



Qualités

- confort de suspension élevé
- comportement routier sûr
- bon rapport prix/prestations

Défauts

- airbag pas encore disponible
- visibilité vers l'arrière

A changer s.v.p.

- lampes-témoins pour dégivrage arrière et phares antibrouillard sur le tableau de bord

Citroën Xantia 2.0 VSX

Le mot grec «Xanthos» signifie blond. Pour les Grecs de l'Antiquité, ce terme était équivalent à beauté, clarté et charme. Citroën a choisi ce nom, en le transformant légèrement, pour le successeur de la BX. Choix que justifiait sans doute aussi la présence d'un «X», lettre symbolisant la technique pour ce constructeur français.

Présentée en première mondiale cette année à Genève, la Xantia, qui se distingue par ses arrêtes vives et son arrière court et haut, est plus longue de 20 cm et plus large de 7,5 cm que son prédécesseur. Elle est actuellement proposée avec trois moteurs à quatre cylindres - 1761 cm³, 76 kW/103 ch; 1997 cm³, 89 kW/121 ch; 1997 cm³, 16 soupapes, 114 kW/155 ch - dans les exécutions SX (1.8 SX: 25 900 fr.; 2.0 SX: 27 950 fr.) et VSX (2.0 VSX: 32 450 fr.; 2.0 16V VSX: 35 700 fr.

Citroën vient de compléter cette gamme aux deux extrémités: la 1.8i X pour 24 700 fr. comme nouvelle version de base et la 2.0i 16V

Elite pour 39 200 fr. comme nouvelle vedette. Pour notre test, nous avons choisi la 2.0 VSX dotée de série de la suspension «Hydractive II» et en option de la peinture métallisée (450 fr.) et d'un climatiseur (2350 fr.).

Habitacle

Les quatre portes s'ouvrent largement pour offrir un accès aisé aux places avant et arrière. Installés sur les sièges doublés de velours, les passagers disposent de beaucoup de liberté de mouvement tant en largeur qu'au niveau des jambes. Qualité due essentiellement au long empattement (274 cm) et à la courte saillie arrière. La hauteur est suffisante à l'avant même pour des personnes de grande taille. On ne peut pas en dire autant pour les places arrière en raison de la pente du toit. Deux personnes voyagent confortablement sur la banquette arrière alors que trois y sont un peu à l'étroit.

Le volume du coffre peut être porté progressivement de 320 à 704 litres en rabattant la banquette arrière divisée (1:2). La suspension «Hydractive II» permet d'abaisser la surface de chargement à 60 cm du sol. Ajoutée à la faible hauteur du panneau arrière, cette disposition facilite grande-

ment les manoeuvres de chargement et de déchargement. Grâce au passage aménagé dans l'accoudoir central, il est possible de transporter des objets longs - des skis, par exemple - sans rabattre la banquette.

La Xantia est en revanche beaucoup moins généreuse en ce qui concerne les casiers, poches et boîtes à gant. Outre le minuscule vide-poches - qui n'est même pas verrouillable - on ne trouve aucun endroit pour ranger les ustensiles de voyage.

L'aménagement intérieur est chaleureux. Excellente aussi la qualité de la finition, mis à part quelques détails qui mériteraient d'être corrigés, comme les portes mal ajustées. Le maniement est sensiblement plus pratique que dans le modèle précédent - si l'on fait exception de la commande du klaxon que Citroën n'a toujours pas réussi à placer au centre du volant.

Confort

Le réglage de deux sièges avant est facile. Le rembourrage est aussi tendre que celui de la banquette arrière. Cette conception convient bien aux passagers, mais le conducteur regrettera l'absence d'un siège réglable en

hauteur et doté d'un appui lombaire variable ainsi que d'un rembourrage ferme soutenant le dos dans les virages. Autres critiques: le dossier n'est pas assez haut et la surface d'assise est trop courte.

Le confort de la suspension «Hydractive II», en revanche, ne suscite aucune critique: il est toujours bon, quel que soit l'état de la chaussée, que la voiture soit vide ou en pleine charge. Citroën a réussi là une synthèse parfaite entre confort et comportement routier sûr.

Le faible niveau de bruit dans l'habitacle ajoute encore au confort. Avec une petite exception toutefois: le moteur se fait remarquer au ralenti et bourdonne un peu trop à haut régime.

Equipement

Après un dernier regard admiratif sur l'élégante carrosserie, entrons dans le vif du sujet. Escamotable et comprenant une télécommande, la clé de contact est certes originale mais un peu massive. Installé derrière le volant, le conducteur dispose d'une excellente visibilité grâce à la puissance des phares, aux gros rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement, ainsi qu'au lave-glace et à l'essuie-glace avant. La

Ce test résulte de la collaboration entre le Service d'information technique du TCS à Emmen et la rédaction «Touring» à Berne. Technique: Alois Nietlisbach
Rédaction/photos: Hansjürg Schweizer

Marque / Modèle	Nombre de portes	Prix en Fr.	Dimensions long./larg. en cm	Cylindrée en cm ³	Puissance kW/PS	Couple maximal Nm/min.	Consommation (FTP-75) l/100 km	Bruit à l'intérieur à 120 km/h dB(A)	Appréciation des coûts d'entretien 2)	«Paquet TCS» (Rep. et pièces) 3)	Test TOURING
Citroën Xantia 2.0i VSX	5	32 450.-	444/176	1997	89/121	176/2750	9,8	72			15/1993
Fiat Croma 2.0i.e.S	5	30 900.-	452/176	1994	84,5/115	162/4000	9,7 1)	72			
Ford Mondeo 2.0i GLX	5	29 950.-	448/175	1987	100/136		180/4000	10,1 1)			
Opel Vectra CD 2.0i	5	33 200.-	435/171	1997	85/115	170/2600	9,2 1)				
Toyota Carina 2.0 Liftback GLi	5	30 290.-	453/170	1997	98/133	183/4400	9,1 1)				

1) données selon l'importateur 2) sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel) 3) comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif. On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les offices. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.

vitre'arriere est egalement pourvue d'un essuie-glace. Les glaces tendent pourtant a s'embuer au point que meme le climatiseur (2350 fr.), dont etait equipee notre voiture d'essai, ne parvenait pas toujours a les degager.

Heureusement que Citroën a renoncé dans l'instrumentation à quelques spécialités typiques de la marque mais qui n'étaient pas toujours des plus pratiques. Ainsi, les affichages sont maintenant analogiques et informent parfaitement le conducteur, tout comme les diverses lampes-témoins. Dommage que celles signalant le fonctionnement du dégivrage arrière et des feux antibrouillard ne soient pas aussi disposées dans le champ de vision du conducteur. En outre, le clignotant de détresse devrait être mieux signalé.

La radio de bord avec lecteur de cassette est comprise dans le prix. Sa commande est simple et sûre mais elle ne peut se faire qu'à

partir des touches disposées dans le volant.

Performances

Mécanique traditionnelle à deux soupapes par cylindre et arbre à cames en tête, le moteur démarrait toujours au quart de tour. Très souple grâce à son couple élevé à bas régime (maximum à 2750/min déjà), il offre de bonnes accélérations tout en permettant une conduite détendue à faible allure dans les rapports supérieurs.

Très agréable également, la boîte à cinq vitesses dont la commande est des plus précises (boîte automatique à quatre rapport en option pour 1650 fr.). La démultiplication d'ensemble est certes un peu longue mais la grande souplesse du moteur pallie cet inconvénient. Et les amateurs de performances sportives seront de toute manière mieux servis par la 2.0/16V (114 kW/155 ch), plus sportive mais aussi moins souple malgré sa tubulure d'aspiration étagée (couple maximal à 3500/min). Au bas de la gamme, le quatre cylindres 1.8 l (76 kW/103), souple et silencieux, ne manque pas de qualités non plus comme nous avons pu nous en rendre compte lors de la présentation de toute la gamme Xantia.

Comportement routier

La suspension hydropneumatique, allée à l'essieu arrière auto-guideur, assure un comportement routier à la fois sûr, neutre et actif. Légèrement sous-vireuse, la Xantia est parfaitement stable en ligne droite comme dans les courbes, à vide comme en pleine charge. Une petite critique néanmoins: la direction assistée (le volant est réglable en hauteur) manque de sensibilité. Dotés de l'ABS, les freins agissent avec vigueur et régularité.

La Xantia est facile à manoeuvrer malgré son long empattement. Le diamètre de braquage - 11,3 m - est dans la moyenne de cette catégorie.

Sécurité

L'excellent comportement routier est pour beaucoup dans la bonne note décernée à la Xantia dans cette discipline. Autres points positifs: les éléments de commande qui tombent bien en main, la disposition claire et logique des affichages et le faible niveau sonore qui ne fatigue pas le conducteur.

Critiques, en revanche, sur le plan de la visibilité, et cela malgré les grandes surfaces vitrées: les

larges montants arrière, la hauteur du coffre et les appuie-tête réduisent notablement le champ de vision. Au point que les conducteurs de petite taille sont obligés de se contorsionner pour surveiller leurs arrières.

Points négatifs également dans le domaine de la sécurité passive. Certes, l'équipement de série comprend aussi bien l'ABS qu'un renforcement des flancs, mais il est difficilement acceptable qu'un constructeur se permette encore aujourd'hui de lancer une voiture entièrement nouvelle pour laquelle l'airbag n'est même pas disponible en option.

Prix

Pour le prix de 32 000 fr., Citroën propose une voiture dont les qualités ne se limitent pas à une carrosserie plaisante. La Xantia offre de surcroît un riche équipement et un excellent comportement routier. Bien qu'elle mérite encore quelques perfectionnements, cette voiture, qui convient aussi bien au trafic quotidien qu'aux loisirs et aux vacances, représente un bon rapport qualité/prix. Et une exclusivité Citroën avec la suspension «Hydractive II». Notons enfin que le constructeur promet l'airbag pour bientôt.

Appréciation:

- très bon
- bon
- satisfaisant
- mauvais
- très mauvais

Chiffres, données et faits

Caractéristiques techniques

Carrosserie: 4 portes, 5 places
Dimensions (cm): longueur 444, largeur 176, hauteur 139, empattement 274
Poids (kg): 1310 à vide, total admissible 1820
Moteur: transversal à l'avant, 4 cylindres en ligne, 1997 cm³, 10,17 ch fiscaux, 89 kW/121 ch ECE à 5750/min, 176 Nm à 2750/min, arbre à cames en tête (courroie crantée), injection électronique
Transmission: traction avant, boîte à 5 vitesses
Direction: à crémaillère et servo-direction
Airbag: non disponible
Freins: ABS de série
Pneus: 185/65 R 14
Réservoir: 65 litres, autonomie: 657 km (durant le test)

Garantie

1 an sans limitation du kilométrage
 6 ans contre les perforations dues à la rouille
Garantie antirouille
 La garantie antirouille est soumise aux conditions suivantes:
 • effectuer deux contrôles antirouille à chacun 0,6 h. ou environ 67 fr.
 • ne confier les réparations de la carrosserie qu'à un agent Citroën.
Exigences du TCS:
 Offrir une garantie antirouille qui ne soit

pas liée à des délais et n'entraîne pas de frais supplémentaires.
Recommandation du TCS:
 Respecter les conditions. Les contrôles antirouille payants prescrits doivent être confiés à un agent officiel de la marque.
Représentants: 243
Importateur:
 Citroën (Suisse) SA
 27, rte des Acacias
 1211 Genève 24
 Tél.: 022/308 01 11
 Fax: 022/342 60 42

Résultats des mesures

Habitacle:
 largeur intérieure à l'avant 147 cm
 à l'arrière 144 cm
 garde au toit (siège chargé)
 à l'avant 102 cm
 à l'arrière 97 cm
 espace pour les jambes
 à l'avant 86-107 cm
 à l'arrière 73-96 cm
Coffre, volume utile selon ISO (parallélépipèdes rectangles de 8 dm³):
 banquette en position normale 320 litres
 banquette rabattue 704 litres
Diamètre de braquage
 entre deux murs: 11,3 m
 nombre de tours de volant 3,3
Jugement d'ensemble concernant le bruit
 Bruit dans l'habitacle (dBA), rapport de vitesse le plus élevé
 60 km/h 60
 80 km/h 63
 120 km/h 72

Freins:
 efficacité résistance à la chaleur
Puissance d'accélération:
 0-100 km/h 10,5 sec.
 en 4e vitesse:
 de 60 à 80 km/h 4,5 sec.
 de 60 à 100 km/h 9,5 sec.
Charge tractable (max. en pente de 15%): 1000 kg
Km parcourus durant le test: 2734 km

Frais d'entretien

Tarif horaire pour calcul TCS:
 111 fr. (OFS)
Tarif horaire agences Citroën:
 70 à 130 fr.
Intervalle des services:
 durée coût
entretien tous les:
 15 000 km 1,1 h 122.10
 30 000 km 1,6 h 177.60
 45 000 km 1,7 h 188.70
 60 000 km 1,8 h 199.80
 75 000 km 1,2 h 133.20
 90 000 km 2,1 h 233.10
Contrôle antipollution:
 contrôle seul 0,6 h 91.60
 avec petit service 0,6 h 91.60
 avec grand service 0,3 h 58.30
Coût total du travail d'entretien sur 100 000 km:
 pour 10 000 km par an 17.83 h 2328.10
 pour 15 000 km par an 11,53 h 1868.50

Frais d'exploitation:

km/an	ct/km	fr./mois	
		fixes	variables
10 000	103	617	243
15 000	78	617	364
20 000	66	617	485
30 000	54	617	728
40 000	48	617	970

Aspect écologique

Comportement d'échappement
 Dans l'ensemble, les gaz d'échappement de la Citroën Xantia 2.0 VSX peuvent être qualifiés de satisfaisants. Les émissions de CO et de HC pourraient être encore améliorées aux régimes élevés.

Consommation de carburant

