



2 CV

**évolution
technique**

Relations Publiques Citroën

2 CV

Elle a l'air d'une petite fille quand, pleine d'agilité, elle fait l'école buissonnière et passe là où les autres ne peuvent aller, quand elle barbote dans la boue, quand elle saute les fossés, quand elle gambade sur les chemins à trous et à bosses.

Elle a l'air d'une femme parce qu'elle est toujours à la page, qu'elle affirme une forte personnalité mais sait rester simple, qu'elle est débrouillarde et sait tout faire de ses quatre roues, qu'elle aime les voyages, même les plus lointains.

Elle a l'air d'une aïeule par sa sagesse proverbiale, sa gentillesse, son sens de l'humour et de l'économie, sa sobriété et sa résistance...

La 2 CV a tous les âges parce qu'elle n'en a jamais eu aucun.

Mais elle n'a pu se placer ainsi hors du temps que parce qu'elle a évolué avec lui et que ses attraits ont été sans cesse affinés.

Le secret de la 2 CV est dans son évolution technique.

The first of the papers in this volume is a study of the
development of the English language in the
Middle Ages. It is a very interesting and
valuable contribution to the history of the
English language.

The second paper is a study of the
development of the English language in the
Early Modern period. It is a very
interesting and valuable contribution to
the history of the English language.

The third paper is a study of the
development of the English language in the
18th century. It is a very interesting
and valuable contribution to the history
of the English language.

The fourth paper is a study of the
development of the English language in the
19th century. It is a very interesting
and valuable contribution to the history
of the English language.

SOMMAIRE

	PAGES
MODELES	
1949	12 - 15
1951	16 - 17
1953	18
1955	19 - 22
1956	23
1957	24
1958	25 - 28
1959	29
1960	30
1961	31 - 32
1962	33 - 34
1963	35 - 40
1964	41
1965	42 - 44
1966	45 - 47
1967	48 - 49
1968	50 - 52
1969	53
1970	54 - 59
1971	60
1972	61 - 62
1973	63
1974	64
1975	65
1976	66 - 67
1977	68
1978	69 - 70 - 71
1979	72
1980	73
La 2 CV, les voyages, le sport	74 - 75 - 76

ATTENTION AUX DATES

EXEMPLE :

« Année modèle 1960 » veut dire : « véhicule construit entre début SEPTEMBRE 1959 et fin JUILLET 1960 ».

PRINCIPALES EVOLUTIONS

Année Modèle	Type	Moteur - Embrayage Boîte de vitesses - Transmission	Suspension - Freinage Direction - Pneumatiques	Equipement électrique
1949	2 CV A	375 cm ³ Rapport volumétrique : 6,2 9 ch. SAE à 3500 tr/mn	4 amortisseurs à friction 4 batteurs à inertie 125-400 avec chambre à air	Batterie 6 V - 50 Ah Dynamo 6V 1 Feu AR - 1 stop AR
1953				
1955		425 cm ³ Rapport volumétrique : 6,2 12 ch. SAE à 3500 tr/mn Embrayage centrifuge		Feux clignotants Feux AR Feux de position
1956		Rapport volumétrique : 7		
1957	2 CV AZL			
1958	2 CV 4x4	2 ensembles moteur BV un à l'AV, l'autre à l'AR		
1960			Roues de 380 Pneumatiques 135 - 380	
1961		Embrayage centrifuge, sur option (arrêt 375 cm ³)		
1962		Rapport volumétrique : 7 13,5 ch SAE à 4000 tr/mn		
1963		18 ch. SAE à 5000 tr/mn		
1964			Pneumatiques à chambre incorporée	
1965				
1966		Transmissions homocinétiques	Amortisseurs hydrauliques à l'AR	
1967				
1970	2 CV 4	435 cm ³ Puissance fiscale 2 CV Rapport volumétrique : 8,5 26 ch. SAE à 6750 tr/mn		Batterie 12 V - 25 Ah Alternateur 390 W
1970	2 CV 6	602 cm ³ Puissance fiscale 3 CV Rapport volumétrique : 8,5 33 ch. SAE à 7000 tr/mn		
1971			Suppression des batteurs à inertie à l'AR	
1972				
1973		AZU - Augmentation Cylindrée 435 pour 425 cm ³	AZU : Pédalier de frein suspendu	
1974				Régulateur tension fixé sur batterie
1975				Phares rectangulaires
1976	2 CV Spécial 2 CV Spot		Tous types suppression frotteurs et batteurs AV.	
1977		Vis de richesse carburateur : inviolable	2 CV 4 - 2 CV spécial adoucissement direction	
1978	Acadiane			
1979	Arrêt 2 CV 4	Gain de puissance : 29 ch DIN à 5750 tr/mn		
1980	2 CV 6 Club	Réservoir essence en plastique		

Carrosserie - Couleurs	Aménagement intérieur	Poids - Performances
Serrures de portières sans condamnation Gris métallisé Roues couleur aluminium	Pas de clé de contact Tissus gris mat Volant noir	Poids : 510 kg Vitesse maximum : 65 km/h Consommation 4 à 5 l aux 100 km/h
Serrures de portières avec condamnation Gris plus foncé - Roues jaunes	Clé de contact	
	Tissu écossais bleu Volant gris clair	Vitesse maximum : 70 km/h Consommation 5 l aux 100 km
Roues, volant, pare-chocs, armatures de sièges de couleur gris clair Grande lunette arrière	Dégivreur	
Porte de malle		Vitesse maximum : 100 km/h Consommation 9 l aux 100 km
Nouveau capot à 5 nervures		
		Vitesse maximum : 85 km/h
	Essuie-glace électrique Nouvelle planche de bord Jauge d'essence électrique	Vitesse maximum : 95 km/h
Les portières AV et AR s'ouvrent d'arrière en avant		
Glaces de custodes		
Nouvelles poignées de portières		
		Poids : 560 kg Vitesse maximum : 102 km/h Consommation : 5,4 l
		Poids : 560 kg Vitesse maximum : 110 km/h Consommation : 6,1 l au 100 km
	Ceintures de sécurité AV : 3ème point d'ancrage	
Tous types : Serrures anti-burst		
Pares-chocs AR plus larges avec bande caoutchouc de protection		
2 CV spécial : suppression des glaces de custode	Fixation centrale des ceintures de sécurité sur brins rigides	
	Ceintures de sécurité à enrouleur	
	Ceintures de sécurité ventrales aux places arrières	
	Voyant de pression huile sur tableau de bord	

2 CV

QUATRE ROUES SOUS UN PARAPLUIE

L'histoire de la 2 CV commence en 1936. C'est alors que son étude est entreprise, celle du «minimum automobile français».

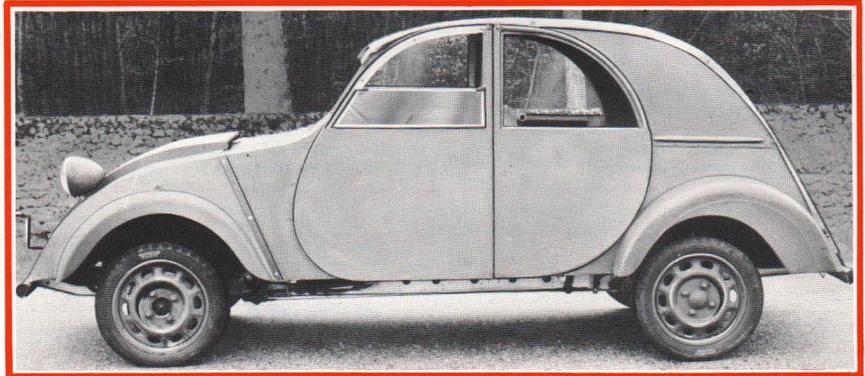
Le cahier des charges est simple. Le Directeur Général de l'époque, Pierre Boulanger, le résume ainsi : «Quatre roues sous un parapluie». Un véhicule économique et sûr, capable de transporter quatre personnes et 50 kg de bagages à 50 km/h dans le maximum de confort.

Élément de ce confort : la suspension. Elle sera particulièrement soignée : qu'on place un panier d'œufs dans la voiture et que pas un ne casse après la traversée d'un champ labouré.

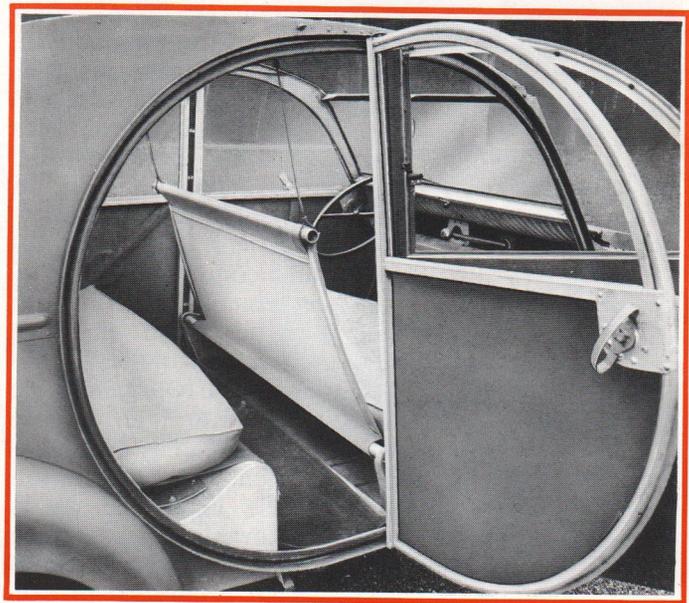
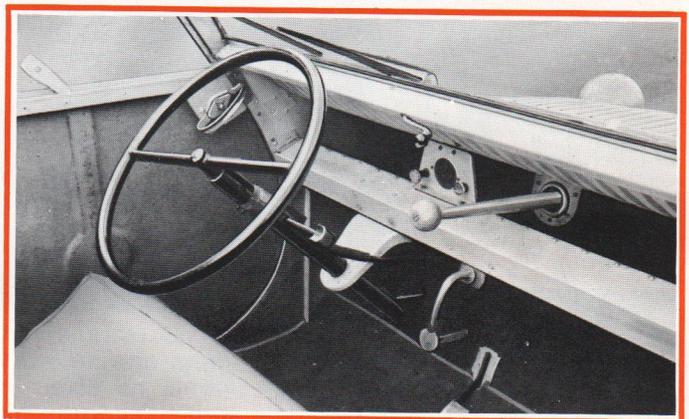
Autre élément du confort, l'habitabilité, soumise au test du P.D.G. : Pierre Boulanger essaie lui-même les maquettes de carrosserie grandeur nature. Il monte dans chacune, son chapeau sur la tête. Si le chapeau tombe, le projet aussi.

250 PROTOTYPES

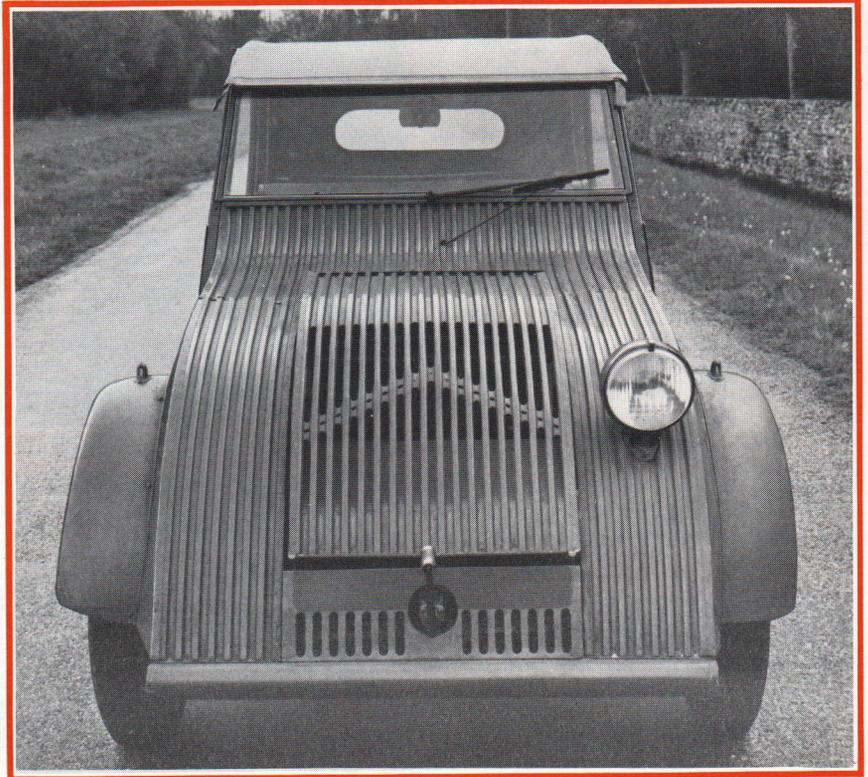
En mai 1939, trois ans plus tard, 250 prototypes sont prêts, à l'usine de Levallois, pour un salon de l'Auto qui n'aura jamais lieu. C'est la guerre. Tous les prototypes sont détruits volontairement. Sauf un, dont nous vous présentons les photographies :



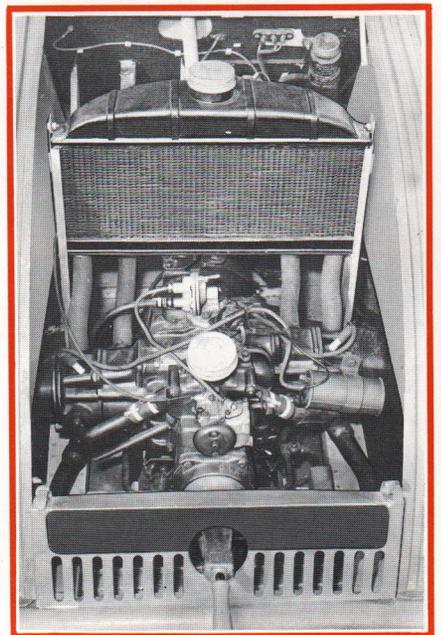
2
VO

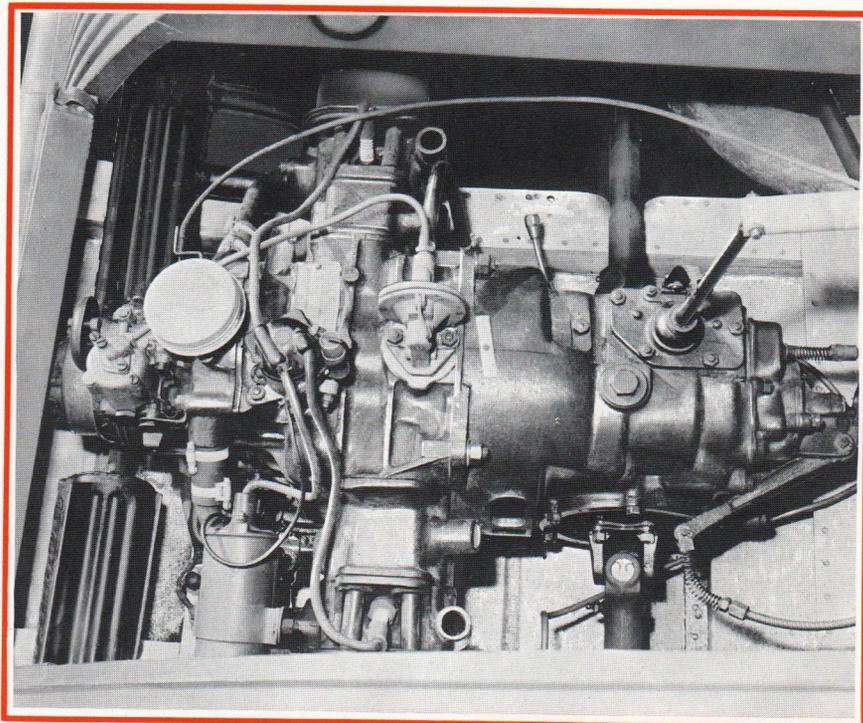


2 CV



La 2 CV 1939 (ou plutôt 1938 car les premières furent construites à cette date) est en alliage léger (duralinox), sauf les ailes en tôle. La ligne générale est déjà celle des 2 CV qui circuleront plus tard par milliers. Toit en toile, découvrable depuis le haut du pare-brise jusqu'à la plaque minéralogique arrière. Quatre portes à ouverture commandée de l'intérieur seulement, vitre en mica en deux parties. Capot en tôle à ondulations rectangulaires. Il n'y a qu'un seul phare, à gauche (le Code de la route n'en impose pas encore deux). Pas de clignotant : on tend le bras (raison pour laquelle la moitié de la vitre est relevable). Essuie-glace à commande manuelle (à balai



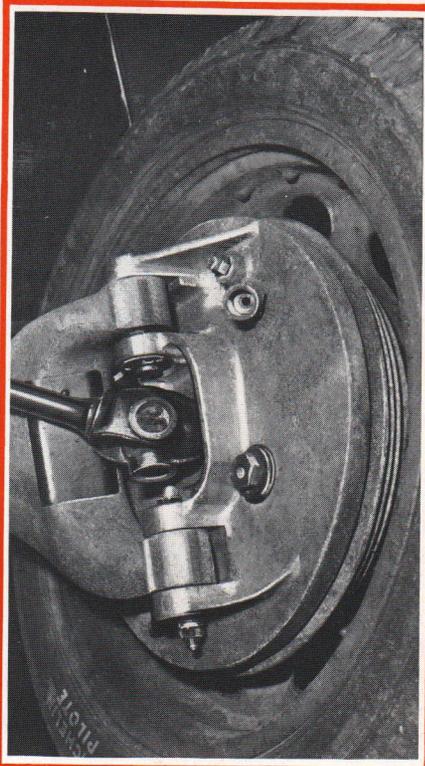


unique mais à parcours ellipsoïdal afin de balayer pratiquement toute la surface du pare-brise). Sièges hamac suspendus sur une armature inférieure rigide en aluminium et une barre mobile de dossier attachée à la traverse supérieure de caisse.

FICELLE OU MANIVELLE ?

Comme on voit, l'accent est mis sur l'économie et les solutions d'ingéniosité ne manquent pas (on avait même étudié un moment une carrosserie entièrement en étoffe sur un squelette en aluminium).

Le moteur de 375 cm³ développe une puissance de 8 ch (c'est un deux cylindres à plat à refroidissement à eau) et n'a pas de démarreur : il se lance à la manivelle (à demeure en position haute, à l'avant de la voiture). On avait essayé un lanceur à ficelle, comme pour une tondeuse à gazon, mais plusieurs secrétaires



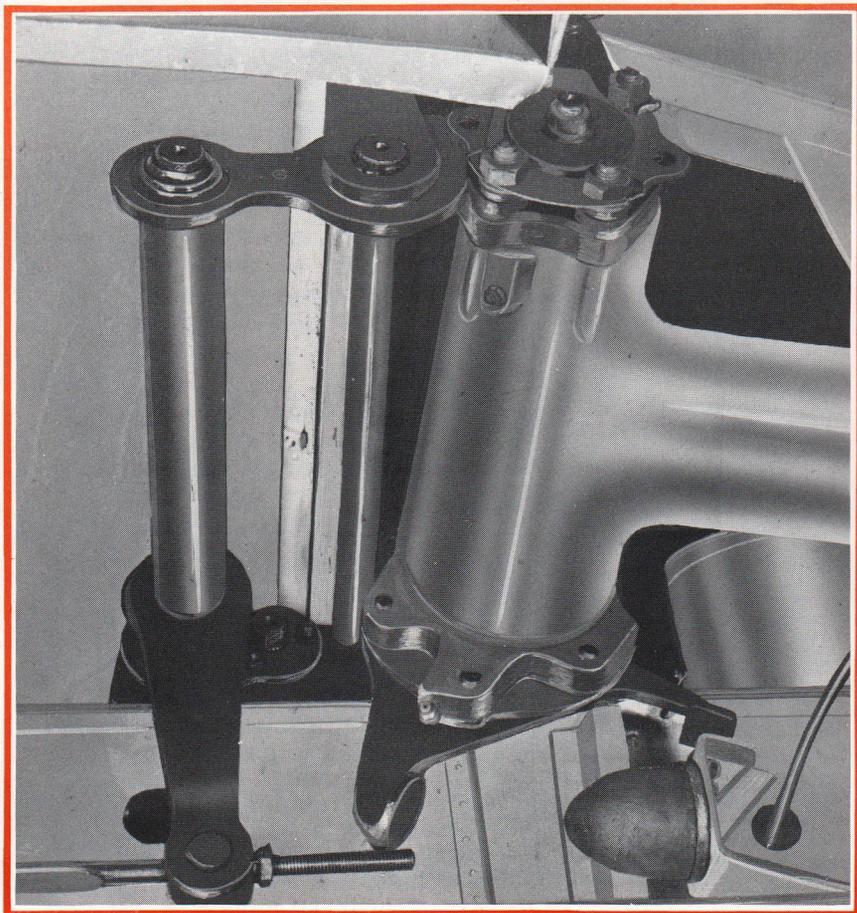
2 CV

du Bureau d'Etudes s'y étaient cassé les ongles et l'on avait abandonné ce système peu commode aux mains féminines.

Allumage classique, petite dynamo montée sans courroie en bout de vilebrequin. Boîte à trois vitesses et marche arrière à commande directe. Direction à crémaillère. Frein hydraulique à l'avant (dans les roues), frein mécanique à commande à main à l'arrière.

Un soin tout particulier est accordé à la suspension : le châssis en duralinox est relié aux roues Michelin «Pilote» à basse pression par des bras indépendants en magnésium, barres de torsion protégées par carénage sous le siège arrière (trois barres et une de surcharge de chaque côté soit huit en tout), aucun élément d'amortissement mais anticabreurs (blocage de la suspension au freinage par verrouillage hydraulique)

Telle qu'elle est, la 2 CV 1938 roule à 50 km/heure avec quatre personnes et 50 kg de bagages en consommant environ 5 litres aux 100 km. Les rares privilégiés qui ont pu l'essayer s'accordent à la reconnaître comme très agréable à conduire.





LA «BOMBE» DU SALON

Pendant la guerre, en secret, les études se poursuivent en prévision de jours meilleurs. La 2 CV se parachève. On lui adjoint un second phare, un démarreur, on adopte le refroidissement à air, les fameux batteurs à inertie (secret d'une adhérence stupéfiante sur les plus mauvais sols) déjà prévus en 1939 mais qui n'avaient pu être montés à l'époque.

Enfin, en 1948, la voiture fonctionnelle et populaire que Citroën prépare depuis douze ans voit le jour. A l'ouverture du Salon de Paris, le 6 octobre, Pierre Boulanger dévoile lentement la 2 CV devant le Président de la République, Vincent Auriol, et les officiels stupéfaits. 1 300 000 visiteurs défilent devant elle, étonnés, surpris, perplexes ou traumatisés. Une partie de la presse se moque, sarcastique, pourtant une revue fait l'éloge du petit véhicule et lui prédit d'emblée un brillant avenir : la Revue Automobile Suisse.

Un journaliste américain qui assiste à l'inauguration pose la question « à quoi ça sert » ? Un de ses confrères demande si Citroën fournit « l'ouvre-boîte avec » ?

Un autre compare ironiquement la voiture à une baignoire du siècle dernier. En 1950, le délai de livraison grimpe jusqu'à six ans.

ANNEE-MODELE

1949

VEHICULE NOUVEAU

Sortie du modèle 2 CV A.

Moteur :

Deux cylindres à plat opposés refroidis par air.

Alésage : 62 mm course : 62 mm cylindrée : 375 cm³.

Puissance fiscale : 2 CV.

Rapport volumétrique : 6,2.

Puissance SAE : 9 ch à 3500 tr/mn - Couple 2 m.kg à 2000 tr/mn.

Carburateur Solex 22 ZACI - Buse 16,5.

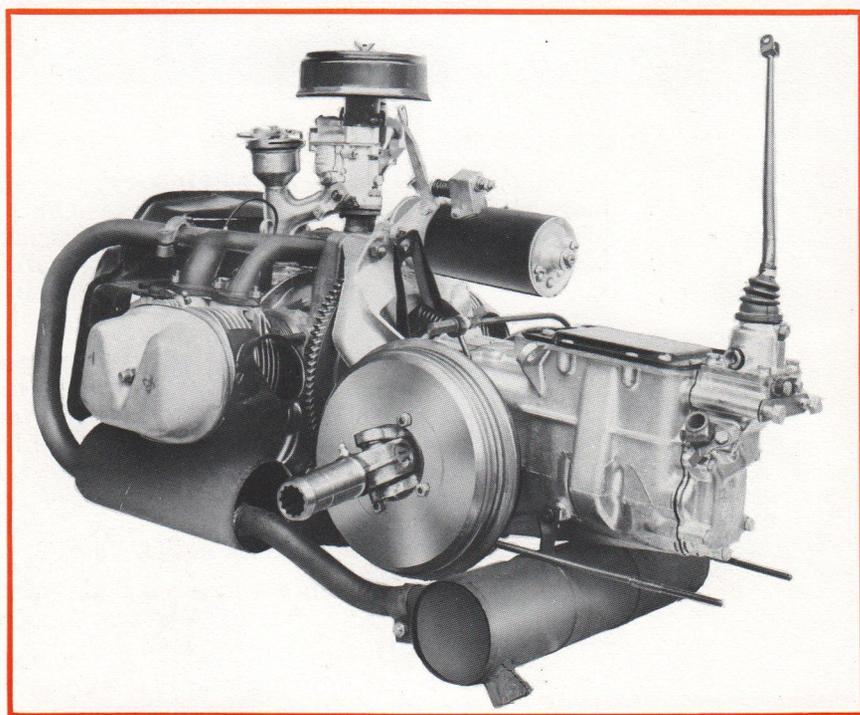
Allumeur monté en bout d'arbre à cames.

Cale en cuivre de 1 mm entre culasse et cylindre.

Pistons bombés.

Ventilateur à 8 pales.

Reniflard d'huile à clapet.



Transmission :

Embrayage à linguets, monodisque à sec.

Boîte à 4 rapports synchronisés plus marche arrière.

RAPPORTS DE LA BOÎTE DE VITESSES

1^{ère} : 6,75
2^{ème} : 3,25
3^{ème} : 1,93
4^{ème} : 1,47
M. AR : 7,25

VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x400 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,862 m.

4,3
8,9
14,8
19,6
4

COUPLE CONIQUE 8/31 0,258

Transmission par cardan simple côté roue et côté boîte de vitesses.

Roues :

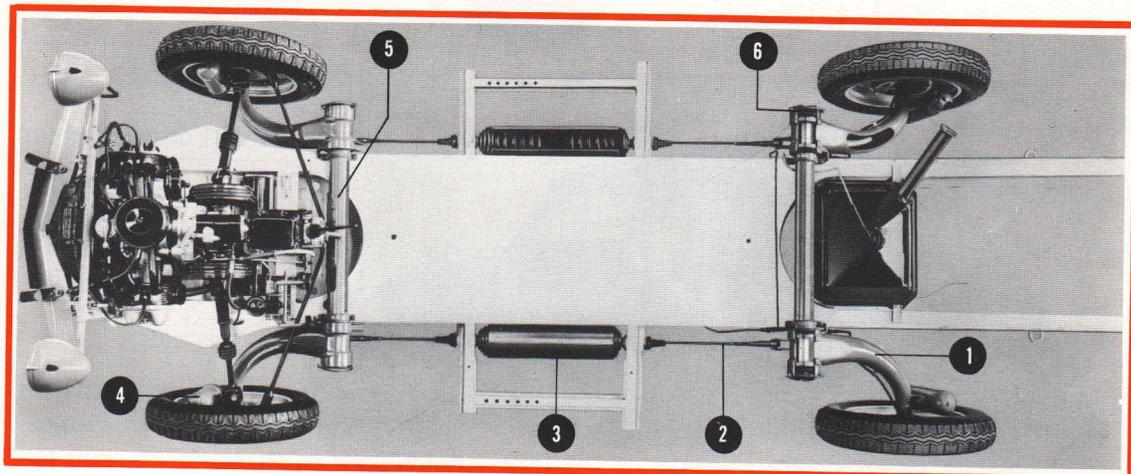
Roues de 3 pouces fixations 3 tocs.

Pneumatiques «Pilote» Michelin 125 x 400 avec chambre à air.

Suspension :

A quatre roues indépendantes à interaction entre les roues avant et les roues arrière. Chaque bras de suspension est relié par levier et tirant à un ressort hélicoïdal placé dans un pot de suspension disposé longitudinalement par rapport au châssis.

1 batteur à inertie par roue. Amortissement réalisé par 4 frotteurs (1 par roue).



- 1 Bras de suspension
- 2 Tirant
- 3 Pot de suspension

- 4 Batteur à inertie
- 5 Traverse d'essieu avant
- 6 Frotteur

ANNEE-MODELE

1949 (suite)

Freinage :

A tambour sur les 4 roues.

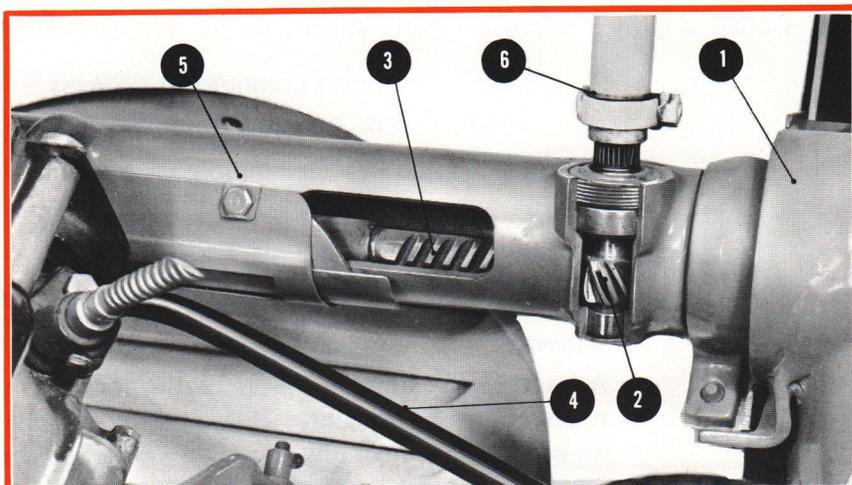
Ø tambour AV : 200 mm AR : 180 mm.

Frein de stationnement sur les roues AV.

Direction :

Direction à crémaillère logée dans le tube essieu AV.

Rapport de démultiplication : 1/14 Diamètre de braquage 10,50 mètres.



1 Bras de suspension avant gauche

2 Pignon de direction

3 Crémaillère

4 Barre d'accouplement de direction

5 Traverse d'essieu avant

6 Tube de direction

Electricité :

Batterie 6 volts - 50 Ah - Dynamo 6 V montée en bout du vilebrequin.

Dimensions :

Empattement : 2,40 m Voie AV : 1,26 m Voie AR : 1,26 m

Longueur : 3,78 m Largeur : 1,48 m Hauteur : 1,60 m

Capacités - Poids :

Réservoir d'essence : 20 litres Huile système de freinage : 0,5 litre

Huile moteur : 2 litres Poids à vide : 495 kg (avec 5 l. d'essence)

Huile boîte de vitesses : 1 litre Poids total en charge : 800 kg.

Performances :

Vitesse maximum : 65 km/h Consommation 4 à 5 l. aux 100 km.

Carrosserie :

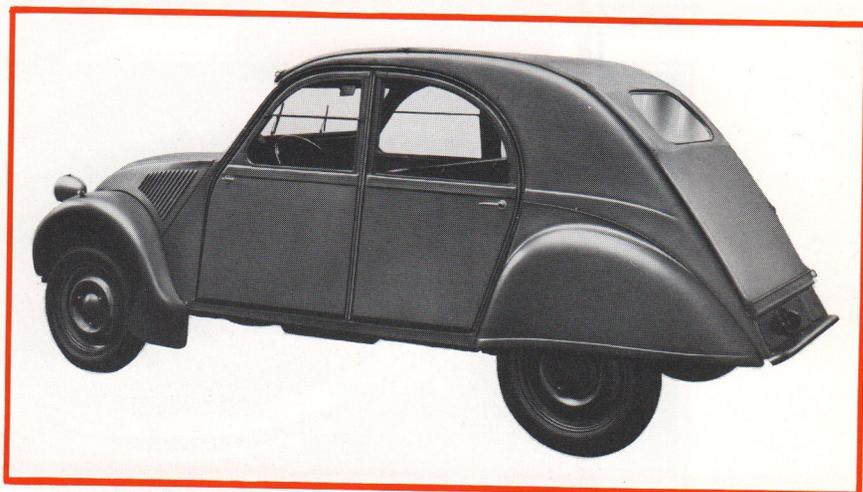
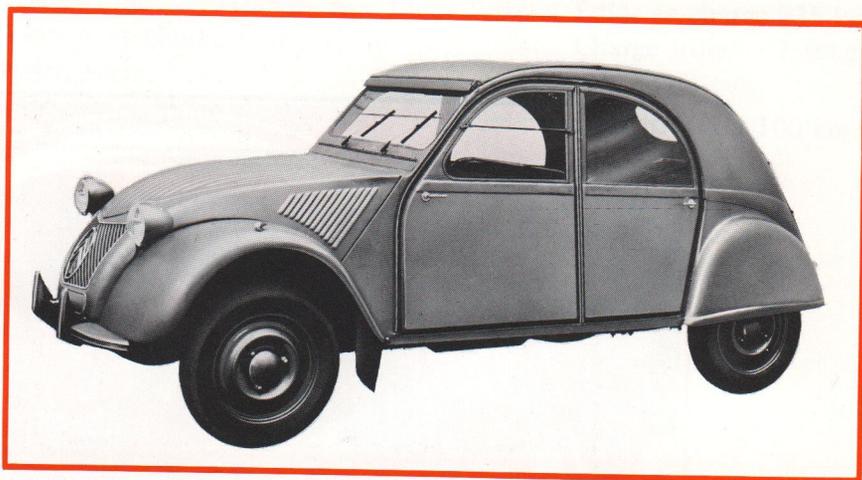
Capot avec soudures latérales – Deux compas de maintien
Pas de clignotants – 1 Feu arrière – 1 STOP arrière.
Verrouillage du capot par poignée coulissante et non tournante.
Motif Calandre dans un ovale – serrures de portières sans condamnation.

Aménagement intérieur :

Verrouillage des glaces par poignées rectangulaires épaisses.
Volant noir - pas de clé de contact - 1 bouton sur le tableau de bord
Tissu gris mat sans rayure.

Couleurs :

Gris métallisé – Roues couleur aluminium.



ANNEE-MODELE

1951

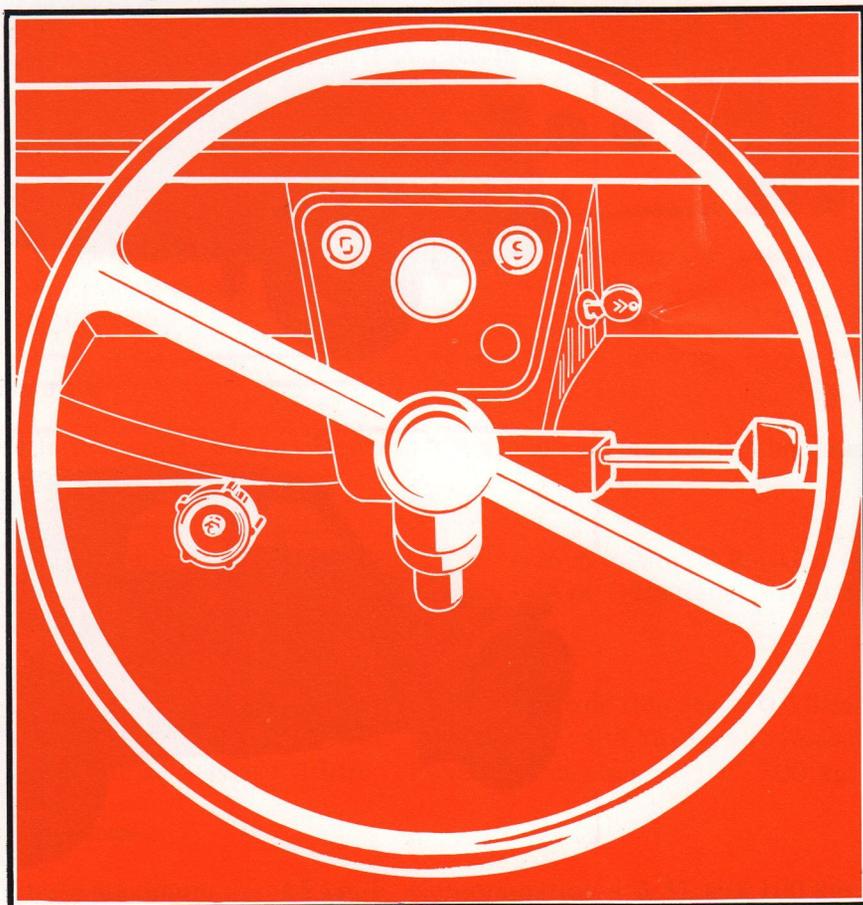
DECEMBRE 1950

CARROSSERIE :

Serrures de portières avec condamnation (clé de contact et de serrure porte avant gauche commune).

**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

Clé de contact à droite du tableau de bord.



MARS 1951

VEHICULE
NOUVEAU

Fourgonnette AU

La fourgonnette 2 CV (type AU) diffère de la berline (type A) par les points suivants :

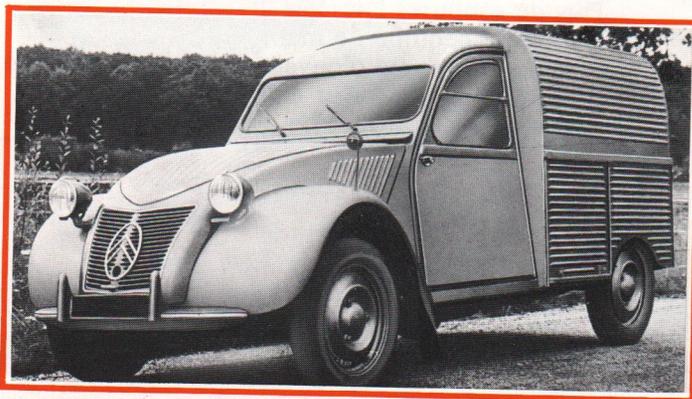
- La boîte de vitesses a un couple conique de 7 x 31 au lieu de 8 x 31
- Le pignon de compteur a 18 dents.
- L'essieu arrière est fixé sur le châssis avec interposition d'une cale de 10 mm.
- Le réservoir d'essence (20 l.) est placé sur le côté droit du véhicule.
- Les pneumatiques sont des Michelin «Pilote» 135 x 400.
- Roue de secours placée sur le côté gauche du véhicule.

Dimensions - Poids :

Empattement : 2,40 m Voie AV : 1,26 m Voie AR : 1,26 m
Longueur : 3,60 m Largeur : 1,50 m Hauteur : 1,70 m
Poids à vide : 515 Kg (avec 5 litres d'essence) Poids en charge 835 kg
Volume de chargement : 1,8 m³ Charge utile 250 kg

Performances :

Vitesse maximum 60 km/h. Consommation 5 litres aux 100 km.



ANNEE-MODELE

1953

SEPTEMBRE 1952

MOTEUR : A - AU
Suppression des cales en cuivre de 1 mm entre culasse et cylindres.

OCTOBRE 1952

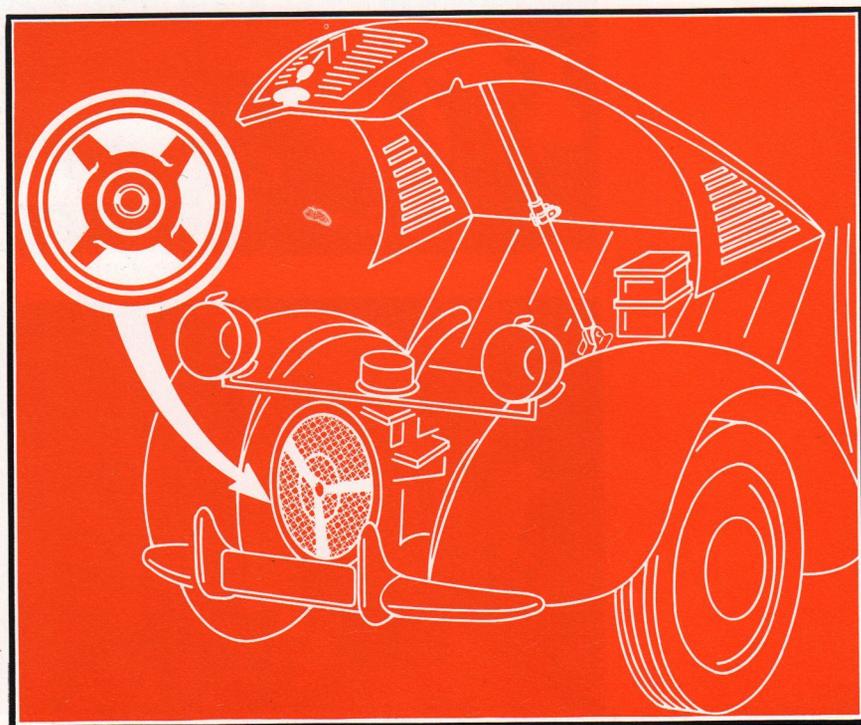
COULEURS : A - AU
Gris plus foncé verni.
Roues peintes en jaune.

JUIN 1953

MOTEUR : A - AU
Ventilateur 4 pales.

CARROSSERIE : A - AU

Plus de soudures latérales de capot.
Une seule béquille de maintien.
Poignée tournante d'ouverture de capot (depuis mai 1953).
Porte emboutie au lieu d'être soudée.



ANNEE-MODELE

1955

SEPTEMBRE 1954

VEHICULE

AZ

Sortie du modèle 425 cm³ : Berline AZ fourgonnette AZU.

Moteur :

Alésage : 66 mm Course : 62 mm Cylindrée : 425 cm³

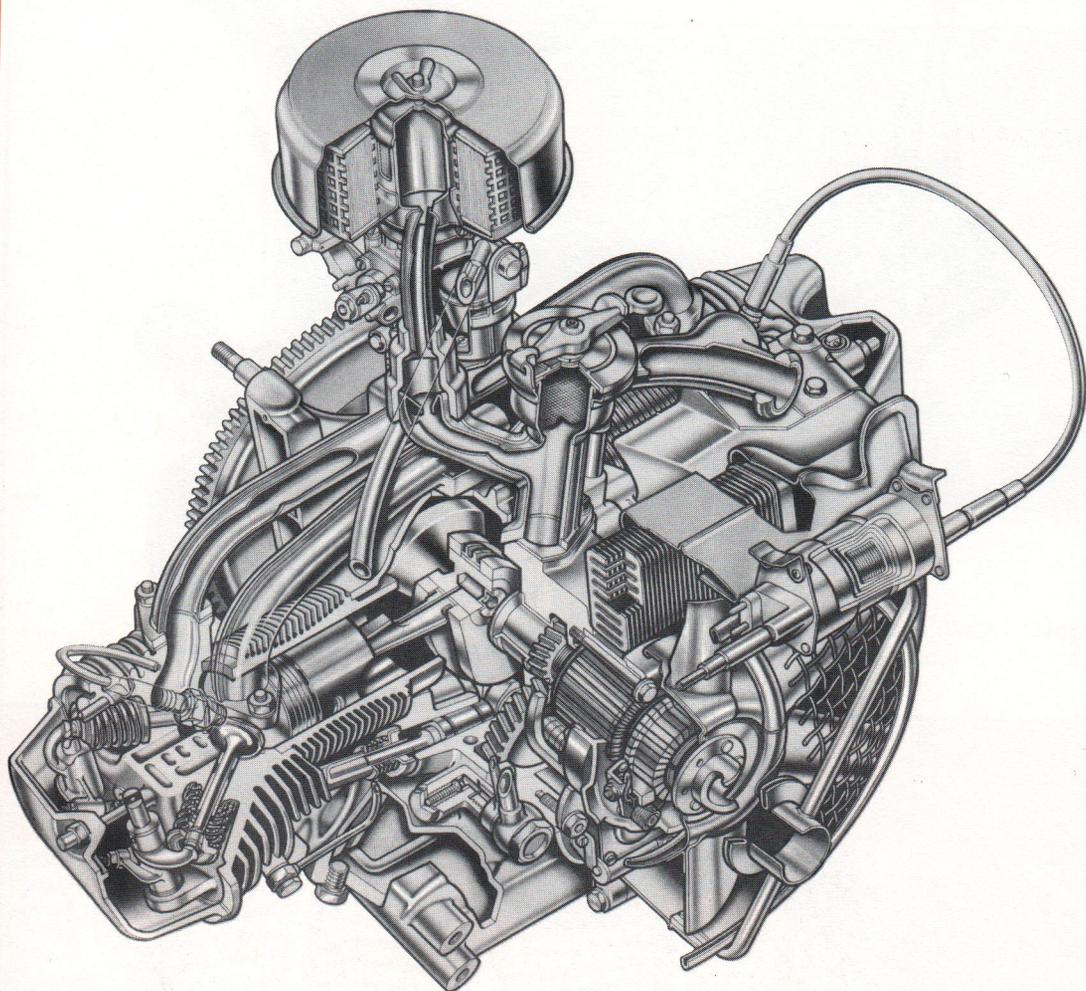
Puissance fiscale : 2 CV

Rapport volumétrique : 6,2

Puissance SAE : 12 ch à 3500 tr/mn Couple : 2,2 m.kg à 2000 tr/mn

Carburateur Solex 26 BCI – Buse de 17 avec frein de ralenti.

Pistons plats – Ventilateur à 6 pales.



ANNEE-MODELE

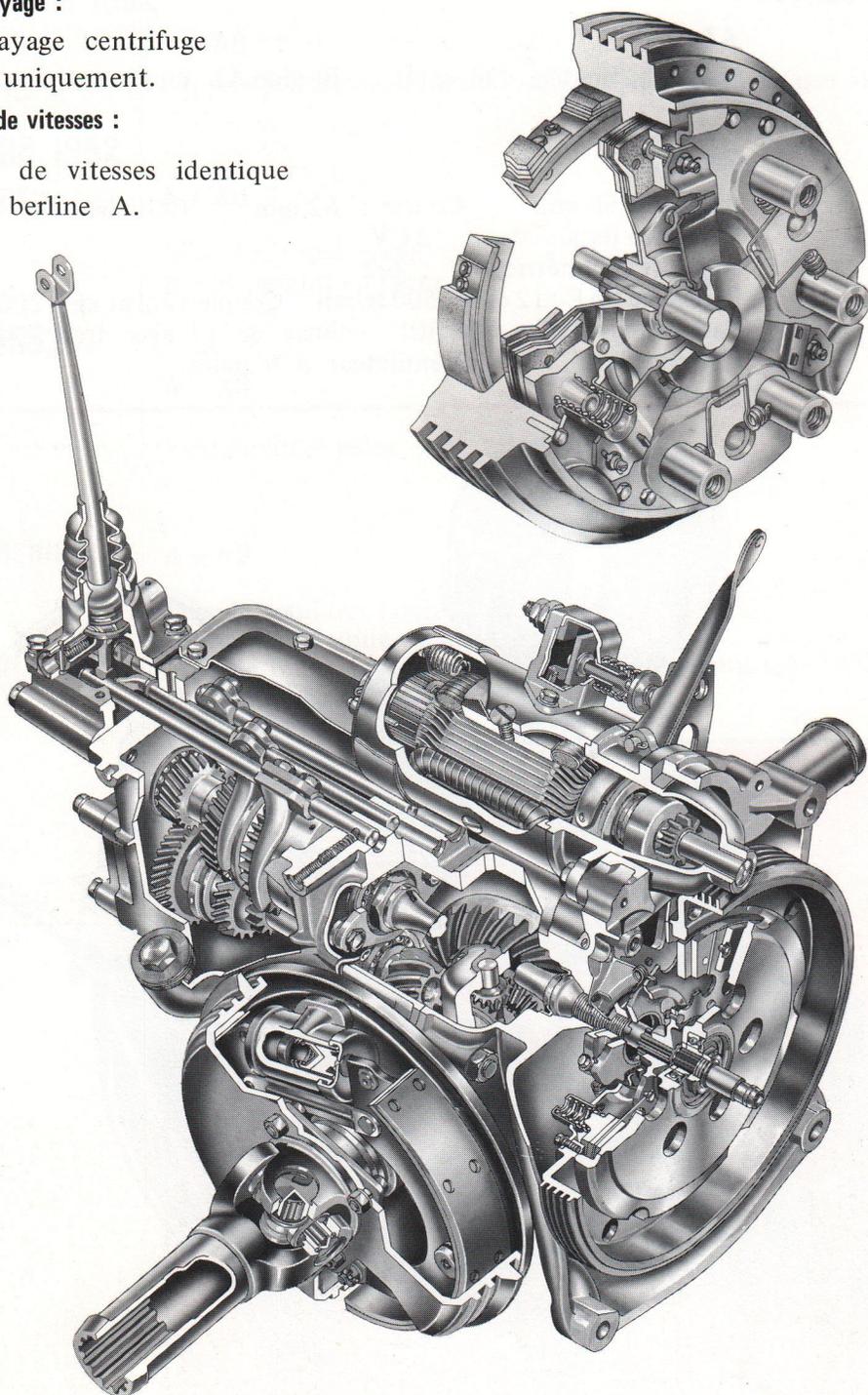
1955 (suite)

Embrayage :

Embrayage centrifuge
A Z uniquement.

Boîte de vitesses :

Boîte de vitesses identique
à la berline A.



Electricité :

Indicateurs de direction ovales commandés par un boîtier à minuterie.
Feux de position.

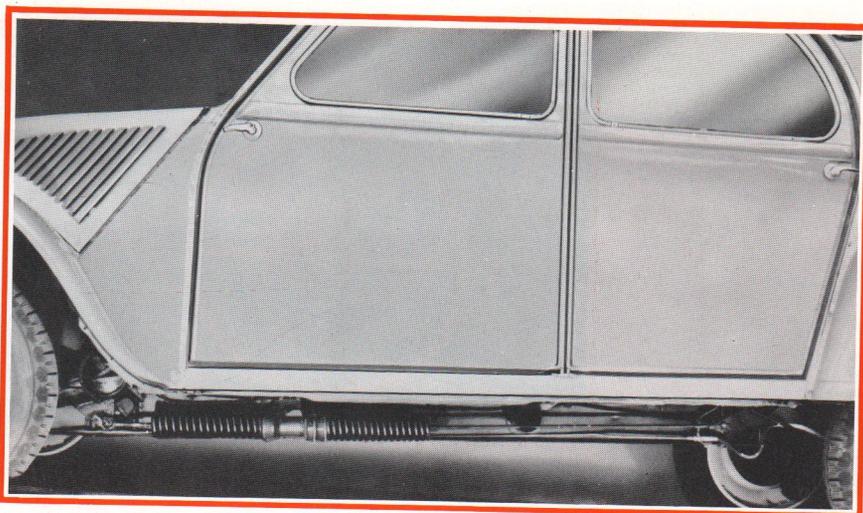
Deux lanternes arrière dont une formant STOP.

Le compteur est éclairé.

Bobine d'allumage ronde, étanche, entièrement recouverte de caoutchouc.

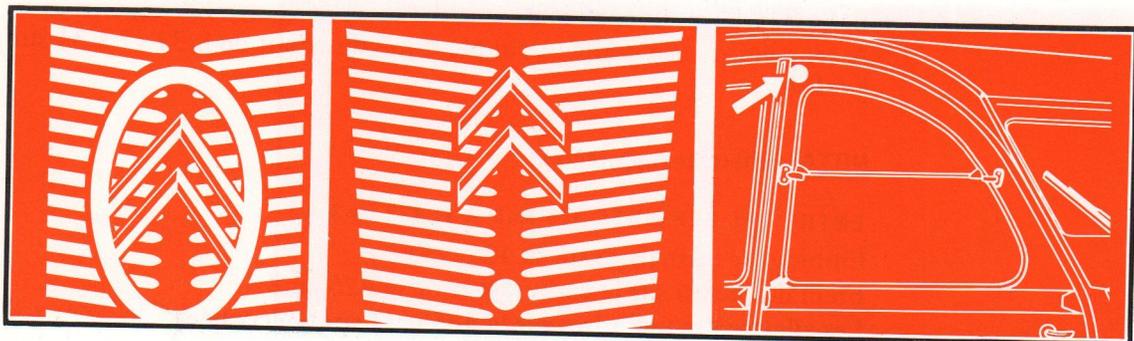
Suspension :

Une série est sortie avec ressorts de suspension apparents (travaillant à la traction) de Janvier à Avril 1955.



Carrosserie :

Motif de calandre modifié par suppression de l'ovale, tampon caoutchouc pour fixation des glaces à la position haute.



ANNEE-MODELE

1955 (suite)

Performances :

Vitesse maximum 70 km/h Consommation 5 litres aux 100 km/h .

Aménagement intérieur :

Volant gris clair.

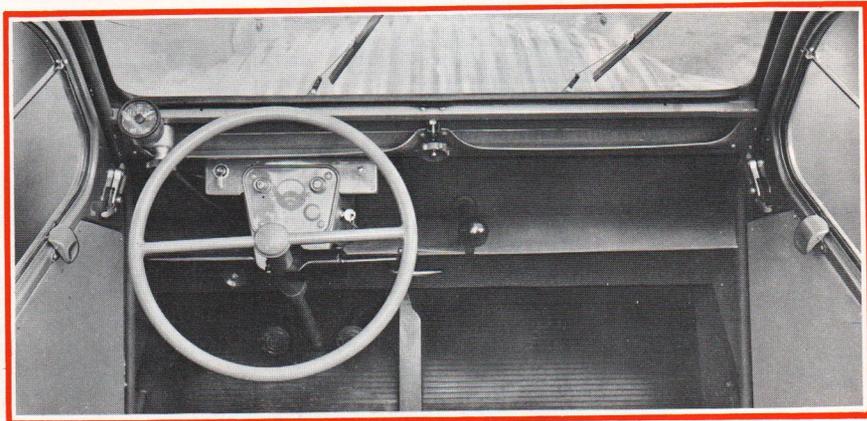
Tableau de bord surmonté d'une platine avec feux de position et clignotants.

Eclairage du compteur.

Compteur à aiguille épaisse et nouveaux chiffres.

Tissus gris fer ou fond vert foncé avec carreaux rouges et jaunes (indifféremment).

Tissu écossais à dominante bleue.



VEHICULE

Fourgonnette AZU :

Les modifications sont les mêmes que sur le véhicule AZ sauf :

- Embrayage : il n'y a pas d'embrayage centrifuge.
- Electricité : La plaque minéralogique est éclairée par une lanterne de chaque côté.
- Le STOP est indépendant.

A rappeler que le couple conique est maintenant de 8/31 (7 x 31 sur l'AU).

NOTA: Différences apparentes :

ENTRE LES BERLINES 375 cm³ A et 425 cm³ AZ

Embrayage centrifuge sur la 425 cm³.

Frein de ralenti sur le carburateur de la 425 cm³.

Les ailettes des cylindres sur la 425 cm³ sont encochées.

ANNEE-MODELE 1956

NOVEMBRE 1955

MOTEUR :

A Z - A Z U

Rapport volumétrique porté de 6,2 à 7 par la modification de la de la forme des pistons (ceux-ci sont bombés).

Carburateur 26 BCI - Buse de 15,5.

JANVIER 1956

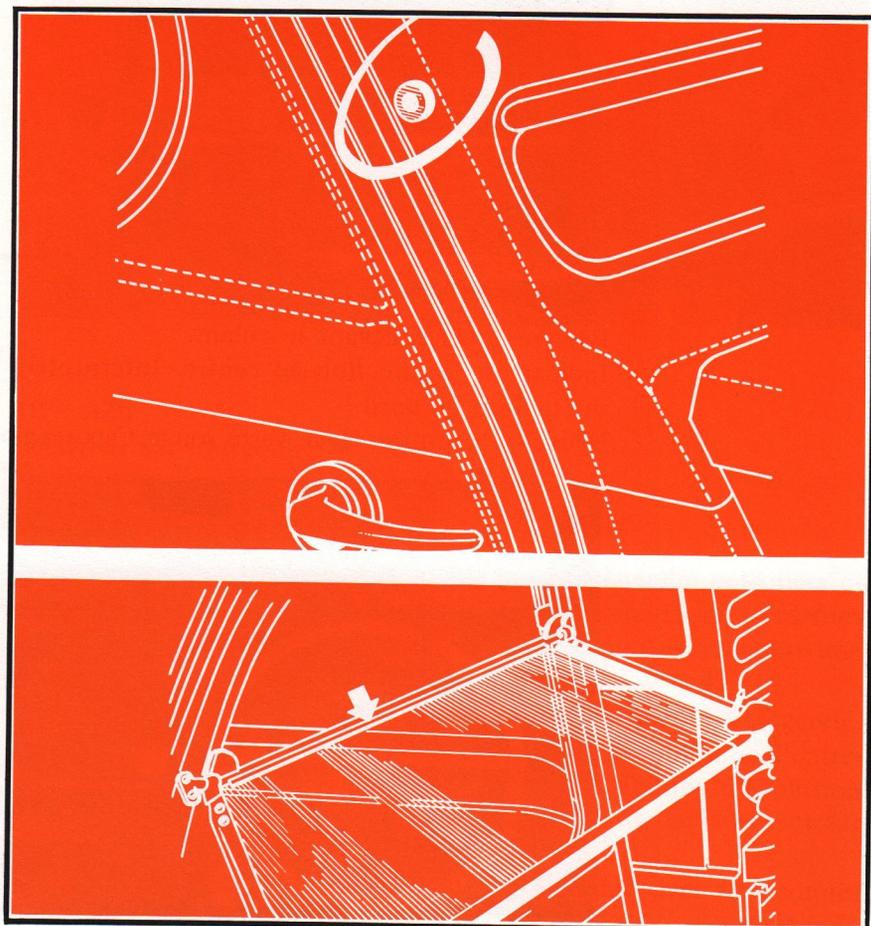
TOUS TYPES :

Tube à évacuation d'eau de chaque côté du pied d'auvent.

AVRIL 1956

TOUS TYPES :

Bague d'étanchéité collée au joint de glace avant.



ANNEE-MODELE

1957

DECEMBRE 1956

VEHICULE

Sortie du type AZL.

Mêmes caractéristiques mécaniques que le modèle AZ.

Carrosserie :

Roues, pare-chocs, volant, armature de sièges, boule de levier de changement de vitesse de couleur gris clair.

Enjoliveur de bas de caisse, capot, pare-chocs.



Lunette arrière grande glace (26 dm²).

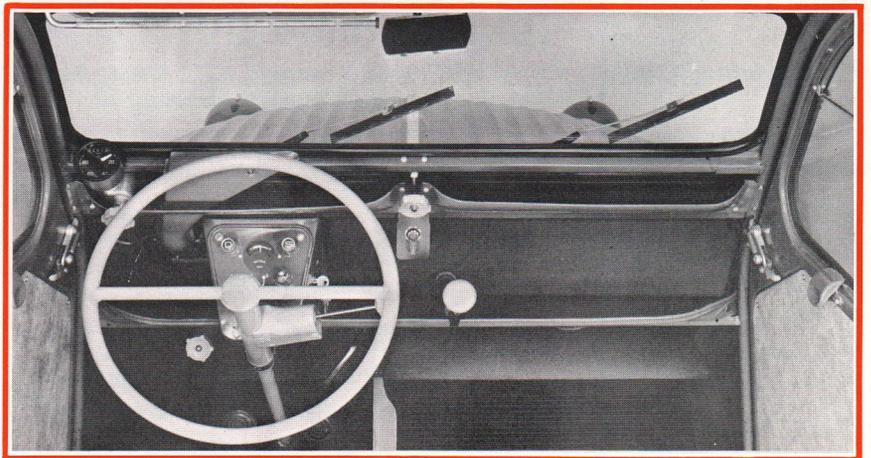
Capote en tissu synthétique.

Aménagement intérieur :

Dégivreur placé devant le volant.

Indicateur de direction au centre. Interrupteur de feux de position sur tableau de bord.

Nouvelles garnitures bleue, verte, rouge. Capotes assorties aux garnitures.



ANNEE-MODELE

1958

SEPTEMBRE 1957

VEHICULE

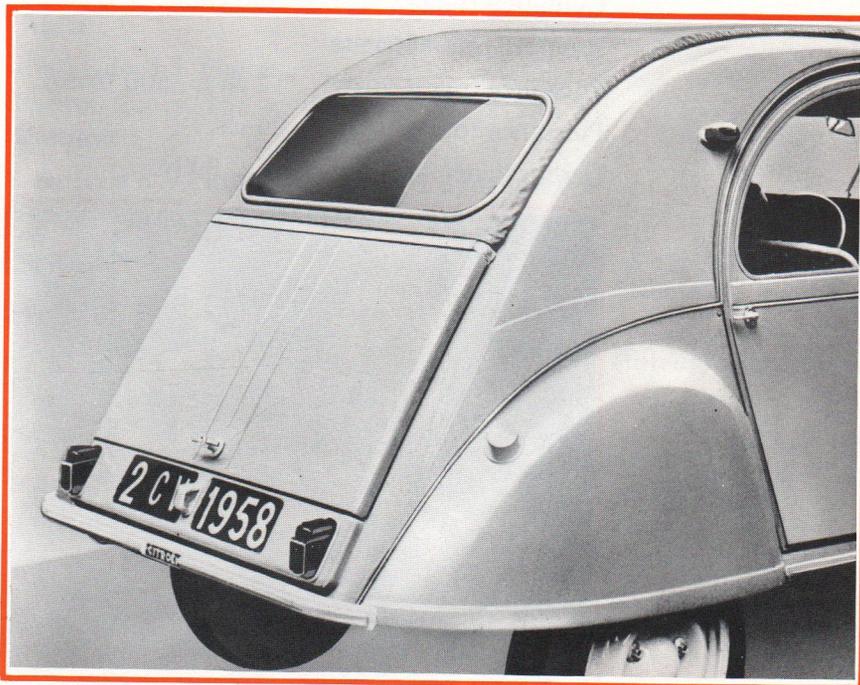
Sortie du modèle A Z L P.

Carrosserie :

Porte de malle avec fermeture à serrure.

Rabat de caoutchouc fixé sur extrémité du capot.

Nouvelle lanterne d'éclairage des plaques de police.



NOVEMBRE 1957

CARROSSERIE :

AU - AZU

Dégivreur sur fourgonnette.

MARS 1958

VEHICULE

Sortie du modèle 2 CV 4 x 4.

Les problèmes de déplacements posés par la recherche pétrolière et la prospection minière dans les terrains inconsistants ou accidentés des régions désertiques ont incité Citroën à mettre au point une voiture très légère à 4 roues motrices : la 2 CV 4 x 4.

Aux qualités depuis longtemps reconnues de la berline 2 CV, légèreté, sobriété, endurance de la mécanique, simplicité et économie d'entretien, cette voiture ajoute de stupéfiantes possibilités d'évolution dans le sable, la boue ou la neige et une vitesse de déplacement sur route de 100 km/h.

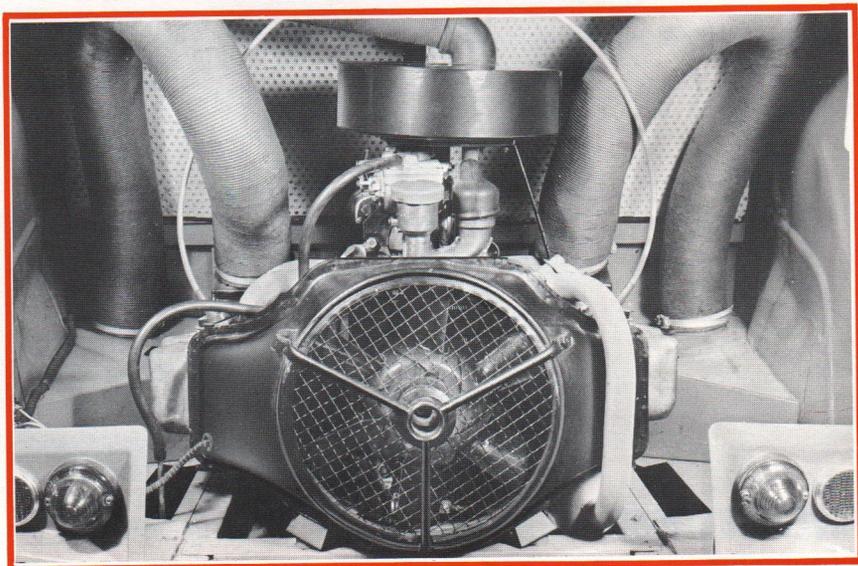
La 2 CV 4 x 4 est capable de franchir dans le sable, avec 4 personnes à bord, des rampes de l'ordre de 45 %.

ANNEE-MODELE

1958 (suite)

Moteur :

Nombre 2 — Puissance fiscale 5 CV.
Nombre de cylindres (par moteur) 2.
Alésage 66 mm — Course 62 mm.
Cylindrée (par moteur): 425 cm³.
Cylindrée totale : 850 cm³.
Rapport volumétrique : 7.
Puissance (par moteur): 12 ch à 3500 tr/mn.
Puissance totale : 24 ch.
Carburateur : 26 C B I N.



Moteur arrière

Transmission :

Les deux embrayages sont commandés hydrauliquement.
Les deux boîtes de vitesses à 4 rapports, comme sur la 2 CV de série, sont commandées simultanément par le même levier situé au plancher.
Un dispositif de désaccouplage manœuvrable du poste de conduite permet de mettre la boîte AR au point mort tout en conservant le jeu des commandes sur la boîte AV.

La voiture peut alors rouler avec le seul moteur AV, ce qui diminue évidemment les performances de vitesses mais économise l'essence en terrain facile.

Il a été prévu, par ailleurs, à titre de sécurité supplémentaire pour la circulation dans les régions isolées, la possibilité de rouler avec le moteur AR seul. Dans ce but, le moteur AV peut être désaccouplé de sa boîte par une commande mécanique de son embrayage, indépendante de la commande hydraulique principale.

Couple conique : 8 x 31 ou 7 x 31.

Transmission AV et AR par 4 joints quadruples homocinétiques assurant l'harmonisation des mouvements des roues quels que soient les débattements et les angles de braquage.

Freins à tambours à commande hydraulique fixés à la sortie des différentiels des boîtes AV et AR.

Pneus 155 x 400 x ou 155 x 380 x.

Roues :

Roues de 3,5 pouces.

Pneumatiques 155 x 400 x ou 155 x 380 x.

Electricité :

1 batterie 6 V - 60 Ah — 2 dynamos 6 V.

Dimensions :

Empattement : 2,405 m Voie AV : 1,26 m Voie AR : 1,26 m
Longueur : 3,78 m Largeur : 1,46 m Hauteur : 1,54 m

Capacités - Poids :

2 réservoirs d'essence de 15 litres (un par moteur) placés sous les sièges avant.

2 pompes à essence.

Poids à vide : 735 kg.

Poids total en charge : 1040 kg.

Performances :

Vitesse maximum : 100 km/h.

Consommation avec 2 moteurs : environ 9 litres aux 100 km sur route, environ 10/12 litres hors route suivant la difficulté du terrain.

Avec 1 moteur : environ 5/6 litres sur route.

Carrosserie :

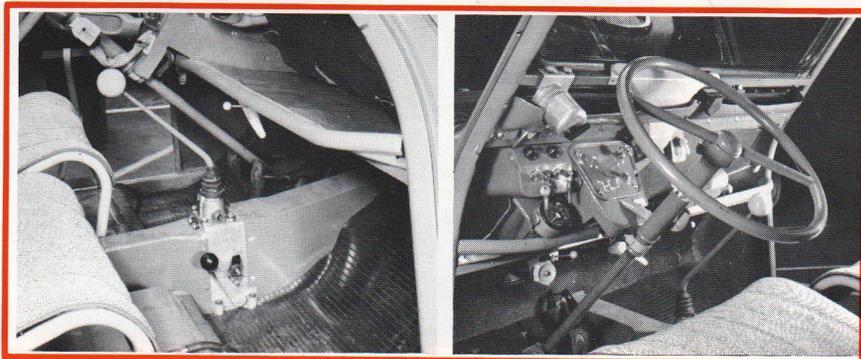
Plate-forme renforcée munie de tôles de protection AV et AR formant skis.

Bras de suspension renforcés — Pare-chocs renforcés.

Accessoires :

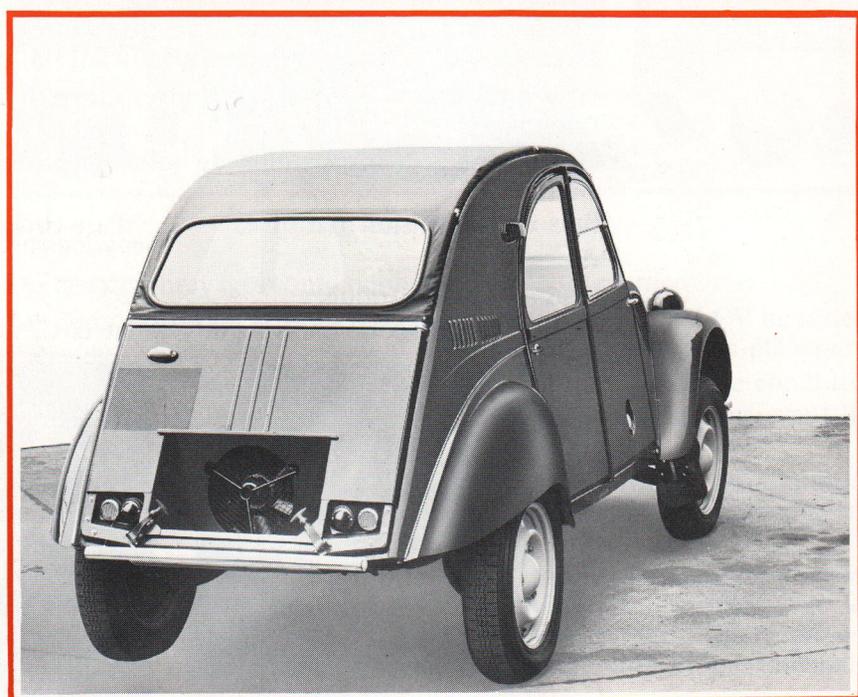
Essuie-glace électrique.

Voyant lumineux de contrôle de marche des 2 moteurs.



ANNEE-MODELE

1958 (suite)



ANNEE-MODELE 1959

MAI 1959

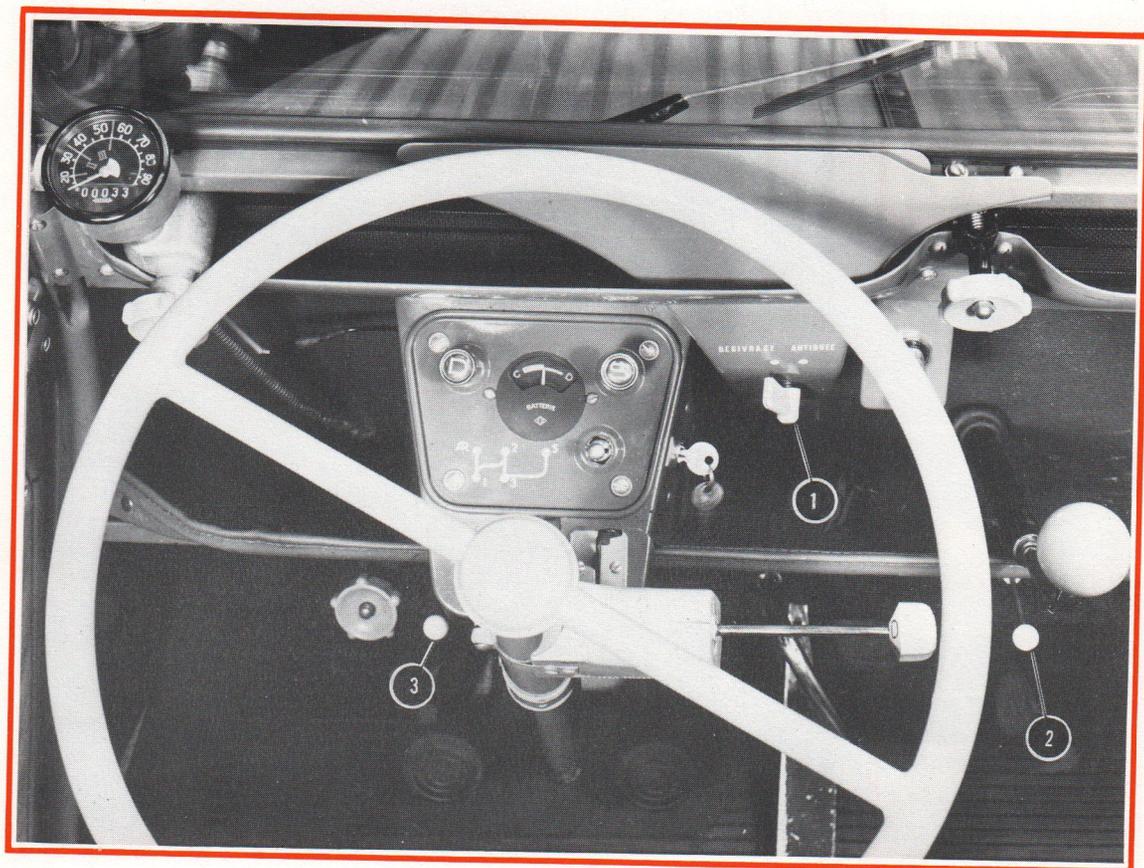
CARROSSERIE :

Tous types :

Nouveau chauffage

Dégivreur de grande dimension 1

Tirettes d'ouverture de bouche de chauffage 2 et 3.



ANNEE-MODELE 1960

SEPTEMBRE 1959

ROUES :

Tous types :

Roues de 380.

Pneumatiques : 135 x 380 pilote.

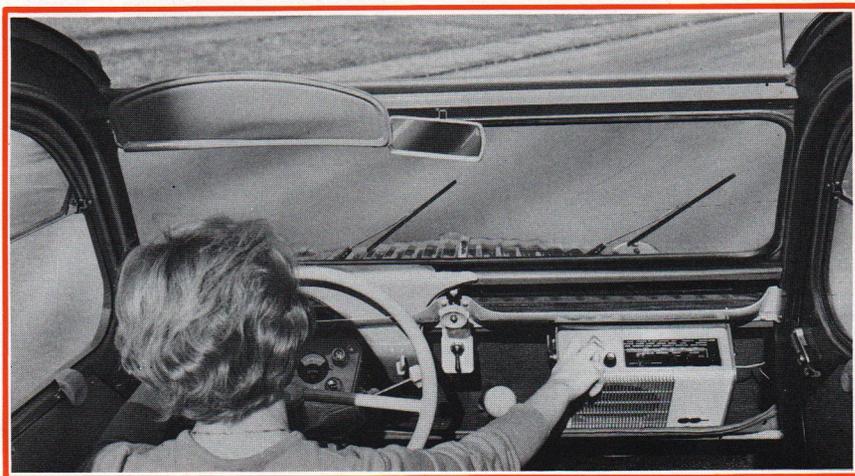
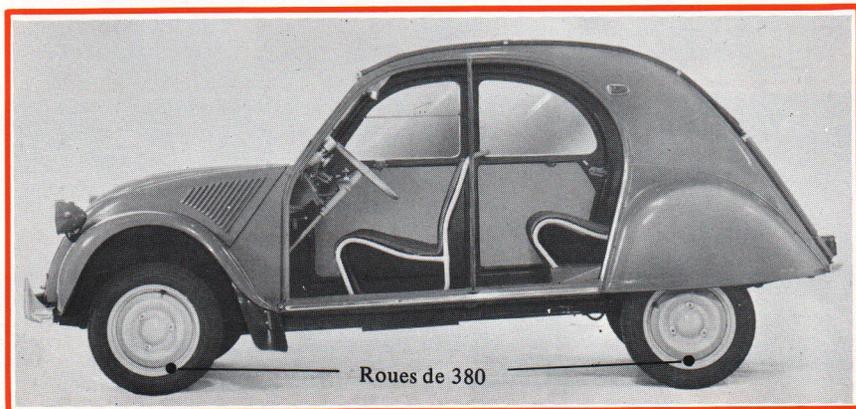
**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

Intérieur bleu.

Poste de radio à transistors Radioën (sur option).

COULEURS :

Bleu glacier, capote bleue (s'ajoute au gris habituel).



ANNEE-MODELE

1961

SEPTEMBRE 1960

CARROSSERIE :

Bourrelet sur armature de siège AV.
Vert embrun — Capote verte.
Intérieur vert ou marron.

DECEMBRE 1960

CARROSSERIE : AZ :

Un capot lisse à cinq nervures remplace le classique capot en tôle ondulée. Les anciennes ouïes latérales d'aération sont supprimées et remplacées par deux aérateurs longitudinaux.

Verrouillage automatique de la fermeture. Nouvelle béquille de maintien en position ouverte.

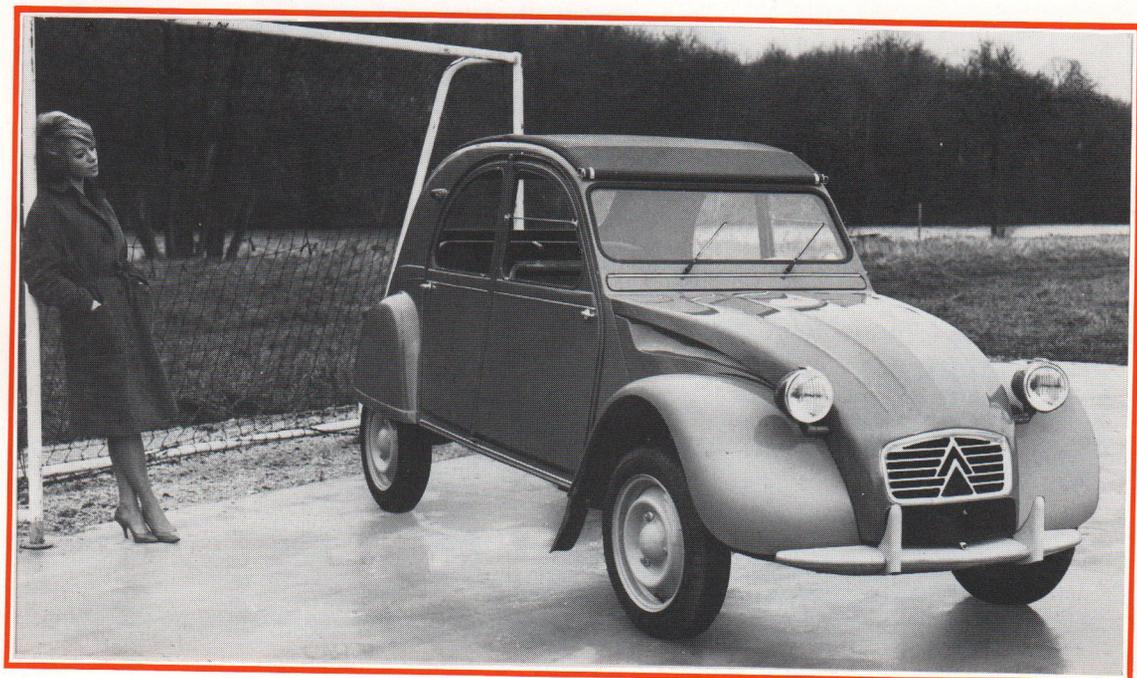
Calandre démontable et interchangeable.

COULEURS : AZ :

Le jaune panama s'ajoute au bleu glacier et au vert embrun, intérieur marron.

Nota :

Le modèle 2 CV A Z U reste inchangé.



ANNEE-MODELE

1961 (suite)

JANVIER 1961

EMBAYAGE :

Au choix embrayage normal ou centrifuge.

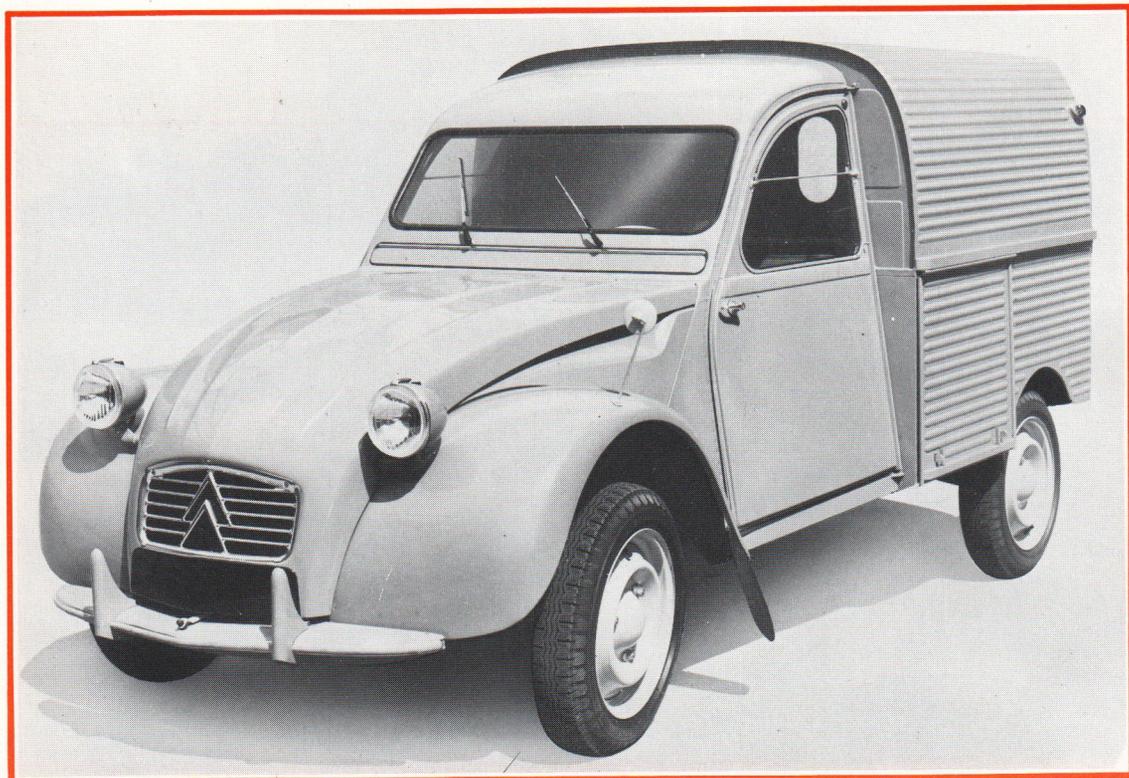
JUILLET 1961

CARROSSERIE : AZU :

Les fourgonnettes 2 CV sont désormais munies d'un capot lisse à cinq nervures.

COULEURS : AZ :

Le bleu mer s'ajoute au gris - Intérieur bleu.



ANNEE-MODELE

1962

OCTOBRE 1961

MOTEUR :

BERLINE AZLP

Puissance S A E : 13,5 ch à 4000 tr/mn.

Couple S A E : 2,7 m.kg à 2500 tr/mn.

Carburateur Solex

26 C B I (avec frein de ralenti pour embrayage centrifuge)

26 I B C (sans frein de ralenti pour embrayage centrifuge)

Buse de 17

SUSPENSION :

AZLP :

Amortissement modifié

PERFORMANCES :

AZLP :

85 km/h consommation 5,5 litres aux 100 km/h.

CARROSSERIE :

AZLP :

Serrures renforcées

**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

AZLP :

Deux nouveaux tissus de sièges - Intérieur rouge

COULEURS :

AZLP :

Rouge pavot

Capote marron et gris foncé

COULEURS :

AZU :

Vert cactée - Intérieur vert

Le jaune pastis s'ajoute au gris (en liquidation) - Intérieur rouge

FEVRIER 1962

MOTEUR :

AZU :

Identique à celui de la berline

Puissance S A E : 13,5 ch à 4000 tr/mn.

ANNEE-MODELE

1962 (suite)

MARS 1962

VEHICULE

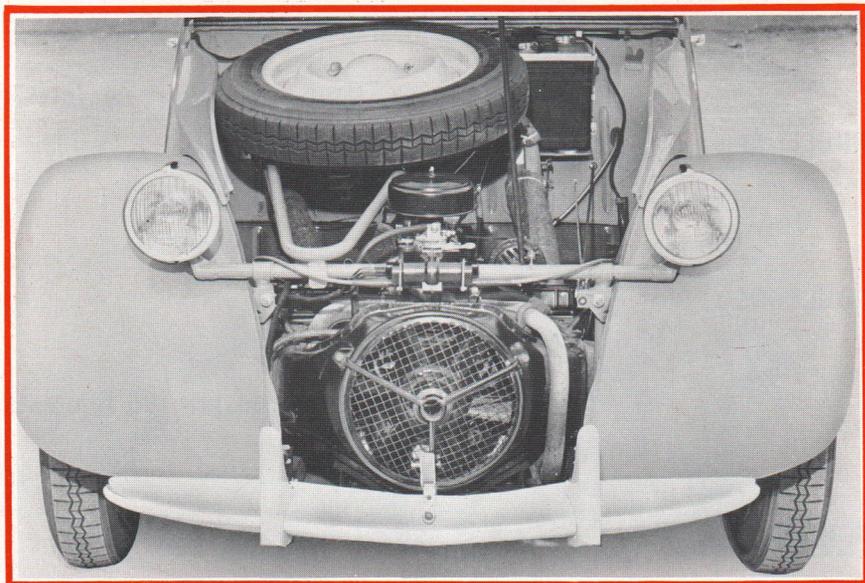
2 CV MIXTE

Citroën ajoute à la gamme de ses 2 CV un véhicule mixte, intermédiaire entre la camionnette et la berline.

Dans cette nouvelle version la 2 CV est munie à l'arrière d'une grande porte-hayon qui s'ouvre jusqu'au-dessus de la lunette, la plaque de police restant fixe. Ce dispositif permet de transporter des objets très volumineux et très longs puisqu'il est possible de rouler avec la porte arrière ouverte.

La banquette arrière peut être facilement basculée et pliée pour libérer complètement un vaste plancher entièrement plat, solidement nervuré, de 1,15 m de long, accessible à la fois par la porte arrière et les portes latérales. La roue de secours a été placée sous le capot avant. Elle ne gêne en aucune façon l'accessibilité-moteur puisque le support de roue peut être basculé sans peine, dégageant complètement la mécanique.

La banquette arrière, non seulement bascule et se plie pour occuper un minimum de place, mais s'enlève sans effort. La barre centrale sous le siège est très fortement incurvée et la banquette peut accueillir trois passagers si besoin est.



AVRIL 1962

MOTEUR :

Tous types :

Les carburateurs Solex 26 C B I et 26 I B C sont remplacés par des carburateurs de même type avec buse de 19.

ANNEE-MODELE

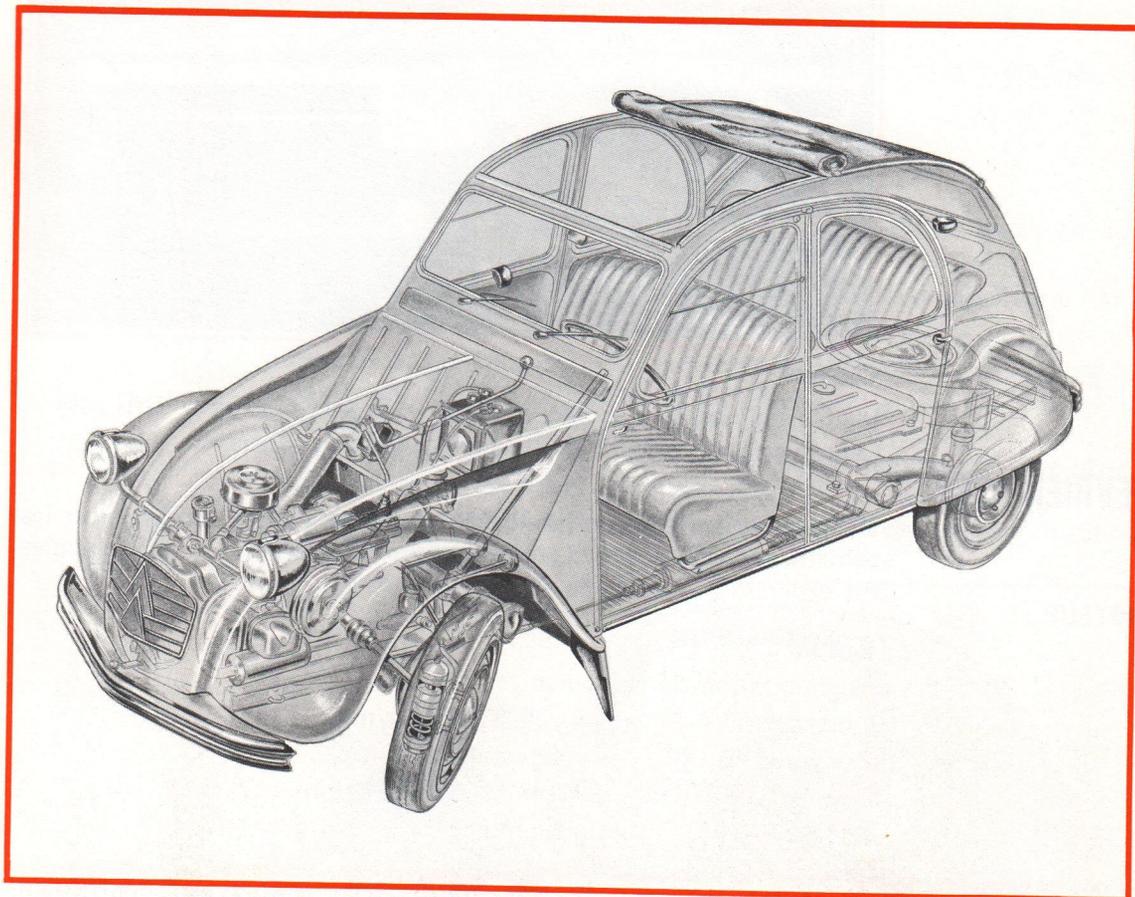
1963

AZA - AZAM - AZU - AK

SEPTEMBRE 1962

VEHICULE

AZ :



Suspension :

Pots de suspension identiques à ceux des véhicules A Z U

Frotteurs couple de glissement plus important

Montage de l'essieu AR réalisé comme sur l'A Z U avec de chaque côté une cale d'épaisseur de 10 mm entre plate-forme et traverse.

Aménagement intérieur :

Nouvelle planche de bord comportant :

Compteur de vitesse avec totalisateur de kilomètres.

Un indicateur de niveau d'essence.

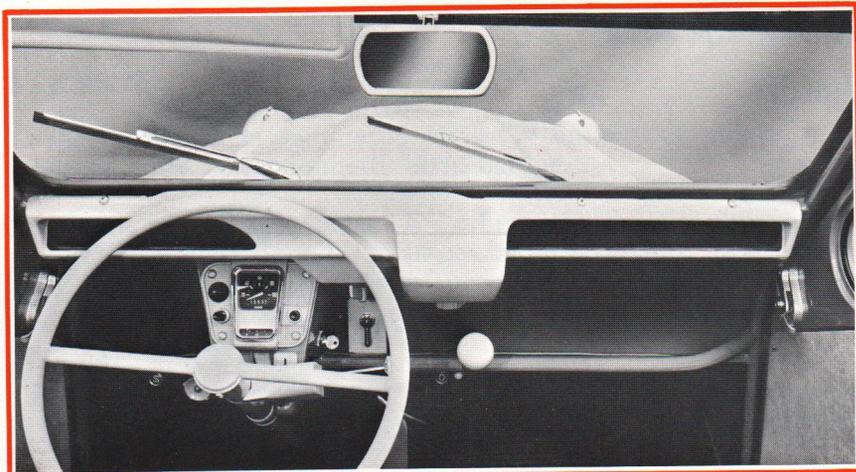
Un voyant de charge.

Essuie-glace électrique.

Sièges marron et mandarine.

ANNEE-MODELE

1963 (suite)



Couleurs :

Bleu monte-carlo – Beige antillais – Capote marron – Gris rosé – Capote grise ou rouge s'ajoute au vert embrun conservé.

FEVRIER 1963

Depuis février 1963 de nombreux éléments ont été modifiés sur les véhicules 2 CV – A Z. La désignation «des mines» de ces véhicules est devenue : « Type A Z (série A) ».

MOTEUR :

Berline

Augmentation de puissance.

Puissance S A E : 18 ch à 5000 tr/mn.

Puissance D I N : 16,5ch à 4200 tr/mn.

Couple S A E : 2,85 m.kg à 2500 tr/mn.

Couple D I N : 2,75 m.kg à 2500 tr/mn.

Carburateur Solex

28 C B I (avec frein de ralenti pour embrayage centrifuge)

28 I B C (sans frein de ralenti pour embrayage centrifuge)

Buse de 22

BOITE DE VITESSES :

Un couple conique de 8/29 remplace le couple de 8/31.

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 135x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,862 m.
1 ^{ère} : 6,75	4,56
2 ^{ème} : 3,25	9,50
3 ^{ème} : 1,93	16,03
4 ^{ème} : 1,47	20,96
M. AR : 7,25	4,25
COUPLE CONIQUE 8/29	

FREINAGE :

Les garnitures de freins AV et AR sont collées au lieu d'être rivées.

PERFORMANCES :

Vitesse maximum : 95 km/h consommation 6 litres aux 100 km.

CARROSSERIE :

Pare-chocs renforcés et dotés d'un jonc chromé.

NOTA :

La berline A Z L sans porte de malle continue à être équipée de l'ancien moteur.

MARS 1963

VEHICULE

2 CV AZ AM :

Depuis mars 1963 les véhicules 2 CV AZ peuvent être livrés sur demande avec présentation améliorée.

La désignation «des mines» de ces véhicules est alors type AZ série AM.

Carrosserie :

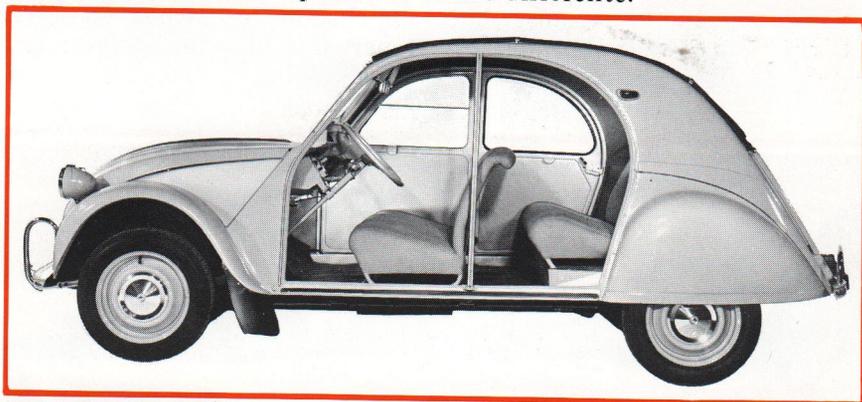
Bananes en tube chromé pour pare-chocs AV et AR.

Enjoliveurs de roue. 2 feux STOP à l'arrière.

Encadrement de glaces de portes AV en inox.

Joncs d'enjolivement sur capot et sur encadrement de pare-brise, de glaces de portes AR et de lunette AR.

Portes de phares chromées - Supports de balais d'essuie-glace chromés. Poignées extérieures de portes de forme différente.



Aménagement intérieur :

Habillage et garnissage des banquettes AV et AR améliorés. Banquette avant montée sur glissière.

Nouveaux tissus pour les sièges et les garnitures intérieures diamanté bleu, vert, marron, rouge.

Hamac porte-objets entre banquette arrière et lunette arrière.

Volant à deux branches en « V » Quillery avec tube support plus long et un palier supplémentaire.

Commande des clignotants sous le volant.

Second pare-soleil avec miroir du côté passager.

Nouveaux panneaux de portes en isorel garnis de simili, à fixations non apparentes.

Poignées intérieures de portes avec levier en plastique.

ANNEE-MODELE

1963 (suite)

MARS 1963

VEHICULE

2 CV AZU FOURGONNETTE:

Moteur :

Le moteur est identique à celui des 2 CV AZ - A et AZ - AM

Puissance : 18 ch S A E à 5000 tr/mn.

Le carburateur est un Zénith 28 I N ou un Solex 28 I B C.

Buse de 22.

Boite de vitesses :

La boîte de vitesses ne diffère de celle montée sur les véhicules AZ - A à embrayage normal que par le couple conique dont le rapport est de 8/31 (au lieu de 8/29 sur les 2 CV AZ - A).

Freinage :

Les cylindres de freins AV sont modifiés (cylindres AMI 6).

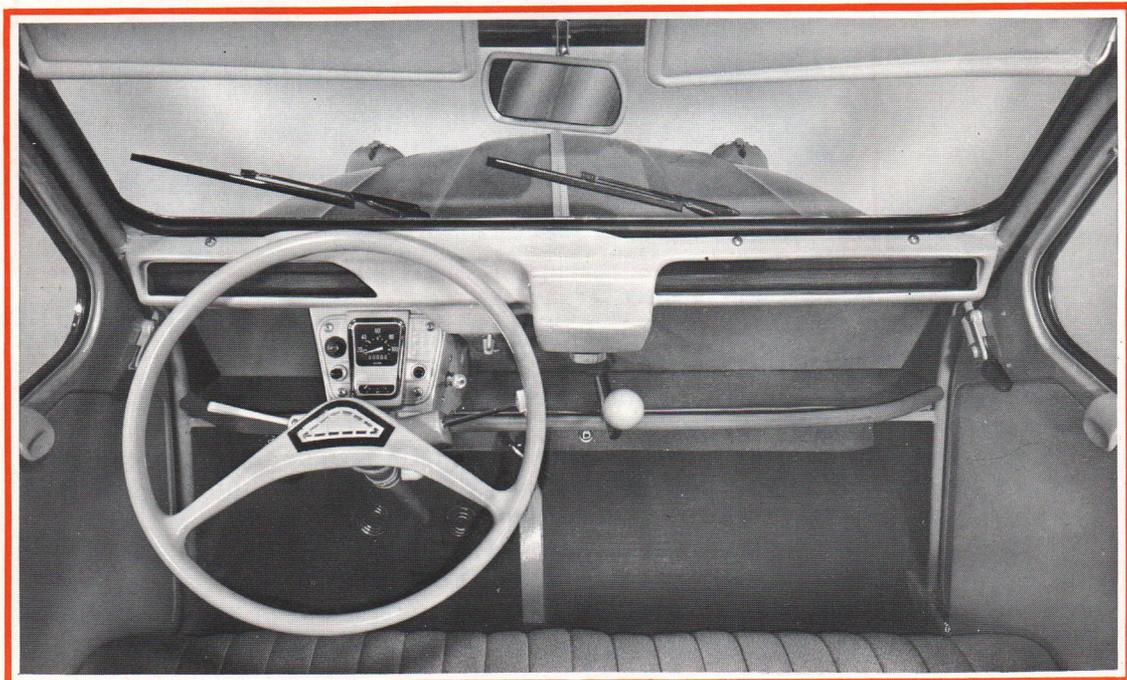
Carrosserie :

Glace carrée sur chacun des panneaux de la porte arrière.

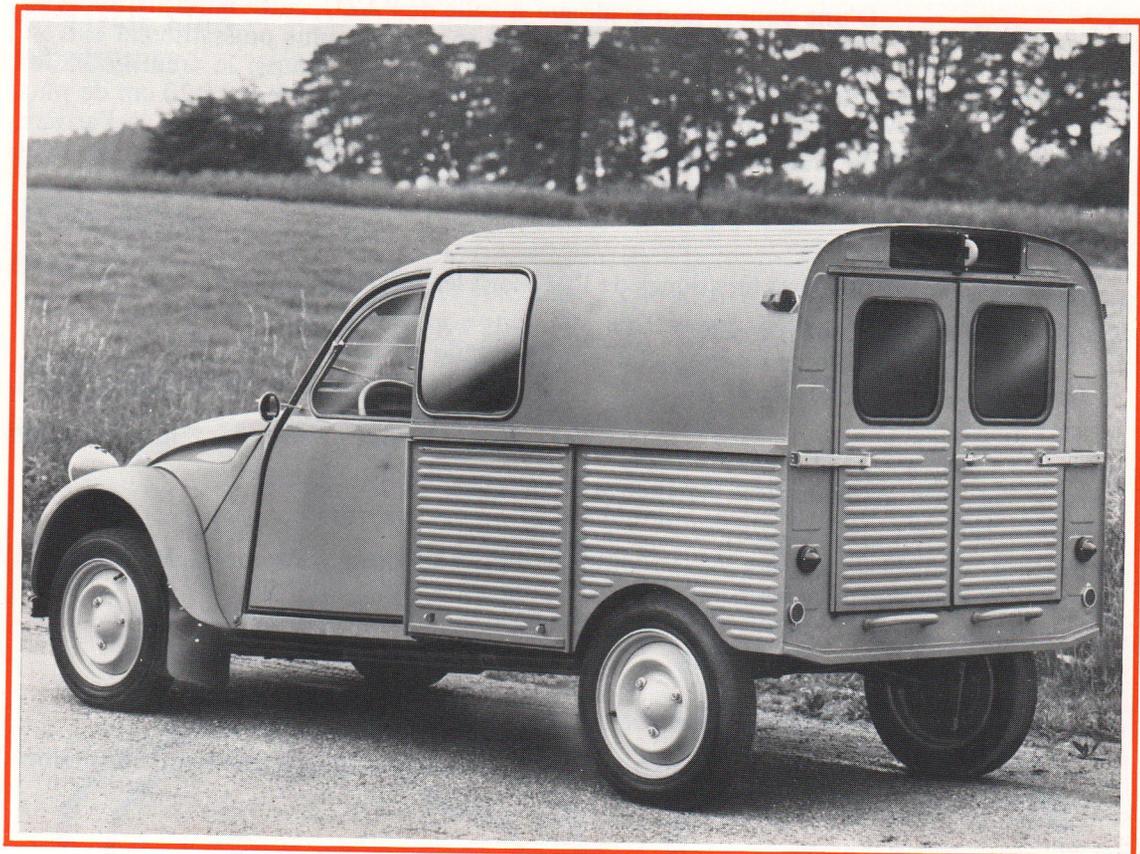
Glace carrée à l'avant de chacun des deux panneaux latéraux.

Aménagement sur chacun de ces panneaux, en arrière de la glace, d'une glace non nervurée pouvant recevoir inscription ou panneau publicitaire.

Pare-chocs avant renforcé.



ELIACOM + BEBAYAC
1964 (plus) 1967



AVRIL 1963

VEHICULE

FOURGONNETTE AK 350 kg avec moteur AMI 6

Moteur : AMI 6

Deux cylindres à plat refroidis par air.

Alésage 74 mm - course 70 mm - cylindrée 602 cm³

Puissance fiscale : 3 CV

Rapport volumétrique : 7,4

Puissance S A E : 22 ch à 4500 tr/mn.

Couple maximum S A E : 4,1 m.kg à 2800 tr/mn.

Carburateur Solex 30 P B I.

Boite de vitesses :

Type AMI 6

ANNEE-MODELE

1963 (suite)

D'une conception analogue à celle de l'AZU, cette nouvelle fourgonnette est plus puissante et plus spacieuse ; plus puissante car elle est équipée du moteur de l'AMI 6 dont elle a aussi le freinage et les transmissions, plus spacieuse puisque sa caisse mesure 20 cm de plus en longueur. Elle possède des glaces latérales et présente, à l'arrière de chacune de ces glaces, une surface destinée à recevoir des panneaux ou inscriptions publicitaires.

Les caractéristiques de l'AK sont les suivantes :

- Poids à vide : 605 kg.
- Poids total en charge : 1030 kg.
- Charge utile : 350 kg. (en plus du conducteur).

Dimensions intérieures de la caisse :

- Longueur : 1,620 m
- Largeur : 1,430 m (au dessus des passages de roues).
- Hauteur : 1,05 m
- Volume utile de la caisse, cabine non comprise 2,10 m3.

L'AK est équipée de 5 pneus 135 x 380 x

Les teintes de carrosserie et les garnitures assorties sont les mêmes que pour l'AZU.



ANNEE-MODELE

1964

JANVIER 1964

ACCESSOIRES :

Les véhicules 2 CV AZ - A et AZ - AU sont aménagés pour permettre le montage de ceintures de sécurité aux 2 places avant.

La banquette avant a été modifiée pour permettre le montage des ceintures. Seules les ceintures ventrales peuvent être montées.

AVRIL 1964

PEINTURE :

Depuis avril les véhicules 2 CV AZA - AZ - AM - AZU - AK portent une plaquette ronde en aluminium indiquant la référence de la peinture de l'habillage.

JUIN 1964

PNEUMATIQUES : AZA - AZAM - AZU

Depuis le 15 juin 1964 des pneus MICHELIN tourisme 125 x 380 x à chambre incorporée sont montés sur les véhicules ci-dessus.

Sur les véhicules AZU les pneus 125 x 380 x à chambre incorporée remplacent les pneus 135 x 380 x ordinaires montés précédemment.



JUILLET 1964

FREINAGE :

2 CV AZA - AZAM - AZU

La commande des freins est modifiée.

Les tuyauteries de freins AR ont un diamètre extérieur de 4,5 mm et les raccords sont identiques à ceux employés sur les véhicules ID et DS.

BOITE DE VITESSES : AZA - AZAM - AZU

Une boîte de vitesses avec carter coulé sous pression est montée sur un certain nombre de véhicules des différents types ci-dessus.

ANNEE-MODELE 1965

SEPTEMBRE 1964

COULEURS : AZA – AZAM

Vert agave – Bleu ardoise – Gris rosé – Gris typhon.

NOVEMBRE 1964

BOITE DE VITESSES : AZA – AZAM – AZU

La démultiplication en 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et M. AR est modifiée.

AZA – AZAM

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842 m.
1 ^{ère} : 7,45	4,11
2 ^{ème} : 3,64	8,53
3 ^{ème} : 2,14	14,3
4 ^{ème} : 1,47	20,7
M. AR : 7,95	
COUPLE CONIQUE 8/29	

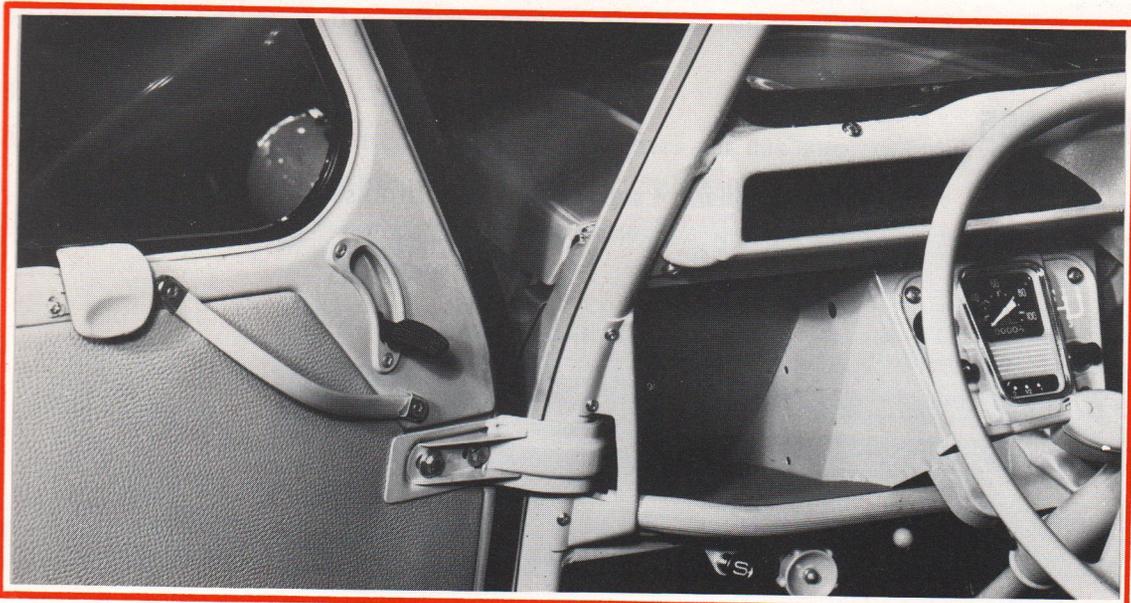
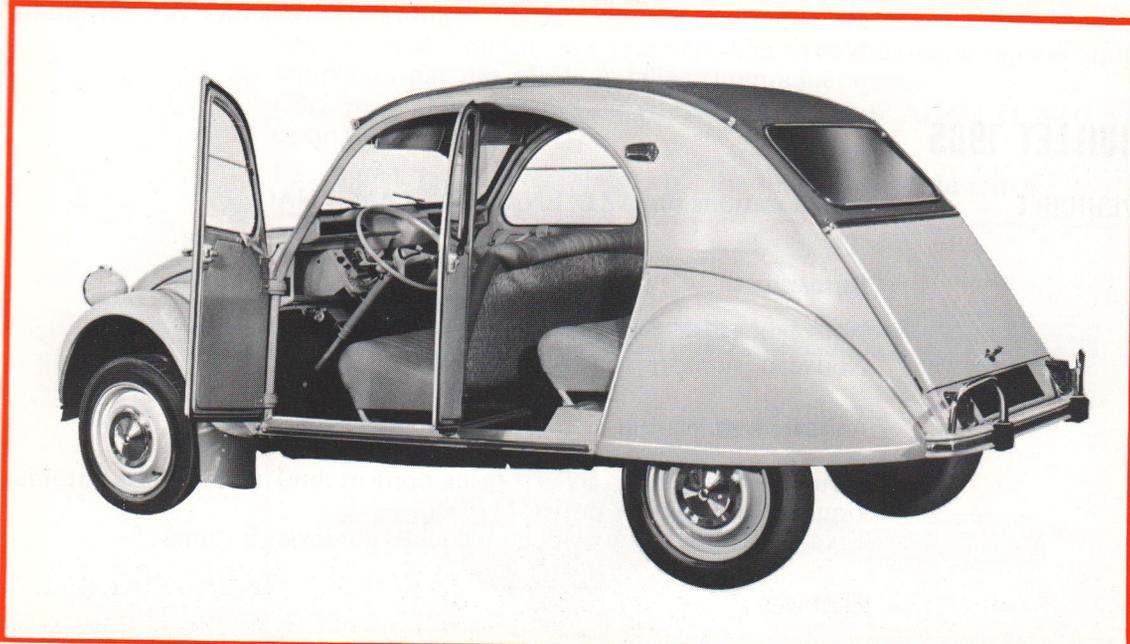
AZU :

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842 m.
1 ^{ère} : 7,45	3,84
2 ^{ème} : 3,64	7,98
3 ^{ème} : 2,14	13,36
4 ^{ème} : 1,47	19,35
M. AR : 7,95	
COUPLE CONIQUE 8/31	

AVRIL-MODELLE
1964 (1964)

DECEMBRE 1964

Les portières s'ouvrent d'arrière en avant sur tous les modèles



ANNEE-MODELE

1965 (suite)

JANVIER 1965

BOITE DE VITESSES : AZA – AZAM – AZU :

Le doigt de guidage du levier de commande des axes des fourchettes est supprimé sur un certain nombre de véhicules des différents types ci-dessus.

JUILLET 1965

VEHICULE

Améliorations sur AZL ENAC et AZAM ENAC.

Carrosserie :

Nouveau cadre AR plus rigide.
Nouveau support roue de secours.

Aménagement intérieur :

Nouvelle banquette arrière (plus confortable) verrouillage automatique du dossier en position route.
Fixation banquette arrière au plancher par levier à cames.

Electricité :

Les feux de position qui étaient placés avec les feux indicateurs de direction sont supprimés.

L'interrupteur de feux de position commande l'allumage d'une veilleuse avant et d'une lanterne arrière soit à gauche, soit à droite.

JUIN 1965

COULEURS :

Bleu brouillard - suppression bleu ardoise.
Gris Etna - suppression gris typhon.

ANNEE-MODELE

1966

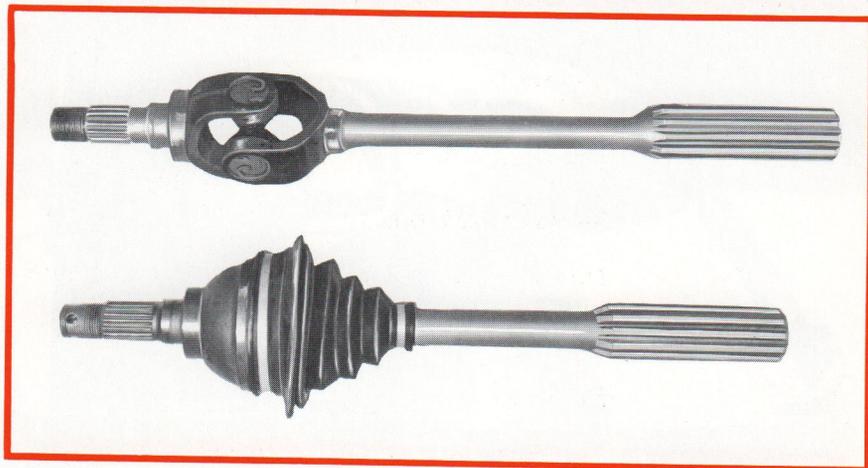
SEPTEMBRE 1965

TRANSMISSION : AZAM et AZU (série) AZA (option)

Les joints de cardan des transmissions (non homocinétiques) sont remplacés par des joints à billes (homocinétiques).

Côté roue et côté boîte de vitesses en série sur AZAM et AZU en option sur AZA.

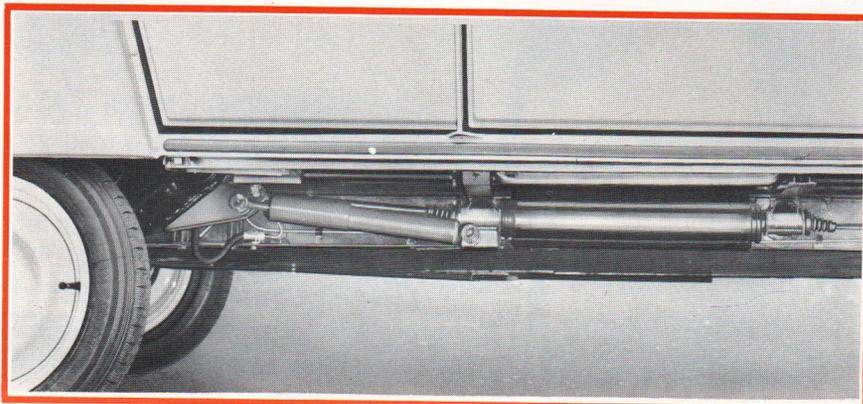
Les cannelures sont remplacées par des dentelures (côté roue).



SUSPENSION : AZAM – AZU – AZA

Les frotteurs AR sont remplacés par des amortisseurs hydrauliques.

Les frotteurs AV sont protégés par un caoutchouc d'étanchéité.



ANNEE-MODELE

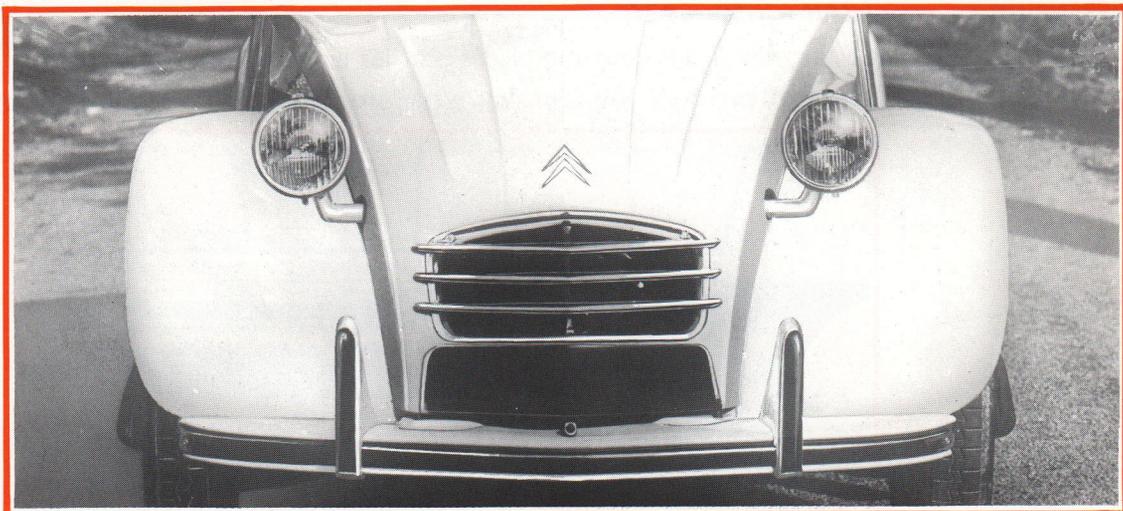
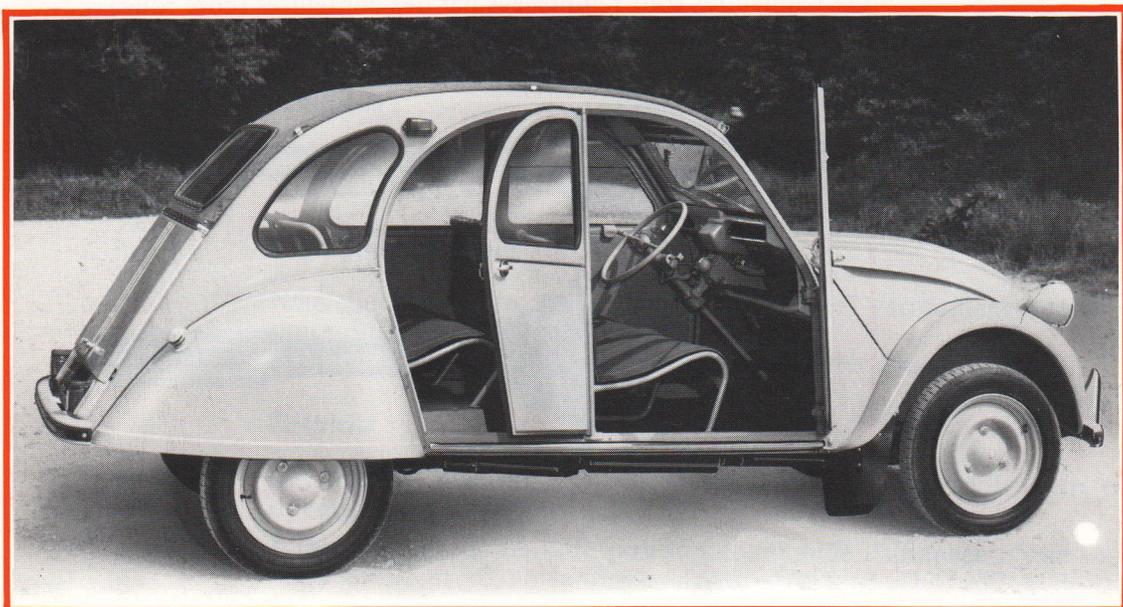
1966 (suite)

CARROSSERIE : AZA - AZAM :

Capôt : Le dessin de la calandre est modifié. Les chevrons sont fixés au dessus de celle-ci, le rideau de calandre est modifié.

Pare-chocs AV et AR - Le jonc métallique est remplacé par un profilé en matière plastique noire.

Caisse : Sur AZA et AZAM les panneaux arrière gauche et arrière droit sont modifiés pour le montage des glaces de custodes.



**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

Chauffage indépendant avec chambre de combustion (GURTNER) en option.

COULEURS :

Bleu brouillard – Gris Etna – Vert agave – Gris rosé.

FEVRIER 1966

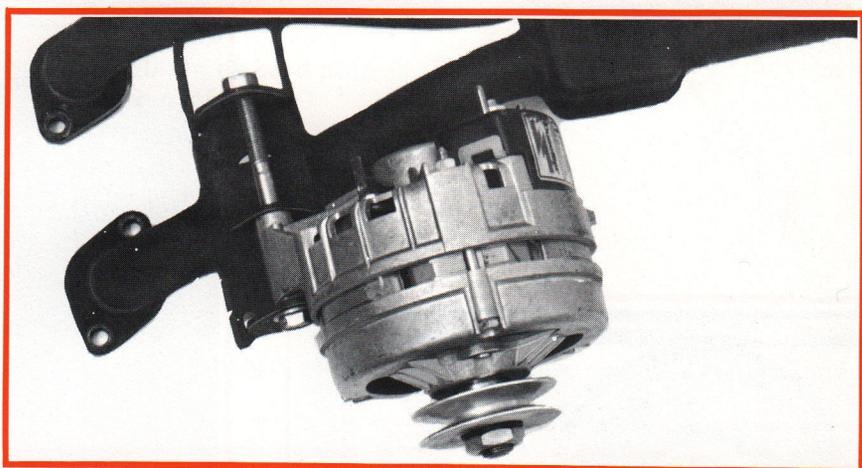
ELECTRICITE :

AK 350 – FOURGONNETTE

La dynamo 6 Volts est remplacée par un alternateur (12 Volts, 240 Watts) entraîné par courroie.

Batterie 12 V - 30 Ah.

Toute l'installation électrique passe en 12 Volts.



MARS 1966

AK

Les joints doubles des transmissions sont remplacés par des joints à billes côté roue et côté boîte de vitesses.

MAI 1966

BOITE DE VITESSES : AZA – AZAM – AZU :

Les cannelures de l'arbre de commande et du moyeu du disque d'embrayage sont remplacées par des dentelures.

**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

Un dispositif anti vol SIMPLEX est monté en option.

Cet appareil fixé sur le support d'arbre de direction permet d'immobiliser cette dernière et met le circuit d'allumage à la masse.

COULEURS :

Gris danay – Bleu cyclades.

Suppression Bleu brouillard – Vert agave.

ANNEE-MODELE

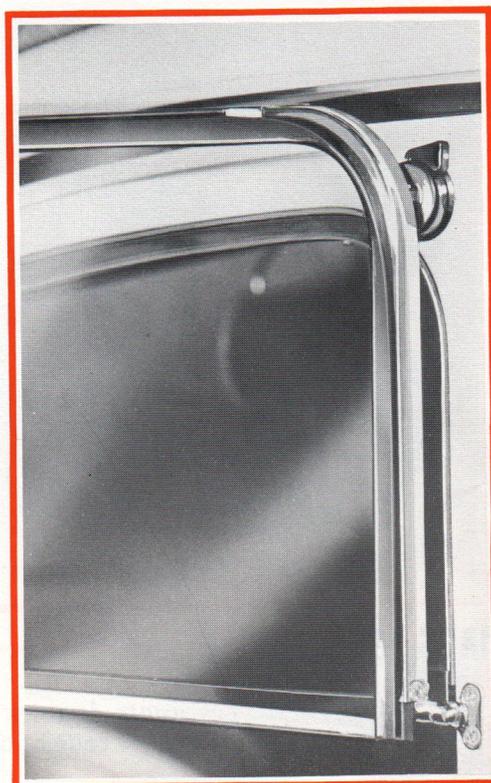
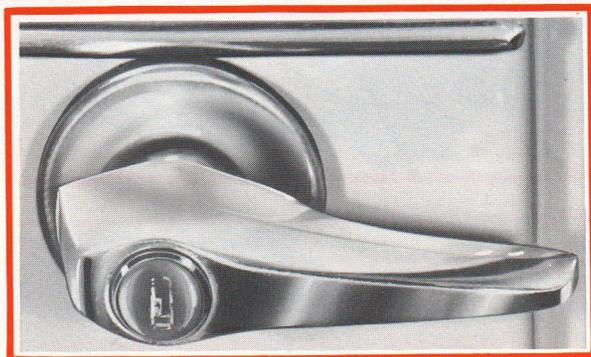
1967

CARROSSERIE :

Nouvelles poignées de portières.
Nouveau dispositif de blocage des vitres en position haute.

AMENAGEMENT INTERIEUR :

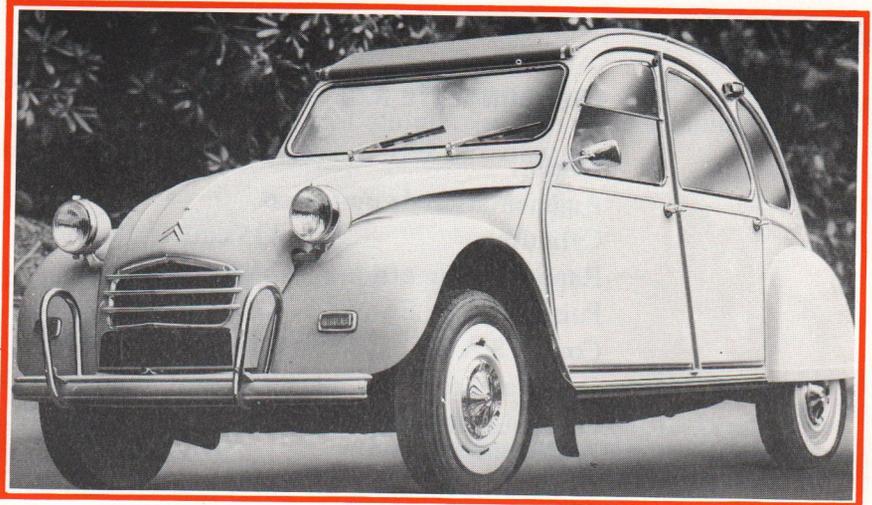
Option : Sièges AV séparés, garnissage bufflon.



AVRIL 1967

CARROSSERIE : 2 CV EXPORT AZAM :

Enjoliveurs plastique blanc.
4 feux indicateurs de changement de direction,
2 sur ailes avant — 2 sur custodes arrière.
En option : lave-glacé — rétroviseur extérieur.



**AMENAGEMENT
INTERIEUR :**

Nouveau tableau de bord noir.
Tachymètre AMI 6.
Intérieur diamanté rouge.

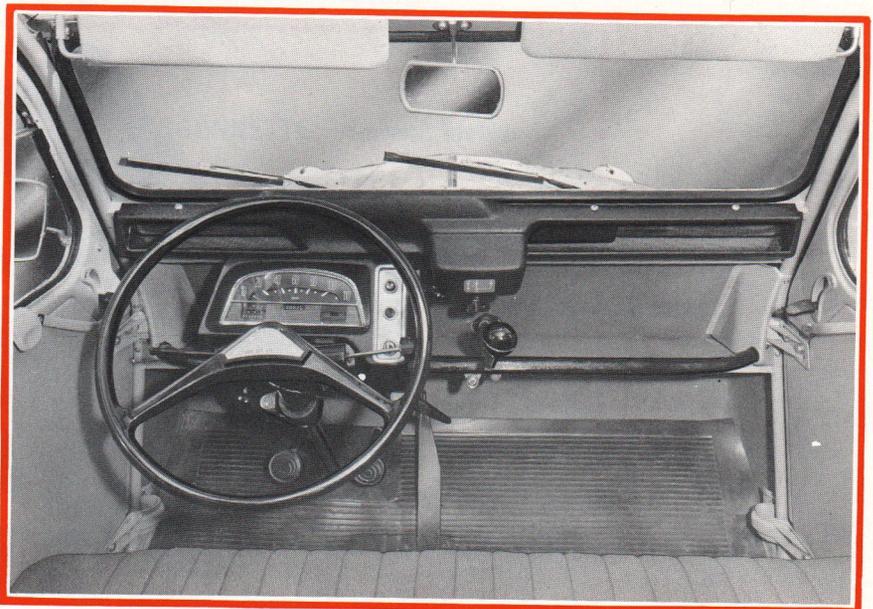
COULEURS :

Rouge cinabre – Capote rouge.

JUILLET 1967

COULEURS :

Rouge corsaire – Bleu cristal suppression Rouge cinabre et Gris dandy.



ANNEE-MODELE

1968

AOUT 1967

VEHICULE

FOURGONNETTE AZU – SUPPRESSION 2 CV EXPORT :

Moteur :

Augmentation de puissance.

Cylindrée : 425 cm³

Rapport volumétrique : 7,75

Puissance S A E : 21 ch. à 5450 tr/mn.

Couple S A E : 3 m.kg à 3500 tr/mn.

Carburateur Solex 32 PICS sans frein de ralenti – Buse de 28.

Performances :

Vitesse maximum : 80 km/h – Consommation 6,5 l aux 100 km.

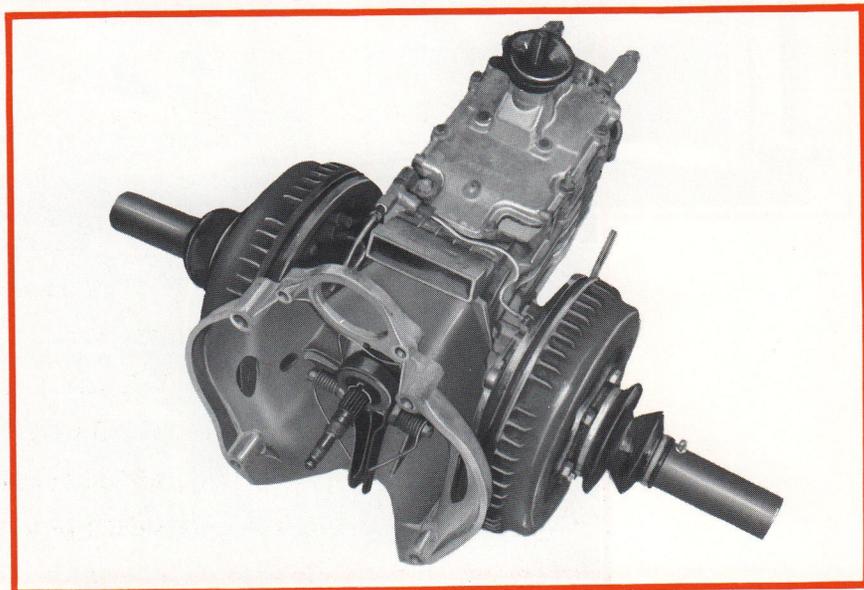
OCTOBRE 1967

BOITE DE VITESSES : FOURGONNETTE AK 350 :

La boîte de vitesses est entièrement nouvelle. Les rapports sont identiques à ceux de la précédente boîte de vitesses.

Boîte de vitesses : Capacité 0,9 litres d'huile S.A.E. 80 E.P.

Une butée à billes avec support appuie directement sur les linguets. Le câble de débrayage a un parcours différent.



DECEMBRE 1967

MOTEUR : AZU FOURGONNETTE

L'arbre à cames en acier est remplacé par un arbre à cames en fonte, nouveaux poussoirs, nouvelles tiges de culbuteurs.

MARS 1968

BOITE DE VITESSES : AZU FOURGONNETTE

Nouvelle démultiplication.

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842 m.
1 ^{ère} : 7,84	3,63
2 ^{ème} : 3,60	7,92
3 ^{ème} : 2,14	13,36
4 ^{ème} : 1,56	18,33
M. AR : 8,4	3,38

COUPLE CONIQUE 8/31

FREINAGE :

Les tuyauteries de freins avant ont un diamètre extérieur de 4,5 mm et les raccords sont identiques à ceux employés sur les véhicules «D».

Les cylindres de roues avant sont modifiés pour permettre le montage des nouveaux raccords.

MAI 1968

VEHICULE

AK 350 FOURGONNETTE Nouveau moteur

Moteur :

Puissance fiscale 3 CV — Cylindrée 602 cm³.

Alésage : 74 mm — Course 70 mm.

Rapport volumétrique : 8,5

Puissance S A E : 33 ch. à 7000 tr/mn.

Puissance D I N : 28,5 ch. à 6750 tr/mn.

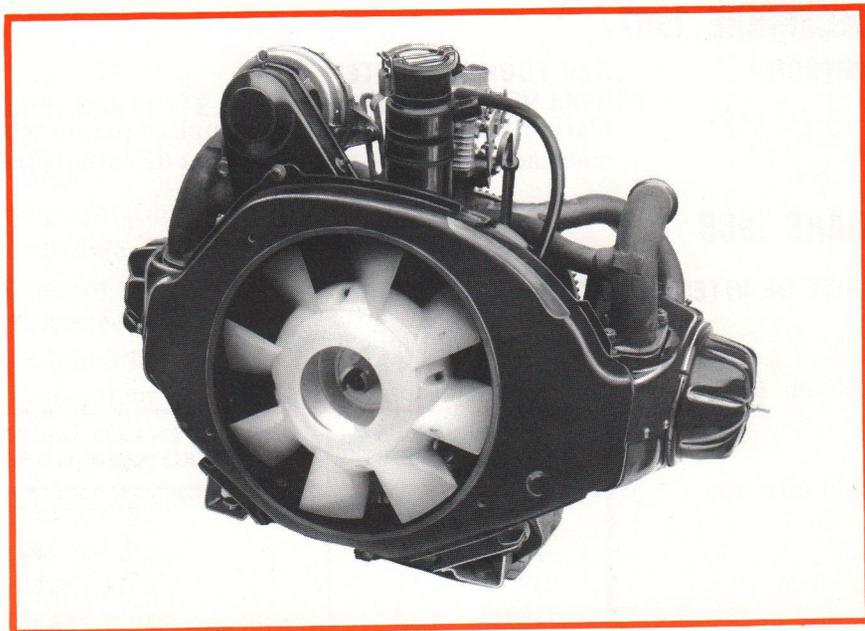
Couple S A E : 4,3 m.kg à 3500 tr/mn.

Couple D I N : 4 m.kg à 3500 tr/mn.

Carburateur Solex 34 PICS — Buse de 28.

ANNEE-MODELE

1968 (suite)



Boite de vitesses :

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 135x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,862 m.
1 ^{ère} : 6,05	4,8
2 ^{ème} : 3,09	9,3
3 ^{ème} : 1,92	15
4 ^{ème} : 1,42	20,3
M. AR : 6,05	4,8

COUPLE CONIQUE 8/31

Freinage :

Pédalier du type « suspendu. » avec nouvelles pédales et nouveau support.

Chauffage - Dégivrage :

Les échangeurs droit et gauche fixés sur les tubes d'échappement ont une entrée d'air prise sur le collecteur d'air. Un volet commandé du tableau de bord dirige l'air chaud soit dans l'habitacle par l'intermédiaire du boîtier répartiteur, soit à l'extérieur par les manches débouchant dans les passages de roues droit et gauche.

ANNEE-MODELE

1969

OCTOBRE 1968

AZL :

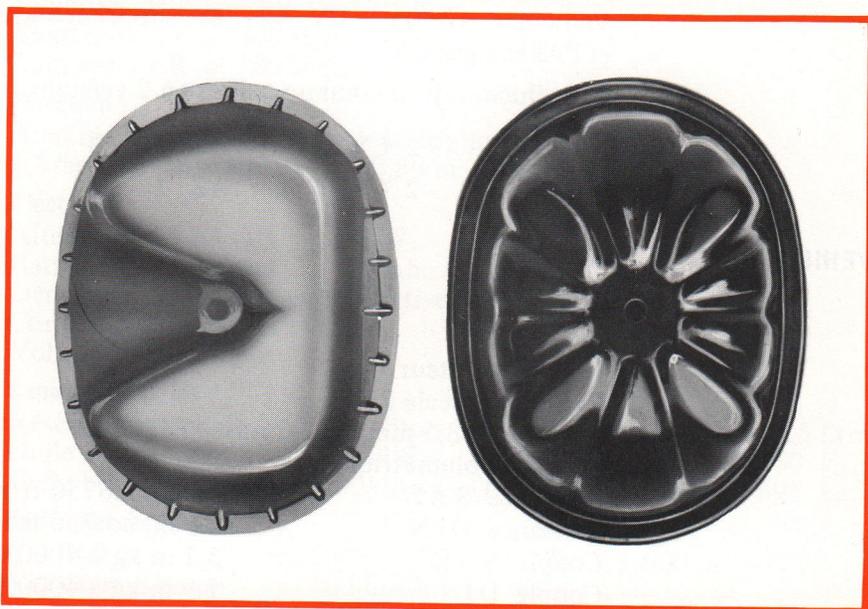
2 feux STOP à l'arrière.

MARS 1969

MOTEUR :

AZA - AZU :

Les couvre-culasses en aluminium sont remplacés par des couvre-culasses en tôle.



AVRIL 1969

FREINAGE :

AK FOURGONNETTE :

Les tuyaux flexibles droit et gauche de freins AR sont remplacés par 2 tuyauteries hélicoïdales en tube ARMCO \varnothing 3,5 x 2.

Les raccords sur les nouveaux cylindres de roues sont modifiés pour recevoir les tuyauteries de \varnothing 3,5 x 2.

JUILLET 1969

SUSPENSION :

AZU FOURGONNETTE :

Les cales en aluminium montées entre la plate forme et les paliers de la traverse d'essieu arrière sont supprimées.

Les pots de suspension sont modifiés.

Les hauteurs de caisse sont modifiées.

Avant : 300 mm — Arrière : 428 mm.

ANNEE-MODELE

1970

OCTOBRE 1969

BOITE DE VITESSES : AZA

Les planétaires à 8 cannelures sont remplacés par des planétaires à 20 cannelures.

FEVRIER 1970

Véhicules AZ (la 2 CV AZL est supprimée sauf pour la Hollande et l'Allemagne).

Ces véhicules sont commercialisés en 2 versions :

2 CV 4	AZ L	4
2 CV 6	AZ L	6

VEHICULE

2 CV 4

Moteur :

Nouveau moteur.

Puissance fiscale 2 CV.

Alésage : 68,5 mm Course : 59 mm Cylindrée : 435 cm³.

Rapport volumétrique : 8,5/1.

Puissance SAE : 26 ch. à 6750 tr/mn.

Puissance DIN : 24 ch. à 6750 tr/mn.

Couple SAE : 3,1 m.kg à 4000 tr/mn.

Couple DIN : 2,9 m.kg à 4000 tr/mn.

Carburateur Solex : 32 PC1S4 — Buse de 28

Ventilateur en matière plastique 8 pales.

Boite de vitesses :

4 rapports synchronisés.

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125 x 380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842 m.
1ère : 6,96	3,8
2ème : 3,55	7,5
3ème : 2,13	12,6
4ème : 1,47	18,2
M.AR : 6,96	3,8

COUPLE CONIQUE 8/33

Transmission :

Homocinétique à billes.

Suspension :

Non modifiée.

Freinage :

Pédalier « suspendu ».

A tambours sur les 4 roues.

Maître-cylindre ϕ 20,6 mm.

Cylindres de freins AV ϕ 28,5 mm.

Cylindres de freins AR ϕ 17,5 mm.

Tambours AV ϕ 200 mm.

Tambours AR ϕ 180 mm.

Direction :

A crémaillère - Rapport de démultiplication : 1/14.

ϕ braquage entre trottoirs : 10,80 m ϕ entre murs : 11,20 m.

Electricité :

Alternateur 12 Volts 390 W.

Batterie 12 Volts 25 Ah.

Démarrateur : à commande positive à solénoïde.

Contact d'allumage et anti vol.

Voltmètre thermique.

Capacités et poids :

Réservoir essence : 20 litres Système freinage : 0,5 litre.

Huile moteur : 2,5 litres Poids D I N : 560 kg.

Huile boîte de vitesses : 0,9 litres Poids total en charge : 895 kg.

Performances :

0 - 400 m : 23"8.

0 - 1 000 m : 47"1.

Vitesse maximum : 102 km/h.

Consommation D I N : 5,4 litres.

Carrosserie :

Encadrement des glaces avant en inox.

Clignotants : intégrés à l'AR dans le bloc optique, aux ailes à l'AV.

Feux arrière : type AMI 6.

Aménagement intérieur :

Volant : type AZAM noir.

Tableau de bord : type 2 CV export.

Banquette avant coulissante.

Garnissage banquette Targa - 1 plafonnier.

Lave-glace de série.

Couleurs :

Blanc cygne - Beige érable - Rouge masséna - Bleu thasos.

Options :

Embrayage centrifuge.

Sièges avant séparés.

Ceintures sécurité avant.

Garnissage banquettes tissu.

ANNEE-MODELE

1970 (suite)

VEHICULE

2 CV 6 :

Moteur :

Puissance fiscale 3 CV.

Alésage : 74 mm Course : 70 mm Cylindrée : 602 cm³

Rapport volumétrique : 8,5/1.

Puissance S A E : 33 ch. à 7000 tr/mn.

Puissance D I N : 28,5 ch. à 6750 tr/mn.

Couple S A E : 4,3 m.kg à 3500 tr/mn.

Couple D I N : 4 m.kg à 3500 tr/mn.

Carburateur Solex 34 PCIS 4 — Buse de 28.

Ventilateur en matière plastique 8 pales.

Boîte de vitesses :

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842m.
1ère : 5,20	5,1
2ème : 2,65	10,1
3ème : 1,78	15
4ème : 1,31	20,4
M.AR : 5,20	5,1
COUPLE CONIQUE 8/33	

Transmissions, suspension, direction, freinage, électricité,
capacités, poids, identiques à la 2 CV.

Performances :

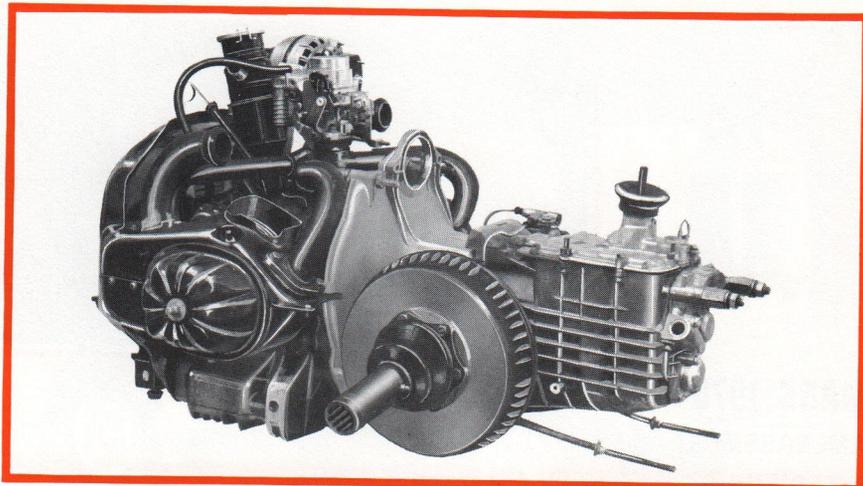
0 — 400 m : 22" 5

0 — 1000 m : 44" 1

Vitesse maximum : 110 km/h.

Consommation D I N : 6,1 litres.

AMVE-MODELE
1970 (211)

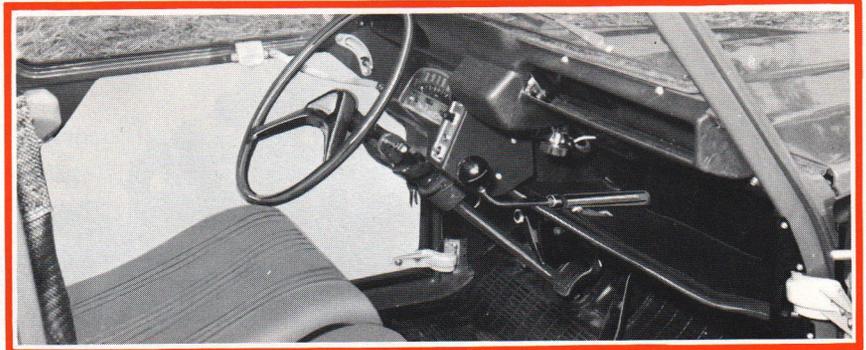


Ensemble moteur Boîte de vitesses de la 2 CV 6.



ANNEE-MODELE

1970 (suite)



MARS 1970

AMENAGEMENT

INTERIEUR :

2 CV 4 – 2 cv 6 :

Ceinture de sécurité en série.

La fixation s'effectue en deux points.

- Sur plate-forme (trou taraudé à 7/16 de pouce).
- Sur brancard avec patte de renfort fixée sur plancher latéral par 2 vis (trou taraudé de 7/16 de pouce).

JUIN 1970

FREINAGE :

Les tuyaux de frein avant et arrière sont modifiés.

Tube ARMCO Ø 2 x 3,5. Les raccords sur maître cylindre et cylindre de roues sont modifiés.

JUILLET 1970

VEHICULE

AKS 400 :

Moteur
Boîte de vitesses
Direction
Freinage
Suspension

} inchangés par rapport à l' A K 350

Carrosserie :

Caisse rehaussée avec nouvelles nervures de panneaux.

Dimensions - Poids :

Longueur intérieure de la caisse : 1,620 mètre
Largeur intérieure de la caisse : 1,430 mètre
Hauteur intérieure de la caisse : 1,170 mètre
Hauteur du plancher au-dessus du sol (à vide) = 0,670 mètre



Empattement (à vide)	2,350 mètres
Voies avant et arrière	1,260 mètre
Longueur du véhicule carrossé	3,805 mètres
Largeur du véhicule carrossé	1,500 mètre
Hauteur du véhicule (à vide)	1,840 mètre
Porte à faux avant	0,680 mètre
Porte à faux arrière	0,775 mètre
Hauteur libre au-dessus du sol (en charge)	0,160 mètre
Poids du véhicule carrossé, à vide, en ordre de marche	640 Kg
Poids sur l'avant	370 Kg
Poids sur l'arrière	270 Kg
Charge utile (y compris conducteur)	475 Kg
Poids total maximum autorisé	1 115 Kg
Poids maxi sur l'avant	490 Kg
Poids maxi sur l'arrière	685 Kg
Poids total roulant maximum autorisé avec remorque de 500 kg	1 615 Kg

Performances :

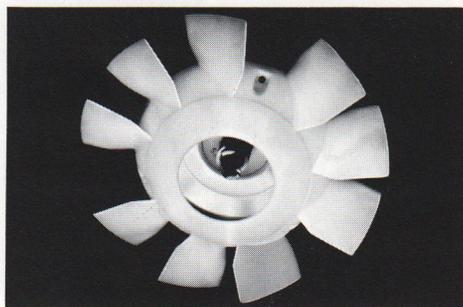
Vitesse maximum	:	85 km/h en charge
Consommation	:	7 à 8 litres au 100 km

ANNEE-MODELE

1971

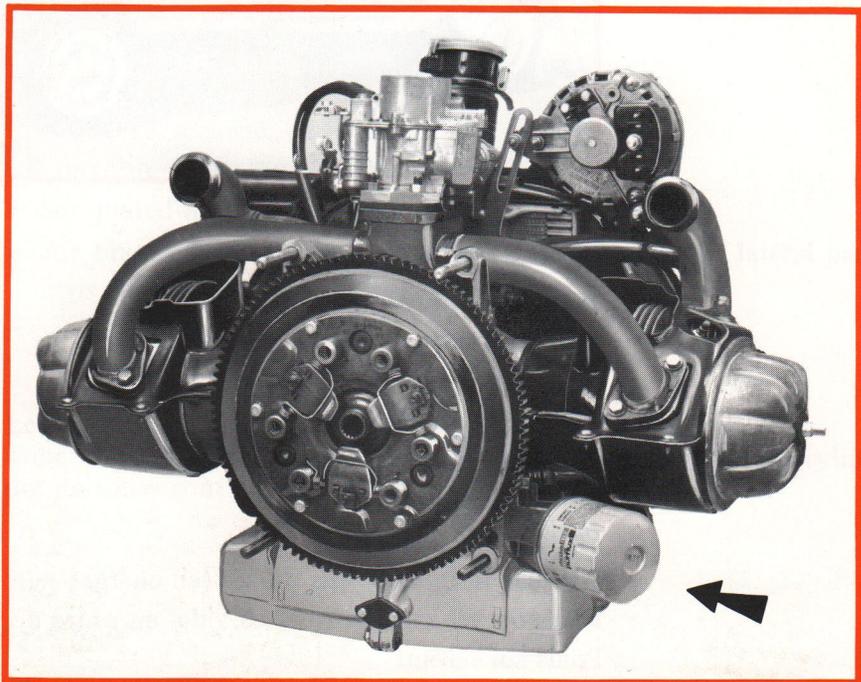
SEPTEMBRE 1970

MOTEUR : 2 CV 6 – AKS :
Ventilateur à 9 pales décalées.



NOVEMBRE 1970

MOTEUR : 2 CV 6 – AKS :
La cartouche filtrante du circuit d'huile est placée à l'extérieur du carter moteur.



NOVEMBRE 1970

SUSPENSION : 2 CV 4 – AZU :
Sur ces véhicules équipés d'amortisseurs arrière « BOGE » les batteurs à inertie montés sur les bras d'essieu arrière sont supprimés sauf sur les véhicules type P O.

MAI 1971

SUSPENSION : 2 CV 6 :
Sur ce véhicule équipé d'amortisseurs arrière « BOGE », les batteurs à inertie montés sur les bras d'essieu arrière sont supprimés sauf sur les véhicules type P O.

ANNEE-MODELE

1972

SEPTEMBRE 1971

FREINAGE : 2 CV 4 - 2 CV 6 - AZU 250 - AKS 400 :

Le diamètre de l'axe des pédales de frein et d'embrayage est augmenté.

SEPTEMBRE 1971

SUSPENSION : FOURGONNETTE 400 AKS :

Sur ce véhicule équipé d'amortisseurs arrière « BOGE », les batteurs à inertie montés sur les bras d'essieu arrière sont supprimés sauf sur les véhicules type P O.

OCTOBRE 1971

TRANSMISSION : 2 CV 4 - 2 CV 6 - AZU 250 :

Nouvelle possibilité de montage de transmission.

Ces véhicules peuvent être équipés d'un joint à billes « RZEPPA » côté boîte de vitesses et d'un joint à cardans double côté roue.

JANVIER 1972

VEHICULE

AZU - FOURGONNETTE 250 :

Ces véhicules sont modifiés.

Moteur :

(inchangé)

Puissance fiscale 2 CV.

Cylindrée : 425 cm³.

Puissance S A E : 21 ch. à 5250 tr/mn.

Boîte de vitesses :

Type à levier de commande sur le couvercle supérieur.

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr./mn AVEC PNEUS 125x380 CIRCONFERENCE DE ROULEMENT 1,842 m.
1 ^{ère} : 6,96	3,8
2 ^{ème} : 3,55	7,5
3 ^{ème} : 2,13	12,6
4 ^{ème} : 1,47	18,2
M.AR: 6,96	3,8
COUPLE CONIQUE 8/33	

Freinage :

Pédalier du type suspendu.

Ø maître cylindre : 20,6 mm.

Ø cylindres de freins AV : 28,5 mm.

ANNEE-MODELE

1972 (suite)

Ø cylindres de freins AR : 17,5 mm.

Ø tambours AV : 200 mm.

Ø tambours AR : 180 mm.

Canalisations des freins AV et AR en tubes ARMCO 2 x 3,5 .

Electricité :

Equipement 6 Volts.

Carrosserie :

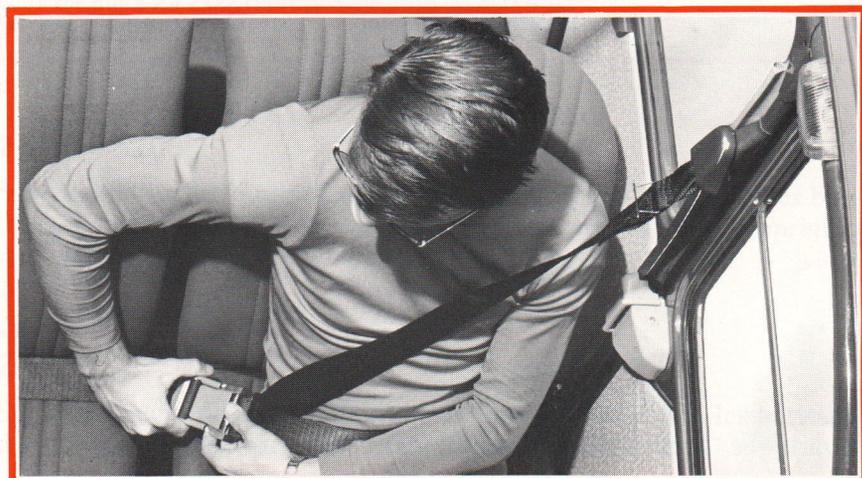
La signalisation et le nervurage des panneaux de côté sont identiques à ceux du véhicule AKS.



AMENAGEMENT INTERIEUR :

2 CV 4 – 2 CV 6 :

Ces véhicules sont équipés d'un troisième point d'ancrage de ceinture de sécurité aux places avant.



ANNEE-MODELE

1973 (suite)

SEPTEMBRE 1972

VEHICULE

Fourgonnette AZU type 250 : Modèle " Grandes Administrations "

Augmentation de puissance : abandon du moteur de cylindrée 425 cm³ (18 ch DIN) au profit du moteur de 435 cm³ (24 ch DIN).

Moteur :

2 cylindres à plat opposés, refroidis par air.

Puissance fiscale : 2 CV.

Cylindrée : 435 cm³

Alésage - Course : 68,5 mm - 59 mm.

Rapport volumétrique : 8,5.

Puissance maximum (DIN) : 24 ch à 6750 tr/mn.

Couple maximum (DIN) : 2,9 m. kg à 4000 tr/mn.

Carburateur Solex 34 PICS⁶ repère 121.

Boite de vitesses :

Type 2 CV 6

Pédalier :

Du type suspendu

Direction :

Volant de direction : celui de la berline

Poids :

Poids DIN : 575 kg

Total en charge : 910 kg

Remorquable : 400 kg

Performances :

Vitesse maximale en charge : 85 km/h

Consommation : 7 litres/100 km

MOTEUR

Tous types

Les moteurs 2 CV 4 et 2 CV 6 répondent aux normes antipollution européennes applicables à compter de 1973.

La dépollution n'a pas modifié les performances des moteurs.

CARROSSERIE

Tous types :

Insonorisation améliorée constituée par :

- Un complexe insonorisant sur tablier et plancher de pédales, une épaisseur de mousse augmentée dans les tubes de chauffage,
- Un complexe insonorisant sous capot moteur.

Serrures et charnières de portes renforcées, serrures anti-burst (du mot anglais to burst qui signifie éclater), c'est une serrure qui résiste à l'ouverture sous des efforts importants.

COULEURS

2 CV 4 - 2 CV 6

Ivoire Borely - bleu camargue - beige albatros - rouge de Rio.

La teinte jaune primevère est supprimée.

ANNEE-MODELE

1974

JUILLET 1973

FREINS

Tous types :

Ces véhicules sont équipés d'un maître cylindre à réalimentation centrale de ϕ 19 mm.

DIRECTION

Tous types :

Augmentation de longueur de l'arbre de direction et de son tube fixe.

ELECTRICITÉ

Tous types :

Fixation du régulateur de tension sur batterie, par glissières.

AKS :

Equipped d'un démarreur à commande positive.

SEPTEMBRE 1973

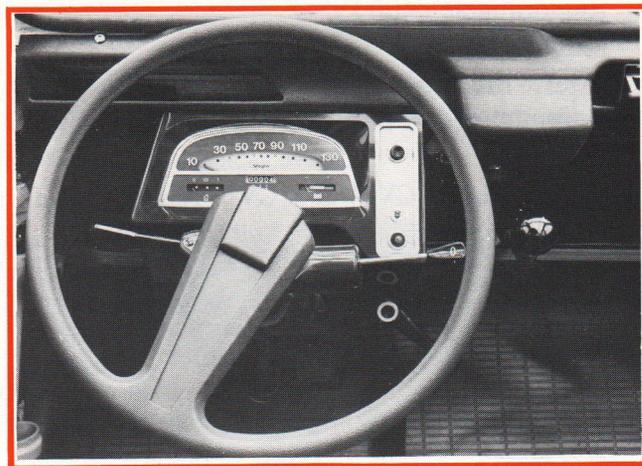
CARROSSERIE

2 CV 4 - 2 CV 6

- Nouveau logotype.
- Nouveau cendrier sur planche de bord.
- Nouvelle harmonie (marron) entre planche de bord, boîtiers de commande, fourreau de direction et volant.

2 CV 6

Nouveau volant monobranche moussé : grain cuir marron.



COULEURS

2 CV 4 - 2 CV 6

- Orange Ténére (capote assortie).
- Vert Palmeraie (capote assortie).
- Bleu Lagune (capote assortie).

Le Beige Albatros et le Bleu Camargue sont supprimés.

ANNEE-MODELE

1975

SEPTEMBRE 1974

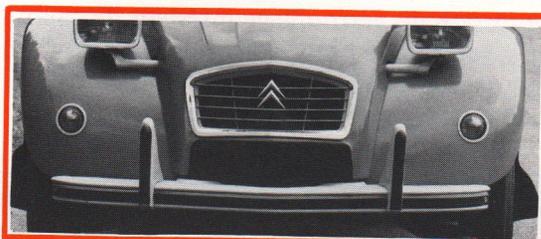
CARROSSERIE

Tous types

Les phares rectangulaires remplacent les phares ronds.
Calandre en plastique nouvelle: plus haute avec chevrons.

2 CV 4 - 2 CV 6

Pare-chocs arrière plus larges avec bande de protection en caoutchouc.
Verrouillage capote par 2 crochets intérieurs.
Bandeau plastique sur haut de panneaux de portes intérieures.



COULEURS

2 CV 4 - 2 CV 6

Nouvelles teintes : Bleu Petrel - Vert Tuileries - Beige Vanneau.

JANVIER 1975

MOTEUR

Tous types

Filtre à air : couvercle et cartouche modifiés:
cartouche en mousse polyméthane renfermée dans panier plastique
solidaire du couvercle.

MARS 1975

MOTEUR

2 CV 6 - AK

Modifications pour conformité aux normes « Niveau Sonore »

- Réduction section tubulaire d'admission : ϕ 28 x 31 au lieu de ϕ 33 x 36
- carburateurs Solex 34 PICS⁶ repère 164 (embrayage mécanique) et repère 165 (centrifuge) : différent des précédents par trous de progression.
- Pot de détente et silencieux « Cheswick and Wright ».

ANNEE-MODELE

1976

SEPTEMBRE 1975

VEHICULE

2 CV Spécial

Version simplifiée de la 2 CV avec ensemble mécanique 2 CV 4.

Carrosserie :

- retour aux phares ronds
- suppression des glaces de custode
- suppression des joncs aluminium sur portes et ailes arrière
- pare-chocs arrière moins large
- suppression du verrouillage intérieur de capote
- sièges, tableau de bord, volant de direction : plus sobres
- logotype « 2 CV Spécial » sur porte de coffre
- couleur spécifique : Jaune Cédrat



MOTEUR

2 CV 6 - AKS

Mise en conformité « normes antipollution »

- carburateur 34 PICS 6 avec repère nouveau : 175 au lieu de 164
- la puissance moteur passe de 28,5 ch DIN à 26 ch DIN à 5500 tr/mn

CARROSSERIE

AZU - AKS

Suppression des vitres sur panneaux latéraux de caisse.

DIRECTION

2 CV 6 - AZU - AK

Adoucie par un nouveau rapport de démultiplication : 1/17 au lieu de 1/14.

Diamètre volant réduit : ϕ 390 mm pour 425 mm.

ANNEE-MODELE

1976

SUSPENSION

Tous types :

Supprimé : frotteurs et batteurs avant

Nouveau : amortisseurs avant

CARROSSERIE

2 CV 4 - 2 CV 6

Pare-chocs : remplacement des profilés caoutchouc par des bandes adhésives noires.

Fixation centrale des ceintures de sécurité sur brins semi-rigides.

COULEURS

OCTOBRE 1975

2 CV 4 - 2 CV 6

Nouvelles teintes : Jaune Cedrat - Vert bambou.

MOTEUR

Tous types :

Suppression de l'écran antiémulsion.

MARS 1976

MOTEUR

Tous types :

Nervures « micro-turbines » sur lèvres du joint de palier arrière de vilebrequin.

Suppression « micro-turbines » sur vilebrequin.

AVRIL 1976

VEHICULE

« 2 CV Spot »

Présentation et commercialisation d'un véhicule à production limitée : 1800 exemplaires.

Ensemble mécanique :

Celui de la 2 CV 4

Carrosserie :

- Peinture 2 tons (blanc et orange) : bandes décoratives et inscription « Spot » dans le bas des portes avant.
- Toile pare-soleil (tendelet) à l'emplacement capote et au dessus des places avant.
- Tendelet, panneaux de garnissage intérieur de portes : à rayures blanches et oranges.



ANNEE-MODELE

1977

SEPTEMBRE 1976

- IDENTIFICATION** **Tous types :**
Plaque constructeur portant « l'année modèle » (Millésime)
- MOTEUR** **Tous types :**
- Inviolabilité du réglage de la richesse du carburateur.
 - Ressort de soupape unique entraînant une modification de culasse.
- FREINAGE** **Tous types :**
- Maître cylindre « tandem » et réservoir de liquide à compartiments séparés.
 - Témoin lumineux avec bouton testeur de contrôle du niveau de liquide de frein.
- CARROSSERIE** **2 CV 4 - 2 CV 6**
Sur porte de malle, les logotypes sont en plastique.
- DIRECTION** **2 CV 4**
Adoucissement de la direction par un nouveau rapport de démultiplication : 1/17 au lieu de 1/14.
Diminution du diamètre du volant en polypropylène : 390 mm au lieu de 425 mm.
- COULEURS** **2 CV 4 - 2 CV 6**
Nouvelles couleurs : Beige gazelle - Bleu myosotis - Rouge soleil.

OCTOBRE 1976

- MOTEUR** **Tous types :**
Amélioration de l'étanchéité des demi-carters :
- pose de 2 pieds de centrage
 - remplacement 4 goujons centraux par vis
 - remplacement « masti-joint » par « loctite-formetanch »

AVRIL 1977

- DIRECTION** **2 CV Spécial**
Adoucissement de la direction
- rapport de démultiplication : 1/17 pour 1/14
 - ϕ volant de direction : 390 mm pour 425 mm

ANNEE-MODELE

1978

SEPTEMBRE 1977

AMENAGEMENT INTERIEUR

2 CV Spécial - 2 CV 4 - 2 CV 6

Montage en série de ceintures de sécurité à enrouleur.

COULEURS

Nouvelle couleur : le rouge géranium remplace le rouge soleil.

VEHICULE

AZU - AK

Montage en série de ceintures de sécurité (sans enroulage) et retour aux panneaux de caisse vitrés.

DECEMBRE 1977

MOTEUR

2 CV Spécial - 2 CV 4 - 2 CV 6 - AZU - AK

Montage d'un joint tube-enveloppe à double lèvre, ce qui entraîne la modification de la coupelle de maintien.

MARS 1978

VEHICULE

Arrêt de fabrication des utilitaires AZU et AK remplacés par le nouveau modèle ACADIANE.



ANNEE-MODELE

1978 (suite)

Carrosserie:

L'avant type 2 CV est remplacé par un avant type Dyane, coiffé par une «capucine».

Moteur:

Puissance fiscale: 3 CV

Cylindrée: 602 cm³

Alésage - Course: 74 mm - 70 mm

Puissance DIN: 31 ch à 5750 tr/mn (22,8 kW)

Couple DIN: 4,2 m.kg à 3500 tr/mn (41,20 m. daN)

Carburateur Solex 26 x 35 CSIC repère CIT 197

Boîte de vitesses:

RAPPORTS DE LA BOITE DE VITESSES	VITESSES EN Km/h. aux 1000 tr/mn AVEC PNEUS 135x15 X - CIRCONFERENCE DE ROULEMENT: 1,870 m.
1 ^{ère} : 4,94	5,02
2 ^{ème} : 9,70	9,86
3 ^{ème} : 14,80	15,04
4 ^{ème} : 21,09	21,44
M.AR : 4,94	5,02

COUPLE CONIQUE: 8/31

Direction:

Rapport de démultiplication: 1/17

Diamètre de braquage entre murs: 11,44 m

Diamètre de braquage entre trottoirs: 11,20 m

Châssis:

Plate-forme type AKS renforcée et rallongée entraînant une augmentation de l'empattement (+ 185 mm)

Pneumatiques:

135 - 15 X

Dimensions - Poids:

Longueur intérieure de la caisse: 1,450 m

Largeur maximum intérieure de la caisse: 1,410 m

Hauteur intérieure de la caisse: 1,165 m

Entrée de portes arrière, : hauteur: 1,00 m - largeur: 1,00 m

ANNEE-MODELE

1978

Hauteur du plancher au-dessus du sol (à vide): 0,655 m
Empattement (à vide): 2,535 m
Voies avant et arrière: 1,260 m
Longueur hors tout: 4,030 m
Largeur hors tout: 1,500 m
Hauteur du véhicule (à vide): 1,825 m
Porte-à-faux avant: 0,710 m
Porte-à-faux arrière: 0,785 m
Hauteur libre au-dessus du sol (véhicule en charge): 0,140 m
Poids du véhicule à vide (en ordre de marche): 680 kg.
Poids sur l'avant: 394 kg.
Poids sur l'arrière: 286 kg.
Poids maximum autorisé en charge: 1155 kg.
Poids maximum sur l'avant: 495 kg.
Poids maximum sur l'arrière: 700 kg.
Poids total roulant maximum autorisé avec remorque de 500 kg: 1655 kg.

Performances:

Vitesse maximum: 100 km/h

ANNEE-MODELE

1979

SEPTEMBRE 1978

Arrêt de fabrication de la 2 CV 4

MOTEUR

2 CV 6

Le moteur 602 cm³ est équipé d'un nouveau carburateur double corps SOLEX 26/35 repère 197 pour embrayage mécanique et SOLEX 26/35 repère 198 pour embrayage centrifuge, ce qui entraîne un gain de puissance : 29 ch DIN à 5750 tr/mn.

Filtre à air en plastique.

Pédale d'accélérateur suspendue avec commande par câble.

CARROSSERIE

2 CV Spécial

Baguettes enjoliveurs sur les portes.

Glaces de custode comme sur la 2 CV 6 et possibilités des mêmes options : embrayage centrifuge, sièges avant séparés avec garnissage tissu.

2 CV 6

Remplacement de la baguette aluminium de bas de caisse par un adhésif noir.

AMENAGEMENT INTERIEUR

2 CV Spécial - 2 CV 6

Mise en place de ceintures de sécurité ventrales aux places arrière. Verrouillage des banquettes arrière par deux points au lieu d'un seul.

COULEURS

Nouvelles couleurs : Beige Nevada - Jaune Mimosa - Mandarine.

DECEMBRE 1978

FREINS

2 CV Spécial - 2 CV 6

Le freinage avant comporte :

soit 2 cylindres de roue dont l'étanchéité est assurée par des joints toniques

soit 2 cylindres de roue dont l'étanchéité est assurée par des coupelles (nouveau montage)

ANNEE-MODELE

1980

SEPTEMBRE 1979

La 2 CV Spécial (moteur 435 cm³) est remplacée par une 2 CV Spécial à moteur 602 cm³ (puissance 29 ch. DIN à 5750 tr/min) qui conserve la finition de l'ancien modèle.

La 2 CV 6 est remplacée par une 2 CV 6 Club mais conserve sa finition.

Les 2 CV 6 Spécial et Club reçoivent un nouveau réservoir à essence en plastique, de 25 litres.

Elles sont équipées d'un voyant de pression d'huile moteur sur le tableau de bord.

COULEURS

Nouvelles couleurs : Bleu Azurite - Vert Jade.

LA 2CV, LES VOYAGES, LE SPORT...

Les modifications successives apportées à la première 2 CV de 1949 lui ont permis d'acquérir au fil des ans une solide réputation de «baroudeuse» ou d'aventurière qu'elle doit à ses qualités qui sont: simplicité, robustesse, légèreté, économie. . .

Elle a, en effet, participé à bon nombre d'équipées: première hivernale de l'Etna, première traversée du Finmark en hiver, commando dans la Royal Navy, record d'altitude au mont Chaltaga (5 420 mètres), tour du monde (40 000 km). . .

Après les aventures individuelles, les grands raids collectifs :

- PARIS - KABOUL (1970) :

1 300 garçons et filles, 500 2 CV, sur la route de la soie, de Marco Polo, de la Croisière Jaune: 16 500 km jusqu'en Afganistan et retour.

- PARIS - PERSEPOLIS (1971) :

1 300 jeunes, 500 2 CV, vont découvrir Persépolis, la cité fondée par Cyrus et Darius, détruite en une nuit par Alexandre le Grand.

- RAID - AFRIQUE (1973) :

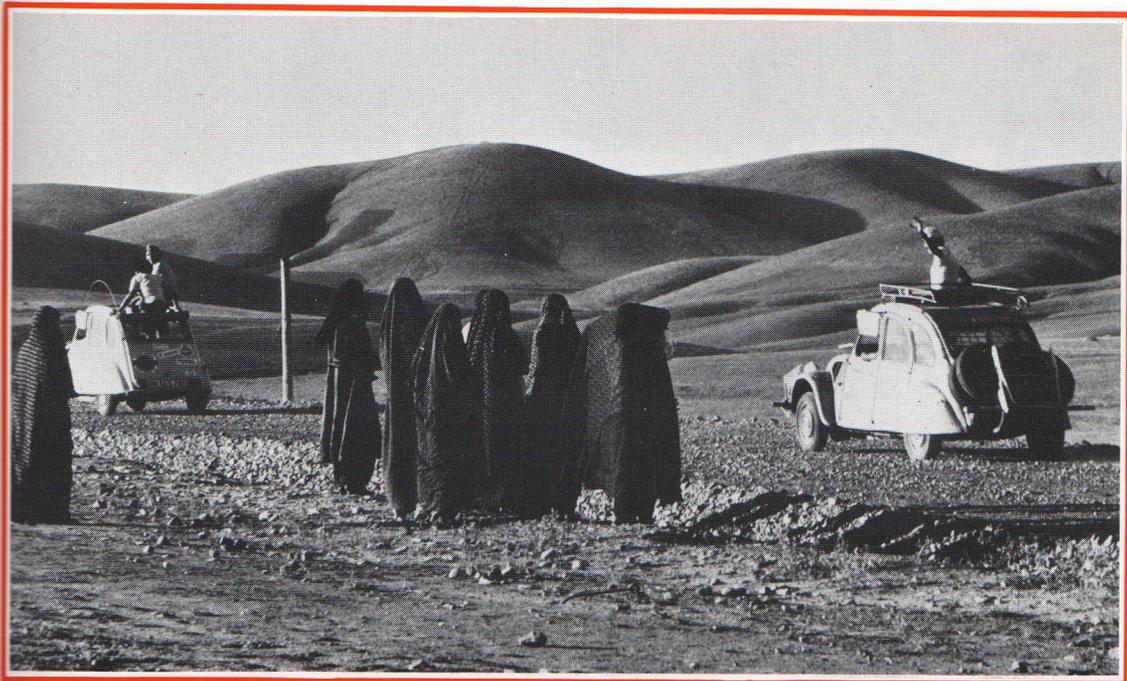
A travers les sables du «Pays sans fin» (désert du Ténéré), 60 2 CV et 100 jeunes. 7 000 km d'Abidjan à Tunis sur le sable jusque-là foulé seulement par les caravanes de nomades.

Après les voyages, le sport. Dans ce domaine la 2 CV rongait son frein avant de déployer ses ailes dans une compétition inventée pour elles : le 2 CV CROSS - course acrobatique en tout terrain. De 1972 à 1978, plus de 1 000 pilotes en Europe. . .

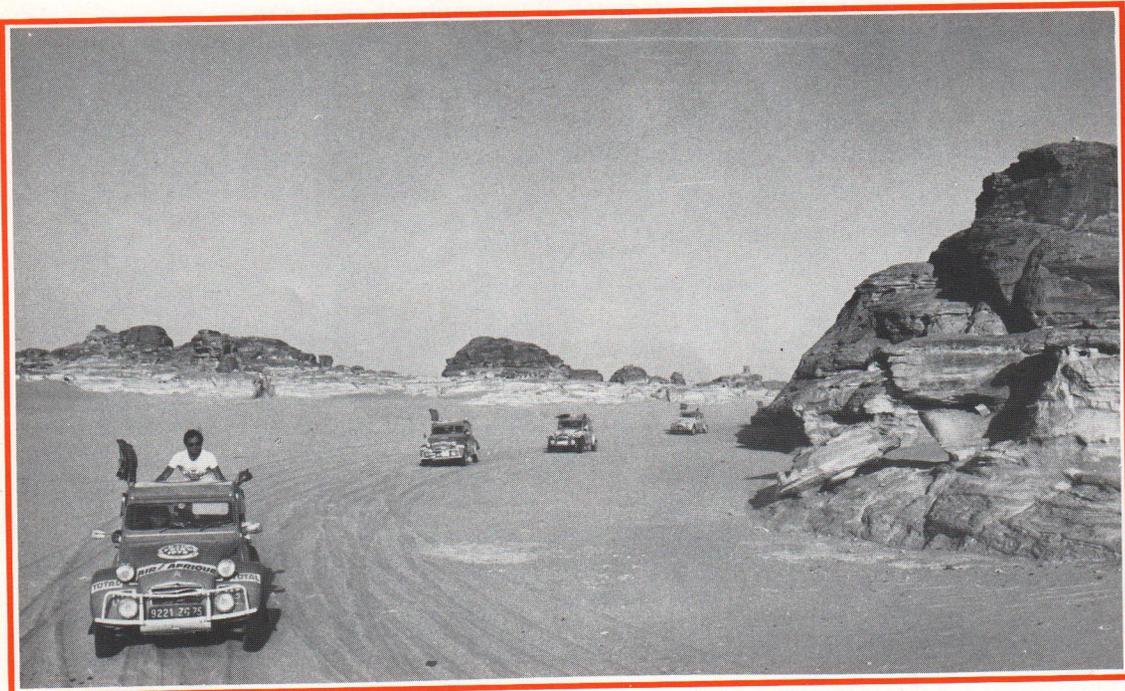
PARIS - KABOUL (1970)



PARIS - PERSEPOLIS (1971)



RAID - AFRIQUE



2 CV CROSS



Edition Novembre 1971, mise à jour en Février 1980

Relations Publiques Citroën - 133, quai André Citroën - 75747 Paris Cedex 15
R.C. Paris B 642 050 199 - N° d'Entreprise Siret 642050199 00016