

SANS PEUR DU GENDARME

110 km/h

AVEC LES NOUVELLES 2 CV

Evolutions de la 2 CV : du poste de pilotage rustique et insuffisant de 1948, l'évolution a pris forme en 1963 avec des portières capitonnées et malgré un tachymètre ridicule pour aboutir à une version actuelle normale, où l'on peut même opter pour des sièges séparés, fort éloignée de la « boîte à sardines » d'origine.

JE ne me méfie pas en cherchant sur la 2 CV 4 toute neuve qu'on m'a confiée, un starter remarquablement bien camouflé, et j'appuie sur un petit bouton noir. Des gouttelettes se répandent sur le pare-brise : un lave-glace monté en série sur les 2 CV !

« Une 2 CV ? Mais je ne sais pas si j'en ai une de libre. » J'ai cru tout d'abord que j'avais mal entendu car, depuis toujours des 2 CV il y en avait plein le parc d'essais de la firme du double chevron, seulement personne n'osait en demander.

Avec difficultés on m'a trouvé une ravissante 6 glaces, à peine rodée et tout de suite j'ai compris qu'il y avait quelque chose de changé.

La portière que j'ai refermée a fait « vlam ! »

Bizarre.

Bien assis sur un siège confortable qui n'avait plus rien du hamac de jadis, je réalisais que la voiture ne s'était pas penchée, lorsque j'étais monté.

Vingt-deux ans après, alors que le poids n'a pratiquement pas augmenté, la 2 CV dispose de 26 CV en version 2 CV 4, et de 33 CV en 2 CV 6 pour des vitesses respectives de 102 et 110 km/h. Un progrès !...

Et ne croyez pas que cette vitesse de pointe est acquise, comme le 55 km/h de jadis, par forte pente et avec vent dans le dos. Ma 2 CV 4 et la 2 CV 6 est une voiture qui ne



1938 — Le prototype n'avait qu'un seul phare et des roues ajourées. Son moteur était refroidi par eau. A la version 70 il faut ajouter pour les modèles qui sortent actuellement des ceintures de sécurité et de nouveaux indicateurs de direction.



demande qu'à rouler. Les accélérations sont franches, décidées. Il est loin ce ridicule compteur de motocyclette, placé à hauteur du pare-brise et dont le flexible entraînait également, comme il le pouvait, les essuie-glaces, le seul autre cadran indiquant la charge, derrière un affreux volant !

Aujourd'hui, le tachymètre est généreux, parfaitement lisible, et les commandes sont si nombreuses qu'à la page 20 de la notice d'emploi il ne faut pas moins de 20 flèches pour les répertorier.

Une fois lancé, le moteur demeure discret et, bien qu'il soit refroidi par l'air d'une turbine — ainsi que le radiateur d'huile, luxe de voiture de compétition — son niveau sonore est peu élevé.

Ma voiture était équipée de l'embrayage centrifuge (option 124 F) qui, dans les encombrements est absolument merveilleux. On laisse la première enclanchée, on freine et on accélère, un point c'est tout. C'est un peu sec si l'on relâche la pédale sans précautions, mais les vitesses passent remarquablement bien, avec douceur.

Et me voici parti, certain de ne pas dépasser une consommation de 5,41 litres au cent kilomètres dans une circulation qui n'est désormais plus hostile à ce genre de véhicule.

Voilà une voiture qui coûte T.T.C. 6 412 F, ceintures de sécurité comprises et qui fera gaillardement 300 000 km sans griller de soupapes, (refroidies par un circuit d'huile) sans claquer de joint de culasse (il n'y en a pas) qui démarrera d'autant plus facilement par n'importe quel temps que sa batterie est désormais chargée par un alternateur qui n'aura jamais d'ennuis de freinage (les tambours surdimensionnés sont dégagés des roues et ne chauffent jamais) et qui possède une tenue de route époustouflante.

Il y a de la place, la capote (intachable) se découvre largement l'été, le chauffage est irréprochable et la ventilation...

D'accord, il y a toujours ces glaces avant à charnières horizontales, conçues pour permettre de passer le bras, lorsque l'engin n'avait pas encore d'indicateurs de direction, mais, étant donné que les autres arrivées d'air sont très efficaces, qui s'en inquiéterait ?

Pour le reste, tous les points noirs ont disparu, et la direction qui avait absolument tous les défauts, est désormais très acceptable. Quant aux tristements légendaires roulis et tangages, ils ne sont plus que lointains souvenirs.

En prenant de l'âge (22 ans c'est beaucoup !) la 2 CV a paradoxalement rajeuni.

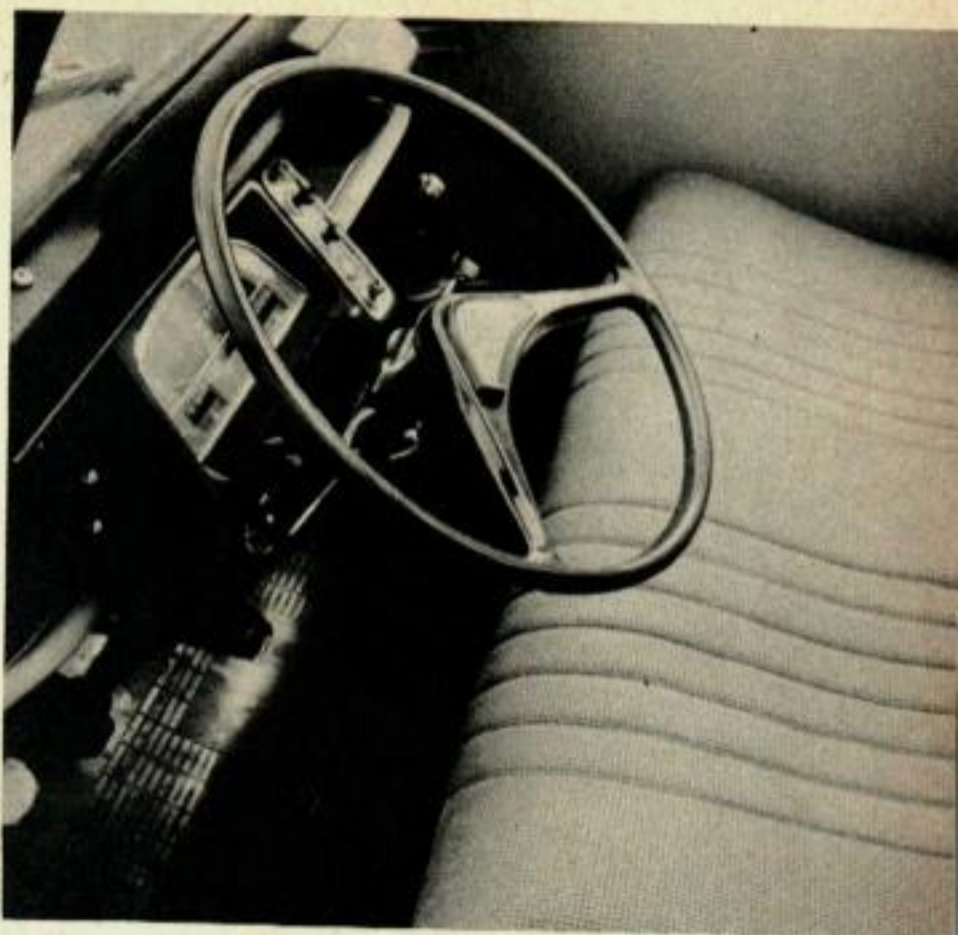
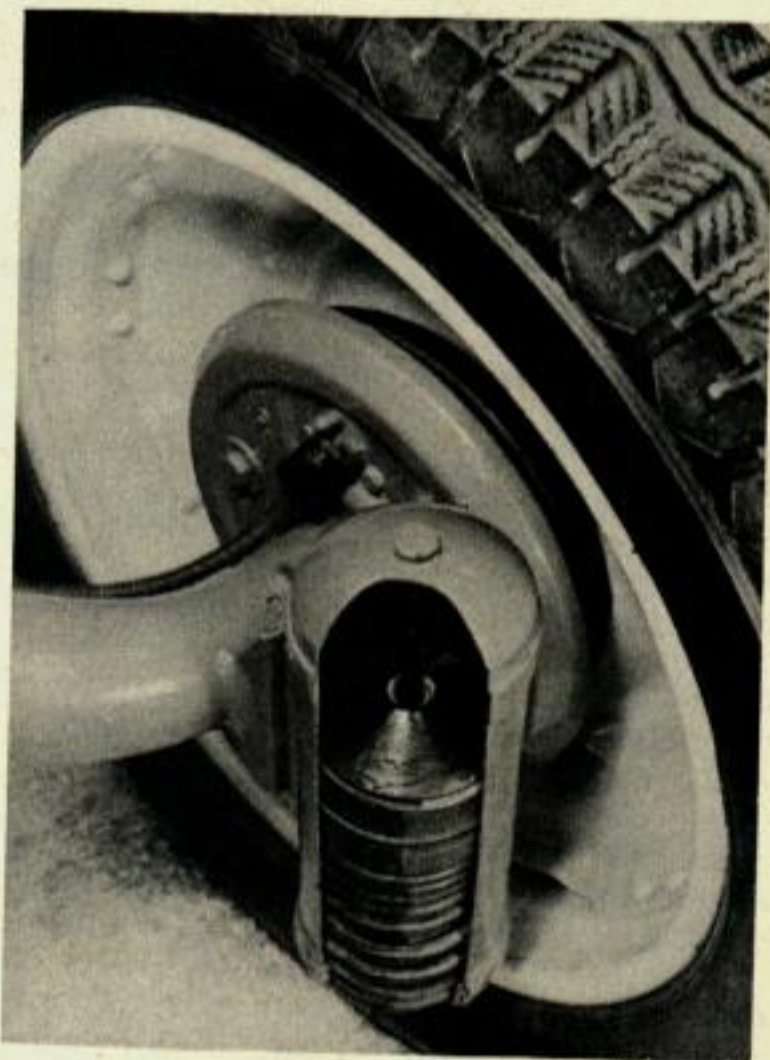


Tableau de bord modèle 70



Un des secrets de l'étonnante tenue de route de la 2 CV : son batteur à inertie. Il a pour but de maintenir la roue en contact avec le sol. Chaque fois que celle-ci a tendance à décoller, la lourde masse montée sur un ressort réagit, et « contre » le mouvement amorcé. Les 2 CV sont équipées maintenant d'amortisseurs classiques, à friction à l'avant et hydrauliques à l'arrière.