

# AUTO Youngtimers



ESSAI MOTO Yamaha XT 600 Z Ténéré

# PLUS

**NOUVEAU**

# timers

*Fiat*  
**COUPÉ 2.0 20V**

*Alfa Romeo*  
**GTV 2.0 TS**



## L'épate à l'italienne



Nos tests : accélération, consommation, freinage, volume de coffre.....

ESSAI COURSE



Citroën ZX Grand Raid

NOSSAIS



Citroën Visa II Club



Mercedes SLK



Renault 18 Turbo



Mega Cabriolet



Venturi 400 GT



### PRATIQUE TESTS

Les nettoyeurs haute-pression

**COMMENT ÇA MARCHE ?**

Le relais

**TUTORIEL**

Éclat sur le pare-brise

### DOSSIER BMW SÉRIE 3 E30

L'IDOLE DES JEUNES



→ FUTUR COLLECTOR AUDI TT

**SURCHAUFFE MOTEUR**

**NOS CONSEILS PRATIQUES POUR L'ÉVITER**

**NOTRE COTE**  
+ 9 PAGES DE PETITES ANNONCES





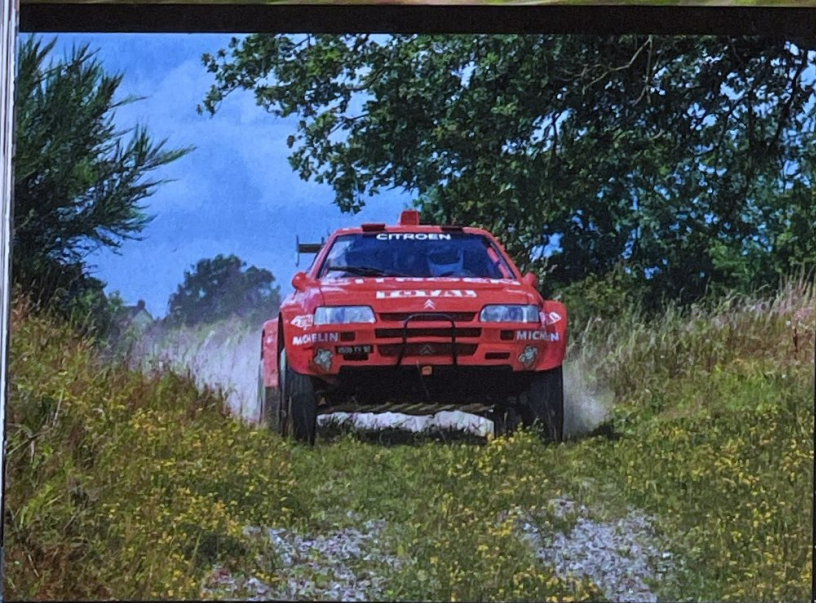


1993

## CITROËN ZX GRAND RAID

# Diabale

LARGE, HAUT PERCHÉE ET TOUTE VÊTUE  
DE ROUGE, LA ZX DE RALLYE-RAID  
IMPRESSIONNE. ET POURTANT, SON EFFICACITÉ  
SANS FAILLE S'OBTIENT AVEC DOUCEUR.







# en chausson

**S**i comme moi vous avez vécu votre adolescence dans les années 80, alors vous n'avez pu échapper aux grandes heures du Paris-Dakar, largement médiatisé à cette époque. Née en 1977 sous l'impulsion de Thierry Sabine, cette aventure, initialement disputée en majorité par des amateurs, passionne le public et s'est rapidement transformée en rendez-vous incontournable.

Ce qui a naturellement attiré les pros. Il n'y a pas de plus belle vitrine qu'une transhumance saharienne pour prouver au monde la robustesse, la performance et la fiabilité des modèles d'une marque. Les constructeurs s'en sont mêlés, ont développé des autos hors norme et ont placé derrière le volant des pilotes de talent. C'est ainsi que Peugeot, sous la houlette de Jean Todt, a écrasé la course et la plupart des autres épreuves ...



La conduite de cette ZX ne s'apparente en rien à tout ce que j'ai pu essayer de la même veine. Ici, tout est douceur.

## POUR SE FAIRE OBÉIR, CE GENRE D'AUTO DOIT ÊTRE CONDUITE

... du même genre dès 1987. D'abord avec la 205 Turbo 16, à qui il fallait trouver une seconde jeunesse après l'interdiction des Groupe B en rallye, puis la 405 T16 en 1988, devenue ZX en 1990. Bagarre sur les pistes, saut dans les dunes, je me souviens avoir attendu avec fébrilité chaque résultat dans l'édition du soir sur FR3, après avoir vu les images impressionnantes de l'étape du jour. Le tout, croisant les doigts pour que Vatanen, mon héros, soit toujours en tête. Et si possible que, cette fois, il ne se soit pas fait voler sa voiture ou encore que Jean Todt n'ait pas honteusement joué à pile ou face le gagnant de l'épreuve. Donc, pour moi, ne serait-ce qu'approcher cette légende du rallye-raid est un rêve de gosse.

### FAITE POUR LE SAUT D'OBSTACLES

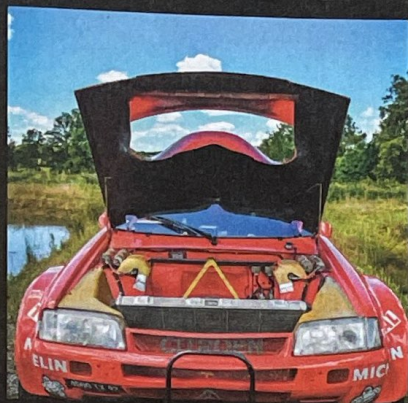
Casque dans une main, combinaison sur le dos, j'arpente un circuit terre qui jouxte l'entreprise Daumat Classique, spécialisée dans les

Avec une garde au sol de 35 cm, la ZX peut affronter n'importe quel type de terrain. Mais il faudra lever haut la jambe pour y accéder.





Il y a des boutons partout. Surtout côté copilote, où les instruments de navigation sont doublés. Heureusement, la fonction de chaque bouton est inscrite.



Le capot avant renferme des radiateurs de refroidissement et une roue de secours. La deuxième niche à l'arrière, la crevaillon fait partie du lot d'ennuis quotidien, pour ne pas dire horaire, sur le Paris-Dakar.

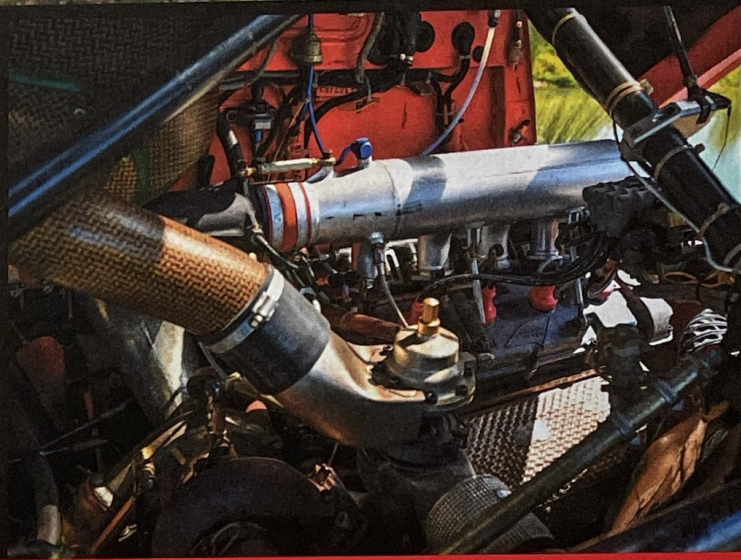
L'adhérence générale est assez bonne. Mais, surtout, cette ZX est d'une agilité déconcertante.



De chaque côté du moteur, deux grosses cheminées font parvenir l'air prélevé au-dessus du capot aux amortisseurs. C'est également le rôle des prises d'air latérales.



D'abord avec une cylindrée de 2 litres, le bloc 4 cylindres 16 soupapes s'est transformé en 2.5 (XU15). Il est gavé par un gros turbo Garrett.



## COMME UNE VOITURE VOLÉE. MAIS CETTE ZX EST UN AGNEAU

DS et SM, mais surtout, capable de les faire rouler dans toutes les épreuves de safari. Là aussi, c'est un rêve. Non pas que j'affectionne les Citroën, mais posséder son propre circuit à deux pas de chez soi s'apparente pour moi au nirvana. Au bout de quelques minutes de marche, une silhouette rouge se dessine. La ZX trône sur un petit chemin entre deux étangs. De loin, elle ne paraît pas si monstrueuse. Du moins, pas comme je l'imaginai. Mais plus je me rapproche, plus son gabarit s'impose. La hauteur d'abord. Haute sur pattes, elle me toise de quelques centimètres. La largeur ensuite. Cette version fait partie des premières à avoir profité des voies larges, et donc d'extensions d'ailes proéminentes. Car ne nous voilons pas la face, bien qu'il y ait des chevrons sur le capot et que la silhouette ressemble à une ZX, cette auto est née 405 et s'est peu à peu transformée. Mais peu importe. Je suis comme un gamin. Je jette mes affaires négligemment et m'empresse de la détailler. En premier lieu, je cherche à voir le turbo à travers la persienne du

capot moteur pour voir sa taille. Et il est gros, très gros même. Un coup d'œil aux amortisseurs aussi, car c'est une partie essentielle de ce genre d'autos. Deux combinés filetés par roue ! Un troisième amortisseur seul leur vient en renfort à l'arrière. Et il y a des ouies de refroidissement partout. Mais elles ne servent pas à alimenter la mécanique en air frais. C'est la première fois que je vois une auto où les amortisseurs sont plus refroidis que le moteur ! Car oui, les réceptions de sauts et les trépidations multiples les font chauffer au point qu'ils pourraient exploser !

### TOUT LE CONFORT SUR LE TABLEAU

J'ai gardé le dessert pour la fin : l'habitacle. Surprise, j'y rentre sans contorsion. La porte s'ouvre largement et seul un renfort d'arceau est présent. J'enjambe le large seuil de porte et me glisse dans le baquet. Je suis confortablement assis. Et, autre bonne surprise, ●●●





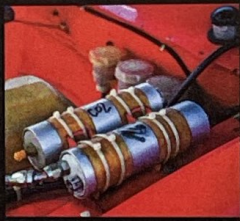
Les feux arrière de ZX sont aisément reconnaissables. Mais c'est à peu près tout qui rapproche ce proto du modèle de série. Quant à la visibilité arrière, elle est exécration!



Les feux avant sont protégés par une vitre en plexiglas. Et remarquez le ski sous le pare-chocs, prêt à frotter le sol à la réception d'un saut. Quant au petit tube de protection, vu sa taille, il ne doit être là que pour la déco!

TECHNIQUE

Moteur	4 cylindres en ligne, 16 soupapes
Cylindrée	2498 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi	330 ch DIN à 5000 tr/mn
Couple	NC
Alimentation	Injection électronique multipoint, turbocompresseur
Transmission	Aux quatre roues, boîte mécanique 7 rapports
Direction	À crémaillère, assistée
Freins AV/AR	Disques ventilés / Disques ventilés, sans ABS
Suspensions AV/AR	Triangles superposés, 2 combinés ressort-amortisseur, barres anti-roulis / Triangles superposés, 2 combinés ressort-amortisseur, troisième amortisseur, barres anti-roulis
Pneus AV/AR	18-73-16
Dimensions L x l x h	4,69 x 2,02 x 1,81 m
Poids	1450 kg
Vitesse maxi	205 km/h
Réservoir	425 l



Chaque roue dispose de deux combinés ressort-amortisseur filetés. Un troisième amortisseur vient en renfort à l'arrière. Ils sont réglables hydrauliquement dans 90 positions sur ces bonbonnes, pour les compressions à haute vitesse, basse vitesse et en détente.



... la position du siège est à ma taille. Tant mieux, car il n'est réglable qu'après un long démontage. L'environnement n'a évidemment rien à voir avec une ZX de série. Tout est spécifique. Chaque bouton est à portée de main, même une fois sanglé. Et il y en a toute une ribambelle. Heureusement, chacun dispose d'une étiquette rappelant sa fonction. Les concepteurs ont pris grand soin d'apporter un certain confort à ses occupants qui devraient y passer des heures, leur permettant d'activer toutes les fonctions facilement, sans avoir au préalable appris par cœur un manuel

de plusieurs centaines de pages. Côté copilote, c'est en revanche un peu plus chargé. Les appareils de mesure de distance pullulent. Histoire d'avoir des équipements de secours en cas de panne. Un peu comme dans les avions, en réalité! À ses pieds, plusieurs boutons: le lave-glace, qui ne pulvérise d'ailleurs que le côté conducteur, et l'avertisseur sonore, pour chasser les grands animaux ou alerter le poireau qui traîne sur la piste. Mais fini de rêvasser, il est temps de mettre le casque, d'attacher le harnais et de me nouer l'estomac pour un galop d'essai, au sens propre!

SAUT DE PUCE

Coupe-circuit, pompe à essence et contact actifs, j'appuie sur le bouton de démarrage avec un léger gaz. Le 4-cylindres part au quart de tour, et tient son ralenti presque immédiatement, sans besoin de le tenir accéléré. Le levier de vitesses est ferme, mais le premier rapport s'enclenche sans trop d'effort. L'embrayage n'est pas non plus trop raide. Je m'élançai et passe la deuxième presque immédiatement, puis la troisième. La commande de boîte est bien guidée et les rapports s'engrènent bien





### FRÉDÉRIC DAUNAT, LE PROPRIÉTAIRE

Les Citroën, c'est ma passion. En particulier les SM et les DS. Compétiteur dans l'âme, je les fais courir chez Daunat Classique (Daunatclassique.com) dans toutes sortes de rallyes et safaris. Épreuves dans lesquelles elles excellent, ne serait-ce que par leur système de suspension si particulier, à la condition d'une sérieuse remise à niveau. Mais cette ZX Grand Raid, c'est tout autre chose. La posséder était un rêve que je ne pensais pas réalisable. L'avoir dans le garage aujourd'hui est une satisfaction incroyable. Mais après ce bref galop d'essai, j'en veux plus. Elle doit absolument retrouver le chemin du désert!

quel que soit le régime moteur. J'évolue dans un premier temps à rythme de sénateur pour reconnaître la piste et apprivoiser l'engin. Très bonne surprise, la conduite se révèle assez facile. J'ai eu la chance de conduire des 205 Turbo 16 et autres protos du Trophée Andros à transmission intégrale et offrant une puissance similaire. Et franchement, à faible allure, elles étaient horribles. Pour se faire obéir, ce genre d'auto doit être conduite comme une voiture volée. C'est-à-dire la violenter sans se soucier de casser la mécanique. Mais cette ZX est un agneau. J'augmente donc le rythme. La facilité reste et le plaisir augmente. Passé 4000 tr/mn, le turbo siffle et souffle d'un coup. Quelle santé! Et quelle accroche! Même sur ce terrain glissant, l'accélération est impressionnante. Presque terrifiante. Heureusement, l'adhérence est bluffante et la maîtrise facile. Le survirage se contrôle aisément avec le pied droit et un tout petit peu de débrayage. Seul le train avant se révèle parfois un peu fainéant, les vieux pneus n'y étant sûrement pas étrangers. Mais sur ce tracé sinueux, ce n'est pas un réel problème. Au moindre lever de pied, la ZX pivote délicatement autour de son centre de gravité. La technique? Toujours garder l'arrière légèrement en glisse, en faisant penduler l'auto avec le cerceau. Et là, c'est que du bonheur. La voiture accélère fort, freine bien et va là où je veux. Mais voilà qu'une vilaine bosse se

dresse devant moi. Malgré mes tentatives, impossible de faire décoller les roues. Manque de pratique, de technique, ou tout simplement la peur (les trois, mon capitaine!), je n'arrive, au mieux, qu'à détendre les suspensions. Mais il ne m'en faut pas plus pour apprécier leur travail ferme mais ouaté. Je suis donc bien à bord d'une Citroën, même si celle-ci ne dispose pas de sphères oléopneumatiques. Toujours est-il que je m'attendais à un monstre indomptable. Mais c'est un centaure, puissant et à la fois agile, et surtout, une formidable machine à gagner qui a presque tout raflé, à l'ère Peugeot comme à l'ère Citroën.

Par Jérôme Fombelle Photos Cathy Dubuisson

### PALMARÈS DU CHÂSSIS C02

- **Baja espagnole 1990**  
Pilote: Ari Vatanen. Classement: 1<sup>er</sup>
- **Rallye des Pharaons 1990**  
Pilote: Alain Ambrosino. Classement: 10<sup>e</sup>
- **Baja espagnole 1991**  
Pilote: Jacky Ickx. Classement: abandon
- **Rallye Paris-Le-Cap 1992**  
Pilote: Alain Ambrosino. Classement: 9<sup>e</sup>
- **Rallye de Tunisie 1992**  
Pilote: Alain Ambrosino. Classement: 5<sup>e</sup>
- **Rallye Paris-Moscou-Pékin 1992**  
Pilote: Alain Ambrosino. Classement: 7<sup>e</sup>
- **Rallye de l'Atlas 1993**  
Pilote: Alain Ambrosino. Classement: 3<sup>e</sup>



Si la taille des roues est montée jusqu'à 18 pouces, ce modèle se contente de 16 pouces. La flèche sur l'aile indique le sens de serrage. Technique utilisée avant pour les écrous centraux, les pas de vis sont ici inversés entre droite et gauche.

Comme en Formule 1, les moyeux de roue sont attachés au châssis par des câbles. Mais ici, le but est de conserver les pièces pour une éventuelle réparation. D'ailleurs, les pilotes de rallye-raid sont formés pour certaines opérations, ou du moins leur préparation, afin de réduire le temps d'intervention.

