

Brzydkie kaczątko



Jeden z ocalałych, wczesnych prototypów

2CV z pierwszych lat produkcji seryjnej (1950 r)

W 1934 roku, gdy firma Michelin jako największy wierzyciel, przejęła upadłego Citroëna, nowy zarząd zlecił badanie rynku motoryzacyjnego. Wykazało ono, że największe zainteresowanie środkami transportu wykazuje liczna w ówczesnej Francji ludność wiejska. W efekcie wiceprezes zarządu, Pierre Boulanger, zlecił swojemu zespołowi projektowemu opracowanie małego, taniego i wytrzymałego samochodu, umożliwiającego przewiezienie czterech osób i ładunku 50 kg po nieutwardzonych, błotnistych wiejskich drogach, a w razie potrzeby również po świeżo zaoranym polu. W specyfikacji znalazło się osobliwe żądanie, by przewożona w koszu na kolanach pasażera kopa jaj nie zamieniła się w czasie jazdy w jajecznicę.

Prace trwały pięć lat, podczas których zbudowano i przetestowano kilkadziesiąt sukcesywnie ulepszanych prototypów. Niestety, gdy model oznaczony symbo-

lem TPV (*Toute Petite Voiture* – bardzo mały samochód) otrzymał formalne dopuszczenie na rynek francuski i czyniono przygotowania do uroczystej prezentacji na Salonie Samochodowym w Paryżu w październiku 1939 roku, wybuchła wojna.

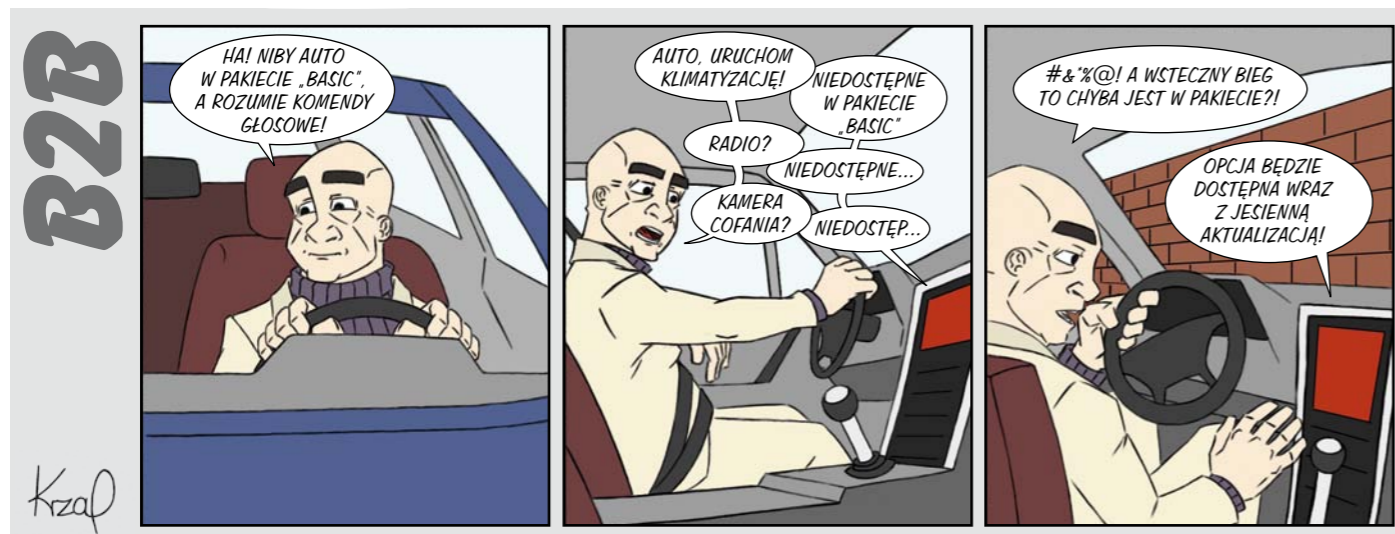
W czasie okupacji Boulanger tak twardo odmawiał współpracy z niemieckimi władzami, że Gestapo uznało go za wroga Rzeszy. Wcześniej zdążył jednak ukryć dokumentację oraz kilka prototypów. Pozostałe zniszczono, obawiając się zastosowań militarnych, tak jak w przypadku późniejszego Volkswagena, produkowanego w czasie wojny jako wojskowy Kübelwagen.

Prototyp pozbawiony był wszelkich udogodnień. Nie miał rozrusznika (uruchamiano się go korbą), a hamakowe siedzenia składały się z rurowego stelaża i rozpiętej na nim tkaniny podtrzymywanej gumowymi pasami. Nadwozie

zbudowano z płaskich blach aluminiowych, błotniki przykręcano śrubami, a kabinę przykrywał brezentowy dach. Pozbawione mechanizmu podnoszenia szyby w przednich drzwiach uchylały się na poziomym zawieszce. Dbano wyłącznie o małą masę, oszczędności produkcyjne i maksymalne uproszczenie konstrukcji.

Model wyposażony został w dwucylindrowy silnik typu boxer o pojemności 375 cm³ i mocy 8 KM, niesynchronizowaną skrzynię przekładniową (3 biegi do przodu + wsteczny), napęd na przednie koła oraz ułatwiający prowadzenie dość wyrafinowany system zawieszenia samopoziomującego.

Auto pod nazwą 2CV zaprezentowano na pierwszym powojennym salonie samochodowym w 1948 roku i od razu zostało okrzyknięte najbrzydszym samochodem na świecie. „Brzydkie kaczątko” należało do tagodnych epitetów. Niemniej był to najtańszy samochód na rynku, a dzięki swojej prostocie oraz łatwości napraw zdobył uznanie nie tylko wśród rolników. W latach 1948-1990 powstało blisko cztery miliony egzemplarzy Citroëna 2CV w wersji osobowej. 42 lata produkcji owocowały licznymi modyfikacjami, jednak samochód nie zmienił swojego charakteru, a wygląd – jedynie nieznacznie. Dziś jest poszukiwanym pojazdem kolekcjonerskim. ■

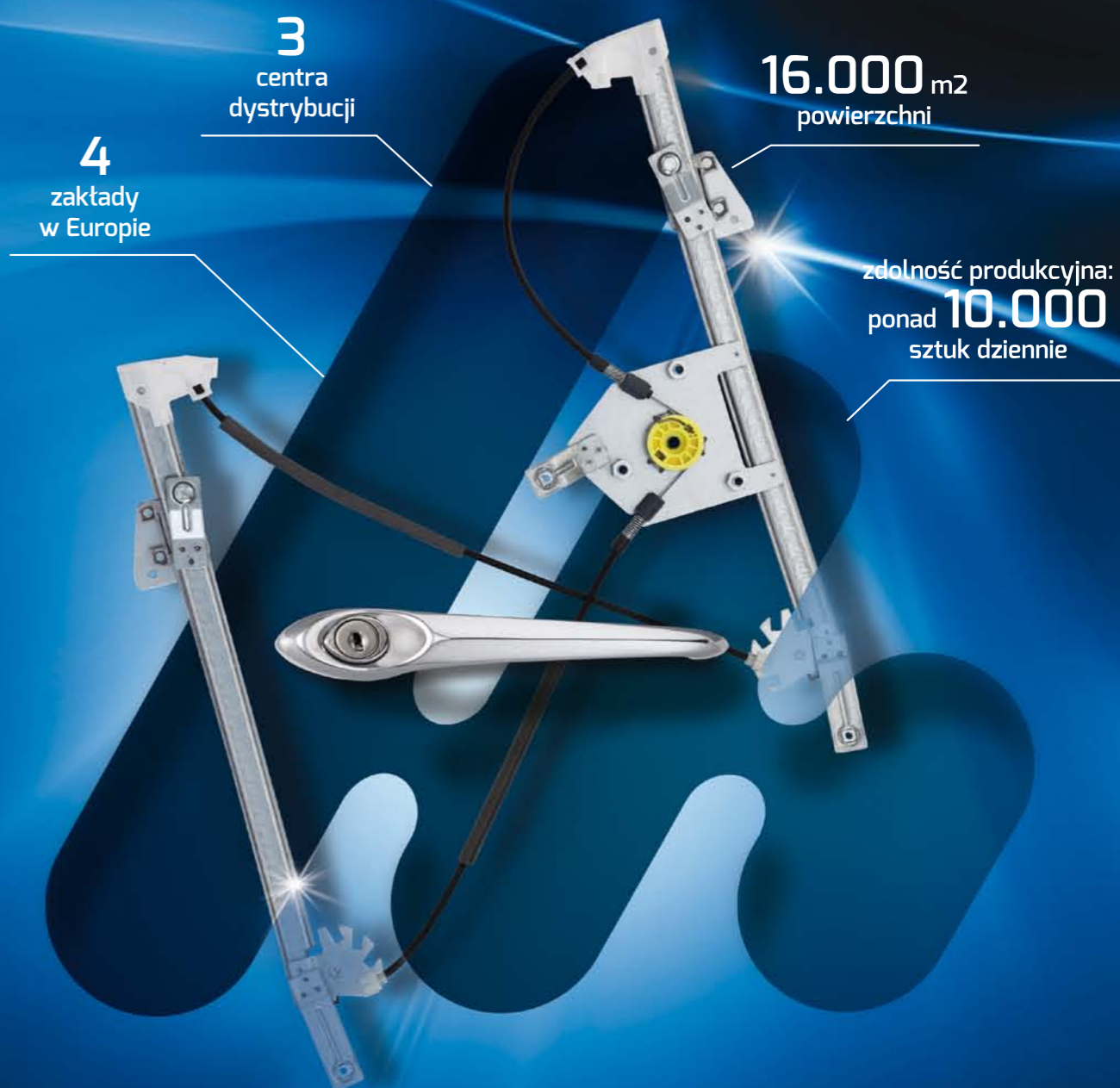


FOT. WIKIPEDIA

1258BrandCare

ALGO GROUP

Lider w produkcji, projektowaniu i dystrybucji podnośników do szyb oraz klamek dla samochodów osobowych i ciężarowych. Produkcja europejska dla pierwszego montażu i na rynek części zamiennych.



LIFT TEK

ELECTRIC LIFE

PMM

MIRAGLIO

ALGO GROUP

www.algogroup.net