Getriebegehäusedeckels angebracht.
 2. Veränderte vordere Silentblöcke zur Motorbefestigung.
 3. Eine Distanzscheibe von 3,5 mm ist zwischen vorderer Traverse an der Plattform und den vorderen Silentblöcken zur Motorbefestigung angebracht.
 4. Distanzscheibe von 11,5 mm ist zwischen vorderen Silentblöcken zur Motorbefestigung und Luftsammler angebracht.

INSTANDSETZUNG

Beim Einbau dieses Plattformrahmens in ein Fahrzeug, das für Frankreich vorgesehen ist und ab Mai 1971 gebaut ist, muss zusätzlich ein Motorschutzblech bestellt werden.

TM 731/71
Übersetzung v. NI 209
Gruppe 11

H/UH/W
Aus

14. Mai 1971

Mitteilung

FAHRZEUGE ALLE TYPEN

Karosserie - Lackierung

Lacke herkömmlicher Art

Die neuen vom ET-Lager bereitgestellten Karosserieteile sind mit einer Grundierungsschicht nach dem Elektrophorese- oder Tauchverfahren versehen.

Die nachfolgenden Anwendungsbereiche erlauben eine Luft- oder Heizz Trocknung 80° C sowie die Trocknung mit Infrarotplatten in Ausnahmefällen.

Die Anwendungsbereiche sind mit den Lackherstellern festgelegt und erprobt worden und bieten gute Ergebnisse unter Beachtung der einzelnen Angaben, insbesondere Temperatur, Bestimmung der Verdünnung und die Trocknungszeiten.

LACKE

ANWENDUNGSBEREICHE	HERSTELLER	EMPFOHLENE MITTEL
Reinigen, sodann mit möglichst nassem Schleifpapier bearbeiten Gewindeteile schützen Sorgfältig entfetten und abreiben Verdünnen 30 bis 40%, 30 sek wirken lassen, spülen nach 5 bis 10 min spülen	ASTRAL CORONA DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	Reiniger 095.0841 Curo-cleaner Prepsil F.N.T. 1083 Verdünnung 499.0532 Reiniger 095.0841 (ASTRAL) Pre-Kleano 900 Valox
Eine Schicht Grundierung zum Schutz auf die blanken Flächen aufbringen Verdünnung 007.0038 Verdünnung 005.0038 Verdünnung 10-20% mit S.O. 73 B Verdünnung 10-15% mit TF 3017 oder TF 5100 Verdünnung 25%, mit S. 30. ER 80 Verdünnung 100%, mit G. P. 2	ASTRAL CORONA DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	Wash primer : 007.0037 oder Transpac : 005.0043 Erstanstrich: R 808 Erstanstrich: A.D. 66.048 Franitex 452.0003 s. ASTRAL s. ASTRAL Velvet primer 701 G. P. 2

15 bis 30 Min., entsprechend der Umluft trocknen lassen. 12 Stunden bei 1 bis 2 Stunden bei	DUCO RINSHED Masson ASTRAL	(Tanspac)
Stärkere Beschädigungen mit Spachtelmasse oder Haftgrund versehen Katalysator XP 2501 Katalysator No. 560	ASTRAL CORONA DUCCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	Spachtel: 093, 0601 oder 093 0608 Spachtel: COROFLEX Spachtel: XA 60, 501 (DOX FLEX) Haftgrund: S.K 2900 Spachtel: H 10 (zellulosehaltig grau) Spachtel: A. 93, 0601 oder A 93 0606 (Asstral) Mixolid 550 Spachtel auf Kunststoffbasis
Trocknung zwischen 30 u. 60 Minuten bei normaler Umlufttemperatur, oder 10 bis 15 Minuten bei Infrarotbestrahlung		
Mit feuchtem Schleifpapier bearbeiten		Schleifpapier Nr. 300 bis 400
Abreiben		Reinigungsmittel "PROOF" oder Faserfreies Lappzeug

ANWENDUNGSBEREICH	HERSTELLER	EMPFOHLENE MITTEL
Grundierung auf die bearbeiteten Flächen mit Spritzpistole auftragen Anwendungs- und Trocknungsbestimmungen wie oben Grundierfarbe vorbereiten und filtern. Grundierfarbe auftragen Grundierung in 1 - 2 Schichten kreuzweise auftragen Verdünnung 033 0090 bei 20 % Verdünnung S.O. 209 bei 15 % (kleine Fläche) S.O. 233 bei 15 % (grosse Fläche) Verdünnung TF 3194 bei 25 %	ASTRAL CORONA DUCO	Grundierfarbe : 082.0031 (HERACLES 2100) Synthetische Grundierfarbe Grundierfarbe ADR 67.000

Farbgebung 499, 0081 bei 20 % Farbgebung S. 30, ER 80 bei 40 % Farbgebung F. 23 bei 15 %	LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	Grundierfarbe 407, 0189 s. ASTRAL Grundierfarbe PREMAN 2000 Grundierfarbe G. P. 3
Minimal trocknen lassen Trocknungszeiten bei 20°C : 1 Stunde 1 Stunde 2 Stunden 2 Stunden 1 Stunde Antrocknungszeit 10 bis 15 Minuten Trocknungszeit bei 80° C 20 Min. (Vorrocknung 5 Min. bei 20° C bei 60° C 25 Min. bei 80° C 30 Min. bei 80° C 30 Min.) Beschleunigte Trocknung nicht empfohlen für	ASTRAL CORONA DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE ASTRAL DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	
Mit feuchtem Schleifpapier bearbeiten (Gilt nicht für Gehäuser nach Wartezeiten von 45 Min.)	RINSHED Masson	Schleifpapier Nr. 400
Mit klarem Wasser spülen Trocknen Mit Druckluft abblasen		Tampon "PROCHIM" Faserfreiem Lappen

Lack vorbereiten und filtern

Trocknung an der Luft bei 20°C

Mischung 20 Einheiten Verdünnung zu

80 Einheiten Lack

Anm.: Trocknungsbeschleunigung mit 20 %
Härter

Trocknung in der Heizkammer bei 80° C

Mischung 20 Einheiten Verdünnung

20 Einheiten Härter

100 Einheiten Lack

Trocknung an der Luft bei 20° C

Verdünnung des Lackes mit

Verdünnung in heissen Jahreszeiten

Trocknung in der Heizkammer bei 80° C

Verdünnung des Lackes mit

Anm.: Trocknungsbeschleunigung mit
30 % Härter

(ohne Verdünnung wenn Bleche mindestens
70° C Temperatur aufweisen)

Trocknung an der Luft bei 20° C

Mischung 20 bis 25 Einheiten Verdünnung
zu 80 Einheiten Lack

Anm.: In kalten Jahreszeiten Verdünnung
Trocknungsbeschleunigung mit 10 bis
20 % Härter

Trocknung in der Heizkammer bei 80° C

Mischung 20 Einheiten Härter zu 80 Einh.
Lack

Anm.: Bei Blechtemperatur unter 80° C,
Lack vorbereiten wie bei Lufttrocknung

Trocknung an der Luft bei 20° C

Mischung 20 Einheiten Verdünnung zu 80
Einheiten Lack

ASTPAL

Best.-Nr. : HERACLES 0083

Verdünnung Best. -Nr. 033 0084

Härter Best. Nr. 006.0052

Verdünnung Best. -Nr. 033.0084

Härter Best. Nr. 007.0086

Lackbezeichnung DITZCO

Verdünnung Best. -Nr. S. O. 320

Verdünnung Best. -Nr. S. O. 490

Verdünnung Best. Nr. S. O. 320

Härter-Bezeichnung DITZCO

Lackbezeichnung DULOX (Serie DLR)

Verdünnung Best. Nr. TF 5100

Verdünnung Best. Nr. TF 3017

Härter-Bezeichnung DOPACRYL IW 10.007

Härter Best-Nr. AG 7005

Lackbezeichnung FRANOLUX

Verdünnung Best. -Nr. 499.0441

CORONA

DUCO

LEFRANC

Trocknung in der Heizkammer bei 80° C Mischung: 20 Einheiten Verdünnung 20 Einheiten Härter 80 Einheiten Lack ANM.: Bei Infrarottrocknung Mischung 20 Einheiten Verdünnung zu 80 Einheiten Lack		Verdünnung Best.-Nr. 499.0441 Härter Best.-Nr. 432.0057 Lackbezeichnung INFRALINE
Trocknung an der Luft bei 20° C Mischung 20 Einheiten Verdünnung zu 80 Einheiten Lack ANM.: Trocknungsbeschleunigung mit 20% Härter	MERVILLE et MORGAN	Verdünnung Best.-Nr. 499.0001 Lackbezeichnung PARALIX FLASH A 83.
Trocknung in der Heizkammer bei 80° C Mischung: 20 Einheiten Verdünnung 20 Einheiten Härter 100 Einheiten Lack	RINSHED Masson	Verdünnung Best.-Nr. 033.0084 Härter Best.-Nr. 006.0052 Verdünnung 033.0084 Härter Best.-Nr. 007.0086
Trocknung an der Luft bei 20° C Mischung: 10 Einheiten Sikkativ 20 - 25 Einheiten Verdünnung 90 Einheiten Basis	Basis: SUPER-MAX	Sikkativ Best.-Nr. T. E. 08 Verdünnung Best.-Nr. S. 30 ER. 70
Trocknung in der Heizkammer bei 80° C Mischung: 10 Einheiten Sikkativ 30 Einheiten Härter 90 Einheiten Basis ANM.: Bei Bleichtemperatur unter 75° C gleiches Mischungsverhältnis, doch Sikkativ Härter		Sikkativ Best.-Nr. T. E. 07 Härter Best.-Nr. 814
Trocknung an der Luft bei 20° C Mischung 30 Einheiten Verdünnung 100 Einheiten Lack ANM.: Es wird empfohlen 1 % Anitsilikon zu verwenden	VALENTINE	Sikkativ Best.-Nr. T. E. 08 Härter Best.-Nr. M. T. H Lackbezeichnung VALECLAIR
		Verdünnung Best. Nr. F 12 Antisilikon-Bezeichnung: A 11 H V

Verdünnung in der Heizkammer bei 80° C Mischung 30 Einheiten Verdünnung 10 Einheiten Härter 100 Einheiten Lack Lackierung: 1 Grundstrich (Trocknung 10-15 Min.) 1 Schicht kreuzweise Trocknungszeiten bei 20° C Staubsicher nach: Griffest nach: Hart nach 10-15 Min. 1-1 1/2 Std. 4-6 Std. 10 Min. 45 Min. 30-40 Min. 4-6 Std. 10-15 Min. 1-1 1/2 Std. 3-4 Std. 10-15 Min. 1-1 1/2 Std. 4-6 Std. 25-30 Min. 2-6 Std. 24 Std.	ASTRAL CORONA DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	Verdünnung Best-Nr. F 12 Härter Best-Nr. 0,66-60 Mit Härter, hart nach 3-4 Std. Mit Härter, hart nach 3-4 Std.
Trocknungszeit bei 80° C Vortrocknung 10-15 Min bei 20° C Hart nach : 60 Min. 30 Min. 45 Min. (90 Min. bei 70° C) 60 Min. 60 Min. 30 Min. (60 Min. bei 70° C) 30 Min. ANM.: Vor Beginn der Trocknung sind die abgedeckten Gewindeteile wieder freizulegen	ASTRAL CORONA DUCO LEFRANC MERVILLE et MORGAN RINSHED Masson VALENTINE	

LACKIERUNGSMITTEL DER VERSCHIEDENEN HERSTELLER

	ASTRAL	CORONA	DUCO	LEFRANC	NIERVILLE et MORGAN	RINSHED-MASSON	VALENTINE
Reinigung	095. 0641	Coro-cleaner	Prepsil F. N. T. 4083	499. 0532	s. ASTRAL	Pré-Kleano 900	Valox
Grundierung	Wash-primer Transpac	R. 808	AD. 66048	Frantex 4 52 0003	s. ASTRAL	Velvet-primer 701	G. P. 2
Spachtelmasse	093. 0601 093. 0608	COROFER	XA. 60. 501	Cellulosique H. 10	A. 93. 0601 A. 93. 0608	Maxolid 550	Plastik-Masse
Grundstrich	HERACLIES 2100	Synthetisch	ADR 67 000	407. 0189	s. ASTRAL	Premax 2000	G. P. 3
Verdünnung	C33. 0030	SO 209 SO 233	TF 3194	499. 0081		S. 30 ER. 80	F. 23
	HERACLIES 093. 0644	DITZCO SO. 320 SO. 490	DULOX R TF 5100 TF 3017	FRANOLUX 499 0441	PARALEX FLASH A 83. 033. 0084	SUPERMAX S. 30. ER. 70	VALECI AIR F. 12
Haaröl	DURACLIES	DITZCO	DOPACRYL AG. 7005	4320057	s. ASTRAL	No 814 M. T. II.	0. 44-60
Haaröl Verdünnung				INFRALINE 499. 0001			
Antisilikon	007. 0023	Antisilikon	Prepsil		s. ASTRAL	RM. 10. 016	Valox

REPRESENTER	ADRESSEN	TELEFON
ASTRAL	94, Rue Edouard Vaillant - 92 - LEVALLOIS	737.67.49
CORONA	168, Avenue Paul Vaillant Courturier - 93 - LA COURNEUVE	352.29.39
DUCCI	43, Rue Victor Renelle - 93 - STAINS	752.16.00
LEFRANC	261, Rue de Paris - 93 - MONTREUIL s/BOIS	808.49.30
MERVILLE et MORGAN	s. ASTRAL	
RINSHED - MASSON	Division Peinture de INMONT - 60 - CLERMONT s/OISE	450.06.90
VALENTINE	185, Avenue des Grésillons - 92 - GENNEVILLIERS	793.57.13
PROCHIM	- 59 - COURCHELETTES	88.80.50