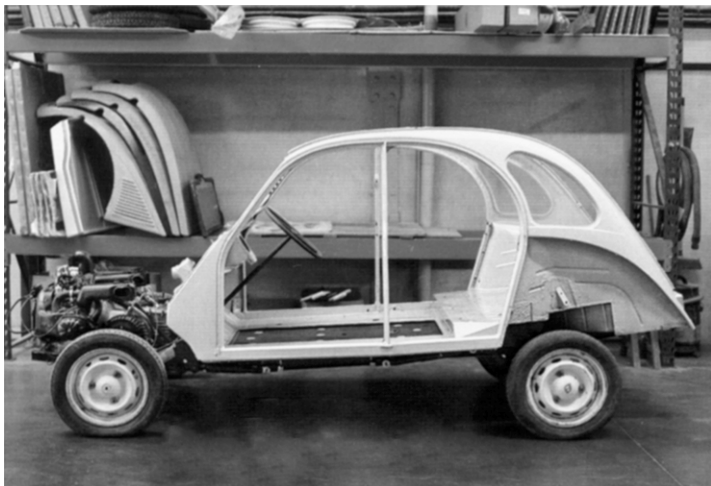


Une nouvelle vie pour la 2CV



(1) «Une voiture capable de transporter deux paysans en sabots, 50 kg de pommes de terre à une vitesse maximum de 60 km/h pour une consommation de 3 litres sur 100 km.» C'est ça, la deux-chevaux. Et peu importe l'esthétique, «son confort doit être parfait, car les paniers d'œufs transportés à l'arrière doivent rester intacts», a précisé Pierre-Jules Boulanger, président de l'entreprise Citroën, en juillet 1949 à la sortie des usines des dix premières 2CV fabriquées artisanalement. Bon marché, la 2CV connaît un succès qui dépasse les attentes: en quarante ans, elle est produite à plus de 5 millions d'exemplaires. En 1990, la dernière 2CV sort des usines Citroën au Portugal.

(2) Mais le chemin de la «Deuche», qui est son surnom affectueux, ne s'arrête pas pour autant. Plus de soixante ans après la naissance de la 2CV, trois frères passionnés offrent une deuxième vie à cette voiture devenue mythique. Installés à Cassis, dans les Bouches-du-Rhône, les trois frères Marquès ont trans-

formé le garage de leur père en usine. «Nous avons acheté les outillages d'origine petit à petit aux sous-traitants des usines Citroën. Un contrat d'exploitation avec le constructeur automobile nous permet de continuer à produire des pièces détachées neuves», explique Georges Marquès. Son entreprise qui compte 50 salariés en a désormais l'exclusivité mondiale. Depuis 2008, elle commercialise 60% des pièces sous sa propre marque. L'autre partie, notamment la carrosserie, est sous-traitée par d'autres usines.

(3) Il existe quelque 200 000 clients sur tous les continents. «Aux Etats-Unis, au Canada, et même en Chine et au Japon!», précise Georges Marquès. «Certains clients passent par des garagistes, mais 40% font leurs réparations eux-mêmes. C'est pour eux un vrai plaisir, car aujourd'hui, c'est seulement sur les voitures anciennes que l'on peut bricoler.» Près de 400 garages, dont la plupart en Europe, permettent de distribuer ces pièces détachées. Par ailleurs, une trentaine de 2CV refaites à neuf

sortent chaque année des ateliers.
«Grâce à nos activités, il est possible de refaire une 2CV à 100% si une autre a été détruite.» A condition que le client ait le certificat d'immatriculation de l'ancien véhicule. Mais le rêve

a un prix: 16 000 euros en moyenne. A moins d'opter pour la nouvelle 2CV inspirée du modèle historique, dont la sortie est annoncée par Citroën dans quelques ans...

*d'après Ça m'intéresse,
mai 2011*

Tekst 4 Une nouvelle vie pour la 2CV

- 1p 11 A quoi sert le premier alinéa?
- A A décrire la 2CV et son succès écrasant à l'époque.
 - B A expliquer pourquoi Citroën voulait construire une voiture pour les paysans.
 - C A illustrer que l'esthétique de la 2CV jouait un rôle important à sa création.
 - D A montrer pourquoi Pierre-Jules Boulanger prêtait peu d'attention au confort de la 2CV.
- 1p 12 Que peut-on lire sur l'entreprise des frères Marquès au 2ème alinéa?
- A On y construit depuis quelques années une nouvelle 2CV inspirée du modèle historique.
 - B On y fabrique des pièces détachées destinées à la 2CV.
 - C On y refait à neuf une cinquantaine de 2CV sur l'ordre de l'entreprise Citroën.
- 2p 13 Geef van elke van de onderstaande beweringen aan of deze wel of niet overeenkomt met de laatste alinea.
- 1 Certains propriétaires de 2CV réparent leur voiture eux-mêmes parce qu'ils aiment ça.
 - 2 Citroën a ordonné que la construction de 2CV toutes neuves se limite à seulement 30 exemplaires par an.
 - 3 En Chine et au Japon, une 2CV toute neuve coûte moins cher qu'une 2CV refaite à 100%.
 - 4 Pour reconstruire une 2CV, le certificat d'immatriculation de l'ancienne est nécessaire.
- Noteer het nummer van elke bewering, gevolgd door 'wel' of 'niet'.

Bronvermelding

Een opsomming van de in dit examen gebruikte bronnen, zoals teksten en afbeeldingen, is te vinden in het bij dit examen behorende correctievoorschrift, dat na afloop van het examen wordt gepubliceerd.