

目次

シトロエン2CVの歴史

第1章 誕生までの長い物語……6

第2章 2CVの発展……26

カタログ・写真でたどる シトロエン2CVとその兄弟車たち

2CV／34

アミ／103

ディアーンヌ／111

メアリ／122

2CVの冒険やプロトタイプなど／125

■2CV関連年表／129

■2CVシャシーモデル主要スペック表／130

■2CVの生産台数／132

■2CVシャシー各モデルの生産台数／132

■2CV(乗用車)の主な分類／132

■参考文献／133

■あとがき／134

シトロエン2CVの歴史

2CVの生産期間は長期にわたり、いくつもの時代を生き続けた。2CVは開発の過程も異例に長く、10年以上かかっており、激動の第2次大戦をまたいでいることもあって、ストーリーに富んでいる。

ここでの第1章は、その開発過程の物語を追った。まずは2CVの前史として、アンドレ・シトロエンが創業するところから始め、特異な2CVが誕生するに至った事情を、俯瞰して理解できるように努めた。

1930年代後半に、2CVは開発コードネームTPVとして計画が始まり、戦争前にひとまずいちど、市販化目前までこぎつけた。戦前のTPVは、今、世にある2CVよりもできが悪かったが、2CVの原型以外のなにものでもなく、ある意味では“2CVよりも2CVらしい”存在といえる。2CVがなぜあのような特異なクルマなのか、TPVを知ることによって理解できると思う。誕生秘話自体もたいへん興味深いものなので、ここでは残っている当時の資料も検証しながら、少し詳しく掘り下げている。

第2章では、誕生後の2CVの変遷を追った。後半のカラーページで詳しく紹介しているので、ここでは基本的な流れをまず追うようにしている。世の中での2CVのあり方は、戦後の経済成長によって変化し、それもあって、アミヤディアース、メアリなどの派生モデルが生まれている。つくった後の仕事、いわゆるマーケティングも、2CVの見どころだった。ほかでもない、後半で紹介する見ごたえのある写真やカタログの制作自体も、2CVのストーリーの注目すべきポイントである。

■編集部より■

本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があり、編集部の判断により統一させていただきました。カタログ・広告制作会社など一部名称の表記については、資料記載の表記をそのまま掲載している場合があります。スペック値は、カタログ値を最優先とし、その他各種資料を参考にして掲載しました。また、本書掲載のカタログ資料の中で、カタログ所有元で記入された個人情報に配慮し、図版の一部に処理をしているものがあります。ご了承下さい。

名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

第1章 誕生までの長い物語

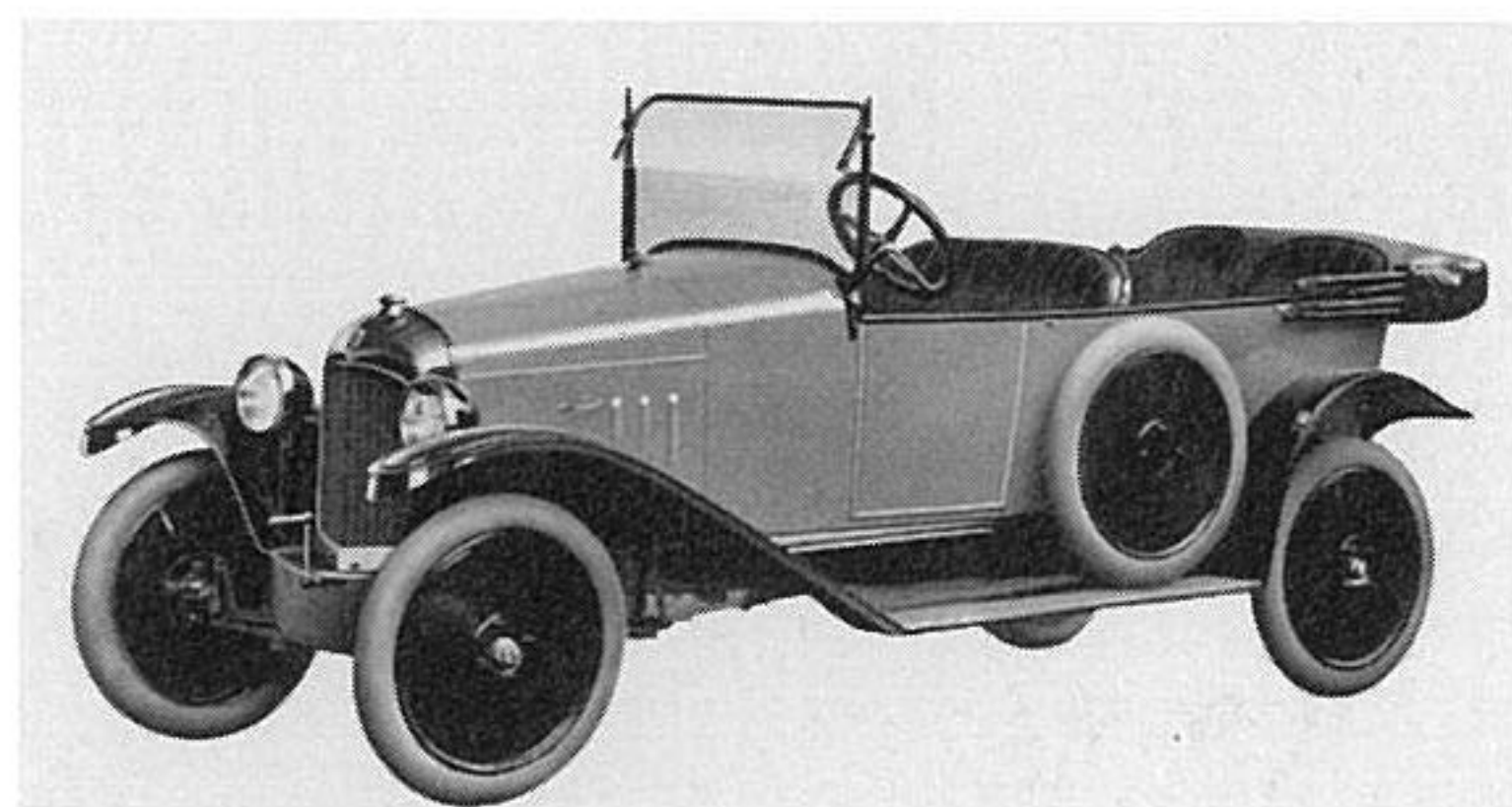
■アンドレ・シトロエンが創業

シトロエンの創業者アンドレ・シトロエンは、フランスの工学系教育機関の超エリート校、エコール・ポリテクニクを卒業した。卒業後まず、ギア生産工場を事業として始め、1914年から18年まで続いた第1次大戦のとき、フランス軍のために砲弾を大量生産することに成功した。その実績を糧に、パリのセーヌ河岸のジャヴェルにつくった砲弾工場を、終戦後に自動車工場に転換し、1919年に自動車メーカーとして創業した。

シトロエンがつくるクルマは、大戦中の砲弾と同様、大量生産であるのが特徴だった。大量生産というのは、当時アメリカ産業界で飛躍的に発達していたもので、シトロエンはそのアメリカの方式をヨーロッパ、フランスにいち早く導入した。当時のフランスでは、自動車はまだ一部の富裕層しか買えない高価なものだったが、シトロエンは大量生産によって価格を安くして、自動車を一般向けに提供しようとした。自動車の大量生産は、自動車生産の革命といえた。

その革命は、アメリカではひと足早く、第1次大戦前に起こっていた。その担い手はヘンリー・フォードであり、モデルT（T型フォード）は1908年から27年までの間に1500万台も生産されて、アメリカ市民にあまねく自動車をゆきわたらせた。これは世界史的なできごとで、ヨーロッパもその動向に、多大に刺激されることになる。

シトロエンが目指したのは、フォードのフランス版だった。アメリカ車と同様に、量産に適したシンプルな設計のクルマをつくり、フランスのそれまでの自動車生産とは、



1919年発表の、シトロエン初の市販車タイプA。課税馬力は10CVで、英語流に10HPと呼んだ。軽量でシンプルな設計だが、ホイールベースは長めなのがシトロエン車の当初からの特徴。

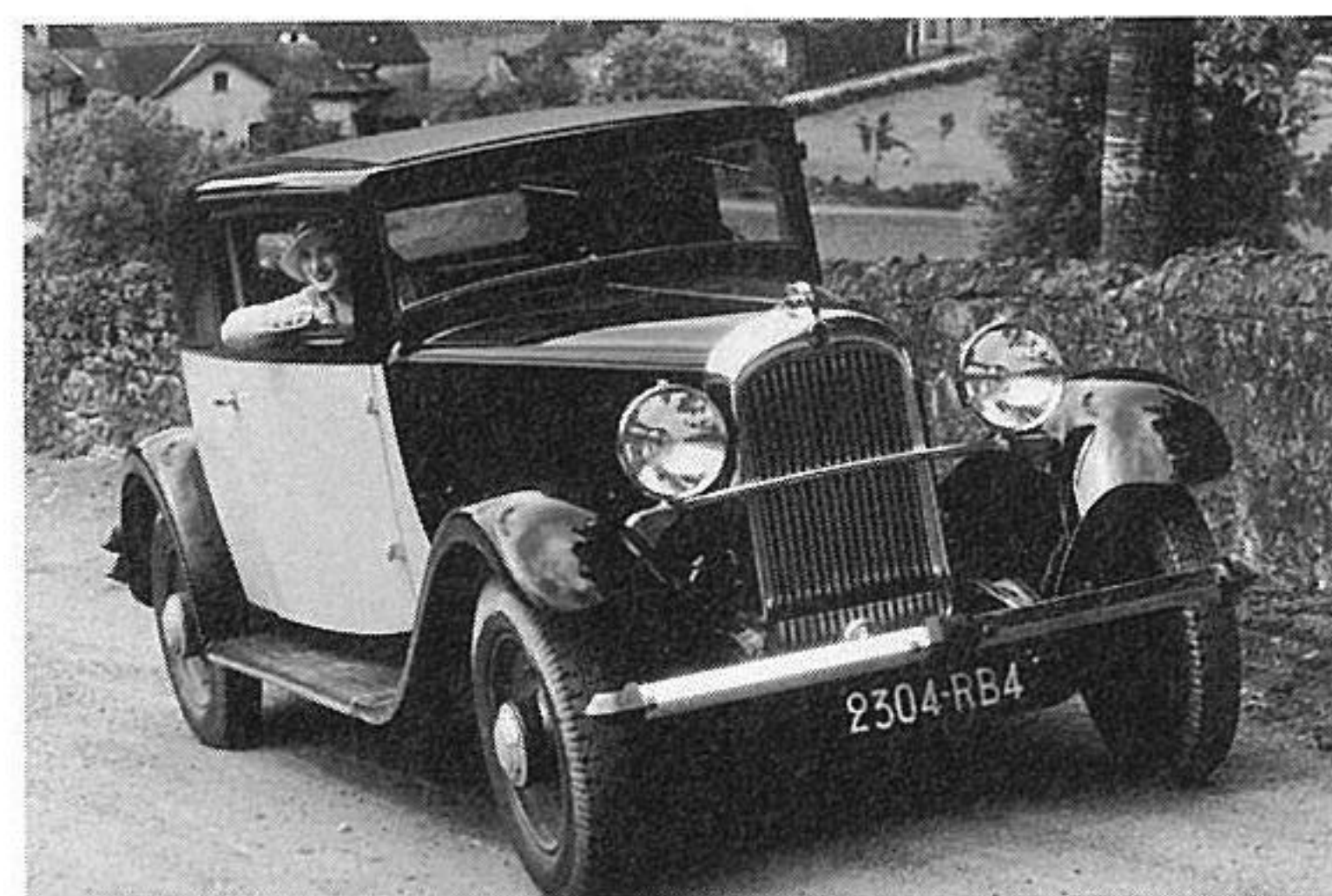
桁がひとつ違う台数を売りさばいた。シトロエンは、生産方式だけでなく、販売方法でも、新しい大量消費社会にふさわしい方式を導入した。シトロエンのクルマは、従来の少量生産の高級車と違って、シャシーとボディが一体で完成しているうえに、スペアタイヤや工具類までセットで「完成品」として売られ、現代のクルマと同じだった。販売方式としては、アメリカで始まった分割払い方式をヨーロッパでいち早く導入したほか、都市部に華やかなショールームをオープンしたのをはじめ、全国各地に販売店を設置して、さらに国外にも販売網を拡げた。とくに広告展開が華々しかったことは有名で、1925年から10年間、エッフェル塔に電飾で広告を掲げたことはよく知られている。シトロエンは、飛躍的に販売台数を伸ばして、フランス1位のメーカーになり、さらにヨーロッパでも1位の座に上り詰めた。19世紀末からヨーロッパでは多くの自動車メーカーが創業していたが、シトロエンは第1次大戦後に創業したニューカマーとして、瞬く間に脚光を浴びる存在になったのだった。



パリ15区のセーヌ河岸ジャヴェルに建設された工場で、タイプAが量産される光景。初期の頃なので、まだ手作業が多かった。



パリ・サロンで大統領を案内するアンドレ・シトロエン。1878年生まれで、父はオランダ、母はポーランド出身のユダヤ系フランス人だった。

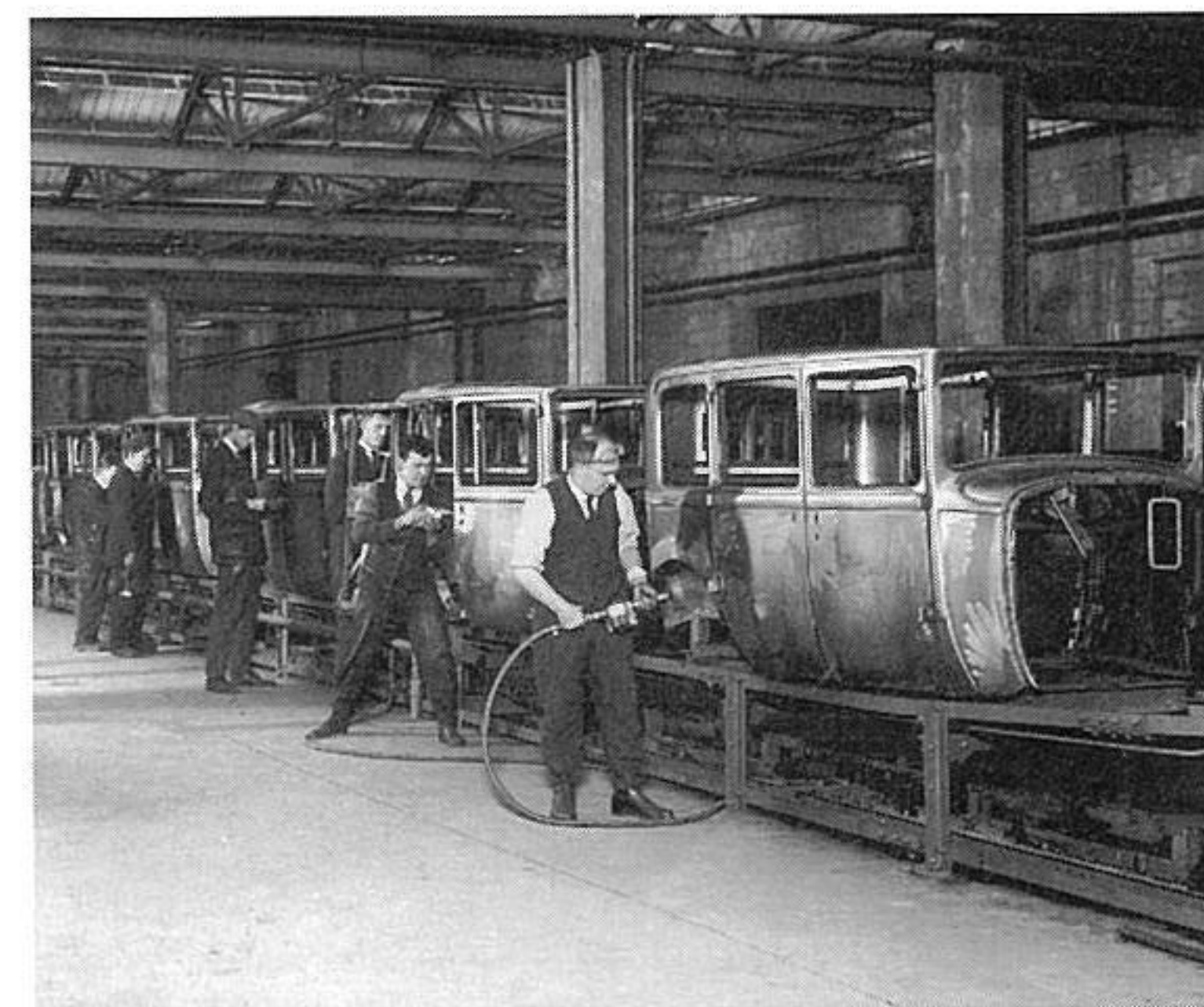


1932年型のC6G。SICALという車体架装メーカーの優美なボディを載せた6気筒の高級車。2CVをデザインしたベルトーニは、当時そこに一時的に在籍しており、間もなくシトロエンに移籍した。

■2CV以前のクルマづくり

アンドレ・シトロエンは、非常に先進的な発想をする事業家だったが、当初はそのクルマづくりは、とくに独創的ではなかった。大衆向けのクルマを大量生産するのが目標であり、フレーム式シャシーに4気筒エンジンの後輪駆動という基本的な設計方式は、簡単にいえばT型フォードと同じといえ、量産しやすいよう、できるだけシンプルで堅実な設計を採用していた。この設計方式に従ったのは、シトロエンだけではなく、おおざっぱに言えば、大量生産時代が始まったばかりの当時の自動車は、皆同じだった。

ただ、シトロエンは、自動車産業界の最新方式をとり入れることに熱心だった。アメリカでそれまでの木骨ボディに代わって、鋼板製ボディが実用化されると、それをいち早くヨーロッパにとり入れた。鋼板製ボディは、耐久性が高く、高品質であるいっぽうで、生産するのに高価で巨大なプレス機械などが必要で、大量生産方式に深く関



1920年代半ば頃のイギリス工場で、金属ボディを加工している光景。全鋼製ボディは自動車の主流に沿う技術といえた。



シトロエンはハーフトラックを開発し、苛酷な冒険旅行を何度も行なった。これは1930年代はじめの、ユーラシア大陸横断の“黄色い巡洋艦隊”。この伝統が、後の2CVによる冒険につながった。

わる技術だった。

全鋼製ボディを導入したシトロエンは、量産メーカーとして技術の点でも他をリードする存在になり、時代の花形として、世の中の注目を集めた。ところが1929年10月にアメリカで株価大暴落が起きて、世界経済恐慌が始まり、その影響はシトロエンにも及ぶことになった。数年後には大西洋を挟んだフランスでも、経済状況が深刻化する。シトロエンはライバルの追い上げもあって、財政状況が厳しくなった。そこで状況を好転させるために、1934年に画期的な新型車トラクシオンアヴァンを投入する。シトロエンとしては、初めての前衛的設計のモデルだった。トラクシオンアヴァンは、前輪駆動とモノコックボディをはじめとして、自動車産業界の世界最先端の技術を集大成した新型車で、世にセンセーションを巻き起こした。

トラクシオンアヴァンは、当初は新開発技術が未成熟な部分もあったが、それを克服して商業的に成功し、シトロエン車の革新的イメージを決定的なものにした。ただ、その生産化のために、工場の大改築や新規の工作機械を



トラクシオンアヴァンのロングボディのモデル。これは後部がハッチで開くタイプ。2CVと同じで、田舎での生活でも重宝されそうな多用途性があった。FFなので床が低く、荷物を積みやすかった。

導入して、莫大な投資をしたのがたたり、シトロエン社の経営収支は破綻状況に追い込まれた。そして創業者アンドレ・シトロエンはトラクシオンアヴァンを発表して間もなく、1935年7月に健康状態を悪化させて帰らぬ人となってしまった。

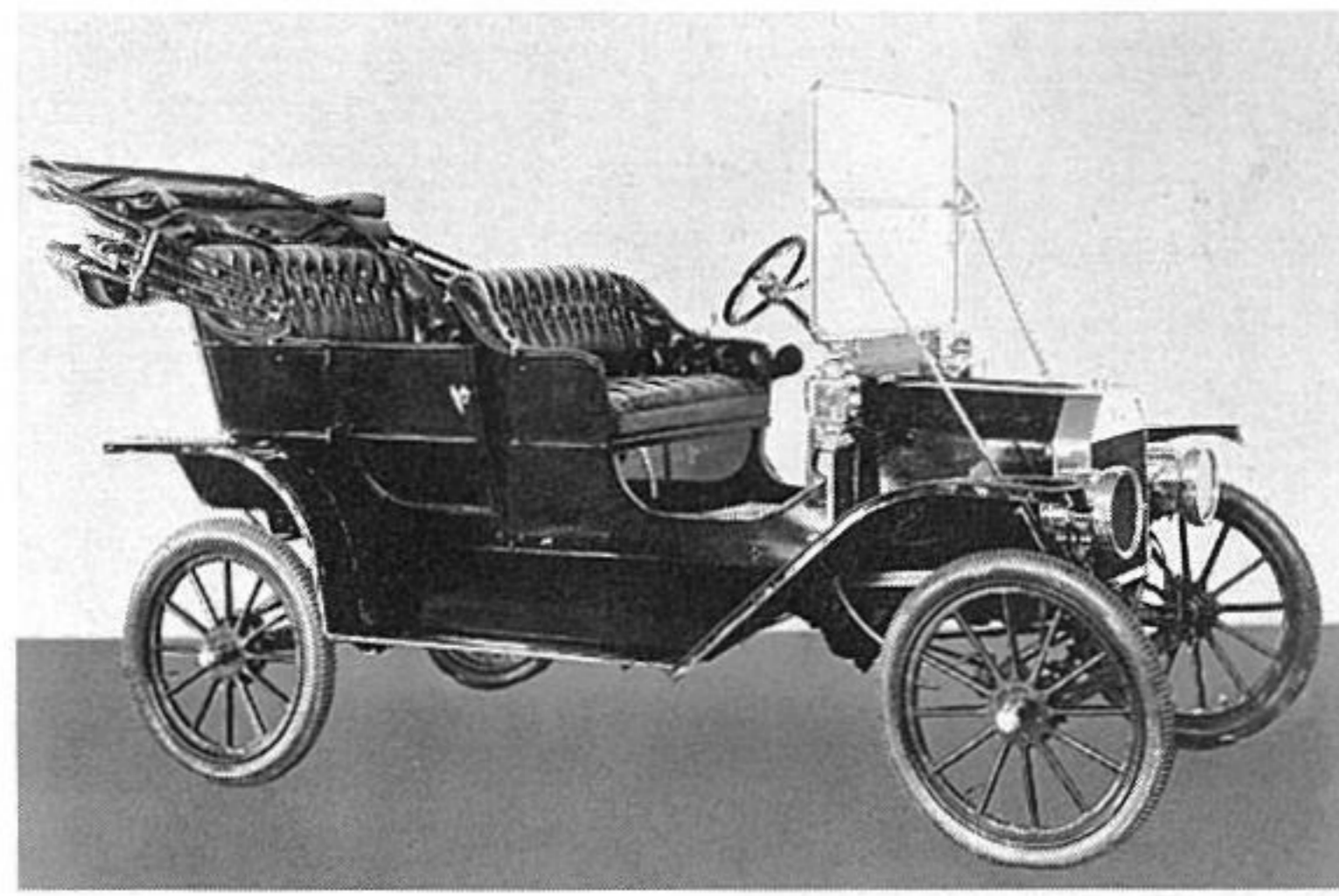
シトロエンの新しいオーナーとして名のりをあげたのは、タイヤメーカーのミシュランだった。ミシュランはシトロエン車にタイヤを供給していたメーカーで、19世紀末からタイヤ事業を始めたいわば産業界の先輩格であり、シトロエン同様に自動車に普及することを強く望む存在だった。第1次大戦後に現れたシトロエンはミシュランにとっていわば同好の士といえる存在であり、その事業に出資もして、応援する立場であった。ただミシュランは、シトロエンの経営権を獲得すると、経営に積極的に介入して、自らの考えも投入してクルマづくりを行なうことになる。そこで誕生するのが2CVである。

■次世代型の国民車

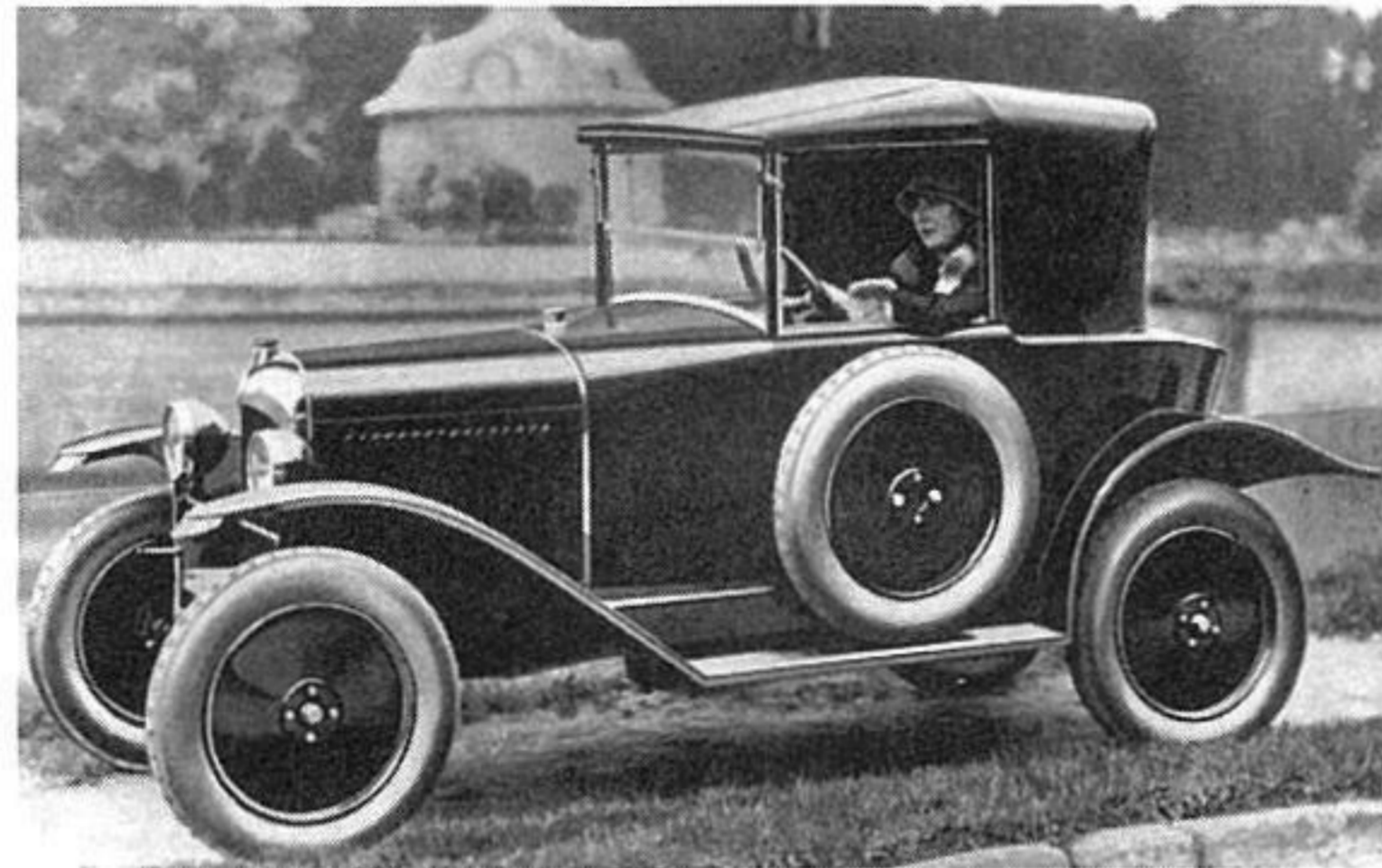
ミシュランは、シトロエンに負けないくらい、進取の気性に富んだ、フランス産業界を代表する存在であり、1970年代にプジョーに経営権を引き継ぐまでの約40年間、シトロエンが2CVやDSをはじめとする、一連の革新的自動車を産み出すのを、強力に支えることになる。

2CVは、端的にいえば、フランス版の「国民車」だといえる。「国民車」というと、日本では1955年に通産省が立案した「国民車構想」が有名で、それに呼応して三菱がリアエンジンの三菱500を開発した。また同じ時期にスバル360や、トヨタ・パブリカが開発され、これらは日本の本格的な大衆車時代の先駆けとなった。ちなみにパブリカは2CVと同様の、空冷水平対向2気筒エンジンを採用しており、スバルはサスペンション方式などに2CVの影響が見られる。

国民車実現のあり方は、時代によって、国情によって、さまざまある。近年ではインドのタタ・ナノなども国民車と呼ばれることがあり、発展途上国では、国民生活の向上と自国産業の発展のために、今でも必要とされる存在である。過去には、有名なものとしては、その名も国民車を表すドイツのフォルクスワーゲンがある。ただ世界的な国民車の元祖は、なんといってもT型フォードである。そのフランス版を目指したというシトロエンは、当初から国民車だったといえなくもないけれども、第2次大戦前のシトロエンは、生産規模としては、国民に自動車をあまねくゆき渡らせるまでにはならず、クルマの実態としても、少し高級なものもつくられていた。



1908年型のT型フォード。地上高が高めで、当時のアメリカ全土の荒れた道路にも適した。直列4気筒エンジンを縦置きした後輪駆動で、以後半世紀以上のアメリカ製大衆車の基本形となった。

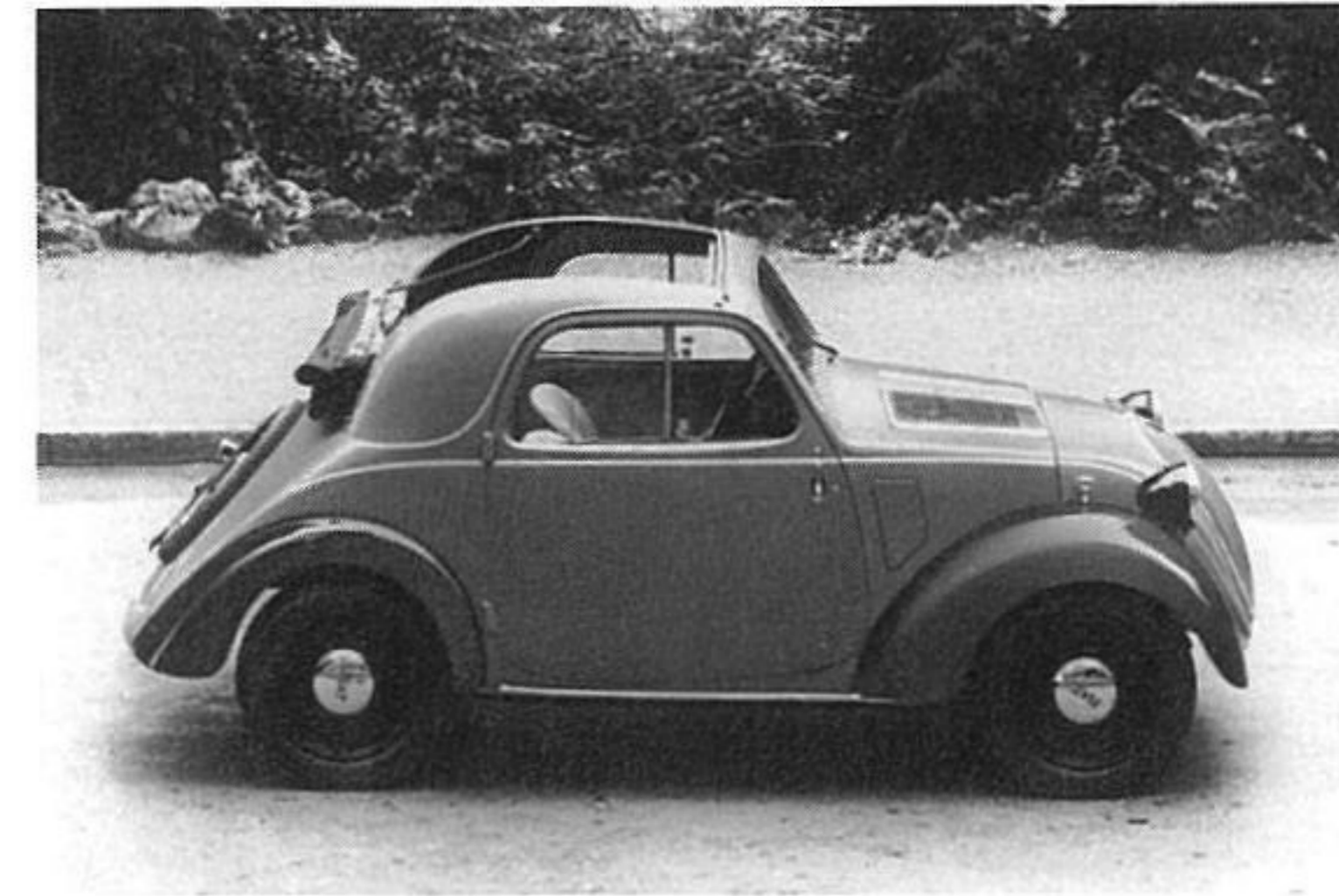


1920年代につくられたシトロエン5CV（タイプC）。スペース効率もふつうで、優美なスタイルの反面、2人乗りにすぎなかった（少し長い3人乗り仕様もあった）。女性に好評だった。

アンドレ・シトロエンはいちど1922年に、小型で価格も安い5CVというモデルをつくっている。5CVは5年間で8万台がつくられて好評だったが、全鋼製ボディの新型車に生産を集中するため、アンドレ・シトロエンはその生産を中止してしまった。

アメリカでは、T型フォードが、非常に安い価格で、年間100万台を超えるほどの圧倒的な大量生産を実現したこともあり、1920年代のうちに、モータリゼーションはかなり浸透していた。アメリカでは19世紀から工業製品の大量生産システムが構築され、大衆消費社会も早く発展していた。広大な国土を持つアメリカは、産業全体の生産力が圧倒的で、とくに重要な石油をはじめ、豊富な資源もあった。

ヨーロッパは、産業も、消費市場も、まだ自動車社会到来の手前の段階にあった。なのでヨーロッパでT型フォードと同レベルの自動車社会を実現するには、1920～30年代当時の状況では、技術的に大きなブレークスルーが必要で、とくに、クルマを小型軽量化する必要があった。小

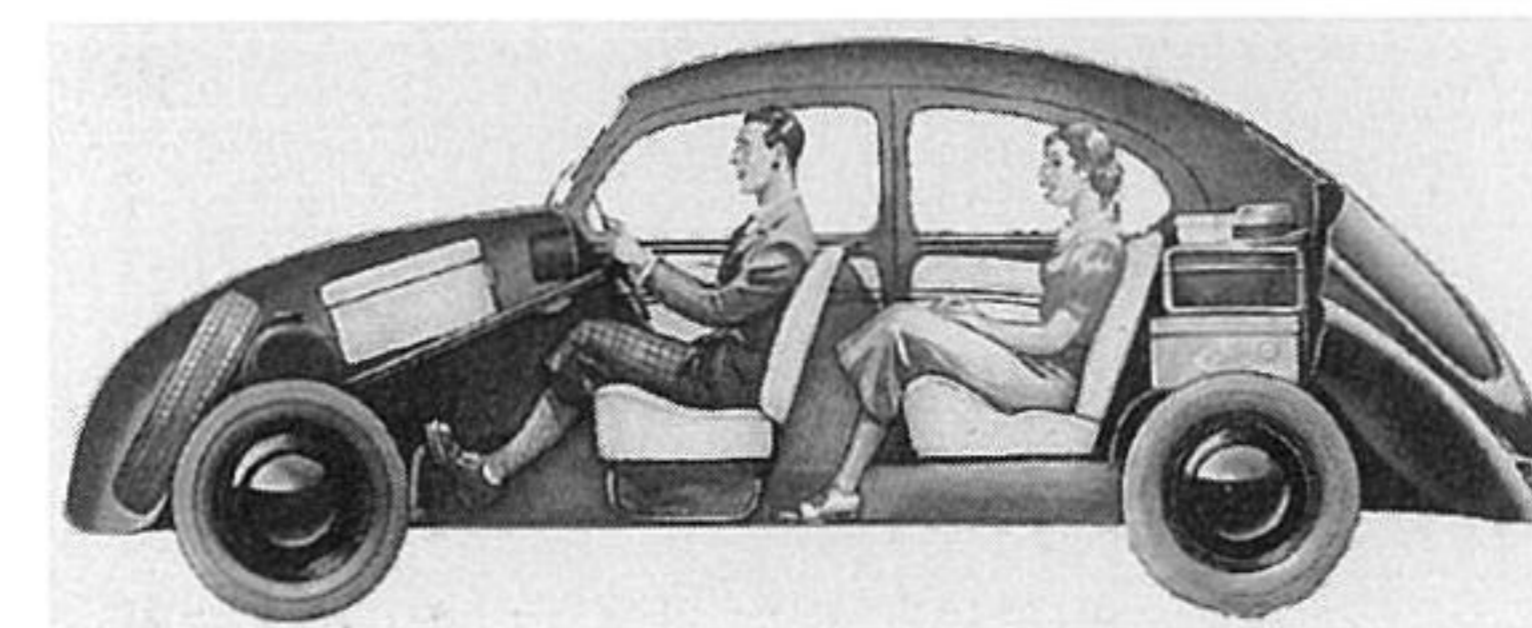


フィアット500。フランスでシムカ5として販売された。法規上は2人乗りという小型サイズ。流線型デザインを採用していた。

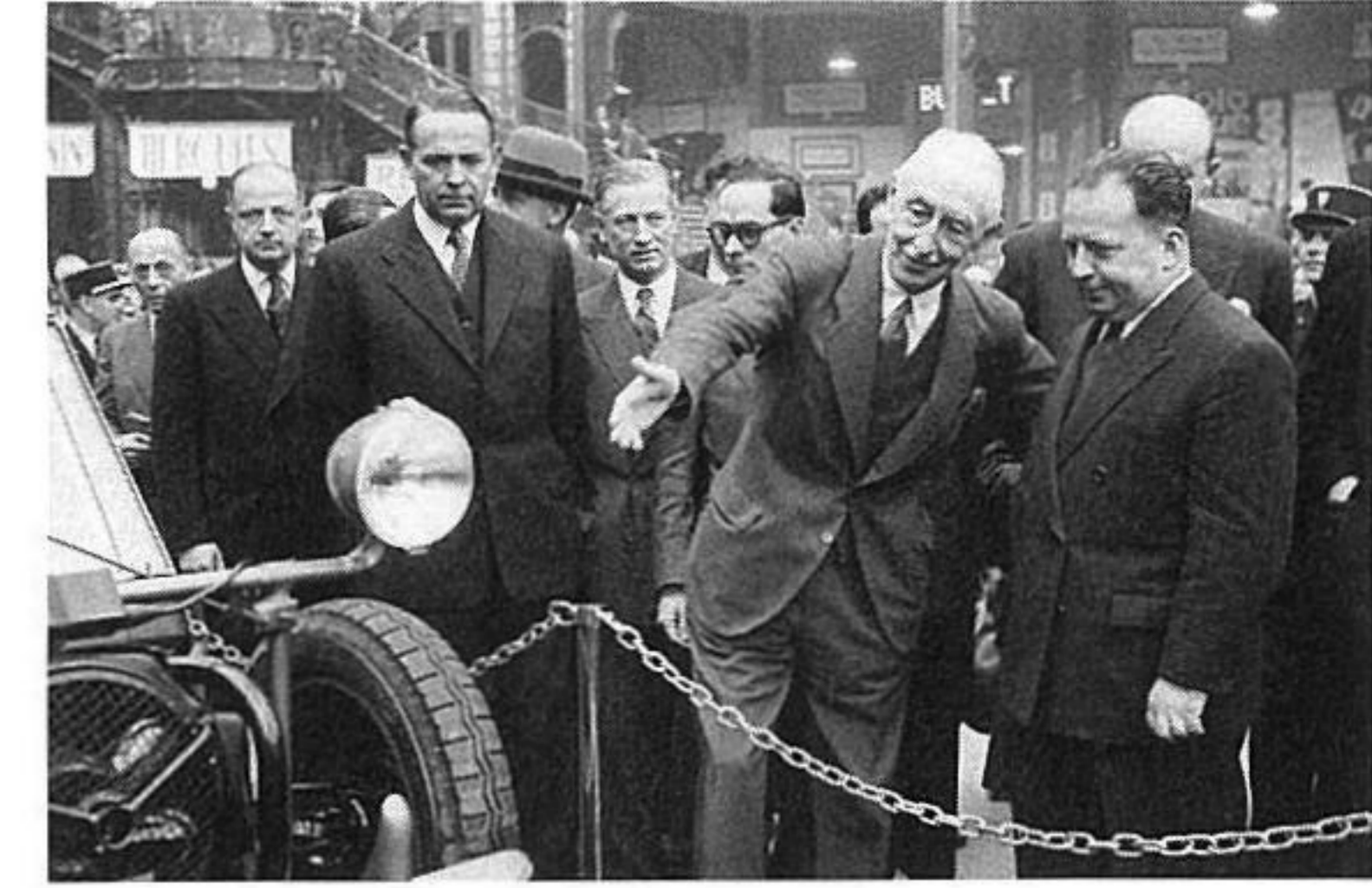
型軽量であることは、原価が下がるうえに、燃料費ほかの維持費が安くなる。しかし自動車産業の圧倒的なリーダー格であったアメリカでは、石油が湯水のごとく出ていたこともあって、T型フォードの後、基本的な設計方式を改革しないまま、大型化、デラックス化が進んでいくばかりだった。そのためヨーロッパでは、独自に小型軽量を可能にする設計方式を実用化する必要があり、それが国民車実現の課題だった。

各国の有力メーカーがそれぞれ、国情にあった形でその実現化に挑んだが、最初の小型大衆車の成功例は、1920年代に誕生したイギリスのオースチン・セブンだった。ただ、台数はまだ少ないうえ、T型フォードをそのまま縮小したような設計で、あまりクルマとしての実力は高いとはいえなかった。同時期のシトロエンの5CVも、同じ成り立ちで、2人（後に3人）しか乗れないクルマだった。

この次の世代、1930年代後半に企画されるのが、ヨーロッパの本格的な次世代型国民車の、いわば真打ちである。イギリスを除いたヨーロッパ3大自動車生産国の、ドイツ、フランス、イタリアでそれが誕生する。これらはブレークスルー実現のために、目的遂行型というべき野心的な設計が施されたのが特徴だった。イタリアのフィアットの500（チンクエチェント）は、革命的なほどの斬新な設計ではなかったが、航空機部門も持つメーカーならで



フォルクスワーゲン。ホイールベース長さは2CVと同じ。リアにエンジンを収容し、客室前後に荷物スペースを設けた巧みな空間設計だが、2CVのようなアクセスのよい大きな荷室の確保は難しい。



1949年パリ・サロンで、工業大臣に2CVを紹介するブーランジェ。前年に発表されたときは、エンジンルームは非公開だった。

はの、十分先進的なつくりといえるものだった。ドイツのフォルクスワーゲンは、革命的なリアエンジン方式を採用し、その完成度の高さは、大衆車の常識を覆すものといえた。そして、フランスが産み出すのが、2CVだった。

■ミシュランから来た新社長

2CVが個性的な自動車になった大きな要因は、この時代の国民車特有の「目的遂行型」の開発がなされたためと考えられるけれども、その際に、開発者の個性が強く出ることになった。

2CVの「目的」とは、当時のフランスの、国民生活の実情にあったクルマを、実現化することであるが、その目的を果たすべく開発を強固に指導したのが、新しいシトロエンの社長、ピエール・ジュール・ブーランジェだった。1935年にミシュランがシトロエンの経営権を獲得したとき、最初に社長として送り込まれたのは、ミシュラン家の御曹子である若きピエール・ミシュランだった。しかし彼が1937年に自動車事故で命を落としたために、補佐役であったブーランジェがその後を継いだのだった。ブーランジェは独自の視点でものごとを見て、合理的考え方をする人物で、彼が国民車開発の厳しいガイドラインを頑固に守り抜いたことで、前代未聞の大衆車2CVが、完成の日の目を見ることになる。

2CVの「同期のライバル」というべきフォルクスワーゲンも、強力な指導力で完成された。その開発指導者は世界的に有名なボルシェ博士で、さらに、当時の元首ヒトラーの肝いりの国家計画として、国家予算が注ぎ込まれて、大規模な開発体制が整えられ、巨大工場建設までが用意された。そのような開発だったため、ある意味では尊大なクルマとして完成され、合理性をとことん追求した設計ではあるが、当時のほかのすべての大衆車を凌駕するような高性能なものになった。もちろんそれにはもっと



1950年のパリ・サロンで、フルゴネットが発表された。ルノー・ブースでは、やはりこのとき発表された多用途ワゴンボディのコローラルが展示されているが、設計はふつうだった。これもおそらく大統領訪問時のシーンだが、手前の2台の2CVは、人々が囲んで熱心に細部をのぞき込んでいる。

り、エンジンルーム内は未公開だった。市販化後も当初は量産体制が整わなかったため、流通は徐々に始まった。その後、生産は次第に軌道にのってゆくが、人々の「需要」を研究しつくされた新型車は、「予定どおりに」人々に望まれるようになり、一時は納車まで5年以上待つような状況になった。ちなみに、たとえばシトロエン・トラックを別に買った人には、優先的に2CVが納車されるということになっていたらしい。

第2章 2CVの発展

■フランスに必要とされた2CV

2CVの市販が始まってから1年あまりたった1950年11月のこと、ブーランジェは、トラクシオンアヴァンを運転してパリからクレルモンフェランに向かう途中で、事故に見舞われ、帰らぬ人となった。2CVを世に送り出したブーランジェは、2CVがフランス中の路上を走りまわる光景を見ることはなかった。

主を失っても、2CVの生産台数は次第に増えてゆき、商用のフルゴネットも加えると1952年には年2.8万台、55年に年10.5万台に達した。感情的には2CVにとまどいを感じたとしても、2CVの実質のことが評判になり、人々は2CVを買い求めた。恰好にはかまわないというブーランジェの考えが、使い手にもそのまま共有されたわけだった。元来2CVは1930年代終盤に構想されたが、国土が荒廃し、経済も疲弊していた終戦直後のフランスは、ある意味戦争前以上に、2CVが必要とされる状況だった。

2CVのスティックさは、当初は広告の仕方にも適用された。発表当初の2CVの広告は、4頁のパンフレットで、写真のほかに、データを交えて淡々と説明する文章が綴られているだけのものだった。

車両の進化としては、発売から5年ほどたった1954年に、初めてエンジンが425ccに拡大され、最高速は80km/hに向上した。当初の2CVはAと呼ばれたが、これはAZと称された。さらに1956年には仕様をデラックス化したAZLが登場した。その後しばらくして、後部の荷室の蓋が金属板となる、トランク仕様が追加された。当初のボディカラーはグレー系のみだったが、1959年には、初めてブルーが用意された。

いちやく追加されたバリエーションとしては、ボディ後半部が食パンのような形の荷室となる、商用車のフルゴネットが1950年に発表されている。2CVは前輪駆動で後部の荷室の床を低くフラットにとることができるので、これは仕立てやすいバリエーションといえた。2CVフルゴネットは、初期の頃から2CV乗用車の3分の1程度の生産が充てられ、2CVの生産が落ちこんだ1968年には、乗用車5.7万台に対し、5.1万台が生産された。乗用車より10年以上早く1978年に生産中止されながら、トータルでも乗用車の約3分の1になる約125万台が生産された。

■若者に支持された2CV

1960年代に入っても、2CVは改良を加えてゆく。1960年にはボンネットのデザインが初めて変更されて、洗練されたものになる。1963年にはエンジンが18psまで強化され、最高速は95km/hに向上した。1964年には前席ドアのヒンジが前側に移動して、一般的になった。翌65年

1957年型のAZL。ダブルシェヴロンを囲む楕円の輪がなくなり、ボンネット中央にクロームの線が入っている。そのほかリアウィンドウが大型化されるなど、細かく変更されている。

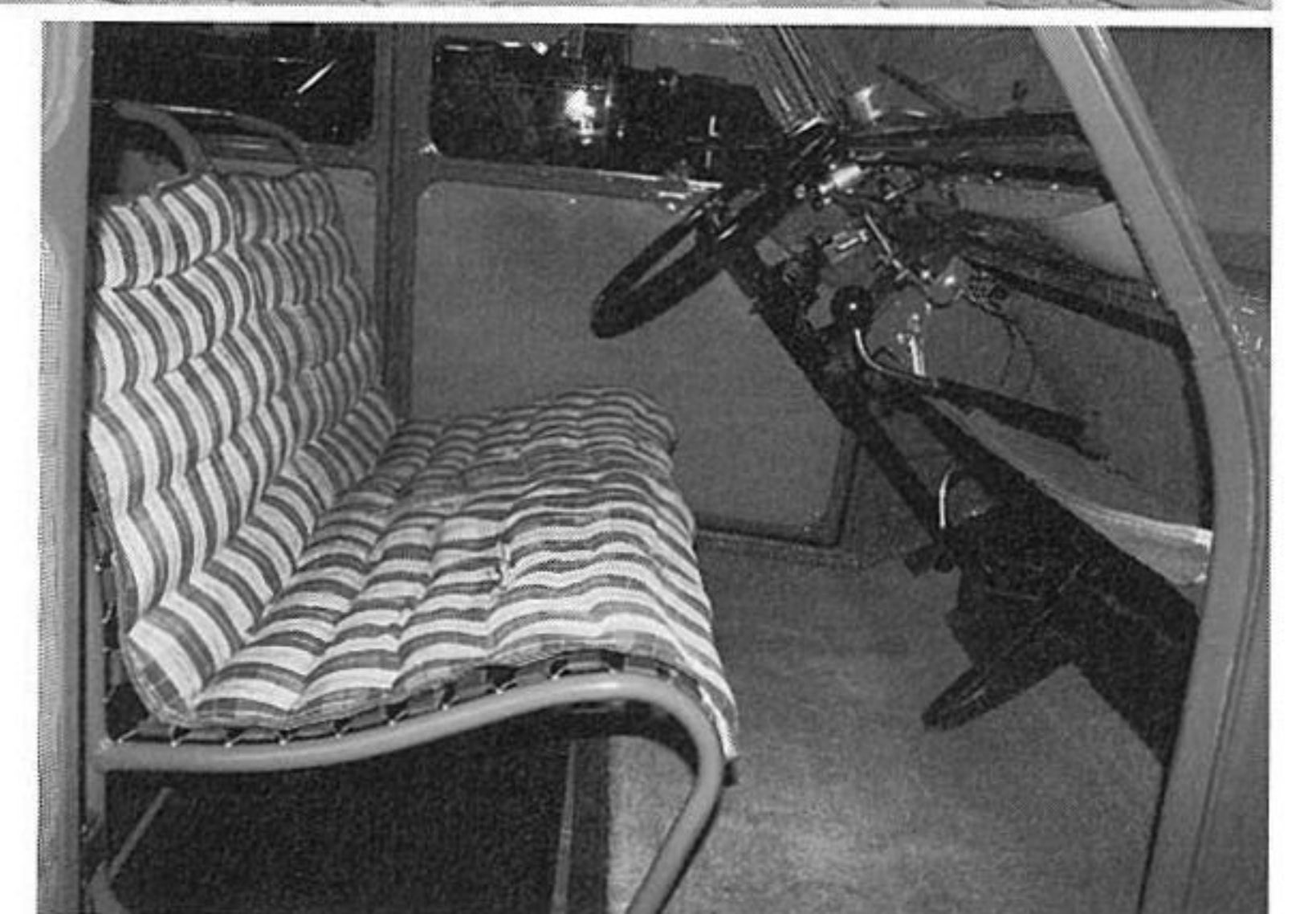


1951年型の最初期のフルゴネット（タイプAU）。有名なHトラックと同じように、荷室が全面コルゲートとなっている。ミラーがフェンダーに付く。



にはリアクォーターウィンドウが追加され、またフロントグリルのデザインも変更されて、顔つきが変わった。1970年には602ccエンジンを積む、2CV6が新設され、435ccの2CV4との2本だてになる。2CV6は33psで最高速110km/hになり、さらに後には115km/hにまで達した。1980年代に入ると、エンジンは602ccのみとなる。

1970年代の2CV6と2CV4のエンジンは、アミのエンジンを流用したものだ。アミは1961年に登場したモデルで、2CVのシャシーをほぼそのまま流用しながら、ボディを高級化して、シトロエンのラインナップに欠けていた中級車としてつくられた。アミは、上のDSと比べるとまだ大きな格差があり、その後、何度か進化して、最後に



トヨタ博物館所蔵の1953年型の室内。シートの座面はゴムを張った上にタータンチェック模様の薄いクッションシートを貼っている。

Le démarrage à commande mécanique se manœuvre du siège du conducteur. Il ne nécessite pas d'accus qui coûtent cher, sont lourds et demandent de l'entretien.

Direction douce à crémaillère.
4 points seulement à graisser.
Toit découvrable.

Son prix serait de : **185.000 francs**, sur la base des salaires et des prix en août 1948.

Livraison : Courant 1949.

S'informer auprès des Concessionnaires et Agents CITROËN.



THÉO BRUGÈRE - MALAKOFF-PARIS



LA 2 CV CITROËN

Traction Avant

C'est un moyen de transport pratique, confortable et de qualité pour tous ceux qui ont à se déplacer.

C'est une vraie voiture avec 4 vraies places et 4 portes.

Elle transporte 4 personnes et 50 kg de bagages à 60 km/h.

Elle est économique de fonctionnement et économique d'entretien.

Elle consomme, suivant la vitesse, de 4 à 5 litres d'essence aux 100 km.

1948年のパリ・サロンで2CVが発表されたときのパンフレット。2つ折の一枚の紙で全4頁になるもの。この右側が表紙、左側が裏表紙に相当。表紙には「2CVシトロエン」と書かれたうえ、筆記体で「トラクションアヴァン（前輪駆動の意）」とサブネームを付けている。「移動しなければならぬすべての人にとって、便利で快適で優れた移動手段です」という文で始まっている。「4人と50kgの荷物を、60km/hで運びます」というのは、2CVの開発コンセプトとして後に有名になった文句のひとつ。燃費は4~5リッター/100km（20~25km/リッター）と謳っている。現状の予想価格として18万5000フランを掲げ、発売は1949年中としている。

Elle fait aisément 50 à 55 de moyenne sur routes faciles. En pays accidenté et à pleine charge, elle fait encore de 40 de moyenne.

Elle a grimpé à pleine charge, avec le réglage normal, les 22 km de parcours de la course de côte du Mont Ventoux (altitude 1912 m).

La suspension et les sièges réglables assurent une douceur de roulage comparable à celle des voitures les plus confortables.

Il y a un chauffage pour l'hiver : une aération pour l'été.



Les points essentiels, c'est-à-dire :
précision de la mécanique,
qualité de la fabrication et des matériaux,
tenue de route qui est celle de nos tractions AV,
freinage hydraulique sur les 4 roues,
soit dignes de la meilleure technique Citroën.

Le moteur est un 375 cm³ 2 cylindres 4 temps à refroidissement par air. Pas de soucis de radiateur qui gèle en hiver.

3 vitesses normales, plus une vitesse surmultipliée et une marche arrière.

La légèreté a été très étudiée : plus la voiture est légère, moins elle consomme d'essence et de pneus.



上の1948年のパンフレットの裏面で、2、3頁に相当。「よい道であれば余裕で50~55km/hの巡航速度を保てます。起伏の多い地域で、フル荷重でも、40km/h巡航が可能です」と書かれている。続けて、フランス南部にある有名な山、モン・ヴァントゥーのヒルクライムの22kmのコースを、ノーマル仕様車で、フル荷重で上った、とアピールしている。

1949年9月のパンフレット。価格は1948年の予告より約4万フラン上がって、22万8000フランになっている。裏表紙（左側の頁）の文字数が前年版より少なくなっているのは、スターターについての記述が減ったため。この1949年版では、「電気式スターター」だけ書かれている。ちなみに1948年版では、「機械式スターターで、運転席から操作できます。これだと、高く付き、重く、整備が必要なバッテリーが不要です。」と書かれていた。プーランジェが拒否していたスターターモーターが、完成直前に取り付けられることになったのは前半の「シトロエン2CVの歴史」で記したとおり。機械式スターターについて自慢げに書かれたカタログの「現物」が出まわったために、スターター変更の経緯を、雑誌その他、人々が興味をもって知ることになったかと思われる。

1949年のパンフレットは、前年のショーのときのものに比べて、文面はスターター部分以外は同じで、外観写真は2点替えられている。その結果1点はこのようにルーフを開けた状態の写真になった。

Démarrage électrique.
Direction douce à crémaillère.
4 points seulement à graisser.
Toit découvrable.

•••

Prix : **228.000 francs**.




AC 4844-49

Théo Brugère

LA 2 CV CITROËN

Traction Avant

C'est un moyen de transport pratique, confortable et de qualité pour tous ceux qui ont à se déplacer.

C'est une vraie voiture avec 4 vraies places et 4 portes.

Elle transporte 4 personnes et 50 kg de bagages à 60 km/h.

Elle est économique de fonctionnement et économique d'entretien.

Elle consomme, suivant la vitesse, de 4 à 5 litres d'essence aux 100 km.

Elle fait aisément 50 à 55 de moyenne sur routes faciles. En pays accidenté et à pleine charge, elle fait encore de 40 de moyenne.

Elle a grimpé à pleine charge, avec le réglage normal, les 22 km de parcours de la course de côte du Mont Ventoux (altitude 1912 m).

La suspension et les sièges réglables assurent une douceur de roulage comparable à celle des voitures les plus confortables.

Il y a un chauffage pour l'hiver : une aération pour l'été.



Les points essentiels, c'est-à-dire :
précision de la mécanique,
qualité de la fabrication et des matériaux,
tenue de route qui est celle de nos tractions AV,
freinage hydraulique sur les 4 roues,
soit dignes de la meilleure technique Citroën.

Le moteur est un 375 cm³ 2 cylindres 4 temps à refroidissement par air. Pas de soucis de radiateur qui gèle en hiver.

3 vitesses normales, plus une vitesse surmultipliée et une marche arrière.

La légèreté a été très étudiée : plus la voiture est légère, moins elle consomme d'essence et de pneus.



25頁と同じ、オリオール大統領を前に2CVのヴェールが剥がされた、1948年パリ・サロンの光景を描いたイラスト。大統領は困ったような顔をし、その後方の人物は口を開けてあっけにとられている。アラン・フォルが2CVの歴史的シーンを数点のイラストにして綴ったリーフレット「Les Grandes Heures de la 2CV」の中の一つ。シトロエン社の版権物として1967年に制作された。



1978年にガボン共和国で発行された切手。アンドレ・シトロエンの生誕100年にあたる。ガボンは1886年にフランス植民地となり、1960年に独立している。



250^K

CITROËN

TRANSPORT - AVANT

CAPACITÉ **1,88 m³**

CITROËN

TRANSPORT - AVANT

CAPACITÉ, sobre, à toute épreuve

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

250 kg - Poids plat et permis "vanisme". Force motrice 400 ou de plus. Deux roues motrices à l'arrière. 100 km à pleine charge. Entrée des pass. 4 places. Motor à catalyseur à air. Motorisation à pompe et injecteur à jet. 40 km/h consommation. Transmission à 4 vitesses. Direction assistée. Pneu 135 x 400. Pneu 135 x 400. Pneu 135 x 400.

1958年8月発行の、フルゴネットのカタログ。カマボコ型の荷室部分は、基本はコルゲートボディだったが、左上の広報写真のように、サイドに窓が開けられているものもあった。この窓付きのモデルはベルギーでつくられた2CVウィークエンドと呼ばれるモデルで、取り外し可能な後座を備える。カタログは基本の閉じた状態の表紙が一番上で、左側3分の1をめくると荷室の真後からの絵柄が登場し（中央）、さらにそこから右側4分の3をめくると、観音開き式の後部ドアが半分開いて、荷室内が見える（一番下）という仕掛け。表紙に250Kと書かれているが、最大積載量250kgだった。

Une suspension extrêmement douce qui supprime les emballages savants

左頁のカタログの見開いた部分。左の8点の写真は、それぞれ職種ごとの使用場面を想定して撮影されたもの。プーランジュの開発時代にターゲットユーザーの職種がさまざま想定されていたが、2CVは発売後も当初から、想定ユーザーをずらりと並べたような広告物がつくられており、このあともこのパターンが進化して、ひとつの定番と化していた。写真は、左の列が上から、パン屋、肉屋、魚屋、ポスター貼り。右の列は、電気屋ラジオ技師、配管工、救急車、花屋。肉屋の写真では家畜をそのまま荷台に載せているのが目に付く。右に並んだイラストは、R.Dumoulinとサインがある。ほのぼのとしているが、美術大国だけあって、あか抜けている。これも、植木屋、ペンキ屋、ケーキ屋など、職種を表している。右下には、「非常に柔らかいサスペンションのため、手の込んだ梱包が不要です」とあり、「こわれもの」と書かれた荷物が裏の上に載っているイラストが描かれている。

PRINCIPALES COTES

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type AZU Série 2 ch. - Moteur 4 temps - 425 cm³ - 2 cylindres à plat amovibles - Refroidissement à air - 3 vitesses AV plus une surmultipliée et marche AR - Toutes vitesses AV synchronisées - Batterie 6 V 50 Ah - Feu "Stop" - Indicateurs de direction - Freins hydrauliques sur les 4 roues - Pneu "Pilote" 135 x 400.

PROPOSÉ PAR CITROËN

カタログの裏表紙。荷室の寸法などが示されている。型式はAZUで、エンジンは425cc。カタログ制作はまだアルビールが参加する前で、「Champrosay」と記されているのが確認できる。しかしこの頃から既にクリエイティブな趣向があった。



デルビール時代の始まり。アート関連の出版社を運営していたロベール・デルビールは、1960年に写真家アンリ・カルティエ・ブレッソンに工場を撮らせてほしいとシトロエン社を訪問し、その縁から広告を任されるようになった。最初の仕事が広報紙「Le Double Chevron」（ダブルシェvron）で、1961年に「自由（Liberté）」を主題にした32頁という厚さの2CVのカatalogを初めて制作。数年間、いくつかの版があるようだが、この頁の写真はその自由を謳歌するカatalogに使われたもの。上の写真のクルマは48頁掲載のジャック・セグラの世界一周冒険旅行に使われたもので、人物もセグラ本人。



シートが外された車内で人が寝転び、車外ではそのシートでピクニックが行なわれている。それを模範で撮ったのがユニークで、いかにも楽しげに演出されている。自由を謳歌するカatalogは、どのカットも2CVの自由で解放的な持ち味と、それを支える装備類を巧みに説明するものだった。



絵的なおもしろさのあるアンティーク用品を使って、大道具も運べる2CVの積載能力をアピールしている。「自由」のカatalogのコピーを担当したのは、1957年にシトロエンに入社し、広報部門の責任者として2CVの時代を率いたジャック・ヴォルジャンサンジェ。



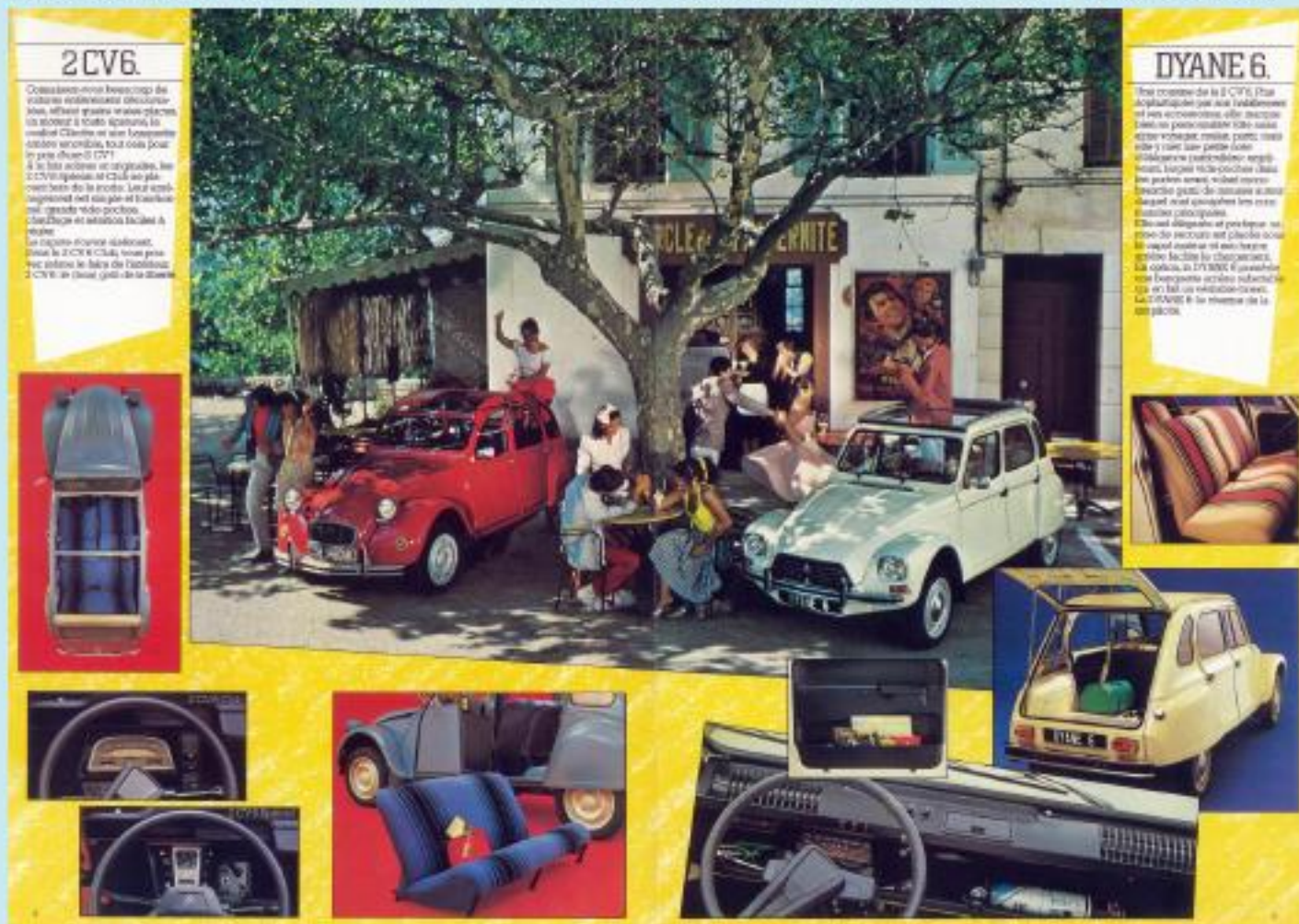
座席やドアまで外して、洗車も大胆にできるといふ、2CVのSUV的な便利さを示している。



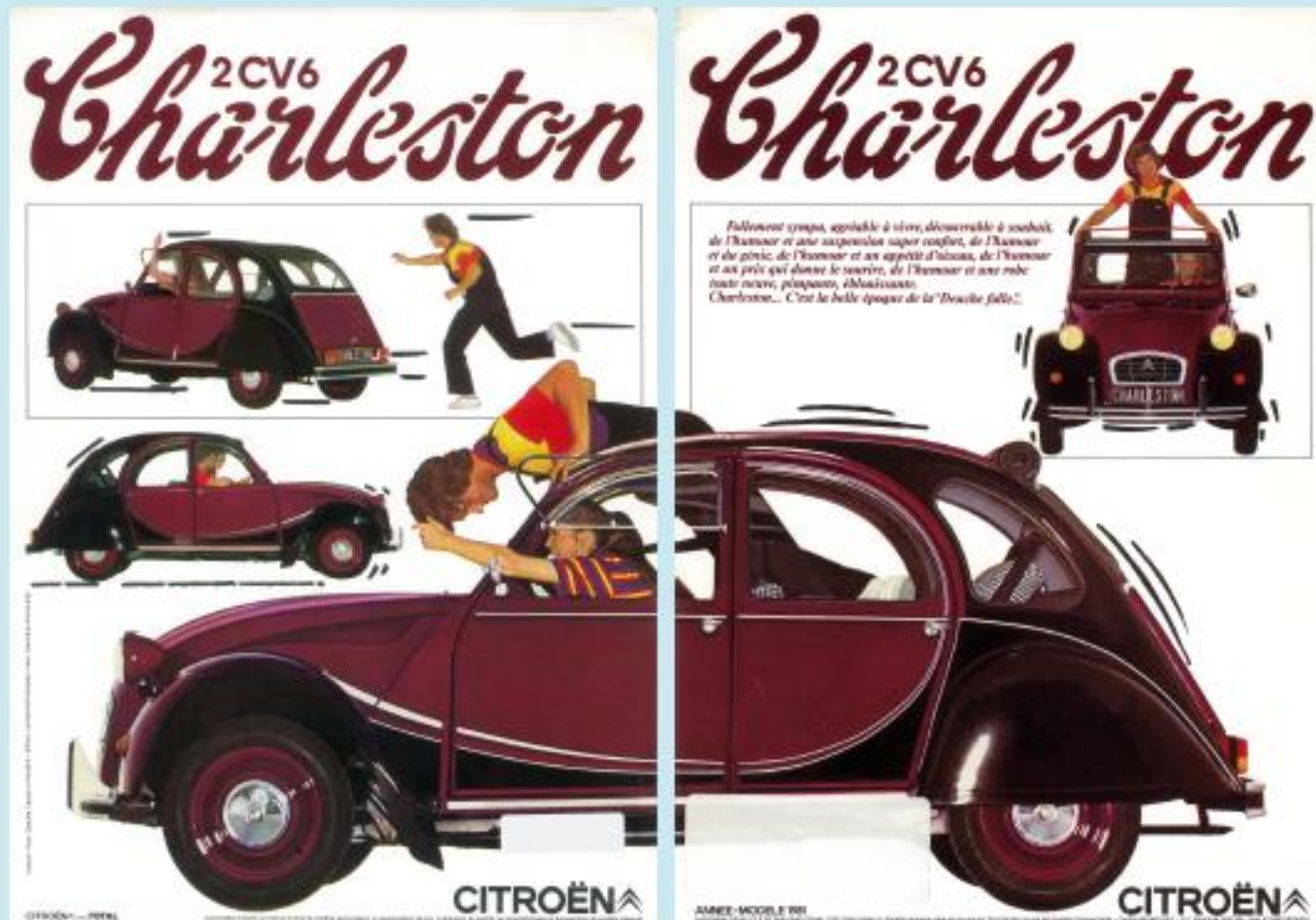
この写真が使われたカatalogではおばあちゃんのコメットとして、「安楽椅子に座っているようね。お医者さんは、乗り心地が良いからと、2CVをすすめたのよ」と書かれていた。



前頁のカタログの最初の見開き。スタートの合図とともにドライバーが停車するマシンに駆け寄り乗込みという、往年の「ルマン式スタート」をイメージした演出と思われる。メアリがノーマルと4x4の2台入っていて、開放的な雰囲気が強調されているようにも思える。メアリは単独で紹介される頁があり(124頁)、裏表紙もメアリとなっている。この4台を総括する説明文は「ウィークエンド、パカンス…」から始まっており、リラックスして、等身大で、解放され、楽しめる、などと謳っている。「君はあなたのものです!」悲惨なクルマではありません。楽しい生き方をできるような相手を探し求めるクルマです」と言っている。「悲惨な時代」のプーランジュの開発コンセプトが、享乐的な現代の若者のライフスタイルに融合するに至った。



2CVとディアーヌは共通の頁で扱われる。自由で開放的な雰囲気は一貫している。2CVは1979年7月以来、2CVスペシャルが2CV6スペシャルになり、エンジンは602ccに強化された。いっぽう従来の2CV6は、2CV6クラブと名を変えた。写真の舞台は南仏あたりの村の一角で、店の看板は巧みに読めないようになっているが、「友愛のサークル」のようにも見える(「自由、平等、友愛」の友愛)。店の中にはアルコールの瓶が並んでいるのが見える。壁のポスターはジャラル・フィリップ主演・監督の映画(邦題は「戦いの鐘は高らかに」)で、1956年公開のもの。集まった男女は、当時のダンスなどを踊りそうに1950~60年代のオールディーズの雰囲気の振り付け。パフェを運ぶ途中のウェイトレスの手を握って、男が求愛しているように見える演出もある。ジャラル・フィリップは美男子でもてたイメージの俳優だった。アメリカンカルチャーに乗まっているようでも、プレスリーその他の米国アイドルは使っていないし、フランス色を出している。細かいところまで演出が芝居がかった。



1980年8月発行の2CV6チャールストンの、紙一枚のパンフレット。1981年モデルと書かれている。チャールストンが最初に登場したときのもので、発売は1980年9月。8000台限定で、このときは色はこれ一種だった。チャールストンは1920~30年代をイメージした企画。フランスの文献では、ボディ側面の2トーンカラーのカーブは、1939年につくられていたTPVのドアのカーブを想起させる、などとはしばしば書かれており、「バウハウスのデザイン」とも言われている。戦前の広い意味でのアールデコの時代へのノスタルジーだと解釈できる。2トーンカラーの塗り分け、色使いは、1930年代のブガッティやドラージュなどを思わせる。ちなみに「チャールストン」とは、ネサウスカロライナ州チャールストン発祥とされるダンスに由来するもので、1930年代に大流行した。男性の古典的な工具風の格好が、時代を表現していると思える。しかし運転しているのが女性であるのも注目。男性が置いてきばりになるところなど、ユーモラスにフランスらしく女性優位で描かれている。想定ユーザーは女性が主だった。



2CVは、007の映画「ユアアイズオンリー」に登場した。映画の中で、ロジャー・ムーア演じるボンドは当初、前作で活躍した本来のボンドカー、潜水可能なハイテクマシン、ロータス・エスプリに乗っているが、逃走しようとした際に爆発してしまい、ボンドガールの導きでやむなく2CVで逃げることになる。敵から逃げるボンドが2CVを見た瞬間、凍り付き、それまでの軽快なBGMも止まって、とばけた効果音が入るといふ趣味だが、2CVの真価を遺憾なく発揮する待遇での「出演」となっている。カーチェイス中にころがって田舎の村の人々に起してもらったり、文字どおりボコボコになりながら道をショートカットして悪路を走ったりするなど、2CVのキャラクターと「性能」がしっかりとアピールされる。劇中では銃弾を浴びるが、これをモデルにした市販版の銃弾の弾はステッカーで、500台限定のはかに、買えなかった人のためにステッカーだけでも販売されたという。1980年10月にパリのヴァンドーム広場でフランスでの映画公開イベントが行われ、そこで2CV007も披露された。写真はそのときのもので、ホテル・リッツの入口正面に2CV007が堂々と並べられた。



1969年7月発行のAmieの英語版カタログ。Amieはこの年4月にAmi8に進化。フロントマスクが洗練されて、ふつうにモダンなものになり、ルーフ形状もスマートなファストバックスタイルになった。ただ後部の荷室はトランク方式のままで、ひき続きハッチバック車的な役割はブレークが担った。ダッシュボードのデザインも変わり、さらにモダンになった。

L'AMI SUPER CONFORT

Une Dacia fait de chemin...
 Une Dacia a la sécurité...
 Une Dacia a la commodité...

1975年8月発行のAmie8/シュベールのカタログ。1973年1月に加わったシュベールは、GS用のフラット4 (1015cc) を積んで、シャシーも強化していた。外観はほぼAmie8と同じで、グリルまわりが若干異なる。写真のシャシーはシュベールで、GSと同じ4気筒エンジンとギアボックス&フロアシフトや前後アンチロールバーは専用装備だが、シャシーの基本は2CVと共通。2CV系独特のサスペンション構造がよくわかる。前後ともテレスコピックダンパーだが、これは2CVにも採用された。前後サスペンションを結ぶ筋はカットされて内部のスプリングが見えており、2CVのものと同じに見えるが、このカタログではシュベールに限っては「前後関連式」とは書かれていない。Amie8の場合は1976年9月から、「前後関連式」をやめて固定式になったとされる。Amie-シュベールは1976年2月で生産中止になる。

LES BREAKS

1973年8月発行のAmieのカタログ。ラインナップは8とシュベールだが、ブレークにスポットをあてているのがこのページで、2CVで定番だったピクニック場面のAmie版というべきもの。2CVより上級車種だけあって、少しメルヘンチックに演出されており、積み荷としての小道具も絵になるものが選ばれている。父親の赤帯の麦わら帽、母親の日傘、量産品のバケットではない伝統的なパン (カンパニェ) など、こだわりのあるライフスタイルの家族として描かれている。

● ディアージュ ●

1967年7月発行の英語版カタログ。アルビール制作で、フランスで印刷。ディアージュは同年同月に発表された。長い説明文には、ディアージュは2CVとAmie6の間のギャップを埋めるもので、両方の技術を採用している、などと書かれている。内装は2CVよりも充実し、モダンになった。テールゲート付きであることは重要なアピールポイントで、その写真も目立つ。ルーフは室内から開けることができる。また、後席は取り外し可能か、もしくは折り畳み可能タイプがオプションで選択できると書かれている。



Derrière une de la Dacia...
 Derrière une de la Dacia...
 Derrière une de la Dacia...

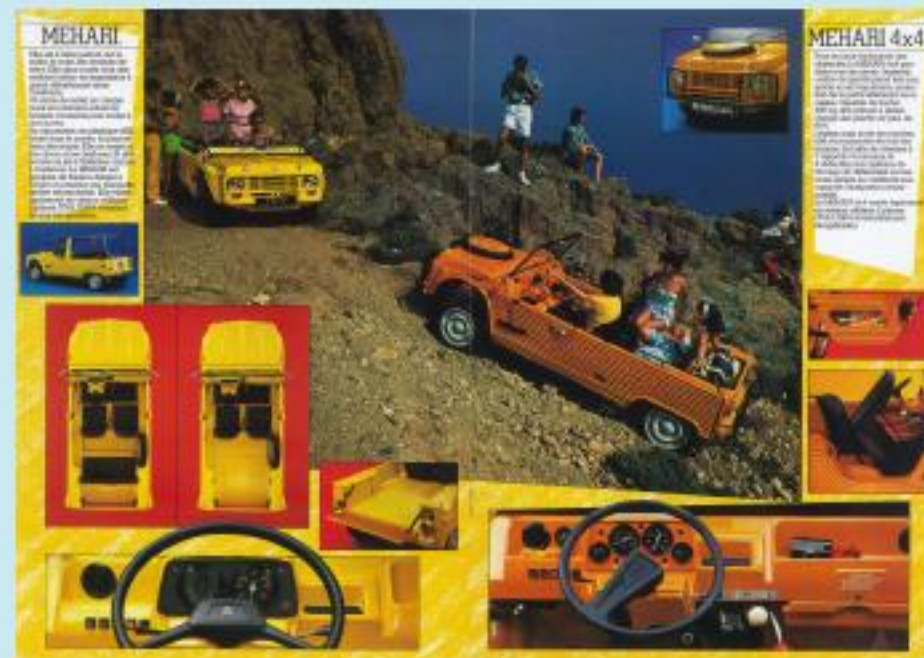
1968年10月発行のカタログ。ポップアート全盛の時代らしい、にぎやかな画面になっている。この上と右の頁の写真は、アルビールらしいというべきか文化色の濃い内容で、1960年代のこの時期の典型的なファッションやイラストの類が見られる。背景のポスターにはなぜかローレル&ハーディが登場。チャップリンと同時期のアメリカのスラップスティック・コメディ映画の2人組で、フランスで人気があった。ボンネット上に身を乗り出すオレンジ服の男性が持っているのは2眼レフカメラ。1960年代的な解放的雰囲気は2CVのカタログでも同じだが、ディアージュを乗り回す若者は、映画やアート、写真などにうつつを抜かしており、もっと“ハイクラス”な設定といえる。「ディアージュは並外れて美しいわけではありません。それは小さなクルマとしては思いがりというものです。しかしディアージュは楽しいクルマで、オリジナリティがあり、親しみやすく、生き生きとしています。ほかのクルマとは違います。」などと書かれている。



82頁や119頁と同じ、1978年7月のカタログ。メアリの場合また風変わりなストーリーになっている。アフリカの村が舞台で、象が椰子の酒を飲んだらしく、痲死の状態だから急いで医者のところへ運べというので、メアリが出勤、おさまりのショートカットで適なき道を行き、最後に間に合うという話。重い象を運んでしまえることや、道中でサスペンションが動くことなどで、メアリの性能がアピールされる。最後のコマで、医者が「君の友達は妙なクルマに乗っているな」というと、道案内に同乗した緑服の人物が「よくわかりませんが、クルマなのか、トラックなのか、潜水艇なのか、ラケダなのか、船なのか、とにかくおもしろいですよ」と答えて終わる。



1985年3月発行のリーフレット。RSCG制作。メアリ・アジュールは1983年4月に、2CVフランス3とともに限定モデルとして発売され、好評のためその後カタログモデル化された。フランス3のようにアメリカスカップ必殺の目的はないようだが、似た雰囲気のカラー。アジュールとは海や空の青の意。コートダジュールのリゾートを連想させる。コピーの「TOIT & MOI」は「屋根と僕」の意で、「君と僕」(TOI & MOI)にひっかけた言葉遊び。それに続く裏の頁のコピーは「僕、屋根なし!」。ちなみにサルヴァトーレ・アダモのヒット曲「SANS TOI MAMIE」(サントワ・マミー)は、「恋人よ、君なしでは」の意。



84頁と同じ1980年8月発行のカタログ。前の頁と同様の若者グループが登場している。メアリとメアリ4×4を掲載しているが、4×4は1979年9月に発表された。ボンネット上にスベアタイヤを装備したのは2CVサハラと同様で、リアデフがあるため燃料タンクの位置がFFモデルと異なり、ダッシュボードには多数のメーターが並ぶ。最大積載重量は400kgで、フル積載で60%の坂を登坂可能だった。メアリは1978年にグリルのデザインを変更し、フロントをディスクブレーキ化している。

● 2CVの冒険やプロトタイプなど ●



多くの若者が2CVで冒険旅行に挑んだ。最初に注目されたのはパリのシトロエン販売店スタッフのミッシェル・ベルニエだった。1952年に友人とともに1万4000km近くを走り、地中海1周に成功。その後「ル・カップ・アルジェ」のラリー・レイドを完走後に、その足でオスロからモナコまでのルートで、モンテカルロラリーを完走してみせた。リヨンの冒険家ジャック・コルネは、1953年に南北アメリカを縦走したが、後の場合もカナダから米大陸南端のフエゴ島まで達してもそこで終わらず、リオデジャネイロから大西洋を渡って、今度はダカールからサハラ砂漠を越えてスペインを通しパリまで戻った。全行程約5万1000kmで、途中ボリビアで自動車での最高記録となる標高5420m地点まで上った。この写真はその旅で使った車両。標高が上がるにつれエンジンパワーが落ち、最後は相棒や荷物を降ろしたうえで、ドアやフェンダーを外して軽量化した。後はその後1956年夏から57年にかけて陸路でパリ-東京を往復。日本では富士山の麓に長期滞在したという。



2CVの冒険旅行が次々と企てられ、1957年からシトロエン社は、2CVによる世界一周の冒険旅行に対する賞を設定した。表彰者は、初年度は上述の日本にやってきたコルネで、ジャック・セグラも1959年に賞を獲得した。どこかの海岸らしき場所で撮られたこの写真は、1966年の受賞者フィリップ・ジュンティのクルマ。彼は広告デザイナーで、マリオンネットを携えて、行く先々で実演したりしながら、4年かけて世界をまわり、約13万km走った。車体には協力企業と思しきロゴがたくさん貼られ、ダブル・カルダグ・ジョイントのグレンツァー・スバイサーの文字も見える。リアには「左ハンドル」のサイン。

世界一周の賞は1970年までで廃止され、かわって1970年からシトロエンは3回、2CVのためのラリー・レイド・イベントを主催した。2CVの広報活動の立役者ジャック・ヴォルジャンサンジェが発案したもので、2CVが再び飛躍的な増産に向かったのと時期的に合致していた。ラリー・ルートは戦前のハーフトラックの「巡洋艦隊」をトレースするもので、最初は1970年の「パリ-カプール-パリ」。トルコ、イランなどを通してアフガニスタンまでのルートを往復、トータル1万6500kmを28日間で行った。



1971年には、イランにあるかつてのペルシャ帝国の首都を目指す「パリ-ベルセポリス-パリ」、そして1973年には「アフリカ-レイド」が開催された。写真はアフリカの砂漠に行く2台の2CV。コートジボワールの首都アビジャンからチュニジアの首都チュニスまで、西アフリカを縦走した。



ラリー・レイド開催に続いて、シトロエンは、1972年からは2CVによるワンメイクのラリー・クロス・イベント「2CVクロス」を企画した。ダートで競い合う賑やかなレースは2CVのキャラクターをうまく活かして盛り上がり、ヨーロッパ全土に広がりを見せた。



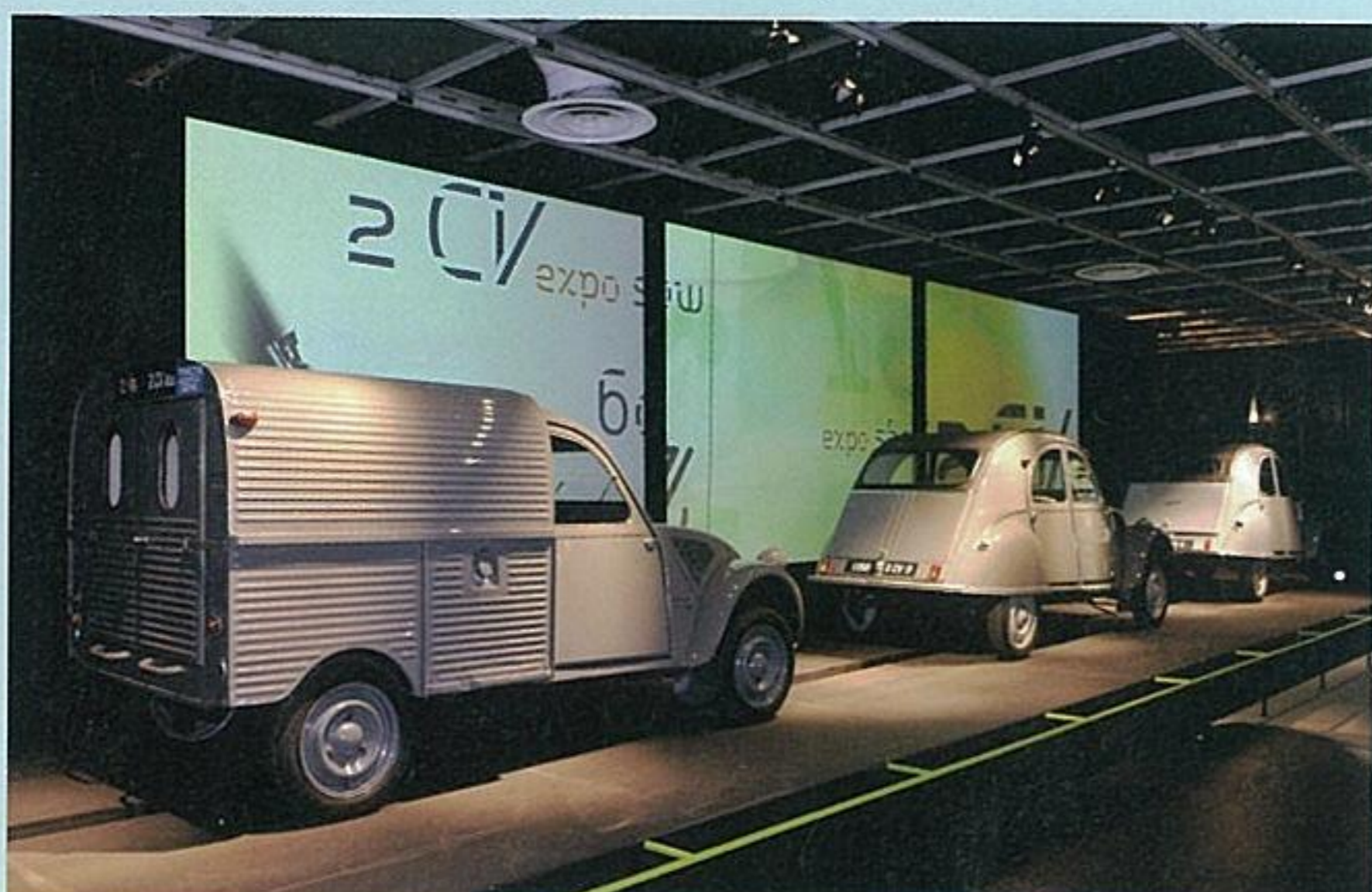
2CVの60周年を記念して、2008年パリ・サロンで発表された、エルメスが改装した特別モデル。内装は上質な皮革で仕立てられている。



2008年には60周年のイベントとして、パリの科学産業博物館で「2CV EXPO SHOW」が開催された。



1950年型の量産最初期の2CV。最初のボディカラーは、意外にもメタル調のグレーだった。後方には2CVスポットが見える。



初期の2CVの質素なイメージにいかにも合う、ソリッドのグレーに塗られた3台。ソリッドになったのは1952年の途中からで、1959年途中までソリッドのグレーのみだった。真ん中の車両はトランク付きの「AZLP」。先頭の「A」と比べると、リア部分かなり異なる。

■2CV関連年表

年	月	2CVの変遷/トピック
1936	—	この頃TPVの開発が本格化
1939	—	250台のTPV量産先行車の生産進む
	8	8月28日付けで「2CV.A」が型式認可
	9	第2次大戦勃発、TPV発表は延期
1944	8	パリ解放
1948	10	パリサロンで2CVを発表
1949	7	2CVの生産開始
	10	パリサロンで2CVエンジンルーム初公開
	11	2CV納入開始
1950	10	2CVフルゴネットをパリサロンで展示
1951	3	2CVフルゴネット (AU) 発売
1952	10	車体色を当初のメタル調のグレーからソリッドのグレーに変更
1953	3	グリルのエンブレムの楕円枠がなくなる
1954	9	425ccのAZが登場 (遠心クラッチを新装備)、同様にAUがAZUに進化
	12	一時的にサスペンションの Springs が露出式になる
1956	10	AZLをパリサロンで展示、11月に発売
1957	—	シトロエン社が2CVによる世界一周旅行の賞を設定
	9	鋼板製トランクを持つAZLPを市販化
1958	3	2CVサハラの試作車を発表
1959	6	着脱式ラジオ「ラジオエン」をオプション装備
	9	初めてグレー系でない車体色 (青) を追加
1960	—	◎英国で2CVビジュアが登場
	6	AZがミシュランXラジアルを採用
	12	ボンネットまわりのデザイン大幅変更
1961	4	◎アミ6を発表
	10	425ccエンジンの圧縮比を上げ、出力が13.5psに向上
1962	2	後部がハッチバック式の2CVミクスト (2CV ENAC) を市販化
	9	ダッシュボードをデザイン変更 (速度計や燃料計が充実、ワイパー電動化)
1963	—	荷室の大きいフルゴネットのAKが登場
	2	AZは出力が18psに向上してAZA (AZ série A) に進化
	3	豪華仕様のAZAMが登場
1964	7	AZAMとAZUがチューブレスのミシュランXを採用
	9	◎アミ6ブレークが登場
	12	フロントドアを前ヒンジ式に変更
1965	9	グリルデザイン変更、リアクォーターウィンドウを追加、ドライブシャフトに等速ジョイント採用 (まずはAZAMとAZUのみ標準装備)、後輪のフリクションダンパーをテレスコピックダンパーに変更
1967	4	AZAMが2CVエクスポールに名称変更 (新ダッシュボード、サイドミラーなど装備)
	7	◎ディアヌを発表
	9	エクスポールとAZが消滅し、AZLのみに
	10	◎アミ6ブレーク・クラブが登場
1968	1	◎602ccのディアヌ6が登場
	5	◎メアリを発表、5月革命
	9	◎アミ6クラブが登場
	—	◎ベビーブルースが登場
	—	1台のTPVがラ・フェルテ・ヴィダムで発見される
1969	3	◎アミ8が登場
	—	◎ディアヌにリアクォーターウィンドウを追加 (1970年モデル)
1970	2	AZLが消え、2CV4と2CV6に。2CV4は435cc、2CV6は602ccを新搭載
	5	フロントフェンダーの丸型ウィンカーが登場 (角型はエクスポール以来)
	8	「パリ・カブール・パリ」のレイド開催 (8月)
	12	後輪の慣性ダンパーが廃止 (2CV4、AZUに残っていた)
1971	7	「パリ・ペルセポリス・パリ」のレイド開催 (7~8月)
1972	7	2CVクロスを初めて開催
1973	1	◎アミ・シュペールが登場
	9	トランクに新しく2CV4、2CV6のロゴ
	10	第1次石油危機、「アフリカ・レイド」開催 (10~11月)
1974	9	角型ライト採用、グリルデザイン変更、ダブルシェブロンがグリル内に復活
1975	9	Cピラーの窓がなく丸型ライトの2CVスペシャルが登場
1976	2	◎アミ・シュペールが生産終了
	4	初の限定モデルの2CVスポット発売
	9	ブレーキが前後独立2系統に

年	月	2CVの変遷/トピック
1977	4	◎限定モデルのディアーン・キャバン発売
1978	3	◎アカディアーンが登場、2CVフルゴネットは生産終了
	—	◎アミ8ベルリーヌが生産終了
	—	2CV4が消滅
	—	◎メアリの前輪ブレーキがディスクになり、フロントグリル変更
1979	—	◎FAFが登場
	7	2CVスペシャルが2CV6スペシャルに改変し435ccエンジン廃止、2CV6クラブが登場(2CV6、2CV6コンフォールを経て改名したもの)
	9	◎メアリ4×4が登場
—	◎アミ8ブレーキが生産終了	
1980	9	限定モデルとして2CV6チャールストン発売
1981	7	2CVの前輪ブレーキがディスクに
	7	チャールストンが正規モデルに、低燃費モデル2CV6スペシャルEが登場(1983年に消滅)
	10	限定モデルの2CV007を発表
1983	4	限定モデルの2CVフランス3発売
	4	◎限定モデルのメアリ・アジュール発売
1984	—	◎ディアーンが生産終了
1985	3	限定モデルの2CVドリー発売
1986	7	限定モデルの2CVココロコ発売
1987	—	◎アカディアーンが生産終了
	7	2CV6クラブが生産中止
	7	◎メアリが生産終了
1988	2	工場閉鎖のためルヴァロワ工場での生産終了
1990	7	ポルトガルのマンガアルデ工場での2CVの生産終了
1994	—	新たに3台のTPVがラ・フェルテ・ヴィダムで発見される
2008	—	2CV誕生60周年を記念してパリで「2CV EXPO SHOW」開催

注：◎は2CV兄弟車に関する事項、太字は社会背景を表す。年表は主としてフランス国内モデルの変遷を掲載

■2CVシャシーモデル主要スペック表

モデル	TPV	A	AZ	AZAM	2CV4	2CV6
生産年	1939	1949	1957	1964	1974	1974
排気量(cc)	375(水冷)	375	425	425	435	602
ボア×ストローク(mm)	62×62	62×62	66×62	66×62	68.5×59	74×70
圧縮比	-	6.2	7	7.5	8.5	8.5
SAE最高出力(ps/rpm)	8(SAE)	9(SAE)/3500	12.5(SAE)/4200	18(SAE)/5000	26(SAE)/6750	33(SAE)/7000
DIN最高出力(ps/rpm)	-	-	-	-	24(DIN)/6750	29(DIN)/5750
SAE最大トルク(kg-m)	-	2.0(SAE)/2000	2.4(SAE)/2500	2.9(SAE)/3500	3.1(SAE)/4000	4.3(SAE)/3500-4000
DIN最大トルク(kg-m)	-	-	-	-	2.9(DIN)/4000	4.0(DIN)/4500
変速機(段)	3	4	4	4	4	4
ブレーキ	前ドラム (後は手動)	前後ドラム	前後ドラム	前後ドラム	前後ドラム	前後ドラム
タイヤ	125×400	125×400	125×400	125×380X	125-15X	125-15X
全長(mm)	-	3780	3780	3780	3830	3830
全幅(mm)	-	1480	1480	1480	1500	1500
全高(mm)	-	1600	1600	1600	1600	1600
ホイールベース(mm)	-	2400	2400	2400	2400	2400
トレッド 前/後(mm)	-	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1260
車両重量(kg)	約380	494	490	525	560	560
最高速度(km/h)	50	65	78	95	102	110

モデル	2CV6	2CV6スペシャル、チャールストン、クラブ、スペシャルE	250(2CVフルゴネット)	400(2CVフルゴネット)	2CVサハラ	メアリ
生産年	1976	1982	1976	1976	1958	1978
排気量(cc)	602	602	435	602	425×2	602
ボア×ストローク(mm)	74×70	74×70	68.5×59	74×70	66×62	74×70
圧縮比	8.5	8.5	8.5	8.5	7	8.5
SAE最高出力(ps/rpm)	-	-	-	-	2×12(SAE)/3500	-
DIN最高出力(ps/rpm)	26(DIN)/5500	29(DIN)/5750	24(DIN)/6750	26(DIN)/5500	-	29(DIN)/5750
SAE最大トルク(kg-m)	-	-	-	-	2×2.4(SAE)/2500	-
DIN最大トルク(kg-m)	4.0(DIN)/3500	4.0(DIN)/3500	2.9(DIN)/4500	4.0(DIN)/4500	-	4.0(DIN)/3500
変速機(段)	4	4	4	4	4(2個)	4
ブレーキ	前後ドラム	前：ディスク/ 後：ドラム	-	-	前後ドラム	前ディスク/ 後ドラム
タイヤ	125-15X	125-15X	-	-	155×400 or 380	135×15X
全長(mm)	3830	3830	3605	3805	3780	3520
全幅(mm)	1480	1480	1500	1500	1460	1530
全高(mm)	1600	1600	1723	1840	1540	1635
ホイールベース(mm)	2400	2400	2400	2350	2405	2370
トレッド 前/後(mm)	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1260
車両重量(kg)	560	560	575	640	735	555
最高速度(km/h)	110	115	95	98	100	100

モデル	ディアーン	ディアーン6	アカディアーン	アミ6(ベルリーヌ)	アミ8ベルリーヌ	アミ・シュペール
生産年	1967	1976	1981	1962	1970	1973
排気量(cc)	425	602	602	602	602	1015(4気筒)
ボア×ストローク(mm)	66×62	74×70	74×70	74×70	74×70	74×59
圧縮比	7.9	9	8.5	7.25~7.3	9	-
SAE最高出力(ps/rpm)	21(SAE)/5500	-	-	22(SAE)/4500	35(SAE)/5750	61(SAE)/6750
DIN最高出力(ps/rpm)	-	32(DIN)/5750	30(DIN)/5750	-	32(DIN)/5750	53.5(DIN)/6500
SAE最大トルク(kg-m)	3.0(SAE)/-	-	-	4.1(SAE)/2800	4.7(SAE)/4750	7.5(SAE)/3500
DIN最大トルク(kg-m)	-	4.2(DIN)/4000	4.2(DIN)/3750	-	4.2(DIN)/4000	6.9(DIN)/3500
変速機(段)	4	4	4	4	4	4
ブレーキ	前後ドラム	前後ドラム	前ディスク/ 後ドラム	前後ドラム	前ディスク/ 後ドラム	前ディスク/ 後ドラム
タイヤ	125×380X	125-15X	135SR13	125×380X	125×380X	135-15ZX
全長(mm)	3900	3870	4030	3865	3990	3976
全幅(mm)	1500	1500	1500	1520	1525	1524
全高(mm)	1540	1540	1825	1485	1485	1474
ホイールベース(mm)	2400	2400	2535	2390	2400	2400
トレッド 前/後(mm)	1260/1260	1260/1260	1260/1260	1260/1220	1260/1220	1260/1220
車両重量(kg)	600	600	755	620	725	805
最高速度(km/h)	100	120	103	105	125	145

武田 隆 (たけだ・たかし)

1966年東京生まれ。早稲田大学第一文学部仏文科中退。出版社アルバイトなどを経て、自動車を主体にしたフリーライターとして活動。モンテカルロラリーなどの国内外モータースポーツを多く取材し、「自動車アーカイヴ・シリーズ」(二玄社)の「80年代フランス車篇」などの本文執筆も担当した。現在は世界のクルマの文明史、技術史、デザイン史を主要なテーマにしている。

著書に『水平対向エンジン車の系譜』『世界と日本のFF車の歴史』『フォルクスワーゲン ゴルフ そのルーツと変遷』『シトロエンの一世紀 革新性の追求』(いずれもグランプリ出版)がある。RJC(日本自動車研究者ジャーナリスト会議)会員。

シトロエン2CV

フランスが生んだ大衆のための実用車

著 者 武田 隆

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Takashi Takeda/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します