

PANORAMIQUE

ESSAI

**Citroën Visa Club** 1979

# Un groin de folie

Lancée en 1978, la Visa s'est rapidement attiré les critiques en raison d'un physique jugé ingrat. Il serait pourtant dommage de passer à côté de ses qualités (confort, habitabilité, prix) qui en font une citadine convaincante et étonnamment moderne. Vous en doutez ? Venez faire un tour, vous serez surpris...

*Texte : Pierre-Louis Champeaux - Photos : Laurent Lacoste*





**CITROËN VISA**  
1978-1987

CITROËN VISA

Production globale  
1 254 390 exemplaires

UNE  
CITADINE  
VINTAGE  
POUR  
1800 €

*Haute sur pattes et dotée de fines  
barres antiroulis, la Visa bicylindre  
adopte une posture de Deuche dans  
les virages. Ça penche franchement,  
mais ça s'accroche à la route.*

**A**vec son fameux groin de suidé et son postérieur rebondi, elle n'obtiendra sûrement jamais le premier prix de beauté, c'est un fait. Mais avec le temps, on peut au moins lui reconnaître une personnalité et, pourquoi pas, un certain charme. C'est mon cas. Je vais donc tenter de vous

convaincre. La Visa n'a pas eu une enfance facile. En passant sous la coupe de Peugeot en 1974, Citroën a en effet dû revoir son projet de citadine polyvalente et y adapter des pièces de la nouvelle maison mère. À commencer par la plateforme de la Peugeot 104, ce qui influe sur l'équilibre de ses lignes. Elle récupère aussi ses moteurs

quatre cylindres. Cela fait beaucoup pour les fans des Chevrons, qui la surnommeront bientôt "Peutroën". En bas de la gamme, l'honneur est sauf, puisque le fameux bicylindre Citroën est de la partie. En version 652 cm<sup>3</sup>, il a droit à un **allumage électronique intégral**, alors inédit. C'est lui qui équipe notre Club de janvier 1979.



*Avec ses fameux satellites et son volant monobranche, la planche de bord est typiquement Citroën. Pas très jolie à regarder, mais pratique à utiliser.*



Sur ce premier millésime, l'entourage de la lunette arrière est encore de la même couleur que la carrosserie.

Elle bénéficie encore de l'habillage en nid-d'abeilles sur sa planche de bord. En face de moi, l'inévitable volant monobranche et les non moins fameux satellites. À droite, c'est le chauffage. À gauche, un combiné gérant les feux, le klaxon et les essuie-glaces. Si pour le néophyte faire un appel de phares ressemble à un casse-tête, l'ensemble

tombe parfaitement sous la main, et se révèle très pratique à l'usage. Mais pour l'heure, je me délecte des nombreux détails qui font que cet intérieur ne ressemble à aucun autre. Sous mes pieds, une garniture en caoutchouc bleu à pois. Sous mes fesses, un motif lui aussi à pois. Au-dessus de ma tête, un ciel de toit mêlant chevrons et »

## LA TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	2 cylindres à plat opposés
Cylindrée	652 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	36 ch DIN à 5 500 tr/mn
Couple	5,3 mkg à 3 500 tr/mn
Alimentation	1 carbu double corps Solex
<b>Transmission</b>	Aux roues AV, boîte 4 vit.
<b>Freins AV/AR</b>	Disques/Tambours
<b>Pneus</b>	135 R 13
<b>Dimensions</b> L x l x h	3,69 x 1,51 x 1,41 m
<b>Poids</b>	735 kg
<b>Vitesse maxi</b>	124 km/h
<b>Accélération</b> 1 000 m D. A.	41,8 s
<b>Conso. moyenne</b>	6,7 l/100 km
<b>Réservoir</b>	40 l
<b>Coffre</b>	280 dm <sup>3</sup>



Amusant, le couvercle du cendrier des premiers modèles adopte un aspect alu qui le ferait presque passer pour un écran intégré. Presque...



À droite du volant, ce satellite rectangulaire regroupe les commandes de la ventilation et du chauffage. Pas très joli, mais bien placé et pratique à utiliser.

Retrouvez l'explication de ce terme dans l'Abécédaire p. 89

# ESSAI Citroën Visa Club

» nid-d'abeilles. Ben, dis donc, il devait être bon, le rouquin servi à la cantine du Quai de Javel!

## Comme en charentaises

Alors oui, ça pique un peu les yeux. Mais les sièges sont confortables, la luminosité, appréciable et l'espace intérieur, tout à fait correct. Bref, je me sens bien... Je saisis la jante moussée du volant, et réveille le bicylindre. Certes mieux insonorisé que d'habitude, il se distingue toujours par sa mélodie typique. Je suis à bord d'une vraie Citroën, aucun doute. Le régime moteur se stabilise rapidement, et me voilà parti. Malgré un levier de vitesses au plancher, je retrouve vite le mode d'emploi du flat-twin. Il ne faut pas hésiter à monter dans les tours pour en tirer le meilleur. Mais ici, les sous-régimes sont tolérés. Un peu plus coupleux que ses petits frères, le 652 cm<sup>3</sup> accepte nettement mieux une conduite soulageant les oreilles. La direction suffisamment légère, les suspensions

très prévenantes et l'excellent rayon de braquage m'amènent à une première conclusion: la Visa est une citadine épatante! Et pratique! La banquette arrière, accueillante, se rabat, tandis que le cache-bagages amovible et le hayon facilitent le chargement. Pas suffisant pour faire taire les critiques? Allons voir ce que cette Visa donne sur route.

## Comme un grand

Fort de 36 ch (quand même!), le bicylindre est très à l'aise sous le capot de la légère Visa. Certes, il faut aller chercher les chevaux dans les tours, mais ils sont bien là. À l'abord d'une des nombreuses côtes qui jalonnent les bords de Seine en Normandie, je me surprends à suivre le rythme d'une moto sans forcer. Certes, il s'agit d'un custom et non d'une sportive, mais quand même! La boîte Citroën (elle est issue de celle de la GS), très bien étagée, seconde au mieux le moteur. Après avoir poussé le deuxième rapport, je passe le troisième, qui



**Frédéric**  
Le propriétaire

Ayant eu une Visa (modèle de base) de 1983 comme première voiture, je me suis mis à la recherche d'un modèle du début. J'ai acheté cette Club de janvier 1979 en juillet 2007, alors qu'elle n'avait que 53000 km d'origine. À l'exception de ses pare-chocs noirs au lieu de gris foncé, elle est telle qu'elle est sortie d'usine. Il a fallu la restaurer et la repeindre, ce qui peut paraître beaucoup pour un modèle sans réelle valeur. Mais aujourd'hui, difficile d'en trouver une en bon état!

Sur la route, le 652 cm<sup>3</sup> laisse une bien meilleure impression que le 602 cm<sup>3</sup> des 2CV et Dyane 6. Plus souple à bas régime, il est également plus vif dans les tours.



### qualités

Polyvalence  
Confort  
Habitabilité

### défauts

Son physique  
Roulis important



Dépourvue de bandes latérales et sans aucun habillage sur la custode, la Visa fut critiquée pour la lourdeur de son profil. À tort ?



L'ouverture du coffre est large et son volume, très correct.

me permet d'arriver au sommet de la colline. J'enclenche alors le quatrième pour abaisser le niveau sonore, mais avec une pointe de regret ; j'aime assez la sonorité du twin lorsqu'il sort ses petits muscles ! Dans la descente qui suit, les virages s'enchaînent avec facilité. L'auto, dont la direction est plutôt précise, tient le pavé. Deux concessions cependant, puisqu'il faut bien garder un semblant d'objectivité. D'abord, ça penche pas mal. Haute sur pattes, chaussée en 135 de large et dotée de barres antiroulis taillées dans une paille, la

Visa Club me fait voir la vie à 45°, pour reprendre la formule consacrée. Ensuite, les freins non assistés de la Club obligent à appuyer franchement sur la pédale pour obtenir une décélération franche. Alors, seulement moche, la Visa ? Certes son physique ne fait pas l'unanimité, pourtant, à mes yeux, ça lui donne du charme. Mais elle vaut bien mieux que ça. Elle est confortable, habitable, pratique. Facile à conduire, à acheter et à entretenir. En un mot, agréable à vivre. Vous connaissez beaucoup d'anciennes capables d'en faire autant ?



Moelleuse et assez large, la banquette arrière confirme la polyvalence de la Visa.

## le budget

LA COTE CITROËN VISA CLUB (1978-1987)		
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
400 €	800 €	1 800 €

Malgré sa rareté (elle n'a tenu que deux millésimes), la Visa non restylée (avant juillet 1980) n'affole pas les cours. Si vous dénicher un bel exemplaire, foncez !

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	157 €	73 €
Tous risques*	246 €	117 €

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

\* Avec vol et incendie.

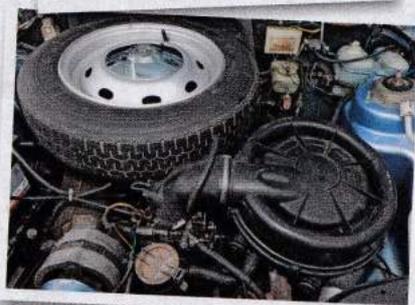
Les pièces détachées se trouvent aisément chez les généralistes comme chez les spécialistes. Et en version bicylindre, son lien de parenté avec la 2CV facilite encore un peu plus les choses.

### LE PRIX DES PIÈCES

Filtres (air, huile et essence) et 2 bougies	22 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	7 €
Disques + plaquettes AV	111 €
Mâchoires + cylindres de roue AR	114 €
Amortisseurs AV/AR	268 €
Silencieux d'échappement	41 €
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	103 €
Phare avant	105 €
Feu arrière	48 €
Pneumatiques (x 2)	84 €

Moyenne des prix relevés sur : 123pneus.fr, Autochoc.fr, Melun-retro-passion.com et Oscaro.com.

Caché sous la roue de secours, le flat-twin profite d'un allumage électronique intégral, une première sur une auto de grande série.



## je? craque COMPLÈTEMENT

Oui, elle est moche. Mais, aujourd'hui, cette ligne singulière constitue un atout à mes yeux. Surtout dans cette configuration où elle est encore munie de chromes délicieusement désuets. Et, au quotidien, la Visa est une vraie petite polyvalente, pour un coût d'usage modique.

## pour en savoir plus

### LIVRES

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

### REVUES TECHNIQUES

► RTA n° 386 Citroën Spécial et Club, ETAI

► L'Expert automobile n° 154, Citroën Visa Spécial et Club

► Citroën Visa 1979-1982 Owner's Workshop Manual, Haynes [en anglais]

### SITES GÉNÉRALISTES ET FORUMS

► Ln-inclubdefrance.e-monsite.com

► Deux-chevrons.com

### PIÈCES DÉTACHÉES

► Ciper.fr

► Melun-retro-passion.com















Citroën Visa. Ça, c'est une auto.



**CITROSPHERE**

Le Forum et le Club des passionnés  
de la marque aux chevrons



Membre de l'amicale Citroën et DS France

<http://citrosphere.forumpro.fr>







