

La naissance de la 2 CV

1



Après la fin de la guerre, le rythme s'accélère. Walter Becchia finit de mettre au point un nouveau moteur, toujours développant 9 ch SAE, celui qui réclama longtemps de reçoit aussi une boîte de vitesses accepte enfin que l'on autorise quelque galbes de tôles.

2



avec amortisseurs à friction et batteurs d'inertie, inventée par Léon Renault⁸, qui lui procure sa fabuleuse tenue de route.

3

Le souci d'économie conduit à des solutions techniques parfois

exemple les essuie-glace actionnés par le compteur de vitesse ou les joints homocinétiques, ce qui fait « brouter » la voiture dans les virages (ces points

versions ultérieures

moteur bicylindre

solution trop

exemple encore : la

amovible placée...

La présentation

Monument situé à



bicylindre de 375 cm³ mais refroidi par air, directement inspiré du moteur équipant la moto de pouvoir dessiner la TPV : Flaminio Bertoni. La TPV à trois vitesses et une surmultipliée⁷, et le patron emboutisse la carrosserie de la future 2 CV ce qui Elle dispose d'une suspension à ressorts hélicoïdaux



minimalistes, par de Cardan non

seront corrigés dans des

en série à partir de 1965). Autre exemple : sur les prototypes, le est démarré avec une ficelle (comme sur les tondeuses à gazon), spartiate, qui ne sera pas conservée sur les 2 CV définitives. Autre jauge à essence n'est pas un cadran au volant, mais une tringle dans le tuyau de remplissage du réservoir.

officielle

l'entrée de Lempdes, Puy-de-Dôme, rappelant les origines

4

5

auvergnates de la 2CV

6

Le 7 octobre 1948, au salon de l'automobile, Citroën présente la 2 CV type A presque définitive. Elle n'est pas encore disponible et il n'est pas possible de voir ce qui se cache sous le capot⁹. Elle est énormément critiquée par la presse qui n'a pas apprécié le silence de la firme autour de son projet¹⁰. Malgré cela, l'accueil du public est plus enthousiaste. Une plaisanterie est lancée : « Obtient-on un ouvre-boîte avec elle ? »



En 1949, juste avant l'ouverture du salon de Paris, elle est reçue par le service des Mines et désignée « Type A » (comme la TPV en 1939). La production de la 2 CV type A commence alors, avec un modèle unique et une seule couleur disponible. Elle est vendue sans serrures de portes, le dispositif d'antivol proposé étant celui adopté sur les bicyclettes, pris entre le volant et la barre ; seuls instruments du tableau de bord sont un tachymètre et un ampèremètre.



et simple : quatre pages au format d'une carte

7

Dans le même esprit de sobriété, le dépliant postale (9 × 13 cm), imprimées en monocolor

La lente diffusion

8

La longue carrière de la 2 CV commence alors. Son départ est cependant très faibles, l'État français réserve la matière première à Renault, devenue régie

1947 la 4CV, concurrente directe de la 2 CV. La production est alors de

lent. Les stocks d'acier étant nationale, qui produit dès quatre unités par jour.

petit canard ». Ils doivent pour qui fait allonger les délais à 3-5 ans. Pour cette raison, elle est alors plus chère sur le marché d'occasion que neuve, valant 228 000 FRF.



De 876 unités produites en 1949, et déjà 6 200 en 1950, la production va croître lentement pour atteindre 232 551 en 1961. Au total, 5 114 961 sont officiellement sorties des usines, auxquelles il faut ajouter près de 2 millions de Dyane et Méhari 11.

L'évolution

En 1951, Citroën présente la 2 CV type AU (U pour utilitaire) : la 2 CV fourgonnette. Elle est équipée du même moteur que la berline (type A) et permet de transporter 150 kilogrammes de bagages avec deux personnes. Elle est adoptée dès 1952 par les services postaux pour la distribution du courrier dans les campagnes. Le berline reçoit alors des serrures de porte.

Mi-1953, la construction des 2 CV évolue de l'artisanat à la production de masse. Les portières, capot, ailes passent d'une fabrication par soudure à de l'emboutissage. L'ovale contenant les chevrons disparaît, remplacé par de plus gros chevrons en aluminium, marquant la fin d'une époque.

En 1954, les dirigeants de Citroën, incités par des clients désireux d'avoir une voiture plus rapide et plus puissante, décident de faire évoluer la 2 CV, avec la « Type AZ » équipée d'un nouveau moteur issu de celui de la Type A, mais ré-alésé à 425 cm³. Il développe 12 ch initialement, ce qui permet d'atteindre les 70 km/h. La nouvelle 2 CV est équipée de série d'un embrayage centrifuge, qui permet de ne pas débrayer et de s'arrêter sans caler. La fourgonnette « Type AZU » sort en même temps avec les mêmes améliorations par rapport au Type AU, mais sans embrayage centrifuge : ce système déclaré pratique en ville pouvant devenir gênant à la campagne. Les 2 CV Type A continuent à être commercialisées.

En 1957 apparaît le « Type AZL » (le « L » signifiant « luxe »), une Type AZ avec un dégivrage du pare-brise, un compteur éclairé, une grande lunette arrière (à la place d'un hublot au travers duquel la visibilité était quasi-nulle), ainsi que quelques joncs chromés qui soulignent (ou surchargent) la ligne de la 2 CV déjà considérée comme démodée et « moche » depuis 1948.

En 1958 sort la 2 CV Type AZLP ou AZLM (« P » ou « M » pour Porte de Malle), qui délaissait la bâche longue pour s'équiper d'une porte de malle, plus utile, qui manquait depuis neuf ans. Les autres modèles restent en production.

En 1959, Citroën présente une version 4x4 de la 2 CV, c'est le Type AW ou 2 CV Sahara. Destinée à l'exploration pétrolière, cette curieuse voiture a deux moteurs : en plus de la mécanique habituelle, un autre moteur de 425 cm³, inversé, est disposé dans le coffre. Malgré des performances surprenantes, ce type ne connaîtra qu'une diffusion confidentielle d'environ 700 unités jusqu'en 1966.

La commercialisation des Types A et AU, devenus marginaux dans la gamme depuis 1954, est officiellement arrêtée en 1960.

En décembre 1960, la 2 CV reçoit un nouveau capot qu'elle gardera jusqu'à la fin de la production, abandonnant l'ancienne pièce en tôle ondulée à 23 cannelures. Cependant, bien que très visible, c'est une évolution mineure.

En 1961, une 2 CV Sahara avec deux moteurs réussit à grimper jusqu'au sommet de la dune du Pyla, en Gironde, malgré une pente allant jusqu'à 40 degrés. Une version prototype reprenant le concept, mais néanmoins très modernisée (Bip-Bip 1 et 2), est engagée dans le Rallye Dakar 2005 et 2007.