

# Mentions légales

**Crédits photographiques**  
Citra Communication, Sven Larsson (Gazoline),  
Meike Böhls, Hans J. Schneider, DR ;  
en détail voir pages 166/167.  
Si un des clichés avait échappé à notre  
recherche de droits, nous présentons nos excuses  
et prions le détenteur des droits de nous contacter.

**Copyright 2012 by**  
SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1<sup>ère</sup> édition.  
Le contenu des pages 6 à 35 et 42 à 127 est en  
majeure partie issue d'une série d'articles du maga-  
zine « Gazoline », édité par Pixel Press Studio, Bailly  
(les numéros 177, 178, 179, 180 d'avril à juillet 2011).

**Tous droits réservés.** Toute réproduction, même  
partielle, de cet ouvrage est interdite. Une copie ou  
reproduction par quelque procédé que ce soit,  
photographie, microfiche, bande magnétique,  
CD-ROM, DVD, par Internet ou autre, constitue une  
contrefaçon passible de peines prévues par la loi du  
11 mars 1957 sur la protection des droits d'auteur.

**Directeur de l'édition**  
Hans-Jürgen Schneider

**Design de la couverture**  
Valentin Schneider

**Réalisation, rédaction et production technique**  
Conception, graphisme, rédaction :  
Hans-Jürgen Schneider  
Production numérique :  
Valentin et Vincent Schneider  
Traduction des textes allemands en français  
(pages 1 à 5, 36-41 et 128 à 168, en partie p. 6-35  
et 42-165) : Vincent Schneider  
Adaptation des textes à la scène 2 CV française  
p. 128-163 : Jean-Jacques Dupuis  
Contrôle final des textes : Christophe Rivard

**Impression**  
Imprimé et relié par Offizin Andersen Nexö, Leipzig,  
producteur de livres depuis 1746

**Maison d'édition**  
SCHNEIDER MEDIA UK LTD.  
e-mail : info@schneider-text.com  
site web : [www.schneider-text.com](http://www.schneider-text.com)

**Organisation de la distribution par :**  
Schneider Text – Editon, rédaction, mise en page

**ISBN F :** 978-2-911870-28-6

Imprimé en Allemagne

Dépôt légal 2012

# Sommaire

- 5 **Note de l'éditeur : la valeur vraie de la 2 CV**
- 6 **Identification selon frappe à froid, plaques vissées et périodes de production**
- 20 **Identification visuelle : carrosserie, plate-forme, suspension, équipement, bloc moteur/boîte**
- 36 **Développement et construction des prototypes de 1935 à 1948**
- 42 **Évolution des modèles de la 2 CV de 1948 à 1960**
- 74 **Évolution des modèles de la 2 CV de 1961 à 1974**
- 102 **Évolution des modèles de la 2 CV de 1975 à 1990**
- 128 **Guide d'achat et conseils pratiques : la carrosserie**
- 140 **Guide d'achat et conseils pratiques : plate-forme, suspension et freins**
- 148 **Guide d'achat et conseils pratiques : intérieur et électricité**
- 154 **Guide d'achat et conseils pratiques : moteur, boîte de vitesses, cardans**
- 164 **Annexe : fiches techniques (exemples), littérature, crédits photographiques**

## Remerciements

L'éditeur tient à remercier toutes les personnes qui ont participé à la réalisation de ce livre : Pixel Press Studio à Bailly, son directeur Jean-Jacques Dupuis, son assistante Anne-Laure Barrier, qui ont fourni le matériel de base pour l'identification de la 2 CV selon le modèle et l'année, ainsi qu'un guide d'achat spécialement réalisé pour le marché français ; l'auteur principal Jean-Patrick Baraillé, le photographe Sven Larsson du magazine « Gazoline » et Citroën Communication ; la photographe et co-auteure Meike Böhls de Solingen en Rhénanie ainsi que le co-auteur Christian Willms qui ont complété le livre avec des astuces spécifiques pour le guide d'achat et pour l'utilisation quotidienne ; Christophe et Véronique Rivard de Giel-Courteilles pour la relecture des textes en français ; Gabriele Schneider pour la traduction des textes du français vers l'allemand (édition allemande) ; Vincent Schneider pour la traduction des textes de l'allemand vers le français (édition française) ; Valentin Schneider pour la conception de la couverture ; Tonio Tavioni a élaboré des textes supplémentaires, l'éditeur a ajouté des nombreuses photos.

Un grand merci aussi aux organisateurs du rassemblement national français en 2010 à Giel-Courteilles (Orne, Normandie) qui s'est déroulé sur le terrain soigneusement préparé du lycée « Giel Don Bosco » ; cela a permis à l'éditeur de prendre des clichés intéressants dont certains ont trouvé leur place dans ce livre. Sans l'engagement de tous ces participants, il aurait été impossible d'éditer un livre de 168 pages, richement illustré et d'un nouveau genre sur la 2 CV, avec des versions française et allemande élaborées parallèlement.



## À quoi sert ce livre...

# La 2 CV : précieuse comme jamais

Lorsque la Citroën 2 CV a été présentée au public du monde entier pour la première fois sur le salon de l'automobile à Paris en 1948, personne ne s'imaginait que cette voiture certes pratique mais tout de même assez laide, deviendrait un jour un objet de culte. Même Jules-Pierre Boulanger, le directeur général de Citroën de l'époque, n'était pas sûr à cent pourcents que son idée allait marcher.

Mais la vente a alors démarré, les chiffres de ventes ont augmenté d'année en année. Ce n'est que le 27 juillet 1990 que tout s'est arrêté : la dernière 2 CV a quitté son usine après 6 990 880 d'exemplaires produits dans de nombreuses usines européennes et extra-européennes.

Et dès ce jour, les nombreux amis de la « Deudeuche » ou de la « Ente » comme on l'appelle en Allemagne (littéralement le « canard ») ont commencé à déplorer sa perte. On s'est tout à coup rendu compte qu'une partie de l'histoire automobile avait touché à sa fin. Comme la Coccinelle en Allemagne, la Fiat 500 en Italie et la Mini en Angleterre, la 2 CV était la toute première voiture dans la vie de millions de personnes partout dans le monde, ou simplement un compagnon des plus utiles et des plus modestes au quotidien ou en voyage. Les tours du monde et les rallyes, qui ont prouvé la robustesse de la petite voiture parisienne dès les années 1950, sont légendaires.

Aujourd'hui, la 2 CV est de la nostalgie à l'état pur, que ce soit une berline avec son toit enroulable et ses séries spéciales Dolly ou Charleston ou une fourgonnette. Des versions spéciales comme la 2 CV Sahara 4x4 avec ses deux moteurs et ses quatre roues motrices présentée en 1958 et commercialisée entre février 1961 et septembre 1966, sont désormais des pièces de collection hors de prix. Un des premiers à reconnaître que la 2 CV deviendrait un jour une voiture de collection très recherchée était l'historien automobile français Roger Brioult, qui, dès 1974, avait chargé son concessionnaire Citroën de lui fournir la dernière 2 CV à être fabriquée en France afin de la conserver. Chez Citroën, on pensait que l'homme était fou, mais c'était un visionnaire. Ce n'est que le 18 mai 1988, soit 14 ans plus tard, que la dernière 2 CV quittait l'usine de Levallois-Perret : une 2 CV6 Spécial en Gris cormoran. Brioult signa le chèque et gara la voiture dans son garage. Elle y restera intacte, avec seulement cinq kilomètres au compteur. Jusqu'au début mars 2012.

Le 20 mars, Brioult a remarqué avec horreur que la très précieuse pièce unique avait été volée. C'était presque un meurtre, car ce vol a brisé le cœur de Brioult. L'homme âgé de 90 ans est décédé quatre jours plus tard. On a désespérément recherché la voiture, sa valeur était inestimable. On l'a retrouvée début mai dans un chemin à 40 km du



*34 ans séparent la première 2 CV A de 1949 (en haut) et la 2 CV6 Charleston de 1983 (en bas). En 40 ans, la 2 CV a su conserver son caractère et sa technique incomparables entre le modèle de présentation parisien de 1948 et la dernière 2 CV sortie de l'usine portugaise en 1990.*



domicile de Brioult. Calcinée. Les voleurs ont provoqué un tel tourbillon médiatique que la voiture était devenue légalement invendable auprès des collectionneurs. Ils l'ont donc incendiée. Un document de l'histoire contemporaine a ainsi été détruit.

L'histoire est tragique, mais elle n'a fait que renforcer la légende de la 2 CV. Ce n'est pas étonnant si des voitures uniques comme cette dernière, prennent de plus en plus de valeur et sont devenues, au fil des ans, des pièces de collection et même des placements d'argent. Les bricoleurs qui maintiennent leur 2 CV en vie pour s'amuser, par manque d'argent ou pour l'amour de l'excentricité sont de plus en plus rares. Aujourd'hui, ce sont de plus en plus des personnes aisées, d'un certain âge, nostalgiques de leur jeunesse et qui veulent à tout prix acquérir une 2 CV. Légalement bien sûr. Nous avons édité ce livre pour les personnes qui ne possèdent pas de documentation ou de vieilles brochures sur les 2 CV. Sa structure est d'un genre nouveau et le plan se concentre sur les détails, de manière à voir si la 2 CV examinée est d'origine ou non. Les chapitres de base des pages 6 à 35 et 42 à 127 ont été réalisés en coopération avec le magazine Gazoline, en y intercalant un chapitre de six pages sur l'histoire de la 2 CV et des prototypes TPV, élaboré (comme d'autres textes supplémentaires) par Tonio Tavioni. Des pages 128 à 163, on trouve un guide d'achat détaillé comprenant de nombreuses astuces pratiques réalisés par les spécialistes 2 CV allemands Meike Böhls et Christian Willms. La version française du guide d'achat a été adaptée à la scène française de la Deudeuche par l'équipe de Gazoline.

La maison d'édition SCHNEIDER MEDIA est loin d'être la première à publier un livre sur la 2 CV. D'autres ont réalisé d'excellentes publications dans ce domaine bien avant nous (voir aussi les références bibliographiques en annexe). Mais ce livre a un caractère tout à fait différent et très axé sur la pratique. Il sera donc d'une grande aide à ceux qui découvrent subitement leur amour pour la 2 CV ou à ceux qui l'ont ressuscité, et qui souhaitent acquérir de bonnes connaissances de base avant d'investir. Si vous avez lu ce livre, ou si vous l'avez sur vous lors de la transaction, vous ne jetterez certainement pas votre argent du moment gagné ou hérité par la fenêtre.

J'espère que vous allez vous faire plaisir avec ce livre et en faire bon usage !

L'éditeur Hans-Jürgen Schneider  
Normandie, juillet 2012

## 1956/57

### Changements principaux

**Citroën 2 CV A :** Idem 1956, sauf tableau de bord, pare-chocs, phares et jantes gris clair.

**Citroën 2 CV AZ et 2 CV AZU :** Idem 2 CV A, sauf boule de levier de vitesse grise

**Citroën 2 CV AZL :** Nouveau modèle plus luxueux avec jantes gris acier et baguettes de capot, de bas de caisse, d'ailes AR.

### Les grandes dates

#### Décembre 1956

Création de la 2 CV AZL, une variante un peu plus luxueuse de l'AZ avec baguettes en aluminium poli au centre du capot, sur les pare-chocs AV et AR, les bas de caisse, les portières et le haut des ailes AR, lunette AR agrandie (345 x 860 mm) associée à une capote pouvant prendre plusieurs teintes (gris, bordeaux, bleu foncé ou vert), garnitures de sièges en rayonne assorties à la couleur de capote, panneaux de portes avec revêtement en simili, armatures et commandes peintes en gris clair. L'AZ reprend les coloris intérieurs pour les armatures, boule de levier de vitesse et commandes (gris clair AC 121). Abandon de la platine autour du tableau de bord sur les AZ et AZL, la commande des clignotants passant au centre de la planche de bord et l'interrupteur des feux de position se trouvant sur la console. Les pare-chocs sont désormais gris clair AC 132, comme les phares et les jantes. Les 2 CV A et AZ reçoivent toutes un tissu écossais bleu, rouge et or.

#### Janvier 1957

Les nouveaux feux AR sont de marque Seima ou Axo et se distinguent par leur crête moins prononcée.

#### Numéros de châssis

2 CV A : du n° 125.316 au n° 125.372  
2 CV AZ et AZL : du n° 297.459 au n° 395.334  
2 CV AZU : du n° 491.185 au n° 519.822

#### Coloris

Gris clair AC 132, jantes gris clair AC 132.

**Teintes spécifiques à la Belgique :** beige El Paso 246-158355, blanc Champagne AC 134, bleu 246-33663, bleu acacia 246-101554, bleu académie 246-57015, Forest Grey 246-87853, Plaza Grey 246-81426, rouge 246-57197, Cristal Green 246-122954, Femmist Green 246-122954, vert Nil 246-192255.

#### Prix

Tarif octobre 1956  
2 CV A : 352.100 F  
2 CV AZ : 373.600 F  
2 CV AZL : 399.500 F (en décembre)  
2 CV AZU : 392.900 F.

#### Production

107.250 berlines et 31.431 fourgonnettes assemblées, 87.507 immatriculées en France.

#### Indice de rareté : \*\*\*\*

*En bas : L'AZL se singularise par sa baguette de capot et les teintes spécifiques de capote.*



*En haut à gauche : La platine disparaît autour du tableau de bord, mais uniquement sur les AZ et AZL.*

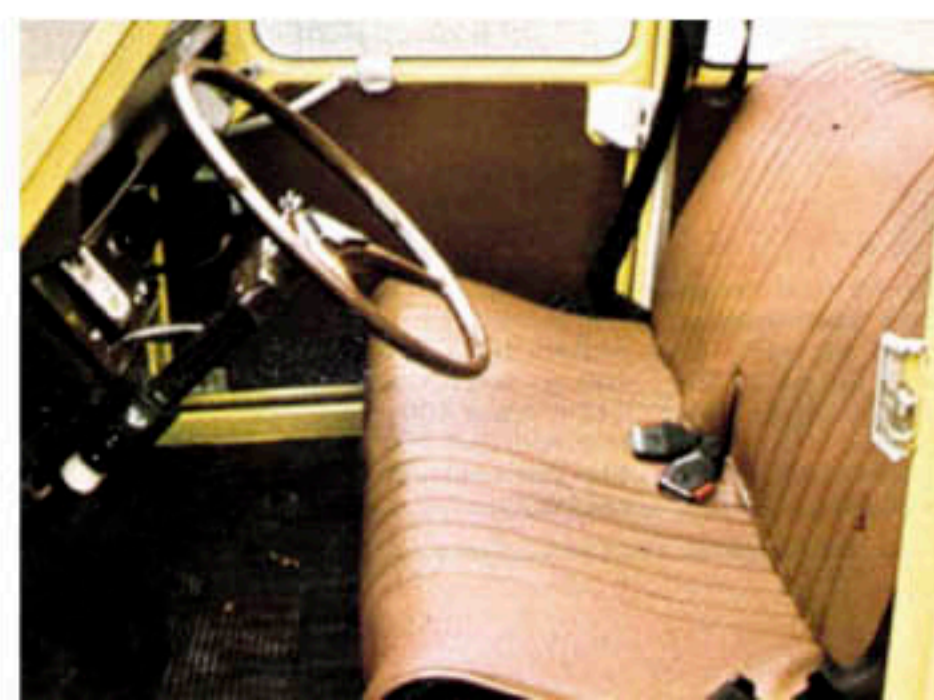
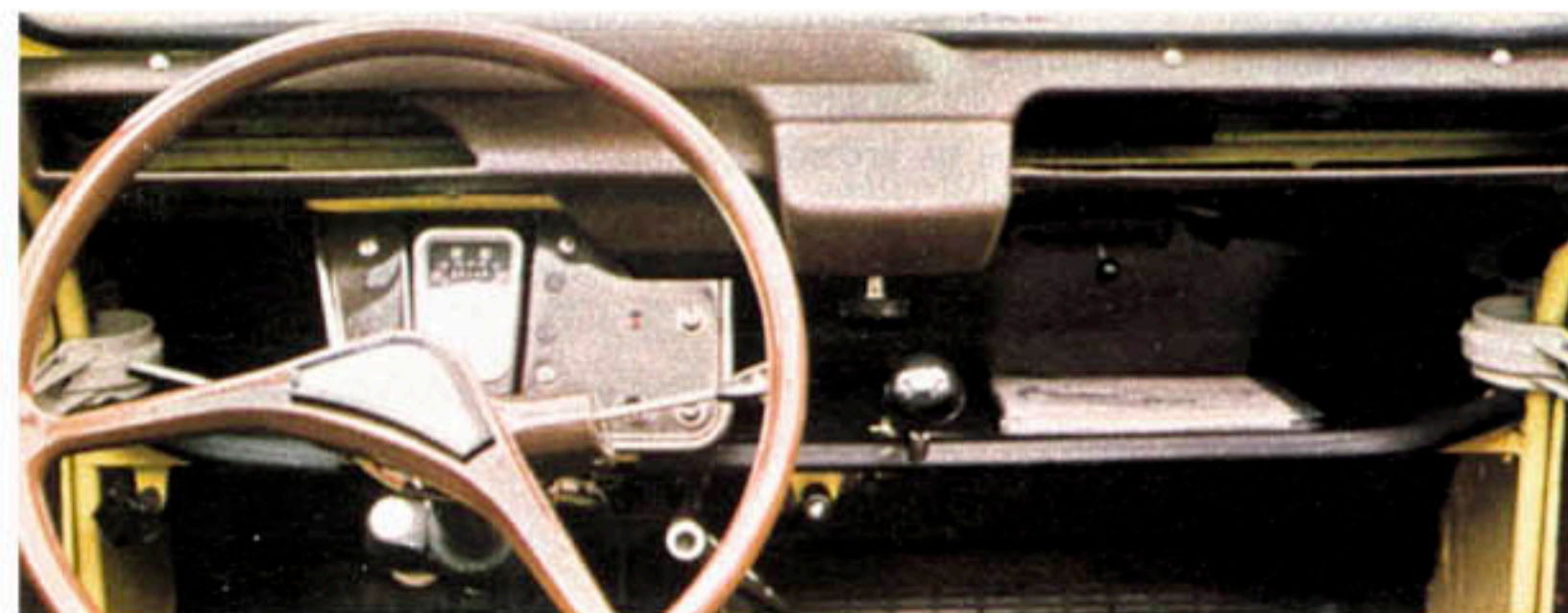
*À droite : L'année 1956/57 est marquée par la nouvelle couleur des pare-chocs gris AC 132.*

*Au milieu à gauche : L'AZ bénéficie des améliorations apportées à l'AZL, les jons et baguettes en moins.*



*En bas : 2 CV A de 1955 à côté d'une 2 CV Spécial légèrement modifiée lors de l'EuroCitro 2006.*





En haut : La première série spéciale officielle, la Spot. En bas à gauche : La 2 CV6 bénéficie toujours des sièges séparés et d'un garnissage bien plus séduisant que celui de la Spécial. Au milieu à droite : Le tableau de bord de la 2 CV Spécial reprend l'ancien modèle sur une platine plus moderne.

## 1976/77

### Changements principaux

**Citroën 2 CV4, 2 CV6, 2 CV Spécial :**  
Maître-cylindre tandem - Badges en plastique.

**Citroën 2 CV4 :** Volant petit diamètre.

**Citroën 2 CV AZU et AK 400 :**  
Mêmes modifications que 2 CV4.

### Les grandes dates

#### Septembre 1976

Nouveau carburateur "inviolable" Solex 34 PICS ou PICIS suivant les motorisations, culasses revisitées pour le montage de ressorts de soupapes identiques à l'admission et à l'échappement, maître-cylindre tandem doté d'un réservoir à deux compartiments séparés avec témoin lumineux au tableau de bord, pots de suspension fixes et amortisseurs type Ami Super. Badge des 2 CV4 et 2 CV6 en plastique. Sur 2 CV4, montage du volant petit diamètre.

#### Avril 1977

Petit volant pour la 2 CV Spécial.

#### Juillet 1977

Ceintures de sécurité à enrouleur.

### Numéros de châssis

2 CV4 et 2 CV Spécial : à partir du n° 06.KB.3001

2 CV6 : à partir du n° 38.KA.3001

2 CV AZU 250 : à partir du n° 01.AP.3001

2 CV AK 400 : à partir du n° 18.AK.3001

### Coloris

Beige gazelle AC 079, bleu myosotis AC 645, jaune cédrat AC 331, rouge soleil AC 432, vert bambou AC 533.

### Prix

Tarif février 1977

2 CV Spécial : 12.940 F

2 CV4 : 13.940 F

2 CV6 : 14.800 F

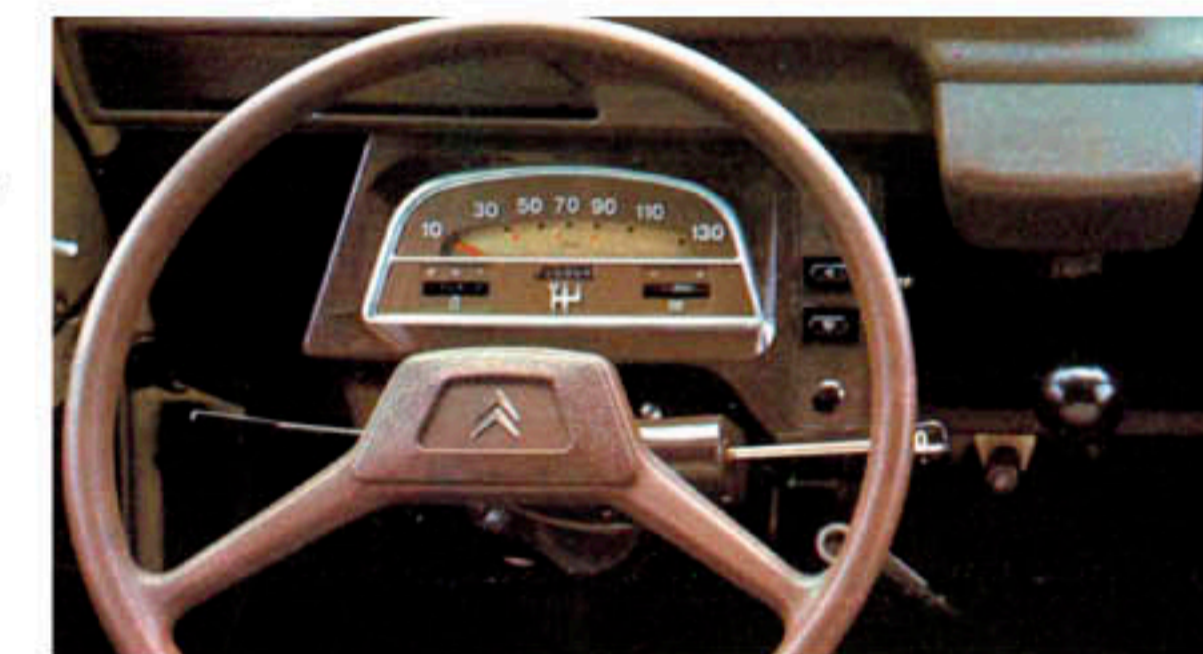
2 CV AZU : 13.039 F

2 CV AKS : 13.700 F

### Production

132.458 berlines et 52.721 fourgonnettes assemblées.

### Indice de rareté : \*\*



En haut : 2 CV4 de l'année 1976 dans une couleur vraiment vive, typique des années 1970.

A gauche : le nouveau volant à deux branches, ici dans une AK 400.

### 2 CV „Jeans“ et „Basket“

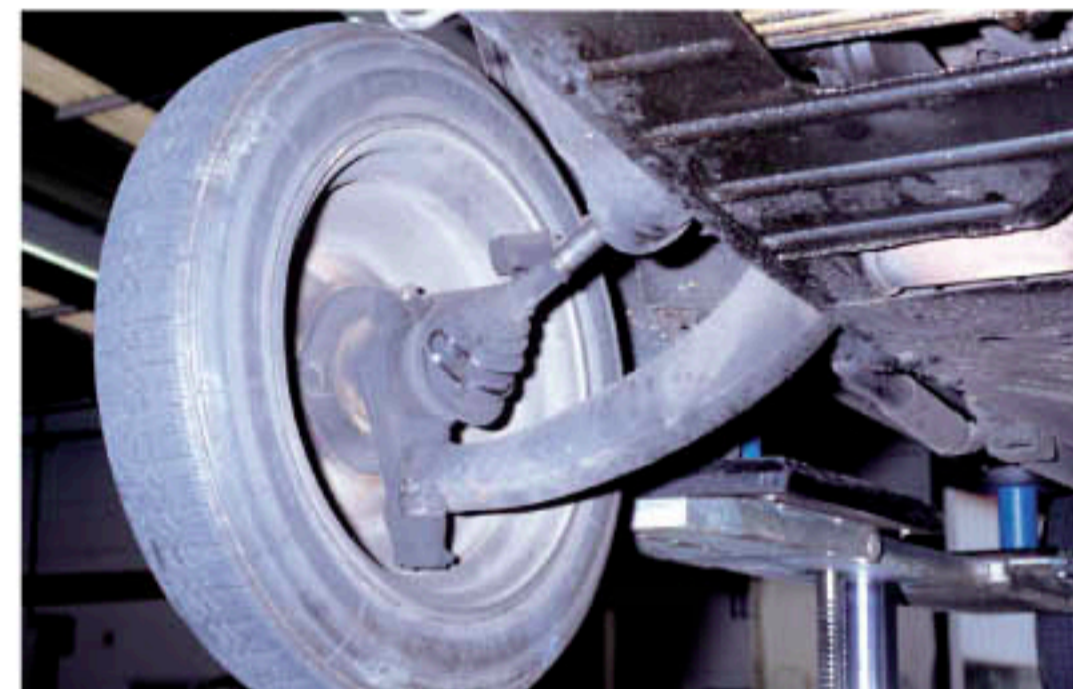
A l'automne 1976, dans le cadre d'un projet d'études mené par les élèves de l'école de style Camondo, la 2 CV s'habille façon basket. Un concept signé Claire Pagniez, une étudiante en troisième année, que Citroën va faire réaliser à deux exemplaires. Loïc Le Sabazec et Stéphane Jean ont eux préféré choisir le thème du Jean, et ils auront également droit à une finalisation à l'échelle 1. Mais aucune de ces deux versions, trop complexes à produire, ne sera commercialisée.





*Ci-dessus à gauche : un dessous de caisse bien entretenu avec un pot de suspension recouvert d'acier inoxydable. En-dessous : soulèvement de la 2 CV avec un cric hydraulique pour un contrôle de routine. Ci-dessus à droite : bras oscillant et arbre de transmission d'une 2 CV6 entre juillet 1979 et juillet 1987.*

*Petite photo : il arrive parfois de trouver des traces de rongeurs dans les cavités du dessous de caisse.*



*Trois photos ci-dessous : inspection du tirant du pot de suspension à l'aide d'un pied à coulisse. Conjonction du couteau de suspension et de l'œillet de traction. Œillet de traction dangereusement abîmé ; fort risque d'accident !*

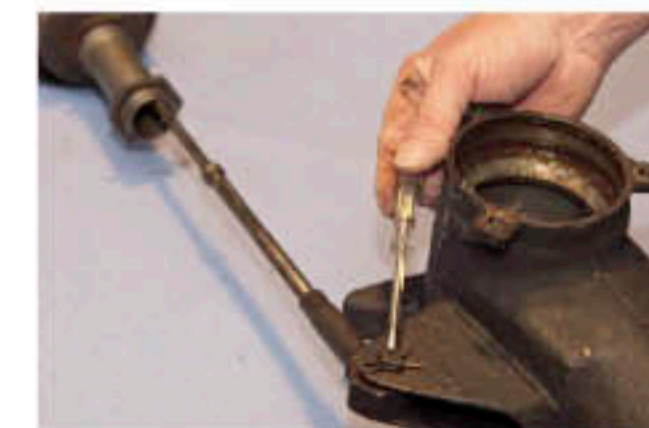
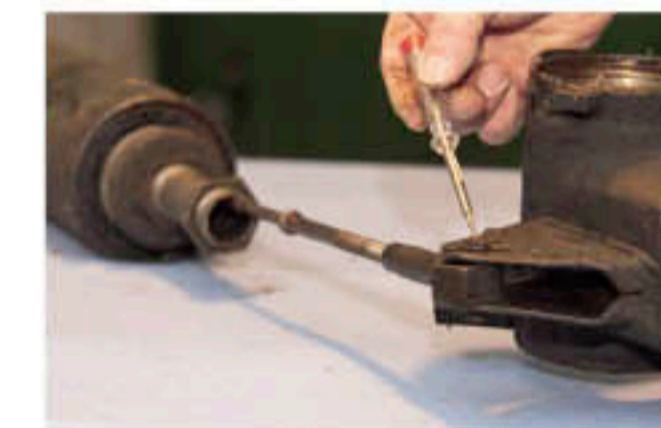
### Astuce : pot de suspension

Dans la pratique, les casses constatées au niveau du pot de suspension sont généralement limitées aux tirants, plus rarement aux ressorts, parfois à la corrosion perforant des carters qui pourrissent bien, quelquefois aux couteaux de suspension qui, s'ils ont pris du jeu, finissent par abîmer le support de bras de suspension. Les ressorts peuvent avoir perdu de leur élasticité au fil des ans. C'est dans ce but que les tirants sont filetés et munis d'un embout porte-couteau que l'on visse pour augmenter la tension, rehaussant du même côté que l'on vient de régler. Attention, ce filetage étant à l'air libre, il est fréquent de le trouver grippé. Le graisserrégulièrement. Vérifier l'ancrage du porte-couteau au bras de suspension (il est maintenu par des pincettes). Veiller à graisser ces quatre fixations (les nettoyer puis les lubrifier avec un pinceau trempé dans de l'huile moteur ou avec de la graisse à cardan).

ter. Astuce pour faire durer vos pots de suspension : introduire de l'huile moteur tous les ans à la burette à l'intérieur (deux à trois giclées), et faire tourner le pot d'un demi-tour.

### Amortisseurs

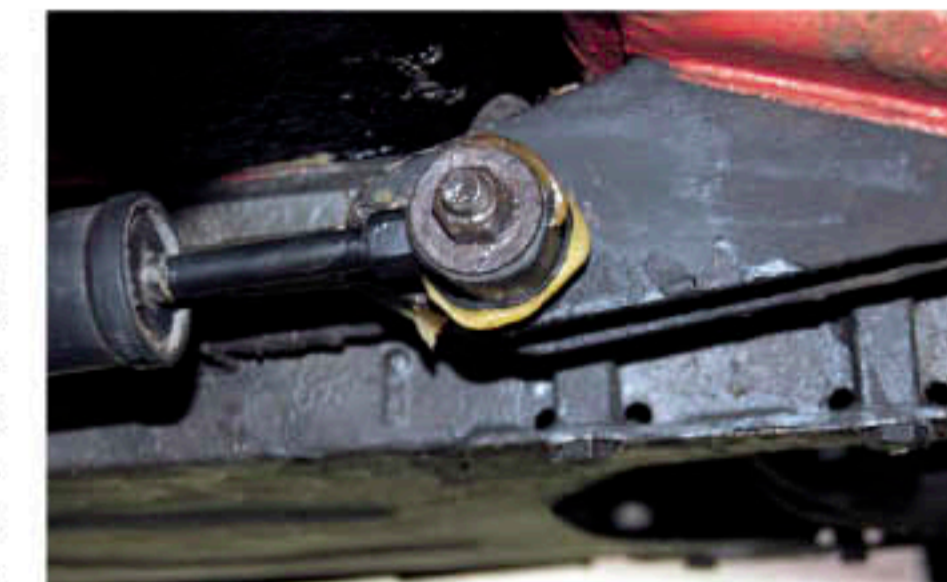
Les amortisseurs à friction ou frotteurs sont vissés sur les flancs des bras, en bout de tubes supports de bras de suspension. Ils sont composés de deux plateaux lisses entre lesquels est intercalé un disque garni de Ferrodo sur ses deux faces, le tout étant bridé par un ressort poussant sur l'ensemble. Plus celui-ci est bandé par l'écrou, plus le frottement est important. Leur réfection



ne pose pas de problème particulier, bien que la procédure de réglage impose la fabrication d'un outillage certes rustique mais qui ne s'improvise pas, tout comme la procédure du tarage (ou couple de glissement).

Les batteurs peuvent être reconditionnés si cela s'avère nécessaire. Mais c'est une opération complexe et dangereuse. La panne la plus courante est le grippage du ressort ou de la masse en fonte qui ne coulisse plus dans le carter par manque d'huile (les agents Citroën avaient d'ailleurs pris l'habitude de remettre du lubrifiant. Ne surtout pas verser de produits chimiques (dégrippants par exemple) dans le corps du batteur. Il peut se produire des réactions inattendues : nous avons déjà vu la partie supérieure d'un batteur se décalotter, projetant à travers l'atelier ressort et masse ! Trouver un batteur fonctionnel étant aisé, préférer la solution du remplacement...

Les amortisseurs hydrauliques sont montés horizontalement, tête reliée au bras de suspension, inscription "Top" orientée vers le haut. Les remplacer si



*Grande photo en haut : après avoir retiré la carrosserie, Vincent découvre avec effroi à quel point la plate-forme de l'AZAM de 1966 est encrassée et rouillée. On arrive tout de même à soulever le châssis à l'arrière.*

*Au milieu de gauche à droite : connexion entre le pot de suspension et le bras oscillant. L'œillet en métal du tirant présente une fissure sur la surface d'appui du couteau de suspension. En bas de gauche à droite : des amortisseurs neufs et fraîchement graissés.*