



citroën

La légende de la 2cv

• Présentation

• Description

• Evolutions

... de 1950 à 1960

... de 1960 à 1970

... de 1970 à 1980

... de 1980 à 1990

Présentation

Voiture emblématique de la maison Citroën, la 2 CV a traversé le siècle passé en suscitant l'admiration de tous. « Plus qu'une voiture, un style de vie », peut-on lire dans la presse à la fin des années 40. Robuste, pratique et nécessitant un entretien des plus sommaire, la 2 CV aura traversé la deuxième moitié du 20e siècle suscitant un engouement populaire jamais vu pour une automobile.

L'origine de la 2 CV remonte au années 30. En 1936, [Pierre-Jules Boulanger](#), glorieux instigateur de la Traction, lance le projet d'une TPV (Très Petite Voiture). L'équipe qui l'entoure n'en est pas à son coup d'essai. On retrouve [André Lefebvre](#), ou encore [Flaminio Bertoni](#). Le premier prototype sort des ateliers en 1937, équipé d'un moteur de moto 500 cm3.

La guerre interrompt le développement de la « 2 pattes ». Les prototypes existants sont cachés, parfois même en pièces détachées, et éparpillés sur tout le territoire. Pierre-Jules Boulanger apporte tout de même pendant ces six années quelques améliorations à sa TPV. C'est en 1946 que les essais reprennent. Pour conserver une confidentialité qu'il juge primordiale, Pierre-Jules Boulanger se porte acquéreur d'un terrain à l'ouest de Paris. C'est la Ferté-Vidame, qui reste encore aujourd'hui le centre d'essai de Citroën.

Le grand jour est proche. **Le 7 octobre 1948, au Salon de l'automobile, la 2 CV crée l'évènement.** Les premières remarques sont grinçantes. Son design choque. Son allure déconcentre les habitués des Citroën historiques, plus habitués à la Traction et à son allure haut de gamme. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle ne laisse personne indifférent. Et même si la presse est sceptique, le grand public l'adopte finalement très rapidement. Les carnets de commande gonflent à vue d'œil. Ce succès aussi colossal que rapide provoque des « embouteillages » dans le processus de fabrication. A cette époque, il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour récupérer sa 2 CV.

Quoi qu'il en soit, le résultat est là. La 2 CV est un succès et son époque ne fait alors que commencer.



Salon de l'auto 1948. Monsieur Pierre-Jules Boulanger et le Président Vincent Auriol.

Description

Le dessin de la 2 CV traduit un bel équilibre. Les fenêtres symétriques en sont l'élément le plus visible. Sa face avant est plus tourmentée. Son capot en tôle ondulée surplombe une grille avant composée de barres horizontales habillée des doubles chevrons au cœur d'un ovale.

La 2 CV se veut avant tout astucieuse. Chaque élément de carrosserie se démonte et se remonte aisément grâce à des charnières à glissière et à deux ou trois boulons judicieusement situés. Au final, la 2 CV pèse à peine 80 kg et se déplace allégrement à 65 km/h, ne consommant que 4,5 litres au 100.

Forte de ses atouts, la 2 CV se révèle être la voiture que Pierre-Jules Boulanger avait imaginée. Petite pratique et accessible à tous. Mais le destin des grands hommes de la Marque est parfois tragique. En 1950, Pierre-Jules disparaît. Il aura connu le lancement de son plus grand projet, sans jamais pouvoir imaginer le succès fulgurant qui l'attendait alors.



2CV prototype.

Evolutions de 1950 à 1960

Les années 50 voient la 2 CV évoluer dans tous les domaines. En 1951, c'est la sortie de la **2 CV fourgonnette** (type AU) qui fait l'actualité.

L'étape suivante a lieu en 1954. C'est la puissance de la 2 CV qui est revisitée. Le moteur passe désormais à 425 cm3.

En décembre 1956, Citroën lance la **2 CV type AZL**. Large lunette arrière rectangulaire, capote en tissu,... Cette nouvelle finition permet à la marque de proposer une version luxueuse de la 2 CV Cette même année, la production poursuit sa croissance avec 95 864 berlines construites. L'année suivante est encore meilleure avec plus de 100 000 exemplaires produits. Les années 50 auront été florissantes pour la 2 CV. Et le meilleur est à venir..



2CV type AZL.



passionautomobile.com

..... de 1960 à 1970

1 960. L'heure est au premier « coup de jeune » pour la 2 CV. Ce léger restylage touche essentiellement l'extérieur. Le nouveau capot arbore désormais 5 nervures. De plus, deux ouvertures latérales font leur apparition.

L'année suivante, dans le cadre du salon de l'automobile, Citroën présente une nouvelle version : **la 2 CV AZLP**. Développant 13,5 ch à 4 000 tours/minute, cette 2 CV plus puissante atteint allégrement les 85 km/h en consommant 5,5 litres au 100.

En 1964, la 2 CV continue sa mue. Et c'est une petite révolution pour la « deux pattes ». Les portes ne s'ouvriront plus jamais d'arrière en avant. C'en est fini de cette singularité, la 2 CV est maintenant « dans le bon sens ».

En 1966, la face avant est de nouveau mise au goût du jour. Cette fois-ci, c'est la calandre qui est retravaillée. Désormais, celle-ci possède trois barres horizontales en aluminium. On note également que le jonc des pare-chocs, traditionnellement métallique, est maintenant surplombé d'une couche de plastique noir. La 2 CV, véhicule populaire, est aussi et surtout un merveilleux véhicule urbain.



2CV type AZAM de 1966.

..... de 1970 à 1980

Le début de cette décennie est synonyme de puissance pour la 2 CV. La gamme s'étend et la 2 CV prend des ailes. Avec la **2 CV 4** et la **2 CV 6**, Citroën propose, en 1970, plusieurs versions qui dépassent les 100 km/h. En matière de communication, Citroën fait de ces deux versions des fers de lance de la 2 CV. Plus jeune, ne nécessitant qu'un entretien réduit et un budget qui l'est tout autant, ces modèles permettent à la 2 CV de renouer avec ses débuts !

Dans la foulée, des rallyes raids, comme le fameux Paris-Kaboul, sont organisés.

Lors du Salon de Paris 1974, la 2 CV connaît des modifications spectaculaires. Calandre en plastique, phares rectangulaires, décidément la « Deuche » ne cessent de surprendre. Tout ceci est bien dans l'air du temps.



2CV 6 de 1972.

Lors du Salon de Paris 1974, la 2 CV connaît des modifications spectaculaires. Calandre en plastique, phares rectangulaires, ... décidément la « Deuche » ne cessent de surprendre. Tout cela est bien dans l'air du temps.

..... de 1980 à 1990

La décennie des années 80 sera celle des séries spéciales à succès..

Dés 1981, c'est la « **Charleston** » qui ouvre la voie. Cette 2 CV, typée années 30, aux phares ronds et aux couleurs bordeaux et noir obtient un succès immédiat. Citroën la passe au catalogue l'année suivante.

En 1985, c'est l'apparition des « **Dolly** ». Des 2 CV bi-tons, aux associations de couleurs originales (vanille et gris, vert et blanc, rouge et gris,...), qui entrent également au catalogue, « victimes » de leurs succès.

En 1986, la 2 CV est toujours le symbole de la voiture française populaire. La série spéciale « **Cocorico** », aux couleurs du drapeau tricolore, s'imprègne parfaitement de cette idée, avec de plus un slogan publicitaire qui représente bien la « 2 pattes » : « Cette 2 CV est vraiment trop »



2CV Charleston de 1983.

En février 1989 la chaîne de production française de la 2 CV s'arrête. Après 3.868.633 exemplaires vendus, la dernière 2 CV sort de l'usine de Mangualde, au Portugal, le 27 juillet 1990...à 16h. C'est la fin de la production de cette voiture mythique et le tout début d'une autre grande histoire, celle de la 2 CV et de ses amoureux à travers tous les clubs Citroën. **Décidément, la 2 CV est immortelle.**