

## Une histoire de la 2CV



*la « Deudeuche »*

Symbole d'une époque, mais aussi d'un certain art de vivre, la Citroën 2 CV (pour « deux chevaux »), familièrement appelée par nos contemporains « deudeuche » ou « deux pattes »

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.

Suite à un embouteillage de charrettes paysannes au milieu d'un petit village, il se rend compte que

l'automobile n'est pas encore accessible pour toutes les catégories de classes sociales...

De là lui vient une idée : " *Il faut créer une voiture pour le peuple... simple, sans trop de confort, pouvant prendre à son bord quelques personnes et leurs marchandises, utilisable sur tout type de terrain... mais surtout économique* ".

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

“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'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts. Son prix devra être bien inférieur à celui de notre Traction Avant”

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.

De peur que l'idée soit reprise par un autre constructeur, Pierre Jules Boulanger achète une propriété à La Ferté Vidame (27) entièrement murée à 100 km à l'ouest de Paris, pour faire ses essais. 49 véhicules "proto" furent construits et testés sur un circuit spécialement aménagé (plus de 2,5 km avec tous les types de terrains).

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.

En 1937, le premier prototype est prêt mais dangereux à conduire.

Une vingtaine de modèles (sans cesse modifiés) sont toujours en test. Pour Pierre Jules Boulanger, il est plus que temps de rassembler les meilleures idées et de préparer le lancement de la TPV (d'autant que les constructeurs, la presse, etc... commencent à s'interroger sur les occupations cachées derrière ces murs de pierre).

En 1939 le quarante neuvième prototype paraissant enfin viable, Pierre Jules 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). Le 2 septembre, la première TPV est prête à être montrée au grand public. Le salon de l'automobile n'aura pas lieu.

La chaîne de montage est réquisitionnée pour du matériel militaire et les TPV en construction sont envoyées à la casse... Pierre Jules Boulanger ne veut pas que son idée soit reprise par l'occupant.



*Tableau de bord et confort plus que sommaires !*

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 plate-forme caisson et à la caisse en tôle emboutie, le moteur refroidi par air s'impose ainsi que la boîte à 4<sup>ème</sup> vitesse surmultipliée. La suspension associe interaction latérale et batteurs pour chaque roue, 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.

De nombreuses modifications étant apportées, les premiers essais sur route commencent... Elle était surnommée " Le cyclope " à cause de son phare unique (la pose de deux phares n'était pas obligatoire à l'époque). Pour l'anecdote, au départ le phare était placé au centre du capot... Mais la nuit, on s'est vite rendu compte que les autres véhicules, venant de face, frôlaient la carrosserie, en pensant qu'il s'agissait d'une moto ! Le phare a donc été placé sur la gauche de la voiture... Suite à quelques soucis de démarrage, on abandonne le " lanceur à ficelle " (type tondeuse à gazon). On y place maintenant une batterie et un démarreur électrique.



En octobre 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 cm<sup>3</sup> 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), soit 282 euros !

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

Au fur et à mesure que les jours du salon se passent, les autres constructeurs commencent à rire "jaune"... Citroën a réussi à "toucher" le public... Elle est la reine du Salon

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 sur son confort, sa facilité d'utilisation et sa robustesse, mais déplore la finition un peu trop spartiate et faibles aptitudes en côte.

La fabrication de la petite 2CV débute en juin 1949. Nommée 2CV A, elle est équipée d'un moteur de 375 cm<sup>3</sup>. Seulement quatre véhicules sont fabriqués chaque jour pour faire face à la demande grandissante.



Comme prévu par Pierre Jules Boulanger, la 2CV est destinée aux métiers qui nécessitent des déplacements fréquents. Un dossier justifiant l'usage du véhicule doit être introduit !

Mais ce n'est pas tout. Les « heureux » propriétaires de 2CV sont invités à donner leurs impressions après quelques mois, toujours dans le but de l'améliorer sans cesse.

De plus en plus de personnes veulent une 2CV et le délai de livraison est de 7 ans.

En 1950, la production s'accélère (400 unités par jour) et le nombre de 2CV circulant sur les routes de France grandit. On la retrouve dans de nombreux corps de métiers (des assistantes sociales, des médecins de campagne, des facteurs, des curés, etc...).

Au salon de 1950, Citroën propose une version fourgonnette de 250 Kg, d'un moteur de 375 cm<sup>3</sup>, ce véhicule utilitaire attendu par la population, est nommée 2CV AU (U comme Utilitaire). En 1951, la fourgonnette est maintenant disponible à la vente. Elle sera de suite choisie par les PTT. En 1956, l'AZ 425 cm<sup>3</sup> 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.

D'utilisations multiples, elle est très appréciée dans les métiers de la livraison

### **De 1970 à 1990 de multiples séries font leur apparition**



**1951** : Apparition de la 2CV Barbot . En 1953 elle participe au bol d'or, et inscrit 9 records mondiaux sur l'anneau de Monthléry

**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 et 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 et sortie de la 2CV Sahara et en 1961 une 2CV Sahara arrive à monter au sommet de la dune du Pilat

**1959** : arrêt de la production des 2CV A et AU

**1960** : nouveau capot pour les 2CV, à 5 lames : 2CV AZA

**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 sur les 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.



*la Dyane*

**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 435cm<sup>3</sup> et 2CV 6 équipée d'un moteur de 602cm<sup>3</sup>, ce modèle conserve le nom 2CV malgré qu'elle ait une puissance fiscale de 3CV

**1971** : dernière Sahara produite et sortie des versions AKS 500 et AZU 250





*La 2CV Sahara*

**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 les anciens tableau de bord de la 2CV4, elle garde des optiques rond 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 et 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 (jaune hélios AC336 et noir AC 200) elle restera 1 an en production et 2CV spécial E



*2 CV cabriolet*



*2CV Charleston*

**1983** : 2CV France 3 (2.000 exemplaires) et 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

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 cœurs des anciens, la 2CV rentre désormais dans l'histoire. En effet, après 5 114 940 exemplaires produits 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. Mais il s'agit de la fin officielle, car cinq autres 2CV auraient été produite la semaine suivante cette fin, dont trois exemplaires (une bleue, une blanche et une rouge) pour le besoin d'une cérémonie d'adieu prévue au salon de l'automobile de 1990, mais chose qui ne se fera pas. C'est une fin regrettable pour tous, entre mélancolie et tristesse. Sur la chaîne de production, cette ultime 2CV fut suivie par une AX, la fin d'une époque !

**Quelques 2CV surprenantes !**

-  
-











*Avant la "2 CV", il y avait l'âne, André Citroën , en est-il le constructeur ?*

**Sources :**

<http://2cv-legende.com/histoire-de-la-2cv>

<http://voitures-anciennes.over-blog.com>

<http://www.4roues-sous-1parapluie.com>