

LA CITROEN CX 2000 SUPER

Mollesse oblige !



Alors que la version 2200 de la CX a été remplacée par la 2400 qui a elle-même donné naissance à des versions Pallas, puis Prestige et tout récemment GTI, la 2000 elle, n'a pas subi de modifications importantes depuis son lancement en 1974. Dotée d'une forte personnalité (suspension hydro-pneumatique et moteur transversal), la CX a, dans cette version 2000, des qualités évidentes mais aussi des caractéristiques étonnantes. Ainsi, parmi les sept modèles deux litres que nous avons réunis, la CX est, de loin, la moins brillante en accélérations et en reprises, ce qui ne l'empêche pas d'être plus rapide (elle seule dépasse les 180 km/h !).

● **EQUIPEMENT — FINITION** : on aime ou on n'aime pas l'intérieur futuriste de la CX, mais on ne peut nier l'intelligence de conception du boîtier regroupant instrumentation, témoins lumineux et commandes. Que l'on veuille manœuvrer l'indicateur de direction, la commande de phares, d'essuie-glace ou de lave-glace, tout est là, regroupé à portée de doigts, sans avoir à lâcher le volant. L'équipement de cette 2000 Super est assez complet puisqu'il comprend, par exemple, outre les ceintures à enrôleurs et la lunette arrière dégivrante, une montre électrique, les vitres électriques à l'avant et, surtout, un système très complet de voyants lumineux ne comprenant pas moins de trois témoins pour les freins (usure des plaquettes, circuit hydraulique et frein de stationnement). A signaler également la présence au tableau de bord d'une jauge d'huile pneumatique.



● **CONFORT ET BRUIT** : en dehors de la tendance que manifeste la suspension à talonner sèchement au fond des cuvettes, le confort de la CX est excellent. Les sièges sont larges et moelleux, et la suspension efface presque toutes les irrégularités des routes. A noter, tout de même, l'absence d'appuie-tête. Le niveau sonore est dans l'ensemble très acceptable mais la CX pourrait encore mieux faire si les revêtements insonorisants lui étaient dispensés avec moins de parcimonie.

● **HABITABILITE** : la largeur de l'habitacle n'est pas extraordinaire. Elle est pratiquement identique à celle de la 504 mais sensiblement inférieure à celle de la R20 ou de l'Audi 100. Mais, et cela s'avère beaucoup plus utile, c'est la CX qui offre le plus de place aux passagers arrière avec 74 cm du dossier avant au dossier arrière et 28 cm d'espace pour les jambes. Ceci avec un siège avant correctement réglé pour une personne de taille moyenne.

● **COFFRE** : son seul atout est d'être parfaitement parallélépipédique. Sa contenance est relativement faible puisqu'elle ne dépasse pas (selon nos relevés) 436 dm³. Enfin, si le seuil de chargement a le mérite d'être bas, l'accès n'est généralement pas très pratique.

● **MOTEUR** : c'est le principal responsable de notre jeu de mots : « Mollesse oblige ». Cette mollesse oblige bien entendu à changer de vitesse très souvent, en particulier lorsque l'on désire effectuer des dépassements rapides et sûrs. Le manque de couple de ce moteur, même dans le cadre d'une conduite paisible, constitue réellement un handicap tant pour l'agrément de conduite que pour la sécurité. Une dizaine de chevaux supplémentaires et 1,5 mkg de couple de plus seraient les bienvenus. Il a aussi beaucoup trop d'inertie.

● **TRANSMISSION** : l'embrayage est progressif, mais cette progressivité va de pair avec une course trop longue de la commande. La boîte de vitesses, bien qu'assez lente, fonctionne bien, la synchronisation est bonne et la commande nous a donné satisfaction tant au point de vue douceur que précision.

● **DIRECTION** : notre CX était dotée de l'option direction assistée (1800 F). Ferme mais remarquablement précise, cette direction ne pêche que par la violence désagréable du rappel en

ligne. La note 4 sur 10 correspond à la direction non assistée livrée en série qui, sans être aussi pesante que celle de l'Audi 100, n'en demeure pas moins lourde et imprécise car trop démultipliée (4,5 tours de volant de butée à butée !).

● **TENUE DE ROUTE** : sur sol sec, la CX, grâce à son excellente suspension, donne l'impression d'être sur des rails et il faut vraiment conduire très vite pour ressentir des problèmes d'adhérence. Lorsque la route est mouillée, en revanche, il faut se méfier du sousvirage dû en partie à la répartition des masses trop axée sur l'avant (66% du poids). En fait, la tenue de route est supérieure aux limites de confort qu'autorise la suspension qui n'apprécie pas d'être brutalisée.

● **FREINAGE** : la CX est dotée d'un freinage très puissant et équilibré et les ralentissements, même énergiques, s'effectuent en ligne sans blocages parasites. Nous avons cependant noté une perte d'efficacité en utilisation intensive sur le circuit de Montlhéry, défaillance qui ne s'est jamais reproduite même en montagne.

● **CONSUMMATION** : l'aérodynamisme compensant le manque de brio du moteur et le poids sur route ou sur autoroute, la CX 2000 affiche un appétit raisonnable comme en témoignent nos relevés : 10,74 l/100 à 120 km/h stabilisés et 8,62 l/100 à 75 km/h de moyenne sur route et une consommation générale moyenne de 11,25 l/100 km sur 2 000 km d'essais.

● **CONCLUSION** : spacieuse, confortable, sûre et peu gourmande, la CX 2000 est une excellente routière mais son gabarit est mal adapté à la circulation en ville, surtout lorsque l'on n'a pas dépensé 1 800 F de plus pour la direction assistée.

POUR

- Habitabilité
- Confort
- Tenue de route
- Equipement (conduite)
- Consommation

CONTRE

- Direction
- Moteur
- Gabarit
- Coffre (accès)
- Finition