

REVENTE
DE TRÈS FACILE
...
A TRÈS DIFFICILE
+++

CX 20/22 : ---
CX 25 GTI/GTI turbo : -
CX 25 GTI turbo 2 : +
CX Prestige : --
CX RD/TRD
et turbo diesel : ++
CX break essence : ---
CX break diesel : --

La CX : une vraie Citroën arrivée à maturité

Après quinze années d'existence, la berline CX a été retirée des chaînes de fabrication l'été dernier, laissant la place à une XM située encore plus haut en gamme. Sa diffusion, quoique réduite en fin de carrière, rend couramment présente sur le marché de l'occasion, dans un éventail de prix remarquablement varié.

Dernière création exclusive de la marque aux chevrons, la CX apparaît comme une pure héritière de la tradition Citroën, et, finalement, comme un produit typiquement français. Bien aimée également en Allemagne et en Grande-Bretagne, elle a réalisé la majeure partie de ses ventes dans l'Hexagone. Du coup, sur le million et quelques d'unités fabriquées, 550 000 exemplaires ont sillonné les routes aux mains de conduc-



Une ligne assez personnelle rend la CX presque indémodable, même si son Cx réel n'est plus vraiment à la pointe de l'actualité...

LA TENDANCE CHEZ RENAULT

R9/R11 : une demande au-dessous de 40 000 F

- **R4** : Encore très répandue dans le parc français, elle est fort rarement disponible dans les réseaux de marque.
- **R5** Elle intéresse un large public, et en particulier des jeunes conducteurs ou des ménages à la recherche d'une seconde voiture ; l'acheteur s'oriente surtout vers les véhicules disponibles à un prix qui ne dépasse pas 35 000 F. Les cinq portes sont plus appréciées que les trois portes. La R5 GT turbo est peu recherchée : l'assurance est coûteuse.
- **R9/R11**. On observe que les acheteurs se tournent volontairement vers les modèles des années 1984/85/86, car ils sont affichés au-dessous de 40 000 F, niveau que les intéressés ne tiennent pas à dépasser. Le diesel a ses adeptes.
- **R19**. Les premiers acheteurs de cette berline sortie il y a à peine plus d'un an semblent la conserver, comme l'atteste le peu de transactions observées par les professionnels.
- **R21**. Elle trouve aisément preneur quand sa puissance administrative demeure égale ou inférieure à 7 CV. C'est le cas, on le sait, des TL, TS, GTS, TSE. Les R21 de 2 litres retiennent peu l'attention. La Nevada semble un peu moins recherchée que naguère ; grâce à son volume, elle bénéficie d'une demande saisonnière, à la veille des départs en vacances, d'hiver ou d'été. La 21 diesel est prisée. La R21 turbo n'intéresse l'amateur que si son compteur affiche un faible kilométrage. D'une façon générale, la 21 turbo, comme les modèle rapides, est peu recherchée en seconde main : les conducteurs craignent d'exposer leur permis à des risques majeurs...
- **R25**. Les amateurs de R25 se montrent de plus en plus attentifs au budget d'utilisation. Les versions à gazole demeurent appréciées des gros rouleurs. Les quatre cylindres à essence ont leurs fidèles mais les V6, réputées gourmandes, sont peu goûtées de l'acheteur.

teurs français. Des conducteurs généralement fidélisés depuis longtemps aux créations du Quai de Javel et qui, pour beaucoup, se sont révélés être de gros rouleurs. Ainsi, il n'est pas rare de voir des CX, même récentes, afficher des kilométrages particulièrement élevés.

Une fiabilité accrue au cours des ans

Comme bien des Citroën, la CX est d'abord sortie des chaînes avec de nombreux défauts de jeunesse (ah, ces portières qui fermaient mal !), dont certains n'ont malheureusement jamais été corrigés. Du point de vue de la conception, on aura regretté jusqu'à la fin le balayage imparfait du pare-brise par un seul essuie-glace et l'absence incompréhensible d'un hayon sur cette berline deux volumes. D'autres imperfections, touchant à la qualité de fabrication ou à la fiabilité ont été progressivement effacées durant sa carrière. Ainsi, les bas de portières rouillaient fréquemment jusqu'en 81/82,

tant par la faute d'un traitement anticorrosion imparfait qu'en raison de la forme des bavettes avant, modifiées au millésime 82 lors du restyling des ailes antérieures. Il aura par contre fallu attendre 1986 pour voir apparaître de nouveaux garnissages intérieurs et une planche de bord redessinée. Jusque là, on a pu déplorer des panneaux de portes en plastique moulé de piètre qualité, dont l'aspect se défraîchissait bien vite et qui, parfois, en arrivaient à se décoller. Longtemps a subsisté dans l'habitacle une nauséabonde odeur de colle, perceptible lorsque la voiture était laissée au soleil. En fin de carrière, la qualité des matériaux

s'était largement rapprochée des meilleures références de la catégorie, avec un revêtement des sièges en velours à chevrons (option VIP) choisi par de nombreux acheteurs. Les jauges à essence, devenues capricieuses de 1983 à 1985, tant par la faute du puits de jauge que par celle de l'affichage au tableau de bord, sont redevenues fiables les trois dernières années. Quant aux motorisations, le groupe 2 litres de la Société française de mécanique apparu sous le capot au millésime 80 a avantageusement remplacé le vieux bloc Citroën, avec, à la clé, un confort d'utilisation et un coût d'exploitation optimisés. Seuls

LE CAS « PRESTIGE »

La CX Prestige, apparue au millésime 76, et mue par le 2,5 litres turbo-compressé depuis 1985 (en version à boîte mécanique du moins) se négocie aujourd'hui à des niveaux de prix à peine supérieurs à ceux des GTI turbo. Il n'est pas interdit de penser que cette berline, allongée de 25 cm par rapport au modèle courant, et luxueusement équipée, sera d'ici quelques années très recherchée, y compris par les collectionneurs. Sa relative rareté — elle n'a été produite qu'à 28 216 exemplaires — contribuera sans doute à ce probable regain d'estime. Au contraire, la « Limousine » de même empattement, mais animée par un moteur diesel et moins richement finie, risque de stagner à des niveaux modestes.

L'HYDRAULIQUE CITROËN

Le circuit hydraulique commande la suspension ainsi que l'assistance des freins et de la direction. La CX ne comporte pas moins de six sphères (une par roue pour la suspension, une de réserve de pression et une de réserve pour le freinage). A près de 100 000 kilomètres et, en tout cas après cinq ans d'utilisation, il convient de vérifier l'état de celles-ci ; les premières à être usées sont celles de l'essieu avant, ce que l'on perçoit aisément à cause de réactions de suspension quelque peu dégradées. Le remplacement des sphères se fait automatiquement par paire, sur un même essieu. Le coût de l'intervention est d'environ 900 F à l'avant et d'un peu plus de 1 000 F à l'arrière, où un plus grand temps de main-d'œuvre est requis. Par ailleurs, le changement du liquide hydraulique est préconisé tous les 60 000 kilomètres.

Si vous prévoyez de ne parcourir que peu de kilomètres au volant d'une CX déjà âgée, vous pouvez, si l'état des sphères le permet, vous contenter de les faire regonfler. L'opération revient à 1 700 F pour les six unités, et est garantie 1 an, mais il sera impossible au mécanicien de remplacer la membrane qui assure l'étanchéité entre le gaz et le liquide, ce qui ne saurait conduire à une longévité aussi importante qu'avec des sphères neuves.

NOUVEAUTÉ



ANTIVOL AU SOMMET

Dernier-né dans la panoplie des systèmes antivol, le VAV 3 se signale par une conception extrêmement bien pensée et un éventail de 3 protections complémentaires. Il offre :

- Un code à 4 chiffres qui empêche la mise en route du moteur. Comme avec les guichets automatiques des banques, un délai de 5 secondes est nécessaire à la validation, ce qui met à l'abri des pianotages aléatoires tentés au petit bonheur la chance.
- Un coupe-moteur qui prive d'alimentation électrique certains organes de démarrage et sur lequel le voleur ne peut procéder à un quelconque bricolage, ce qui se traduirait en outre par la projection dans l'habitacle d'une épaisse fumée dont l'odeur chlorée est particulièrement insupportable.
- Une touche discrète qui, en cas de braquage effectué lorsque le conducteur est au volant, permet d'immobiliser le véhicule 25 secondes plus tard, alors que le voleur s'est déjà éloigné.

La mise en route du VAV 3 peut être couplée au verrouillage des portières (+205 F).

Ce système est commercialisé par le magasin « Tout pour l'auto » à Paris, 210 ter boulevard Péreire, 75017 Paris. Tél. (1) 45.74.15.75. En Ile-de-France, contacter DIAM : (1) 64.39.17.59, en province : 35.80.66.48.

Prix : 3 450 F, pose non comprise.

se redresser, face à une XM V6 certes plus moderne, mais pas plus performante.

Les versions à gazole, très répandues depuis que la part du diesel est devenue majoritaire dans la vente de CX (75,6 % en 1987, année record en la matière) demeurent recherchées, et maintiendront vraisemblablement bien leur position, puisque les XM D 12, livrées seulement depuis le mois dernier, ne peuvent se prévaloir de performances aussi éle-

vées. La version diesel turbo 2, produite à partir de janvier 87 (120 chevaux au lieu de 95) sera préférée aux premiers modèles suralimentés.

Enfin, les breaks, dont la production n'a pas été stoppée, affichent des cours de transactions particulièrement bas et permettent de s'offrir une voiture exceptionnellement vaste (avec l'atout d'une suspension à niveau constant), à des prix étonnamment modestes.

J.-R. MACCHIA

dant en zone rurale, a couramment emprunté des routes au revêtement médiocre. Sur le train arrière, les roulements d'articulation se montrent également assez fragiles, et une inspection soignée sera d'autant plus indispensable que la voiture a été utilisée comme tractrice, ce qui est passablement fréquent avec les CX.

De bonnes affaires en perspective

La CX a vu son succès commercial s'effriter régulièrement depuis quatre ans. Quelque peu rarifiée dans le parc français, elle souffre, en version essence, d'une cote en occasion peu élevée qui permettra à l'acheteur de réaliser une acquisition à bon compte. Les CX 20 et 22 se trouvent sans peine à des tarifs inférieurs à ceux d'une BX 19 (GT ou TRS) de même millésime, c'est-à-dire, par exemple, à moins de 30 000 F pour un modèle 85 ou aux environs de 50 000 F pour un modèle 88. Le plus souvent, les professionnels font la moue pour reprendre de telles voitures et bon nombre d'entre elles font l'objet de transactions entre particuliers. Moins chères que leurs concurrentes françaises 505 ou R 25, elles permettent, dans des conditions financières vraiment avantageuses, d'accéder à la catégorie des grandes routières.

Les GTI tiennent un peu mieux la cote et beaucoup sont à vendre dans le réseau de la marque.

Les GTI turbo (attention aux modèles antérieurs au millésime 87, dépourvus d'échangeurs air/air et affichant une forte consommation) pourraient voir bientôt leurs cours

sister convenablement à l'épreuve des kilomètres. Le moteur est le plus souvent dans un état de fraîcheur satisfaisant, en raison surtout du fort pourcentage de conduite sur autoroute effectué très souvent par les acheteurs de CX.

Cependant, on peut inventorier certaines faiblesses régulièrement perçues par les utilisateurs : les alternateurs fournis par Paris-Rhône se révèlent fragiles, et les blocs optiques livrés par l'un des deux fournisseurs de Citroën pèchent par un manque d'étanchéité, ce qui provoque la corrosion des paraboles de réflexion ; ce défaut ne se retrouve pas sur les phares à double optique des versions GTI, GTI turbo et turbo-diesel.

Les lignes d'échappement nécessitent, sur les modèles essence et, plus particulièrement sur les GTI et GTI turbo, des remplacements plus fréquents que la normale.

Aux alentours de 80/100 000 km, il sera bon de vérifier les articulations du train avant, surtout si le conducteur précédent, rési-

quelques ennuis de soupapes sont à l'occasion venus perturber la sérénité des propriétaires sur les modèles antérieurs à 85.

Les groupes diesel, passés de 2,2 à 2,5 litres au début 78, se sont fait remarquer, lors de ce changement de cylindrée, par de graves problèmes de culasse et de joint de culasse ayant entraîné des casses de moteurs, ce qui a ruiné pendant fort longtemps la réputation des CX auprès des chauffeurs de taxi. Tout est rentré dans l'ordre au bout d'une dizaine de mois, et les motorisations à gazole ont depuis fait preuve d'une longévité très convenable, tant en version atmosphérique qu'avec un turbocompresseur.

Des points sensibles

Les organes mécaniques essentiels tiennent en général bien le coup. Boîte de vitesses, embrayage (il n'est pas rare de trouver des embrayages d'origine à près de 200 000 km sur les versions diesel) et disques de frein ré-



L'intérieur des CX a fait beaucoup de progrès, mais à l'été 85 seulement.

CX GTI (2 500 CM³ INJECTION)

Prix des pièces :

Moteur éch. st.	11 800 F	Démarreur :	1 423 F
Boîte de vitesse : . . .	11 041 F	Alternateur :	1 221 F
Embrayage :	1 180 F	1 sphère :	400 F

Cote de l'occasion (en F)

1989	1988	1987	1986	1985
119 000	85 000	69 000	52 000	38 000