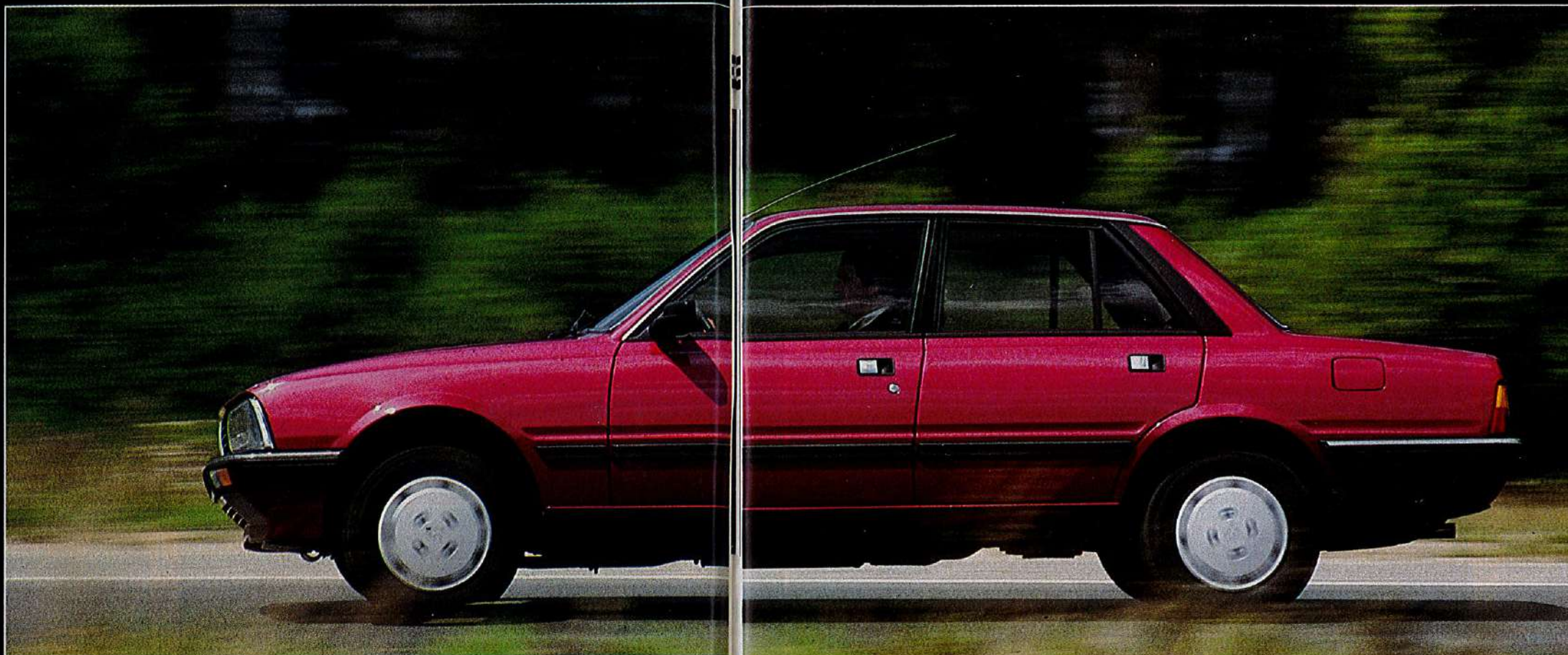


En attendant 89...

C'est maintenant un secret de polichinelle : le groupe PSA prépare un véhicule de haut de gamme destiné à remplacer à l'horizon 88-89, la CX et la 505. Sans vouloir en préjuger, il est vraisemblable que, sur une base commune, les spécificités des deux constructeurs seront maintenues pour la réalisation de ces deux grandes routières. Compte tenu du relatif éloignement de cette échéance, il est évident que les 505 et CX, dans leur état actuel, auraient eu bien du mal à « tenir la distance » face à une concurrence très bien armée dans cette catégorie (Renault 25, Lancia Thema, Ford Scorpio,...). Nos deux célèbres familiales françaises ont donc subi une cure de rajeunissement destinée davantage, à notre avis et contrairement à ce que prétendent leurs concepteurs, à permettre leur survie qu'à faire une nouvelle carrière. Cette cure, essentiellement esthétique et portant surtout sur la refonte de l'aménagement intérieur, s'accompagne d'améliorations mécaniques comme, pour la 505, le passage de la puissance moteur de 100 à 105 ch, et, pour la CX, l'adoption de la version 2,2 du moteur de la CX 20 qui, devient ainsi CX 22.



PEUGEOT 505 SR ET CITROËN CX 22 TRS

PRESENTATION

Malgré leur âge avancé (6 ans pour la Peugeot et 11 ans – ! – pour la Citroën), elles ne sont pas pour autant vraiment démodées. La 505, résultat du classicisme, est toujours aussi élégante et continue de séduire la clientèle. Elle n'a donc subi que de légères retouches extérieures. Les pare-chocs AV et AR, en plastique noir, se prolongent latéralement jusqu'aux passages de roues, les jupes inférieures (AV et AR aussi), désormais en polyamide, étant peintes dans la couleur de la caisse. Les feux AR, nouveaux malgré leur air de « déjà vu » (BMW ?), affinent la face arrière, mais la banalisent. La hauteur de caisse, abaissée de 10 mm, et le train AV à carrossage négatif, confèrent à cette carrosserie discrète un meilleur équilibre visuel.

La CX, dont le plus gros défaut était d'être trop connue, reçoit un restyling plus sérieux. La partie « tôle » n'ayant subi pratiquement aucune modification, c'est uniquement grâce à l'apport d'éléments plastiques que la silhouette a été rajeunie. Les pare-chocs en inox ont cédé la place à des boucliers enveloppants teintés dans la masse, les bas de caisse sont habillés d'un profilé noir, alors que le volet amovible de roue AR, lui aussi en matériau composite, est désormais horizontal, prolongeant la ligne de bas de caisse. Ainsi modifiée, la CX paraît plus basse, plus massive, dégage une plus forte impression de puissance.

C'est dans son aménagement intérieur que la 505 est le plus profondément remaniée. Le



PEUGEOT 505 SR ET CITROËN CX 22 TRS

tableau de bord vieillot fait place à un ensemble monobloc noir, dessiné par Paul Bracq, qui fut le père de ceux des BMW (décidément, l'exemple munichois est très présent à l'esprit des créateurs de Sochaux). Rien d'étonnant à ce que l'ambiance générale soit très germanique : rigueur austère mais fonctionnelle. Cette fonctionnalité ne va pas toujours sans inconvénient : ainsi, la partie droite de la planche de bord, orientée vers le conducteur, supporte-t-elle la montre et l'allume-cigare qui sont inutilisables par le passager AV. Mais, globalement, on ne pourra qu'apprécier le modernisme de l'instrumentation très lisible, des commandes bien disposées et agréables à manipuler.

De même, la modification des sièges, invisible, est-elle la bienvenue : assise et dossier élargis de 54 mm sont garnis de mousse de densité différente apportant un maintien et un confort supérieurs.

Les différences sont encore plus spectaculaires dans le cas de la CX. Seule la forme de la « lunule » porte-instruments a été conservée. Celle-ci reçoit désormais des cadrans ronds, jusqu'ici réservés à la GTI Turbo. Les différentes commandes sous volant ont été améliorées, devenant ainsi mieux préhensibles et plus agréables au toucher (les commandes de phares et d'essuie-glace ont été inversées correspondant mieux à une normalisation tacite mais respectée par tous : éclairage à gauche avec l'indicateur de direction, et essuie-glace à droite). Le dessin de la planche de bord et de la console est entièrement nouveau, ménageant notamment deux tablettes vide-poches qui faisaient jusque-là cruellement défaut à la CX. L'emplacement radio ayant trouvé place derrière le levier de vitesses, les commandes de climatisation occupent maintenant le large plan incliné de la console, les commandes de lève-vitres étant judicieusement disposées sur les portières. Ce nouvel ensemble, toujours futuriste, a surtout beaucoup progressé dans la qualité de finition. Plus de vis « Parker » apparentes, et des matériaux d'aspect plus sérieux, rappelant ceux utilisés par Ford notamment. Comme pour la Peugeot, le dessin des sièges a été modifié, privilégiant le maintien.

Les panneaux de portes, autrefois masses rebutantes de plastique, sont tendus de tissu. Mais pourquoi les avoir affublés d'un bandeau de faux bois ?

MECANIQUE

Ce bain de jouvence n'a pas épargné la mécanique. La 505 SR a gagné 8 ch (108 au lieu de 100) par l'adoption d'une culasse à 4 entrées et d'un nouvel arbre à cames. Chez Citroën, il s'agit carrément d'un nouveau modèle puisque, parallèlement à la CX 20 RE qui poursuit sa carrière, est lancée la 22 TRS équipée du 2.2 l. Bien connu, il animait les Renault 20 TX, il développe 115 ch à 5 600 tr/mn (106 pour la CX 20) et 18,1 mkg à 3 250 tr/mn (16,9 pour la CX 20).

Les suspensions n'ont pas été oubliées et ont subi chez les deux constructeurs des modifications partant de la même philosophie : raffermissement et meilleur contrôle du roulis.

40



Pour ce faire – et dans les deux cas – on s'est inspiré des réglages retenus pour les versions Turbo Diesel respectives.

La 505 reçoit une assiette abaissée de 10 mm, un train avant à carrossage négatif, des ressorts et des amortisseurs plus fermes ainsi que des barres anti-roulis de plus gros diamètre. Même traitement pour la CX, sauf pour la hauteur de caisse dont le réglage est désormais à commande électrique.

PERFORMANCES

Ces deux familiales ne sont pas des foudres de guerre, mais telle n'est pas leur vocation.

Elles offrent toutefois des performances qui les classent d'emblée parmi les grandes routières. La CX, plus puissante, mais aussi plus aérodynamique, se montre plus rapide de 10 km/h que la 505 et la domine de la même façon en accélération et en reprises. Il faut y voir, pour la 505, le handicap d'une boîte de vitesses dont la démultiplication finale est un peu longue (on obtient presque la même vitesse de pointe en 4^e qu'en 5^e). Heureusement, le maniement de cette boîte ne pose guère de problème, même si l'on est obligé d'en abuser trop souvent. La commande de la CX, elle aussi, est assez douce et précise,



mais la course du levier est un peu trop importante selon nous.

Rien à redire des consommations qui, sans prétendre à des records, restent correctes en regard des dimensions et des performances. La CX, toujours grâce à son aérodynamisme, marque là-encore un léger avantage. Il sera tout de même préférable d'éviter les parcours urbains avec ces deux routières. Elles s'y montrent spécialement voraces.

COMPORTEMENT ROUTIER

La plus belle qualité de la CX a toujours été la sécurité de son comportement routier, mais

les avis étaient partagés sur celui de la 505, délicat sur chaussée glissante. Le travail effectué sur les suspensions porte ses fruits et la tenue de route de la Peugeot est maintenant à la hauteur de celle des meilleures propulsions. La stabilité des trajectoires en courbe, et ce, quel que soit le revêtement, est remarquable. Il conviendra cependant de se méfier du vent latéral auquel la 505 est franchement très sensible. Attention aussi au sur virage à l'accélération sur chaussée glissante : il s'agit d'une propulsion, mais très progressive et d'un contrôle facile.

La direction, douce et précise, manque un peu

de mordant en conduite sportive. Le freinage n'est critiquable ni en efficacité, ni en confort, mais les tambours AR se signalent désagréablement par des broutements lors des freinages appuyés.

Quant à la CX, elle conserve ses qualités exceptionnelles de tenue de cap en toutes circonstances. Elle semble toutefois avoir trouvé un nouvel équilibre grâce aux nouveaux réglages d'amortissement et d'anti-roulis. Elle paraît beaucoup plus légère en virage, et, même si elle reste sous-vireuse, elle a beaucoup gagné en maniabilité. La direction à rappel asservi et le freinage haute pression demandent toujours autant d'accoutumance, mais il est bien difficile de les inscrire parmi les défauts aux yeux des citroënistes convaincus.

CONFORT-AGREMENT

Citroën et Peugeot semblent avoir enfin compris que confort n'est pas nécessairement synonyme de mollesse. En créant, ces dernières années, des versions très performantes (Turbo), il a été nécessaire de raffermir considérablement les suspensions pour préserver le comportement. A la surprise générale (ou presque) ces voitures se sont avérées très confortables, parce que plus stables.

C'est dans cet esprit qu'ont été traités les modèles « 86 ». Finis les déhanchements à la moindre bosse, les prises de roulis aussi inquiétantes que désagréables. On note bien l'apparition de quelques trépidations mais, globalement, le confort est supérieur. Les classiques nausées des passagers AR de Citroën devraient se faire plus rares. La quiétude des occupants de la 505 est avant tout troublée par le niveau sonore incompatible en 1985 avec le standing d'une grande routière. Le moteur ronfle désagréablement au-dessus de 4 000 tr/mn, mais, surtout, les bruits aérodynamiques rendent inaudible n'importe quelle radio. La CX est beaucoup mieux placée sur ce plan et autorise les plus longues étapes sans fatigue.

505 SR	CX 22 TRS
POUR	
Confort	
Comportement routier	
Agrément de conduite	
Élégance	Équipement
CONTRE	
Niveau sonore	Maniabilité
Tambours AR	Freins et direction
Étagement BV	brutaux

BILAN

Finalement, c'est avec beaucoup de plaisir que nous avons retrouvé ces deux berlines... remises à jour. Sans être profondément modifiées, leurs qualités de base ont été sensiblement renforcées. Elles ont ainsi gagné en homogénéité. Plus puissantes et plus confortables, elles se hissent au niveau des grandes routières modernes. Elles restent quand même en retrait dans des domaines

PEUGEOT 505 SR ET CITROËN CX 22 TRS

aussi importants que l'aérodynamisme et la consommation. C'est d'autant plus regrettable que leurs tarifs ne sont pas particulièrement bas (à peine moins de 100 000 F). Mais ce qui est rassurant pour leur avenir, c'est la curiosité qu'elles suscitent. Après d'aussi longues carrières, leur image de routières classiques reste bien ancrée dans les esprits et la moindre des améliorations qu'elles ont subi éveille encore l'intérêt du public.

PHILIPPE GEGOUT

PRIX

Peugeot 505 SR (9 CV) : 92 600 F
Citroën CX 22 TRS (11 CV) : 95 800 F

TECHNIQUE	Peugeot 505 SR	Citroën CX 22 TRS
Moteur	AV 4 cyl. longit.	AV 4 cyl. transv.
Cylindrée (cm ³)	1 971	2 165
Puissance (DIN)	108 ch à 5 250 tr	115 ch à 5 600 tr
Couple maxi	16,4 mkg à 3 000	18,1 mkg à 3 250
Rapport volumétrique	8,8	9,8
Alimentation	carburateur	carburateur
Distribution	A.C.	FACT
Matériau bloc/culasse	latéral fonte/alliage	(courroie) alliage léger
Transmission	roues AR motrices	roues AV motrices
Boîte	mécanique 5 rapports	mécanique 5 rapports
Km/h à 1 000 tr/mn : 4 ^e	29,24	28,28
5 ^e	35,53	36,23
SUSPENSION	roues AV et AR indépendantes	roues AV et AR indépendantes
AV	McPherson	bras superposés
AR	bras tirés obliques	bras tirés
Barres antiroulis	AV et AR	AV et AR
FREINS	disques/tambours	disques (vent.) et AR hydraulique
Assistance	à dépression	hydraulique
DIRECTION	crémaillère assistée	crémaillère assistée
Tours de volant (∅)	3	2,5
	(390 mm)	(380 mm)
Diam. de braquage	11,3 m	12,5 m
PNEUMATIQUES	185/70 R 14	195/70 R 14 AV 185/70 R 14 AR
DIMENSIONS		
Long. x larg. (cm)	458 x 174	465 x 177
Hauteur (cm)	143	136
Empattement (cm)	274,3	284,5
Voies AV/AR (cm)	147/145	152/137
Poids à vide (kg)	1 224	1 260
Charge utile (kg)	550	505
Poids maxi remorq. (kg)	1 300	1 300
Cx/SCx	0,39/0,76	0,36/0,70
Réservoir (l.)	70	68
HABITABILITÉ (cm)		
Larg. aux coudes AV/AR	140/140	142/140
Garde sur sièges AV/AR	93/85	93/84
Distance dossiers AV/AR	77 (moy.)	78 (moy.)
Espace jambes AR	29 (moy.)	27 (moy.)
COFFRE (volume AAT : dm³)	490	445

PERFORMANCES	505 SR	CX 22 TRS	km/h maxi en 1 ^{re}	48	45
● Vitesse maxi (km/h)	175,3	186,0	2 ^e	83	72
Vitesse lue	184	190	3 ^e	125	116
Régime	6 000	5 250	4 ^e	173	156
● Accélération (sec.)			● Circuit de Montlhéry (6,500 km)		
400 m D.A.	18,1	17,7	Meilleur tour	3'21"90	3'19"20
1 000 m D.A.	33,7	32,7	Moyenne (km/h)	115,9	117,5
0 à 60 km/h	6,1	5,0	● Niveau sonore (dB/A)		
0 à 80 km/h	7,9	8,0	Au ralenti	63	62
0 à 100 km/h	11,8	11,7	A 50 km/h	65	66
0 à 120 km/h	17,0	16,6	A 60 sur pavés	83	82
0 à 140 km/h	25,1	23,2	A 90 km/h	70	71
0 à 160 km/h	-	34,0	A 110 km/h	72	73
			A 130 km/h	76	75
● Reprises (sec.)			● Consommation (l/100 km/h)		
40 à 100 km/h en 4 ^e	16,4	14,8	● A vitesse stabilisée		
40 à 100 km/h en 5 ^e	23,1	21,6	A 90 km/h	7,0	7,0
80 à 100 km/h en 3 ^e	4,3	3,9	A 120 km/h	9,2	9,0
60 à 100 km/h en 4 ^e	5,8	5,0	Rout. Montlhéry		
80 à 100 km/h en 5 ^e	8,0	7,2	Moy. 75 km/h	8,4	8,1
80 à 120 km/h en 3 ^e	9,1	8,5	Moy. 100 km/h	14,1	12,1
80 à 120 km/h en 4 ^e	11,5	10,3	Ville AAT	13,2	12,6
80 à 120 km/h en 5 ^e	15,6	14,0	● Autoroute (125 km/h de moyenne)	9,5	9,1
● Boîte de vitesses			Normes CEE (90/120/ville)	6,4/8,5/11,8	6,6/8,5/12,0
Régime maxi. (tr/mn)	6 000	5 500			

ÉQUIPEMENTS	505 SR	CX 22 TRS	fusibles	B	B
● CONDUITE			remplissage huile	P	B
Essuie-glaces :	2 vit.	2 vit.	Nombre de clés	2	1
balayage intermit.	●	●	● SÉCURITÉ/CONFORT		
temporis. réglable	-	-	Ceint. AR	enrouleur	enrouleur
efficacités	B	M	Régl. volant	-	-
Eclairage :			Régl. sièges AV :		
Phares : commande	B	B	inclin.	●	●
efficacités	B	B	hauteur	-	●
à iode	●	●	soutien lombaire	-	-
longue portée	-	-	Sièges AV couchettes	●	●
anti-bouillard	-	-	Verrouil. central :	●	●
lave-phares	-	-	+ coffre	●	●
Réglage hauteur	●	●	+ trappe essence	●	●
Feu(x) AR brouillard	2	2	télécommande	-	●
Feu(x) de recul	2	2	Climatisation :		
Régl. de vit.	-	-	commandes	B	B
● TABLEAU DE BORD			efficacités	B	B
Totalis. partiel	●	●	temp. autom.	-	-
Compte-tours	●	●	air conditionné	-	-
Indic. consom.	-	-	Boîte à gants :		
Thermo. eau	●	●	avec serrure	1	1
Thermo. huile	-	-	avec éclairage	●	●
Mano. huile	-	-	Vide-poches :		
Voltmètre	-	-	dans portes	AV et AR	AV et AR
Jauge huile	-	-	dossiers AV	●	●
Montre	digit.	digit.	Appuie-tête :	AV	AV
Rhéostat éclairage	-	-	réglage haut.	-	-
Ordinateur	-	-	Accoudoirs :	2 AV/2 AR	2 AV/2 AR
Voyants :			central	AR	AR
starter	-	●	Vitres teintées	●	-
frein à main	●	●	Glaces électriques	AV	AV
usure plaquettes	●	●	autom. conduct.	-	-
ouvert. portes	-	●	Toit ouvrant	-	-
temp. eau	-	●	Rétro extér. :		
temp. huile	-	●	régl. intér.	1	1
pression huile	-	●	dir. régl. conduct.	-	-
charge batterie	-	●	Poignées maintien	AV et AR	AV et AR
réserve essence	-	●	Plafonniers (s) :	AV et AR	central
lunette AR chauff.	-	●	comm. par portes	AV et AR	AV et AR
veilleuses	●	●	temporisation	-	●
croisement	●	●	Lecteur cartes	-	●
● SERVICE			Eclairage clé	●	●
Jantes alliage	-	-	Paré-soleil orient.	2	2
Roue secours	normale	AR	Miroir courtoisie	1	1
Cric. (usage)	B	M	Allume-cigares	1	1
Banqu. AR rabat.	-	-	Cendriers (s)	1 AV/1 AR	1 AV/2 AR
Accès :			Eclairage : coffre	●	●
mécanique	B	B	moteur	-	-
roue de secours	sous coffre	sous capot	Garniture : plancher	moquette	moquette
jauge huile	B	B	coffre	moquette	moquette
			Radio	-	-
			Appréciations : T.B. : très bien ; B. : bien ; M. : moyen ; P. : passable.		

Moi, je marque des points, je roule Michelin.

Lui, c'est un gagnant. Alors, il a des pneus larges Michelin. Les pneus des champions du monde, ceux qui gagnent les rallyes. A Monaco, au Portugal, sur tous les terrains. Car il sait que l'expérience de la course est directement "réinjectée" dans chaque pneu large Michelin. Il en existe une gamme complète. Pour tous styles de conduite, pour votre style de conduite. Pour gagner Vous aussi, vous êtes un gagnant. Optez pour la technique qui gagne. Pour ajouter à votre plaisir de conduire l'art de bien conduire. au freinage, en adhérence sur le mouillé, en précision de trajectoire. Pour ajouter à votre plaisir de conduire l'art de bien conduire. MXL et MXV. Les pneus larges Michelin. Marquez des points.

MICHELIN
Conduisez bien.