



Sièges sommaires, tableau de bord dépouillé à l'extrême et caisse vissée au châssis par seize boulons. Géniale de simplicité, la 2 CV!

véritable plébiscite qui attend la nouvelle Citroën, aussi dépouillée dans son équipement que bourrée d'astuces dans sa conception. L'efficacité de sa tenue de route, la robustesse de son petit bicylindre, qui ne souffre que d'un léger manque de performances, et l'extrême simplicité de son entretien plaident en faveur de la « deudeuche ». Avec son toit ouvrant en toile se déroulant jusqu'au coffre, elle irradie d'une indéniable joie de vivre à son bord. Une fourgonnette tôleée viendra très utilement compléter la gamme en 1951.

Infatigable compagne de route des familles, des artisans, des agriculteurs et des baroudeurs en tout genre, qui rencontrent avec la 2 CV l'indispensable outil de leurs

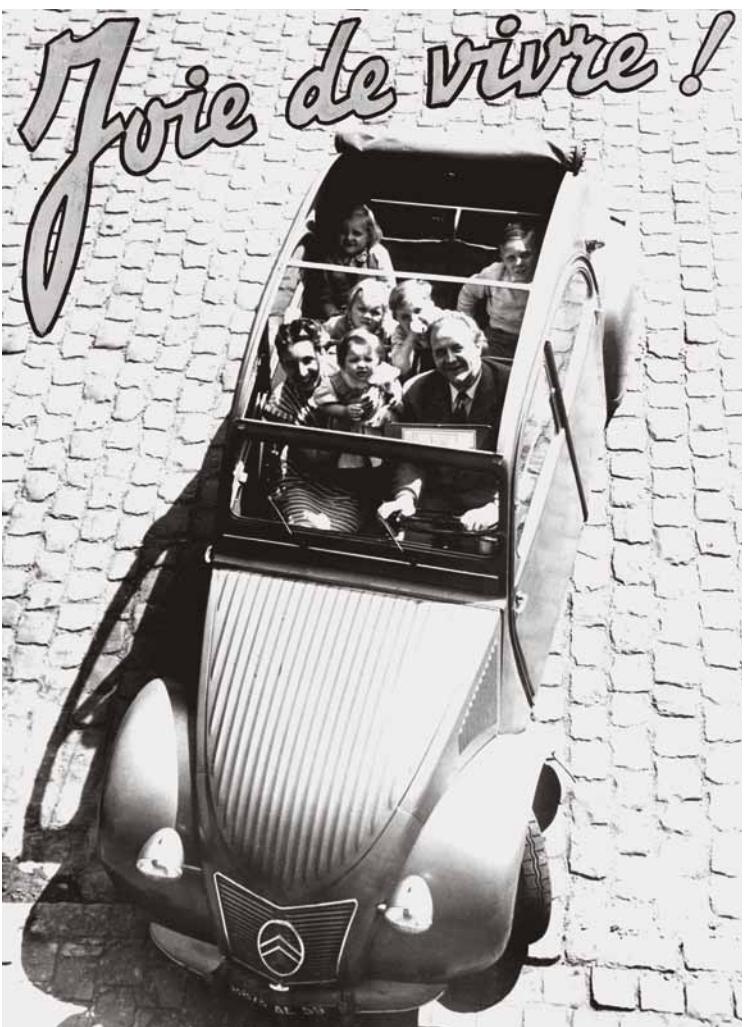
rêves migrateurs, la Citroën sera produite jusqu'en 1988, atteignant un chiffre total de plus de 5 millions d'exemplaires diffusés.

Plus douce la vie

Le commerce de la motocyclette est florissant en Italie, favorisé par une météo plus clémence que dans le nord de l'Europe. Pourtant, artisans et petits industriels sont inquiets en ce début des années 1950. La relance économique porte ses fruits, attisant le rêve des Italiens : passer de deux à quatre roues ou troquer leurs microvoitures, telles que l'Isetta ou la Vespa 400, contre une « vraie » voiture. Fiat a bien compris cette attente d'une citadine compacte et pratique aux côtés de l'offre de sa 600, d'un volume comparable à la 4 CV. L'étude de la remplaçante programmée de la Topolino est donc confiée à l'ingénieur Dante Giacosa. Son concepteur justifiera par ces mots le caractère minimaliste de la nouvelle venue, présentée au public en 1957 : « Même toute petite, une automobile sera toujours plus confortable qu'un scooter. »

La cible est clairement définie, les populations visées étant les couches populaires

« Joie de vivre ! » Liberté et familles recomposées, tout est dit dans ce slogan.



« La 2 CV était une vraie voiture caméléon. À Marseille, nous avions une station de taxis-camionnettes bien utiles pour le transport d'un meuble ou d'un objet encombrant. Puis est arrivée la 2 CV... Bonne à tout faire, elle se transformait en break lorsque l'on démontait sa légère banquette arrière. Dans mon premier métier de vendeur de porte-clés, il m'est arrivé de dormir sur la banquette arrière de ma 2 CV dans un camping après l'avoir démontée puis disposée à côté de la voiture. Son sens de l'économie allait jusque dans sa trousse à outils, cousue avec des chutes de sa capote ! »



La 2 CV ? Une voiture pour la famille, toute la famille !



Le toit d'une 203 habillé
d'une structure spécifique :
un point de vue idéal
pour un photographe.

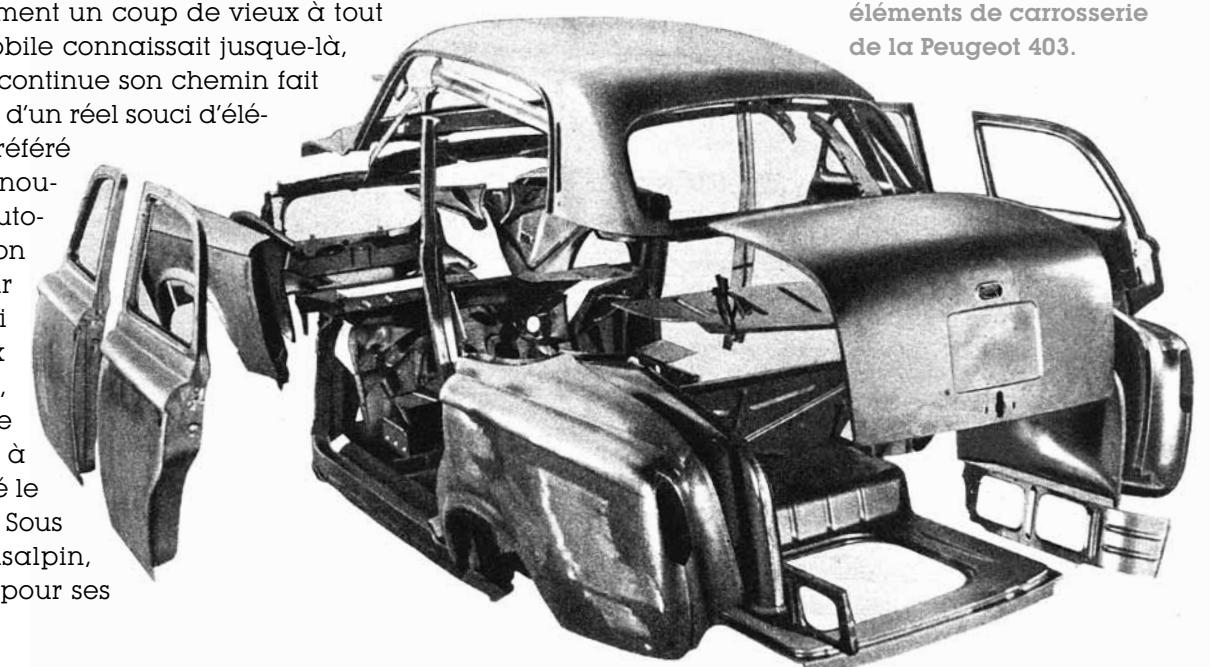


Citroën, Simca, Renault, Peugeot. Les quatre grandes marques françaises des années 1950 sont ici réunies place de la Concorde, à Paris.

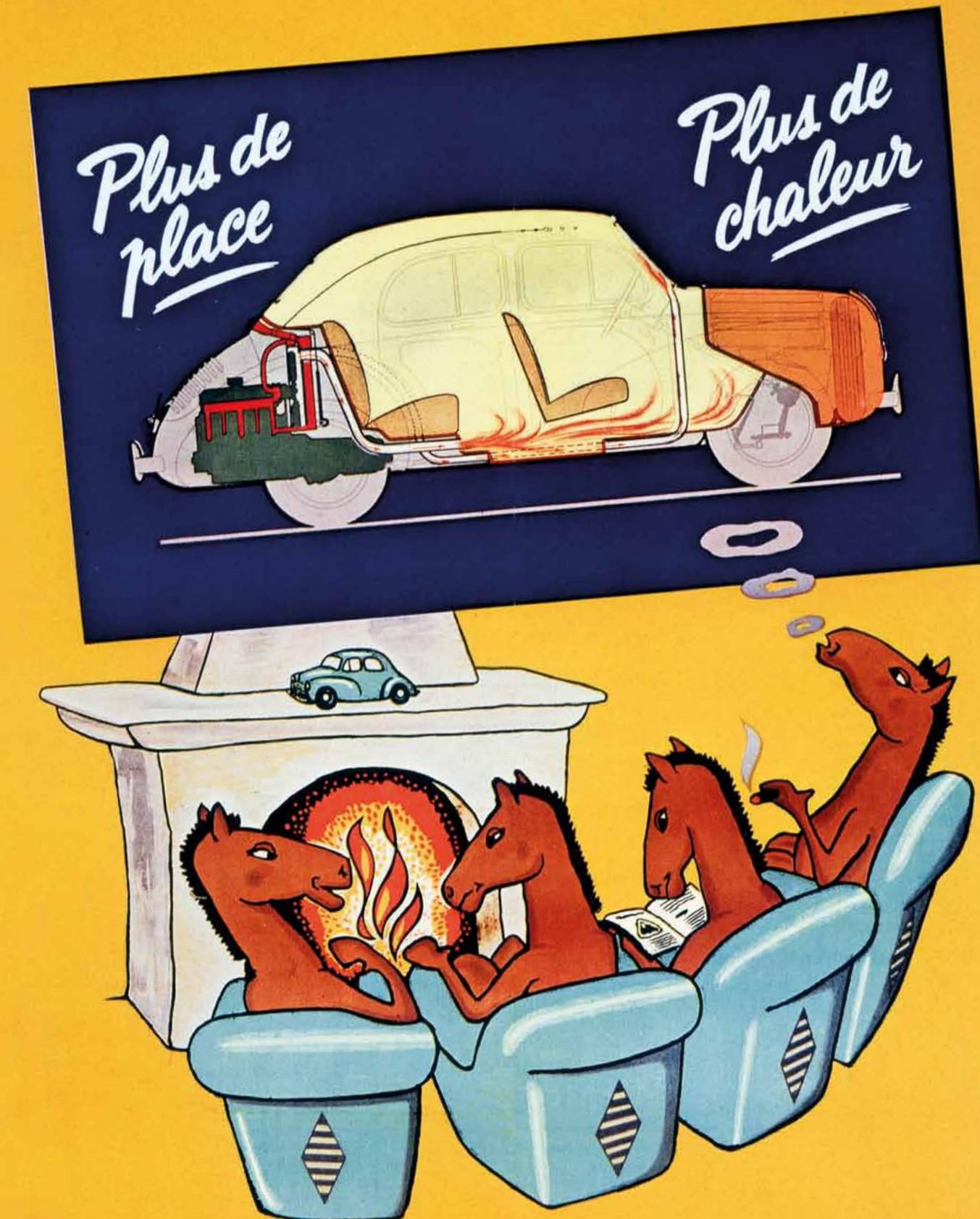
symbolique des 10 millions d'automobiles fabriquées en un an, le constructeur poursuit sa marche en avant et présente sa 403 au printemps 1955. La DS, la bombe de Citroën, n'apparaîtra que quelques mois plus tard, donnant immédiatement un coup de vieux à tout ce que la planète automobile connaissait jusque-là, mais qu'importe, Peugeot continue son chemin fait d'innovations maîtrisées et d'un réel souci d'élegance. Dans ce but, on a préféré faire appel à l'un de ces nouveaux maîtres du design automobile qui font la réputation de l'Italie. Tout comme pour ces splendides Ferrari qui font briller de mille feux leurs carrosseries écarlates, c'est Pinin Farina, enseigne qui s'écrira en un seul mot à partir de 1961, qui a assuré le dessin de la dernière-née. Sous le crayon de l'artiste transalpin, jusqu'alors surtout connu pour ses

réalisations sportives, la 403 s'adonne tout entière à la mode des formes « ponton ». Les roues font maintenant partie intégrante de la carrosserie à trois volumes. Les lignes cossues de la 403 confirment le côté statutaire de la nouvelle lionne, qui, malgré une certaine austérité, saura elle aussi trouver son public.

C'est par emboutissage que sont fabriqués les éléments de carrosserie de la Peugeot 403.



LA NOUVELLE 4cv "54"



Les 4 chevaux sont "confortables"

RENAULT
RÉGIE NATIONALE

À l'heure du départ en vacances, le casse-tête du chargement de la voiture est inévitable, même avec un grand coffre comme celui de la Frégate.

doit se doter de nouvelles capacités de production. Impossible de gagner le moindre mètre carré à Billancourt, dont la proximité avec Paris limite de toute façon l'expansion, en raison des nuisances que les chaînes occasionnent. Une solution se présente à

Flins, dans les Yvelines, en bord de Seine. Le 29 décembre 1951, la première Frégate sort des chaînes de la toute nouvelle usine Renault. Mais, après une forte croissance, générée notamment par l'aide du plan Marshall, la France connaît un fléchissement économique en 1952, dû au repli de la conjoncture internationale, destabilisée par le conflit en Corée. Une période maussade qui sera marquée par la politique déflationniste du gouvernement d'Antoine Pinay. Et une mauvaise nouvelle pour une voiture plutôt haut de gamme comme la Frégate. Le service des études

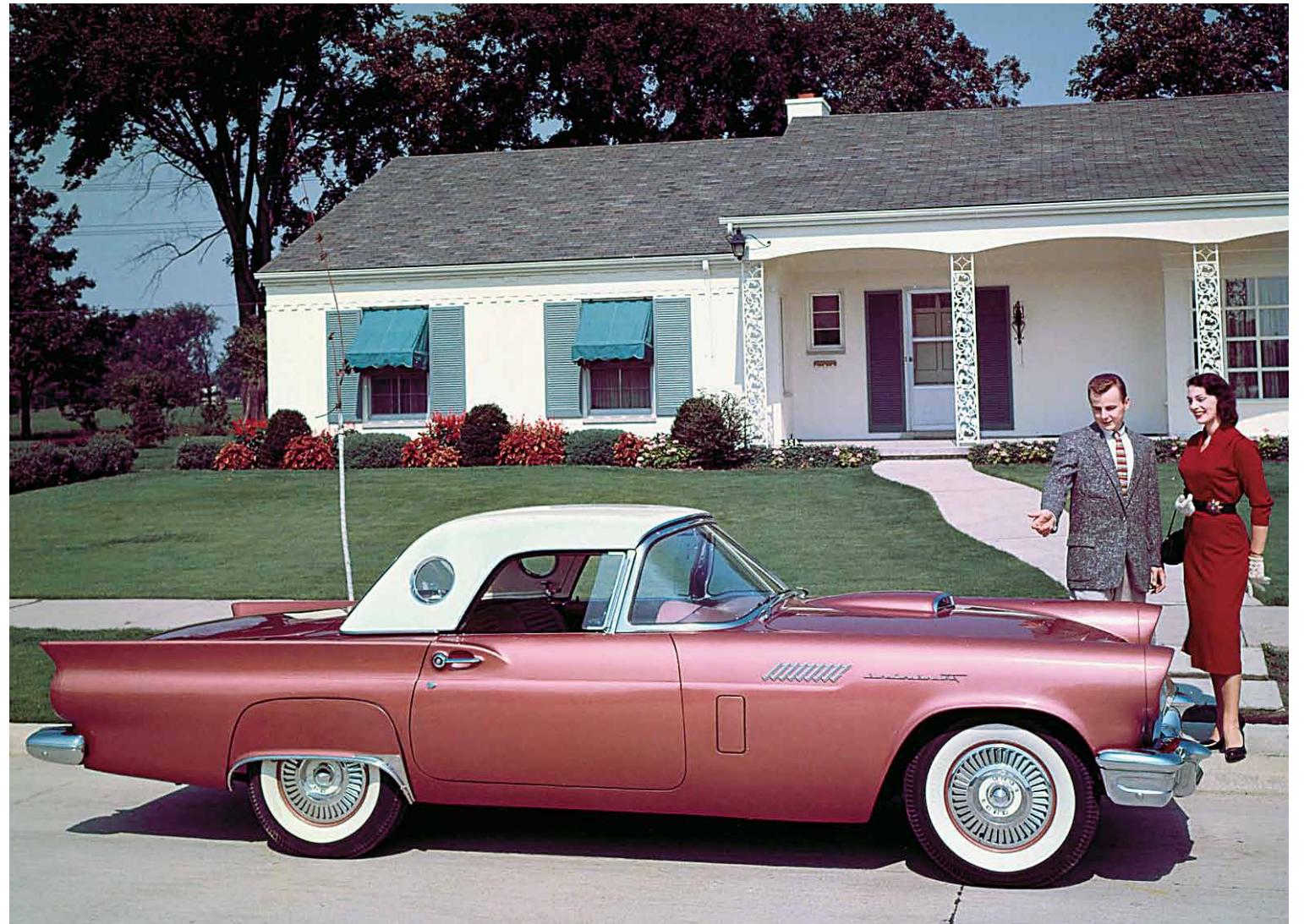
de Renault, embryon de ce que l'on appellera plus tard le « service marketing », prévoit que c'est en investissant dans le secteur de la famille populaire que Renault poursuivra sa croissance. La Régie Renault en est bien consciente, elle qui vient d'avoir, en 1954, la satisfaction d'enregistrer la 500 000^e commande de sa 4 CV.

Le sacre de la Dauphine

Pas question, cette fois, de se précipiter et de reproduire les errements de la Frégate. La Régie, qui a entamé les études pour le projet 109 dès 1951, peaufine la mise au point de celle qui viendra non pas remplacer mais compléter l'offre de la 4 CV.

Les ingrédients techniques seront les mêmes, avec une mécanique placée à l'arrière. Son évolution viendra de

Cette publicité de 1954 signée Alcover vante les modifications apportées à la 4 CV, qui bénéficie d'un nouveau chauffage et d'un coffre plus logeable.



La Ford Thunderbird 1955, avec ses fameux hublots latéraux, se posera en rivale de la Chevrolet Corvette.

une version sportive, Hudson a quelque part montré la voie de la sportivité aux autres constructeurs américains. Soucieux d'endiguer le flot des petites sportives britanniques qui envahissent rues et circuits américains, Chevrolet a réagi le premier avec sa Corvette.

Foudroyante Ford

Deux ans plus tard, c'est au tour de Ford de se positionner sur le créneau des voitures de sport. Après la tentative de Chevrolet d'imposer la fibre de verre avec sa première mouture de la Corvette, c'est en bon acier et avec un V8 qu'est constituée la nouvelle Ford Thunderbird, présentée en 1955. Dans un paysage automobile où chaque modèle rivalise de chromes et de formes extrêmes, le style nettement plus subtil – et proche en cela des réalisations européennes – va faire mouche. Présentée comme une voiture

très haut, l'américaine va être encensée par la presse. En lançant cette berline familiale, mais aussi avec sa Hornet,

de sport avec son cockpit à deux places, la Ford va toucher une clientèle plus large de par son confort et son agrément, qui prennent le pas sur des performances somme toute limitées, notamment en matière de qualités routières. Malgré son châssis surbaissé, la T-Bird doit en effet se contenter de suspensions très basiques, avec ressorts à lames et pont rigide oscillant. C'est plutôt sous le capot que l'on retrouvera les accents sportifs de la réalisation de l'usine de Detroit. Le V8 de 4,7 litres délivre déjà 200 ch et ne fera que prendre du coffre dans les années ultérieures, se lançant ainsi dans la surenchère amorcée par Chevrolet. Éminemment désirable sur le plan esthétique, la Ford se distingue par sa roue de secours cachée sous un couvercle installé sur le pare-chocs arrière. Disponible en cabriolet, elle est aussi vendue avec un hard-top qui, orné de hublots latéraux devenus célèbres, fera fureur auprès de la clientèle. Contrairement à la Corvette, qui se bonifiera avec le temps, les versions ultérieures de la Thunderbird perdront peu à peu leurs références sportives, laissant toutefois le nom de la voiture en lettres d'or dans la légende automobile américaine.



Marilyn Monroe et son mari Arthur Miller à bord de leur Ford Thunderbird.

Belles de course

Montlhéry, Reims, Le Mans, ces hauts lieux du sport automobile français ont vu se produire les plus grandes marques et les plus grands pilotes du monde. À l'heure de la reconstruction de l'après-guerre, la course automobile se spécialise, tandis que les bolides pulvérissent tous les records. Nombre de constructeurs tireront une gloire durable de ces terrains de jeu à haut risque.

Al'origine, il y eut les courses de ville à ville. Celles-ci furent interdites après une dramatique année 1903, au cours de laquelle se produisirent de nombreux accidents mortels, dont celui de Marcel Renault, cofondateur de la marque qui porte son nom, lors de l'épreuve Paris-Madrid. À compter de cette date, les compétitions automobiles se courront majoritairement sur

circuit. Cette mode sera lancée en 1906 par l'Automobile Club de France, qui organise sa première épreuve sur le circuit du Mans. Le tracé offre un déroulé en forme de triangle de 103,18 kilomètres entre Le Mans, Saint-Calais et La Ferté-Bernard. Le succès de cette course, remportée par Ferenc Szisz sur Renault, fut considérable, faisant du Mans la première capitale mondiale du sport automobile, et de la France l'un des pays de référence en matière de sports mécaniques. Quelques années plus tard, Indianapolis et ses fameux 500 miles, courus sur un circuit ovale, mais aussi le rallye de Monte-Carlo – qui, dans un premier temps, se révèle être surtout une épreuve d'endurance et de régularité –, vont venir s'inscrire dans la légende du grand livre de la course

Quasiment assis sur l'essieu arrière, le pilote des années 1950, comme ici Alberto Ascari sur Ferrari, a au bout de ses pieds l'immense capot moteur.



automobile. Au départ de ces premières compétitions, on trouve bien souvent de jeunes fils de bonne famille, riches et quelque peu désœuvrés, que les sensations fortes de la course vont immédiatement attirer. Chevaliers des temps modernes, ces pilotes sans peur et sans reproche s'en ironnent sur les circuits du monde entier, payant le plus souvent un lourd tribut à leur addiction à la vitesse. Mais, dans ces premières décennies de l'automobile, la compétition est un très bon banc d'essai pour les innovations ou les nouvelles pièces. De nombreuses avancées techniques seront ainsi validées par le seul juge chronomètre.

Le monde pour terrain de jeu

Dans ces années 1950 où le monde s'ouvre peu à peu à la communication, les constructeurs voient dans l'univers de la compétition l'occasion de faire la démonstration de la qualité de leurs automobiles, à travers les valeurs d'endurance, de performance et de rendement véhiculées par la

course. Soucieuse de donner plus de visibilité et de clarté à ses grandes compétitions, la Fédération internationale de l'automobile va, de son côté, instaurer une nouvelle catégorie à partir de 1947. Il s'agit de la Formule 1, qui accueille des machines monoplaces, et ses épreuves portent le nom de « Grand Prix ». Répondant par la suite à une proposition de la Fédération italienne de mettre sur pied un championnat du monde des conducteurs sur la base du règlement technique de la Formule 1,

c'est en 1950 que la Fédération internationale crée le premier championnat du monde automobile de l'histoire. Il mettra aux prises deux types de motorisations : l'une, atmosphérique, d'une cylindrée maximale de 4,5 litres ; l'autre, dotée d'un compresseur, ne dépassant pas 1,5 litre. La foule se presse en ce 13 mai 1950 sur le tracé britannique

En gagnant en Angleterre en 1950, l'Italien Giuseppe Farina devient le premier vainqueur d'un Grand Prix du championnat du monde de Formule 1.