



## MECANIQUE

Novembre 2003

### MOTEUR

#### Les différents montages bloc moteur 2CV et VISA



La première démarche à faire avant d'envisager la construction d'un moteur est la recherche d'un moteur donateur. Pour les versions 602cc, il faut sélectionner un moteur d'origine ayant un faible kilométrage et un passé connu, pas de bruits suspects avec un rendement encore correct. Pour les versions 652cc, il faut trouver avant tout un moteur Visa 652cc sur lequel vous prélèverez, soit le haut moteur, soit l'entièrement, suivant les versions. Un carter 2CV d'origine peut aussi être nécessaire pour les modèles 652cc avec carter 602cc modifié.

#### **NOTRE SPECIALITE MAISON : le 652cc VISA**

Le vilebrequin étant le coeur du moteur, la pièce la plus chère et aussi la plus difficile à diagnostiquer, il faut prendre conscience de l'importance de cette fourniture. Malheureusement, il n'existe plus en pièce neuve pour la 2CV mais est toujours livrable pour la VISA (peut être plus pour longtemps chez Citroën). Des fournitures reconditionnées "révisées" diverses existent mais n'auront jamais la fiabilité des nouvelles. Vu que techniquement nous pouvons adapter le vilebrequin + volant moteur VISA dans le carter 2CV6 (réf E4110, voir les "6" avantages entre vilo 2CV et Visa) tout en gardant la cylindrée (602cc, cylindres, pistons, culasses), il est donc important de bien analyser le futur et d'éventuellement acquérir cet élément fondamental au plus vite. Au risque de retarder un peu le budget de l'ensemble moteur, cela vaut vraiment la peine d'acheter un vilo neuf, quel que soit votre choix final de cylindrée (602 ou 652).

Notre expérience (routier, raid, racing 24 hrs Spa Francorchamps, et bien d'autres choses...) nous permet de travailler à long terme. Vous aurez ainsi un bon (gros) moteur performant et fiable, à coût "contrôlé" dans le temps, facilitant au maximum l'entretien, voire la réparation avec des pièces "de série". Nous évitons la fabrication de pièces trop spécifiques pour un usage quotidien. Pièces produites en toutes petites séries et par des artisans uniques = risque de disparition à court terme. La cylindrée 652cc Visa "nikasil", sur cylindre aluminium, est le meilleur compromis entre performances, fiabilité et coût de revient. Pour rappel, cette technologie est réservée aux préparations de très haut de gamme autos (Porsche) et motos. Par bonheur, Citroën en a équipé une "petite voiture". Bas segment dans la gamme de l'époque, petit moteur, petit prix, mais haute technologie et grande diffusion pour la Visa bicylindre (voir aussi les améliorations faites au niveau de l'embellage et du circuit de graissage Visa par rapport au 2CV). Ce type de montage 652cc permet d'atteindre des performances (régime, puissance) et fiabilité kilométrique encore inégalées, par rapport à d'autres montages "maison", de plus grosse cylindrée, plus coûteux au niveau des pièces artisanalement produites et difficile à gérer dans le temps. Donc, mettez des moteurs Visa 652cc dans votre grenier pour stock de pièces, vous ne le regrettez pas !

L'autre solution du 652cc (cylindres en fonte 602cc réalésés) n'aura jamais la fiabilité du "nikasil". J'en vois beaucoup qui ont déjà donné, secouer la tête... Bonjour les serrages et autres calamités désastreuses ! C.Q.F.D.

A. JACQUES