

1999年1月 特惠價 198元

汽車購買指南



換“心”後性能大幅提升的雪鐵龍中型房車老將

CITROËN XANTIA 2.0 16V

～方維鐸～

【背景說明】雪鐵龍車廠在'98年初推出了小改款的Xantia之後，國內總代理即以相當快的速度在三月間將其引進國內。由於新車只在外觀及內裝作小幅改變，其他方面並沒有太多令人耳目一新的進步，因此未能造成多大的聲勢，至今僅賣出了百餘輛左右。隨後在同年七月追加了配置3.0升V6引擎的頂級性能版车型，同時車價也正式突破了百萬大關，主打形象牌之用。

此番業者正式要以配置了16汽門引擎與全新變速箱的2.0升16V新車，來替換過時的SOHC 8汽門引擎主力車型，可望能為這款上市將

近六年的法裔中型房車老將，注入新的市場活力。

1 動力性能



這次新追加的 Xantia 2.0 16V

這次新追加的2.0升16V車型，在外觀上與'98年三月在國內推出之小改款8汽門車型別無二致。



國內試駕印象



換上了PSA集團代號XU10J4R的2.0升DOHC 16汽門引擎，該引擎先前已出現在同集團的寶獅406之上，而與其搭配的Auto-Active四速自排變速箱(見左圖)為法國三大車廠與德國西門子公司所共同研發的新產品，在寶獅406上要等到'99年式車型才改用這套系統(現行406上的是ZF產品)。



在外觀上與'98年初及年中先後推出的2.0 8V及3.0 V6引擎車型並無多大差異，均屬於小改款後的新世代造型，所以在此便不多贅言。本車最大的特點，在於採用了代號XU10J4R的2.0升DOHC 16V引擎，以取代之有年的XU10J2

SOHC每缸8汽門引擎。這具新追加的引擎，先前即出現在同一集團的寶獅406之上，具有135匹/5500轉的最大馬力與18.7公斤米/4200轉的扭力峰值。如果光從帳面數據來看，其最大扭力出現的引擎轉速域並不算低，會讓人懷疑其低轉速扭力可能沒有舊款的8汽門引擎(18.3公斤米/2750轉)來得出色，不過在實際駕駛過後，便會發現這一層顯虛實屬多餘。

輕踩油門，立刻發覺本車的油門反應極為輕快直接，低轉速時的扭力輸出亦相當豐沛，相當適合在塞車情形嚴重的都會行車環境下使用。這具16汽門引擎與寶獅306 S16及同門小老弟Xsara 2.0VTS上那具可輸出167匹最大馬力的XU10J4RS引擎，可有著明顯的不

同，它所強調的不是強悍的動力輸出，而是精緻順暢的運轉表現和日常行車的實用性。因此其韌性相當不錯，運轉時所發出的引擎聲浪也比以前更為恬靜悅耳，精緻度大幅提升。當您大腳油門加速時，雖不會有令人覺得貼背的強勁加速力道產生，然而轉速提升得頗為迅速，且動力輸出持續而順暢，沒有絲毫遲滯頓挫的感覺。

車上新採用的Auto-Active主動智慧型四速自排變速箱，在這裡也有極為稱職的表現，它是由PSA旗下的雪鐵龍、寶獅以及雷諾和德國的西門子電子公司所共同開發的全新自排變速箱，使用fuzzy logic資料處理系統，具有“一般、跑車和雪地”三種換檔模式，共有十種不同的自我學習程式，反應相當靈敏



內飾格局亦為98年小改款後的樣式，具備中控台造型精緻單調保守了點。

精確，該雙連箱跳鞍極為平順，幾乎讓人感覺不到任何跳鞍震動的現象，kickdown反應直接而快速，使用起來非常便利。

根據原廠提供的性能數據顯示，本車的“0-100公里”起步加速需耗時12.9秒，最高時速為195公里，雖不是十分突出，不過也已達到自排中型房車的一般水準。

2 操控性與行路性 ●●●●●

Xantia的懸載系統最具特色的地方，就是它採用了多鐵龍車廠最少全球的液壓懸載系統（Hydraulic Suspension System），以液壓氣球體內的高壓氣氣與液壓油來取代傳統式懸載系統的圈狀彈簧或扭力彈簧，搭配前面的麥佛遜支柱與後軸的獨立拖曳臂，可以做四段車身高度調整。此外，本車還配備了3.0升車型上所擁有的阻尼硬度調整裝

置，駕駛人可依個人需要，改變懸載阻尼的硬度。

這套液壓懸載系統基本上是屬於

較為柔軟的設定，不過由於懸載阻尼可以根據實際駕駛的情況來調整，因此能在操控樂趣與行路舒適

■ 雷鐵龍 Xantia 2.0 16V 及其同級對手基本規格及性能比較表

車 型	Xantia 2.0 16V	406 2.0SV	Passat 1.8
最大馬力 (hp)	135/5500	135/5500	125/5800
最大扭力 (kgm)	18.7/4200	18.7/4200	17.1/3500
車 長 (mm)	4524	4555	4675
車 寬 (mm)	1755	1765	1740
車 高 (mm)	1400	1396	1459
軸 距 (mm)	2740	2700	2707
車 重 (kg)	1388	1390	1370
0-100km/h (秒)	12.9	14.1	12.7
極 速 (km/h)	195	195	201
國內售價 (萬元)	90萬以內	86.8	98.8
法國售價 (法郎)	15.3萬	15.3萬	13.4萬



CITROËN XANTIA 2.0 16V ■



由左上圖開始，按順時針方向依序為：左方增加了顯示自由預位顯示的儀表板；位於時速表下方的定期保養里程顯示器；前門扶手滑動式置物箱；後窗手動遮陽簾。



左圖為雷鐵龍液壓懸載系統的液壓球，內置高壓氣球和液壓油用以取代圈狀彈簧，並可作四段車身高度調整。右圖即為調整車高的拉柄。

性間可以取得不錯的平衡，駕駛人可以在行進間直接按下方向機柱左側的阻尼硬度切換按鈕（3.0車型上是置於方向機柱的右側），使懸載的阻尼硬度增強，以因應較激烈的操控需求，在高速過彎時車身的穩定性比正常狀態更為優異，車身傾

側也被抑制的更輕微，不過行經顛簸路面時的彈跳會變得較為明顯。如果要拿它和一些高性能跑房車或改裝車相較，這樣的懸載設定自然還有一段差距。然而對大部份駕駛人來說，應不難滿足他們偶爾開開快車，享受一下操控樂趣的需求。

Xantia特有的PSS後輪後動式轉向設計，在高速切入彎角時，會讓人感覺到車尾似乎被一股力量推了一把似的，很精準地擺向車頭所對的方向，大大地提高了駕駛的快感。其轉向反應相當精準確實，左右死點約為3.1圈，輔助力道大小適切，高速時還不致使人感到過於輕手。煞車踏板的行程很短，煞車效果相當敏銳，維持著雷鐵龍一貫的風格，駕駛人只要稍加適應，便能掌控自如。

在不按下阻尼硬度調整開關的正常行車狀態下，Xantia車上的液壓懸載系統處理路面坑洞的能力相當優異，當快速駛過一連串坑坑疤疤的破碎路面時，它能夠吸收一切來自路面的撞擊力道，並將車身控制在相當穩定的狀態下，有效地抑制彈跳與晃動的現象。高速行駛時的穩定性一點也不輸給高級德國



儘管Xantia車系推出至今已將近六年之久，然而其融合掀背尾門設計的優異車身線條仍未顯老舊過時，頗具當時的設計手法極具前瞻性。

車，在新生高架橋上開到120公里的速度行駛輕鬆自在，讓人察覺不出實際的車速。如果一定要在雞蛋裡挑骨頭的話，那就是懸載作動時的變響處理的不夠理想，當輪胎經過坑洞時，雖沒有明顯的震動產生，但是車內乘客依舊可以清楚地聽到底盤傳來的噪音，這是車廠尚待改進的地方。

3 車身品質與配備 ●●●●●

本車的車身長只有4524mm，然而軸距卻長達2740mm，賦予其極為寬敞的車室空間，且掀背尾門設計得相當實用，這是本車一直備受讚譽的地方。座椅的支撐性與舒適性絕佳，駕駛座按六向可調式設計，方向盤的高低亦可調整，任何體型的駕駛者皆不難找出最理想的坐姿；空調系統為恆溫模式，前兩側則為兩階感溫式設計。

在配備方面，相較於目前國產2.0升中型房車的水準，則顯得較為薄弱。這次的2.0 16V新車上配備了雙組記憶旅程顯示、定期保養里程顯示、車外溫度顯示等實用性功能，但是諸如鋁合金輪圈、電動天窗、核桃木飾板、真皮座椅等，這一類在國產車上已成為風尚的豪華配備，則齊額外花錢選用。



掀背尾門的開口寬闊而平整，且開啟角度很大，實用性極高。後行李廂部份的容積有483公升，並將後座椅向前傾倒，可將其容積擴充至1408公升，數量十分可觀。

4 總 評 ●●●●●

基本上，Xantia的整體表現一直非常平均，這次更換了全新的引擎與變速箱之後，不論在動力傳輸表現、加速性能及引擎精緻度上，均有明顯的提升，目前總代理國產汽車雖尚未報出正式售價，不過據了解應維持在和舊款8汽門引擎車型差不多的水準，不會超過90萬元，使得其C/P值提高了不少。如果您嫌它的車感世代不夠新，那麼它確實是一部很值得考慮的進口歐裔中型房車。

引擎動力充足，優異的車身動態表現，空間效益極佳。

底盤隔音尚有改進空間，空調噪音過大。