

Étape suivante dans la restauration de ma 2CV6 : la restauration de la coque et des divers éléments (portes, coffre, capot) pour une peinture..

État des lieux :



On voit ici que le caisson de pédale est totalement percé à l'avant (à gauche comme à droite).

De plus, les planchers commencent à être assez attaqués, à gauche comme à droite.



Outre cela, un trou à l'avant de l'attache d'aile avant droite et mon bas de caisse gauche un peu tordu à l'endroit de l'emplacement cric à l'arrière. Quelques points de rouille par ci par là, mais rien d'autre apparent.

J'avais donc décidé de changer le plancher de pédales et les planchers gauche et droit. J'ai acheté les pièces chez SOS 2CV.

La première étape, désormais bien rodée est le démontage de la coque et son déshabillage intégral. Bien sur, toutes les pièces et boulons sont répertoriées dans des petits sachets et quelques schémas viennent compléter diverses remarques. Tout est enlevé. Le faisceau arrière est décollé et maintenu dans un sachet sur le volant. Le tableau de bord est démonté le plus possible pour faciliter la peinture.



De même, le volet d'aération avant, le pare-brise et les vitres sont enlevées.

A cette occasion, je découvre que la baie de pare-brise, sans être percée est quand même sérieusement rouillée et qu'elle a quelques petits trous.

Un bon ponçage ainsi que quelques points de soudure meulés ensuite lui rendront un aspect plus agréable.

Deuxième étape : le découpage de planchers



La coque ayant été posée sur deux bouts de bois, j'ai disqué les planchers. Ceux ci sont soudés par points sur le bas de caisse par une languette.

Afin de ne pas être gêné, j'ai d'abord découpé à 1 cm du bas de caisse, puis j'ai testé deux méthodes :

- soit disquer point par point, mais c'est long !
- soit frapper sur un petit burin coincé entre la languette et le bas de caisse et juste disquer ensuite le reste de métal.

La deuxième solution m'a parue plus rapide et moins fatigante.



Pour le caisson de pédales, j'ai utilisé la même méthode.



Comme une restauration ne doit pas être trop facile (ce serait trop beau), mon bas de caisse droit se charge de me donner un peu de travail.

Après avoir nettoyé les endroits que je pouvais atteindre, j'ai pulvérisé une bonne dose de rustol en espérant ralentir la progression de la rouille. Ensuite, j'ai reconstitué le bas de caisse avec un mastic spécial supportant de fortes charges.



On voit ici, par l'avant, le bas de caisse reconstitué.

Les avants des bas de caisse avaient aussi été très abîmés. Afin d'assurer l'étanchéité vers l'avant (et donc que l'eau ne puisse pas pénétrer dans le plancher de pédales par l'avant), j'ai refait en tôle deux "bouchons" que j'ai soudés sur chaque bas de caisse. Un joint de mastic d'étanchéité finira (j'espère) d'empêcher l'eau de passer.



Après avoir poncé les pièces de chez SOS2CV, je leur ai passé deux couches d'anti-rouille puis deux couches de noir à châssis.

Pour terminer (mais j'ai oublié de prendre des photos !!), il restait à ressouder les planchers et le plancher de pédales. Ce n'est pas très dur et une page dans le coin

restauration de la coque

du mécano expliquera comment j'ai fait. J'ai aussi pulvérisé un anti-gravillon type blaxon sur tout le dessous de la coque.

Après avoir préparé la coque (ponçage et masticage), tous mes éléments sont partis chez un carrossier pour la peinture finale.

Choix difficile que celui des couleurs. Dilemme entre le désir de l'origine et les couleurs plus joyeuses. C'est (malheureusement !) cette dernière option qui a gagné. Les couleurs seront celles de la charleston jaune hélios et noire.



La peinture terminée sonne le début du remontage qui se heurte de temps en temps aux côtes quelque fois aléatoires (dans des proportions limitées quand même) des planchers sos2cv. (2mm de différence font parfois perdre bien du temps).

Et commence la longue (long est un mot qui va revenir souvent !) aventure des finitions.

Elle commence par le (long) nettoyage de tous les joints et le (long) remontage de ceux-ci en frappant délicatement les languettes

Ensuite il faut retailler dans de la moquette les garnitures de la coque et les ajuster. Il faut recoller la mousse du "vide poche", tailler et recoller la moquette dessus.

Les sièges sont raffermis (ce n'est souvent que la petite ficelle de dessous du siège qui casse).

Enfin, tout est remonté (ou presque) et l'on n'y tient plus, il faut rouler. On met la clef dans le contact et go, on sort !!



Évidemment, il faut qu'un de mes frère fasse le zouave sur les photos !



Il me reste à acheter une nouvelle capote (la mienne est craquée) et à trouver un pare-choc avant en bon état, à repeindre les jantes en noir, à trouver des enjoliveurs.

Et puis surtout, il reste à rouler !!

Merci d'avoir suivi cette restauration. Vous pouvez m'envoyer vos idées, critiques, astuces ou commentaires en m'envoyant un petit mot simplement en cliquant [ici](#).

[Sommaire](#)