

# Bien choisir sa 2 CV

## Deuche plaisir ou utilitaire

Les nombreux modèles sortis d'usine par Citroën n'offrent pas les mêmes caractéristiques et donc possibilités à vivre. Pour concrétiser son rêve, il faut chercher la deuche qui corresponde aux besoins de son futur utilisateur.

Bien choisir sa deuche signifie savoir pourquoi rouler en 2 CV. Les amateurs de la petite Citroën sont aussi nombreux qu'hétéroclites, depuis le collectionneur maniaco-protectionniste jusqu'à l'utilisateur quotidien et détaché d'un outil matériel de transport.

En premier lieu savoir quand et où conduire. Un usage quotidiennement envisagé sur routes importantes va orienter les recherches vers un modèle récent afin de bénéficier d'un confort de puissance moteur. Le modèle

de carrosserie va également être un élément de décision. La deuche a en effet été produite avec deux versions mises à part toutes celles de ses sœurs dérivées : dyane, ami 6 et 8, méhari et autres

FAF. Berline ou fourgonnette ? La principale différence réside en le nombre de places assises disponibles : quatre pour la première et seulement deux pour la seconde hors options d'accessoiristes. Ensuite, comme de bien évidemment, la capacité de chargement est bien supérieur pour la fourgonnette même si certaines options d'ouverture grand angle de la malle arrière et de la banquette rabattable pliable réduit cet écart. Mais la question la plus cruciale reste celle de l'état général de la 2 CV. Les passionnés aux moyens et capacités techniques importantes ne fuiront pas les modèles abîmés par le temps et les utilisations imprécises. Mais un débutant néophyte en la matière devra dénicher un modèle en bon état. Bien entendu, le prix s'en ressentira. Une 2 CV a malheureusement quelques défauts qui, s'ils ne

sont pas pris en compte au quotidien, feront apparaître des performances dues à la corrosion principalement. C'est ainsi qu'il faut porter son attention sur le châssis en premier lieu. Même s'il

ne nécessite pas d'être changé systématiquement, le remplacement du châssis constitue un travail conséquent. La constatation de boursoflures au niveau de la baie de pare-brise, de la gouttière de capot ou du longeron de caisse sera le signe d'une dégradation nécessitant des travaux

précis et coûteux, pour le porte-monnaie comme pour le temps disponible. Dans une moindre mesure, prendre connaissance de l'état des fixations des ceintures arrière dont la

rénovation se fait plus aisément. Par contre, certains points méritent réflexion concernant les planchers latéraux, double plancher pédales ou jupe arrière qui peuvent être changés à condition d'avoir recourt à des compétences avisées et du matériel de soudure. Quant à l'état de la mécanique, des bruits ou mal fonctions nécessiteront quelques recherches de travaux à réaliser. La partie cycle, elle, ne doit pas générer trop de jeux de fonctionnement au risque de remises en état onéreuses.

Trouver sa deuche, c'est concrétiser un rêve. Pour ne pas le transformer en cauchemar, cette recherche doit se faire en étant accompagnée des précautions avisées de connaisseurs. Dans le doute, rendez-vous avec un 2 CV club pour éviter toute déception dramatique.



« Les filles de Levallois ne dansent pas de la même façon, tout dépend des conditions. » Qu'elles soient demoiselles ou grands-mères, chaque deuche fait vivre le temps de la route à sa manière. On ne conduit pas une Type A 1950 comme une AZKA de 1989. A chacun ses affinités.

Réparations nécessitant de relatives grandes compétences : châssis, baie de pare-brise, gouttière de capot, longerons de caisse

Réparations nécessitant de bonnes compétences : planchers latéraux et plancher pédales, train avant, jupe arrière

Réparations facilement résorbables : sièges, portes, fixations de ceintures arrière, ailes avant et arrière, capot, moteur et accessoires divers...



1

← ❶ S'il n'est même pas nécessaire de soulever le joint en caoutchouc pour constater les cloques de peinture, c'est que la baie de pare-brise doit être changée, au prix d'une grande dextérité de soudures. Sans compétences techniques véritables et outils adaptés : s'abstenir.

→ ❷ Comme la baie de pare-brise, la gouttière de capot est susceptible de retenir l'eau qui provoquera de gros dégâts sur la coque de la deuche. Le remplacement est là aussi le fruit d'un travail avisé de connaisseur chevronné.



2



3

← ❸ Ce point de corrosion est un récurrent des 2 CV équipées de ceintures arrière. La plaque de renfort comportant l'écrou de fixation est soudée directement à la caisse. Elle comporte un perçage qui laisse l'humidité s'immiscer entre les deux tôles et favorise la rouille.

→ ❹ Pour les mêmes raisons que les ceintures arrière, la corrosion s'installe facilement dans la jupe arrière. Plus généralement, toutes les tôles superposées sont des sources de départs de rouille si elles ne sont pas hermétiquement jointes.



4



5

← ❺ Les longerons de caisse sont creux et subissent également le travail de la rouille. Les perçages destinés à évacuer l'humidité de suffisent pas à l'empêcher sans autre protection chimique. Les remplacer nécessite de solides compétences techniques pour leur ajustement sur la coque.

→ ❻ Le châssis est une pièce centrale au bon comportement de la deuche. Le blackson n'est pas forcément un signe de bonne santé car la rouille peut faire son œuvre en dessous s'il a été mal posé. Le changer nécessite de tout démonter puisque tout y est fixé. Temps et espace incontournable.



6



7

← ❼ Fréquemment cibles de la corrosion, les planchers latéraux et pédales sont affublés de tôles de récupération par des bricoleurs débutants. La deuche est difficile à rendre hermétique à la pluie. Inclinée vers l'avant, elle fait rendre l'âme aux planchers par stagnation.

→ ❽ Le bas des portes subit les affres des intempéries. C'est principalement la lèvres de maintien du joint qui se désolidarise de la porte en dessous de celle-ci. Il est préférable de la remplacer plutôt que de se lancer dans une remise en état de la lèvres nécessitant énormément de finesse.



8



9

← ❾ La 2 CV génère toujours des bruits et jeux divers dans ses ensembles mécaniques. Cela étant, il suffit de soulever l'avant de la deuche par le châssis pour apprécier l'ampleur de l'usure du train avant. Soulever la roue, la pousser vers le moteur dans sa partie haute et inversement en bas, faire comme pour changer de direction, l'écartier de la carrosserie.

DeuchGab Juillet05  
2cv-club de Sucy