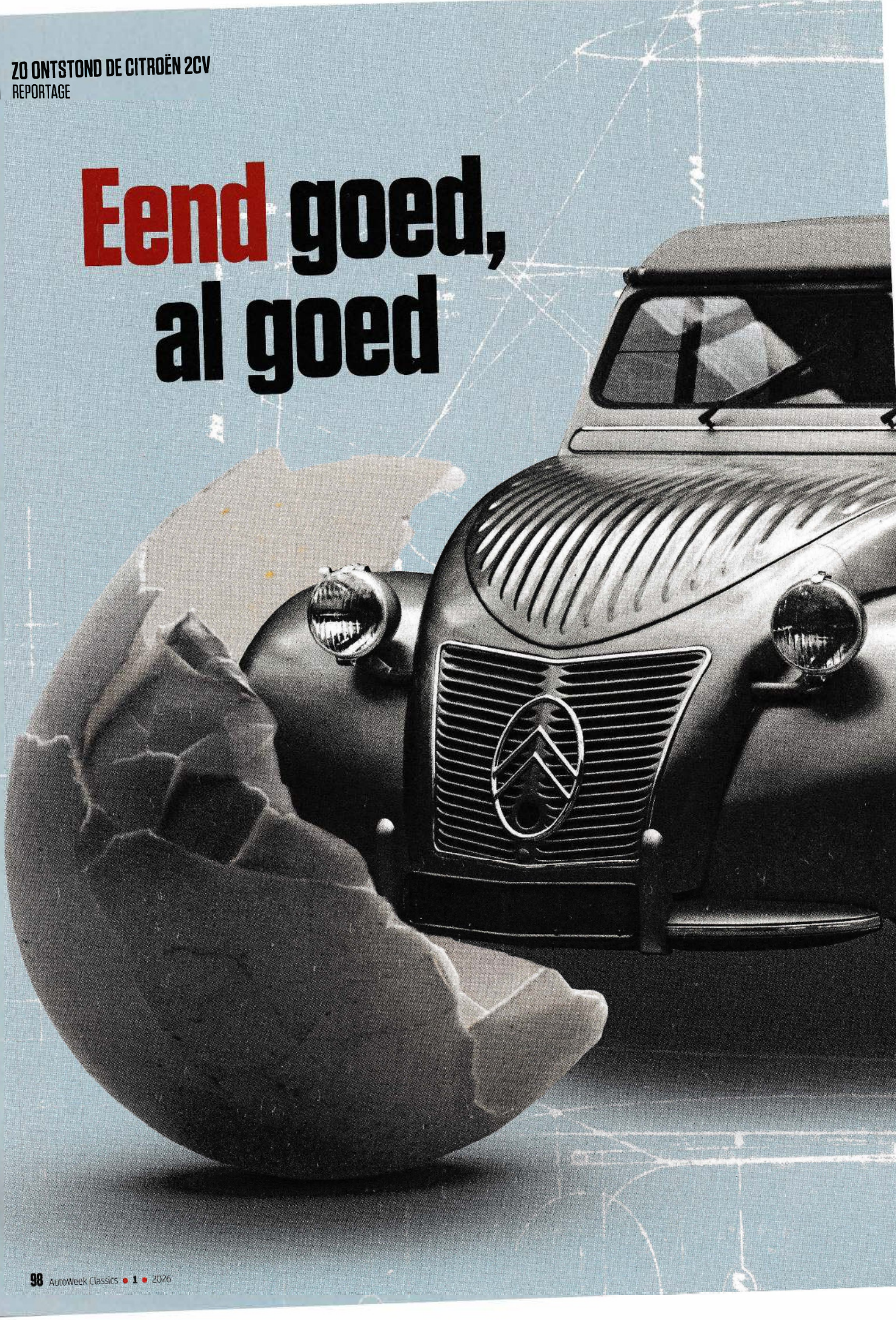
Eend goed, al goed





De 2CV, nog met 23 groeven in de motorkap, zoals het grote publiek hem in oktober 1948 in Parijs voor het eerst te zien kreeg. Het model was toen nog niet helemaal klaar voor de serieproductie.

In dit artikel duiken we in de ontstaansgeschiedenis van de Citroën 2CV. Het model was al bijna voltooid toen in 1939 de Tweede Wereldoorlog roet in het eten gooide. Gelukkig kwam het uiteindelijk toch allemaal goed.

TEKST **FRANK B. MEYER**, FOTO'S **AUTOBILD KLASSIK**, VERTALING **ALBERT-JAN CORNELISSEN**

Vind je een Citroën 2CV uit de jaren 70 of 80 een minimalistische auto? Nou, ten opzichte van de exemplaren van de prille beginjaren was hij nog behoorlijk luxueus aangekleed. Twee koplampen, een elektrische startmotor, ruiten van echt glas, beklede stoelen, wat een decadentie. Dat de Eend toch niet zo spartaans is geworden als oorspronkelijk het plan was, is indirect een gevolg van de oorlogszuchtige plannen van Adolf Hitler. Anders dan hij heeft de Deux Chevaux Europa wél veroverd. Die zegetocht begon met een nederlaag: de hoge ontwikkelingskosten voor de Traction Avant en de bijbehorende investeringen in de fabriek waar die van de band zou gaan rollen, hadden Citroën op de rand van een bankroet gebracht, mede doordat er toen ook een wereldwijde economische crisis gaande was. Bandenfabrikant Michelin nam het bedrijf over en stuurde oprichter André Citroën de laan uit.

Pierre Michelin werd in 1935 directeur van Citroën. Om in kaart te brengen waar behoefte aan was op autogebied liet hij enquêtes uitvoeren waarbij 10.000 vragenlijsten werden verstuurd, zo schrijft André Lalanne in het boek 'Les Hommes de la 2CV'. Het werd al snel duidelijk dat er in het toenmalige Frankrijk, een land met circa 41 miljoen inwoners waar nog maar 2,6 miljoen auto's rondreden, een enorm potentieel was. En dan met name voor goedkope, kleine auto's. Was het een geniaal idee van een geniale manager? Daar kun je over twisten, want in tal van landen dacht men na over de ontwikkeling van betaalbare auto's. Dus ook in Frankrijk, al vanaf 1922 om precies te zijn, waarbij een prominente rol was weggelegd voor de broers Édouard en André Michelin en later hun werknemer Pierre-Jules Boulanger. In 1936 kwam in Frankrijk de linkse coalitie Front Populaire aan de macht, die loonsverhogingen beloofde en het recht op betaald verlof invoerde. Zo groeide de

GEESTELIJKE VADERS VAN DE EEND



◀ Pierre Michelin
Pierre Michelin was directeur van Citroën van 1935 tot 1937, toen het merk eigendom was van Michelin. Hij zette het project voor de ontwikkeling van een kleine auto in gang aan de hand van een grootschalig marktonderzoek.



◀ Pierre-Jules Boulanger
Vicedirecteur en opvolger van Pierre Michelin. Hij werkte met veel passie aan de 2CV totdat deze klaar was om in serieproductie te gaan.



◀ André Lefèbvre
Hoofdontwerper van de 2CV onder leiding van Boulanger. Hij was eerder betrokken bij de ontwikkeling van vliegtuigen en met behulp van die kennis perfectioneerde hij onder andere de lichte constructie.



◀ Marcel Chinon
In 1935 was Chinon verantwoordelijk voor de vering, later voor de ontwikkeling van de gehele auto, tot zijn publieksdebuut aan toe.



◀ Walter Becchia
Becchia, die zich eerder bij Talbot had beziggehouden met de ontwikkeling van motoren voor de autosport, ontwikkelde de 2CV-boxermotor met zowel water- als luchtkoeling.

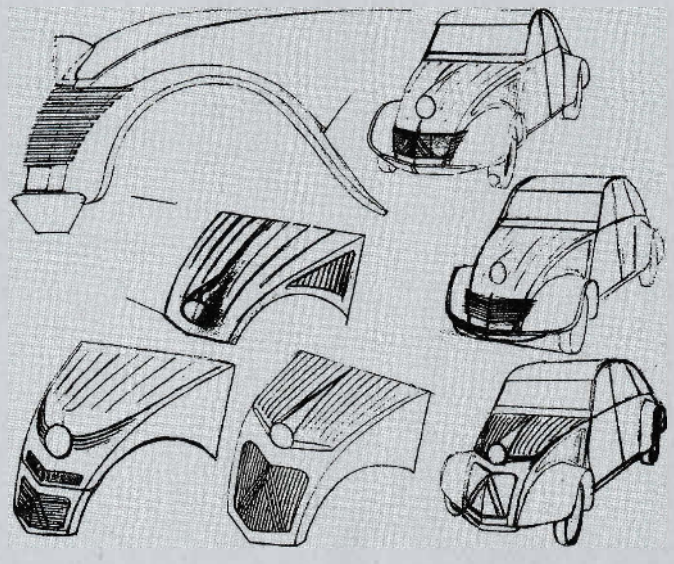


◀ Jean Muratet
Carrosseriespecialist en uiteindelijk hoofd van die afdeling. Hij verrichtte belangrijk werk met betrekking tot de constructie, de kosten] en de repareerbaarheid van de Eend.

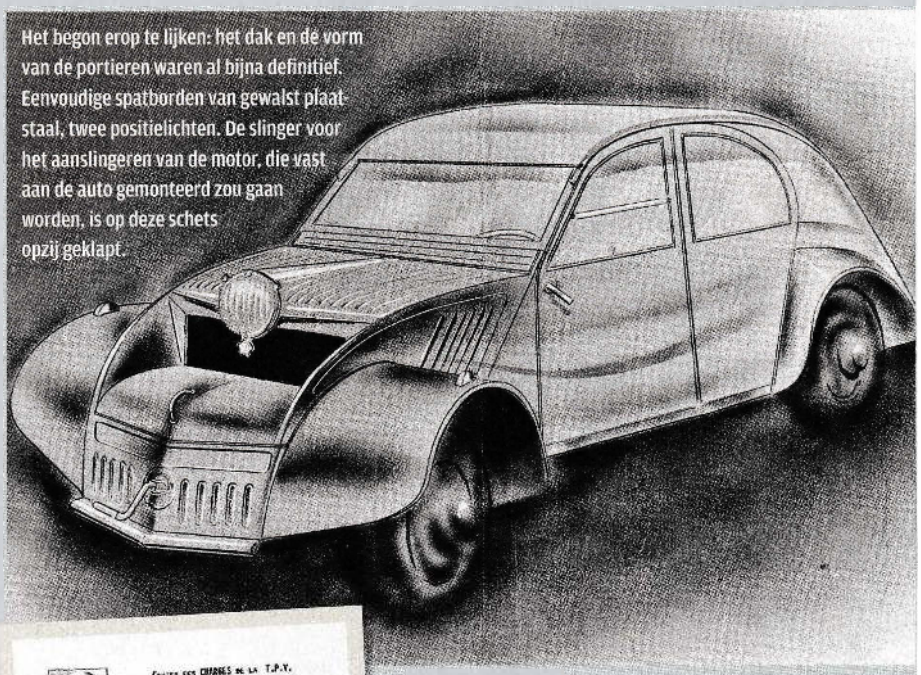


◀ Flaminio Bertoni
Deze Italiaanse auto-ontwerper had niet veel invloed op het design van de oorspronkelijke 2CV die in 1948 debuteerde, maar hij was wel verantwoordelijk voor de facelifts die in de loop der jaren werden doorgevoerd.

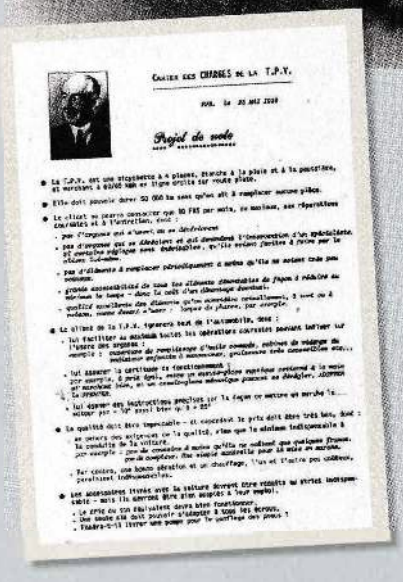
Het begin van een succesverhaal



◀ Deze designschetsen, datum niet bekend, tonen de 2CV nog met één centraal geplaatste koplamp. Dat was geen goed idee, want bestuurders van tegemoetkomende auto's zouden de 2CV door die ene koplamp in het donker voor een motorfiets kunnen aanzien.



Het begon erop te lijken: het dak en de vorm van de portieren waren al bijna definitief. Eenvoudige spatborden van gewalst plaatstaal, twee positielichten. De slinger voor het aanslingeren van de motor, die vast aan de auto gemonteerd zou gaan worden, is op deze schets opzij geklapt.



CAHIER DES CHARGES DE LA T.P.V.

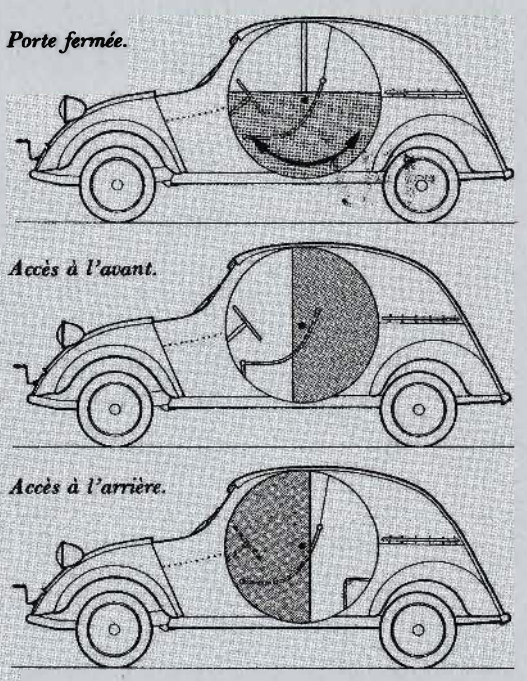
Projet de note

◀ Citroën-baas Boulanger had in 1938 een soort vierzits bromfiets van goede kwaliteit voor ogen, waarbij gedurende de eerste 50.000 kilometer niets kapot zou gaan en die gemakkelijk te onderhouden was en indien nodig te repareren.



▼ Dit houten model geeft het ontwerpvoorstel van Flaminio Bertoni weer voor een zelfdragende, gestroomlijnde aluminium carrosserie voor de TPV. Dit model stamt uit 1936 of 1937.

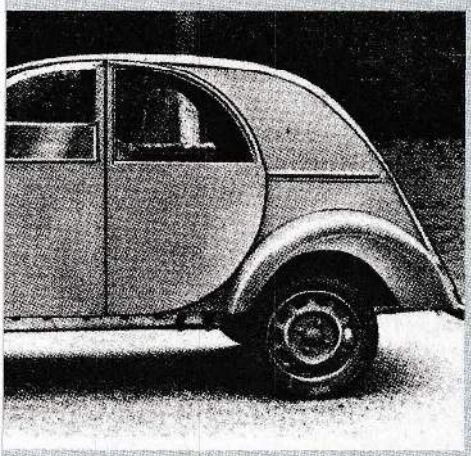


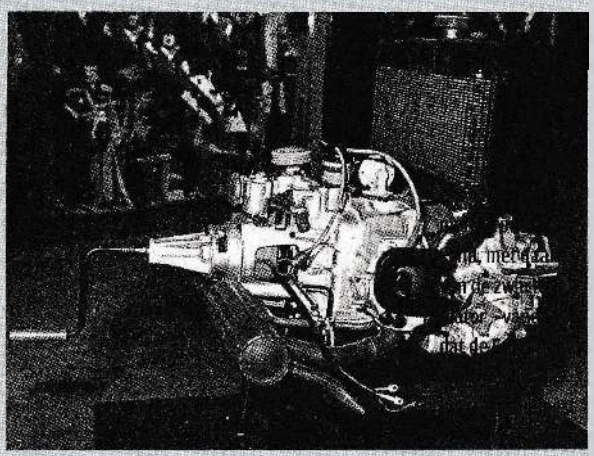


▲ Een van de designvoorstellen voor de Eend omvatte een halfronde deur aan elke kant van de auto. Om in te stappen moest je deze 'halvemaandeuren' naar beneden duwen, zo was de bedoeling. Dat zou echter niet bepaald het toppunt van bedieningsgemak zijn. Het zou ook een lastig verhaal zijn geworden om hierin ramen te integreren.



Deze foto is gemaakt op het testterrein La Ferté-Vidame, in 1938 of 1939. testrijder Pierre Terrasson (links) maakt ondanks het verbod foto's van de prototypes, die motoren hadden met een cilinderinhoud van respectievelijk 375 en 750 cc.





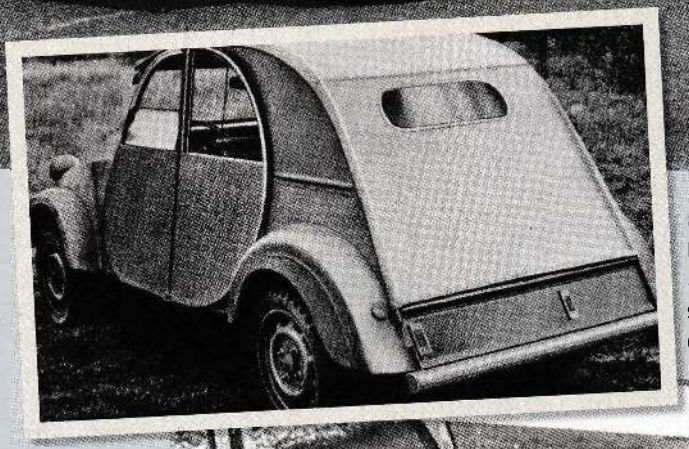
doelgroep voor een goedkope gezinsauto. De Citroën-technici gingen aan de slag. De codenaam van het beoogde nieuwe model: TPV, de afkorting van *toute petite voiture*, oftewel 'zeer kleine auto'. Alles was daarbij mogelijk, er waren geen taboes. De auto moest vooral goedkoop geproduceerd kunnen worden. En zo licht mogelijk zijn, want een lichte auto stelt immers minder hoge eisen aan de motor, het onderstel en het remsysteem.

Omgeploegd veld

De carrosserie was daarbij een belangrijk aspect. De technici experimenteerden met buizenframes die met zeildoek waren bespannen, met aluminium buizen, met aluminium kokerprofielen en zelfs met gelamineerd hout. Op 29 december 1937 botste Pierre Michelin op weg naar het hoofdkantoor van Michelin met zijn Traction Avant op een Peugeot 301; hij overleed een dag later in het ziekenhuis op 34-jarige leeftijd. Pierre-Jules Boulanger (52), tot dan toe zijn vice-president, werd aangesteld als directeur van Citroën. Op 23 mei 1938 schreef Boulanger op waar het nieuwe model aan diende te voldoen, met daarin de beroemde zin dat de TPV 'een mand vol eieren over een omgeploegd veld moet kunnen vervoeren zonder dat er ook maar één kapot gaat'. Maar dat was niet de enige reden dat dit model een extreem zacht afgestelde vering meekreeg: Jean Cadiou, later hoofd van de ontwikkelingsafdeling, had een lange levensduur hoog in het vaandel staan. Het vele schokken door kuilen in de weg leidt in de loop der jaren namelijk tot slijtage van de auto. En omdat versteviginen aan de carrosserie zo achterwege konden blijven en het plaatstaal minder dik hoefde te worden, kon de auto lichter blijven.

Terwijl de meeste onderstelingenieurs die werkzaam waren in de auto-industrie zochten naar manieren om verticale schokbewegingen te absorberen, keek men bij Citroën naar het effect van vibraties in horizontale richting. Een wiel dat over een steen rolt, moet immers eerst de horizontale en dan de verticale schokbeweging absorberen. Bij Citroën hielden Paul Magès, die later beroemd werd met de onder zijn leiding ontwikkelde hydropneumatische ondersteltechniek, en Marcel Chinon zich daarmee bezig. Ze probeerden van alles, zoals rubberen componenten die bij het veren worden samengedrukt, uit elkaar worden getrokken of verdraaid. Ze keken naar bladveren en naar torsiestangen. Ze keken ook naar schroefveren in alle

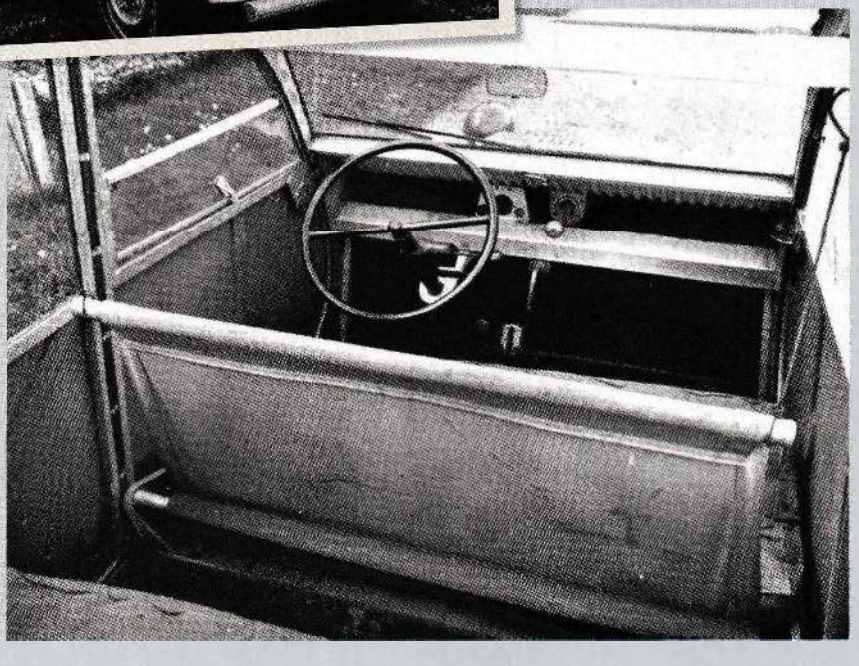




◀ In dit stadium had de Fend nog een kleine achterruit, het stoffen dak liep nog helemaal door tot de onderkant van de achterzijde en kentekenverlichting schitterde door afwezigheid. Ook waren de achterwielen nog niet afgedekt.

1939: eindelijk klaar

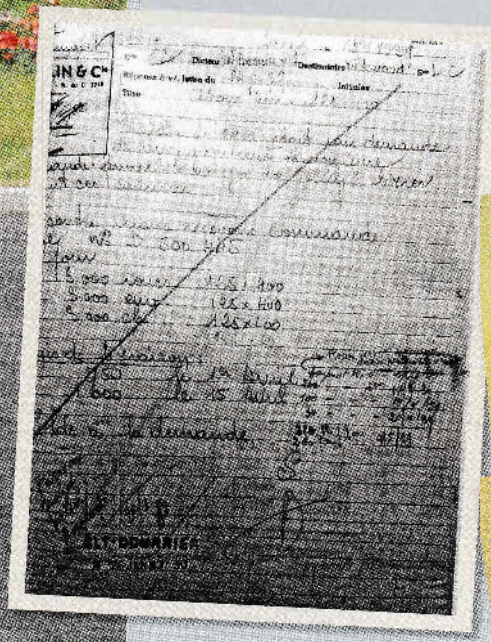
denkbare posities. Veel werknemers van Citroën beschouwden de overname door Michelin als een vernedering, maar bij de ontwikkeling van het onderstel bracht het voordelen met zich mee: Michelin had in Clermont-Ferrand namelijk een afdeling met ingenieurs die onderzoek deden naar het weggedrag van auto's. Al voor de overname van Citroën hadden ze ontdekt dat als een wiel tijdens het in- en uitveren parallel blijft bewegen aan de carrosserie, dit een positieve uitwerking heeft op het bochtgedrag en op de stabiliteit bij rechtuit rijden. Vervolgens werd de onafhankelijke wielophanging van de TPV getest op het testcircuit van de bandenfabrikant in Clermont-Ferrand. Technici van Citroën pakten vervolgens minpunten aan, zoals de duikbewegingen bij hard remmen en het sterk in de veren zakken van de auto bij zware belading. Het resultaat van alle inspanningen: een torsiestangvering



▶ Een handslinger voor de bediening van de eenarmige ruitenwisser, een nog rechte versnellingspook en geen snelheidsmeter. Ook geen richtingaanwijzers: je diende je hand door de klapraampjes te steken om richting aan te geven.



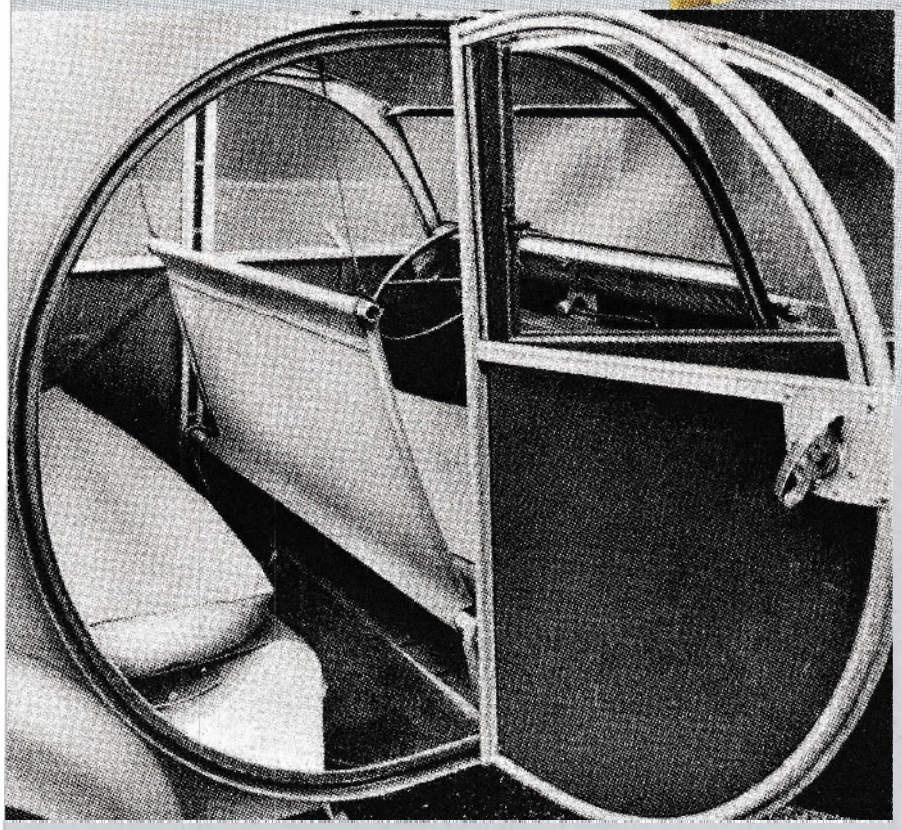
◀ Zo had de Eend aan de wereld voorgesteld moeten worden tijdens de Autosalon van Parijs 1939 (die niet doorging): met één koplamp, een startslinger en een smalle motorkap. Deze kleurenfoto is gemaakt in 1968.



▲ Op 25 januari 1939 bestelt Citroën bij Michelin 3.000 wielen, banden en binnenbanden voor de productie van 600 2CV's.



▲ Een ontwerpvoorstel voor de brochure van de nieuwe kleine Fransoos uit 1939, nog zonder foto van de 2CV, met handgeschreven correcties van Boulanger.



◀ Een kijkje in het interieur door het (toen nog) halfronde portier. De eenvoudige rugleuning voorin, niet meer dan een stuk stof dat vastzit aan een buis, is met touwtjes aan het dak bevestigd. De portieren hebben alleen aan de binnenkant handgrepen.

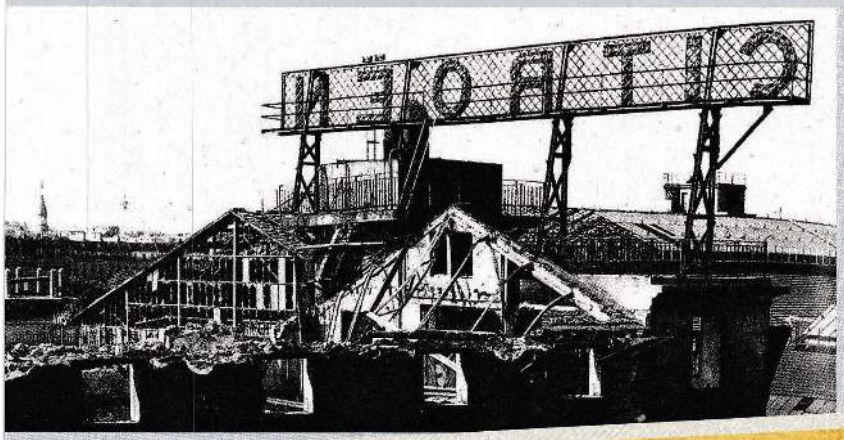
waarmee aan beide zijden van de auto het voor- en achterwiel met elkaar werden verbonden. Als het voorwiel flink bewoog, gaf dat een reactie van het achterwiel.

Tweecilinder van BMW

Hoe verliep de ontwikkeling van de motor? Het is niet exact bekend welk aandeel Citroën-constructeur Maurice Sainturat hierin had en welke rol Walter Becchia speelde, die voornamelijk motoren voor racewagens van Talbot-Lago ontwikkelde. Wel is bekend dat Becchia en Citroën-ontwerper Flaminio Bertoni het als Italianen goed met elkaar konden vinden. Bertoni reed op een motorfiets van BMW en op een gegeven moment monteerden ze de tweecilinder boxermotor daarvan in een TPV-prototype. De motor gaf de geest als gevolg van oververhitting, zo is te lezen in het boek 'Flaminio Bertoni. Ein Leben für die Form' van Leonardo Bertoni en Stéphane Bonutto. De TPV zou derhalve in productie gaan met een watergekoelde motor, zo werd besloten.

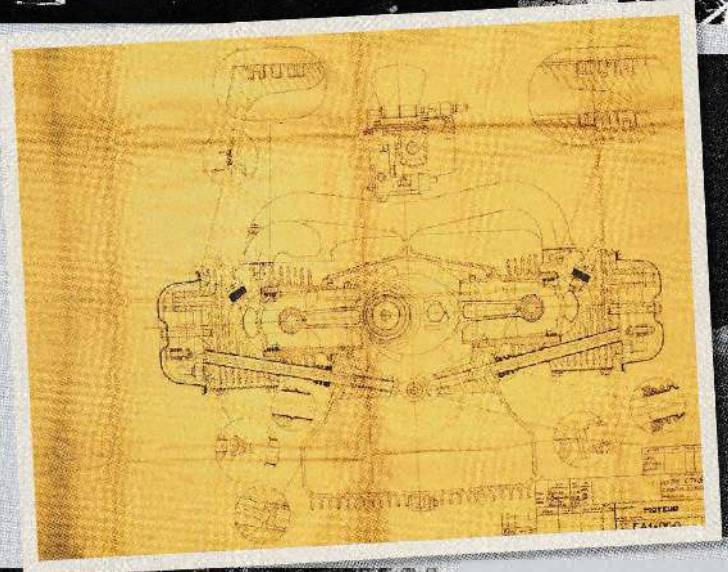
In 1939 waren de ontwikkelingsingenieurs zo goed als klaar. De carrosserie van de TPV was gemaakt van een aluminiumlegering (zo stellen de meeste bronnen), stalen spatborden, deuren van plaatstaal, een stoffen dak en multiplex onderdelen. De deuren hadden alleen handgrepen aan de binnenkant. De ruiten van Rhodoid-plexiglas trokken stof aan en raakten snel bekrast, maar ze waren in ieder geval licht. De eenarmige ruitenwisser moest van binnenuit worden bediend, handmatig welteverstaan. Slim: afhankelijk van de hoek gleed het wisserblad op en neer over de wisserarm, vergelijkbaar met de constructie die later ook werd toegepast bij de Mercedes 190. Eenvoudig, maar geniaal. De belangrijkste gegevens van de TPV – pardon – 2CV: een tweecilindermotor met een inhoud van 375 cc en 8 pk, die je met de hand moest aanslingeren, een drieversnellingsbak en een leeggewicht van ongeveer 380 kilo. Het verbruik bij een snelheid van 50 km/h met vier inzittenden aan boord: vijf liter per 100 kilometer, oftewel 1 op 20. Andere details: torsiestaafvering, trommelremmen met hydraulische bediening op de vooras en met kabels achter. De 2CV zou één koplamp en twee positielichten voor krijgen en één achterlicht.

In oktober 1939 zou de Autosalon van Parijs plaatsvinden; daar moest het model gepresenteerd worden. Voor die tijd, was de bedoeling, waren er duizend exemplaren gebouwd. De machines voor de productie van de motoren werden echter te laat





◀ Op 3 juni 1940 vernietigt het Duitse leger op het fabrieksterrein van Citroën de werkplaatsen, de spuiterij en het kantoor met de constructietekeningen.

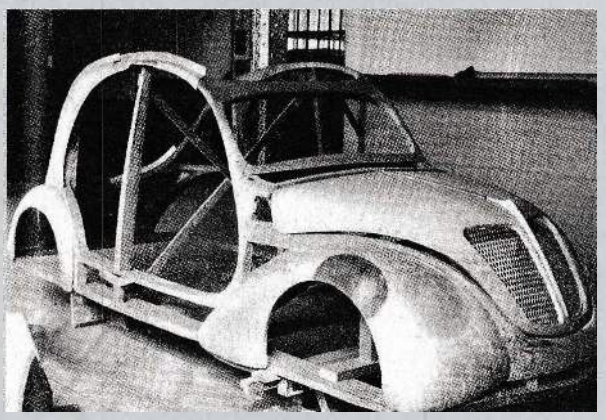




▶ Eind 1942 komt Becchia met een nieuwe constructie voor de boxermotor: vanaf nu heeft de motor luchtkoeling en een krachtige ventilator, aanvankelijk in combinatie met gewelfde zuigers. Het prototype bestaat nog steeds (rechts).



▲ Constructeur Chinon in 1943 tijdens een testrit met een kaal chassis. Er werd een foto gemaakt, hoewel dit niet was toegestaan.



▲ Een alternatief designvoorstel op ware grootte, eveneens uit 1943.

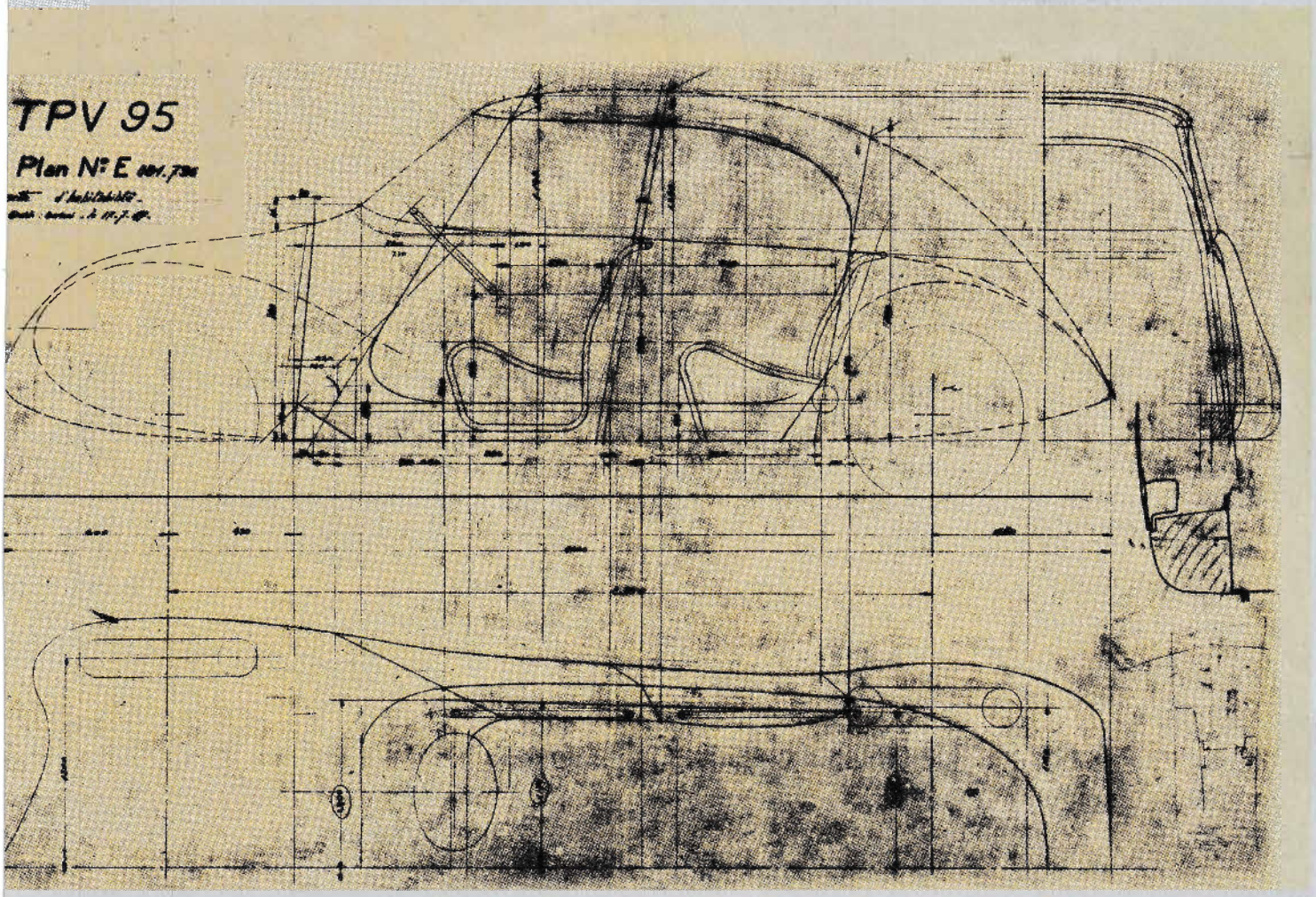
De oorlog gooit roet in het eten – maar er komt een nieuw begin

afgeleverd; de eerste 250 auto's waren pas in augustus klaar in plaats van in april. Op 28 augustus 1939 verleende het verantwoordelijke ministerie de typegoedkeuring. Iedereen was er klaar voor. En toen brak de hel los. Op 1 september 1939 viel Nazi-Duitsland buurland Polen binnen en werd alles anders. De Autosalon van Parijs werd afgelast en het grote publiek kreeg nog geen kans om kennis te maken met de nieuwe kleine Citroën.

Prototypes vernietigd

Voor de mobilisatie van militairen bestelde het Franse leger vrachtwagens bij Citroën. Citroën had van de 2CV ook een soort Kübelwagen-versie gemaakt, maar Boulanger gaf blijkbaar geen ruchtbaarheid aan dat project en hij liet zijn ingenieurs doorgaan met testen. Toen de Wehrmacht in juni 1940 ook Frankrijk aanviel, liet hij de prototypes vernietigen zodat ze niet in handen van de Duitsers zouden vallen. Of dat toch gebeurde en Ferdinand Porsche er indertijd lucht van kreeg, daar verschillen de meningen over. Op 3 juni 1940 bombardeerde de Luftwaffe de fabriek aan de Quai de Javel. Ruim twee weken later ging een wapenstilstand in. Heinz von Baumbach, indertijd de hoogste baas bij Auto-Union, stapte het hoofdkantoor van Citroën binnen en eiste van Boulanger dat hij de TPV-prototypes zou afgeven, zo stelt Roger Brioult in het boek 'Citroën, L'histoire et les secrets de son bureau d'études'. Boulanger weigerde dat echter. Hij gebruikte de tijd die nu beschikbaar was om de techniek van de auto nog eens onder de loep te laten nemen.

De ontwikkelaars begonnen helemaal opnieuw; in 1941 werd motorontwikkelaar Walter Becchia aangenomen. Om gewicht en kosten te besparen en omdat antivriesmiddel tijdens de oorlog schaars was,

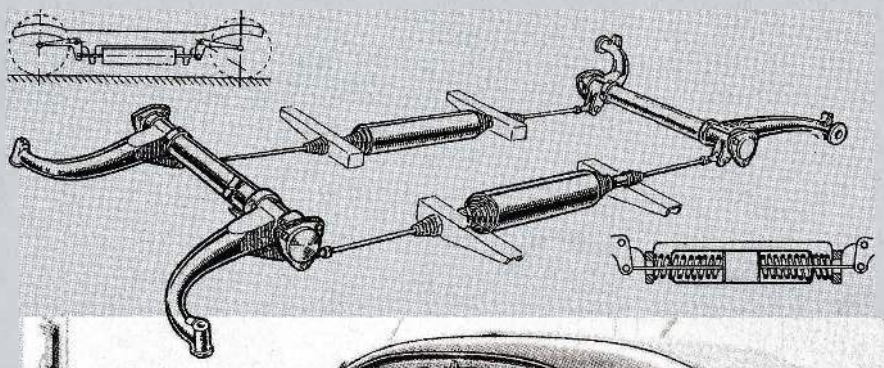


▲ Naar alle waarschijnlijkheid ontwierp Flaminio Bertoni in de zomer van 1947 deze gestroomlijnde carrosserie met panoramische voorruit. Die haalde het productiestadium niet, want hij was te zwaar en te duur voor productie.

bouwde hij de boxermotor om van waterkoeling naar luchtkoeling. Op een dag ontdekte de baas dat een prototype een bak met vier versnellingen had. 'Hij ontplofte', zo schrijft Brioult, want Boulanger had aangedrongen op een bak met drie versnellingen, 'maar Walter Becchia legde hem uit dat het eigenlijk een bak met drie versnellingen was, alleen met een overdrive voor het besparen van brandstof op vlakke wegen ... Gelukkig ging hij akkoord.'

Eenvoudiger

Na de bevrijding ging het ontwikkelingswerk aan de kleine Citroën met dubbele energie verder. Paul Magès werkte in 1945 aan een hydropneumatisch veersysteem voor de 2CV, maar Boulanger koos in 1946 voor een eenvoudiger systeem: met schroefveren die in gemeenschappelijke behuizingen tussen de voor- en achterwielen waren geplaatst. Met het comfort zat het wel snor: bestuurders van andere kleine auto's voelden indertijd haarfijn aan of ze op een onverharde weg, een met kasseien of een geasfalteerde baan reden, de 2CV schommelde echter overal comfortabel overheen. De dure en brandgevaarlijke draagarmen van magnesium werden



◀ De wielen waren opgehangen aan vier draagarmen, de schroefveren werden liggend in lengterichting geplaatst.



Het laatste Eend-prototype, uit 1948, had de welbekende half afgedekte wielkasten achter (een idee van Bertoni). De onderste rand van de achterspatborden had nog een gebogen vorm.



1948: de première op de Autosalon van Parijs

vervangen door componenten van staal. Bij de bodemplaat vervingen de ontwikkelaars de eveneens dure en moeilijk te lassen aluminiumlegering Duralinox door dun plaatstaal. Ook de carrosserie werd ontdaan van aluminium onderdelen. Daardoor werd de auto zwaarder, maar tegelijk ook goedkoper te produceren.

De motorkap werd compleet opnieuw vormgegeven door Flaminio Bertoni, het was een van de weinige onderdelen van de 2CV waarbij Bertoni intern zijn gelijk wist te halen. De nieuwe 2CV kreeg ook een snelheidsmeter en opvallend genoeg maakte die het mogelijk om twee ruitenwissers te monteren; die werden aangedreven door de snelheidsmeterkabel. Tijdens winterse testritten in La Ferté kreeg ingenieur Lucien Girard koude voeten. Hij boorde een gat in het schutbord en leidde door een provisorisch kanaal warme lucht van een van de cilinderkoppen naar het interieur.

Boulanger vond het een slimme oplossing. De stoelen werden een stuk comfortabeler, Georges Bérard ontwikkelde stoelen van uitneembare stalen buizen, met zittingen die aan rubberen ringen waren opgehangen. Het nadeel van al die verbeteringen: de auto woog uiteindelijk 495 kilo.

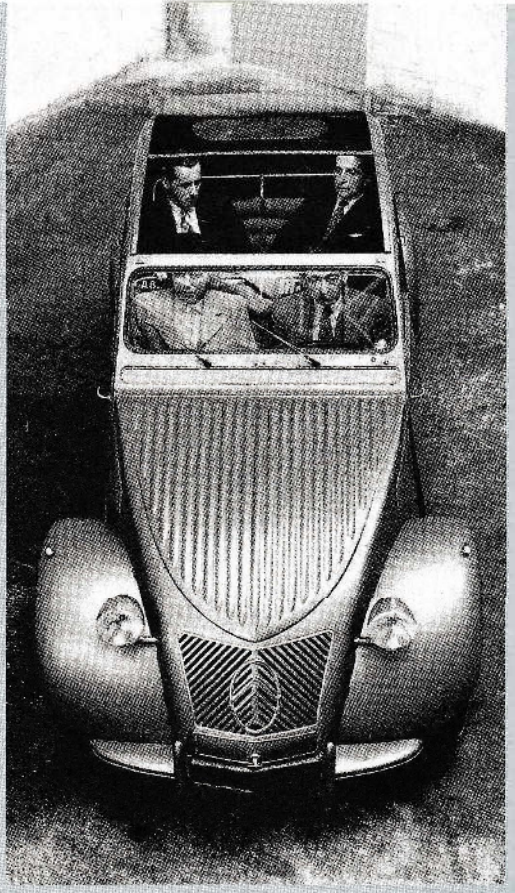
▲ Deze foto is gemaakt op 8 oktober 1948 tijdens de Salon de l'Automobile in Parijs. De zijruit, die opengeklapt kon worden, wordt nog even schoongemaakt, voordat iedereen weer langs de auto gaat struinen. Op de (dichtgeschroefde) motorkap staat het prijskaartje: 185.000 frank, extreem weinig geld voor een nieuwe auto.

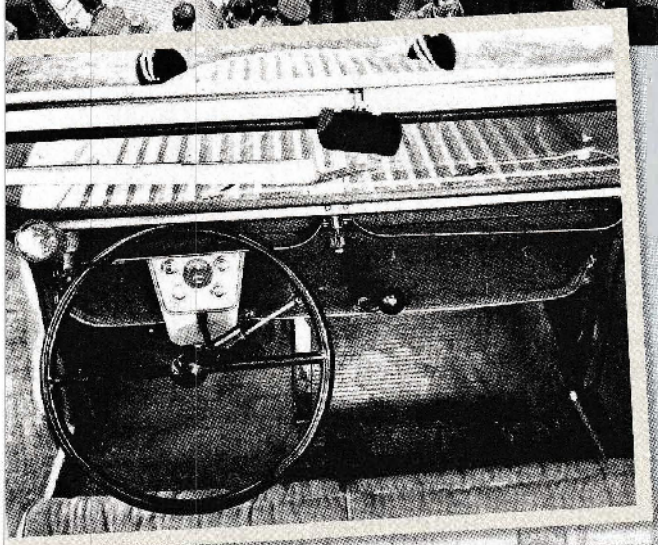
Uitgelekt

Toen kwam echter de genadeklap: terwijl de 2CV bijna klaar was voor serieproductie besloot Paul-Marie Pons van het Franse ministerie van Industrie de auto-industrie te gaan voorschrijven welke fabrikanten auto's in welke klassen mochten produceren. Citroën moest zich volgens dit nieuwe plan richten op grote modellen zoals de Traction Avant en dus niet op kleine auto's. Boulanger negeerde het plan en toen er weer meer grondstoffen beschikbaar kwamen, was er geen Gallische haan meer die ernaar kraaide.

Citroëns plannen voor het kleine model waren toen allang uitgelekt. De vakpers dacht dat de Autosalon van Parijs in 1947 als podium zou dienen voor de introductie van de *toute petite voiture*, de TPV, maar Citroën stelde in plaats daarvan het H-model aan de wereld voor, de bekende golfplaat-bestelwagen. Cynici noemden de TPV *toujours pas vue* - 'nog steeds niet gezien'. Ondertussen waren ze bij Citroën echter bezig met een eindsprint. Met de startvoorziening in grasmaaierstijl waren de ingenieurs nog steeds niet tevreden. Als







Een drukte van belang in de nieuwkomer, met onder meer ontwikkelingschef Marcel Chinon (achter het stuur), Boulangers secretaresse Georgette Gaulon en de ontwikkelingsexperts Jacques Duclos en Jean Cadiou.





◀ Citroën-chef Boulanger geeft de toenmalige Franse president Vincent Auriol tekst en uitleg over de 2CV. Die reageerde droogjes: "Waarom niet?"

Boulanger tijdens een testrit aan de startkabel trok, startte de motor altijd, want dan was alles optimaal afgesteld. Maar op een dag kreeg zijn dochter het niet voor elkaar. De daaropvolgende dag liet de baas zelf de motor afslaan, trok vervolgens snel aan de dichtstbijzijnde hendel - en sloopte daarbij de handrem. Uiteraard was hij *not amused*; zijn ingenieurs kregen de opdracht een elektrische startmotor te ontwikkelen. Gelukkig had motorexpert Walter Becchia dat inmiddels allang voor elkaar.

Grote dag

Toen brak eindelijk de grote dag aan: 7 oktober 1948, op de Autosalon in Parijs. Pierre-Jules Boulanger onthulde de Citroën 2CV. De reacties waren 'niet echt positief', schrijft Roger Brioult. 'Velen vonden het design waardeloos, een kleine minderheid geloofde dat dit model best eens wat zou kunnen worden, de meest optimistische mensen waren van mening dat het om een

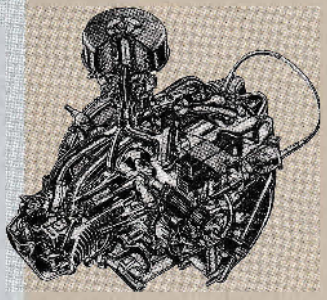
DE LEVENSLOOP VAN DE EEND

1948 Presentatie van de Citroën 2CV tijdens de Autosalon van Parijs.

1949 Start van de serieproductie.

1950 De Bestel-Eend 2CV AU maakt zijn debuut.

1954 Introductie van een 425-cc motor met 12 pk en een centrifugale koppeling. Voortaan had de Eend twee achterlichten.



1956 De 2CV AZL had een grote achterruit.

1957 AZLP met metalen achterklep.

1958 Sahara-uitvoering met twee motoren.

1960 Nieuwe motorkap (toegepast tot 1990).

1961 De Ami 6 op basis van 2CV maakt zijn debuut.

1963 Introductie van de AZA en AZAM, 18 pk.

1964 De voorportieren scharnieren voortaan naar voren toe.

1967 Dyane op basis van de 2CV debuteert.

1968 De Méhari maakt zijn debuut, uiteraard ook op 2CV-basis.

1970 Introductie van de 2CV 4 met 24 pk en de 2CV 6 met 29 pk.

1975 De Eend krijgt hoekige koplampen.

1980 Introductie van de speciale uitvoering Charleston met tweekleurige lak.

1981 De Eend krijgt schijfremmen op de vooras.

1988 De laatste 2CV van Franse makelij verlaat de fabriek.

1990 De productie van de Eend wordt in dit jaar ook stopgezet in de Portugese fabriek.



▼ Deze beoogde verbetering viel in 1975 niet in de smaak bij het grote publiek: de Eend kreeg hoekige koplampen. Die ruimden al na korte tijd weer het veld voor de vertrouwde ronde exemplaren.



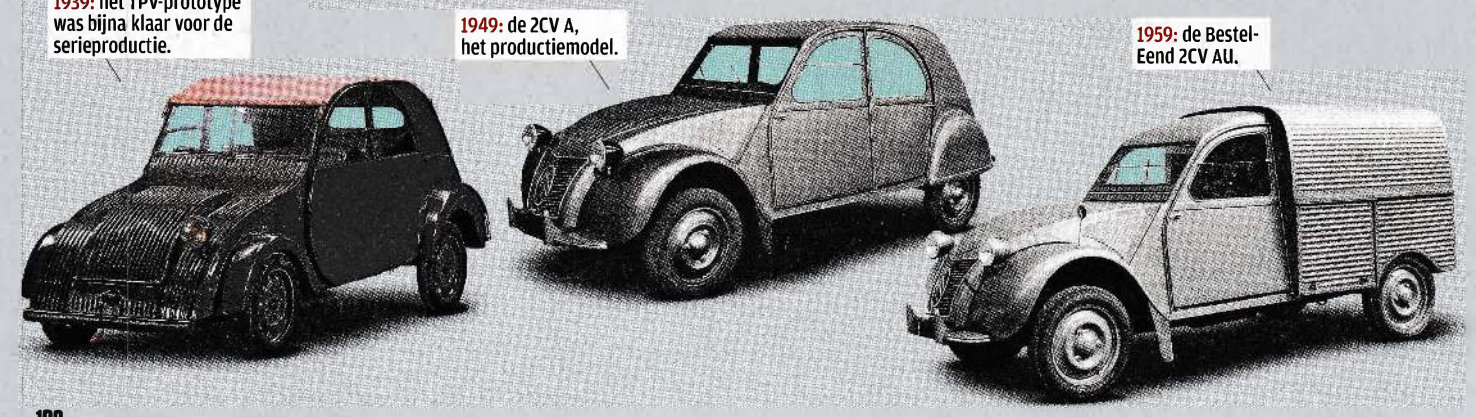
Een reclameaffiche uit de beginjaren van de Eend: na het omhoog rollen van het stoffen dak konden de baguettes er zo in worden geschoven. Citroën bracht de 2CV op de markt met bakkers, boeren, ambachtslieden, vertegenwoordigers, plattelandsdokters en verloskundigen in gedachten. Het nieuwe model was niet zozeer gericht op bewoners van steden.

prototype ging dat doorontwikkeld zou worden.' Maar de fabriek verspreidde al folders waarop de verkoopprijs vermeld stond: de auto kostte 185.000 Franse frank, slechts 6 procent meer dan de kleine tweezitter van Rovin en bijna een kwart minder dan de Renault 4CV.

De eerste exemplaren zouden in 1949 afgeleverd worden, want de auto was nog steeds niet helemaal klaar. Technische details werden geheimgehouden. Op een zekere dag dwongen sinistere figuren de bestuurder van een prototype tijdens een testrit tot stoppen. Een van de mannen overmeesterde de testrijder, een ander fotografeerde de motorruimte. Wie deze mannen waren, is nooit duidelijk geworden. De laatste wijzigingen hadden niet alleen betrekking op details: denk aan de toepassing van een 6-volt boordsysteem met accu, de montage van een ampèremeter en kentekenplaatverlichting.

Goede zaak

In 1949 werden de eerste 2CV's - met een bescheiden vermogen van 9 pk en een al even bescheiden topsnelheid van 60 km/h - daadwerkelijk aan klanten afgeleverd, vaak met zwarte koplampbehuizingen en zonder buitenspiegels. De klanten moesten er inmiddels evengoed 228.000 frank voor neertellen, wat nog maar 7 procent minder was dan het bedrag dat de Renault 4CV moest opbrengen. Toch overtrof de vraag de verwachtingen. En misschien was het juist wel een goede zaak dat de 2CV bijna

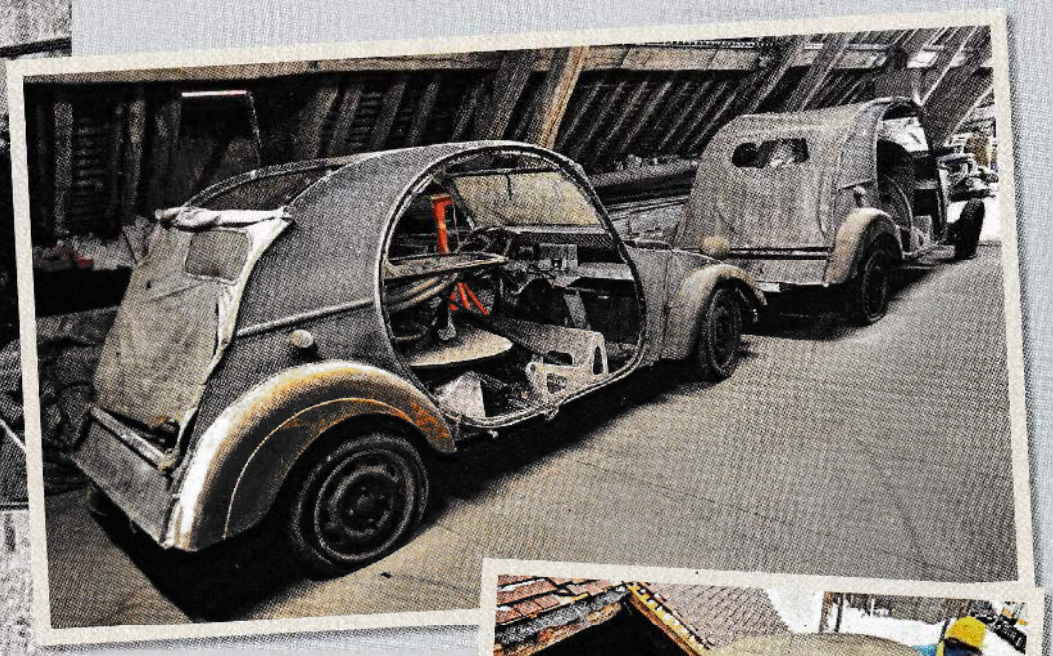


1939: het TPV-prototype was bijna klaar voor de serieproductie.

1949: de 2CV A, het productiemodel.

1959: de Bestel-Eend 2CV AU.







EEN SENSATIONELE VONDST

In het testcentrum La Ferté-Vidame ontkwamen drie TPV-prototypes die op een dakvloer stonden aan de verwoestingen van de Tweede Wereldoorlog - waarschijnlijk werden ze daar in 1940 bewust neergezet om ze te verbergen voor de Duitsers. In 1994 werden ze ontdekt, in 1997 werden ze naar een nieuw onderkomen gebracht.

tien jaar later op de markt kwam dan in eerste instantie de bedoeling was. De oorspronkelijke 2CV die in 1939 klaarstond, bleek bij tests onbetrouwbaar te zijn en de aluminium en magnesium onderdelen waren ongeveer drie keer zo duur als stalen onderdelen. De productie zou op die manier 40 procent duurder uitpakken dan de bedoeling was. De auto zou dus in 1939 en 1940 een hogere verkoopprijs hebben gekregen en zonder deurklinken aan de buitenkant en zonder serieuze stoelen zou hij daarbij behoorlijk oncomfortabel zijn geweest. Het is dus goed mogelijk dat het model een flop zou zijn geworden. Maar het liep anders en de Eend werd uiteindelijk een daverend succes. Zo kan het lopen in het leven. AW

De laatste nieuwe Eend, een 2CV 6 Charleston, rolde op 27 juli 1990 in Mangualde (Portugal) van de band. Er waren toen meer dan 3,8 miljoen exemplaren gebouwd. Een orkestje begeleidde dit treurige moment.





1970: de 2CV 4.

1958: de Sahara-Eend: klaar om op avontuur te gaan.

1980: de tweekleurige Charleston-uitvoering.

1981: deze gele Eend schitterde in de Bond-film 'For Your Eyes Only'