ACADIANE 1987 - C15 E 475 KG

ESPRIT ES-TU LÀ?

Si la France fait partie des grandes nations automobiles, c'est principalement grâce à ses modèles populaires d'après-guerre. Quelques fins connaisseurs se rappellent les luxueuses Delage et Hispano-Suiza des années 1920 et 1930 mais ce sont essentiellement des modèles largement diffusés et économiques qui ont caractérisé la production automobile hexagonale et ont construit sa renommée. La meilleure d'entre toutes, la 2 CV, a prêté sa base technique à une glorieuse lignée de dérivés, au premier rang desquels les fourgonnettes AU, AZU, AK et l'Acadiane. Avec l'extinction de cette famille, disparaissait une typologie d'engins minimalistes mais coriaces au travail. Une éphémère tentative de réincarnation de cet esprit radical a pourtant existé sous la forme d'un C15 basique. Ce dernier aurait dû prendre la relève de l'Acadiane qui tirait sa révérence mais les acheteurs ont boudé ce C15 "essentiel", aujourd'hui passionnant à détailler. Avant cela, revenons un peu sur la longue genèse de la "Visa camionnette".

Un genre nouveau

Bien avant que le terme n'existe, Citroën avait créé avec sa 2 CV le principe de la "plate-forme modulaire" : une base technique dont sont extrapolées des voitures assez différentes, de la petite familiale (Ami 6, 8 et Super), au véhicule de loisirs (Méhari) en passant par le tout-terrain (Méhari et A 4x4), sans compter les innombrables dérivés exotiques à vocation plus ou moins utilitaires (La Dalat, FAF, Pony…). Il faudrait aussi ajouter les réalisations extérieures à Citroën pour compléter la – longue – liste des engins sur châssis A. Avec son AU, première fourgonnette 2 CV, Citroën a inventé une formule qui a fait mouche : prendre la cellule avant d'une berline et y accoler juste derrière un caisson vaste, robuste, léger, plus large que la cabine, aux volumes rationnels et faciles d'accès. Il y avait bien eu, avant l'AU, de petits utilitaires : Renault Juvaquatre, Simca 5 Fourgonnette, Panhard Dyna K… mais ces engins étaient trop proches des berlines dont ils dérivaient ; étroits, leurs volumes de charges étaient étriqués et de formes alambiquées. On craignait d'abîmer

Même année de production, même couleur et même vocation pour ce C15 bas de gamme et cette Acadiane au crépuscule de sa carrière.

On n'avait pas imaginé possible un tel phénomène et pourtant c'est incontestable : le Citroën C15 suscite un engouement aussi surprenant qu'inattendu. Chez certains, cet utilitaire grimaçant a acquis un statut d'icône pendant que d'autres s'en servent encore comme d'une indestructible brouette motorisée, sa vocation première. C'est une drôle de destinée qui justifie pleinement que *Planète 2 CV* s'y intéresse aujourd'hui : une Carabosse qui devient star, ça ne vous rappelle rien ? La dernière représentante des bicylindres utilitaires est ici confrontée avec une version dépouillée du C15. TEXTE ET PHOTOS : DANIEL BENHARROSH

leurs carrosseries "trop jolies". En poussant plus loin encore qu'avec la 2 CV berline, le principe du véhicule rustique et dur au mal, Citroën a inventé un genre nouveau. La concurrence ne s'y trompe pas et reprend la formule au fur et à mesure qu'elle se convertit à la traction avant. La plus fameuse de ses rivales est la Renault 4 fourgonnette avec sa porte arrière unique et son astucieux girafon optionnel. Plus tard, il y aura les Simca VF 2 et 3, les Fiat Fiorino… Plus maniables et meilleur marché que les fourgons de la taille du Citroën HY ou des Peugeot D3/D4, ces camionnettes sont plébiscitées aussi bien dans les centres-villes qu'à la campagne… On les trouve en grand nombre dans les flottes d'entreprises et de services publics.

Base amortie

Au milieu des années 1970, la berline 2 CV et, dans une moindre mesure, sa concurrente, la Renault 4, sont des exceptions par leur longévité dans un marché qui se diversifie, s'ouvre aux productions étrangères et se plie aux exigences croissantes des automobilistes. La nouvelle génération de petites voitures, plus compactes pour s'adapter aux villes et plus véloces pour être polyvalentes, ne se prête guère à la transformation en camionnette, trop coûteuse et nuisible à leur image. Ni la Renault 5 ni la Peugeot 104 ne connaîtront ce type de descendance. La clientèle des utilitaires se satisfait de variantes issues de modèles anciens évoluant par petites touches. Arrive pourtant un moment où il faut proposer quelque chose de nouveau. Depuis le lancement de l'AK 400 au caisson surélevé en juillet 1970, Citroën a repris l'avantage sur la Renault 4 fourgonnette pour ce qui est du volume (2,1 m^3 contre 1,88 m^3) et de la charge (475 kg vs. 425 kg) utiles. Billancourt réplique en 1975 avec une version rallongée et à moteur 6 CV fiscaux de sa R4 fourgonnette, la 4F6 (type R2370). Empattement et porte-à-faux arrière sont augmentés au bénéfice du volume utile (2,25 m^3) tandis que le moteur de 1 108 cm^3, autorise une charge utile de 440 kg. La surface du pare-brise croît légèrement et le caisson est modernisé, plus carré avec de gros blocs optiques et un pare-chocs moins fruste.

1

2

1. De tous les dérivés de la 2 CV sur châssis A, l'Acadiane est la seule à reposer sur un empattement allongé (2,53 au lieu de 2,40), essentiellement au bénéfice de la cabine de conduite.

2. Le C15 est légèrement plus court que l'Acadiane mais son empattement géant de 2,74 m (+21 cm par rapport à l'Acadiane) profite à la stabilité en charge sans pénaliser la maniabilité : le diamètre de braquage entre murs est de 10,5 m (11,44 pour l'Acadiane, guère exemplaire en la matière).

Renault reste fidèle à la formule de la porte arrière unique et conserve l'astucieuse trappe de toit "girafon". Bien joué : en 1976, Renault écoule 108 357 fourgonnettes F4/F6 quand Citroën ne sort que 54 533 utilitaires 250/400.

C'est dans les vieux pots...

À Javel, on part une fois encore du châssis A pour répliquer sans traîner. Comme un utilitaire ne peut prétendre aux mêmes volumes de ventes qu'un véhicule particulier, il faut faire du neuf avec du vieux... et du "pas cher". Pas question d'engager de lourds investissements pour un produit peu rémunérateur et pas vraiment porteur d'image. Pour le caisson, celui de l'AK est encore dans le coup pour ce qui est des cotes intérieures mais la cabine de conduite de la 2 CV est "dépassée". Qu'à cela ne tienne, celle de la Dyane, aux dimensions proches, se veut plus "moderne", bien qu'en service depuis 11 ans ! Toutefois, elle pose un problème : le dessin incliné de ses portières avant est incompatible avec la façade antérieure du caisson. Il faut avancer la cabine pour faire coïncider les deux moitiés de voiture ! La solution consiste à augmenter l'empattement et la longueur totale de cet assemblage. Non seulement le volume de charge est maintenu (il est même légèrement accru, de 2,10 m³ pour l'AK 400 à 2,27 m³ pour l'Acadiane) mais la position de conduite est améliorée grâce à l'allongement de l'amplitude de réglage des sièges, montés sur glissière pour l'occasion. Pour faire bonne figure face au "gros" moteur Renault, l'Acadiane est équipée de l'AM2 A avec son carburateur à double corps : il donne le change en puissance avec 31 ch DIN mais il est un peu court en couple avec 4,2 m/kg à 3 500 tr/m, contre 7,3 au régime beaucoup plus favorable de 2000 tr/mn pour la Renault. Côté sécurité, la Citroën adopte des freins avant à disques (sa rivale se contente de tambours) et des ceintures à enrouleurs. Pour marquer la rupture avec l'AK, la cabine est surmontée d'une "capucine" censée améliorer l'aérodynamisme, l'avant du caisson est habillé d'une façade lisse et la face arrière est ceinte d'un profilé arrondi. De petits feux rectangulaires multifonctions fournis par Yorka ou Gemo remplacent les feux ronds, et de gros butoirs en caoutchouc protègent les angles inférieurs du caisson. Dans le détail, les charnières des portes arrière sont invisibles de l'extérieur et la plaque minéralogique migre sur la porte gauche du caisson. Le bilan ? Une nouvelle voiture avec une majorité de composants recyclés.

On prend les mêmes...

L'Acadiane mène une carrière tranquille et connaît peu d'évolutions : une seule motorisation, une seule finition sur le marché français avec une version équipée pour fonctionner au GPL lancée

1

3

1. & 2. En février 1978, l'Acadiane est bien une nouvelle voiture mais son faciès identique à celui de la Dyane est vieux de 11 ans... La face avant du caisson de charge lisse et à bord arrondi est moins rustique que sur l'AK 400... Le C15 reprend la cabine d'une vieille connaissance : la Visa lancée en 1978. Sur les Visa à quatre cylindres, la baie de pare-brise est peinte en noir. Celle du C15 est couleur caisse.

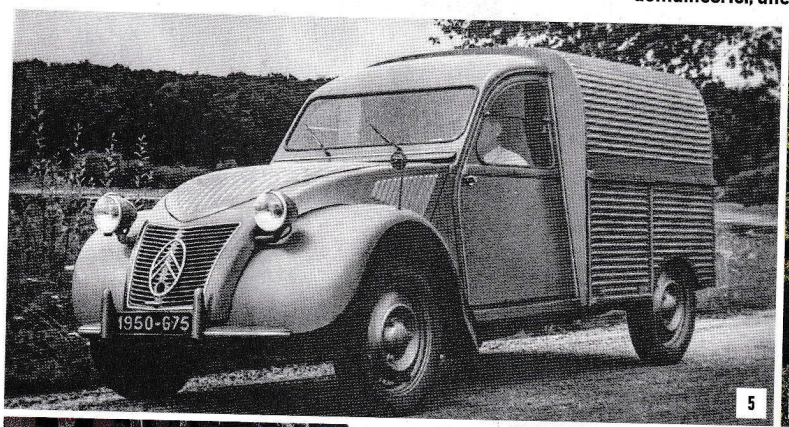
3. & 4. Ouverture parfaitement carrée sur l'Acadiane : 100 cm de large × 100 cm de haut. Le C15 améliore l'accessibilité avec une ouverture de 1,16 m de largeur × 1,14 m de haut. Le seuil à vide est plus bas de 8 cm (0,57 m ; 0,65 pour l'Acadiane). Pour ce qui est de la signalisation lumineuse, le C15 semble mieux doté que l'Acadiane, mais il n'en est rien dans cette version de base qui fait l'impasse sur les feux de recul.

2

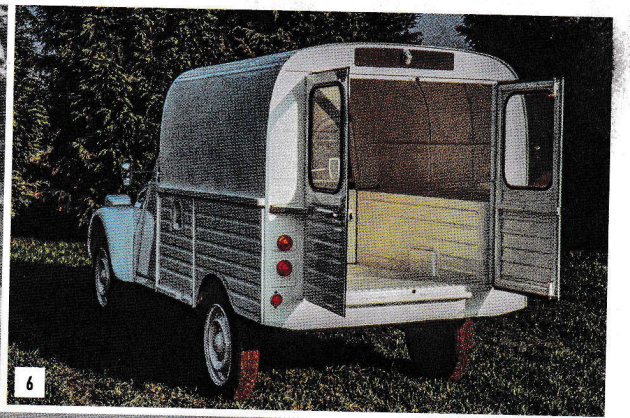
4

5. & 6. La première et la dernière version de 2 CV Fourgonnette : l'AU de 1951 et l'AK 400 lancée en juin 1970 (ici un modèle 1976). Cette dernière offre un volume de charge intéressant et des astuces d'aménagement typiques comme la roue de secours et le réservoir de carburant disposés dans les flancs du caisson.

7. Renault lance la fourgonnette Renault 4 en même temps que la berline, histoire de concurrencer la 2 CV dans tous les domaines. Ici, une version de 1967. (Archive Renault)



5


6

7

8

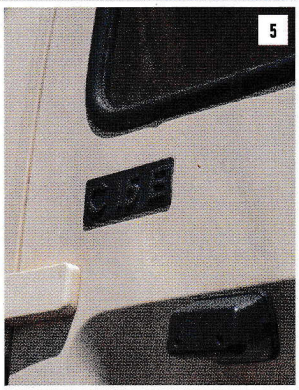
8. La réplique de Renault à l'AK 400 arrive en 1975 avec la Renault 4 F6. Citroën lui oppose l'Acadiane en février 1978 mais la vraie riposte de Javel est encore dans les cartons... (Archive Renault)

1

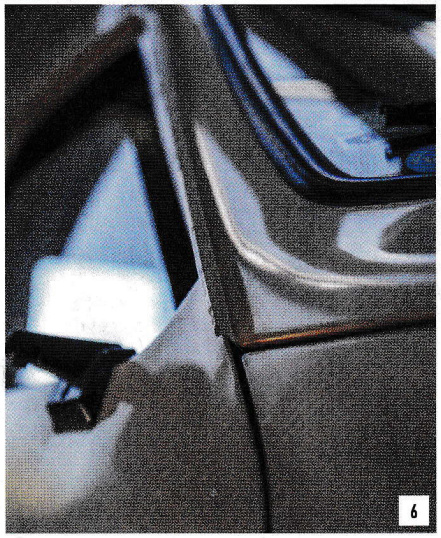
2

3

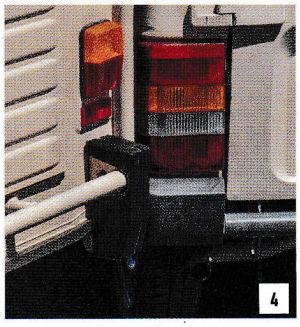
4



5



6



4

1. Les volumes du caisson de charge sont adoucis sur l'Acadiane par un profilé arrondi qui masque la soudure entre le pavillon et la façade. Comparé à celui du C15, plus lisse, moins parallélépipédique, il apparaît très rudimentaire. En 1987, le C15 est livré en série avec une porte unique s'ouvrant de droite à gauche. L'option double porte battante apparaît dans le courant de l'année 1986, elle est plébiscitée. Aujourd'hui, les collectionneurs sont friands de C15 à porte unique, moins pratique mais jugée plus... authentique !

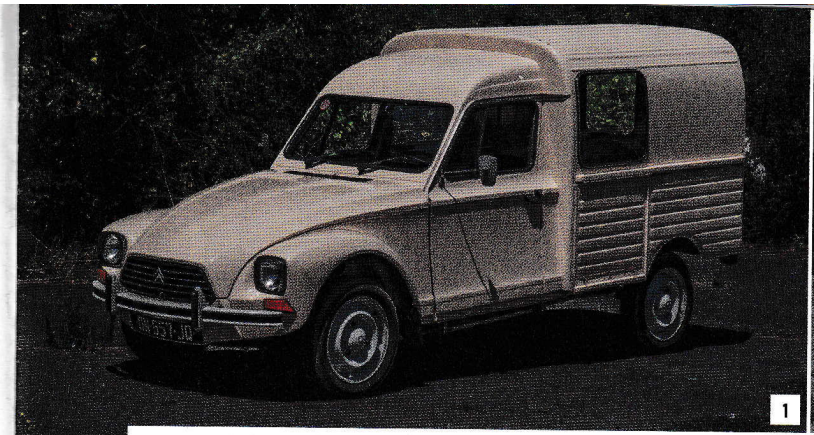
2. à 5. Depuis 1968, toutes les Citroën reçoivent une étiquette signalant l'accord entre Javel et le groupe pétrolier. Cet autocollant associant le double chevron blanc sur rouge apparu en 1985 et le logo Total de 1982 apparaît pour le millésime 1986. Les Acadiane du millésime 1988 conservent de petites plaquettes d'identification à chevrons alors que les autres utilitaires de la marque en reçoivent de plus grandes, sans double chevron.

6. Économie de bout de chandelle : le jonc de plastique noir qui habille la gouttière est supprimé sur cette première version du C15 954.

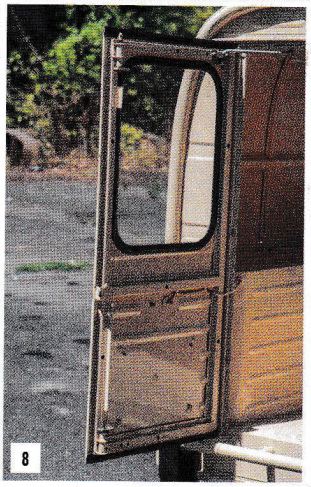
7. En juillet 1982, sur Acadiane, le déflecteur de capot qui canalise l'air dans le collecteur est supprimé.

8. Les feux arrière de l'Acadiane se retrouveront sur la Méhari 4×4. Le seuil de chargement à vide du C15 est plus bas (574 mm) que celui de l'Acadiane (655 mm) au bénéfice de la hauteur habitable et du confort de chargement.

en juillet 1980. Ailleurs en Europe, il existera des versions familiales, nous en reparlerons. Les chiffres de ventes ne sont pas extraordinaires, la meilleure année est 1979 avec 49 679 unités sorties de l'usine de Vigo en Espagne, son unique site de production. En fait, les ventes de l'Acadiane sont loin derrière celles de sa rivale de Billancourt qui, la même année, est produite à 110 554 exemplaires. La revanche de Javel se prépare dans les bureaux d'études. Elle est même en gestation depuis longtemps, perdue dans les méandres de la conception d'une nouvelle petite Citroën qui remplacerait l'Ami 8 et ferait oublier doucement les 2 CV et Dyane. C'est le programme Y, en chantier depuis le début des années 1970 et pour lequel toutes sortes de déclinaisons sont imaginées, y compris une camionnette. Après s'être émancipée de la contrainte d'une adaptation à la plateforme de la Fiat 127, la future petite Citroën se mue en ambitieux projet, innovant par ses liaisons au sol et avec des moteurs typiques de la marque. Le style dû à Jean Giret est nerveux avec un porte-à-faux long, à l'avant et court à l'arrière. Il reprend quelques Gimmicks typiques des produits de Javel de l'époque comme un pilier A fin à la base qui s'élargit à son sommet, des roues arrière partiellement couvertes, un pare-brise bombé et son essuie-glace mono-balai. Hélas, 1974, qui aurait dû marquer le démarrage de l'industrialisation du projet et faire sortir la marque aux chevrons de la crise dans laquelle elle est empêtrée se termine par l'absorption de Citroën par Peugeot SA au mois de décembre. Les projets sont stoppés, les investissements revus à la baisse. Le renouvellement de la gamme basse relève toujours de l'urgence mais il se fait à l'économie : la LN, bricolage hâtif mariant un bicylindre d'Ami 8 à une caisse de coupé 104, donne un "os à ronger" en attendant une nouveauté plus concluante qui devra être établie sur la base technique de la Peugeot 104. Priorité est donnée à cette future petite berline à cinq portes (programme VD) qui laissera



1. à 4. Comme toutes les Citroën sur châssis A, l'Acadiane bénéficie d'une garde au sol élevée qui lui permet de passer presque partout mais qui varie beaucoup selon la charge (de 21 cm à vide à 14 en charge). Le C15 est assez haut perché également (13 cm de garde au sol en charge) mais sa suspension, plus raide, s'écrase moins sous la charge. Lui aussi se débrouille bien sur les chemins mais il est moins confortable !



7. & 8. Sur C15, avec la double porte optionnelle, il est possible de retirer le cliquet de blocage pour ouvrir les battants à 160 °. Sur l'Acadiane, l'ouverture reste limitée à 90 °.

5. Le compartiment dévolu à la roue de secours sur les 2 CV fourgonnettes est ici aménagé en coffre latéral fermant à clé depuis juillet 1981 puisque la 5e roue de l'Acadiane est sous le capot-moteur. Cette modification impose l'allongement de la traverse de soubassement de caisse pour préserver le point de levage arrière gauche du véhicule. Le réservoir de carburant se trouve côté droit et la roue de secours côté gauche.

6. Le C15 exploite mieux la largeur intérieure de son caisson car les passages de roue sont peu encombrants. Le réservoir de carburant se trouve dans le flanc gauche en avant du passage de roue.

partir à la retraite une Ami 8 désormais complètement démodée. L'adaptation du projet de Giret à l'empattement court de la 104 lui fait perdre de sa superbe mais la Visa qui en résulte, apporte enfin de la nouveauté en bas de la gamme Citroën à la fin de l'année 1978. Le prochain chantier portant sur le renouvellement de la GS, la mise au point d'un petit utilitaire est mise de côté. Une vague idée tourne pourtant autour d'un projet de fourgonnette susceptible d'intégrer les gammes Peugeot et Citroën. Mais tant qu'elle n'aboutit pas, l'Acadiane, lancée en février 1978, occupe le terrain chez Citroën ; la fourgonnette Peugeot attendra… longtemps.

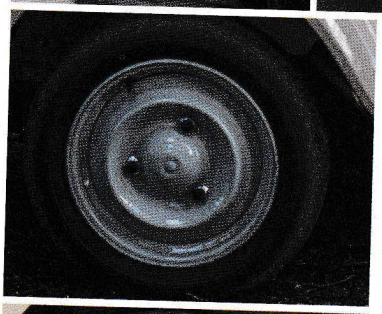
Trop Citroën pour être Peugeot

Comme le relate l'excellent ouvrage de Matthieu Turel[1] consacré au C15, le programme qui débouchera sur un petit utilitaire commun aux deux entités de PSA est lancé en 1977 pour une commercialisation prévue fin 1981. Dans les tergiversations qui président à sa mise au point, il est question d'une cellule avant de 104/LN accolée à un caisson de charge en matière plastique : c'est innovant, moderne, léger… mais cher à fabriquer et bruyant à l'usage. On revient donc à une solution entièrement en acier. Par la suite, il est décidé de doter la version Citroën de la cellule de la future Visa… le projet traîne, se cherche, les bureaux d'études sont mobilisés par la mise au point des prochains véhicules particuliers… En 1979, PSA qui vient de racheter la filiale européenne de Chrysler qui comprend, entre autres, Simca, fait renaître la marque Talbot. Le groupe est puissant, c'est le premier d'Europe, son outil industriel est important et réparti partout sur le continent, tout comme son réseau commercial, mais il manque l'essentiel : des voitures ! Les gammes de Citroën, Peugeot et Talbot sont vieillissantes et la stratégie semble erratique. C'est la crise chez PSA. Pour en sortir, il faut des nouveautés qui se vendent ! Ces best-sellers seront la Citroën BX et la

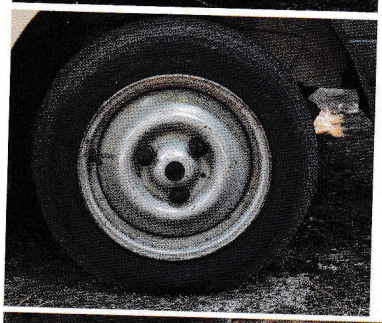
1 Voir en fin d'article

ECFeS est le code du Beige Atlas et l'année-modèle est bien 1988. Les tableaux de production ne font pas état d'Acadiane AM 1988, pourtant, il en existe bien quelques-unes !

Le bloc 602 cm³ est celui des dernières Dyane 6. En juillet 1980, elle reçoit le même carburateur que les 2CV6 et perd 2 ch DIN, passant de 31 à 29 ch au même régime de 5 750 tr/mn.



1. Trois goujons et entraxe de 160 pour l'Acadiane, roues de 15 pouces comme les 2 CV, Dyane, Ami, GS...

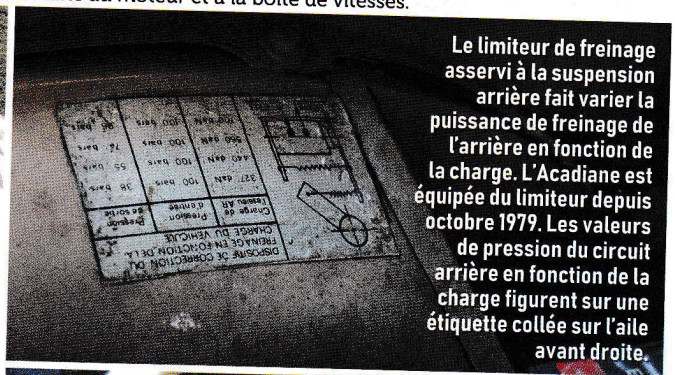


2. Trois goujons et entraxe de 98 pour les premiers C15 essence, jusqu'en juillet 1988, quand tous les C15 reçoivent le train avant élargi et les roues à quatre goujons. La monte pneumatique du C15 954 est moins large (135) que celle du 1124 (145) et du Diesel (155). Le diamètre des roues de C15 est de 13 pouces.

Fiches techniques		Acadiane 1987 - Type AY CD	C15 E 954 - 1987 - Type VD PL
Moteur		2 cylindres à plat opposés - Refroidissement par air - Carter en alliage d'aluminium - Soupapes (2 par cylindre) en tête commandées par tiges de culbuteurs et culbuteurs	4 cylindres en ligne - Refroidissement par eau - Carter en alliage d'aluminium - Soupapes (2 par cylindre) en tête commandées par chaîne culbuteurs
Type / plaque moteur		M 28/1 / AM 2A	108 C - XV8
Cylindrée		602 cm³	954 cm³
Vilebrequin		2 paliers	5 paliers
Puissance fiscale		3 CV	5 CV
Alésage x course		74 x 70	70 x 62
Carburateur		Double corps Solex 26/35 CSIC / 225	Double corps Solex 32 PBISA / 12
Taux de compression		8,5	9,3
Capacité huile moteur		2,2 litres	4,5 litres*
Allumage		Batterie, bobine, rupteur	Batterie, transistorisé
Puissance (ch DIN)		29 à 5750 tr/mn	45 à 6000 tr/mn
Couple maxi (m.kg DIN)		4 à 3750 tr/mn	7 à 2750 tr/mn
		Boîte de vitesses à 4 rapports - Embrayage monodisque à sec	
		Couple réducteur 8x31	Couple réducteur 15x61
Vitesse en km/h à 1000 tr/mn moteur	1re	5,02	6,55
	2e	9,86	12,26
	3e	15,04	18,47
	4e	21,44	26,94
	M. ar.	5,02	7,13
Freins		Disques à l'avant (Ø 244 mm en sortie de boîte de vitesses), et tambours à l'arrière (Ø 180 mm dans les roues)	Disques à l'avant (Ø 244,5 mm), et tambours à l'arrière (Ø 228 mm) dans les roues
Suspension		Ressorts hélicoïdaux longitudinaux travaillant *en compression, sans interaction* avant-arrière - Amortisseurs hydrauliques sur les quatre roues.	Quatre roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques "double effet". Train avant type Mac Pherson. Train arrière à bras tirés.
Pneumatique Michelin		135 - R 15 ZX sans chambre	135 - R 13 XZX sans chambre
Batterie 12 V			
Alternateur		400 W- 28 A	462 W- 28 A
PERFORMANCES - DIMENSIONS - CAPACITÉS - POIDS			
V. max. / 0 - 400 m / 0 - 1000 m		96 km/h	118 km/h
Longueur x largeur x hauteur (m)		4,03 x 1,50 x1,82	3,99 x 1,64 x1,80
Empattement à vide - Voies av. - ar.		2,53 - 1,26 - 1,26	2,74 - 1,30 - 1,34
Poids total en ordre de marche		685 kg	840 kg
Réservoir d'essence		25 l	47 l

* Huile commune au moteur et à la boîte de vitesses.

La roue de secours des fourgonnettes 2 CV se trouvait sur le côté du caisson de charge : celle de l'Acadiane est placée dans le compartiment moteur, comme sur les Dyane 6 contemporaines. L'insonorisant de capot en feutre fait son apparition en juillet 1982.



Le limiteur de freinage asservi à la suspension arrière fait varier la puissance de freinage de l'arrière en fonction de la charge. L'Acadiane est équipée du limiteur depuis octobre 1979. Les valeurs de pression du circuit arrière en fonction de la charge figurent sur une étiquette collée sur l'aile avant droite.

En juillet 1982, l'insonorisation est améliorée par le collage d'un feutre sous le capot moteur et d'un insonorisant sur le collecteur d'aération.

1. Le poste de conduite hérité de la Dyane constitue un progrès par rapport à celui des dernières fourgonnettes 2 CV. Le volant à deux branches et jante fine est le même que celui de la 2CV6 Spécial. La largeur habitable n'est pas le point fort de cette cabine. Notez l'absence de pare-soleil côté passager.

2. Le C15 reprend le poste de conduite de la Visa année-modèle 1985. C'en est fini des satellites et autres bizarreries d'ergonomie. la cabine gagne 11 cm de largeur aux coudes par rapport à l'Acadiane. Dans la chasse au superflu pour créer cette version à prix plancher, on a supprimé le pare-soleil passager, l'allume-cigare ainsi que l'habillage de pavillon... pas grand-chose de plus que sur l'Acadiane si ce n'est l'essuie-glace à deux vitesses, le compteur kilométrique journalier, le voyant d'usure des plaquettes de frein avant, les feux arrière de brouillard et la soufflerie de chauffage (3.).

4. Dossiers fixes mais réglage longitudinal sur le C15, comme sur l'Acadiane.

5. Les portières du C15 475 kg sont privées du vide-poches et de l'accoudoir des autres C15...

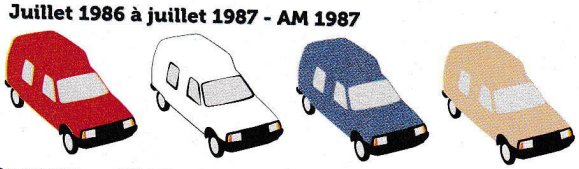
6. ... contrairement à celles de l'Acadiane : accoudoir et aumônière vide-poches sont de série !

Peugeot 205 présentées respectivement en septembre 1982 et en février 1983. Le bilan repasse au vert et grâce à un astucieux restyling dirigé par Yves Dubernard, directeur du style chez Heuliez, Citroën parvient même à vendre correctement sa Visa. Il est grand temps d'accoucher enfin de cet utilitaire en gestation depuis 1977.

Le style du caisson s'approche de ce qui sera retenu sur le C15, et la cellule 104/LN, qui date de 1972, est écartée. La Visa restylée prête son faciès à ce futur utilitaire. Les tentatives de greffe du lion de Peugeot sur cette bouille atypique sont infructueuses : ce C15, malgré ses soubassements Peugeot, a une "gueule" trop Citroën, seule marque sous laquelle il sera vendu. Il est dévoilé au public lors du salon de l'Auto à Paris le 3 octobre 1984. Alors que les fourgonnettes bicylindres ont toujours eu des portes arrière de type armoire, le C15 copie Renault avec une porte arrière unique s'ouvrant de droite à gauche. Une solution qui se révèle d'autant

Nuancier réduit à trois couleurs par an pour l'Acadiane. Pas de rouge, pas de jaune, pas de vert, sauf livrée spéciale. De février 1978 à juillet 1983, le blanc est celui de la Dyane 6 : Alaska AC 077. Par la suite, le blanc est le Meije GWB commun à la 2CV6. Trois coloris sont proposés sur l'Acadiane que ni la Dyane ni la 2 CV n'ont reçus : le Bleu Uzès ELB pour le millésime 1986, le Beige Impala CDY pour les millésimes 1984 et 1985 et le Beige Atlas ECF pour les millésimes 1986 et 1987. Bien entendu, jamais une couleur métallisée n'a été proposée sur cet utilitaire. Les sièges sont garnis de tep aéré noir du début à la fin de production sauf pour le millésime 1985, année faste ou du tep légèrement grainé est disponible en deux couleurs.

Juillet 1986 à juillet 1987 - AM 1987



Rouge Vallelunga EKB Tep Grain cuir gris | Blanc Meije GWB Tep Grain cuir gris | Bleu Céleste EMB Tep Grain cuir gris | Beige Atlas ECF Tep Grain cuir gris

Tep Grain cuir Gris

Du côté du C15, quatre couleurs opaques sont proposées dont trois partagées avec l'Acadiane. Le Gris Perlé est disponible en option... sauf sur le C15 E 954 cm³. Il en est de même pour le garnissage des sièges : l'option tissu uni gris n'est accessible qu'aux C15 E 1124 et C15 D.

En mars 1987, un dépliant annonce le nouveau moteur essence de 954 cm³ mais n'insiste pas sur les équipements supprimés sur cette version. C'est bien le C15 D qui est mis en avant, reconnaissable à ses roues à 4 goujons et ses élargisseurs d'ailes avant.

NUANCIER DES ACADIANE VENDUES EN FRANCE
1978-1987

Février 1978 à septembre 1979 - AM 1978 & 1979

Blanc Alaska AC 077 Targa Noir | Bleu Myosotis AC 645 Targa Noir | Beige Nevada AC 077 Targa Noir

Septembre 1979 à juillet 1981 - AM 1980 & 1981

Blanc Alaska AC 077 Targa Noir | **Bleu Azurite AC 650** Targa Noir | Beige Nevada AC 077 Targa Noir

Juillet 1981 à juillet 1983 - AM 1982 & 1983

Blanc Alaska AC 077 Targa Noir | **Bleu Lagune AC 639** Tep aéré Noir | **Beige Colorado AC 069** Tep aéré Noir

Juillet 1983 à juillet 1984 - AM 1984

Blanc Meije GWB Tep aéré Noir | **Bleu Camargue GNX** Tep aéré Noir | **Beige Impala GDY** Tep aéré Noir

Juillet 1984 à juillet 1985 - AM 1985

Blanc Meije GWB **Tep Beige Daim ou Bleu Foncé** | **Bleu Uzès ELB Tep Bleu Foncé** | Beige Impala GDY **Tep Beige Daim**

Juillet 1985 à juillet 1986 - AM 1986

Blanc Meije GWB **Tep aéré Noir** | Bleu Uzès ELB **Tep aéré Noir** | **Beige Atlas ECF Tep aéré Noir**

Juillet 1986 à juillet 1987 - AM 1987

Blanc Meije GWB Tep aéré Noir | **Bleu Céleste EMB** Tep aéré Noir | Beige Atlas ECF Tep aéré Noir

Tep aéré noir

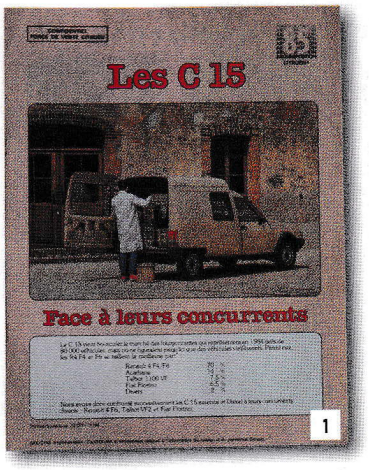
moins pratique à l'usage que cette porte est large, donc encombrante et lourde. Tir corrigé dès le millésime 1986 avec une option double porte, plébiscitée au point de devenir le montage de série à partir de juillet 1989. Comparable dans sa conception à ses – rares – concurrentes, le C15 dispose de sérieux atouts techniques pour les chahuter, à commencer par une arme fatale : un moteur diesel puissant, coupleux, sobre et fiable, le légendaire XUD 7. Côté châssis, le train arrière à bras tirés emprunté au break 305 offre l'avantage de ne pas empiéter dans le volume de charge : amortisseurs et ressorts sont disposés horizontalement sous le plancher : une conception qui n'est pas sans rappeler celle de l'essieu arrière du projet Y ! C'est un juste retour des choses en quelque sorte. En volume utile, le C15 surclasse tous ses concurrents par sa largeur intérieure importante et sa charge utile supérieure. Assurément, il pose un nouveau jalon dans le registre des petits utilitaires.

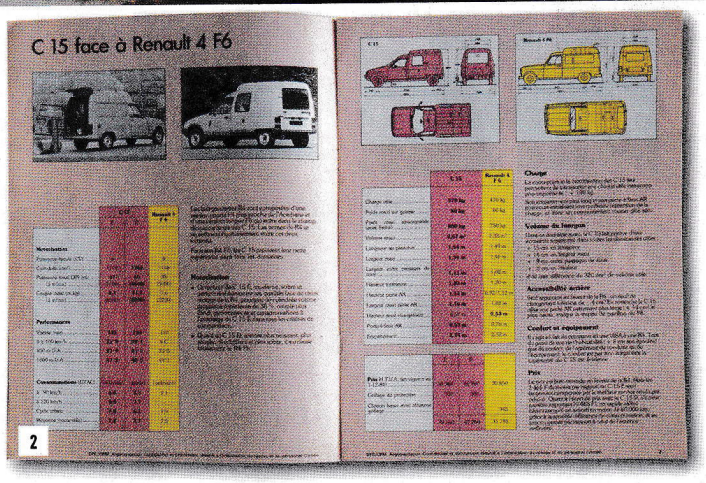
C15 "Spécial"

Le lancement du C15 accélère le déclin de l'Acadiane : il s'en vendait encore 20 377 en 1983, 12 756 en 1984, année de sortie du C15 et 8 429 en 1985. Mais les prestations de bon niveau du nouvel utilitaire sont cher payées et les utilisateurs d'AK 400 ou d'Acadiane toussent un peu en découvrant son prix : au tarif de décembre 1984, le C15 E coûte 35 550 francs HT, le Diesel réclame

L'utile et **l'attachant**

Ce que Julien aime dans la 2 CV, c'est l'intelligence de sa conception, son humilité et sa façon de se patiner à l'usage. Il aime cette voiture parce qu'elle n'a pas été conçue pour qu'on l'aime mais pour qu'on s'en serve. C'est pourquoi il apprécie particulièrement les fourgonnettes. Bien sûr, sa préférence va aux exemplaires préservés, non modifiés mais il sait apprécier une restauration du moment qu'elle est respectueuse de l'origine. Son autre marotte est de trouver des configurations rares : modèles exotiques, exemplaire du début ou de la fin de production, version n'ayant pas rencontré de succès, aménagements professionnels... Ce C15 de 1987 a beau ne pas être un dérivé de la 2 CV, il coche un certain nombre de cases : son dépouillement extrême et son relatif insuccès en font une version rare, sinon confidentielle. « *Il y a dix ans, je roulais tous les jours avec une belle AK 400*, raconte-t-il. *C'était ma voiture à tout faire mais je ne voulais pas trop l'user, alors je me suis mis à chercher un autre utilitaire pour mon usage quotidien. À l'époque, j'aimais déjà le C15... il était loin d'être à la mode comme aujourd'hui et à mes yeux, son côté "mal-aimé" et efficace le rattachait à la 2 CV camionnette. Je me suis mis en quête d'un exemplaire à moteur essence, de préférence avec des roues à trois goujons et idéalement avec une porte arrière unique. Ces modèles commençaient déjà à se faire rares, les acheteurs avaient très largement privilégié le diesel. C'est un ami à moi qui possédait cet exemplaire. Les petits problèmes qu'il a rencontrés avec l'en ont dégoûté, il me l'a cédé pour que je le conserve car il était en très bon état. C'est en découvrant le dépouillement de son équipement que j'ai réalisé qu'il s'agissait d'une rare version d'entrée de gamme. Ce qui fait que je l'ai aussi mis de côté pour son intérêt historique et j'en ai trouvé un autre, plus commun, et dans un état moins "collector", pour l'usage courant.* » Julien prend goût au C15 et en dégote d'intéressants qu'il ne peut garder faute de place ; « *Un électrique ex-edf et un familial avec une porte latérale battante, un Graal pour les "céquinzistes".* » Pour l'Acadiane, ça a été plus simple. « *Je connaissais son propriétaire. Il a fait refaire la peinture il y a 15 ans, il voulait la conserver en voiture de collection puis s'est décidé à la vendre il y a deux ans. Il l'avait achetée à son premier propriétaire... elle est de la même couleur que mon C15 et elle a été fabriquée en août 1987. Elle est estampillée AM 88, un millésime qui n'a jamais existé ! Elle a toute sa place dans ma petite collection d'utilitaires bicylindres.* »





1. & 2. Julien dispose de ce sympathique argumentaire édité par Citroën en 1985 à l'attention de son réseau : le C15 y est confronté à ses rivaux, Renault 4 F4/F6, Simca VF2 et Fiat Fiorino. On y apprend qu'entre octobre 1983 et septembre 1984, les Renault ont représenté 70 % du marché des fourgonnettes, loin devant l'Acadiane (14 %).

41 655 francs (HT) quand il suffit de 27 705 francs HT pour repartir au volant d'une Acadiane neuve. Pour ces fidèles Citroënistes mais aussi pour damer le pion à Renault qui écoule encore 39 167 Renault 4 fourgonnettes en 1986, Javel prépare un C15 à prix plancher. Pour ce faire, on ressort des tiroirs la méthode "2 CV Spécial". Tout ce qui est superflu est supprimé : allume-cigare, vide-poches sur les portières, pare-soleil passager, intermittence de l'essuie-glace, assistance de freinage et feu de recul passent à la trappe. Les dossiers de sièges sont fixes et dans le détail, on s'aperçoit que les enjoliveurs de gouttières sont supprimés tout comme les habillages intérieurs de pavillon. Sous le capot, on a échappé au bicylindre de la Visa (hélas ! On l'aurait adoré !) car la bête pèse 840 kg à vide ! On trouve le moteur XV8 de 954 cm³ qui prodigue des performances suffisantes mais limite la charge utile à 475 kg (480 pour l'Acadiane). En fait, et pour avoir essayé l'engin sur une dizaine de kilomètres, on peut dire qu'il fait illusion (à vide) sur les trois premiers rapports à la démultiplication judicieusement calculée. Mais la quatrième est d'une absolue mollesse et ne peut être engagée qu'avec une bonne prise d'élan préalable en troisième. On n'ose imaginer comment cela se passe en charge !

Au tarif de mars 1987, ce C15 de 5 CV fiscaux s'affiche à 37 945 F (HT) contre 31 450 F pour l'Acadiane et 40 640 F pour le C15 E 6 CV. L'Acadiane figure une dernière fois au tarif Citroën en septembre 1987 puis se retire sur la pointe des pneus. La 2 CV reste seule à représenter la lignée des bicylindres au catalogue. Quant au C15 954, il est proposé jusqu'en 1996, les cinq dernières années, avec un moteur TU 9/K de nouvelle génération à la cylindrée identique. Les ventes de ce C15 d'accès sont confidentielles, les utilisateurs en quête d'économie se tournant vers le diesel. Cette version basique et sous-motorisée reste une bizarrerie dans l'histoire longue, mouvementée et passionnante de cette camionnette dont il se dit qu'elle a été la Citroën la plus rentable de l'histoire de la marque.

Quiconque s'intéresse au C15 doit se procurer cet ouvrage complet, richement illustré et abordant tous les aspects de la très riche carrière de cette camionnette, de sa longue genèse à ses multiples transformations. Indispensable !

***Citroën C15, les chevrons utiles* | 218 pages | Format : 24,5 × 22,5 cm | Photos couleurs et noir & blanc | 49,95 € https://citrovisie.nl/fr/**