

# Démonter sans abîmer

Des gestes précis pour une facilité d'accès.

La carrosserie de la 2 CV se démonte en quelques tours de clés. Certaines astuces permettent de préserver les éléments de carrosserie intacts. Petit détaillé des gestes essentiels.

DeuchGab

La carrosserie de la 2cv est faite de tôles savamment pliées et soudées. Si les caractéristiques esthétiques courbées n'ont échappé à personne, beaucoup moins savent combien la conception même de cet ensemble d'éléments a été étudiée. Sous ses apparences faussement fragiles, la carrosserie présente bon nombre d'avantages tant pour sa fabrication que sa manipulation. Lors de sa conception, Pierre BOULANGER souhaite que les coûts de fabrication soient les plus faibles possibles, la 2 CV devant être populaire et donc la moins chère possible. C'est ainsi que les études ont privilégié les techniques de fabrication, Flaminio BERTONI s'arrogeant seul la contrainte esthétique. Il n'y a guère que les portes avant du prototype de 1937 qui puissent rappeler celles des 2 CV actuelles. Mais au delà des aspects techniques de fabrication, c'est dans la simplicité des trouvailles employées que la carrosserie de la 2 CV mérite des éloges.

Pour démonter les éléments de carrosserie avant, il ne sera nécessaire que d'une clé à tube de 8 et de... la manivelle ! La clé de 8 permet de défaire les 3 vis qui fixent les joues d'ailes (entre le capot et les ailes), une sur le haut de l'aile avant et deux sur le tablier de la deuch qui maintiennent les joues grâce à des griffes. Pour les ailes avant, les 4 écrous qui permettent de les maintenir en place ont la même taille que les écrous de roues (du 19), ce qui permet de les démonter avec un accessoire d'origine : la manivelle. Il ne faut toutefois pas oublier de débrancher les fils

électriques des clignotants contenus dans les ailes pour les 2 CV les plus récentes (les premières n'en ont pas). Une cosse coulissante par aile permet de s'acquitter de cette opération sans le concours d'aucun autre outil que ses doigts.

La manipulation doit être précise si l'on souhaite préserver les ailes de toute rayure, les pare chocs en métal griffent facilement les peintures. Il faut donc suivre un axe avant-arrière de l'aile et la faire pivoter sur elle même pour la sortir sans encombrer, en s'écartant de la voiture. Vous pouvez aussi user d'astuces pour protéger votre aile du pare chocs en plaçant sur l'extrémité de celui-ci un chiffon ou un morceau de chambre à air découpé à la manière d'un gros élastique.

Quant au démontage du capot, là non plus, pas besoin d'outil. En effet, il est relié à la coque par une charnière en gouttière, 2 parties de métal courbées sur elles-mêmes qui, glissées l'une dans l'autre, garantissent un excellent maintien sans l'adjonction de pièces supplémentaires. C'est d'ailleurs de la même manière que vous démonterez la porte de malle et les portes arrières (ainsi que celles avant pour les anciennes deuches) de votre 2 CV.

Les portes avant ne nécessitent quant à elles qu'une clé de 11 si vous voulez les ôter. Petite astuce pour remonter les portes avant : placer les vis dans les charnières sans les serrer, refermer la porte à régler et terminer le serrage en étant dans la voiture.

A vous de jouer !

## Une carrosserie dépouillée :

C'est en 1937 que le premier prototype 2 CV est conçu (la TPV). De ses lignes ne reste qu'une courbe similaire des portes avant. La carrosserie très dépouillée de ce modèle correspondait au désir de Pierre BOULANGER de proposer une voiture populaire à caractère utilitaire. Les voitures de l'époque devaient pouvoir se réparer et la 2 CV plus facilement que les autres. Les matériaux ultra légers très différents de ce qui a été produit revenaient trop chers à la fabrication. Mais le même souci de

la simplicité était recherché. Ce qui a du être rajouté en poids a finalement profité en esthétique. Aujourd'hui, plus personne ne s'en plaindra même si lors de sa sortie, la carrosserie trouvait plus de détracteurs que de partisans.

## Un capot différent :

C'est en décembre 1960 que le capot à petites nervures est abandonné au profit d'un ensemble joues d'ailes et capot à 5 nervures. Alors que, si l'on veut le démonter, le premier demande à être séparé de sa béquille articulée prévue

pour le maintenir en l'air, la démarche correspondante du second est plus simple, mais oblige à d'autres opérations sur les joues d'ailes séparées lorsque l'on veut dépouiller tout l'avant. Les deux capots restent fixés à la coque selon le même procédé. Deux tôles pliées sur elles-mêmes, soudées sur chaque partie et glissées l'une dans l'autre. Cette charnière de type « gouttière » est utilisée pour les portes avant et arrière, ainsi que la porte de malle.



← ❶ Après avoir soulevé le capot, débranchez la durite de lave-glace et tirez sur le capot pour le faire sortir d'un côté ou de l'autre de la 2 CV. Le capot doit être ouvert de moitié pour bien coulisser dans sa charnière.

→ ❷ A l'aide d'une clé à tube de 8 ou d'une clé à cliquet avec rallonge de la même taille, défaites les 3 vis de maintien de la joue d'aile. Remplacez les vis sur les taraudages des éléments de carrosserie pour ne pas les perdre.

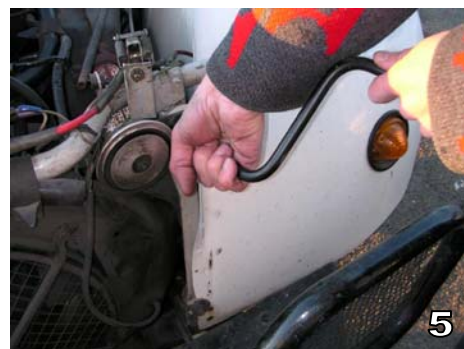


❸ Pensez à débrancher le clignotant. Certains d'entre eux se sont vus équipés d'un fil de masse supplémentaire, débranchez-le aussi.



← ❹ Enroulez un chiffon ou un morceau de chambre à air découpé à la manière d'un gros élastique sur l'extrémité du pare-chocs pour protéger la peinture de votre aile.

→ ❺ Dévissez les 4 écrous avec la manivelle, ils sont de même taille que ceux des roues. Commencez par ceux situés sur le bas de l'aile. Lorsque vous dévissez le dernier écrou, prenez garde de ne pas la laisser tomber.



← ❻ Après avoir désengagé le manchon de sortie d'air chaud de l'aile, faites-la pivoter en suivant un axe clignotant/écrou de tablier vers l'extérieur de la 2 CV, puis la sortir en vous reculant.

→ ❼ Pour le remontage de l'aile, procédez en sens inverse : amenez l'aile penchée sur vous et redressez-la en prenant garde de la reloger dans les caoutchoucs anti-vibration du châssis.



Charnière « gouttière » pour le capot, la porte de malle et les portes arrières.