

# 30 ANS



# DE 2 CV



7 octobre 1948. Pendant la nuit, une mystérieuse voiture est arrivée habillée sur le stand Citroën du Salon de l'Auto à Paris. C'est le premier modèle que la firme présente depuis la sortie de la Traction avant en 1934. M. Vincent Aurio, président de la République, inaugure le Salon et, devant lui, la voiture est dévoilée. Stupéur. Le moins qu'on puisse dire est que le dernier né de Citroën surprend. Ce n'est pas une voiture de rêve. C'est une voiture d'usage. Ce rôle, elle va le remplir pendant trente ans.

Les autos sont comme les chiens : 7 ans de leur vie valent un an de celle d'un homme. Selon ce critère, la 2 CV a aujourd'hui 210 ans. Même pour une voiture, c'est exceptionnel — et ce n'est pas fini!

La sagesse de ses moeurs et sa proverbiale sobriété ne suffisent pas à expliquer une telle longévité.

Il y a quelques années, le journaliste Paul Frère, reprenant une fois encore en mains la 2 CV, concluait son essai d'un mot : « un phénomène » (Pourquoi pas? du 25 novembre 1971).

Phénomène, oui, et sous plus d'un aspect : phénomène mécanique, phénomène commercial, phénomène sociologique... Mais phénomène soigneusement préparé et longuement prémédité. Sa lente genèse (après la présentation de prototypes prévue puis annulée du fait des circonstances en 1938, les recherches se poursuivirent en secret pendant la guerre) fut précédée d'une importante enquête auprès de tous ses utilisateurs potentiels. L'auriez-vous cru : c'était du marketing avant la lettre. L'idée était d'offrir un véhicule « tous usages » à des catégories socio-professionnelles qui jusque-là n'avaient pas accès à l'automobile. Pour cela il fut décidé de sortir délibérément des conceptions classiques. Cette démarche est d'ailleurs habituelle chez Citroën, elle avait abouti à la Traction avant; elle débouchera plus tard sur la création de la DS. Et ce fut la célèbre définition du cahier des charges : « quatre roues sous un parapluie ».

7 October 1948. During the small hours, a mysterious tarpaulin-covered car had been positioned on Citroën's Paris Motor Show stand. This was the first model introduced by the marque since the "Traction avant" in 1934. Mr Vincent Aurio, then President of the French Republic, inaugurated the Show, and it was before him that the car was unveiled. Amazement all round. To put it mildly, Citroën's intent was a surprise. Anything but a dream car; a car for every-day use. This role it was to fulfil for 30 years — with more to come.

Cars are like dogs: 7 years of their life is equivalent to one year of Man's. Applying this standard, the 2 CV is now 210 years old. Even for a car, this is exceptional — and the end is not yet in sight!

Its placid habits and proverbial sobriety cannot alone account for such a lease of life.

A few years ago, journalist Paul Frère, once again sitting at the wheel of a 2 CV, concluded his text with one word: "Phenomenal" (in "Pourquoi pas?" of 25 November 1971).

And a phenomenon it is, and in more than one way: a mechanical phenomenon, a commercial phenomenon, a sociological phenomenon... but a phenomenon meticulously prepared and long premeditated. Its slow genesis (after the introduction of prototypes planned for 1938, then cancelled owing to the current circumstances, research and development was carried on secretly during the war) had been preceded by a large-scale survey along all its potential users. Would you believe it? Here was "marketing" before it came into fashion. The idea was to offer a "general purpose" vehicle to socio-economic strata which before then had no access to motor cars. To achieve this, it was decided quite intentionally that classic concepts were to be brushed aside. This is current practice at Citroën's and had in fact led to the Traction avant (front-wheel drive car); later, it was to result in the DS. And so came the well known definition of the general specification: "four wheels under an umbrella".

Pierre Boulanger, le Président-Directeur Général de l'époque, fut l'animateur de ces recherches. Il participait à tous les essais, dont il notait les résultats et ses observations dans un petit carnet noir qui ne le quittait jamais. Il remettait systématiquement tout en cause. Malgré sa grande taille, il exigeait d'entrer dans la maquette de carrosserie en conservant son chapeau sur la tête. Il écrivait : « 4/5 places, 4 portes, seules les grosses voitures peuvent n'en avoir que deux ». Sur la suspension : « Qu'on puisse traverser un champ en transportant un panier d'œufs sans les casser ».

Il refusait la mode (Coco Chanel : « La mode, c'est ce qui se démode ») et le conformisme. Il voulait l'automobile de la réalité, strictement mais totalement adaptée aux activités de l'homme.

C'est pourquoi la 2 CV est à la fois moins et plus qu'une voiture. Elle est le minimum automobile, une machine à rouler qui refuse le bluff, l'esbrouffe. Elle se donne pour ce qu'elle est; elle est ce qu'elle annonce : 2 CV. Ni plus, ni moins. On se rend compte aujourd'hui qu'elle ne pouvait pas s'appeler autrement.

Mais c'est aussi autre chose : l'expression d'un comportement devant l'existence, un mode de vie, ce qu'aujourd'hui on appellerait un choix de société. C'est peut-être là la raison profonde de son immense et durable succès.

Le plus beau fleuron de la 2 CV, c'est sans doute toutes les joies simples qu'elle a su donner à tant de gens. Symbole du bonheur vrai, telle la 2 CV orange qui ouvre ces pages, choisie naguère par Christiane Smaghe et Jean Michel Saus pour le départ de leur vie commune, comme tant d'autres couples avant et après eux.

Depuis qu'en octobre 1948 elle fut révélée aux foules ébahies, la 2 CV en trente ans a conquis le monde. La production de la seule berline dépasse les trois millions d'exemplaires, les quatre millions avec la fourgonnette, les cinq millions et demi avec la Dyane. Plus encore si l'on crédite son bilan de ses variantes passées ou actuelles : 2 CV 4 × 4 Sahara à deux moteurs, Citro-netta (Chili), Méhari, Dalat (Vietnam), Baby brousse (Afrique), Pony (Grèce). Toutes ont les mêmes qualités de base, la même philosophie de construction, la même proverbiale tenue de route, les mêmes robustesse et simplicité d'entretien ou de réparation, les mêmes qualités d'économie, le même moteur à deux cylindres opposés à plat refroidis par air, celui des AMI 6 et 8 mais aussi de la LN, le même qui, renoué et encore amélioré, doté du dispositif d'allumage le plus perfectionné à ce jour dans le monde, va équiper les nouvelles VISA Spécial et Club. Quelle famille!

Pierre Boulanger, Chairman and General Manager, at the time was the instigator of these studies. He took part in all tests, whose results, with personal appreciations, he wrote down in a little black notebook he always kept on him. He systematically questioned everything. Although he was a very tall man, he insisted on being able to get into the body model without taking his hat off. He wrote: "4/5 seats, and 4 doors: only large cars can afford to have two". About suspension: "It must be possible to cross a field with a basketfull of eggs, and not break one".

He refused "fashion" (Coco Chanel said: "Fashion's the thing that goes out of fashion") and conformism. He wanted a motor car that was genuine, strictly but entirely adapted to Man's activities.

This is why the 2 CV is at once less and more than a car. It is the automotive minimum, a distance-covering machine that abhors bluff and humbug. It makes no bones about stating what it is, and is just what it claims to be: a 2 CV. Neither more nor less. Today it can be realized why no other name would have suited it.

But also — as a result — it is something else: the expression of a form of behaviour which faces the realities of existence, a way of life — what would today be termed a choice of society. This may well be the basic reason for its immense and lasting success.

Yet probably the 2 CV's proudest achievement is the simple joys it has brought to so many. A symbol of true happiness, such is the orange 2 CV which opens these pages, chosen some time ago by Christiane Smaghe and Jean Michel Saus to celebrate their wedding, like so many other young couples.

Since the day in 1948 when it was first unveiled before the eyes of an astounded public, it has in thirty years conquered the world. Over three millions of the saloon alone have been built, over four if you include light vans, and over five-and-a-half with the Dyane. And more yet if you also credit it with its past or present variants: twin-engined 2 CV 4 × 4 Sahara, Citro-netta (Chile), Mehari, Dalat (Vietnam), Baby brousse (Africa), Pony (Greece). All of them with the same basic qualities, the same building approach, the same proverbial road-holding capacities, the same sturdiness and ease of maintenance or repair, the same thrift in operation, and the same air-cooled flat-twin engine—that of the AMI 6s and 8s and also that of the LN, renovated and yet further improved since fitted with the most sophisticated ignition system in the world today—will be the power behind the new VISA Special and Club models. A great family, indeed!

En 1948, seul un petit nombre de 2 CV avait été produit pour les études, les essais et la présentation au Salon de Paris. Les premiers 2 CV commercialisés en série ont commencé à sortir en juin 1949. En 30 ans, la production des 2 CV proprement dits, berlines et fourgonnettes, a atteint 4.388.105 véhicules. Avec le Dyane, modèle directement dérivé de la 2 CV, les cinq millions ont été largement dépassés: 5.576.128. Avec la Méhari: 5.682.498. Si l'on ajoute AMI et LN, le cap des sept millions est allégrement franchi: 6.635.140 berlines et 1.258.996 fourgonnettes, soit 7.894.136 véhicules (meilleure année: 1974, avec 442.788 exemplaires). Chaque jour, plus de 1.500 modèles «bas de gamme» sortent des usines Citroën.

In 1948, only a small number of 2 CVs had been produced, for design and development for trials, and for introduction at the Paris Motor Show. The first 2 CVs to be marketed in quantity started to come out in June 1949. In the 30 intervening years, the production of 2 CVs proper, saloons and light vans, has reached 4,388,105 vehicles. Together with the Dyane, a model derived directly from the 2 CV, the 5 million mark has been more than topped, with 5,576,128. If you moreover add the AMI and LN models, you are well on the way to eight millions: 7,894,136 vehicles (best year: 1974 with 442,788). Every day, over 1,500 "bottom-of-range" models leave the Citroën works.

### PRODUCTION CITROEN 2 CV ET MODELES DERIVES

Année	2 CV	Dyane	Fourgonnette 2 CV AZU-AK	Fourgonnette Acadiane	Méhari	LN	TOTAL
1949	876						876
1950	6 196						6 196
1951	14 592		1 896				16 488
1952	21 124		7 711				28 835
1953	39 361		13 121				52 482
1954	52 793		19 197				71 990
1955	81 130		23 940				105 070
1956	95 864		23 839				119 703
1957	107 259		31 431				138 690
1958	126 332		37 631				163 963
1959	145 973		50 058				196 031
1960	152 823		57 724				210 547
1961	158 933		56 639				215 572
1962	144 871		54 191				199 062
1963	158 122		55 776				213 898
1964	167 357		64 994				232 351
1965	154 038		59 211				213 249
1966	168 384		55 817				224 201
1967	98 685	47 712	55 281				201 678
1968	57 473	98 769	51 545		837		208 624
1969	72 044	95 434	53 259		12 424		233 161
1970	121 096	96 546	46 465		11 246		275 353
1971	121 265	97 091	62 074		10 175		290 605
1972	133 330	111 462	64 592		11 742		321 126
1973	123 819	95 535	68 337		12 367		300 058
1974	163 143	126 854	64 325		13 910		368 232
1975	122 543	117 913	44 821		8 920		294 197
1976	134 296	118 871	54 533		9 509	5 215	322 584
1977	132 458	113 474	52 721	141	9 643	65 118	373 555
30/6/78	65 443	58 375	12 572	16 234	5 116	41 373	199 011
<b>TOTAL</b>	<b>3 138 169</b>	<b>1 138 034</b>	<b>1 243 501</b>	<b>16 375</b>	<b>806 151</b>	<b>111 606</b>	<b>6 394 036</b>
Meilleure année	1974	1974	1973	1978	1974	1978	1977

Débonnaire, tranquille, affichant des ambitions limitées, la 2 CV a pourtant tout connu et tout fait, comme ces aventuriers silencieux qui ne se vantent jamais, et s'expriment par monosyllabes, se satisfaisant de l'action seule.

Elle fut de toutes les équipées. Avec Haroun Tazieff, elle réussit la première hivernale de l'Étna. Avec Henrik Tveit, l'agronome volant du Grand Nord, la première traversée du Fimmark en hiver. Elle est commando dans la Royale Navy, envoyée spéciale du BIT pour secourir les Indiens isolés sur les hauts plateaux des Andes, infirmières de brousse avec l'UNICEF. Sur les polders de Hollande, elle est la seule à pouvoir passer sur le sol spongieux des terres récemment asséchées. Elle bat tous les records : d'altitude au mont Chacabaya (5 420 mètres) avec Cornet et Lauchon au cours du raid Canada-Terre de Feu (1953), ou avec le maharaja Kumar de Sikkim qui la préfère à tout autre véhicule pour circuler dans sa principauté de l'Himalaya (1958); de profondeur dans une mine de sel en Lorraine ou tombée au fond d'un port avec Christian Gallissian, qui la ressort, la sèche et la fait aussitôt redémarrer. Avec Séguéla et Baudot, elle fait un tour du monde de 140 000 km; carter de boîte cassé dans le désert d'Acotama, elle repart et roule 300 km, carter gavé de bananes, faute d'huile. Pontabry, Faguer et Rondeau cassent le châssis au cours d'un voyage en Afrique, ils installent le moteur à la place du conducteur et rentrent en France avec une demie 2 CV!

Après les aventures individuelles, les raids collectifs : Paris-Kaboul en 1970, 1 300 garçons et filles, 500 2 CV, 16 500 km jusqu'en Afghanistan et retour. 1971 : Paris-Persépolis, 500 2 CV encore. 1973 : l'Afrique, 60 2 CV d'Abidjan à Tunis, en passant par le Ténéhé encore non balisé et jusque-là interdit aux voitures normales.

Après les voyages, le sport. Dans ce domaine, la 2 CV rongea son frein en attendant de déployer ses ailes. Certes, elle avait participé à des rallies. Elle avait même terminé les Mille mille — ce n'est pas rien — mais en se forçant. Ce n'était ni sa distance (trop courte) ni son terrain (trop facile). En 1972, à Argenton-sur-Creuse, elle trouve sa formule : le 2 CV Cross, une course acrobatique en tout terrain où l'on ne freine jamais. Mille pilotes aujourd'hui en Europe... Tant d'autres exploits encore, connus ou inconnus...

Sur le plan mécanique, le secret de la 2 CV est double : créativité et simplicité d'une part; évolution constante d'autre part.

Unruffled and full of bonhomie, most unsuspecting in its ambitions, the 2 CV has notwithstanding known everything, done everything, like those taciturn men of action who never boast, speak in monosyllables, and believe in deeds not words.

It has been on every sort of venture. With Haroun Tazieff, on the first winter Etne-climb. With Henrik Tveit, the agronomist of the Far North, on the first winter crossing of Fimmark. It has done commando duty in the Royal Navy, was BIT's special envoy to the Andean plateaus for the relief to isolated Indians, and bush nurse with UNICEF. On the Dutch polders, it alone can run over the spongy soil of newly-reclaimed land. It has beaten all records: of altitude, on Mount Chacabaya (17,180 ft), with Cornet and Lauchon during the Canada-Tierra del Fuego run in 1953; or with Maharajah Kumar of Sikkim, who prefers it to any other car as a runabout for use in his Himalayan principality (1958); of depth, in a salt mine in Lorraine, or in the harbour in which it fell with Christian Gallissian, who hauled it out, dried it and immediately restarted it. With Séguéla and Baudot, it has gone 87,000 miles round the globe; with a broken gearbox casing in the Acotama desert, it was able to start again, and covered nearly 200 miles, its gearbox full of bananas as a stand-in for oil. During an African trip, Pontabry, Faguer and Rondeau had a broken chassis, so they put the engine in the driver's place—and got back to France in half a 2 CV!

Besides individual adventures, we have the collective runs: Paris-Kabul in 1970: with 1,300 young men and girls, 500 2 CVs did over 10,000 miles to Afghanistan and back. In 1971: Paris-Persépolis, again 500 2 CVs. In 1973: 60 2 CVs from Abidjan to Tunis, on a route crossing the as yet not signposted Ténéhé, then still "out of bounds" to normal cars.

After travel, sport. Here is a field in which the 2 CV gnawed its tyre treads, r'aring to go! It had, of course, taken part in rallies. It had in fact finished the mille miglia—quite a feat—but without much keeness. This event was neither its distance (too short) nor its type of ground (too easy). In 1972, at Argenton-sur-Creuse, it finally found its formula: the "2 CV Cross", an acrobatic cross-country race in which brake-wear is minimal. Converts to this crazy "Cross" now number a thousand in Europe...

From the engineering standpoint, the secret of the 2 CV is twofold: creativity and simplicity on the one hand; and on the other, constant evolution.

Créativité... Jamais sans doute, on ne vit aborder l'étude d'un véhicule avec aussi peu de préjugés que durant les années 1935 pour le prototype de la 2 CV : parmi les projets de carrosserie, il y en eut une entièrement faite de toile tendue sur une armature d'aluminium; démarrage à la ficelle comme une tondeuse à gazon; sièges-hamacs à dossier suspendus à la traverse de plafond, etc.

De ces solutions d'ingéniosité non conformiste, on peut voir des exemples sur le modèle qui devait être présenté en 1938 : cercle presque parfait du dessin des portières, carrosserie en duralinox (sauf les ailes, en tôle) à ondulations rectangulaires pour le capot, avec un seul phare côté conducteur, essuie-glace unique (déjà!) à parcours ellipsoïdal par articulation et rappel, suspension par bras indépendants en magnésium et barres de torsion, sans amortisseurs mais avec blocage anticabrage par verrouillage hydraulique au freinage...

Simplicité : la 2 CV définitive présentée en 1948 fut un peu différente, mais elle était conçue sur les mêmes principes de simplification des organes, moyen radical pour supprimer les pannes : plus de joints de culasse grâce à un usinage au micron près; plus de radiateur ni de durites grâce au refroidissement à air; plus de bielles boulonnées : des bielles plus légères en une seule pièce montées sur un vilebrequin en plusieurs parties assemblées à l'azote liquide comme quelques rares voitures de course. Simplification : pas de cadran-indicateur d'essence, une vraie jauge qu'on plongeait dans le réservoir; dynamo sans courroie montée en bout de vilebrequin; allumeur en bout d'arbre à cames, sans distributeur : un allumage simultané dans chaque cylindre à chaque tour moteur; suspension à interaction longitudinale, sans amortisseur : un frotteur les remplace sur chaque roue; une seule couleur : un gris peu salissant...

Évolution : en 1948, la 2 CV avait une puissance de 8 ch DIN à 3 500 tr/mn et roulait à 60 km/h en consommant 5 à 6 litres aux 100 km. En 1978, la 2 CV Spécial développe une puissance DIN de 24 ch à 7 000 tr/mn, elle roule à 102 km/h et ne consomme toujours que 5 à 6 litres aux 100 km. Avec 29 ch DIN la 2 CV 6 roule à 110 km/h; avec 32 ch DIN la Dyane 6 roule à 120 km/h... Quel chemin parcouru : la puissance a quadruplé, la vitesse a doublé.

En trente ans, il ne s'est pratiquement pas écoulé six mois sans que la 2 CV subisse une amélioration.

Immarcescible 2 CV, telle qu'en elle-même trente ans l'ont changée et conservée...

*Creative thinking... Probably never was the design of a vehicle approached so open-mindedly as was the 2 CV prototype elaborated in the middle 1930s: among the possible body designs there was one made entirely of canvas stretched over an aluminium framework; a string type engine starter, as for a power mower; hammock seats slung from the roof crossbar, and so on.*

*An example of this nonconformist and ingenious approach was embodied in the model which was to have been presented in 1938: doors describing an almost perfectly circle, stainless light alloy body (except for pressed steel wings), with rectangular corrugations on the bonnet, a single headlight on the driver's side, a single-blade windscreen wiper (yes, already in '38!) covering an ellipsoidal area by means of an articulation and return spring, suspension using magnesium arms and a torsion bar, no dampers but an anti-bucking device brought into action by hydraulic lock on braking...*

*Simplicity: the definitive 2 CV introduced in 1948, although somewhat different, was designed on the same principle of component simplification, a radical means of doing away with breakdowns: no more cylinder-head gaskets owing to micron-tolerance machining; no more radiators or hoses, thanks to air cooling; no more bolted connecting rods: lighter, single-piece con rods fitted to a crankshaft built in several parts, and assembled with liquid nitrogen as for some of the more sophisticated racing cars. Simplification: no dial fuel gauge, but adipstick; a beltless dynamo driven directly on the crankshaft; an ignition system fitted to the camshaft which drove it; no distributors: simultaneous ignition in each cylinder at each revolution of the engine; longitudinal interacting suspension, without dampers: a friction system instead on each wheel; a single body colour: a gray that did not show the dirt...*

*Development: in 1948, the 2 CV's power was 8 HP DIN at 3,500 rpm; it would do 37 mph, covering between 47 and 56 mpg. By 1978, the 2 CV Special was developing 24 HP DIN at 7,000 rpm, with a top speed of 63 mph and unchanged petrol consumption. Developing 29 HP DIN, the 2 CV 6 will do 68 mph, and with 32 HP DIN, the Dyane does 75... What a way it has come: power increased fourfold, speed twofold.*

*Over the past thirty years, hardly six months have elapsed without some improvement being built into the 2 CV.*

*Incorruptible 2 CV. Thus have thirty years modified but preserved the perennial 2 CV.*