

# Confort sin límites

Lujo interior y excelente andar para este turbodiésel de 180 km/h que es el top de la marca francesa en nuestro país



Su cintura alta le confiere un gran porte. Las llantas de cinco rayos son de aleación, y los neumáticos de perfil muy bajo



El Xantia fue presentado en 1993 como sucesor del modelo BX, e incursionó por primera vez en nuestro mercado en 1994, cuando comenzó a comercializarse por un concesionario particular. Ahora es importado por Sevel —que en Argentina agrupa a Citroën y Peugeot como en Francia lo hace PSA— para competir dentro del segmento de los medianos grandes con el Ford Mondeo (31.061 pesos), el Renault Laguna (35.800) y el Chev-

rolet Vectra (26.900). Se vende en dos versiones: una con motor naftero 2.0 de 16V, que cuesta 33.200 pesos, y otra 1.9 Turbodiésel —como la que probamos—, de 35.200 pesos.

La trompa es acunada, y la terminación del frente es similar al resto de los Citroën. Lateralmente, presenta líneas claras y agradables que, junto con la cola alta, le dan un gran porte. Las puertas son amplias, con espejos de logrado trabajo aerodinámico.

Uno de los atributos más impor-

tales es su motor de 92 CV con el que alcanza los 180 km/h, una máxima notable para un vehículo gasoleero, aunque tenga turbo. A la hora de acelerar, tardó 15s1 para llegar de 0 a 100 km/h. No es una marca muy buena pero se debe a esos pocos instantes que el turbo tarda en acoplar. Por el contrario, en elasticidad obtuvo valores excelentes, ya que para llegar de 40 a 100 km/h sólo tardó 20s7.

Su confort interior y el amplio espacio disponible para cinco personas

también obran a favor. El panel no es de concepción muy moderna, pero presenta instrumental completo, de fácil lectura y comandos bien distribuidos. En la parte central, debajo de dos grandes entradas de aire, se encuentra un buen equipo de sonido, con frente desmontable, CD y control remoto al volante. Para comodidad del conductor, sobre el apoyabrazo dispone de los controles para los levantavidrios de las cuatro puertas, un temporizador (perilla pa-

ra cerrar el vidrio con un solo toque) para su ventanilla, y el comando eléctrico de los espejos retrovisores, que está ubicado muy adelante y es incómodo accionarlo. Entre los elementos de confort encontramos el bloqueo centralizado de puertas, capot, baúl y tanque de combustible, que puede comandarse a distancia mediante un botón en la llave.

Como no podía ser de otra manera tratándose de un Citroën, el Xantia sorprendió por su suspensión. El no-

vedoso y original sistema hidroneumático, implementado por la marca francesa en sus modelos desde hace ya algunos años, no requiere de resortes, y presenta amortiguadores pequeños alimentados por líquido hidráulico y nitrógeno a presión. En la pista, el Xantia reaccionó muy bien, transmitiendo gran seguridad y tenida en curvas rápidas, ya que siempre viaja con los dos trenes de ruedas apoyados. Además, en el momento de frenar —aunque sea a baja

