

**NOS LECTEURS  
ONT JUGÉ:**

**LA CITR**





# ROËN VISA GT

*Décrite par son constructeur comme une « sportive civilisée », la Visa GT a su s'imposer à une nouvelle clientèle, plus jeune que celle des autres Visa, à la fois par ses performances et par sa présentation. Même si certains contestent ses capacités de « décoiffeuse », la plupart de nos lecteurs considèrent qu'elle répond assez bien à leur attente d'une petite voiture moderne, confortable et nerveuse.*

*par Patrice ALLANET*



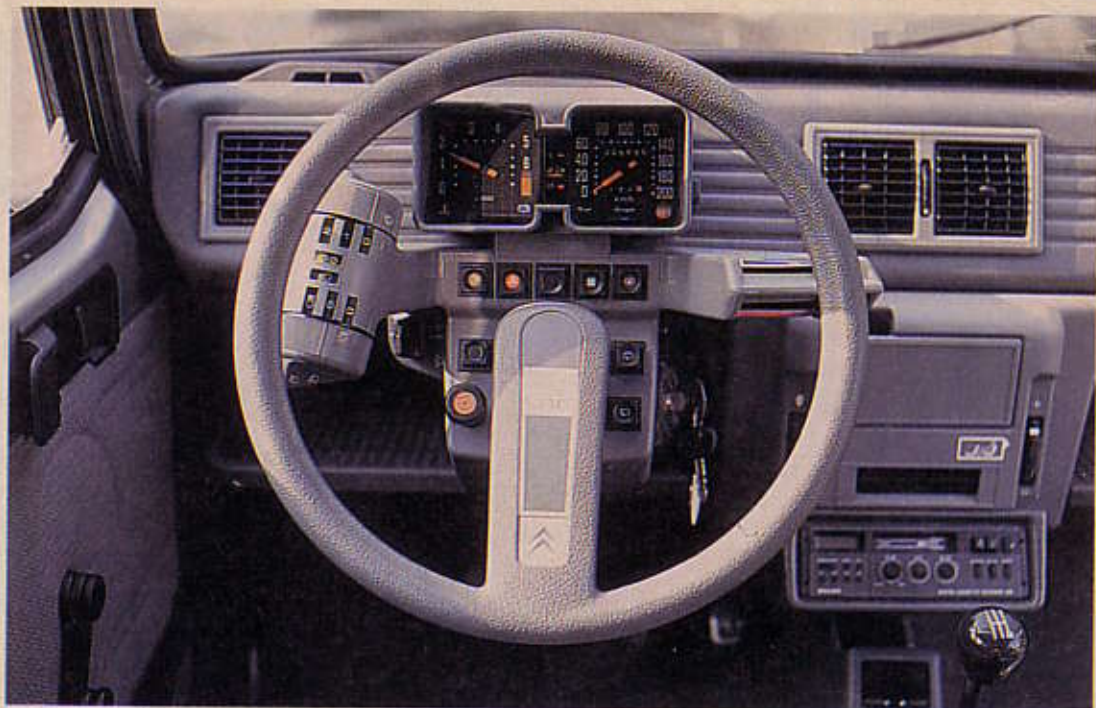


## COMMENTAIRES D'« AUTO-MOTO »

C'est surtout en changeant de visage au printemps 81 (nouvelle calandre plus esthétique) que la Visa a changé son image auprès du public. Devenue guillerette, cette image s'est également musclée avec le lancement d'une série spéciale, résolument sportive, la « Chrono ». La GT fait un peu la synthèse de ces deux tempéraments sous des dehors très racés.

Avec 80 ch sous le capot, ses performances sont plus brillantes qu'il n'y paraît (elles sont supérieures à celles de la Ritmo 85 S qui dispose de 5 ch de plus), mais le relativement bon isolement acoustique du moteur a toujours pour effet d'atténuer les impressions de brio. La tenue de route ayant été appréciée à sa juste valeur, nous ajouterons seulement ceci : la Visa est sans doute une des rares voitures du marché à se montrer indifférente à l'état de la chaussée et à maintenir une excellente adhérence sous la pluie. Elle pardonne donc volontiers beaucoup de fautes de conduite, ce qui la rend digne de la réputation de Citroën en matière de sécurité « active ». Si la consommation peut paraître élevée, elle ne fait que confirmer le brio du moteur alimenté par deux carburateurs : selon le pied droit du conducteur, elle peut facilement varier du simple au double.

Signalons que, dans le domaine du service à la clientèle, Citroën propose depuis un an un certain nombre de prestations intéressantes : service de dépannage permanent 24 h sur 24 sur tout le territoire grâce à un numéro unique, service « anti-stop » assurant au client la couverture des

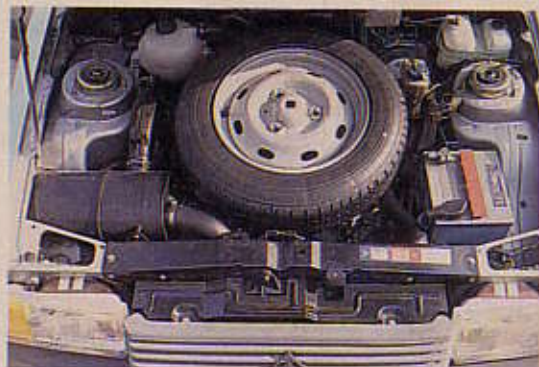


Faite pour séduire de jeunes acheteurs, la Visa GT n'a pas détourné les plus âgés, puisque nos lecteurs comptent quelques retraités qui souhaitent, entre autres, ne plus avoir à attendre une descente pour dépasser un poids lourd ! Mais la plupart sont quand même très jeunes (vingt-cinq ans en moyenne) : ils sont étudiants, employés, enseignants, cadres moyens. Parmi eux, un journaliste, une informaticienne, un restaurateur, un artisan, un électronicien, un assureur... Leurs motivations, plutôt raisonnables, se résument ainsi : de bonnes performances alliées au confort et à la fonctionnalité des Visa. M. Aubert (dix-huit ans), s'est surtout fié au slogan publicitaire (« ça décoiffe »), qu'il estime aujourd'hui quelque peu mensonger.

### SECURITE ET AGREMENT DE CONDUITE

**8/10**

**POUR.** Pas de remarques particulières pour la position au volant. Les utilisateurs d'anciens modèles apprécient les nouveaux sièges à forme rectangulaire plus enveloppante (MM. Maufroy, Combes, Lambert, Declercq, Lainé, Périn). Nombreux (mais pas les plus nombreux) sont les commentaires favorables à l'originalité des commandes par satellites autour du volant, « à bonne portée des deux mains » (M. Cornu), « pratiques » (M. Lecerf). Très bonne visibilité vers l'avant ainsi que dans les rétroviseurs extérieurs. En revanche, les passagers arrière sont pénalisés à cet égard par des appuie-tête très larges (M. Compain). Du point de vue dynamique, la tenue de route et la maniabilité apparaissent les points forts indiscutés de ce modèle : « Voiture accrocheuse et maniable » (M. Boiteluez), « stabilité irréprochable » (M. Percheron), « voiture difficile à surmener en virage » (M. Soulard), « maniabilité étonnante grâce à une direction légère » (M. Petraru). Le moteur est jugé « nerveux » (M. Caron), « brillant dans les reprises » (M. Lounay) et « plein de fougue » (M. Vallet). M. Saurat est l'un des rares à ne faire aucun reproche ni aux freins, ni à la boîte mais il précise qu'il conduit



*Un bon point pour l'équipement et le confort de l'habitacle, à deux réserves près : les satellites de commandes que d'aucuns n'apprécient guère et le niveau sonore à haut régime.*

d'une manière très sage, sans excès de vitesse.

**CONTRE.** Le système des satellites ne fait pas l'unanimité (nous l'avons déjà signalé dans l'essai-lecteurs de la première Visa), soit parce qu'il complique les commandes, soit tout simplement parce qu'ils sont laids. Pour M. Aubert, ils sont même « exécrables car on s'y cogne les mains en tournant le volant ». M. Aujeau ne trouve jamais du premier coup le bouton de l'essuie-glace arrière ni celui du dégivrage de la lunette. Autre incommodité, la visi-



bilité vers l'arrière qui serait bien meilleure sans les angles morts importants de la custode (MM. Boiteluez, Petraru, Sarfatti, Lancel, etc.). Les performances ont un peu déçu certains de nos lecteurs, notamment M. Aubert qui s'attendait à davantage de brio et M. Didier qui estime que « le sigle GT est un peu trompeur ». Les critiques les plus sévères concernent les freins « peu durants en conduite rapide » (M. Levigne) et la boîte de vitesses dont certains rapports (seconde, marche arrière) se montrent souvent réticents, plus particulièrement à froid (MM. Portal, Aujeau). Quelques remarques aussi sur le manque de garde de la pédale d'embrayage et le bruit excessif du « pignon de transfert » au ralenti (MM. Cornu, Martin).

## CONFORT

**7,5/10**

**POUR.** Adaptée aux performances plus élevées de la GT, la suspension a été réglée plus ferme mais sans devenir inconfortable pour autant, de l'avis de nos lecteurs. L'insonorisation n'est satisfaisante que jusqu'aux régimes moyens (M. Romano). Très bons sièges assurant un bon maintien et faciles à régler (MM. Keller, Bellamy).

**CONTRE.** Deux reproches majeurs : le niveau sonore à haut régime (ou à partir de 120 km/h) et



l'espace disponible pour les jambes à l'arrière. Autre point critiqué, par M. Aujeau, le seuil de chargement du coffre, un peu haut.

## ENTRETIEN

**7/10**

**POUR.** Un utilisateur sur deux est plutôt satisfait du service après-vente, bien qu'il puisse parfois s'interroger sur la compétence du personnel.

**CONTRE.** La plupart des consommations sont jugées excessives par nos lecteurs (plus de 10 l/100 km en moyenne) compte tenu des chiffres annoncés par le constructeur. En question surtout, la finition : lève-glaces, serrures, fixation de la moquette, peinture, etc. Une défaillance sérieuse, celle de la voiture de Mme Kapvano dont le circuit de freinage a dû être changé après plusieurs tâtonnements au niveau du maître-cylindre.

## EQUIPEMENTS

**9/10**

**POUR.** L'aménagement de l'habitacle (à part la planche de bord) est plutôt bien traité puisqu'on le trouve même « douillet » (panneaux de porte en tissu jersey shetland). Nos lecteurs ont surtout apprécié les sièges arrière accolés, réglables et démontables séparément selon les besoins.

**CONTRE.** De nouveau, la disposition des commandes autour du volant est très discutée. Les sièges arrière pour le peu de place (quatre personnes à bord) et le volume du coffre est jugé bien petit pour les bagages.

Leur prochaine voiture ? Vu la moyenne d'âge de nos essayeurs, il n'est pas très étonnant que la plupart d'entre eux ne souhaitent pas racheter une Visa GT : l'attrait de la nouveauté conduit fatalement à des choix différents sur un marché extrêmement riche dans cette catégorie. Les modèles les plus cités sont la BX 16 TRS, la 305 GT, les BMW série 3, la Ford Escort XR 3i, l'Opel Kadett GTE. M. Aubert, peut-être avec humour, cite la 2 CV, « confortable, robuste, performante et découvrable ».

## EN RESUME

« Ma première Citroën était une GS Pallas que je viens de changer pour la Visa GT dont j'apprécie les possibilités et qui a les mêmes qualités qu'une voiture plus grande » (M. Boiteluez).

« Malgré un temps d'utilisation assez court, la Visa GT me semble une voiture qui donne toute satisfaction » (M. Saurat).

« Une voiture qu'il ne faut pas prendre pour ce qu'elle n'est pas : un engin de course (malgré d'excellentes performances) ou une citadine (consommation élevée en ville). L'habitacle aurait dû être traité façon Visa Chrono, par exemple » (M. Petraru). « Voiture confortable, pratique, table, pratique, très perfor-

mante, avec un seul défaut : l'échauffement des freins » (M. Levigne).

« Beaucoup trop de défauts pour une voiture moderne dont la vocation sportive laisse songeur. Où est le moteur ? » (M. Aubert).

« Satisfait de la conduite, des performances mais mécontent de la finition » (M. Aujeau).

« La finition laisse à désirer » (Mme Kapvano).

« Une voiture intelligente et dynamique qui tient merveilleusement la route mais qui aurait mérité une meilleure boîte » (M. Lancel).

« Si Citroën avait utilisé un ensemble moteur-boîte Ford ou Opel, au lieu d'un Peugeot, la Visa GT eût été parfaite » (!) (M. Lainé).



frais engendrés par l'immobilisation de son véhicule à la suite d'un incident relevant de la garantie, ateliers nocturnes pour les réparations rapides, ateliers de performance le samedi dans toutes les villes de plus de 50 000 habitants.

## COUP D'ŒIL SUR LA GAMME

La gamme Visa 84 comporte quelques changements d'appellation par rapport au millésime précédent. La Visa L est devenue Visa II E et la Visa Super E, la Visa II RE. Le pare-brise feuilleté est désormais en série et l'on note la présence d'un témoin de frein à main sur toutes les versions.

La gamme Visa se décompose de la façon suivante : Visa Club (652 cm<sup>3</sup> - 3 CV - 125 km/h) — Visa E (1 124 cm<sup>3</sup> - 5 CV - 140 km/h) — Visa RE (idem avec boîte 5 vitesses) — Visa E et RE en version découvrable — Visa Entreprise (652 cm<sup>3</sup> - 4 CV - 125 km/h) — Visa II E Entreprise (1 124 cm<sup>3</sup> - 6 CV - 140 km/h) — Visa Diesel 17 D et 17 RD (commercialisation fin mars, 1 769 cm<sup>3</sup> - 5 et 6 CV - 152 km/h).

La Visa GT est équipée d'un moteur de 1 360 cm<sup>3</sup> développant 80 ch à 5 800 t/mn et un couple maxi de 11 mkg à 2 800 t/mn. Allumage transistorisé, deux carburateurs monocorps, boîte 5 vitesses, pneus « taille basse » TRX, vitesse maxi : 168 km/h. Consommation moyenne : 7,5 l/100 km. Volume du coffre : de 300 à 2 044 dm<sup>3</sup>. Poids remorquable : 750 kg. Réservoir : 40 l.