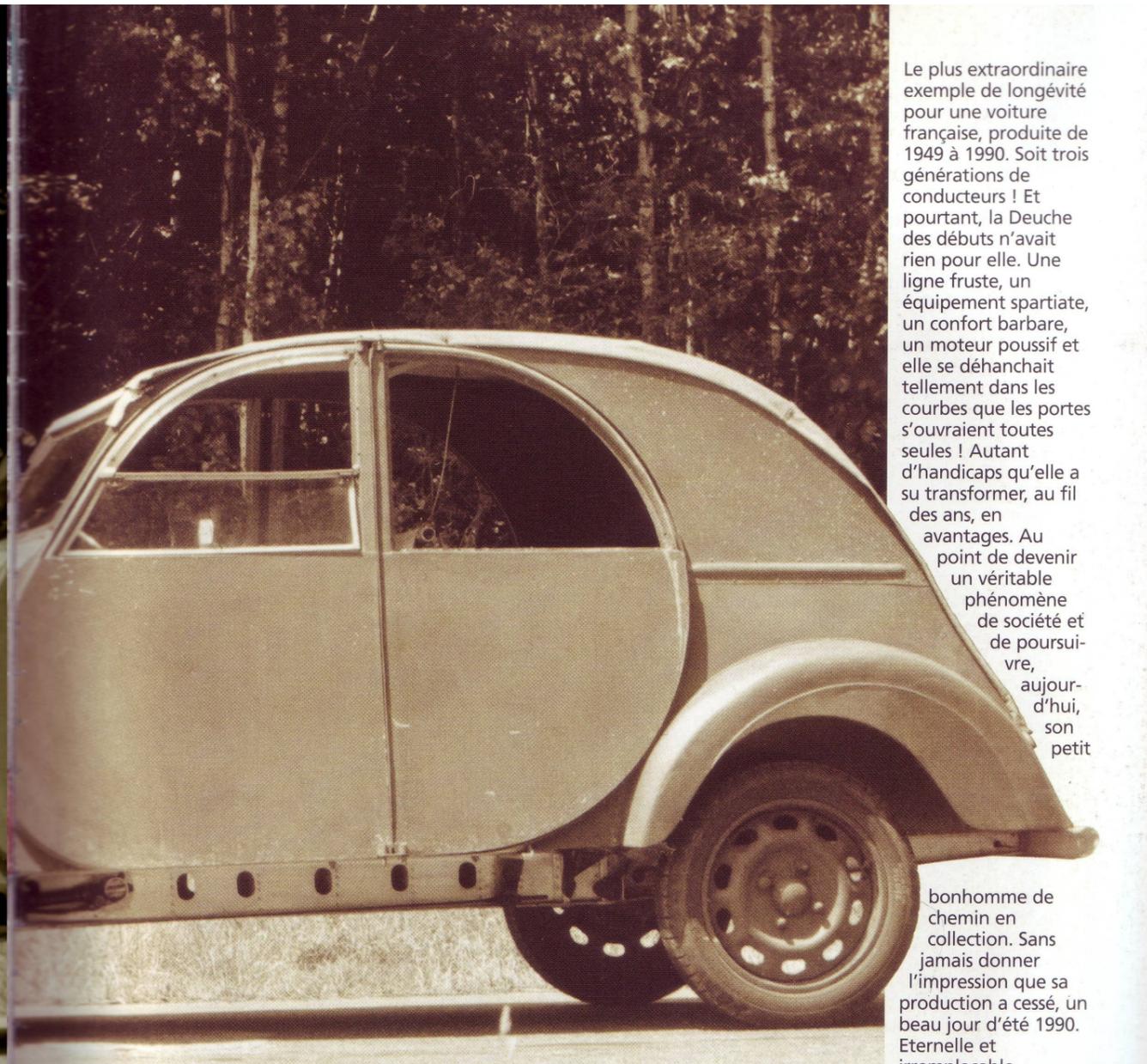


Ce prototype de 1939 a été reconstitué en 1970 à l'initiative de Jacques Wolgensinger, alors directeur des relations extérieures de Citroën. Ce sont Henri Loidant (responsable des essais) et Léon Renault (concepteur des suspensions à batteurs) qui l'ont remonté grâce aux notes de Loidant et à partir de pièces d'origines conservées à la Ferté-Vidame.



Le plus extraordinaire exemple de longévité pour une voiture française, produite de 1949 à 1990. Soit trois générations de conducteurs ! Et pourtant, la Deuche des débuts n'avait rien pour elle. Une ligne fruste, un équipement spartiate, un confort barbare, un moteur poussif et elle se déhanchait tellement dans les courbes que les portes s'ouvraient toutes seules ! Autant d'handicaps qu'elle a su transformer, au fil des ans, en avantages. Au point de devenir un véritable phénomène de société et de poursuivre, aujourd'hui, son petit

bonhomme de chemin en collection. Sans jamais donner l'impression que sa production a cessé, un beau jour d'été 1990. Eternelle et irremplaçable.

Histoire 2CV

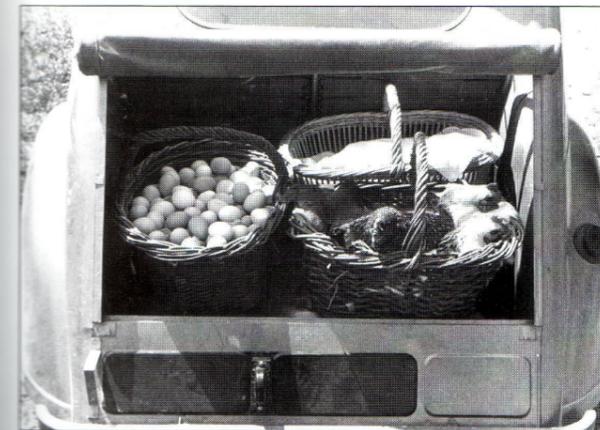
Plus qu'une un phénomène

auto, ène de société



C'est ce modèle qui devait faire son apparition au salon d'octobre 1939. Mais la déclaration de guerre mettra un terme (provisoire) à cette aventure.

Histoire **2CV**



Pierre Boulanger voulait que l'on puisse transporter des œufs sans les casser. C'est ce que rappelle cette image publicitaire réalisée à l'époque.

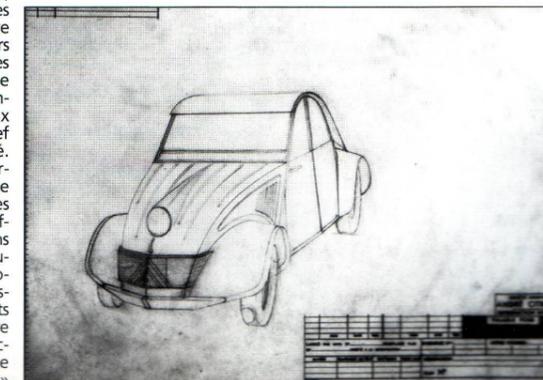
Lorsque Pierre-Jules Boulanger et Pierre Michelin s'installent aux commandes de Citroën, en 1935, le paysage automobile français se résume en un laconique constat : la voiture est un objet de luxe. Pourtant, depuis déjà quelques années, la demande d'une voiturette populaire, simple et rustique et d'un prix abordable, même par les bourses les moins remplies, commence à faire son chemin dans les esprits. Les campagnes de presse se multiplient, qui poussent les constructeurs à un peu plus de réflexion sur ce que sera le monde automobile de demain et *L'Argus de l'Automobile* lance même un concours sur ce thème. Récoltant plus de 300 projets.

Cependant, il faut encore attendre 1936 et le choc de la Fiat 500 Topolino, première mini-voiture qui sera commercialisée en France par la toute jeune entreprise Simca, pour voir les patrons français se remuer. C'est que son succès est immédiat et qu'avec l'instauration des congés payés la demande est si forte que la Simca 5 a ses carnets de commande remplis pour plusieurs années ! Renault contre-attaquera immédiatement avec sa Juvaquatre, Peugeot avec sa 202. Mais Citroën ?

Pour cultivateur en sabot

Officiellement, rien. Et pourtant. Pierre-Jules Boulanger, PJB pour les intimes, a déjà réfléchi au problème. La légende raconte que, alors qu'il se trouvait dans son petit village de Lempdes, près de Clermont-Ferrand, il a été pris dans un embouteillage de charrettes se rendant au marché. Et que, constatant que la seule voiture présente dans les environs était la sienne, il a réalisé qu'aucun véhicule n'était adapté à un usage campagnard. D'où sa première et surprenante demande, dès son arrivée chez Citroën : « 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 maxi de 60 km/h pour une consommation de trois litres d'essence au cent. » M. Brogly, le tout nouveau chef du bureau d'études, est interloqué. Mais il n'est pas au bout de ses surprises. PJB poursuit : « en outre, ce véhicule doit pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, il doit être suffisamment léger pour être manié sans problème par une conductrice débutante. Son confort doit être irréprochable car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent arriver intacts malgré les ornières. Son prix devra être bien inférieur à celui de notre Traction Avant et, enfin, je vous précise que son esthétique m'importe peu. »

L'une des nombreuses études de style pour le capot et l'implantation de l'unique phare en position centrale, réalisée par le styliste Flaminio Bertoni. Celle-ci est datée du 9 janvier 1943.



Le cahier des charges, ainsi défini, fait hurler de rire les deux hommes dès de Citroën, André Lefèvre, le génial "mécanicien" et Flaminio Bertoni, le styliste talentueux. Mais on ne discute pas les idées de PJB, fussent-elles saugrenues dans l'esprit de ses collaborateurs.

Le bureau d'études s'attèle donc au problème mais sans trop savoir par quel bout le prendre. André Lefèvre a alors l'idée de réaliser une enquête, sur le terrain, pour connaître les besoins de cette hypothétique et future clientèle. Il charge Jacques Duclos, un de ses collaborateurs, de sillonner la France pour recueillir des témoignages sur des concepts aussi simple que : « quel moyen de transport utilisez-vous ? quel type de voiture préférez-vous ? qu'attendez-vous d'une voiture ? combien de jours roulez-vous par an ? » Plus de 10.000 questionnaires seront ainsi soigneusement étudiés, classés, répertoriés pour aboutir à la première et grande étude marketing jamais imaginée. Et offrir de premières et utiles bases de réflexion.

Pour autant, il faut canaliser l'imagination débordante d'André Lefèvre qui sort une idée à la minute, des plus réalistes aux plus farfelues. La TPV (Toute Petite Voiture) doit-elle être toute alu ou en tôle façon Junker allemand (ondulée pour une meilleure rigidité malgré une faible épaisseur) ? Doit-on étudier une monocoque, façon Traction ou faut-il revenir au châssis traditionnel ? Peut-on suspendre les sièges avant à des câbles métalliques, comme dans les avions ? Le moteur doit-il avoir un, deux ou quatre cylindres ? Toutes les solutions sont étudiées avec le même sérieux, dans une totale liberté, impensable aujourd'hui.

49 prototypes !

Les prototypes sont réalisés dans la foulée. Le premier, dès 1937, montre une monstrueuse base en Duralinox, avec bras d'essieux en magnésium, sièges hamacs, manivelle pour lancer le moteur, vitres en rhodoïd, portes quasiment rondes... Inconduisible. Le suivant brûlera lors des premiers essais. Mais personne ne se décourage. Le décès de Pierre Michelin, le 30 décembre 1937, accentue encore les pouvoirs de Boulanger qui décide la construction d'une piste d'essais à la Ferté-Vidamme, en Eure-et-Loir, pour poursuivre le développement de la TPV dans le plus grand secret.

Les prototypes se suivent (il y en aura 49, en tout, jusqu'à la sortie de la version du salon 1948) et ne se ressemblent pas. Et les solutions les plus incroyables sont étudiées. Jusqu'à l'utilisation de vers luisants comme système d'éclairage ou d'une peinture phosphorescente sur les ailes ! Il faut dire que le patron veut absolument que cette voiture ne dépasse pas les