

Auto Classiques PLUS

N°35

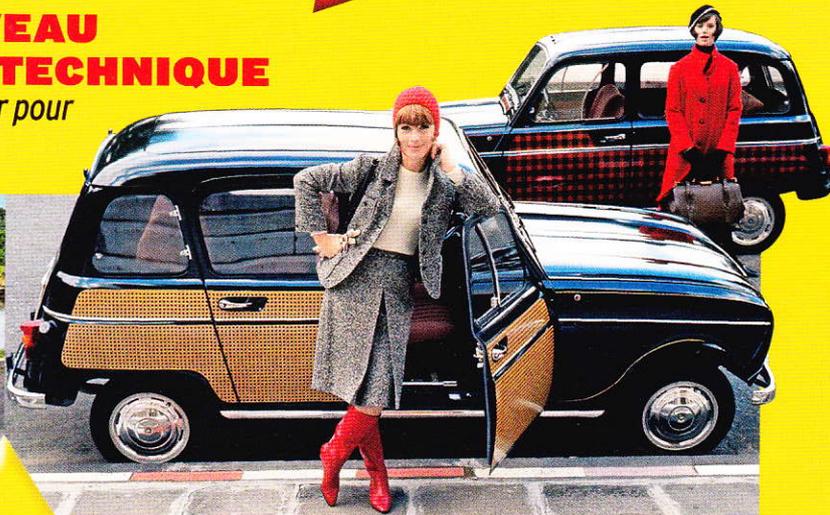


Le vrai prix d'une SAAB 900

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

ENQUÊTE NOUVEAU
CONTRÔLE TECHNIQUE
tout ce qui va changer pour les anciennes



120 ANS

DOSSIER

Les 10 modèles qui ont marqué l'histoire du Losange

RENAULT



Une génération à la loupe
L'ALFA ROMEO GTV

nouvelle rubrique
2 roues

Le **SOLEX 3800**

L'ESSAI

Autobianchi Bianchina > Lotus Esprit > Lancia Aurelia > Citroën Visa Super X



MATCH

Peugeot 203/Simca Aronde

> Messerschmitt KR 200 > Opel Kadett A



M 02319 - 35 - F: 3,95 € - RD

BEL: 4,5€ - ESP: 4,5€ - GR: 4,5€ - DOMS: 4,9€ - ITA: 4,5€ - LUX: 4,5€ - PORT/CONT: 4,5€ - CAN: 5,95\$CAN - CH: 5,95\$S



+ 10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR RÊVER, POUR ACHETER...

PANORAMIQUE

ESSAI



1981

Citroën Visa Super X

Née sous X

Comme nombre de citroënistes, j'ai toujours regardé la Visa avec méfiance, à cause de ses dessous et de ses moteurs de Peugeot 104. Sa carrosserie ajoute à son profil de mal-aimée. Et si on lui donnait une deuxième chance, pour ses 40 ans...

Texte: Pierre-Louis Champeaux - Photos: Laurent Lacoste

Je ne vous referai pas l'histoire de la Visa. Gestation difficile, lancement contrarié par un physique qui, pour rester poli, n'a pas su trouver son public, la naissance de la petite Citroën s'est faite dans la douleur. Elle ne fut d'ailleurs pas considérée comme une "vraie" Citroën par beaucoup, y

compris au sein du réseau. Pour être honnête, j'ai moi-même quelques a priori concernant cette Visa avant de l'essayer. Elle avait pourtant réussi à me séduire (si, si!) en version Club, avec son pétillant bicylindre de 652 cm³ et ses improbables associations de formes géométriques dans l'habitacle. Mais, aujourd'hui, le fond comme la

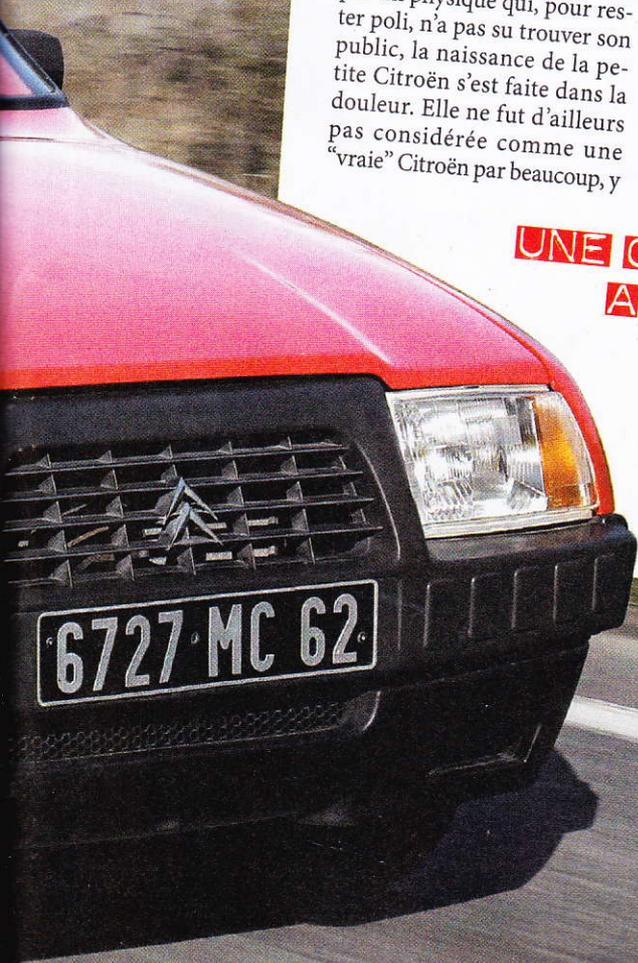
forme ont changé. S'il est permis de ne pas regretter le motif en nid-d'abeilles sur la planche de bord, disparu dès la fin du premier millésime, la présence d'un moteur Peugeot sous le capot fait davantage tiquer. J'aurai l'occasion d'y revenir... Mais aujourd'hui, c'est une Visa "haut de gamme" qui dévoile ses courbes à nos yeux... »

**UNE CITROËN ATYPIQUE
À PARTIR DE 2200 €**

Citroën Visa
1978-1987



Production globale:
1 254 390 exemplaires



» disons surpris. Ne rions pas, j'ai bien dit haut de gamme : jantes alu (optionnelles), jupe avant façon spoiler, baguettes latérales et même stickers décoratifs, la Super X a clairement sorti ses habits du dimanche. Certes, l'ensemble est un peu maladroit, voire lourdaud, mais l'effort est louable. Dedans, c'est carrément le grand

jeu. Compte-tours, console centrale avec montre numérique, appuie-tête avant, moquette intégrale, l'ensemble est plutôt cosu pour une citadine de cette époque. Surtout, une superbe sellerie mêlant jaune, orange et marron, avec ses contre-portes assorties, s'il vous plaît, transforme l'habitacle en boîte à

sourire. Voilà un intérieur qui claque ! Installé sur le moelleux siège du conducteur, je retrouve les satellites chers à mon cœur de citroëniste.

La fausse note

La déco m'éblouit, la profusion de formes géométriques me pique une nouvelle fois les yeux.



Et c'est d'ailleurs ce qui fait le charme de cet intérieur ! Je dois bien le reconnaître, elle commence à me plaire, cette petite. L'idée d'aller faire un tour me paraît soudain très bonne. Je tourne la clé et... c'est le drame. Forcément : ni braillement de 2CV ni sonorité de GS : le son du 4-cylindres en place est celui d'une »



À l'avant, le conducteur profite de sièges inclinables, munis chacun d'un appui-tête de série.

LA TECHNIQUE

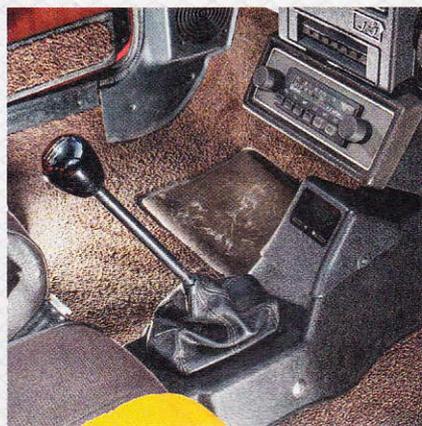
Moteur	4-cylindres en ligne
Cylindrée	1 219 cm ³
Puissance fiscale	7 CV
Puissance maxi	64 ch DIN à 6 000 tr/mn
Couple	9,3 mkg à 3 000 tr/mn
Alimentation	1 carbu double corps Solex
Transmission	Aux roues avant, boîte 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques/Tambours
Pneus	155/70 SR 13
Dimensions Lxlxh	3,69 x 1,51 x 1,41 m
Poids	815 kg
Vitesse maxi	155 km/h
Accélération 1 000 D. A.	36 s
Conso. moyenne	7,3 l/100 km
Réservoir	40 l
Coffre	280 dm ³



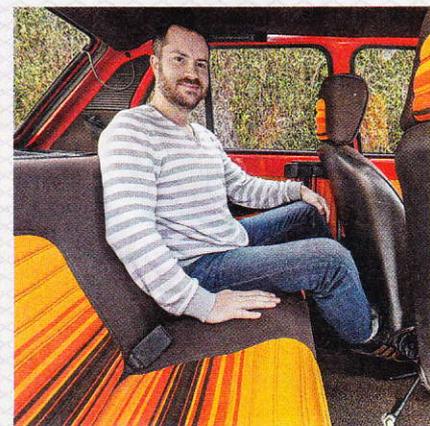
Par rapport aux premières Visa, la planche de bord a troqué son motif nid-d'abeilles contre des rainures horizontales plus reposantes à voir.



À main gauche, ce gros cylindre regroupe aussi bien les commandes des phares, des essuie-glaces que celles des clignotants.



Surmontée de l'indispensable cendrier et ici agrémentée d'un autoradio d'époque, la console centrale de la Super X accueille même une montre digitale.



La carte grise mentionnant 5 places (mais seulement 4 pour les Visa bicylindres), trois personnes pourront profiter de la moelleuse banquette arrière.

» «vulgaire» Peugeot 104. Et, si la petite sochaliennne est objectivement dotée de quelques qualités appréciables, la mélodie de son moteur est loin d'en faire partie. La fameuse tripléte d'engrenages chante aussi faux que mon propre gosier. Dans la Visa, c'est pire, car on ne s'y attend pas. En revanche, les caractéristiques techniques du quatre-pattes du Lion sont plutôt intéressantes: avec une puissance de 64 ch et une cylindrée de 1219 cm³, l'ensemble paraît largement dimensionné pour animer dignement la légère caisse de la Visa (815 kg). Et c'est le cas: dès les premiers tours de roues, l'impression de nervosité est réelle. Malgré la longueur du levier, les vitesses passent aisément. Je me retrouve vite en quatrième, qu'une côte pourtant sévère ne me fera pas abandonner. La Visa file à vive

allure (légale, faut quand même pas pousser). Se présente un virage à 90°. Je m'attends à faire corps avec la vitre de la portière. Mais il n'en est rien. Ici, point de mouvements de caisse caractéristiques des petites Citroën. Bizarre, je me souviens pourtant que la Club n'en était pas avare.

Le seuil de coffre est un peu haut perché, mais son volume très correct au regard du gabarit mesuré de l'auto.



La Super X se reconnaît à sa jupe avant (spoiler), noire sur les autos rouges, au ton caisse avec les autres couleurs de carrosserie.

pour en savoir plus



LIVRES

► La Citroën Visa de mon père, Gilles Colboc, ETAI

► Manuel d'entretien et de réparation Citroën Visa (essence), Haynes

PIÈCES DÉTACHÉES

► Ciperre.fr
► Melun-retro-passion.com

REVUES TECHNIQUES

► RTA n° 387, Citroën Visa moteurs 4-cylindres essence, ETAI
► L'Expert automobile n° 161, Citroën Visa Super

SITES GÉNÉRALISTES

► Deux-chevrons.com
► In-lnaclubdefrance.e-monsite.com



qualités

Polyvalence
Décoration intérieure originale
Encore abordable

défauts

Bruit du moteur
Vraie Citroën?



Sur ces derniers modèles non restylés, les clignotants débordants sur les ailes et les stickers tentent de masquer la lourdeur de la custode.



le budget

LA COTE		VISA SUPER X (1980-1982)
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
600 €	1 000 €	2 200 €

Les Super X non restylées sont rares, sans pour autant être chères. N'hésitez pas à déboursier jusqu'à 3 000 € pour vous offrir un très bel exemplaire.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	178 €	73 €
Tous risques*	279 €	105 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

* Avec vol et incendie.

Pas de souci pour les pièces : elles sont encore disponibles chez les généralistes. Si besoin, jetez un coup d'œil aux pièces mécaniques de Peugeot 104, puisqu'elles sont identiques.

LE PRIX DES PIÈCES

Filtres (air, huile et essence) et bougies	25 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	7 €
Disques + plaquettes AV	102 €
Mâchoires + cylindres de roue AR	109 €
Amortisseurs AV et AR	230 €
Silencieux d'échappement	41 €
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	97 €
Phare avant	100 €
Feu arrière	32 €*
Pneumatiques (x 2)	82 €

* Occasion - Moyenne des prix relevés sur : Autochoc.fr, Oscaro.com, Piecesavenue.com, 123pneus.fr



Frédéric
Le propriétaire

Ayant eu une Visa (modèle de base) de 1983 en première voiture, je me suis mis à la recherche d'un premier modèle. Après avoir acheté en juillet 2007 une Club de janvier 1979, je suis tombé sur cette rare Super X d'avril 1981. Elle était dans une grange et a dû être restaurée. La jupe avant spécifique a été réinstallée, les ailes et le pot d'échappement ont été changés. Elle est ensuite retournée en peinture une fois la carrosserie remise en état. Bilan, dix-huit mois de travaux et une auto qui semble neuve malgré ses 78 000 km.

Mais la Super X ne se contente pas d'un gros moteur, fût-il emprunté à sa parente sochaliennne.

Une Super Visa ?

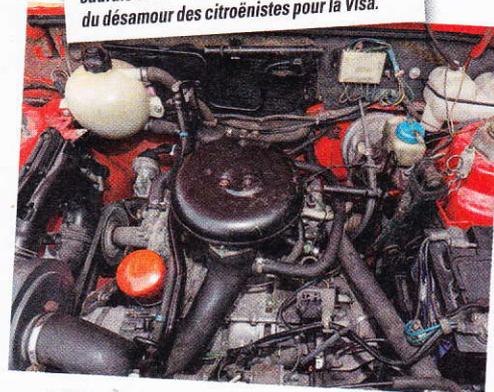
Rabaissée et dotée d'une barre antiroulis de plus gros diamètre à l'avant et d'une seconde à l'arrière (absente des Visa bicylindres), elle ne prend pas sur les ronds-points la posture habituelle du reste de la gamme. Avec des sièges offrant un chouïa plus de maintien latéral, je pourrais me laisser bercer par l'accastillage sportif

de la Super X ! Cette éphémère Visa "groin" haut de gamme (elle n'a existé qu'au premier semestre 1981, juste avant le tant attendu restylage) s'apprécie surtout pour sa polyvalence, à même d'en faire la seconde voiture du foyer. Ce n'est ni une asthmatique sœur de la 2CV, façon AMI 6, ni une cousine délurée de la Peugeot 205 GTI. Le rôle de sa vie, c'est plutôt celui de bonne à tout faire. Avec un atout de taille dans le monde de la collection, son physique inimitable, et inimité !

Grâce à ses barres antiroulis, la Super X se vautre beaucoup moins en virage que les autres modèles du reste de la gamme.



Horreur, cachez ce moteur Peugeot que je ne saurais voir ! Ce fut là, en effet, une des raisons du désamour des citroënistes pour la Visa.



je? craque POUR UNE AUTRE...

Les chiffres ont beau plaider en sa faveur, cette Super X ne parvient pas à supplanter la Club dans mon cœur. J'adore son intérieur, mais la bande-son qui l'accompagne ne colle pas avec son physique. Je préfère me vautrer à chaque virage, bercé par la douce mélodie du flat-twin !