

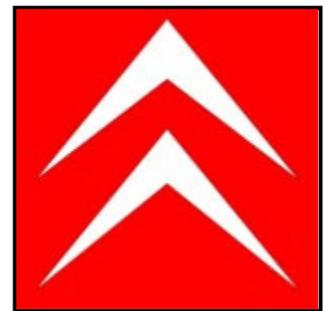
---

*En cours d'écriture !.....*

*En cours d'écriture*

*En cours d'écriture*

Fiche du graissage de la  
Citroën 2 CV 6 Spéciale Club  
AZKA modèle juillet 1981



--ooOoo--

--ooOoo-

--ooOoo-



--ooOoo-

--ooOoo-

---

Page intentionnellement blanche

---

## Sommaire

-ooOoo--

GENERALITES	page 5
LES OPERATIONS TOUS LES 3000 KM	page 6
LES OPERATIONS TOUS LES 15000 KM	page 9

-ooOoo--

---

Page intentionnellement blanche

---

## GENERALITES

Dans un moteur, les différents organes tournent à grande vitesse d'une part et à très haute température d'autre part. C'est pourquoi, les lubrifiants utilisés ont de très hautes performances pour combattre ces agressions.

Dans ce cas, ce sont les huiles, liquides à viscosité appropriée en fonction de l'usage qui sont techniquement préférées.

Mais dans une voiture, il y a d'autres éléments qui tournent et frottent les uns contre les autres. Mais là, les agressions sont moins intenses. Ce sont en particulier, les roues qui assurent le contact avec le sol et les timoneries qui permettent de contrôler la conduite du véhicule.

Dans ce cas, ce sont des graisses qui sont utilisées.

Pour effectuer le graissage des organes mobiles, il faut les outils suivants :



pompe à graisse



recharge de graisse

La pompe à graisse est l'outil incontournable pour injecter la graisse à travers un graisseur, comme le montre la figure ci-contre, qui l'oriente vers l'organe à lubrifier sur lequel il est vissé. Généralement aujourd'hui, ces pompes se rechargent avec des recharges vendues séparément.



Bien nettoyer et bien essuyer chaque graisseur avant de l'utiliser.

**Recommandations sur l'emploi d'une pompe à graisse à remplissage manuel.**

La masse même de la graisse doit être complètement dépourvue de bulles d'air. La pompe doit être remplie de graisse sans emprisonner d'air au moment de la fermeture entre la rondelle du piston et la graisse.

La pompe doit être amorcée en frappant *légèrement verticalement* l'embout sur un morceau de bois. Un cordon de graisse continu et homogène doit pouvoir être produit avec quelques coups de piston.

## LES OPERATIONS

Le graissage est à faire **à chaque vidange du moteur (3000 km)**.

Pour le graissage, une **graisse adhésive** est à utiliser. Elle est généralement vendue en recharge à introduire dans la pompe à graisse. Pour les articulations de la timonerie, l'huile moteur remplira très bien son office de lubrification.

Pour toutes les opérations de graissage, il n'est pas nécessaire de surélever la 2 CV seulement soulager les bras de suspension pour le graissage des couteaux de suspension et le positionnement optimal des graisseurs des mâchoires à coulisse des arbres de transmission près des tambours de frein des roues avant..

### Les 4 graisseurs :

- **Les 2 graisseurs des axes de pivot d'essieu** : enclencher la tête du flexible de la pompe à graisse dans chacun des graisseurs situés en bas du pivot de chaque roue avant (fig. 1) et pomper jusqu'à suintement.



fig. 1

- **Les 2 graisseurs des mâchoires à coulisse d'arbre de transmission** :
  - soulever une des roues avant avec le cric pour pouvoir la tourner afin de placer le graisseur à une position favorable au passage de la pompe à graisse,
  - enclencher la tête du flexible de la pompe à graisse dans chacun des graisseurs situés sur l'arbre de transmission de chaque roue avant près du tambour de frein (fig. 2) et pomper une vingtaine de coups.

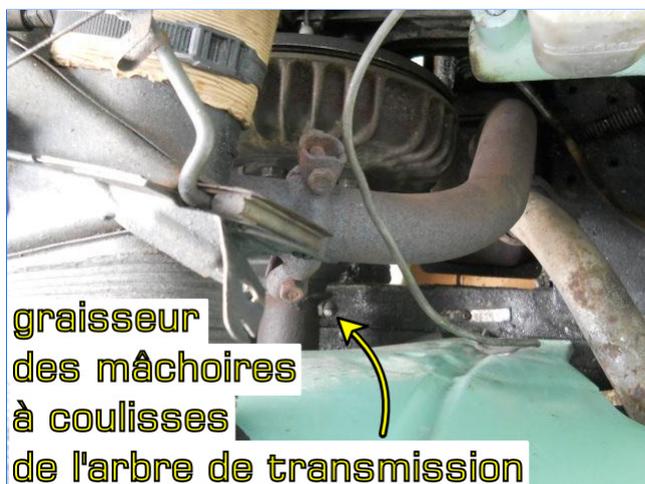


fig. 2

- opérer de la même façon pour le graisseur de l'autre roue.

Les graissages auxiliaires (graisse adhésive) :

Il est bon de nettoyer et de dégraisser avec de l'acétone toutes les pièces qui suivent avant de les graisser.

- Les couteaux des 4 bras de suspension :



fig. 3

Avec le cric, soulager le bras de suspension du couteau à graisser. Avec un pinceau enduit de graisse adhésive, bien badigeonner le couteau. On insistera particulièrement sur son axe (fig. 3) en faisant bouger le tirant pour que la graisse se propage par capillarité. L'idéal reste cependant le graissage des couteaux axe du tirant démonté. Dans ce cas, bien s'assurer que la goupille est bien enclenchée.

- Les 2 embouts de réglage des 2 pots de suspension :

Avec un pinceau enduit de graisse adhésive, bien badigeonner les embouts de réglage (fig. 3) pour les protéger de la rouille.

- Les articulations de la timonerie :

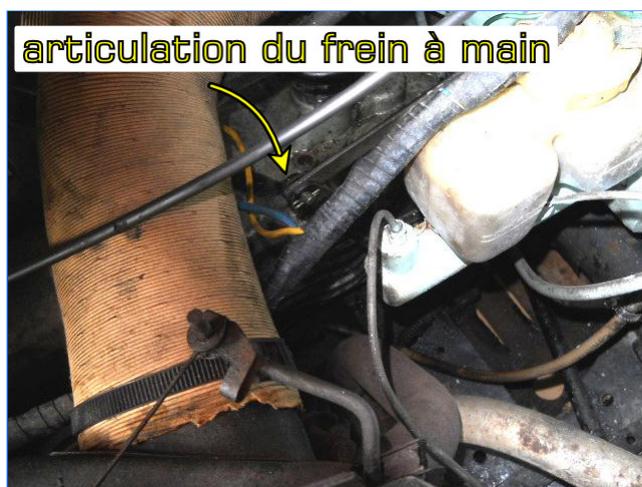


fig. 4

Avec un pinceau enduit d'huile moteur, badigeonner l'articulation du frein à main (fig. 4).

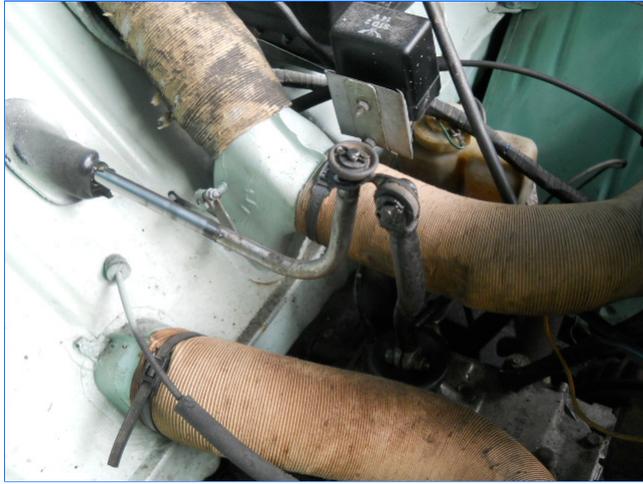


fig. 5

---

**Ne jamais graisser la bague d'articulation située en haut du levier de changement de vitesse sous le capot : fig. 5**  
(rondelles en caoutchouc ou en élastomère)

---

## LE GRAISSAGES DES MOYEUX DE ROUE

Le graissage est à faire **toutes les 5 vidanges du moteur (15000 km)**.

Pour le graissage, on utilise une **graisse adhésive**.

Pour les quatre moyeux de roues, il n'y a pas de graisseur pour plusieurs raisons, ce qui nécessite leur démontage :

- chaque moyeu demande une quantité de graisse non négligeable,
- la vitesse de rotation des roues est relativement faible. En effet, les pneus montés sur la 2 CV sont des **135 R 15 72S** c'est à dire que leur circonférence est de

$$(0,135*72/100*2 + 15*0,0254)*3.14 \approx \mathbf{1,80 \text{ mètres}}$$

à 100 km/heure, une vitesse raisonnable pour une 2 CV, il est facile d'en déduire que les roues tournent à une vitesse d'environ **925 tours/mn** ce qui est très peu à côté de celle du moteur et de plus sans échauffement.

Pour ces deux raisons et compte tenu de la qualité des graisses, le graissage des moyeux est plus espacé.

---

**On profitera du démontage des moyeux pour vérifier l'état d'usure des maîtres-cylindres et des garnitures de frein.**

---

Le graissage des moyeux des roues arrière :

- la roue arrière enlevée, le tambour de frein avec son bouchon et sa bague de fixation du roulement se présentent comme sur la illustrations ci-dessous.



*tambour et bouchon*



*tambour*



*bague-bouchon*

- le bouchon retiré précautionneusement du moyeu à l'aide d'un tourne-vis, le moyeu et son tambour de frein se présentent comme sur la figure 7. Le tambour est maintenu à la fusée par un boulon freiné de 44.



fig. 7

#### Le graissage des moyeux des roues avant :

- la roue avant démontée, sa flasque est solidaire du moyeu grâce à un boulon 6 pans de 32 goupillé comme sur la figure 6.



fig. 6

--ooOoo--

---



