



Patrimoine Mondial de l'Automobile Française



HISTORIQUE

L'histoire de quatre roues sous un parapluie



1935 : Michelin rachète Citroën, Pierre Michelin en devient le PDG et Pierre Boulanger devient son adjoint, vice-président et chef du Bureau d'études. Il est président en 1937 après le décès accidentel de Pierre Michelin.



Pierre Michelin



Pierre Boulanger

Pierre Boulanger décide de créer une voiture de moins de 300 kg, entrant dans la catégorie des "quadricycles à moteur", taxés avec modération, facile à entretenir, à destination des classes sociales à faibles revenus, notamment en province.

Son cahier des charges :

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 cents. 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 et, enfin, je vous précise que son esthétique m'importe peu.

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'œufs sans en casser un seul, et ne consommant que 4 à 5 litres aux 100 kilomètres.

En 1935, les usines Citroën sont reprises en main par la Compagnie Michelin et, grâce à la Traction avant, les perspectives semblent favorables. Il faut cependant préparer l'avenir. Pierre-Jules Boulanger, président directeur général de l'époque, a une idée révolutionnaire. Il veut lancer une voiture représentant le minimum utile, et destinée à tous. Il résume son idée d'une boutade : "une chaise longue sous un parapluie".

Ce dessein a germé dans l'esprit de Pierre-Jules Boulanger par un jour de foire dans un bourg auvergnat. Pris dans un embouteillage de carrioles à cheval, charrettes et même brouettes, il s'étonne de n'y voir aucun véhicule motorisé. Pourtant il en existe de nombreux sur le marché de l'automobile, y compris celui de l'occasion. Il charge alors un ingénieur d'une enquête sur les causes de cette absence. Il s'avère que les automobiles sont considérées comme trop onéreuses, trop grandes, difficilement maniables entre les mains d'une femme. Les fermières ont besoin d'un véhicule pour aller traire les vaches et rapporter le lait à la ferme.

A l'automne 1935, Pierre-Jules Boulanger convoque Brogly, directeur du Bureau d'Etudes : "Faites étudier une voiture pouvant transporter deux personnes et cinquante kilos de pommes de terre à 60 km/h, en ne consommant que trois litres aux cents. La voiture devra pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, être conduite par une débutante, avoir un confort irréprochable. Son prix devra être inférieur au tiers de celui de la Traction avant 11 CV." Les plaisanteries fusent au Bureau d'Etudes, certains surnomment le projet "Bécassine" !

Citroën, DIRPC, 2.1985



Pierre Michelin, fils d'Edouard le fondateur de la célèbre firme de pneumatiques, n'a que trente et un ans quand son père en fait son envoyé spécial à Javel et lui fixe pour premières missions de remettre les usines en route, de trouver du crédit auprès des banques et de rembourser les créanciers de la marque. Ceux-ci approuvent, le 21 juin 1935, le moratoire qui leur est proposé. Le 30 décembre, Pierre Michelin est nommé président de la Société des Automobiles André Citroën. Il se fixe quatre objectifs

1. Retrouver un équilibre financier, notamment en pratiquant des économies drastiques.
2. Améliorer la qualité de fabrication des Traction, sorties trop vite.
3. Préparer le lancement d'une Traction à moteur six cylindres (la future 15 Six).
4. Étudier un petit véhicule économique conforme aux données d'une grande enquête lancée par Michelin dès 1922 (la future 2 CV). Le 29 décembre 1937, alors qu'il se rendait à Clermont-Ferrand, Pierre Michelin est mortellement blessé dans un accident de la route.

Assistant de Pierre Michelin à la direction de Citroën, Pierre Boulanger a cinquante ans quand il est appelé à lui succéder. Il présente la 15 Six au Salon de 1938, le TUB (futur véhicule H) en avril 1939, mais c'est la 2 CV qui sera l'œuvre de sa vie. 250 d'entre elles sont prêtes pour le Salon d'octobre 1939, qui n'aura pas lieu du fait de la guerre. Durant celle-ci (Javel est bombardée en juin 1940) la direction veille à ce que la production, réquisitionnée par les occupants, tende vers zéro ; un maximum d'ouvriers échappe au service du travail obligatoire en Allemagne (STO) ; les études sur la 2 CV soient poursuivies en secret.

La production reprend lentement à partir de 1945 et la 2 CV, bien qu'elle n'entrât pas dans les vues des planificateurs du ministère de la Production économique, s'envole vers le succès au Salon de 1948.

Le 11 novembre 1950, Pierre Boulanger trouve à son tour la mort au volant de sa voiture en se rendant à Clermont-Ferrand.

1936 : Le projet TPV (Très Petite Voiture, nom qu'elle portera jusqu'au salon 1948) est lancé, Pierre Boulanger s'entourant d'André Lefebvre et de Flaminio Bertoni, entre autres.



André Lefebvre

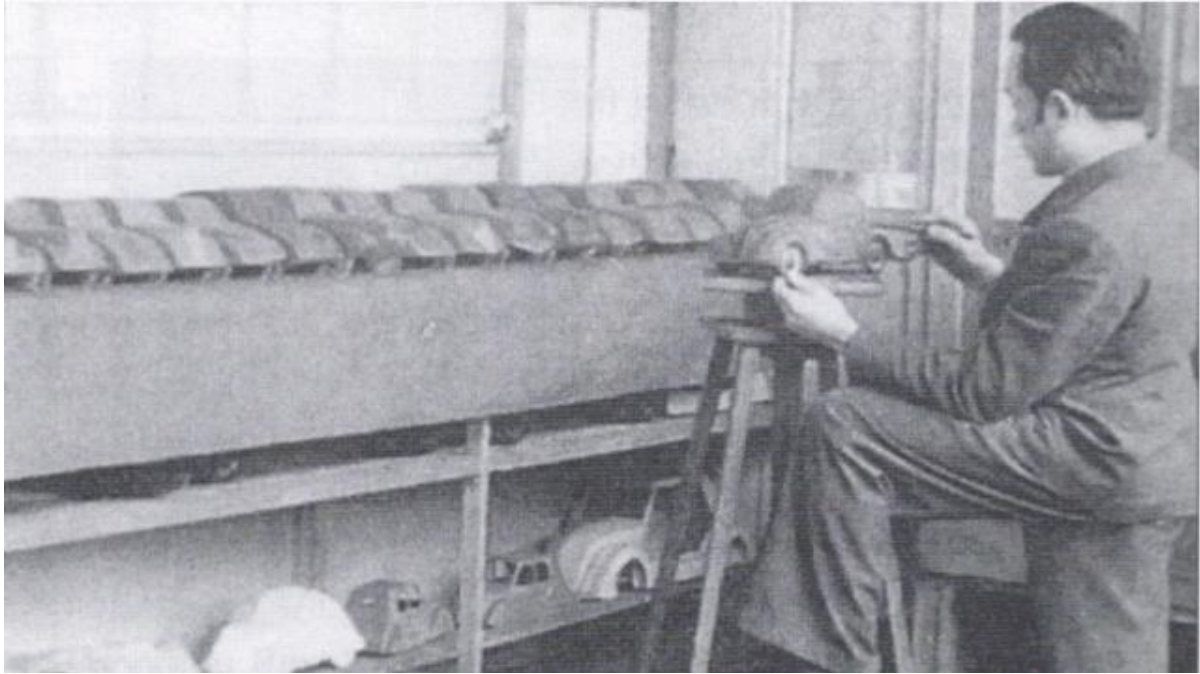


Flaminio Bertoni

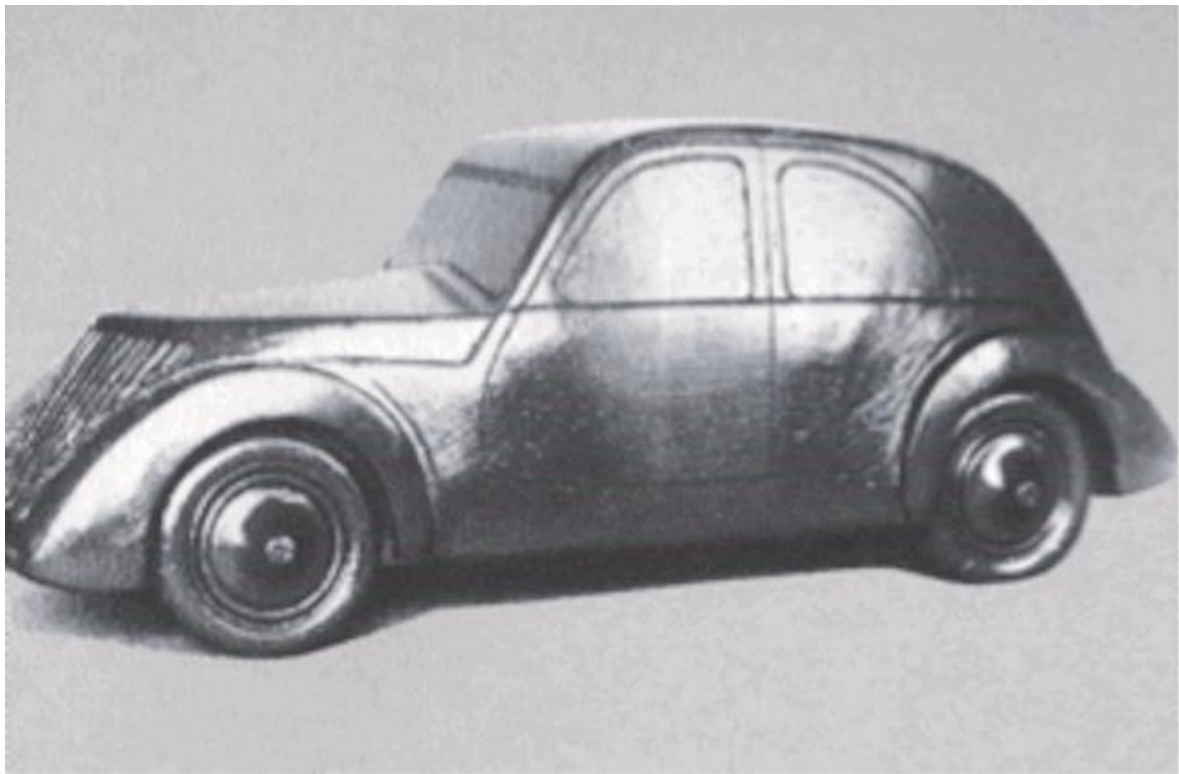
Pour beaucoup, le style Citroën se confond avec le style de Flaminio Bertoni (1903-1964) tant l'influence de ce sculpteur italien fut déterminante sur la destinée de l'entreprise. La première création de Bertoni fut la "7" (traction avant) lancée en 1934. Marquée, sur le plan technique, par sa structure monocoque (étudiée aux États-Unis par Budd), cette voiture surprend car elle se démarque de la vogue aérodynamique qui déferle sur l'Europe au milieu des années trente. Sa carrosserie est surbaissée, dépourvue de marchepieds, mais elle n'épouse pas les formes enveloppantes inspirées par le "streamline". Bertoni ne suivit jamais aucune mode, ne subit jamais aucune influence. Tandis que l'automobile remplissait encore une fonction statutaire, il travailla sur le projet de voiture minimale ("TPV") et imagina une caisse éminemment rustique. Ce programme déboucha sur la 2 CV, entrevue en 1939, et lancée en 1948. Pragmatique et fonctionnelle, elle fut la première à rejeter la vanité de l'automobile.

Constamment, Bertoni se remet en cause. Artiste dans l'âme, complexé, coléreux, fou d'astronomie, marié à une danseuse étoile de la Scala de Milan, Flaminio Bertoni obtint son diplôme d'architecte pendant la guerre. Puis il se lança dans le dessin de son chef-d'œuvre : la DS 19 (1955). Célébrée par Le Corbusier, Roland Barthes, Gio Ponti et beaucoup d'autres, la Déesse ne se référait à aucune automobile existante tant par son style que par son design : capot plongeant, plancher plat, voie arrière étroite, flancs lisses, surface vitrée maximale, roues arrière carénées, feux arrière surélevés, volant monobranche, habitabilité optimale, calandre éludée...

Cette œuvre d'avant-garde fut suivie de la très controversée Ami 6 qui fut la création préférée de Bertoni. Cet iconoclaste s'est attaché à décevoir ses admirateurs par des volte-face désarmantes... Par ailleurs, des projets décapants de véhicules légers aérodynamiques furent étudiés sans voir le jour.



Flaminio Bertoni à l'atelier et une multitude de projets TPV



1937 : Le premier prototype, en Duralinox, sort des ateliers en 1937, équipé d'un moteur de moto BMW de 500 cm³, mais les essais sont décevants. Les premiers prototypes sont testés. Le cahier des charges est clair : la voiture doit être capable de transporter quatre à cinq personnes et cinquante kilos de bagages à la vitesse de 50 km. Elle devait également pouvoir circuler par tous les temps, sur tous types de terrains, comme à travers champs avec un panier d'œufs, sans les casser. La maintenance devait être aussi faible que possible.

L'équipe d'André Lefèbvre, l'homme qui a déjà conçu la Traction avant, s'attèle au projet du "minimum automobile français". Flaminio Bertoni et Jean Muratet dessinent la carrosserie, Alphonse Forceau se consacre à la boîte de vitesses, sous l'œil de Roger Prud'homme, chef d'atelier du Bureau d'Etudes.

La gestation sera longue. Une première maquette en bois est faite en 1936 et le premier prototype voit le jour début 1937. Il est digne de l'esprit inventif de l'équipe de Lefèbvre. Priorité à la légèreté : presque tout est en duralinox, les quatre roues sont en magnésium. La suspension est composée d'une multitude de barres de torsion. Le moteur est celui d'une moto BMW 500 cm³. Une toile tendue sur une armature en alu tient lieu de carrosserie... Ce premier prototype est un miracle d'astuces.

Vient l'heure des essais, la voiture est lancée à 100 km/h, une folie, on a l'impression qu'elle va décoller ! Lefèbvre prend à son tour le volant, fait 500 m, revient en grimaçant : "on démonte tout et on rentre".

Citroën, DIRPC, 2.1985

Un prototype 1937 modifié en pick-up pour les besoins des ateliers Michelin à Clermont-Ferrand.



1938 : Au début de l'année 1938, une vingtaine de TPV tournent sur les pistes de la Fierté-Vidame. La fabrication est prévue pour que la voiture soit présentée au Salon de 1939.

1939 : le prototype est défini, la TPV était en duralinox (alliage léger), à l'exception des ailes, en tôle ; la ligne générale était déjà celle des 2 CV qui circuleront plus tard par milliers. La hauteur intérieure fut plus que largement calculée. Pierre-Jules Boulanger contrôlait tout au détail près, il essayait lui-même les maquettes de carrosserie grandeur nature. Pour mieux juger de leur habitabilité, il montait dans chacune, son chapeau haut-de-forme sur la tête ; si le chapeau tombait, le projet aussi. Les voitures furent soumises à plus de cinquante tests de facilité d'entretien, d'agrément de conduite, de carrosserie ou de suspension.

Toit de toile découvrable depuis le haut du pare-brise jusqu'à la plaque minéralogique arrière. Quatre portes à ouverture commandée de l'intérieur seulement, vitres en mica en deux parties. Capot en tôle à ondulations rectangulaires. Un seul phare, à gauche : le code de la route n'en impose pas encore deux.

Pas de clignotant, on tend le bras, raison pour laquelle la moitié de la vitre est relevable.

Essuie-glace à commande manuelle, à balai unique mais à parcours ellipsoïdal par tige de rappel afin de balayer toute la surface du pare-brise. Sièges-hamac suspendus sur une armature inférieure rigide en alu et une barre mobile de dossier attachée à la traverse supérieure de caisse.

Le moteur de 375 cm³, un deux cylindres horizontaux à refroidissement par eau, n'a pas de démarreur : il se lance à la manivelle, qui reste à demeure en position haute à l'avant de la voiture. Un "lanceur à ficelle", comme pour une tondeuse à gazon ou un moteur hors-bord, avait été envisagé pour faire démarrer la voiture à chaud de l'intérieur, mais ce système se révéla d'un maniement trop difficile.

Allumage classique, avec une petite dynamo sans courroie en haut du vilebrequin.

Boîte à trois vitesses et marche arrière à commande directe. Direction à crémaillère. Frein hydraulique à l'avant (dans les roues), frein mécanique à commande à main à l'arrière.

Un soin tout particulier était accordé à la suspension : le châssis en duralinox était relié aux roues Michelin "Pilote" à basse pression par des bras indépendants en magnésium. Des barres de torsion étaient protégées par carénage sous le siège arrière, trois barres et une de surcharge de chaque côté, soit huit en tout. Aucun élément d'amortissement mais des anticabreurs assuraient le blocage de la suspension au freinage par verrouillage hydraulique.

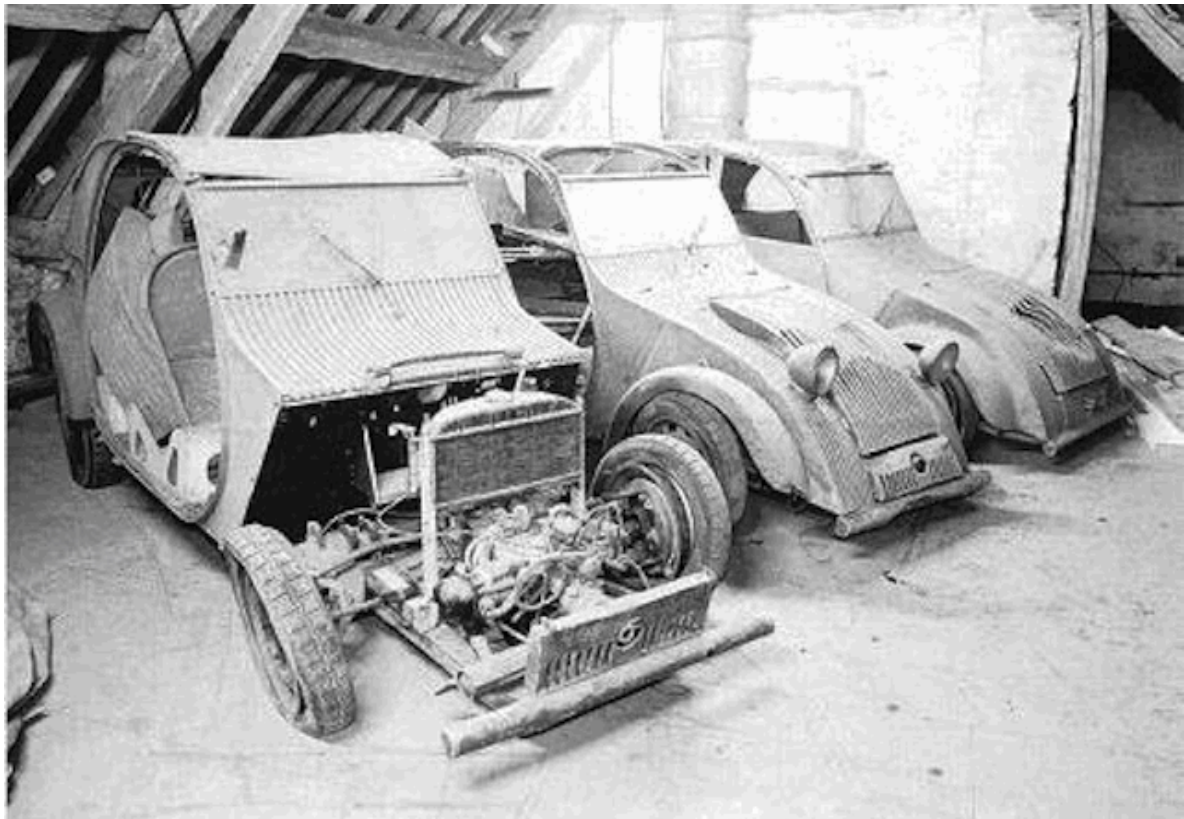
Tel qu'il était, le prototype de 1936 pesait moins de 400 kg, roulait à 50 km/h avec 4 personnes et 50 kg de bagages en consommant environ 5 litres aux 100 km. Les rares privilégiés qui ont pu l'essayer s'accordent à reconnaître ce premier véhicule comme très agréable à conduire.

En mai 1939, il existe 250 prototypes fabriqués par l'usine de Levallois. Ils attendent d'être présentés au public au Salon de l'Automobile. La guerre éclate ; tous les prototypes, sauf un rescapé, sont volontairement détruits : Citroën garde secret son "projet TPV".

Citroën, DIRPC, 2.1985

La fabrication de la 2 CV commence dans l'usine de Levallois en 1939, mais elle est aussitôt stoppée par la guerre après quelque 250 prototypes plus ou moins achevés. La fabrication de la 2 CV reprend en 1949, sans interruption jusqu'en 1988, et l'usine est détruite en 1990.





Ce qu'il reste des prototypes TPV de 1939 planqués à la Ferté Vidame.

TPV couleur grise, moteur 2 et 4 cylindres, radiateur reculé, phare central

TPV "Citroën", couleur kaki, un phare sur la gauche du capot (exemplaire conservé par Citroën).

Les 250 prototypes existants sont cachés, parfois même en pièces détachées, et éparpillés sur tout le territoire.

Pendant la guerre, le travail continue, en secret, malgré la curiosité des autorités allemandes. 1938 : La première 2CV est équipée d'un seul phare et d'une manivelle pour le démarrage.

1939, trois prototypes de 2cv sont essayés secrètement de jour comme de nuit. Pierre TERRASSON, pilote d'essai chez Citroën et essayeur de 1938 à 1939 réalise des essais à la Ferté-Vidame avant de partir à la guerre. D'où le nom de prototype "Terrasson" qui constitue la dernière ébauche de la 2cv.



Photo des prototypes "Terrasson" en 1939



1939 : La TPV est présentée à Edouard Michelin.

1940 : En juin, bombardement de l'usine du quai de Javel et de Citroën Belgique. La direction s'efforce de réduire au minimum la production réquisitionnée par l'occupant. Elle sera égale à zéro en 1943 et 1944.

1942 : Reprise du projet.

La voiture doit coûter moins cher à fabriquer, l'utilisation de métaux doit être réduite au minimum. De nombreuses modifications sont apportées et les premiers essais routiers commencent.

C'est en 1942 qu'apparaît le "Cyclope", une TPV avec un seul phare positionné sur le capot, disposition autorisée dans le cadre de la réglementation des "quadricycles à moteur".



Prototype 1942

1945 : Un nouveau moteur est mis au point, un bicylindre de 375 cm³ refroidi par air.

La TPV reçoit une boîte de vitesses à trois rapports et une surmultipliée, une carrosserie emboutie, une suspension à ressorts hélicoïdaux, à amortisseurs à friction et batteurs d'inertie.

La guerre, puis l'occupation qui s'éternise, obligent Pierre-Jules Boulanger à reconsidérer son véhicule. Le PDG de Citroën avait voulu mettre l'accent sur l'économie, sa devise était : "soyez sordidement économe" et pour cela les solutions d'ingéniosité ne manquaient pas, mais sa deuxième priorité, l'allègement, avait, du fait de l'utilisation de matériaux coûteux, gommé tous les gains obtenus par ailleurs.

Les matériaux adoptés pour la TPV : bras en magnésium, caisse en aluminium, bien que permettant un coût d'entretien très bas pour la clientèle, sont d'un prix de revient exorbitant et sont de fabrication difficile.

Une étude de coût est réalisée fin 1941 ; on s'aperçoit que malgré ses apparences spartiates la TPV de 1939 dépassait de 40 % le prix acceptable.

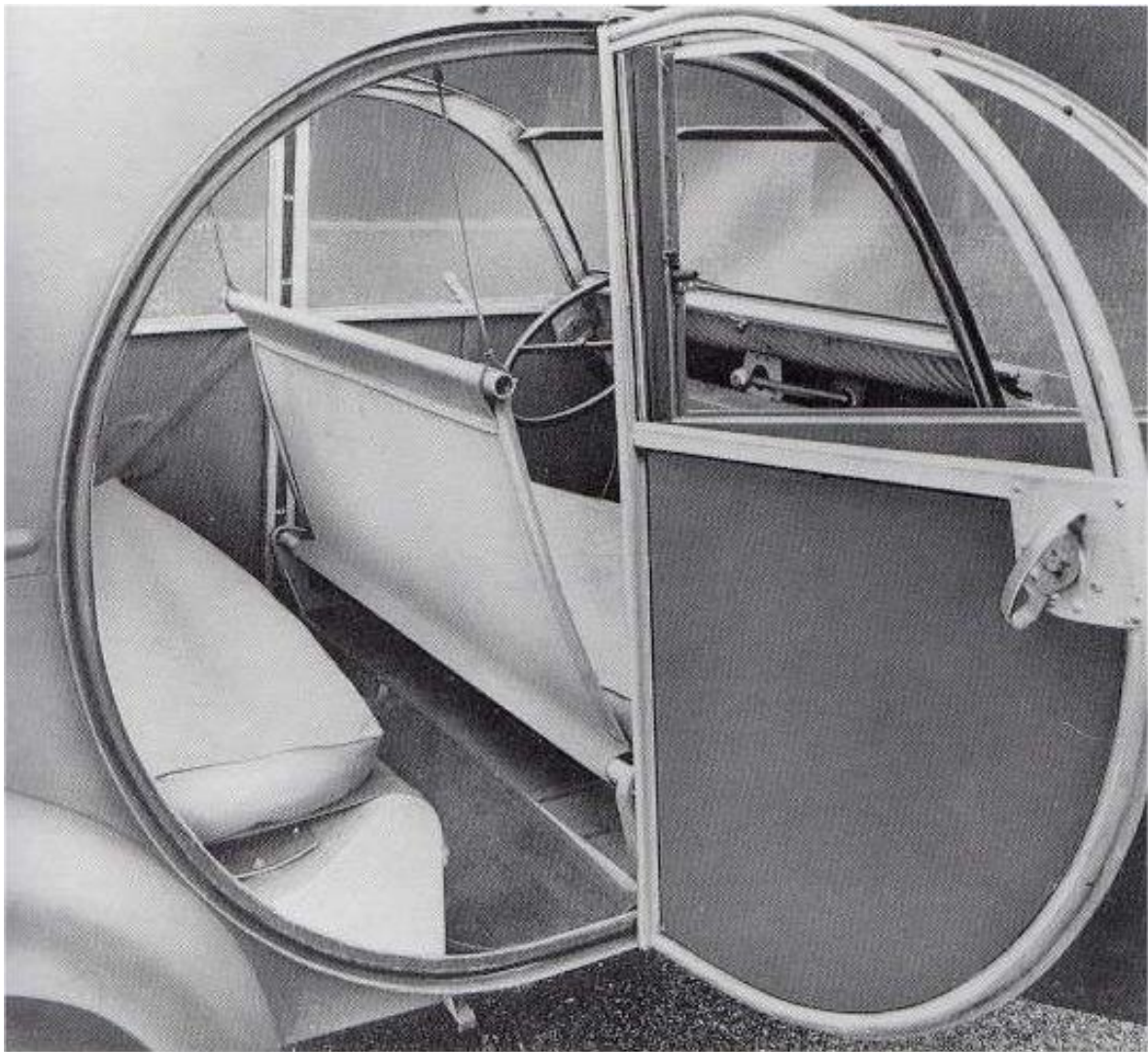
Pierre-Jules Boulanger ne désarme pas, les études repartent de plus belle avec cette fois une priorité absolue : le coût. Chaque pièce est réétudiée en fonction de ce paramètre et la première conséquence de ces nouvelles recherches est un pas fait vers l'adoption de l'acier. Dans le plus grand secret (Boulanger craint que les Allemands ne s'intéressent de trop près au projet), un nouveau prototype évolue au fil des mois. Début 1944, le moteur trouve la bonne cylindrée et le bon souffle sous l'impulsion d'un orfèvre en la matière : Walter Becchia. Bloqué par le problème de l'antigel qui n'est toujours pas résolu pour le petit moteur à eau de la TPV, Becchia décide de créer un nouveau moteur à air. Six jours lui suffisent pour en jeter les plans sur le papier et aussitôt certaines pièces commencent à être réalisées.

La libération arrive et le patron s'impatiente : à quand la sortie de la TPV ? Des problèmes restent à résoudre : suspension (Pierre-Jules Boulanger veut "qu'on puisse traverser un champ en transportant un panier d'œufs sans les casser") ; poids : la voiture suit une impitoyable cure d'amaigrissement, les sièges perdent 6 kg, les phares 3 kg, etc. ; chauffage : les essayeurs frigorifiés sont obligés de superposer les combinaisons d'aviateurs ; démarreur : la voiture doit pouvoir être conduite par une femme.

Mais peu à peu la 2 CV se parachève. On lui adjoint un second phare, un démarreur, un chauffage branché sur la culasse, les fameux batteurs à inertie, secret de son adhérence stupéfiante sur les plus mauvais sols.

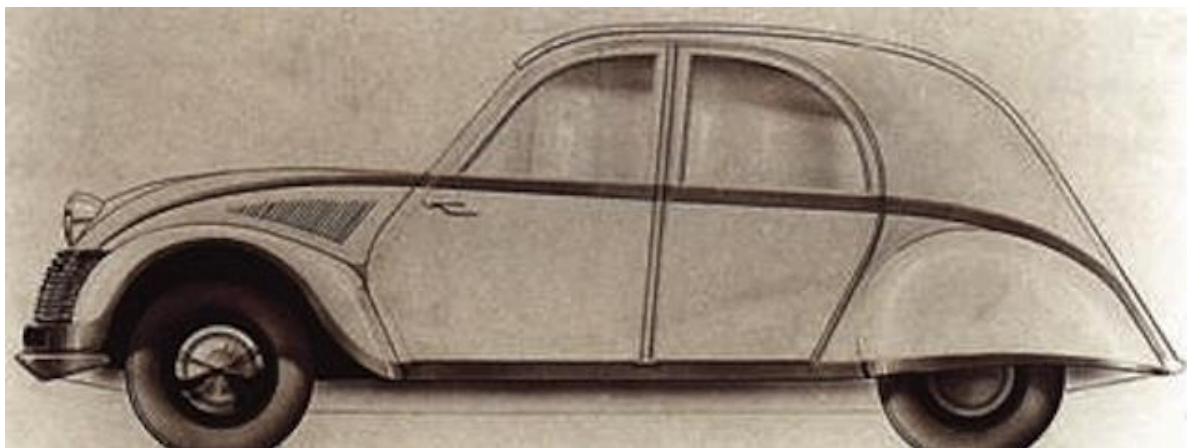
Enfin, début 1948, la voiture est au point mécaniquement et Bertoni est chargé de mettre la dernière main à sa robe. Elle sera grise. Une peinture mouchetée de type cuisinière à gaz, moins salissante, avait été envisagée, mais le projet n'a pas été retenu.

Citroën, DIRPC, 2.1985

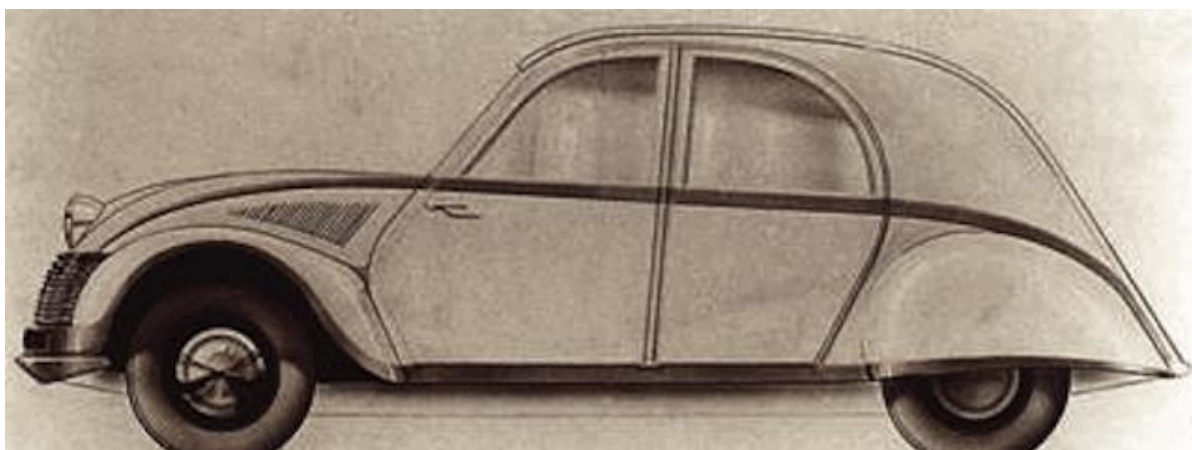


L'intérieur de la TPV 1939

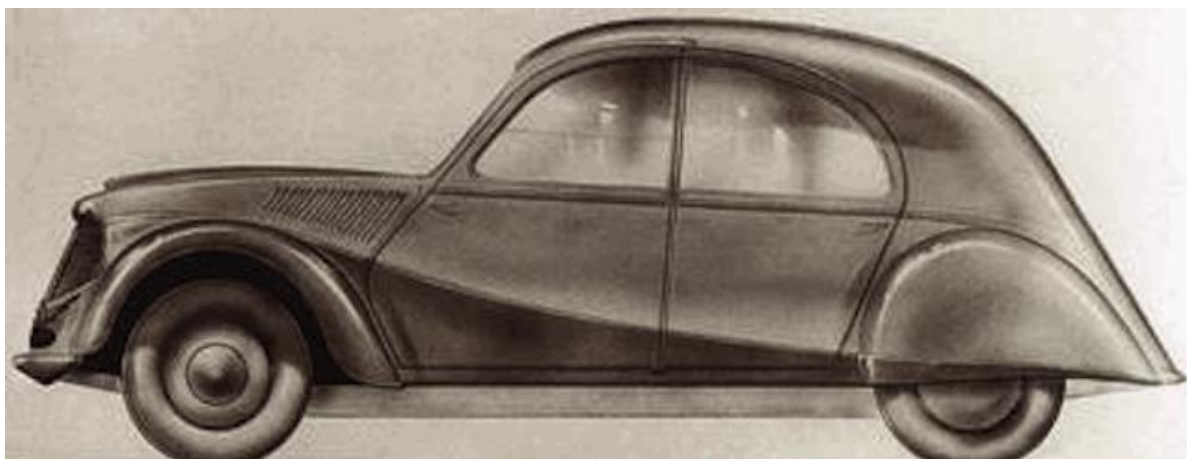
1946 : Les essais reprennent à la Ferté-Vidame, aujourd'hui encore le centre d'essai de Citroën.



Prototype 1946.



Prototype 1946.



Prototype 1947.

1947 : Mise en place à Levallois du montage des moteurs de la future 2 CV en postes individuels. Le moteur est fiabilisé et la caisse prend peu à peu sa forme définitive.

La suspension est enfin au point, après 8 années de tâtonnements intuitifs.

1948 : Pour de nombreux magazines, TPV signifie "Toujours Pas Vue..."

Quelques heures avant l'ouverture du Salon, Boulanger affirme encore que Citroën ne présentera cette année aucune nouveauté.

Le jeudi 7 octobre 1948, le 35ème Salon de l'Automobile de Paris révèle aux visiteurs et au Président de la République, Vincent Auriol, les 3 premiers exemplaires de la 2 CV sur le stand Citroën.

Salon de l'automobile à Paris en 1948



Pour la voir, on fera jusqu'à deux heures de queue, et les réactions sont vives : "*Qu'elle est laide !!*", "*On dirait du carton-pâte*", "*A quoi ça sert ?*", "*Est-ce que Citroën fournit l'ouvre-boîte qui va avec ?*"...

Son allure déconcerte les habitués de Citroën mais elle ne laisse personne indifférent.

Si la presse est sceptique, le grand public l'adopte très rapidement. Il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour récupérer sa 2 CV.

En tout, 49 prototypes construits jusqu'à la version du salon 1948 se suivent et ne se ressemblent pas.



Voici la 2cv type A de 1948, présentée au Salon de Paris !

Le saviez-vous ? Au salon de l'automobile de 1948, le président de la République et de l'Union française, Vincent Auriol commence sa visite. Le baron Petiet, "patron" du Comité du Salon de l'Automobile, l'accompagne. "Par qui allons-nous commencer, cher ami ?" demande le président. "Comme l'année dernière, par Citroën, Monsieur le Président : on nous y attend pour dévoiler la fameuse 2cv, leur nouvelle voiture que j'avoue ne pas encore connaître".

**Vincent Auriol (Président de la République de 1947/1954)
au Salon de l'automobile à Paris en 1948 avec Pierre Boulanger.**



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 480 kg et se déplace allégrement à 65 km/h, ne consommant que 4,5 litres au 100. 2 cylindres à plat 375 cm³, 8 ch à 3500 tr/mn (utilisation du pétrole lampant possible), 370 kg, 50 km/h ni clé de contact ni serrure, couvercle de coffre en toile, volant en tube métallique, essuie-glace mécanique (ne fonctionnant que véhicule en mouvement), jauge à essence par baguette à plonger dans le réservoir, pas de flèches ou clignotants, un seul stop... (235.000 F en 1950)

1949 : C'est un grand succès dès sa sortie d'usine, 971 voitures grises furent réalisées cette année. Après avoir passé commande, le client devait attendre en moyenne trois ans d'être livré voir cinq ans dès 1950.



1951 : Sortie d'un nouveau modèle, AU la 2cv Van, dont la vitesse monte à 60 km/h. Elle est de couleur noire avec des roues ivoire et des fauteuils rayés écossais en plastique.



1954 : Le moteur 375cc étant bien à la peine, Citroën lance en mai 1954 la 2cv AZ, à moteur 425cc, plus vif et plus puissant, autorisant une vitesse maximale de 78km/h contre 65 avec une 2cv A.

1955 : Le modèle AZ de couleur gris lumineux, sorti l'année précédente, a désormais deux feux arrière.



1957 : Le modèle AZLP ou AZLM voit le jour. (P ou M pour Porte de Malle ou Malle)



Avant 1957



A partir de 1957

1958 : La 2CV compte plusieurs versions : AZM et AZL, ainsi que la 2CV Sahara 4x4.

Le 1er prototype 4x4 est apparu en mars 1958 pour des essais en tout terrain, un 2eme prototype est présenté au salon des utilitaires en novembre 1958, puis un 3eme prototype sera présenté à l'armée Française en juillet 1959, et au public en septembre 1959. Cette 2cv est équipée de 2 moteurs 425 cm3 (devant / derrière),

Enfin les premières 2cv Sahara 4x4 Sahara de série furent commercialisées en décembre 1960.



1960 : Citroën propose une deuxième couleur pour ses 2CV, le bleu glacier. Commercialisation de la 2cv 4x4 Sahara.



1961 : Nouveau capot et calandre différente.



Face avant ancien capot



Face avant nouveau capot

1963 : La 2cv AZAM (2cv AZ-AMéliorée) vient de sortir. Elle est la première 2cv à être dotée d'enrichissements de confort et d'élégance.

Introduction de la 2cv mixte équipée de la porte à rabattement arrière et de la roue disponible placée sous le capot. L'idée consista à développer une armature de sorte que la malle soit désormais accouplée à la lunette arrière, permettant de réaliser un hayon. A cela s'ajoute une tôle, permettant de rendre le fond du coffre plat, ainsi qu'une banquette qui est désormais rabattable très facilement. La roue de secours quant à elle migre sous le capot, où elle s'installe sur un support spécifique



2cv Azam



2cv Azam



2cv mixte



2cv mixte (modèle AZAM)

1965 : Les derniers modèles sortent avec les portes s'ouvrant à l'arrière, non plus par l'avant, et montent jusqu'à 85 km/h. (portes suicides)



2cv (portes suicides)



2cv à partir de 1965 (ouverture des portes dans le bon sens)

1967 : La série limitée Export (Azam) est produite pendant quatre mois. L'export qui succède à l'AZAM représente l'ultime évolution de la 2CV à l'ancienne, avec le moteur de 425 cm³.

Elle fait partie des versions les plus raffinées de la 2CV.



2cv Azam Export

1970 : Modification des feux arrière, (plus grand) Les clignotants sont désormais présents dans les ailes av (encastrés) la 2cv change de look, elle se modernise.



1971 : La vitesse de la voiture se stagne à 110 km/h. Le peintre André François réalise une affiche pour la 2CV représentant "un cheval à deux têtes et sautant un obstacle : le double chevron."



1972 : Les constructeurs organisent un rallye conçu spécialement pour les jeunes propriétaires de 2CV, et qui les mène de Paris à Kaboul, puis sur les traces de la Croisière Jaune. Début des " 2CV Cross ", ces courses acrobatiques sur des pistes de terre aux tracés en tête d'épingle, où l'on freine le moins possible. Elles deviennent rapidement le lieu de rendez-vous des fans de cette petite voiture très populaire.



Photos du Raid Paris à Kaboul

1974 : Apparition de phare rectangulaire, mais ce relooking n'aura pas eu le succès escompté par Citroën et même aujourd'hui, les phares rectangulaires ne sont pas toujours des plus appréciés.



1976 : Pour annoncer la série spéciale petits prix des 2CV 4 et 2CV 6, la voiture est féminisée et personnalisée : les phares deviennent des yeux aux longs cils, les clignotants des pommettes, le radiateur est transformé en une petite bouche souriante et le double chevron fait office de nez, et comme une femme elle déclare " La gourmandise est un vilain défaut " et " Je déteste me faire entretenir «.



Cette même année, Citroën lance plusieurs actions commerciales, dont l'Ecoplan. C'est un crédit mensuel allant d'un à quatre ans selon le choix du client. Ce " loyer longue durée " favorise une plus grande accessibilité par tous et notamment aux jeunes, aux couples... " La vie est belle ". Son espace et ses modalités de paiement conviennent parfaitement aux jeunes romantiques comme aux familles nombreuses, tous prêts à s'évader. Une série d'affiches met en avant la 2CV sous tous les angles (de haut, de côté, de derrière) et sous toutes ses couleurs (bleu, jaune, rouge et gris). Cette campagne montre également les différents propriétaires : les familles nombreuses comme les célibataires, une grand-mère, un jardinier... et l'utilisation qu'ils font de la voiture : elle est chargée pour les départs en vacances comme pour les déménagements ou le transport d'objets encombrants... La 2CV très pratique, tous terrains convient à tous. En fait, plus qu'un simple véhicule de loisir, c'est un véritable mode de vie. Citroën organise des cross internationaux spécialement pour les 2CV.

AVEC ECOPLAN ET LA 2CV LA VIE EST BELLE

partez au volant d'une 2cv neuve avec seulement un mois de loyer d'avance



CITROËN

AVEC ECOPLAN ET LA 2CV LA VIE EST BELLE

partez au volant d'une 2cv neuve avec seulement un mois de loyer d'avance



CITROËN

UNE 2CV NEUVE AVEC 430€*



	1 an	2 ans	3 ans	4 ans
3 CV Basket	426,26 F	272,53 F	227,94 F	178,40 F
2 CV 4	419,88 F	400,56 F	350,88 F	298,20 F
2 CV 6	456,72 F	426,24 F	374,52 F	314,80 F

ECOPLAN
* LOCATION LONGUE DURÉE.

- sortie de la version BASKET. (Série limitée à 2 ex.)



2cv Basket

- sortie de la version SPOT. (Série limitée à 1800 ex.)



2cv Spot

1980 : Dans sa version Charleston, la 2CV arbore le bordeaux et le noir.



2cv Charleston

1982 : une version Charleston jaune hélios / noir est fabriquée. Série limitée de 500 ex. d'une 2cv jaune 007 (sortie à l'occasion de la promotion du film de James Bond). La version Marcatelo sort en Espagne



2cv Charleston



2cv 007



2cv Marcatelo

1983 : Le bateau France 3 s'associe à la 2CV et sort une série limitée à l'occasion de la compétition nautique. Une version charleston gris cormoran / gris nocturne, voit le jour.



2cv France 3



2cv Charleston

1984 : Une version Thalassa (Thalacap) voit le jour. (Identique à la France 3 mais sans le voilier sur la malle arrière) seule différence : l'absence de l'adhésif du voilier. Elle fût alors commercialisée en Angleterre sous le nom de « Beachcomber » et de « Transat » en Allemagne et au Bénélux.

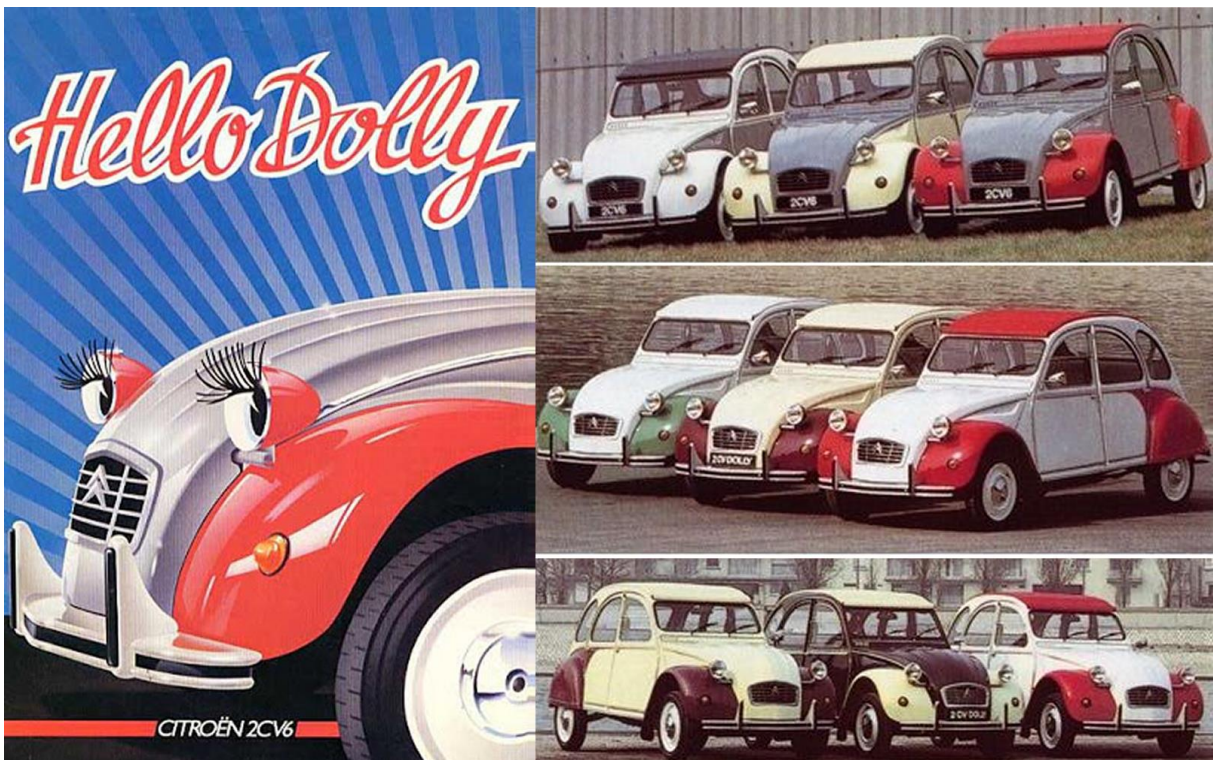


2cv France 3 (avec le bateau)



2cv Thalassa (sans le bateau)

1985 : sortie de la version DOLLY. (Sept modèles différents) et de la version Ente Grün (Allemagne)



2cv Dolly



2cv Ente Grün

1986 : sortie de la version COCORICO (série limitée à 1000 ex.)



2cv Cocorico

1988 : sortie de la version Perrier (Belgique) et de la version Sauss Ente (Allemagne)



perrier



2cv Perrier



2cv Sauss-Ente

1990 : le 27 juillet 90 à 16h, la 2cv n'est plus fabriquée. La dernière unité sort de l'usine de Mangualde au Portugal.



Dernière 2cv produite en France le 25/02/1988 portant le N° 00KA302.493 (2CV6)

Dernière 2cv produite au Portugal le 27/07/1990 portant le N° 00KA376.002 (2CV6)

1991 : fin des ventes de la 2cv

