

AZL 3

mit Fliehkraftkupplung

Bequemlichkeit :

Vier Personen sitzen bequem und können ohne weiteres die Beine ausstrecken. Weiche, körpergerechte Sitze sowie die hervorragende Federung fangen alle Unebenheiten der Strasse auf. Die vorderen Sitze sind verschiebbar. Sie lassen sich genau wie die Rücksitze leicht herausnehmen und können z.B. beim Camping als bequeme Sessel dienen.

Für gute Beheizung bei kaltem Wetter ist hinreichend gesorgt. An heißen Tagen spendet eine unter der Windschutzscheibe angebrachte Klappe kühle Frischluft.

Das teilweise oder ganz zu öffnende Schiebedach gewährt vielfältige Annehmlichkeiten bei der Fahrt in Frühling und Sommer. Ausserdem kann man bei geöffnetem Schiebedach auch selbst einmal sperriges Gut transportieren. Der 2 CV besitzt die sprichwörtlich gute Strassenlage eines Frontantrieblers. Die CITROEN-Ausgleichsfederung sorgt darüber hinaus für hervorragende Fahreigenschaften.

Sparsamkeit :

Sein Anschaffungspreis ist gering. Am Verbrauch und an den Unterhaltungskosten wird deutlich, wie sparsam der 2 CV ist : Verbrauch : 4,5 l auf 100 km (nach DIN 70030). Motorölmenge : 2 l. Garagen-, Pflege- und Versicherungskosten sind minimal.

Aussenmasse :

Länge über alles : 3,78 m, Breite über alles : 1,48 m, Höhe (unbelastet) : 1,60 m.

Gute Durchschnitte :

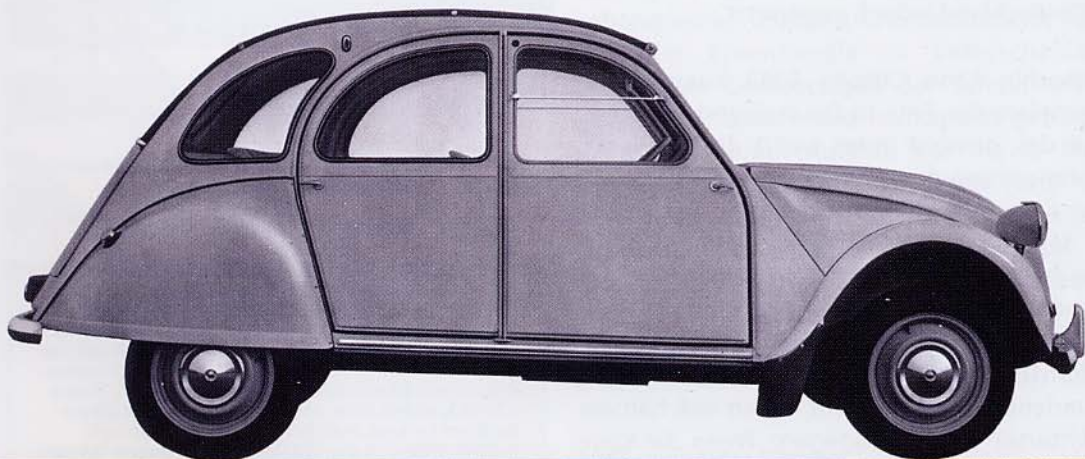
Auf der Geraden mit vier Personen und 50 kg Gepäck fahren Sie ohne Schwierigkeiten einen Durchschnitt von 65-75 km/h heraus. Auf ebener Strecke im Schnellgang erreicht der 2 CV mühelos 90 km/h. Steigungen nimmt er gleichmässig und ruhig. Selbst vor steilen Pässen kapituliert dieses robuste Fahrzeug nicht.

Robustheit :

Der 2 CV ist auf Langlebigkeit konstruiert. Seine mechanischen Teile sind auf das Genaueste berechnet. Die Qualität des verwendeten Materials sowie die Präzision und Dauerhaftigkeit der einzelnen Aggregate ergeben ein Fahrzeug, das sich der hervorragenden technischen Tradition des Hauses CITROEN würdig erweist.

Panoramische Rundschau :

Der 2 CV AZL 3 bietet dem Fahrer dank der drei Seitenfenster sowie des grosszügig bemessenen Heckfensters eine völlig freie Sicht nach allen Seiten. Hier gibt es keine toten Winkel, die z.B. ein gerade überholendes Fahrzeug verdecken könnten. Auf der hinteren Sitzbank geniessen die Insassen das Landschaftsbild, bequem in ihren Sitzen zurückgelehnt. Dieses Modell bietet einen erhöhten Komfort durch eine Vielzahl von Annehmlichkeiten, wie sie üblicherweise nur bei wesentlich grösseren und teureren Wagen zu finden sind.





Seit Januar 1964 haben sämtliche nach Deutschland gelieferte Enten vorne angeschlagene Türen.

Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung führt im Januar 1964 zum Ende der „Selbstmördertüren“ bei deutschen 2CVs. Französische Entenfahrer müssen sich allerdings noch bis Dezember 1964 gedulden, als auch dort die vorne angeschlagenen Türen in Serie gehen. Dafür sind aber schon ab Januar bei allen Fahrzeugen Befestigungspunkte für den nachträglichen Gurteinbau vorhanden.

Nicht nur in Deutschland, sondern auch in

Frankreich, gibt es die Ente mittlerweile in vielen verschiedenen Farbvarianten. Um im Falle einer Reparatur den Lack schneller bestimmen zu können, erhalten alle Fahrzeuge ab April 1964 eine kleine Aluminiumplakette, die die entsprechende Referenznummer des Lackes ausweist.

Weitere Neuerung ab Juni 1964: Sämtliche 2CV-Typen sind ab sofort mit dem neuen schlauchlosen Michelin-Reifen 125 x 380 ausgestattet.



1963/64 das Spitzenmodell der Baureihe: AZAM (rechts, Prospekt Schweiz). In Deutschland behält es zunächst die Bezeichnung AZL3 (linke Seite).



Das Hamburger Ehepaar Schubert gewinnt 1965 den Citroën-Preis für Fernreisen im 2CV.

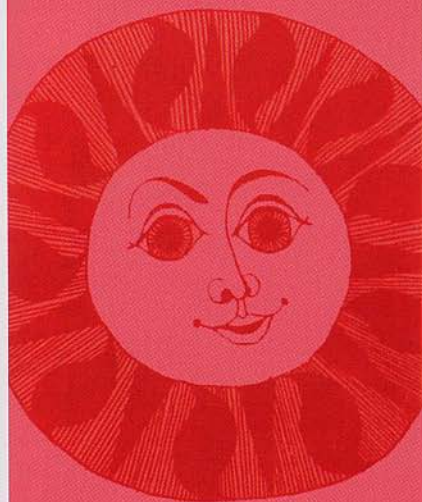
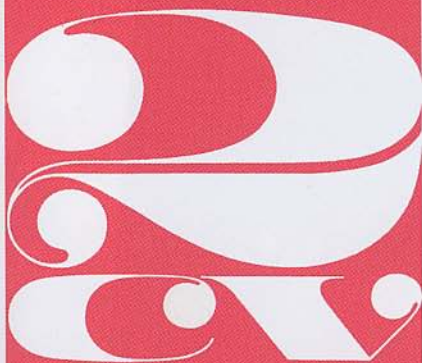
Mit Beginn des Frühjahrsgeschäfts im April 1965 führt Citroën neue Bezeichnungen für die in Deutschland erhältlichen 2CV-Modelle ein: Die bisherige Standard-Ente wird zum „2CV Tourist“, der Typ AZL3 zum „2CV Luxe“.

Technische Veränderungen ergeben sich in diesem Jahr erst im September 1965. Nach Ende der französischen Sommerferien entfallen bei allen Modellen die Chromleisten an den Stoßstangen zugunsten von Gummiprofilen. Dafür erhalten alle Enten nicht nur einen neuen Kühlergrill, sondern erstmals auch hydraulische Stoßdämpfer an der Hinterachse. Sie ersetzen dort die bisherigen Trägheitsdämpfer. Ab sofort ebenfalls serienmäßig: Homokinetische Antriebswellen. Lediglich beim Basismodell bleiben sie aufpreispflichtig. Französische 2CV-Käufer können ihren Neuwagen auf Wunsch sogar mit einer Standheizung ausstatten lassen.

Im Vergleich zum Vorjahr kann Citroën Köln für 1965 eine satte Steigerung der Absatzzahlen in Deutschland vermelden: Kauften 1964 4852 Bundesbürger einen 2CV, werden bis

Jahresende 1965 exakt 5658 Exemplare ausgeliefert.

Zum ersten und einzigen Mal vergibt im gleichen Jahr die französische Konzernmutter den seit 1957 ausgeschriebenen Preis für Fernreisen im 2CV nach Deutschland: Das Hamburger Ehepaar Virginia und Manfred Schubert war 1963 zu einer Hochzeitsreise quer durch ganz Amerika aufgebrochen, und hatte an Bord eines 2CV Standard zwischen Alaska und Feuerland insgesamt 100.000 Kilometer zurückgelegt. Die am 3. März 1966 in Hamburg stattfindende Prämierung gerät zum Medienereignis und die von Citroën Deutschland herausgegebene Kundenzeitschrift *Citroën Journal* jubelt in Ausgabe 2/66: *„Wo andere nach Paris fahren, der Hochzeitsreise wegen, oder gar nach Mallorca, da bestiegen diese jungen Leute freiweg einen 2CV. Als die Flitterwochen zu Ende waren, standen schlichte 100.000 Kilometer auf dem Citroën-Tachometer, zurückgelegt auf einer Weltreise von Hamburg über New York, Alaska bis nach Chile, kreuz und quer durch beide Kontinente der Neuen Welt.“*



Mitte der sechziger Jahre setzt die Pariser Werbeagentur Delpire den 2CV in unzähligen Prospekten als treuen Reisebegleiter in Szene. Auch wenn der überwiegende Teil der Entenpopulation nie auf Weltreise geht: Ein Hauch von unbegrenzter Freiheit umweht damals jeden 2CV-Fahrer.

