

LES PRIX DES VOITURES NEUVES ET DE TOUTES LEURS OPTIONS
LA COTE DES VOITURES D'OCCASION DE PARTICULIER A PARTICULIER

PLUS DE
1.000
PETITES
ANNONCES
DE VOITURES
D'OCCASION

Le Moniteur AUTOMOBILE

REVUE BELGE D'INFORMATION TOUS LES 14 JOURS 46^e ANNEE N°1090 21 SEPTEMBRE 1995 100 FB

BUREAU DE DEPOT
BRUXELLES 1

Essais détaillés

- **BMW 320i Cabrio & 323i Coupé**
- **Citroën Xantia Break 1.8i & 1.9 TD**
- **Honda NSX-T**

Reportage

Toutes les nouveautés du Salon de Francfort



Citroën Xantia Break



Essai nouveauté

Chrysler Voyager

Référendum
**Land Rover
Discovery
TDi**



Dossier

TOUT SAVOIR SUR LA

RENAULT MEGANE

SOMMAIRE

Prix

La plupart des nouveaux prix, avec l'augmentation de la TVA à 20,6% comprise, de toutes les voitures neuves et de toutes leurs options p. 43

La cote de plus de 900 voitures d'occasion mises en circulation de juillet 1990 à juin 1995 (prix moyen de particulier à particulier) p. 68

Salon

IAA Frankfurt

La crise, plus qu'un mauvais souvenir? Tel est en tout cas l'impression que l'on ressentait en découvrant la foule de nouveaux modèles et de prototypes les plus divers au fil des palais p. 6

Nouveauté

Renault Mégane

Deux sur cinq dès cet hiver: ce sont en effet la berline à 5 portes pour le volume et le coupé pour l'image qui vont ouvrir le bal le 20 octobre p. 34

Essais nouveauté

Chrysler Voyager

Champion de l'espace p. 30

Saab 9000 LPT

Turbo basse pression p. 78

Suzuki X-90

Des ambitions affirmées p. 80

Essais détaillés

Citroën Xantia Break 1.8i X & 1.9 TD VSX

Si le supplément de prix apparaît mesuré par rapport aux berlines, les breaks Xantia restent globalement des voitures plutôt chères, mais des suspensions sophistiquées ne se bradent pas p. 18

BMW 320i Cabriolet et 323i Coupé

Moteurs et châssis, décoration intérieure et qualité de fabrication, sécurité et confort, tout est d'un très haut niveau, mais quelques lacunes d'équipement prennent de l'importance face au prix p. 82

Honda NSX-T F-matic

Peut-on reprocher à la Honda NSX-T «F-matic» de faire payer cher son parti pris pour la versatilité totale? Au prix du yen, une auto comme celle-ci est suffisamment rare et exceptionnelle p. 104

Référendum des propriétaires

Land Rover Discovery TDi: La navette spéciale!

Pour clore notre série d'enquêtes consacrées aux tout terrain à usage ville/route, 116 propriétaires de Discovery nous apprennent que les efforts de Rover dans le sens du confort, de la robustesse et de la sécurité ont été appréciés malgré le bruit du moteur turbo Diesel à injection directe et le manque de qualité/fiabilité/ finition de l'ensemble p. 94

Chroniques

Télex

La Lancia Y en avant-première p. 4

Carnets de Paul Frère

Le livre explosif p. 41

Anciens numéros

Les offres spéciales p. 76

Notre prochain numéro

Au sommaire du jeudi 5 octobre

Les essais des nouveautés, les essais routiers détaillés, le référendum des propriétaires, les prix, etc. p. 114

N° 1090 JEUDI 21 SEPTEMBRE 1995



6 Parmi les nombreuses nouveautés exposées en première mondiale au salon de l'automobile de Francfort, la **Volvo S4** apparaît de prime abord comme l'une des plus intéressantes d'un point de vue politique, parce qu'elle est issue d'un accord de coopération avec les Japonais de Mitsubishi.



18 L'espace utile ne figure pas parmi les plus généreux de la catégorie à cause d'un hayon incliné, mais la nouvelle **Citroën Xantia Break** est aussi classique qu'élégante, sans la moindre connotation utilitaire, le style raffiné ne l'empêchant pas d'offrir des qualités de charge appréciables.



34 La nouvelle **Renault Mégane** se présentera à terme sous cinq visages différents, mais, dans l'immédiat, ce sont la berline 5 portes et le coupé qui sont mis en vedette. Toutes les variantes partageront la même face avant et des boucliers entièrement réalisés en matériau recyclé.

114 pages France: 17 FF Belgique: 100 FB Canada: 3 \$ Suisse: 6,20 FS

**ESSAI
DETAILLÉ**

CITROËN XANTIA Break



1.9 TD



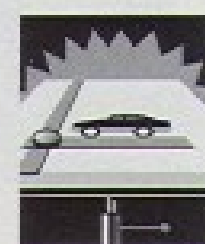
1.8i

► **Le duel - à fleurets mouchetés - continue entre Renault et PSA. A l'originale Laguna Nevada, Citroën réplique par un break Xantia aussi classique qu'élégant. Une saine émulation en regard des remarquables prestations offertes par ces deux nouveautés de la rentrée.**

François Chapus

Depuis la DS, le plus modeste des constructeurs généralistes français affectionne le créneau des breaks. Avec le break Xantia qui vient s'intercaler entre ceux dérivés de la ZX et de la XM, la marque au double chevron dispose à nouveau d'une gamme complète. Sa commercialisation tombe à pic si on

examine le marché européen. La progression des breaks du segment M2, celui des moyennes supérieures, entre 1993 et 1994 (+13%) a été plus importante que celle du segment M2 dans son ensemble (+5,3%). Sur le plus long terme, depuis 6 ans la part des breaks dans le total du M2 est passé de 11,5 à 20,4%. L'Allemagne en consomme à elle seule 40%, soit 200.000 sur 472.000 unités. Le leader du marché, la Volkswagen Passat, subit un effritement continu de ses ventes depuis 1992. Comme le phénomène va s'accroître jusqu'au renouvellement du modèle, le break Xantia aura entre-temps l'occasion de se faire une place au soleil. Tout aussi ponctuellement, en France, le break Xantia profitera, au sein du groupe PSA, de la césure entre le break 405 et celui issu de la 406. Parions que la pureté de ses lignes et sa classe lui permettront de mener une carrière plus flamboyante que la pâle BX Evasion, commercialement écrasée par la R21 Nevada et le break 405.



CONCEPTION D'ENSEMBLE

Le break s'allonge de 216 mm au seul profit du porte-à-faux arrière par rapport à la berline et passe ainsi à 4,66 m. Son style fluide avec des lignes de caisse et de pavillon sans rupture est signé par le Centre de Création Citroën sous la houlette de Dan Abramson, tandis que sa fabrication est confiée au carrossier Heuliez, dans les Deux-Sèvres, déjà chargé de la production du break *king size* de la marque. L'équilibre du *design* tient également à des portes arrières spécifiques, à la surface vitrée

nettement agrandie. C'est chic, sans la moindre connotation utilitaire. Le raffinement du style ne l'empêche pas d'offrir un espace utile appréciable avec un coffre de 618 dm³ à hauteur du bandeau et de 1.690 dm³ au pavillon, sièges arrière rabattus. Sur la base de 3 exécutions (X, SX et VSX) et 5 moteurs (4 à essence et 1 turbo Diesel), 10 versions sont disponibles en France pour le lancement, et 7 en Belgique.



MOTEUR

Nous avons retenu ici le moteur à essence de base 1.8 litre 8 soupapes de 100 ch CEE et l'unique turbo Diesel proposé, le 1.9 litre de 92 ch. Compte tenu d'un poids supérieur de 109 kg imputable à la carrosserie plus longue et renforcée en conséquence, l'entrée en gamme laisse de côté le 1600 de la berline. Cependant le 1800 n'est pas le 16 soupapes apparu au début de l'été, mais bien le 8 soupapes abandonné depuis sur la berline. Ce choix se justifie assez logiquement, d'une part afin de proposer une version d'attaque légèrement plus abordable qu'avec un multisoupape et aussi par un couple maxi obtenu 1250 tours plus tôt, garant d'une bonne disponibilité dès les bas régimes, les acheteurs d'une version d'accès paisible n'étant pas censés jouer avec la zone rouge du compte-tours. Les amateurs d'une conduite plus ludique ont le choix entre le brillant 2.0 16V de 132 ch ou le «confortable» turbo CT de 147 ch. Curieusement, les adeptes du Diesel ne sont

La face arrière est bien plus réussie et élégante que chez la XM.



NOS MESURES	1.8i	1.9 TD
CONDITIONS DE L'ESSAI		
Date	du 28/8 au 5/9/95	du 1/9 au 7/9/95
Kilométrage parcouru	2.102 km	421 km
Poids de la voiture	1.341 kg	1.440 kg
Température	18°C	16°C
Pression atmosphérique	1001 mb	990 mb
Vitesse du vent	N.M.	N.M.
FACTEURS DE PERFORMANCES		
Puissance spécifique (ch/l CEE)	56,7	48,1
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,34/0,70	0,34/0,71
Poids/puissance mesuré (kg/ch CEE)	13,4	15,6
Poids/puissance constructeur (kg/ch CEE)	12,8	14,7
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	176 à 5200	177 à 4350
Accélérations (sec.)		
- 400 m (vitesse de passage)	18,9 (117 km/h)	19,0 (114 km/h)
- 1000 m (vitesse de passage)	34,3 (143 km/h)	35,4 (143 km/h)
	vit. lue sec.	vit. lue sec.
- 0 - 40 km/h	43 3,5	43 3,1
- 0 - 60 km/h	63 6,1	63 5,8
- 0 - 80 km/h	84 10,5	84 9,6
- 0 - 90 km/h	95 11,4	95 11,8
- 0 - 100 km/h	105 13,7	105 14,1
- 0 - 120 km/h	126 20,1	126 16,1
- 0 - 140 km/h	147 32,0	147 22,1
- 0 - 150 km/h	159 39,1	158 41,8
Reprises à 40 km/h en 4^e		
- 100 m	65 6,7	61 7,3
- 200 m	83 11,5	76 12,6
- 300 m	96 15,5	91 16,8
- 400 m	107 19,0	105 20,4
- 500 m	115 22,3	113 23,6
- 600 m	123 25,4	122 26,7
- 700 m	129 28,2	126 29,6
- 800 m	134 30,9	133 32,2
- 900 m	138 33,5	138 35,0
- 1000 m	142 35,9	142 37,5
De 60 à 90 km/h en 4 ^e	8,2	8,5
De 90 à 120 km/h en 4 ^e	10,5	9,8
Reprises à 40 km/h en 5^e		
	vit. réelle sec.	vit. réelle sec.
- 100 m	57 7,0	51 7,6
- 200 m	70 12,5	59 13,8
- 300 m	81 17,1	70 19,2
- 400 m	91 21,2	81 23,9
- 500 m	100 24,9	91 27,9
- 600 m	107 28,2	101 31,6
- 700 m	114 31,4	109 34,9
- 800 m	120 34,6	116 38,2
- 900 m	125 37,4	122 41,2
- 1000 m	130 40,3	128 44,0
De 60 à 90 km/h en 5 ^e	12,5	14,1
De 90 à 120 km/h en 5 ^e	14,8	12,8
CONSOUMATIONS		
- Moyenne de l'essai (l/100)	10,0	8,8
- Parcours commun (l/100)	8,5	8,5
- Mini enregistrée (l/100)	7,5	6,8
- Maxi enregistrée (l/100)	14,1	11,3
- Autonomie moyenne (km)	+ 650	+ 740
- Selon les normes (l/100)	6,2/7,9/11,0	5,1/7,0/7,7

CARACTERISTIQUES	1.8i	1.9 TD
MOTEUR		
Type	4 cylindres	4 cylindres
	8 soupapes	8 soupapes
Matériau bloc/culasse	aliage/aliage	fonte/aliage
Distribution	1 ACT	2 ACT
- entraînement	courroie crantée en ligne	courroie crantée en V
- soupapes	poussoirs mécaniques	poussoirs mécaniques
- commande des soupapes	1761	1905
Cylindres (cm ³)	83 x 81,4	83 x 88
Alésage x course (mm)	9,25 x 1	21,8 x 1
Rapport volumétrique	100 à 6000	92 à 4000
Puissance maxi (ch CEE à tr/min)	153 à 3000	196 à 2250
Couple maxi (Nm CEE à tr/min)	injection multipoint	pompe rotative turbo KKK K14
Alimentation	—	0,9 bar
Suralimentation	—	air/air
- pression maxi	—	—
- échangeur	—	—
TRANSMISSION		
	aux roues AV	
Rapport de pont	4,158 : 1	4,273 : 1
Rapports de boîte et vitesses à 1000 tr/min (km/h)		
- 1 ^{re}	3,454 : 1 (7,91)	3,454 : 1 (7,70)
- 2 ^e	1,869 : 1 (14,62)	1,869 : 1 (14,30)
- 3 ^e	1,360 : 1 (20,10)	1,148 : 1 (23,20)
- 4 ^e	1,051 : 1 (26,00)	1,051 : 1 (32,39)
- 5 ^e	0,795 : 1 (34,36)	0,822 : 1 (40,38)
- AR	3,333 : 1 (8,20)	3,333 : 1 (7,99)
CHASSIS		
Type	break 5 portes 5 places, coque autoportante en acier	
McPherson adapté à l'hydraulique, barre antiroulis hydroactive de série sur VSX		
Suspension avant	barres tirés à effet autodirectionnel, barre antiroulis, sphères hydrauliques et butées polyuréthane	
Suspension arrière	disques ventilés (268) / disques ventilés (283)	
Freins avant (ø en mm)	disques pleins (251) / disques pleins (251)	
Freins arrière (ø en mm)	option série sur VSX	
ABS Teves	mécanique par câble agissant sur les roues AV à crémaillère constante	
Frein à main	à crémaillère constante	
Direction	3	
- assistance	12/11,4 m	
- nombre de tours de volant	382	
- ø de braquage murs/trottoirs		
- ø du volant (mm)		
DIMENSIONS ET POIDS		
Empattement (mm)	2740	2740
Longueur/longueur/hauteur (mm)	4660/1755/1416	4660/1755/1416
Voies AV/AR (mm)	1488/1464	1488/1464
Longueurs aux axes AV/AR (mm)	1466/1425	1466/1425
Longueur habitable (mm)	1860	1860
Volume du coffre (dm ³ VDA)	512/1690	512/1690
Pneumatiques	MOV3 A 185/65 R15 88H	MOV3 185/65 R15 88H
Poids constructeur/mesuré (kg)	1285/1341	1353/1440
Répartition AV/AR (%)	58,4/41,6	60,5/39,5
Charge utile (kg)	585	612
Remorque non freinée (kg)	640	675
Remorque freinée (kg)	1200	1200
CAPACITES		
Carburant (l)	65	65
Huile moteur (l)	4,9	5,0
Liquide de refroidissement (l)	7,0	8,0

LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

CITROEN XANTIA Break 1.8 i	176
FORD MONDEO Clipper 1.8i	190
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	187
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	185
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	184

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA BREAK 1.8 i	18,9
FORD MONDEO Clipper 1.8i	17,3
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	17,8
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	17,9
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	18,4

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA BREAK 1.8 i	34,3
FORD MONDEO Clipper 1.8i	32,0
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	33,2
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	32,6
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	34,1

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA BREAK 1.8 i	35,9
FORD MONDEO Clipper 1.8i	38,3
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	37,3
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	35,1
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	35,1

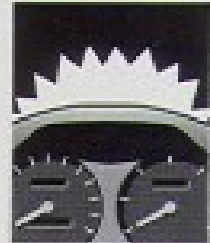
Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

CITROEN XANTIA BREAK 1.8 i	10,0
FORD MONDEO Clipper 1.8i	9,9
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	10,9
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	9,7
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	9,6

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

CITROEN XANTIA BREAK 1.8 i	8,4
FORD MONDEO Clipper 1.8i	8,1
RENAULT LAGUNA Nevada 2.0	8,6
SUBARU LEGACY 2.0 4 WD Break	9,2
VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 Break	8,9

PERFORMANCES



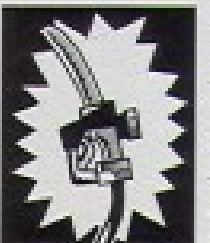
Le quintal supplémentaire et une aérodynamique dégradée (le SCx passe de 0,61 à 0,70 m² pour la 1.8) expliquent des performances en retrait par rapport aux berlines à motorisation identique, de façon nette en essence et beaucoup moins perceptible en turbo Diesel. Le break à gazole ne se laisse d'ailleurs distancer en accélérations et en reprises que par la Passat TDi. Le break 1.8i ne signe pas de temps impressionnants. En accélérations comme en vitesse maxi, il est dépassé par les 1.8 16V et 2 litres de la catégorie et devance uniquement le break Passat 1800. En revanche, ses reprises sont tout à fait dans la moyenne et s'avèrent très correctes en 4^e.

TRANSMISSION



Il faut néanmoins préciser que notre voiture d'essai disposait de la boîte courte disponible d'office en Belgique, tandis que le client français a la possibilité d'opter pour la boîte longue 7 CV. Profiter de ce petit avantage fiscal revient à faire une croix définitive sur l'agrément de conduite, et pas uniquement en charge. Il suffit pour s'en convaincre de prendre connaissance des vitesses à 1000 tours sur les deux derniers rapports: 30,27 et 38,66 km/h, soit 4 km/h de plus qu'avec la boîte courte, qui oblige déjà à descendre un rapport à l'occasion d'un faux plat. Cela dit, tricoter du levier est ici plutôt un plaisir, à l'exception du passage de la 5^e un peu trop décalé par rapport au reste de la grille. Autrement, la commande (tringles) autorise des passages nets et rapides. La boîte de notre 1.8i était silencieuse, alors que celle de la TD, pourtant de type semblable, n'était pas exempte de petits bruits de pignonnerie. Même s'il se dispense d'une commande hydraulique, l'embrayage ne nécessite pas d'effort particulier. Signalons pour clore ce chapitre que le break Xantia est disponible avec une boîte automatique à 4 rapports ZF de type 4HP 14, uniquement avec le 2 litres à 8 soupapes de 123 ch DIN.

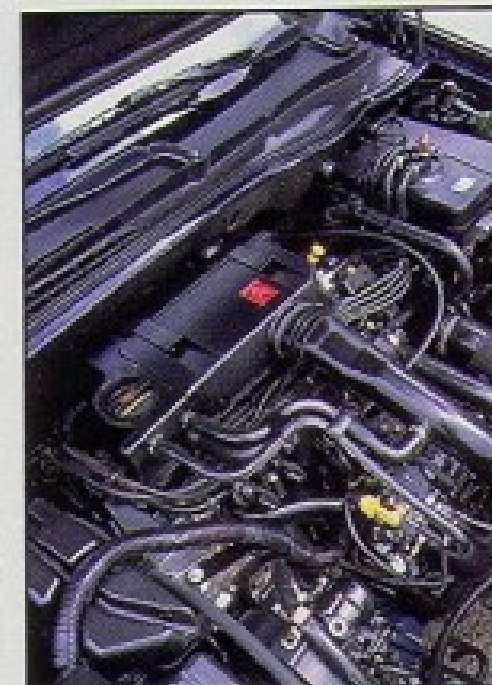
CONSOMMATION



Compte tenu de la masse à mouvoir, dans les deux cas, il ne faut pas attendre de miracle en matière de consommation. Bien qu'apparu sur la ZX Furio à la fin de l'été 1992 et alimenté par une performante injection multipoint, le 1.8 litre n'offre pas un rendement particulièrement intéressant et son rapport volumétrique est sage en comparaison de l'évolution en 16 soupapes de ce moteur. Autant de raisons qui aboutissent à un bilan de consommation peu remarquable. Dans le détail, cela donne 7,5 l/100 entre 90 et 100 km/h, le pied léger, de 10 à 12 l en ville, même tarif à 150 sur une autoroute encombrée avec des relances musclées. Bref, si notre moyenne ressort à 10 l/100 pile, elle peut descendre d'un litre en conduite sage. Mis à rude contribution, le turbo Diesel n'est pas non plus un réel modèle d'économie, mais le bilan reste là aussi très acceptable. ➤



De l'avis général, le break Xantia est aussi réussi que la berline. Une gageure d'autant plus remarquable que les ZX et XM nous avaient habitués à des formes plus trapues, réminiscences de la vocation utilitaire des breaks d'antan. Fluide et élégant, le «petit» dernier n'en offre pas moins une capacité de charge intéressante, certes moins généreuse que celle de la Laguna Nevada. Avec la boîte courte, le break 1.8i à 8 soupapes d'entrée en gamme ne démérite pas, même bien lesté.



X 1.8i

Consommation moyenne	10 l/100 km
Extrêmes	de 7,5 à 14,1 l/100 km
Vitesse maxi	176 km/h
1000 mètres départ arrêté	34,3 sec.
Prix de base France	121.100 FF
Prix de base Belgique	699.500 FB
Autre version SX 1.8	133.300 FF

LES QUALITES

- Ligne élégante et capacité du coffre
- Etagement de la transmission (9 CV en France)
- Excellent comportement routier à vide comme en charge
- Confort
- Agrément de conduite décent
- Finition et qualité de fabrication

LES DEFATS

- Fiscalité défavorable en 9 CV (France)
- Moteur garanti exsangue en 7 CV (France)
- Contenance boîte à gants avec climatis.
- Configuration 7 places impossible
- Prix/équipement peu favorable
- Antidémarrage codé (option) non intégré à la clef de contact

LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	177
FORD MONDEO Clipper TD	176
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	170
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	160
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Break	171

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	19,0
FORD MONDEO Clipper TD	19,8
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	19,5
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	20,4
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Break	18,7

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	35,4
FORD MONDEO Clipper TD	36,6
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	36,6
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	37,8
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Bk	35,3

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	37,5
FORD MONDEO Clipper TD	37,2
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	39,5
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	38,5
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Break	36,5

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	8,8
FORD MONDEO Clipper TD	8,0
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	8,6
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	7,6
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Break	6,3

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

CITROEN XANTIA 1.9 TD Break	6,6
FORD MONDEO Clipper TD	6,2
RENAULT LAGUNA Nevada 2.2D	6,8
TOYOTA CARINA E 2.0D Break	5,9
VOLKSWAGEN PASSAT TDI Break	5,4



DIRECTION

Surprenant: trouver sur une familiale un train avant aussi incisif et une direction aussi précise tient du miracle. L'expression «placer ses roues au millimètre» prend ici tout son sens. En maintenant la hauteur et l'assiette du véhicule constantes quelle que soit la charge, la suspension hydraulique constitue dans ce domaine un atout pour un break. Elle permet de définir avec une parfaite rigueur l'épure de direction, qui de ce fait est peu sensible aux variations de charge plus importantes sur un break, pour un meilleur guidage des roues. L'assistance, constante, est naturellement proposée en série, y compris sur l'exécution X. Sans être exceptionnel, le diamètre de braquage cause nettement moins de souci que celui de la XM dans les parkings souterrains. Le volant à 4 branches est gainé de cuir en exécution VSX.



FREINS

Le dispositif utilise des disques aux 4 roues, ventilés à l'avant. Diamètre et épaisseur des disques, surface des garnitures et diamètre des pistons des étriers de freins revus à la hausse à l'arrière sur les deux modèles qui nous occupent et à l'avant sur la 1.9 TD garantissent des distances d'arrêt courtes, et une bonne endurance. Sans l'efficace antiblocage Teves, monté en série uniquement en VSX, un freinage réflexe a de bonnes chances d'occasionner un blocage des roues tant l'attaque à la pédale reste sensible par rapport à d'autres marques, même si le phénomène est moins violent que sur les Citroën de la décennie précédente.



TENUE DE ROUTE

Toute la gamme break est chaussée en 15 pouces, qui remplissent harmonieusement les passages de roues, ce qui nous vaut une voie élargie de 6 mm à l'avant (1488 mm). A l'arrière, la voie augmente de 16 mm (1464 mm) en raison du nouveau déport des bras arrière. Pour faire face aux efforts supplémentaires susceptibles d'être supportés par le train arrière des breaks, un tirant transversal relie les cales arrière de fixation du cadre d'essieu, lui-même renforcé. Les cales autodirectionnelles de l'avant des bras sont remplacées par des cales de berline XM afin d'améliorer le feutré tout en conservant les qualités de guidage de la berline. Les bras de suspension en fonte sont également retravaillés en vue d'accroître leur résistance mécanique. Ces modifications ne changent en rien l'excellente tenue de route de la Xantia, bien au contraire. Pratiquement neutre, le comportement de nos deux breaks allie plaisir et sécurité quels que soient les dons du conducteur et quelle que soit la charge embarquée. La tenue de cap demeure elle aussi au-dessus du lot, même si on a noté une sensibilité au vent latéral plus marquée qu'au volant de la berline. Notons enfin que le break 1.8i, comme la berline du reste, ne peut être équipé de l'hydraulique.



Turbo D



VSX 1.9 TD

Consommation moyenne	8,8 l/100 km
Extrêmes	de 6,8 à 11,3 l/100 km
Vitesse maxi	177 km/h
1000 mètres départ arrêté	35,4 sec.
Prix de base France	176.000 FF
Prix de base Belgique	973.400 FB
X 1.9 TD	139.300 FF
X 1.9 TD	788.000 FB
SX 1.9 TD	145.600 FF
SX 1.9 TD	841.900 FB

LES QUALITES

- Ligne élégante et bon volume du coffre
- Voiture homogène
- Excellent comportement routier à vide comme en charge
- Confort de haut niveau
- Finition et qualité de fabrication

LES DEFATS

- Reprises à bas régimes
- Boîte à gants symbolique avec climatis.
- Configuration 7 places impossible
- Léger manque de hauteur utile du coffre
- Prix/équipement légèrement surfait
- Antidémarrage non intégré à la clef

En se dotant du 1.9 litre, le break turbo Diesel n'entame pas sa carrière sous les meilleurs auspices. Déjà jugé un peu juste sur la berline, il a un peu de mal à faire valoir toutes ses qualités sur un break encore plus lourd d'une centaine de kilos. Vivement le 2.1 litres pour profiter à plein - comme à vide - des remarquables capacités routières de ce grand break. A commencer par celles procurées par la suspension hydraulique qui garantit une assiette constante quelle que soit la charge.





PORTRAIT-ROBOT

CITROEN XANTIA Break 1.8i & 1.9 TD

SOUS LA MOYENNE
DEFAULT GRAVE

DANS LA MOYENNE
AU-DESSUS DE LA MOYENNE
QUALITE MARQUANTE

Catégorie	Paramètre	1.8i	1.9 TD	Notes
MOTEUR	Progression à froid	●	●	En motorisation de base, le 1.8 litre à 8 soupapes se révèle suffisamment souple à bas régime. Le nouveau 16 soupapes n'est disponible ici qu'en 2 litres. Moins logique, le break se contente du turbo Diesel de 92 ch, vaillant et civilisé, mais à la peine sous 2000 tours pour mouvoir les 1.400 kg à vide.
	Puissance	●	●	
	Souplesse	TD 1.8	●	
	Nervosité	1.8 TD	●	
CONSOMMATION	Route/autoroute	●	●	Le rendement du 1.8 de 100 ch inférieur à celui des 16 soupapes et le turbo de la Diesel souvent sollicité expliquent des consommations dans la moyenne. Aérodynamisme et poids également pénalisants.
	Ville	●	●	
	Autonomie	●	●	
TRANSMISSION	Embrayage	●	●	Pas de problèmes de tringlerie sur nos deux exemplaires, qui disposaient d'une commande satisfaisante. La boîte courte (9 CV en France) de la 1.8i autorise un certain agrément de conduite.
	Changement de vitesse	●	●	
	Etagement	●	●	
DIRECTION	Précision	●	●	La précision du train avant reste excellente, même avec le coffre lourdement lesté. Direction évidemment assistée, à asservissement constant. Manœuvrabilité plus convaincante que sur les XM breaks!
	Maniabilité	●	●	
	Rayon de braquage	●	●	
FREINAGE	Puissance	●	●	Le surdimensionnement des freins garantit une belle efficacité. L'attaque à la pédale demande encore du doigté en cas de freinage réflexe. Il vaut mieux compter sur l'antiblocage, en série sur la VSX.
	Endurance	●	●	
	Progressivité	●	●	
TENUE DE ROUTE	En ligne droite	●	●	La tenue de route frise l'excellence. A vide comme en charge, correction automatique de l'assiette oblige. Le poids important supporté par le train avant de la TD n'accroît guère le sous-virage. Sur les breaks, pas de contrôle du roulis actif permettant de virer à plat.
	En virages	●	●	
	Motricité	●	●	
	Adhérence (sol glissant)	●	●	
CONFORT	Suspension	●	●	Là aussi, le break Xantia reste sans doute la référence de la catégorie, bien que le tarage des sphères et la flexibilité à la roue ait évolué vers plus de fermeté. Cependant, dépourvue de la suspension hydraactive II, la 1.8 avale un peu sèchement les irrégularités abordées à faible ou moyenne allure. Les sièges genre <i>soft</i> maintiennent assez bien. Il manque au moins un véritable réglage de l'inclinaison d'assise pour trouver une position de conduite vraiment satisfaisante. L'insonorisation est bonne en essence comme en Diesel. Le dispositif de climatisation fonctionne bien, mais mériterait des commandes un peu plus précises que les curseurs. Si toutes les versions profitent de la fonction recirculation d'air, seules celles équipées de la réfrigération bénéficient du filtre à pollen.
	Sièges AV	●	●	
	Position de conduite	●	●	
	Position de commande	●	●	
	Habitabilité AV	●	●	
	Banquette AR	●	●	
	Habitabilité AR	●	●	
	Insonorisation	●	●	
	Chauffage	●	●	
	Ventilation	●	●	
CARROSSERIE	Accès aux places AV	●	●	Par rapport à la berline, l'accès aux places arrière est facilité par les portières plus larges dans leur partie haute et l'angle mort en vision de trois-quarts arrière a disparu. L'éclairage reste naturellement de très bonne qualité, l'essuyage également, qui peut compter sur deux balais.
	Accès aux places AR	●	●	
	Visibilité	●	●	
	Eclairage	●	●	
COFFRE	Capacité/forme	●	●	Malgré une porte de hayon inclinée (pour le look), le coffre offre une contenance et une facilité de chargement appréciables. A partir du niveau SX, la banquette fractionnée avec accoudoir et le cache-bagages sont de série. Le filet de retenue est réservé aux VSX.
	Accès	●	●	
	Banquette rabattable	●	●	
ACCESSOIRES	Instruments de bord	●	●	Les petits espaces de rangement suffisamment nombreux compensent une boîte à gants symbolique (avec la climatisation). L'équipement de série est un peu pingre compte tenu des prix demandés.
	Commodités	●	●	
	Équipement de série	●	●	
FINITION	Extérieure	●	●	Heuliez comme Citroën ont travaillé dur pour en arriver là. On se retrouve à des années-lumière de la BX Evasion.
	Intérieure	●	●	
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique	●	●	Circulez, il n'y a rien à voir: sous le capot règne une «harmonie noire» en guise de traitement cosmétique. Vidange tous les 10.000 en Diesel et tous les 15.000 en essence. Grand entretien tous les 30.000 km pour tout le monde. Garantie toujours maigrichonne.
	Programme d'entretien	●	●	
	Pièces détachées (prix)	●	●	
	Programme garantie	●	●	
PRIX	Prix / prestations	●	●	Si le supplément de prix apparaît mesuré par rapport à la berline, le break reste globalement une voiture plutôt chère. C'est sans doute inhérent aux suspensions sophistiquées et au succès de la Xantia en général, qui ne se dément pas. Bref, on ne brade pas.
	Prix / équipement	●	●	
	Prix / qualité	●	●	
TOTAL		0 2 21 23 3		NOTE MONITEUR: 8/10

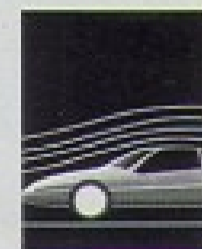
CITROEN XANTIA Break 1.8i & 1.9 TD



CONFORT

Avec sa suspension hydraulique simple, le break 1.8i est sujet à un microroulis plus sensible que le 1.9 TD VSX équipé du dispositif à pilotage électronique. A allure modérée, il digère aussi moins bien les inégalités de la chaussée, jusqu'à réagir presque sèchement. Sans doute un effet de la réduction des flexibilités rendue nécessaire par l'augmentation de la masse. Pour pallier ce phénomène, les breaks ont été équipés de nouvelles butées d'attaque plus longues et de raideur différente en polyuréthane au lieu de caoutchouc. Ces butées travaillent plus tôt et plus progressivement, elles sont en fait censées se comporter comme des ressorts additionnels. Cela dit, le confort de marche sort quand même de l'ordinaire, et pas seulement à grande vitesse. Comme sur les berlines, les deux premiers échelons de finition bénéficient d'assise des sièges allongée pour un meilleur soutien des cuisses. Reste à améliorer le soutien latéral des dossiers et, quitte à froisser les Citroënnistes fervents, à choisir une mousse de rembourrage plus ferme sous les jolis velours afin que les fessiers des occupants supportent mieux de longues étapes. Les avis sont partagés pour savoir de quelle façon trouver une bonne position de conduite, mais une chose est sûre: elle ne sera jamais absolument parfaite, sans doute en raison d'une colonne de direction implantée trop bas ou trop inclinée malgré son réglage en hauteur et un volant pas assez vertical. On déplore également l'absence d'un véritable réglage en inclinaison de l'assise à côté du réglage en hauteur, au moins sur la VSX. La banquette arrière, galbée comme il faut, accepte volontiers un troisième passager, qui dispose en prime d'une vraie ceinture trois points à enrouleur. Les bonnes cotes d'habitabilité de la berline se retrouvent ici, avec un plus non négligeable de 2 cm en garde au toit aux places arrière. Point de variante à 7 places; PSA a laissé depuis des années ce créneau en pâture à Renault, qui ne s'en plaint certainement pas puisque l'ex-Régie immatricule 35% de ses grands breaks dans cette configuration. Les bruits de mobiliers et de vent sont bannis, tandis que ceux, bien filtrés, de roulement et d'origine mécanique, sont d'une intensité tout à fait tolérable. Le dispositif de chauffage-ventilation fonctionne bien, cependant des molettes remplaceraient avantageusement les curseurs, moins précis et plus difficiles à manipuler. Dommage, également, que le filtre à pollen ne soit fourni que couplé avec la réfrigération. Celle-ci reste une option sur toutes les versions.

CARROSSERIE



La bouteille est-elle à moitié vide ou à moitié pleine? Selon ce schéma, on peut trouver le volume du coffre des plus acceptables ou au contraire un peu juste. Sans discussion, la Laguna Nevada offre un plus en volume maxi (environ 100l) pour une longueur hors tout inférieure de quelques centimètres, grâce principalement à son hayon vertical. Il est aussi vrai qu'en comparaison, le break Xantia ne propose pas une hauteur entre plancher et cache-bagages (55 mm de différence au maxi) ou jusqu'au pavillon aussi généreuse. Mais de là à affirmer qu'il sacrifie trop au style, il y a un sérieux pas. Le hayon en SMC intègre discrètement dans sa partie haute le troisième feu «stop» et s'ouvre largement (783 mm en hauteur, 1110 mm en largeur au plancher, 1236 mm à mi-hauteur et 1236 mm en haut), tandis que le seuil de chargement profite des possibilités de l'hydraulique avec trois hauteurs au choix (460 mm pour la plus faible et 510 mm pour la médiane). En configuration



5 places, le coffre offre tout de même des formes régulières, 512l sous la tablette rigide et 618l au bandeau celle-ci enlevée. Une fois la banquette repliée (assise et dossier en deux parties inégales), on obtient un volume utile de 1.144l sous la tablette et de 1.690l jusqu'au pavillon.

BUDGET	1.8i X Pack	1.9 TD VSX
PRIX DE BASE (FB)	699.500	973.400
OPTIONS (FB)		
ABS	51.100	serie
Airbag conducteur	15.230	serie
Antibrouillards + rétro elec. dégivrant	—	serie
Antidémarrage codé	6.600	6.600
Banquette rabattable 40/60	9.700	—
Jantes en alliage	19.820	19.820
Pack ergonomique	—	39.920
Peinture métallisée	13.560	serie
Radio 2030 + 4 HP	17.730	—
Radio 4030 + 6 HP	—	29.930
Réfrigération + filtre à pollen	69.600	69.600
Siège du conducteur réglable en hauteur	4.070	serie
Sièges en Alcantara	—	10.750
Tail ouvrant électrique	29.900	29.900
Vitres AR électriques	—	serie
GARANTIES	un an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité 6 ans contre la corrosion	
ENTRETIENS		
Intervalle vidanges	15.000 km	10.000 km
Intervalle entretiens	30.000 km	30.000 km
Nombre de points de service	± 330 concessionnaires pour le Benelux	
FRAIS D'EXPLOITATION		
Assurance RC (FB)	± 27.100	± 26.400
Pénalité fiscale (CV)	10	10
Taxe annuelle de circulation (FB)	8.672	8.672
Taxe de mise en circulation (FB)	5.000	5.000

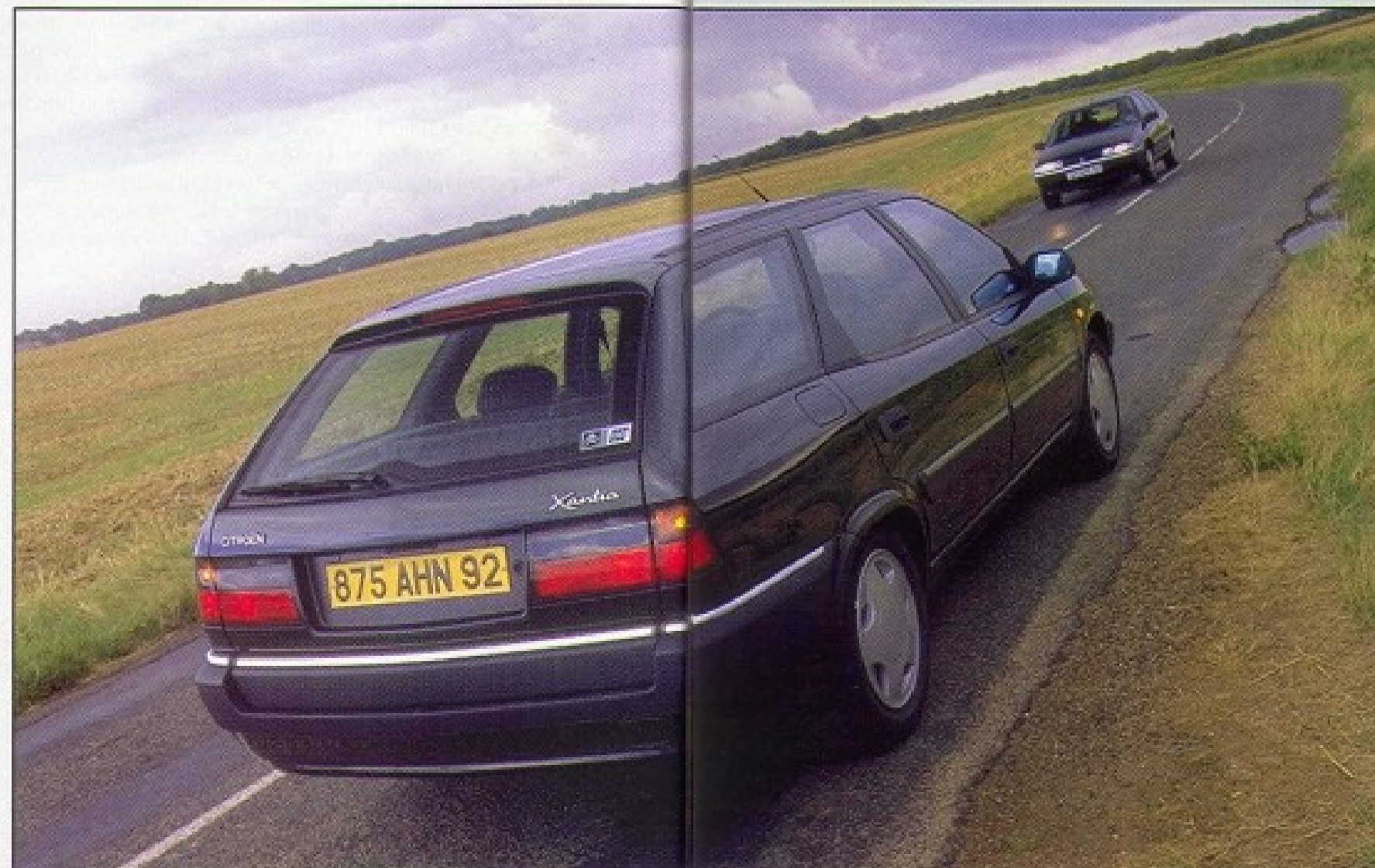
EQUIPEMENTS	X	SX	VSX
CONDUITE			
Freinage ABS	option	option	oui
Direction assistée	constante	constante	constante
Volant réglable			
- hauteur	oui	oui	oui
Volant en cuir	non	non	oui
Réglettes sièges AV			
- lombaire (conducteur)	non	oui	oui
- hauteur (conducteur)	option	oui	oui
- inclinaison d'assise (conducteur)	non	non	Pack ergonomie
- électriques	non	non	Pack ergonomie
Verrouillage centralisé	oui	oui	oui
- télécommande	option	oui	oui
Essuie-glace			
- intermittence réglable	non	non	oui
Rétroviseurs extérieurs			
- commande électrique	non	option	oui
- teintés et dégivrants	non	option	oui
- réglages à mémoire	non	non	non
- droit indexable en marche AR	non	non	Pack ergonomie
Lève-vitres électriques AV	option	oui	oui
- rôle à impulsion (conducteur)	oui	oui	oui
SECURITE			
Airbag conducteur/passager	option/option	option/option	oui/option
Airbag conducteur/passager	option/option	option/option	oui/option
Rétrotracteurs de ceintures AV	oui	oui	oui
Bloqueur de sangle ceintures AV	oui	oui	oui
Réglage ancrage ceintures	XIV	XV	XV
3 ceintures AR 3 points à enrouleurs	oui	oui	oui
Filet de protection chocs bagages	option	option	option
Projecteurs double optique	oui	oui	oui
Projecteurs antibrouillards	non	option	oui
3 ^e feu stop	oui	oui	oui
Alarme d'oubli des feux	oui	oui	oui
Lava-essuie-glace AR	oui	oui	oui
Antidémarrage codé	option	option	oui, option sur TD
Supercondensation et alarme	non	non	option sur TD
ESTHETIQUE			
Rétroviseurs couleur caisse	non	non	oui
Bouilliers teints	oui	oui	oui
Baguettes de flancs à filets chromés	oui	oui	oui
Vitres teintées vertes	option	oui	oui
Jantes en alliage	non	option	option
Garnissage	velours	velours	velours
Garnissage Alcantara + velours	non	option	option
Habillage entrées de portes	non	non	oui
Peinture métallisée ou nacrée vernie	option	option	oui
CONFORT			
Commande de recyclage d'air	oui	oui	oui
Conditionnement d'air	option	option	option
- à régulation automatique	oui	oui	oui
Lève-vitres électriques AR	non	option	oui
Toit ouvrant électrique	option	option	option
Lampe de lecture AV/AR	2/1	2/1	2/1
Plafonniers AV/AR	2/1 central	2/1 central	2/1 central
- extinction temporisée et progressive	oui	oui	oui
Miroir de courtoisie passager	oui	oui	éclairé et occultable
Miroir côté conducteur	occultable	occultable	occultable
Appui-tête AV			
- réglable (hauteur et inclinaison)	hauteur	oui	oui
Appui-tête AR	non	2	2
- réglable hauteur	—	oui	oui
Accoudoir central AR	option	oui	oui
Accoudoir droit conducteur	non	non	Pack ergonomie
Banquette AR			
- dossiers rabattables (60/40)	option	oui	oui
Tablette AR=tendelet à enrouleur	non	oui	oui
Crochets d'arrimage plancher coffre	4	4	4
Filet de retenue dans le coffre	non	non	oui
Rails de barre de toit longitudinaux	oui	oui	oui
Prééquipement radio	oui	oui	oui
Système Audio	option	option	option
- rôle au volant et codage antivol	oui	oui	oui
- avec RDS (3030)	non	oui	oui
- avec changeur CD (4030)	non	non	oui
Bars de portières	XV	XV et AR	XV et AR
Boîte à gants éclairée	oui	oui	oui
Poche caddies ou dos des sièges AV	oui	oui	oui
Boîtes de rangement dans coffre	2	2	2
INSTRUMENTATION			
Compte-tours	oui	oui	oui
Jauge d'huile électrique	non	non	non
Indicateur de 1 ^{er} d'huile	non	non	non
Indicateur de 1 ^{er} extérieure	non	non	oui
Montre digitale	oui	oui	oui

On dispose ainsi d'une longueur utile de 1600 mm (1858 mm banquette enlevée) et de 1120 mm en largeur minimum entre les passages de roues. Derrière ceux-ci, le break Xantia dispose de chaque côté de petits coffrets avec sangle de maintien de quelques litres chacun. Si toutes les versions disposent de 6 œillets d'arrimage, seule la VSX emmène un filet de retenue. La version de base se dispense de la tablette et du pratique tendelet (cache-bagages) à enrouleur. Contrairement à la Laguna Nevada, qui conserve les portes arrière de la berline, la Xantia break s'est payé un agrandissement de la partie vitrée des portes, dont l'encadrement a été allongé de 140 mm. C'est tout bénéfice pour le style comme pour l'accès à bord, grandement facilité.



ACCESSOIRES

Si les petits espaces de rangement ne manquent pas, la boîte à gants porte bien son nom : pas question d'y loger une paire de moufles avec l'envahissante option réfrigération. L'éclairage intérieur n'a pas été distribué avec parcimonie. Par contre, les trois exécutions se contentent d'une dotation calculée assez chichement si on se réfère à la concurrence étrangère, même allemande (Passat comme Mondeo). Enfin, l'absence d'identification extérieure du niveau d'équipement – même les roues et les enjoliveurs sont identiques – réjouira les adversaires des signes extérieurs de richesse. Parmi les lacunes ou imperfections, on signalera pêle-mêle l'absence de dégivrage de la vitre latérale arrière (si le client n'opte pas pour la climatisation), les barres de toit fournies uniquement en accessoires, et l'airbag passager toujours indisponible. Il devrait arriver avant la fin de l'année. Pour clore le chapitre, on poussera une petite rengaine antitayloriste. A bas les taches répétitives, et l'antidémarrage de PSA

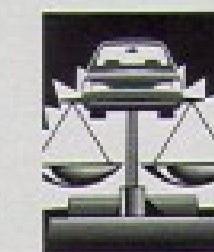


en constitue un vivant exemple. Pourquoi devoir composer le code de l'antidémarrage sur le clavier de la console à n'en plus finir alors que les autres marques proposent maintenant une clef à code intégré, dite à *transpondeur*, qui facilite la vie du conducteur?



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

La Xantia s'avère bien plus fiable que la XM à ses débuts. C'était une impérieuse nécessité. Les garanties, par contre, restent des plus classiques, mais chez Citroën elle sont généralement appliquées sans discussion et parfois même avec largesse. Bref, si tout va bien, le break Xantia suivra la même périodicité pour les vidanges que la berline, à savoir tous les 10.000 km en diesel et tous les 15.000 km pour les versions à essence.



CONCLUSION

Victime de son succès, la Xantia vend ses charmes au prix fort. Le supplément à déboursier pour les breaks est des plus raisonnables, mais le constat de cherté reste valable dans leur cas. C'est sans doute le grief le plus solide qu'on puisse leur adresser. Comme quoi ils sont bien nés. Il ne reste plus qu'à espérer une version turbo Diesel plus musclée.

Les lignes de la Xantia break concilient la beauté et le souci des aspects pratiques. L'ensemble, parfaitement équilibré, plaît même plus à certains que la berline.

NOS PRECEDENTS ESSAIS DÉTAILLÉS sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 140 et 141 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.