

Boostée Citroën CX par le diesel ! série 2

Avec plus de 50 % de modèles diesel produits, la CX s'achète une image de voiture haut de gamme économique à l'usage. Sans pour autant perdre de sa puissance, Citroën la dotant d'artifices qui en feront la plus rapide des berlines diesel en Europe. Les ventes continuent donc allègrement, même si, chez PSA, on prépare déjà activement sa remplaçante, la XM, qui lui succèdera dès le mois de mai 1989.

1986-1991



La 22 TRS reçoit un nouveau moteur à essence.



La GTI, version essence, dépasse également les 200 km/h « sur circuit fermé » comme le précise avec hypocrisie le catalogue publicitaire.



C'est surtout l'intérieur qui a bénéficié d'un relooking important, jouant davantage sur l'ergonomie des commandes.

1986 Relooking et réorganisation de la gamme

Onze ans après son lancement (voir la première partie de ce dossier dans Gazoline n°66), la CX reste une valeur sûre avec plus de 912.500 exemplaires vendus, dont 42,3 % sur le marché de l'export. Pas question de l'arrêter, d'autant qu'en 1984 41.949 unités sont encore sorties des chaînes d'Aulnay-sous-Bois avec une proportion importante des versions diesel qui représentent désormais 47 % des ventes. Pour autant, la ligne a besoin d'un lifting plus radical que les replâtrages des années précédentes. Le 10 juillet 1985, Citroën commercialise donc de nouvelles CX dont la gamme subit une restructuration importante, comprenant désormais quatre niveaux de finition et six motorisations pour les berlines, deux niveaux de finition et quatre motorisations pour les breaks.

La carrosserie intègre désormais des boucliers AV et AR en matériau composite teinté dans la masse avec couleur associée à la teinte de la voiture. Les nouveaux feux de position AV sont intégrés dans le bouclier, les volets de roues AR sont également réalisés en matériau composite, les protections latérales en plastique noir sont plus épaisses que par le passé et de nouveaux rétroviseurs extérieurs aérodynamiques pren-



L'AR reçoit également un pare-chocs en matériau composite teinté dans la couleur de la carrosserie.

nent place sur les portières. Mais c'est surtout l'intérieur qui subit l'essentiel des modifications. La planche de bord est redessinée, intégrant un tableau de bord regroupant quatre cadrans ronds, deux tablettes de rangement et une boîte à gants éclairée fermant à clé. Les panneaux de portes sont habillés de tissu, assorti à celui des sièges, et ils intègrent un vide-poches, un emplacement pour haut-parleur, la commande de lève-vitre et un cendrier. Les gâchettes d'ouverture de portes sont désormais protégées, la garniture de pavillon est en tissu, et les sièges sont redessinés pour plus d'ergonomie. De nouveaux équipements font leur apparition : commande électrique de la hauteur de caisse, ordinateur de bord, commande centralisée de la condamnation des portes, lève-vitre conducteur



Les nouveaux boucliers modernisent la ligne d'une CX qui vieillit plutôt bien.

sive, des interrupteurs pour le dégivrage et le recyclage de l'air intérieur. De plus, des capteurs permettent de détecter les lampes grillées, une alerte en cas d'oubli d'éclairage se déclenche à l'ouverture de la porte conducteur et l'éclairage intérieur bénéficie d'une temporisation. Enfin, de nouvelles teintes sont proposées : rouge florentin, bleu iris, et gris renard. Elles s'ajoutent aux coloris déjà existants : blanc meije, blanc crémant, beige sphinx, rouge Delage, bleu romantique, vert cali, gris perlé, gris nupte et noir.

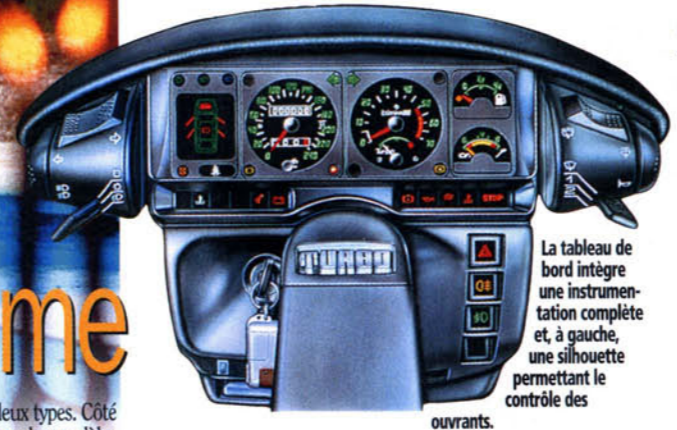
La gamme des moteurs s'enrichit d'un sixième moteur à essence de

2.165 cm³ (type J6TA500), fabriqué par la Société française de mécanique à Douvrin. Il développe 115 ch DIN à 5.600 tr/mn, est alimenté par un carburateur et il est doté d'un dispositif électrique temporisé de réchauffage du mélange air-essence lors de la mise en route. Parallèlement, tous les moteurs diesel reçoivent un dispositif de réchauffage du gazole (échangeur thermique sur la culasse). Les boîtes de vitesses sont à quatre ou cinq rapports, ou automatiques à trois rapports (sur option, mais de série sur la CX 25 Prestige). Les roues sont équipées, suivant les modèles de pneus Michelin taille basse MXL-MXV ou TRX, et les enjoliveurs redess-



La plus puissance des CX reste la CX 25 GTI Turbo, avec ses 168 ch DIN qui lui offrent une vitesse de pointe de 220 km/h. Théorique, puisqu'évidemment on ne peut pas rouler à ces vitesses-là sur route ouverte !

sinés sont de deux types. Côté suspensions, tous les modèles s'alignent sur le travail effectué sur la CX Turbo diesel (à l'exception de la CX 25 GTI turbo). Les barres anti-roulis de la CX 25 diesel turbo (ø 24 mm à l'AV, 17,5 mm à l'AR) sont adoptées sur les CX 25RD, RI et GTI. Toutes les versions reçoivent, enfin, des écopes de refroidissement du type de celles qui sont déjà montées sur les CX 25 GTI et destinées à améliorer le freinage. Le montage d'un ABS licence Bosch reste une option, mais elle est étendue à tous les modèles à injection essence et diesel turbo. En fait ce sont douze berlines qui figurent maintenant au catalogue :



Le tableau de bord intègre une instrumentation complète et, à gauche, une silhouette permettant le contrôle des ouvrants.

- CX 20RE avec moteur essence type 829-A5 : 1.995 cm³, 106 ch DIN à 5.600 tr/mn, boîte 4 vitesses (boîte 5 en option). La monte pneumatique est en 195/70 R14 MXL à l'AV et en 185/70 R14 MXL à l'AR.

- CX 22TRS avec moteur essence type J6TA500 : 2.165 cm³, 115 ch DIN à 5.600 tr/mn et boîte cinq vitesses. Même monte pneumatique et finitions que la 20RE avec, en plus, des ceintures à enrouleur à l'AR et la possibilité d'obtenir un garnissage cuir en remplacement du boxline.

- CX 25RI avec moteur essence type M25/659 :

2.500 cm³, 138 ch DIN à 5.000 tr/mn et boîte cinq vitesses. Monte pneumatique en 195/70 R14 MXV à l'AV et à l'AR. Finitions identiques à la 22TRS avec, en plus, ABS en option.

- CX 25GTI : même motorisation et monte pneumatiques que la 25RI avec, en plus, possibilité de monter, en option, une boîte auto, des pneus TRX, un régulateur de vitesse et l'équipement GT (garnissage et équipements intérieurs de la GTI Turbo).

- CX 25 Prestige : même motorisation et finitions que la 25 GTI mais avec boîte de vitesses auto, climatisation,

glaces teintées, appuis-tête AR, les rétroviseurs extérieurs dégivrants et à commande électrique, peinture métallisée vernie (généralement noire) de série et roues alu avec pneus TRX en option.

- CX 25 GTI Turbo avec moteur essence type M25/662 : 2.500 cm³, 168 ch DIN à 5.000 tr/mn, boîte 5 vitesses. Monte pneumatique en 210/55 VR390 TRX à l'AV et à l'AR. Même finitions que la 25GTI avec, en plus, l'ordinateur de voyage 14 fonctions, les rétroviseurs extérieurs dégivrants et à commande électrique et les appuis-tête AR.

- CX 25 Prestige Turbo : même motorisation, boîte de vitesses et monte pneumatique que la 25 GTI Turbo. Même finitions que la 25 Prestige.

- CX 25 RD avec moteur diesel M25/660 : 2.500 cm³, 75 ch DIN à 4.250 tr/mn, boîte 4 vitesses (boîte 5 en option). Monte pneumatique et finitions identiques à la CX 20RE.

- CX 25 TRD : même motorisation que la 25 RD, mais boîte 5 vitesses et mêmes finitions que la 22 TRS.

- CX 25 RD Turbo avec



Plus de confort pour un intérieur qui a bénéficié d'une véritable refonte stylistique, même si on retrouve toujours la célèbre lunule.

moteur diesel M25/648 : 2.500 cm³, 95 ch à 3.700 tr/mn, boîte 5 vitesses. Même monte pneumatique que les CX 25 essence et même finitions que la 25 RI.

- CX 25 TRD Turbo : même motorisation, boîte, monte pneumatique et finitions que la 25 RD Turbo avec, en plus régulateur de vitesse, équipement GT, garnissage cuir et pneus TRX en option.

- CX 25 TRD Limousine Turbo : même motorisation, monte pneumatique et boîte

que la 25 TRD Turbo avec climatisation et glaces teintées en option. La gamme des douze breaks obéit au même découpage. Et la finition Leader (peinture métallisée et intérieur gris et rouge) est disponible sur la plupart des modèles. ■

▼ Identification
Numéros dans la série du type ■ Berline 20 RE : à partir du n° 16MP3001 ■ Breaks et dérivés 20 RE : à partir du n° 03MR0001 ■ Berline 22 TRS : à partir du n° 00NR0001 ■ Berline 25 RI : à partir du n° 03NG4501 ■ Breaks 25 TRI et dérivés : à partir du n° 01NJ5001 ■ Berline 25 Prestige : à partir du n° 00NH4501 ■ Berline 25 GTI Turbo : à partir du n° 01NK5001 ■ Berline 25 Prestige Turbo : à partir du n° 00NP0001 ■ Berlines 25 RD et TRD : à partir du n° 23MM9001 ■ Breaks et dérivés 25 RD : à partir du n° 08MN0001 ■ Berlines 25 RD Turbo et TRD Turbo : à partir du n° 04NB9001 ■ Limousine 25 Turbo : à partir du n° 00ND6001 ■ Breaks 25 TRD Turbo : à partir du n° 01NC0001.



La gamme des breaks (12 versions au total) subit le même lifting que celle des berlines.



A partir de janvier, un antidémarrage codé est monté sur la CX 25 GTi Turbo 2 au-dessus de la console centrale.



L'ordinateur de bord est proposé en option sur la plupart des modèles.

La Prestige à empattement allongé de 25 cm est disponible en version essence ou Turbo essence.



Cuir à tous les étages pour les Prestige et Limousine.

Le public a bien accepté le restyling de la gamme. Pour 1986, Citroën va en effet produire encore 35.409 exemplaires de son haut de gamme qui affiche toujours une insolente santé sur le marché de l'exportation, puisque 56 % des ventes sont réalisées à l'étranger. La nouvelle gamme CX est donc reconduite dans son intégralité mais avec quelques modifications en juillet 1986. Tous les modèles reçoivent ainsi un désembuage de lunette AR et un bouton de commande associé à trois positions. La 25 GTi Turbo et la 25 Prestige Turbo sont désormais

équipées d'un échangeur air/air qui permet de diminuer la consommation à vitesse élevée et améliore sensiblement les performances. Ces deux autos reçoivent une nouvelle dénomination : CX 25 GTi Turbo 2 et CX 25 Prestige Turbo 2. Sur ces deux modèles mais également sur les CX 25 Prestige à boîte auto, CX 25 Limousine Turbo, condamnation, à partir du poste de conduite, des commandes de lève-vitres électriques AR et de l'allume-cigares AR. Cet équipement est proposé en option sur les CX 22 TRS, 25 GTi et 25 TRD Turbo. Deux

nouvelles teintes de carrosserie sont proposées : brun maya métallisé verni et bleu magnétique. Les couleurs bleu romantique, beige sphinx et vert cali sont supprimées. A partir d'octobre, commercialisation de deux CX Leader en série limitée à 1.200 exemplaires pour la version essence sur base de CX 20 RE et à 800 pour la version diesel sur la base de la CX 25 RD. Ces modèles bénéficient d'une peinture métallisée avec décorations spécifiques et d'un garnissage intérieur gris et rouge. A partir du 1^{er} janvier 1987, l'ordinateur de bord monté de série sur la CX 25

GTi Turbo 2 est remplacé par un antidémarrage codé permettant la condamnation de l'allumage électronique après avoir programmé un code confidentiel à quatre chiffres. A partir de mars, les 25 TRD Turbo sont équipées d'un échangeur air/air associé à un turbo Garrett T025. Le moteur a été revu en profondeur, ainsi que l'injection électronique. Cette auto change donc de nom et devient la CX 25 Diesel Turbo 2, et voit sa puissance grimper à 120 ch à 3.900tr/mn avec un couple de 26 mkg à 2.000 tr/mn. La vitesse maximale atteinte se

situant désormais à 195 km/h, ce qui en fait la berline diesel la plus rapide en Europe ! Parallèlement, l'étagement de la boîte de

vitesses est modifié, avec raccourcissement des trois premiers rapports et allongement des deux rapports supérieurs. ■

- ▼ Identification Numéros dans la série du type ■ Berline 20 RE : à partir du n° 17MP7001 ■ Break 20 RE et dérivés : à partir du n° 03MR9001 ■ Berline 22 TRS : à partir du n° 01NR2501 ■ Berlines 25 RI et TRI : à partir du n° 05NG1001 ■ Break 25 TRI : à partir du n° 02NJ1001 ■ Berline 25 Prestige : à partir du n° 00NH7001 ■ Berline 25 Prestige Turbo 2 : à partir du n° 00NP7001 ■ Berline 25 GTi Turbo 2 : à partir du n° 03NK2001 ■ Berlines 25 RD et TRD : à partir du n° 24MM9001 ■ Breaks et dérivés 25 RD : à partir du n° 08MN9001 ■ Berlines 25 RD Turbo et 25 TRD Turbo : à partir du n° 07NB7001 ■ 25 Limousine Turbo : à partir du n° 00ND8001 ■ Break 25 TRD Turbo : à partir du n° 01NC7001.

1987 Un diesel encore plus puissant



Les publicités de l'époque mettent l'accent sur la visibilité offerte au conducteur et à l'environnement spacieux qui lui est offert.



Au mois de mars apparaît une évolution de la CX 25 TRD Turbo, dotée d'un échangeur air/air qui lui offre un surcroît de puissance.

Ce sont les breaks qui vont assurer la pérennité de la CX jusqu'en 1991, la XM ayant mis les berlines sur la touche depuis le mois de juin 1989.



1988-1991 Elimination progressive

A partir de juillet 1987, la gamme CX perd une partie de ses éléments. Disparaissent ainsi les CX 25 RI, CX 25 TRD, break CX 20 RE, break CX 25 TRI, familiale CX 20 RE et CX 20 RE Entreprise. Un nouveau modèle fait cependant son apparition, le break CX 22 RS, avec moteur essence type J6TA500 (2.165 cm³ pour une puissance de 115 ch DIN à 5.600 tr/mn). Dans le même temps, l'option ABS est étendue à la berline 22 TRS et au break 22 RS, l'antidémarrage codé étant désormais monté en série sur la CX 25 GTi et sur les CX Prestige. Toute la gamme est équipée en boîte 5 vitesses et la présentation intérieure/extérieure de la 25 Limousine Turbo 2 et de la 25 Prestige à boîte auto est uniformisée (éclairage du compartiment moteur, garnissage des sièges en velours, glaces teintées, rétros extérieurs réglables électriquement et dégivrants, affichage de la température extérieure). Les chevrons disparaissent du monogramme Citroën sur la face AR. Trois nouvelles teintes figurent au catalogue : cassis nacré, bleu

Memphis métallisé verni et gris météore métallisé verni. Les coloris gris renard et gris neptune sont par contre supprimés. Les ventes, pour cette année, restent toujours élevées à 23.979 exemplaires, mais on sait déjà que la CX va devoir s'effacer devant la nouvelle star de Citroën, la XM qui apparaît le 23 mai 1989. En attendant, quelques modifications interviennent à partir de juillet 1988, l'ABS étant monté de série sur les CX 25 GTi Turbo 2 et sur la CX Prestige Turbo 2. Les teintes blanc crémant, bleu iris et brun maya sont supprimées. Cette année, seules 6.997 CX seront produites. Depuis juillet 1989, seuls les breaks demeurent au catalogue. Ils portent la dénomination Evasion et sont disponibles en sept versions mais un seul modèle essence. Leur montage ne s'effectue plus à Aulnay-sous-Bois mais dans les établissements de la société Heuliez, à Cerisy. Il en sera produit 2.081 pour l'année 1990 et 563 en 1991. Au total, ce sont 1.042.460 CX qui auront été produites depuis l'origine. Un joli record pour un haut de gamme français. ■

- ▼ Identification Numéros dans la série du type ■ 20 RE : à partir du n° 18MP7501 (1988) et à partir du n° 19MP8001 (1989) ■ 22 TRS : à partir du n° 03NR6001 (1988) et à partir du n° 05NR0001 (1989) ■ 25 GTi : à partir du n° 06NG7001 (1988) et à partir du n° 07NG8001 (1989) ■ 25 GTi Turbo 2 : à partir du n° 04NK7001 (1988) et à partir du n° 05NK7001 (1989) ■ 25 Prestige Automatic : à partir du n° 01NH1001 (1988) et à partir du n° 01NH7001 (1989) ■ 25 Prestige Turbo 2 : à partir du n° 01NP3501 (1988) et à partir du n° 01NP8001 (1989) ■ 25 RD : à partir du n° 25MM9001 (1988) et à partir du n° 07MM0001 (1989) ■ 25 RD Turbo 2 et TRD Turbo 2 : à partir du n° 00NT7001 (1988) et à partir du n° 03NT8001 (1989) ■ 25 Limousine Turbo 2 : à partir du n° 00NU2001 (1988) et à partir du n° 00NU5001 (1989) ■ Break 22 RS : à partir du n° 01NS8001 (1988) et à partir du n° 02NS5001 (1989) ■ Breaks et dérivés 25 RD : à partir du n° 09MN8501 (1988) et à partir du n° 10MN7001 (1989) ■ 25 TRD Turbo 2 Familiale : à partir du n° 00NV5001 (1988) et à partir du n° 01NV6001 (1989) ■ Break Evasion essence : à partir du n° 02NS8701 (1990) et à partir du n° 01NS0901 (1991) ■ Break Evasion diesel : à partir du n° 11MN1601 (1990) et à partir du n° 11MN5301 (1991) ■ Break Evasion Turbo : à partir du n° 02NV1501 (1990) et à partir du n° 02NV5501 (1991) ■ Familiale et break Entreprise Evasion : à partir du n° 11MN1601 (1990) et à partir du n° 11MN5301 (1991).

Le volume dédié aux places AR reste l'un des atouts majeurs d'une CX qui ne sera guère remplacée, dans le cœur des citroënistes, par la XM qui lui succède. Certes plus moderne, mais qui a perdu une grande partie de l'âme d'une Citroën.

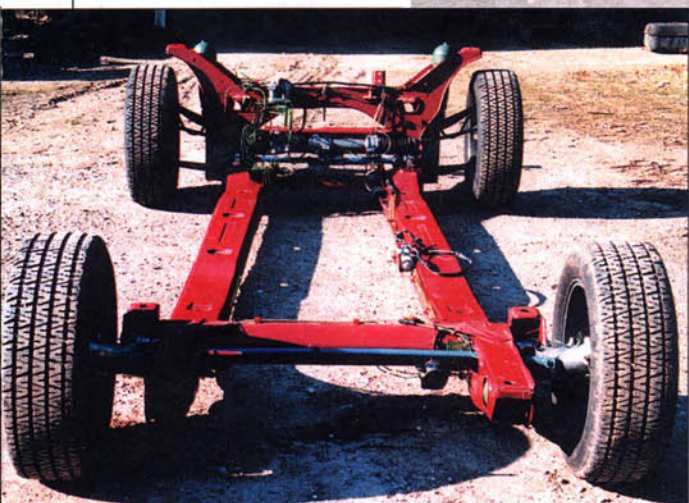


Pour beaucoup, la CX reste l'ultime exercice de style méritant de figurer au Panthéon Citroën. La dernière à respecter les « cinq critères qui permettent, selon Daniel Biton, de caractériser les vraies filles de Javel : suspension hydropneumatique, voie AV plus large que la voie AR, 2/3 de la masse sur les roues AV, frein de secours (et non frein à main) sur les roues AV et train AV dont le pivot de fusée est dans l'axe de la jante. » Cette vision est sans doute réductrice, mais elle traduit bien l'état d'esprit de ceux qui, aujourd'hui, se précipitent sur ces CX qui, tout le monde en convient, ne sont pas encore tout à fait entrées en collection, mais méritent d'y figurer en bonne place. Des CX qui permettent surtout de rouler au quotidien, tout en affichant sa différence. Dans cette optique, la série 2 constitue sans aucun doute le choix du

Nordahl Maillard possède trois CX. Mais pour se déplacer au quotidien, il préfère entre toutes sa 25 RD Turbo 2 qui a dépassé les 385.000 km !



Le choix du prince



Le châssis d'une CX 25 GTI Turbo comme vous le verrez rarement. Dépouillé pour une restauration en profondeur par Francis Hardivillier.

voire un Picasso (« j'ai récupéré ma 22 TRS pack VIP auprès de mon oncle qui l'a peu utilisée, explique ainsi Philippe Petit, et il l'a longtemps regrettée après l'avoir remplacée par une XM, moins fiable ! »). Soit par un déjà collectionneur qui a pressenti là qu'il fallait éviter à cette déesse de la route une disparition prématurée. Il n'est donc pas si rare de tomber sur une petite merveille, toujours parfaitement entretenue, à qui on a fait subir l'Hydraurincage tous les deux ans avec changement du LHM et du liquide de refroidissement (« ce qui, comme le rappelle Jean-Luc Wrobel, évite de percer le radiateur de chauffage »).

Pour autant, et même si les séries 2 sont sans doute moins sensibles à la corrosion que les séries 1 (quoique les modèles 84-85 soient particulièrement robustes), un certain nombre de points doivent être contrôlés. A commencer par le fond de coffre, juste derrière les passages de roues, le bas du couvercle de malle AR, les bas de caisse sous la garniture en plastique (c'est encore plus vrai pour les versions à empattement rallongé, Prestige ou Limousine, l'attaque étant généralement assez sévère à l'endroit précis où se fait la greffe du rajout), les bas de portes (satanés trous d'écoulement bouchés. Déjà qu'ils étaient prévus juste d'origine !), l'intérieur des portes (pour les mêmes raisons), les bas d'ailes AV côté portières, les planchers (ne pas hésiter à soulever la moquette pour voir s'il n'y reste pas des traces d'humidité), et les entourages de vitres de custode. Et, sur les versions par leur premier propriétaire qui n'a pu se résoudre à s'en séparer bien qu'il ait, depuis, acquis une Xantia (!),

Forts kilométrages

On comprend mieux pourquoi les possesseurs de ces séries 2 n'hésitent pas à traverser la France dans tous les sens. Avec un corollaire qui peut s'avérer un handicap aujourd'hui : les hauts kilométrages atteints par ces véhicules, et pas seulement les versions diesel. Car si ces dernières peuvent allègrement dépasser les 300 à 400.000 km, les versions essence ne rechignent pas à venir titiller ces chiffres astronomiques. Evidemment, l'état général de la voiture est à l'unisson de cette utilisation intensive. Heureusement, il existe encore des modèles pieusement conservés soit par leur premier propriétaire qui n'a pu se résoudre à s'en séparer bien qu'il ait, depuis, acquis une Xantia (!),

bouche souvent...). Malgré le traitement anti-corrosion subi par les caisses avant peinture, la rouille peut, à ces endroits, avoir été particulièrement agressive, pour peu que l'auto n'ait que peu connu la douceur d'un garage ou à tout le moins d'un toit. Ou qu'elle ait subi les agressions des routes salées l'hiver.

Attention aux chocs

Autre précaution : le contrôle des unités AV et AR qui, en usine, étaient rivetées. Si vous découvrez une fixation par vis (ce qui n'est pas dramatique en soi), cela signifie que l'auto a été victime d'un accident assez important. En l'absence de factures de réparation, évitez ces exemplaires-là qui risquent de présenter des déformations qui peuvent s'avérer dangereuses.

Les chocs, même petits, sont malheureusement assez fréquents, l'auto étant forcément garée en position basse et des conducteurs peu scrupuleux n'hésitant pas à « s'appuyer » sur le bruit pour réussir leur créneau. Du coup les blocs veilleuses-clignotants AV, très exposés, sont bien souvent abîmés voire cassés, bien qu'ils soient montés sur une lame de ressort pour pouvoir se rétracter légèrement. Et les pare-chocs, dont le plastique est déjà réputé cassant, ont bien du mal à supporter la répétition de ces agressions. Surtout les joncs d'enjolivement qui, de plus, ne sont plus fournis par le réseau aujourd'hui. Parallèlement, il ne faut pas oublier les problèmes de connectiques, récurrents chez Citroën et tout à fait aléatoires puisque essentielle-

ment dus à des problèmes d'oxydation. Ça peut tout aussi bien toucher la fermeture centralisée que les clignotants, les phares ou la clim ! Et avant de trouver la source du problème, c'est souvent la croix et la bannière ! « Et je ne vous parle pas des ampoules de tableau de bord qui claquent tout le temps, soupire Jérôme Cote, ou des levitres qui refusent de fonctionner ou encore de la jauge à huile électronique souvent HS. Ou, mais là c'est autre chose, des commandes de chauffage qui... s'enfoncent dans le tableau de bord ! » A l'évidence, la finition n'est pas à la hauteur du standing de cette auto ! On pourrait d'ailleurs rallonger la liste en citant les enjoliveurs de roues qui se font la malle, les baguettes caoutchouc qui se décollent ou les jantes alu toujours plus ou moins oxydées, faute d'un vernis de qualité !

Autre tare héréditaire, le ciel de toit, du tissu collé sur de la mousse qui se désagrège avec le temps et l'humidité. Du coup, le pavillon commence par gondoler, puis par se vautrer sur un côté. Il faut alors réagir très vite et déposer le panneau sur lequel le tissu est collé ! Une véritable galère comme le raconte Patrick Aoutin : « Il faut évidemment retirer les bandeaux qui garnissent le haut des ouvertures de portes. Et on a intérêt à y aller en douceur, car les bidules en plastique qui servent au clipsage dans des orifices de la tôle sont plutôt fragiles. ! » Même punition pour la moquette de la plage AR. Grand classique, également, le petit bout de tube évasé qui sert à raccorder le silencieux AR à la pièce intermédiaire de la ligne d'échap-

peur et qui est soudé sur le silencieux. La rouille attaque au niveau de la soudure et ce tube finit par se casser. « Alors que le silencieux est encore bon, c'est désagréable ! se plaint Patrick Aoutin qui offre une solution, en attendant mieux : emmancher 10 à 15 cm de tube au diamètre légèrement inférieur dans l'orifice du silencieux en remettant par dessus le petit bout de tube cassé, assurer l'étanchéité du raccord avec de la pâte pour réparation d'échappement, et vous prolongez ainsi la vie du silencieux... »

Accessibilité moyenne

Globalement, et contrairement à ce que pourrait laisser supposer cette liste de maladies chroniques, une CX n'est pourtant pas fragile. Et si l'on

excepte des degrés de finition qui auraient largement pu être meilleurs si les contrôles qualités avaient été à la hauteur du standing de cette voiture, il est heureusement très rare de cumuler tous ces défauts, à moins de tomber sur un véhicule maudit ! Pour le reste, c'est même tranquillité quasiment assurée à tous les étages. Toutes les mécaniques qui ont pris place, au chausse-pied, sous le capot ont la réputation d'être durables. Mieux, les versions diesel restent encore parmi les plus puissantes du marché (surtout en Turbo 2), pour des consommations qui sont équivalentes à celles offertes avec les Tdi modernes. Par contre, c'est vrai que l'accessibilité n'est pas le point fort de ces CX survitaminées. « Pour aller chercher les bougies 2 et 3 pla-

cées latéralement sur la culasse de ma 22 TRS, il faut jouer du cliquet à tête orientable et disposer d'une toute petite rallonge, sinon ça ne passe pas derrière le carbu ! » Le constat de Patrick Aoutin est repris par tous, versions essence et diesel confondues, le phénomène étant encore plus sensible avec les versions turbo à injection comme on le comprendra sans peine ! Bon nombre d'opérations nécessitent ainsi une gymnastique qui rappelle étrangement ce qui se passe aujourd'hui sur les voitures modernes. A l'image des durits de chauffage dont le remplacement impose la dépose... de la planche de bord. « Un peu long mais très simple », reconnaît Daniel Biton. Ou du changement de l'embrayage, pour lequel il faut « déposer toute la mécanique (moteur + boîte) et extraire la transmission, surtout la gauche », prévient Michel Blanchet. Certains constructeurs font effectivement plus simple, mais bon une CX c'est une Citroën... Cela dit, tout le monde n'est pas logé à la même enseigne, et les versions carburateurs sont nettement plus simples à entretenir et coûtent moins cher, dans la mesure où elles n'ont pas la batterie de calculateurs des injections. Or ceux-ci sont chers et le réseau Citroën n'est pas toujours le mieux placé pour diagnostiquer la panne ! C'est sans doute un comble, mais au moins sur ce point, tout le monde est d'accord. Car à moins de tomber sur un garage qui aime encore son métier et ne fait pas de l'abattage comme c'est trop souvent la règle, la CX fait peur à des mécanos qui ne savent plus ausculter une auto sans la

valise adéquate ! Et même si on admettra volontiers que ce n'est pas toujours évident avec l'usine à gaz que représente l'injection, surtout lorsqu'elle s'accompagne du turbo, ce constat est désespérant. D'où l'intérêt de se rapprocher d'un club... qui s'empressera d'ailleurs de vous signaler trois autres points à vérifier au moment de l'achat : - les roulements de bras AR : mettez la voiture en position haute, éloignez-vous et regardez les roues AR. Si elles présentent un carrossage négatif, c'est que les roulements sont HS.

- les spères de suspension : moteur au ralenti, appuyez aux quatre coins de la voiture. Si elle est raide, les spères sont à changer. Attention, c'est très facile à l'AV, beaucoup plus délicat à l'AR, les raccords des tuyaux sur les amortisseurs ayant semble-t-il été montés en usine au frein filet fort (on se demande même si ce n'est pas à la colle bicomposant, tellement c'est hard !). Si vous rencontrez ainsi une forte résistance, attendez-vous à devoir changer le raccord ! - les rotules de train AV : une usure anormale des pneus trahit généralement un jeu trop important aux rotules. Elles sont à changer. Et c'est tout ? Pas forcément, chaque voiture étant un cas particulier. Mais ce sont là les points les plus récurrents. Rien de dramatique, d'autant qu'à écouter nos lecteurs, « le moindre centime d'euro investi vous est rendu au centuple par votre CX ». Si ça n'est pas ça le bonheur, ça y ressemble étrangement, non ?

JEAN-PATRICK BARAILLE ET PAUL FRAYSSE



Une version cabriolet a été diffusée en Angleterre. Mais si elle est homologuée par nos amis britanniques, elle ne l'est pas en France !

Le haut de gamme au prix d'une banale occasion. C'est l'offre alléchante que propose aujourd'hui la CX série 2. Pas encore auto de collection, et donc utilisable au quotidien.

Les clubs

■ Génération CX !
42 rue Humbert, 57540 Petite-Roselle. T. 03.87.85.60.38.
<http://www.generationcx.com>
■ CX Club de France
24 rue du Rhin, 67115 Plobsheim.
T. 03.88.98.77.42.

Retrouvez la liste complète des clubs, des professionnels et des pages persos Citroën sur notre site internet et visitez leurs sites
<http://gazoline.org>

Disponibilité pièces

La garantie décennale est tombée et Citroën s'est empressé de retirer de son catalogue la plupart des pièces qui encombraient ses rayonnages. Du coup, de nombreux accessoires ont disparu, à l'image des joncs agrémentant les pare-chocs, des tissus, des double optiques, des pare-chocs, cardans, échappements... Heureusement que, pour la partie mécanique, nombre de pièces ont été reprises sur les Xantia ou XM. Mais ça impose de jongler avec les références. Par contre, deux spécialistes proposent déjà de la pièce d'origine neuve ou d'occasion, voire des pièces en échange standard. Le français D'Solde installé en Savoie (04.76.36.18.71 ou 06.10.74.60.92) et l'allemand CX Basis basé à Eggenstein où on parle français (00.49.721.782.112). Sans oublier Blondeau (01.48.57.99.95), incontournable passage pour le citroëniste averti.

A quel prix ?

On trouve aujourd'hui des séries 2 à tous les prix. Mais en dessous de 1.000 euros, ne rêvez pas trop, ce sont des autos pour la pièce. Les négociations actuelles, pour un modèle en bon état, tournent entre 2.000 et 3.000 euros. Avec quelques pointes entre 3.500 et 4.000 euros pour les GTI Turbo 2, plus recherchées. Les versions Prestige et Limousine, suivant leur état sont proposées entre 3.500 et 6.000 euros. Mais on imagine que ce dernier prix cache un exemplaire en superbe condition avec peu de kilométrage. La rareté, en quelque sorte.

Documentation

Revue technique automobile : CX 2200D-2500 D tous types 1976-1990
■ CX 2400, 2500 carbu, injection, GTI et Turbo 1976-1990 ■ CX Athena & Reflex, CX 20, CX 20 TRE et CX 22 TRS 1980-1989.
L'Expert automobile : CX 22 TRS, n° 232.