Une hydraulique : 22 TRS, la CX de l'ombre

S'il est une CX qui n'intéresse pas grand monde, c'est bien elle. « Moteur Renault », « style affadi », les amateurs font souvent la moue. Elle gagne pourtant à être connue.

Après tout, il n'y a que le résultat qui compte. Et cette CX-là offre de bonnes prestations, avec un agrément mécanique bien au-dessus du vieux moteur Citroën culbuté. Eh oui !

Pourquoi une CX 22 TRS ?

La CX est une synthèse des technologies maison : suspension hydropneumatique, bras de suspension montés sur roulements, freinage haute pression et, sur la plupart des versions, la fameuse direction à rappel asservi DIRAVI issue de la SM. Dont la 22, milieu de gamme de fin de carrière. Ses atouts ? Le compromis confort/tenue de route, les qualités dynamiques en règle générale et les sensations de conduite. Difficile de faire plus sûr et serein qu'une CX, mais à condition de la « dompter ». Volant à assistance variable (mais 100 % artificielle !), retour automatique en ligne droite et ultra-direct, pédale de frein pratiquement sans course (le rare ABS optionnel est un plus) et satellites groupant les commandes principales : peu de voitures sont aussi différentes. Quant au moteur, oubliez les quolibets (issu de l'association Peugeot-Renault, il a été conçu par la Régie). Ce 2,2 litres de 115 ch est plutôt volontaire, moins agricole que l'antédiluvien bloc Citroën. Il égale même quasiment en performances le 2,5 litres de la 25 GTI et consomme peu pour une grande routière de cette époque (8 à 10 l/100 km selon l'usage). Bien sûr, il faut aussi faire avec les faiblesses bien connues de la CX : ventilation déficiente (surtout en été, pare-brise et lunette arrière font « loupe »…), essuie-glace vite dépassé par les fortes pluies, garde au toit un peu juste pour les grands gabarits… Et le coffre, vaste mais non modulable et dépourvu de hayon. Sur ces deux points toutefois, le moteur fut aussi proposé sur certains breaks (voir plus bas), mais c'est une denrée plutôt rare.

Les variantes

La 22 TRS naît en juillet 1985 lors du restylage « Série 2 » : pare-chocs « boucliers » en composite, rétroviseur profilé, volets de roues arrière horizontaux, compteurs à aiguilles, contre-portes tendues de tissu, nouveaux sièges… Elle peut recevoir le « Pack V.I.P. », cuir ou tissu (rétros électriques, glaces électriques à l'arrière…), qui inclut la sellerie de type « GTI Turbo ». D'office, les roues sont en tôle, habillées d'enjoliveur en plastique « plein voile ». Beaucoup d'amateurs les remplacent par des jantes en alliage léger, mais c'est un peu dommage, car ils sont plutôt typiques d'une certaine époque. Au millésime 1987 (juillet 1986), le désembuage de lunette arrière se dote d'une fonction automatique. Un an plus tard, l'antiblocage de roues ABS disponible en option, le moteur 2,2 litres est proposé sur le break en finition « 22 RS » simplifiée, et les CX adoptent un nouveau badge à fond rouge sur le volant et suppression des chevrons sur le logo de malle arrière. Enjoliveurs de roue façon « Leader » au millésime 1989. Maintien du seul break 22 RS entre juillet 1989 et juillet 1991 sous l'appellation « break Évasion essence ». ■

Pour plus de détails sur les valeurs des Citroën anciennes, voir notre cotation détaillée pages 52 et 53

1

2

3

4

1. Les persiennes arrière ne sont pas de série. La 22 TRS s'offre un becquet sur la malle en fin de carrière.

2. La planche de bord des « Série 2 » perd les compteurs à tambours et inverse bizarrement les satellites, mais c'est la plus « aérienne ».

3. Les contre-portes ne gondolent plus, habillées de tissu. Ici, c'est celui des GTI (Turbo), faisant partie du Pack V.I.P.

4. La ligne est alourdie avec le restylage. Mais le 2,2 litres « Française de Mécanique » convient très bien à la CX, alerte et sobre.

Guide d'achat

Affaires à saisir ! C'est encore le cas pour les « 22 », mais attention, car la réputation des CX va croissant, ce qui commence à avoir son influence sur les prix. Même si cela touche avant tout les Prestige, GTI et GTI Turbo. Cela étant, ne vous y trompez pas : dans le cas d'un achat à prix plancher (on en trouve encore parfois à moins de 2 000 €) va de pair avec une révision complète, à ajouter au budget. Le billet de 1 000 supplémentaire est vite grignoté…

Check-up express

Rien à signaler du côté des moteurs, globalement robustes. Comme pour toutes les versions Reflex, Athena, 20, Leader essence et certains diesels (turbo, et atmo dès 1984), la courroie de distribution des CX 22 est à remplacer périodiquement (120 000 km ou 5 ans). En revanche, la rouille est une plaie. Les premières Série 2 sont un peu mieux préservées sur ce plan, mais une CX s'ausculte avec soin avant achat : bas de caisse, de porte, longerons, ailes (notamment à l'arrière, à l'intérieur près des feux), bord du capot, baie de pare-brise… Attention au levage et au remorquage, qui ne s'improvise pas sur une CX, au risque de vriller son « cadre d'essieux », faux châssis qui court sous toute la voiture ! Observez l'angle des roues arrière en position de route : si carrossage négatif excessif « à la Gordini », roulements de bras de suspension à changer. Si les contre-portes de Série 2 vieillissent bien mieux que celles de Série 1, trappes et afficheur centraux de planche de bord sont très frêles. La plupart des CX ont un ciel de toit collé qui finit par tomber au fil du temps. Faux contacts électriques fréquents, favorisés par la rouille. Bonne fiabilité du circuit hydraulique si entretien suivi. Vidange avec filtre à huile tous les 7 500 km. Remplacement du filtre à air tous les 15 000 km. Remplacement du LHM et des bougies tous les 30 000 km. Liquide de frein et de refroidissement à changer tous les deux ans. Les sphères de suspension tiennent en général 100 000 km et les roulements de bras arrière environ 150 000 km.

Bonnes adresses

Clubs : voir page 54
Professionnels : voir page 62

*FICHE TECHNIQUE**

4 cylindres en ligne en position transversale avant
2 165 cm³ • 115 ch
Boîte manuelle à cinq rapports
Suspension hydropneumatique
*Dimensions L x l x h (m) : 4,65 x 1,77 x 1,36**
Poids : 1 245 kg
Vitesse maxi : 186 km/h

**berline, version de départ.*

- La « dernière Citroën » ?
- Beauté intemporelle
- Qualités routières hors pair
- Moins chère qu'une DS
- Excellente fiabilité mécanique

- Finition très médiocre
- Rouille omniprésente
- Ventilation, essuie-glaces dépassés
- Moins « hors normes » qu'une DS
- Impose un réapprentissage au volant !