

## Année-Modèle 1959



2CV AZ belge de 1959 - Photo personnelle



Année civile 1959

La 2CV Radar apparaît mais sa production va rester très marginale.

L'AZL3 aura les ailes arrières échancrées. Elle recevra également le même tableau de bord que les modèles français à quelques détails près. Elle aura pendant quelques mois des enjoliveurs bombés qui seront modifiés lors du changement de diamètre de roues.

Les modèles AZ, AZL3, AZS, AZC (Commerciale), 2CV 4x4 Sahara, 2CV Radar, AZUL (Week-end) et AZU (Fourgonnette) sont disponibles.

Bien qu'en Belgique, le modèle 2CV A n'est plus produit depuis 1954, les numéros de châssis des 2CV AZ comportaient toujours "Z". Avec la suppression de la 2CV A en France, cette distinction n'a plus lieu d'être et le "Z" disparaît donc du numéro de châssis en 1959.

Berlines :

190 0501 à 190 4700 (Type AZ et AZS)

190 4750 à 190 5000 (du 11/12/58 au 01/07/59)

190 6000 à 190 6520

190 6551 à 190 6928

190 1001 à 190 7005, pour l'export

190 7051 à 190 7662, pour l'export

190 8001 à 191 5282 (à partir du 1er juillet 1959, les numéros pour la Belgique et pour l'export sont confondus).

Fourgonnettes :

901 0501 à 901 2659

901 1001 à 901 1664, pour l'export

901 1702 à 901 1713, export Pays-Bas

901 2701 à 901 3869 Belgique et export

901 5001 à 901 5850 Belgique et export



Photo personnelle



Année modèle 1959

Le type A disparaît.

- A Châssis n° 125.452 à 125.539 (fin de stock) , prix : 389.400 FF.
  - 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 FF, AZL : 441.400 FF, AZLP : 447.600 FF, 4x4 : 815.000 FF.
  - AZU Châssis n° 551.968 à 589.859, prix : 444.500 FF.
- Prix en anciens francs français



## **Octobre 1958**

Mécanique :

- Nouveau carburateur 26 CBI avec frein de ralenti incorporé.



- Vis TH (14 sur le plat) de 8x16,5 de fixation du volant moteur.
- Caoutchouc d'étanchéité de bas de capot entre le capot et le pare chocs pour améliorer le chauffage sur modèles AZU et PO.

## **Décembre 1958**

Mécanique :

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

## **Janvier 1959**

Mécanique :

- Goujon de 8x181,5 (filetages 18,5 et 22) inférieur de fixation de culasse sur moèle, les AZ et AZU.
- Goujon de 8x217 (filetages 19 et 22) supérieur de fixation de culasse sur moèle, les AZ et AZU.

- Came d'allumage avec entraîneur, bague en retrait sur 1mm côté plateau.
- Nouvelles butées de caoutchouc sur les parties inférieures de joues d'ailerons avant.

## **Février 1959**

Mécanique :

- 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.

Carrosserie :

- Jantes Gris Clair sur AZU.

## **Mars 1959**

Mécanique :

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

## **Mai 1959**

Mécanique :

- Capuchon caoutchouc d'étanchéité de jauge à huile long. 42mm.
- 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.
- Montage sur certains modèles de joints de cardan homocinétique (double cardan).

Carrosserie :

- Suppression du caoutchouc d'étanchéité en bas du capot sur modèle AZ PO.

## **Juin 1959**

#### Carrosserie 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.

#### Mécanique Sahara 4x4 :

- La puissance passe à 28 ch et couplage hydraulique des commandes d'embrayage.

### **Juillet 1959**

#### Mécanique :

- Patte de fixation du tube graissage de culasse avec vis soudée.
- Nouvel essieu AV (butées de levage avec rondelles soudée pour PO).
- Pivot d'essieu D et G (1 trou fileté à 7x100 pour graisseur).
- Levier d'accouplement D et G long. 152mm, 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 AV et AR droit.
- Corps de barre de direction réglable D et G long. 497mm, filetage 14x125.
- Embout réglable de barre de direction D et G filetage 14x125, long. 128mm.

#### Intérieur :

- Pare soleil pour axe de 8mm en similicuir.
- Pare soleil en carton sans notice d'entretien sur AZU.
- Rétroviseur intérieur avec entourage en plastique gris clair.

### **Septembre 1959**

#### Mécanique :

- Ergot d'arrêt des coussinets de vilebrequin (diam. 8,2 long . 12,25)
- Option (36 300 FF) montage d'un poste radio RADIOËN portatif à transistor et antenne d'auvent côté passager.



Photo Citroën

#### Intérieur :

- Garniture intérieure bleue.

#### Carrosserie :

- 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.

#### Sources :

Touraine 2CV Club

La 2CV Mania

**Gazoline** - Hors Série N°21 - Article de Peter Fuchs

**Toutes les Citroën** - René Bellu - JP Delville éditeur.

Cette page fait partie d'un ensemble : [Les filles de Forest](#)