



## 1974-1991

**Commercialisée à partir de l'automne 1974, la Citroën CX doit alors assumer la lourde succession de la DS. Jusqu'en 1989, elle s'acquitte avec honneur de cette tâche. Aujourd'hui encore, elle demeure la dernière « grande » Citroën à avoir été produite à plus d'un million d'exemplaires.**

A la fin des années soixante, le remplacement de la DS commence à être à l'ordre du jour chez Citroën. Bien que la célèbre voiture continue d'avoir de beaux jours devant elle, son vieillissement est inéluctable. En termes d'encombrement, mais aussi de coût de fabrication, il devient de plus en plus difficile d'oublier que le porte-drapeau de la marque au double chevron a été conçu au début des années cinquante. En 1969, le président de la société, Pierre Bercot, décide de lancer l'étude d'une future grande Citroën. Il est à ce moment envisagé que ce programme, baptisé L, puisse à terme déboucher sur une double famille de modèles. L'une, plus abordable, devrait se substituer aux versions les plus accessibles de la gamme D. L'autre, nettement plus ambitieuse, puisqu'animée par un moteur rotatif de forte cylindrée, succéderait aux DS 21 et 23 dans leurs versions les plus abouties. Il va sans dire que la L doit comporter le meilleur de la technique Citroën, tels la traction avant, la suspension hydropneumatique, la direction Diravi et le freinage assisté hydrauliquement. Pour réaliser ce cahier des charges, Citroën dispose toujours d'un bureau d'études de premier ordre. Au plan strictement technique, Paul Magès et Jacques Née, entre autres, ont démontré leur grand talent sur la DS, la SM, et bien des projets encore. Quant au style, il est placé sous la responsabilité de Robert Opron, qui a succédé à Flaminio Bertoni en 1963. En dépit des énormes difficultés financières qui accablent alors Citroën, l'étude des futures CX est menée à bien. A l'automne 1974, l'intégration de Citroën au sein de PSA coïncide d'ailleurs avec le

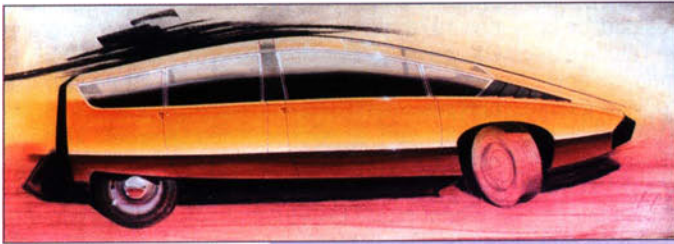
lancement de la voiture, mais aussi avec le premier choc pétrolier. Autant d'éléments qui pèsent sur son destin. Le haut de gamme à moteur rotatif ne verra jamais le jour, tandis que les versions initialement présentées seront rapidement épaulées par des versions plus luxueuses ou plus performantes. Simultanément, la hausse effrénée du prix des carburants hâte la mise en production, dès 1976, de versions Diesel. Elles sauveront la CX, au point d'atteindre très rapidement 24,5 % des ventes de Diesel en France. Cette carrière brillante atteint son point culminant en 1978. Un an plus tard, le deuxième choc pétrolier lui porte néanmoins un coup décisif. Quelles que soient les très grandes qualités dynamiques des CX, qui les rangent parmi les automobiles les plus sûres et les plus confortables du marché, et en dépit de toutes les parades envisagées par le constructeur, la gamme perd désormais du terrain. A partir de l'été 1985, la commercialisation des CX Série 2 permet de prolonger quelque peu la carrière des CX, mais non de la relancer durablement. Leur vieillissement est désormais inexorable. Sur le marché français, elles ne peuvent plus prétendre lutter à armes égales avec la récente Renault 25, tandis qu'en Europe, les versions les plus puissantes et les plus luxueuses sont battues en brèche par la concurrence allemande. En mai 1989, la dernière berline CX quitte les chaînes d'Aulnay. Les breaks leurs survivent. Ils quittent à leur tour la scène en 1991, mettant ainsi un terme à une production totale, toutes versions confondues, de 1 169 745 CX.

### Ci-dessous.

Dévoilée en octobre 1984, la CX 25 GTI Turbo redonne à la CX ses lettres de noblesse. Les 168 chevaux de son quatre cylindres turbo-compressé lui permettent de prétendre à une vitesse de pointe de 220 km/h. Dix ans après sa disparition, la DS 23 à injection trouve sa remplaçante.



Au sein du bureau d'études de Vélizy, Robert Opron coordonne et supervise le travail d'une équipe dont font partie, entre autres stylistes, Jacques Charretton, Robert Dargent, Régis Gromik et Michel Harmand. Tous se consacrent avec enthousiasme au projet L : les occasions de dessiner une grande Citroën ne sont pas si nombreuses. Robert Opron envisage d'explorer les possibilités offertes par trois architectures différentes : monocorps, tricorps et bicorps. Très révolutionnaire pour l'époque, la première sert avant tout de grenier à idées. La seconde, qui est en même temps la plus conventionnelle, est très sérieusement envisagée. Enfin, Robert Opron croit beaucoup en la troisième, dont Pininfarina a démontré, dès 1967, les immenses possibilités. La GS est d'ailleurs ainsi conçue, même si les dimensions imposées par le cahier des charges n'ont pas permis, dans ce cas précis, de développer une ligne réelle-

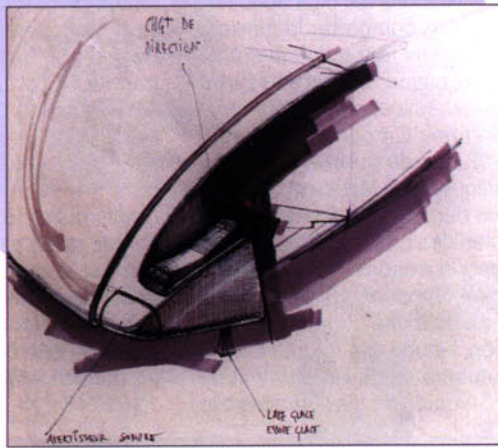


**En haut à gauche.**

Réalisée en 1967 par Pininfarina pour BMC (British Motor Corporation), cette berline bicorps remporte alors un vif succès de curiosité auprès des spécialistes. Contrairement à ce qui a pu être parfois suggéré, elle ne constitue pourtant pas le prototype de la future CX...

**Ci-dessus à gauche.**

Dû au talent de Michel Harmand, cet étonnant projet de berline monocorps voit le jour en 1971. Trop radical, il ne peut évidemment être retenu, mais témoigne de la vigueur créatrice du bureau d'études de Vélizy.



**Ci-dessus.**

Plus classique, cette berline bicorps aux lignes effilées est datée du 14 mars 1969. Son auteur, Robert Dargent, a d'ores et déjà défini le dessin des pare-chocs retenu sur le véhicule définitif.



**Ci-dessus à droite.**

Spécialiste des aménagements intérieurs, Michel Harmand conçoit dès 1969 la célèbre lunette. Indissociable de la CX, celle-ci est promise à un grand avenir chez Citroën.

**Ci-dessus.**

Au cœur du bureau d'études de Vélizy, la L prend forme. Plusieurs maquettes en plâtre, grandeur nature sont réalisées, de manière à permettre de fixer le style de la voiture.

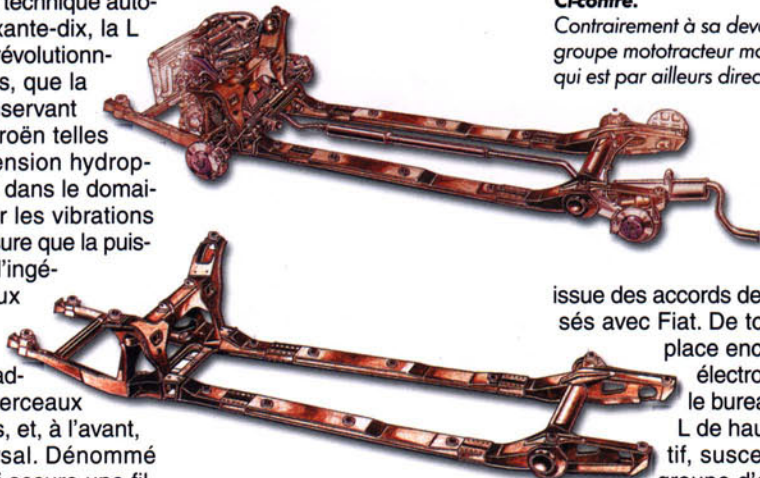


**Ci-contre.**

En 1972, l'étude du programme L parvient à son terme. A l'exception de la calandre encore assez sommaire, la maquette photographiée ici est identique à la voiture dévoilée deux ans plus tard.

ment fluide. Or, les dimensions retenues pour le projet L suppriment cette contrainte. Reste qu'une telle forme est, a priori, peu susceptible de séduire le président de l'entreprise, Pierre Bercot, qui lui reproche son caractère utilitaire, s'agissant d'un modèle de haut de gamme. Les stylistes se sont donc bien gardés de prévoir un hayon, pourtant logique avec cette architecture. De manière assez inattendue, l'état-major de Citroën tranche finalement en faveur de la L bicorps. Il ne reste plus alors à Robert Opron qu'à lui donner sa physionomie définitive. En l'absence de projecteurs directionnels, écartés pour des raisons de prix de revient, on dessine une proue très fine, caractérisée par la présence de deux « sourcils » qui dynamisent l'ensemble. A l'arrière, la volonté d'améliorer l'accès au coffre, par rapport à la GS, et d'éviter un style trop abrupt, conduit Robert Opron à déployer une grande ingéniosité. Il prévoit donc une porte de coffre dotée d'un retour à son sommet, dont les charnières sont totalement intégrées dans les montants. Cette disposition va de pair avec l'adoption d'une lunette arrière concave, qui évite toute lourdeur stylistique. Il suffit de comparer la poupe d'une GS et d'une CX pour mesurer le travail accompli sur le projet L. Simultanément, Michel Harmand assure la conception de l'habitacle. Si celui-ci se distingue par la présence de contre-portes en matière plastique moulées d'une seule pièce, il est d'abord remarquable par la présence de la célèbre « lunette ». Envisagé par Michel Harmand quelques années plus tôt, dans le cadre des programmes AP et F, ce bloc d'instruments de forme ovoïde permet de rassembler de manière logique les principales commandes, de telle sorte que le constructeur puisse les actionner du bout des doigts. Indiscutablement élégant, le style de la L se montre également payant du point de vue aérodynamique. Le coefficient de pénétration dans l'air, ce fameux CX qui donnera finalement son nom à la voiture, ne dépasse pas 0,375.

Replacée dans le contexte de la technique automobile du début des années soixante-dix, la L se montre certainement moins « révolutionnaire », toutes proportions gardées, que la DS vingt ans plus tôt. Tout en conservant les caractéristiques chères à Citroën telles que la traction avant et la suspension hydropneumatique, elle apporte du neuf dans le domaine de la structure. Afin d'éliminer les vibrations souvent reprochées aux DS, à mesure que la puissance de leurs moteurs s'élevait, l'ingénieur Paul Magès a prévu un faux châssis, fixé à la coque par seize points de liaison élastiques. Constitué de deux longerons, ce cadre reçoit à ses extrémités deux berceaux supportant les principaux organes, et, à l'avant, le groupe motopropulseur transversal. Dénommé « système calèche » ce dispositif assure une filtration intégrale des vibrations, et permet de tirer le meilleur parti des qualités intrinsèques de la suspension. Sous le capot, on retrouve deux groupes éprouvés. Il s'agit du 1985 cm<sup>3</sup> des D Super, D Spécial et DS 20, ou du 2175 cm<sup>3</sup> des D Super 5. Montés transversalement et inclinés, ils sont reliés à une boîte de vitesses d'origine italienne,



### Ci-contre.

Contrairement à sa devancière, la CX bénéficie d'un groupe motopropulseur monté en position transversale... qui est par ailleurs directement issu de la gamme D.

issue des accords de coopération technique passés avec Fiat. De toute évidence, rien ne remplace encore le 2347 cm<sup>3</sup> à injection électronique des DS 23. Pour cela, le bureau d'études planche sur une L de haut de gamme à moteur rotatif, susceptible d'être animé par un groupe d'origine NSU, le birotor 871 de trois litres de cylindrée. Développant 170 chevaux à 6500 tr/mn, il semble prometteur. Malheureusement, comme l'a bien montré Gilles Colboc dans *Automobilia* n° 65, son montage éventuel soulève de nombreuses difficultés techniques, liées entre autres à la structure du véhicule et au choix de la boîte de vitesses.

## UN LANCEMENT RÉUSSI



### Ci-dessus.

Cette CX 2000 est un modèle d'avant-série, immédiatement reconnaissable à sa calandre privée de chevrons. La voiture est photographiée en Laponie, où, au cours de l'été 1974, quatre cents journalistes européens sont invités à découvrir la nouvelle Citroën.

À la fin de l'été 1974, le projet L s'est définitivement mué en CX. Il eut été difficilement envisageable de commercialiser une « gamme L ». Très heureuse, la nouvelle dénomination a le grand mérite de « coller » parfaitement à la personnalité de la voiture. Celle-ci est disponible en deux versions, 2000 et 2200, étant entendu que la livraison de ces dernières ne débutera pas avant le mois de février 1975. Comme de juste, les nouvelles Citroën sont très attendues par la presse spécialisée. *L'Auto-Journal*, alors considéré comme un véritable oracle, déplore « un très vieux moteur » et considère que la voiture paraît « plus élégante qu'originale ». Cela n'a rien qui puisse surprendre de la part d'un titre qui a toujours entretenu des relations difficiles avec le double chevron, et qui met par ailleurs un point d'honneur à ne jamais verser dans le dithyrambe. Ses journalistes n'en saluent les qualités dynamiques de la voiture, prise en mains au cours de l'été sur les routes difficiles de Laponie suédoise. Il n'en faut pas plus à la clientèle potentielle pour accueillir la CX avec faveur. Enfin, l'intégration de Citroën au sein du groupe PSA assure son avenir.



### Ci-dessus.

Identique extérieurement à la 2000, la 2200 s'en distingue toutefois par ses grands enjoliveurs de roues au dessin épuré. Alors que la commercialisation des CX 2200 n'est pas envisagée avant 1975, cet exemplaire d'avant-série est exposé au Palais des Congrès de la Porte Maillot durant l'automne 1974.

### Ci-contre.

La CX est évidemment une des vedettes du Salon de Paris 1974. Le président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, se fait longuement présenter la dernière par le président de Citroën, Raymond Ravenel.





Les trois premières saisons de la CX sont particulièrement heureuses. Le marché français absorbe ainsi 49 466 CX en 1975, 65 110 en 1976. En 1978, la production atteint le chiffre record de 132 675 exemplaires. Cette belle réussite s'explique évidemment par les qualités de la voiture, mais aussi par la constitution rapide, autour des modèles initiaux, d'une gamme intelligemment conçue. Rendue nécessaire par l'extinction de la DS, le 24 avril 1975, elle s'articule autour de deux axes essentiels, le haut de gamme et les versions plus laborieuses. L'introduction des Pallas, des Prestige et des GTI assure ainsi, selon des modalités variant selon l'une et l'autre de ses versions, le remplacement des DS 23 à injection. Pour pal-

**Ci-dessus à droite.**  
En janvier 1975, la CX est élue « Voiture de l'année ». Il s'agit d'une authentique consécration, qui augure bien de la carrière de la voiture.

**Ci-dessus.**  
En 1975, les premières CX 2000 se distinguent des modèles d'avant-série vus dans la presse au cours de l'automne précédent par le montage de chevrons de calandre. Les enjoliveurs conçus des CX 2000 sont identiques aux enjoliveurs des GS Birotor.

lier l'absence d'un moteur rotatif, dont les essais se poursuivent jusqu'en 1979, le moteur 2347 cm<sup>3</sup> des DS 23 est de retour en 1976 lorsque les CX 2400 se substituent aux 2200. Dans un autre ordre d'idée, la fin des breaks D impose le lancement d'un break CX, tandis que la crise énergétique provoque, en 1975, la commercialisation d'une CX Diesel. Animée par un 2175 cm<sup>3</sup> développant 66 chevaux Din, elle est promise à un grand succès. En 1978, 45 % des CX vendues en France sont des CX Diesel. Cette année-là, la CX 2500 D Pallas, dotée d'un nouveau groupe de 2500 cm<sup>3</sup>, annonce l'émergence d'une nouvelle génération de grandes routières à moteur Diesel, à même de concilier luxe et économie d'emploi.



## CX Pallas

En dépit de leurs qualités, les CX 2200 laissent un peu sur leur faim les fidèles de la DS 23 Pallas. Afin de conserver cette clientèle, Citroën commercialise à partir de septembre 1975 une CX 2200 Pallas. Immédiatement reconnaissable à ses enjoliveurs et à ses baguettes de caisse, ce modèle à la finition enrichie marque un pas décisif vers le haut de gamme.

**Ci-dessus.**  
La CX Pallas est immédiatement identifiable à ses enjoliveurs spécifiques et à ses baguettes latérales. Autant d'éléments destinés à enrichir la présentation de la voiture, au détriment d'une ligne plus chargée.



**Ci-contre.**  
L'habitacle des CX Pallas peut être garni de cuir naturel. Très prisée auparavant par les propriétaires de DS 23 Pallas, cette option vise évidemment à conserver une clientèle flatteuse.

## CX break

Grâce à leur suspension hydropneumatique, qui garantit une hauteur constante, et à leur important volume utile, les breaks de la gamme D étaient appréciés d'une large clientèle. Dévoilés en janvier 1976, les breaks CX se distinguent par leur empattement rallongé par rapport à celui des berlines, et par l'élégance de leur carrosserie élaborée elle aussi sous la direction de Robert Opron. L'arrivée d'une motorisation Diesel, en décembre 1975, constitue en toute logique un atout précieux pour ce modèle, apprécié des années durant par un vaste éventail d'usagers.



**Ci-dessus.**  
Grâce à un empattement accru de 25 cm par rapport aux berlines, le break CX possède une remarquable capacité de chargement. Cette particularité le rend immédiatement populaire auprès des familles nombreuses.



## CX Prestige

En février 1976, la CX Prestige vient épauler la Pallas. L'adoption de la plate-forme rallongée du break permet de conserver à la marque une clientèle de décideurs qui jugeait l'habitabilité des places arrière trop limitée sur les CX. Certes restreint, le marché visé n'en est pas moins psychologiquement important aux yeux du service commercial, dans la mesure où il assure à la grande Citroën une image extrêmement flatteuse. Afin de compenser le poids accru, la Prestige retrouve le moteur 2347 cm<sup>3</sup> de la DS 23. En 1977, ce groupe bénéficie d'une alimentation par injection; cette modification est suivie deux ans plus tard par le montage d'un pavillon rehaussé. Deux modifications dont bénéficiait déjà la CX Prestige livrée à la Présidence de la République le 24 décembre 1976.

### Ci-dessus.

Sur ce cliché, l'allongement de la CX Prestige, par rapport à la berline originale, est particulièrement visible au niveau de la porte arrière. En revanche, la hauteur du pavillon demeure identique.



### Ci-dessus.

Cette vue postérieure d'une CX Prestige met en évidence le pavillon rehaussé introduit en 1978. Cette modification confère à ce haut de gamme sa physionomie définitive.



### Ci-contre.

L'empattement accru permet d'accroître la place disponible à l'arrière. Les fidèles de la DS 23 retrouvent leurs aises !



## CX GTI

Si le lancement des CX Pallas et Prestige comble les amateurs de luxe et d'espace, une frange importante de la clientèle déplore toujours que les performances des CX 2200, puis 2400, soient inférieures à celles d'une DS 23 à injection. En juin 1977, la CX 2400 GTI vient répondre à cette demande. Alimenté par une injection Bosch L. Jetronic, le moteur 2,3 litres développe 128 chevaux à 4800 tr/mn. Ce gain de 15 chevaux est exploité par une transmission à cinq rapports. Certes, la vitesse de pointe de 189 km/h revendiquée par le constructeur ne fait pas oublier les performances de sa devancière. Néanmoins, même si elle ne fait pas encore totalement figure d'héritière de la DS 23 Injection, la CX 2400 GTI constitue pour Citroën un porte-drapeau extrêmement valable.

### Ci-contre.

Cette CX GTI d'avant-série se distingue par le montage de simples roues en tôle. Celles-ci cèdent rapidement la place aux roues en alliage qui caractériseront ce modèle jusqu'à son extinction.



### Ci-dessus.

Hérité de la DS, le robuste quatre cylindres de 2347 cm<sup>3</sup> renoue pour la première fois avec l'injection sous le capot d'une CX. La puissance délivrée atteint 128 chevaux à 4800 tr/mn.

### Ci-contre.

A bord d'une CX GTI, la touche sportive est apportée par la couleur noire que revêt l'habitacle, mais aussi par une sellerie réalisée en cuir bicolore. Comment ne pas y voir une allusion au drapeau à damiers ?





## LES CITROEN CX

Thierry DUBOIS

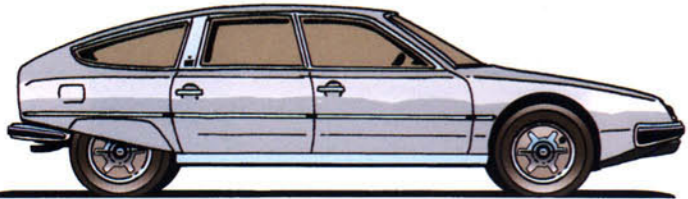
Dévoilée en 1974, la remplaçante de la DS sera à la hauteur des ambitions de la firme au double chevron. Pendant la quinzaine d'année de production, une gamme très complète voit le jour. Nous n'avons pas abordé dans la présente étude les modèles break et commerciaux.



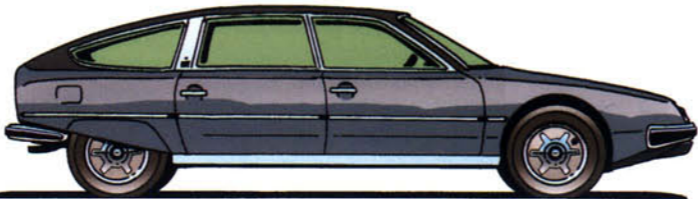
● **CX 2000 (1974)**  
Présentation : septembre 1974.  
Petits enjoliveurs de roues.



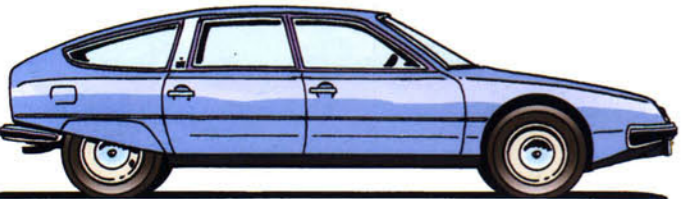
● **CX 2200 (1975)**  
Présentation : octobre 1974  
Grands enjoliveurs de roues.



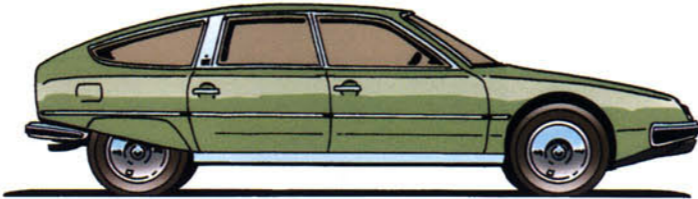
● **CX 2200 Pallas (1976)**  
Présentation : octobre 1975.  
Finition plus luxueuse : baguettes de protections, enjoliveurs de roues, protections latérales de pare-choc, bas de caisse chromé.



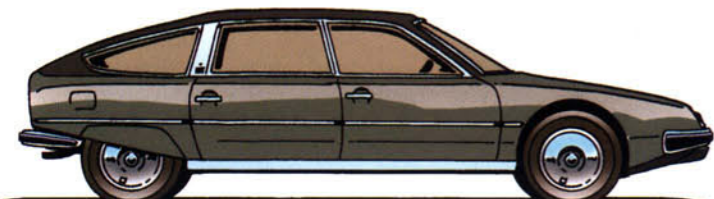
● **CX 2200 Prestige (1976)**  
Présentation : octobre 1975  
Berline luxueuse à empattement rallongé de 25 cm (plate-forme des CX break).



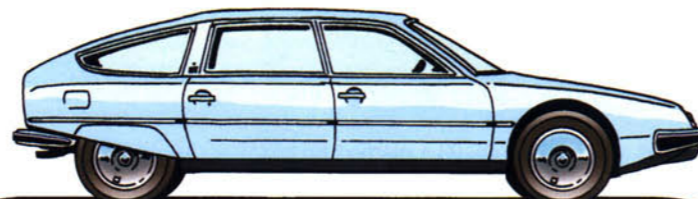
● **CX 2400 GTI (1978)**  
Présentation : juin 1977  
Berline sportive : baguette latérales, poignées de portes, encadrements de vitres noir mat. Deux phares longue-portée. Enjoliveurs de roues de CX 2000 sur les premiers modèles.



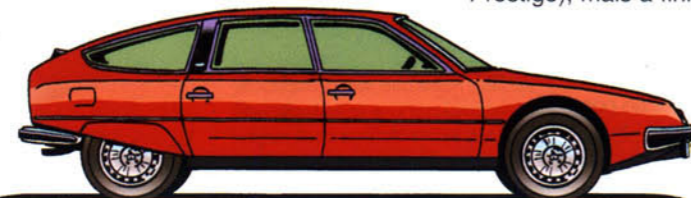
● **CX 2000 Pallas (1978)**  
Finition disponible pour tous les modèles de CX.  
Enjoliveurs de roues redessinés.



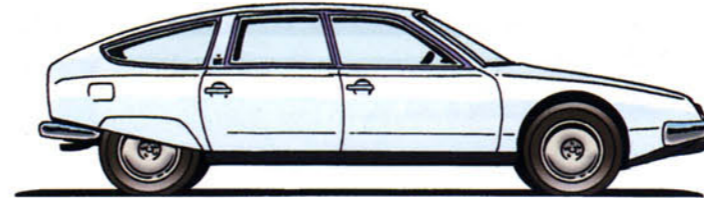
● **CX 2400 Prestige (1978)**  
Pavillon de toit plus haut, pour améliorer l'accessibilité.  
Enjoliveurs de roues Pallas.



● **CX 2000 Limousine (1980)**  
Berline à empattement rallongé (identique aux Prestige), mais à finition simple.



● **CX 2400 GTI (1980)**  
Jantes alliage en option, montées sur quasiment tous les exemplaires



● **CX Reflex (1980)**  
Présentation : juillet 1979  
Modèle de base CX 2000, à finition simple.



● **CX Athéna (1980)**  
Présentation : juillet 1979.  
Modèle de base CX 2000, à finition plus luxueuse.



● **CX 20 TRE (1983)**  
A partir de septembre 1982, tous les modèles reçoivent de nouvelles ailes avant, à l'arche élargie, pour le montage de pneus plus larges.



● **CX 20 Leader (1984)**  
Présentation : avril 1984.  
Série limitée à finition plus luxueuse. La Leader deviendra un modèle à part entière à partir de 1985. Décoration spécifique en deux tons. Enjoliveurs de roues particuliers.



● **CX 25 GTI Turbo (1985)**  
Présentation : octobre 1984.  
Modèle sportif.  
Jantes alliage. Grand becquet arrière.



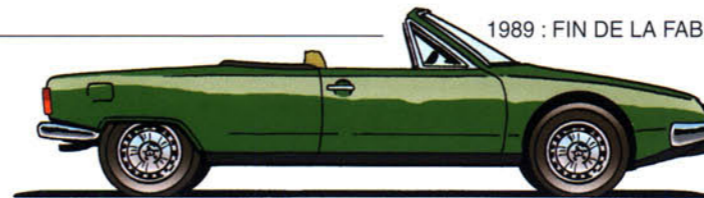
● **CX 22 TRS série 2 (1986)**  
Présentation : juillet 1985  
Profondes modifications carrosserie de tous les modèles, justifiant l'appellation Série 2. Nouveaux boucliers.



● **CX 25 RD Prestige (1986)**  
Nouvelle série 2.



● **CX 25 GTI Turbo 2 (1986)**  
Nouvelle série 2.



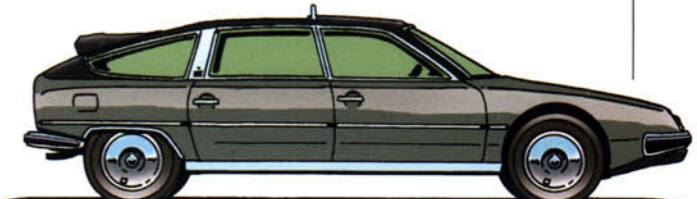
● **CX cabriolet Orphée (1983)**  
Réalisation de la Carrosserie Deslandes.



● **CX coupé Avrilly (1984)**  
Réalisation de la Carrosserie Deslandes.

1989 : FIN DE LA FABRICATION DES BERLINES CX.

Modèles dérivés, réalisés par des carrossiers indépendants : Quelques artisans réaliseront des hayons arrière à la place du coffre. Des berlines seront aussi rallongées, avec l'ajout d'une quatrième vitre latérale entre les portes avant et arrière. Les transformations les plus significatives (hormis les modèles utilitaires et les ambulances) sont les suivantes :



● **CX Prestige Landaulet (1978)**  
Réalisation de la Carrosserie Chapron. Ouverture du toit derrière les places avant. Il est possible de monter un toit totalement transparent à la place de la capote. Aménagement intérieur particulièrement luxueux.

## Ci-contre.

La CX Reflex, au premier plan, se distingue de l'Athena par sa finition simplifiée, marquée entre autres par des encadrements de portes dépourvus du moindre chrome. Ces deux versions remplacent dans la gamme les CX 2000.



Après le pic de 1978, les CX abordent le deuxième versant de leur carrière, nettement moins glorieux. En 1979, les chiffres de production marquent le pas : 123391 CX sortent d'usine. Ce glissement se confirme en 1980, lorsque la production ne dépasse pas 77237 exemplaires, le plus mauvais résultat depuis 1975. Cette tendance se confirme malheureusement jusqu'en 1985. De saison en saison, la CX perd du terrain. Cette année-là, seules 38696 CX quittent les chaînes d'Aulnay. Ce recul inexorable appelle au moins deux commentaires. Il est tout d'abord certain qu'à partir de 1979, les grandes routières que sont les CX subissent plus que d'autres modèles les conséquences du deuxième choc pétrolier. Il est d'ailleurs très révélateur de voir les versions Diesel prendre une place de plus en plus importante. Reste que sur un autre plan, la voiture accuse un vieillissement précoce. L'absence d'une cinquième porte, c'est à dire d'un véritable hayon, constitue un handicap profond sur le marché français. En outre, la concurrence progresse : la sortie de la troisième génération de l'Audi 100, ou de la Renault 25, atteste les rides prises par la CX sur

## Ci-dessous à gauche.

A Dubaï, en 1981, Citroën expose la CX. c'est évidemment la Prestige qui retient le plus volontiers l'attention de la clientèle.

## Ci-dessous à droite.

Introduite en 1980, la CX Limousine combine la carrosserie à empattement allongé des CX Prestige avec le groupe Diesel de la 2500 D. Un véritable modèle de crise...

## Ci-contre.

Redessinée pour le millésime 1979, la console centrale est coiffée jusqu'en 1980 d'un étonnant cendrier rotatif. Rapidement surnommé « la grenouille », il est abandonné sur les modèles 1981.

le plan de l'aérodynamisme ou du simple caractère pratique. Dès l'automne 1979, Citroën s'efforce de réagir en remplaçant la CX 2000, de plus en plus malmenée, par les nouvelles Reflex et Athena. Sous leur capot, le vieux deux litres issu de la gamme D cède la place à un groupe à arbre à cames en tête, produit à Douvrin par La Française de Mécanique, filiale commune de PSA et de Renault. La sortie des CX 25 RD et TRD en 1983, puis de la CX GTI Turbo, en 1985, confirment la volonté de maintenir la CX au premier plan de l'actualité, en attendant des modifications plus profondes.



## L'ère du Turbo Diesel

Apparu cinq ans plus tôt, le moteur Diesel de 2500 cm<sup>3</sup> bénéficie du montage d'un turbocompresseur. La puissance passe de 75 à 95 chevaux,



## Ci-dessous à gauche.

La couleur rouge arborée par cette A son lancement, la CX 25 RD Turbo constitue la berline Diesel la plus rapide du monde. Symbole de hautes performances, la couleur rouge des exemplaires photographiés par l'usine ne doit rien au hasard.

## Ci-contre.

S'agissant de la CX, Citroën ne manque pas de bâtir une large part de sa communication sur l'économie d'emploi des versions Diesel. d'autres campagnes publicitaires seont moins sages.

et la vitesse de pointe atteint 176 km/h. Ainsi motorisées, les CX deviennent les berlines Diesel les plus rapides du monde, pour une consommation qui ne dépasse pas 5 litres à 90 km/h. Le succès commercial est considérable : sur le marché français, Citroën vend alors 27 430 CX Diesel ; et seulement 14 076 CX essence. Incontestablement, le salut de la grande Citroën passe par le mazout.

## La bosse des économies.



Citroën CX Diesel : 6,1L.

## CX Leader

En dépit de l'introduction du nouveau moteur deux litres, les CX Reflex et Athena, devenues CX 20 et CX 20 TRE en 1983, sont de plus en plus malmenées commercialement. Initiateur de la politique des séries limitées, qui permet de soutenir un modèle en perte de vitesse sans investissements excessifs, Citroën en fait profiter la CX. Introduite en 1984, la Leader se distingue essentiellement, au plan technique, par le montage d'une boîte à cinq rapports. Initialement produite à 700 exemplaires, la Leader remporte un certain succès. L'opération est donc renouvelée l'année suivante, et porte cette fois sur 3 000 voitures.

Outre sa décoration et ses enjoliveurs spécifiques, la CX Leader bénéficie d'un becquet arrière, de vitres teintées et d'une peinture métallisée, sans oublier une boîte de vitesses à cinq rapports.



### « C'est démon ! »

Tel est en effet le slogan qui annonce le lancement de la spectaculaire CX GTI Turbo, tout au long d'une campagne publicitaire des plus spectaculaires. Avec la participation de la chanteuse Grace Jones, celle-ci met délibérément l'accent sur les performances, et en particulier sur la vitesse de pointe de cette nouvelle CX. Depuis son lancement, en effet la CX GTI a vieilli, et se montre désormais surclassée par la concurrence, essentiellement allemande. Grâce au montage d'un turbo compresseur Garrett T 3, le constructeur français relève le gant. La puissance s'élève désor-

#### Ci-dessus.

En 1985, la CX GTI Turbo revendique fièrement une vitesse de pointe de 220 km/h. Un peu trop fièrement peut-être... Comme toutes les CX, les GTI Turbo arbore la calandre inclinée introduite pour l'année-modèle 1983.

#### Ci-dessus.

Avec un certain retard par rapport à la concurrence allemande, Citroën expérimente à son tour l'ABS. A partir de février 1985, ce dispositif est disponible à titre d'option sur les GTI Turbo.

mais à 168 chevaux à 5000 tr/mn. Citroën se montre particulièrement fier d'une vitesse de pointe portée à 220 km/h ; au grand scandale du ministre des Transports, Paul Quilès, qui n'hésite pas à dénoncer publiquement cette double entorse aux exigences de la sécurité routière et des économies d'énergie. Quoi qu'il en soit, tout ceci vient à point pour rajeunir l'image de la CX.

#### Ci-contre.

Totalement impensable près de vingt ans plus tard, la célèbre campagne publicitaire associant la chanteuse Grace Jones et la CX GTI Turbo suscite déjà, en 1985, un certain émoi auprès des pontifes de la sécurité routière. Au moins est-elle restée dans toutes les mémoires.



**Ci-contre.**

Au cours de l'été 1985, les CX nouvelle manière commencent à sortir des chaînes d'Aulnay. Pour autant, les cadences ne sont plus ce qu'elles étaient auparavant...



Le 1<sup>er</sup> juillet 1985, les Citroën CX changent de visage. Grâce à de nouveaux boucliers de pare-chocs, la Série 2 se fait plus imposante. A l'intérieur, Michel Harmand a repensé le travail accompli dix ans plus tôt, sans le remettre en question de manière trop profonde. Au reste, ces remaniements demeurent assez superficiels. Afin de limi-

**Ci-contre.**

Le dessin de l'habitacle a été revu lui aussi de manière assez heureuse par Michel Harmand. Le passager avant dispose désormais devant lui d'un espace de rangement.



ter les investissements, la CX est toujours dépourvue de vitres affleurantes, et, surtout de hayon arrière. Il est vrai qu'une telle modification, qui implique un travail considérable, ne se justifie plus eu égard à l'âge du modèle. Sur le marché français, la CX continue donc d'avoir fort à faire face à la Renault 25! En 1986, la production baisse encore légèrement. Pourtant, tout n'est pas dit. En 1987, le montage d'un échangeur air-air sur les moteurs turbo entraîne une baisse significative de la consommation des GTI Turbo, devenues GTI Turbo 2, et accroît encore les performances des Turbo Diesel. Celles-ci peuvent désormais prétendre à 182 km/h. Pour la dernière fois, la production se maintient à un niveau honorable, à 35630 exemplaires; nul n'ignore à ce moment que la commercialisation de sa remplaçante est proche. Hâtée par Jacques Calvet, l'arrivée hélas prématurée de la XM provoque l'arrêt de fabrication des berlines CX, en mai 1989.

**Ci-contre.**

En 1987, la millionième CX est assemblée. Un beau résultat, qu'aucune grande Citroën n'est parvenu à égaler depuis lors.



**Ci-dessous.**

Grace Jones retrouve la CX pour le tournage d'une nouvelle campagne publicitaire. Tout est bon pour rajeunir l'image de la grande Citroën.



**Ci-dessous.**

Les breaks CX continuent de remporter un succès appréciable. Leur carrière se poursuivra après celle des berlines, et ne s'achèvera qu'en 1991.

**Ci-dessous.**

Le montage d'un échangeur air-air donne naissance à la CX GTI Turbo 2. la consommation diminue dans des proportions sensibles, tandis que les performances progressent encore.



## CX EN COURSE

Dès le lancement des CX, Citroën est convaincu de leur potentiel sportif. Sous la direction de Marlène Cotton, le service de compétition Citroën engage des CX dans le plupart des épreuves comptant pour le championnat du monde des rallyes. Décorées par Philippe Douati, à la suite d'un concours organisé en partenariat avec l'Ecole d'art et de techniques Camondo, les CX d'usine remportent de nombreuses victoires. Après s'être reconverties avec succès dans la coupe nationale des rallyes sur terre, en 1981, les CX d'usine s'effacent au profit des Visa.

**Ci-contre.**  
L'habitacle des CX du service de compétition ne laisse évidemment rien au hasard, et permet au copilote d'assurer sa tâche dans les meilleures conditions. Son dépouillement n'est pourtant pas poussé aussi loin qu'on pourrait croire: ainsi, la moquette est toujours présente.



### Ci-dessous à gauche.

Les qualités de tenue de route et de suspension des CX d'usine leur permettent de conquérir un palmarès enviable. On y dénombre, entres autres succès de premier plan, trois victoires au rallye du Sénégal (1977, 1978, 1979), et une victoire au rallye du Maroc (1980).

### Ci-contre.

En 1981, le Grand Prix de Dubaï constitue une épreuve bien particulière, qui ne rassemble que des CX. Elle est remportée par Bruno Giacomelli.



## LES CX HORS-SÉRIE

En marge de la production de série, plusieurs réalisations originales voient le jour entre 1975 et 1989. Elles sont le fait de l'usine, mais émanent aussi d'artisans ou de carrossiers spécialisés, parfois fort renommés.

### CX Haute Protection

Dans le contexte politique et sociale agité des dernières années soixante-dix, Citroën produit à quelques exemplaires une CX Prestige Haute Protection. Blindée et renforcée, cette voiture est réalisée en colla-

boration avec la société Labbé, spécialiste du genre.

### Ci-contre.

Sous cette angle, la voiture est pratiquement identique à une CX Prestige ordinaire. Un observateur attentif ne peut cependant manquer de remarquer le dessin inhabituel des glaces latérales.



### CX Concorde

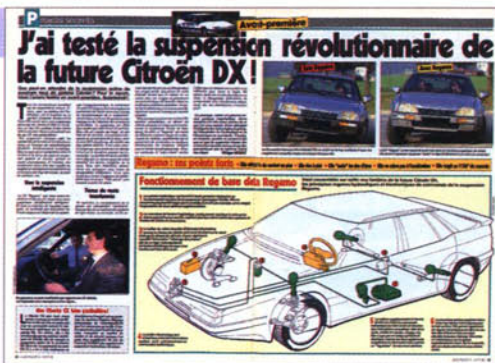
Demeurée très mystérieuse, cette série spéciale aurait été produite à douze exemplaires à la suite d'une commande d'Air France. Etablies en 1986 à partir de CX GTI Turbo 2, ces voitures se distinguent par une peinture et une finition hors-série. Quoiqu'il en soit, les CX Concorde ne figurent pas parmi la liste officielle des séries spéciales Citroën.

### CX Regamo

Sous cette dénomination, obtenue par contraction de « Régulation Amortie » se cache une quin-zaine de CX 25 GTI de couleur gris perle, sur lesquelles Citroën éprouve « en vraie grandeur », à partir de juin 1987, la suspension hydraulique de la future XM.

### Ci-contre.

En novembre 1988, Auto Plus annonce le montage de la suspension Regamo, future Hydractive, sur une quin-zaine de CX 25 GTI.



### Ci-dessus à gauche.

Peinte en blanc nacré, la CX Concorde se distingue avant tout par le traitement de son habitacle. la voiture est garnie d'un tissu rouge que l'on retrouve à bord du superpersonique.

## CX Evasion

Etablie à Brou (Eure-et-Loir), la carrosserie Augereau est spécialisée dans la transformation de breaks CX en véhicules funéraires, rallongés de 30 cm. Au Salon de Paris 1978, la société présente un luxueux break de loisir, l'Evasion, réalisé sur cette base. Après l'intégration

d'Augereau au sein du groupe Heuliez, l'Evasion est produit à une quarantaine d'exemplaires.

### **A gauche.**

Cette vue de trois-quarts avant met en valeur le porte-à-faux arrière allongé de 30 cm qui caractérise ce véhicule.

## CX Chapron

Habitué des carrosseries spéciales sur base de DS, le célèbre carrossier de Levallois se penche sur la CX Prestige à partir de 1978. Jusqu'à sa fermeture, en 1985, Chapron propose de multiples transformations, de la version découvrable landaulet à la réalisation d'aménagements spéciaux, tels que bar ou séparation chauffeur.

### **Ci-contre.**

Spécialement aménagée par Henri Chapron, cette CX Prestige est exposée au Salon de Paris. Le traitement luxueux de l'habitacle, et les baguettes chromées sont typiques du travail effectué par le carrossier de Levallois.



## CX Deslandes

Carrossier à Villeneuve-sur-Allier (Nièvre) Guy Deslandes expose un cabriolet CX de belle facture au Salon Equip'Auto, en octobre 1983. La voiture est d'ailleurs homologuée par le service des Mines. Le coût prohibitif de la transformation, effectuée à partir d'une berline, limite la production à cinq exemplaires. L'un d'entre eux semble avoir servi de base à la réalisation d'un coupé, l'Avrilly.

### **Ci-contre.**

Le cabriolet Orphée voit le jour à cinq exemplaires. L'un d'eux sert vraisemblablement de base au coupé Avrilly, photographié ici devant les grilles du château nivernais dont il tire son nom.



## CX Tissier

Depuis 1972, Pierre Tissier conçoit des engins rapides, conciliant le confort d'une voiture de tourisme avec les avantages d'une remorque porte voitures ou d'une bagagère. Après la DS, la CX se prête à merveille à ces transformations. En outre, en 1988, Tissier réalise également deux limousines Prestige Turbo 2 à la demande du gouvernement est-allemand. Jamais livrées, ces deux voitures ne doivent pas être confondues avec les limousines Nillsson.60



### **Ci-contre.**

Cette limousine Prestige Turbo 2 constitue elle aussi une commande des autorités de la RDA. L'écroulement de ce régime empêche sa livraison.

### **Ci-dessus à droite.**

Ce plateau Tissier constitue le premier exemplaire à avoir vu le jour sur une base de CX.



## CX Nillsson

Spécialiste des limousines allongées, ce carrossier suédois transforme ainsi deux CX Prestige en 1989, à la demande du gouvernement est-allemand. Destinées à participer aux festivités célébrant le cinquantenaire de la République Démocratique, ces deux limousines proviennent d'une commande de cinq exemplaires livrés en 1985.

Réalisée à deux exemplaires à la demande du gouvernement est-allemand à partir d'une Prestige de 1985, cette limousine voit le jour en 1989.

