

Citroën 2 CV

LA MASCOTTE DE L'ESCADRON



24

Les premiers prototypes ne possédaient qu'un seul phare mais c'était pousser à l'économie un peu loin, même pour l'auvergnat Michelin, propriétaire de Citroën à l'époque.

On a décrit à maintes reprises la genèse de la 2 CV Citroën. On a abondamment évoqué le démarreur à ficelle du prototype ainsi que l'image du paraluie à roulettes imaginée, dit-on, par monsieur Boulanger lui-même, PDG de la marque... En revanche, on a moins parlé de l'ambiance automobile dans laquelle la 2 CV a surgi, attirant d'emblée l'attention des foules.

Les toutes premières études tendant à la réalisation d'une petite Citroën populaire, dans l'esprit du « Tréfle » mais encore plus démocratique, date, on s'en serait presque douté de 1936. Les affres de l'occupation survinrent, la 2 CV était devenue vraiment l'enfant de l'époque.

Quatre années durant, les Français avaient été purement et simplement privés d'automobiles, au point qu'il fallut attendre la fin des années 50 pour retrouver un « parc » important de conducteurs expérimentés. De son côté, la jeunesse qui n'avait pas connu l'automobile d'avant-guerre, avait souvent bien d'autres rêves. Tout comme les jeunes Soviétiques d'aujourd'hui, les jeunes Français d'hier rêvaient de liberté, de voyages mais pas spécifiquement d'automobile. Quant aux plus vieux, ils demandaient dans un premier temps un outil de déplacement, sans se montrer très exigeants sur les caractéristiques de l'engin.

D'autre part, le réseau routier était dans



un état pitoyable, les réseaux urbains également dans toutes les régions touchées par les bombardements ou les combats et, dernier problème et non des moindres, l'argent était rare, moins toutefois que les matières premières nécessaires au lancement des nouvelles chaînes de fabrication.

C'est dans ce contexte qu'apparut au Salon de 1948 la 2 CV et que les premières livraisons intervinrent – au compte-gouttes – à partir de 1949. Là, il n'était même plus question de supplier un concessionnaire. Les délais de livraison étaient purement et simplement indéterminés !... Dans la pratique, seuls avaient droit à une 2 CV les curés de campagne, les médecins de même que les vétérinaires.



E

ON

prises la
oën. On a
le démarreur
e l'image du
dit-on, par
, PDG de la
moins parlé de
quelle la 2 CV
ention des

s tendant à la
n populaire,
encore plus
erait presque
l'occupation
ue vraiment

français
ement privés
allut attendre
ouver un
eurs
jeunesse qui
e d'avant-
utres rêves.
tiques
çais d'hier
s mais pas
Quant aux
ns un premier
nt, sans se
s
ier était dans



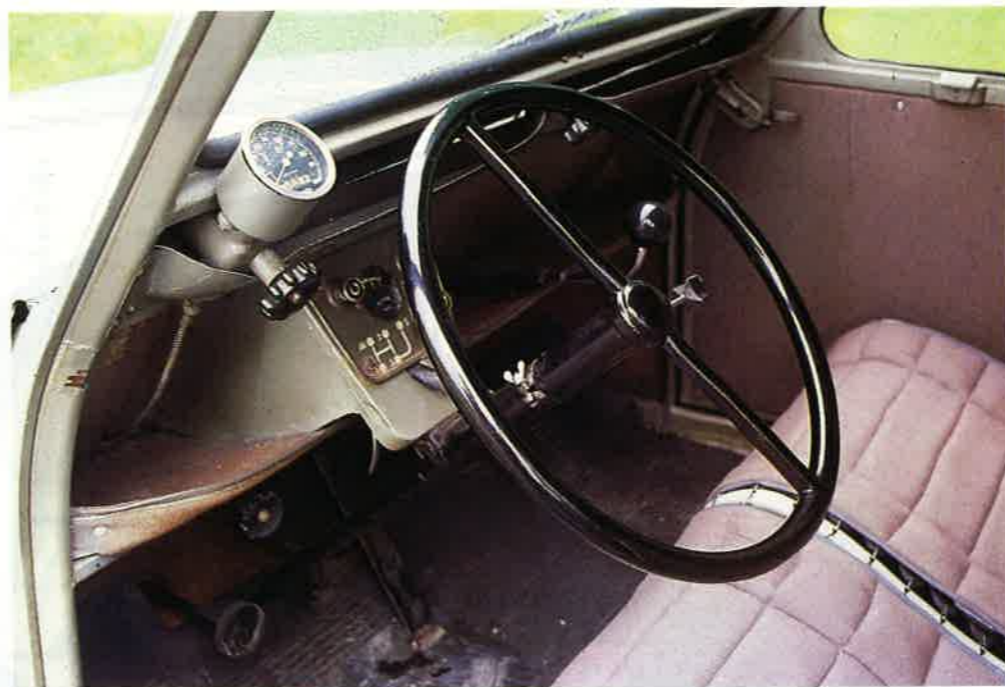
un état pitoyable, les réseaux urbains également dans toutes les régions touchées par les bombardements ou les combats et, dernier problème et non des moindres, l'argent était rare, moins toutefois que les matières premières nécessaires au lancement des nouvelles chaînes de fabrication.
C'est dans ce contexte qu'apparut au Salon de 1948 la 2 CV et que les premières livraisons intervinrent – au compte-gouttes – à partir de 1949. Là, il n'était même plus question de supplier un concessionnaire. Les délais de livraison étaient purement et simplement indéterminés !... Dans la pratique, seuls avaient droit à une 2 CV les curés de campagne, les médecins de même que les vétérinaires.



Elle écuma toutes les paroisses de France avant de faire le tour du monde.

Je ne sais pas si ces restrictions eurent une influence sur le nombre des vocations religieuses mais la 2 CV demeura des années durant un véritable mythe et l'élite constituée par les propriétaires de 2 CV était en permanence entourée par un véritable

La mécanique était à la fois simple et anémique (9 ch à 3 500 tr/mn) et lorsqu'on songea à gravir autre chose que les pentes du Massif central, il fallut abandonner le premier 375 cm³, tout comme l'étonnant compteur-essuie glaces (à droite) qui permettait d'estimer la vitesse d'après la cadence des petits balais.



cour de curieux et de questionneurs, avides de toucher et, plus encore, d'essayer! Avant même la DS, Citroën innovait grandement dans le domaine de la suspension et l'étonnante flexibilité des premières 2 CV faisait la joie des enfants et même des moins jeunes. Bon nombre de propriétaires durent à maintes reprises calmer les curieux qui, se mettant parfois à plusieurs, lançaient une malheureuse 2 CV dans une partie de balançoire de plus en plus extravagante. D'un autre côté, cette suspension dodelinante n'était pas tendre pour les estomacs fragiles.

LA COTE DE L'EXPERT

Vous avez retrouvé la perle rare qui hante vos rêves la nuit, votre première voiture, celle de votre père, de votre grand-père? Quoi de plus difficile que de connaître son juste prix aujourd'hui, alors que plus aucune cote officielle n'existe. Un seul moyen: l'expertise! Christian Huet est l'un des rares spécialistes en la matière. Expert en voiture de collection auprès de la cours d'appel de Paris, il a passé au crible notre sélection.

Il y a peu encore, la Deuche était l'occase rêvée pour les petits budgets. C'était aussi, toujours pour les mêmes raisons budgétaires, la voiture préférée des instances cléricales. Il a suffi que l'on annonce l'arrêt de sa production, que l'on détruise la célèbre usine de Levallois où elle était assemblée pour que la 2 CV devienne presque une voiture de collection. Les tout premiers modèles ou les réalisations spéciales comme la version Sahara à deux moteurs ont la faveur des amateurs.

La cote de Christian Huet: 10 000 F pour les premiers modèles. 25 000 F pour une Sahara. Tendance à la stabilité.



Le vilain petit canard qui a fait le tour du monde

Lorsque je pris pour la première fois le volant d'une 2 CV (inutile de dire qu'elle ne venait pas de chez son constructeur) je savais que j'allais connaître des sensations inédites. Mais, malgré tout, je fus impressionné, aussi bien positivement que négativement d'ailleurs... Au débit de la voiture, il fallait quand même parler des performances extrêmement modestes. La

puissance des 375 cm³ du petit bicylindre refroidi par air ne dépassait par 9 ch à 3 500 tr/mn, - 24 ch au litre - cela avec un rapport volumétrique de 6,2 qui permettait à la rigueur l'utilisation du pétrole lampant.

Dans ces conditions, il me fut impossible de dépasser sur l'anneau de Monthléry la modeste vitesse de 68,9 km/h en 4^e. Il est vrai que l'inclinaison des virages de l'anneau contribuait à freiner les élans homicides de l'engin et que, bien lancé sur une route parfaitement rectiligne, je parvins à accrocher sans le secours du vent - il ne faut pas rire, la première 2 CV était d'une sensibilité au vent maladive - la vitesse plus prestigieuse de 72,7 km/h!

Au cours de mon essai routier, je fus bien entendu poursuivi - sans peine - et coincé par une foule d'automobilistes avides d'approcher le petit monstre mais je n'aurai qu'à reproduire certains de mes commentaires de l'époque pour faire apprécier à mes lecteurs d'aujourd'hui mes sentiments d'alors. « Nous avons escaladé le col du Bonhomme avec deux personnes à bord, en seconde, à 35 km/h tandis que le col de la Schlucht nous permettait quelques passages en 3^e à 40/45 km/h... » En fait, les 1 025 km du parcours d'essai furent parcourus en 18 heures 14 minutes, à la moyenne générale de 56,2 km/h!

Mais, pour parvenir à ce résultat, j'avais réellement fait cracher ses tripes à la malheureuse voiture, en particulier dans les descentes des cols des Vosges où je m'étais aventuré. Là, je découvris qu'en dépit d'une impressionnante tendance au roulis en virage - on parvenait presque à toucher le goudron avec le bas de caisse - la tenue de route était assez sensationnelle, surtout sur les médiocres revêtements qui étaient le plus souvent de règle. Il fallait parfois s'accrocher ferme au volant qui devenait très dur mais ça tournait, au point

que la majorité des voitures rencontrées s'avéraient incapables de suivre en descente! De son côté, la boîte dont la méthode de manipulation - pousser/tirer/tourner - était inédite, se montrait extrêmement bien synchronisée. Quant à la consommation, elle était également très inhabituelle avec pas plus de 4 litres/100 km.

L'équipement était inénarrable mais, en fait bourré d'astuces. Le même flexible actionnait à la fois le minuscule (et non éclairé) compteur de vitesses rond coincé dans l'angle inférieure gauche du pare-brise et les essuie-glaces qui, compte tenu des vitesses envisageables, s'avéraient le plus souvent trop lents. Les phares étaient réglables en hauteur (heureusement car l'arrière s'affaissait considérablement à la moindre charge) mais aucune commande ou instrument n'était éclairé. Les sièges montés sur lanières étaient très intelligents et confortables mais si la capote s'avérait fort astucieuse et étanche, rien n'était prévu pour retenir ouvertes les demi-glaces avant basculantes.

En 1950, la 2 CV était vendue 235 000

francs. C'est d'une technique de boîte de vitesses raffinée. Le revendeur très peu expérimenté et le prix et il est ainsi que pour que dépassé réintègre avant d'être La Deuxième génération conspué, l'Afghanistan Viet-Nam guerrier et les sens dois pers pataud de souvenirs donnera CV Citroën le monde Que ses s'ils ne l'



Elle fut dessinée aux heures les plus



que la majorité des voitures rencontrées s'avéraient incapables de suivre en descente! De son côté, la boîte dont la méthode de manipulation – pousser/tirer/tourner – était inédite, se montrait extrêmement bien synchronisée. Quant à la consommation, elle était également très inhabituelle avec pas plus de 4 litres/100 km.

L'équipement était inénarrable mais, en fait bourré d'astuces. Le même flexible actionnait à la fois le minuscule (et non éclairé) compteur de vitesses rond coincé dans l'angle inférieur gauche du pare-brise et les essuie-glaces qui, compte tenu des vitesses envisageables, s'avéraient le plus souvent trop lents. Les phares étaient réglables en hauteur (heureusement car l'arrière s'affaissait considérablement à la moindre charge) mais aucune commande ou instrument n'était éclairé. Les sièges montés sur lanières étaient très intelligents et confortables mais si la capote s'avérait fort astucieuse et étanche, rien n'était prévu pour retenir ouvertes les demi-glaces avant basculantes.

En 1950, la 2 CV était vendue 235 000

francs. Ce n'était pas cher, compte tenu d'une technologie qui, à certains égards – boîte de vitesses et suspension – était plutôt raffinée. Dans la pratique une 2 CV revendue en seconde main – il y en avait très peu – pouvait tout aussi bien doubler de prix et il fallut attendre la fin des années 50 ainsi que le moteur 425 cm³ et ses 12 ch pour que ce phénomène, qui a aujourd'hui dépassé les quarante années d'existence, réintègre le circuit commercial normal... avant d'entrer dans l'histoire!

La Deux Pattes, la Deuche... Quatre générations l'ont surnommé, célébré, conspué, adoré... Elle est allée partout, de l'Afghanistan à l'Iran (merci Wolgen), au Viet-Nam où elle fut transformée en engin guerrier et le Sahara l'a vu passer dans tous les sens y compris à travers le Ténéré. Je dois personnellement à ce petit crapaud pataud des souvenirs formidables, des souvenirs que jamais une Ferrari ne me donnera (mais la réciproque est vraie...) La 2 CV Citroën a été l'une des clés qui ont ouvert le monde aux jeunes de corps ou d'esprit. Que ses créateurs soient remerciés, même s'ils ne l'ont pas fait exprès!

CITROËN 2 CV

- **Moteur:** Puissance fiscale 2 CV. Cylindrée 375 cm³. 2 cylindres opposés 62 x 62. Un carburateur. Allumage par delco. Refroidissement par air. Contenance du réservoir 20 litres. Taux de compression 6,2. Soupapes en tête. Culasse alu. Arbre à cames dans carter (pignons). Puissance 9 ch à 3 500 tr/mn.
- **Transmission:** Traction avant. Boîte à 4 vitesses. Levier au tableau.
- **Châssis, suspension:** Châssis plateforme et carrosserie caisse-poutre. Suspension avant et arrière à roues indépendantes par bras de leviers longitudinaux avec ressorts hélicoïdaux.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues avant.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 125 x 400.
- **Carrosserie:** Poids à vide: 498 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 753 cm³. Puissance au litre 24 ch. Rapport poids/puissance 55 kg/ch.

puissance des 375 cm³ du petit bicylindre refroidi par air ne dépassait par 9 ch à 3 500 tr/mn, – 24 ch au litre – cela avec un rapport volumétrique de 6,2 qui permettait à la rigueur l'utilisation du pétrole lampant.

Dans ces conditions, il me fut impossible de dépasser sur l'anneau de Monthléry la modeste vitesse de 68,9 km/h en 4^e. Il est vrai que l'inclinaison des virages de l'anneau contribuait à freiner les élans homicides de l'engin et que, bien lancé sur une route parfaitement rectiligne, je parvins à accrocher sans le secours du vent – il ne faut pas rire, la première 2 CV était d'une sensibilité au vent malade – la vitesse plus prestigieuse de 72,7 km/h!

Au cours de mon essai routier, je fus bien entendu poursuivi – sans peine – et coincé par une foule d'automobilistes avides d'approcher le petit monstre mais je n'aurai qu'à reproduire certains de mes commentaires de l'époque pour faire apprécier à mes lecteurs d'aujourd'hui mes sentiments d'alors. « Nous avons escaladé le col du Bonhomme avec deux personnes à bord, en seconde, à 35 km/h tandis que le col de la Schlucht nous permettait quelques passages en 3^e à 40/45 km/h... » En fait, les 1 025 km du parcours d'essai furent parcourus en 18 heures 14 minutes, à la moyenne générale de 56,2 km/h!

Mais, pour parvenir à ce résultat, j'avais réellement fait cracher ses tripes à la malheureuse voiture, en particulier dans les descentes des cols des Vosges où je m'étais aventuré. Là, je découvris qu'en dépit d'une impressionnante tendance au roulis en virage – on parvenait presque à toucher le goudron avec le bas de caisse – la tenue de route était assez sensationnelle, surtout sur les médiocres revêtements qui étaient le plus souvent de règle. Il fallait parfois s'accrocher ferme au volant qui devenait très dur mais ça tournait, au point



Elle fut dessinée aux heures les plus sombres de l'Histoire de France mais, la paix revenue, elle a semé la joie.



petit
a fait
ronde

nière fois le
re qu'elle ne
ucteur) je
es sensations
fus
ivement que
ébit de la
arler des
odestes. La