

L'histoire de la 2CV

1934-1950 : LES DEBUTS D'UNE GRANDE HISTOIRE

1934 Monsieur Pierre Jules BOULANGER (surnommé PJB) reprend en main le bureau d'études de la marque Citroën. Ses proches collaborateurs sont l'ingénieur André LEFEBVRE et l'homme aux "doigts d'or", Flaminio BERTONI.

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 ".

1937 Le premier prototype est prêt mais dangereux à conduire. Son nom de code, la TPV, pour Très Petite Voiture (certaines personnes disent aussi Toute Petite Voiture).

De peur que l'idée soit reprise par un autre constructeur, PJB achète une propriété (La Ferté Vidame - l'Eure) 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).

1938 Une vingtaine de modèles (sans cesse modifiés) sont toujours en test. Pour PJB, 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).

1939 Le 2 septembre, la première TPV est prête à être montrée au grand public. Quelques jours plus tard, la guerre est déclarée... 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... PJB ne veut pas que son idée soit reprise par l'occupant.

Pendant la longue période de guerre, PJB travaille dans l'ombre à son projet. La TPV continue son évolution... Les Allemands veulent en savoir plus sur son projet, mais il refuse toute proposition. Il poursuit néanmoins ses essais.

1942 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...

1948 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 voiture est présentée au Salon devant les yeux ébahis du public... Lorsque la bâche est enlevée, les gens se poussent, se bousculent... Tout le monde veut la voir. La voiture secrète était dévoilée... Sauf son moteur. Le capot, soudé, ne permet pas de le voir.

Les avis sont partagés... Certains pensent à une vaste blague et d'autres voient cette voiture comme un objet d'évasion...

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 !!!

1949 La fabrication de la petite 2CV débute en juin 1949. Nommée 2CV A, elle est équipée d'un moteur de 375 cm³. 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 années.

1950-1970: LES ANNEES DE GLOIRE

1950 Ca y est !!! 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. La foule se presse et les commandes affluent. Voilà un véhicule utilitaire attendu par la population. Elle est nommée 2CV AU (U comme Utilitaire).

1951 La fourgonnette est maintenant disponible à la vente. D'utilisations multiples, elle est très appréciée dans les métiers de la livraison.

Il faut être très patient pour acquérir la sienne car les listes d'attente peuvent atteindre plusieurs années...

Il n'est pas rare que les personnes qui reçoivent leur AU en recommandent une autre immédiatement pour être sûrs d'en avoir une 5 ou 6 ans plus tard !

1953 Changement du type de calandre. Le cercle a été retiré, il ne reste que les deux grands chevrons en aluminium.
Le trou pour la manivelle est toujours présent.

1954 En avril 1954, un modèle appelé 2CV PO (pour "Poussière") est proposé aux Colonies Africaines pour protéger le moteur du sable.

En 1954 sort le modèle 2CV AZ.

Un modèle 2CV AL est monté dans les Usines de Forest en Belgique. On y trouve une malle arrière, des fins pare-chocs, une lunette en forme trapézoïdale, des feux sur les ailes, des disques "enjoliveurs" de roues, des baguettes chromées pour la déco, des sabots d'ailes, etc...

Meilleure année de production de la type A : 43 250 exemplaires !!!

1955 La 2CV AZ en 1955 a toujours sa petite lunette arrière (sur capote de toile grise), ses garnitures sont écossaises, les pare-chocs sont de la teinte de la carrosserie et les baguettes de capot et de bas de caisse ont été enlevés.

1956 Les garnitures de portes AZ sont grises avec veines gris foncé. Peu de temps après, sortie de la 2CV AZL (L pour "Luxe"). (Nouveau démarreur, baguette chromée passant au centre du capot, modification du capot et du bas de caisse, buse de dégivrage de pare-brise).

1957 On remplace la descente de toile de la capote par un coffre en tôle.

1958 En mars 1958, étonnement complet à la sortie de la 2CV "Sahara". Un modèle 4x4 avec deux moteurs (un second est placé dans le coffre), utilisable également en 4x2 et 2x4, et facilement reconnaissable par le pneu fixé sur le capot. Sa production s'arrêta en 1967, peu de modèles ont été vendus.

1959 Arrivée d'un poste amovible : le " Radioën " (et oui, il est décrochable pour être utilisé aussi dans la maison).

Le modèle 2CV classique reçoit un intérieur bleu et une nouvelle teinte de caisse avec la capote assortie (Réf AC 606).

On remarquera le volant métal, le compteur sur la gauche, les pédales en caoutchouc "rondes", le mécanisme d'ouverture des portes "suicides", etc.

La simplicité était le mot d'ordre à l'époque...

1960 Nouvelle teinte : le vert embruns (réf AC 511). La barre de la banquette avant est protégée par un caoutchouc.

Changement de look. Arrivée d'un nouveau modèle de capot à cinq nervures et de la nouvelle calandre en alliage par la même occasion. (N° de châssis : 2 510 001)

Une nouvelle couleur s'ajoute : Le jaune Panama (AC 307).

1961 La fabrication du modèle 375 cm³ est arrêtée. Le modèle fourgonnette adopte les modifications (capot, calandre, etc).

Nouvelles couleurs : le bleu mer avec intérieur bleu, le rouge pavot (AC 410) avec intérieur rouge et capote marron ou gris foncé.

1962 Arrivée d'un nouveau modèle surnommé la 2CV Mixte. Pour la Belgique, elle prendra le nom de 2CV AZC (C pour "Commerciale"). Ouverture spéciale pour le coffre (la glace arrière se relève également avec l'ensemble), permettant de charger des objets plus volumineux. Chose originale, la roue de secours est fixée sous le capot.

Au niveau des couleurs : Avec le rouge Pavot, capot marron ou gris rosé.

Les housses de sièges sont marron ou mandarine. Viendront ensuite les housses vertes et la capote en gris moyen.

1963 De nombreuses modifications cette année-là : moteur, boîte de vitesses, carburation, freinage et embrayage, pare-chocs, support des phares, etc.

On parle alors de la 2CV AZAM (AM pour "AMéliorée").

De nouvelles colories apparaissent :

- Le gris rosé (AC 136)
- Le bleu Monte-Carlo (AC 605)
- Le beige Antillais (AC 309)

Les capotes sont marron, grises ou rouges.

La 2CV AZL est toujours disponible au catalogue Citroën.

1965 En 1965, arrive une nouvelle calandre à trois lames horizontales. Les chevrons sont déplacés un peu plus haut sur le capot (5 nervures).

Le modèle AZL est appelé AZA dans le catalogue de vente.

Nouveaux coloris : bleu Brouillard et gris Etna.

Une nouvelle glace latérale, appelée glace de custode vient s'ajouter.

1967 La 2CV AZAM est rebaptisée Export.

1970-1990: LES MULTIPLES SERIES FONT LEUR APPARITION

1970 Fin de vente du modèle AZL qui est remplacé par la 2CV4 (435 cm³) et 2CV6 (602 cm³). Une nouveauté en matière de sécurité : montage des

ceintures de sécurité à l'avant. En mai, les 2CV4 et 2CV6 adoptent les clignotants ronds à l'avant.

1974 Changement de calandre. Les petits chevrons, qui se trouvaient sur le capot, glissent à nouveau sur la calandre. La capote s'ouvre désormais par l'intérieur, des bandeaux de plastique facilitant l'ouverture des portes. Un grand changement : l'arrivée de phares rectangulaires.

1975 Présentation de la 2CV Spécial (elle représente la version " bas de gamme") avec ses phares ronds, son moteur de 435 cm³ et sans les glaces de custode. Le logo est également ajouté sur le coffre et le tableau de bord est amélioré.

1976 Un nouveau modèle, la 2CV Spot, apparaît. C'est en fait une 2CV4 avec un nouveau look... et oui, le design fait son entrée dans le monde de l'automobile ! Avec 1800 exemplaires vendus, on peut vraiment parler de la "Première série limitée".

1978 La 2CV Spéciale perd un peu de son look "rétro", on lui ajoute la 3ème glace de custode.

1979 La 2CV Spéciale devient la 2CV 6 Spéciale. Son moteur passe à 602 cm³. La 2CV 6 change de nom en 2CV 6 Club.

1980 Arrivée d'une série spéciale : La 2CV 6 charleston, 8 000 exemplaires sont mis sur le marché.

1981 La 2CV Charleston reçoit des phares chromés et une garniture en losange au lieu de "pied-de-poule ".
A la 2CV 6 s'ajoute la 2CV 6 E (E pour "Embrayage centrifuge").

1982 Arrivée d'un nouveau modèle de la 2CV Charleston : en noir et en jaune. Elle n'obtient pas le succès espéré et peu d'exemplaires sont vendus... ce qui fait d'elle un modèle très rare... (mais la copie n'est pas rare...).

1983 Arrivée du modèle "France 3" (2 000 exemplaires).
Suite au modèle peu discret de la Charleston jaune et noir, Citroën change ses teintes (gris Cormoran et noir ou gris nocturne).

1984 Suite aux très bonnes ventes, 2000 exemplaires de la France 3 sont remis sur le marché.

1985 En mars, arrivée de la 2CV DOLLY.
Ses premières teintes sont :
- blanc Meije et gris Cormoran,

- gris Cormoran et jaune Rialto,
- gris Cormoran et rouge Vallengunga.

En septembre suivront :

- blanc Meije et rouge Vallengunga,
- blanc Meije et vert Bambou,
- jaune Rialto et rouge Delage.

-

1986 Une année après sa sortie, la 3ème série de 2CV Dolly.

Les nouvelles teintes sont :

- blanc Meije et rouge Vallengunga,
- bleu Nuit et jaune Rialto,
- jaune Rialto et rouge Delage.

Sortie de la 2CV Cocorico en 1000 exemplaires.

1987 Arrêt de la vente de la 2CV Club.

Le double chevron disparaît du logo de la porte de malle.

1988 Le 29 février, la chaîne de production en France s'arrête...

1990 Le 27 juillet à 16h, la dernière 2CV sort de l'usine de Mangualde au Portugal avec l'aimable autorisation de la 2CVmania.