

La 2CV est une voiture qui a REVOLUTIONNÉ la France pendant des dizaines d'années!

Un retour en arrière s'impose...

Le PDG de Citroën, Pierre Boulanger, peu avant la guerre exige à ses hommes de commencer l'étude d'une voiture minimale, dans les budgets de tout le monde:

«Faites étudier par vos services un véhicule pouvant transporter deux cultivateurs en sabots, cinquante kilos de pommes de terre ou un tonnelet à une vitesse maximale de 60 km/h, pour une consommation de 3 litres d'essence aux cent kilomètres. En outre, ce véhicule doit pouvoir passer dans les plus mauvais chemins, il doit être suffisamment léger pour être manié par une conductrice débutante. Son confort doit être irréprochable car les paniers d'oeufs 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.»

Une tâche vraiment ardue pour les concepteurs!

Le projet débutant en 1935, des prototypes sont rapidement conçus mais les problèmes s'entassent les uns sur les autres et le patron, très capricieux, n'en fait qu'à sa tête, ne facilitant pas le travail des concepteurs débordés!

Les solutions les plus extravagantes sont imaginées, telles des vers luisants en guise de feux de position!



2CV prototype «TPV» 1939

En 1939, la première version de TPV (pour Très Petite Voiture) est enfin terminée.

Cette version finale, pourtant appelée prototype utilise un moteur 375cm3 refroidi par eau, avec un démarreur a manivelle, quatre roues indépendantes, des sièges hamacs, une carrosserie nervurée, un toit en toile descendant jusqu'au pare-chocs arrière, un essuie-glace manuel...rien de superflu!

La TPV est prête pour le Salon de l'Auto de 1939 mais la déclaration de guerre met fin au projet pour plusieurs années et les 200 exemplaires produits sont détruits par Citroën.

La France après la guerre a du mal a se remettre sur pieds...tout est détruit, l'essence, comme toutes les autres ressources, est rare et coûteuse...

Il devient urgent de créer une voiture minimale a des prix très bas et à la robustesse a toute épreuve!

Alors, Pierre Boulanger ressort le projet des cartons...

Il conçoit avec ses hommes une voiture simple avec un moteur 375cm3 refroidi par air.

Il finit d'ailleurs par accepter que Bertoni, le génie ayant dessiné la TractionAvant, s'occupe de l'esthétique de la voiture.

Les caractéristiques de la TPV sont finalisées en 1947.

1949



Elle est équipée d'un moteur 375cm³ refroidi par air, d'un démarreur électrique, de roues indépendantes, d'un toit en toile comme le prototype et d'une esthétique qui est jugée affreuse, même par les employés de Citroën et les concessionnaires!

La 2CV est enfin présentée au Salon de Paris en octobre 1948 à un public impatient qui la trouve laide à vomir et qui croît à un canular de la part du constructeur au double chevron.

La 2CV premier modèle (2CV A) prend pourtant son bain de foule et tout le monde teste son incroyable suspension, si bien que le pare-chocs avant doit être remplacé chaque soir!!!

Malgré les quolibets qu'elle s'attire, la 2CV connaît un succès monstre et beaucoup de paysans (clientèle cible de la 2CV) prennent commande d'un exemplaire.

La firme ne produit pas assez de 2CV, et les délais de livraison s'allongent jusqu'à 5 ans!

Citroën donne priorité aux paysans, aux médecins de campagne et aux curés de campagne.

Gamme fin 1949: 2CV A

1950

Rapidement, la 2CV se taille une place de choix dans le coeur des français qui sont très contents de leur nouvelle voiture.

Citroën est très satisfait et fier de voir que les gens n'hésitent pas à l'abimer au travail, en se disant «elle est tellement laide, ce n'est pas grave...»

La production s'intensifie et de plus en plus de 2CV circulent sur les routes.

Les journalistes, au fil des essais, s'aperçoivent vite que le petit moteur 375cm³ est à la peine sur la route... Pourtant il faudra attendre plusieurs années avant que la 2CV ne soit équipée d'un moteur plus nerveux.

C'est en 1950 que Pierre Boulanger trouve la mort dans l'accident du prototype de la DS...hommage à ce génie qui a révolutionné l'ère de l'automobile.

Les paysans, chargeant leur 2CV comme un baudet ont besoin de plus de place et d'une capacité de chargement plus généreuse...Citroën développe donc une version fourgonnette de sa 2CV A, la 2CV type AU (U pour utilitaire) qui sera lancée fin 1950



2CV AU 1950

La 2CV AU répond parfaitement à la demande énorme d'utilitaires légers à petit prix!

Elle peut recevoir 250kg de charge mais le petit moteur 375cm³ est bien à la peine dans les côtes ou en pleine charge...

La cadence de production des 2CV AU n'est vraiment pas grande mais les gens sont patients...

Gamme fin 1950: 2CV A, 2CV AU.

1951

En 1951, la 2CV joue la carte de la sécurité contre le vol en troquant son démarreur à poussoir par un neiman à clé...il est vrai que la 2CV n'est en aucune manière à l'abri des malfaiteurs!

Gamme fin 1951: 2CV A, 2CV AU

1952

Les 2CV sont montées à partir de 1952 avec des jantes Michelin de type BM reconnaissable à leurs quatre fentes qui favorisent l'aération mais aussi l'élégance!

Gamme fin 1952: 2CV A, 2CV AU.

1953

Au printemps 1953, la 2CV se refait une petite beauté en adoptant une calandre sans l'ovale entourant les chevrons et une peinture grise non métallisée mais vernie ainsi qu'un capot et des portières fabriqués en une seule pièce, éliminant ainsi les

traces de soudure tandis que la fourgonnette AU profite de garnitures de sièges en tissu à carreaux écossais qui seront peu à peu étendus à toute la gamme.

La 2CV restera avec ce capot pendant plusieurs années.

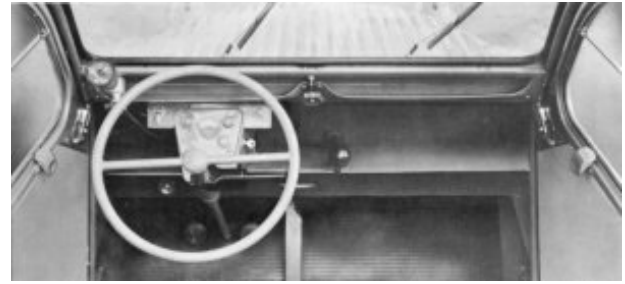
Gamme fin 1953: 2CV A, 2CV AU.

1954

Le moteur 375cm³ étant bien à la peine, Citroën lance en mai 1954 la 2CV AZ, a moteur 425cm³, plus vif et plus puissant, autorisant une vitesse maximale de 78km/h contre 65 avec une 2CV A.



2CV AZ 1954



La 2CV AZ se distingue du modèle A par ses deux feux arrière à cabochons et ses clignotants de custode au-dessus des ailes arrière (caractéristiques qui seront ensuite étendues à toute la gamme).

La fourgonnette profite aussi de cette évolution de motorisation avec la 2CV AZU fabriquée à partir d'octobre 1954.

Cette même année, la 2CV étend sa fabrication dans le monde avec deux nouvelles voitures: un pick-up sur base AZU fabriqué en Grande-Bretagne pour les besoins de l'armée ainsi qu'une 2CV AZ luxueuse dénommée AL équipée d'une lunette arrière trapézoïdale, d'élégantes baguettes chromées, d'une malle arrière bombée à grande capacité (accessoire populaire en France dans les années 50 en raison du peu d'agrément qu'offrait la porte de malle en toile...), d'enjoliveurs de roues etc...fabriquée à l'usine belge de Forest (voir dans la section 1970 à 1990).

Encore en 1954 est commercialisée une version PO (A PO, AZ PO et AZU PO) destinée aux pays africains qui se caractérise par son filtre à air à bain d'huile (permettant entre autre la circulation dans l'eau) ainsi que son pare-chocs avant tubulaire avec une tôle de protection sous le moteur.

Gamme fin 1954: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AU, 2CV AZU.

1955

L'année 1955 est marquée par deux évolutions majeures: le remplacement des amortisseurs enfermés dans un cylindre par des ressorts apparents (caractéristique rare aujourd'hui du fait de sa faible production) et l'apparition de l'embrayage centrifuge sur les 2CV AZ et AZU, facilitant la conduite en ville.

Côté fourgonnette, on voit l'apparition de deux feux rouges à cabochons sur la face arrière et de clignotants latéraux identiques à ceux montés sur la berline tandis que le modèle AU à moteur 375cm³ est arrêté.

A noter que la teinte gris verni est remplacée par un gris moyen.

Gamme fin 1955: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AZU.

1956

L'année 1956 voit la venue d'une teinte plus seyante à l'intérieur: le gris clair qui recouvre la boule de levier de vitesses et les armatures de sièges et, à l'extérieur, les pare-chocs.

Fin 1956, la 2CV se fait chic avec la 2CV AZL, caractérisée par ses élégantes baguettes chromées (bas de caisse, pare-chocs et capot), sa lunette arrière rectangulaire (montée aussi sur les autres modèles de berlines), ses garnitures de sièges en tissu Rayonne et son dégivrage de pare-brise!

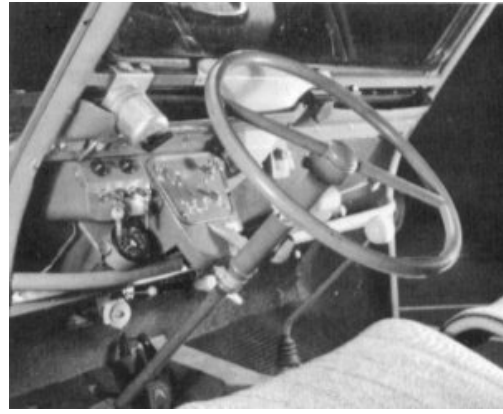
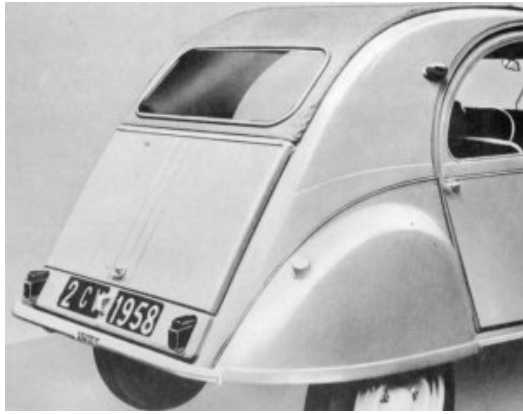
Tous les modèles de 2CV sont équipés d'une capote en toile plastifiée plus résistante et de jantes peintes en gris clair au lieu d'ivoire.



2CV AZL 1956

Gamme fin 1956: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AZL, 2CV AZU.

Citroën met fin en octobre 1957 au marché des malles accessoires bombées qui se faisait de plus en plus encombrant, en commercialisant sa version de malle rigide: une malle plate en tôle montée sur une nouvelle version de 2CV: la 2CV AZLP, qui est en fait tout simplement une AZL à malle en tôle...



2CV AZLP 1957

Sur le marché belge est lancée une 2CV toute équipée ou «full options» comme on dirait aujourd'hui, la 2CV AZL3 avec ses glaces de custodes qui lui donnent une allure très moderne...ces glaces ne vous rappellent-t-elles pas quelque chose?



2CV AZL3 1957

Gamme fin 1957: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZU.

La 2CV se développe à toute vitesse...les versions se multiplient, les ventes aussi, pas de doute, c' est bien une voiture révolutionnaire...et pourtant nous ne sommes qu'à la fin des années 50 et la Deuche a encore plus de 30 ans de carrière devant elle!

Pour revenir à l'historique, une version 4x4 de la 2CV est présentée au salon 1958: une 2CV étrange équipée de deux moteurs 425cm³, un sous le capot et un dans le coffre, deux boîtes de vitesses, quatre roues motrices, deux réservoirs d'essence placés sous les sièges avant, des pare-chocs tubulaires de type PO ainsi qu'une roue de secours placée sur le capot.

Cette version devra pourtant attendre plusieurs années avant d'être commercialisée...

Encore en 1958, un coupé luxueux sort des usines anglaises de Slough sous le nom de Bijou, c'est une voiture sur base de 2CV mais dotée d'une carrosserie plus chic.



Bijou 1958

Gamme fin 1958: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZU.

1959

1959 est une année qui apporte de la joie dans la gamme 2CV: une élégante teinte bleu glacier vient compléter le sempiternel gris moyen.

Gamme fin 1959: 2CV A, 2CV AZ, 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZU

1960

Pour 1960, d'abord la commercialisation du poste de radio Radioën que l'on retrouve aussi dans la DS, puis les armatures de sièges avant enveloppées d'un bourrelet de caoutchouc souple, pour protéger les passagers arrière en cas de choc.

Citroën poursuit aussi sa tentative d'égayer la gamme 2CV avec, après la teinte de carrosserie bleu glacier, un original jaune panama.



2CV AZLP 1960

Puis, on voit le prototype C60, étude pour la commercialisation d'une voiture qui comblerait le trou entre la 2CV et l'ID19 dans la gamme Citroën.



Prototype C60 1960

Ce prototype aboutit finalement à plusieurs croquis montrant l'allure générale de la voiture prévue pour 1961.



Étude Ami6 1960

Enfin, au mois de décembre 1960, la 2CV connaît un remaniement majeur: une toute nouvelle esthétique qui tient en fait à un simple capot...

Mais quel capot! Le capot à nervures et à calandre en polygone monté depuis 1949 laisse place à un nouveau capot à cinq nervures (qui équipera toutes les 2CV jusqu'en 1990) ainsi qu'une calandre en inox amovible à grands chevrons.



2CV 1960

1961

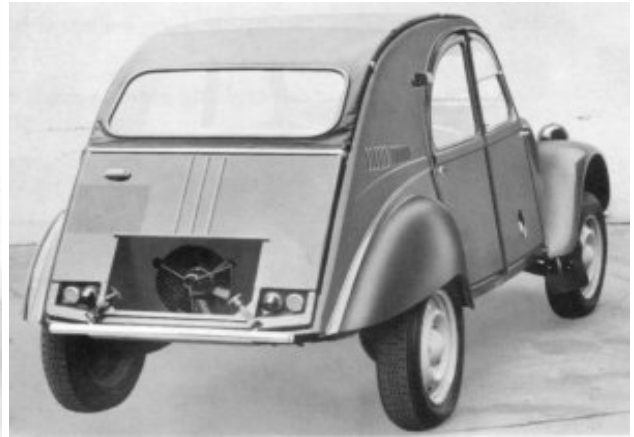


2CV AZU 1961

La fourgonnette AZU doit attendre quelques mois avant de connaître ce rajeunissement...

Il y a aussi en 1961, le lancement de la 2CV 4x4 Sahara bi-moteur attendue depuis trois ans!

La 2CV 4x4 Sahara est surtout destinée aux pays pétroliers, le Sahara notamment comme son nom l'indique.



Même si elle ne convient qu'à un public restreint, la 2CV 4x4 Sahara est diablement efficace en tout-terrain et sa double motorisation donnant une cylindrée de 850cm³ lui assure des reprises meilleures que les 2CV équipées d'un seul moteur de 425cm³.

En plus du lancement de la 2CV 4x4 Sahara et le rajeunissement de la 2CV, Citroën commercialise un nouveau modèle sur une base de 2CV encore: l'Ami6.

Cette berline à quatre portes, dessinée par le styliste de génie Bertoni, qui est lui aussi le maître de design de la TractionAvant, de la 2CV et de la DS19, est destinée à combler le vide entre cette dernière et la 2CV.

En effet, la spartiate 2CV est épaulée depuis plusieurs années uniquement par la luxueuse DS19 (ou plutôt sa version bas de gamme ID19)...

L'Ami6 se fait remarquer par son style original avec une ligne baroque et un décrochement de lunette arrière en forme de Z, caractéristique qui n'est pas appréciée de tout le monde...mais qui revient à la mode en ce moment.

En plus de cela, l'Ami6, qui utilise la base de la 2CV à un comportement routier qui, malgré son confort, devient pénible en côte ou sur route rapide...et pourtant, l'Ami6 n'utilise pas le petit moteur 425cm³ de son aînée mais un inédit moteur 602cm³ (bien connu puisqu'il sera plus tard le seul moteur offert dans la gamme 2CV)!



Ami6 1961

Malgré quelques petits défauts, l'Ami6 remporte un succès à la hauteur du constructeur au double chevron.

À noter qu'à partir de 1961, la plaque d'immatriculation arrière des 2CV n'est plus formée que d'une seule partie, en raison de la suppression de l'éclaireur de plaque central ainsi que l'apparition de trois nouvelles peintures: le bleu mer, le vert embrun et le vert cactée.

Gamme fin 1961: 2CV AZ, 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, Ami6.

1962

Les deux nouveautés de l'année 1962 ne sont pas aussi importantes que celles de 1961 mais elles méritent bien de figurer dans cet historique: tout d'abord la commercialisation d'une 2CV berline à vocation commerciale, la 2CV Mixte préparée par la société Enac qui est équipée d'un hayon arrière au lieu de la porte de malle standard (le système est en fait très simple: la lunette arrière s'ouvre avec la porte de malle, procurant ainsi une ouverture agrandie), d'un plancher arrière plat, facilitant le chargement et d'une roue de secours placée sous le capot, son espace de rangement dans le plancher de coffre ayant été supprimé.

Il y a aussi la nouvelle teinte rouge pavot qui s'ajoute aux bleu glacier et bleu mer, aux verts embrun et cactée ainsi qu'au jaune panama.

A noter l'arrêt de la 2CV AZ.



2CV Mixte AZLP 1962

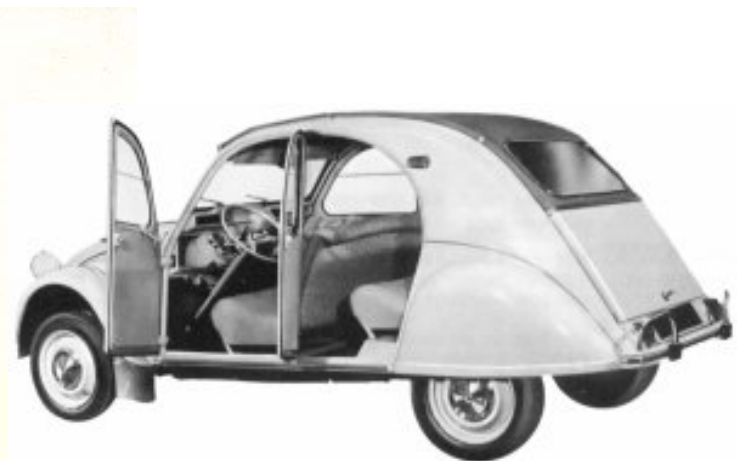
Gamme fin 1962: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV Mixte (sur AZLP), 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, Ami6.

1963

L'année 1963 est une année riche en nouveaux modèles et symbolise l'extension de la gamme 2CV par le haut.

Premier nouveau modèle, la 2CV AZAM, version luxueuse de la 2CV qui est prévue avant tout pour faire de l'ombre à la Renault R4 sortie il y a peu de temps...

En effet, la 2CV AZAM est plus cossue: joli tableau de bord avec tout l'équipement qu'il faut, confortables sièges de type Ami6 revêtus de tissu diamanté, volant en bakélite en forme de V au lieu du traditionnel volant à deux branches en acier, utile plafonnier, petites touches extérieures chromées telles que les enjoliveurs de roues, les essuie-glaces, les entourages de vitres et les baguettes de capot et de bas de caisse; pare-chocs renforcés...tout ce qu'il faut pour transformer une voiture rurale et archaïque en petite citadine.



2CV AZAM 1963 *attention la deuxième photo représente une 2CV AZAM 1965 avec des portes à ouverture normale, non-montées en 1963.

Apparaît aussi la fourgonnette AK350, qui se reconnaît à sa caisse allongée et réhaussée, qui peut accueillir 350kg de charge contre 250kg pour l'AZU.

La 2CV AK350 est dotée d'un moteur 602cm3 d'Ami6, qui n'est encore monté sur aucune 2CV berline française (il existe en Belgique la 2CV AZAM6 équipée de ce moteur).



2CV AK350 1963

Sur les fourgonnettes (AZU et AK350), les petits hublots arrière sont remplacés par des vitres carrées de plus grande surface et le petit rétroviseur rond sur l'aile avant devient un rétroviseur de taille normale trapézoïdale fixé sur la porte avant.

En plus de cela, des glaces sont proposées en option sur les côtés de la carrosserie et un espace lisse est aménagé de la ceinture de caisse au haut de la carrosserie, facilitant ainsi la pose de panneaux publicitaires.



2CV AZU 1963

Sur tous les modèles de 2CV cette fois on voit apparaître un nouveau tableau de bord avec des essuie-glace électriques (et non plus mécaniques tournant en fonction de la vitesse de la voiture) et une jauge à essence en plus du compteur de vitesse qui est maintenant placé au centre, devant le conducteur et non plus dans le coin en haut à gauche de la planche de bord.

A l'extérieur, le petit clignotant de custode monté depuis 1954 est remplacé par un clignotant plus volumineux de forme rectangulaire et les fragiles petits pare-chocs connus depuis les débuts de la 2CV (peints en gris clair depuis le milieu des années 50) sont eux remplacés par des plus gros et plus solides avec une bande noire au milieu et des petits butoirs avant semblables à ceux montés sur les anciens pare-chocs mais eux aussi agrémentés d'une ligne noire.

En plus de toutes ces évolutions, les 2CV et Ami6 reçoivent une suspension hydraulique encore plus confortable.

Et enfin, trois nouvelles teintes, le beige antillais, le gris rosé et le bleu Monte-Carlo...

Gamme fin 1963: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZAM, 2CV Mixte (AZLP, AZAM), 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6.

1964

L'année suivante, en 1964, peu d'évolutions majeures: les feux arrière de l'Ami6, auparavant cylindriques ou en «pot de yaourt» sont coniques, identiques à la 2CV fourgonnette, au break ID19 et au fourgon HY.

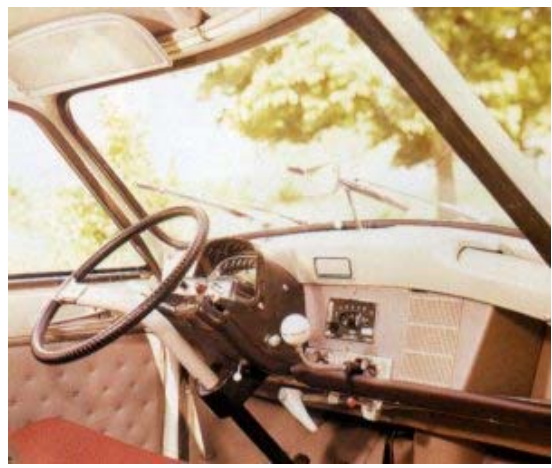
Deuxième évolution, beaucoup de nouvelles teintes viennent étoffer la palette de couleurs déjà bien remplie: gris typhon, bleu névé, bleu ardoise, vert cactée, vert agave, jaune pastis et pour les services des postes (P.T.T), un jaune bien connu qui recouvre encore aujourd'hui la carrosserie des véhicules des postes françaises: le jaune P.T.T.

Gamme fin 1964: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZAM, 2CV Mixte (sur AZLP et AZAM), 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6.

1965

Pour l'année-modèle 1965 arrive le break Ami6, dévoilé au Salon 1964.

Ce break, avec une capacité de charge de plus de 300kg remporte un franc succès dès le départ, dépassant même la berline en 1966.

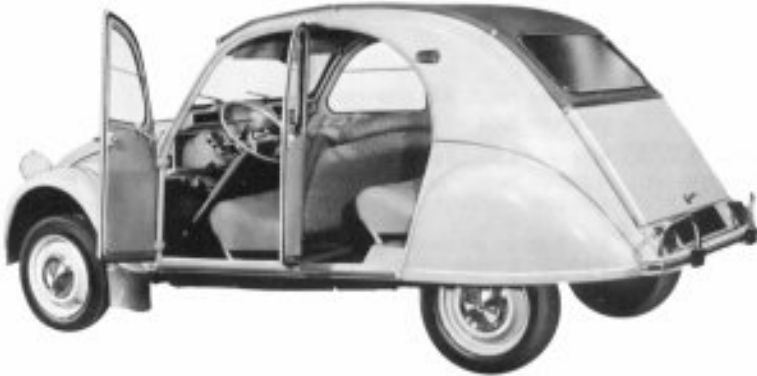


Ami6 break 1965

Ce break adopte un style de toit plus conventionnel que la berline, avec un grand et utile hayon ainsi qu'un seuil de chargement très bas, facilitant le chargement et le déchargement (bien que ce break ne soit en aucun cas un utilitaire...)

En plus de la nouvelle Ami6 break, Citroën équipe toutes ses 2CV AZAM de portes avant ouvrant dans le «bon sens» c'est à dire, de l'arrière vers l'avant, abandonnant l'ouverture suicide, typique des voitures des années 50.

La 2CV 4x4 Sahara bénéficie aussi de cette amélioration, la seule amélioration majeure qu'elle recevra au cours de sa vie, gardant même l'ancien capot à nervures et aérations latérales, remplacé depuis fin 1960 sur les autres modèles de 2CV.



2CV AZAM 1965

Encore des nouvelles peintures (bien sûr, toutes les teintes ne restent pas au catalogues, les nouvelles remplaçant certaines des anciennes...): le bleu brouillard et le gris etna ainsi que le bleu EDF, réservé aux voitures de la société EDF, Eaux De France.

Gamme fin 1965: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZAM, 2CV Mixte (sur AZLP et AZAM), 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6 berline, Ami6 break.

1966

Citroën continue à remanier l'esthétique de sa 2CV en 1966 avec une calandre en inox à trois barrettes, déplaçant le double chevron sur le capot ainsi qu'une glace de custode au-dessus de l'aile arrière, connue depuis 1957 sur la 2CV AZL3 (voir plus haut).

Le clignotant de custode est en conséquent déplacé à la pointe de la glace de custode.



2CV AZLP 1966

Le bas de gamme AZL (ainsi que l'AZLP), profite enfin des portes avant ouvrant dans le bon sens, connues depuis l'année dernière sur la 2CV AZAM.

En plus de cela, la 2CV AZL abandonne la capote descendant jusqu'à la plaque d'immatriculation au profit d'une porte de malle en tôle comme les 2CV AZLP et AZAM...il est vrai que cela devenait urgent!

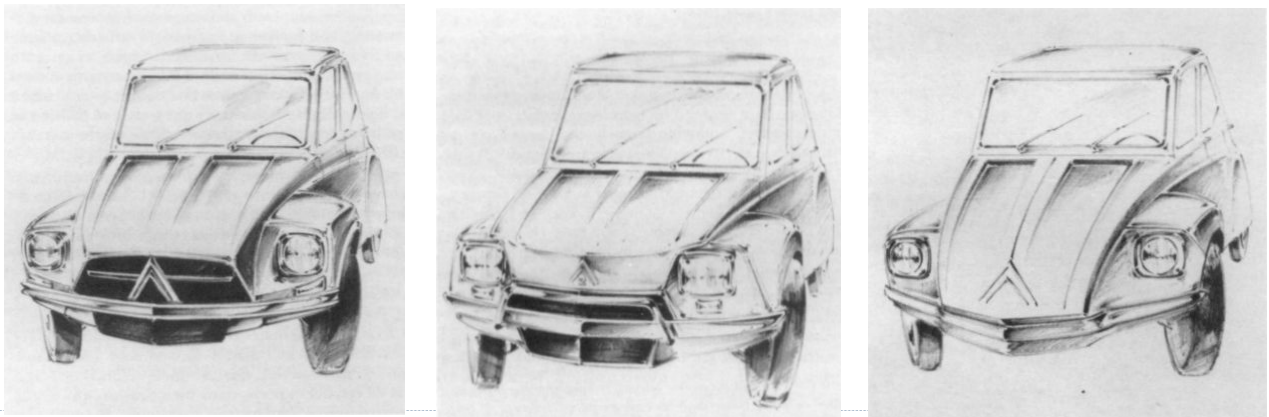
Malgré ces deux améliorations majeures, l'AZL devra attendre 1967 pour recevoir une glace de custode...Citroën serait-il radin? 🤔

Le comportement routier est amélioré grâce à des amortisseurs hydrauliques à l'arrière au lieu des archaïques frotteurs ainsi que des cardans homocinétiques tandis que les pare-chocs ne sont plus parcourus d'une simple bande noire mais d'un bourrelet de caoutchouc.

La seule nouvelle teinte en 1966 est une teinte réservée, le orange ponts et chaussées, pour les véhicules de travaux publics.

Citroën commence aussi un projet, en collaboration avec le constructeur Panhard (ayant arrêté sa production d'automobiles se résumant à la berline PL17 et au coach 24 en 1965), pour un nouveau modèle plus moderne, en remplacement de la 2CV AZAM (et pourquoi pas de la 2CV?), toujours avec un châssis et un moteur de 2CV.

Cela donne naissance à des croquis illustrant les lignes principales de la nouvelle voiture...le premier étant le plus proche du modèle définitif.



étude de 2CV "luxueuse" avec Panhard en 1966

Gamme fin 1966: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV AZAM, 2CV Mixte (sur AZLP et AZAM), 2CV 4x4 Sahara, 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6 berline, Ami6 break

1967

A l'été 1967 est enfin dévoilée la nouvelle voiture issue du projet entre Panhard et Citroën.

Elle s'appelle la Dyane et est équipée d'un moteur 425cm³ de 2CV.

La Dyane, très élégante a un physique moderne mais la plate-forme datant de presque vingt ans laisse à désirer, faisant dire aux journalistes qu'elle tient plus du plat réchauffé que du chef d'oeuvre...

Pourtant, la Dyane est très agréable et utile, avec un habitacle confortable et accueillant, un très utile hayon en tôle s'ouvrant sur un coffre respectable agrémenté en option d'une plaque métallique, procurant un plancher parfaitement plat.

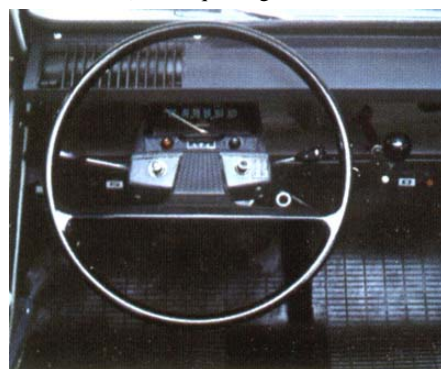


Dyane 1967

En plus, la Dyane conserve un toit découvrable en toile comme la 2CV et ses lignes plus profilées et aérodynamiques lui confèrent une vitesse de pointe plus élevée que celle de la 2CV.

La gamme Dyane est composée de deux finitions différentes: Luxe avec des sièges à armatures apparentes, volant en acier à deux branches type 2CV AZL/AZLP, contre-portes lisses et jantes nues.

La finition Confort reçoit un volant inédit à deux branches déportées ou un volant en bakélite de type 2CV AZAM, des sièges rembourrés avec armature couverte, contre-portes en plastique moulé avec accoudoir, tôle de coffre en option, enjoliveurs de roues et pare-chocs arrière renforcé (avec des crosses en inox de type 2CV AZAM) ainsi que baguettes en inox.



Dyane 1967

La Dyane dépasse allégrement en terme de ventes la 2CV, mais cela ne dure pas longtemps et dans les années 70, l'ancêtre reprend le dessus.

Mis à part la Dyane, l'année 1967 connaît encore des évolutions...

La 2CV AZAM devient 2CV AZAM Export au printemps 1967 et se reconnaît à ses enjoliveurs de roues Gala agrémentés d'un cercle en plastique (pièce extrêmement rare aujourd'hui!), un tableau de bord plus luxueux, deux rétroviseurs et deux clignotants rectangulaires placés sur les ailes avant, montés depuis le début des années 60 sur les 2CV AZAM6 belges à moteur 602cm³.



2CV AZAM Export 1967

La 2CV n'est pas la seule à recevoir une version cossue...

En effet, une Ami6 break luxueuse appelée Club est commercialisée.

Elle est agrémentée de petites touches de raffinement: un avant à quatre phares, des sièges séparés (en option sur les autres modèles de 2CV) inclinables formant couchette et des enjoliveurs Gala, comme sur la 2CV AZAM Export (voir plus haut).



Ami6 break Club 1967 (photo 2CV Magazine)

A l'été 1967, tandis qu'apparaît la Dyane, la 2CV AZAM Export prend sa retraite après seulement quatre mois de fabrication. C'est aussi en 1967 qu'est arrêtée la 2CV 4x4 Sahara, faisant figure d'ancêtre et dont les ventes n'étaient plus que symboliques depuis quelques années.

Fin 1967, l'Ami6 reçoit des feux arrière blocs multifonctions bien connus qui seront montés plus tard sur la 2CV.



Ami6 1967

Trois nouvelles teintes en 1967: gris dandy, rouge cinabre, bleu cyclade.

Gamme fin 1967: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV Mixte (sur AZLP), 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6 berline, Ami6 break, Dyane.

1968

L'année 1968 est encore une belle année pour la famille de la 2CV...mais pas pour les rues de Paris qui deviennent de vrais champs de bataille en raison des événements de mai 1968, où les jeunes se révoltent contre la république...

Début 1968, la Dyane est présentée en version D6, utilisant un moteur 602cm³ d'Ami6 autorisant des reprises plus vigoureuses que le petit moteur de 425cm³ qui équipe toujours la Dyane de base...

En plus de l'apparition de la Dyane D6, la Dyane en finition Confort est proposée en version commerciale avec banquette arrière rabattable.



Dyane D6 1968

L'Ami6 fin 1968 est proposée en berline sous la finition Club, cette finition n'étant réservée qu'au break auparavant.



Ami6 Club 1968

L'Ami6 subit aussi une ultime évolution, la commercialisation du break commercial Service, un break 2 places, sans portes arrière et avec panneaux latéraux tôle ou vitrés en plexiglas.



Ami6 break Service 1968

Fin 1968, Citroën entame la commercialisation d'une sorte de petite jeep de loisirs sur une base de 2CV encore une fois, la Méhari.

Cette Méhari utilise une carrosserie en plastique ABS à la modularité accrue.

En effet, la Méhari est livrée avec son toit en place, qui en fait une bâche repliable et amovible qui permet de transformer la Méhari en petit cabriolet.

Les portes sont amovibles et le pare-brise rabattable.

Les capacités de transformations sont nombreuses, de la berline, au cabriolet en passant par le pick-up et la fourgonnette!



Méhari 1968

La Méhari utilise beaucoup de pièces connues, comme le moteur 602cm³ de Dyane D6 (au début, la Méhari est d'ailleurs baptisée Dyane6 Méhari) et les phares de Dyane, le volant, les roues et le châssis de 2CV.

Quelques photos de la gamme des bicylindres en 1968 (la Méhari n'est pas comptée car elle figure au catalogue à partir de l'année-modèle 1969)



2CV AZL 1966



2CV AZU 1968



2CV AK350 1968



Ami6 1968



Ami6 break 19



Dyane 1968



Dyane D6 1968

Les nouvelles teintes: rouge corsaire et bleu cristal.

Gamme fin 1968: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV Mixte (sur AZLP), 2CV AZU, 2CV AK350, Ami6 berline, Ami6 break, Dyane, Dyane D6, Méhari.

1969

L'année 1969 sonne le glas de l'Ami6, la berline d'abord puis le break en fin d'année...

Mais un nouveau modèle arrive en remplacement, l'Ami8, qui est tout simplement une Ami6 passablement redessinée.

L'Ami8 a un style moins original que celui de l'Ami6, dont la lunette arrière en Z n'a pas plu mais c'est toute de même une très belle voiture avec un style qui a du caractère.

Elle reprend les caractéristiques de l'Ami6, avec son châssis de type 2CV et son moteur 602cm³.

Le lien de parenté avec l'Ami6 se retrouve aussi dans les ailes arrière, bien que des feux encastrés tentent de nous faire oublier l'ancienne Ami6.



Ami8 1969

Présentée au Salon de Genève, la nouveauté est une voiture vouée au succès!

La nouvelle Ami8 n'attend pas très longtemps pour se voir équipée de vitres descendantes (au lieu de coulissantes) et d'une calandre incluant les chevrons Citroën en cours d'année 1969.

À la fin 1969, une version break vient compléter la gamme Ami8, un break qui utilise la carrosserie du break Ami6 et qui propose tout de même un espace de chargement bien plaisant pour rattraper son manque d'exclusivité!



Ami8 break 1969

Le break Service est aussi repris sur l'Ami8: un break Service en version tôle ou vitrée, un concept identique à celui du break Ami6 Service.



Ami8 break Service 1969

Un modèle original vient compléter la gamme Citroën en tant que prototype...

Un prototype en commercialisation?

Oui: le M35, une drôle de voiture qui est bien un coupé Ami8, qui est équipé de la suspension hydropneumatique ainsi que d'un moteur rotatif Wankel 995cm³.

Le M35 est un prototype qui, au lieu d'être essayé par des employés spécialisés est essayé par des clients qui roulent beaucoup.

Encore une bonne idée de Citroën...dommage que ce très joli coupé gris métallisé avec le numéro de fabrication inscrit sur l'aile avant n'ai été fabriqué qu'à 267 exemplaires!



M35 1969

La teinte blanc stellaire vient agrémenter le nuancier.

La Dyane est équipée d'une glace de custode, (qui fait des Dyane post-1969 sans glace de custode des modèles rares aujourd'hui) tandis que deux versions viennent remplacer les Dyane de base et Dyane D6: la Dyane4 à moteur 435cm3 qui sera montée sur la 2CV un an plus tard ainsi que la Dyane6, qui est simplement une Dyane D6 avec une appellation modifiée...

Gamme fin 1969: 2CV AZL, 2CV AZLP, 2CV Mixte (sur AZLP), 2CV AZU, 2CV AK350, Ami8 berline, Ami break, Dyane4, Dyane6, Méhari, M35.

1970

Il y a des années comme ça où la gamme 2CV subit de profonds remaniements...l'année 1970 est de celles-ci!

D'abord, l'arrêt des 2CV AZL et AZLP (ainsi que sa déclinaison Mixte) et la fourgonnette AK350 (l'AZU devient simplement AZU250).

Les berlines AZL et AZLP passent le témoin aux 2CV4 et 2CV6, deux berlines qui se distinguent extérieurement des anciennes par l'absence de clignotant de custode: celui-ci est remplacé par des clignotants ronds à cabochons insérés dans les ailes avant (les premiers modèles de 2CV4 et 2CV6 sont équipés jusqu'en mai 1970 de clignotants rectangulaires du même type que ceux montés en 1967 sur la 2CV AZAM Export).

On reconnaît une 2CV4 ou 6 de l'arrière par les feux blocs multi-fonctions montés sur les Ami6 de 1968 à la fin de production ainsi que l'écusson stylisé 2CV4 ou 2CV6.

Mais pourquoi 2CV4 et pourquoi 2CV6?

C'est sous le capot que ça se passe!

La 2CV4 adopte le moteur 435cm3 qui équipe la Dyane4 depuis 1969 tandis que le modèle 6 est équipé du moteur 602cm3 monté depuis 1961 sur l'Ami6, depuis 1968 sur la Dyane D6 (devenue Dyane6) et sur la Méhari et depuis 1969 sur l'Ami8.

A noter que les 2CV4 et 6 sont dotées de ceintures de sécurité avant et d'un équipement électrique en 12 volts.



2CV4/6 1970

De généreuses améliorations qui ne se limitent bien sûr pas à la berline: la fourgonnette est aussi fortement améliorée!

La 2CV AK350 produite depuis 1963 cède sa place à la 2CV AKS400, une fourgonnette à caisse rallongée par rapport à l'AZU mais aussi réhaussée et pouvant recevoir 400kg de charge.

L'AZU, devenue AZU250 ne change pas en dimensions (ni en motorisation: elle garde le vieux 425cm3 monté depuis 1954 pendant que l'AKS400 s'équipe du nouveau 435cm3 de la 2CV4) mais reçoit, comme les berlines 2CV4 et 6 ainsi que sa grande soeur 2CV AKS400 des clignotants dans les ailes avant et non plus sur les flancs de la carrosserie.



2CV AKS400 1970

Moins d'améliorations du côté des dérivés: la Méhari abandonne les clignotants rectangulaires sous les phares et les feux arrière de 2CV berline au profit de clignotants avant à cabochons ronds à côté des phares et de feux arrière à cabochons ronds de 2CV fourgonnette.



Méhari 1970

Quant à l'Ami8, elle est équipée de freins à disques à l'avant, faisant apparaître un amusant autocollant sur la lunette arrière : «ATTENTION, FREINS À DISQUES»!

L'éphémère coupé expérimental M35 arrive au bout de sa carrière à la fin de l'année 1970.

Les traditionnelles nouvelles teintes: bleu thasos, blanc cygne, beige érable, paille brûlée.

Gamme fin 1970: 2CV4, 2CV6, 2CV AZU250, 2CV AKS400, Ami8 berline, Ami8 break, Dyane4, Dyane6, Méhari.

1971

Pour 1971, Citroën se repose et garde une gamme identique en ajoutant simplement deux nouvelles couleurs: blanc meije et rouge massena (il est vrai qu'en dehors de la gamme 2CV, il fait fort et lance deux modèles majeurs: le magnifique coupé SM et la berline familiale GS!)

1972

Pour 1972, Citroën reprend doucement l'évolution de sa gamme de bicylindres en équipant les berlines 2CV de ceintures de sécurité à l'arrière, et la fourgonnette AZU250 du moteur 435cm³ déjà monté sur l'AKS400, la 2CV4 et la Dyane4.

La Dyane, qui a peu évolué tout au long de sa carrière remplace ses élégantes poignées en inox par des poignées plastiques noires ou blanches.

La raison de cette évolution est simple: les anciennes poignées formaient un creux dans leur partie haute, qui se remplissait d'eau à la moindre pluie (imaginez-vous en train de rentrer les doigts dans l'eau pour entrer dans votre auto!)...les nouvelles poignées corrigent ce défaut avec un creux vers le bas, abrité de la pluie.



Dyane 1972

Si Citroën ne va pas trop fort côté améliorations cette année, il met le paquet dans les nouveaux coloris extérieurs: rouge rio, bleu camargue, beige albatros, jaune primevère, rouge boléro (réservé aux postes belges) et vert charmille (réservé à l'ONF).

1973

Tout d'abord en 1973 deux évolutions de teintes: ivoire borély et vert bussing (réservé à l'ONF).

Et la seule amélioration se limite à un nouveau volant monobranche sur la 2CV6.

On voit bien sur la photo le compteur trapézoïdal du même type que celui de la Dyane: la 2CV4 est équipée d'un petit compteur carré comme celui des années 60.



2CV6 1973

À noter le lancement de l'AmiSuper qui est une Ami8 à moteur 1015cm3 de GS...l'AmiSuper ne figure pas dans cet historique car je me suis limité aux modèles à moteur bicylindre (le moteur de GS est un 4 cylindres)...

1974

L'année 1974 est une année marquante dans l'histoire de la 2CV pour l'apparition d'une calandre amovible en plastique sur la 2CV et la Dyane.

D'abord, en début d'année, la 2CV AKS400 perd les glaces latérales qui étaient présentes sur la carrosserie des fourgonnettes depuis les années 60.

En fin d'année, c'est là que les vraies nouveautés arrivent avec tout d'abord une calandre en plastique, un démarreur à clé et des phares rectangulaires sur tous les modèles de 2CV (berline et fourgonnette, cette dernière étant équipée de phares rectangulaires peints en blanc peu importe la teinte de la carrosserie).

La 2CV6 se distingue maintenant mieux de la 2CV4 avec son équipement plus relevé: capote à ouverture intérieure, sièges plus confortables, bandeaux de plastique sur le haut des garnitures de portes arrière et pare-chocs arrière plus épais.



2CV6 1974

Les fourgonnettes AZU250 et AKS400, comme les berlines 2CV4 et 2CV6 ne sont pas des plus élégantes avec les phares rectangulaires...Citroën l'a vite compris et a réintégré les phares ronds quelques années plus tard (voir plus bas).



2CV AKS400 1974

Toujours à la fin de l'année 1974, la Dyane est aussi agrémentée d'une calandre à barrettes de plastique en remplacement de la fine et élégante calandre en nid-d'abeille...Citroën, comme Renault avec sa R4L modernise sa gamme avec des éléments de plastique qui ne sont pas toujours aussi gracieux que les anciennes pièces de métal...

La Dyane s'équipe aussi de pare-chocs chromés avec bourrelet de caoutchouc qui disparaîtra en 1975.



Dyane6 1974

Des nouvelles teintes encore? Oui: le bleu lagune, le vert palmeraie et le orange ténééré.

Gamme fin 1974: 2CV4, 2CV6, 2CV AZU250, 2CV AKS400, Ami8 berline, Ami8 break, Dyane4, Dyane6, Méhari.

1975

L'année 1975 représente une année de retour aux sources pour Citroën qui lance la 2CV Spécial: une 2CV dépouillée à l'extrême qui fait penser aux premières 2CV A de la fin des années 40, symboles de simplicité.

Pour être simple, elle l'est cette 2CV Spécial: une seule teinte, le jaune cédrat, pas de glace de custode (les dernières 2CV sans glace de custode remontent à 1967), des phares ronds et un habitacle dépouillé à l'extrême!

Mais le pire n'est pas ça: la 2CV Spécial est équipée d'un moteur 425cm³, et non pas d'un 435cm³ de 2CV4!

Un moteur apparu en 1954 et arrêté depuis 1970 tout de même!

La 2CV Spécial ne fait pas sensation dans les salles d'exposition mais les jeunes l'adorent!



2CV Spécial 1975



L'année 1975 apporte aussi son lot de nouveaux coloris: bleu pétrel, vert tuileries, beige vanneau.

Gamme fin 1975: 2CV Spécial, 2CV4, 2CV6, 2CV AZU250, 2CV AKS400, Ami8 berline, Ami8 break, Dyane4, Dyane6, Méhari.

1976

La nouveauté de l'année 1976 dans la gamme 2CV se nomme 2CV4 Spot et arrive dans la gamme sous forme de série limitée, la première dans l'histoire de la 2CV (et décorée par le génial Serge Gevin).

La 2CV4 Spot est en effet distribuée à 1800 exemplaires (2500 si on compte les exemplaires à l'étranger) et est présentée en 1976 sur le port du Havre où elle attire les passants, pourtant habitués à voir des Deuches à chaque coin de rue...

Pourquoi donc la 2CV4 Spot est-elle si attractive?

Parce qu'elle est peinte d'une manière assez extravagante en orange ténére et blanc meije... et même l'intérieur est rayé orange et blanc!

Les sièges, les contre-portes et même un tendelet de toile se dépliant sous la capote sont décorés de ces deux couleurs originales!

Crénondidjû ça fait pas mal seventies !

Sous le capot, la 2CV4 Spot est tout ce qu'il y a de plus conventionnel, avec le petit moteur 435cm³ de la 2CV4.



2CV4 Spot 1976



Et la 2CV4 Spot n'est pas la seule grande nouveauté 1976!

En effet Citroën sort une petite voiture moderne pour contrer les nouvelles Ford Fiesta, Renault R14 et Volkswagen Polo ainsi que la Peugeot 104...

Cette nouveauté s'appelle LN et est équipée d'un inédit moteur 652cm³, qui est tout simplement un moteur 602cm³ amélioré.

La LN a un petit air de déjà vu?

Pas étonnant: c'est une Peugeot 104 Coupé avec une face avant et un tableau de bord Citroën!

Eh oui...Citroën a été absorbé par Peugeot et en profite donc pour jouer la carte de l'économie.

Dans ce cas-ci, Peugeot est allé chercher chez un autre constructeur: Renault!

En effet, la Peugeot 104 et la Renault R14 sont issues d'un projet commun entre Peugeot et Renault...comme pour le moteur V6 PRV lancé en 1975 et qui équipe les modèles haut de gamme de Peugeot, Renault et Volvo...puis plus tard de Citroën.

Revenons à notre petite Citroën LN qui, vous l'avez compris, n'a pas coûté beaucoup à Citroën...

À l'intérieur, la LN se distingue tout de même de sa jumelle de chez Peugeot par son volant monobranche et est quand même confortable pour quatre adultes en ville (bon, sans le roulis des suspensions de 2CV, on ne se sent pas dans son habitat mais ne crachons pas dans la soupe!).



LN 1976

Mais cette LN, faut-il vraiment la bannir? Aujourd'hui, Citroën arrive à vivre en partie grâce à Peugeot (même si ce dernier lui a fait la vie dure dans les années 90...) en partageant beaucoup!

La C1 est une 107 légèrement relookée, la magnifique C4 partage bien sa plateforme avec la 307 de Peugeot!

Mis à part les deux principales nouveautés que sont la 2CV4 Spot et la LN, Citroën bonifie sa Dyane avec un nouveau tableau de bord à volant monobranche en mousse.



Dyane 1976

Nouvelles teintes: vert bambou, jaune cédrat.

Gamme fin 1976: 2CV Spécial, 2CV4, 2CV6, 2CV AZU250, 2CV AKS400, Ami8 berline, Ami8 break, Dyane6, Méhari, LN.

1977

En 1977, moins de nouveautés: simplement une série limitée sur la Dyane: la Caban, une belle Dyane bleu marine avec des adhésifs représentant le logo «Caban» très typé marine!



Dyane Caban 1977

La Dyane Caban est aujourd'hui rare car peu connue et très peu produite!

Les fourgonnettes 2CV AZU250 et AKS400 reviennent aux bonnes vieilles valeurs: elle abandonnent les panneaux latéraux tôleés et le toit lisse pour des panneaux vitrés et un toit arrière rainuré, comme leurs bonnes vieilles ancêtres des années 50 et 60 et de la première moitié des années 70 (pas si éloignée d'ailleurs!).

Pour la première fois depuis cinq ans, Citroën propose un lot de quatre nouvelles peintures: le rouge soleil, le bleu myosotis, le jaune Citroën service (réservé aux véhicules de dépannage de Citroën) et le beige gazelle.

Gamme fin 1977: 2CV Spécial, 2CV4, 2CV6, 2CV AZU250, 2CV AKS400, Ami8 berline, Ami8 break, Dyane6, Méhari, LN.

1978

Cette année, deux modèles s'en vont...

Tout d'abord les fourgonnettes 2CV AZU250 et AKS400 (qui seront encore fabriquées à l'étranger jusqu'en 1981) passent le témoin à l'Acadiane, une simple Dyane mariée à une caisse de chargement de 2CV AZU250 ou AKS400...

L'Acadiane ajoute à cela des vitres avant descendantes (au lieu de coulissantes comme sur la Dyane), une plaque d'immatriculation arrière carrée positionnée sur la porte droite (au lieu d'en haut des portes comme sur les 2CV fourgonnettes) ainsi que des feux arrière carrés provenant du pick-up Peugeot 504.



Acadiane 1978

L'Ami8, fabriquée depuis 1969 sans changements majeurs cède sa place à la petite berline 5 portes Visa, utilisant la plateforme de la Peugeot 104 (et donc aussi de la Renault R14 et de la LN) et le moteur 652cm³ de la LN ainsi qu'un 4 cylindres 1124cm³ (de 104)...les moteurs 4 cyl ne figurent pas dans cet historique, ne correspondant pas à la configuration originale de la 2CV...

La Visa possède un caractère affirmé non pas par sa sportivité mais par son style original comme Citroën les fait si bien...mais qui comme d'habitude s'attire beaucoup de quolibets de la part de beaucoup de monde ne jurant que par l'esthétique sportive et allongée.

Bon, il est vrai que sous son style décalé, la Visa utilise la classique plate-forme de la 104 et le faible moteur de 2CV mais elle s'en tire toutefois très bien lors de tests routiers!

Elle fait dans l'originalité jusque sur le tableau de bord avec un volant monobranche et de bizarres «satellites de commandes» qui font penser aux constructions Lego!



Visa 1978

En plus des Visa et Acadiane, les nouveautés 1978 touchent la Méhari.

La face avant originale de la Méhari connue depuis 1968 est remplacée par une plus discrète avec une calandre rectangulaire.



Méhari 1978

La Méhari perd certes un peu de personnalité esthétique mais ses capacités de chargement et sa modularité restent bien là!
Et c'est le principal!

Une seule nouvelle teinte en 1978: le rouge géranium.

Gamme fin 1978: 2CV Spécial, 2CV4, 2CV6, Acadiane, Dyane6, Visa, Méhari, LN.

1979

La 2CV Spécial devient en 1979 2CV6 Spécial: elle devient identique à la 2CV6 à une exception près: elle est équipée de phares ronds (il y a bien sûr d'autres exceptions minimales...surtout en matière d'équipement).



2CV6 et 2CV6 Spécial 1979

La 2CV6 Spécial éclipse la 2CV4, vendue depuis 1970 avec son petit moteur 435cm³.

Maintenant, le plus petit moteur de la gamme est le 602cm³ des 2CV6 Club, Spécial, Dyane6, Acadiane et Méhari.

En parlant de Méhari, celle-ci est maintenant accompagnée par une partenaire de taille cette année: la Méhari 4x4 qui utilise une transmission intégrale incroyablement efficace qui lui permet de passer à des endroits où un homme n'oserait sûrement pas s'aventurer à pied et d'escalader des côtes impressionnantes!

La Méhari 4x4 se distingue extérieurement de la version standard par ses protections de pare-chocs, sa roue de secours sur le capot et ses feux arrière carrés d'Acadiane.



Méhari 4x4 1979

La petite Méhari 4x4 devient une adversaire de taille pour la Jeep et la Peugeot P4 à l'armée où elle est très appréciée par les militaires.

Comment fonctionne la transmission intégrale de la Méhari 4x4?

Un pont arrière avec cardans entraînés par un arbre de transmission prend le mouvement en sortie de boîte de vitesse...c'est tout.

Côté freinage, la Méhari 4x4 est équipée de six freins à disques: simples à l'avant, doubles à l'arrière!

Les trois nouvelles teintes de l'année: jaune mimosa, orange mandarine et beige nevada.

La petite LN devient LNA et revoit son équipement à la hausse, ce qui contribue à la moderniser sans pour autant changer son look passe-partout.

En plus de cette légère évolution, Citroën l'équipe du moteur 1124cm³ de Peugeot 104 déjà monté dans la Visa.



LNA 1979 (à noter les boucliers plastiques qui n'apparaîtront qu'en 1983.)

Gamme fin 1979: 2CV6 Spécial, 2CV6, Acadiane, Dyane6, Visa, Méhari, LNA.

1980

Citroën entre dans la nouvelle décennie avec une deuxième série limitée: la célèbre 2CV6 Charleston!

Eh oui! La 2CV6 Charleston est bien une série limitée fabriquée à quelques milliers d'exemplaires seulement!

Mais pourquoi la dernière 2CV sortie des chaînes est une Charleston? Ah bon vous le savez alors...eh bien vous verrez plus bas!

Pour en revenir à la Deuche qui nous intéresse (je n'aime pas quand on dévoile la fin de l'histoire!), elle adopte un style rétro avec une peinture bicolore rouge delage et noir en ellipse.

L'effet est garanti!



2CV6 Charleston 1980

La 2CV6 Charleston avec sa peinture voyante, ses beaux enjoliveurs du même type que ceux montés à partir de 1961 sur les Ami6 et son tissu intérieur «pied-de-poule» fait sensation!

Son designer est Serge Gevin, celui qui avait signé la 2CV4 Spot en 1976.

C'est grâce à la 2CV6 Charleston que cet homme génial a gagné sa célébrité...

Peu (très peu) d'autres améliorations en 1980: un réservoir de 25 litres sur les 2CV, Dyane et Méhari et deux nouvelles peintures: bleu azurite et vert jade.

La 2CV6 avec ses phares rectangulaires et son équipement relevé devient 2CV6 Club.

1981

L'année 1981 marque le renouvellement précoce de la Visa qui adopte un style plus sage pour mieux contrer les petites Renault R5 et Peugeot 104.

Il est vrai que l'esthétique de la Visa ne manquait pas d'originalité, ce qui ne plaisait pas à tous...

La petite en profite pour se refaire une beauté au niveau de la planche de bord tout en gardant le moteur 652cm3 et les autres moteurs 4 cyl d'origine Peugeot.



Visa 1981

Pour ce millésime, devant le succès de la série limitée 2CV6 Charleston, Citroën décide de l'introduire au catalogue en tant que modèle à part entière, ce qui contribue à booster les ventes de la 2CV, qui s'essouffent peu à peu.

La 2CV6 Charleston 1981 se différencie de la série limitée par ses phares chromés lui donnant une allure encore plus rétro!

La 2CV 1981 joue aussi la carte de la facilité avec la 2CV6 Spécial E à embrayage centrifuge, qui permet de conduire sans être toujours le pied sur l'accélérateur; un plus pour les jeunes conducteurs!

La 2CV6 Spécial E ne diffère pas extérieurement de la 2CV6 Spécial standard: les seules améliorations se situent sous le capot...

Deux nouvelles teintes: rouge castille et cuivre indien.

Gamme fin 1981: 2CV6 Spécial (et E), 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Dyane6, Visa, Méhari, LNA.

1982

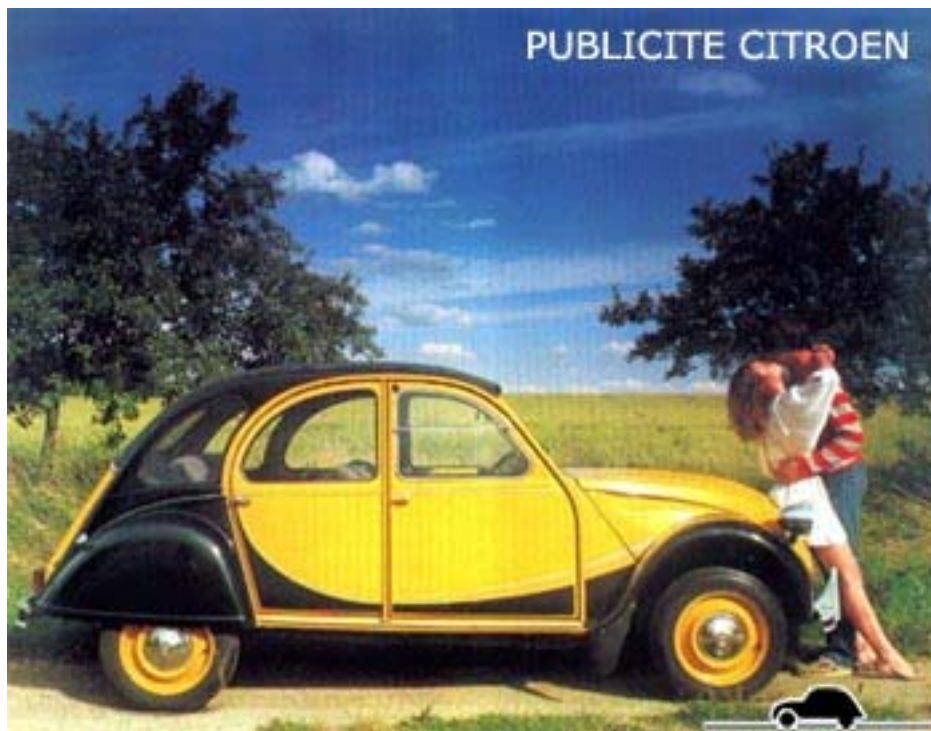
Citroën joue à fond la carte des série spéciales avec la 2CV 007, pour faire la promotion du film James Bond «Rien que pour vos Yeux» où Roger Moore exécute de belles cascades en 2CV 007.



2CV 007 1982

La 007 est livrée avec une planche de décalcomanies représentant des impacts de balles que le propriétaire colle un peu partout sur la carrosserie de sa 2CV!

L'ex-série limitée 2CV6 Charleston introduite au catalogue en 1981 se pare d'une nouvelle robe jaune hélios et noir, lui conférant une allure plus jeune.



2CV6 Charleston 1982 (photos 2CV MANIA)

Les évolutions mécaniques sont elles aussi intéressantes avec l'arrivée de freins à disques à l'avant sur toutes les 2CV, Dyane et Méhari.

Les freins à disques avant étaient montés à partir de 1969 sur l'Ami8...et depuis 1955 sur la DS.

Petite info: les 2CV, Dyane et Méhari fabriquées à partir de 1982 se reconnaissent à leur tirette de starter lumineuse rouge.
Une seule nouvelle teinte en 1982: le beige colorado.

Gamme fin 1982: 2CV6 Spécial (et E), 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Dyane6, Visa, Méhari, LNA.

1983

En 1983, trois modèles prennent leur retraite: la Dyane fabriquée depuis 1967, la Méhari 4x4 fabriquée depuis 1979 et la 2CV6 Spécial E lancée en 1981.

Encore une série limitée en 1983: la 2CV France3, qui encourage le voilier France3 pendant son long périple sur les mers cette année-là et qui est produite à 2000 exemplaires.



2CV France3 1983

La 2CV France3 avec ses vagues bleues et ses enjoliveurs de roues est très jolie mais elle ne rencontre pas le succès de la Charleston...

La Charleston d'ailleurs qui abandonne cette année le jaune hélios/noir pour un gris cormoran/gris nocturne, lui donnant une allure plus classique.



2CV6 Charleston 1983

La petite LNA nous arrive en 1983 avec des boucliers plastiques comme la Renault R5, la Peugeot 104 et la nouvelle 205...une protection accrue contre les petits chocs en ville et une allure plus moderne, bien dans les '80



LNA 1983

La petite info de l'année concerne l'apparition de ceintures à enrouleurs à l'avant dans la 2CV.

La nouvelle teinte, elle, est une peinture élégante et jeune bien connue des deuchistes: le rouge vallon.

Gamme fin 1983: 2CV6 Spécial, 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Visa, Méhari, LNA.

1984

L'année 1984 est une année pauvre en évolutions, avec uniquement un pare-brise feuilleté plus sécuritaire sur la 2CV et une ouverture de malle agrandie en option qui transforme la 2CV en voiture 5 portes avec un hayon.

Bien sûr, les nouvelles teintes: le gris cormoran et le jaune hélios..

Gamme fin 1984: 2CV6 Spécial, 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Visa, Méhari, LNA.

1985

Citroën se rattrape en 1985 en mettant le paquet sur les série spéciales:

la nouvelles série limitée 2CV Dolly avec sa grande liste de combinaisons de coloris, qui s'agrandira encore en 1986...



2CV Dolly 1985

Les 2CV Dolly avec leurs peintures bicolores ne manquent pas d'élégance!

La première série de 2CV Dolly se pare de cinq ensembles de teintes différents: gris cormoran/jaune rialto, gris cormoran/rouge vallelunga, gris cormoran/blanc meije, rouge vallelunga/blanc meije et jaune rialto/rouge delage.

Pour la première fois depuis les années 50, Citroën ne propose aucune nouvelle teinte pour la 2CV en 1985!

Gamme fin 1985: 2CV6 Spécial, 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Visa, Méhari, LNA.

1986

Pour 1986, Citroën n'apporte qu'une seule amélioration à sa gamme de bicylindre (il faut dire que le lancement de l'AX prend déjà pas mal d'argent...): une nouvelle combinaison de teinte sur la 2CV Dolly: le jaune rialto/bleu nuit.

La nouvelle AX étant commercialisée, Citroën supprime la LNA (fabriquée depuis 1979) du catalogue.

Gamme fin 1986: 2CV6 Spécial, 2CV6 Club, 2CV6 Charleston, Acadiane, Visa, Méhari.

1987

Cette année, trois modèles sont arrêtés: la 2CV6 Club avec ses fameux phares rectangulaires, la fourgonnette Acadiane (le C15 sur base de Visa la remplaçant depuis 1985) et la Méhari (fabriquée depuis 1968).

Une autre triste nouvelle, Citroën arrête la production de la 2CV en France à l'usine de Levallois le 27 février, usine qui a vu sortir toutes les 2CV françaises depuis l'origine en 1949...



2CV6 Spécial 1987 (dernière à l'usine de Levallois)

La 2CV n'est maintenant plus produite qu'à l'usine de Mangualde au Portugal.

Dans un contexte plus joyeux est lancée la 2CV Cocorico, typiquement française avec des adhésifs en dégradé bleu-blanc-rouge et une sellerie en jean.

Cette série limitée à 1000 exemplaires est la dernière série spéciale, après les Spot (1976), Charleston (1980), 007 (1982), France3 (1983) et Dolly (1985).



2CV Cocorico 1987

Gamme fin 1987: 2CV6 Spécial, 2CV6 Charleston, Visa.

1988

Encore un arrêt en 1988: celui de la Visa, remplacée depuis 1987 par l'AX 5 portes.

Gamme fin 1988: 2CV6 Spécial, 2CV6 Charleston.

1989

Aucune évolution de la gamme.

Gamme fin 1989: 2CV6 Spécial, 2CV6 Charleston.

1990

Malgré tous les efforts de Citroën et les séries limitées, la 2CV est à bout de souffle et est arrêtée cette année.

La dernière 2CV (une 2CV6 Charleston gris cormoran/gris nocturne) tombe de chaîne le 27 juillet (donc sous le signe du millésime 1991) à l'usine de Mangualde au Portugal.

Cette 2CV est aujourd'hui très recherchée et les rumeurs disent qu'elle se trouverait en Alsace, en France.

Contrairement à beaucoup d'autres dernières voitures mythiques, la 2CV a été vendue à un particulier.

En effet, la dernière Mini en 1998 a été offerte à un musée anglais, la dernière R4 en 1992 a été offerte à la gendarmerie, la dernière Coccinelle a été offerte en 2003 au pape Jean-Paul II...



2CV6 Charleston 1990 (dernière 2CV produite)

La 2CV a été produite pendant 42 ans à plus de 7 millions d'exemplaires (avec les dérivés).

Paix à son âme... 🚗

Mais non le dossier n'est pas clos!

La 2CV a aussi été produite dans beaucoup d'autres pays sous énormément de formes différentes du FAF sénégalais à la Pony grecque en passant par la Baby-Brousse ivoirienne et la Citroneta chilienne.

Elle a aussi prêté ses organes à d'autres véhicules tels que le fardier Lohr ou la Tangara de Theilol et même des auto-neige, des voitures amphibies, des tracteurs...