



Hobbycar B612

NOS PETITES ANNONCES
INÉDITES

N°78 - Juillet - août 2017

3,99 €

YOUNGTIMERS



Renault 20 TS - Citroën CX 2000 Pallas - Peugeot 504 GL

Les routières de nos vacances!



Maserati 3200 GT
Diva rockeuse



Honda Civic CRX 1.5i
Bonzaï express



Instantanés
Les péripéties
de Young Car à Charade



Voics d'époque
Les Toyota Land Cruiser SW
dans tous leurs états



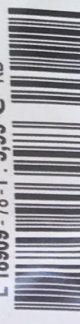
Walkman
The Clash
London Calling



Volkswagen Golf I Cabriolet
Vamos a la playa!

MAG FACTORY

L 18909 - 78 - F - 3,99 € - RD



COTE OFFICIELLE
1000
MODÈLES

ce METRO : 3,99 € - BEL : 4,60 € - PORT.CONT : 4,90 € - DOM/S : 4,50 €

En route pour les vacances !



Renault 20 TS (1978)

Mille mercis à Arnaud, François et Bruno pour s'être rendus disponibles. Mention spéciale à François et Marie-Noëlle qui n'ont pas hésité à nous « servir » leur belle 504 sur un plateau depuis Nantes ! Merci également à tous ceux qui nous ont aidés à mettre sur pied ce sujet : Nordahl de l'Agence CX, Christophe de Génération Renault 20 et 30 et Jean-Éric.

À LIRE EN ÉCOUTANT



Laurent Voulzy – Rockollection (1977)

Chacun connaît la ritournelle de Voulzy, *Rockollection*, son premier gros succès. Notre trio de routières françaises renvoie à la même nostalgie. Qui n'a pas un ou plusieurs souvenirs liés à l'une de ces trois grosses berlines ? Que ce soit le père, le grand-père, le tonton, si vous étiez né en 1977, vous avez forcément des images qui vont avec ces autos. Elles ont donc « encore un truc qui vous colle au cœur et au corps » !



Peugeot 504 GL (1977)

Citroën CX 2000 Pallas (1977)

À l'heure de boucler ses bagages pour les congés estivaux, montez dans notre capsule temporelle...

Nous voici à l'été 1977, avec un trio de familiales françaises en route pour le Camping des Flots Bleus. CX, 504, R20 : trois façons de voyager « à l'ancienne » !

Texte **Thierry Astier** – Photos **Adrien Cortesi**

En 2017, on ne sait plus que choisir pour trimballer la petite famille. Faut-il préférer un « SUV », faux tout-terrain, mais à vraies échasses (et suspension en marbre) ? Un monospace ? Un ludospace ? Au point que les breaks et berlines traditionnels sont ringardisés, voire oubliés du plus grand nombre ! En 1977 (belle année puisque c'est celle de naissance de l'auteur de ces lignes...), la situation était bien plus simple : la grosse berline était le choix tout désigné. Le break ? Trop prolétaire et disgracieux pour M. et Mme Dupont ! Bref : la bonne routière était la monture idéale et tout le monde en proposait. À commencer par nos constructeurs nationaux qui dominaient très largement le marché hexagonal et n'avaient pas à rougir de leurs scores à l'exportation. Sous le capot de ces familiales idéales de naguère ? Chacun voyait midi à sa porte, mais le diesel était très féroce ment marginal, encore bien trop agricole. Et rares étaient les automobilistes qui, dans notre pays, assumaient un bon gros six cylindres... En somme, le deux

litres faisait figure de parfait équilibre, offrant une puissance suffisante pour semer les meutes de Renault 5 et Peugeot 104, en laissant l'excès d'arrogance de la file de gauche aux grosses cylindrées.

Notre brochette s'est donc composée d'elle-même : CX, 504 et R20 ! Faisons les présentations en commençant par la Citroën. À son lancement en 1974, la descendante des ID et DS est plutôt perçue comme une héritière assez sage, presque « conservatrice ». Mais il aurait été suicidaire de vouloir à tout prix battre la révolutionnaire DS sur son propre terrain, a fortiori dans un contexte de quasi-faillite pour Citroën. Quand elle fait ses débuts, Michelin est en train de revendre ses parts à Peugeot ! Aujourd'hui, tout est différent. Sa forte personnalité transparait nettement, avec son profil fuselé à souhait et ses galbes savants, sculptés. Chacun reste libre d'aimer ou non, mais la CX ne pouvait pas porter une autre marque que Citroën... Et ses formes sont à l'évidence plus sophistiquées que la très anguleuse Renault ou la



C'est cela, la CX : une indicible impression de survoler la route et de se jouer des éléments.

1

504, un rien rétrograde en comparaison. Ouvrez donc la porte... et attention les yeux ! La CX est encore plus personnelle, voire étrange quand on pénètre à bord. Tout en formes souples et courbes aériennes, la « science-fictionnisme » planche de bord se distingue par la « lunule » qui regroupe les commandes essentielles au bout des doigts du conducteur.

CX, un monde à part...

Sans parler, bien sûr, des inénarrables compteur et compte-tours à défilement. Ou encore du volant monobranche. Ah, et vous ai-je parlé du moelleux, particulièrement marquant, des fauteuils, que ce soit à l'avant ou à l'arrière ? Quant à l'ergonomie, pour déroutante qu'elle soit de prime abord, elle s'avère excellente après un temps d'adaptation. Mis à part l'implantation de l'autoradio, posé à la verticale en haut de la console centrale. La position de conduite, elle, surprend agréablement, bien plus basse que sur une DS ou XM, tout près du plancher. La clé de contact à gauche façon Porsche ne doit toutefois pas tromper sur la marchandise. Réveillez donc la mécanique : le son peu mélodieux du vieux quatre cylindres culbuté (né en 1965 sur les DS

« 5-paliers ») doit vous mettre sur la piste... Dans le même esprit, l'enclenchement du premier rapport n'a rien de particulièrement réjouissant. La commande de boîte, sans être spécialement revêche, a sur toutes les CX quelque chose de « cartilagineux », une sorte d'élasticité qui ne donne guère envie de s'exciter sur le levier de vitesse. De toute façon, le « 2 000 » n'offre que 102 chevaux plutôt essoufflés et sans aucun panache : il se contente de déplacer l'auto, sans joie ni bonne volonté particulière. Au moins se fait-il discret, même si un cinquième rapport (indisponible avec ce moteur) aurait permis de parfaire l'ambiance « pullman ». Car c'est cela, la CX : une indicible impression de survoler la route et de se jouer des éléments, indifférent aux pièges de l'asphalte. À un détail près toutefois : la fameuse direction à assistance variable et rappel des roues en ligne droite, « DIRAVI » dans le jargon Citroën, héritage de la SM, est indispensable. Sur les premières CX, c'est une option (hormis sur Prestige et GTI), mais qui donne toute sa saveur à l'auto. L'impression de virer sur d'imperturbables rails est réelle, à condition d'apprendre à doser le braquage. Toute la conduite est empreinte de cette économie des gestes, la pédale commandant

les freins – surpuissants ! – étant dépourvue de course. Pendant que la suspension hydropneumatique s'applique à effacer les pires trous et bosses, même si c'est au prix d'un léger bercement en ligne droite et d'un roulis copieux en virages, pas toujours goûté de tous les estomacs, surtout aux places arrière. Mais la CX conserve des qualités éclatantes de sécurité active qui seront pourtant nettement mieux mises en valeur avec un moteur digne de ce nom... En commençant par le deux litres « Douvrin » de la R20 TS, monté sur Reflex, Athena et 20 ! Mais n'anticipons pas, voulez-vous ?

Tradition... sochaliennne bien sûr !

Allons d'abord voir la sochaliennne. Après tout, voilà quarante ans, en termes de volumes de vente, le mètre-étalon, c'est elle ! Le plus incroyable étant, au passage, la difficulté infinie qu'il y a à trouver de nos jours une berline 504 en bel état. En dépit d'une production de 3,7 millions d'exemplaires, ce pilier du catalogue Peugeot s'est presque entièrement volatilisé, largement exporté vers l'Afrique, où elle n'en finit pas d'assurer un dur labeur. Esthétiquement, si je fais partie de ceux qui

Caractéristiques techniques

Moteur 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position transversale avant **Cylindrée** 1 985 cm³ **Puissance fiscale** 11 CV **Puissance max.** 102 ch à 5 500 tr/min **Couple max.** 152 Nm à 3 000 tr/min **Rapport volumétrique** 9:1 **Alimentation** carburateur double corps **Transmission** aux roues avant, boîte manuelle à quatre rapports **Direction** à crémaillère, assistée DIRAVI en option **Freins AV**, disques ventilés, **AR** disques **Structure/carrosserie** berline à quatre portes, cinq places, monocoque en acier à berceau intégral rapporté **Susp. AV** leviers superposés, sphères hydropneumatiques à amortisseur intégré, barre antiroulis, **AR** bras tirés, sphères hydropneumatiques à amortisseurs intégrés, barre antiroulis, correcteur de hauteur sur les deux essieux **Pneumatiques** AV 185 SR14 AR 175 SR 14 **Dimensions** L x l x h : 4,660 x 1,730 x 1,360 m, empattement : 2,845 m, voles AV/AR : 1,470/1,360 m **Poids** 1 265 kg **Coffre** 507 l **Réservoir** 68 l **Performances** Vitesse max. : 174 km/h, de 0 à 100 km/h : 12,8 s, 1 000 m D. A. : 34,4 s **Conso. moyenne** 10,5 l/100 km (SP 98).



Bruno Bardet

« Une 2 000 dans son jus ! »

Bruno nous présente une très authentique 2 000 Pallas de juillet 1977 qui appartient au président de son club, L'Agence CX.



« Son propriétaire, Nordahl Maillard, n'a pu être présent pendant la séance photos, mais voilà le témoignage qu'il m'a transmis au sujet de sa CX : 'Mon grand-père avait une ID 19 noire, puis une GSA Pallas. Mes parents l'ont eue ensuite, et j'ai eu l'occasion de faire de la mécanique dessus. Je voulais la même quand j'ai eu mon permis ! Un ami de la famille en avait une à vendre, du moins c'était ce que je croyais. En fait, c'était une CX 2 000 Pallas, celle qui illustre ces pages ! Je l'ai donc achetée puis utilisée comme voiture d'étudiant de 1995 à 1997. Je suis tombé amoureux du modèle. En 2006, j'ai fait faire la carte grise pour qu'elle soit au nom de ma fille. Globalement, je n'ai rien eu à faire, à part quelques travaux sur l'allumage. J'étais tombé en panne de condensateur d'allumage lors de l'inauguration du magasin Citroën C42. Les sphères arrière sont encore celles d'origine, tout juste regonflées. Et, point de vue carrosserie comme sellerie,

elle est restée dans son jus là aussi. En vingt-deux ans, j'ai fait tout juste 15 000 km avec depuis, car j'ai eu d'autres CX, notamment diesel. C'est simplement une voiture de plaisance que je sors le week-end à la belle saison. »



- 1 - La CX conserve de loin la silhouette la plus fluide et fuselée de nos trois protagonistes. Elle annonce la couleur !
- 2 - L'habitacle volontairement futuriste lorgne presque sur la science-fiction. Génial, même si la finition n'est pas son fort.
- 3 - L'auto est basse - surtout après immobilisation -, mais le confort est déjà impressionnant à l'arrêt.

- 4 - Ce bougre de deux litres né en 1965 sur les ID et DS n'a rien de bien folichon, hormis sa très réelle robustesse.
- 5 - La « lunule » abritant le compteur et le compte-tours à rouleaux fait bien sûr elle aussi partie du « spectacle ».
- 6 - Frein à main, commande de hauteur et leviers de ventilation/chauffage... On s'y fait !
- 7 - Les très kitsch enjoliveurs « étoile » disparaissent après 1977.

Guide d'achat

Lancement en août 1974 (millésime 1975) : 1 985 cm³ de 102 ch, boîte 4 rapports. Puis une 2 200 s'ajoute, moteur 2 175 cm³ de 112 ch. 1976 : nouvelles Super, Pallas, Prestige (2 347 cm³ de 115 ch) et break à empattement allongé de 25 cm, diesel (2 175 cm³ de 66 ch) et options (direction assistée DIRAVI, boîte semi-automatique C-Matic, dim, cuir). 1977 : la 2 400 (2 347 cm³ de 115 ch) remplaçant la 2 200, nouvelle familiale (break 8 places) et 2 400 GTI de 128 ch à boîte 5 rapports. 1978 : Prestige à injection et toit surélevé, diesel porté à 2 500 cm³ et 75 ch. Console centrale revue. 1980 : deux litres « Douvrin » de 106 ch remplaçant le le « 2 000 », finition Reflex ou Athena. Limousine : Prestige à moteur diesel. 1981 : option « boîte automatique » remplaçant le C-Matic. 1983 : 25 RD/TRD Turbo, 2 500 cm³ de 95 ch. 1984 : sur injection, moteur à 2 500 cm³ et 138 ch. Limousine Turbo (diesel). 1985 : GTI Turbo de 2 500 cm³ et 168 ch. 1986 : Série 2 à pare-chocs en résine et habitacle revu. Nouvelles 22 TRS, à moteur Douvrin 2 165 cm³ de 115 ch et Prestige Turbo à moteur GTI Turbo. 1987 : GTI/Prestige Turbo 2 à échangeur air-air. Puis échangeur et 25 RD/TRD/Limousine Turbo 2 à échangeur air-air (120 ch). 1988 : 22 RS break à moteur 2,2 litres. 1990 : arrêt des berlines et Prestige/Limousine. 1992 : arrêt des breaks et familiales. Production totale : 1 042 460 exemplaires.

Cote

Fille de DS, la CX commence à avoir ses amateurs. Mais, hors GTI et Prestige, elle se négocie autour de 3 500 à 4 000 €.

Check-up express

Moteurs et circuit hydraulique très fiables. Rouille endémique : bas de caisse, de portes, soubassements, ailes (notamment l'intérieur à hauteur des feux) et le cadre d'essieux. Si les roues arrière présentent un carrossage négatif façon « R8 Gordini », roulements de bras à changer. Finition médiocre : ciel de toit se décollant sur la plupart des versions, contreportes qui gondolent et se fendent (série 1), trappes et afficheurs centraux fragiles (série 2), tissus fragiles... Électricité : faux contacts et mauvaises masses. Vidange de l'huile moteur tous les 5 à 10 000 km ou un an (huile 20W50), avec changement des filtres à air et à essence une fois sur deux, du filtre à huile une fois sur quatre. Vidange de l'huile de boîte de vitesses et de différentiel tous les 10 à 20 000 km. Remplacement du liquide hydraulique et nettoyage des filtres du bocal de LHM tous les 30 à 40 000 km. Sur Reflex/Athena/20/22, turbodiesel (et diesel à partir de 1984), courroie de distribution, à changer tous les 120 000 km ou cinq ans.

Nos bonnes adresses

Clubs et forums

- www.l-agencecx.org et www.lacitroencx.com
- www.cxclubdefrance.fr
- www.generationcx.chez.com

Pièces et entretien

- www.cx-basis.fr
- www.sphere-discount.com
- www.autoretroservices.fr
- Manuels d'atelier et RTA disponibles sur www.bibliauto.fr

5 raisons de vous laisser tenter

- Forte personnalité
- Qualités dynamiques
- Esthétique futuriste
- Confort remarquable
- Charme des CX « série 1 » (chromes)

5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Moteur sans attrait
- Pas de boîte « 5 » (sur 2 000)
- DIRAVI obligatoire
- Finition indigne
- Corrosion

