

MODELES 1949 -1954

MODELES 1949

- N° de châssis de 1 à 924, prix : 235.000 F.

Juillet 1949

- Début de la fabrication de la 2CV type A

Octobre 1949

- Coussinet AR d'arbre à cames formant corps de pompe à huile (sortie d'huile par trou de 5 mm et canal dans le corps, profondeur du logement de pignon et de roue 14,5mm).

MODELES 1950

- Châssis n° 925 à 7.100, prix: 235.000 F.

Février 1950

- Ressort d'axe de culbuteur à la place du ressort de rappel.
- Disparition de la goupille fendue 3x20 d'axe des culbuteurs.

Avril 1950

- Vilebrequin avec coussinet A V et AR (à trou de 8 mm pour pied de centrage) et déflecteur d'huile AR.
- Nouveau support élastique A V moteur en 2 partie D et G.

Mai 1950

- Couronne de démarreur (107 dents diam. intérieur 252 mm avec épaulement à 254 mm et largeur 11 mm.

Juin 1950

- Suppression de l'entretoise épaulée du roulement AR d'arbre de commande de la BV
- Couple conique 8x31 (couronne trou de fixation diam. 10mm pignon filetage 16x150).
- Boîtier différentiel fixé par vis de 10x150, distance entre face d'appui des satellites 57mm.

Juillet 1950

- Bouchon TH de 12x150 alésage 8 long. Sous tête 10 mm de clapet de décharge de circulation d'huile.

Septembre 1950

- Vis raccord TH de 7x18 trou de 1mm (au lieu de 2mm) de fixation sur la culasse du tube de graissage.
- Démarreur Ducellier avec palier bagué côté entraînement diam.73 mm avec collerette diamètre d'emmanchement sur carcasse 81mm et bobines inductrices avec balai positif soudé (jeu de 4).
- Démarreur Ducellier à balai positif avec câble isolé épaisseur 8 mm sans cosse, longueur du câble 45 mm et balai négatif avec câble non isolé.

MODELES 1951

- A Châssis n° 7.101 à 21.850, prix: 340.000 F.

- AU Châssis n° 300.000 à 301.700, prix: 347.000 F.

Octobre 1950

- Feutre d'étanchéité de 4,5x19x30 de l'écrou de blocage du pignon de crémaillère.

Novembre 1950

- Coussinet réglé de 48 x 56 x 32,5 (trou d'ergot de centrage 5 mm) AR de vilebrequin.
- Ergot d'arrêt des coussinets de vilebrequin (diam. 8, long. 12,25)
- Vilebrequin avec coussinet à trou de 5mm pour ergot.
- Tubulure d'admission - échappement avec prise d'air chaud (trou de bride de carburateur diamètre 24,4 mm).
- Filtre à air avec prise d'air chaud.
- Bras d'essieu AR D et G avec portée de roulement de 28,5 mm.
- Moyeu tambour AR, 3 tocs, diam. intér. 180 mm (4 nervures).

Décembre 1950

- Capuchon diam. 14x20,5x20,7x30,5 (haut 13mm) de guide de soupape d'échappement.
- Collier de serrage de tube de direction sur pignon de crémaillère sans filetage.
- Commutateur de contact à clé et verrouillage de la porte AV G avec la même clé.
- Suppression de l'antivol pour le capot.

Janvier 1951

- Vis TH de 10x150 long. sous tête 125 mm de fixation de la traverse d'essieu AV et AR à paliers filetés.
- Tige de commande d'orientation des phares avec filetages de 10x150 et 5x75.

Mars 1951

- Début de la fabrication de la 2CV type AU (2CV A version Utilitaire).
- Logements des pieds de centrage moteur boîte profondeur 5 mm, long 17 mm dépassant de 12 mm au lieu de 3 mm de profondeur, long de 6 mm dépassant de 3 mm.
- Pied de centrage entre carter moteur et boîte (10x14x17).
- Jonc de calandre à vis soudées.

Juin 1951

- Vis TH de 7 x 50 portée cylindrique sous tête, diam. 7,5 mm de centrage et d'assemblage des $\frac{1}{2}$ carters moteur et fixation du réfrigérateur d'huile.
- Vis TH de 7 x 30 portée cylindrique sous tête, diam. 7,5 mm de centrage et d'assemblage des $\frac{1}{2}$ carters moteur (partie inférieure).
- Collecteur d'air avec conduits fixés sur les culasses par pattes rapportées. Bord rabattu sur 9 mm autour de l'entrée de ventilateur.
- Cosse de batterie positive et négative pour câble de 20mm² au lieu de 40mm².

MODELES 1952

- A chassis n° 21.851 à 43.150, prix: 340.000 F.
- AU chassis n° 301.701 à 309.450, prix : 347.000 F.

Octobre 1951

- Suppression de la protection en caoutchouc montée sur la partie inférieure des batteurs AR.

Novembre 1951

- Jonc de calandre à vis indépendantes.
- AU : Ergot de centrage des coussinets AV et AR de vilebrequin diam. 8 mm long. 8 mm et diam. 5 mm long. 3 mm

Janvier 1952

- Vilebrequin avec coussinet à trou de 5 mm pour pied de centrage.
- AU : Panneaux AR latéraux avec emboutis en relief au lieu de panneaux lisses.

Février 1952

- Nouvelle fourchette en tôle de débrayage avec téton de centrage de ressort de rappel.
- Support et bague graphitée assemblés, de butée d'embrayage à tourillons à méplat non percé.

Mars 1952

- Compteur ED ou Jaeger avec fixation sur carter par prise filetée centrale.
- Câble de compteur avec un embout rectangulaire et une encoche.
- Démarreur Ducellier avec palier bagué côté entraînement diam. 73 mm avec collerette diam. d'emmanchement sur carcasse 77,45 mm.

Avril 1952

- Articulation entre la pédale d'accélérateur la tige de commande avec une rotule.

Mai 1952

- Mécanisme d'embrayage monté avec 3 ressorts au lieu de 6.
- Disque d'embrayage monté avec plaquettes élastiques entre garniture et disque.

Juin 1952

- Vis TH de 7x20 de fixation du support de levier de commande des vitesses.
- Vis TH de 7x22,5 de fixation de bride de roulement AR de pignon d'attaque.
- Mâchoire D et G de cardan côté boîte formant arbre de différentiel avec tocs, long. totale 184 mm (filetage 24x150 pas à D ou G). Diam. extér. de la gorge du déflecteur d'huile 62 mm.
- Bague écrou mâle de 54x150 épais. 12,5 mm de blocage de roulement sur palier de mâchoire de cardan (2 encoches).
- Toc de 7x100 long. 22,5 mm de tambour de frein, partie lisse diam. 8 mm.
- Plateau de frein en tôle AV D et G avec axes de points fixes et cames de réglage diam. extér. 227 mm.
- Segment de frein AV AR D et G avec levier de bielle de frein à main sans boutonnière.
- Tambour de frein AV D et G à 4 nervures. .
- Ressort de rappel de segments de frein AV en fil de 2,1 mm long. 131 mm.

- Excentrique de réglage de segment de frein AV et AR larg. sur plats 21 mm haut. 6,7 mm.
- Segment de frein AV D et G épais. 3 mm.
- Déflecteur d'huile de frein AV avec tube d'évacuation diam. 57x63x71.
- Câble de frein à main long. 406mm au lieu de 378mm.

Juillet 1952

- A : Disparition de la cale de réglage entre cylindre et culasse.
- Tube enveloppe de tige culbuteur diam. 15 mm sur long. 30 mm diam. 16 mm sur long. 133 mm.
- Boîtier différentiel avec roue planétaire épaisseur 11,2 mm et pignon satellite avec plat de dent chanfreiné sur 8 mm.

Septembre 1952

- AU : Disparition de la cale de réglage entre cylindre et culasse.
- Traverse d'essieu diam. 65,5 mm, guide de crémaillère filetage 24x150.
- Crémaillère diam. 22 mm et avec rotules à tête sphérique montées.
- Ressort de guide de crémaillère diam. 16,5 mm.
- Guide des ressorts de crémaillère, long. 273 mm (montage avec rotule à tête sphérique).

MODELES 1953

- A Châssis n° 43.151 à 77.950, prix: 340.000 F.
- AU Châssis n° 309.451 à 322.500, prix: 347.000 F.

Octobre 1952

- Clapet de reniflard à rondelle caoutchouc.
- Fourchette de tôle de débrayage avec embouti de œntrage de ressort de rappel.
- Rondelle Belleville de 17x28,5 de freinage de vis de compteur. .
- Entretoise conique de 16,25x23x27x7,65 de vis de compteur.
- Nouvel intérieur peint en gris et nouvelles garnitures de siège et de portes.
- Nouvelles jantes Michelin BM (Bon Marché) avec 4 ouïes.
- Glis Foncé AC 118 et abandon du gris métallisé AC 109, jantes peintes en ivoire AC 113 (A), gris foncé (AU).

Novembre 1952

- Fixation de la dynamo en 2 points au lieu de 3.
- Bouchon TH de 12 x 175 et joint 12,2x17x2 d'obturation de prise de pression d'huile.
- Joint de 12,2x17x2 du bouchon d'obturation de prise de pression d'huile.
- Porte balai de la dynamo fixée par 2 vis; tube de maintien du ressort dans l'axe des trous de fixation sur le couvercle.
- Bobines inductrices (jeu de 6) de la dynamo fixée par 2 vis (2 cosses soudées).

Mars 1953

- Garnitures de sièges en tissu écossais plastifié.
- Garniture de porte en gris et vert foncé.

Mai 1953

- Réservoir avec bloc filtrant Zénith d'épaisseur 28 mm.
- Plongeur de prise d'essence sans bloc filtrant tube raccord vertical long. Entre collerettes 163 mm.
- Bras d'essieu AV et AR D et G avec portée de roulements 25,5 mm.
- Ecrou à 16 encoches de 63x150 de réglage des roulements de traverse d'essieu AV et AR.
- Roulement à 24 ou 26 galets coniques de 63,5x95x17 de traverse d'essieu A V et AR.
- Béquille centrale à cliquet d'ouverture du capot au lieu du support articulé.
- A : Poignée de fermeture de capot à rotation à la place de la tirette

Juin 1953

- Ventilateur 4 pales au lieu de 8.
- Pivot d'essieu D et G bagué, alésage de l'axe de pivot 17,062 mm. Filetage du porte graisseur 22x100.
- Bouchon porte graisseur de pivot filetages 22x100 et 7x100.
- Nouvelles portes avec panneaux emboutis au lieu d'être soudés.
- Profilé d'étanchéité de portes à sections ronde au lieu de plate.
- Chevrons Citroën plus large en quatre parties sans ovale.
- Panneau de garniture de porte AV sans angles vif.

Juillet 1953

- AU : Poignée de fermeture de capot à rotation à la place de la tirette.
- Vis TH (12 sur le plat) de 8x16,5 de fixation du volant moteur.
- Fourchette de 1^{ere} ,marche AR, 2^e ,3^e et surmultipliée avec bride de fixation inclinée.
- Volant avec arbre de direction long. 800 mm sans fourrure de tube fixe de direction long. 265 mm diam. intér. 24,1 mm.
- Augmentation du diamètre du vilebrequin.

MODELES 1954

- A Châssis n° 77.951 à 121.200, prix: 342.000 F. -
- AU Châssis n° 322.501 à 338.300 F, prix: 347.000 F.

Novembre 1953

- Durit de 5x12 coudé entre réservoir et tuyauterie.

Février 1954

- Couronne de démarreur sans épaulement et largeur de 9 mm.
- Goujon de 7x30 (filetages 10 et 17) d'assemblage inférieur du carter de BV et du flasque de frein.
- Joint d'étanchéité entre boîte de vitesses et palier de mâchoire de cardans.

Avril 1954

- Apparition de la 2CV PO (pOussière ou Pour Outre mer selon les sources) principalement pour les colonies françaises. Elle a les mêmes caractéristiques que les autres 2CV, elle a en plus un équipement spécial contre la poussière: Essieux A V et AR mieux protégés, câblerie spéciale, fIltre à air à bain d 'huile, pneu 135x400.
- Tubulure de remplissage d'essenæ diam. 45 mm au lieu de 55 mm.
- Roue de renvoie de réducteur sur pignon d'attaque (31 dents et 12d ents au crabots, 8 cannelures épais. 31,25 mm)
- Cale de réglage de bride de fixation du roulement AR du pignon d'attaque.
- Régulateur de tension fixé à droite sur le tablier.
- Gâche d'accrochage des vitres mobiles ouverte.

Juin 1954

- Siège de rotule de pivot diam. 22,5, haut. 7,5 mm (repère une gorge).
- Rondelle de 10x22 de réglage des sièges de rotule de pivot (épais. 0,5 1,5 2,5 ou 0,25 mm).
- Fixation de la glaæ de phare par poussoir et ergot sans caoutchouc.

Juillet 1954

- Raccord entre le fIltre à air et le reniflard, diam. intér. 12 mm, 27 mm, 33,6 mm, long 65 mm.
- Clapet de reniflard (caoutchouc forme bec d'anche).
- Bobine d'allumage à isolant souple (caoutchouc) avec nouveau faisceau de bougie.
- Nouvelle barre de phare sans plat pour support de la nouvelle bobine.

Septembre 1954

- Goujon de 8 et 10x181,5 (filetages 18,5 et 22) inférieur de fixation de la culasse.
- Goujon de 8 et 10x217 (fIletages 19 et 22) supérieur de fixation de culasse.
- Goujon de 10x97 (filetages 20 et diam. du corps 8 mm) d'assemblage de 1/2 carters moteur
- Goujon de 7x37 (filetages 10 et 17) de flasque de frein.
- Transmission D et G avec fIletage de la fusée 22x150 (pas à droite).
- Mâchoire à coulisse de cardan côté boîte longueur totale 159,5 mm. Cannelures diam. 34,5 mm.
- Arbre cannelé de commande de transmission long. totale 370 mm. Cannelures diam. 34,5 mm.
- Soufflet de transmission diam. intér. 23,5 mm et 39,5 mm.
- Collier de serrage du soufflet de transmission long. 360 mm.
- Tirette de frein à main diam. du corps 13 mm au lieu de 12 mm.
- Ressort de rappel de frein à main diam. 15 mm au lieu de 12 mm.
- Câble de batterie positif long. 930 mm et négatif 600 mm.
- Support de batterie sans tirants de serrage et barrette de serrage avec feutre.
- Démarreur Ducellier avec induit complet à lamelles long. 65 mm au lieu de 70 mm.
- Gris Clair AC 132 et abandon du gris foncé AC 118.

MODELES 1955 -1959

MODELES 1955

- A Châssis n° 121.201 à 124.500, prix: 342.000 F.
- AZ Châssis n° 150.001 à 210.188, prix : 366.000 F
- AU Châssis n° 338.301 à 338.400, prix: 347.000 F
- AZU Châssis n°??? à 470.552.

Octobre 1954

- Début de fabrication de la 2CV type AZ et AZU (utilitaire).
- A et AU: Volant moteur fonte avec repère de calage côté embrayage et moteur.
- Boîtier différentiel avec distance entre face d'appui des satellites 61 mm, entre face d'appui planétaire et face d'appui couronne 144 mm.
- Démarreur Paris Rhône avec balai positif, largeur intér. 16 mm au lieu de 21 mm.
- Phares MARCHAL Equilux et DUCELLIER en plus des CIBIE.
- AZ: Garnitures: bleu/rouge vert/gris bleu/or.
- Anneaux de caoutchouc de siège au lieu des lanières à double crochets.

Novembre 1954

- A AZ AZU : Couple conique 8x31 (couronne trou de fixation diam. 10 mm pignon filetage 20x150).
- A AZ AZU : Ecrou H à collerette de 20x150 de blocage du roulement AR du pignon d'attaque.
- Joint d'étanchéité de moyeu de roue A V et AR (45x62x8).

Décembre 1954

- Suspension avec ressorts apparents sur tous les modèles et modification du châssis pour fixation.
- Tirette de starter long. 1080 mm diam. 1 mm au lieu de 930 mm et 1,3 mm.
- A et AU : Suppression du support latéral sur châssis de fixation du siège.
- Suppression des bouchons obturateurs des trous de fixation de la banquette AV sur le plancher.
- Levier de verrouillage du mécanisme d'ouverture des portes au lieu du bouton coulissant.
- AZU : Garnitures: bleu/rouge vert/gris bleu/or.

Janvier 1955

- Suppression du raccord orientable de la pompe à essence.
- Ajout de 2 feux rouges et d'un feu stop à gauche (rouge A et orange AU) et de 2 clignotants latéraux et de feux de position LABINAL.
- A et AZ : Feux AR PECAZEAX.
- AU AZU : Feux AR AXO.
- AU: Abandon du catadioptré carré en bas à droite remplacé par 2 catadioptrés rond en bas D et G.
- Console de tableau de bord avec minuterie SCINTEX des clignotants à gauche et des feux de position à droite.
- AZU : Cylindres et pistons D et G avec axe et segments appariés.

Coussinet AR d'arbre à cames formant corps de pompe à huile, profondeur du pignon et de roue de 17 mm

Février 1955

- Segment d'arrêt de roulement du tambour d'embrayage diam. 42 mm épais. 1,7 mm.
- Cuvette pare poussière de roulement d'embrayage (23,5x40x4,5).

Mars 1955

- Bras d'essieu AV D et G avec butée de levage avec rondelle soudée.
- PO: Cale d'aluminium de 122x20x10 sous palier d'essieu.

Avril 1955

- Faisceau de câblage avec fiches de connexion de 4 mm.
- Compteur de vitesse éclairé avec aiguille plus grosse.
- AU AZU: Option: Siège passager 5.500 F

Mai 1955

- Suspension avec pots à ressorts anti galop comme avant décembre 1954.

Juin 1955

- AU AZU : Pot de suspension avec butées élastiques et repère 4 plats sur tirant AR.

Juillet 1955

- Mâchoire D et G avec diam. extér. de la gorge du déflecteur d'huile 57 mm.
- Déflecteur d'huile de frein AV avec tube d'évacuation d'huile de frein diam. 57x59x71.

Septembre 1955

- A et AZ : Pot de suspension avec butées élastiques et repère 2 plats sur tirant AR au lieu des ressorts anti galop.
- Bobines inductrices de dynamo (jeu de 4) et débit augmenté.
- Fixation de la glace de phare par un cerclage métallique et une vis.
- Diamètre des glaces de phares différent suivant les marques: CIBIE 145 mm, MARCHAL 147 mm et DUCELLIER 130 mm donc les diamètres des phares sont 152,160 et 150 mm.
- PO : Gâche de capot fixée sur la traverse A V du châssis.

MODELES 1956

- A Châssis n° 124.501 à 125.315, prix: 346.200 F.
- AZ Châssis n° 210.189 à 297.458, prix: 362.400 F.
- AU Châssis n° 338.451 jusqu'à arrêt de fabrication.
- AZU Châssis n° 470.553 à 491.184, prix: 368.000 F.

Octobre 1955

- Sur AZ pistons bombés et cylindres à ailettes venues de fonderie.
- Carburateur 26BCI avec buse de 15,5.
- AZ: Volant moteur avec trou de repère d'allumage marqué X coté moteur.
- AZ : Arbre à cames avec distance entre les butées du plateau de distributeur portée à 28 mm.
- AZ : Masse d'avance automatique d'allumage, plaquette inférieure long. 20 mm.
- PO: Plaque d'immatriculation AV avec trou de fixation à 34 mm du bord inférieur et avec tampons.
- PO : Pare chocs AV tubulaires avec bananes soudées et sabots sous le moteur pour protection.

Décembre 1955

- AZU: Volant moteur avec trou de repère d'allumage marqué X coté moteur.
- AZU : Arbre à cames avec distance entre les butées du plateau de distributeur portée à 28 mm.
- AZ AZU : Pistons bombés, rapport volumétrique porté à 7/1.
- AZU : Masse d'avance automatique d'allumage, plaquette inférieure long. 20 mm.
- Disque d'embrayage à 10 cannelures au lieu de 8.
- Boule de levier de vitesse grise au lieu de noire.
- Armatures des sièges et des commandes peintes en gris foncé.

Janvier 1956

- Avertisseur de ville FERSON et avertisseur de campagne KLAXON.
- Feux AR SEIMA.
- Joint d'étanchéité de glace mobile de porte AV long. 460 mm au lieu de 500 mm.

Avril 1956

- AZ : Entretoise entre moteur et boîte (14,25x21x10,7) .
- AZ : Entretoise entre moteur et boîte (10,5x21x10,7).
- AZU : Sur piston un seul segment d'étanchéité conique de 66x2 et un racleur conique de 66x4,5 par piston.

Mai 1956

- PO : Embout caoutchouc de pare chocs marqués du double chevron long.40 mm.
- Garniture des portes en gris clair avec veines gris foncé.
- Suppression des garnitures en pied de poule noir e blanc.

Juillet 1956

- Compteur de vitesse de marque OS en plus des compteurs ED et JAEGER.
- Cloche d'embrayage moulée sous pression.

Septembre 1956

- Démarreur Paris Rhône avec induit à cannelures courtes.

MODELES 1957

- A Châssis n° 125.316 à 125.372, prix: 352.000 F. .
- AZ et AZL Châssis n° 297.459 à 395.334, prix AZ: 373.000 F, prix AZL: 399.500 F. -'
- AZU Châssis n° 491.185 à 519.822, prix: 377.000 F.

Novembre 1956

- Sortie de la 2CV AZL (L = Luxe).
- Commutateur de feux indicateurs de direction au centre de planche de bord.
- Volant, commutateur, bouton d'essuie glace, boule de levier de vitesse, armatures des sièges, roues, pare-choc et phares en Gris Acier AC 121.
- Lunette AR plus grande 345x860 mm au lieu de 277x647 mm.
- Capote en tissu synthétique 2 teintes grenat, bleu foncé, vert foncé.
- Garnitures des sièges assorties à la couleur de la capote Bayadère bleu ou vert.
- Garnitures des portes en similicuir lavable.
- AZU : Pattes de fixation retournées sur les tirants de portes AR.

Janvier 1957

- Suppression des feux AR PECAZEAUX.
- Feux AR AXO avec catadioptré en verre.

Mai 1957

- AZU: Commutateur des feux indicateur de direction CARTIER.
- AZU : Panneaux de garnitures de portes en Flexarmit.
- Réservoir de liquide de freins à niveau visible en verre "NIVOCIAIR" au lieu du réservoir en tôle.

Juillet 1957

- AZU : Garnitures des portes en similicuir.
- AZU : Pavillon de caisse en une seule partie au lieu de 3.

Septembre 1957

- Sortie de la 2CV AZLP (P pour Porte de malle).
- AZU: Volant, commutateur, bouton d'essuie glace, boule de levier de vitesse, armatures des sièges, roues, pare-choc et phares en gris clair.
- AZU : Garnitures des sièges à rayures bleu au lieu de l'écossais vert gris ou bleu rouge or.
- Plaque AR d'immatriculation centrale avec nouvel éclairé central AXO ou SEIMA.

MODELES 1958

- A Châssis n° 125.373 à 125.451, prix: 389.000 F.
- AZ Châssis n° 395.335 à 478.000, prix: 420.000 F.
- AZL Châssis n° 1.000.001 à 1.020.214, prix: 441.000 F.
- AZLP Châssis n° 2.000.001 à 2.001.706 F, prix: 447.200F.
- AZU Châssis n° 519.823 à 551.967, prix: 425.000 F.

Octobre 1957

- AZU : Buse de dégivrage du pare-brise à gauche du tableau de bord.
- Nouveau coloris pour les garniture de sièges: Bayadère rouge.
- Nouvelle capote assortie de couleur Grenat.

Décembre 1957

- Tige d'accélérateur avec 5 crans d'arrêt pour attache de ressort.
- AAZ: Suppression du jonc supérieur en simili d'aile AR.
- Caoutchouc d'étanchéité en bas du capot.

Janvier 1958

- Vis TH de 7x35 de fixation du support élastique AR.
- Nouveau cylindre bloc de support de boîte de vitesses.
- AZU : Fixation de la caisse sur le châssis par écrous Simmonds en bout de supports latéraux.

Février 1958

- Moyeu de tambour AR diam. intér. 180 mm (1 nervure).
- Tambour de frein A V et AR à 1 nervure.
- Nouveau couvercle porte-balais de dynamo DUCCELLIER.

Mars 1958

- Prise de compteur avec arrêt du flexible par arrêtoir.
- AZU ; Suppression des boucles de remorquages AR.

Avril 1958

- . - Attache du ressort de rappel de l'accélérateur avec un trou étoilé et un trou de 2,5mm. .'

Mai 1958

- Sortie de la 2CV A W ou 4x4 Sahara.
- AZL et AZLP : Suppression du jonc d'aluminium des pare chocs par un profilé alu englobant une bande amortissante.

Juillet 1958

- Pivot d'essieu D et G bagué (pattes de fixation de batteur, droites). Passage du double renfort à un renfort unique.
- Support des batteurs A V et AR incliné.
- AZU ; Commutateur d'éclairage en gris clair au lieu de noir.
- AZU ; Eclaireur de plaque AR gris au lieu de rouge ne servant plus de feu rouge.
- AZU; Feux AR rouge AXO D et G.

Septembre 1958

- Les ailettes usinées sur les cylindres sont abandonnées.

MODELES 1959

- A Châssis n° 125.452 à 125.539, prix; 389.400 F.
- AZ AZL AZLP Châssis n° 1.030.215 à fin de série, 2.350.001 à 2.352.809, 2.001.707 à 2.250.544.
- Prix AZ; 420.400 F, AZL; 441.400 F, AZLP; 447.600 F, 4x4; 815.000 F.
- AZU Châssis n° 551.968 à 589.859, prix ; 444.500 F .

Octobre 1958

- Nouveau carburateur 26 CBI avec frein de ralenti incorporé.
- Vis TH (14 sur le plat) de 8x16,5 de fixation du volant moteur.
- AZU PO; Caoutchouc d'étanchéité de bas de capot entre le capot et le pare chocs pour améliorer le chauffage.

Décembre 1958

- Suppression du caoutchouc d'étanchéité d'embout D et G de capote et de support de porte de coffre.
- AZU; Modification de la forme et de la fixation du levier de gaz.

Janvier 1959

- AZ AZU ; Goujon de 8x181,5 (filetages 18,5 et 22) inférieur de fixation de culasse.
- AZ AZU ; Goujon de 8x217 (filetages 19 et 22) supérieur de fixation de culasse.
- Came d'allumage avec entraîneur, bague en retrait sur 1 mm côté plateau.
- Nouvelles butées de caoutchouc sur les parties inférieures de joues d'ailes avant.

Février 1959

- Vis TH de 7x30 de serrage de la pompe à essence sur carter au lieu d'un écrou 7x100.
- Vis TH de 7x20 de fixation de l'allumeur sur carter au lieu d'un écrou 7x100.
- Vis TH de 7x20 de fixation du reniflard au lieu d'un écrou 7x100.
- AZU ; Jantes Gris Clair.

Mars 1959

- Bague de bielle (20x22x25) 2 trous diam. 3 mm.
- Boîtier différentiel avec distance entre face d'appui planétaire et couronne 46 mm.

Mai 1959

- Capuchon caoutchouc d'étanchéité de jauge à huile long. 42 mm.
- Nouveau système de chauffage, 1 tirette côté conducteur et une côté passager, une buse de dégivrage plus grande à droite de la planche de bord avec position dégivrage et désembuage.
- AZ PO ; Suppression du caoutchouc d'étanchéité en bas du capot.
- Montage sur certains modèles de joints de cardan homocinétique (double cardan).

Juin 1959

- Sahara 4x4 ; Nouvelle découpe des ailes AR et du bas de caisse AR pour augmenter la garde au sol et ouïes d'aération dans le capot AV. La puissance passe à 28 ch et couplage hydraulique des commandes d'embrayage.

Juillet 1959

- Patte de fixation du tube graissage de culasse avec vis soudée.
- Nouvel essieu AV (butées de levage avec rondelles soudées pour PO).
- Pivot d'essieu D et G (1 trou fileté à 7x100 pour graisseur).
- Levier d'accouplement D et G long. 152 mm, téton à l'extrémité AV.
- Axe de pivot de 110x17.

- Bouchon inf. de pivot filetage 22x100.
- Entretoise de butée élastique de pot de suspension 26,85x33x30.
- Support des batteurs A V et AR droit.
- Corps de barre de direction réglable D et G long. 497 mm, filetage 14x125.
- Embout réglable de barre de direction D et G filetage 14x125, long. 128 mm.
- Pare soleil pour axe de 8 mm en similibre.
- Rétroviseur intérieur avec entourage en plastique gris clair.
- AZU : Pare soleil en carton sans notice d'entretien.

Septembre 1959

- Ergot d'arrêt des coussinets de vilebrequin (diam. 8,2 long. 12,25)
- Option (36 300 F) montage d'un poste radio RADIOËN portatif à transistor et antenne d'auvent côté passager.
- Garniture intérieure bleue.
- Bleu Glacier AC 606 avec capote assortie.
- Entourage métallique des cabochons de clignotant et buse de dégivrage peint en Bleu Nuage AC 604 sur les modèles Bleu Glacier.
- Entourage métallique des cabochons de clignotant et buse de dégivrage peint en Gris Acier AC 121 sur les modèles Gris Clair.
- Pneus en 125x380 avec jantes sans ouïes.

MODELES 1960 - 1969

MODELES 1960

- A Châssis n° 125.540 à 125.570, prix non tarifé.
- AZ AZL AZLP Châssis n° 2.352.810 à 2.472.482, 2.250.545 à 2.265.599.
- Prix AZ : 4.449 NF, AZL: 4.671 NF, AZLP : 4.736 NF, 4x4 : 8.620 NF.
- AZU Châssis n° 589.860 à 636.247, prix : 4.705 NF.

Octobre 1959

- Profilé en aluminium maintenant le tube caoutchouc d'étanchéité A V de la capote.

Novembre 1959

- Pare soleil en plastique gris clair avec axe 7 mm seulement du côté conducteur.
- Nouveau rétroviseur à rebord en plastique.

Décembre 1959

- Fils de bougies antiparasités rouges au lieu des noirs ordinaires.
- Cercle moleté sur levier de vitesse pour indiquer le point mort au lieu de l'anneau peint.

Janvier 1960

- Coussinet (alliage d'alu) de 46 x 56 x 32,5 (trou d'ergot de centrage 5 mm) AR de vilebrequin.
- Boîtier différentiel avec fixation par vis de 10x125.
- AZU : Fixation du bocal de liquide de freins diam. 16 pas de 125 au lieu de 12 pas de 100.

Avril 1960

- Nouveau support élastique A V moteur D et G.
- Nouvelle manivelle de changement de roue et de mise en marche.

Mai 1960

- AZU : Embout de protection de rétroviseur extérieur sur aile A V gauche.

Juin 1960

- AZU : Nouveaux barilletts de serrures et nouvelles clés.
- AZU : Nouveau démarreur.
- AZU : Nouveau rétroviseur extérieur de diam. plus grand et embout de protection plus grosse.

MODELES 1961

- A Châssis n° 125.571 à la fin de fabrication, prix non tarifé.
- AZ AZL AZLP Châssis n° 2.472.483 à 2.500.399, 2.2265.601 à 2.285.436, 2.510.001 à 2.591.863, 2.800.001 à 2.801.039.
- Prix AZ : 4.501 F, AZL: 4.725 F, AZLP : 4790 F.

- AZU Châssis n° 636.248 à 680.000.
- AZU Châssis n° 680.001 à 682.408 avec nouveau capot.

Septembre 1960

- Vert Embrun AC 511.
- Entourage métallique des cabochons de clignotant de la même teinte que la carrosserie comme avant Septembre 1959.
- Buse de dégivrage peinte en Gris Rosé AC 136.

Octobre 1960

- Gris rosé sur le levier de commande des vitesses, les boutons, la commande des phares, l'essuie glace, le commutateur d'éclairage, les armatures des sièges et les roues.

Novembre 1960

- Bobine d'allumage en Bakélite.
- Abandon des joints de cardan homocinétiques.

Décembre 1960

- Suppression du tube d'évacuation d'eau de baie de pare brise.
- Nouveau capot à 5 nervures, nouvelle calandre en alliage léger, béquille manuelle prise sur la barre de phares, crochet de fermeture automatique de capot, joue d'aile entre capot et aile plaque d'immatriculation sur le capot.
- Jaune Panama AC 307.

Janvier 1961

- AZU : Entretoise entre moteur et boîte (14,25x21x10,7).
- AZU : Entretoise entre moteur et boîte (10,5x21x10,7).

Février 1961

- Embrayage au choix centrifuge ou normal (châssis n° 2.274.001 et 2.800.001).
- AZU : Volant moteur AMI 6.
- AZU : Panneau supérieur AR de caisse avec emboutis au lieu de panneau lisse.

Mars 1961

- Coussinet de levier de changement de vitesses (12x14x18x14,2) en polythène blanc basse pression.
- Nouveau joint de pare brise arrondi au lieu de plat.
- Volet de chauffage renforcé par 2 nervures.
- Fin de la production de la 2CV A 375 cm3.

Avril 1961

- Vis TH de 7 x 91, portée cylindrique sous tête, diam. 7,5mm, de centrage et d'assemblage des V2 carters moteur et de fixation de réfrigérateur d'huile.

Mai 1961

- AZ PO: Ecrou H spécial de 7x100 de fixation de carburateur et d'accrochage du ressort de maintien du filtre à air à bain d'huile.
- Lampe 6 volts 4W de feux rouges au lieu de 2, 7W.

Juillet 1961

- AZU PO : Suppression du caoutchouc d'étanchéité en bas du capot.
- AZU : Nouveau capot à 5 nervures avec toutes les modifications vues sur la berline à partir du n°680.501.
- AZU : Bleu Névé AC 609.

Août 1961

- AZU : Transformation Glaçauto, en 4 versions, vitres carrées sur les portes AR, variante break avec banquette AR (solution réceptionné par les mines) et vendues par Citroën.
- Vert Cactée AC 513.
- Garnitures des sièges verts rayé vert. .'

MODELES 1962

- Moteur 12 ch Châssis n° 2.285.437 à 2.287.173, 2.591.864 à 2.600.508, 2.801.040 à 2.801.252.
- Moteur 13 ch Embrayage centrifuge Châssis n° 8.310.001 à 8.497.422
- Moteur 13 ch Embrayage normal Châssis n° 8.294.001 à 8.297.628.
- Prix AZ 4.840 F, AZL: 4.884 F, AZLP: 4.906 F, avec embrayage centrifuge: 4.950F.
- AZU Châssis n° 682.409 à 741.016, prix: 4.922 F.

Septembre 1961

- AZ PO : Crochet de ressort de maintien de filtre à air à bain d'huile sur tubulure.

Octobre 1961

- Puissance 13 ch au lieu de 12 ch avec taux de compression porté à 7,5/1 au lieu de 7/1 par modification des têtes de piston (châssis n° 8.294.001 et 8.310.001).
- Volant moteur avec couronne de démarreur, trou repère d'allumage marqué E (AZ embrayage non centrifuge).
- Volant moteur avec couronne de démarreur, trou repère d'allumage marqué C (AZ embrayage centrifuge).
- Goujon de 9x43 (long. filet 17 et 14) de fixation de flasque de frein.
- Traverse d'essieu AV et AR long. du palier à l'extrémité 151,5 mm.
- Ecrou à encoches de réglage des roulements de traverse d'essieu A V et AR épais. 13 mm.
- Carter de protection de frotteur avec bord déflecteur et tôle d'étanchéité de frotteur et ressort en fil de 4,2 mm.
- Frotteur AR avec écrou de réglage filetage 14x125.
- Plateau de frein AV D et G avec 3 trous de 9mm et 1 trou de 7 mm pour fixation.
- Compteur ED OS et Jaeger gradué à 100 Km/h.
- Tuyau de freins AR souple et plus long.
- Serrures renforcées.
- Rouge Pavot AC 410 avec intérieur rouge et capote marron ou gris foncé.
- AZU : Jaune Pastis AC 310 et intérieur mandarine.

Novembre 1961

- Câble batterie positif long. 750mm et négatif 560mm.
- AZU : Nouveaux feux AR SEIMA et feux stop rouge dans le même boîtier.

Février 1962

- Montage du maître cylindre de l'AMI 6.
- Tôle supérieure de capotage moteur formant puits de bougies.
- AZU : Puissance SAE 13ch à partir du n° 720.001.
- AZU : Montage des frotteurs A V de l'AMI 6 sur l'essieu AR, et les frotteurs AR sont mis à l'avant.

Mars 1962

- Couvercle de tôle supérieur, 1 trou diam. 10 mm pour montage du dispositif de verrouillage de marche AR (AZU P et T).
- AZU Pet T : Goujon de 9x42 (long. filet 17 et 12,5) de fixation de flasque de frein.
- Levier de commande des vitesses avec montage antivol.
- AZU Pet T : Palier de mâchoire de cardan arbre de différentiel et plateau de frein D et G à 6 trous.
- Grillage de calandre avec axes des boutonnières supérieur de 371 mm au lieu de 426 mm et suppression des 2 pattes supérieures de fixation de calandre.

Avril 1962

- AZL: Faisceau de bougie gauche long. 510 mm.
- AZL : Faisceau de bougie droit long. 460 mm.
- Puissance de 14 ch à 4.000 tr/min et 15 ch à 4.500 tr/min par remplacement de la buse de 17 par une de 19 sur le carburateur.
- Modification de l'avance à l'allumage.
- AZU : Tôle supérieur de carter sur les cylindres formant puits de bougies.
- AZU : Montage du pare soleil en plastique de l'AZ.
- Option: système ENAC d'ouverture du hayon AR avec la lunette maintenu avec 2 bras télescopiques, banquette AR basculante et pliable, plancher plat nervuré de 1,15m de long' donnant un volume de 1,25 m3, la roue de secours sous le capot A V avec un support articulé.

Mai 1962

- Option ENAC à partir du châssis n° 8.485.000.

Juillet 1962

- AZ : Pots de suspension avec repère 4 plats sur tirant AR.
- Frotteur AV avec écrou de réglage filetage 14x125.
- Entre axe de fixation des axes d'essuie glace 370mm au lieu de 400 mm.
- Avertisseur à 2 tonalités (ville et route).
- Dynamo plus puissante.

- Capotes couleur marron ou gris rosé et marron ou mandarine pour les sièges.
- Abandon du Bleu Glacier AC 606.

MODELES 1963

- AZ AZL Châssis n° 8.297.629 à 8.299.500, 8.497.423 à 8.561.105.
- AZA AZAM Châssis n° 1.350.001 à 1.434.390.
- Prix: AZL (embrayage œntrifuge) 5.025 F, AZLP (embrayage centrifuge) 5.090 F, AZLP (embrayage normal) 5.045 F, AZA (embrayage normal) 5.250 F, AZA (embrayage œntrifuge) 5.295 F, AZAM (embrayage normal) 5.635 F, AZAM (embrayage œntrifuge) 5.680 F.
- AZU Châssis n° 741.017 à 761.026, prix : 5.121 F.
- AZU Châssis n° 1.140.001 à 1.150.957 (depuis février 1963).

Septembre 1962

- AZU : Nouveau système de chauffage, 1 tirette côté conducteur et une côté passager, une buse de dégivrage plus grande à droite de la planche de bord avec position dégivrage et désembuage.
- AZU: Faisceau de bougie gauche long. 510 mm.
- AZU : Faisceau de bougie droit long. 460 mm.
- Roulement double épaulé de 20x52x22,2 de pignon d'attaque (moletage sur collerette).
- Arbre de direction long. 810 mm et tube fixe avec barre caoutchouc long.279 mm.
- Nouveau démarreur (AMI6).
- Nouvelle planche de bord avec compteur encastré, ampèremètre remplacé par un voyant, essuie glace électrique, jauge à essence électrique et dégivrage encastré.
- Câble de compteur long. 750 mm au lieu de 875 mm.
- Tirette de démarreur déplacée sous le levier de vitesses.
- Tirette de starter à gauche de la molette de réglage des phares.
- Pot de suspension de l'AZU sur les berlines.
- Frotteur AR de l'essieu AV de l'AMI 6 et frotteur AV de l'AR de l'AZU.
- Nouvelles garnitures de siège verte et capote gris moyen au lieu du gris rosé.
- Abandon de la capote longue, désormais tous les modèles possèdent une porte de malle.
- Abandon du Jaune Panama AC 307.

Novembre 1962

- Câble d'embrayage long. 600mm au lieu de 590mm.

Janvier 1963

- Goujon de 9x42 (long. filet 17 et 12,5) de fixation de flasque de frein.
- Palier de mâchoire de cardan arbre de différentiel D et G à 6 trous.
- Plateau de freins AV et AR avec 4 trous de 7 mm et 2 trous de 9 mm pour fixations.
- Joint caoutchouc de vitre de porte AR au lieu du cadre métallique.

Février 1963

- Le modèle AZ devient AZA.
- Puissance moteur portée à 18 ch (vilebrequin, cylindre, pistons modifiés).
- Carburateur SOLEX 28 CBI vitesse maximale 95 km/h consommation 61 aux 100.
- Différentiel avec couple conique de 8x29 au lieu de 8x31.
- Roue de l'AMI 6 sans enjoliveur.
- Nouveaux pare chocs et nouvelle barre de phares.
- Garnitures de freins collées au lieu d'être rivetées.
- Garnitures de portes en plastique cloquées avec agrafes (fixations invisibles).
- Capote marron, grise ou rouge. .'
- Gris Rosé AC 136, Bleu Monte-Carlo AC 605 et Beige Antillais AC 309 en plus du vert embrun.

Mars 1963

- Sortie de la 2CV AZAM
- AZU: Moteur de la 2CV AZA (à partir du n° 1.140.000).
- Vitres carrées sur les portes AR au lieu des hublots ovales.
- Panneaux latéraux lisses à la place des nervures.
- Vitres carrées à l'avant des panneaux latéraux.
- Rétroviseur fixé sur la porte au lieu de l'aile.

- Pare chocs renforcés du type AZA.
- Jantes AMI 6 avec trou au centre pour fixation de l'enjoliveur.

Avril 1963

- Nouveaux cabochons de clignotants rouges entièrement en plastique et plus volumineux.

Mars 1963

- Sortie de la 2CV fourgonnette AK350 (pour 350 kg).
- Moteur AMI 6 602 cm³, 3cv fiscaux, 22ch SAE à 4500 tr/min, taux de compression de 7,25.
- Carburateur SOLEX 30 PICS.
- Freins et transmission d'AMI 6.
- Volume utile de chargement de 2,1 m³ au lieu de 1,88 m³.
- Charge utile de 350 kg au lieu de 250 kg, PTC 1030 kg au lieu de 870 kg, PV 605 kg au lieu de 530 kg
- Caisse allongée de 20 cm sur porte à faux arrière longueur totale 3,80 m au lieu de 3,60 m.
- Glaces rectangulaires à l'avant des panneaux supérieurs latéraux lisses au lieu des glaces carrées.
- Panneaux de garnitures de portes avec agrafes.

MODELES 1964

- AZ Châssis n° 8.561.201 à 8.561.291.
- AZL AZAM Châssis n° 1.440.001 à 1.475.903 et Ouin 64) 1.490.001 à 1.595.316
- Prix AZL (embrayage normal): 5.250 F, AZL (embrayage centrifuge): 5.295 F, AZAM (embrayage normal): 5.635 F, AZAM (embrayage centrifuge): 5.680 F.
- AZU Châssis n° 1.151.001 à 1.167.613, prix: 5.445 F.
- AZU Châssis n° 1.168.001 à 1.169.670 depuis juin 1964.

Septembre 1963

- Gris Typhon AC 147 et abandon du Beige Antillais AC 309.

Novembre 1963

- AZU : Commande des clignotants sous le volant.

Décembre 1963

- AK350 : Carter d'embrayage renforcé.
- AK350 : Catadioptré en plastique à la place du verre.

Janvier 1964

- Caisse prévue avec points d'attache des ceintures de sécurité ventrales des places AV, la banquette est modifiée.
- AZU AK350 : Nouveau pavillon de cabine avec 2 emboutis au lieu de la tôle plane.

Février 1964

- Collier du tube de direction en une seule pièce.
- Câbles de batterie avec cosses serties.
- Commande des clignotants sous le volant sur AZL (idem AZAM).
- AZU AK350 : Supports de balais d'essuie glace chromés au lieu d'être peints en noir.

Mars 1964

- Plaque d'immatriculation en une seule partie et suppression de l'éclaireur de plaque.
- Nouveaux feux AR faisant stop, feux rouges et éclaireur de plaque.
- Levier de vitesses: les coussinets en polythène remplacent les coussinets en Rilsans (retour à l'ancien système).

Avril 1964

- Rondelle de tôle portant la référence de peinture fixée sur le tablier en haut à droite.
- Bleu Névé AC 609, Vert Cactée AC 513, Jaune Pastis AC 310 (AZU).

Mai 1964

- Semelle des clignotants gris foncé.
- AZAM : Montage d'une rondelle en nylon entre les tubes chromés AV et AR et le pare chocs.

Juin 1964

- Nouvelles roues étanches à chambre à air incorporées.
- Joint de caoutchouc entre joues d'ailes et le tablier.

Juillet 1964

- Nouvelle canalisation de freins 4,5 mm au lieu de 6,35 mm.

- Nouveau carter de boîte de vitesses coulé sous pression modifiant de nombreuses pièces.

MODELES 1965

- AZL (jusqu'au 1er Dec 64) Châssis n° 1.635.001 à 1.635.471 et 1.640.001 à 1.647.847.
- AZAM (jusqu'au 1er Dec 64) Châssis n° 1.675.001 à 1.677.121 et 1.690.001 à 1.711.184.
- AZL (depuis 1er Dec 64) Châssis n° 1.732.001 à 1.746.460.
- AZAM (depuis 1er Dec 64) Châssis n° 1.755.001 à 1.806.810.
- Prix AZL (embrayage normal) : 5.200 F, AZL (embrayage œntrifuge) : 5.295 F, AZAM(embrayage normal) : 5.585 F et AZAM (embrayage centrifuge) : 5.680 F.
- AZU Châssis n° 1.170.001 à 1.171.184 (avant le changement de sens d'ouverture des portes).
- AZU Châssis n° 1.175.001 à 1.180.300 (après le changement de sens d'ouverture des portes).

Septembre 1964

- AZU AK350 : Sur panneau de roue de secours disparition des pontets d'asservissement à l'ouverture.
- Vert Agave AC 514, Bleu Ardoise AC 105.
- Abandon du Vert Embrun AC 511 et du Bleu Monte Carlo AC 605.

Novembre 1964

- AZU AK350 : Montage d'une plaquette antibruit en caoutchouc entre les rotules et les barres de direction remplaçant les ressorts d'appuis et les dés de guidage.
- AZU : Nouveaux rapports de boîte de vitesses et changement des repères sur le compteur:
 - 1^{ere} 17 km/h au lieu de 25 km/h
 - 2^e 36 km/h au lieu de 46,5 km/h
 - 3^e 63 km/h au lieu de 73 km/h

Décembre 1964

- Changement du sens d'ouverture des portes ce qui entraîne l'ajout d'une poignée de porte intérieure, d'un tirant en plastique en forme de lanière, de larges charnières intérieures. Pas de gâche de serrures mais des plis de tôle sur pied milieu. Augmentation du prix de 29 F.

Janvier 1965

- AK350 : Carter moteur AMI6 2,5litres au lieu de 2 litres.

Mai 1965

- AZAM : Plafonnier rectangulaire au lieu du rond et à interrupteur à levier.

Juin 1965

- Rotules des barres d'accouplement de direction montées avec écrous Nylstop, remplaçant les écrous à créneaux et goupilles.
- Commande de feux de stationnement modifiée allumant une veilleuse de phare et une lanterne AR d'un même côté, remplaçant le feu de stationnement qui était dans le boîtier de clignotant.
- Bleu Brouillard AC 117, Gris Etna AC 118.
- Abandon du Bleu Ardoise AC 105 et du Gris Typhon AC 147.

Juillet 1965

- Nouveaux modèles de batteurs à fixation par écrous non crénelés et sans goupilles.
- Système ENAC : Nouveau cadre AR plus rigide, nouveaux supports de roue de secours, nouvelle banquette AR plus confortable, verrouillage automatique du dossier en position route. Fixation de la banquette AR au plancher par levier à came.

MODELES 1966

- AZ Châssis n° 8.561.601 à 8.561.626, AZL châssis n° 1.825.000 à 1.862.315, AZAM châssis n°1.810.001 à 1.824.696 et 1.865.000 à 1.954.001.
- Prix AZ (embrayage normal) 5.079 F, AZ (embrayage œntrifuge) 5.174 F, AZL (embrayage normal): 5.229 F, AZL (embrayage œntrifuge) 5.324 F, AZAM (embrayage normal): 5.813 F, AZAM (embrayage œntrifuge): 5.908 F.

Septembre 1965

- Nouvelle calandre à trois lames sans chevrons qui sont désormais sur le capot, œ qui entraîne une diminution de la longueur du jonc de capot sur AZAM.
- Cache calandre gris, gris moyen, bleu ou vert.

- Jonc de pare chocs en plastique noir au lieu du jonc métallique.
- Buttoir de pare chocs avec protection en plastique noir.
- Joints de transmission double à billes côté boîte et roue (transmission homocinétique) (AZAM AZU en série, AZ AZL en option). Les pivots comportent un dégagement pour le passage des nouvelles transmissions.
- Sur boîte de vitesses les cannelures des planétaires sont remplacées par des dentelures.
- Nouvelles mâchoires et tambours de freins, indifféremment des pièces Stop ou Lockheed.
- Dentelures de fusées et de moyeux A V au lieu de cannelures.
- Amortisseurs AR hydrauliques télescopiques de couleur brun rouge au lieu des frotteurs AR.
- Caoutchouc d'étanchéité de frotteur AV.
- Embouts de réglage AR des pots de suspension plus longs pour recevoir le support d'amortisseur..
- Supports d'amortisseurs AR soudés sur les bras AR du châssis.
- Montage d'une 3e glace ou vitre de custode.
- Option: Chauffage Gurtner 15° à combustion d'essence (+550 F) modifiant la béquille de capot.
- Le système ENAC considéré comme « commercial » par le service des Mines.

Avril 1966

- Nouvelles ailes AR plus galbées.

Mai 1966

- Modification de l'arbre de commande de boîte de vitesses et du moyeu de disque d'embrayage (cannelures remplacées par dentelures).
- Option: Antivol Simplex (60 F) de blocage de la direction monté sur la colonne de direction et coupant le circuit d'allumage.
- Abandon du Bleu Brouillard AC 117.

MODELES 1967

- AZ Châssis à partir de 8.561.630, AZL à partir de 7.000.000, AZAM à partir de 7.012.000, Export à partir de 7.100.000.
- Prix AZ (embrayage normal) : 5.079 F, AZ (embrayage centrifuge) 5.174 F, AZL (embrayage normal): 5.229F, AZL (embrayage centrifuge): 5.324 F, AZAM (embrayage normal): 5.813 F, AZAM (embrayage centrifuge) : 5.908 F, Export (embrayage normal) 5.863 F, Export (embrayage centrifuge) : 5.968 F.

Septembre 1966

- Nouveau système à poussoir de blocage des vitres ouvertes.
- Nouvelles poignées de portes extérieures avec bords plats.
- Poignée de frein à main avec déverrouillage par bouton poussoir.
- Nouvelles joues d'ailes et nouvelles pattes de fixations sur la tablier.
- Nouveau protecteur de charnières de portes AV.
- Nouvelle garnitures de sièges Carskin Rayé en remplacement des garnitures Bayadère.
- Options: Sièges AV séparés avec garnissage en similicuir (bufflon) AZL 75 F, AZAM 48 F .
- Gris Dandy AC 138 et Bleu Cyclade AC 622.
- Suppression du Vert Agave AC 514 et du Gris Etna AC 118.

Février 1967

- L'arbre de commande et le pignon fou de 2e de boîte de vitesses sont modifiés. L'extrémité de la tige en contact avec le poussoir comporte une rotule en acier.

Avril 1967

- L' AZAM prend le nom AZAM Export.
- Nouvelle planche de bord garnie de similicuir noir.
- Compteur de vitesse type AMI 6 et câble plus long.
- Bague métallique dans la boule du levier de vitesse.
- Clignotants rectangulaires encastrés dans les ailes AV.
- Enjoliveurs de roues à flancs blanc fixés dans le rebord de la jante.
- Options AZL et Export : Rétroviseur fixé sur le montant de la portière, et lave glace à double jet (AMI 6).
- Rouge Cinabre AC 402 et capote rouge.

Mai 1967

- Nouvelle commande d'ouverture du capot accessible sous le capot.

MODELES 1968

Septembre 1967

- Suppression de l'AZAM et de l'AZAM Export il ne reste que l'AZA et sa version ENAC.
- Un seul avertisseur au lieu des deux pour la route et pour la ville.
- Nouvelles poignées de porte plus arrondies.
- AZU : Puissance moteur de 21ch SAE au lieu de 18ch SAE.
- Rouge Corsaire AC 403, Bleu Cristal AC 626.
- Abandon du Gris Dandy AC 138 et du Rouge Cinabre AC 402.

Mars 1968

- Nouveau moteur A53 avec un taux de compression de 7.75/1 au lieu de 7.5/1

Mai 1968

- AK350 : Nouveau moteur AMI6 (M28) de 33ch SAE.

MODELES 1969

Septembre 1968

- Clignotants oranges et non plus rouge.
- Hamac porte objets de plage AR monté en série avec le même tissu que les sièges..
- Nouvelles garnitures de siège genre AZAM mais sans matelassures en mousse de nylon (les tubes des sièges sont désormais cachés).
- Blanc Stellaire AC 097.

Mars 1969

- Couvre culasses en tôle emboutie au lieu de l'aluminium moulé.

MODELES 1970 -1979

MODELES 1970

Septembre 1969

- Antivol de blocage de direction et lave glace en série.
- Bleu Thasos AC 631.
- Abandon du Bleu Névé AC 609, du Vert Cactée AC 503 et du Bleu Cristal AC 626.
- Abandon du Blanc Stellaire AC 097.

Février 1970

- Sortie de la 2CV4 et 2CV6 et suppression de l'AZL.

Avril 1970

- Ceintures de sécurité aux places A V en série sauf fourgonnette.

Mai 1970

- Clignotants A V ronds et non plus rectangulaires.

MODELES 1971

Septembre 1970

- Sortie de la 2CV Fourgonnette 250 série A remplaçant l'AZU (pas de modifications supplémentaires).
- Sortie de la 2CV Fourgonnette 400 remplaçant l'AK350.
- Moteur 602 cm³ 3cv fiscaux 33ch SAE.
- Charge utile portée à 475 kg au lieu de 445 kg.
- Carrosserie AR plus haute.
- Panneaux inférieurs latéraux avec nervures rectangulaires plus grosses.
- Planche de bord identique aux berlines.
- Clignotants AV dans les ailes.
- Plafonnier de cabine et cloison amovible entre la cabine et le compartiment.
- Ventilateur 8 pales en plastique.
- Câble d'embrayage modifié par une butée de gaine côté boîte et une rondelle d'appui en plus côté pédalier.

- Abandon du Rouge Corsaire AC 403.

Octobre 1970

- L'entraxe du levier de vitesses sur boîte est de 235 mm au lieu de 210 mm.

Novembre 1970

- Amortisseurs AR Boge au lieu des batteurs à inertie des bras de suspension sur 2CV6 et AK400.

Décembre 1970

- Amortisseurs AR Boge au lieu des batteurs à inertie des bras de suspension sur 2CV 4 et AK250.

- Cartouche de filtre à huile sur 2CV6 et AK400.

Janvier 1971

- Arbre de commande de boîte de vitesses modifié: la gorge du segment d'arrêt a été supprimée ainsi que l'orifice de dépose du segment d'arrêt.

Juin 1971

- Démarreur Iskra ZB4 sur tous modèles.

MODELES 1972

Septembre 1971

- Sortie de la 2CV fourgonnette 250 série B remplaçant la 250 série A.

- Moteur 2CV4 435 cm³ 26ch SAE avec alternateur.

- Panneaux inférieurs latéraux avec nervures rectangulaires plus grosses.

- Pédalier suspendu.

- Volant des berlines mais avec le même tableau de bord.

- Rétroviseur sur portière côté conducteur en série.

- Bleu Camargue AC 635

- Abandon du Bleu Thasos AC 631.

Novembre 1971

- Suspension modifiée, les pots sont ceux de la Dyane.

Janvier 1972

- Ceintures de sécurité en 3 points.

- Nouvelle caisse prévue pour la ceinture 3 points.

- Bouchon de vidange du carter moteur aimanté.

Février 1972

- Bague de centrage de boîte de vitesses dans le vilebrequin en « Calcar » de 12x18x16 mm au lieu de la douille à aiguilles de 12x18x10.

Avril 1972

- Possibilité de monter des amortisseurs AR Allinquant, Boge, Lipmesa.

Juin 1972

- Démarreur Paris Rhône D8 E116 sur tous modèles.

MODELES 1973

Septembre 1972

- Serrures de portes renforcées.

- Ceintures de sécurité AR.

- Nouvelle caisse pour les ceintures AR.

- Nouveau châssis pour les points d'ancrage des ceintures AR.

- Modification du réservoir et du rhéostat de jauge.

- Suppression de la trappe d'accès au rhéostat de jauge de carburant.

- Nouveau carburateur SOLEX 34 PICS 6 (sans frein de ralenti) ou PCIS 6 (avec frein de ralenti).

- Nouveaux tirants de suspension avec embouts de tirants.

- Suppression de l'entourage en aluminium poli sur les feux AR.

Octobre 1972

- Moteur dépollué sur tous modèles.

- Nouvelles vis de fixation du volant moteur, repérées par 3 cercles concentriques sur la tête.

Novembre 1972

- 2CV6 AK400 : Modification du carter moteur: implantation des goujons de fixation de culasses plus importante et goujons plus long.

Décembre 1972

- Le diamètre des bossages d'appui des joints de tubes enveloppes, est augmenté et de nouveaux joints de tubes enveloppes sans talon de centrage sont à monter impérativement avec des coupelles échancrées.

Février 1973

- Nouvelle tubulure de remplissage d'huile de reniflard (grille en plastique blanc).

Mars 1973

- Ventilateur à 9 pales.

Juin 1973

- Démarreur Femsa sur tous modèles.

Juillet 1973

- Nouveau maître cylindre à alimentation centrale de diam.19 mm, de canalisations nouvelles.

- Cendrier placé à côté du moteur d'essuie glace.

MODELES 1974

Septembre 1973

- Inscription 2CV4 et 2CV6 sur la malle AR.

- Volant et boîtier de commandes marron au lieu de noir.

- Cendrier sur la planche de bord.

- Suppression des feux de stationnement.

- Régulateur fixé sur la batterie et non plus sur le tablier.

- 2CV6 : Arbre de direction et tube fixe plus long.

- Volant monobranche en plastique souple genre mousse.

- Tirette de starter sous la tablette de bord à droite du volant à la place de l'ancienne tirette de démarreur

- AK250 : Nouvelle planche de bord identique à l' AK400 et aux berlines.

- Bleu Lagune AC 639 ou GNA.

- Abandon du Bleu Camargue AC 631.

Octobre 1973

- Démarreur Paris Rhône AII M12 sur tous modèles.

MODELES 1975

Septembre 1974

- Nouvelle calandre en plastique plus haute, les chevrons disparaissent du capot.

- Phares rectangulaires au lieu des ronds et barre de phares plus large.

- Bouton poussoir pour les essuies glace et les feux de détresse.

- Lancement du moteur avec seulement la clé de contact à la place du bouton poussoir.

- Pare chocs AR plus large.

- L'ouverture de la capote se fait à l'intérieur avec 2 crochets et une barre pivotante.

- Les portes reçoivent un bandeau en plastique servant de poignée intérieure pour cacher le mécanisme. ,

- Option: Antivol de direction.

- Bleu Pétrel AC 643.

- Abandon du Bleu Lagune AC 639 ou GNA.

Janvier 1975

- La cartouche de filtre à air est montée dans un panier en plastique solidaire du couvercle.

Mars 1975

- 2CV6 AK400 : Nouveau carburateur 34 PICS repère 164 ou 165.

- 2CV6 AK400 : Tubulure d'admission modifiée, la section a été réduite 28x31 au lieu de 33x36.

MODELES 1976

Septembre 1975

- Sortie de la 2CV Spécial.

- Mécanique 2CV4.
- Caisse sans glaces de custode.
- Phares ronds.
- Absence des joncs enjoliveurs sur les portes et ailes AR.
- Pare chocs AR étroit.
- Capote s'ouvrant à l'extérieur.
- Sièges, volant et tableau de bord simplifié.
- Inscription 2CV Spécial sur la malle AR.
- Direction adoucie grâce à un nouveau rapport 1/17 au lieu de 1/14.
- Ceintures de sécurité avec accrochage rentrant sur brins semi-rigides.
- Amortisseur AV et AR supprimant les batteurs et trotteurs.
- Nouveau châssis pour fixation d'amortisseurs AV et AR.
- 2CV6 AK 400 : Nouveau carburateur 34 PICS repère 175.
- 2CV6 : Nouveau volant de direction.
- Moteur 26ch DIN à 5500 tr/min au lieu de 28,5ch à 6750 tr/min.

Avril 1976

- Sortie de la 2CV Spot.

MODELES 1977

Septembre 1976

- Plaque constructeur portant l'année du modèle.
- Carburateur inviolable (bouchon plastique obturant l'accès à la vis de richesse).
- Nouvelle culasse prévue pour le montage d'un ressort de soupape unique.
- Maître cylindre en tandem et réservoir de liquide en 2 compartiments séparés.
- Témoin lumineux du niveau de liquide de frein avec bouton poussoir testeur (nivocode).
- Amortisseurs AV et AR de l'AMI Super.
- 2CV4: Volant en matière plastique souple diam. 380 mm au lieu de 490 mm.
- Direction démultipliée rapport 1/17.
- AK400 : Le point d'articulation du tirant de suspension est déplacé sur le bras AV.
- Les supports de batteur et le flexible sont supprimés du fait de la suppression de l'interaction de la suspension.
- Diamètre des ressorts de suspension modifié, le tirant AR est augmenté.
- Inscription 2CV4 et 2CV6 avec un autocollant au lieu l'inscription en métal.
- Bleu Myosotis AC 645.
- Abandon du Bleu Pétrel AC 643.

Octobre 1976

- Étanchéité de l'assemblage des demi carters moteur a été améliorée par: la pose de 2 pieds de centrage, le remplacement des 4 goujons par 4 vis, et le montage du plan de joint au « Loctite Formetanch » remplaçant le « masti joint ».

Avril 1977

- Direction à rapport 1/17 étendue à toute la gamme 2CV.

Juillet 1977 .'

- Ceintures de sécurité AV à enrouleur et ceintures statiques AR en série.

MODELES 1978

Septembre 1977

- 2CV spécial: Volant et démultiplication des 2CV4 et 2CV6.

Avril 1978

- Banquette AR avec verrouillage en 2 points au niveau des passages de roues AR.

MODELES 1979

Septembre 1978

- Abandon de la 2CV4.
- Ceintures de sécurité AR ventrales de série.
- 2CV Spécial: Montage des glaces de custode.
- 2CV6 : Bande adhésive noire sur les bas de caisse au lieu des joncs en aluminium.
 - Carburateur à double corps => Puissance 29 ch au lieu de 26 ch.

MODELES 1980 -1990

MODELES 1980

Juillet 1979

- La 2CV Spécial devient 2CV6 Spécial le moteur 435 cm3 est remplacé par le 602 cm3.
- La 2CV6 devient 2CV6 Club avec inscription sur la malle AR.
- Nouveau réservoir de carburant de 25 litres en plastique au lieu de 20 litres en tôle.
- Bleu Azurite AC 650.
- Abandon du Bleu Myosotis AC 645.

Février 1980

- Maître cylindre avec pistons comportants des filtres, et réservoir avec filtre.

MODELES 1981

Juillet 1980

- Nouvelle plaque constructeur.
- Le numéro de châssis est frappé sur le longeron AV droit au lieu d'être sur la plate forme.
- Nouveau carburateur SOLEX 3536 CSIC repère 225 ou 3536 CSIC repère 226.
- Rétroviseur intérieur jour/nuit.

Septembre 1980

- Sortie de la 2CV Charleston:

Base de 2CV6 Club avec caisse bicolore noire et rouge, cuvelages de phares noirs, enjoliveurs de roues, garnitures des sièges pied de coq noir et blanc (8000 exemplaires).

MODELES 1982

Juillet 1981

- La 2CV Charleston est fabriquée en série avec des cuvelages de phares chromés et des garnitures de sièges à losanges.
- Sortie de la 2CV6 Spécial E avec embrayage centrifuge.
- Freins à disques AV au lieu des tambours.
- Tuyau de freins AR avec serpentins à l'articulation des bras de suspension.
- Tirette de starter avec voyant lumineux rouge incorporé.
- Déplacement de l'avertisseur sonore
- Nouveau moteur d'essuie glace.
- Nouvelle plaque de constructeur.
- Bleu Lagune AC 639 ou GNA.
- Abandon du Bleu Azurite AC 650.

Février 1982

- Embrayage avec mécanisme à diaphragme.
- Volant moteur plus léger.
- Disque diam.60 mm 18 cannelures.
- Arbre primaire: longueur des cannelures d'entraînement du disque augmentée 36 mm au lieu de 27 mm

MODELES 1983

Juillet 1982

- Nouveaux monogrammes sur la malle AR sur tous modèles.
- Nouvelles ceintures de sécurités avec nouvelles boucles et brins semi-rigides.
- Joue d'assise des sièges en simili au lieu du tissu. .
- Dossiers des sièges A V arrondis des 2 côtés.
- 2CV Charleston Jaune et Noire en plus du Rouge Delage et Noir.
- Rouge Vallelunga AC 448 ou GKB ou EKB.

Avril 1983

- Sortie de la 2CV France 3 :

Base de 2CV6 Spécial blanche avec des décorations sur la caisse, la capote-et les sièges avec rayures bleus (2000 exemplaires).

MODELES 1984

Juillet 1983

- Abandon de la 2CV6 Spécial E à embrayage centrifuge.
- Pare brise feuilleté de 5,5mm sur tous modèles.
- Porte balai d'essuie glaç raccourci de 6mm.
- 2CV6 : Garnitures de sièges en toile à rayures de coloris gris/beige/marron avec garnitures de portes beige.
- Option: Agrandissement de la malle AR par articulation de la porte au dessus de la lunette AR.
- 2CV6 Charleston Gris Cormoran et Gris Nocturne à la place de la jaune et noir.
- Gris Cormoran GVP ou EVP, Bleu des Tropiques GNW ou EPW.
- Abandon du Bleu Lagune AC 639 ou GNA.

Janvier 1984

- Bague d'étanchéité AR du vilebrequin à double lèvres. cf::~~~

Mars 1984

- Reconduction de la série de 2CV France 3 (2000 exemplaires).

MODELES 1985

Juillet 1984

- Vidange tous les 10.000 km au lieu de 7.500 km.
- 2CV Charleston avec baie de pare brise, entourage de porte, panneau AR support de plaque d'immatriculation et intérieur de caisse et de coffre en noir au lieu du rouge Delage ou gris nocturne au lieu du gris cormoran.
- Jonc enjoliveur de gouttières en plastique chromé.
- Abandon de la bande adhésive noire de bas de caisse.
- Blanc Meije, Bleu des tropiques, Bleu Cormoran, Rouge Vallelunga.
- Nouvelle teinte Jaune Rialto.
- Suppression du Beige Colorado.

Mars 1985

- Sortie de la 2CV Dolly. Base de 2CV6 Spécial bicolore en série limitée.

MODELES 1986

Juillet 1985

- Reconduction d'une série limitée de 2CV Dolly.
- Embase des clignotants A V et des feux AR en plastique noir, comme la Charleston.
- Bleu Céleste EWB.
- Abandon du Bleu des Tropiques GNW ou EPW.

MODELES 1987

Juillet 1986

- Sortie de la 2CV Cocorico. Base de 2CV6 Spécial bleu blanc rouge (1000 exemplaires).
- Reconduction d'une série de 2CV Dolly.

Juillet 1987

- Abandon de la 2CV6 Club.
- Monogramme « CITROËN » sur malle AR sans chevrons.

MODELES 1988**Février 1988**

- Arrêt de la production de la 2CV en France.

Juillet 1988

- Aucune modification. ~

MODELES 1990**Juillet 1989**

- Suppression du Gris Cormoran.

Juillet 1990

- Le 27 juillet à 16h arrêt de la production de la 2CV à l'usine de Mangualde au Portugal.