

# La perle rare a



# es Visa série 1

Produite de septembre 1978 à mars 1981, la Visa de première génération, en raison de son look décrié, peut se targuer d'être le modèle Citroën dont la vie a été la plus courte. Les chiffres montrent pourtant que les records de vente sont établis en 1981 avec 178 961 exemplaires et 1982 avec 209 002, année de son remplacement. Devenue rarissime, surtout dans un état d'origine, nous vous proposons de partir à la découverte d'un modèle dans sa configuration la plus musclée de la gamme, une Super X sortant tout juste de restauration.

*Texte Gustave Roussillon, photos Régis Guyot et archives Citroscopie.*



**D**ans notre numéro 38 de novembre / décembre 2013 nous avons évoqué la genèse de la Visa dont la gestation a démarré bien avant le rachat de Citroën par PSA.

A la fin des années 60, Citroën signe un accord avec le groupe italien Fiat pour la réalisation de projets en commun. L'étude d'un petit véhicule sur la base de la Fiat 127, répondant au nom de code "RA" est lancé en même temps qu'un autre projet, baptisé "Y" sauf que celui-ci est confié exclusivement aux hommes du B.E Citroën. L'arrêt des relations entre les deux constructeurs met un terme aux projets communs et laisse le champ libre au "Y". En 1974, il est à son tour stoppé, alors qu'il se trouvait en phase finale. Afin de réduire les coûts au maximum, PSA qui vient d'acquérir la firme du quai de Javel, remplace l'étude "Y" par l'étude "VD" qui, comme la précédente est scindée en deux : "VD1" (moteur bicylindre) et "VD2" (moteur 4 cylindres).

Ce projet donne alors naissance au premier véhicule de l'ère Peugeot. Construite dans l'usine Citroën de Rennes la Janais, la Visa sort des chaînes de production au début de

l'été 1978 et donc sous le millésime 79.

Les premiers essais presse ont lieu fin août dans le nord de la Grèce.

Travaillant sans cesse sur leurs véhicules, les hommes du BEA apportent régulièrement des modifications à tous les produits de la maison.

Pour sa troisième et dernière année de production, la gamme reçoit ses ultimes retouches.

### Les Visa année-modèle 1981

Pour le millésime 81, des améliorations sont apportées sur toute la gamme Visa. En voici quelques-unes qui sont facilement reconnaissables.

- Trois poignées de maintien au pavillon pour les passagers (sauf option "toit ouvrant panoramique").
- Nouvelle tirette de starter avec voyant lumineux incorporé au bouton.
- Nouveau graphisme du compteur kilométrique.
- Nouveau pédalier d'accélérateur.
- Clé de contact symétrique.
- Molettes striées de satellites.
- Voyants des interrupteurs noirs s'éclairant à la mise en service.
- Rétroviseurs extérieurs de type GSA Club.

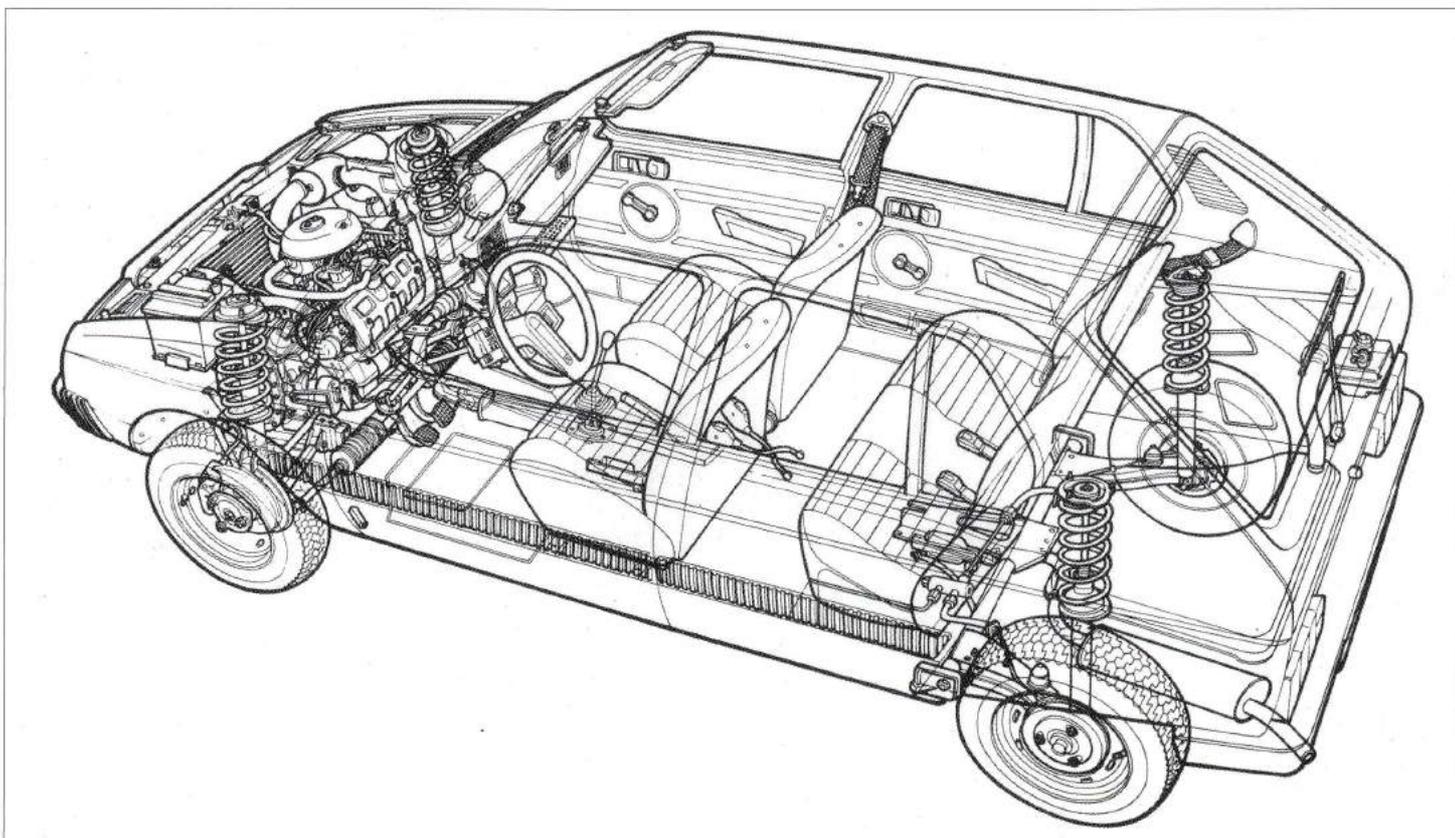
- Poignées extérieures des portes peintes en noir.

Les versions équipées du moteur bicylindre (Spécial et Club) bénéficient d'un nouveau carburateur (Solex 26/35 CSIC 238 au lieu du 232) avec réchauffage de l'air d'admission, pour une meilleure mise en action, entraînant un nouveau collecteur d'air de refroidissement moteur.

Côté 4 cylindres, la Visa Super se dédouble pour donner naissance à la Super E (pour Economique) dont le moteur est accouplé à une boîte longue, et à partir du mois d'octobre à la Super X équipée du moteur 1219 cm<sup>3</sup> de 64 ch, reconnaissable grâce à quelques spécificités esthétiques.

Les chiffres de ventes n'étant pas à la hauteur des attentes de la Direction Générale, un restyling intervient rapidement puisqu'après seulement deux ans et demi, la Visa cède sa place à la Visa II.

Apparues quelques mois avant la sortie du remodelage de la Visa, les versions Visa Super E et Visa Super X s'effacent et cèdent leur place en mars 1981 à des Visa II qui reprennent les mêmes appellations commerciales, sans les distinctions particulières de la Super X.



Bien qu'il ne s'agisse pas de la vue fantôme de la Visa Super X mais de celle de la Visa Super, qui a été déclinée en deux versions lors du millésime 1981, elle nous montre l'implantation des différents organes mécaniques et de ses trains roulants qui sont similaires à la Super X.

## Une production minimale

Produits respectivement de juillet à mars 1981 (Super E) et d'octobre 1980 à mars 1981 (Super X), ces deux modèles font partie des Visa, à l'exception des séries spéciales, qui ont eu une vie très courte. La Super X, équipée du moteur 1219 cm<sup>3</sup> qui nous concerne aujourd'hui, est sortie à seulement 3580 exemplaires des chaînes de l'usine de Rennes la Janais.

Intégrée au catalogue en octobre 1980 sans aucune limitation de quantité, malgré le fait que sur certains documents officiels il est mentionné "Série Spéciale", elle ne fait pas partie des modèles vendus sous forme de "série limitée". Le nombre réduit d'exemplaires lui permet de faire partie des modèles de Visa les moins produits et les plus recherchés aujourd'hui.

Côté couleur, aucune donnée n'existe sur la répartition des teintes fabriquées. La moyenne d'âge de la clientèle Citroën de cette époque étant plutôt élevée, il est fort probable que les couleurs vives ne représentent pas la majorité même si le véhicule était destiné à une clientèle dynamique.

## Quelques signes identitaires légers

Pour se démarquer des autres mod-

## Argumentaire de vente

Pour informer son réseau des spécificités de ses nouveaux véhicules, Citroën diffusait des notes techniques pour l'atelier et un argumentaire de vente destiné au service commercial. Celui de la Visa Super X est composé de 4 pages. On y trouve ses caractéristiques techniques, des chiffres comparatifs entre plusieurs véhicules et les points qui la différencient des autres Visa.

CONFIDENTIEL  
FORCE DE VENTE CITROËN

LES  
SÉRIES  
SPECIALES  
CITROËN

# VISA Super X

## Une Série Spéciale, très Spéciale

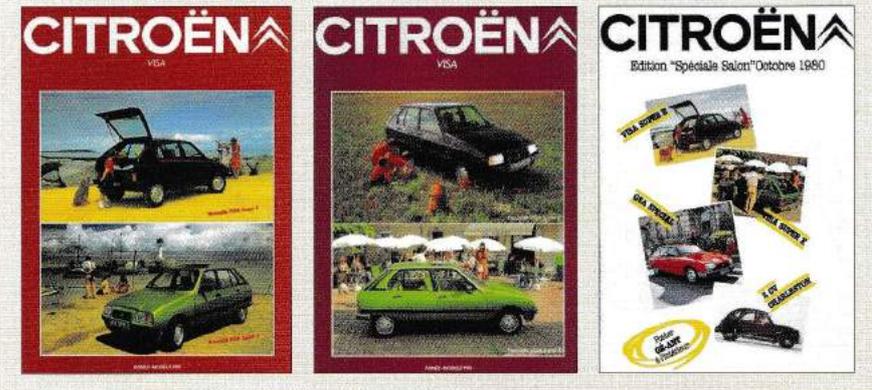
Voitures performantes de la gamme VISA 1981, la VISA Super X sur demande répond aux attentes d'une clientèle exigeante de l'automobile et qui pense que, malgré toutes les contraintes imposées à l'automobiliste, on peut encore profiter au plaisir de conduire une voiture.

© 1981 Citroën. Tous droits réservés. Confiance et sécurité Citroën. L'information de vente de la Citroën. Citroën

21

## Catalogues publicitaires

Considéré comme un véhicule faisant partie de la gamme et non d'une série limitée, la Visa Super X n'a jamais eu de catalogue spécifique à son effigie. Durant les 6 mois où elle a été commercialisée, trois catalogues la concernant ont été édités. Afin de lancer la campagne publicitaire avant sa commercialisation, deux catalogues sont édités en août 1980. Outre leur couverture, ils se différencient par le nombre de pages, 8 pour celui de gauche et 20 pour le central. Celui de droite a été imprimé pour le salon de l'auto 1980 pour présenter les nouveautés ainsi que toute la gamme Citroën.



èles de la gamme, la Direction Générale a demandé au service marketing d'étudier, à moindre coût, des appendices et une décoration, non tape à l'œil, pour le modèle le plus "musclé" de la gamme.

Comme pour tout projet, même les plus petits, c'est lors d'une présentation de véhicules à la DG que le choix est entériné. Les particularités de la Super X furent validées dans le courant du quatrième trimestre 1979. Sachant qu'une nouvelle Visa était programmée, le service chargé de cette étude n'eut pas beaucoup de liberté car le budget alloué fut des plus serrés.

Pour distinguer la version sportive de la gamme, quelques retouches extérieures ont été apportées : spoiler peint de la couleur du pare-chocs avant, pieds milieu et encadrements des portes peints en noir, baguettes de protection noire prolongées sur l'aile arrière, nouvelle bande porte sigle de malle arrière, deux rétroviseurs extérieurs à boîtier noir et les clignotants arrière (fictif) sont prolongés sur les ailes.

A l'intérieur, un compte-tours remplace la montre, la branche du volant reçoit un nouvel enjoliveur, une pochette perforée de rangement est intégrée au pare-soleil conducteur, une montre digitale fait son apparition sur une nouvelle console centrale, une chaussette en PVC est moulée sur le levier de vitesses, les appuie-têtes sont montés en série et le garnissage des sièges et panneaux de portes est composé d'un tissu à rayures spécifiques.

Du côté de la décoration, seuls des strips de couleur noire, pour toutes les teintes de carrosserie - exceptée la

noire où ils sont gris argent (d'où l'appellation noir/argent dans le nuancier) - sont posés sur les panneaux de custodes.

## Une gamme de couleur vive

Afin de rajeunir la clientèle de la marque, le service marketing décide pour la campagne publicitaire de proposer une panoplie de couleurs vives (jaune, vert, rouge...) Comme le veut la tradition chez Citroën, lors du lancement d'un nouveau véhicule sportif, des couleurs spécifiques sont proposées en exclusivité. C'est le cas de la Visa Super X qui intègre à son nuancier, en exclusivité pour la gamme Visa, le Vert Iroise.

Les Visa Super X de première génération ont reçu six teintes de carrosserie et trois couleurs de tissu différentes :

- Cuivre Tammela métallisé (AC 440), avec en série tissu rayé orangé / brun (boucliers de coloris cuivre)
- Vert Iroise métallisé (AC 534), avec en série tissu rayé vert / vert (boucliers de coloris vert)
- Beige Colorado (AC 069), avec en série tissu rayé orangé / brun (boucliers noirs)
- Bleu Régate métallisé (AC 644), avec en série tissu rayé bleu / noir (boucliers noirs)
- Noir / argent (AC 200), avec en série tissu rayé orangé / brun (boucliers noirs)
- Rouge Géranium (AC 435), avec en série tissu rayé orangé / brun (boucliers noirs)

A la demande du client, une option boxline chamois était disponible et ce quelle que soit la couleur.

## Une mécanique Peugeot

Issu de la banque d'organes du groupe PSA, le moteur qui a trouvé refuge sous le capot de la Visa Super X appartient à la famille des moteurs "X".

Leurs désignations se composent ainsi : le nom du moteur est composé du X, d'une seconde lettre désignant la cylindrée et d'un chiffre. Ce sont des moteurs dont la cylindrée n'excède pas 1360 cm<sup>3</sup>.

Cette génération de moteurs est née de l'association de la Régie Nationale des Usines Renault et de la Société des Automobiles Peugeot qui ont décidé d'unir leurs forces pour produire des organes en commun. Le site de production, basé à Douvrin (62) a donné naissance à la Française de Mécanique dont le premier moteur est sorti des chaînes le 15 octobre 1971. C'est à l'occasion du salon de l'automobile de Paris le 5 octobre 1972, qu'il fut officiellement présenté par Peugeot sous le capot de sa 104.

Monté en position transversale avant et incliné de 72° vers l'arrière, ce moteur à quatre cylindres et arbre à cames en tête est dérivé en quatre cylindrées, obtenues par accroissement de l'alésage et de la course. La boîte de vitesses est installée dessous, dans l'axe du moteur et en position transversale. La liaison entre ces deux organes est assurée par une pignonerie logée dans le carter d'embrayage qui transmet son mouvement aux roues avant par l'intermédiaire d'un différentiel intégré dans son

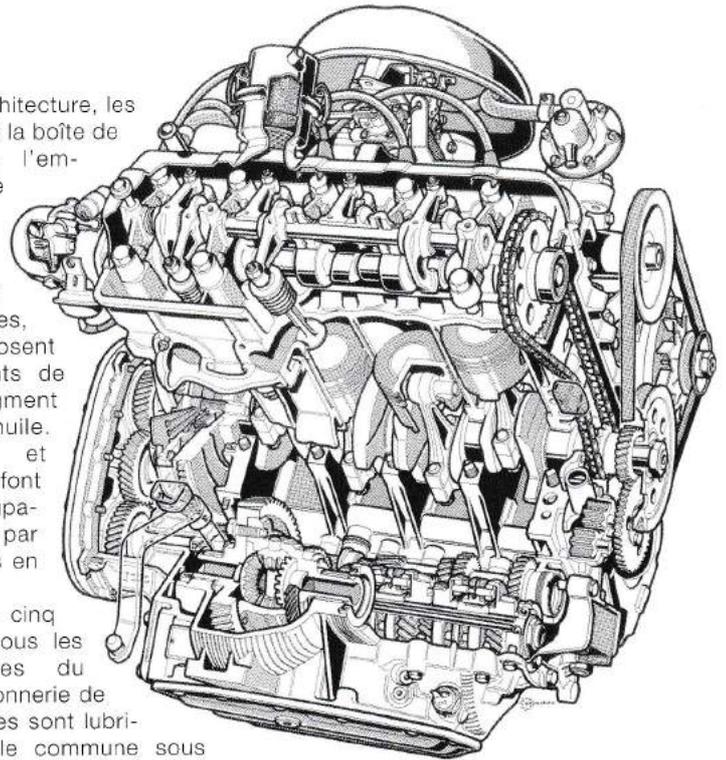
carter.

Au niveau de l'architecture, les carters moteur, de la boîte de vitesses et de l'embrayage, ainsi que la culasse, sont en alliage d'aluminium. Entourés de chemises amovibles, les pistons disposent de deux segments de feu et un segment racleur d'huile. Aspiration et échappement se font grâce à des soupapes commandées par un arbre à cames en tête.

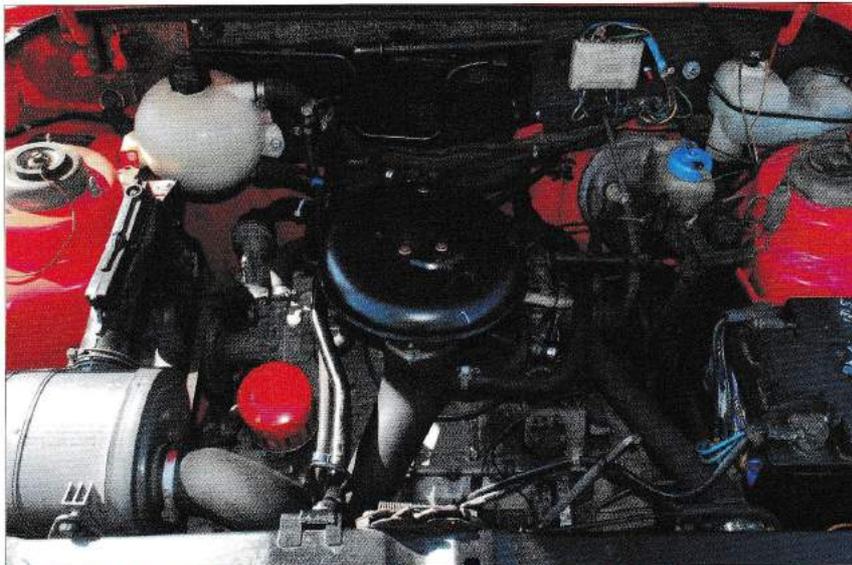
Le vilebrequin à cinq paliers, comme tous les éléments mobiles du moteur et la pignonerie de la boîte de vitesses sont lubrifiés par une huile commune sous pression.

### Une hauteur de caisse modifiée

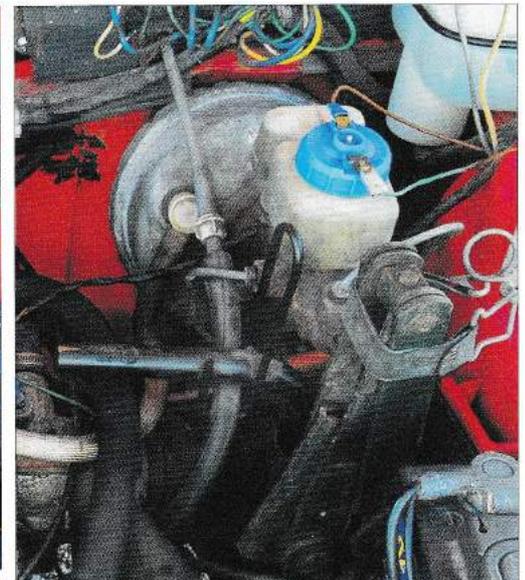
Pour accompagner l'augmentation de puissance (+ 7 Ch), des modifications sont apportées au niveau de la liaison au sol et du freinage. Afin d'obtenir une tenue de route en rapport avec ses nouvelles performances revues à la hausse, un compromis est fait sans pour autant dégrader le confort de ses passagers. Les évolutions apportées sur les trains roulants sont :



- Une hauteur de caisse abaissée de 15 mm environ, des voies avant élargies de 10 mm, des barres antiroulis de plus gros diamètre, passant respectivement de 22 à 23 à l'avant et de 14 à 16 mm à l'arrière réduisant le roulis.
- Des roues avec un écuaneur de 30 mm fixées par des écrous borgnes de couleur noire.
- Disposant d'une puissance plus importante, le circuit de freinage reçoit un nouveau dispositif de freinage avec maître-cylindre de 19 mm, d'un servofrein à dépression et d'un nouveau compensateur de freinage.



Sous le capot de la Visa Super X, comme toutes celles qui sont équipées du moteur Peugeot incliné vers l'arrière de 72°, avec la boîte intégrée disposée dessous, l'accessibilité nécessaire pour l'entretien du véhicule laisse à désirer.



Situé à droite du compartiment moteur, le maître-cylindre et le master-Vac sont eux très accessibles.

## Une voiture plus réactive ou (plus vivante)

Une fois installé derrière le volant et la position de conduite adaptée à mon gabarit, il est temps de mettre le contact et de partir pour une balade touristique et une séance photo avec pour toile de fond le pont de Tancarville. Sortant tout juste de restauration, il suffit de quelques secondes pour lancer le son caractéristique du 4 cylindres Peugeot.

Sur la route, le moteur 1219 cm<sup>3</sup> de la Visa Super X, disposant de sept chevaux de plus que la version Super E équipée du moteur de 1124 cm<sup>3</sup>, se fait immédiatement ressentir. Les accélérations sont nettement plus franches, et les reprises plus incisives grâce à excellent étagement de la boîte de vitesses. Sur le parcours composé d'une belle variété de routes sélectionnée par Frédéric, propriétaire de la Visa, les petites lignes droites sont parcourues à allure modérée, les cotes absorbées aisément, demandant toutefois de rentrer un rapport lors d'un fort pourcentage, tandis que les courbes se passent sans sourciller malgré un léger tangage de la caisse. Evidemment les performances ne sont pas celles d'une "GTI" mais il faut reconnaître que les qualités de la Super X malgré sa faible puissance sont enviabiles. Mais le plus surprenant reste son freinage qui est d'une efficacité remarquable.

## Un "nez de cochon" difficile à dénicher

Produit de 1978 à 1988 à 1 254 390 exemplaires sur 8 sites à travers le monde, la Visa a depuis l'arrêt de sa



A l'intérieur, le poste de conduite de la Super X se différencie des autres Visa uniquement par la présence d'un compte tours en lieu et place de la montre et d'un nouvel enjoliveur de la branche du volant. D'autre point comme le remplacement des interrupteurs noirs par des interrupteurs éclairants, nouveau graphisme du compteur kilométrique... sont apportés à toute la gamme Visa.

fabrication toujours eu du mal à se faire une place dans le milieu de la collection. Si le style de la visa II est plus appréciée que celui de sa grande sœur, tout comme les déclinaisons à vocations sportives (Trophée, Chrono, 1000 Pistes et GTI) ou la version découvrable, celui de la première génération avec son "groin" l'est beaucoup moins. Elle a été produite durant seulement 2 ans et demi à un peu plus de 200 000 exemplaires toutes versions confondues. Si d'ordinaire, les Citroën ne tardent pas à être mise de côté, la Visa I a aujourd'hui presque totalement disparu de la circulation. Absente du marché actuel en raison de sa faible production, de l'empreinte Peugeot qu'elle

représente, des nombreuses offres de mise à la case des différents gouvernements, de son surnom, du manque d'image... elle est depuis quelques temps devenue une voiture à collectionner. Son succès, elle le doit principalement au changement de génération de collectionneurs et à la montée en flèche de l'effet young-timers.

Heureusement certains collectionneurs scrutent les petites annonces et arrivent à dénicher des voitures que peu de personnes osent conserver. C'est le cas de la première génération de Visa et plus particulièrement de la Super X dont peu d'exemplaires ont survécu. Produite à seulement 3580 véhicules, il est aujourd'hui très difficile de trouver un exemplaire complet en bon état.

Heureusement certains collectionneurs scrutent les petites annonces et arrivent à dénicher des voitures que peu de personnes osent conserver. C'est le cas de la première génération de Visa et plus particulièrement de la Super X dont peu d'exemplaire ont survécu. Produite à seulement 3580 exemplaires, il est aujourd'hui très difficile de trouver un exemplaire complet en bon état.

(1) Créée en 1969 par Renault et Peugeot, qui détenaient chacun 50 % de la société, La Française de Mécanique est depuis 2013 une filiale à 100% du Groupe PSA.

Nous remercions Frédéric Boulain de nous avoir gardé la primeur de sa voiture, fraîchement sortie de restauration après plusieurs années de travail.

**L'enfant terrible.**

Regardez-la. Avec son petit air agressif. Son spoiler à l'avant. Effortée et bien dans sa peau, avec son moteur de 1219 cm<sup>3</sup> et ses 64 ch DIN (46,1 kW/ISO) qui répondent du tac au tac : 400 m départ arrêté en 18"9, le km en 36" toujours départ arrêté. Et elle bondit de 0 à 100 km/h en 14". Des performances qui vous attirent.

avec impertinence à 155 km/h, vitesse maximum. Et montée en série : compte-tours électronique, montre à quartz digitale, appuie-tête à l'avant, freinage assisté, adhésifs de custodes, un deuxième rétroviseur extérieur à droite. En option, jantes en alliage léger.

La Visa Super X. L'enfant terrible de Citroën.

**SÉRIE SPÉCIALE**

**Citroën Visa Super X**

Pour la campagne publicitaire du lancement de la Visa Super X, Citroën a choisi d'utiliser un véhicule Rouge Géranium équipé de pare-chocs noirs comme celle que nous vous proposons aujourd'hui contrairement aux catalogues publicitaires qui ont fait appel à la version Vert Iroise métallisé.



### Principales Caractéristiques Techniques de la Visa Super X (1981)

Type mines : VD VE 0007VE0000 - Carrosserie : monocoque en acier, quatre portes, cinq places - Moteur : 4 cylindres en ligne refroidi par eau, en position transversale avant (type 129/5) - Cylindrée : 1219 cm<sup>3</sup> - Puissance fiscale : 7 CV - Puissance maxi : 64 ch (46 kW) à 6 000 tr/mn - Régime maxi : 9,3 mkg (9,4 m.daN) à 3 000 tr/mn - Alésage x Course : 75 mm x 69 mm - Rapport volumétrique : 9,3 / 1 - Distribution arbre à cames en tête commandé par pignons et chaîne - Nombre de soupapes : 8 - Alimentation : Carburateur Solex inversé 32 PBISA 11 (repère 240) - Transmission : Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés + une marche arrière (type 2CA35) - Couple conique : 16 x 65 - Suspensions : Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques - AV : roues indépendantes de type McPherson (triangulé) et barre anti-roulis (23 mm de diamètre) / AR : roues indépendantes, bras tirés, barre anti-roulis (16 mm de diamètre) - Direction : à crémaillère, diamètre de braquage : 9,46 m, 3,33 tours de butée à butée - Freins : AV : disques de 244,5 mm de diamètre / AR : tambours de 180 mm de diamètre - Pneumatiques : 155/70 SR 13 (Michelin XZX) - Performances : vitesse maxi 155 km/h, 18,9s au 400 m départ arrêté, 36 s au 1000 m départ arrêté, et 14s de 0 à 100 km/h - Consommations : 6,7 l à 90 km/h, 9,0 l à 120 km/h et 9,2 l en cycle urbain - Dimensions (mm) L x l x h : 3690 x 1526 x 1398, voie AV/AR : 1302/1251, empattement : 2426 - Poids : 815 - Réservoir : 43 litres.



A l'intérieur, les Visa Super X disposent d'une sellerie exclusive qui varie en fonction de la teinte de la carrosserie. S'il s'agit d'une nouvelle garniture dans la gamme Visa, il ne s'agit pas d'un nouveau tissu puisqu'il provient de la gamme 2 CV.



L'appellation "Super X" est uniquement mentionnée sur le bandeau du coffre arrière.

Si les feux arrière sont identiques à toute la gamme Visa, la Super X adopte un feu d'aile factice, qui préfigure les feux de sa remplaçante.

La baguette d'aile arrière est, elle aussi, un avant-goût du restyling de la Visa. Coté décoration, seuls des adhésifs sont positionnés sur le panneau de custode arrière.



A partir du millésime 1981, toute la gamme Visa voit apparaître des striures sur les molettes inférieures et supérieures du satellite gauche à la place d'une surface lisse.



Si les boucliers avant sont identiques aux Visa de première génération, la Super X se différencie par l'ajout d'un spoiler qui sera par la suite proposé en accessoire.



Les rétroviseurs extérieurs sont empruntés aux GSA.