

AUTOSCOPE

SPÉCIAL CITROËN XANTIA

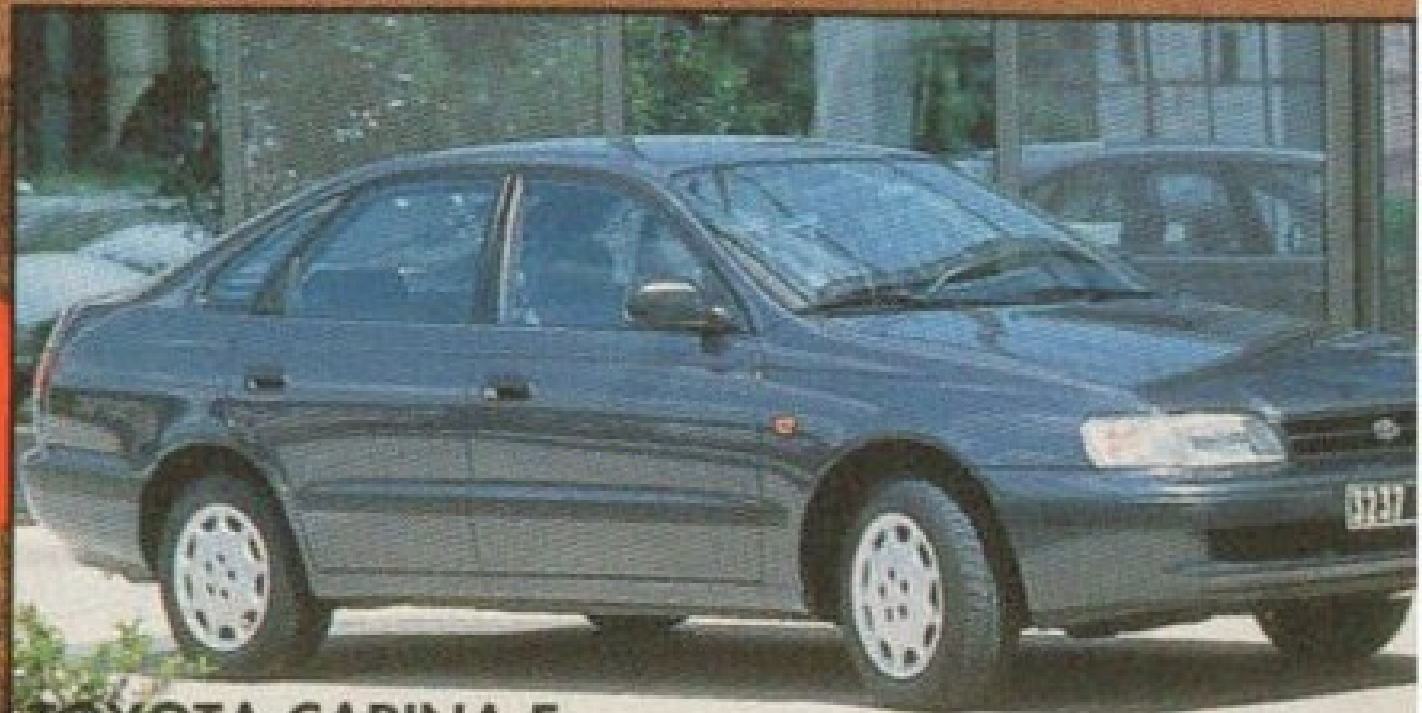
LES "PLUS" DE
LA "NOUVELLE BX"

LES SECRETS DE SA SUSPENSION

SES ATOUTS
FACE À LA
CONCURRENCE



FIAT TEMPRA



TOYOTA CARINA E



MAZDA 626



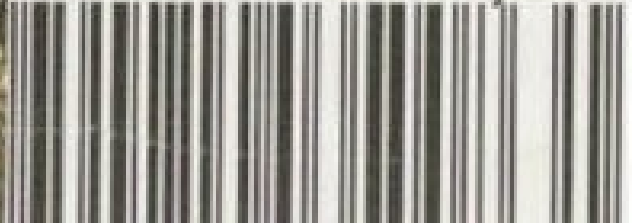
PEUGEOT 405



FORD MONDEO



L4214 - 5 - 35,00



Le baromètre des ventes est une chose, la notoriété d'une marque en est une autre. Il va sans dire que les premières ne sont hélas pas toujours proportionnelles à la seconde. Citroën appartient à cette catégorie de constructeurs dont l'image de marque est très forte et, en ce sens, le lancement d'un nouveau modèle frappé du double chevron est toujours un événement.

Lorsque la XM est apparue sur le marché français, elle a suscité une curiosité, un engouement que bien peu de modèles peuvent revendiquer. À quoi cela tient-il ? À la force évocatrice du seul nom de Citroën, symbole d'innovation, de différence, de progrès. Une Citroën n'est pas une voiture comme une autre. Actuellement, la marque toujours dénommée «du Quai-de-Javel», bien qu'elle ait quitté le XV^e arrondissement de Paris depuis longtemps, est un peu en indécatesse avec le public français alors qu'elle est plébiscitée dans nombre de pays d'Europe, à commencer par l'Espagne et le Royaume-Uni. En dehors de problèmes de qualité, aujourd'hui résorbés, sur la XM, le tort du groupe PSA a certainement été de banaliser les Citroën. Certes, les circonstances économiques n'ont guère laissé de latitude, en dehors de la XM, modèle par définition cantonné à une diffusion relativement faible compte tenu de son positionnement haut de gamme.

UN CONTENU TECHNOLOGIQUE HORS DU COMMUN

Avec la Xantia, Citroën renoue avec sa tradition, celle d'un nouveau modèle original et novateur. La grande force de cette nouvelle berline qui se situe dans le créneau des berlines moyennes supérieures est double. Un, elle est esthétiquement très réussie et sort de cette standardisation tellement omniprésente aujourd'hui. Deux, son contenu technologique se situe très largement au-dessus de la moyenne. De plus, quand on connaît l'aptitude du bureau d'études de PSA, commun à Citroën et Peugeot, à réussir les trains roulants et à résoudre tous les problèmes de liaison au sol, les qualités dynamiques de la Xantia sont inévitablement excellentes.

Partant de là, la Xantia sera-t-elle la voiture qui réconciliera définitivement Citroën avec le public français, après l'excellente ZX qui souffre malheureusement d'un manque certain de personnalité derrière ses qualités routières «top niveau» ? Nous le pensons et nous l'espérons, car Citroën joue gros avec ce modèle et cette marque fait totalement partie du patrimoine automobile français.

Le potentiel du parc roulant de BX, une voiture fondamentale pour les dix dernières années chez Citroën, laisse déjà présager qu'il s'effectuera un transfert naturel de toute une partie de cette clientèle satisfaite par cette auto qui pendant bien

UNE NOUVELLE CITROËN, C'EST TOUJOURS UN ÉVÉNEMENT

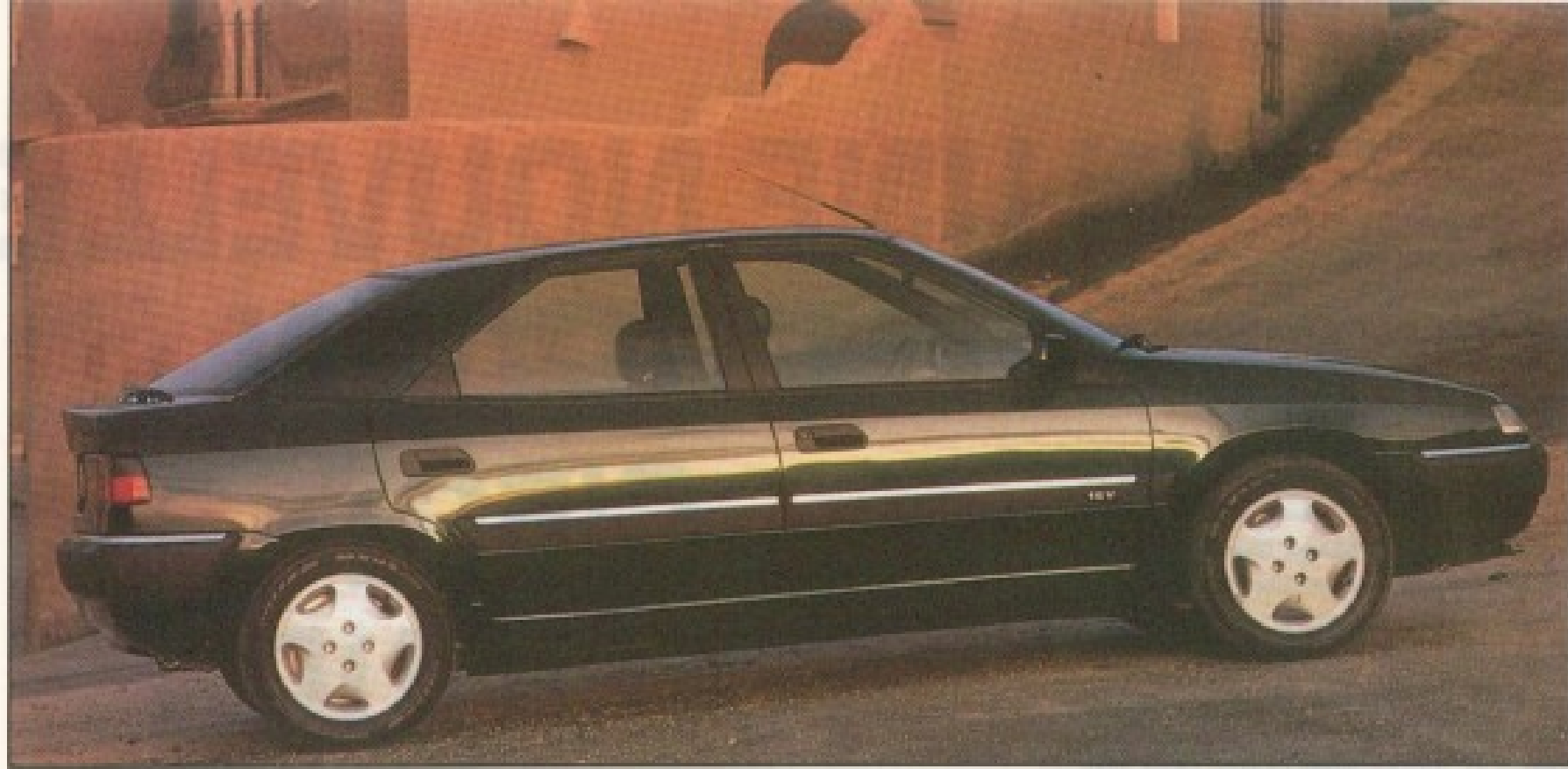


(trop ?) longtemps a assuré une bonne partie des ventes de la marque. Par ailleurs, la Xantia a vraiment les moyens de conquérir une clientèle de nombreuses autres marques, même si cela doit se faire, et cela paraît inévitable, au détriment des versions les moins huppées de la XM.

Avec sa suspension magique, évolution de l'Hydractive tellement appréciée sur la XM, et son design réussi, la Xantia est une berline qui mérite que l'on se penche avec intérêt sur elle. C'est la raison pour laquelle nous avons conçu ce numéro spécial d'*Autoscope*. Au fil des pages, ce guide, qui prétend être le plus complet jamais publié sur une nouveauté de cette importance, vous emmènera

au cœur de cette voiture pas comme les autres. Si nous avons choisi de passer en revue la généalogie Citroën, c'est parce que la Xantia s'inscrit dans cette tradition novatrice. Mais ce n'est, bien sûr, pas là l'essentiel. Grâce à ce numéro hors série d'*Autoscope*, vous disposerez de tous les éléments nécessaires pour choisir rationnellement votre prochaine voiture. Sans perdre de vue que, dès qu'il s'agit de Citroën, l'aspect émotionnel est plus déterminant que pour la plupart des autres marques, même si, lors de la rédaction de ce magazine, nous n'avons eu en tête qu'une seule directive : l'objectivité.

Francis Monsenergue



6

La Xantia en images

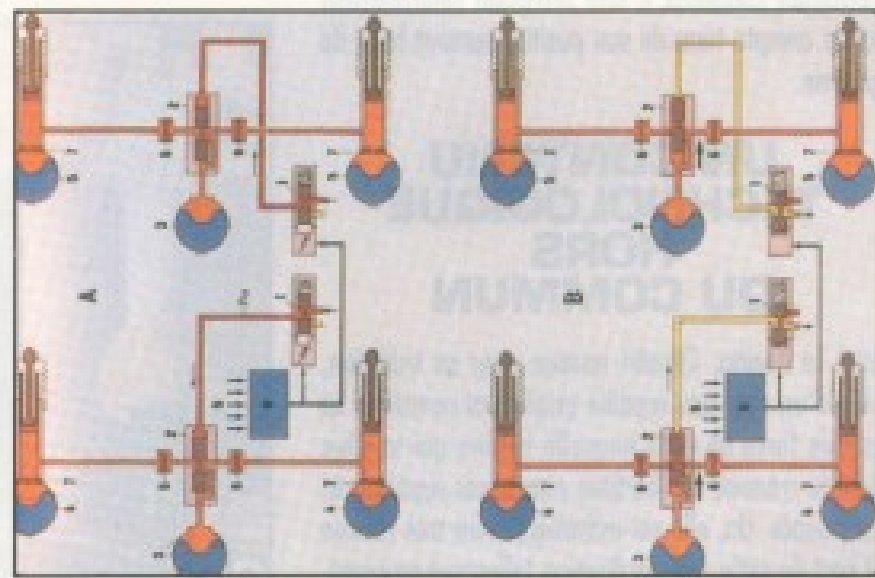


26

La Xantia en détails

14

La Xantia en chiffres

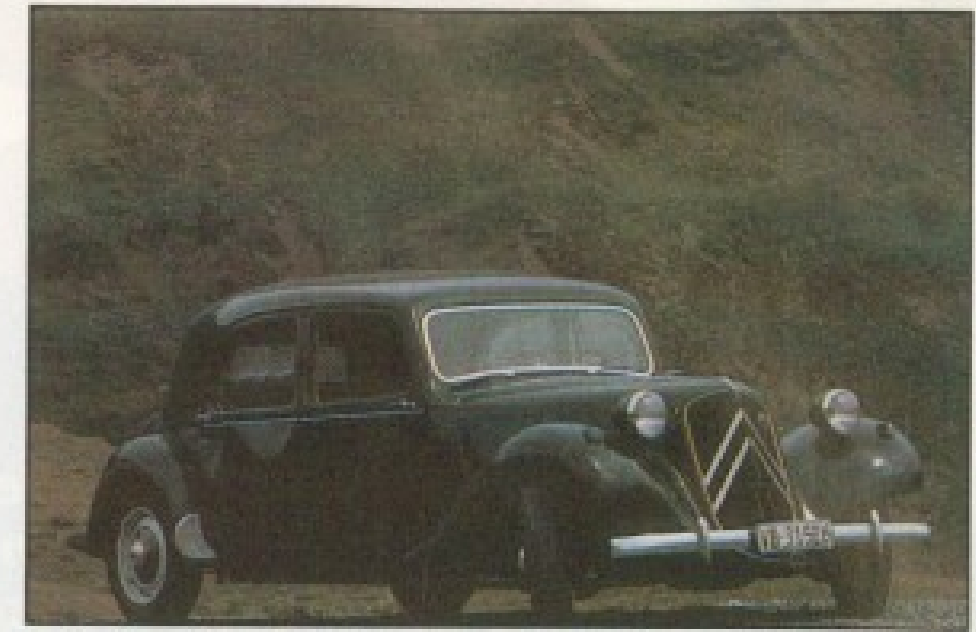


La carrosserie	28
Les moteurs	30
La liaison au sol	34
L'habitacle	38
La production	42
L'économie	44

48

L'héritage culturel

Citroën Torpédo	48
Citroën Traction	49
Citroën «Croisière Jaune»	50
Citroën 2CV	51
Citroën DS	52
Citroën XM et ZX	53



54

La Xantia face à ses concurrentes

Citroën Xantia	56
Ford Mondeo	58
Nissan Primera	62
Renault 21	64
Peugeot 405	66
Toyota Carina E	68
Alfa-Romeo 155	70
Audi 80	71
Fiat Tempra	72
Lancia Dedra	73
Mazda 626	74
Opel Vectra	75
Seat Toledo	76
VW Passat	77
Volvo série 400	78



79

Le prix du neuf sur le marché français

Autoscope est édité
par la Société française de Revues,
60, rue Grenéta, 75002 Paris.
Tél. : (1) 44 76 85 15.
Directeur de la publication : Michel Buh
Rédacteur en chef : Francis Monsenergue
Rédaction : Fabrice Dal'Secco
Secrétaire de rédaction : Patricia Loison
Maquette : Team International
Photogravure : Reproservice
Dépôt légal : 4^e trimestre 1992
Imprimé en France : Imprimerie Rockson - Rognac
Commission paritaire : n° 73 320

SOMMAIRE

Xantia

Dossier réalisé par Fabrice Dal'Secco

Tel est le nom de la toute dernière production de Citroën. Une berline qui vient remplacer la bonne vieille BX, celle-là même qui sortit la marque d'une laborieuse morosité qui ne comptait alors que deux gammes : la Visa et la CX. La Xantia est aujourd'hui fin prête à affronter un monde où fiabilité, performances et élégance sont les crédos. Mais faisons plus ample connaissance, en privilégiant tout d'abord le plaisir de l'œil.



LA XANTIA EN IMAGES



LA XANTIA EN IMAGES



LA XANTIA EN IMAGES



LA GAMME CITROËN XANTIA

MOTORISATION

Modèles	SX	VSX
1,8i - 74 kW (103 ch)	•	
2,0i - 89 kW (123 ch)	•	•
16 V - 111,6 kW (155 ch)		•

TEINTES DE CAISSE

Teintes		SX	VSX
Blanc Banquise (O)		•	•
Gris Quartz (M)		•	•
Gris Crépuscule (M)		•	•
Gris Silex (M)		•	•
Gris Gabion (M)		•	•
Noir Verni (O)		•	•
Rouge Opéra Verni (O)		•	•
Rouge Cerise (N)		•	•
Vert Vega ⁽¹⁾ (N)			•
Bleu Mondial (M)		•	•
Bleu Sidéral (M)		•	•
Bleu Saphir Verni (O)		•	•
Bleu Stratos (N)		•	•
Sable Phénicien (M)		•	•

■ Nouvelles teintes : Blanc Banquise, Gris Crépuscule, Rouge Cerise, Bleu Mondial, Bleu stratos

(O) : peinture opaque

(M) : peinture métallisée vernie

(N) : peinture nacrée

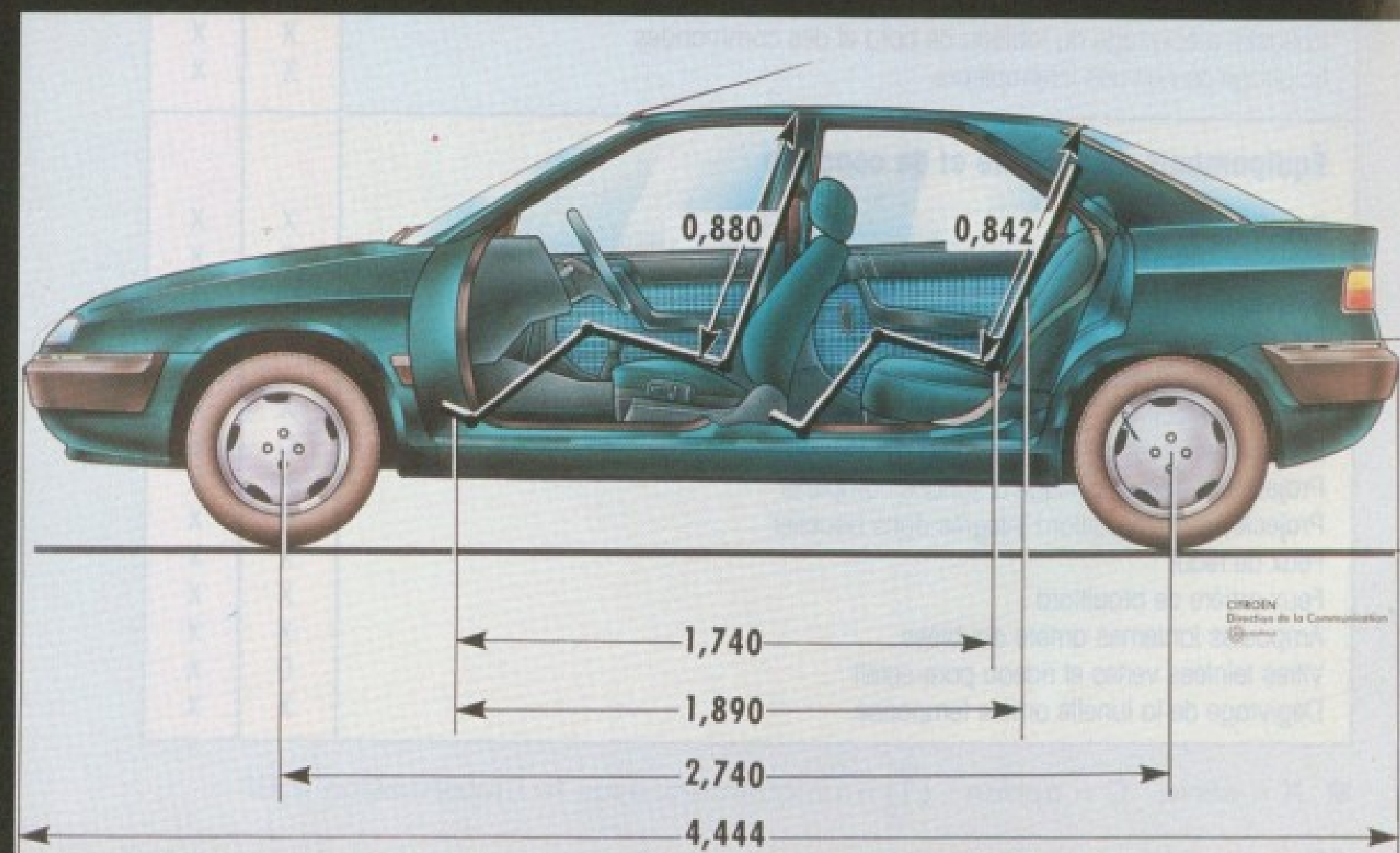
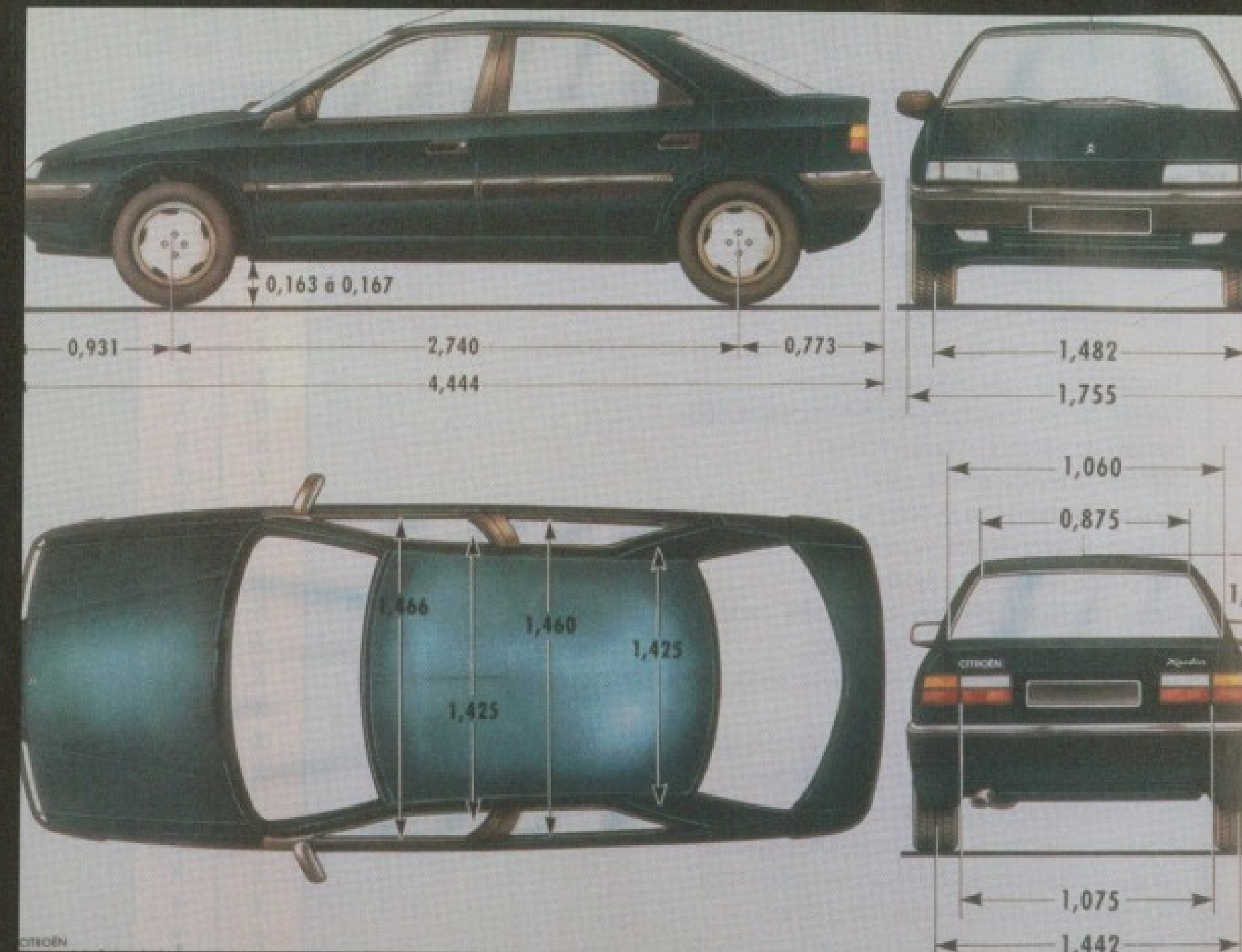
(1) : sur 16 soupapes uniquement



LA GAMME CITROËN XANTIA

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

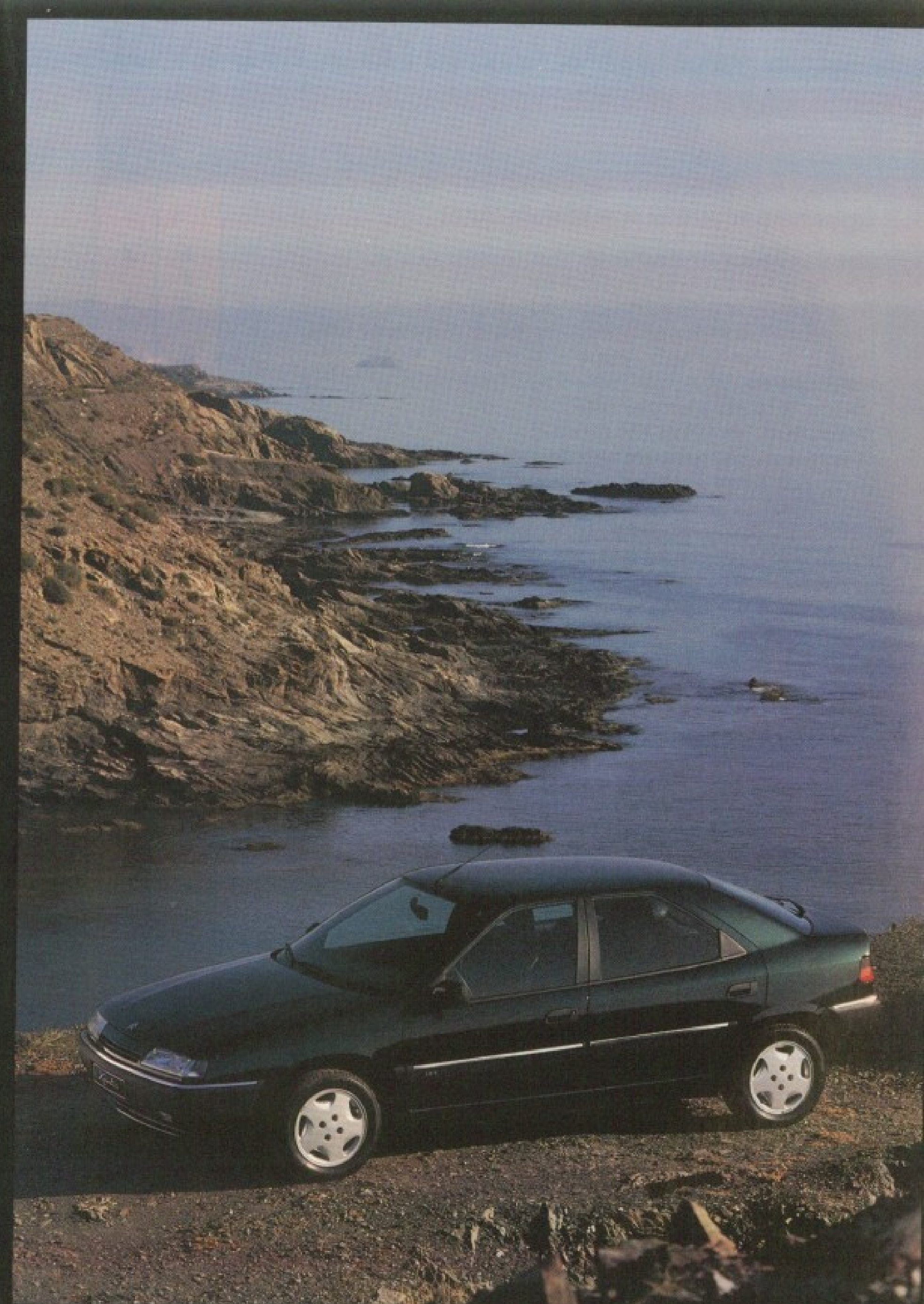
Modèle	Xantia 1.8i		Xantia 2.0i	Xantia 1.6 V
	X 17 A	X 11 A	X 14 A	X 15 A
Type des Mises	7	9	11	11
Puissance fiscale (CV)	7	9	11	11
Moteur	XU7 JP		XU10 J2C	XU10 J4
Type	4 en ligne/transversal		4 en ligne/transversal	4 en ligne/transversal
Nombre de cylindres/Disposition	83 - 81,4		86 - 86	86 - 86
Alésage-Course (mm)	1761		1998	1998
Cylindrée (cm³)	9,25/1		9,50/1	10,40/1
Rapport volumétrique	74 - 6000		89 - 5750	111,6 - 6500
Puissance CEE (kW-tr/min)	103 - 6000		123 - 5750	155 - 6500
Puissance DIN (ch-tr/min)	15,3 - 3000		17,6 - 2750	18,25 - 3500
Couple CEE (m.daN-tr/min)	15,6 - 3000		18,3 - 2750	19,0 - 3500
Couple DIN (m. kg-tr/min)	8,73		8,04	7,80
Transmission	BV longue			
	1re	7,67	7,75	8,89
	2e	14,17	14,33	13,90
	3e	19,48	19,70	19,12
	4e	24,79	25,06	24,32
	5e	33,13	33,50	32,50
	M.A.R.	7,95	8,04	7,80
Direction	Assistée		Assistée	Assistée
Rapport de démultiplication	1/17		1/17	1/17
Tour de volant de butée à butée	3,19		3,19	3,00
Diamètre de braquage entre trottoirs - entre murs (m)	11,00 - 11,30		11,00 - 11,30	11,40 - 12,00
Pneumatiques : AV/AR	175/70 R14 MXT		185/65 R14 MXV3	205/55 R15 MXV3
Pression : AV-AR (bars)	2,3 - 2,1		2,3 - 2,1	2,3 - 2,1
Freinage	Assisté		Assisté	Assisté
AV-AR (D : disque - DV : disque ventilé)	DV - D		DV - D	DV - D
Suspension	Hydraulique		SX = Hydraulique - Hydractive (option) VSX = Hydractive	Hydractive II
Dimensions-Surfaces-Volumes	4,44 - 1,755		4,44 - 1,755	4,44 - 1,755
Longueur-Largeur (m)	1,380 - 2,75		1,380 - 2,75	1,387 - 2,75
Hauteur-Emplacement (m)	1,482 - 1,442		1,482 - 1,442	1,482 - 1,442
Voies AV-AR (m)	3,57		3,57	3,57
Surface totale vitrée (m²)	480		480	480
Volume du coffre (dm³)	878		878	878
Volume de chargement avec banquette arrière rabattue (dm³)	878		878	878
Masse (kg)	1176 - 1720		1238 - 1800	1325 - 1835
En ordre de marche-Total en charge	717 - 459		759 - 479	822 - 503
Répartition en ODM : AV-AR	544		562	510
Charge utile	585 - 8200		615 - 1200	660 - 1200
Remorqueable : sans-avec freins	70		70	70
Réservoir de carburant	4,9		5,4	5,4
Huile moteur	1,8		1,8	1,8
Huile de boîte de vitesses	7,0		7,0	8,0
Refroidissement du moteur	0,30		0,30	0,31
Aérodynamique	2,04 - 0,61		2,05 - 0,62	2,07 - 0,65
Cx	0,10 - 0,08		0,11 - 0,07	0,15 - 0,08
S-SCx (m²)	18,50		17,90	17,40
Cz : AV-AR	18,50		17,90	17,40
Performances	34,30		33,30	32,10
0-400 m (s)	12,50		11,50	10,60
0-1000 m (s) DIN (mi-charge)	188		198	213
0 à 100 km/h (s)	5,5		6,2	6,4
Vitesse maximale (km/h)	7,1		7,9	8,2
Consommations (litres aux 100 km)	10,3		11,8	12,2
A 90 km/h	7,6		8,6	8,9
A 120 km/h	10,9		11,8	12,2
Urbaine	7,6		8,6	8,9
Moyenne	8,2		8,6	8,9



LES ÉQUIPEMENTS - FRANCE

Caractéristiques	Modèles	
	SX	VSX
Instrumentation de bord		
Témoin de frein de parking	X	X
Témoin de niveau de liquide de freins et de pression hydraulique	X	X
Témoin d'usure des plaquettes de freins	X	X
Témoin de bon fonctionnement du système ABS	O	X
Témoin de pression d'huile moteur	X	X
Témoin de niveau d'huile mini	X	X
Témoin de charge de la batterie	X	X
Témoin de température maxi d'eau	X	X
Témoin de température maxi d'huile		X
Témoin de feux (lanternes, croisement, route)	X	X
Témoin de feux arrière de brouillard	X	X
Témoin d'alerte centralisée stop (eau, huile, freins, pression hydraulique)	X	X
Témoin d'autodiagnostic moteur	X	X
Montre digitale à cristaux liquides (0/24 h ou 12/12h)	X	X
Indicateur analogique de température d'eau	X	X
Indicateur analogique de température d'huile		X
Indicateur numérique de température extérieure		X
Jauge à carburant avec témoin de niveau mini	X	X
Alarme sonore de non extinction des feux	X	X
Compte-tours	X	X
Totalisateur kilométrique journalier	X	X
Rhéostat d'éclairage du tableau de bord et des commandes	X	X
Eclairage de nuit des interrupteurs	X	X
Équipements de sécurité et de conduite		
Direction assistée	X	X
Système antiblocage de roues (ABS)	O	X
Suspension Hydractive II	O ⁽¹⁾	X
Essuie-glace à deux vitesses + intermittence	X	
Essuie-glace à deux vitesses + intermittence réglable		X
Lave-vitre électrique, 2 gicleurs bijets, avec cadencement du balayage	X	X
Essuie/lave-glace de lunette arrière + intermittence	O	O
Projecteurs double optique à surface complexe	X	X
Projecteurs antibrouillard intégrés dans bouclier	O	X
Feux de recul	X	X
Feux arrière de brouillard	X	X
Ampoules lanternes arrière doublées	X	X
Vitres teintées vertes et rideau pare-soleil	O	X
Dégivrage de la lunette arrière temporisé	X	X

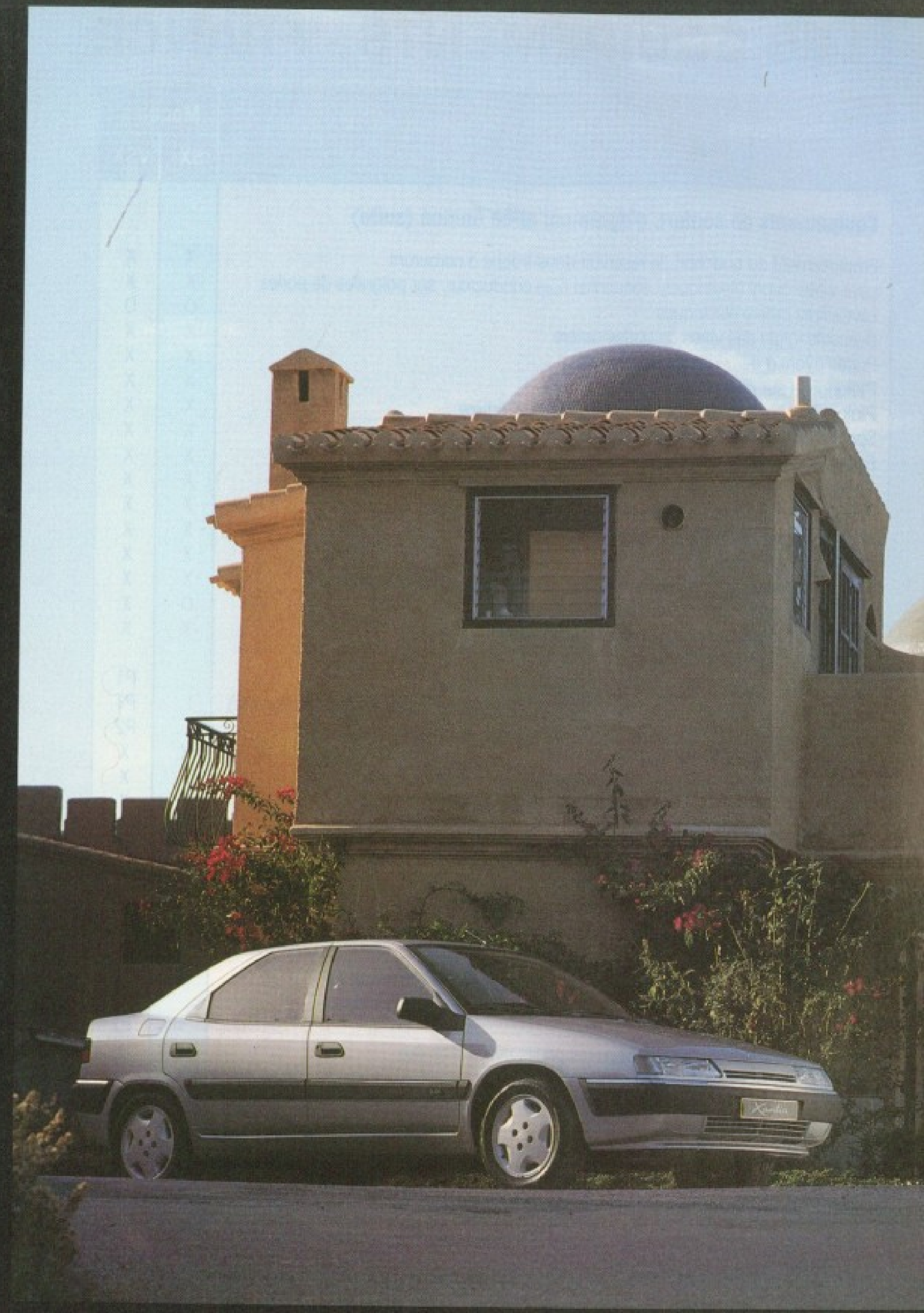
■ X = série O = option (1) = uniquement avec la motorisation 2,0i



LES ÉQUIPEMENTS - FRANCE

Caractéristiques	Modèles	
	SX	VSX
Équipements de sécurité et de conduite (suite)		
Rétroviseur intérieur jour et nuit	X	X
Rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur	X	
Rétroviseurs extérieurs teintés et dégivrants à réglage électrique	O	X
Rétroviseur extérieur passager indexable au passage de la marche arrière		P1
Volant 2 branches réglable en hauteur	X	X
Volant gainé cuir		X
Ceintures de sécurité à enrouleur AV/AR	X	X
Ceinture de sécurité centrale AR à enrouleur	X	X
Renvois de ceintures de sécurité avant réglables en hauteur	X	X
Bloqueurs de sangle sur ceinture de sécurité AV	X	X
Sécurité enfant sur les portes arrière (non manœuvrable sans clé)	X	X
Serrures anti-effraction débrayables	X	X
Protection anticrochetage des serrures de portes	X	X
Deux serrures de capot moteur avec crochet de sécurité protégé des intempéries	X	X
Alarme périmétrique et volumétrique commandée par plip	O	O
Volet de coffre verrouillable mécaniquement (position garage)	X	X
Barres de renfort dans les portes	X	X
Avertisseur à deux trompes accordées	X	X
Équipements de confort, d'agrément et de finition		
Aérateurs latéraux réglables avec dégivrage latéral intégré	X	X
Aérateurs centraux réglables sur planche de bord	X	X
Conduits d'air pour places arrière	X	X
Commande de pulseur d'air à 4 vitesses	X	X
Commande de recyclage d'air de l'habitacle	X	X
Enjoliveurs de roues de grand diamètre	X	X
Jantes en alliage léger 14 pouces avec surmonte sur 1.8i	O	
Jantes en alliage léger 15 pouces avec surmonte sur 2.0i	O	O
Jantes en alliage léger 15 pouces sur 16 V		O
Peinture métallisée vernie	O	X
Peinture nacrée vernie	O	X
Protection antigravillonnage des bas de caisse	X	X
Protection des passages de roues AV par pièce plastique	X	X
Baguettes de protection latérale en polypropylène avec filet chromé	X	X
Rétroviseurs extérieurs avec coquille couleur caisse		X
Boucliers bi-tons peints couleur caisse avec filet chromé	X	X
Crochet de sécurité AR camouflé derrière trappe dans bouclier	X	X
Verrouillage centralisé (portes, coffre, trappe à carburant) commandé à distance	X	X
Déverrouillage intérieur des portes par poignées intérieures avant	X	X

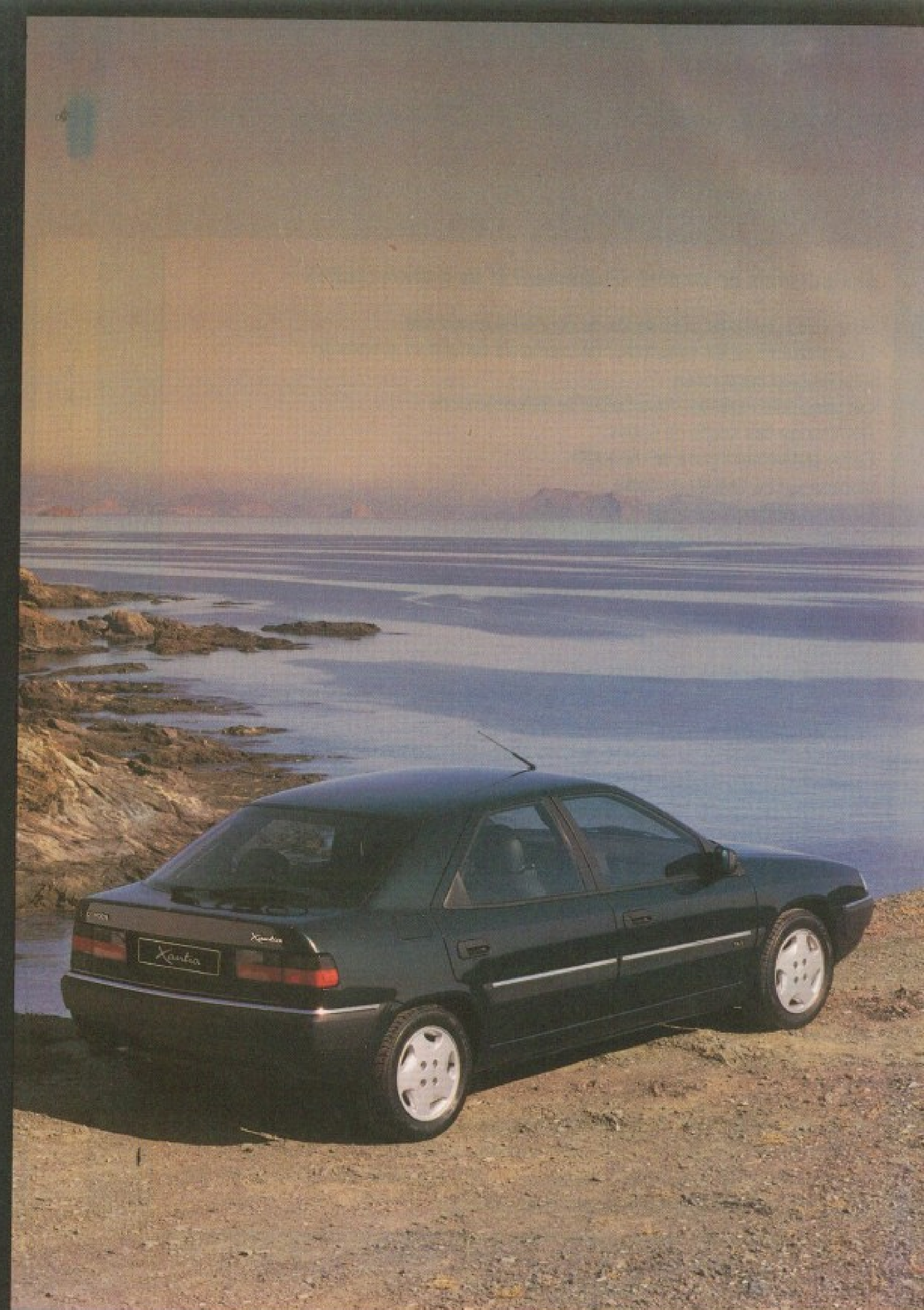
■ X = série O = option P = élément de pack optionnel



LES ÉQUIPEMENTS - FRANCE

Caractéristiques	Modèles	
	SX	VSX
Équipements de confort, d'agrément et de finition (suite)		
Emplacement du bouchon de réservoir dans trappe à carburant	X	X
Lève-vitres avant électriques, séquentiel côté conducteur, sur poignées de portes	X	X
Lève-vitres arrière électriques	O	O
Descente totale des vitres de portes arrière	X	X
Portes avant à deux angles d'ouverture	X	X
Plafonniers sur pied milieu	X	X
Plafonniers commandés par les portes avant et arrière	X	X
Spot de lecture avant côté passager	X	X
Eclairage du coffre	X	X
Temporisation et extinction progressive des plafonniers	X	X
Prééquipement autoradio avec antenne courte sur pavillon	X	X
Allume-cigares avant intégré dans le cendrier	X	X
Cendriers avant et arrière	X	X
Sièges conducteur et passager à réglage manuel (longitudinal et inclinaison)	X	X
Siège conducteur réglable en hauteur manuellement	O	X
Siège conducteur à réglage lombaire mécanique	X	X
Sièges avant à réglages électriques (longitudinal, inclinaison, hauteur et inclinaison d'assise)		P1
Sièges avant à réglages électropneumatiques (lombaire, dorsal, largeur du dossier)		P1
Siège passager avec réglage lombaire mécanique		P2
Dossier des sièges avant creusé	X	X
Appuis-tête sur sièges avant réglables en hauteur et en inclinaison	X	X
Appuis-tête sur sièges arrière réglables en hauteur et en inclinaison		X
Banquette arrière rabattable	X	X
Banquette arrière 2/3-1/3	X	X
Accoudoir central arrière avec trappe à ski	X	X
Tablette arrière amovible relevable avec le hayon	X	X
Accoudoir escamotable sur siège conducteur		P1/P2
Accoudoirs à crosse sur portes avant et arrière	X	X
Trois poignées de maintien escamotables et crochets portemanteau AR	X	X
Quatre poignées de maintien escamotables et crochets portemanteau AR avec quatre spots de lecture		P2
Bacs de vide-poches intégrés dans les portes avant et arrière	X	X
Vide-poches moqueté dans la console centrale	X	X
Soufflets vide-poches sur le dossier des sièges avant	X	X
Pochette sur pare-soleil conducteur	X	X
Emplacement radio occultable par volet	X	X
Boîte à gants avec couvercle et éclairage	X	X
Pare-soleil conducteur avec miroir de courtoisie occultable	X	X

■ X = série O = option P = élément de pack optionnel



LES ÉQUIPEMENTS - FRANCE

Caractéristiques	Modèles	
	SX	VSX
Équipements de confort, d'agrément et de finition (suite)		
Pare-soleil passager avec miroir de courtoisie occultable	X	
Pare-soleil passager avec miroir de courtoisie occultable et éclairant		X
Repose-pied conducteur	X	X
Clé principale repliable dans boîtier de télécommande	X	X
Garnissage des seuils de portes		X
Coffre entièrement garni de moquette	X	X
Garnissage de l'entrée de coffre	X	X
Quatre anneaux d'arrimage dans le coffre	X	X
Sangle élastique côté gauche pour fixation d'accessoires	X	X
Capot moteur capitonné	X	X
Harmonie noire sous capot moteur avec orifices de remplissage des niveaux repérés	X	X
Autoradio Clarion 2030 4HP intégré à la forme de la planche de bord avec commandes au volant	O	O
Autoradio Blaupunkt 3030 RDS 6HP intégré à la forme de la planche de bord avec commandes au volant	O	O
Autoradio Blaupunkt 4030 RDS 6HP intégré à la forme de la planche de bord avec commandes au volant	O	O
Autoradio Blaupunkt 4030 RDS 6HP intégré à la forme de la planche de bord avec commandes au volant et changeur 10 CD	O	O
Toit ouvrant panoramique coulissant et entrebayant à commande électrique avec rideau occultable + poignée et spot de lecture avant gauche	O	O
Prééquipement radio-téléphone	O	O
Réfrigération sans CFC avec filtre à pollen	O	O
P1 :		
Pack sièges avant électriques et électropneumatiques comprenant : réglages longitudinal, inclinaison hauteur et inclinaison d'assise, lombaire, dorsal, largeur du dossier ; accoudoir escamotable sur siège conducteur et rétroviseur passager indexable au passage de la M.AR		
P2 :		
Pack cuir comprenant : le garnissage cuir des sièges avant et banquette arrière, du soufflet du levier de vitesses, des quatre poignées de maintien escamotables et crochets portemanteau AR avec 4 spots de lecture ; d'un accoudoir escamotable sur siège conducteur et d'un réglage lombaire siège passager		

■ X = série O = option

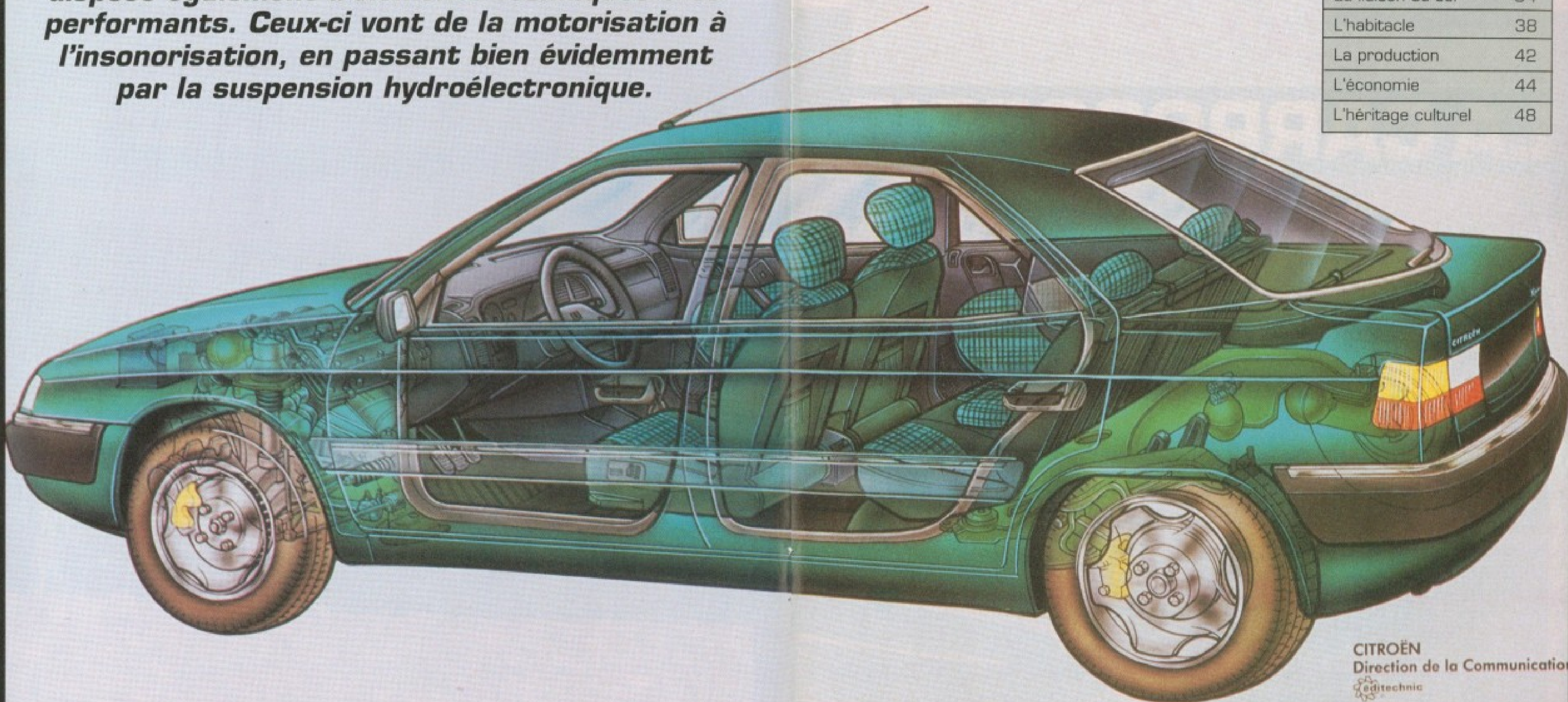


LA XANTIA EN DÉTAILS

Après le plaisir des yeux, laissons la place à la technique pure. Non contente d'arborer une carrosserie aux lignes attrayantes, la Xantia dispose également d'éléments techniques très performants. Ceux-ci vont de la motorisation à l'insonorisation, en passant bien évidemment par la suspension hydroélectronique.

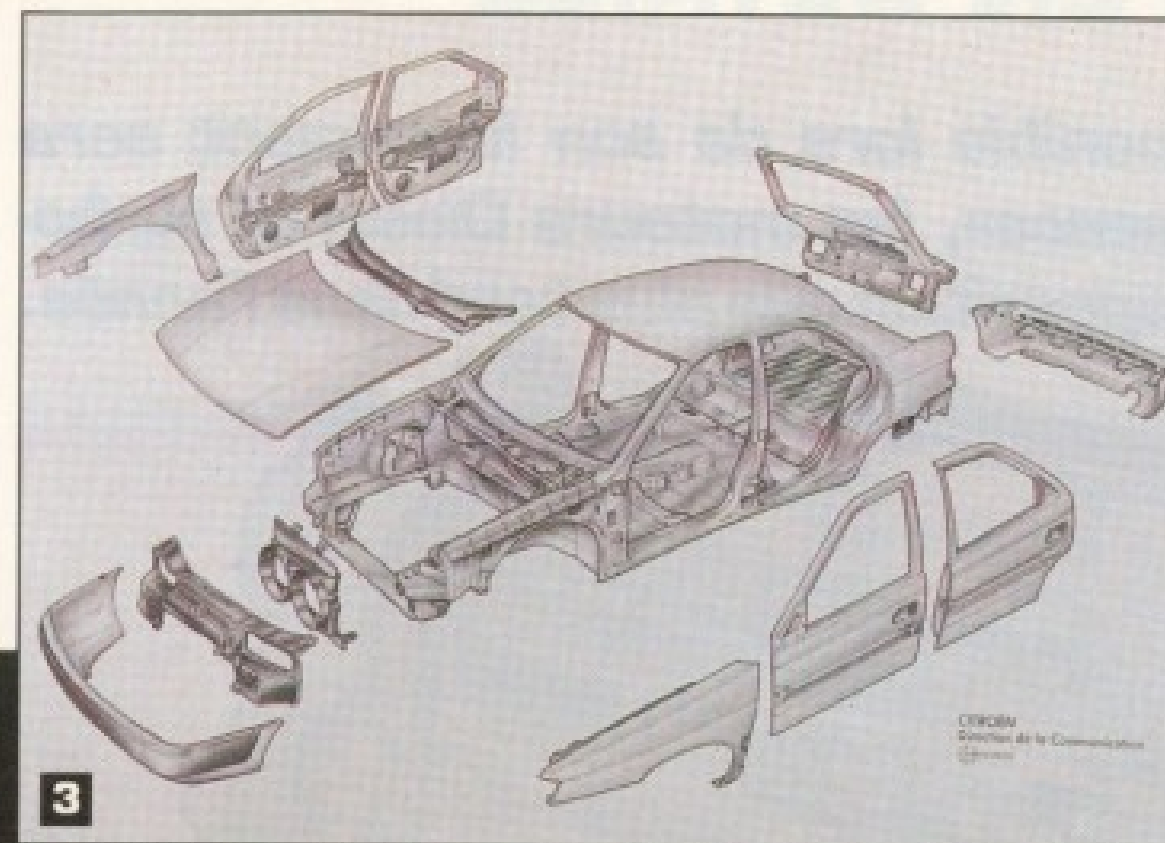
LA XANTIA EN DÉTAILS

La carrosserie	28
Les moteurs	30
La liaison au sol	34
L'habitacle	38
La production	42
L'économie	44
L'héritage culturel	48



CITROËN
Direction de la Communication
editechnic

LA XANTIA EN DÉTAILS



LA CARROSSERIE



1- Au début, le projet Xantia X1, c'était ça...
2- ...Aujourd'hui, c'est cela !
3- Voici un éclaté de la structure de la Xantia, qui se caractérise par sa rigidité.

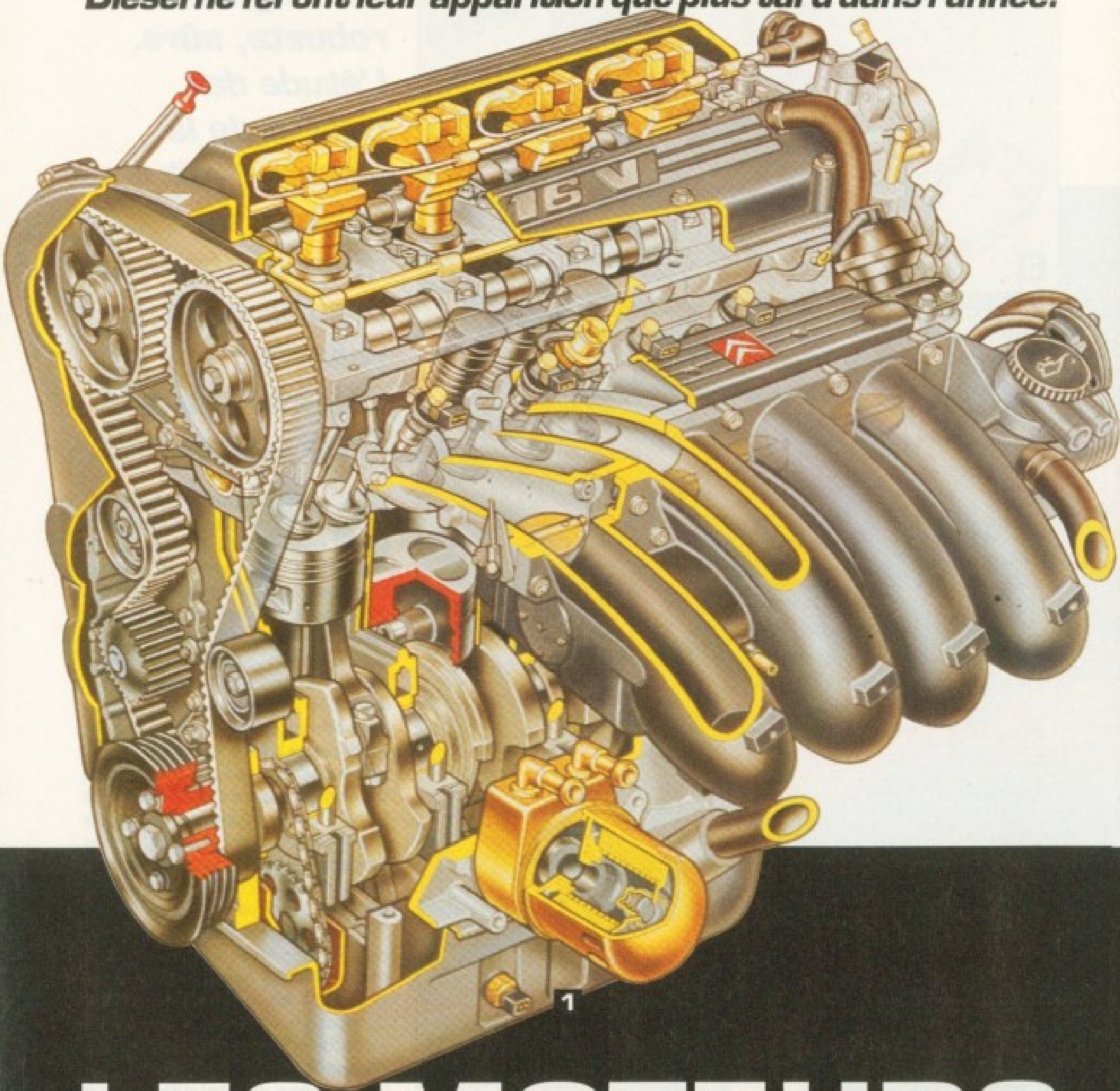
Une voiture moderne doit être séduisante mais également robuste, sûre. L'étude de rigidité de la Xantia a fait l'objet d'un soin méticuleux. Il en résulte une voiture sécurisante à la ligne attrayante.

On doit la ligne de la Xantia à la collaboration étroite entre le bureau de style de Citroën et le carrossier italien bien connu Bertone. Il en résulte une berline de gamme moyenne supérieure de type «deux volumes et demi». En effet, contrairement à ce que l'on pense lorsqu'on la voit, c'est une cinq-portes. La politique de la marque a changé, le style est plus conventionnel, moins typé «Citroën». Seule la face avant (porte-à-faux grand et effilé) nous est familière, celle-ci se rapprochant de la proue de la XM. La face arrière massive donne à la Xantia un air de sportive, mais également une rassurante robustesse. Ses dimensions sont semblables à celles des autres Peugeot 405 et Renault 21, mais elle est résolument plus longue que sa devancière, de près de 20 cm. Pour un empattement plus élevé, le gain en habitabilité est certain. La surface vitrée est imposante, gage de luminosité et de visibilité.

La structure a un potentiel important de résistance aux efforts de torsion et de flexion, et aux chocs, qui répond à des critères très sévères appliqués au sein du groupe PSA. Cette rigidité de cadre est nécessaire pour obtenir une tenue de route irréprochable. La superstructure est constituée de deux panneaux de côté monoblocs, de trois corps creux annulaires (véritables poutres résistantes) et d'un pavillon de tôle épaisse (8 mm) auquel a été adjointe une traverse centrale (arceau). Ainsi constituée, la superstructure forme un ensemble très rigide autour des occupants. La sécurité à l'intérieur de l'habitacle, en cas de chocs, est renforcée par des barres de renfort dans les quatre portières. ●

LA XANTIA EN DÉTAILS

La motorisation disponible lors de son lancement sera essentiellement «essence», les moteurs Diesel et turbo-Diesel ne feront leur apparition que plus tard dans l'année.



1

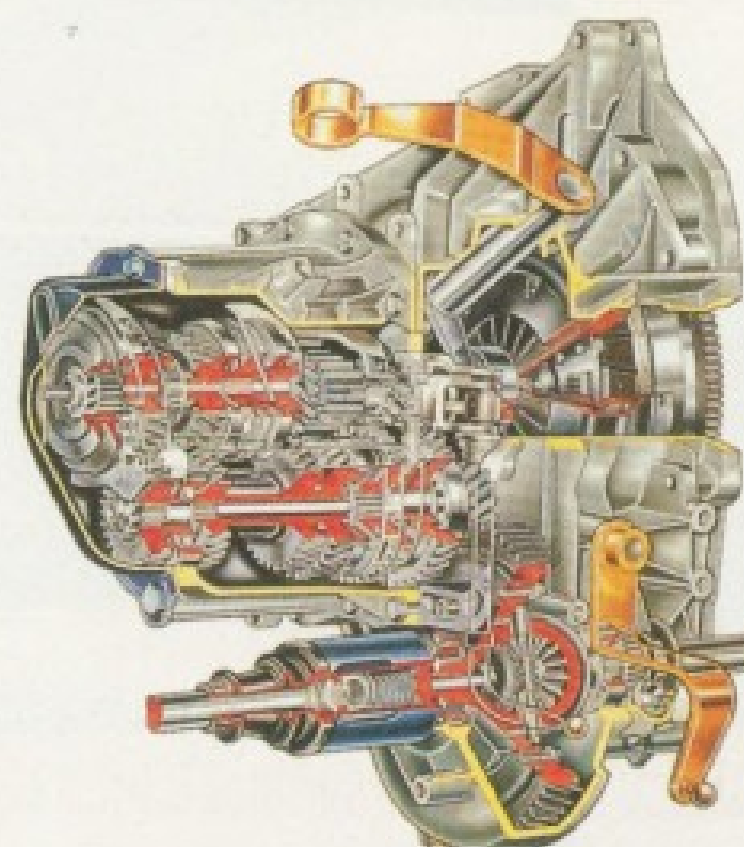
LES MOTEURS

Caractéristiques	1.8i	2.0i	16 V
Nombre de cylindres/Disposition	4 en ligne/transversal	4 en ligne/transversal	4 en ligne/transversal
Alésage-Course (mm)	83-81,4	86-86	86-86
Cylindrée (cm ³)	1761	1998	1998
Rapport volumétrique	9,25/1	9,50/1	10,40/1
Puissance CEE (kW-tr/mn)	74-6000	89-5750	111,60-6500
Puissance DIN (ch-tr/mn)	103-6000	123-5750	155-6500
Couple CEE (m.daN-tr/mn)	15,3-3000	17,6-2750	18,25-3500
Couple DIN (m.kg-tr/mn)	15,6-3000	18,3-2750	19,0-3500
Puissance au litre CEE (kW/l)	42,02	44,54	55,86
Puissance au litre DIN (ch/l)	58,49	61,56	77,58
Type d'injection	Multipoint	Multipoint	Multipoint
Carburant	Moteurs catalysés : essence sans plomb 95 ou 98 RON		

TABLEAU 1 : Le moteur

Caractéristiques	1.8i	2.0i	16 V	
Boîtes de vitesses : type	BE3/5M	BE3/5V	BE3/5W	
Nombre de rapports avant	5	5	5	
Rapports de boîte de vitesses	1re 0,2894 2e 0,5348 3e 0,7812 4e 1,0322 5e 1,3212 M.AR 0,3000	0,2894 0,5348 0,7352 0,9354 1,2500 0,3000	0,2894 0,5348 0,7352 0,9354 1,2500 0,3000	0,2894 0,5348 0,7352 0,9354 1,2500 0,3000
Réduction du pont	0,2622	0,2388	0,2261	0,2343
Vitesse en km/h pour 1000 tr/mn moteur	1re 8,42 2e 15,56 3e 22,73 4e 30,04 5e 38,45 M.AR 8,73	7,67 14,17 19,48 24,79 33,13 7,95	7,75 14,33 19,70 25,06 33,50 8,04	7,52 13,90 19,12 24,32 32,50 7,80
Circonférence de roulement des pneumatiques (mm)	1850	1815	1850	

TABLEAU 2 : La boîte de vitesses



2

Récents, les trois moteurs à essence de la gamme Citroën Xantia sont des moteurs modernes. À injection multipoint, allumage électronique statique, arbre à cames en tête, ils ont tous fait leurs preuves avec la gamme 405. Ces moteurs se distinguent par la souplesse et le plaisir d'utilisation qu'ils procurent.

Sur le modèle de base, on retrouve le 1,8i du groupe PSA. C'est un 1 721 cm³ de cylindrée développant une puissance non négligeable puisque de 103 ch à 6 000 tr/mn. Mais c'est son couple qui reste le plus appréciable avec 15,6 mkg disponibles à bas régime (3 000 tr/mn). Un moteur homogène disposant d'une grande souplesse. Le 2,0i, quant à lui, est encore plus typé «couple». Ce dernier atteint 18,3 mkg au régime de 2 750 tr/mn. Une très grande souplesse donc pour ce moteur de 1 998 cm³ de cylindrée qui développe 123 ch à 5 750 tr/mn.

Le 16V est, comme son nom l'indique, un quatre-cylindres multisoupape. La base est le moteur 2,0 litres qui se voit coiffé d'une culasse 16 soupapes à deux arbres à cames en tête, l'un pour les soupapes de distribution et l'autre pour les soupapes d'échappement. Il est également doté de poussoirs à rattrapage de jeu hydraulique. La puissance disponible est de 155 ch à 6 500 tr/mn. En règle générale, un moteur multisoupape se caractérise par un régime de couple trop élevé. Pour pallier à ce problème, ce moteur est équipé d'un dispositif d'admission à caractéristique acoustique variable (ACAV). Son couple maximal (19 mkg) est atteint dès 3 500 tr/mn et il est supérieur à 17 mkg sur une large plage de régimes, allant de 2 500 à 6 500 tr/mn. Un moteur donc puissant mais également très souple.

Tous ces moteurs sont évidemment dépouillés, ceci grâce à un catalyseur trois voies associé à une sonde lambda. La boîte de vitesses à commande manuelle est implantée en bout de moteur et disposée transversalement. Elle diffère selon la motorisation par la définition de

1- Le moteur 16V développe 155 ch. Il dispose de deux arbres à cames en tête et d'une admission variable.

2- Les boîtes de vitesses sont lubrifiées à vie, elles ne nécessitent donc aucun entretien.

LA XANTIA EN DÉTAILS

ses rapports. Avec la motorisation 1,8i, le choix est possible : boîte longue ou courte.

Les boîtes sont lubrifiées à vie et ne nécessitent aucun entretien. Ces groupes moto-propulseurs offrent des performances appréciables, avec des vitesses de pointe de l'ordre de 188 km/h pour le 1,8i, de 198 km/h pour le 2,0i et de 213 km/h pour le 16V. Le 1 000 mètres départ arrêté est effectué en 18,5 s (1,8i), 17,9 s (2,0i) et 17,4 s pour le 16V.

Les consommations sont satisfaisantes pour la motorisation 1,8i et 16V (avec respectivement en moyenne 7,6 ou 8,2 l/100 selon boîte pour la motorisation 1,8i et 8,9 litres pour le 16 soupapes). Le 2,0i quant à lui affiche des résultats moins gratifiants avec une consommation moyenne de 8,6 l/100, consommation qui frise même les 12 litres en cycle urbain. Heureusement, le volume du réservoir à essence, avec ses 70 litres, offre une bonne autonomie. ●

La version 2,0i

Caractéristiques	1,8i	2,0i	16 V
A vide, en ODM	1176	1238	1325
Répartition AV-AR (ODM)	717 - 459	759 - 479	822 - 503
Total en charge	1720	1800	1835
Charge utile	544	562	510
Total roulant	2870	2950	2995
Remorquable			
- sans frein	585	615	660
- avec frein	1200	1200	1200
sur galerie/sur crochet d'attelage	50 - 75	50 - 75	40 - 75 2

▲ TABLEAU 1 : Les masses

▼ TABLEAU 2 : Les capacités

Caractéristiques	1,8i	2,0i	16 V
Réservoir à essence	70	70	70
Huile moteur (vidange + cartouche)	4,9	5,4	5,4
Huile moteur (vidange seule)	4,4	4,6	4,7
Huile de boîte de vitesses (graissage à vie)	1,8	1,8	1,8
Circuit de refroidissement	7,0	7,0	8,0

Caractéristiques	1,8i		2,0i	16 V
	BV longue	BV courte		
0-400 m (s)	18,50	18,50	17,90	17,40
0-1000 m (s)	34,30	34,30	33,30	32,10
0 à 100 km/h (s)	12,50	12,50	11,50	10,60
Vitesse maximale (km/h)	188	187	198	213

▲ TABLEAU 3 : Les performances

▼ TABLEAU 4 : Les consommations

Caractéristiques	1,8i		2,0i	16 V
	BV longue	BV courte		
A 90 km/h	5,5	6,1	6,2	6,4
A 120 km/h	7,1	7,6	7,9	8,2
Urbaine	10,3	10,9	11,8	12,2
Moyenne	7,6	8,2	8,6	8,9



LA XANTIA EN DÉTAILS

Forte de ses 74 années de production automobile, la marque Citroën a atteint un haut niveau technique. Preuves en sont la Traction, qui fut la première Française à traction avant, la 2CV, qui fut la première voiture économique, la DS et sa fameuse suspension hydropneumatique et plus récemment la ZX et son train arrière autodirectionnel. Des techniques qui équipent désormais la Xantia.

La liaison au sol concerne les fonctions qui définissent l'aptitude qu'a une voiture à garder le contact avec le sol et à suivre la trajectoire imposée. Cela regroupe donc les essieux, la suspension, la direction et le freinage. L'essieu avant de la Xantia est constitué de deux éléments de type pseudo-Mac Pherson hydrauliques solidaires, avec la direction, d'un berceau extrêmement rigide. Ce berceau se voit rigidement fixé à la caisse en six points. Le train avant est

incisif et la tenue de cap très satisfaisante. L'essieu arrière est dérivé de celui de la ZX. Il est donc autodirectionnel, les roues arrière braquent dans le sens des roues avant sous l'effet des forces cinématiques. Toutefois, les valeurs d'angle de braquage sont amoindries. L'explication est simple, la Xantia est plus lourde, les performances ne sont pas les mêmes, il a donc fallu adapter ce système pour ne pas amputer l'efficacité du comportement routier. À roues indépendantes et à bras tirés,

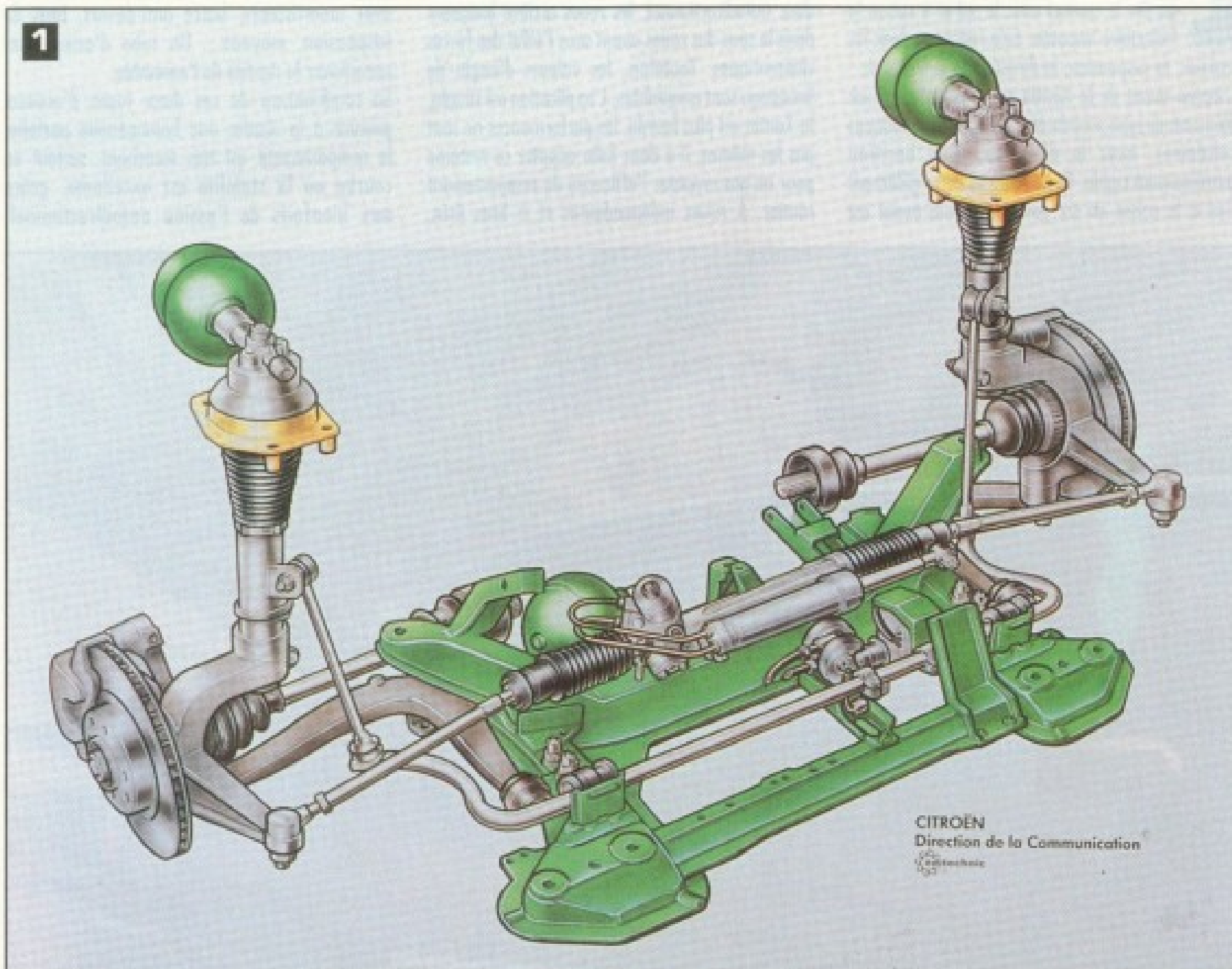
l'essieu arrière est doté d'une ossature rigide portant tous ses constituants : sphères de suspension avec amortisseurs, barre anti-dévers, bras de suspension, moyeux... Un tube d'acier vient parachever la rigidité de l'ensemble. La combinaison de ces deux types d'essieux procure à la Xantia une homogénéité parfaite, le comportement est très sécurisant, surtout en courbe où la stabilité est excellente, grâce aux bienfaits de l'essieu autodirectionnel. ▶



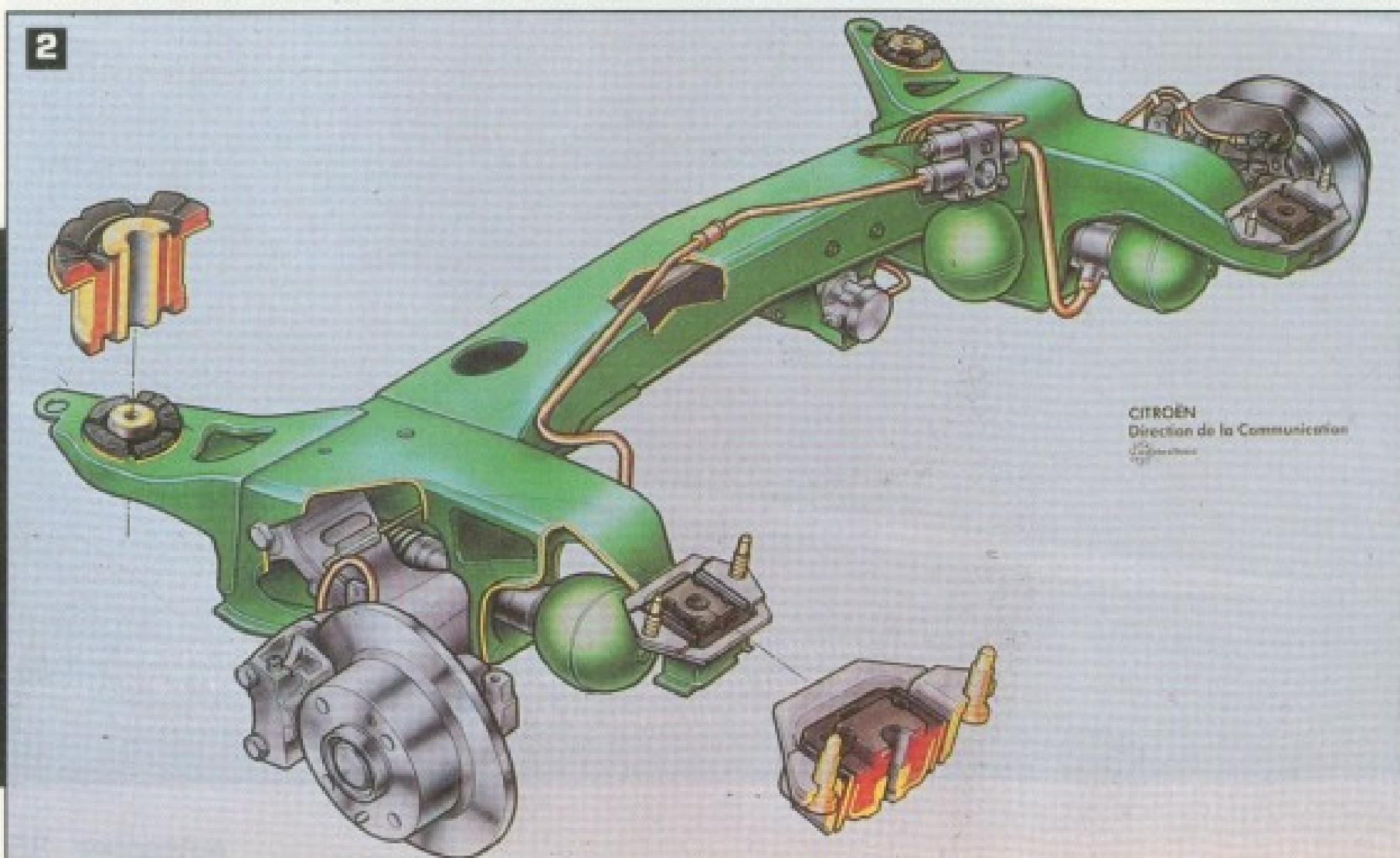
LA LIAISON AU SOL

Un comportement routier très sain, en grande partie dû à la suspension et au train arrière autodirectionnel. La direction est légère et directe, le freinage efficace et endurant.

LA XANTIA EN DÉTAILS



1- Le train avant de type Mac Pherson. 2- L'essieu autodirectionnel hérité de la Citroën ZX.

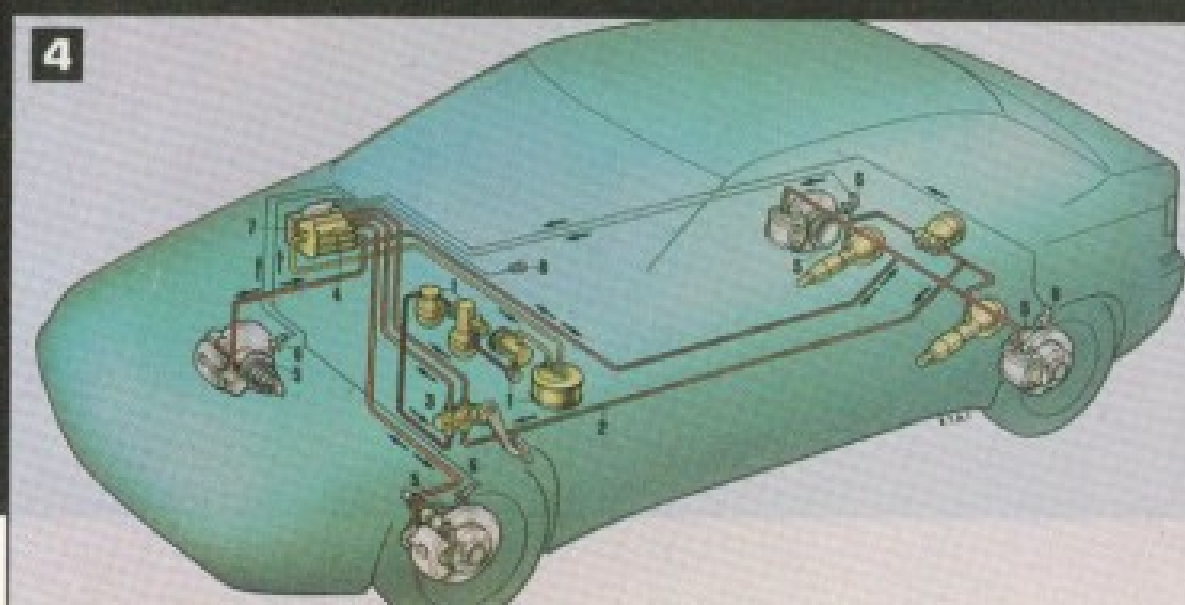
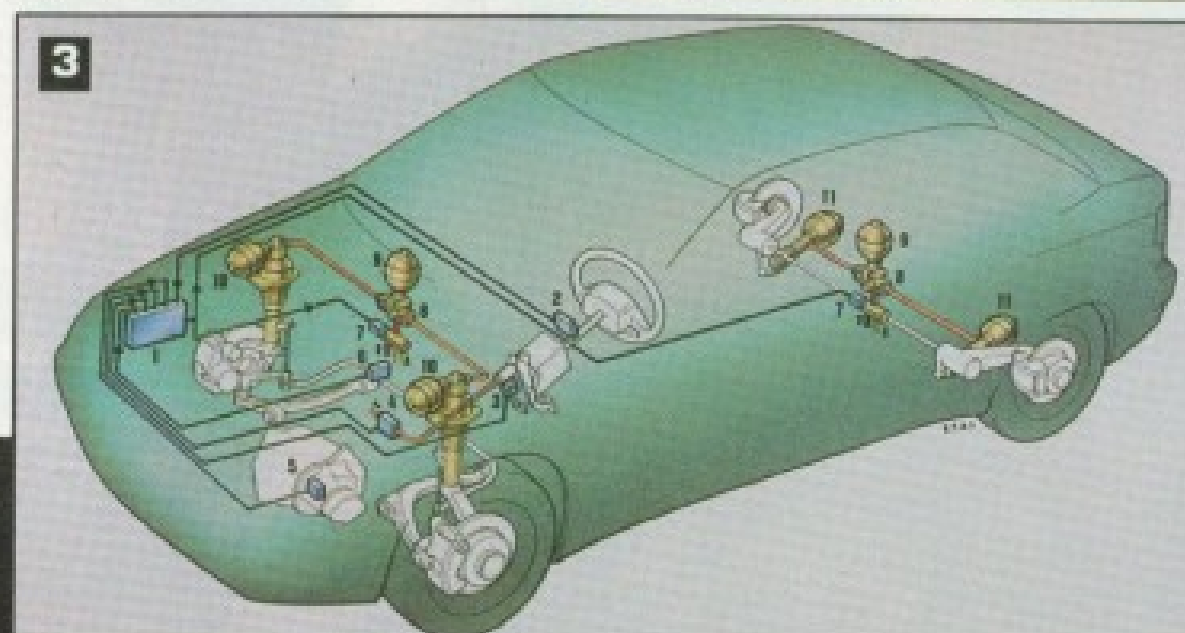


LA DIRECTION

Caractéristiques	1,8i	2,0i	16 V
Assistance	Série	Série	Série
Diamètre du volant (mm)	382	382	382
Rapport de démultiplication	1/17	1/17	1/17
Tours de butée à butée	3,19	3,19	3,00
Diamètre de braquage (m)			
- entre troitours	11,00	11,00	11,40
- entre murs	11,30	11,30	12,00

LE SYSTÈME DE FREINAGE

Caractéristiques	1,8i	2,0i	16 V
Type avant-arrière			
D (disque) Dv (disque ventilé)	Dv-D	Dv-D	Dv-D
Circuit	I+I	I+I	I+I
Assistance	Série	Série	Série
Diamètre du maître cylindre (mm)	7,50	7,50	7,50
Freins avant			
Diamètre du disque (mm)	266	266	283
Épaisseur du disque (mm)	20,40	20,40	22
Surface des garnitures (cm ²)	164	164	192
Diamètre du piston (mm)	54	54	54
Freins arrière			
Diamètre du disque (mm)	224	224	224
Épaisseur du disque (mm)	9	9	9
Surface des garnitures (cm ²)	68	68	68
Diamètre du piston (mm)	33	33	33
Frein de secours	Agit sur l'essieu avant		
Antiblocage de roues (ABS Teves)	Option	Option : SX Série : VSX	Série



La suspension est bien sûr hydraulique. Un avantage certain, surtout en charge, la voiture gardant en toutes circonstances un positionnement horizontal. La Xantia est ou peut-être équipée en option de la suspension Hydractive II. Gérée électroniquement, elle est dérivée de l'Hydractive, déjà présente sur la XM. C'est une suspension à amortissement pilotée qui, grâce à cinq capteurs situés sur le volant, la pédale de frein et d'accélérateur et différentes parties de la carrosserie, adapte la suspension en fonction de l'état de la route ou des mouvements de caisse.

Deux modes de conduite sont proposés : confort ou sport. Le premier pour une conduite onctueuse, le deuxième pour une conduite plus ferme. Cette suspension intelligente est capable de faire la différence entre une route dégradée et un nid de poule nécessitant un passage à l'état ferme. Si besoin est, le passage d'un mode à l'autre s'effectuera en moins de 5/100 seconde. Un système de suspension d'une technicité et d'un niveau de performance très élevés, qu'il est rare de retrouver sur une berline de cette catégorie.

Toutes les versions sont évidemment équipées d'une direction à assistance hydraulique. Elle s'avère être douce et précise en toutes circonstances, la suspension y est pour beaucoup, l'assiette étant constante. Elle est directe, mais le diamètre de braquage est un peu élevé : il lui faut en effet 11,3 m pour faire demi-tour. Le freinage est confié à un équipement moderne et efficace. Les disques, ventilés à l'avant, sont largement dimensionnés tout comme les plaquettes de frein avec une surface de 164 cm². L'assistance de freinage fait appel à la force de l'hydraulique issue d'une réserve de liquide sous pression (140 à 170 bars). Un système antiblocage à quatre capteurs de marque Teves est proposé en série sur la 2,0i VSX et sur la 16V, pour les autres versions il est en option. Originalité : le frein de secours agit sur les roues avant, comme sur les GS et les 2CV. Citroën n'a pas hésité à équiper la Xantia d'une technicité de haut niveau pour conférer à cette berline décidément attirante un comportement sain, sécurisant en toutes circonstances.

3- Suspension Hydractive II

- 1- Calculateur ;
- 2- Capteur de volant de direction ;
- 3- Capteur d'accélération et de décélération ;
- 4- Capteur de freinage ;
- 5- Capteur de vitesse ;
- 6- Capteur de débattement de caisse ;
- 7- Electrovanne ;
- 8- Régulateur de raideur ;
- 9- Sphère additionnelle ;
- 10- Sphère avant ;
- 11- Sphère arrière.

4- Freinage ABS

- 1- Réserve de pression vers les freins avant ;
- 2- Circuit de suspension arrière vers les freins arrière ;
- 3- Doseur-compensateur ;
- 4- Bloc hydraulique ;
- 5- Roue dentée ;
- 6- Capteur ;
- 7- Calculateur électronique ;
- 8- Témoin lumineux.

LA XANTIA EN DÉTAILS

Désormais, la voiture n'est plus considérée comme un objet bassement utilitaire. Les constructeurs mettent donc tout en œuvre pour que l'on se sente dans sa voiture comme chez soi. Pour cela, rien n'est laissé au hasard : habitabilité, modularité, matériaux de bonne qualité et un maximum de silence.

Pour ce qui est de l'habitabilité, la Xantia n'en manque pas, avec des mensurations tout à fait honorables qui font de cette Citroën la voiture la plus spacieuse de sa catégorie. La longueur d'habitabilité est de 1,74 m, mais ce qui donne le plus la notion d'espace, c'est la largeur aux coudes, largeur qui est de 1,466 m pour les places avant et de 1,425 m pour les places arrière. Le creusement du dossier des sièges avant dégage un espace supplémentaire pour les passagers arrière qui prendront place sur une banquette enveloppante et confortable. Cette ►

L'HABITACLE

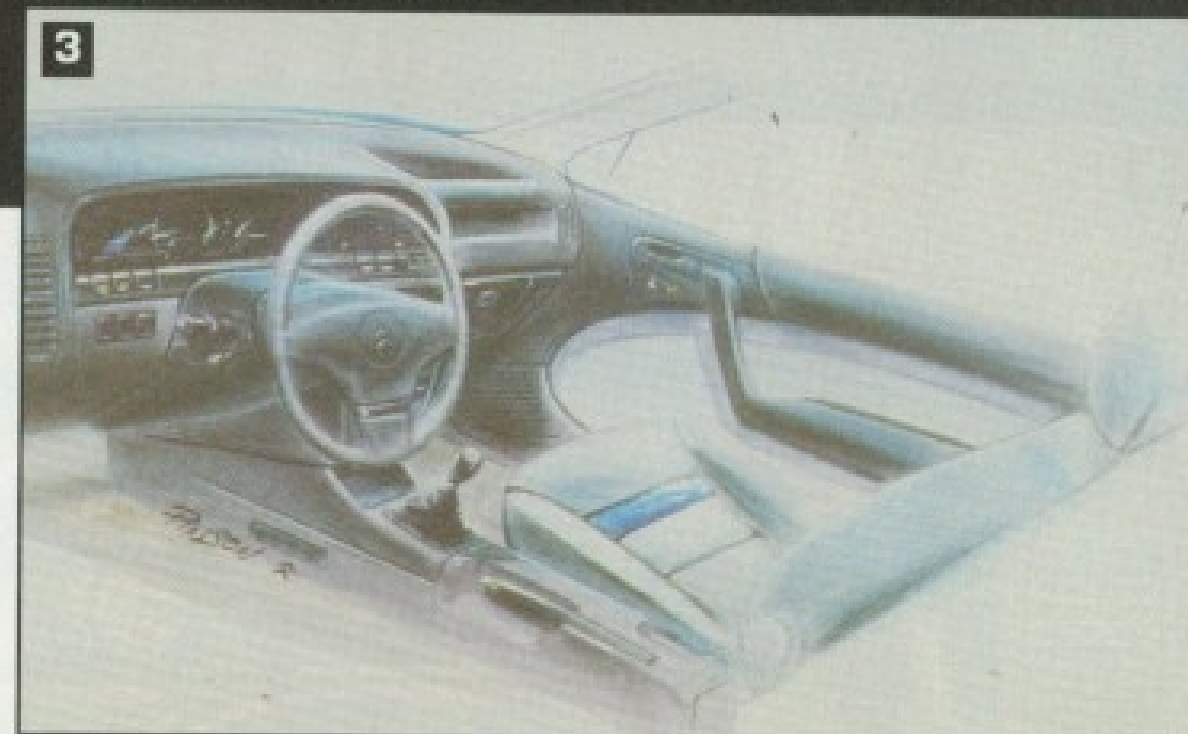


1- Un habitacle chaleureux et silencieux.



2- Une planche de bord qui trouve sa principale originalité dans cette barre de maintien.

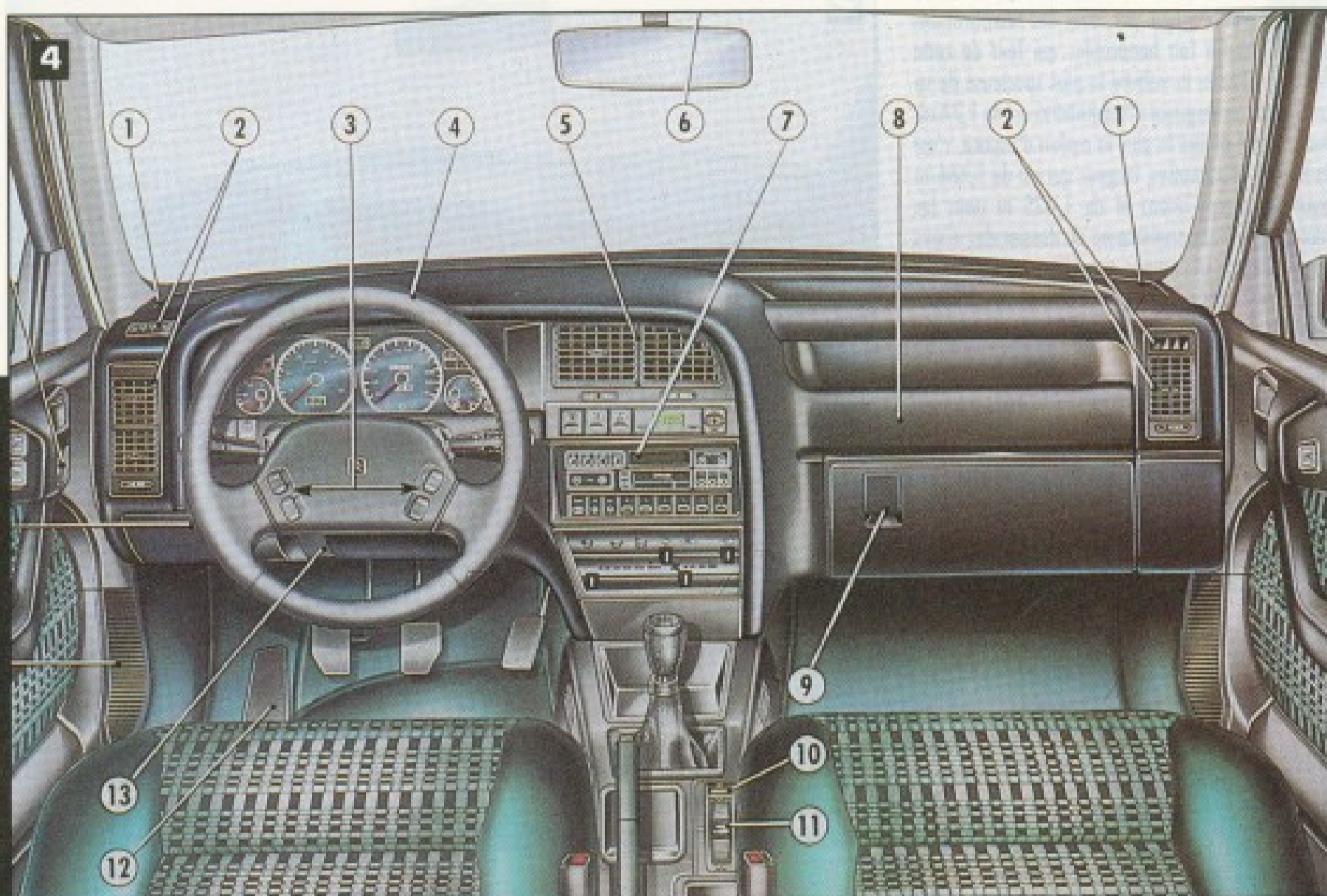
3- Une ébauche de l'intérieur. On notera la présence d'un volant trois branches.



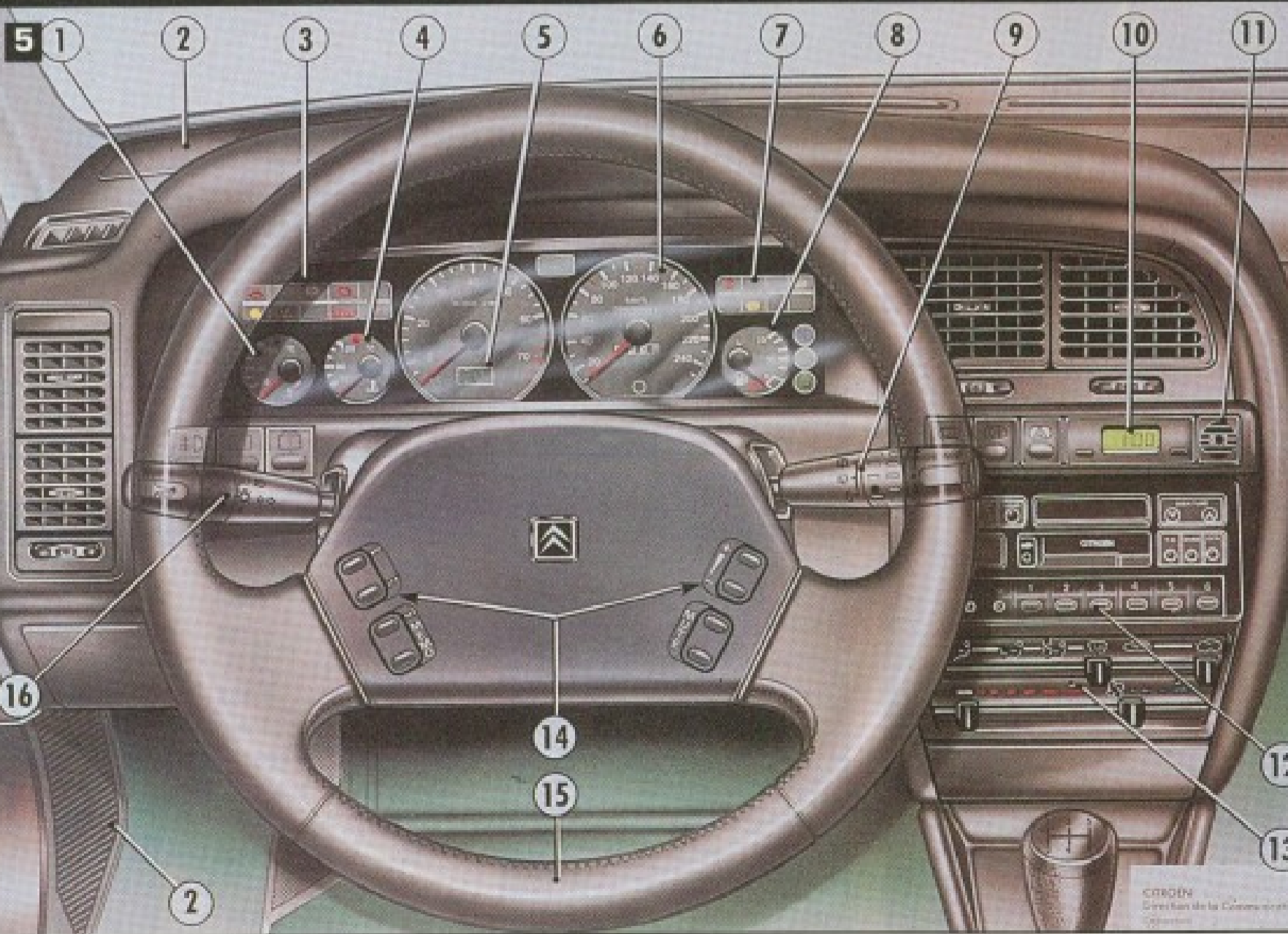
DIMENSIONS - SURFACES - VOLUMES

Caractéristiques	1.8i	2.0i	16 V
Longueur hors tout (m)	4,44	4,44	4,44
Largeur hors tout (m)	1,755	1,755	1,755
Hauteur en ODM (m)	1,380	1,380	1,387
Empattement (m)	2,75	2,75	2,75
Voie avant (m)	1,482	1,482	1,482
Voie arrière (m)	1,442	1,442	1,442
Largeur aux coudes AV-AR (m)	1,466 - 1,425	1,466 - 1,425	1,466 - 1,425
Largeur aux épaules AV-AR (m)	1,460 - 1,425	1,460 - 1,425	1,460 - 1,425
Surface vitrée (m ²)	3,57	3,57	3,57
Volume de coffre (dm ³)	480	480	480
Volume de chargement avec siège AR rabattu (dm ³)	878	878	878

LA XANTIA EN DÉTAILS



4 1- Haut-parleur ; 2- Aérateur latéral ; 3- Commandes d'autoradio ; 4- Volant réglable ; 5- Aérateurs centraux ; 6- Récepteur de condamnation des portes ; 7- Autoradio ; 8- Poignée de maintien ; 9- Boîte à gants ; 10- Sélection du mode suspension ; 11- Commande de hauteur ; 12- Repose-pied ; 13- Ouverture du capot ; 14- Fusibles ; 15- Commande de lève-vitres ; 16- Commande électrique des rétroviseurs.

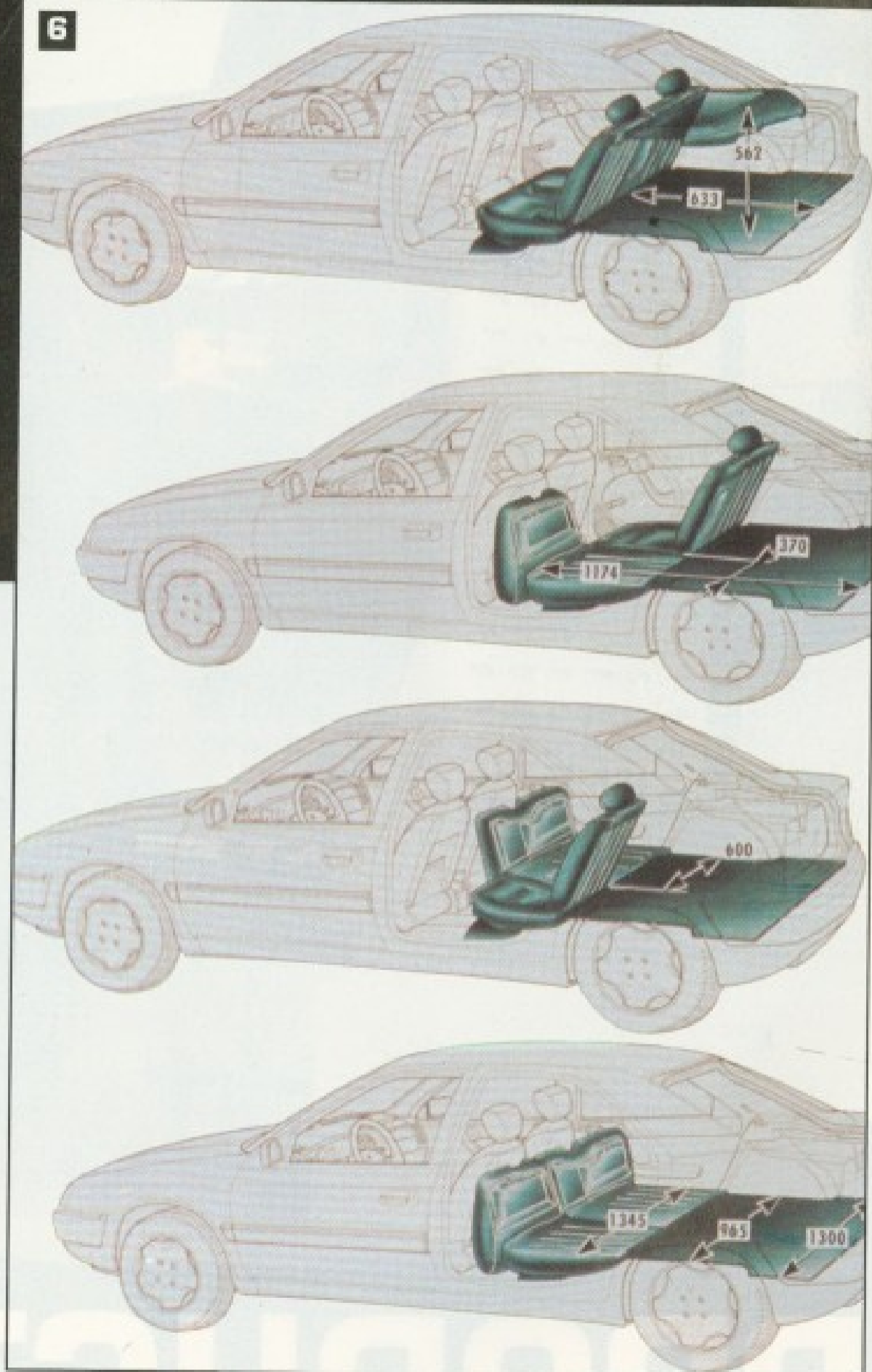


5 1- Température d'huile ; 2- Haut-parleur ; 3- Voyants d'alerte ; 4- Température d'eau ; 5- Compte-tours et température extérieure ; 6- Compteur de vitesse ; 7- Témoins divers ; 8- Jauge de carburant ; 9- Commande d'essuie-vitres ; 10- Montre ; 11- Sonde de température ; 12- Autoradio ; 13- Commande de climatisation ; 14- Commande d'autoradio ; 15- Volant réglable ; 16- Commande d'avertisseur et d'éclairage.

banquette, rabattable 2/3-1/3, permet une parfaite modularité. Entièrement rabattue, elle découvre une surface de coffre plane d'une longueur de 1,78 m et d'une largeur utile de 1,13 m (maxi : 1,34 m), le volume évoluant entre 480 et 878 litres selon les modules considérés. Le coffre est tapissé de moquette et met à votre disposition des anneaux d'arrimage comme dans un break. Une trappe à skis est située derrière l'accoudoir central. L'ambiance intérieure se caractérise par sa chaleur et sa luminosité. L'utilisation de moquette et de velours de grande qualité combinés à des coloris complémentaires renforce cette

impression de bien-être. Le pare-brise et la lunette arrière, de grandes surfaces, privilégient l'entrée de la lumière mais aussi favorisent la visibilité. Visibilité accrue par une ceinture de caisse très basse, portant la surface vitrée totale à 3,57 m². La planche de bord, au dessin proche de celle de sa cousine la 405, est constituée d'un seul bloc en mousse compacte, procédé qui a pour principal intérêt de supprimer toute vibration, donc tout bruit parasite. Le plastique est utilisé à un grain proche de celui du cuir, sa couleur mate rend le matériau plus noble. On remarquera du premier coup d'œil la barre de maintien située sur la planche de bord face au passager : barre à l'utilité discutable et qui «choque», trouve-t-elle sa place dans une berline? Le tableau de bord regroupe toutes les informations nécessaires : témoins divers, compte-tours, température d'eau et d'huile, montre, thermomètre extérieur-intérieur... Le volant réglable en hauteur ressemble à celui de la XM, Citroën abandonne donc définitivement le volant monobranche, il accueille les commandes de l'autoradio. Les sièges avant sont enveloppants et confortables, ils peuvent être couverts de cuir en option. Le conducteur trouve facilement la position de conduite idéale grâce à différentes possibilités de réglages. En option, ces réglages s'effectuent électriquement sur des sièges électropneumatiques : on peut modifier l'air contenu

de fonctionnement du groupe moto-propulseur, la voiture tournant au ralenti sur un banc à rouleaux. Pour accroître l'insonorisation, des blocs de mousse en polyuréthane sont injectés dans les corps creux de la carrosserie, ce qui permet d'isoler phonétiquement ceux-ci. Citroën va même jusqu'à baïllonner le frein à main grâce à un mécanisme denté, ou cliquet, traité en matériau de synthèse qui rend son utilisation silencieuse. Jusqu'où ira-t-on ? Seul bruit malheureusement trop présent à l'intérieur de cet habitacle, celui du moteur qui n'a pu être étouffé. ●



La banquette arrière rabattable 1/3 2/3 permet un grand nombre de combinaisons de modularité.

LA XANTIA EN DÉTAILS

La production d'une nouvelle berline implique un investissement technique, monétaire et humain colossal. La Citroën Xantia en a bénéficié : une technologie de pointe en symbiose avec le potentiel humain. L'usine de Rennes-La-Janais nous ouvre ses portes.



Le centre de production de Rennes est divisé en deux sites géographiques : Rennes-La-Janais (usine terminale automobile) et Rennes-La-Barre-Thomas (pièces caoutchouc et thermoplastiques). Leur entrée en activité date respectivement de 1961 et de 1953. L'importance régionale de ces usines est considérable, puisqu'elles occupent le premier rang de l'emploi de la région Bretagne avec près de 100 000 employés si l'on compte les partenaires directs et indirects. Pour ce qui est de l'effectif propre de chaque usine, Rennes-La-Janais emploie 10 700 personnes et Rennes-La-Barre-Thomas 2 100. Les modèles produits dans cette usine sont l'AX, la BX, la XM et bien sûr la Xantia. Pour la fabrication de la Xantia, il n'était pas question de se contenter des installations existantes, aussi performantes soient-elles. Un effort en termes d'investissement a donc été fourni. Un effort de deux milliards de francs répartis comme suit : emboutissage 400 millions, ferrage 850 millions, montage 500 millions et divers (peinture, câblerie, sellerie, nouvel atelier de matériau composite) 250 millions. La création de l'atelier de matériau composite permet à Citroën de fabriquer à 100 % (matière première incluse) le volet arrière de la Xantia mais également ceux de l'AX, de la BX et de la ZX. L'atelier de montage a subi une mécanisation, les opérations générant des conditions de travail difficiles ou présentant un caractère répétitif très aléatoire ont été robotisées, ce qui permet une meilleure qualité, mais aussi une aide à l'opérateur qui voit son travail facilité. Autre point d'investissement, les moyens de contrôle, avec notamment les MAPI et les MAPEX (Maquette de Présentation des Intérieurs ou des Extérieurs). Ce sont en fait des maquettes « étalons » du véhicule. Elles permettent d'assurer un très bon degré de finition et un assemblage parfait. Tous les détails contribuant à la qualité de fabrication sont pris en compte grâce à cette référence présente tout au long de la phase de mise au point de la fabrication.

Citroën a consacré 4,46 % de la masse salariale à la formation de ses employés en 1992, preuve que le constructeur français est désireux de travailler intelligemment, en collaboration plus étroite avec son personnel, pour arriver très prochainement à l'aboutissement du « Plan Mercure » : zéro défaut, zéro panne, zéro stock et compétence, autonomie, motivation, travail en groupe, information ; un rêve déjà vieux de dix ans. ●

1-L'atelier de montage des planches de bord.

2- C'est de cette chaîne que sortiront les 180 000 véhicules prévus pour l'année 1993.

3-Le MAPI, un objet qui assure une qualité de fabrication optimum.

4- L'atelier de matériau composite où sont fabriqués à 100 % les hayons des AX, BX, ZX et Xantia.

PRODUCTION

LA XANTIA EN DÉTAILS

Désormais, Citroën dispose d'une gamme complète et jeune couvrant tous les créneaux du marché : AX, ZX, Xantia et XM. La dernière-née de la marque au double chevron s'installe dans une catégorie extrêmement concurrentielle et son succès sera déterminant pour l'avenir de Citroën.

ÉCONOMIE

Une question vient immédiatement à l'esprit lorsque l'on parle de la Citroën Xantia : mais pourquoi donc la marque dirigée par monsieur Jacques Calvet a-t-elle attendu le Salon de Genève pour la dévoiler au grand public alors qu'il est évident qu'elle aurait pu être exposée au Mondial de l'Automobile de Paris, en octobre dernier ? Cela aurait quelque peu minimisé l'effet Twingo qui a monopolisé tous les médias, faisant passer tous les autres modèles exposés au second rang. Mais force est de constater que Renault a mieux joué le coup puisqu'après tout, sa petite voiture ne sera pas en vente plus tôt que la nouvelle Xantia mais qu'elle a été inscrite dans un plan de communication mieux programmé.

Remarquez, Citroën est coutumier du fait puisque que lors de la présentation de la XM, l'impatte avait été faite sur le très important Salon de Genève où trônait sur le stand, alors qu'elle n'avait plus que quelques semaines à vivre, une vénérable CX. Cette attitude par trop timorée est assez incompréhensible dans la mesure où, désormais, la médiatisation des lancements automobiles s'inscrit dans une logique promotionnelle du teasing, comme on dit dans le langage publicitaire, ou l'art de dévoiler au compte-gouttes les éléments d'un produit en construisant un véritable scénario.

Enfin, l'essentiel est bien que la Xantia soit une voiture réussie, qu'elle donne satisfaction au plus large public possible et qu'avec elle, Citroën, qui joue une très grosse carte, trouve le chemin de la réussite commerciale et donc de la rentabilité financière. Un peu plus loin dans ce numéro spécial d'Autoscope,

vous trouverez, par le menu, la liste exhaustive de toutes les concurrentes de la Xantia. Vous verrez qu'elles sont nombreuses et, comme on dit, bien installées. Sur son chemin, la nouvelle Citroën croisera quelques poids lourds bien placés chez eux et en Europe. En France, on pense en premier lieu à la Renault 21 et à la Peugeot 405, sa cousine du groupe PSA avec laquelle elle partage pas mal d'éléments.

DE VRAIS ATOUTS FACE À LA R21 ET À LA 405

L'opportunité commerciale de la Xantia vis-à-vis de sa rivale de Renault est réelle puisque cette dernière sera renouvelée à l'automne. Bien que toujours solide, la R21 n'en est pas moins en fin de (belle) carrière et ses arguments s'amaïdrissent face à des produits tout nouveaux. La R21 bénéficie toutefois de l'élan dont jouit actuellement Renault. En ce qui concerne la 405, l'adversaire est réel mais peut-être pas aussi redoutable qu'on le pense. Cette auto, au demeurant excellente dans ses versions haut de gamme (la nouvelle 405 T16 est sûrement la meilleure voiture française du moment), ne brille pas par son originalité dans ses finitions basses et moyennes et n'a jamais pu contrer franchement la R21. Beaucoup plus conventionnelle esthétiquement et techniquement que la Xantia, même si elle est, comme toutes les voitures du groupe PSA, une très bonne routière, elle continuera de séduire une clientèle relativement traditionnelle. L'an passé, sa part de marché s'est légèrement effritée malgré un restyling, certes timide mais réussi. ▶

La Xantia arrive dans un segment où la concurrence est déjà bien ancrée. Elle devra rivaliser avec la Peugeot 405, la toute nouvelle Ford Mondeo, la toute prochaine Renault 21 deuxième génération, et bien d'autres.



UN ENJEU ÉCONOMIQUE DE PREMIÈRE IMPORTANCE

LA XANTIA EN DÉTAILS



2- Après une très longue carrière, la BX s'efface définitivement face à une Xantia qui aura du mal à combler ce vide, la gamme ne possédant pas de version break et même pas de diesel. 4- La Renault 21 reste en tête des ventes, que se soit de berlines ou de breaks.

CITROËN JOUE UNE CARTE IMPORTANTE

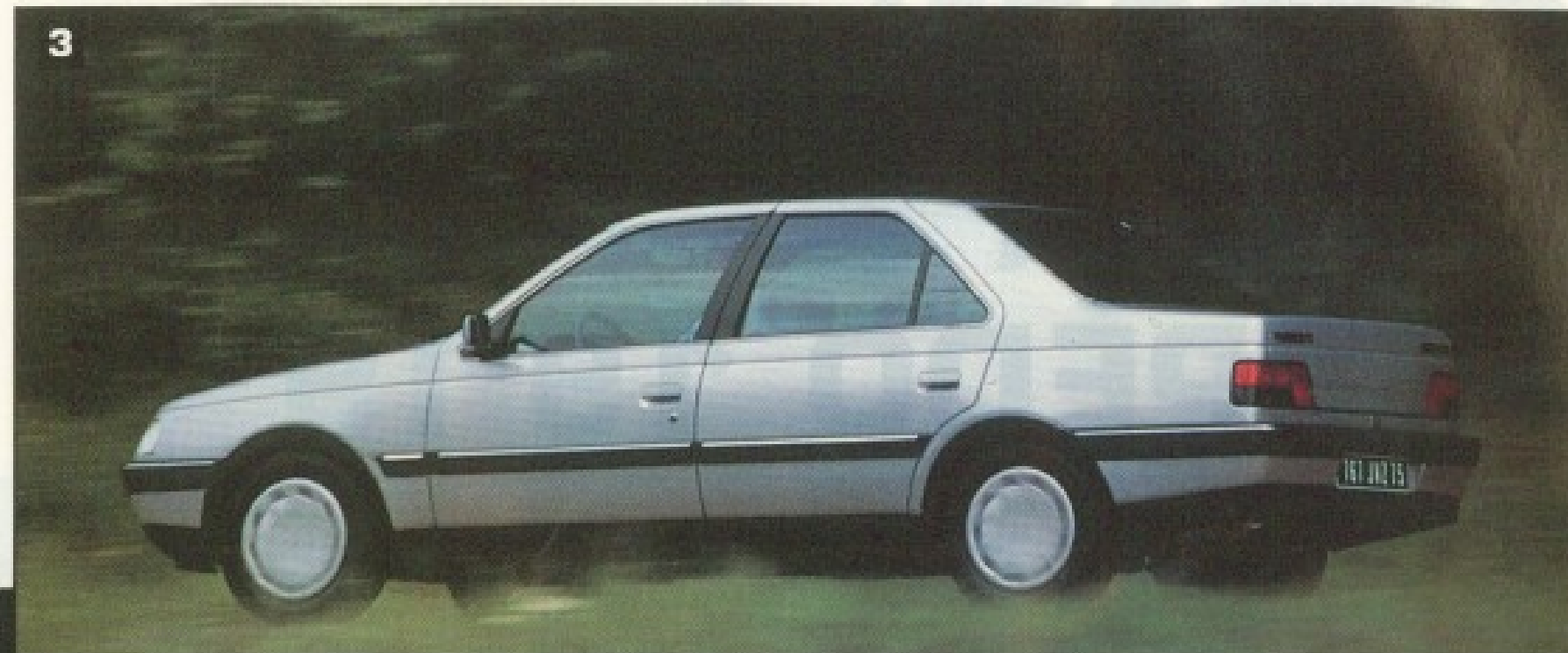
Attendue depuis une éternité, la gamme à quatre modèles chez Citroën est enfin une réalité. La BX, bien que toujours produite dans quelques versions, s'efface après plus de dix ans de bons et loyaux services puisque son lancement remonte au Salon de Paris 1982. L'AX, restylée agréablement en mai 1991, n'a que sept ans. La XM a vu le jour en mai 1989. Quant à la ZX, elle fête tout juste ses deux ans d'existence et sa gamme n'est pas encore complète même si elle couvre déjà l'essentiel du marché et s'avère être une redoutable prétendante au titre de meilleure voiture à moteur turbo-Diesel.

Après les très jolies et très performantes versions

trois portes baptisées coupés, le break fera son apparition dans le courant de l'année. Actuellement sixième en France, la ZX «marche» mieux en Europe que dans son propre pays. C'est assez incompréhensible mais c'est comme cela. On se demande quand même pourquoi les Français boudent relativement une aussi bonne auto ? Les injustices existent partout. L'AX souffre de la concurrence de la Peugeot 106 qui, par parenthèse, nuit à la 205 mais, en ce qui concerne cette dernière, c'est peu dire qu'elle a plus qu'atteint les objectifs qui lui étaient assignés. Enfin, la XM, tout comme la 605 d'ailleurs, est loin des résultats commerciaux escomptés puisque ces deux voitures, au cumul, n'arrivent pas à devancer la Renault Safrane qui, pourtant, pêche cruellement par l'absence de motorisation Diesel performante.

DEUX GÉNÉRALISTES COUSINS ET CONCURRENTS

La réussite de la Xantia est donc absolument nécessaire. Quoiqu'il en soit, ces problèmes, que l'on souhaite passagers, du groupe PSA, mettent bien en lumière la difficulté de gérer deux constructeurs généralistes. Monsieur Jacques Calvet s'est fait l'ardent défenseur des deux gammes concurrentes chez Citroën et Peugeot plutôt que de jouer la complémentarité. Chez ses deux grands groupes rivaux, VAG et Fiat, la politique est différente mais il est vrai qu'à l'exception de l'Allemand, et encore, elle n'est pas non plus totalement satisfaisante. En effet, Citroën et Peugeot sont simultanément présents sur chacun des créneaux du marché :



3- La Peugeot 405 continue de taquiner de près la Renault 21, il faut dire que cette gamme est très performante. 5- La Ford Mondeo arrive sur le marché quasiment au même moment. Elle offre, elle, une gamme très complète.

AX/106, ZX/306, Xantia/405 et XM/605. Lorsque l'une bénéficie d'avantages technologiques, l'autre en profite immédiatement et l'effet nouveauté a un peu tendance à s'annuler : exemple, XM et 605 turbo. Lorsqu'une voiture est restylée, une nouvelle arrive dans l'autre marque (exemples : AX/106 et 405/Xantia). Lorsqu'une gamme commence à s'installer, une nouveauté débarque (exemple : ZX/306).

VAG ET FIAT JOUENT PLUS LA COMPLÉMENTARITÉ

Chez VAG, la concurrence est moins vive entre les marques, spécialement avec Skoda, bas de gamme, Volkswagen, milieu de gamme, et Audi, haut de gamme. La situation est nettement moins claire au

sujet du positionnement de Seat. Chez Fiat, la théorie est la même entre Fiat, Lancia et Alfa Romeo mais la réalité n'est pas convaincante. Tout cela pour dire que la Xantia risque de porter atteinte à la fois à la XM et à la 405 à laquelle vient d'être consacré un important investissement pour le restyling et la campagne publicitaire de relance. Alternativement, lorsque qu'une des deux marques du groupe Peugeot Société Anonyme se renforce, l'autre s'affaiblit. Avec Xantia, il faudra que l'affaiblissement prévisible de la XM, qui ne manquera pas d'être «canibalisée» dans ses versions basses, les plus vendues, et de la 405 soit compensé par des volumes de ventes réellement très élevés. On le voit, la situation n'est pas simple. À Rennes-La-Jonais, où elle est fabriquée, la Xantia est un enjeu vital. Citroën est le premier employeur de la région et elle ne sera pas de trop,

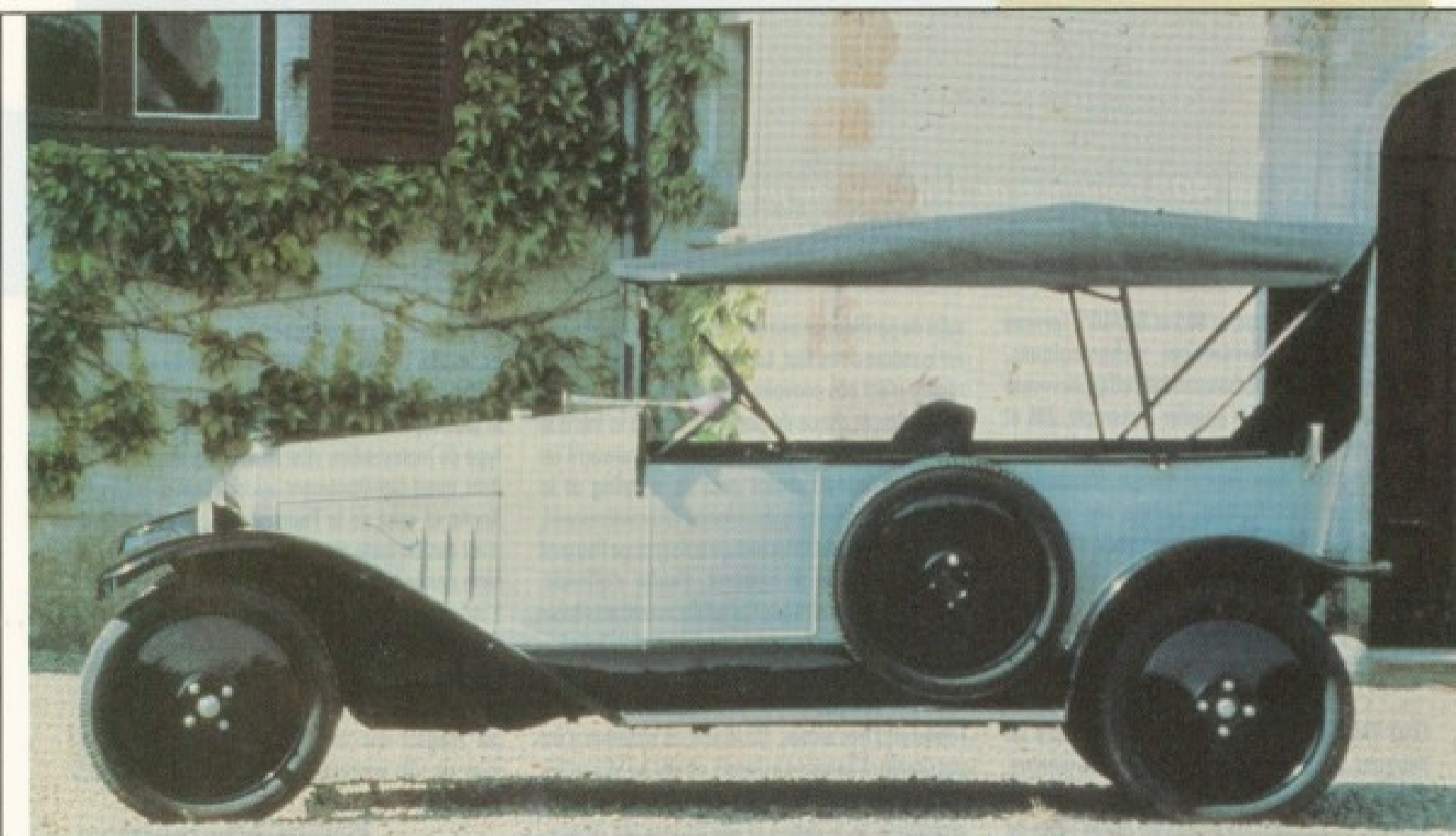
au contraire, pour compenser la déception générée par la XM. La Xantia est donc condamnée au succès. C'est pourquoi il est urgent que Citroën commercialise le plus rapidement possible les versions Diesel, un type de motorisation vital dans notre pays. Avec, quasi-simultanément, le lancement de la Citroën Xantia et celui de la Peugeot 306, le groupe PSA n'est pas en reste vis-à-vis de Renault qui introduit cette année la Twingo et la remplaçante de la R21. L'industrie automobile française fait preuve d'un dynamisme spectaculaire qui devrait se traduire, dans un marché stagnant, par un gain d'un point de pénétration au profit des constructeurs nationaux par rapport aux importateurs. La Xantia devrait jouer un rôle important dans ce constat finalement positif. ●

Francis Monsenergue



CITROËN TYPE A TORPÉDO 19 19

C'est avec cette voiture que Citroën entra dans le monde de l'automobile. Un pari osé pour un nouveau constructeur, surtout dans une période d'après-guerre.



Cette voiture, la première en date dans la production Citroën, fut également la première automobile européenne construite en grande série. Elle a été aussi la première voiture économique livrée complète. Le volant se trouvait à gauche, une nouveauté dans le monde automobile européen. La première Torpédo sortit des chaînes en mai 1919 et trouva acquéreur le 4 juin de cette même année. 18 291 Torpédos furent produites, le prix de lancement laisse rêver : 7 950 francs. Elle était équipée d'un quatre-cylindres en ligne monobloc d'une cylindrée de 1 327 cm³. La puissance délivrée était de 18 ch à 2 100 tr/mn, le régime maximum étant atteint à 2 400 tr/mn. Ce moteur était équipé d'un démarreur électrique, une première. Accouplé à une boîte de vitesses à trois rapports, la vitesse de pointe était de l'ordre de 65 km/h pour un poids supérieur à 720 kg. La consommation était raisonnable avec 7,5 litres d'essence aux 100 km et 0,25 litre d'huile. Cinq

carrosseries étaient proposées : Torpédo trois ou quatre places, coupé trois places, conduite intérieure quatre places et fourgon plateau. ●

La Torpédo type A annonce l'arrivée sur le marché européen d'une nouvelle marque : Citroën.



CITROËN TRACTION AVANT

La Traction, une voiture révolutionnaire qui fait encore rêver plus d'un collectionneur. Son apparition en 1934 fut saluée par des

critiques, qui laissèrent place au succès que l'on connaît.

La version berline quatre portes de la célèbre Traction avant de 1934.

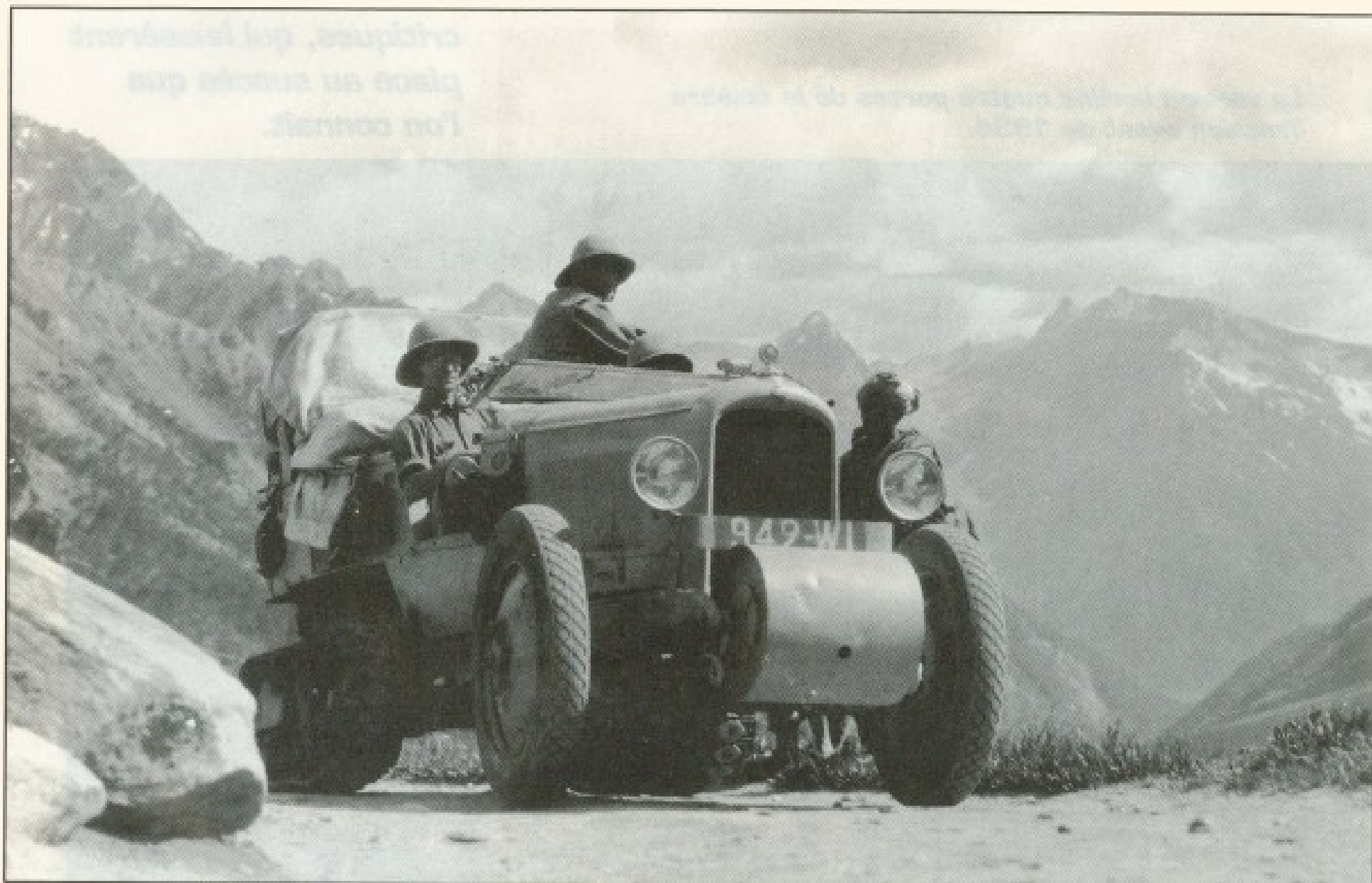


La version cabriolet est une pièce rare qui s'échange désormais à des prix exorbitants.



Première voiture de grande série française à être équipée du système de transmission de l'ingénieur Grégoire : la Traction avant. Traction avant, transmission à cardan, roues avant indépendantes, caisse autoporteuse, moteur flottant, circuit de frein hydraulique, autant de sophistications techniques qui font de cette voiture «une berline révolutionnaire». Son petit moteur quatre cylindres de 1 303 cm³ et ses 32 ch à 3 200 tr/mn offraient à la Traction une vitesse de pointe de l'ordre de 100 km/h, pour une consommation de près de 9 litres aux 100. Une berline qui, depuis sa sortie en 1934 jusqu'à sa disparition en 1957, fut produite sous différentes carrosseries, celles-ci allant de la berline quatre places au cabriolet deux places en passant par la familiale sept places. Son prix de lancement en 1934 était de 17 700 francs. ●

CITROËN AUTOCHENILLE «CROISIÈRE JAUNE»



Un défi fou, une aventure passionnante pour des véhicules et des hommes hors du commun : relier Paris à Pékin en voiture. Onze mois d'acharnement dans des conditions le plus souvent délicates.

Une histoire entre l'homme et la machine comme on n'en fait plus.

Lorsque cela ne passe pas, on déblaie. Si cela ne suffit pas, on démonte.



transafricaine venait d'être réalisée : c'était «la Croisière Noire». Avril 1931 marque le départ d'un autre défi, encore plus fou : «la Croisière Jaune». Les véhicules utilisés étaient des autochenilles de plus de quatre tonnes. Elles étaient animées par un moteur six cylindres de 2 442 cm³, développant 45 CV à 3 000 tr/mn. Ce qui leur permettait d'atteindre la vitesse de pointe de 33 km/h en tout terrain. La boîte de vitesses comportait quatre rapports et le pont deux, un mode lent et un mode rapide.

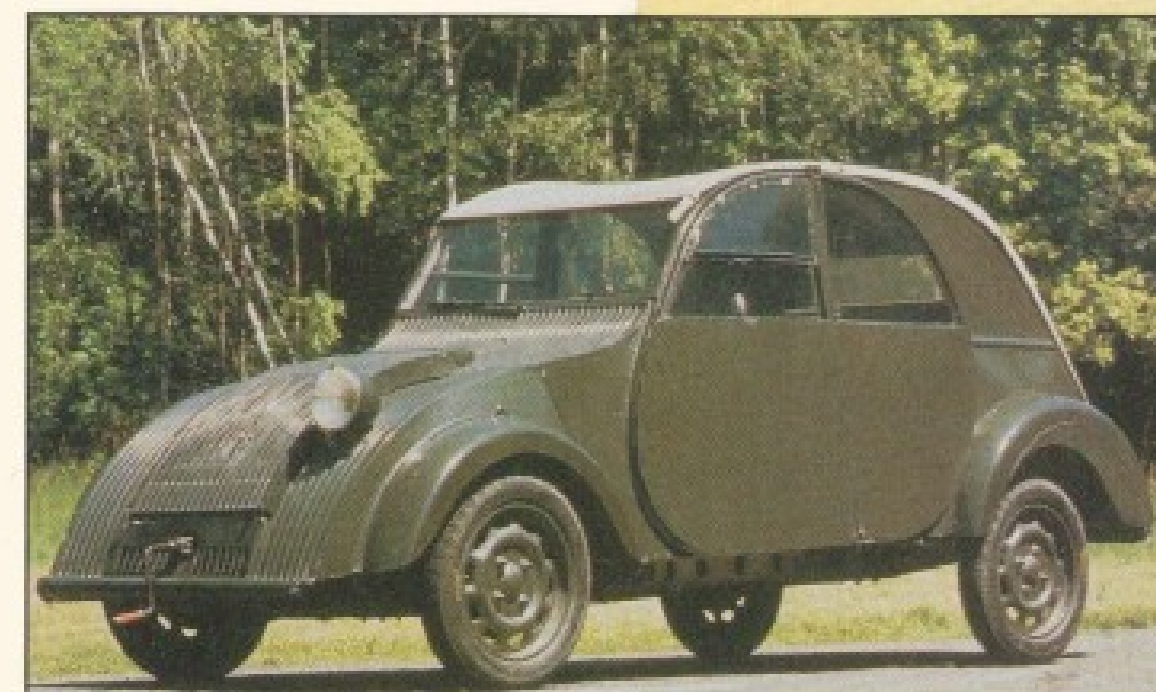
Autonomie oblige, elles étaient équipées de deux réservoirs de 200 litres chacun. Des monstres roulant que les hommes durent démonter et transporter à dos d'hommes plus d'une fois pour pouvoir progresser sur ces terres hostiles. ●

Le 8 octobre 1924, une expédition de huit voitures partait de Colomb-Béchar. Le 20 juin 1925, et après plus de 20 000 kilomètres, l'expédition atteignait Madagascar. La première liaison automobile

CITROËN 2CV

Le prototype de la 2CV est apparu en 1939. 250 modèles ont été fabriqués puis 249 détruits à la déclaration de la guerre.

La Deux-Pattes, une voiture économique pour le peuple qui faillit ne jamais voir le jour, à cause d'une guerre. Dix ans plus tard, la production est entamée pour une carrière de près de 45 ans, et des souvenirs pour des millions de gens.



Lhistoire de la 2CV commence en 1936. La définition est simple : une voiture populaire, «quatre roues sous un parapluie», offrant une habitabilité maximum. En mai 1939, 250 prototypes sont prêts à être dévoilés au Salon de Paris, un salon qui n'aura jamais lieu. Une carrière interrompue et 249 véhicules détruits : c'est la guerre. Le dernier prototype existant servit de base pour le modèle présenté à l'ouverture du Salon de Paris

de 1948. Il stupéfie par son aspect insolite, l'astuce de ses aménagements, son caractère ultra-économique, ses possibilités d'utilisations multiples. Son moteur deux cylindres à plat reste également étonnant : une puissance de 9 ch, une consommation de 4,5 litres aux 100 pour une vitesse de pointe de 65 km/h. La presse et la foule sont perplexes, mais pas pour longtemps. En effet, en 1950 l'afflux des commandes fait

Un des derniers modèles produits, la 2CV Charleston.

grimper le délai de livraison jusqu'à six ans. Un succès tout au long de sa longue carrière : la Deux-Pattes, c'est l'amie de la famille ! ●

CITROËN DS

Apparue au Salon de l'Automobile de Paris le 6 octobre 1955, la DS disparaît en 1975 après 20 années de bons et loyaux services.

Dans l'histoire de l'automobile, la DS restera associée à la suspension hydropneumatique.

Dès sa sortie, son succès fut considérable : 759 commandes en trois quarts d'heure, 12 000 à la fin de la journée. Mais il faut avouer que la DS est une voiture révolutionnaire. Non seulement par sa ligne aérodynamique, mais aussi par les techniques qu'elle emploie, la DS succède dignement à la Traction. Mais parlons un peu technique, ou plutôt «hydretechnique». L'hydraulique fait partie intégrante de cette berlina : la suspension est hydropneumatique à hauteur constante (une manette permet de faire varier la garde au sol), le freinage est assisté, tout comme la direction, et la boîte de vitesses est à commande hydraulique par levier de sélection derrière le volant (d'où l'absence de pédale d'embrayage). La motorisation performante est d'abord laissée à 1,9 litre de 70,5 ch permettant d'atteindre 140 km/h pour une consommation de 10 litres aux 100 km. Trois ans avant sa disparition du catalogue, elle se voit animer par un 2,3 litres à injection électronique de 130 ch, la vitesse passe alors à 188 km/h. ●

La DS est avant tout synonyme d'hydraulique. Une voiture qui, pendant de longues années, a convoyé les plus grands chefs français.

La version cabriolet est aussi rare que chère.

CITROËN XM ET ZX



Ce sont les deux modèles les plus récents dont la Xantia ait hérité des sophistications techniques. Prenant à l'un la suspension hydroélectronique et à l'autre la motorisation et le train arrière autodirectionnel.

Apparue en mai 1989, la XM est le haut de gamme de chez Citroën. Elle vient remplacer une CX vieillissante. Sa ligne créée par Bertone est pour le moins surprenante, tant qu'il arrive d'entendre : «La XM, on aime, on déteste !» La suspension hydropneumatique se voit épauler par l'électronique : la suspension hydractive est

La XM lui apporte la suspension «intelligente»...

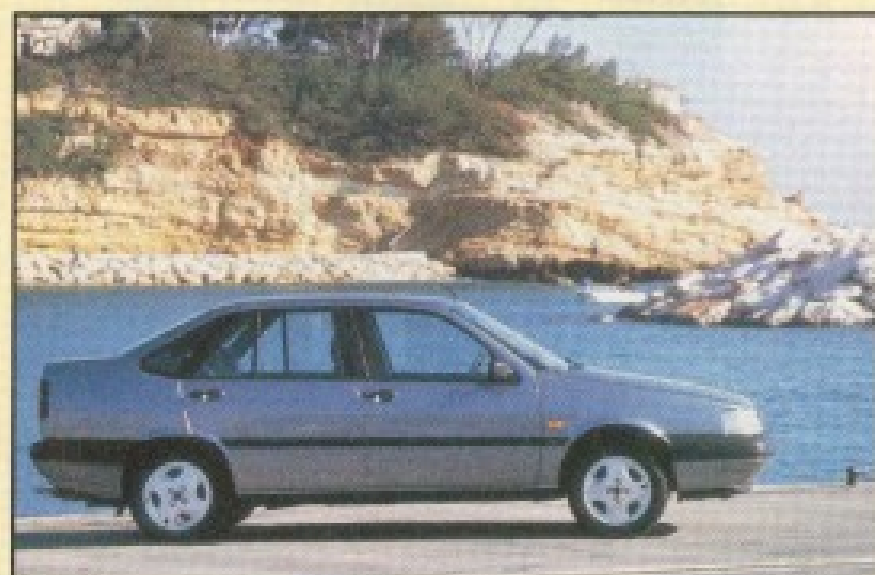
...la ZX le moteur 16 soupapes et le train arrière autodirectionnel.



née. La motorisation est celle du groupe PSA, des moteurs offrant un large éventail de puissances. La ZX, quant à elle, est apparue en mars 1991. C'est la remplaçante de la GS disparue depuis déjà fort longtemps, un trou béant dans le parc de Citroën qu'une agréable berlina cinq portes vient combler. La grande nouveauté réside en son train arrière autodirectionnel, qui confère à

cette voiture un comportement irréprochable. L'apparition récente de la version trois portes annonce l'arrivée sur des châssis ZX de moteurs du groupe PSA, moteurs qui équipaient déjà la Peugeot 405. C'est cette nouvelle motorisation qui prendra place sous le capot de la Xantia (le 1,8i et le 16V). ●

LA XANTIA ET SES CONCURRENTES



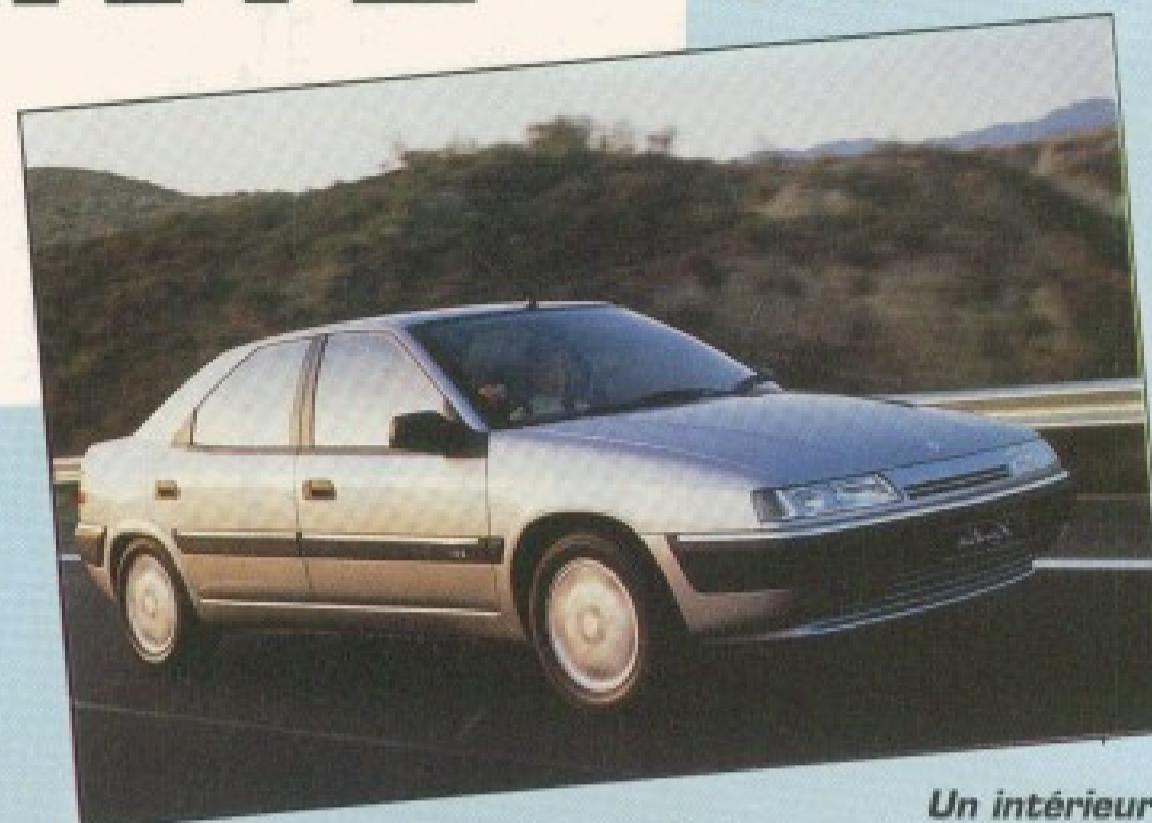
La Xantia se situe dans un segment très difficile. Elle va se retrouver face à une concurrence importante, où les marques françaises sont déjà bien installées. Elle devra faire ses preuves face à un grand nombre de concurrentes européennes, mais également, et de plus en plus, face à la concurrence nipponne. Dernier point, l'arrivée au même moment sur le marché européen de la toute nouvelle Ford Mondeo, un adversaire de taille, comme le prouvent les pages qui suivent.

Dossier réalisé par Fabrice Dal'Secco.



UNE REMPLAÇANTE TANT ATTENDUE

Un comportement très sain, dans la lignée des autres Citroën.



Un intérieur chaleureux et bien agencé.



Un arrière massif et sportif

sion hydraulique y est pour beaucoup. La voiture reste stable, même en pleine charge.

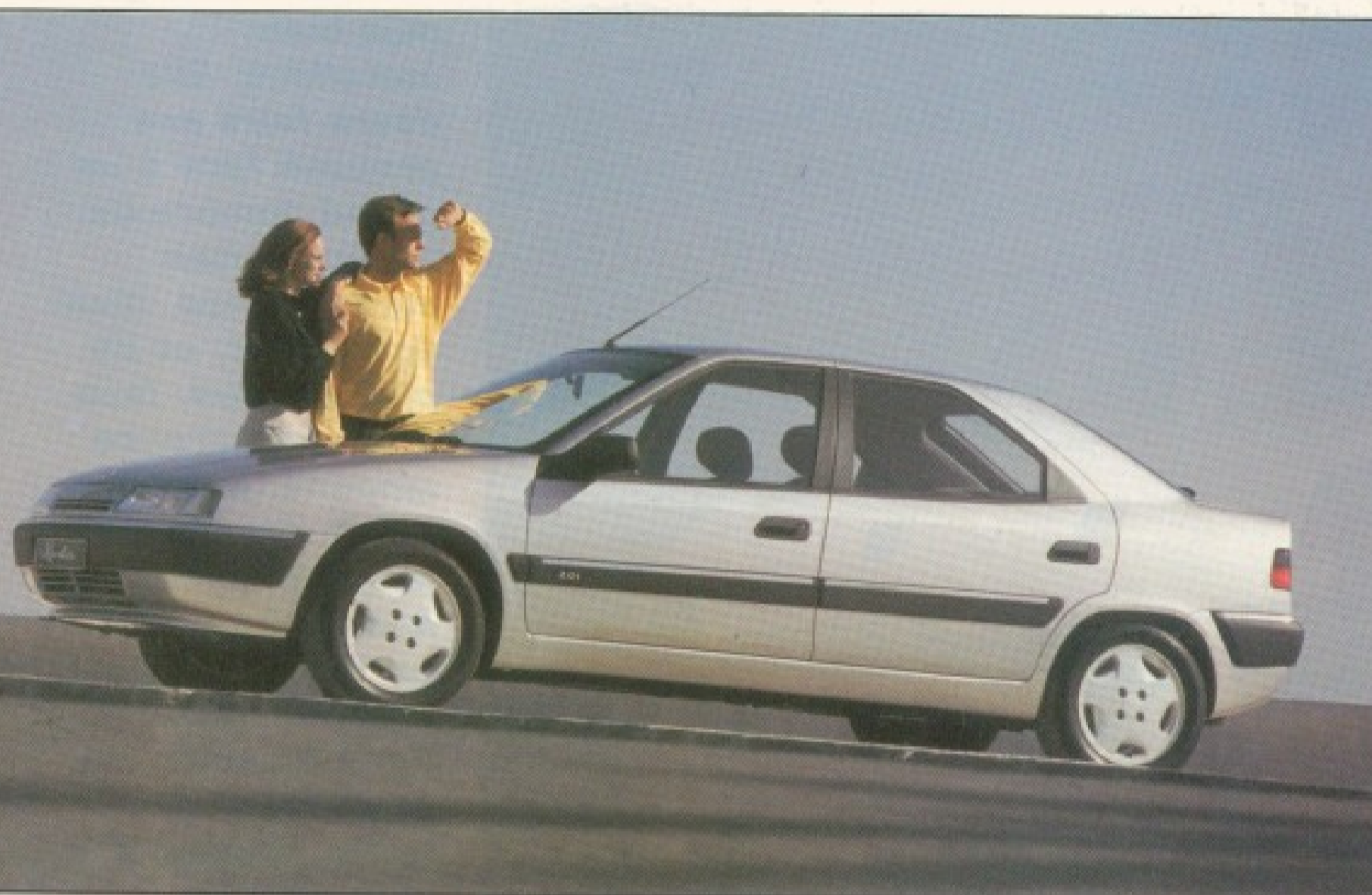
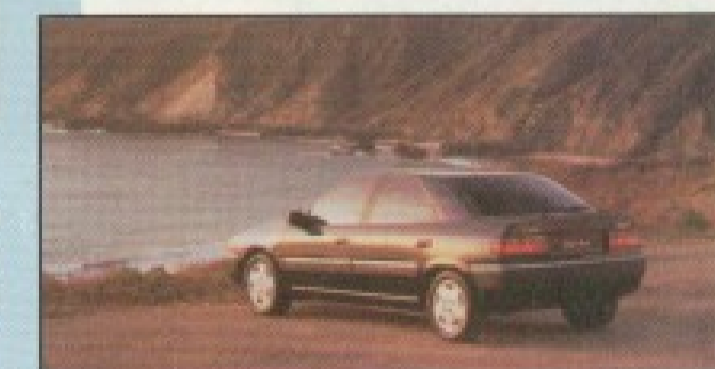
L'Hydractive II fait son apparition sur les finitions VSX (sur le reste de la gamme, c'est une option), c'est un système de suspension géré électroniquement issu de celui qui équipe la XM. La différence réside dans un temps de réaction moins long (5/100 seconde) et dans la possibilité de choisir deux modes de conduite : confort ou sport. La Xantia est également équipée d'un essieu arrière autodirectionnel comme celui qui équipe la ZX mais adapté au poids et aux performances de la Xantia. Le comportement est très sain sur tout sol, même en charge.

L'intérieur a bénéficié d'un grand soin de fabrication. L'habitacle est lumineux et silencieux (silence obtenu après de longues séances d'études en chambre semi-anéchoïque : la cathédrale du silence avec toutefois un moteur trop présent. Le tableau de bord regroupe clairement toutes les informations indispensables.

Le passager avant se trouvera aidé dans ses manœuvres de déplacement par une barre transversale située face à lui : utile ou originale ? L'habitabilité est très satisfaisante, avec une largeur aux coudes supérieure à la moyenne. L'équipement proposé est fourni : volant réglable, vitres électriques, retro réglable, direction assistée...

L'ABS est quant à lui proposé en option sur les versions SX et en série sur les versions VSX. Le prix de cette nouvelle berline : entre 120 000 et 165 000 francs. ●

Modèle	CV	Prix (FF)
1,8i	7	99 000
1,8i SX	7	115 000
2,0i SX	11	120 000
2,0i VSX	11	145 000
2,0i 16v VSX	11	165 000



La Citroën Xantia sera commercialisée début mars 1992.

Elle prend la place d'une BX qui subissait le poids des ans.

Malheureusement, le choix proposé n'est pas vaste : trois motorisations essence et deux niveaux de finition, soit quatre modèles seulement.

La ligne de la Xantia est moins extravagante que celle de sa grande sœur la XM. Une volonté de Citroën de faire des voitures pour les «non-citroënistes».

Apparue en octobre 1982, la BX n'a subi depuis lors aucun changement esthétique, la robe est toujours la même. Onze ans après sa sortie, la remplaçante tant attendue arrive sur le marché français : la Xantia est arrivée. Mais cette Xantia que l'on nous propose est loin de combler le vide que laissera la BX. En effet, la Xantia ne dispose que de motorisations essence. Une grosse lacune lorsque l'on connaît la part de marché qu'occupent les versions Diesel dans ce segment. D'autre part, pas de break, et pas avant longtemps.

La gamme est bien pauvre, surtout si on la compare à celle proposée par nos concurrents d'outre-

Rhin (la Mondeo de Ford, elle, dispose d'une gamme complète dès la sortie du nouveau modèle). Il faudra donc être patient pour voir la gamme s'élargir. Pour l'instant, la Xantia est disponible animée par des moteurs performants issus de la banque d'organes commune du groupe PSA. C'est ainsi que l'on retrouve le 1,8i de 103 ch, le 2,0i de 123 ch et le 2,0i 16 soupapes de 155 ch. Les performances sont appréciables avec des vitesses de pointe de respectivement 188, 198 et 213 km/h pour le 1,8i, le 2,0i et le 16V. Les consommations restent raisonnables avec toutefois un mauvais point pour le 2,0i qui se montre légèrement trop gourmand.

Le comportement routier est très sain. La suspen-

	Comportement Finition
	Gamme peu diversifiée Bruit moteur

Xantia	Cylindrée (cm ³)	Puissance (ch)	Puissance fiscale (CV)	Vitesse maxi (km/h)	Consommation (l/100 km)	Volume coffre (l)
1,8	1 761	103	7	188	7,6	480
2,0	1 998	123	11	198	8,6	480
2,0 16V	1 998	155	11	213	8,9	480