

Une 2 CV 6 Charleston
espagnole de 1982

¡VAMOS A BAILAR!



On ne présente plus la 2 CV Charleston et ses trois combinaisons de couleurs connues de tous. Cependant, en allant enquêter du côté de Vigo, on a découvert une version jusqu'ici inconnue et vendue sur le seul territoire espagnol.

En juillet 1981, suite à un immense succès commercial, la 2 CV Charleston, initialement proposée en série limitée, est intégrée au catalogue. Citroën Espagne, qui n'a pas eu droit à la première version, décide de suivre la tendance et lance la production de la Charleston dans son usine de Vigo. Cette version présente de surprenantes différences avec le modèle assemblé chez nous. Pimpante et d'origine, la Charleston madrilène de Juancho Canorea possède toutes ses spécificités!

TEXTE: AURÉLIEN CHARLE
PHOTOS: SANDRA JABALERA - REMERCIEMENTS PARTICULIERS À ISRAEL ESTEBAN ESPERON GONZALEZ POUR LA MISE À DISPOSITION DE SA DOCUMENTATION.

On commence enfin à y voir plus clair en ce qui concerne les 2 CV fabriquées à Vigo. Celles-ci, notamment en raison d'un marché fermé au commerce extérieur, n'étaient destinées qu'au seul territoire espagnol, malgré une ouverture tardive des frontières qui permit l'exportation vers d'autres contrées telles le Maghreb ou l'Amérique latine. Ne pouvant, au départ, se fournir uniquement sur place, la production espagnole possède des caractéristiques bien particulières qui ne se retrouvent sur aucune autre version.

Lorsque la 2 CV fait son apparition en Espagne en 1958, le créneau de la voiture populaire est déjà occupé par la 4 CV Renault et la Seat 600. La firme nationale fabrique alors des Fiat sous licence. Cependant, la 2 CV tire son épingle du

jeu, d'abord en version AZU car, à cette époque, il n'existe aucun utilitaire économique fabriqué sur la Péninsule aussi polyvalent, en ville comme à la campagne. Quant à la berline qui apparaît un an après, elle offre un confort et un espace intérieur supérieurs à ceux de ses concurrentes et se révèle, elle aussi, très fonctionnelle. Même si elle n'a jamais atteint la première place dans les ventes nationales, la 2 CV, grâce à ses qualités et ses spécificités qui l'ont toujours rendue attachante, conquiert très vite le cœur des Espagnols. Ces derniers sont heureux de pouvoir s'offrir une automobile économique et incroyablement adaptée à un pays encore majoritairement rural, médiocrement desservi et au réseau routier parsemé de vertigineux nids-de-poule.

La 2 CV construite à Vigo

Au cours de sa production, la 2 CV ibérique connaît les mêmes évolutions que le modèle français à quelques mois d'intervalle. Elle adopte cependant le 602 cm³ de l'Ami 6, une installation électrique en 12 volts dès 1966 en se muant en AZAM 6 (voir *Planète 2 CV* numéro 112). Ce modèle cohabite ensuite avec la 2 CV 6 à partir de 1970 et dure jusqu'en 1972. Par la suite, la 2 CV 6 reste seule au poste puisqu'il n'y eut jamais de 2 CV 4 en Espagne. Au cours de la décennie précédente, le marché espagnol a beaucoup évolué et la clientèle indique clairement sa préférence pour la Renault 4 mais également pour la Dyane 6. Les ventes de la 2 CV restent cependant satisfaisantes grâce, notamment, à ses versions utilitaires. En



Les chromes brillants et l'excellent état de la peinture de la Charleston de Juancho sont mis en évidence par le généreux soleil espagnol. Produite uniquement en 1981 et 1982, la Charleston espagnole a une caisse peinte dans les deux teintes Rouge Delage et Noir (en France, à partir de 1984, la caisse est entièrement peinte en noir).



1. Les phares de marque Fores étaient déjà montés sur les 2 CV d'avant septembre 1974, sauf qu'ici, ils sont chromés et équipés de cette étonnante croix métallique dans l'optique.

2. La Charleston faite à Vigo n'a reçu que la calandre grise à bords chromés et pas celle à bord gris métallisé du modèle français.

3. Tout comme son homologue française, la Charleston espagnole est dotée d'entourages noirs de clignotants et de feux arrière (au lieu du Gris Rosé sur les autres modèles contemporains).

4. La présentation extérieure est un cran au-dessus du modèle français avec le montage de pare-chocs avant et arrière en inox à l'instar de ceux qui équipent la Dyane 6. Mais attention: celui à l'avant est spécifique!

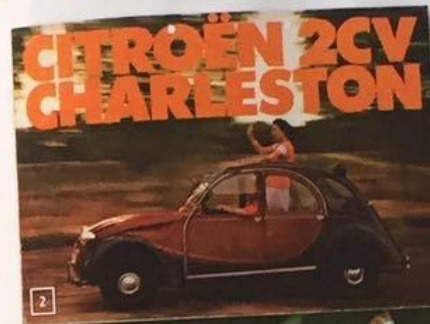
5. Les derniers exemplaires de la 2 CV 6 CT, et donc de ceux qui équipent la Dyane 6. Mais attention: celui à l'avant est spécifique!

septembre 1974, une version propre à l'Espagne est lancée: la 2 CV 6 CT. C'est le moment où les phares rectangulaires font leur apparition. La CT en est naturellement épuisée et il semble que cela a suscité moins de réticence que chez nous. De série, la CT reçoit également des enjoliveurs de roue à gros bord de type Ami 6 et qui ont disparu de la production française. Légèrement plus cossue que son équivalente française, la 2 CV 6 CT portera seule le flambeau jusqu'en 1981. C'est au mois de septembre de cette même année que la Charleston s'installe au sein du catalogue espagnol.

Un modèle bien particulier

En 1981, la 2 CV est présente depuis plus de 20 ans sur la Péninsule Ibérique et le pays s'est complètement transformé. La vie à l'espagnole est désormais urbaine et les années moroses sous le joug du Général Franco ont laissé place à une démocratie toute neuve; l'heure est désormais à la liberté et à la fiesta! Bien que devancée de quelques mois par la Dyane Capra,

la Charleston ouvre le bal des séries spéciales sur base 2 CV en Espagne. Dans cette atmosphère, la fantaisie et le charme de cette nouvelle petite Citroën sont chaleureusement accueillis. Puisqu'elle est produite sur les lignes de l'usine galicienne de Vigo, la Charleston locale se base tout naturellement sur la 2 CV 6 CT. Comme pour la Charleston française, il est nécessaire d'adapter certains éléments afin de lui donner son petit air bien spécifique des Années Folles. Le retour aux phares ronds est indispensable. Ceux qui équipaient les 2 CV d'avant septembre 1974 refont leur apparition, mais chromés. Ils présentent un aspect sensiblement différent de celui des modèles français, notamment par la forme de leur cuvelage et le système de fixation du verre. Derrière ce dernier, on ajoute un petit accessoire réservé à la Charleston: une structure métallique à trois branches qui donne à cette joyeuse Deux-Pattes un petit air de roadster anglais des années 1930-1940. Sur les roues chaussées de pneumatiques Michelin X 135-380 et peintes en rouge Delage, on trouve des enjoliveurs chromés à bords fins, identiques à ceux



Les deux faces de la Charleston. Une sport merveilleuse et un monde plein de charme et de détente. Pour ceux qui ne veulent pas se laisser aller à la paresse, il y a la Charleston. Pour ceux qui veulent profiter de la vie, il y a la Charleston. Pour ceux qui veulent profiter de la vie, il y a la Charleston. Pour ceux qui veulent profiter de la vie, il y a la Charleston.



1. De 3/4 arrière, le pare-chocs brillant interpelle l'œil expert. Un bricolage du propriétaire? Pas du tout! Contrairement au modèle français doté de pare-chocs peints en gris métallisé, la Charleston espagnole recevait en série ces modèles en inox.

2 & 3. C'est exactement le même esprit de liberté et de bonne humeur qui est mis en avant dans le dépliant commercial de 1981. Quant aux arguments, ils ne changent pas: un charme rétro, un moteur à toute épreuve, une voiture éternelle. On voit bien sur ces documents toutes les spécificités (phares, pare-chocs) mais on remarque aussi la présence d'enjoliveurs à bord épais du type Ami 6 qui seront finalement remplacés par des enjoliveurs à bord fin (type Dyane) sur le modèle de série.



4. Une silhouette et des nuances de couleurs très familières mais on se rend compte que son regard à quelque chose de spécial. Le dessin des phares est en effet particulier et les chromes sont très présents même sur cette image tirée du catalogue de l'époque.



Le moteur est le 602 cm³ classique que l'on retrouve sur toutes les 2 CV du début des années 1980.

Citroën 2 CV 6 Charleston (production espagnole)

Date de fabrication: octobre 1981
Date de mise en circulation: 13 janvier 1982

Teinte: Rouge Delage AC 446/Noir AC 200
Moteur: 602 cm³, Type AK2
Embrayage: normal
Boîte de vitesses: manuelle à 4 rapports

Réservoir d'essence: 20 l en métal (à l'origine)
Amortisseurs: amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues
Freins: à disques à l'avant et à tambours à l'arrière
Pneus: 135 R 15
Pneus d'origine: Michelin X 135-380



1. Un raffinement que seule la 2 CV de Vigo arbore: un double chevron moulé dans la feutrine d'isolement sous le capot.
2. Une conservation en lieu fermé et sec a permis de préserver les adhésifs de mise en garde constructeur dans cet état remarquable.
3. Les références de peinture sont restées dans leur état d'origine. Le code Orga 1789 indique une mise en peinture le 2 octobre 1981. Les 2 CV Charleston espagnoles n'ayant été produites qu'en 1982, elles ont toutes leur caisse peinte en Rouge Delage et en Noir, comme en témoigne encore le tablier rouge sur celle-ci.
4. La plaque « Citroën Hispania SA » n'a pas bougé de son emplacement depuis son rivetage en 1981.
5. Le marquage Luna Securit des glaces permet de reconnaître une 2 CV assemblée dans l'usine espagnole de Vigo. Et le petit "1" signifie que les glaces ont été fabriquées en 1981.

montés sur les Charleston et Dyane 6 dans les autres pays. Dans cette profusion de métal brillant, on constate également l'adoption de pare-chocs avant et arrière en inox.

Moins d'un an de production...

La 2 CV a toujours évolué au gré des législations sur tous les marchés où elle était en vente. De ce fait, le premier opus de Charleston en Espagne ne dispose pas du rétroviseur intérieur à deux positions. L'autre raffinement qui lui est refusé est le miroir de courtoisie intégré au pare-soleil côté passager. Pour le reste, la Charleston transpyrénéenne conserve les spécificités de toutes les versions tels les contours de feux arrière et de clignotants avant de couleur noire, la sellerie grise à losanges et, bien évidemment, la découpe de peinture caractéristique. L'une des autres particularités de la 2 CV Charleston espagnole est d'avoir été produite pendant un

La Charleston fut produite pendant moins d'un an en Espagne!

court moment. En effet, en ce début des années 1980, Citroën Hispania pense déjà à l'abandon de la production de la 2 CV et décide de retirer la Charleston du marché ibérique dès le printemps 1982, moins d'un an après le début de la production et seulement environ un millier d'exemplaires assemblés! La Coupe du Monde de Football se tient en effet cette année en Espagne et la firme locale du double chevron préfère laisser le champ libre à la 2 CV "Marcatelo", créée spécialement pour célébrer l'événement. La 2 CV 6 CT fera ensuite cavalier seul avant d'être épaulée, le temps de l'été 1983, par la 2 CV Transat, version locale de la France 3. La CT tire sa révérence en 1984 lorsque Vigo abandonne sa production. Par la suite, les 2 CV vendues sur la Péninsule seront des 2 CV 6 Spécial et Club assemblées dans la proche usine de Mangualde, au Portugal. Puis la commercialisation de la 2 CV cesse définitivement en Espagne pendant l'été 1987.

court moment. En effet, en ce début des années 1980, Citroën Hispania pense déjà à l'abandon de la production de la 2 CV et décide de retirer la Charleston du marché ibérique dès le printemps 1982, moins d'un an après le début de la production et seulement environ un millier d'exemplaires assemblés! La Coupe du Monde de Football se tient en effet cette année en Espagne et la firme locale du double chevron préfère laisser le champ libre à la 2 CV "Marcatelo", créée spécialement pour célébrer l'événement. La 2 CV 6 CT fera ensuite cavalier seul avant d'être épaulée, le temps de l'été 1983, par la 2 CV Transat, version locale de la France 3. La CT tire sa révérence en 1984 lorsque Vigo abandonne sa production. Par la suite, les 2 CV vendues sur la Péninsule seront des 2 CV 6 Spécial et Club assemblées dans la proche usine de Mangualde, au Portugal. Puis la commercialisation de la 2 CV cesse définitivement en Espagne pendant l'été 1987.



Un bel exemplaire qui roule!

La 2 CV Charleston espagnole qui illustre nos pages appartient à Juancho Canorea. Au début des années 2000, le club « Amigos del 2 CV » de Madrid est informé qu'une Charleston est à vendre dans les alentours de la capitale espagnole. Juancho, deuchiste passionné, a toujours adoré la Charleston et se montre vivement intéressé. Il se met donc en contact avec le propriétaire qui la possède depuis sa mise en circulation en 1982. Elle ne l'utilise plus depuis des années et souhaite s'en débarrasser. Juancho découvre alors au fond d'un garage, une belle endormie affichant 113 567 kilomètres au compteur et qui, sous une épaisse couche de poussière, se révèle absolument saine et ne demande qu'à retrouver le contact de l'asphalte. Le prix est négocié et notre heureux aficionado s'apprête à faire la transaction. Cependant, un imprévu administratif surgit: la propriétaire qui avait pourtant assuré tout posséder au téléphone, ne sait absolument pas ce que sont devenus les papiers... Qu'importe, il serait déraisonnable de laisser

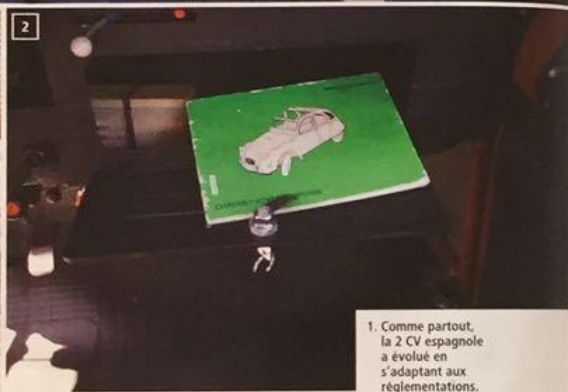
passer cette opportunité! C'est donc sur un plateau que la fière acquisition quitte sa grange pour rejoindre le parking de l'immeuble de Juancho, en plein Madrid. Freiné par les innombrables démarches administratives et déjà occupé par ses deux autres 2 CV, Juancho décide alors de la replonger dans un long sommeil. C'est en 2011 que sa belle revoit le jour pour aller enfin se dégourdir les roues sur les routes de la bouillonnante capitale espagnole. Il existe en Espagne un statut particulier permettant de déclarer son véhicule comme immobile afin de ne pas être soumis à l'impôt annuel de circulation qui fait grincer des dents les automobilistes locaux. Afin de pouvoir rouler de nouveau et établir une carte grise en règle, il fallut réunir une multitude de documents et faire un nouveau certificat devant notaire. Reste néanmoins un petit détail qui préoccupe fortement Juancho: "Lorsqu'une voiture reste longtemps immobile, il arrive que les administrations égarent ses données ou les effacent malencontreusement lors de mises à jour. Il faut donc établir une nouvelle carte grise et attribuer une nouvelle immatriculation". Par chance, l'ancien fichier de la 2 CV a pu

1. La Charleston de Juancho est choyée comme une reine. Elle reste comme neuve malgré un usage fréquent. Depuis sa mise en circulation, aucune opération courante d'entretien n'a été négligée. Le bicylindre est en pleine forme et la conduite est d'une agréable souplesse. Un vrai régal!

2. La sellerie grise à losanges est strictement identique aux Charleston de la production française. L'espagnole, produite seulement jusqu'au printemps 1982, ne recevra jamais les sièges avant symétriques.



La planche de bord, équipée de sa boîte à gants d'origine, rappelle un peu celles des 2 CV des années 1950 lorsque les accessoiristes proposaient cet équipement à profusion.



1. Comme partout, la 2 CV espagnole a évolué en s'adaptant aux réglementations. Le rétroviseur intérieur à double position n'y était pas encore obligatoire en 1982. Citroën n'en a donc pas monté jusqu'à cette date-là!
2. Faisant gagner plus de volume en hauteur et fermant à clé, on peut vraiment se demander pourquoi l'Espagne fut le seul pays à proposer cet astucieux rangement durant toute la fabrication de la 2 CV sur son sol. Peut-être parce qu'il complique l'accès à la molette du volet d'aération?

Les deuchistes espagnols commencent enfin à se pencher sur l'état d'origine de leurs voitures...

être retrouvé et le numéro original, datant du 13 janvier 1982, est conservé. Il ne reste plus qu'à la remettre en route. Après une vidange, une purge des freins, le changement de l'allumage et l'installation d'une nouvelle batterie, quelques coups de démarreur ont suffi à réanimer le bicylindre. La Charleston retrouve ensuite le plateau qui l'avait transportée quelques années auparavant afin de se rendre au centre de contrôle technique. À la grande stupéfaction du contrôleur et au grand bonheur de Juancho, la voiture ne présente aucun défaut. Il ne manque plus qu'à rendre à la voiture son lustre d'antan avec un voile de peinture extérieure, une sellerie et des capitonnages neufs. Toute pimpante, la 2 CV retrouve la route à la fin de l'été 2011.

attraction pour la 2 CV depuis son plus jeune âge et ce malgré le fait que ses parents n'en ont jamais possédé. En 1986, lorsqu'il obtient son permis de conduire, c'est le plus naturellement du

Cependant, il est hors de question pour Juancho de remettre sa belle et de ne la sortir que deux ou trois fois dans l'année. Notre ami est sérieusement attaqué par le virus de la 2 CV et ne jure que par ses bicylindres pour ses déplacements quotidiens. Sa Charleston, en alternance avec ses deux autres 2 CV, assure donc fréquemment les petits trajets de tous les jours et a accumulé quelque 12 000 kilomètres supplémentaires depuis son réveil.

Une flopée de 2 CV 6 !

Juancho Canorea éprouve une

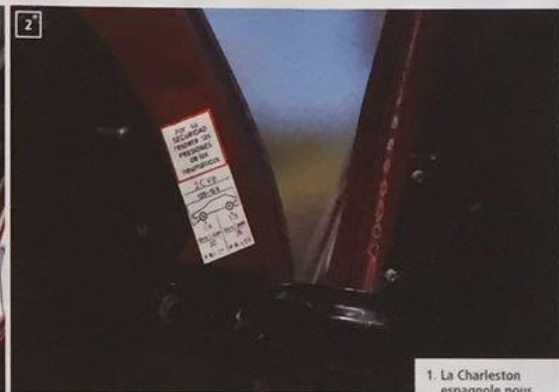
Être Deuchiste en Espagne

Si Citroën s'y était pris quelques années auparavant, la 2 CV aurait pu devenir la voiture nationale des Espagnols et damer le pion à la FASA-Renault qui s'y implanta dès 1953. En usant de diplomatie et en parvenant à se faire accepter par le sévère régime franquiste de l'époque, la firme au losange put y installer plusieurs fabriques de taille considérable et générant un boom de l'emploi dans les régions de Valladolid et de Séville. La 4 CV fut donc la première voiture populaire de fabrication espagnole ce qui, en ces temps où le patriotisme et l'autarcie étaient de rigueur, constituait un argument de poids. Une fois la marque française bien intégrée, c'est presque avec un tapis rouge que la R4 fut accueillie au début des années soixante. Tout au long de sa carrière ibérique, ses chiffres de vente furent bien

au-dessus de ceux de notre petite Citroën. En 1957, la Seat 600 est commercialisée et ce sera véritablement ce modèle qui, malgré sa conception italienne, marquera l'histoire de l'Espagne en mettant véritablement le pays sur quatre roues. La 2 CV parvint cependant à se faire une petite place dans la circulation espagnole en étant, durant des années, l'une des automobiles les moins chères du marché. Bien évidemment, sa personnalité n'a laissé personne indifférent et elle reste encore bien ancrée dans le cœur des Espagnols, notamment grâce à un film de 1967 qui a marqué son époque. Intitulée *Sor Citroën*, cette œuvre populaire du septième art met en scène la vie d'une bonne sœur, jeune conductrice, qui sème la zizanie dans les rues de Madrid au volant de sa 2 CV AZA dernier cri. Elle ne manque pas de nous rappeler fortement

une certaine Sœur Clotilde des environs de Saint-Tropez. La Dyane 6 vint ensuite épauler sa grande sœur en 1968 et aura des chiffres de vente toujours supérieurs. La 2 CV a pourtant su garder cette notoriété qui lui est propre et, dans les années 1990, les premiers clubs espagnols apparaissent. Il reste cependant très difficile de retrouver de nos jours une 2 CV construite à Vigo en état d'origine ou conforme à l'origine. En effet, beaucoup de modèles se sont vus greffer des équipements apparus sur des versions postérieures à l'instar des clignotants avant ou des feux arrière de type ami 6 sur des 2 CV d'avant 1970. Nombreux furent aussi les propriétaires ayant voulu rendre leur « dos caballos » plus confortable en remplaçant les sièges originaux par d'autres provenant souvent de modèles d'une marque concurrente bien connue qui, décidément, n'en

finit pas de faire du tort à notre chère 2 CV ! N'oublions pas également que la production de Vigo possédait des spécificités propres à l'Espagne et qu'il est de plus en plus difficile de se procurer les pièces de rechange conformes. Pour continuer à rouler et entretenir leurs petits bicylindres, nos amis d'outre-Pyrénées n'ont pas d'autres choix que de s'approvisionner chez les fournisseurs français. Cependant, les clubs se montrent toujours plus dynamiques et les concentrations espagnoles n'en finissent pas de grandir au point d'avoir, là-bas également, un rassemblement national annuel. Grâce à cet enthousiasme, nul doute qu'un jour, un gang d'irréductibles passionnés ne manquera pas de mettre en place une structure adéquate qui permettra aux 2 CV espagnoles de conserver leur aspect si particulier.



1. La Charleston espagnole nous surprend par la présence de raffinements inédits comme par l'absence d'équipements qui nous sembleraient élémentaires. Le pare-soleil passager est tout simplement dépourvu de miroir de courtoisie !
2. Un autre adhésif parfaitement conservé et traduit en espagnol, s'il vous plaît !
3. Le très sympathique Juancho : chaleureux, généreux et soucieux de préserver ses 2 CV conformes à l'origine. Le Deuchiste espagnol idéal !

monde qu'il choisit de s'offrir une 2 CV 6 CT jaune Mimosa de 1980. Cette voiture lui permet de sillonner les routes de toute l'Espagne tout en ménageant sa modeste bourse d'étudiant. Juancho se sépare de cette auto pour acquérir une 2 CV 6 CT Beige Gazelle de 1977. Il décide de réserver cette auto à sa femme lorsqu'il achète, en 1996, une 2 CV 6 Club de 1986 en parfait état d'origine. Il ne manquait plus que la Charleston qu'il rêvait d'avoir depuis son adolescence. C'est maintenant chose faite et, depuis une quinzaine d'années, Juancho possède une petite flotte de trois voitures, bien suffisante pour le peu d'espace disponible dont la vie urbaine lui permet de disposer. Notre ami est aussi l'un des membres les plus actifs du « Club de Amigos del 2 CV de Madrid » qu'il a fondé avec quelques autres Deuchistes dans un bar de la capitale un soir de 1994. Dans le quartier de Las Tablas où il réside, ses voitures font partie du paysage local et on les rencontre très fréquemment dans les rues commerçantes et devant l'école où il emmène et récupère ses deux enfants. ■



