

Le mythe 2CV en bref.. Cahiers des charges et création de la 2CV

La 2cv a été conçue dans le but d'être une voiture économique, tant à l'achat qu'à l'entretien. C'est pourquoi la fabrication doit être rapide et l'usure générale de la voiture faible.

-Pour une fabrication plus simple : le même type de vis est utilisé quasiment partout, le moteur se met en place très facilement et tient par 4 vis, même chose pour la carrosserie en tôle.

- Pour une usure faible : la longévité est privilégiée plutôt que la performance, techniquement ça se traduit par un jeu entre les pièces plus grand (en millièmes de mm), et surtout des solutions simples mais efficaces.

C'est donc au milieu des années 1930, que Pierre Jules Boulanger décide de créer la première voiture « populaire ». Sa volonté est claire : il veut un véhicule au confort simple, accessible au plus grand nombre, donc « bon marché », et susceptible de transporter plusieurs personnes, ainsi que leurs bagages, sur tout types de terrains.



Le cahier des charges l'évoque d'ailleurs ainsi ;

« faire une voiture pouvant transporter quatre personnes et 50 kg de pommes de terre ou un tonnelet, à la vitesse maximale de 60 km/h, pour une consommation de 3 litres au cent, un faible coût d'entretien et un prix de vente du tiers de la traction ».

Pour transformer son rêve en réalité, il s'adjoint les services d'André Lefebvre comme ingénieur, et de Flaminio Bertoni, dit « doigts d'or », comme styliste. Cette équipe va donner naissance à un des plus grand mythe automobile du siècle : la 2CV.

Le projet traction ayant reçu l'appellation de code PV (petite voiture) la voiture minima aura celle de TPV (très petite voiture). Ce ne sont pas les esprits créatifs qui manquent chez Citroën. On donne carte blanche pour le projet TPV qui reçoit constamment des idées toujours plus originales, souvent probantes. Pour le châssis, on essaie les tubes d'aluminium (incorporant l'échappement), les caissons soudés en alliages légers, la plate forme en bois collée. Pour la carrosserie la tôle roulée, la tôle ondulée pour rigidifier sans alourdir, la carcasse en duralinox revêtue de toile cirée.

On envisage un moteur monocylindrique puis un bicylindre à deux ou quatre temps, refroidi par l'eau, puis, par l'air. La suspension fait appel à un faisceau de barres de torsions, à des blocs de caoutchouc, à des ressorts verticaux ou horizontaux ainsi qu'à l'hydropneumatique. Le Code n'imposant alors qu'un seul phare et un seul feu rouge il n'y a pas d'autres éclairage sur la 2CV. La mise en marche s'effectue, selon les prototypes, par manivelle, par lanceur à ficelle.



Condamnée par fait de guerre

En 1939 le quarante neuvième prototype paraissant enfin viable, Pierre Boulanger ordonne la mise en fabrication d'une présérie de 250 TPV mais quelques semaines plus tard, c'est la seconde guerre mondiale (1939-1945).

Les études sont clandestinement reprises, la guerre laissant prévoir une longue période d'austérité et de restrictions en tous genres, l'économie d'utilisation reste prioritaire ainsi que l'économie de fabrication. On revient à la plateforme caisson et à la caisse en tôle emboutie, le moteur refroidi par air s'impose ainsi que la boîte à 4ème vitesse surmultipliée.

La suspension associe interaction latérale et batteurs pour chaque roues, le frein principal concerne aussi le train arrière, tandis que l'équipement se civilise. On donne un deuxième phare à la TPV, un démarreur électrique et des sièges conventionnels.

Première sortie au public

En 1948 la décision est prise de la présenter au salon en octobre, le secret restera total jusqu'à l'heure de l'inauguration. Et c'est la stupeur! C'est la première fois que l'on voit un véhicule d'encombrement normal, à quatre vrais places, aussi dépouillé, aussi utilitaire sinon démodé avec ses phares rapportés et une suspension aussi souple. Impossible de voir le moteur, le capot avant est scellé. On précise juste que c'est un moteur de 375 cm³ bicylindre à quatre temps refroidis par air et qu'elle consomme quatre à cinq litres au 100 Km. On précise également que le démarrage à mécanique ne nécessite pas d'accus, livraison courant 1949 pour 185000 Fr (Anciens Francs), donc 1850 Nouveaux Francs => 282€...

Seule la réputation de Citroën empêche de croire à une supercherie.

La réputation de la 2CV se fait toute seule, elle va partout, par tous les temps. Tous l'adoptent, de l'agriculteur au V.R.P. en passant par la religieuse. La presse ne tarit pas d'éloges pour son confort, sa facilité d'utilisation et sa robustesse.



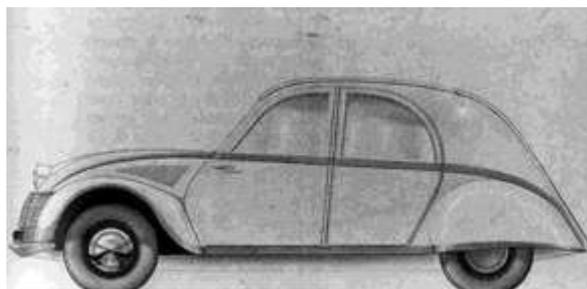


En 1951 la 2CV sort sous la forme d'une fourgonnette de 250 Kg, d'un moteur de 375 cm³ choisie de suite par les PTT. En 1956, l'AZ 425 cm³ devient AZL. « L » pour luxe avec une grande lunette arrière, soit une grande capote en tissu synthétique remplaçant la toile, des garnitures de sièges en tissu à rayures. La porte de malle est fournie en septembre. Ceux qui voulaient protéger leur bagages n'avaient de recours que dans les magasins d'accessoires. Une dizaine d'année après son apparition, une succession d'événement refait le look de la 2CV : couleur bleu glacier, roues de 380, nouveau tableau de bord etc.

Mais c'est finalement en février 1989 que la chaîne de production française de la 2CV s'arrête. Mais en plus de rester dans les coeurs des anciens, la 2CV rentre désormais dans l'histoire. En effet, avec environ 3,7 millions d'exemplaires vendus dans le monde, la 2CV est devenue un mythe et symbolise un art de vivre. La dernière de celles que l'on appellera les « dodoches » sort de l'usine de Mangualde, au Portugal le 27 Juillet 1990... à 16H. C'est une fin regrettable pour tous, entre mélancolie et tristesse. Actuellement, c'est d'une autre histoire qu'il s'agit, l'histoire de la mémoire de cette voiture aux milles aventures, celle de la 2CV et de ses amoureux à travers tous les clubs Citroën.

« Faites étudier par vos services une voiture pouvant transporter deux cultivateurs en sabots, cinquante kilos de pommes de terre ou un tonnelet à une vitesse maximum de 60 km/h pour une consommation de trois litres d'essence aux cent. En outre, ce véhicule doit pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, il doit être suffisamment léger pour être manié sans problèmes par une conductrice débutante. Son confort doit être irréprochable car les paniers d'oeufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts. Son prix devra être bien inférieur à celui de notre Traction Avant »

En résumé, quatre roues sous un parapluie avec quatre places assises, 50 kg de bagage transportable, 2 CV fiscaux, traction avant comme les 11 et 15/Six, 60 km/h en vitesse de pointe, boîte à trois vitesses, facile d'entretien, possédant une suspension permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'oeufs sans en casser un seul, et ne consommant que 4 à 5 litres aux 100 kilomètres.



_1958 : Sortie de la 2CV AZLP ou AZML, (P et M pour Porte de Malle), qui remplace un
_1937 : cahier des charges définitif rédigé à Lempdes (63), premier test des protos TPV à la Ferté-Vidame.
_1939 : présentation du TPV au service des mines, 250 exemplaires construits mais détruits en Septembre à cause de la seconde guerre mondiale.
_1948 : présentation au salon de paris
_1949 : Mise en production de la 2CV Type A
_1951 : La version utilitaire arrive, nommée 2CV AU
Apparition de la 2CV Barbot
_1953 : la 2CV Barbot participe au bol d'or, et inscrit 9 records mondiaux sur l'anneau de Montlhéry
_1954 : apparition de la 2CV AZ, équipée d'un moteur plus puissant permettant une vitesse de 70km/h, ainsi qu'une version PO pour les colonies.
_1957 : Apparition de la 2CV AZL (L pour Luxe) équipée d'un dégivrage du pare-brise, un compteur éclairé, une grande lunette arrière et de baguettes chromées.
présentation de la 2CV UMAP
_1958 : Sortie de la 2CV AZLP ou AZML, (P et M pour Porte de Malle), qui remplace une partie de la bâche longue par une porte de malle
Premiers tours de roues de la 2CV Sahara
_1959 : arrêt de la production des 2CV A et AU
_1960 : nouveau capot pour les 2CV, à 5 lames : 2CV AZA
_1961 : Une 2CV Sahara arrive à monter au sommet de la dune du Pyla.
_1963 : Apparition de la version AZAM, plus luxueuse que l'AZA, ainsi que de la version fourgonnette AK.
_1964 : nouveau moteur sur l'AZU de 15Ch, Kit ENAC en option pour transformer la 2CV en voiture commerciale.
_1965 : nouvelles portières sur la gamme, fin des portes dites suicides
_1966 : apparition de glaces custodes arrières.
_1967 : 2CV AZAM export, équipée d'un tableau de bord d'ami 8 et d'un confort jamais atteint sur une 2CV, cependant la Dyane arrive en même temps et la 2CV AZAM export fut produite durant quatre mois.
_1968 : arrivé d'un nouveau moteur pour les AK (fourgonnette) de 33Ch.
_1969 : arrêt de l'ancien modèle AK à moteur 28Ch.
_1970 : suite au succès de la Dyane qui entraîne un effondrement des ventes de la 2CV, la gamme est modifiée :
2CV 4 équipée d'un moteur de 435cm3
2CV 6 équipées d'un moteur de 602 cm 3, ce modèle conserve le nom 2CV malgré qu'elle ait une puissance fiscale de 3CV
_1971 : dernière Sahara produite
arrivée des versions AKS 500 et AZU 250
_1974 : remplacement de la calandre "3 lames" en aluminium par une calandre en plastique, nouveau tableau de bord.
_1975 : 2CV spécial, qui est une version dépouillée et qui reprend l'ancien tableau de bord de la 2CV4, elle garde des optiques ronds et perd sa troisième vitre latérale, elle sera principalement vendue en "jaune cédrat" en France, en rouge en Suisse
remplacement des optiques ronds par des optiques carrées sur les 2CV 4 et 6
_1976 : 2CV SPOT, première série limitée, 1800 exemplaires
_1979 : arrêt de la 2CV4 et de la version fourgonnette.
lancement de la 2CV club
_1981 : 2CV charleston
2CV 007, série limitée profitant du succès d'un film de James Bond
_1982 : 2CV charleston jaune et noire (jeune hélios AC336 et noir AC 200) elle restera 1 an en production
2CV spéciale E
_1983 : 2CV France 3 (2.000 exemplaires)
Le pare brise feuilleté est monté sur toute la gamme
_1984 : fin de production de la 2CV spécial E après 22 mois d'existence
_1985 : 2CV DOLLY
_1986 : 2CV COCORICO
_1988 : arrêt de la production de la 2CV à l'usine de Levallois-Perret et fin de production de la 2CV6 club
_1990 : fin de la production des 2CV, depuis 1949, 5.114.961 exemplaires de la 2CV auront été produits.

Données sur la production 2CV

Gamme de modèles	Code officiel	Dates de la production	Description du modèle	Cylindrée (cm ³)
2 CV	A	07/49 - 07/59	2 CV	375
2 CV	AZ	10/54 - 10/55	2 CV	425
2 CV	AZ	10/55 - 10/58	2 CV	425
2 CV	AZ	10/58 - 10/61	2 CV	425
2 CV	AZ	10/61 - 04/62	2 CV	425
2 CV	AZ	04/62 - 02/63	2 CV	425
2 CV	AZ (séries A et AM)	03/63 - 12/63	2 CV AZL & AZAM	425
2 CV	AZ (séries A et AM)	12/63 - 02/70	2 CV AZL & AZAM	425
2 CV	AZ (séries A 2)	02/70 - 09/75	2 CV 4	435
2 CV	AZ (série KB)	09/75 - 09/78	2 CV 4	435
2 CV	AZ (série KB)	09/78 - 07/79	2 CV Spécial	435
2 CV	AZ (série KA)	02/70 - 09/75	2 CV 6	602
2 CV	AZ (série KA)	09/75 - 09/78	2 CV 6	602
2 CV	AZ (série KA)	09/78 - 07/79	2 CV 6	602
2 CV	AZ (série KA)	07/79 - 07/81	2 CV 6 Spécial, Club	602
2 CV	AZ (série KA)	07/81 - 07/90	2 CV Spécial, Club, Spécial E, Charleston	602

Donées production 2CV Fourgonnette

Gamme de modèles	Code officiel	Dates de la production	Description du modèle	Cylindrée (cm ³)	
2 CV Fourgonnette	AU	03/51 - 10/54	2 CV - AU	375	
	AZU	10/54 - 12/55	2 CV - AZU	425	
	AZU	12/55 - 10/58	2 CV - AZU	425	
	AZU	10/58 - 11/61	2 CV - AZU	425	
	AZU	11/61 - 02/62	2 CV - AZU	425	
	AZU	02/62 - 03/63	2 CV - AZU	425	
	AZU (série A)	03/63 - 08/67	2 CV - AZU (séries A)	425	
	AZU (série A)	08/67 - 08/72	2CV - AZU (séries A)	425	
	AZ (série B)	08/72 - 09/75	Citroën 250	435	
	AK série AP (AZU)	09/75 - 02/78	Citroën 250	435	
	3CV Fourgonnette	AK	04/63 - 05/68	AK 350	602
		AK (série B)	05/68 - 08/70	AK 350	602
		AK (série AK)	08/70 - 09/75	Citroën 400	602
AK (série AK)		09/75 - 02/78	Citroën 400	602	
AK (série CD)		02/78 - 09/80	Acadiane	602	
AK (série CD)		09/80 - 07/87	Acadiane	602	
AK (série CD modifie)		09/80 - 07/87	Acadiane G.P.L	602	