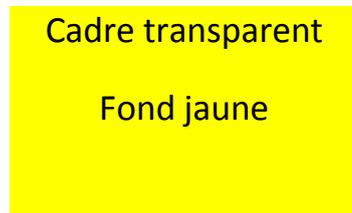
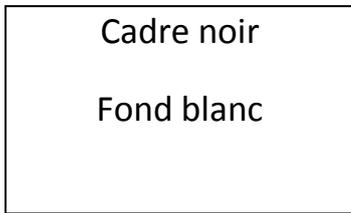


La naissance de la 2 CV

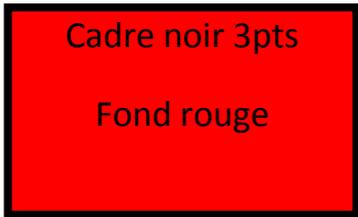
Après la fin de la guerre, le rythme s'accélère. Walter Becchia finit de mettre au point un nouveau moteur, toujours bicylindre de 375 cm³ mais refroidi par air, développant 9 ch SAE, directement inspiré du moteur équipant la moto de celui qui dessina la 2 CV. Walter Becchia réclama longtemps TPV : Flaminio aussi une boîte de une surmultipliée⁷, enfin que l'on carrosserie de la quelque galbes de suspension à hélicoïdaux avec amortisseurs à friction et batteurs d'inertie, inventée par Léon Renault⁸, qui lui procure sa fabuleuse tenue de route.

qui dessina la 2 CV. Walter Becchia réclama longtemps TPV : Flaminio aussi une boîte de une surmultipliée⁷, enfin que l'on carrosserie de la quelque galbes de suspension à hélicoïdaux avec amortisseurs à friction et batteurs d'inertie, inventée par Léon Renault⁸, qui lui procure sa fabuleuse tenue de route.

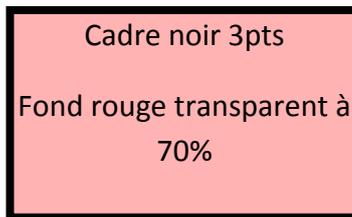


de pouvoir BERTONI. La TPV vitesses à trois et le patron emboutisse la future 2 CV ce qui tôle. Elle dispose reasorts

Le souci exemple



d'économie conduit techniques parfois les essuie-glace compteur de vitesse non fait « brouter » la (ces points seront



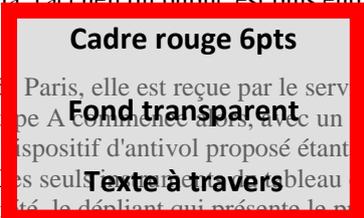
à des solutions minimalistes, par actionnés par le ou les joints de homocinétiques, voiture dans les corrigés dans des

Cardan ce qui virages

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

La présentation officielle

Monument situé à l'entrée de Lempdes, Puy-de-Dôme, rappelant les origines auvergnates de la 2 CV 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 centrale du siège avant. Les seuls instruments du tableau de bord sont un tachymètre et un ampèremètre. Dans le même esprit de sobriété, le dépliant qui présente le produit est simple : quatre pages au format d'une carte postale (9 × 13 cm), imprimées en monochromie avec quatre photos.

La lente diffusion

La longue carrière de la 2 CV commence alors. Son départ est cependant très lent. Les stocks d'acier étant faibles, l'État français réserve la matière première à Renault, devenue régie nationale, qui produit dès 1947 la 4CV, concurrente directe de la 2 CV. La production est alors de quatre unités par jour. Les premiers clients, triés sur le volet, peuvent commander « le vilain petit canard ». Ils doivent pour la plupart prendre leur mal en patience du fait d'une demande importante 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 Méhari¹¹.

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. La 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 délaisse 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.