

# Trucs et astuces (1/3)

## Les petits secrets de la 2 CV

D'une conception simplement révolutionnaire, la 2 CV nécessite quelques attentions pour garantir sa longévité hors mis son entretien courant. Voici un florilège de petits secrets bien utiles.

La 2cv est sous bien des aspects une voiture à part tant sa conception a fait l'objet d'études très poussées en matière de simplification et de facilité d'intervention. La recherche constante du coût minimum a également conduit à des trouvailles tout ingénieuses comme le mécanisme d'essuie-glace branché sur le compteur kilométrique pour les premiers modèles sortis d'usine. Mais le temps peut faire apparaître quelques petits désagréments si une attention nécessaire n'est pas accordée de-ci de-là. Il existe déjà des « recettes de grands-mères », voici des « astuces de grands-pères ».

Tout d'abord, à considérer les fluides disponibles sur et autour de la deuche. Pas de liquide de refroidissement mais de l'huile moteur et boîte de vitesses, du liquide de frein et de l'essence. Cette dernière permet de nettoyer quelques parties mécaniques trop souillées par le cambouis. Utilisée avec un pinceau, elle sera toutefois moins efficace qu'avec du gasoil bien que nettement moins grasse. Reste que ces opérations nécessitent de recueillir les fluides souillés pour les recycler convenablement. Ce même gasoil mélangé avec de l'huile de vidange sera vaporisé dans les longerons du châssis pour les préserver de la corrosion. Citroën a accordé une très grande attention à la fabrication de ses 2 CV jusqu'à approximativement 1975 où la marque a commencé à s'en désintéresser sérieusement. Dès lors, les châssis étaient moins résistants et moins bien traités contre la rouille. Etant creux,



Si la perfection se trouvait de ce monde, la Deuche en serait l'emblème indiscutable. Cela étant, quelques astuces dispensées avec soin permettent à tout deuchiste d'y accéder à moindre frais. Niveau de batterie faible ? A compléter avec de l'eau de pluie, simplement.

le châssis ainsi vaporisé bénéficie d'une protection pendant presque trois ans ! L'extérieur du châssis peut d'ailleurs être traité par le même mélange, sinon brossé et peint d'une quelconque peinture anti-rouille pour ferronnerie. Un autre mélange gasoil et huile sera le plus efficace pour

annihiler le chant des pots de suspension bien désagréable à la longue. Un autre bruit insoutenable des nerfs sensibles est celui de la colonne de direction à chaque changement prononcé de trajectoire. Ce grincement aigu disparaîtra à l'aide de quelques gouttes de liquide de frein exclusivement, l'huile risquant d'abîmer irrémédiablement les matériaux plastiques qui s'y trouvent.

Certaines pièces sont interchangeables sur la 2 CV, les travaux patientent donc le temps de rentrer chez soi. C'est ainsi qu'à

la constatation d'une vis manquante sur la capsule de dépression du carburateur, les vitres avant feront temporairement don de leurs semblables. De la même manière, les passages de vitesses trop difficiles retrouveront un semblant de normal lorsque le caoutchouc le plus abîmé de la biellette sera remplacé en le prenant sur la porte de malle arrière, la tige de maintien pourra alors prendre congé. Si une vis de joue d'aile vient à manquer, il faut alors se tourner vers les petits accessoires de ceinture de sécurité. Il en va de même pour la capote dont les autres modèles de vis se trouvent à l'intérieur de l'habitacle.

Une fois ces attentions dispensées, des petites modifications sont aussi possibles, mais c'est une autre histoire.

DeuchGab



← ❶ C'est avec un compresseur que la vaporisation du mélange 50% gasoil et huile sera la plus efficace. Chaque bout de longeron offre une facilité d'accès aux bords intérieurs du châssis, pare-choc démonté. Arrêter lorsqu'une brume sort à l'opposé, faire l'autre.

→ ❷ Une fois les bords intérieurs traités, il faut s'atteler à la partie centrale un peu plus délicate. Démontez les fixation de ceintures avant pour vaporiser si vous ne souhaitez pas percer le dessous du châssis.



← ❸ Quelques gouttes de liquide de frein serviront à supprimer le grincement de la colonne de direction. Procédez juste derrière le volant à l'aide d'une queue de cuiller à défaut d'une burette en le faisant tourner pour répartir le liquide.

→ ❹ La suspension chante parfois à cause des ressorts frottant sur leur cylindre. S'il n'en existe pas déjà, percer deux petits trous sur les pots pour vaporiser un mélange d'huile fluidifiée de 10% de gasoil à l'aide d'un compresseur.



← ❺ Tous les carburateurs ne comportent pas cette capsule à cet endroit, d'autres n'en sont même pas équipés parce que faits différemment. Certains deuchistes ôtent même cette capsule mais doivent boucher les trous qu'elle recouvre au risque de problèmes de carburation. L'origine étant la plupart du temps la meilleure option, la ou les vis manquante seront disponibles sur les vitres avant. Une précaution : ne pas enlever les 2 sur la même vitre.

→ ❻ La biellette de levier de vitesses subit bien souvent les affres de mauvais réglages et de la force du temps ; le caoutchouc n'aimant pas non plus les trop forts et trop fréquents changements de températures. Un caoutchouc trop déchiré empêche un passage normal des vitesses, détériorant les pignons à chaque craquement. Pour faire la route jusqu'au marchand, remplacez le par celui se trouvant sur la porte de malle arrière.



← ❼ Une vis de joue d'aile perdue empêche son remontage, les frottements et la prise au vent faisant leur office. Des vis similaires se trouvent en bas du pied milieu de la coque, sur des habillages de ceintures. En attendant, rangez précieusement les pièces démontées.

→ ❸ Derrière la charnière de la porte de malle, se trouvent des vis de 8, identiques à celles des joues d'ailerons avant. Deux autres vis sont situées sur le dessus de la capote, en prise au travers de la toile directement dans la carrosserie. Leurs consoeurs se trouvent presque au même endroit, mais dans l'habitacle.

