

PUBLICIDAD

Cada minuto que pasa, es un minuto que pierdes

08 : 38 : 31

para tener  
**PAREJA IDEAL**

# elmundo.es | MOTOR

¿Cuánto puedes acercarte a un BMW? Salón de París Todas las novedades de la cita gala PRECIO TODOS DE COC

¿Cuánto puedes acercarte a un BMW?

PORTADA  
COCHES  
Pruebas  
MOTOS  
INDUSTRIALES  
SALONES  
ESPECIALES  
SEGURIDAD  
USUARIO  
EMPRESAS  
OCIO  
TÉCNICA  
MULTIMEDIA

BUSCADOR >

Buscar

## Curiosidades



El primer modelo de 1948 tenía un motor con 9 caballos de potencia.

Martes, 7 de octubre de 2008

### 60 AÑOS DEL CITROËN 2CV

## 'Cuatro ruedas bajo un paraguas'

Así definieron en Citroën el proyecto de coche popular que desembocó en el 2CV, presentado ante el gran público el 7 de octubre de 1948 en París. Hasta 1990, se fabricaron más de cinco millones de unidades de este pionero del 'low cost'.

[F.I.LIZUNDIA / F.CEREZO](#)

**MADRID.**-'Deux pattes', 'El Pato', pocos coches han tenido tantos apelativos y se han ganado tanta admiración como el Citroën 2 CV. En el Magreb llegó a ser conocido como 'El Camello de Acero', ya que su motor refrigerado por aire no requería agua y el vehículo era frugal, duro y fiable.

- ADEMÁS**
- ▶ [Toda la vida del 2CV, en un vistazo](#)
  - ▶ [Una exposición para festejarlo](#)
- ➔ NOTICIAS RELACIONADAS

Aunque la producción y venta masiva del 2 CV comenzó en 1948, tras su presentación en el Salón de París de aquel año, **el proyecto se remontaba a 1936**. El vehículo nace de la idea de Pierre Boulanger, presidente de la compañía, y de su amigo el ingeniero André Lefebvre que quieren construir un vehículo popular al que definen con una **simplicidad absoluta: «cuatro ruedas bajo un paraguas»**.

A ambos les inspira la voluntad de producir un coche similar al Volksauto –más popularmente conocido como Volkswagen- que, por orden directa de Adolf Hitler, última en Alemania el

publicidad

publicidad

¿Qu...  
q...

SERVIC  
Tráfico  
Chat  
Elmund  
PDA  
Cotizaci  
Links  
Callejer  
Seguros  
Recurs  
publicidad

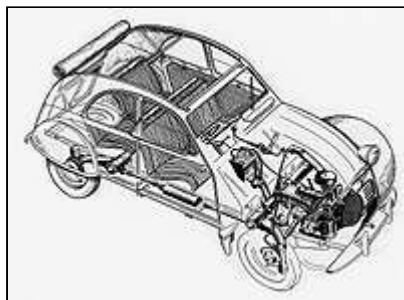
ingeniero Ferdinand Porsche. Los diseñadores de ambas orillas del Rin piensan en automóviles baratos, **los primeros coches de bajo coste ('low cost') europeos**, tan sólo precedidos por el Ford modelo T. El vehículo preparado por Porsche, siguiendo las órdenes del Führer, debe costar un máximo de 990 marcos, justo por debajo de los 1.000 que una familia alemana media es capaz de ahorrar durante un año.



Transportar cuatro personas y 50 kilos de patatas por cualquier terreno. Con esa premisa nació el prototipo de 1936.

**Si cae el sombrero, cae el proyecto**

El automóvil de Citroën, cuyo primer prototipo de 1937 lleva un motor de moto de 500



centímetros cúbicos, La simplicidad del coche, y su fiabilidad, prescinde contribuyeron a un éxito inmediato de todo

lo superfluo para hacerlo asequible a cualquiera. De hecho, **tan sólo se le exige que sea capaz de circular por cualquier tipo de firme y transportar a cuatro personas y un saco de patatas de 50 kilos, a 50 km/h y con un máximo de confort.** Pero también con una gran habitabilidad. Boulanger lo comprueba de primera mano, y se sube a los primeros prototipos con su sombrero de copa: si el sombrero cae, el proyecto también.

Para abaratar los costes, el coche de Lefebvre tan sólo tiene un faro en el lado del conductor, un solo brazo de limpiaparabrisas y los asientos son de tubo de acero y lona. **Además, es totalmente desmontable con poco más que un destornillador y una llave inglesa.** Curiosamente, el coche tiene un bastidor y una carrocería de aluminio, aunque carece de motor de arranque y la mecánica hay que ponerla en marcha a golpe de manivela.

Gracias a ello, el Citroën 2 CV pesa y cuesta tres veces menos que su hermano mayor: el 11 CV, conocido en España como el 11 Ligerito. **Un vehículo que llegó a ser calificado de 'El Rey de la Carretera'**, pero que estaba al alcance de muy pocos.



La version Charleston, con carrocería bicolor, se lanzó a comienzos de los 80.

**Prototipos destruidos o despiezados**

Desgraciadamente para Lefebvre y Porsche, el estallido de la II Guerra Mundial en 1939 supone también la cancelación del Salón del Automóvil de París de aquel año. **La compañía ya tenía listas 250 unidades del coche. Para que no caigan en manos del Ejército alemán, todas son destruidas o escondidas,** incluso despiezados, salvo uno.

Entre tanto, en el III Reich las cosas van más despacio y la primera serie de coches no es producida en la fábrica de Wolfsburgo – propiedad del Estado alemán- hasta el 15 de agosto de 1940.



Entre otras variantes, se desarrolló esta

Aunque el Ejército alemán sí utilizó el diseño de Porsche para producir el Kübelwagen –el 'jeep' de la Wehrmacht- y su derivado anfibio, denominado Schwimmwagen, apenas se producen unidades del Volksauto, hasta que la

DI  
SOBI  
  
B  
ES  
MULTIM  
Fondos

fabricación cesa totalmente en 1944, debido a la falta de materias primas y a la escasez de carburante.

**Tras la guerra ambos coches 'resucitaron'**. El Escarabajo lo hizo en 1945, tras la capitulación alemana. Pero su producción se reanuda de forma artesanal, ensamblado los vehículos a partir de piezas sueltas y utilizando como base la plataforma de algunos Kübelwagen. En total, aquel año se montaron 1.785 unidades, que se vendieron a un precio unitario de 5.000 marcos.

El Citroën 2 CV reapareció en el Salón de París de 1948, con un motor refrigerado por aire, con sólo 375 centímetros cúbicos y nueve caballos de potencia. Pero era una mecánica ejemplar por su frugalidad y fiabilidad, a lo que se añadía la gran inclinación que admitía en las curvas sin volcar.

**El 2CV se convirtió en un éxito instantáneo. La fábrica de Levallois no daba abasto** ante la ingente demanda de una Francia necesitada de medios de transporte, pero económicamente muy mermada por la contienda y las guerras coloniales que la sucedieron. La situación es tal que se decide dar prioridad a los campesinos, a los médicos y a las comadronas. Son tres sectores fundamentales. Ellos deben alimentar, sanar y permitir la recuperación demográfica tras la sangría de la guerra. **Para el resto de compradores, la espera llega hasta los seis años.**

#### Más de cinco millones hasta 1990

Muy avanzado técnicamente para su época, su evolución en las siguientes décadas no fue grande, con los lógicos incrementos en la potencia y prestaciones, lo que permitía que los modelos de los 70 superaban ya los 100 km/h y que en los 80, los coches estrenaran los frenos de disco. **En cuanto a la carrocería, en 1964 las puertas dejaron de abrirse al revés** y también se introdujo la tercera ventanilla lateral.

Del coche, que en España se hizo famoso gracias a la película Sor Citroën, hubo **numerosas variantes**, como la elegante Charleston o la pesudocampera Mehari, aunque **entre todas destacó la 4x4**. Se diseñó para la búsqueda de petróleo en las regiones desérticas con dos motores, uno en cada eje, y una potencia conjunta de 24 caballos. Era capaz de superar, a plena carga, dunas con hasta una pendiente del 40% y de ella se fabricaron 694 unidades entre 1960 y 1966.

El punto y final se puso el 27 de julio de 1990, después de haberse fabricado casi 5,2 millones de unidades en todo el mundo, incluidas las versiones furgoneta. El desarrollo de prototipos como el [Evoque de 2005](#) parecieron querer resucitar el modelo, del que y como homenaje a sus 60 años, se puede ver en París estos días una versión vestida a base de piel y tela por el especialista Hermés.

carrocería furgoneta.



En España, la película Sor Citroën fue decisiva en su popularidad



El 2CV 4x4 tenía dos motores, uno en cada eje. Se fabricaron 694 unidades.



La firma de artículos de lujo Hermés ha "vestido" un 2CV para festejar sus 60 años.



Interior en piel y tela del 2CV Hermés



[Enviar esta página](#)



[Imprimir](#)



[Página principal](#)

---

Publicidad: [Medios impresos](#) / [Internet](#) | [Hacemos esto...](#)

© 2008 Unidad Editorial Internet, S.L.

[elmundo.es](#) se edita en Madrid (España, UE)

[Política de privacidad](#)

correo: [mundomotor@elmundo.es](mailto:mundomotor@elmundo.es)

---