

Народному автомобилю Citroen 2CV исполнилось 53 года

Идея создания доступного, "народного автомобиля" вовсе не была немецким ноу-хаяу. Компания Citroen в 30-х годах 20 века задалась целью сделать автомобиль доступным не только хорошо обеспеченным буржуа, но и "среднему французу". Практически одновременно с немецким "народным автомобилем" (нем. "der Volkswagen" - "народный автомобиль") начались разработки французского проекта Т.Р.В. Индекс 2 CV это не что иное, как "налоговые лошадиные силы", которые придумали еще в начале XX века. К единицам измерения мощности эти "силы" отношения не имеют. Они служат коэффициентом для определения величины налога с хозяина транспортного средства. Во Франции "налоговые" лошадиные силы обозначались буквами CV, что соответствует нашим "л.с.". Кстати, в переводе с французского CV, "cheval vapeur" - "паровой конь" (забавное должно быть животное...). На самом деле, модель 1949 года имела двигатель рабочим объемом 350 см³ и мощностью 9 л. с. при 3.500 об/мин.

Стремясь сделать автомобиль еще более "народным", т.е. удешевить его, прототипы Citroen 2CV сконструировали без электрического зажигания. Мотор предполагалось запускать как у моторной лодки - дергая за тросик. На коленвал насаживался особый шкив, на него наматывался прочный шнурок, и для того, чтобы завести мотор, следовало "плавно, но энергично" за этот шнурок потянуть. К счастью, кто-то догадался опробовать "плавное, но энергичное потягивание шнурка" на секретаршах из администрации завода. И выяснилось: в девяти из десяти случаев по ходу этого процесса женщина непременно ломает ноготь! В общем, на стартере решили не экономить...

Citroen 2CV (кстати, также как и знаменитый Volkswagen "Жук") планировали показать на Парижском автосалоне 1939 года. Были собраны первые 250 автомобилей. Но разразившаяся вторая мировая война ничьи планы в расчет не брала. Те самые 250 машин пришлось уничтожить, чтобы не достались врагу. В "живых" оставили только два экземпляра: один надежно укрыли в заброшенном сельском доме, а другой переделали во внутризаводской пикап. Неоднократно появлявшимся на заводе Michelin фашистам, в голову не могло прийти, что замызганная "телега" с деревянным ящиком вместо кузова - один из 250 первых Citroen 2CV. Вот так конспиративно будущая легенда проходила "эксплуатационные испытания". Кстати, даром это время не прошло, конструкторы действительно выявили и устранили некоторые недочеты. В конце концов, в 1948 году на Парижском автосалоне, гадкий утенок, Citroen 2CV был представлен широкой публике. И... сразу стал популярным, несмотря на то, что на предварительных просмотрах машину освистали.

Цена новинки от Citroen была на четверть ниже, чем у стоявшей на соседнем стенде машины Renault 4CV. Очередь на приобретение "четырех колес под зонтиком" сразу растянулась на шесть лет.

У малыша Citroen 2 CV был плавный ход. Даже на самых невероятных ухабах он редко цеплял корпусом землю и уверенно одолевал проселочные дороги. Неприхотливый 2-цилиндровый мотор обходился самым дешевым бензином. Максимальная скорость чуть более 100 км/ч вполне устраивала покупателей. В жаркую погоду у Citroen 2CV можно было снять брезентовую крышу. А сиденья легко выносились из салона и использовались во время пикников на природе. Необычно для того времени была решена и конструкция багажника. Для компактности его совместили с пассажирским салоном, что значительно повышало грузовместимость автомобиля. Это был один из первых хэтчбеков. Маленький, колченогий (из-за специфики подвески 2CV сильно припадал на передние колеса) с трогательными большими фарами-глазами - он стал любимцем не одного поколения автолюбителей.

За долгие годы производства Citroen 2 CV не раз модернизировали: в 150, 1954, 1957...

Последние машины этой модели покинули конвейер 27 июля 1990 года.

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

Эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

Эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

Эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

Эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

Эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

Эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

Эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

Эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)