

Citroën Xantia Turbo C.T.

Petit boost

De par ses qualités dynamiques élevées, la Xantia mériterait une motorisation plus musclée. L'adoption du 2 litres turbo basse pression de la XM constitue un premier pas.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET

La face avant est redessinée.



Les constructeurs français seraient-ils plus doués pour les châssis que pour les moteurs? La Renault Laguna et la Citroën Xantia ont un comportement dynamique exemplaire et elles occupent à juste titre les deux premières places de leur segment sur notre marché. Les acheteurs français semblent leur pardonner leurs motorisations manquant de saveur. Nous

sommes pour notre part un peu moins indulgents. À l'occasion du millésime 96, Citroën a décidé de rectifier le tir. La Xantia reçoit de nouveaux moteurs à la faveur des lois anti-pollution plus sévères. En haut de l'échelle, le 2 litres 16 soupapes de 150 chevaux est remplacé par le 2 litres 8 soupapes turbo basse pression déjà utilisé par la XM et la 605, ainsi que le monospace du programme commun. On reste à

150 chevaux mais on mouline moins (5300 tr/mn au lieu de 6500). De plus, le couple fait un bon en avant avec une valeur de 23,5 mdaN garantie entre 2500 et 3500 tr/mn contre 18,3 mdaN à 3500 tr/mn auparavant. Face à l'Audi A4 20v Turbo, la Xantia n'a pas à rougir puisque son couple est plus élevé de 2 mdaN.

L'adoption du 2 litres suralimenté de la famille XU s'accompagne

de la sortie d'une nouvelle boîte de vitesses. L'ensemble ainsi constitué a entraîné une modification du berceau avant qui a été élargi, sans parler d'une voie revue elle aussi à la hausse. La suspension hydropneumatique, doublée le cas échéant de l'anti-roulis actif, n'a pas subi de modification de fond. Extérieurement, on retiendra une face avant légèrement retouchée à travers une surface de refroidissement plus généreuse. À l'intérieur, les sièges ont été retouchés et l'air-bag conducteur fait partie de l'équipement de série. Nous reviendrons dans un proche avenir sur les performances qui ont progressé, même au niveau des accélérations, tout en jugeant des bienfaits du système Activa. On peut déjà affirmer que l'agrément du turbo basse pression opère, grâce à une mécanique plus silencieuse et des reprises autrement plus agréables. La Xantia Turbo C.T. est une excellente roulease, mais pour le prix, une poignée de chevaux supplémentaires ne serait pas superflue. ■

CARACTÉRISTIQUES

Moteur. 4 cylindres en ligne transversal AV. 1 ACT/2 soupapes par cyl. Gestion Bosch Motronic MP 3.2 F avec turbo Garrett T2 (0,7 bar maxi). 1998 cm³ (86x86 mm). 150 ch à 5300 tr/mn et 23,5 mdaN de 2500 à 3500 tr/mn.

Transmission. Roues AV motrices. Boîte mécanique 5 rapports.

Châssis. Caisse autoporteuse. Cx: 0,34. SCx: 0,70. Suspension hydropneumatique avec train avant pseudo McPherson triangulé et barre stabilisatrice, train arrière auto directionnel à bras longitudinaux avec barre stabilisatrice. Freins à disques, ventilés à l'avant, ABS Teves. Direction à crémaillère assistée.

Dimensions (mm). Empattement: 2740. Voies: 1502/1454. L/l/h: 4444/1755/1399. Roues: 6x15". Pneumatiques: 205/60 R15.

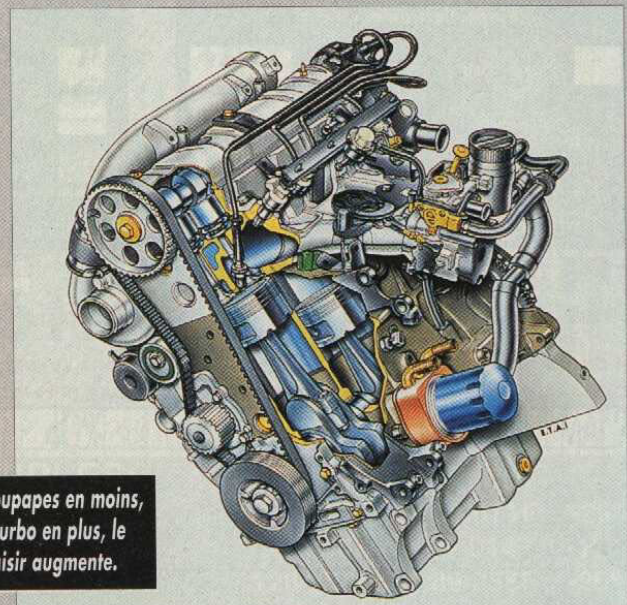
Poids (kg). 1376.

Performances usine. 0 à 100 km/h: 10,4 sec. 400 m DA/1000 m DA: 17,2/31,6 sec. Vitesse maxi: 213 km/h.

Consommations. Normalisées 90/120/Ville (l/100): 6,9/8,4/12,5.

Prix. 165 500 F (VSX) et 175 600 F (Activa).

Puissance fiscale. 9 CV.



Des soupapes en moins, un turbo en plus, le plaisir augmente.