

CX Regamo



Ne vous fiez pas à l'eau qui dort. En apparence, « Chevronsés » vous convie à l'essai d'une banale CX GTI Série 2. En vrai, voici la plus mystérieuse et fascinante des CX...

Texte Thierry Astier – Photos Katel Riou

La vraie « CXM »!



C'est bien connu, le temps fait beaucoup pour construire les énigmes et recouvrir le passé d'un impénétrable manteau poussiéreux. Mais il est des histoires parfois toutes récentes qui sont nimbées d'un brouillard d'une épaisseur inattendue. Prenez cette Regamo : voici une variante tout à fait particulière de la CX, qui n'a pourtant jamais beaucoup fait parler d'elle. Les livres et les articles qui l'évoquent ont d'ailleurs été aussi épars qu'évasifs. Autant dire que, chez *Chevronnés*, nous ne sommes pas peu fiers de pouvoir mettre sur

pied une séance photos et un essai réellement exceptionnels sur une des rares autos ayant survécu, compte tenu d'une production plus que réduite et d'un destin programmé qui voulait que ces véhicules soient réformés après essais, aussi rapidement que discrètement. Car il s'agit bien d'une des dernières opérations menées par le Double Chevron pour faire tester des nouveautés techniques majeures auprès d'une fraction de gros rouleurs mordus de la marque. Une nouvelle opération M35 ? En quelque sorte, mais n'oublions pas que c'est là une vieille tradition maison, qui remonte au

moins aux premières Citroën 15, elles aussi expérimentées en clientèle avant d'être pleinement disponibles auprès du grand public. Pour la CX, la tradition s'est perpétuée et, outre la vente d'une Prestige à injection six bons mois avant le lancement de la GTI au grand public (voir *Chevronnés* n° 4), nombreuses ont été les nouvelles versions livrées à quelques bons clients en avant-première, pour test en « conditions réelles » : turbo diesel et turbo essence par exemple ! Si quelques méchantes langues peuvent prétendre que ce n'est que logique pour une marque qui a si souvent précipité ses lance- ▶



ments (Traction, DS, GS, XM, C5...) de faire assumer au client l'ultime mise au point, il y a pourtant d'excellentes raisons de procéder de la sorte.

La dernière « opération mystère » de Citroën ?

Curieusement, la meilleure tient dans la compétence bien trop grande des essayeurs maison en tant que pilotes. C'est ce qui explique souvent le ridicule a posteriori des communiqués vantant, au lancement d'un modèle, les millions de kilomètres parcourus avec les prototypes et préséries, quand le nouveau fer de lance fait par la suite ses maladies infantiles, au grand dam de ses premiers propriétaires ! En effet, les essayeurs de métier conduisent beaucoup trop bien, incapables de faire patiner un embrayage, de martyriser des synchros de boîte, ou encore de rouler avec le frein de parking mal desserré... On pourrait multiplier à l'envi les exemples qui prouvent tout l'intérêt qu'il y a à laisser M. Toutlemonde approcher une auto en devenir, même si ce genre d'opération n'est évidemment que difficilement compatible avec les exigences de confidentialité qui entourent une auto en devenir. Pour la Regamo, l'idée était simple : il s'agissait de tester la suspension Hydractive avant son lancement à grande échelle sur la XM. Le choix de son montage sur CX était donc évident, d'autant qu'il garantissait la discrétion voulue et permettait au passage une

évaluation directe des progrès réalisés, en confrontant cet engin hybride avec les premiers prototypes roulants de la XM, qui ont commencé à être opérationnels au printemps 1987. Mais, pour mieux comprendre les tenants et les aboutissants, il est nécessaire de se replonger quelques années auparavant. Il faut à ce titre se rappeler que le maintien d'une liaison au sol spécifiquement Citroën faisait déjà débat au sein de PSA durant les années quatre-vingt.

La revanche de l'ADN maison !

C'est ce qui a conduit le projet « XB » à devoir composer avec le principe des jambes de force McPherson triangulées pour l'adapter au système hydropneumatique (voir p. 56). Tandis qu'en parallèle on commence, dès 1980, à voir chez Peugeot des essieux arrière extrapolés de solutions Citroën (305 break, 205...). Pour autant, malgré certaines allégations de la presse dès cette époque, il n'était pas du tout question d'abandon de l'hydraulique. Au contraire : dès les prémices des projets Z6 (Peugeot 605) et Y30 (XM), le maintien de celle-ci est inscrit au fronton du cahier des charges. Au reste, le directeur général de Citroën, Xavier Karcher, malgré ses origines Peugeot, n'est pas le dernier à militer pour que le futur vaisseau amiral conserve une personnalité propre. C'est un peu tout cela — une volonté d'affirmer

une différence et même de reprendre ses distances face à la concurrence — qui pousse Citroën à étudier une évolution plus sophistiquée de l'hydropneumatique. Les premières idées sont ébauchées vers 1983-1984, sous la houlette d'André Barthélemy, parfait ingénieur du sérail Citroën/Michelin et ancien « homme-synthèse » de la CX. Œuvrant aux études avancées en matière de liaisons au sol, il en vient rapidement à déterminer qu'il suffit d'ajouter ou retrancher une capacité d'azote pour modifier fortement la flexibilité de la fonction ressort. Et installer cette capacité supplémentaire au centre de chaque essieu permet, en ajoutant des amortisseurs supplémentaires et même une possibilité d'interrompre l'interconnexion latérale, de réduire fortement le roulis. Les deux états étant par ailleurs pilotés par un calculateur qui puise ses informations à différentes sources, certaines liées aux actions du conducteur, d'autres aux réactions qu'engendre la chaussée.

Combien ont été produites ?

Toute l'affaire de la Regamo se résume à tester la pertinence des choix et de la stratégie de pilotage, avant de lancer le système sur sa remplaçante. Au niveau des modalités de l'opération, bien des détails restent obscurs, en dépit de nos investigations. Puisse cet article servir d'appel à témoins pour faire toute la lumière sur cette courte et néan-

moins passionnante aventure ! Dans l'état actuel de nos recherches, nous savons qu'un certain nombre de CX 25 GTI Série 2 ont été produites, à partir du printemps 1987. Combien et quand ? Là est la question... Les sources diffèrent : certains évoquent douze voitures, d'autres quinze. L'un des témoins les plus directs de cette expérimentation, M. Casano, qui s'occupait alors de la mise au point des liaisons au sol de la XM, est affirmatif : le programme prévu concernait un total de cinquante véhicules sur lesquels l'adaptation complète de l'Hydractive devait être menée. En revanche, pour le moment, impossible de savoir si toutes ont bien été construites et dûment testées. Par ailleurs, il semble que les premiers exem-

plaires furent produits à compter de la fin du mois de mai 1987. L'adaptation du système Regamo/Hydractive fut réalisée directement sur le site de production d'Aulnay-sous-Bois, par un atelier spécifique, celui des « transformations et préséries ». Toutes les CX Regamo répondaient à la même définition : motorisation 25 GTI atmosphérique (à la demande de Xavier Karcher, qui l'avait privilégié à un montage sur Turbo !), finition augmentée du Pack VIP, de l'ABS et de la climatisation, teinte Gris Perlé. Le tout, bien entendu, sans le moindre signe distinctif sur le plan cosmétique. Le meilleur des « mulets » ! La conversion imposait l'implantation des deux sphères supplémentaires, de conduits d'hydraulique spécifiques (diamètre net- ▶

L'opération Regamo s'est faite si discrètement que bien des points restent obscurs, vingt-sept ans plus tard...

Impossible d'identifier une Regamo de l'extérieur. Il faut soulever le capot ou avoir l'œil dans l'habitacle. Sinon, c'est une GTI totalement anonyme...





tement plus gros), du calculateur de suspension (implantée sur le plancher avant droit, sous les pieds du passager, avec moquette entaillée pour faciliter l'accès), mais aussi des capteurs et enfin de l'interrupteur permettant de bloquer la suspension en mode ferme.

Adaptation: toute une histoire!

Le capteur de direction (mesurant l'angle et la vitesse de rotation) était installé dans un boîtier en plastique imposant de raccourcir l'embase de la branche du volant. Celui mesurant les débattements de caisse est fixé sur le cadre d'essieux par le biais d'une plaque métallique vissée. Ceux de frei-

nage, boîte de vitesses et de vitesse véhicule ont été implantés sans grand changement supplémentaire. En revanche, le passage d'une tuyauterie plus épaisse a imposé un élargissement d'embase des cylindres de roues avant, tandis que l'implantation du régulateur de raideur avant avec sa sphère et son électrovanne a imposé le déplacement du filtre à essence en avant du bras de suspension arrière droit, comme sur une GTI Turbo. Son homologue postérieur ayant trouvé sa place sans trop de peine, entre le support de sphère de suspension droit et le réservoir. Par ailleurs, certaines dates recueillies laissent penser que la mise en service des Regamo ne se serait faite qu'en



La robe Gris Perlé, le logo ABS et l'absence de chevrons arrière sont des indices pour reconnaître une Regamo. Le plus simple reste de se pencher côté droit pour voir la sphère supplémentaire !

toute fin d'année 1987, vers novembre, après sans doute bien des contrôles et quelques essais réalisés en interne, avant d'envoyer ces autos en clientèle. Ce qui est au reste bien légitime : même s'il s'agit de l'adaptation forcément empirique d'un système sur un véhicule qui n'a jamais été conçue pour, pas question de confier n'importe quoi à n'importe qui... Une fois la flotte des Regamo fin prête, un certain nombre — certains disent la moitié, mais encore faudrait-il savoir de quel total nous parlons ! — fut attribué aux Études, pour les besoins des essayeurs maison. Quant aux « cobayes », leur sélection s'est effectuée à travers les fourches caudines d'une poignée

de concessionnaires mis dans la confiance. L'auto leur était vendue, et ils devaient parcourir en un délai assez bref 30 000 km, avant de revendre le véhicule à leur concessionnaire. Selon nos informations, la Regamo était vendue au même prix qu'une CX GTI normale munie des mêmes options. Évidemment, chaque client était tenu au secret et devait rendre compte aussi bien de ses impressions de conduite que de la moindre anomalie. Par la suite, toutes les CX Regamo devaient être rachetées et réformées, le dispositif Hydractive démonté, et ces véhicules revendus dans le réseau Citroën comme les banales GTI qu'elles étaient redevenues. Cela dit, à

la façon des M35 et GS Birotor, cela ne s'est pas toujours passé de cette manière, et aussi bien certains propriétaires qu'une poignée de distributeurs suivant ces autos, conscients du caractère exceptionnel de la Regamo, se sont arrangés pour en conserver un exemplaire. En outre, la presse avait eu vent de l'affaire, à commencer par *l'Auto-Journal*. En décembre 1987, son rédacteur en chef, André Costa, eut la chance d'essayer une de ces voitures, au grand dam d'Automobiles Citroën, qui se mit immédiatement à la recherche de l'origine de ces fuites non organisées, apparemment sans succès. Un deuxième média put également approcher une Regamo, onze mois plus ▶

tard, sans que l'on sache s'il s'agissait du même exemplaire. En effet, le tout jeune hebdomadaire *Auto Plus* publia à son tour une courte prise en mains d'une des autos dans son numéro 9, en novembre 1988. Un article assez curieux, d'ailleurs, puisqu'on distinguait cette fois très clairement le visage du supposé « propriétaire », au point qu'on en vient à se demander si ce n'était pas un coup médiatique monté discrètement par le magazine et Citroën, dont la XM allait être dévoilée le 21 mars 1989 et commercialisée à partir du 23 mai... Toutefois, en l'état de nos recherches, rien ne permet d'affirmer ou faire mentir cette théorie.

La meilleure des CX?

Toujours est-il qu'approcher une des autos reste évidemment un grand moment, et je mesure le privilège qui m'est fait de pouvoir en prendre le volant. D'autant que le milieu des ama-

teurs de Grandes Citroën bruisse des qualités supposées exceptionnelles de la Regamo: elle serait à la fois la meilleure des CX et plus souveraine qu'une XM. Sur ce point, il me faut pourtant temporiser, car, du propre aveu de son propriétaire, cet exemplaire aurait besoin d'un contrôle de toutes ses sphères, avec remplacement éventuel de celles ayant perdu leur pression de gaz. Par ailleurs, après démontage, nous avons pu constater que le capteur de volant avait tout bonnement disparu, ce qui prive de toute façon l'Hydractive d'une partie de ses capacités anticipatives, puisque l'angle et la vitesse de rotation sont les éléments principaux permettant le passage en mode ferme avant même que la caisse ait réellement pris du roulis (voir notre article p. 56). Du reste, même l'interrupteur permet-

Avec la Regamo, Citroën faisait entrer, peut-être pour la dernière fois, quelques bons clients dans le cercle de son bureau d'études. Enivrant !

tant de bloquer la suspension en mode « ferme » semble inopérant, le confort restant invariablement celui, remarquable, d'une CX! Tout au plus peut-on se risquer à souligner que l'auto, telle quelle, semble malgré tout pencher assez peu, même en virage serré, mais il serait hasardeux d'en tirer, pour le moment, des conclusions définitives. Plutôt que d'affirmer à tort et à travers, nous préférons revoir la voiture dans un avenir proche, quand le fonctionnement de son Hydractive sera assuré. Toutefois, elle garde le parfum fascinant et enivrant d'un rare mouton à cinq pattes comme nous les aimons... Ce n'est déjà pas mal ! ■

Tous nos remerciements à Gérard Peyridieu, pour le prêt de son auto, à Nordahl Maillard, pour son précieux coup de main, et à Guillaume Keller et Jean-Claude Lannes, de Citroën Héritage, Henri Fradet, Jean-Pierre Kaminski, Jean Gulczynski, Jean-Robert Casano, Hervé Gilles, Jean-Paul Cardinal, Philippe Gégout, Jean-Claude Vianne et André Dalle, pour l'aide apportée à cet article.



FICHE TECHNIQUE

CX Regamo (1987)

Moteur type M25/659, 4 cylindres en ligne, en position transversale avant, 2500 cm³, bloc en fonte, culasse en alliage léger Alésage x course 93 x 92 mm Puissance fiscale 13 CV Puissance maxi 138 ch à 5000 tr/mn Couple maxi 211 Nm à 4000 tr/mn Rapport volumétrique 8,75 à 1 Distribution arbre à cames latéral, entraîné par chaîne, 2 soupapes par cylindre, tiges et culbuteurs, culasse hémisphérique Alimentation injection électronique Bosch, allumage électronique intégrale Thomson Transmission aux roues AV, boîte manuelle à cinq rapports + M.A. Direction à crémaillère, démultiplication 1/13,5, asservissement à rappel variable (DIRAVI) Freins à disques ventilés/disques, 260 mm à l'avant, 224 mm à l'arrière avec assistance haute pression, répartition asservie à la charge, antiblocage Bosch Suspension hydropneumatique adaptative à gestion électronique Regamo, quadrilatère déformable à l'avant, sphères 500 cm³/75 bars (régulateur de raideur: 500 cm³/75 bars), barre stabilisatrice 23 mm, bras tirés à l'arrière, sphères 500 cm³/40 bars, barre stabilisatrice 17,5 mm (régulateur de raideur: 400 cm³/50 bars) Monocoque en acier avec cadre d'essieux rapporté en acier, quatre portes, cinq places Pneumatiques* Michelin MXV 195/70 HR 14 Roues en tôle, 5,5 J 14 Dimensions L x l x h: 4,65 x 1,77 x 1,36 m; empattement: 2,85 m; voies AVIAR: 1,52 m/l, 37 m Réservoir 68 l Coffre 507 l Poids** 1370 kg Performances Vitesse maxi: 201 km/h; vitesse à 1000 tr/mn en 5^e: 37,5 km/h; de 0 à 100 km/h: 9,2 s; 1000 m D.A.: 31,1 s Consommations 7,3 l à 90 km/h, 9 l à 120 km/h, 13,6 l en ville (SP98).

* monte d'origine ** poids d'une 25 GTI Série 2 standard

Les spécificités de la Regamo.



Ci-dessus, la branche du volant raccourcie permet d'adapter le boîtier du capteur de direction. Hélas vide sur l'auto essayée.

Anonyme et non éclairé, l'interrupteur du bas est celui qui commande les positions « sport » (mode ferme) ou « auto », comme sur une XM.



Dans le sens des aiguilles d'une montre: installé sur le plancher droit, accessible via une découpe dans la moquette, le calculateur est celui des premières XM. Sous le capot, le filtre à essence disparaît, remplacé par le régulateur de raideur et sa sphère, l'électrovanne de commande et les tuyaux de gros diamètre de l'Hydractive. Son homologue arrière est aussi installé côté droit, sous la caisse.

Guide d'achat

Combien ?

Dans le cas d'une auto aussi rare et particulière que la CX Regamo, la notion de « guide d'achat » devient, reconnaissons-le, bien relative. Il faut en effet déjà tomber sur un exemplaire à vendre ! Sachant que seulement trois survivantes sont connues, chacun comprendra que cela n'arrive pas tous les jours. Cela dit, l'auto est pratiquement inconnue au bataillon, donc rien n'interdit de penser qu'on puisse l'acheter auprès d'un vendeur peu au fait de sa rareté et son exclusivité... De fait, si la Regamo est votre Graal, nous ne pouvons que vous inciter à passer au crible toutes les CX GTI Gris Perlé de 1987-1988 qui sont mises en vente. La présence des options Pack VIP, ABS et climatisation est un indice sérieux qui doit vous inciter à demander plus de détails. Si une troisième sphère est présente dans le compartiment moteur, du côté droit (passager), vous avez décroché le pompon ! Dans ce cas, rien ne dit que le système soit encore pleinement opérationnel, mais ne laissez pas filer une auto aussi exceptionnelle. Quant au prix, bien malin qui pourrait donner une valeur significative, en l'absence de transactions. Une Regamo vaut le prix que vous paierez pour elle !

Avant de signer...

Par manque de recul, impossible de se prononcer sur le vieillissement du système Hydractive monté sur la Regamo. A priori, il semble que les sphères de suspension soient celles de la CX GTI, régulateurs de raideur et calculateur correspondant aux premières XM Hydractive. Notez que le capteur mesurant l'angle et la vitesse de rotation du volant est, contrairement aux XM, spécifique et d'origine Citroën... Pour le reste, c'est une CX Série 2 : attention à la rouille, en principe galopante et tenace sur ces versions tardives, seules les premières (85-86) ayant été correctement protégées. Un contrôle soigneux des bas de caisse, bas de porte, passages de roue et de l'état des tôleries derrière les feux arrière s'impose avant achat. La finition n'a rien de folichon : le tissu du ciel de toit moulé s'écroule (recollage nécessaire), les plastiques grincent (comme les charnières de porte), les trois trappes centrales de la planche de bord sont extrêmement fragiles, tout comme l'afficheur numérique central, vite défectueux. En revanche, les contre-portes vieillissent bien mieux que sur les premières séries, seul vrai progrès qualitatif du restylage. Attention aussi aux phares double optique, dont la glace se décolle rapidement. Sur le plan mécanique, le moteur M25/659 est du genre solide, tout comme la boîte de vitesses. Côté trains roulants, assurez-vous que le cadre d'essieux et ses longeronnets n'ont pas souffert (pas de pliures suspectes et voiture tenant correctement le cap en ligne droite) et observez la position des roues arrière : un carrossage négatif indique des roulements de bras tirés usés, à changer. Enfin, comme toujours, toute auto incomplète au niveau accastillage demandera de la patience pour être remise en conformité avec sa présentation d'origine, même si les éléments d'une CX GTI Série 2 sont plus faciles à trouver que pour une 2000 de 1974.

Bibliothèque :

- *Revue technique automobile, Citroën CX 2000 et 2200, jusqu'à fin de fabrication, Éditions ETAI*



L'équipement offre au Pack VIP tissu, qui redonne à la GTI Série 2 son luxe d'antan.

Maintenance

Vidange de l'huile moteur tous les 5 000 km ou un an (huile 20W50), avec remplacement 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 10 000 km. Remplacement du liquide hydraulique et nettoyage des filtres du bocal de LHM tous les 40 000 km.

Nos bonnes adresses

Clubs et sites Internet :

- CX Club de France : www.cxclubdefrance.com
- Association L'Agence CX : www.lacitroencx.com
- Génération CX : generationcx.chez.com

Professionnels

- CX Basis : www.cx-basis.fr
- Sphère Discount : www.sphere-discount.com
- Garage SM2A : www.sm2a-automobiles.com
- CIPeRe : www.cipere.fr

- Authentique rareté
- CX Hydractive !
- Équipement haut de gamme
- Bonnes performances
- Bon placement...

- Totalement introuvable !
- Pièces spécifiques à l'avenant...
- Discrétion absolue
- Manque le turbo ?
- Vieillesse de la finition



L'habitacle de cette Regamo a fort bien vieilli, preuve d'un entretien soigné.



Bien sûr, les logos « Regamo » et « Hydractive » ne sont pas d'origine, ils ont été ajoutés. Citroën souhaitait une discrétion maximale...

Merci au moulin de la Maltorne à Mittainville (78) pour son accueil. Réservations au 06 51 56 75 86.



« La chance du débutant! »

Cela paraît incroyable, et c'est pourtant la stricte vérité : Gérard a acheté cette Regamo totalement par hasard ! Et c'est aussi la première CX de ce collectionneur de Traction...

« J'ai toujours aimé les autos anciennes, et je possède notamment une 11 Familiale de 1937, que je suis en train de restaurer. En fait, je cherchais une auto plus récente pour assurer des déplacements réguliers. Et, c'est vrai, je suis tombé sur cette CX GTI totalement par hasard. Et la dame qui me l'a vendue l'avait conservée de son défunt mari, sans savoir exactement ce qu'elle avait de spécial ! J'avoue que je n'avais jamais entendu parler de Regamo avant, et ce n'est qu'après que j'ai réalisé que je possédais une CX bien particulière. C'est donc bien ce qu'on appelle la chance du débutant, non ? En tout cas, je m'en sers très régulièrement pour faire la navette entre ma résidence principale et ma maison de campagne, pour mon plus grand plaisir, et sans souci particulier. D'autant que je fais partie de l'Agence CX, ce qui me permet de faire suivre l'entretien de mon auto par des amateurs qui connaissent bien ce modèle. Et n'en reviennent toujours pas de ma trouvaille. »

Gérard Peyridieu