NUMÉRO 11

Mythique 2 CV AZLP

La petite Citroën star de 1958



M 05307 - 11 - F: 11,99 € - EY

LA GRANDE AVENTURE DES CITROËN
1913-1939 : le temps des autochenilles



LA 2 CV DANS TOUS SES ÉTATS
Une 2 CV custom d'apparat



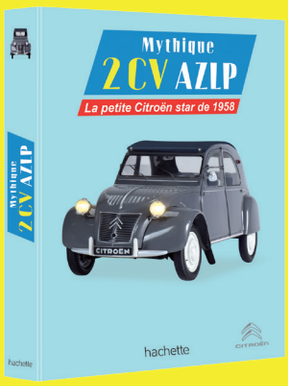
VOTRE MONTAGE PAS À PAS
Le filtre à air
et le carburateur



hachette

Mythique 2 CV AZLP

La petite Citroën star de 1958



CLASSEURS DE COLLECTION

Pour ranger vos fascicules
A commander chez votre marchand de journaux ou sur
www.hachette-collections.com

Sommaire

La grande aventure des Citroën *page 3*

1913-1939 : LE TEMPS DES AUTOCHENILLES

Inventé par un ingénieur franc-comtois à la demande du tsar de Russie, le système Kégresse est racheté et développé par Citroën. Il donne naissance aux premiers véhicules tout-terrain.

La 2 CV dans tous ses états *page 6*

UNE 2 CV CUSTOM D'APPARAT

À partir d'une 2 CV bon marché, François Coquel a réalisé un custom extravagant, équipé de cadrans de contrôle de R8 Gordini, d'une ouverture centralisée, d'une sono puissante.

Votre montage pas à pas *page 8*

LE FILTRE À AIR ET LE CARBURATEUR

ÉDITÉ PAR : HACHETTE COLLECTIONS, SNC
395 291 644 RCS Nanterre
58 rue Jean Bleuzen - CS 70007
92178 Vanves cedex
Gérante et Directrice de la publication :
Isabelle Magnac

RENSEIGNEMENTS RÉSEAU PRESSE ET ABONNEMENTS

Conditions Générales de Vente disponibles sur www.hachette-collections.com

• Pour la France
Hachette Collections
59893 Lille cedex 9
Numéro : 01 60 39 65 14
(coût d'un appel local ou national à partir d'un poste fixe). Ou par email rubrique « Nous contacter » sur www.hachette-collections.com

• Pour la Belgique
HACHETTE COLLECTIONS
59789 LILLE CEDEX 9
Numéro : 070 22 54 54 (0,30 €/min - Hors surcoût éventuel de votre opérateur téléphonique).
Ou par email rubrique « Nous contacter » sur www.hachette-collections.com

• Pour le Québec
3DM - Hachette Collections
328 Rue Avro, Pointe-Claire, Québec H9R 5W5
Numéro sans frais : 1 844 497 5641
Région de Montréal : 514 697 5641
Courriel : hachettecollections@3-dm.com

Objet(s) accompagnant le fascicule : objet de collection. Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.

Collection complète en 100 numéros.

Les éléments qui composent la collection ne peuvent être vendus séparément.

En cas d'augmentation significative des coûts de production et de transport, l'éditeur pourra être amené à modifier ses prix de vente.

IMPRIMÉ par : TGS en Espagne

Cette collection est une œuvre collective créée et éditée à l'initiative et sous la direction de la société Hachette Collections.

La collection Mythique 2 CV AZLP est une adaptation partielle des précédentes collections : *2 CV Citroën, le fabuleux destin d'une voiture populaire* et *Auto Plus 2 CV Citroën* créées et éditées de 2003 à 2008 et de 2011 à 2015 par Hachette Collections.

ONT CONTRIBUÉ À CETTE ŒUVRE COLLECTIVE
François Allain, Xavier Audran, Jean-Hugues Bénali, Jean-Pierre Boudevin, Thierry Bravet, Alain Brouste, Francis Claverie, Laurent Cornoit, Mylène Couton, Jean-Pierre Dauliac, Antoine Demetz, Gabriel Fresnois, Francois Guillard, Jean-Yves Hardouin, Martin Houdan, Florence Jego, Georges Lachaise, Marie-Claire Lauvray, Reynald Lecerf, Henry Lenguin, Patrick Lesueur, Jérémie Menguy, Pascal Meunier, Benoît Meurie, Etienne Musslin, Dominique Pagneux, Mathieu Pillard, Vincent Roussel.

Packager éditorial : STUDIO REYLEC
Création graphique : Véronique Lecerf
Rédacteur du pas à pas : Daniel Allignol
Iconographie d'archive : Studio Reylec
Citroën Communication,
Agence Roger Viollet

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'éditeur ou de ses ayants droit est illicite et constitue une contrefaçon. Il en est de même pour la traduction ou l'adaptation par quelque moyen que ce soit.

CITROËN

Product under License

Dépôt légal : octobre 2023

Hachette Collections s'engage pour l'environnement

En savoir plus sur nos engagements

Une conception et une fabrication à impact écologique réduit

Nous utilisons du papier certifié exclusivement composé de **fibres naturelles, renouvelables, recyclables** et issu de forêts à aménagement durable.

Nos livres et nos fascicules sont **tous fabriqués en France ou en Europe**, bien que certains produits les accompagnant puissent ne pas l'être.

Lors de la conception de nos produits, nous choisissons **les matériaux les moins polluants et les emballages les plus réduits possible**.

Une distribution raisonnée

Nous veillons à livrer les exemplaires **là où ils sont utiles à la vente**. Aujourd'hui, Hachette Collections arrive à **un taux d'invendus minimal** autour de 10 à 15%.

Vous aussi, chacun de vos gestes compte !

En achetant vos numéros chez le même marchand de journaux, ou bien en vous abonnant, vous facilitez la précision des quantités produites et de la distribution, et vous contribuez à diminuer les transports tout en vous assurant d'être immédiatement servi(e)s !

Durabilité et économie circulaire

Nos produits, c'est pour la vie ! Gardez précieusement vos produits pour vous constituer votre collection de référence. Nous travaillons avec **les meilleures filières de recyclage** pour un traitement de tous les matériaux qui constituent nos déchets.

Vous aussi, chacun de vos gestes compte !

Triez facilement vos emballages !

- Nos papiers et cartons d'emballage sont 100% recyclables.
- Les plastiques souples ou rigides d'emballage peuvent être 100% recyclables selon les communes.
Pour trouver les bonnes consignes de tri, nous vous invitons à consulter les consignes locales.



Séparez les éléments avant de trier

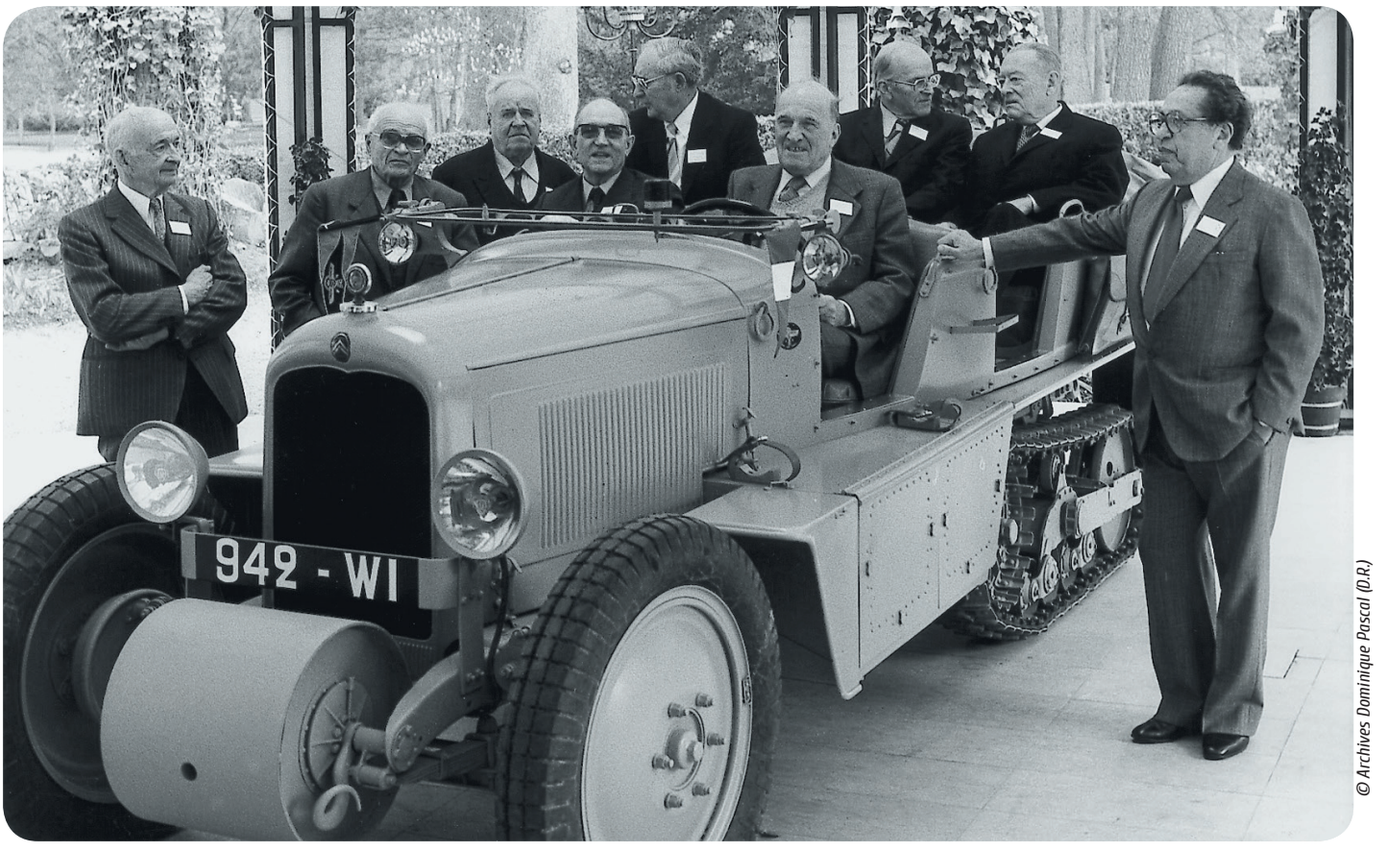
Pour plus d'informations, reportez-vous aux sites Internet suivants :

EN FRANCE	EN BELGIQUE	AU QUÉBEC
sur	sur	sur
www.consignesdetri.fr	www.ecoconso.be	www.recyc-quebec.gouv.qc.ca



1913-1939 : le temps des autochenilles

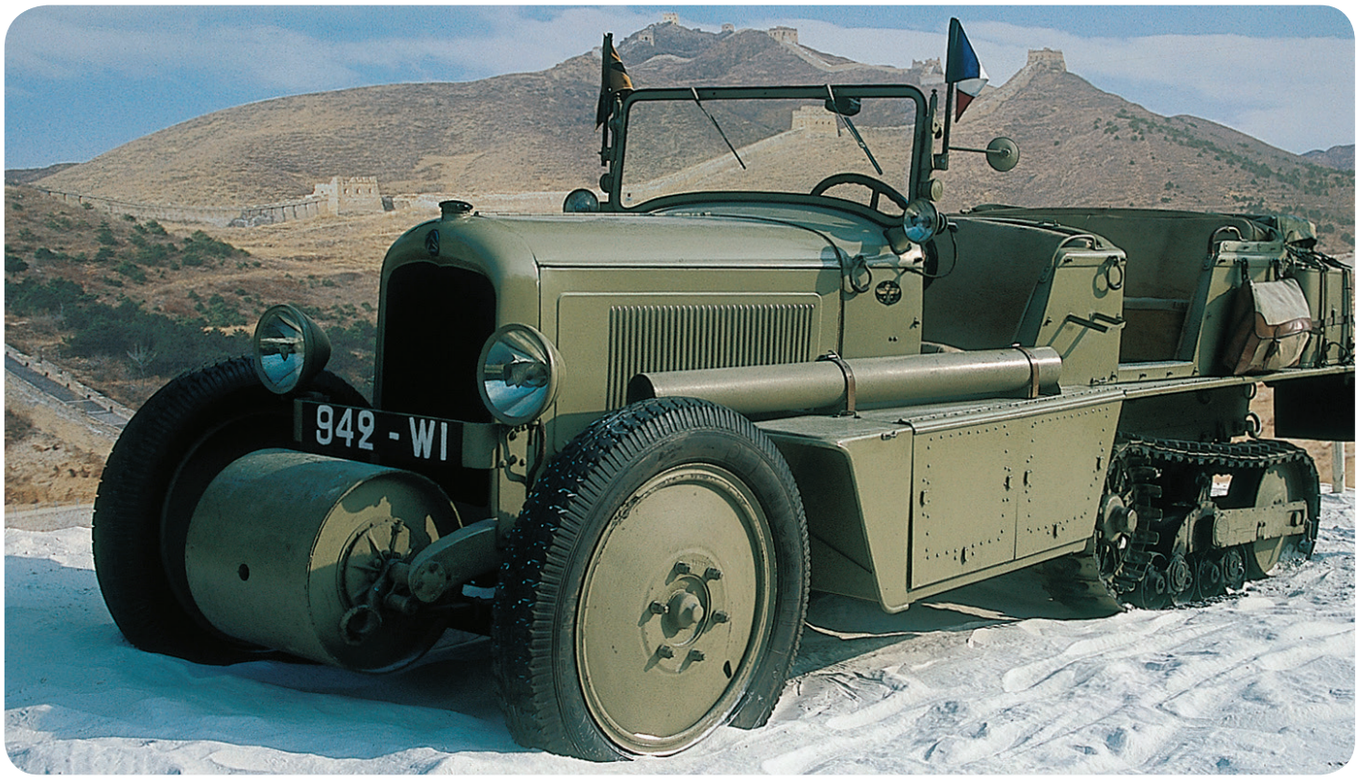
Inventé par un ingénieur franc-comtois à la demande du tsar de Russie, le système Kégresse est racheté et développé par Citroën. Il donne naissance aux premiers véhicules tout-terrain, initiant les grandes expéditions automobiles.



© Archives Dominique Pascal (D.R.)

▲ *En 1982, pour le cinquantenaire de l'expédition, les membres survivants de la Croisière Jaune sont fêtés à Javel et reçoivent l'Ordre national du Mérite. Ici au volant, André Cécillon, dont la voiture est restée en équilibre sur une piste effondrée dans l'Himalaya.*

Le XXe siècle ne s'affirme véritablement qu'après la Grande Guerre avec les formidables progrès techniques que les nécessités du moment ont suscités chez tous les belligérants. Parmi les domaines concernés, l'automobile et l'aviation, devenues moyens de guerre, ont montré leur efficacité. C'est alors qu'une invention prometteuse se concrétise et affronte les réalités du terrain : le propulseur à bande souple sans fin destiné au tout-terrain. « Sa Majesté veut aller à la chasse en hiver en automobile » : tel est l'ordre que l'on transmet au jeune ingénieur franc-comtois, Adolphe Kégresse, né en 1879 et parti chercher fortune en Russie au début du XXe siècle. À Saint-Pétersbourg, il dirige le service automobile du tsar et cherche le moyen de faire circuler les véhicules en toutes saisons et sur tous chemins. Problème quasi insoluble durant l'hiver russe. Avant même que le tsar ait manifesté son désir, Kégresse envisage d'équiper des



© Archives & Collections

▲ *Les autochenilles Citroën-Kégresse P17 de la Croisière Jaune sont les plus connues de cette famille de véhicules semi-chenillés qui, en 1930, représentent le système tout-terrain le plus performant.*

automobiles postales de bandages sans fin en lieu et place des roues motrices et compléter les roues avant par des skis orientables. Le principe de la chenille existe, mais sous forme de chaînes métalliques dévoreuses de puissance et impossibles à adapter sur des véhicules de tourisme. L'idée du propulseur de Kégresse consiste en une courroie sans fin souple, tendue entre une poulie motrice et une poulie folle, à l'intérieur de laquelle roulent des galets qui supportent le poids du véhicule. Grâce à l'appui du tsar, il peut expérimenter diverses solutions et finit par déposer un brevet en 1913.

La Citroën B2 ouvre le bal

Les événements de 1917 incitent Kégresse à rentrer en France, où il propose son brevet à plusieurs industriels. Il intéresse Jacques Hinstin, ami d'André Citroën. Ce dernier « saute » sur l'idée, finance des essais sur la base de son Type A en 1920, achète la licence d'exploitation et crée un département de production d'autochenilles dirigé par Jacques Hinstin et Adolphe Kégresse. Le premier type de base est la Citroën B2 de 1921, une petite 4 cylindres développant 18/20 ch. Citroën cherche des marchés pour ses véhicules semi-chenillés, mais les militaires sont sceptiques. Les autochenilles sont lentes et trop peu puissantes. Pour convaincre l'armée de leurs capacités de franchissement, Citroën lance la première traversée du Sahara en auto.

Première transsaharienne

Celle-ci se déroule pendant l'hiver 1922-1923 sous la direction de Georges-Marie Haardt, directeur général des usines Citroën, et Louis Audouin-Dubreuil, officier aviateur ayant l'expérience du désert. Si l'expédition est une réussite, elle souligne les insuffisances du propulseur Kégresse en caoutchouc naturel : les bandes s'allongent en chauffant, patinent facilement et cassent sous les surcharges malgré la faible puissance des moteurs. En 1924, Citroën lance l'expédition Centre-Afrique avec une dizaine d'autochenilles, toujours du type B2, qui traversent tout le continent

5 700 UNITÉS

On estime à plus de 5 700 le nombre de véhicules semi-chenillés de facture Citroën-Kégresse produits pour l'armée, dont plus de 4 600 après 1928. S'y ajoutent quelques centaines de véhicules civils tels que des tracteurs de péniches et de wagons, des voitures postales, des torpédos de chasse... etc.



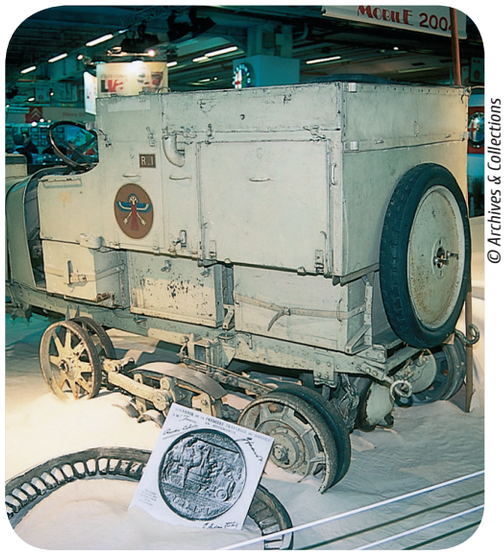
© Archives Dominique Pascal (D.R.)

En 1934, un industriel français, Charles Bedeaux, établi aux États-Unis finance une expédition au volant de Kégresse dans les Rocheuses canadiennes, qui se termine par un fiasco. Les 5 voitures sont abandonnées dans la nature, vaincues par les pluies et la boue.

africain jusqu'à Madagascar. Les exploits des hommes et des autos sont amplement médiatisés. Bien que les résultats commerciaux soient décevants, le nom de Citroën devient mondialement connu. Parallèlement, la firme tente d'intéresser l'armée, qui ne commande que quelques centaines de chenilles jusqu'en 1928 à des fins d'expérimentation. La Citroën B2 semi-chenillée peine à remorquer le canon de 75, tâche qu'elle accomplit à peine mieux que les chevaux.

Transfert de technologie

En 1928, alors que le type de base est la B14 (25 ch), puis la C4 (30 ch), Kégresse crée le propulseur à entraînement positif par dents et poulie crantée, qui suppriment le patinage mais pas les ruptures de bandes. Les 30 ch du moteur C4, puis les 45 ch du 6 cylindres C6 promettent de meilleures performances et les militaires commencent alors à prendre les types P17 et P19 au sérieux. Des unités de chasseurs, de dragons portés et des régiments d'artillerie vont être dotés petit à petit de tracteurs Citroën-Kégresse, plus efficaces à partir de 1930. Les Américains surveillent ces progrès et achètent des autochenilles Citroën pour évaluation. Peu après, ces derniers créeront le half-track, largement utilisé pendant et après la Seconde Guerre mondiale. Entre 1931 et 1932, l'expédition Centre-Asie, ou Croisière Jaune, de Beyrouth à Pékin, constitue une démonstration *in situ* sans précédent. Les défauts restent cependant les mêmes, bien que les autochenilles passent là où les véhicules à roues doivent renoncer. Persévérant, André Citroën ne lâche rien et multiplie les prototypes, y compris des engins blindés plus silencieux que les chars. Le type P107 de 1934-1935 est une meilleure proposition. Mais depuis la reprise de Citroën par Michelin, le 21 décembre 1934, la stratégie du constructeur a changé. Le département autochenilles sera stoppé et les commandes en cours seront transférées chez Unic.



© Archives & Collections

En 1922 et 1924, Citroën lance le premier type commercialisé des B2 semi-chenillées, à travers le Sahara, puis l'Afrique pour démontrer les qualités du système Kégresse, sans concurrence à l'époque.

LES KÉGRESSE DES NEIGES

Dès 1923, des autochenilles sont expérimentées dans le nord de la Scandinavie. Ce sont les premières voitures à atteindre ces régions. En 1933, l'amiral Byrd utilise au pôle Sud trois autochenilles P15N (prêtées) dont il se déclare satisfait. Mais il ne les rend pas et ne donne plus aucune nouvelle à Citroën.

LES LICENCIÉS

D'autres firmes essayèrent le système Kégresse : SOMUA, Chenard et Walcker, et surtout Unic, qui reprend la production du type P107 en 1937. À l'étranger, Crossley en Grande-Bretagne et Alfa Romeo en Italie, d'autres constructeurs élaborent des prototypes d'étude. Mais tous resteront sans suite, comme chez Mack aux États-Unis.

Une 2 CV custom d'apparat

À partir d'une 2 CV bon marché, François Coquel a réalisé un custom extravagant, équipé de cadrans de contrôle de R8 Gordini, d'une ouverture centralisée, d'une sono puissante... Mais il a conservé un classique petit flat-twin d'origine !



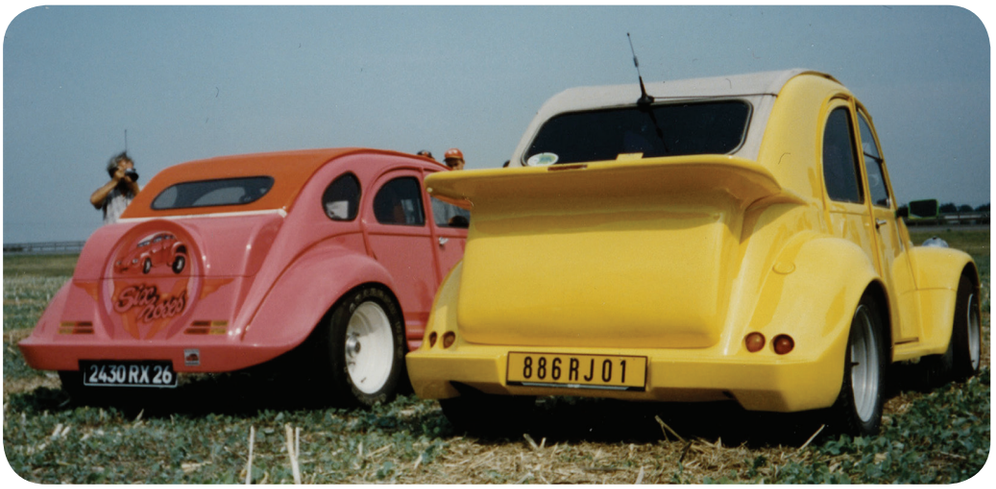
© Matthieu Pillard

▲ *La garde au sol de cette 2 CV custom est réduite au maximum. Cela renforce l'aspect trapu de la voiture et optimise son taux de pénétration dans l'air.*

Fabriquée sur la base d'une 2 CV 4 Spécial de 1976, améliorée avec un moteur 602 cm³ d'origine, le concepteur de cette 2 CV custom a réussi une métamorphose d'une qualité rare. L'extravagance de cette 2 CV est toutefois concentrée, exclusivement, sur son apparence... À la différence de beaucoup d'amoureux de la 2 CV, François Coquel n'est pas « tombé dedans quant il était petit ». C'est en 1984, le permis de conduire fraîchement obtenu, qu'il acquiert sa première 2 CV en renonçant à sa VW Coccinelle, trop coûteuse à son goût. Et après l'achat de cette type A de 1953, François n'a plus juré que par la Petite Citroën.

Le goût du custom...

En 20 ans de pratique deuchiste, ses voitures et ses souvenirs sont nombreux, mais il porte une affection particulière à sa 2 CV custom. Entre la 2 CV Spécial d'origine, reconnaissable à son jaune Cédrat caractéristique (AC 331) et le splendide Custom qu'elle est devenue, il y a un monde ! La Spécial était un modèle bon marché, doté d'une finition minimaliste, sans même une vitre de custode, tout le contraire de cette 2 CV customisée. La métamorphose a commencé en 1990, avec l'objectif de finir la voiture avant le Rassemblement international de Citroën de Clermont-Ferrand, programmé pour 1995.



© Matthieu Pillard

Dans les rassemblements deuchistes, les voitures d'exception aiment se regrouper pour se comparer. La partie arrière des customs suscite souvent le plus d'intérêt.

... dans les moindres détails

François décide qu'elle sera jaune Mimosa (AC 333), la couleur des 2 CV de 1979 et de 1980, mais pour le reste, il suit son inspiration. Il réalise l'avant d'un seul tenant, comprenant le capot, les ailes et les joues d'ailes. L'ensemble est d'abord riveté, puis assemblé par soudage, la barre de phare lui assurant un complément de rigidité. La forme de la calandre est travaillée à la résine de polyester, et le pare-chocs est intégré à l'ensemble, qui se soulève d'un seul bloc. Appelé « front nose », ce capot offre une accessibilité complète à la mécanique. Large et lourd, il est maintenu ouvert par deux solides vérins, la barre de maintien d'origine étant trop faible. L'arrière de la voiture est le plus original, avec son aileron proéminent et ses ailes élargies de 5 cm. Pour la réalisation de l'aileron, François conçoit un premier squelette de bois fixé au coffre, selon les principes des bateaux de modélisme. Ensuite, les corps creux sont comblés par de la mousse expansive et la forme définitive est sculptée dans le bloc ainsi constitué. 21 h de travail ont été consacrés à cette seule réalisation. Les poignées arrière sont supprimées, les feux arrière et la trappe d'essence sont incrustés dans les ailes. Une centrale d'alarme couplée à des petits moteurs électriques, prélevés sur une Citroën Visa GTI, commande l'ouverture centralisée des portes. Quant aux ouvertures du capot et du coffre, elles sont commandées de l'intérieur par un système de câbles. Pour compléter la silhouette custom de cette 2 CV, des jantes Delta Mix accueillent des pneus larges (165 x 14 à l'avant et 185 x 14 à l'arrière). À l'intérieur du véhicule, des sièges de R5 sont regarnis en skaï blanc dotés de liserés jaunes. Le levier de vitesses, emprunté à une Visa LNA, est installé au plancher. Le tachymètre ainsi que divers cadrans de contrôle, de marque Jaeger, viennent d'une R8 Gordini et donnent une touche sportive au « poste de pilotage ». Pour les hivers rudes, un ventilateur d'Ami 8 pulse l'air chaud du moteur dans l'habitacle, où l'ambiance musicale est confiée à une sono de 4 x 250 watts. Quant à la sonorité extérieure, elle vient d'une double sortie d'échappement qui magnifie le timbre de son moteur, un petit flat-twin 602 cm^3 d'origine, on ne peut plus classique !



© Matthieu Pillard

Avant que la peinture finale ne les recouvre, il est possible de repérer certains détails de la réalisation de ce custom tels que l'aileron, les feux incrustés ou les poignées de portes arrière supprimées.

AU FOND DU GARAGE

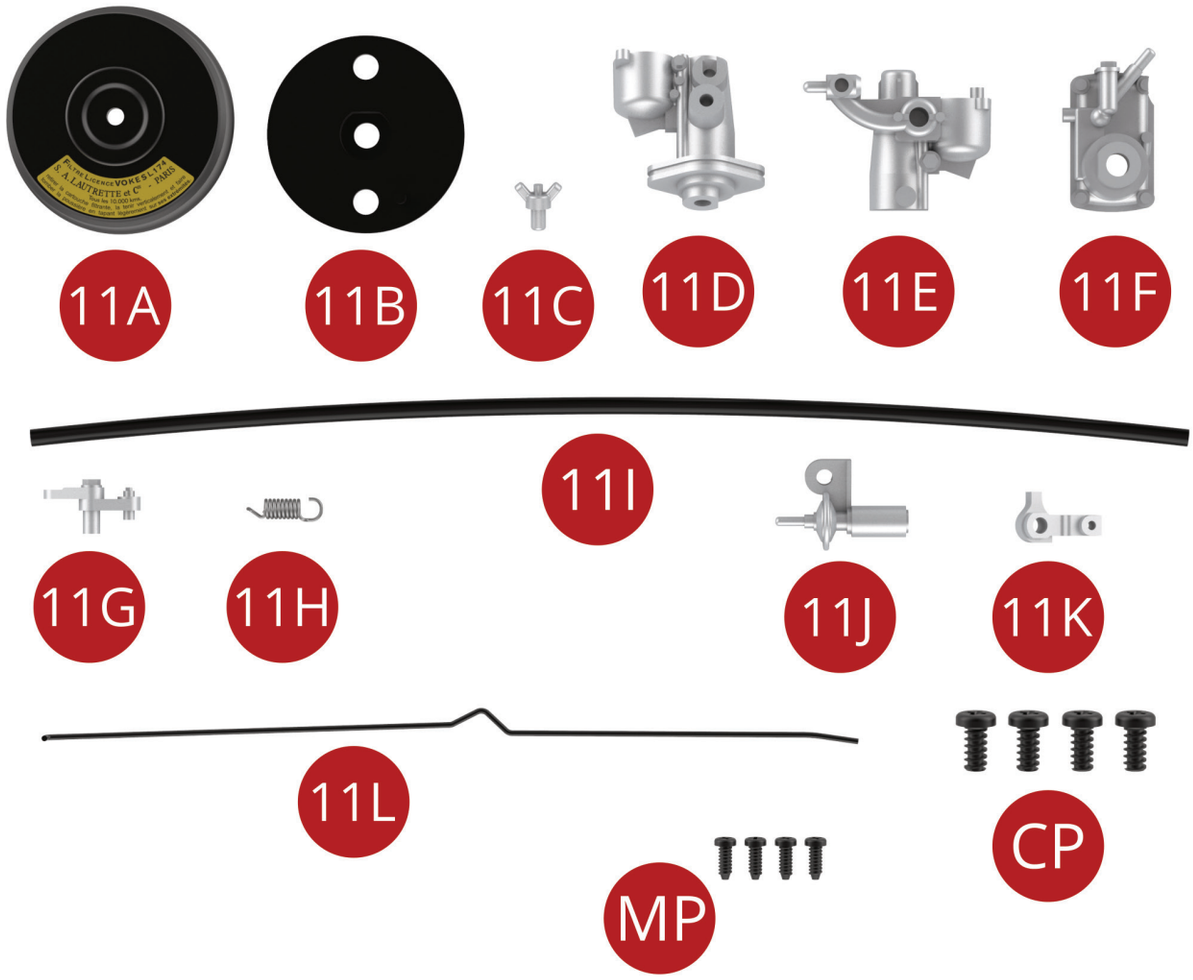
Après avoir servi pendant près de dix ans, la 2 CV custom de François a finalement été remisée, en pièces détachées, au fond du garage. D'autres projets aussi spectaculaires, ont pris le relais de cette réalisation des années 1990, mais le joli custom jaune ne sera pas pour autant mis en vente. François l'a juste ajouté à sa collection et il lui arrive encore, de temps en temps, de s'offrir une petite balade à son volant.

UN DUO DE DEUCHISTES

François et son épouse Évelyne sont restés des fanas de la 2 CV. Membres du Lyon 2 CV-Club, puis du Bresse Bugey Dombes Deuch', ils ont parcouru des milliers de kilomètres avec leur custom jaune, de la première Nationale au Creusot jusqu'à l'ICCCR (International Citroën Car Club Rallye) en 1995, en passant par la Transhumance des Deuches, les montées du Ventoux, du Colombier, les Nationales du Mans, de Paris... Le couple et sa 2 CV, sont connus des Deuchistes bourlingueurs depuis longtemps.

Le filtre à air et le carburateur

VOS PIÈCES

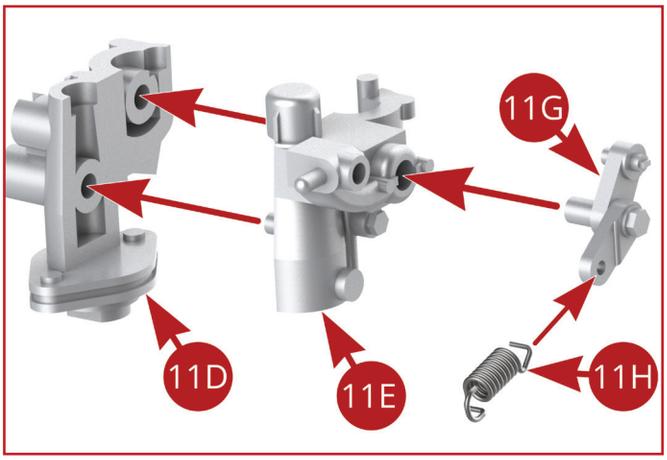


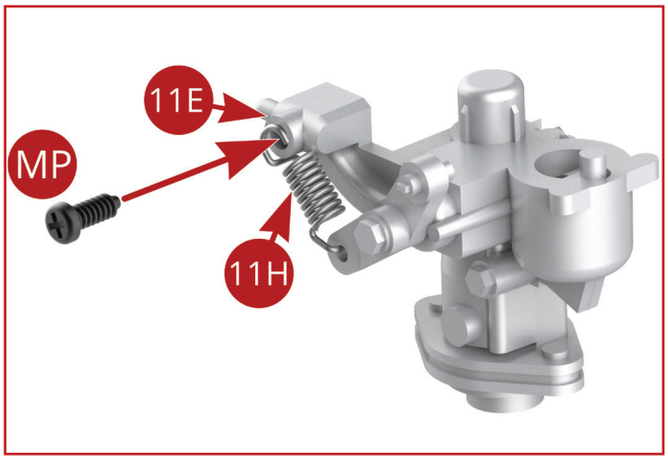
© Hachette Collections

LES PIÈCES FOURNIES AVEC CE FASCICULE		
Réf.	Nom	Qté
11A	Couvercle du filtre à air	1
11B	Base du filtre à air	1
11C	Vis papillon	1
11D	Base/partie gauche du carburateur	1
11E	Partie droite du carburateur	1
11F	Sommet du carburateur	1
11G	Levier de commande du volet de starter	1

LES PIÈCES FOURNIES AVEC CE FASCICULE		
Réf.	Nom	Qté
11H	Ressort de rappel du volet de starter	1
11I	Câble du starter	1
11J	Butée de la commande d'accélérateur	2
11K	Commande d'accélérateur	2
11L	Tige de la commande d'accélérateur	2
CP	Vis 2 x 4 mm	4
MP	Vis 1,2 x 3 mm	4

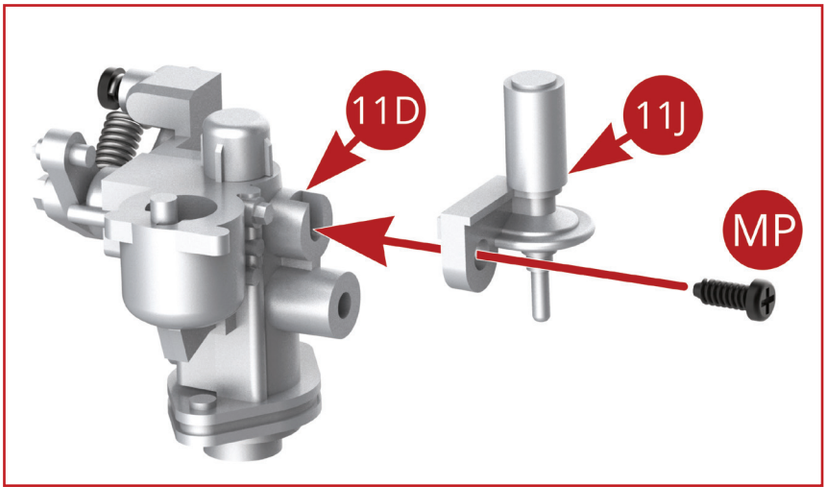
Le montage pas à pas



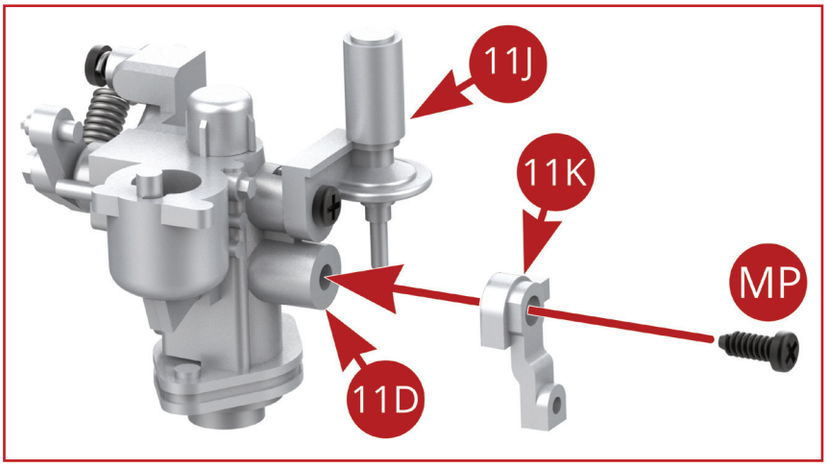


1. Positionnez la partie droite du carburateur (11 E) sur la base/partie gauche du carburateur (11 D). Pressez fortement les deux pièces pour un assemblage parfait. Insérez le picot du levier de commande du volet de starter (11 G) dans la perforation aménagée dans la partie droite du carburateur (11 E). Attachez le côté en forme de crochet du ressort de rappel du volet du starter (11 H) sur le levier de commande du volet de starter (11 G).

2. Avec une vis MP, fixez l'autre extrémité du ressort (11 H) sur la perforation ménagée en haut et en arrière de la partie droite du carburateur (11 E).

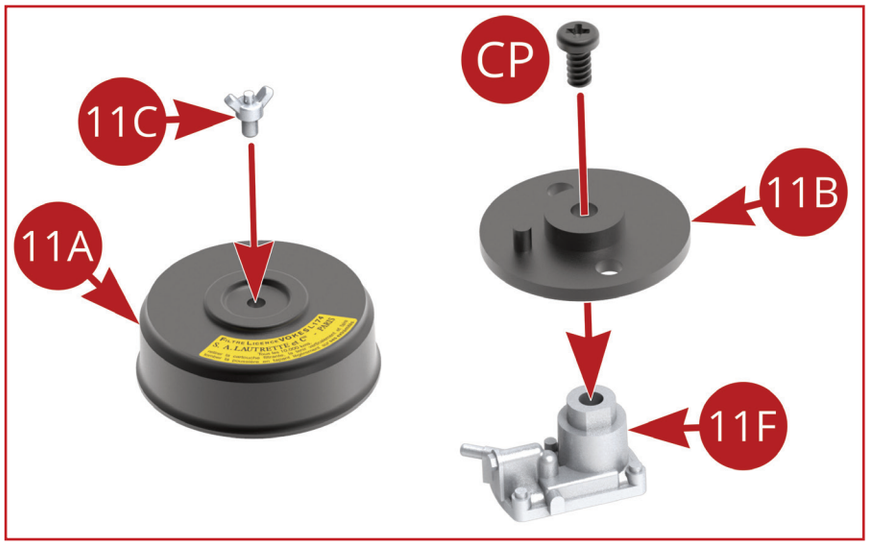


3. Positionnez la butée de la commande d'accélérateur (11 J) sur la base/partie gauche du carburateur (11 D) et fixez-là avec une vis MP.

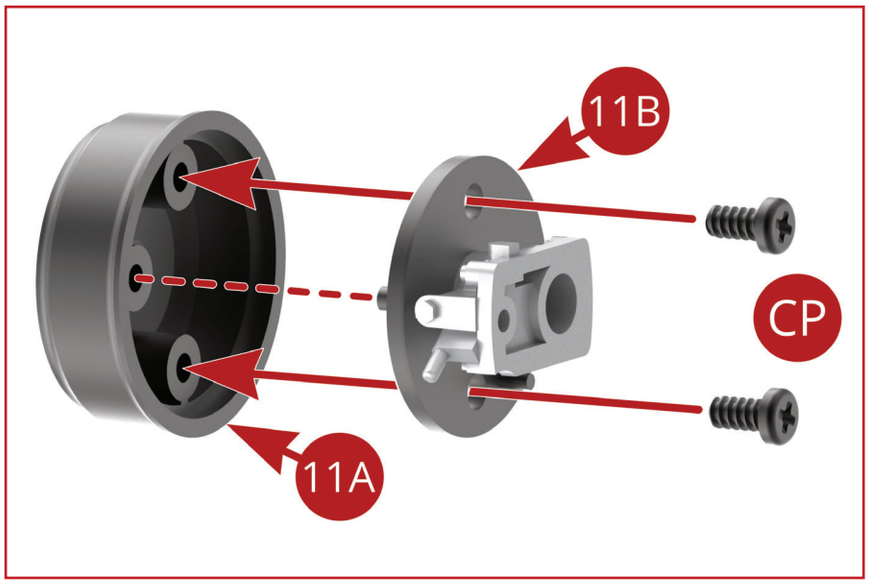


4. Positionnez la perforation de la commande d'accélérateur (11 K) sur celle aménagée sur la base/partie gauche du carburateur (11 D) juste en dessous de la butée de la commande d'accélérateur (11 J) et fixez-là avec une vis MP.

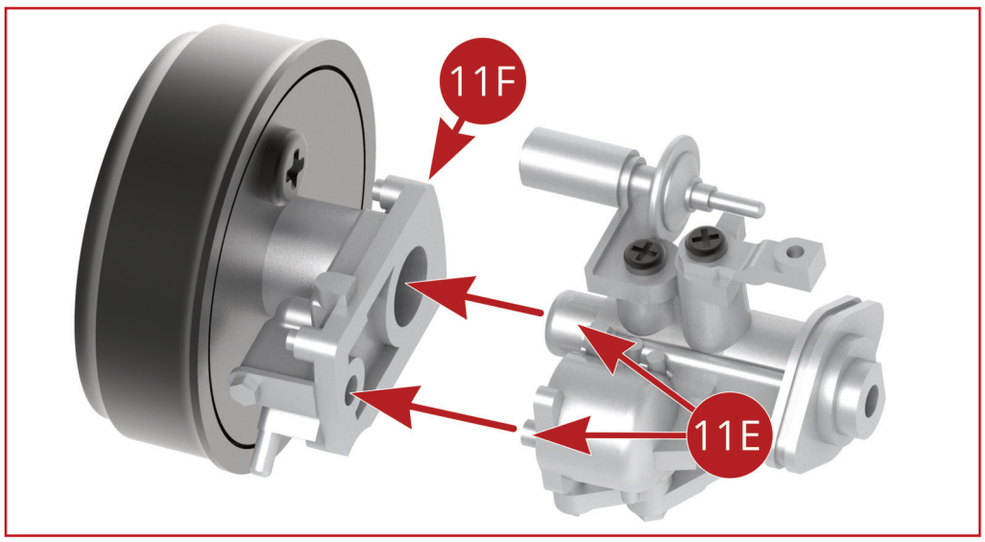
Le montage pas à pas



5. Insérez la vis papillon (11 C) dans la perforation placée au centre du couvercle du filtre à air (11 A). Positionnez la base du filtre à air (11 B) sur le sommet du carburateur (11 F) et fixez-la avec une vis CP.

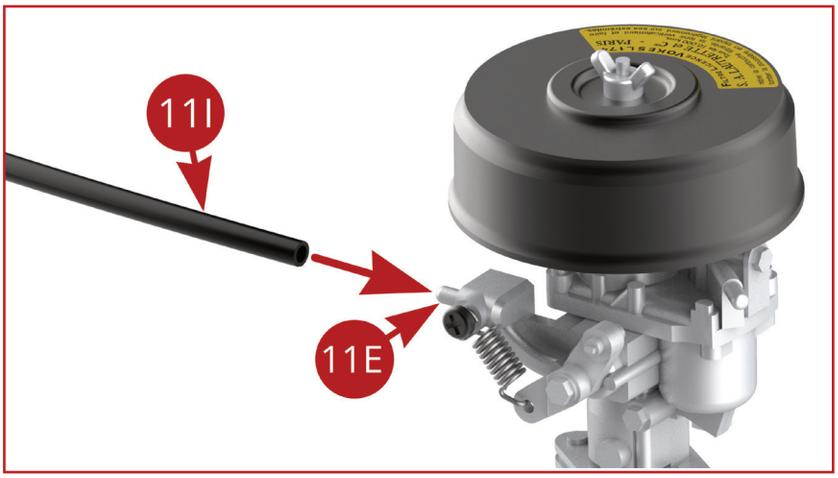


6. Placez le couvercle du filtre à air (11 A) sur la base du filtre à air (11 B) en faisant correspondre la perforation centrale du couvercle (signalée par des pointillés) avec le picot de la base du filtre à air. Fixez les deux pièces avec deux vis CP.

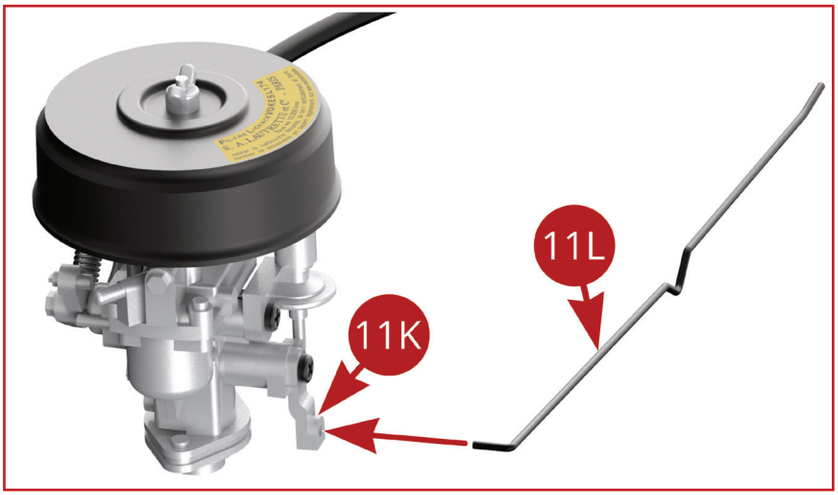


7. Assemblez le sommet du carburateur (11 F) avec la partie droite du carburateur (11 E) en faisant correspondre la grosse et la petite perforation du sommet du carburateur (11 F) avec le gros et le petit picot de la partie droite du carburateur (11 E).

Le montage pas à pas



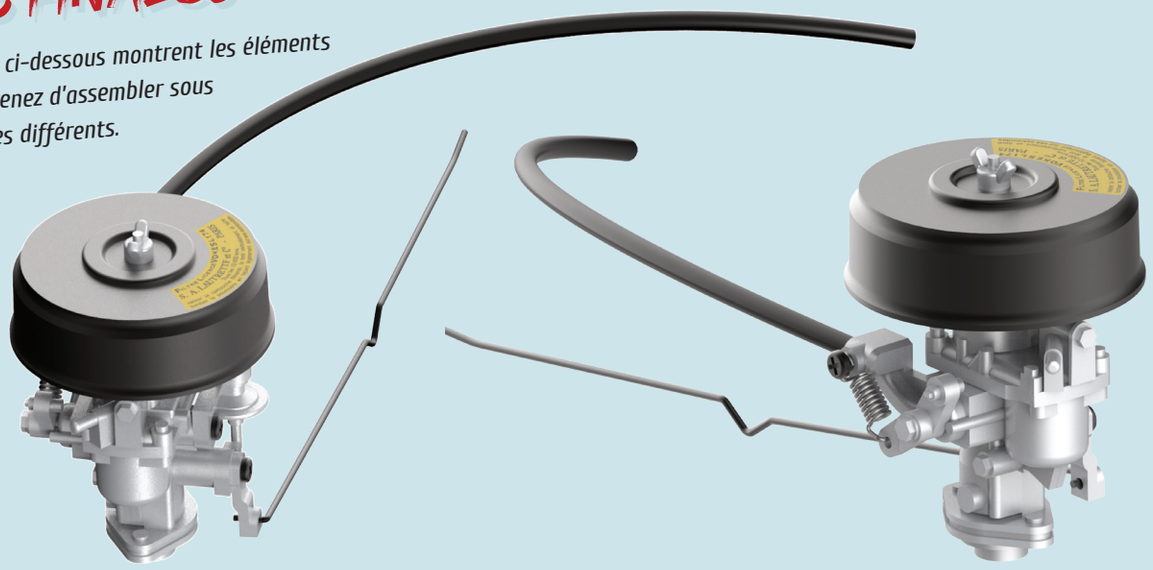
8. Insérez l'une des extrémités du câble de starter (11 I) sur le picot aménagé sur la partie droite du carburateur (11 E).



9. Insérez l'extrémité coudée de la tige de la commande d'accélérateur (11 L) dans la perforation aménagée sur la commande d'accélérateur (11 K). Attention, ne forcez pas pour insérer la tige ! Au besoin, agrandissez précautionneusement la perforation de la commande d'accélérateur avec une petite aiguille.

VUES FINALES

Les photos ci-dessous montrent les éléments que vous venez d'assembler sous deux angles différents.



Conservez soigneusement cet assemblage en attendant les autres pièces qui compléteront le montage du moteur et de ses divers équipements.

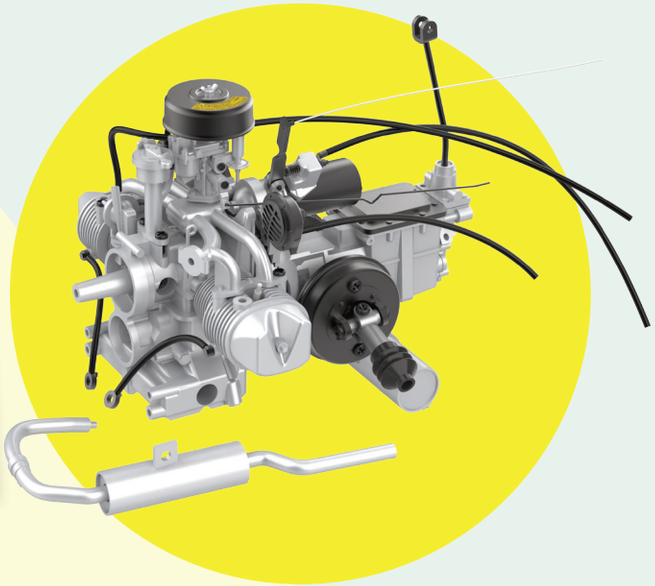
© Hachette Collections

NE MANQUEZ PAS VOTRE NUMÉRO 12



Votre fascicule + Vos pièces

Montage du collecteur d'admission et d'échappement sur le moteur et assemblage du pot d'échappement primaire



Chez votre marchand de journaux