

VÉCU...

Comment j'ai restauré ma 2 CV AZ 1954... à ressorts apparents

Michel Masson n'est pas un lecteur comme les autres : bouillonnant, toujours en alerte, ne laissant passer aucune approximation et n'hésitant pas – lorsqu'il repère une erreur dans son magazine préféré – à nous passer un savon en règle. Il lui arrive d'avoir tort, il lui arrive, aussi, d'avoir raison. Aujourd'hui, il nous raconte l'histoire de sa 2 CV AZ 1954 à ressorts apparents. Une voiture dont il s'est séparé en 2014, mais qui lui a laissé de sacrés souvenirs. Avant cela, remettons les choses en perspective.

► Texte : Michel Masson (présentation : Philippe Jessier)
Photos : Michel Masson - Citroën Communication



Tout débute par une histoire de ressorts apparents, cette fameuse suspension travaillant en traction et non en compression, que Citroën

monta sur la 2 CV en 1954 avant de la « démonter » en 1955. Examinons les faits. Dans notre n° 125 (novembre-décembre 2018), nous rapportons les résultats d'une vente aux enchères de l'Aventure Peugeot Citroën DS organisée par la maison Leclere Motorcars, le 16 septembre 2018. Sous la photo d'une 2 CV AZ 1955 à ressorts apparents, nous écrivons : « Le catalogue précise que Citroën n'aurait produit, en tout et pour tout, que 41 Berlines AZ et 14 Fourgonnettes AZU dotées de cette suspension. Et qu'il ne resterait que 12 Berlines dans le monde. Des chiffres absolument invérifiables ». Fin de citation. Nous sommes prudents, vous en conviendrez. D'abord, nous disons « le catalogue précise ». Ensuite, nous insistons sur le fait que les chiffres de production de ces modèles sont « invérifiables ».

Quelques jours après la parution du magazine, nous recevons un mail de Michel Masson : « Bonjour. Dans le dernier 2 CV Mag n° 125, il est question, en page 19, d'une 2 CV à ressorts apparents. J'ai eu la chance d'en rénover une, il y a quelques années, et je me suis penché un peu sur ce modèle. Les 41 AZ et 14 AZU de "production" sont en réalité les chiffres du recensement du club des Amis de la 2 CV (dont je suis membre). La production réelle de décembre 1954 à mai 1955 couvre, a minima, les numéros 152 402 à 182 000 (AZ) et 451 207 à 469 267 (AZU). Ça fait beaucoup plus ! Et il reste certainement bien plus de 12 exemplaires (ce chiffre me fait plutôt penser aux survivantes connues de la 2 CV A 1949...). Ayant fait un dossier complet de ma rénovation (avec un CT vierge à la fin !), je veux bien participer à un article sur ce modèle peu connu. Enfin, je suis stupéfait par les prix des ventes affichés, la 2 CV devient un objet de spéculation, c'est triste. Bien cordialement ».

Comment isoler les 2 CV à ressorts apparents de la production totale de Berlines et de Fourgonnettes entre décembre 1954 et mai 1955 ? C'est impossible.

Oui, c'est triste cette inflation sur la 2 CV, mais cela ne date pas d'hier. Ne dévions pas du sujet. À l'évidence, Michel nous a mal compris (à moins que nous ne nous soyons mal exprimés...). Côté production, il a ses chiffres, nous avons les nôtres. Sauf à nous prouver



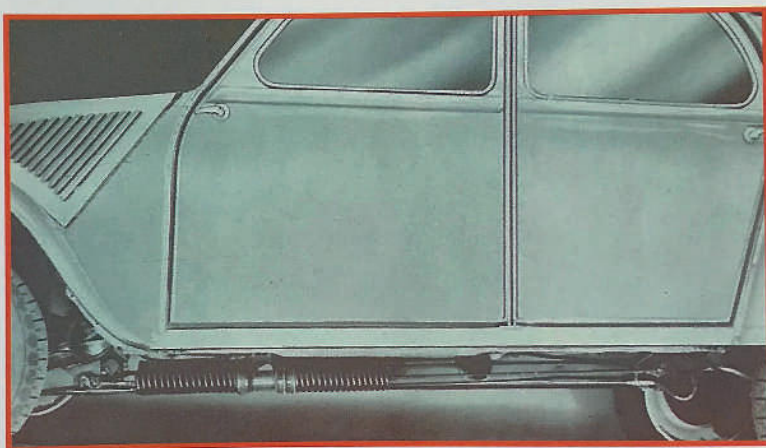
C'est dans cet état que Michel Masson a acheté, durant l'hiver 2008, cette 2 CV AZ 1954 qui s'est révélée être un rare modèle à ressorts apparents. S'il est certain qu'il s'agit d'un modèle de décembre 1954, il ne connaît pas, en revanche, le jour de sa première mise en circulation. Sur la carte grise figure la mention « 01.01.1954 ». À l'époque, quand les préfectures avaient des doutes (... ou autre chose à faire), elles faisaient toujours repartir les dates au 1^{er} janvier. Ainsi, beaucoup d'anciennes 2 CV sont toutes des « 01.01 »...



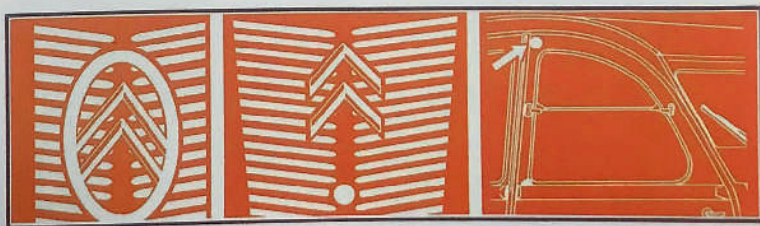
Si Michel Masson n'est plus, aujourd'hui, propriétaire de la 2 CV AZ 1954 à ressorts apparents, il n'est pas à plaindre pour autant. Il lui reste une 2 CV A de 1954, une 2 CV AZLP de 1959 et cette 2 CV AZ de 1955 qui n'est autre que celle de son père, au côté duquel il pose fièrement. Toutes arborent un Gris Clair AC 132 de bon aloi. Nous allions oublier la 2 CV AZU PO 1961 provenant de l'Administration des Domaines en cours de restauration, dont il suppose qu'il pourrait s'agir d'une ex-EDF...

Électricité Indicateurs de direction ovales commandés par un boîtier à minuterie
Feux de position
Deux lanternes arrière dont une format STOP
Le compteur est éclairé
Bobine d'allumage ronde, étanche, entièrement recouverte de caoutchouc.

Suspension Une série est sortie avec ressorts de suspension apparents (travaillant à la traction) de janvier à Avril 1955.



Carrosserie Motif de calandre modifié par suppression de l'ovale, tampon caoutchouc pour fixation des glaces à la position haute.

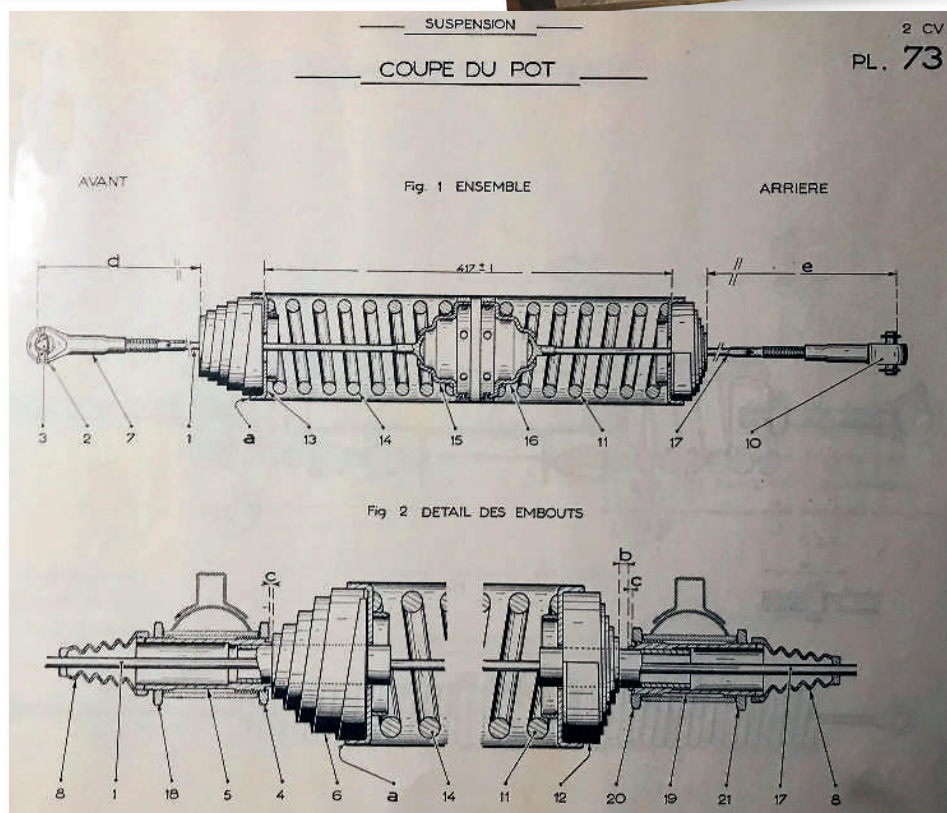


Il n'est pas toujours évident de suivre Citroën dans ses explications historiques lorsqu'il est question de la 2 CV. Dans le fascicule publié en 1971 par les Relations Publiques de la marque, on lit au chapitre concernant l'année-modèle 1955 : « Une série est sortie avec ressorts de suspension apparents (travaillant à la traction) de janvier à avril 1955 ». Pourtant, tous les historiens sont d'accord : les ressorts apparents ont été montés sur les 2 CV AZ et 2 CV AZU entre décembre 1954 et mai 1955. Il se peut qu'en 1971, lorsque cet opuscule fut rédigé, toutes les informations n'aient pas été à la disposition du Service Presse Citroën. Il a été mis à jour en février 1980, puis une seconde fois en avril 2010, en accord avec le Conservatoire Citroën. Et cette fameuse phrase n'a jamais été modifiée. Allez comprendre !

En consultant le *Dictionnaire de Réparations 2 CV Traction Avant*, numéro 447, édition 1955, pas de trace de suspension à ressorts apparents. Sur le croquis, il s'agit bien de pots fermés. Cela tend à accréditer la thèse selon laquelle les 2 CV AZ et 2 CV AZU ainsi équipées étaient englobées dans la fabrication totale des usines Citroën de Levallois et Panhard de la Porte d'Ivry (pour la Fourgonnette). C'est pour cela qu'il est difficile de connaître exactement les chiffres de production de ces deux modèles.



le contraire, documents à l'appui, nous répétons qu'il est strictement impossible de pouvoir isoler, dans ceux-ci, les 2 CV produites avec ressorts normaux et les 2 CV produites avec ressorts apparents. Nous nous en tiendrons, pour l'instant, aux chiffres en notre possession. Par exemple, Citroën indique que « cette suspension a engendré une modification du châssis au niveau des fixations, entre les numéros 165 000 et 182 000 ». C'est précisément la préposition « entre » qui jette la confusion. Elle ne signifie pas que l'intégralité des 17 000 voitures a été dotée de cette suspension, d'autant que l'usine avait une fâcheuse tendance à sauter les numéros de coques et de carrosseries. Entre le mois de décembre 1954 où cette suspension est montée et le mois de mai 1955, où elle est abandonnée, d'autres 2 CV AZ et 2 CV AZU furent également fabriquées avec ressorts normaux, c'est-à-dire enfermés et travaillant en compression. Donc, soyons clairs : durant environ six mois, l'usine de Levallois-Perret ne produisit pas « que » des 2 CV à ressorts apparents. Ces modèles étaient englobés



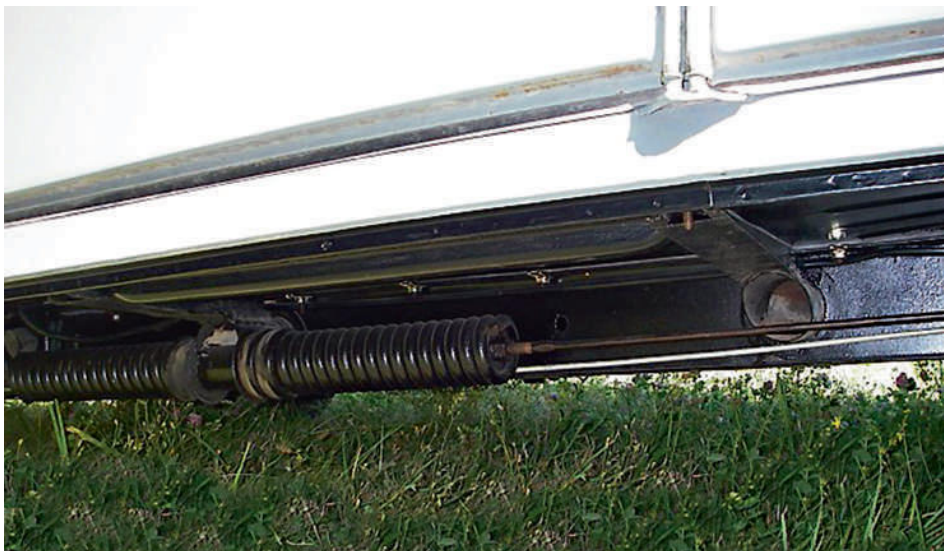
dans la production totale. Lorsqu'on examine les livres de sorties de chaînes, il n'est jamais fait la moindre référence à une suspension plutôt qu'à une autre. Pas davantage dans le *Dictionnaire de Réparations 2 CV Traction Avant n° 447 - Édition 1955* que nous avons consulté.

Au milieu des années 1950, le client qui a attendu sa 2 CV trois ans ne s'intéresse pas à son type de suspension. Il s'estime déjà heureux d'avoir été livré.

À l'époque, ce tour de passe-passe entre deux types de suspensions n'avait pas ému les foules. La 2 CV était tellement difficile à obtenir – et la Fourgonnette tout autant – que les clients n'allaient pas regarder sous la plate-forme pour voir si la suspension était d'un type ou d'un autre, ni comment elle travaillait. Ceux qui avaient commandé leur 2 CV en 1951 et la recevaient en 1954 ou 1955 pouvaient s'estimer heureux. Trois ans étaient un délai de livraison normal pour un modèle que Citroën n'arrivait pas à fabriquer à la cadence voulue. Quatre ans étaient un maximum, mais nous connaissons des « anciens » qui ont bien attendu « 1 460 jours » pour avoir l'honneur, la joie et le privilège de posséder « *la voiture populaire par excellence* ». Raisonement tout aussi valable pour la Fourgonnette, bien que les tenants soient différents (professions), mais les aboutissants identiques (il fallait patienter presque aussi longtemps...).

Qu'ils soient enfermés ou apparents, ces fameux ressorts faisaient leur travail et procuraient à la voiture un amortissement unique au monde, doublé d'un confort de conduite et d'une sécurité situant la 2 CV largement au-dessus de ses concurrentes, au premier rang desquelles trônaient la Renault 4 CV et sa suspension « en bois ». Au mois de septembre 1954, l'arrivée du « nouveau » modèle AZ, équipé du « non moins nouveau » moteur 425 cm³ de 12 chevaux, couplé à « l'inattendu » embrayage centrifuge (indisponible sur la Fourgonnette), marqua la première évolution d'importance depuis la présentation du modèle en 1948 et sa commercialisation timide à partir de juillet 1949. À présent, laissons la parole à Michel Masson qui rénova une 2 CV AZ 1954 à ressorts apparents avant de s'en séparer en 2014. En évoquant ses souvenirs, il se replace dans le contexte de l'époque. Ne soyez donc pas surpris qu'il emploie le présent de l'indicatif.

« J'avais 3 ans quand mon père a acheté une 2 CV AZ 1955 d'occasion. Ainsi, comme Obélix (la taille en moins), je suis tombé dedans tout petit. Quel traumatisme ! J'ai grandi

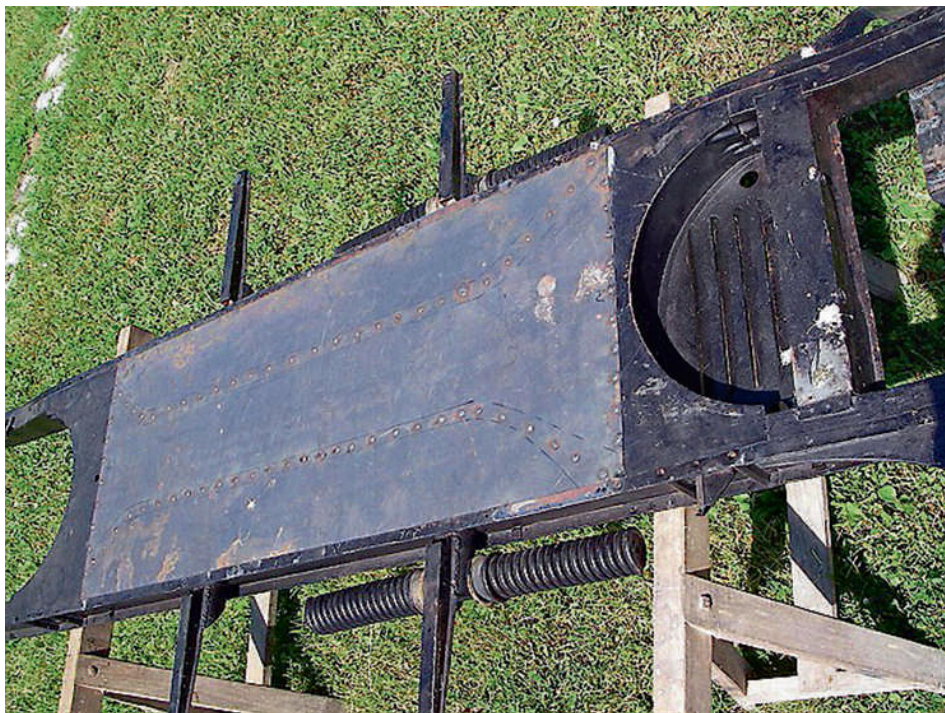


La fameuse suspension à ressorts apparents : sa double particularité est de ne pas disposer de protection et de travailler en traction, et non en compression comme les ressorts enfermés dans leurs pots. Elle nécessitait une modification du châssis. Des amis de Michel lui ont déconseillé de démonter les ressorts qui étaient grippés. En cas de problème, on ne trouve plus aucune pièce, même sur Internet.



La plate-forme d'origine, percée et corrodée, a demandé un travail en profondeur. Les planchers latéraux et le plancher pédalier étaient irrécupérables. Il a fallu les remplacer.





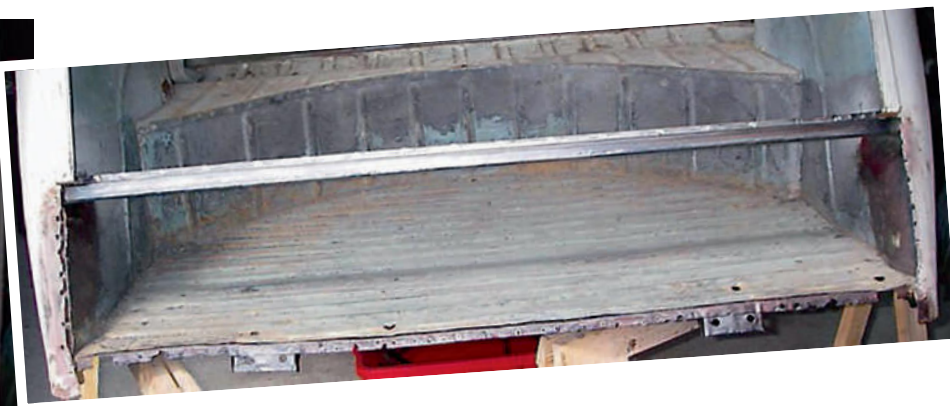
Le châssis, avec ses tôles neuves, est déjà plus engageant.



Entièrement restaurée, cette 2 CV AZ 1954 est souvent la vedette des rassemblements. Les gens ne pensent pas forcément à regarder sous le châssis, mais lorsqu'ils aperçoivent cette rare suspension, ils sont stupéfaits. Beaucoup ne savent même pas qu'elle a existé !

avec cette voiture. Même quand une Renault 16 est arrivée, la Deuche est restée dans la famille. Elle a vu de près – et supporté – mes débuts de conducteur à 18 ans et pour ses quarante ans, en 1995, j'ai entrepris de la restaurer. Elle roule encore régulièrement, mais je dois la partager avec ma 2 CV A 1954 et ma 2 CV AZLP 1959. J'en ai eu d'autres, revendues après restauration, en fonction de la place disponible dans mon garage.

J'avais aussi dans l'idée d'avoir un modèle de 1954 (millésime qui m'est cher : c'est celui de ma naissance). Je voyais plutôt une AZ avec son moteur 425, pour avancer quand même sans trop faire l'escargot... Donc, commençons par le commencement. C'est durant l'hiver 2008 que je trouve, sur Internet, une 2 CV AZ de 1954. C'est celle d'un grand-père, mise en vente par ses héritiers. Rendez-vous est pris dans l'Allier. Je m'y rends avec le plateau, car on n'est jamais à l'abri d'une... bonne surprise ! Visite du garage avec le petit-fils. Je découvre une auto plutôt fatiguée, mais complète, avec ses cylindres usinés à petites ailettes de refroidissement (après vérification, moteur matching numbers s'il vous plaît...). L'auto a été quelque peu modifiée comme la plupart des 2 CV de cet âge. Nous dirons "améliorée au fil des années", si vous préférez... Au niveau caisse et mécanique, elle est semblable à mon AZ 1955, mais présente une particularité qui vaut vraiment le détour : elle possède des ressorts apparents, ceux arrivés au mois de décembre 1954, une modification passagère du pot classique de suspension travaillant normalement en compression. Cette 2 CV est l'une des premières équipées de ce système. Côté transaction, nous arrivons à un accord raisonnable sur le prix avec la famille du propriétaire, ce qui me permet de dire – au passage – que les prix annoncés sur le web sont souvent surévalués et loin des transactions réelles. Simplement, cela participe allègrement à une certaine inflation (et même une inflation certaine !).



Le dépointage de la jupe arrière est une opération toujours délicate. Il consiste à remplacer une tôle rouillée par une neuve en retirant chaque point de soudage sur la tôle. Un point mal jugé ou plus large que prévu nécessite le recours au burin à dépointer pour séparer les tôles. Cette opération s'exécute une fois que tous les points de soudage ont été dépointés. Il faut agir avec douceur pour ne pas trop déformer la tôle que l'on désire conserver.



Le Gris Foncé AC 118 de la carrosserie a laissé place au Gris Clair AC 132 sur la Berline à partir de septembre 1954. Dans le même temps, les roues sont passées de l'Ivoire AC 113 à l'Ivoire Clair AC 123.

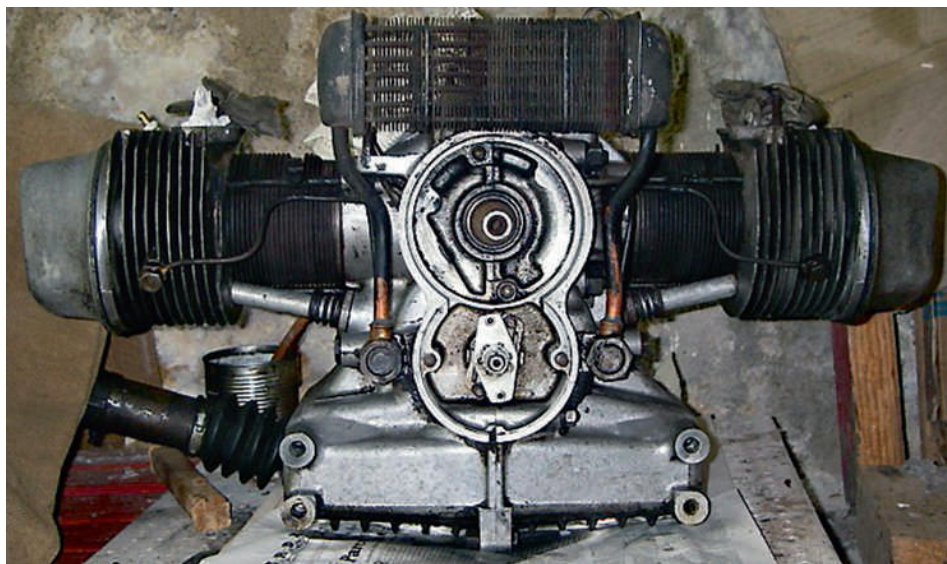
Le garage étant au ras de la route et l'auto bien coincée avec ses pneus à plat, il faudra une heure d'efforts subtils pour la treuiller sur le plateau ("encore heureux qu'il ait fait beau", disait la chanson...). Rendu à la maison, le diagnostic se résume en une phrase: ce n'est pas le boulot qui manque! Dans un premier temps, ce sera un nettoyage complet pour enlever la terre, la paille et la rouille apparente, puis un repos à l'abri en attendant des jours meilleurs. En 2012, je trouve enfin le temps de m'en occuper et je commence, bien sûr, par séparer la caisse du châssis: bas de caisse, planchers latéraux, plancher pédalier sont trop abîmés, il faut les changer. La jupe arrière a été remplacée (peut-être à cause d'un choc) par celle d'une AZLP et elle fait méchamment saillie. On la change aussi! C'est qu'il faut la remettre en configuration 1954, cette auto... Un carrossier aimable veut bien s'en charger, en même temps que la réparation d'autres éléments (ailes, portes, capot...). C'est un vrai métier que je préfère laisser à un professionnel, surtout quand il peut mettre les mains dans la tôle fine des portières (c'est un bon test!). Le tout est recouvert en Gris Clair AC 132, cela va de soi...



Le moteur 425 cm³ Type AZ « avant » et « après ». Au programme : nettoyage complet, remplacement des joints et segments, réfection de l'allumage et rodage des soupapes. Pour l'embrayage centrifuge monté en série (seulement sur la Berline), la butée et le disque ont été changés pour des éléments neufs. On distingue les petites ailettes de refroidissement sur les cylindres usinés, remplacés par des grandes ailettes avec cylindres moulés à partir de septembre 1958.

Un ami s'occupe de la révision moteur (joints, segments, rodage des soupapes...) et de la boîte : butée et disque neufs pour l'embrayage centrifuge, et allumage neuf pendant qu'on y est. Moi, je m'intéresse au châssis. La tôle du dessus (très dégradée, c'est congénital, encore merci aux tapis caoutchouc...) est dépointée. Après avoir procédé à un nettoyage et un traitement au produit antirouille Ferose à l'intérieur du châssis, une nouvelle tôle est préparée et soudée par points. La traverse avant est changée aussi, une plaque sous moteur, manquante, est trouvée à la casse, réparée et pointée. À ce stade, rien de bien original sur une 2 CV de cet âge. La rouille est toujours installée aux mêmes endroits. Pour faire un travail sérieux, il faut la traquer absolument partout. C'est faisable pour un "bricolo" soigneux dans mon

genre, en se faisant un peu aider quand même. Cela peut aussi devenir pénible, mais ça ne dure pas et c'est un plaisir de voir la résurrection s'avancer, même lentement... Comme nous l'avons dit, cette 2 CV dispose d'une suspension vraiment originale. De décembre 1954 à mai 1955, pour raisons d'économies, Citroën a délaissé les ressorts des pots fermés (travaillant en compression) pour des ressorts apparents (travaillant en extension). La production irait des numéros 152 000 à 182 000 pour la Berline, soit 30 000 véhicules, mais la gestion imprécise de l'usine, à l'époque, laisse planer un doute... Se révélant trop fragiles, ils seront abandonnés au bout de six mois pour un retour définitif aux bons vieux pots fermés. Il y eut aussi



des 2 CV AZU ainsi équipées, dont les numéros iraient de 450 000 à 470 000. Sans certitude absolue.

Je me renseigne chez les copains du club au sujet de ces fameuses suspensions. On me conseille vivement de laisser les ressorts en place, car leur montage est grippé et les pièces introuvables (même sur Internet...). Je démonte les tirants, une extrémité en pas à droite, l'autre à gauche (pour le réglage de la hauteur du châssis). Un tirant avant résiste et je suis obligé de le massacrer. Je parviens à en fabriquer un autre, impeccable, et je me dis que j'aurais dû changer les deux, mais ce qui est fait est fait ! Un traitement "corps creux" complètera le châssis, prêt désormais pour cinquante ans de nouvelles aventures après une bonne peinture. Le Glycéro noir antirouille, ça tient bien !

Les trains roulants sont démontés, axes de pivots et roulements de roue changés, roulements de bras coniques sortis et nettoyés, cages décalées, joints neufs et bonne graisse neuve pour tous. Pendant qu'ils sont sur l'établi, les batteurs sont décapsulés, l'huile changée (ils sont censés être étanches, mais il en manquait pas mal...). Tout le freinage est refait à neuf avec un liquide silicone. Le remontage du châssis se fait au printemps 2013, la caisse attendant à l'abri depuis quelques mois. Avec des optiques Cibié 442X, ça lui fait de beaux yeux ! Début septembre 2013, avec les portières et les sièges empruntés à mon autre AZ, je passe enfin le contrôle technique. Résultat ? Il est vierge, évidemment, autrement je me serais jeté par la fenêtre du rez-de-chaussée ! Cela fait plaisir, après des mois de bricolage "à temps perdu" de voir qu'il n'a pas été vraiment perdu... ce temps !

Fraise sur le kouglof, j'ai eu droit à un mot gentil du vendeur à qui j'ai envoyé les dernières photos : "Merci beaucoup pour ce splendide travail. Je vais la montrer à la famille. Mon grand-père aurait été content de voir que sa voiture préférée va connaître une seconde vie. Merci pour lui, merci pour votre geste". Je profite de l'hiver qui arrive pour finir les sièges (écossais bleu et rouge) et les portières, afin de mettre un terme à cette restauration. Depuis, j'ai dû faire de la place chez moi et la belle est partie au mois d'août 2014 dans le Midi. Son nouveau propriétaire est ravi de pouvoir dire qu'il ne roule pas dans une 2 CV tout à fait comme les autres, et ne se lasse pas de détailler les subtilités d'une suspension qui n'a d'ailleurs rien de particulièrement révolutionnaire. Sauf d'avoir fait perdre pas mal de temps et d'argent à Citroën. Actuellement, une quarantaine de 2 CV AZ et une quinzaine de 2 CV AZU à ressorts apparents sont connues. D'autres se cachent peut-être encore... »

Nul doute que cet article relancera la polémique, jamais éteinte, sur les choix effectués par Citroën à cette époque. L'enquête continue. ■



La peinture de la carrosserie et des ouvrants a été confiée à un professionnel : « Si l'on veut un travail soigné, ce sont des opérations qu'il faut confier à des spécialistes », reconnaît sagement Michel.



Châssis et caisse sortent de peinture. Le travail est quasiment terminé.

La dernière inspection de « l'Inspecteur Le Chat ». S'il ressort de sous le châssis en miaulant, c'est que tout va bien. On s'amuse comme on peut...