

Quelques points à vérifier lors de l'achat d'une 2cv

Cette page est réalisée avec la participation des Membres du [forum](#) !!!

Attention:
Cette page peut provoquer des troubles du sommeil et pertes d'appétit chez certains Deuchistes.
Toute consultation prolongée sans avis médical interdite ! ;-)

Lorsque l'on cherche et trouve une 2cv à vendre, on craque ;-)
" Belle de loin " et parfois (souvent) " loin d'être belle "

Passons donc à l'autopsie les " points faibles " à vérifier.
Pour plus de clareté, nous les avons classé par éléments.

Ne lancez pas toutes sortes de jurons au vendeur
si vous découvrez sur votre future 2cv un de ces points sensibles,
cela dépend du prix de vente, bien entendu,
de votre budget réparation et aussi de vos possibilités à faire les travaux...

Sachez qu'une caisse " dans son jus " est souvent plus simple à restaurer qu'un " rafistolée ".

VUE GENERALE

Pensez à comparer les documents administratifs avec le véhicule présenté.

Faites le tour du " futur-propiétaire " :

Pour commencer, aigüisez vos yeux...

Une carrosserie bien propre et un lieux bien éclairé,
c'est mieux pour voir les défauts
(bosses, creux, différences de peinture, etc...)

La 2cv doit être placé sur une surface plane.
Vérifiez si il n'y a pas de déséquilibre, inclinaison douteuse, avant
plongeant...
Faites le tour... même plusieurs fois...



Un coup d'oeil à l'intérieur :

On passera pas mal de temps à vérifier la caisse plus tard...

Vérifier l'état des sièges (usures?), l'état des élastiques,
le compteur, les accessoires, etc...
Des coulées sur le pupitre annonce une entrée d'eau...

Le compteur n'allant que jusque 99 999 km:
une deuche à vendre annoncée à 40 000 en a peut-être 140 000...



Les pneus :

Un coup d'oeil sur les pneus (Usures, marques, état, ...).
Absence de chocs sur la jante, éclats, etc...

Le type d'usure permet non seulement de voir si son propriétaire roulait sur(ou sous) gonflé mais aussi un contrôle visuel de la géométrie...

Le pneu avant droit est le plus sujet aux " attaques ".



LA CAISSE

La baie de pare brise :

Soulever le joint et
appuyer avec tournevis pour voir si c'est troué par la rouille.
Du boulot en perspective...



Le volet:

Soulever le joint et appuyer avec tournevis pour voir si troué par la rouille.
L'ensemble se change sans trop de difficultés.



La charnière de capot:

Attention au mastic ou silicone !!!



Le Bas de caisse: (avant)

Voir aussi au niveau de la fixation de l'aile avant
si on n'arrache pas tout avec le boulon.



Le Bas de caisse: (milieu)

Ca souffre pas mal dans ce coin...



Plancher de pédalier:

Ca s'appelle un " pédalier suspendu "...
Vos pieds au dessus de la route aussi, remarquez ;-)



Planchers latéraux:

Soulevez le tapis (décollez si c'est de la moquette).
Si c'est en état, sabrez le champagne ;-)
C'est pas tous les jours...



Encrages des ceintures arrières:

Presque toujours foutus...
Sur la photo, c'est tellement foutu que c'est même inexistant.



Support des butées de bras arrières:

Situé au niveau des supports de banquettes arrières.
Oh ! le beau nid à rouille !



" Bequets " à l'arrière (entre malle et aile):

au niveau des tôles qui se superposent.



Panneau arrière:

Au niveau des tôles qui se superposent. Attention aux boursouflures.



La vitre de custode:

Juste en dessous de la vitre de custode
au niveau de la rencontre des tôles de la caisse et de la contre aile...



Fixation des ailes arrières:

Super attention au niveau de la fixation " verticales "
des ailes arrières (4 vis) !!!
Ca tient avec l'aile mais attention, une fois enlevée parfois la tôle
est foutue...

Dites Monsieur le Vendeur, je peux enlever l'aile ???



Fond de coffre:	
<p>" J'fais des trous, des p'tits trous... ".</p>	
" Coffret " sous siège arrière:	
<p>Attention au niveau de l'interstice entre le bas de caisse et le caisson !!! Gaffe au camouflage : silicones et autres...</p>	
La traverse (grise):	
<p>Jonction entre la capote et la porte de male... La traverse est parfois bien attaquée !!!</p>	

Portes:

De la dentelle en bas... trop souvent !
Rouille au niveau du joint également... soulever et vérifier.



LE CHASSIS

Le châssis:

Etat général.
La rouille superficielle n'est pas tjrs très grave...faut aller plus loin.
Attention !! Si la tôle est gonflée : sûrement rouillé à l'intérieur.
Vérifier si pas plié...

Il vaut mieux souvent prévoir de le remplacer.

Autrement, taper partout avec un marteau et
pousser avec tournevis pour voir si ça tient.

Les longerons:

Bien regarder si les bras arrières (du châssis) n'ont pas été ressoudés, toute soudure est à vérifier...
Tant que vous êtes dessous, jetez un oeil au pot d'échappement.
Si blacksonné de partout: Aïe Aïe Aïe...



Les joues d'ailes:

On pourrait se demander ce que ça fait dans la partie châssis ???
Elles traduisent souvent l'état du châssis.
Si les joues d'ailes sont tordues (pli ou écart) Ô risque.



La traverse (grise):

Jonction entre la capote et la porte de male...
La traverse est parfois bien attaquée !!!



Le milieu supérieur :



La capote :

Vérifiez l'élasticité. Trop tendue ou sèche...
Une capote trouée c'est signe d'entrées d'eau dans l'habitacle...
Comptez entre 150 et 250 euros selon le modèle et qualité.



LA MECANIQUE

Compression:

Faire tourner avec l'hélice ou la manivelle le moteur pour vérifier si il a toujours de la compression.
Bruits suspect ???

Historique:

Demander son histoire, son origine.
La faire démarrer pour vérifier si tout va bien...
Regarder, écoutez, sentez...

Huile et filtre:

Niveau et qualité de l'huile (jauge - filtre reniflard).
Pertes d'huile ? Flaques au sol ? Entretien (carnet?) ?

Etat du filtre à air ?