

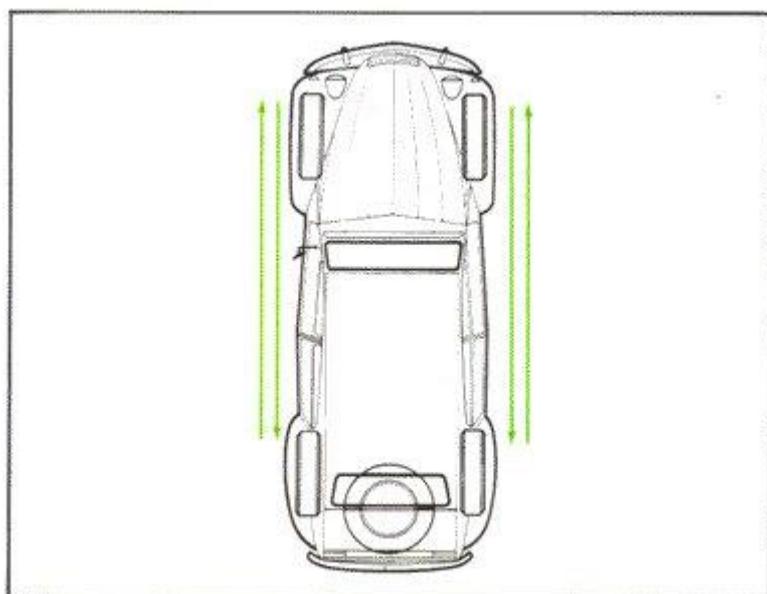


## Pneumatiques

		Pressions à Froid en bars		
MONTES	MICHELIN	Avant	Arrière	Roue de secours
Série	125-15 X tubeless	1,4 bar	1,8 bar	2 bars
Autorisées	135-15 X tubeless	1,4 bar	1,8 bar	2 bars
	125-15 X (M + S) tubeless	1,4 bar	1,8 bar	2 bars
	135-15 X (M + S) tubeless	1,4 bar	1,8 bar	2 bars
	135-15 ZX tubeless	1,4 bar	1,8 bar	2 bars

- Ces pressions sont valables véhicule à vide ou en pleine charge, sur route comme sur autoroute, quelles que soient les vitesses.  
En monte autorisée 135-15 ZX, les pressions doivent être modifiées dans certains cas : *sur pistes caillouteuses* = 1,6 bar à l'avant ; *sur zones sableuses* = 1 bar à l'avant et à l'arrière.
- Le contrôle doit être effectué à froid. On entend par « pneu froid » un pneu n'ayant pas roulé depuis une heure au moins ou ayant peu roulé (2 à 3 km parcourus à allure réduite).
- Ne pas oublier de contrôler la pression de la roue de secours.
- Il est normal que la pression augmente en cours de roulage ; ne jamais dégonfler des pneus chauds.
- Lors d'une vérification en cours de route (pneus chauds), les pressions doivent être supérieures d'environ 0,3 bar à celles préconisées à froid (1 bar  $\approx$  1kg/cm<sup>2</sup>).
- La permutation des roues permet d'équilibrer l'usure sur les pneumatiques. Il est conseillé d'effectuer cette opération tous les 20 000 km. Suivre le schéma ci-contre. Rétablir ensuite les pressions.
- Veiller à l'équilibrage des roues : le faire vérifier en particulier après une crevaison.
- Le remplacement des roues est décrit à la page 36.
- **Ne jamais utiliser d'autres pneumatiques que ceux que nous avons homologués.**

PNEUS SOUS GONFLÉS = DANGER



Permutation des pneumatiques

### *Pneumatiques pour neige*

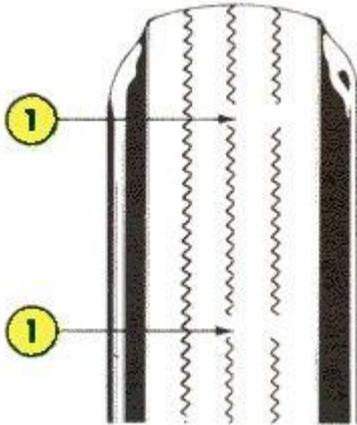
Les montes 125-15 X (M + S) et 135-15 X (M + S) peuvent être dotées de crampons, mais il est alors nécessaire d'augmenter les pressions de gonflage de 0,2 bar.

L'utilisation des pneumatiques avec crampons étant soumise à une réglementation particulière, voir un agent Citroën qui vous donnera tous renseignements utiles.

### *Témoins d'usure*

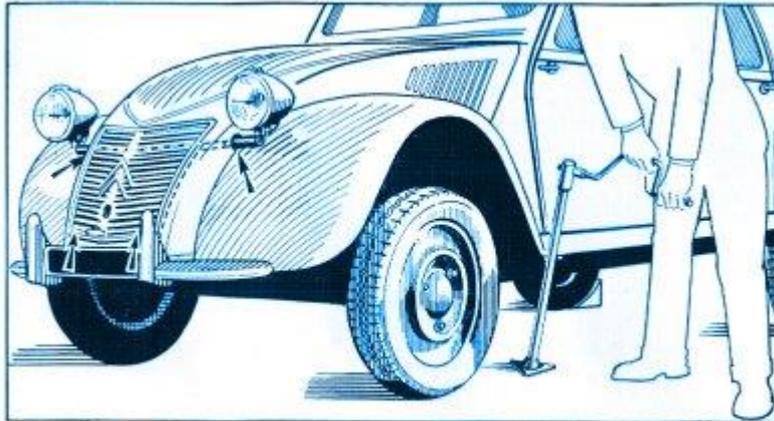
Ils se situent à intervalles réguliers sur la bande de roulement et se manifestent par l'effacement, nettement localisé, des sculptures lorsque la gomme a atteint un degré d'usure déterminé.

Le pneumatique doit alors être remplacé dans l'immédiat.

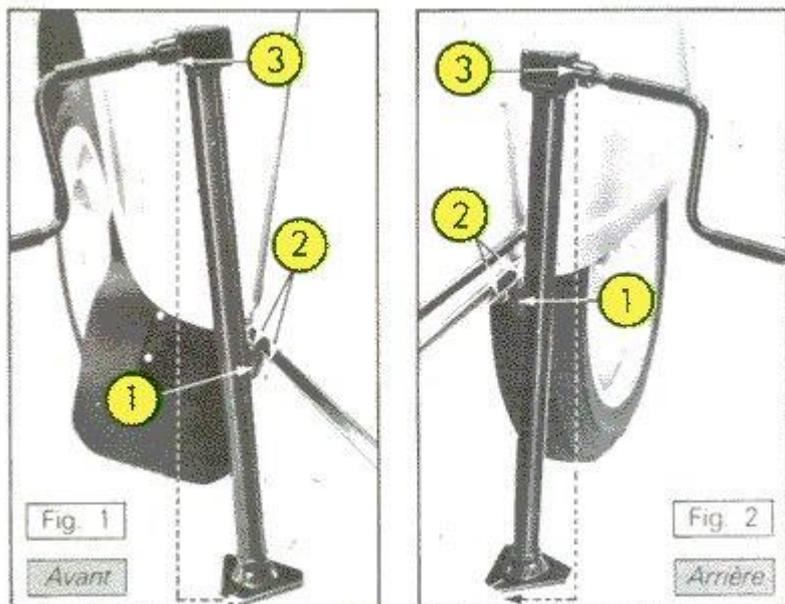


### **Outillage**

La roue de secours, le cric, la manivelle et la cale en bois sont placés dans le coffre arrière.



POSITION DU CRIC A L'AVANT (ET DE LA CALE AR)



### Démontage

Fig. 1 et 2

- Serrer à fond le frein de secours.
- Placer la cale en bois sous la roue diagonalement opposée à celle qui est à changer. Si la route est en pente, caler cette roue du côté de la descente.
- Sur 2 CV6 Spécial et Club, déposer les capuchons de protection placés sur les écrous de roue, en les tirant vers soi. Sur 2 CV6 Charleston, déposer l'enjoliveur de roue.
- Débloquer, sans les dévisser, les trois écrous de roue avec la manivelle.
- Placer l'embase du cric nettement sous la voiture et légèrement du côté de la roue à changer, afin d'éviter tout contact avec la carrosserie en fin de levage.
- Engager à fond le doigt de levage (**Rep. 1**) dans le support (**Rep. 2**) (un logement à l'avant des portes avant, un à l'arrière des portes arrière).
- Tourner à la main la vis de commande (**Rep. 3**) dans le sens horloge, pour mettre le cric en appui.
- Terminer le levage avec la manivelle.
- Finir de dévisser les trois écrous de roue, puis la déposer en tirant vers soi.

### Remontage

- Opérer en sens inverse, sans oublier de serrer les écrous de roue : cette dernière étant au sol.
- *Roue arrière*  
Placer le moyeu de manière qu'un toc soit en bas.  
Placer la roue sur ce toc, permettant ainsi aux deux trous supérieurs de tomber en face des deux autres tocs : le moyeu se trouvera ainsi immobilisé par le poids de la roue.

Rétablir, dès que possible, la pression de la roue nouvellement mise en service.