

# Essai vidéo Citroën 2CV roadster. On a testé la craquante 2CV Burton !

Début 2000, deux frères néerlandais mordus de la Citroën 2CV lancent un kit pour transformer la Deuche en roadster. Vingt-cinq ans plus tard, la 2CV Burton s'apprête à être homologuée en France grâce au Méhari Club de Cassis. Nous avons pris son volant.

Par [Vincent Foulter](#)

Publié le 04/01/2025 - 08:00



[VOIR LES PHOTOS](#)

Une Morgan ? Non, une 2CV ! Cette Deuche roadster imaginée par deux frères néerlandais au début du siècle est désormais homologuée en France grâce au Méhari Club de Cassis.

Ben Brillante - L'argus

Au siècle dernier, une poignée de constructeurs automobiles sont sortis de terre, ou plutôt du sous-sol d'un garage. Parmi eux, citons Venturi dans les années 1980 ou encore Hommell dans les années 1990, deux marques françaises de voitures de sport. C'est aussi le cas de **l'entreprise Burton Car Company\***, une société néerlandaise fondée en 1993 par les frères Dimitri et Iwan Göbel. Passionnés par la Citroën 2CV, les frangins commencent par transformer la Deuche en pick-up et par importer des kit cars Lomax avant de se lancer dans la fabrication de leur propre produit en 1998.



En 1978, les deux frères construisent avec leur père Henk leur première voiture, une sorte de kart à moteur.  
Burton



Les frères Göbel se sont inspirés du kit car Lomax pour proposer leur produit, le kit Burton.  
Burton

Issu d'une école d'art, Dimitri est le créatif de l'entreprise. Il s'inspire du modèle du kit Lomax et du **style des roadsters d'après-guerre** (Delahaye, Morgan, Jaguar XK) pour façonner son prototype. Après plusieurs dessins, plus de 160 kg de plâtre et 15 000 heures de ponçage, le premier moulage sort le 9 février 2000. Il est présenté en mai de la même année au Salon Citromobile, aux Pays-Bas, et suscite l'intérêt du public. Sans publicité ni élan médiatique, les frères parviennent à enregistrer 98 commandes fin 2001. Deux décennies plus tard, ce sont près de 1 500 unités de 2CV Burton qui ont été livrées... sauf en France.



Le premier moulage de 2CV Burton a été présenté au Salon Citromobile, aux Pays-Bas, en 2000.  
Burton

Notre législation interdit en effet les véhicules en kit si leur montage n'est pas réalisé par un professionnel habilité. La 2CV Burton ne peut donc pas être homologuée chez nous, mais

cet écueil sera bientôt levé par le 2CV Méhari Club de Cassis. Après avoir racheté la société Burton Car Company en novembre 2022, l'entreprise que l'on connaît pour [ses réalisations sur base Citroën](#) a lancé la procédure d'homologation pour deux versions (thermique et électrique). Celle-ci touche à sa fin en ce début d'année 2025. Quelques modifications ont été nécessaires pour permettre à la 2CV Burton de répondre à la réglementation française. Elles sont d'ordre sécuritaire, avec l'intégration de nouveaux feux stop et clignotants, la fixation d'un arceau derrière les sièges et l'ajout de ceintures de sécurité trois points.



Le 2CV Méhari Club de Cassis propose la 2CV sous deux motorisations : thermique avec le bicylindre d'origine et électrique avec un bloc de 15 kW.

Ben Brillante - L'argus

## Au volant de la 2CV Burton thermique

Notre essai démarre avec la version thermique de la 2CV Burton. L'installation à bord demande un peu de gymnastique en raison de l'absence de portières. Il faut se glisser entre l'épaisse banquette (non réglable) et le volant à trois branches. On découvre alors une instrumentation minimaliste. La planche de bord se compose de trois compteurs (compte-tours, vitesse et jauge de carburant). La canne de levier de vitesse reste implantée horizontalement, mais son usage est légèrement altéré par l'imposante banquette neuve. « *Il faut le temps que la banquette se fasse pour que la garniture se détende* » nous indique Joël Ricoveri, responsable technique du projet.



Le catalogue de cette 2CV Burton offre la possibilité d'acheter un hard-top pour rouler en toute saison.  
Ben Brillante - L'argus

La mise en route consiste à tourner la clef dans le Neiman, puis à appuyer sur un bouton tout en enfonçant la pédale de gaz. Le bicylindres de 602 cm<sup>3</sup> de la célèbre [Citroën](#) se réveille et fait trembloter une baie de pare-brise, dont le montant supérieur oblige les grands gabarits à se redresser ou à s'affaisser dans le siège pour bien voir la route. Notre exemplaire du jour sort tout juste de restauration, et son petit moteur de 29 ch est encore en phase de rodage. Les premiers tours de roue se révèlent capricieux, avec des trous à l'accélération et des soubresauts. Mais notre moniteur du jour nous avait prévenus : « *Si elle est réticente, tu mets un pied dedans et elle va repartir.* » La solution était toute trouvée ! Au fur et à mesure de notre virée, le roadster devient docile et nous laisse profiter d'une balade (frisquette) cheveux au vent.



Mis à part les feux ronds à l'avant, aucune pièce du kit carrosserie en polyester ne reprend le design de la 2CV originelle.

Ben Brillante - L'argus

On décompose chacun des gestes au moment de changer de vitesse pour ne pas brusquer cette mécanique d'un autre temps. Gare à bien être à l'arrêt complet avant d'enclencher la première, à un feu rouge par exemple, au risque d'entraîner un bruit de scie qui fait grincer des dents. Ce premier rapport n'est en effet pas synchronisé, contrairement aux trois autres. Bien que la **suspension soit abaissée d'une dizaine de centimètres par rapport à celle d'une 2CV classique**, que la position de conduite soit proche du sol (on peut toucher la route en passant le bras dehors) et que la masse à vide avoisine les 550 kg, la 2CV Burton ne se montre pas dynamique pour autant. La direction est lourde, le freinage impuissant (il faut anticiper) et la tenue de cap légère. Cette dernière est toutefois meilleure que sur la 2CV originelle, grâce notamment au travail réalisé sur la suspension et les pivots. En face, la sœur dopée à la fée électricité semble avoir gommé ces carences.

## Essai de la 2CV Burton 100 % électrique

Esthétiquement, la 2CV Burton électrique ressemble à la version thermique (seul l'emplacement des clignotants avant diffère). Mais techniquement elle est totalement différente. Elle renferme une architecture spécifique en aluminium. Sous le capot, exit le bicylindre, place à une machine électrique de 15 kW, soit environ 21 ch. Celle-ci est associée « à une batterie d'environ 25 kWh logée dans le coffre », nous indique Joël, **« ce qui lui confère une autonomie d'environ 180-190 km »**, ajoute-t-il. C'est deux fois plus que la distance offerte par les 2CV, 4L et [R5 rétrofit](#) produites par le spécialiste français. Nous n'avons pas pu vérifier cette information lors de notre rapide prise en main du modèle.

Tout comme celle concernant la puissance de charge, qui restait à définir au moment de notre reportage.



La version électrique de la 2CV Burton est plus dynamique que celle dotée du bicylindre.  
Ben Brillante - L'argus

La 2CV Burton [électrique](#) demande elle aussi de la souplesse à son conducteur. Non pour prendre place à bord, puisque l'accès est facilité par la présence de sièges baquets moins imposants que la banquette, mais pour lancer la procédure de mise en route. **Il faut en effet se plier en deux** pour trouver l'écran placé sous la planche de bord, qui permet de commander les fonctions D (Drive), N (Neutre) ou R (Reverse). La canne de levier est bien présente, mais elle n'est d'aucune utilité pour cette version, dispensée de boîte de vitesses. Un second écran fait son apparition au centre de la planche de bord. Pas encore fonctionnel au moment de notre essai, il permettra d'afficher des informations comme le niveau de charge et l'autonomie restante.

La 2CV Burton électrique s'élance avec vivacité comparé à sa sœur carburant au sans-plomb. Merci au couple (valeur non connue) disponible immédiatement. **Le comportement est nettement plus dynamique** et se rapproche davantage de celui d'un kart. La direction est plus légère et précise, tandis que le freinage ne manque pas de mordant. Cela s'explique par le phénomène de récupération d'énergie à la décélération. Le dispositif va même jusqu'à l'arrêt complet du véhicule, à l'instar du système One Pedal connu chez certains modèles « zéro émission » du marché. La motorisation électrique et silencieuse convient parfaitement à ce roadster. En revanche, mieux vaut ne pas oublier son tour de cou et son bonnet, puisque la baie de pare-brise, plus petite que celle de la version thermique, ne protège en rien du vent.

## La 2CV Burton en détail

La planche de bord de la 2CV Burton est on ne peut plus simple. Mais cela suffit largement !

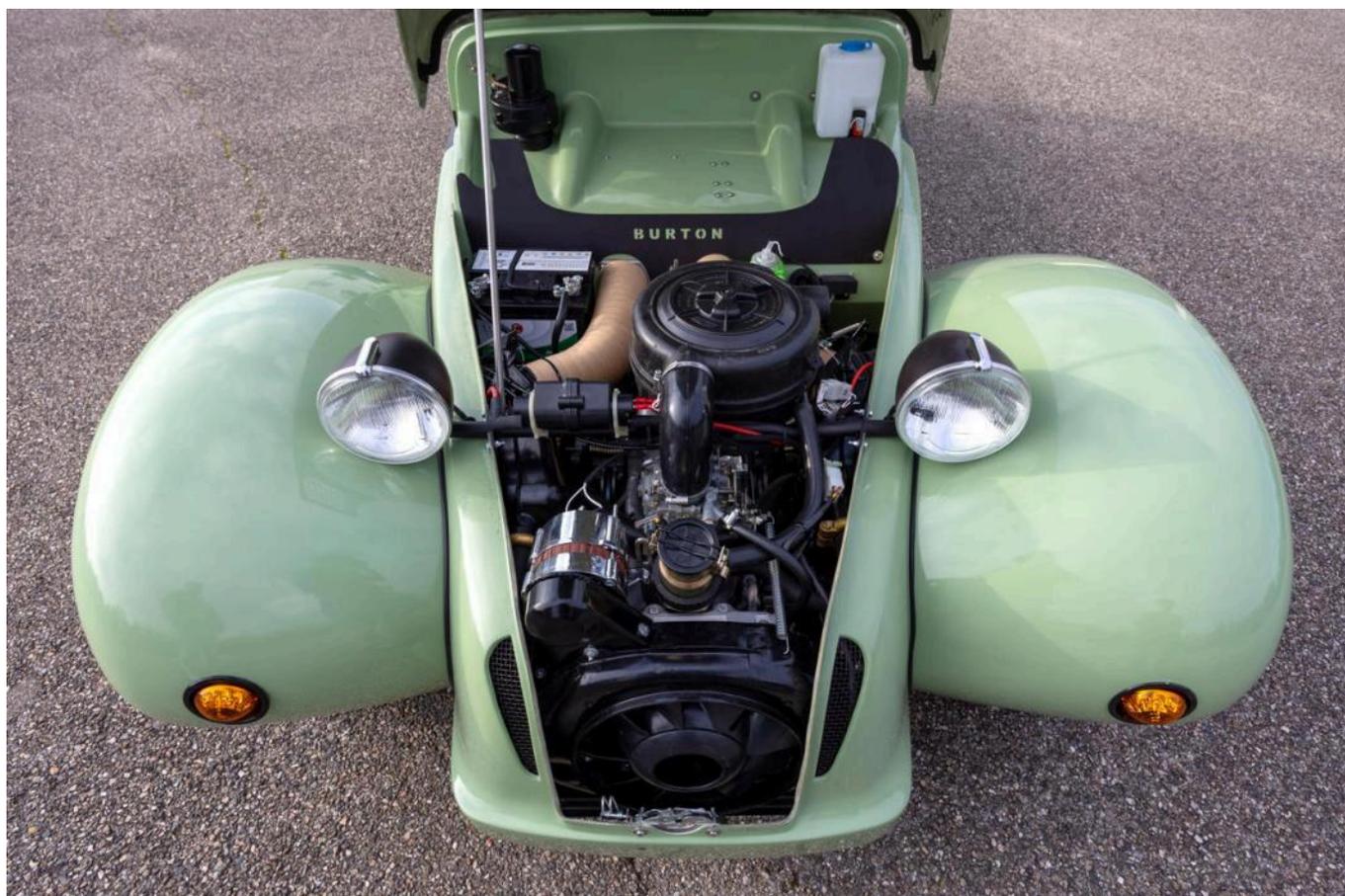
Ben Brillante - L'argus

1/6



## Prix du kit carrosserie 2CV Burton

Seul le Méhari Club de Cassis et son réseau d'installateurs peuvent monter ce kit en polyester. Notez que ce dernier est pour l'heure uniquement adapté à la [Citroën 2CV](#) type AZKA (versions produites entre 1970 et 1990). La transformation exige entre cinq et sept jours de travail, soit environ 35 à 50 heures de main-d'œuvre. **Le coût de la modification débute à 11 900 € TTC.** Un montant qui ne comprend pas les frais de pose, de personnalisation (teinte, jantes, matériaux, sellerie...) ou les éventuels travaux de remise en état. En effet, si la 2CV d'origine montre des signes de fatigue, il sera nécessaire de la restaurer avant de la transformer. De quoi alourdir l'addition. Il est également possible de commander une Burton déjà complète. Les premières livraisons sont prévues pour juin 2025. Joël Ricoveri nous a confié que la facture devrait avoisiner les 30 000 € pour une version thermique et 35 000 € pour la variante électrique.



Sous le capot de la Burton thermique se niche un bicylindres de 602 cm<sup>3</sup>.  
Ben Brillante - L'argus

## Bilan de l'essai 2CV Burton

Le mariage entre l'esprit du roadster anglais et la Citroën 2CV est franchement réussi, comme en témoignent les nombreux regards, sourires et pouces en l'air reçus des passants et automobilistes croisés lors de notre essai. Incontestablement, la version électrique est le meilleur choix pour tout client intéressé par cette attachante 2CV Burton. Moins contraignante (et réticente) que la version thermique, elle offre dynamisme et sensation optimale de liberté. Le prix reste le principal frein à l'achat de ce modèle. À défaut de lâcher un bon billet pour restaurer et transformer sa Deudeuche entreposée au fond du jardin, il faudra déboursier au minimum 30 000 € pour une Burton complète. C'est autant que pour une Mazda MX-5 aux prestations routières incomparables, mais c'est le prix de l'exclusivité et du travail artisanal.



Les premières livraisons en France sont attendues pour juin 2025.

Ben Brillante - L'argus

### ON AIME

- Le look et l'esprit du roadster anglais
- Le dynamisme de la version électrique
- L'autonomie électrique suffisante pour les balades

### ON REGRETTE

- L'emplacement de l'écran sur la version électrique
- L'agrément de conduite de la version thermique
- Le prix élevé de la transformation

\* Initialement nommée Duck Hunt, l'entreprise a été rebaptisée Burton Car Company en 2004 pour des raisons juridiques.

## Tags

- [# Autonomie](#)
- [# Batteries](#)
- [# Tarifs / Prix voiture neuve](#)
- [# Voiture électrique](#)
- [# Voitures de collection](#)
- [# CITROEN](#)

**Partager cet article**