

CITROËN



SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN  
117 à 167, Quai André Citroën - PARIS

LÄNDRYCKERIET - NYKÖPING - 1934/35

12-59-1000.

## Allmänna data

Rymd av	liter
Bränsletank .....	20
Växellåda .....	1
Oljesump .....	2
Bromssystem .....	0,500
Däck .....	125 × 400 eller 135 × 380

### Identifikation

Tillverkarskylt med chassinummer på chassiets tvärbalk bakom motorn.

Motornumret på motorblockets högra sida.

Dimensioner	mm
Längd .....	3780
Bredd .....	1480
Höjd, tom .....	1600

# INSTRUKTIONSBOK

för

*den framhjulsdrivna*

## CITROËN

2 CV 425

Typ AZL

Automobiles **CITROËN** Aktiebolag

Virkesvägen 26  
STOCKHOLM 20

## Ärade kund och Citroënägare!

Låt oss ge Eder, som har en 425, några råd beträffande skötsel och användning, så att Ni skall få största glädje av vagnen. Läs noga igenom denna instruktionsbok och följ de däri givna föreskrifterna.

Rätta Eder inte efter "bileexperter", vilkas "goda råd" beträffande "justering" av vagnen oftast är alltför bra för att vara sanna. Kom ihåg, att ordet "justering" numera har två betydelser. — När vagnen lämnar fabriken, är den trimmad på ett sätt, som många års studier och försök lärt oss vara bäst. Ändra därför inte dessa inställningar.

### **Och så några allmänna råd!**

Upphängningssystemet och de därav betingade vägegenskaperna hos 425 tillåter körning med 75 km/tim på även ganska dåliga vägar, en fördel, som emellertid inte får tagas till intäkt för att *alltid* hålla 75 km/tim, även när vägen är mycket dålig. Avpassa hastigheten efter vägen precis som för varje annan vagn.

Då Ni kör i utförsbacke med överväxeln inne, kan hastigheten komma att avsevärt överstiga 75 km/tim. Pressa ej motorn onödigt, utan lätta på gaspedalen och spara därigenom vagnen. Då Ni skall ta en uppförsbacke, tveka inte att växla ned. Ni kan köra så länge Ni vill på tvåan och t. o. m. ettan, utan att vagnen tar skada, bara Ni inte går över de med rött markerade gränsvärdena på hastigetsmätaren.

Tillse alltid vid nattkörning, att Ni inte bländar mötande genom olämplig strålkastarinställning.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Huvudregler .....	4
Garanti .....	5
Allmänna råd .....	7
Skötsel .....	22
Smörjning .....	24
Speciella arbeten .....	29
Kaross .....	31

53767 ~~gilt~~ ~~mit~~

800  
225  
—  
575

5 515  
275  
—  
240

27/8-66  
gick i 14,5 l.

837  
52750 16,4 l.

## Huvudregler

Rundsmörj vagnen var 150:e mil. Använd smörjmedel av god kvalitet.

Den under huven ovanför hävarmen till växelspaken befintliga lagringen får inte smörjas.

Byt olja i motorn var 300:e mil. Använd SAE 20 året runt eller SAE 10W.

Till dess vagnen körts 500 mil skall oljenivån i motorn kontrolleras var 25:e mil.

Montera kylarskyddet på hösten när kallare väderlek inträder, och *glöm inte* att taga av det på våren då kylan släpper.

Kontrollera ofta, särskilt sommartid, syranivån i batteriet.

Diagonalbyt däcken var 600:e mil.

Använd inte choken i onödan.

Rusa aldrig motorn kall.

Lasta inte för tungt.

Justera strålkastarinställningen vid nattkörning.

## *Garanti*

Med varje vagn följer ett garantibevis, som skall uppvisas vid de två gratis eftersynerna av vagnen hos närmaste Citroën-representant, till vilka Ni är berättigad efter Edra första 60 och 120 mils körning. Därvid skall eftersynsattesten, vederbörligen ifylld, stämplad och signerad, lämnas till Citroën-representanten. Förvara garantibeviset noga; det skall uppvisas vid de tillfällena, då Ni önskar åberopa garantin. Försäkra Eder om att firman sätter sin stämpel på beviset.

## *Garantibestämmelser*

Citroën-fabrikerna ikläda sig för en tid av sex månader från leveransdatum garanti avseende eventuella materialfel å sina vagnar. Denna garanti gäller dock icke för skada som åsamkats på grund av vårdslöshet, glömska, oerfarenhet eller ens en tillfällig överbelastning, och likaledes gäller ej garantin, om föreskrifterna i vår instruktionsbok icke följas. I alla dylika fall är fabrikenas ansvarighet, även när skada på personer och saker härrör från material- eller konstruktionsfel, genom uttrycklig överenskommelse strängt begränsad till gratis utbyte av sådana delar, som av

fabrikernas tekniska ledning erkänns vara bristfälliga, och ytterligare ersättning, av vad slag skadan än må vara, är utesluten.

De delar, för vilka gratisutbyte fordras, skola sändas franko till Citroën-försäljaren för undersökning. Utbytet förpliktigar icke fabrikerna att lämna någon som helst gottgörelse eller att delta i det nödvändiga arbetet med av- och påmontering. Denna garanti omfattar icke gummi eller andra artiklar, som icke tillverkats av Citroën-fabrikerna, och alla klagomål angående dessa måste riktas direkt till respektive fabrikanter.



## Allmänna råd

### Kontrollera före start

- a. *Oljenivån.* Oljan skall nå upp till märket "Max" på mätsticken och får aldrig sjunka under märket "Min". Mät vid kall motor.

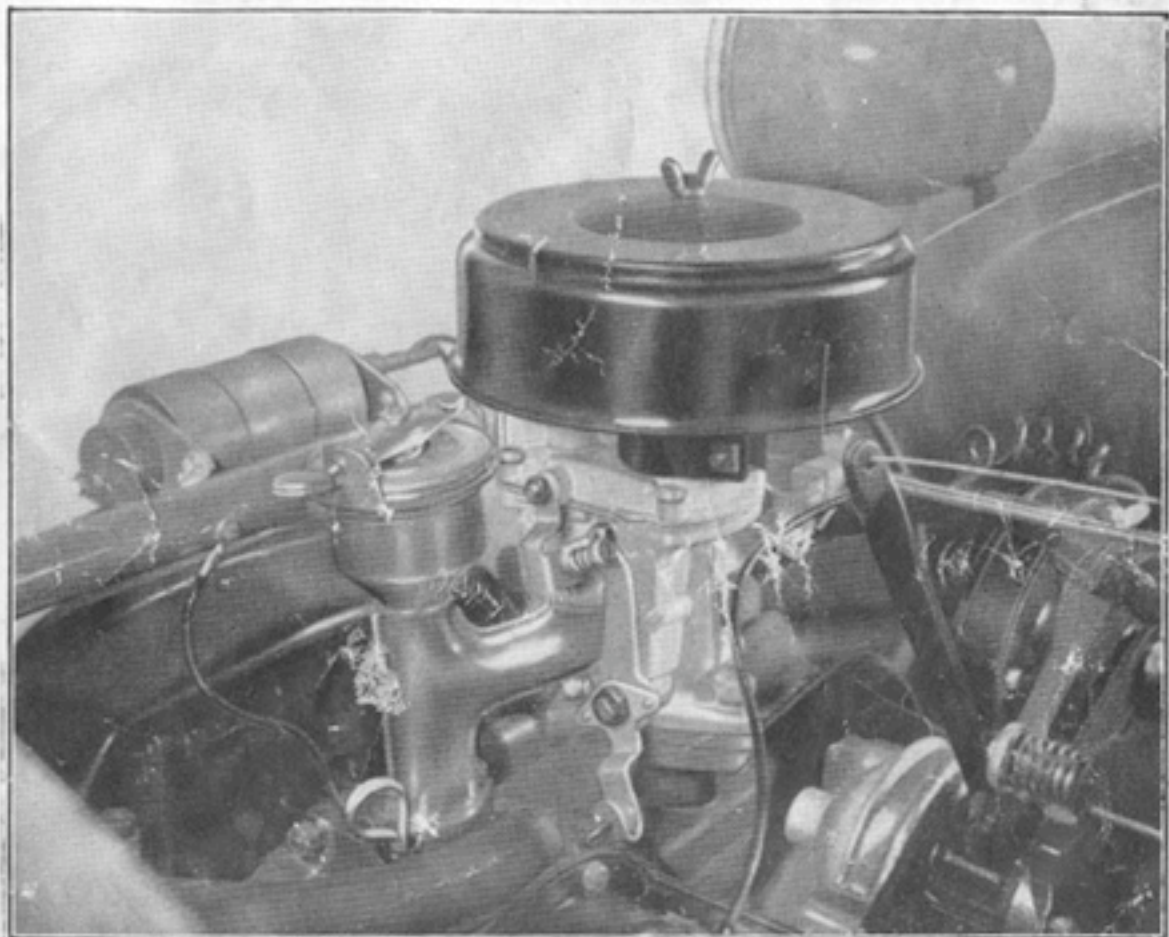


Fig. 1. MÄTSTICKA OCH OLJEPÅFYLLNING.

Olja, som påfylls utöver "Max"-märket, förbrukas mycket snabbt och går således endast förlorad. — Sätt på locket ordentligt efter påfyllning av olja.

b. *Bensinnivån* i tanken.

Mätsticket är placerad i bensintankens påfyllningsrör under tanklocket.

c. *Bromsvätskenivån* kontrolleras en gång i månaden.

Använd endast bromsvätska av välkänd god kvalitet.

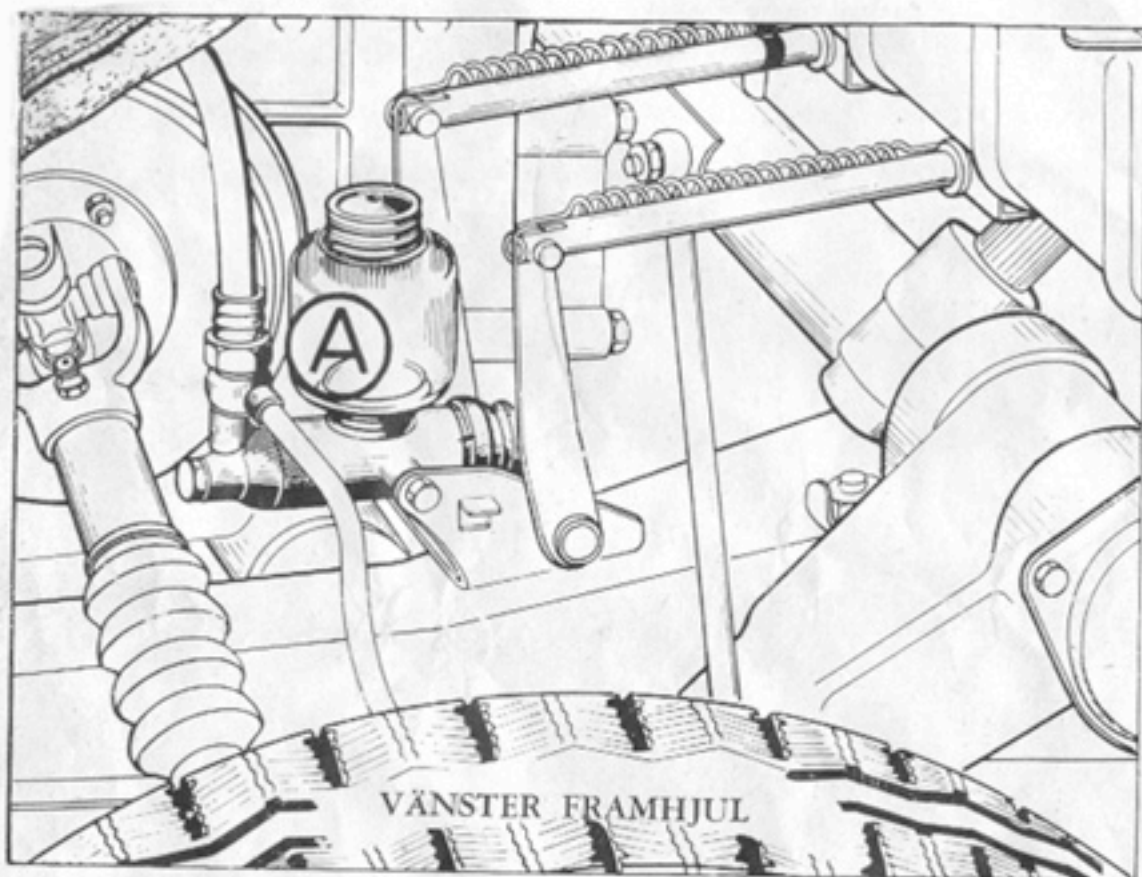


Fig. 2. BROMSVÄTSKEBEHÅLLARE.

### Start

Vrid om tändningsnyckeln (se fig. 7).

Kontrollera att växelspaken ligger i neutralläge (fig. 3).

Tryck inte ned kopplingspedalen vid start.

Vid kall motor: Drag ut choken med ena handen och startknappen med den andra (fig. 7) utan att röra gaspedalen.

Använd inte startknappen längre tid än 3 à 4 sekunder åt gången.

Släpp start- och chokeknapparna, då motorn går i gång. Choken går därvid automatiskt in till ett mellanläge, som ger motorn ett lagom avpassat bensinöverskott för varmkörning.

Skulle motorn stanna, då man släpper choken, startar man på nytt enligt ovan men håller choken utdragen något längre, efter det man släppt startknappen.

Efter ungefär en minut tryckes chokeknappen in helt.

Vid varm motor: Rör inte choken. Tryck först ned gaspedalen och håll den nere, drag därefter i startknappen. Släpp upp gaspedalen, när motorn går i gång, så att den inte rusar.

## **Koppling**

Vagnen har två kopplingar, som är sammanbyggda till en enhet, en automatisk centrifugalkoppling och en vanlig koppling med pedal. Centrifugalkopplingen är utformad så att den automatiskt frikopplar motorn, då varvtalet går ned under ett visst gränsvärde, men kopplar in vid högre varvtal. Vridmomentet överföres från centrifugalkopplingen till växellådan genom en skivkoppling, som manövreras på vanligt sätt med pedalen. Centrifugalkopplingen gör att start från stillastående och körning i bilköer avsevärt förenklas.

Då motorn går på tomgång, behöver man alltså inte trycka ned kopplingspedalen för att lägga i växeln. Själva igångsättningen av vagnen blir mjukare, och vid start i uppførsbacke behöver man bara successivt släppa efter på bromsen, under det man ger mera gas. Man behöver inte alls bekymra sig om kopplingspedalen.

På slät väg kan man vanligtvis starta på 2:ans växel. Centrifugalkopplingen gör det möjligt att ändå starta mjukt.

Vid körning i bilköer är det betydligt lättare att exakt följa köns hastighetsväxlingar genom att man endast behöver använda gas och broms. Det finns sålunda ingen risk för att motorn skall tjuvstanna.

När motorvarvet överstiger 1000 varv/min. fungerar endast den vanliga kopplingen.

Så snart motorn sålunda uppnår detta varv, d. v. s. *under körning eller med fullt utdragen choke vid kallstart måste växling ske med hjälp av kopplingspedalen.*

De fördelar, som centrifugalkopplingen erbjuder, få emellertid inte missbrukas. Den bör användas endast i sådana fall då motorns fulla effekt inte uttages, aldrig då gaspedalen är tryckt i botten.

Man kan alltså låta hastigheten sjunka under de för varje växel markerade gränsvärdena på hastighetsmätaren. Om man behöver ta ut full effekt ur motorn, t. ex. i uppförsbacke, så får man inte låta motorn gå ned i för lågt varv, utan i sådana fall skall man växla ned, då hastighetsmätarnålen passerar markeringarna på mätaren.

*Motorn kan endast sättas igång med hjälp av startmotorn eller startveven.*

Försök inte att dra igång motorn med hjälp av bogsering eller genom att låta bilen rulla utför en backe, ty då motorn en gång stannat förblir den urkopplad på grund av centrifugalkopplingen, och Ni riskerar endast allvarliga materialskador.

## **Inkörning**

Motorns livslängd beror på hur den köres in. Under de första 50 milen bör man inte överskrida de på hastighetsmätaren markerade värdena, dvs

17 km/tim. på 1:an

35 km/tim. på 2:an

55 km/tim. på 3:an

Pressa inte motorn; växla i stället ned till lägre växel, om motorn inte orkar dra.

Efter ungefär 50 mil kan man successivt öka hastigheten men bör man alltjämt spara vagnen, eftersom inkörningen inte är avslutad förrän efter 200 à 300 mil.

Även efter fullbordad inkörning lönar det sig att respektera maximihastigheterna enligt mätaren. Det betalar sig i form av minskat slitage och ökad livslängd.

## Växling

Koppla ur *belt*. Växla snabbt men utan att bruka våld. Fig. 3 visar växlarnas lägen och anger spakens rörelser vid uppväxling. Vid nedväxling föres spaken i omvänd riktning. Ex.: Trean till tvåan — tryck spaken rakt in.

Vid övergång från överväxel till trean behöver man inte vrida spaken utan endast draga ut den; den vrider sig därvid av sig själv.

Nedväxling från överväxel till nolläget sker via 3:ans växel.

## Överväxeln

minskar slitaget samt bränsleförbrukningen i avsevärd utsträckning. Använd den då vägen medger farter över 60 km/tim.

## Signal och strålkastare

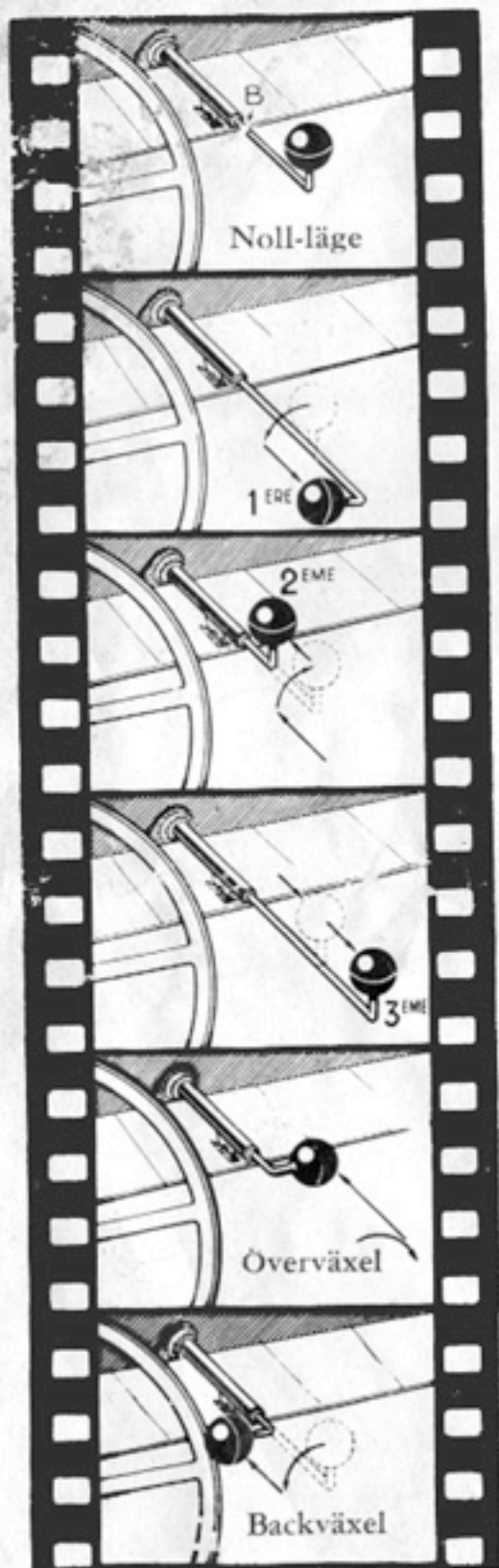
manövreras med en spak till höger under ratten. Se fig. 4.

## Strålkastarinställning

Att blända mötande är både farligt och oartigt och till yttermera visso förbjudet. Enligt Vägtrafikförordningen är trafikant skyldig att blända ned från helljus till halvljus vid möte.

Med Citroën 425 räcker det emellertid inte med detta; för att vara säker på att inte blända mötande måste man också alltid se till att strålkastarinställningen är den riktiga, eftersom denna varierar med antalet passagerare och deras placering fram eller bak.

Om ljuskäglan vid halvljus faller mer än 50 m framför vagnen, så är strålkastarna för högt ställda och kan blända mötande lika effektivt som helljuset.



Nollläget markeras av ett vitt märke vid B.

---

Från Nollläget till ettan:

Vrid spaken åt vänster och drag ut.

---

Från Ettan till tvåan:

Tryck spaken framåt; den vrids därvid självmant uppåt; tryck in den helt.

---

Från Tvåan till trean:

Drag ut helt.

---

Från Trean till överväxeln:

Vrid spaken åt höger och tryck in helt.

---

Från Nollläget till backen:

Vrid åt vänster och tryck in helt.

Halvljuset är rätt inställt, om ljuskäglan går i marken mellan 50 m och 30 m framför vagnen enligt fig. 5. Mindre avstånd är 30 m ger alltför dålig belysningssträcka.

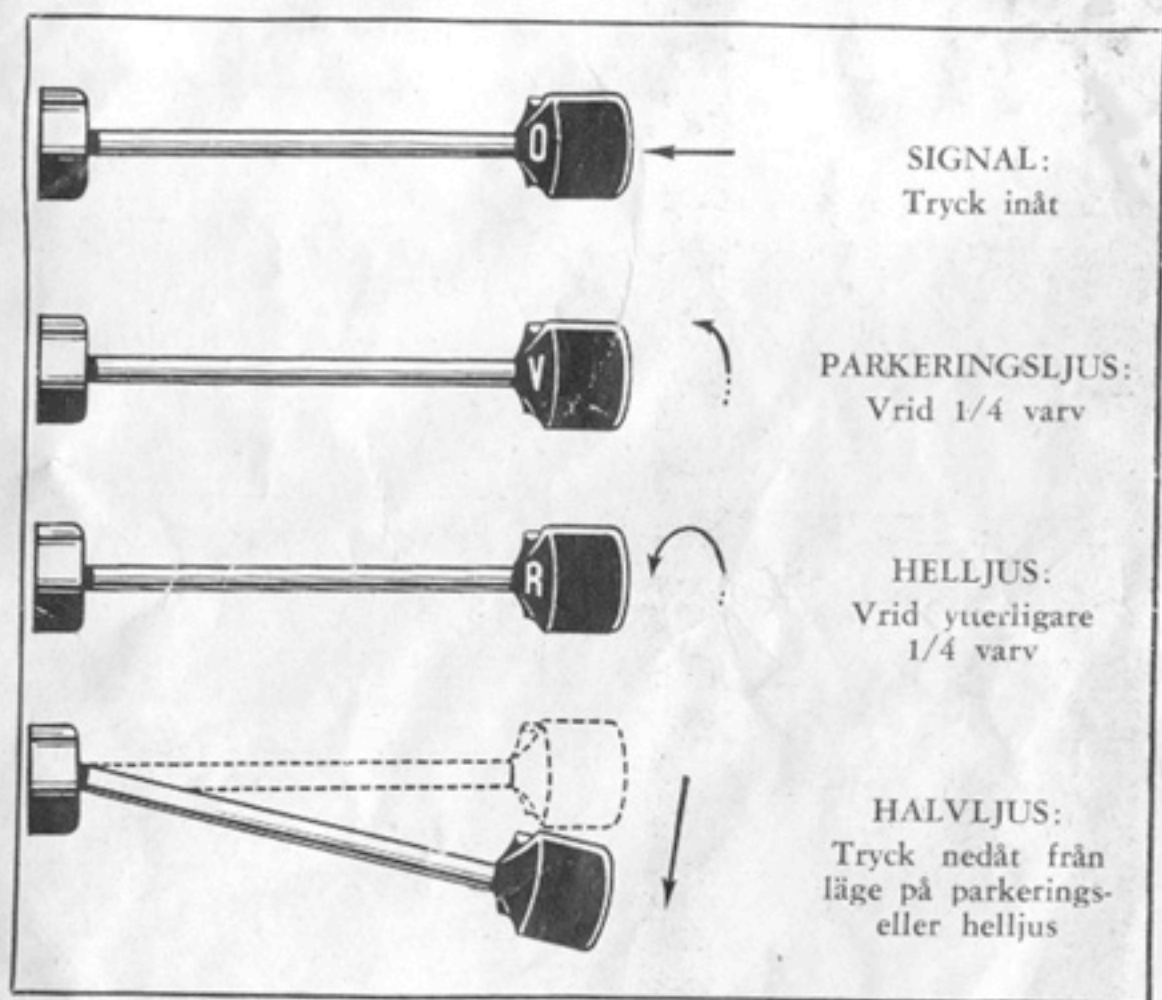


Fig. 4.

Strålkastarinställningen måste ändras allt efter hur tungt vagnen lastas. Varje gång belastningen ändras, t. ex. om tyngre bagage flyttas från framsäte till baksäte, skall strålkastarna efterjusteras, så att halvljuset faller rätt.

Det är inte nödvändigt att stanna eller växla ned till lägre hastighet för att utföra denna inställning. Koppla in halvljuset, och vrid ratten 2 (fig. 7) medsols för att flytta ljuset närmare vagnen resp. motsols för att flytta det längre fram. Med någon vana är det mycket lätt att ställa in ljuset till rätt avstånd (jfr fig. 6).

Då halvljuset är rätt inställt, faller även helljuset automatiskt rätt.

I dimma kan det ofta vara förmånligt att köra med extra kraftigt nedställt ljus.

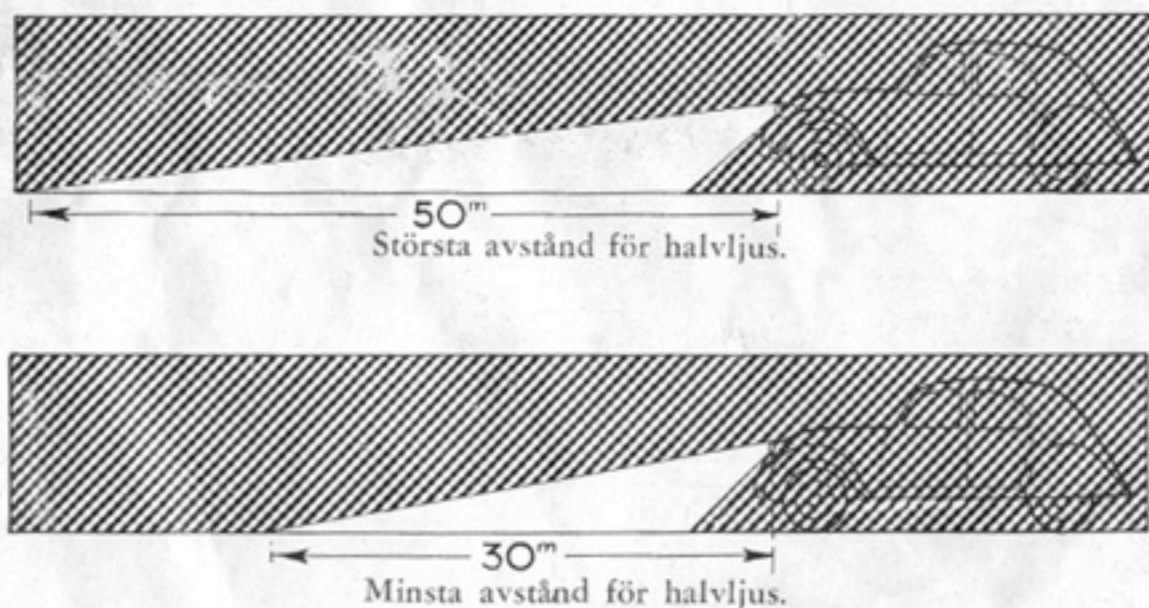


Fig. 5.

## Bromsar

Kontrollera en gång i månaden nivån i bromsvätskebehållaren; den bör ej understiga markeringen "Normal". Använd endast bromsvätska av välkänd god kvalitet.



Det är oekonomiskt att tvärbromsa, Ni bara förstör bromsarna. Bromsa i stället lugnt och metodiskt, Ni saktar in eller stannar lika snabbt, och Ni sparar däck. Koppla eller växla inte ur, innan Ni bromsar.

Handbromsen spännes genom att handtaget drages ut så långt som möjligt samt vrides åt höger.

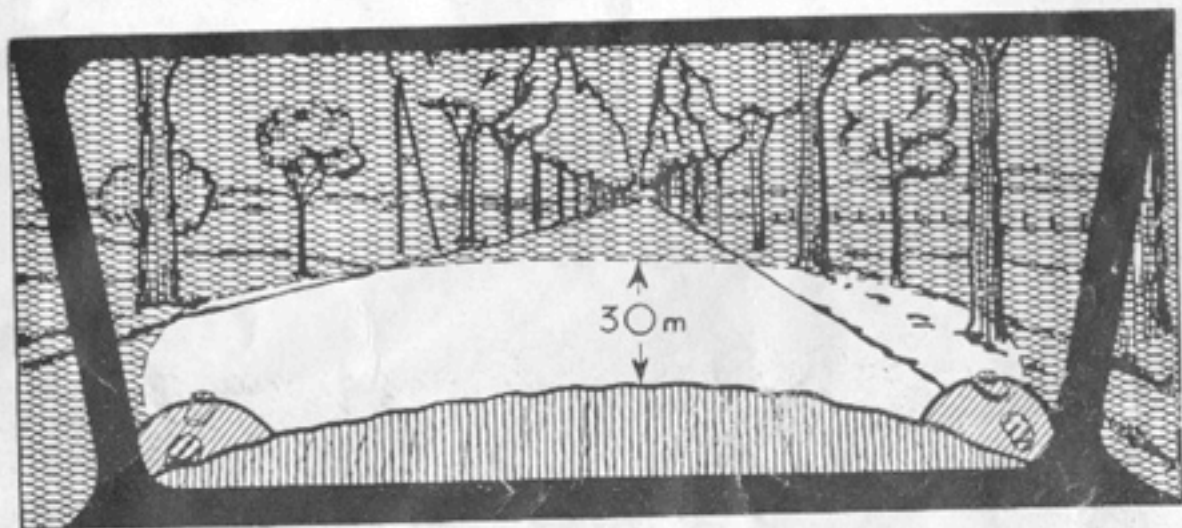


Fig. 6.

### Amperemätare

Vid körning bör instrumentnålen ligga till vänster om noll-läget. Skulle den vid normal hastighet slå över på högersidan, gör Ni klokt i att snarast låta en Citroën-representant undersöka vagnens elektriska system.

### Vindrutetorkaren

startas genom att man drar ut kontrollratten (se fig. 7), och stannas genom intryckning av densamma. Vindrutetorkaren fungerar endast under körning.

Om vindrutan är täckt av snö, är det lämpligt att först vrida torkaren för hand med ratten (vrid utan att först dra ut ratten).

## Defroster

(Se sid. 32 och 33.)

## Bränslepump

Om Ni har kört tomt i tanken, glöm inte att efter tankning fylla även bränslepumpen genom att för hand pumpa några slag med pumparmen L (fig. 8) innan Ni försöker starta på nytt. Detta gäller också om vagnen stått oanvänd några dagar.

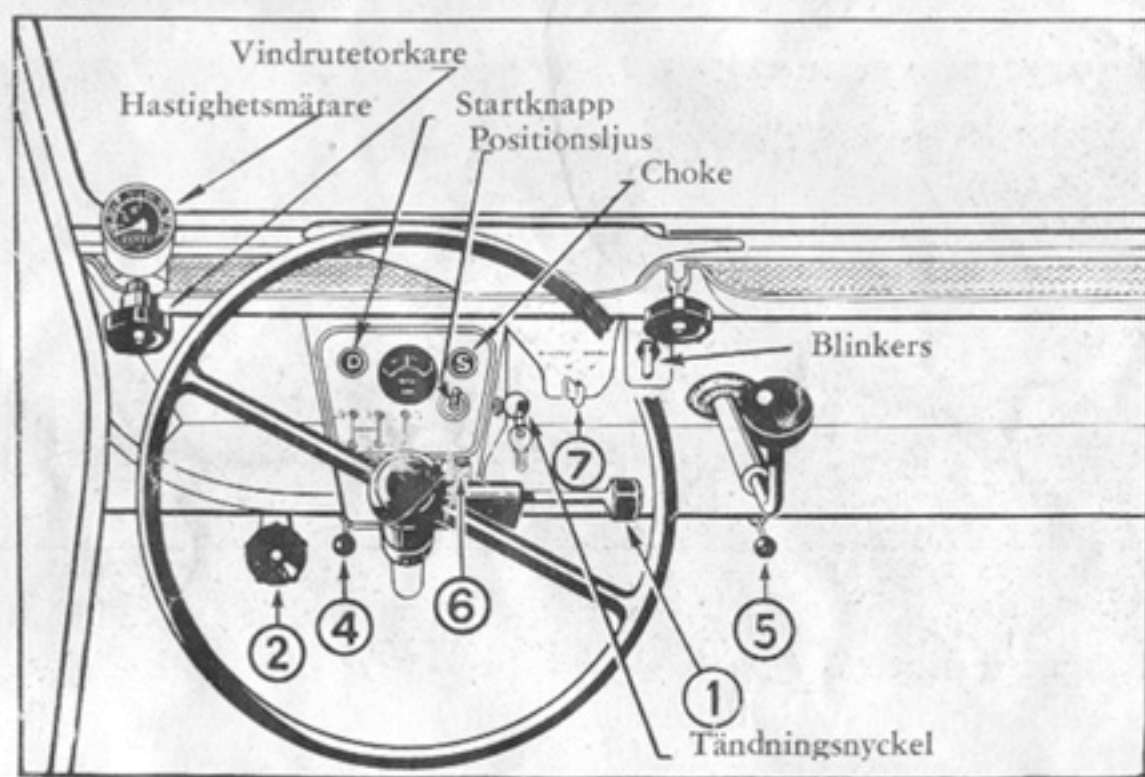


Fig. 7. INSTRUMENTERING.

## Förgasare

Rör inte förgasaren om det inte är alldeles nödvändigt.

Fig. 9 visar de punkter, som Ni i nödfall kan rengöra,

tomgångsmunstycket R

bränslefiltret F

Blås ren dem, peta inte med nålar eller dylikt.

Huvudmunstycket, placerat i botten av flottörhuset, skyddas av två filter och behöver därför i regel inte rengöras. Det blir åtkomligt, om förgasarlocket avtages.

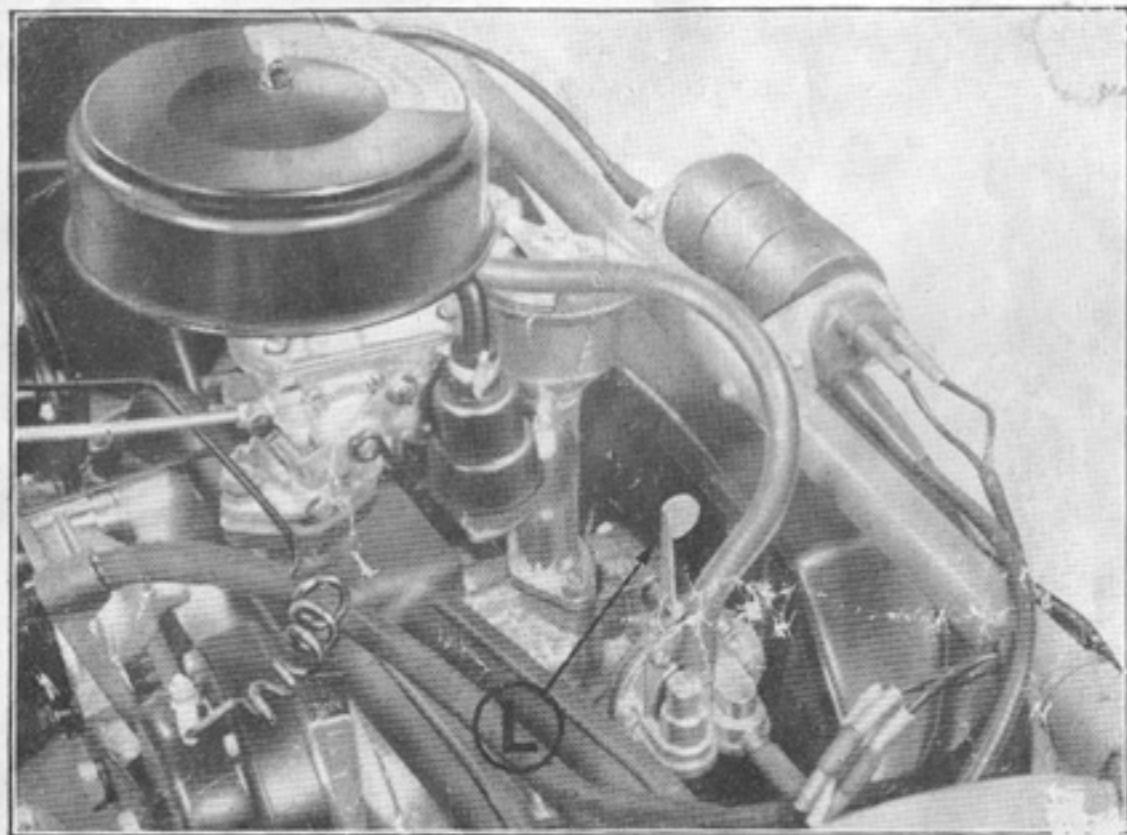


Fig. 8. BRÄNSLEPUMP (sedd från höger).

### Bensinfilter

A. Vid bensinledningens anslutning till förgasaren (F, fig. 9) finns ett filter av tunn metallduk. Detta kan med tiden sättas igen av föroreningar i bensinen men är ytterst oäkelt att rengöra.

B. Ytterligare ett filter är placerat i bensintanken i änden av det rör genom vilket bensinen suges upp ur tanken. Låt emellanåt en Citroën-representant göra ren detta. (Fig. 10)

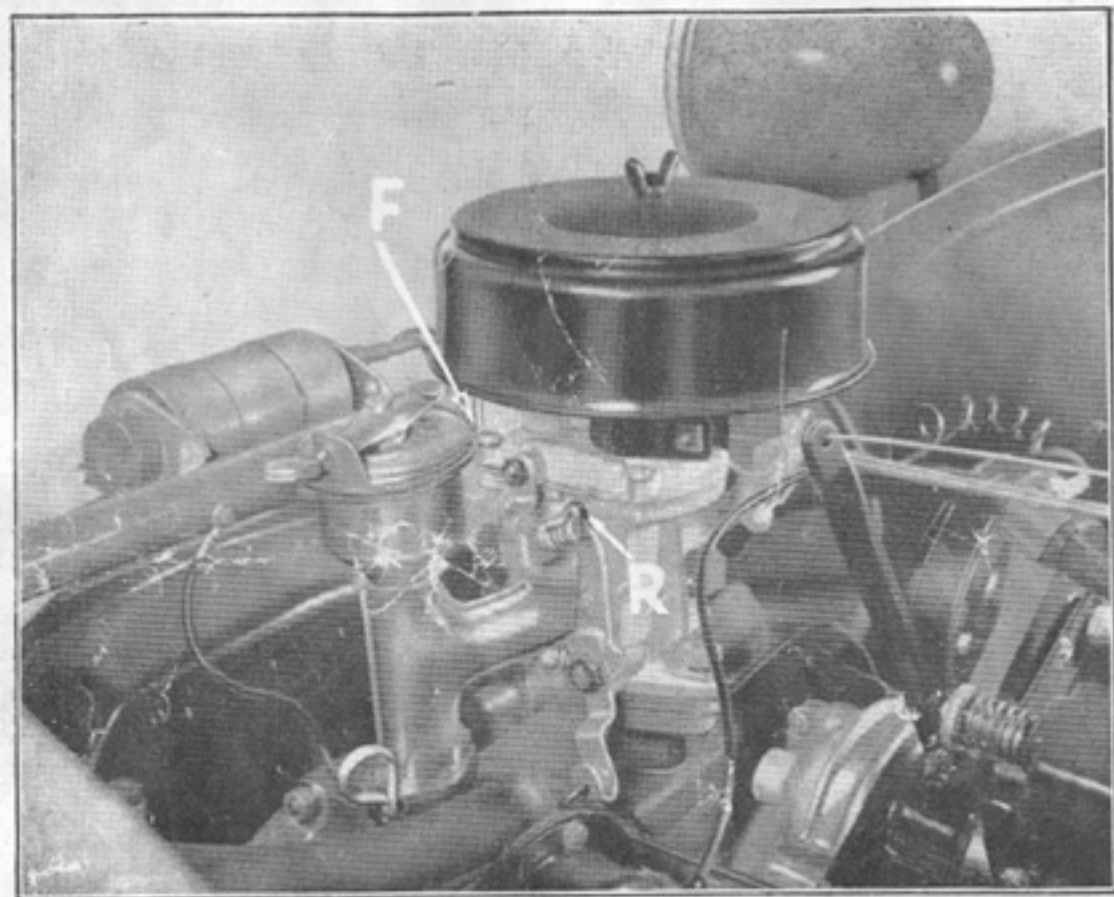


Fig. 9. FÖRGASARE OCH LUFTFILTER (sett från vänster.)

### Kylarskyddet

ingår i utrustningen och påsättes endast vid kyla. Det hakas fast vid strålkastarfästena och under motorhuvens nederkant (se pilarna fig. 11).

Vid temperaturer under  $0^{\circ}$  fästes skyddet med de nedre flikarna utvikta.

Mellan  $0^{\circ}$  och  $+10^{\circ}$  vikes understa delen av flikarna upp och fasthålls med gummibandet under motorhuvslåset.

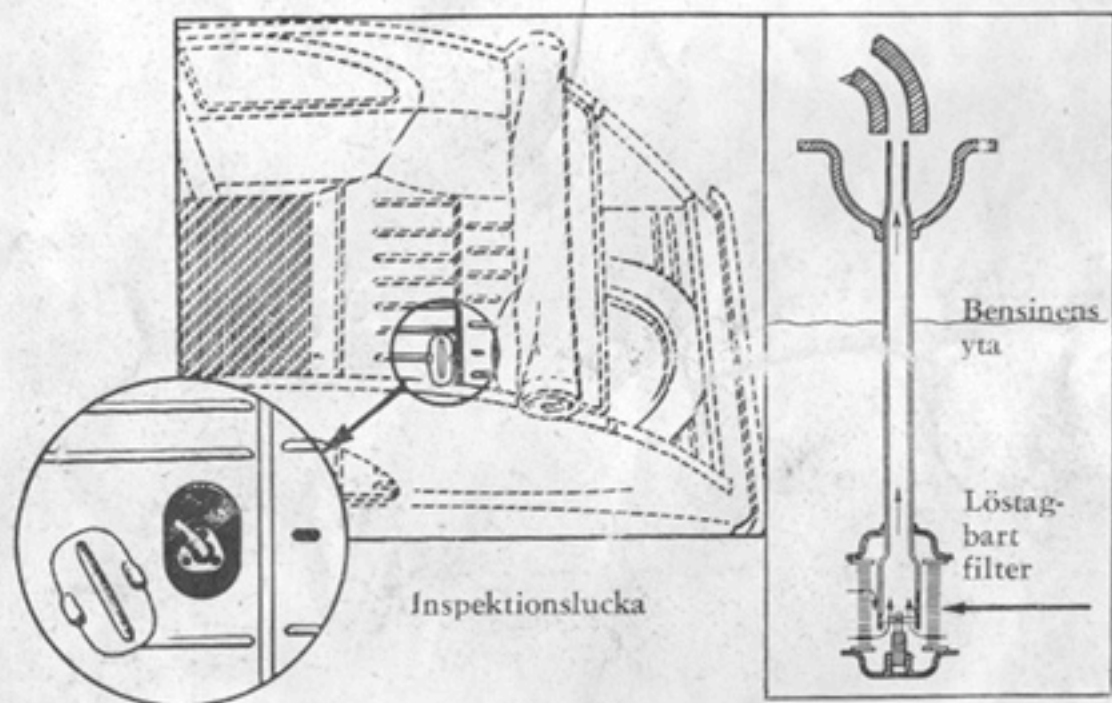


Fig. 10.

Mellan  $+10$  och  $+15^{\circ}$  vikes flikarnas båda nedre delar upp och fästes på ovan nämnt sätt.

Vid temperaturer över  $15^{\circ}$  avlägsnas kylarskyddet.

## Hjulbyte

Ställ vagnen på plan mark.

Drag åt handbromsen. Kila fast det diagonalt motstående hjulet med hjälp av den medföljande kilen (i verktygsutrustningen).

Placera inte domkraften hur som helst utan på de därför avsedda ställena enligt figurerna.

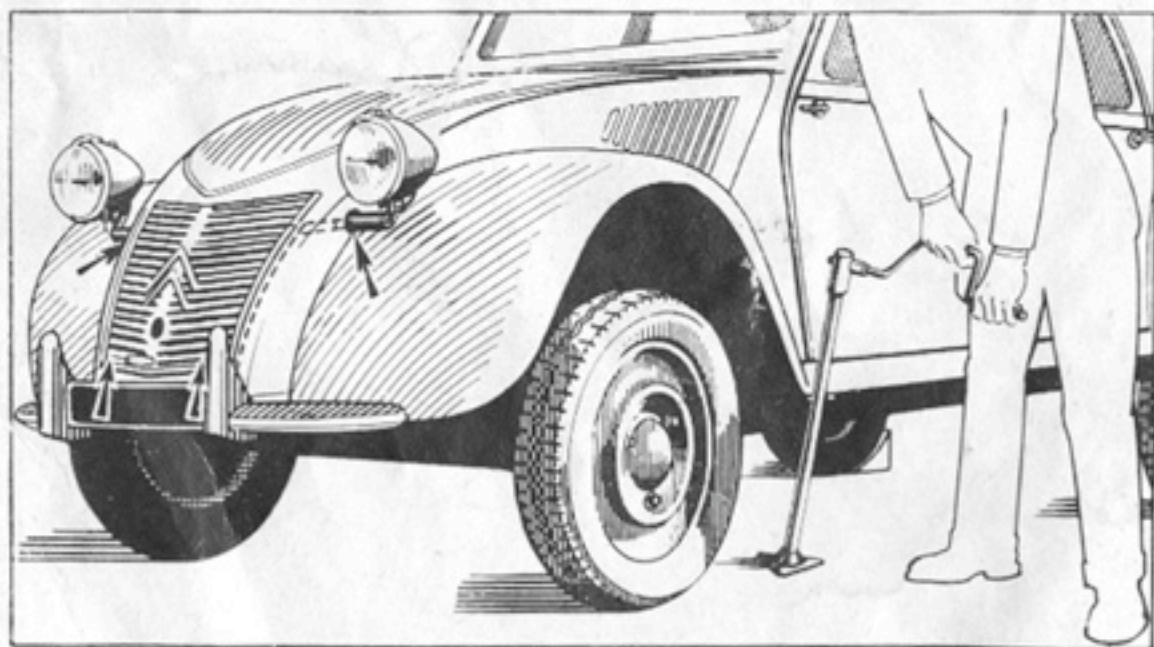


Fig. 11. PLACERING AV DOMKRAFTEN FRAMTILL.

Fram: Vid framdörrens framkant (fig. 11).

Bak: Vid bakdörrens bakkant (fig. 12).

Sätt in domkraften svagt lutande med fotplattan något in under vagnen, så att den rätar upp sig, då vagnen lättar.

Vid påsättning av ett bakhjul vrider man först navet så, att en av hjulbultarna är vänd nedåt, och trär sedan upp ett av hålen i hjulet på denna. Man undviker på detta sätt, att navet snurrar runt under påsättningen, eftersom hjulets tyngd håller navet

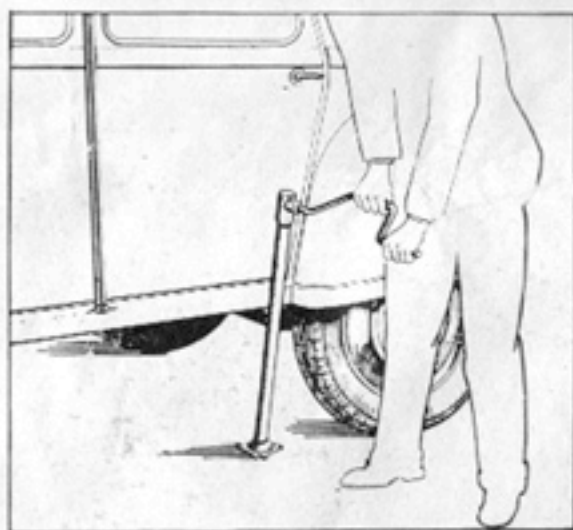


Fig. 12. PLACERING AV DOMKRAFTEN BAKTILL.

stilla. De två återstående hålen i hjulet passas nu in över de båda andra bultarna, varefter muttrarna dragas åt.

(I verktygsutrustningen ingår en svängel för åtdragning av hjulmuttrarna och för manövrering av domkraften. Denna svängel används även för demontering av framflyglarna.)

# Skötsel

## Ett gott råd

Alla detaljer i Citroën 425 äro överdimensionerade och konstruerade för att hålla för stora påkänningar. Om Ni har en mindre funktionsstörning, tänk Er för, innan Ni börjar ett traditionellt utbyte av tändspole, relä, kondensator, kontaktspetsar etc. Många besvärligheter orsakas av enkla saker, såsom igensatt filter, felaktiga elektrodavstånd i tändstiften etc.

## Batteri

- a. Kontrollera ofta, särskilt sommartid, syranivån i batteriet. Syran bör stå 1 à 2 cm över plattorna. Påfyll, om så erfordras, destillerat vatten, ej syra.
- b. Polbultar och anslutningar ha en tendens att sulfatera vid lång tids användning. Lossa då anslutningarna och rengör dem, tvätta isoleringsbrickorna i olja, montera tillbaka det hela, samt fetta slutligen in med vaselin.
- c. Kölden är en batteriets fiende, som inte bara sänker dess kapacitet utan även kan frysa det, varvid det blir ohjälpligt tillspillogivet.



Ett normalladdat batteri (25° Baumé) fryser vid —29° C

Ett halvaddat „ (20° „ ) „ „ —15° „

Ett oladdat „ (10° „ ) „ „ — 5° „

Det bästa skyddet mot batterifrysning är därför att alltid hålla batteriet väl laddat.

## Däck

Förslitningen av däcken beror oftast på fel ringtryck. Använd följande värden:

fram .....	1,0 kg/cm <sup>2</sup>
bak .....	1,1 „
reserv .....	1,3 „

Respektera skillnaden mellan fram- och bakhjul, väghållningsegenskaperna beror på den. Då reservhjulet tages i bruk, justeras trycket till rätt värde.

För att få jämnast möjliga slitage av alla fyra hjulen, böra de skiftas diagonalt för var 600:e mil. Justera ringtrycken efter verkställt byte.

## Bromsar

Om bromsen förlorar i effektivitet, om pedalrörelsen växer oroväckande eller om bromsvätskenivån sjunker onormalt snabbt, låt en Citroën-representant snarast undersöka systemet.

## Luftfilter

Följ rengöringsföreskrifterna på filterlocket.

# Smörjning

## Val av smörjmedel

Smörjmedelsfrågan är av den största betydelse. Använd inte vilken olja som helst och blanda inte olika oljor. Välj lämpliga oljor av erkänt fabrikat; följ därvid Citroën-representantens råd, även vad det gäller smörjfetter.

Var 150:e mil. Med chassifett.

SPINDELBULTAR 1 NIPPEL T. H., 1 T. V.  
tills fettet tränger ut.

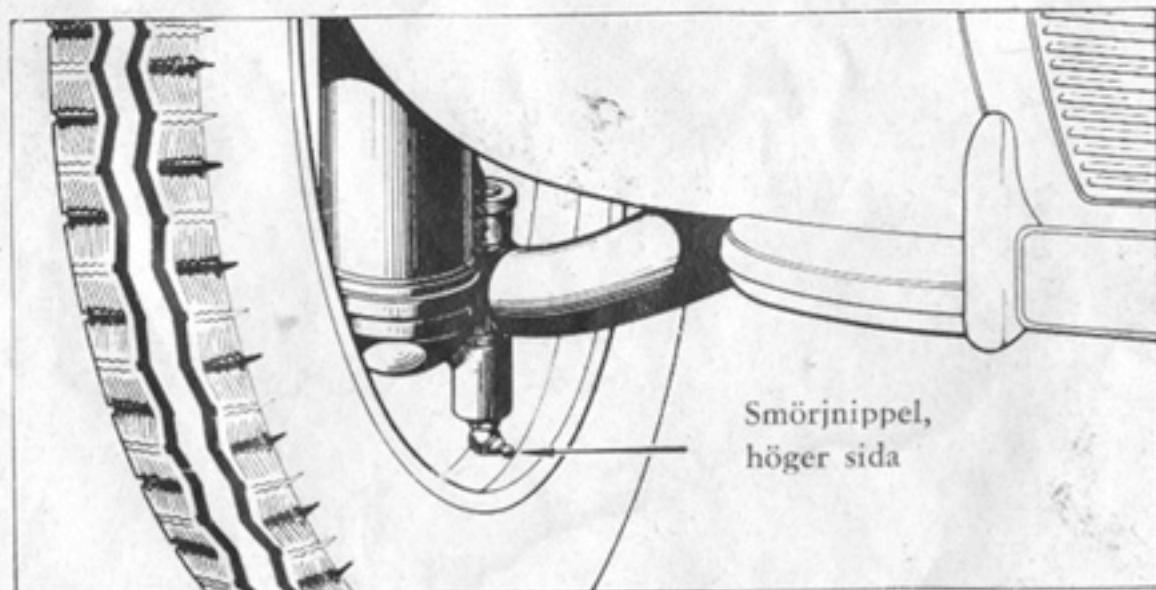


Fig. 13. 1 nippel till höger, 1 till vänster.

KARDANKNUTARNA 1 NIPPEL T. H., 1 T. V.  
20 à 30 slag.

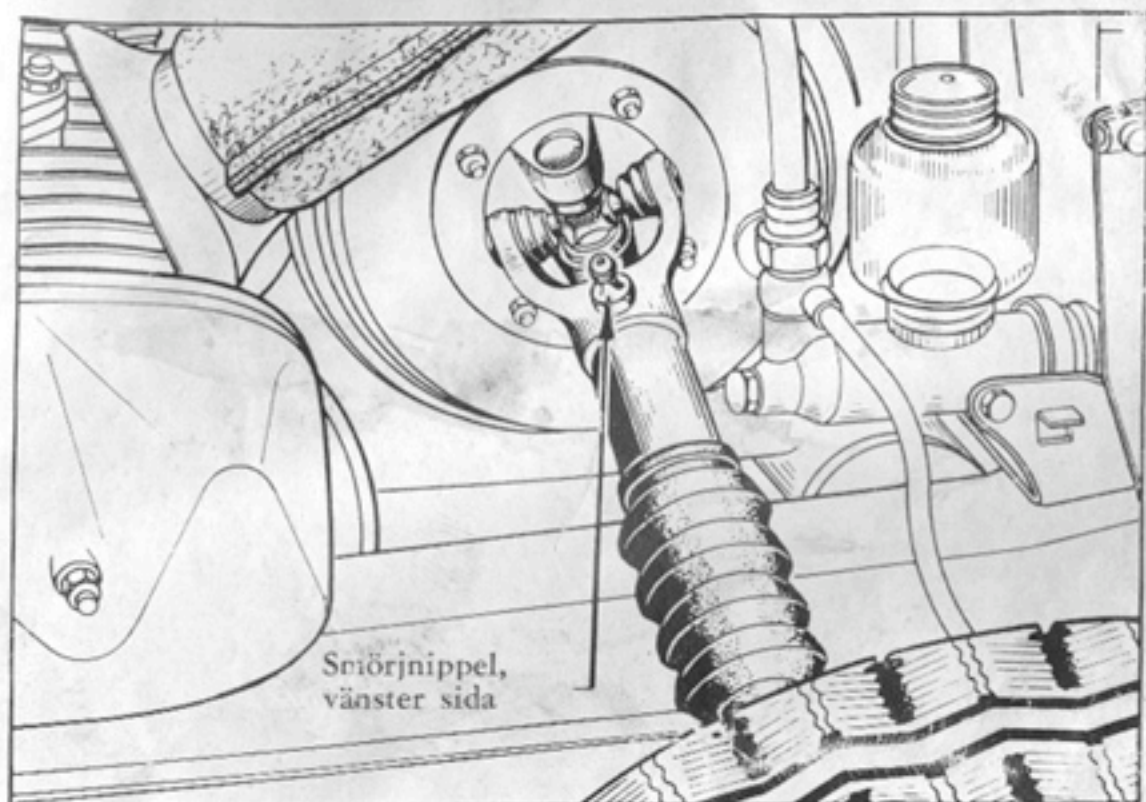


Fig. 14. 1 nippel till vänster, 1 till höger.

Var 300:e mil.

### A. Oljebyte

Låt efter varje långkörning motorn svalna, och kontrollera sedan oljeståndet (fig. 1, sid. 7). Om så erfordras, påfyll ny olja av samma typ och fabrikat som förut.

Efter 300 mil tappas motorn helt, medan oljan är varm (bottenpluggen VM, fig. 15). Låt resterande olja rinna av under ca 15 min. Tryck ned framvagnen, så att all oljan rinner ut.

Sätt därefter i bottenpluggen och fyll på ny olja.

Sommar som vinter skall motorn ha SAE 20.

Vid sträng kyla SAE 10.

Vid denna tömning är det lämpligt att låta en Citroën-representant titta på urluftsventilen vid luftfiltret. Se fig. 16.

## B. Specialsmörjning

Infetta med en pensel stagbultarna 2 (fig. 17 och 18). Rengör före smörjningen.

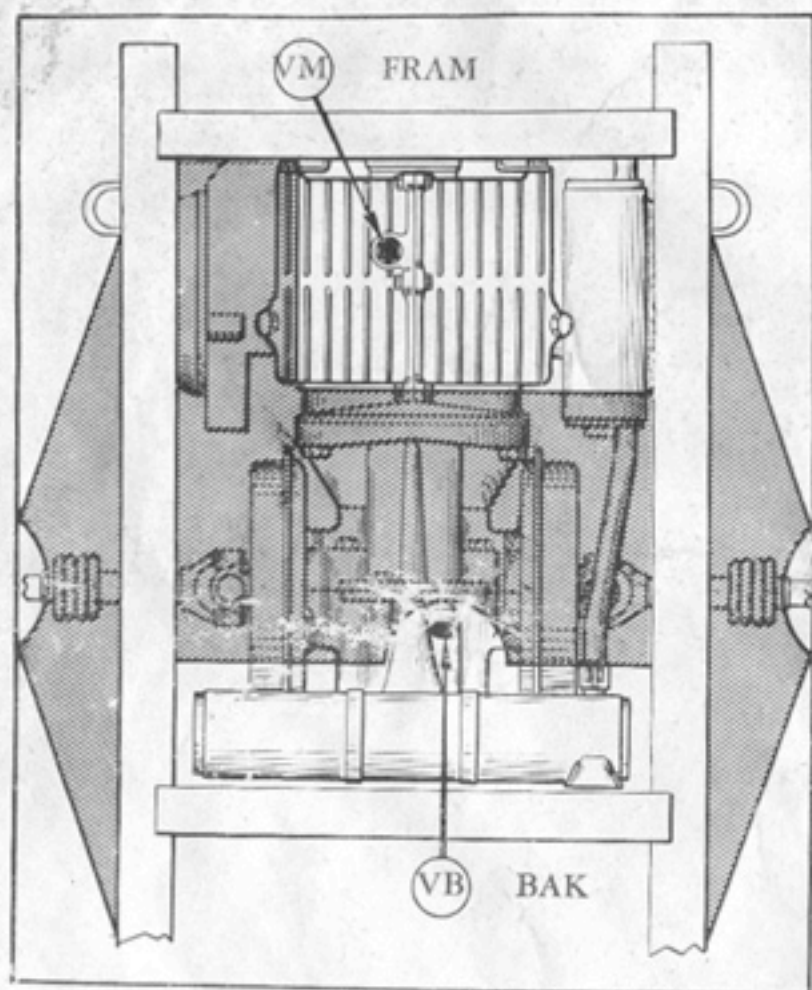


Fig. 15.

AVTAPPNINGS-  
PLUGGAR FÖR  
MOTOR OCH  
VÄXELLÅDA (vagnen  
sedd underifrån).

Olja in de olika punkterna, märkta 1—6 i fig. 19, med några droppar.

Den under huvan ovanför hävarmen till växelspaken befintliga lagerringen får icke smörjas.

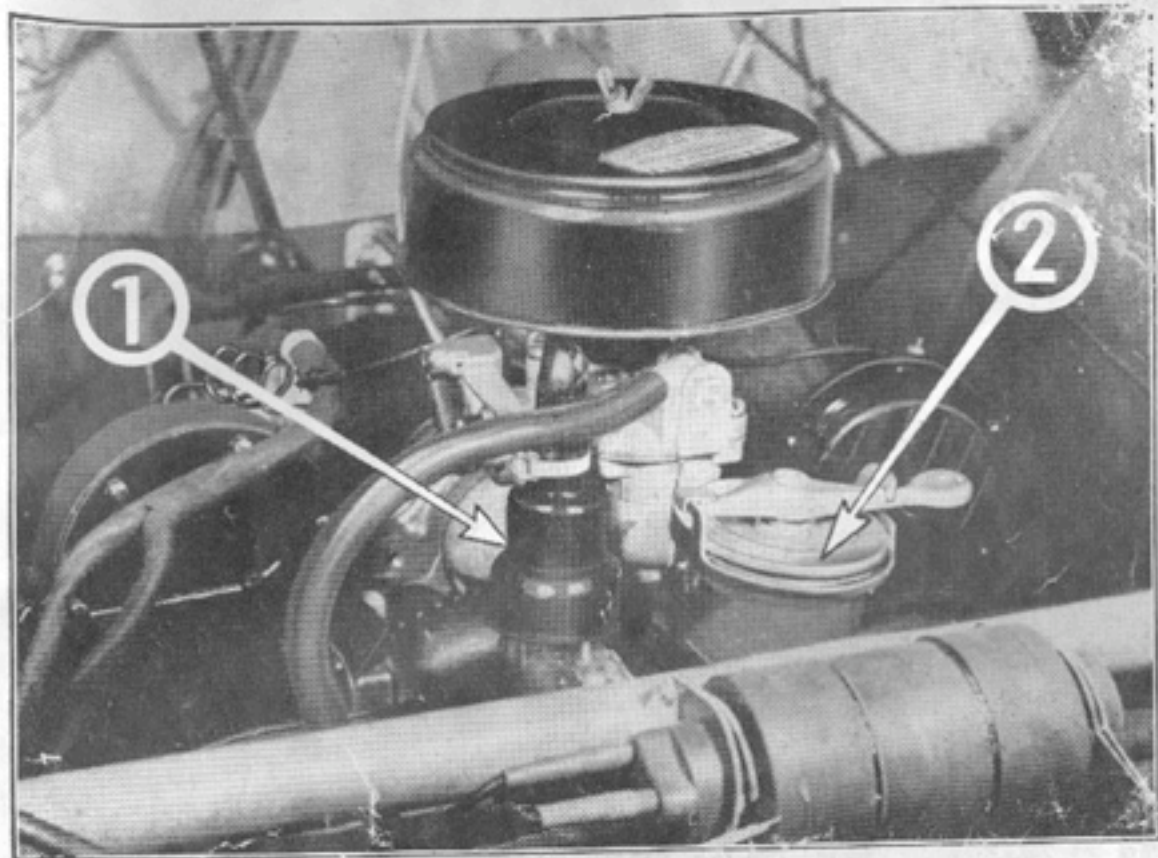


Fig. 16. URLUFTNINGSVENTIL (sedd snett framifrån höger).

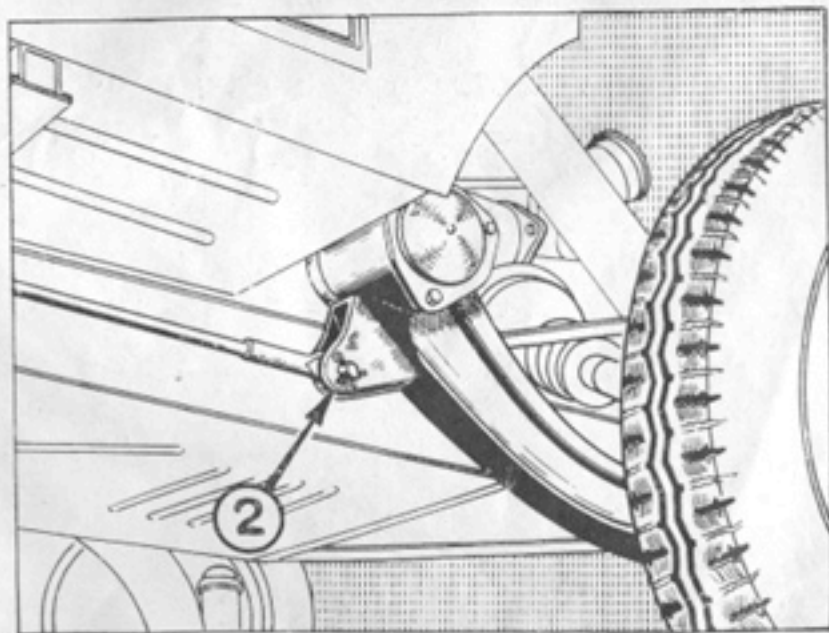


Fig. 17. Främre fjäderupphängning.

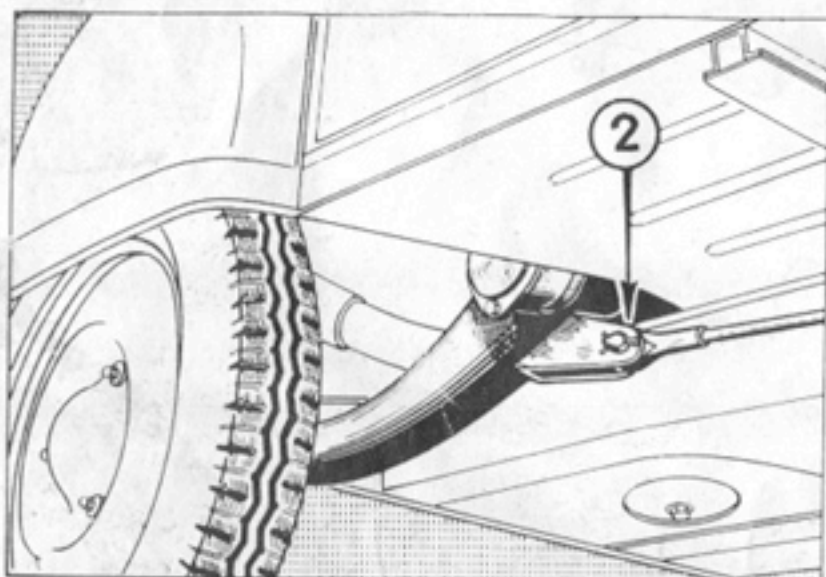


Fig. 18. Bakre fjäderupphängning.

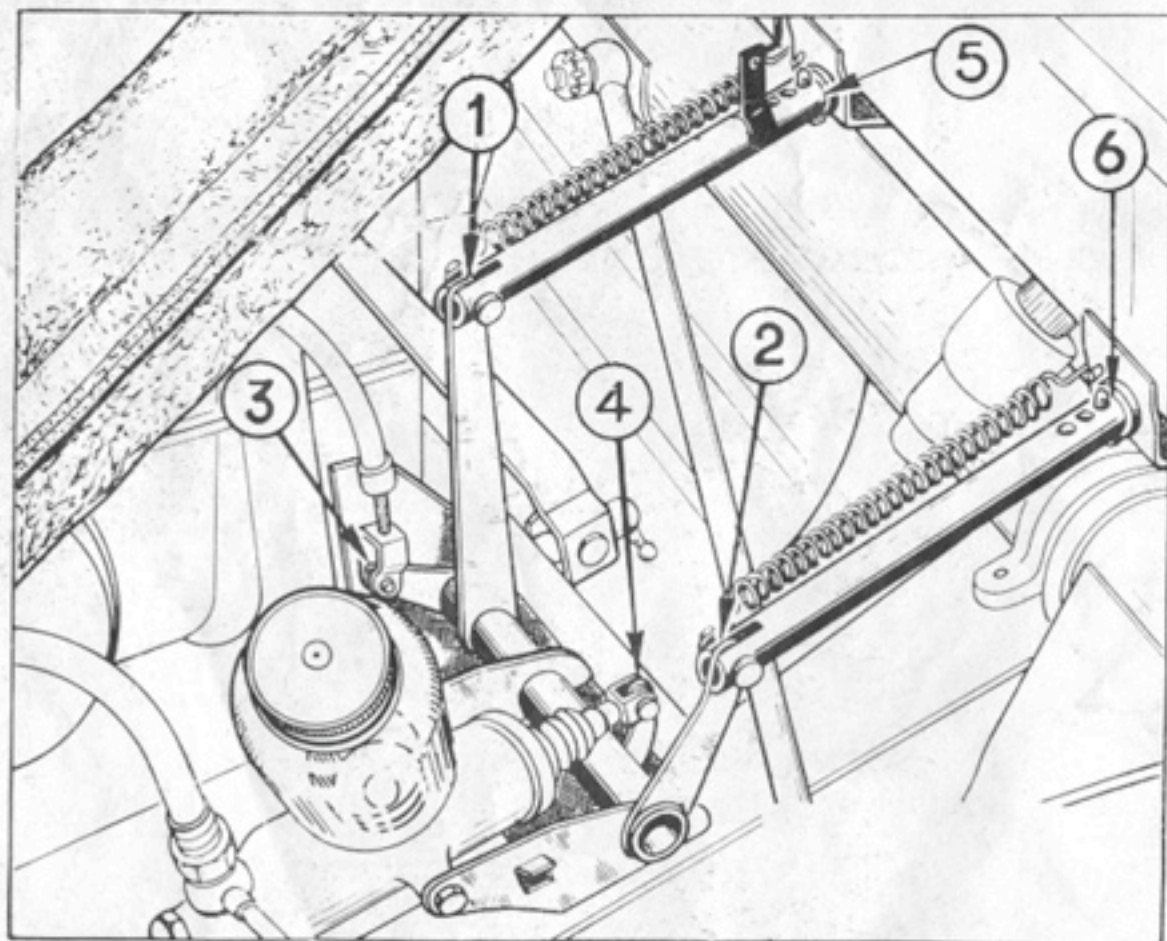


Fig. 19. DIVERSE SMÖRJSTÄLLEN (vagnen sedd från vänster).

## Speciella arbeten

1. Vid ung. var 600:e mil undersökes:

- a. Oljeståndet i växellådan (N, fig. 20). Oljan skall stå upp till kanten av förskruvningen. Fyll vid behov på med växellådsolja SAE 80.

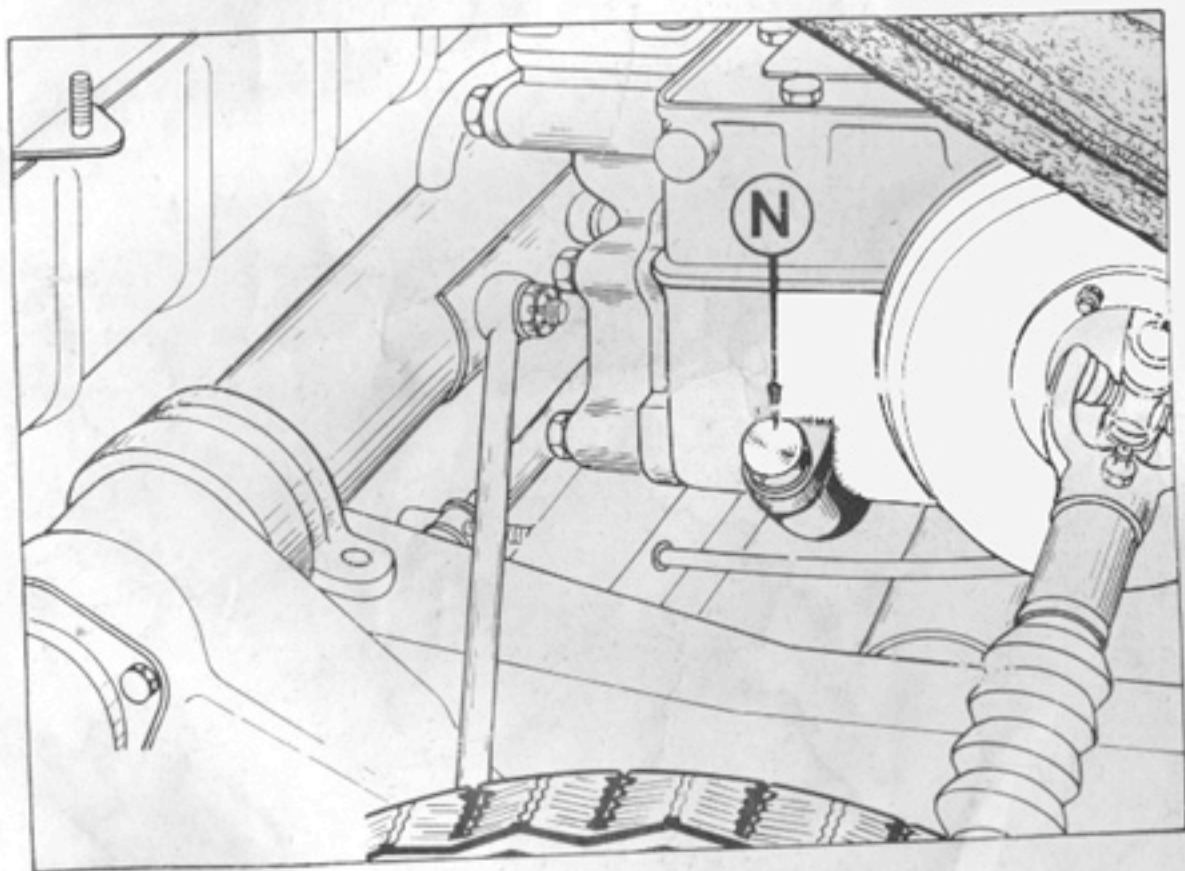


Fig. 20. PÅFYLLNINGSPLOGG FÖR VÄXELLÅDAN.

- b. Urluftningsventilen (1, fig. 16). — Denna kontroll skall utföras av Citroën-representant.

2. Efter ung. 1800 mil bör Ni låta en Citroën-representant
  - a. smörja kopplingswiren och hastighetsmätarkabeln,
  - b. smörja länksystemet och axlar till vindrutetorkararmar,
  - c. tömma växellådan (VB, fig. 15) och fylla i 1 liter (noggrant mått) ny växellådsolja SAE 80 (fig. 20).

### **Tvättning och rengöring**

kräver inga speciella försiktighetsmått. Borsta dock av suffletten ordentligt före tvättning.

Suffletten skall tvättas med vanligt vatten. Använd inte bensin eller tvällösningar, vilka kan förstöra impregneringen i förtid.

Gummimattan fram kan uttagas för rengöring, om gaspedalen först lossas. Denna sitter fast i överänden med hjälp av en gummi-klack, som griper om kulan på gasreglagestången, och lossar genast, om man drar i dess överände.



# Kaross

## Justering av framsätet

sker genom att man fäller det framåt mot ratten, varefter krokarna i ramens nederkant kunna hakas ur och flyttas till ett annat hål, som ger bättre körställning. Fig. 21.

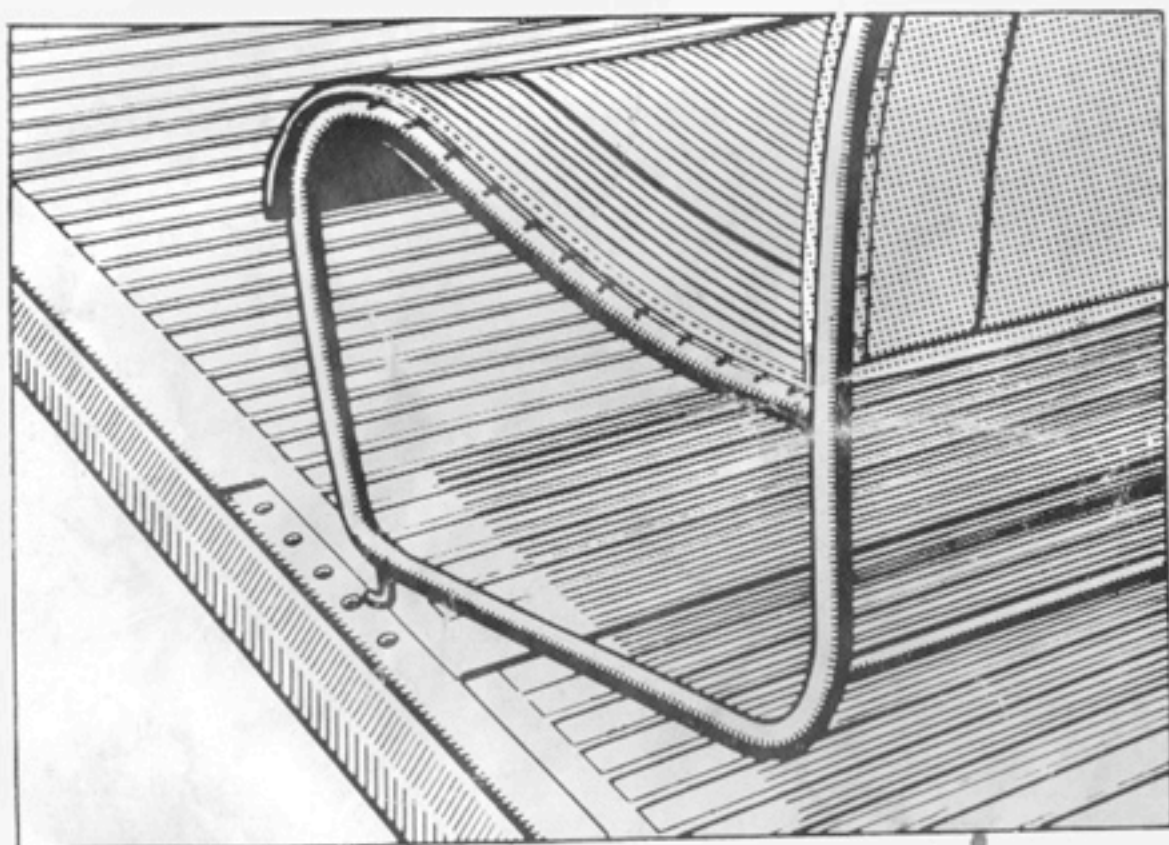


Fig. 21. JUSTERING AV FRAMSÄTET.

Om man vill få fullt utbyte av den mjuka fjädringen hos Citroën 425, så bör man inte kläda över sätena, åtminstone inte med alltför grovt tyg, som spännes stramt. Innan Ni beslutar Er för att kläda över sätena, gör ett försök med att bara lägga på tyget.

## Borttagning av baksätet

sker genom att lossa haken baktill (fig. 22), varefter sätet fälls framåt och bottenhakarna kunna lösgöras.

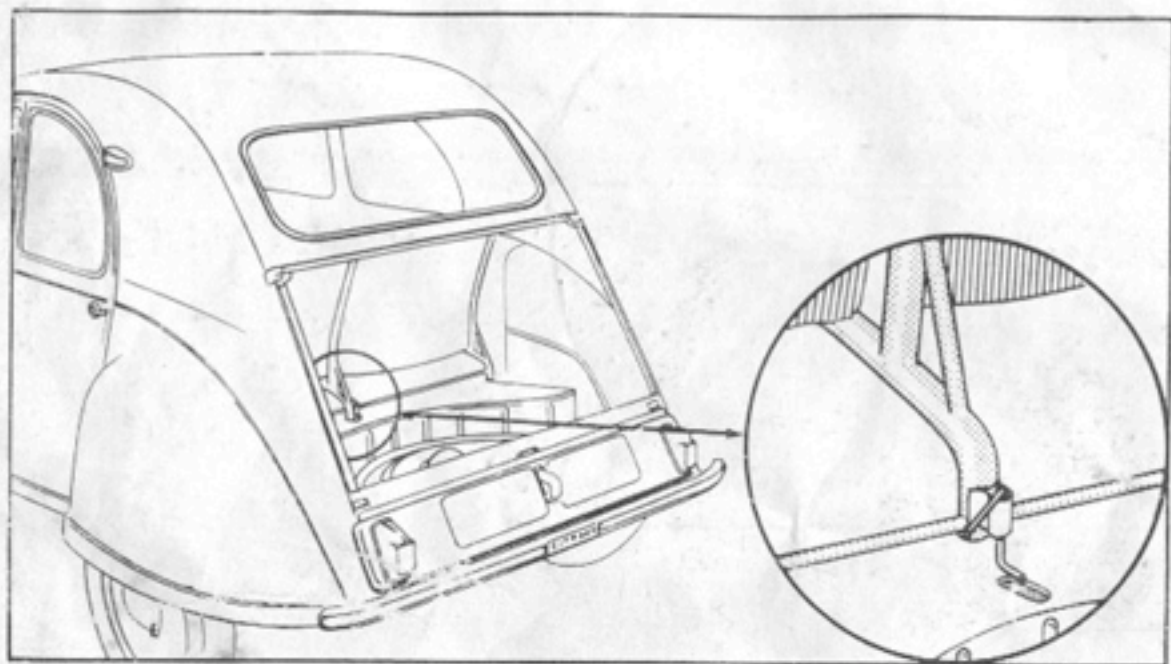


Fig. 22. BORTTAGNING AV BAKSÄTET.

## Värme (Fig. 23)

Två intag släpper in varmluft vid förarens och den främre passagerarens fötter.

Spaken 4 reglerar värmen vid föraren.

Spaken 5 reglerar värmen vid passageraren.

Dra spakarna mot Er för att öppna värmen och från Er för att stänga av den.

## Defroster (Fig. 23)

För att avlägsna is på vindrutan kan Ni med spaken 6 reglera varmluften vid förarsätet mellan värmeintaget och defrosteröppningen vid vindrutans nedre kant.

När reglaget dras nedåt erhålls endast värme. När det dras uppåt riktas all varmluft upp genom defrosteröppningen. Mittläget ger en jämn fördelning mellan värme och defroster.

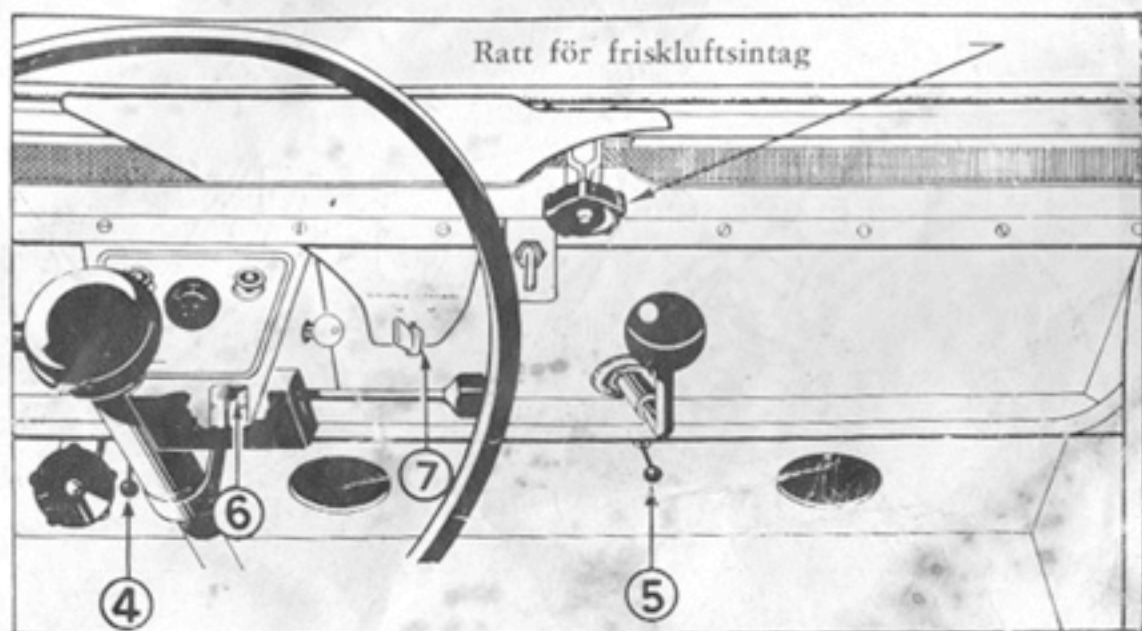


Fig. 23. VÄRME OCH VENTILATION.

Om vindrutan vid stark kyla täcks med frost kan man koncentrera defrostervärmen till fältet framför föraren genom att skjuta reglaget 6 uppåt och vrida vredet 7 åt vänster.

## Ventilation

Öppna friskluftsintaget under vindrutan mer eller mindre genom att vrida ratten (fig. 23) medsols. Det är ofta behagligt med ventilation även då värmen är påkopplad.

Vid hög innertemperatur får Ni ökad friskluftstillförsel genom att öppna fönstren på glänt utan att vika upp dem helt och låsa dem i fästhaken. De hålls automatiskt halvöppna av luftdraget.

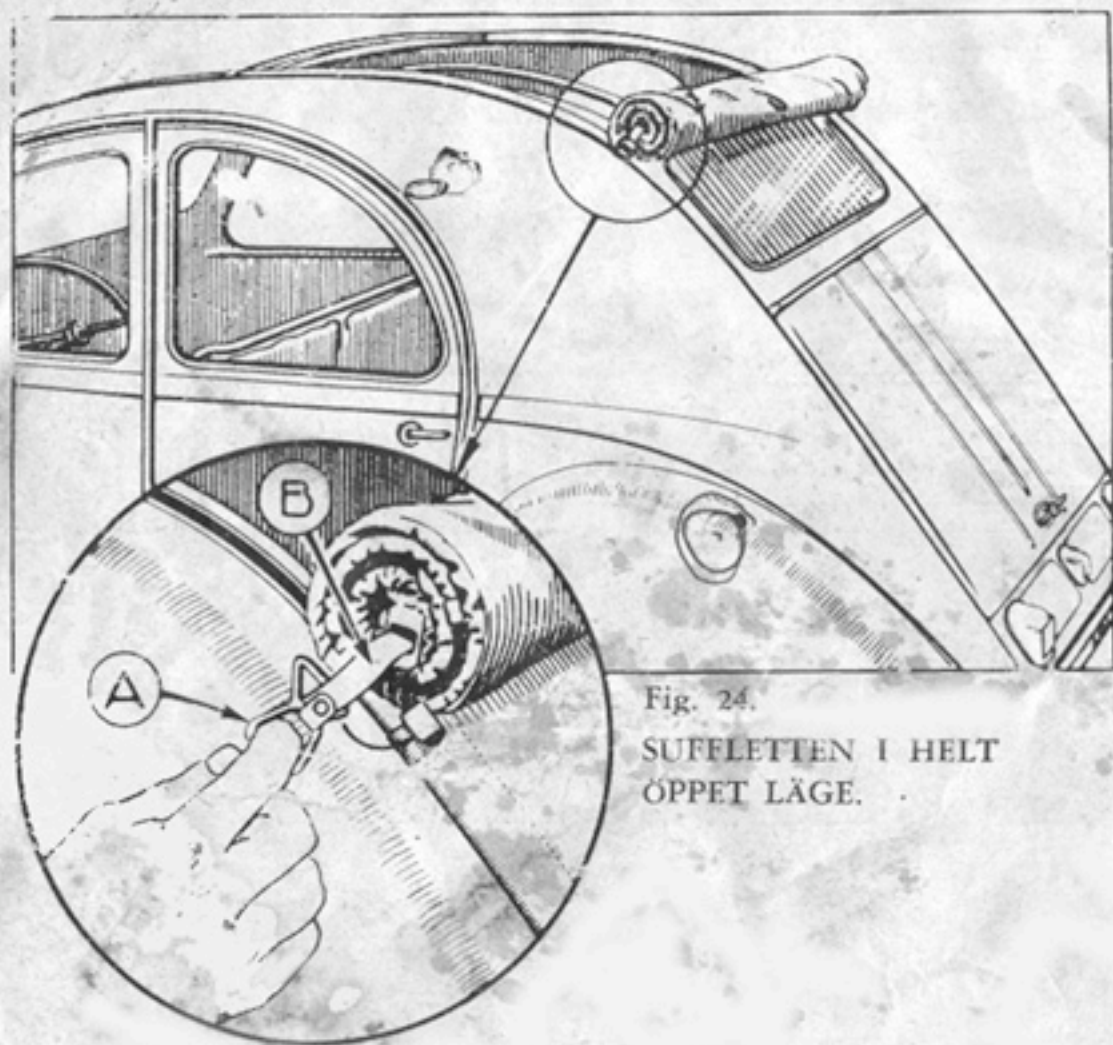


Fig. 24.

SUFFLETTEN I HELT  
ÖPPET LÄGE.

### Suffletten

Suffletten kan öppnas antingen till mittstolpen eller ända till bakfönstret. (Fig. 24.)

För att lösgöra suffletten drar man i öglan A på ena sidan, så att bandet B kommer ut, och drar sedan i detta, så att låsningen släpper. Förfar på samma sätt på andra sidan och rulla sedan ihop suffletten till önskad längd samt haka fast vid krokarna utmed karosskanten.