



ROULE, MA POULE... DE LUXE !

Avec la 2 CV, Citroën a réinventé la brouette, à moins que ce ne soit un nouvel art de vivre comme le proclament ses adorateurs. Toujours est-il qu'au milieu des sixties, notre rurale bon teint s'encanaille un brin avec une version "luxe" un peu moins dé-pouillée. J'en vois déjà qui rigolent...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Incontestablement, la 2 CV fait partie de notre paysage franco-français. Et, comme tous les mythes, l'auto demeure... inimitable !

Aïe !, les temps sont durs pour l'inamovible 2 CV au début des années 60 ! Elle conserve bien sûr son lot d'inconditionnels qui se recrutent parmi les ecclésiastiques (« Pardon, ma bonne Sœur, pourriez-vous me ramener à la Gendarmerie ? »), les agriculteurs (« Moi, j'y emmène dix paniers d'œufs au marché, et encore j'mets deux barriques par dessus ! ») ou les étudiants pas trop fauchés (« Là, je te dis que je passe vingt bornes de mieux qu'avec l'Alfa du paternel ! »). Tranches de vie qui résument les trois principales qualités de la Deuche : l'économie, le confort et la tenue de route. Mais pourtant, on l'attaque de toutes parts, la pauvre bête. D'abord tous ceux qui, coincés dans la file qui gravit la côte, rêvent de pousser au fossé d'un coup de pare-chocs de leur DS ou 404 cette « espèce-de-cochonnerie-d'escargot-qu'on-ne-devrait-pas-autoriser-des-trucs-pareils-sur-les-routes ! ». ensuite, les stoppeurs embarqués et les copines draguées « C'est normal qu'il me pleuve dans le cou ? En plus y'a des courants d'air dans les jambes ! » Non, plus sérieusement, la menace vient de la Renault 4 lancée en 1961 par la Régie dans les (deux) pattes de la petite Citroën : même

concept minimaliste, mais en plus moderne, plus puissant, plus rapide...

Le coup du parapluie

Quoique... On ne refait pas deux fois le coup du parapluie : si, vous savez bien, le cahier des charges le plus succinct qui soit, imposé par le génial Pierre-Jules Boulanger : un parapluie sur quatre roues ! Dans les années trente, P-J Bou-



Le réel confort de la 2 CV est davantage dû à sa suspension qu'à l'épaisseur de ses banquettes !



Difficile de faire plus dépouillé côté instrumentation : en comparaison, celle d'un scooter actuel ferait même office de tableau de bord de Boeing !

SUPER !

- ▲ Monument historique français
- ▲ Conception générale
- ▲ Confort de suspension
- ▲ Tenue de route "tous terrains"
- ▲ Pièces abondantes et abordables

QUOIQUE...

- ▼ Emblème franchouillard
- ▼ Qualité de fabrication médiocre
- ▼ Finition de pacotille (AZAM)
- ▼ Performances asthmatiques
- ▼ Corrosion galopante



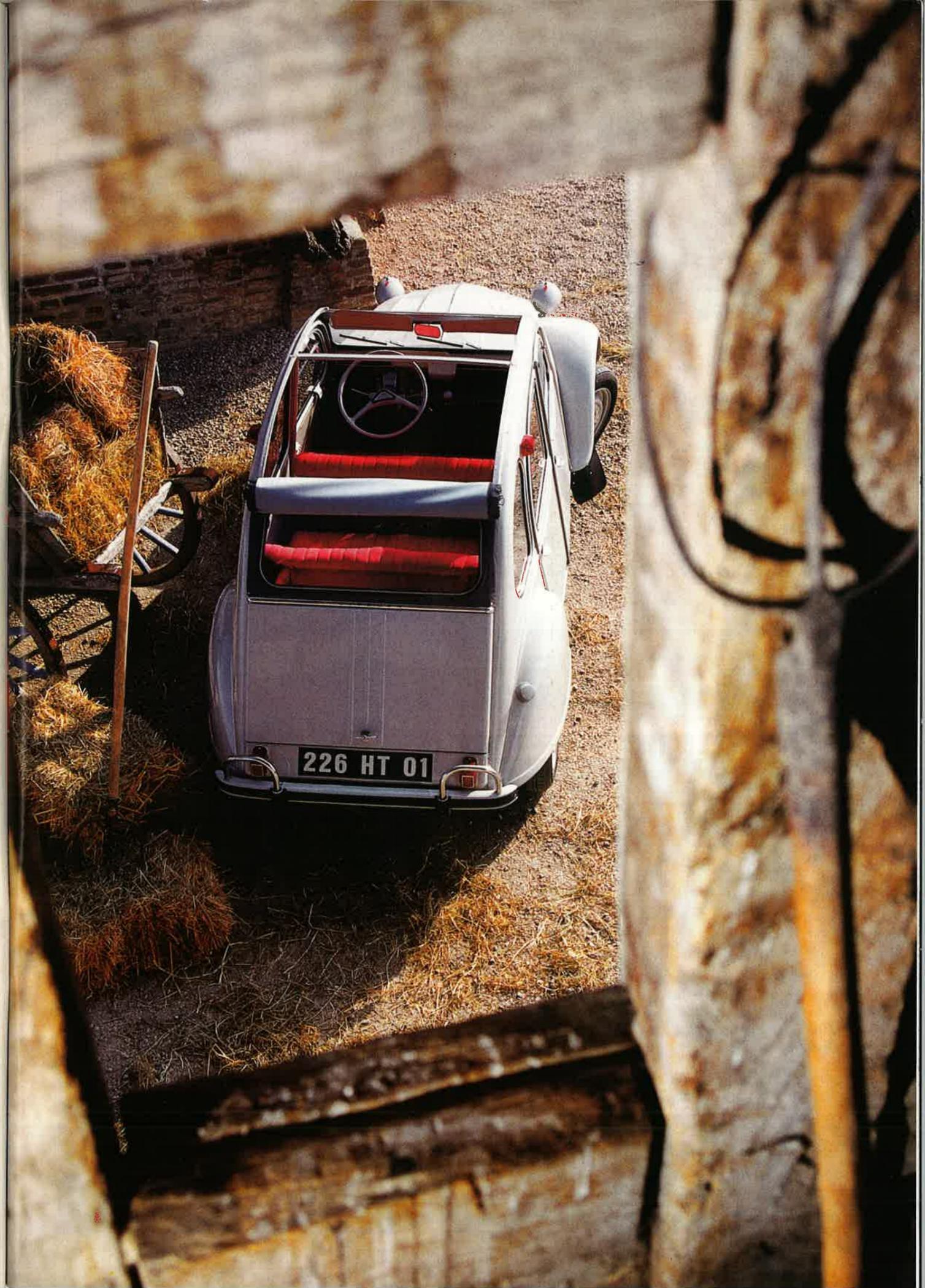
Ne vous fiez pas aux apparences : en "virant" la banquette, la Deuche se transforme en véritable utilitaire.

langer, Auvergnat d'adoption, assiste de sa fenêtre au ballet des charrettes amenant au marché les paysannes vendre la production de la ferme, pendant que le mari attend les bénéficiaires au café du coin. Si on fabriquait un petit véhicule économique et pratique, pouvant être conduit par ces dames, le paysan pourrait rester à la ferme pour vaquer aux travaux, au lieu de traîner au bistrot, se dit P-J B. P-D G de Citroën. Voilà comment la 2 CV a porté sa contribution à la lutte antialcoolique...

« C'est vendu avec un ouvre-boîtes ? » rigolent certains journalistes sur le stand Citroën au Salon 1948. Pourtant, rapidement, le succès de la 2 CV va faire taire les railleurs. Des mois, non, des années de délai sont bientôt exigées pour pouvoir profiter de ce vilain petit canard de tôle ondulée qui vogue à 70 km/h par vent arrière, en consommant 5 litres d'essence ordinaire et plombée, dodelinant sur sa suspension qui efface trous, fondrières, virages, neige et verglas... Sans concurrence jusqu'au début des années 60, la 2 CV est un peu l'assurance-vie de Citroën qui a d'autres chats à fouetter avec la laborieuse mise en route de la DS...

La métamorphose du canard

Le réveil est pénible : Cocorico chante la 4L (ailes ?), et la 2 CV déchante. Le Père Noël 1960 lui a bien apporté un nouveau capot, fin décembre, mais que faire contre sa nouvelle rivale qui arbore six glaces latérales, des portières pleines de bon sens et une grande porte arrière ? Tout à l'économie, notre vilain canard va donc se transformer en... poule de luxe ! Mars 1963 : voici la nouvelle AZAM dotée de banquettes moelleuses d'Ami 6, de protections tubulaires chromées et agrémentée de quelques enjoliveurs de roues et de clinquantes baguettes bon marché. En décembre 1964, halte au suicide ! Les portes





ACHETER UNE CITROËN 2 CV

Mille pistes pour trouver la Deuche de vos rêves. Et mille prix aussi, depuis la brouette-cadeau à 50 € jusqu'à l'attelage de concours à 2 000-3 500 € en fonction du modèle. Les dernières, Charleston, Club ou Spécial, sont encore assez abondantes sur le marché de l'occasion. Bonne pioche dans les gratuits, surtout en province, où des "autos de papy" dorment encore sous des couvertures. Sinon, un coup d'œil aux PA, notamment des deux magazines spécialisés 2 CV, mais là, les prix grimpent car chacun croit détenir la 8^e merveille à chevrons ! Ne rêvez pas, le modèle 49 intact n'existe pas. Toutes ont été modifiées au cours de leurs nombreuses vies, tout comme le Jeep ! A surveiller avant tout achat : l'état de la plate-forme sous la traverse avant et les brancards de châssis qui rouillent allègrement au point que l'auto peut plier ! Et curieusement, plus la

2 CV est récente, plus elle rouille ! Corrosion encore sur les planchers, fond de coffre, bas des ailes et jupe arrière. Garnitures intérieures souvent décollées, sièges et éléments de carrosserie ne correspondant pas avec le millésime, voilà pour le cosmétique. Mécaniquement, les anciens 425 sont increvables, les 435 qui tournent trop vite étant plus fragiles que les derniers 602. Quant aux 375 encore existants, c'est tout juste bon pour monter sur un plateau ! Tout se trouve (même chez Citroën mais il faut y aller poliment...) et surtout chez les nombreux spécialistes à des prix assez démocratiques. Notre choix ? Une AZ 1955 (à bâche longue et petite lunette donc) pour retrouver l'esprit rural originel et une 2 CV6 Spécial 1983-89, à freins à disques, électricité en 12 volts, encore rustique mais plus performante pour rouler en gardant ses points...



Rouler "sport" en Deux-pattes, pied à la planche et volant bien en mains, c'est également possible en raison d'une incroyable tenue de route. Il ne manque ici plus que le "flap-flap" caractéristique du petit bicylindre pour s'y croire complètement...

avant retrouvent leur bon sens et, en septembre de l'année suivante, une troisième vitre latérale vient illuminer ce nid douillet. Lupanar à roulettes ? Les moelleuses banquettes en tissu diamanté, cerise dans lesquelles je m'enfoncerais, pourraient provenir du boudoir de Madame Claude. Ne reculant de

vant aucun sacrifice, la Maison Citroën offre pour le même prix coquet un plafonnier qui ne l'est pas moins, coincé entre les montants de portes, faute de plafond. Et pour le maquillage de la p'tite dame, un superbe miroir de poche chipé à Prisunic et collé derrière le pare-soleil ! L'ennui, pour l'utiliser, il faut impérativement que le moteur soit arrêté sous peine de renvoyer une image aussi trouble que la sensation de ce faux luxe dans cet engin inter-prolétaire... Le fameux canapé rouge n'est confortable qu'un moment. Son inclinaison, certainement convenable pour le bedeau bedonnant de la

paroisse, a tôt fait de me couper la digestion. Aussi sûrement, en tous cas, que la contemplation de la planche de bord — je dirai plutôt étagère — d'un ascétisme décidément monacal. Ah, les 2 CV ! Ces engins... sacerdotaux ?!

La poule plein pot...

Pour le savoir, il n'y a plus qu'à mettre la clé dans l'horloge pointeuse. Je veux parler de ce boîtier métallique qui, en plus du compteur signé O.S (normal pour une pointeuse !), présente un gros voyant et deux boutons de culotte pour les essuie-glaces *Suite page 12* ▶

LES GRANDES DATES



Les toutes premières 2 CV sont reconnaissables à leurs chevrons de calandre enfermés dans un ovale.

1948 : présentation de la 2 CV A 375 cm³ au Salon de Paris.
1949 : premières livraisons en fin d'année.
1953 : couleur "gris clair" au lieu du gris irisé. Capot et ailes modifiés. L'ovale de calandre disparaît.
1954 : en septembre, nouvelle AZ 425 cm³.
1956 : en décembre, AZL avec lunette arrière agrandie et nouveaux garnissages.

Le capot moteur en tôle ondulée cèdera sa place à un modèle restylé en 1960. Ici, une AZ Enac.



1957 : en septembre, nouvelle AZLP avec porte-malle.
1959 : jantes de 15 pouces non ajourées. Arrêt de la version 375.
1960 : en décembre, nouveaux capot et calandre.
1961 : puissance portée de 12 à 13,5 ch.
1962 : en avril, 15 ch, puis 18 en septembre.
1963 : nouveau tableau de bord. Version AZAM luxe.
1964 : au salon de Paris, les portes ouvrent dans le bon sens.
1965 : en septembre, caisse à 6 glaces, nouvelle calandre, cardans homocinétiques et amortisseurs télescopiques AR.
1967 : au printemps, éphémère version Export qui remplace l'AZAM et disparaît en septembre.

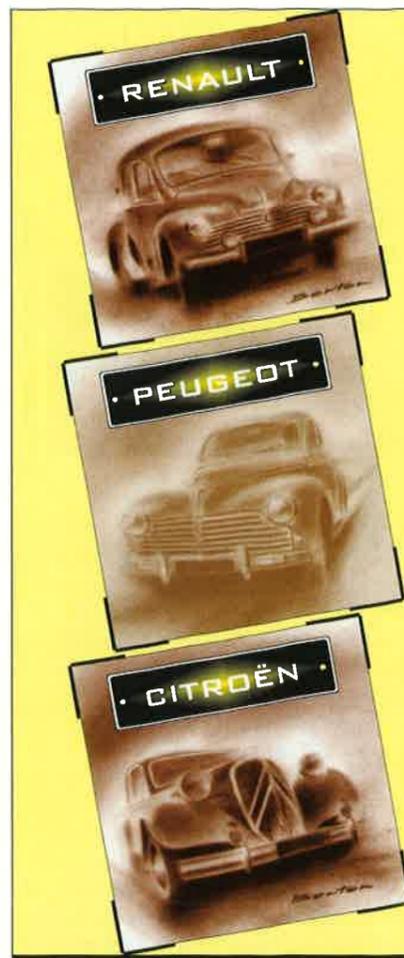


La 2 CV connaîtra de nombreuses versions spéciales. Ici, une "Spot" très seventies, avec phares rectangulaires.



Très rétro, la Charleston fut au départ une série limitée... si appréciée qu'elle sera finalement construite en série "normale".

1970 : nouvelle gamme : 2 CV4 (435 cm³) et 2 CV6 (602 cm³). Circuit 12 volts et nouvelle jupe arrière.
1976 : phares rectangulaires sur 2 CV6 Club. Nouvelle version 4 glaces 2 CV4 Spécial.
1979 : dispartition de la 2 CV4 et des phares rectangulaires.
1980 : série limitée Charleston au salon de Paris.
1982 : la Charleston est au catalogue. Disques à l'avant.
1988 : le 29 février, la dernière 2 CV est fabriquée en France, mais continue au Portugal.
1990 : en juillet, arrêt de production de la 2 CV.



Joint, pièces moteur, freinage, éclairage, échappement...

Néo Rétro votre partenaire pièces détachées, vous propose plus de 5 000 pièces neuves, d'origine ou refabriquées avec la qualité d'origine selon les normes de sécurité actuelles, pour plus de 13 modèles.

Demandez la liste tarifée, c'est gratuit, ou consultez la sur notre site web.



87220 CROUZEIX FEYTIAT - FRANCE
Tél. 05 55 48 38 58 - Fax 05 55 00 27 96
www.neoretrofrance.com

VILLIERS PIÈCES AUTOS

La 2 CV de A à Z

Toutes pièces neuves
2 CV, Ami 6, Ami 8,
Dyane, Mehari



Tél./Fax 01 49 30 23 41
A votre service depuis 1980

101, rue du Gal-de-Gaulle - 94350 Villiers/Seine

PROBLEME D'ALLUMAGE ?

NOUS AVONS LA SOLUTION :

L'allumage ELECTRONIQUE

Remplace toutes les pièces d'usure : cames, rupteurs, condensateur et supprime tous leurs problèmes. (garantie 10 ans)



Discret

Simple

Fidèle

Multic sur internet : kitallumage.com

Fabricant Français

Demande de documentation gratuite (préciser le modèle de votre voiture) à : MULTIC - La Taye - 28120 Nogent sur Eure tel 02 37 25 89 50 (fax 51)

Garage Leoty
AGENT CITROËN



01 48 93 92 37

Spécialiste 2CV - Méhari

Pièces 2 CV neuves et d'occasions

Garage Leoty - 61, rue de Reims - 94700 Maisons-Alfort
Tél : 01 48 93 92 37 - Fax : 01 48 93 25 13

www.melun-retro-passion.com



Pièces pour :
Citroën : Trac'ion*, 2 CV*, Ami 6*, 24 br*, 24 cr*, 24 cf*,
Panhard : Dyna, PL17*, 403*, 404*, 204*, 304*, 504
Peugeot : 202, 203*, 403*, Dauphine*, R8*, R10*, R12, R15, R16, R17
Renault : Frégate*, 4 CV*, P60*, 1000*, 1300, 1301, 1500, 1501
Simca : Modèles V8, Aronde*, P60*, 1000* * Catalogue sur demande

Pompe à essence avec levier pour DS, 4 CV, Dauphine, Dauphinoise, R8, R10
Simca 1000, 1200 S, Aronde, Ariane 4, P60 - 203, 403, 404 : **37,35 € TTC**

Un coup de fil, les pièces en stock vous sont envoyées par la poste ou par transporteur en 24 h à 48 h

60, rue Vauchère - 77115 Blandy-les-Tours
Tél. 01 64 81 31 00 - Fax 01 64 81 31 09
(sur Autoroute A5, sortie n°16, à 500 mètres)

