

Trucs et astuces (3/3)

Les petits secrets de la 2 CV

Même simple, suffisante et sans superflu, la 2 CV est perfectible. Mais pour rester dans un esprit deuchiste, l'exercice est éminemment difficile. Le troisième volet des trucs et astuces des petits essentiels de connaisseurs.

Bien connu, le système D n'est pourtant pas à la portée de tout le monde dans une deuche. Rendre meilleur ou différent reste une difficulté pour ne pas empêcher un autre fonctionnement. Alors que faire ? Que faire lorsqu'une pièce cassée empêche l'usage normal de sa deuche ? Que faire pour la protéger des points tristement célèbres pour corrosion ? Certains volent des voitures, y a-t-il une parade ?

L'important est de trouver ce qui va permettre d'améliorer un point qui pose problème. Sans forcément mal entretenir sa deuche, une utilisation extrême peut effectivement occasionner quelques dégâts inattendus auxquels il convient de réagir rapidement et de façon adaptée. Le silentbloc de cul de boîte peut ainsi céder soudainement relevant la boîte de vitesses dans le capot au premier freinage. Si la surprise est de bonne ampleur, une simple sangle peut alors sortir le deuchiste de ce mauvais pas. C'est ainsi qu'il s'avère toujours utile de garder quelques vieilles chambres à air, un peu de fil de fer ou encore du fil électrique et un peu de ruban adhésif. Mais il n'y a pas que des pannes pour exercer ses talents d'inventeur « trouvetout », la conception même de la 2 CV a su être prise en compte dans les tâtonnements des passionnés. La principale activité, débusquer les raisons des départs de rouille pour les anéantir ! Certaines parties de la deuche sont en effet célèbres pour leur sensibilité à la corrosion, notamment en ce qui concerne la baie de pare-brise avec le

principe de capillarité faisant stagner l'eau de pluie sous le joint. Et puis rendre une 2 CV hermétique est un travail de longue haleine, auquel il faut malheureusement ajouter les effets du temps, sur la capote par exemple. Il s'agit donc aussi de mettre de côté quelques matériaux et outils ne faisant pas partie, à priori, du monde de la deuche tels que des allumettes ou du vernis à ongles. D'autres recherches

concernent plus le souhait de rendre sa petite Citroën plus résistante face aux exactions de malfaisants se rendant coupables de larcins sur nos deuches. Il est alors question de modifications du circuit électrique, mais qui doivent rester relativement simples pour ne pas rendre impossible la détection de pannes ni même voire les générer. Certaines automobiles feront donc d'un organe ou deux, mais attention de ne pas trop abuser des composants

électroniques qui, s'ils tombent en panne, rendront la deuche complètement immobile sans remplacement conforme. L'électronique peut être plus fiable ponctuellement, pour vérifier le réglage du rupteur à l'aide d'un multimètre à aiguille par exemple.

Les meilleures trouvailles des deuchistes ingénieurs sont celles qui rendent la 2 CV moins sensible au temps, plus adaptée à l'utilisation souhaitée ou simplement esthétiquement différente dans une modification technique discrète.



Des petits plus, des petites attentions insignifiantes en apparence mais qui accomplissent un travail de tous les instants sur la bonne santé de la deuche. Il faut prendre le temps des évolutions pour les rendre simplement essentielles.

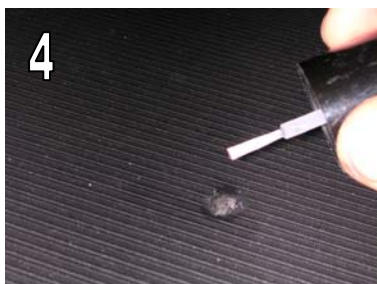
- ❶ Certains pilotes de rallye-raid connaissent bien ce problème et sanglent l'arrière de la boîte de vitesses au châssis pour amenuiser l'effort exercé sur le silentbloc. Le revers de la médaille est la transmission de vibrations au châssis, un peu de confort en moins.





← ② Découper quelques chambres à air dans la longueur pour répartir l'assise. En profiter pour ôter la valve. Tendre les chambres à air entre les armatures des sièges dépouillés de leur habillage en prenant garde de ne pas faire de plis directement sur l'assise et en tournant deux fois autour de chacune d'entre elles. La tension adéquate obtenue, faire un nœud en dessous du siège ou maintenir à l'aide d'un collier plastique fortement serré.

→ ③ Par principe de capillarité, l'eau de pluie qui ruisselle sur le joint de pare-brise remonte dans la lèvre de celui-ci et stagne pour générer une importante corrosion désastreuse pour la coque. De simples petites allumettes, glissées en dessous du joint sur la partie basse de chaque côté permettront l'évacuation de l'humidité.



← ④ Un petit trou pas plus gros qu'une tête d'allumette pourra être bouché par quelques gouttes de vernis à ongles. Par contre, un déchirement ne pourra être résorbé qu'en collant, à la néoprène en gel, une rustine découpée dans une vieille capote trop délabrée pour être remise en état.

→ ⑤ L'écartement des deux contacts du rupteur doit être de quatre dixièmes. La plupart du temps, ce réglage s'effectue avec un jeu de cales qui ne garantit pas un résultat performant. Un multimètre à aiguille branché sur les bornes de la bobine donnera la valeur 6,1V au réglage optimale du rupteur.



← ⑥ Découper dans une vieille ceinture de sécurité de quoi faire une boucle à la convenance souhaitée. Brûler au briquet les extrémités pour éviter l'effilochement et, pour les mêmes raisons, les percer d'un clou chauffé à blanc. Récupérer la vis de fixation de la poignée et remonter le tout encadré de larges rondelles.

→ ⑦ Les vis platiniées s'usent à cause de l'étincelle générée pour commander les bougies. Cette étincelle n'est qu'un signal pour la bobine et ne nécessite pas une forte intensité. La réduire permettra donc de ralentir l'usure. Brancher un boîtier de régulation sur le câblage du rupteur en prenant garde de pouvoir le shunter facilement en cas de problème.



← ⑧ Afin de verrouiller les optiques des phares ronds sur leur cuvelage, une simple vis sur l'arrière de la languette suffira à rendre nécessaire un tournevis pour le démontage. Choisir une vis à bois dont le filetage est beaucoup plus profond qu'une vis mécanique et percer l'arrière de la languette de maintien de l'optique d'un diamètre nettement inférieur. Couper ensuite la pointe de la vis pour que, vissée à fond, elle appuie simplement sur le cuvelage.

→ ⑨ L'écrou arrière de fixation de l'aile avant est visible de chaque côté de la carrosserie. Cet élément un peu trop disgracieux aux yeux de certains peut être effacé en coupant la patte de l'aile et en déplaçant le filetage plus en avant et en hauteur sur la carrosserie. Une simple tôle de renfort à l'intérieur de l'habitacle permettra de fixer la tige filetée.

DeuchGab Juillet05
2cv-club de Sucy

