

La sécurité à la clef

Rénover les serrures de portes de sa 2 CV

Quel non initié n'a pas été surpris par une poignée de porte de 2 CV qui tourne dans le vide ? Cette particularité quasi unique dans l'automobile reste simple à rénover.

Si l'on montrait une poignée de 2 CV à un néophyte sans lui dire de quel véhicule elle provenait, il reconnaîtrait certainement sa provenance. Cette demi lune en aluminium est en effet très spécifique de la petite Citroën. Les formes diffèrent quelques peu suivant les années de production mais le principe de fonctionnement reste le même.

Équipées d'un barillet de serrure à l'avant, les poignées arrière en sont dépourvues. La poignée de porte de malle arrière, bien que n'ayant pas la même forme puisqu'en « T », fonctionne pourtant à l'identique des poignées de portes avant. Elle accueille une clef de serrure et « tourne folle » lorsqu'elle est verrouillée. Les poignées presque identiques des capots avant pour les modèles les plus anciens sont, à l'instar des poignées de portes arrière, dépourvues de serrure. En forme de « T » comme pour les portes de malle arrière, ils disparaissent au profit d'un simple loquet qu'il faut actionner en passant la main sous le pare-choc avant. Au centre des poignées avant donc, un barillet pour verrouiller leur fonctionnement à l'aide d'une clef de serrure. Une fois verrouillée, la poignée extérieure tourne « dans le vide », sans actionner le mécanisme. Cette astucieuse trouvaille permet de protéger tout le système de serrure. Impossible de forcer sur la poignée pour

tenter d'ouvrir la porte : pas de prise ! Par contre, pas de possibilités de verrouiller ou déverrouiller la serrure depuis l'intérieur. Il n'y a pas de loquet, c'est en effet le barillet en lui-même qui fait office de sécurité sans autre renfort de mécanismes divers. Une tige parcourant toute la longueur de la porte dans son épaisseur permet un renvoi de poignée à l'intérieur de l'habitacle, proche du rétroviseur pour éviter trop de contorsions à son utilisation. Sur les portes arrière, pas de possibilité de verrouillage par clef, tout se joue depuis l'intérieur de l'habitacle y compris pour le simple fait d'ouverture de porte.

Le principal problème des serrures de porte avant et de malle arrière tout particulièrement réside en le mauvais fonctionnement du

barillet dans son support. La poussière vient s'immiscer dans ce mécanisme fin et bloque la course des linguets du barillet. Rénover ses serrures ne nécessite pas forcément de remplacer ces derniers, un bon nettoyage avisé saura tout remettre en bon ordre de fonctionnement. L'allié majeur de cette opération : la vaseline ! A base d'eau, elle est moins sujette à l'agglutination de poussières que la graisse. Reste à bien repérer le sens de montage des différentes pièces entre elles. Le mieux est de tout placer sur une table, au fur et à mesure des opérations.



Seules les mécanismes des portes avant et de porte de malle arrière sont équipées d'une serrure à barillet pour recevoir une clef. Les serrures de portes arrière ne peuvent se déverrouiller que de l'intérieur de l'habitacle.

Serrures à l'ancienne



Les premières deuches sorties d'usine n'avaient pas les mêmes poignées que les modèles à partir du début des années 1960. En « banane » dans un premier temps, elles deviennent en « demi lune » par la suite lorsque le sens d'ouverture des portes avant est inversé. Ouverture dans le sens de la marche au début de la production, elles adoptent, à partir de décembre

1964, une ouverture dans le sens contraire, perdant dans cette évolution leur nom de « portes suicides ». Les bananes sont montées sur une serrure en pêne alors que les demi lune sur une mâchoire solidaire de la porte glissant sur un rail solidaire du pied milieu. Mais quelque soit le modèle de poignée, elles ont toujours été construites en aluminium, matériau très moderne pour l'époque.



1

← 1 Selon les modèles, un cache de serrure seul est à démonter ou tout un habillage allant de l'avant à l'arrière de la porte juste en dessous de la fenêtre. Dans les deux cas, un tournevis cruciforme permettra de dévisser les deux vis pour le cache, les cinq vis pour l'habillage.



2

2 → A l'aide d'une clef à tube de 8, dévisser le petit écrou situé au centre de la serrure. Bien repérer la place et le sens des différentes pièces pour un remontage conforme. Sortir ensuite la clenche dans laquelle se trouve le barillet par la poignée extérieure.



3

← 3 A l'aide d'un tournevis plat et très fin, faire sauter le circlip de la rainure. Attention de ne pas le perdre dans cette opération. Sortir maintenant le barillet de la clenche et procéder à un premier nettoyage à l'aide d'un chiffon humide d'essence ou de solvant.



4

4 → Un tournevis plat sera également nécessaire pour désolidariser la clenche du support de barillet. Pousser sur chaque partie mobile, la cylindrique et la parallélépipédique, pour les faire rentrer plus au centre du support et tout faire ensuite coulisser.



5

← 5 Les parties à nettoyer sont maintenant toutes démontées. En prenant garde de ne rien perdre des différentes pièces, surtout le petit ressort, nettoyer le tout précautionneusement pour enlever graisses et poussières.



6

6 → Commencer le remontage en déposant de la vaseline sur les parties mobiles pour qu'elles coulisent parfaitement dans le support de barillet.



7

← 7 Sans démonter tout le mécanisme de serrure maintenant accessible, nettoyer à l'essence à l'aide d'un pinceau puis essuyer au chiffon. Il ne restera qu'à déposer de la vaseline sur les parties en frottements avant de repositionner l'ensemble du barillet.

8

8 → Vérifier que la tige de renvoi de serrure soit bien positionnée dans la poignée et dans la serrure. Le ressort empêche la tige de se dévisser seule à cause des vibrations ; il doit être légèrement tendu sur la partie coudée.



9

← 9 Si la serrure se déverrouille en position inverse une fois le travail réalisé, c'est que le barillet a été monté un demi tour à l'envers. Procéder à un test de fonctionnement avant de remonter les caches, et inverser la pièce au besoin.