

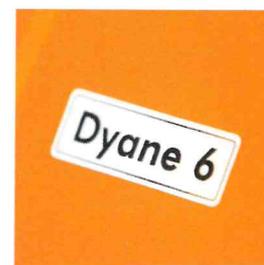


En dépit de ses points communs avec la 2 CV, la Dyane possède une silhouette beaucoup plus anguleuse et des flancs creusés.

Épauler ou remplacer une icône automobile n'est jamais aisé commercialement et moins encore en termes d'image. L'Austin Metro est toujours éclipsée par la Mini, la Fiat 126 par la 500 et les VW Type 3 et 4 par la Coccinelle. Réclamée par le réseau Citroën et étudiée à partir de 1964, la Dyane fut conçue comme une 2 CV modernisée pour contrer la Renault 4. On reprit la plateforme et le flat-twin de 425 cm³ de la 2 CV, tandis que le dessin initial fut tracé par Louis Bionier, de Panhard, le bureau d'études Citroën étant occupé ailleurs. Lancée en 1967, la Dyane vint s'intercaler entre l'Ami 6 et la 2 CV, qu'elle devait progressivement remplacer mais qui lui survécut. Si la Dyane introduisit de nombreux progrès (silhouette beaucoup plus moderne, hayon arrière, confort accru...), elle fut d'abord jugée trop proche de la 2 CV (performances...) et trop chère. Mais Citroën sut réagir très vite en la dotant de moteurs de 435 et surtout 602 cm³ (Dyane 6) plus puissants, d'un circuit électrique en 12 volts, d'un chauffage amélioré... Un an et demi après son lancement, la vitesse de pointe était passée de 100 à 120 km/h avec la Dyane 6.

Passe-partout

Comme la 2 CV, la Dyane passe partout. « Lors d'un rassemblement de Dyane, nous sommes montés à 2 500 m par les pistes, au grand étonnement des rares 4x4 qui s'y aventureraient », « L'Acadienne peut circuler sur la neige ou sur de mauvais chemins très boueux » et « En Yougoslavie, en 1974, les routes étaient souvent des chemins de terre et la Dyane passait partout, fascinant les paysans », témoignent Philippe Marion, Christian Peyrat et Jean-René Espinera. La Dyane fait aussi bonne figure sur l'asphalte, grâce à ses suspensions souples à grand débattement. « La tenue de route est excellente », « Les qualités routières sont excellentes, surtout sur les versions à quatre batteurs, même si elle est un peu trop sous-vireuse en virages serrés », « Les mouvements de caisse dans les virages ravissent les enfants et les lombaires ne craignent pas les dos d'âne » et « Lors d'une course amicale à Lédenon, ma Dyane 425 cm³ put, malgré les côtes raides, dépasser des 2 CV6 en restant rivée au sol grâce aux frotteurs/batteurs et amortisseurs d'origine », écrivent Éric Donjon, François Munsch, Cédric Berset et Arnaud Loeb. Toutefois, pour Éric d'Omezon, >



La cote*

Citroën Dyane 425 cm³
(1967-1969) : **9 000 €**

Citroën Dyane 6 "4 glaces"
(1968) : **11 000 €**

Citroën Dyane 6 "4 glaces"
(1968-1969) : **10 000 €**

Citroën Dyane 435 cm³
"4 glaces" (1968-1969) :
8 000 €

Citroën Dyane 435 cm³
"6 glaces" (1969-1975) :
5 500 €

Citroën Dyane 6 "6 glaces"
(1969-1975) : **8 000 €**

Citroën Dyane 6 "6 glaces"
(1975-1983) : **6 000 €**

Citroën Dyane 6 Caban (1977) :
11 000 €

Citroën Acadienne fourgonnette
(1978-1987) : **5 000 €**

* Prix pour un exemplaire en très bon état de marche et de présentation (et non en état "concours") et sans modifications notables. Les modèles en excellent état peuvent dépasser ces valeurs.



Une calandre en plastique au dessin nouveau est adoptée pour 1975. Initialement grise, elle devient noire pour le millésime 1979.