

# LIVSKVALITÉ

## FRANKRIKE OCH CITROËN



Citroën 2CV är den lilla geniala bilen som inte utan anledningar kommit att symbolisera Frankrike på samma sätt som vinflaskan, baskern och baguetten eller Eiffeltornet och den goda maten!

Den nya lilla bilen var klar att sättas i produktion hösten 1939 efter att Citroëns ledning några år tidigare beställt en småbil som skulle vara som "ett paraply på fyra hjul". Men ännu en gång satte tyskarnas världskrig stopp för alla planer.

Så äntligen 1948 visades på bilsalongen i Paris en mycket ovanlig bil som skulle komma att sätta franska arbetare och bönder på hjul.

Citroën 2CV är fortfarande den kanske mest ändamålsenliga och kompromiss-lösa bil som någonsin byggts och den blev snabbt en favorit för såväl fransk landsbygdsbefolkning som fraktade allt i den, studenter som älskade (i) den och för intelligenstian som använde den för långväga äventyrsexpeditioner världen runt.



Denna bil har blivit en av världens flest tillverkade och mest långlivade modell i bilhistorien.



## MICHELINDÄCK, KARTOR OCH MAT



Historien börjar med bröderna Edouard och André Michelin som redan vid sekelskiftet gav ut reseguider och vägkartor för bilister i sin marknadsföring. Det är också så vi får restaurangbibeln **Guide Michelin** med sina världsberömda köksbetyg. Michelin producerar nu också **Michelin X**, världens första stålradialdäck (som alla originalutrustade Citroën 2CV fortfarande rullar stadigt på).

Redan 1922 genomför Michelin en landsomfattande undersökning för att kartlägga behovet av en fransk småbil. Man kommer fram till att vad Frankrike och världen längtar efter är en liten billig bil med plats för fyra personer och minst 50 kg last.

## MAT, VIN OCH JÄMLIKHET

I slutet av 20-talet sår bröderna Michelin fröet till småbilsprojektet hos Citroën. Det blir högaktuellt som en möjlig väg ur den ekonomiska depressionen, men André Citroën har fullt upp med sitt revolutionerande nya bilprojekt **Traction Avant** (i Sverige mer känd som **B11**:an eller *Gangstercittran*); världens första framhjulsdrevena bil med världens första självbärande kaross och flera andra tekniska innovationer.

1934 presenteras så *Traction Avant* och försäljningen startar, men investeringarna har gjort Citroëns ekonomiska situation ohållbar. Michelin blir huvudägare och Pierre Michelin (son till Edouard) tar över ledningen av Citroën. Han tar med sig Pierre-Jules Boulanger från Michelin-koncernen och gör denne ansvarig för småbilsprojektet som nu går under arbetsnamnet *Toute Petite Voiture* (helt liten bil); **TPV**.



Boulanger var med redan vid 1922 års marknadsundersökning och bar därifrån med sig sitt starkaste motiv: *Medan kvinnorna och dottrarna till traktens bönder på marknadsdagen sålde gårdens grönsaker och färskvaror på torget, satt männen hela dagen på kaféerna och drack Pastis. De körde in sina kvinnor och varor med häst och vagn till staden på morgonen för att sedan inte kunna återvända hem förrän på kvällen. Hästarna måste ju ses efter och det var för långt för att åka hem och vända. En hel arbetsdag gick till spillo. Här behövs ett litet praktiskt fordon som kan frakta ägg, potatis, grönsaker och vin till staden och som kan köras till och med av en kvinna!*

## VIN, MAT OCH TRÄSKOR

TPV-projektet startade våren 1936 på Citroëns konstruktionsavdelning på rue du Théâtre i centrala Paris. Pierre-Jules Boulanger gav konstruktörerna i uppgift att lägga allt konventionellt biltänkande åt sidan för att fokusera på uppgiften, **bilen för de som aldrig tidigare ägt en bil**: "Ni ska konstruera en bil som kan transportera två bönder i träskor, en säck potatis, en trätunna vin eller olja i en hastighet av max 60 km/h med en bensinförbrukning av 3 dl/mil.

*Bilen ska kunna ta sig fram på gropiga och spåriga vägar och den ska vara tillräckligt lättkörd för att även kunna framföras av en kvinnlig förare utan tidigare erfarenhet".*

Bilen fick inte kosta mer än en tredjedel av den större och storsäljande B11:an och inte väga mer än 300 kg. Detta förutsatte helt nya tekniska lösningar och nya material.

Inför chassi-gruppen preciserade sig Boulanger och beställde en komfortabel fjädring som skulle vara så effektiv att bilen kunde köra över en nyplöjd åker med en korg ägg och ett par lådor vin i bagaget utan att något gick sönder.



## VÄRLDSKRIG, KULTBIL OCH EVIG KÄRLEK

Massor hände, mycket förändrades, en hel del fick göras om från början, men 1939 var det klart. TPV hade blivit **Citroën 2CV** och var färdig att visas.

Fredagen den 1 september gick Tyskland in i Polen. Lördagen den 2 lämnade den första bilen bandet och dagen efter förklarade Frankrike och Storbritannien Tyskland krig.

Produktionen fick läggas ner. Ritningar, verktyg och bilar måste gömmas.

Utvecklingsarbetet fortsatte så sakta i hemlighet under kriget och desto intensivare efter.

På Paris bilsalong **1948** kunde 2CV:n visas under stort mediauppbåd - **en bilteknisk revolution!**

Bilen väckte förundran - och en del skratt.

En man i publikhavet (förmodligen från en något mer konservativ bildning eller tillverkare - företaget finns säkert inte kvar idag...) hördes säga:

*"-Merde alors, qu'est-ce qu'elle est moche !"*

Citroën 2CV såg inte ut som något annat, men skrattarna fick fel.

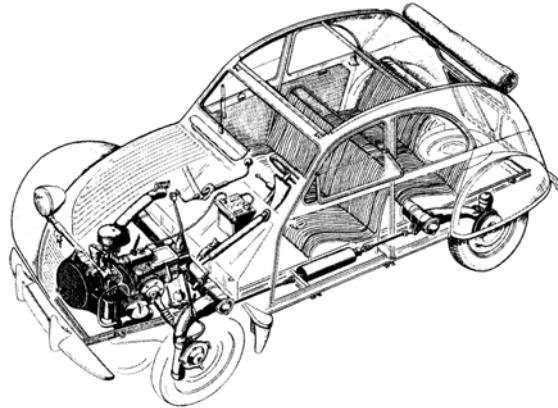
2CV blev och är älskad och beundrad.

Efterfrågan var enorm.

Under första hälften av 50-talet var leveranstiden mer än fem år.

Den kom att produceras och säljas i mer än fyrtio år!

Och detta med bara marginella förbättringar (i huvudsak starkare motorer och kraftigare bromsar) tack vare tekniskt försprång och medvetna kvalitetslösningar redan från början.



På 1970-talet blev bilen politiskt korrekt som vänsterintellektuell markering och under 80-talet, när andra bilar var stora tunga miljöbovar, var 2CVn liten, lätt, snäll och söt.

Idag står den för en hel (mycket fransk) kultur och teknisk lättmekad minimalism.

Den sista 2CVn tillverkades 1990 och idag är alla kvarvarande exemplar levande kulturella kultbilar.

