

CITROËN XM SÉDUCTION



Des sièges bien dessinés et un volant réglable dans les deux sens, permettent une bonne position de conduite.

CONFORT SUR MESURES

Bien sûr, lorsqu'on pense à la XM Citroën, c'est aux hauts de gamme que l'on songe en priorité, c'est-à-dire au V6 ou, au minimum, à la turbo-diesel. Mais, dans l'ombre des stars se dissimulent les humbles, à savoir les petits moteurs et les finitions « de base ».

Voilà dix ans, les bas de gamme étaient des amalgames volontiers honteux, dont on cachait tout, sauf le prix qui servait simplement à attirer le chaland. Aujourd'hui, la stratégie commerciale s'est profondément modifiée mais, malgré tout, que doit-on penser de la XM 2.0 Séduction, c'est-à-dire de la moins coûteuse des nouvelles grandes Citroën ?

Disposé transversalement comme ses frères plus musclés, le moteur est un honnête quatre

VITESSE MAXI (km/h)	193
1 000 m DEPART ARRETE (s)	33,2
CONSOMMATION ROUTIERE (l aux 100)	14,5
PRIX (F)	117 188

cylindres en ligne bloc fonte, culasse alu, doté d'un arbre à cames en tête mû par courroie crantée. Si l'allumage transistorisé sans contact incline à la modernité, l'alimentation par un bon vieux carbu double corps 34/34 (avec starter automatique toutefois) nous ramène aux temps anciens, tant il est vrai que, dans moins de dix ans, le carburateur aura vraisemblablement disparu !

Avec un alésage et une course de 86 mm, la

Suite page 101

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres) disposition	4, en ligne, transversal incliné 30° vers l'AR
Bloc	fonte
Arbres à cames (entraînement)	simple (courroie)
Alimentation	carburateur double corps Solex 34/34 Z1
Allumage	transistorisé
Cylindrée (cm ³)	1 998
Alésage x course (mm)	86 x 86
Rapport volumétrique	8,8
Régime maxi (tr/mn)	6 300
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 800
Couple maxi (mkg à tr/mn)	17,4 à 2 250
Puissance au litre (ch)	58
Couple au litre (mkg)	8,7

AERODYNAMIQUE

S (m ²)	2,14
SCx (m ²) - Cx	0,64 - 0,30
Cz avant/arrière	0,09/0,16

POIDS

Total (kg)	1 335
Répartition avant/arrière (%)	62/38
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,6

PNEUMATIQUES

Dimension AV/AR	185/65 R 15 MXV2
Jantes AV/AR	5 1/2 J 15 tôle

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	berline, 4 portes
Suspension	hydropneumatique
	Hydractive en option
Avant	Mc Pherson (triangles) + barre antiroulis
Arrière	bras tirés, barre antiroulis
	à crémaillère, assistée
Direction	
Tours de volant - Démultiplication	2,94 - 15,6
Diamètre de braquage (m)	12,50 (hors tout)
Freins avant (diamètre en mm)	disques ventilés (276)
Arrière	disques (224)
Antiblocage	option

TRANSMISSION

Aux roues	avant
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e)	3,455/1,850/1,280/0,969/0,757
Rapport de pont	4,063 (16 x 65)
Vitesse à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	8,1/15,1/21,9/28,9/37,0
Maxi sur intermédiaires (1/2/3/4)	51/95/138/182

DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 850
Voies avant-arrière (mm)	1 530 - 1 457
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 708 - 1 794 - 1 390
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	1 068 - 790
Coffre (dm ³)	455
Réservoir d'essence (litres)	80

FREINAGE

Avec option ABS	Distance (mètres)
-----------------	-------------------

A PARTIR DE 100 km/h

Limite du blocage à froid	43
Limite du blocage à chaud	45

A PARTIR DE 140 km/h

Limite du blocage à froid	82
---------------------------	----

SONOMETRE

AU RALENTI

A l'intérieur (db)	51
Extérieur (db)	65

A VITESSE STABILISEE

A 60 km/h (db)	65
90 km/h (db)	69
130 km/h (db)	75

LES PRIX

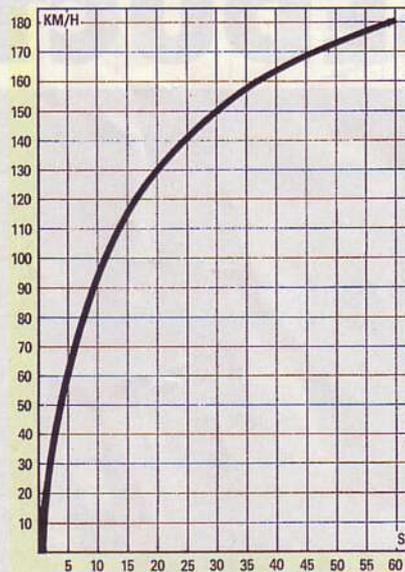
(F)	117 188
Puissance fiscale (CV)	9

OPTIONS

Climatiseur	10 750
Peinture métallisée	2 938
Jantes alliage	3 125
Suspension Hydractive	7 813
Freinage ABS	8 782
Autoradio	5 844
Banquette AR rab. 2/3 1/3	1 750

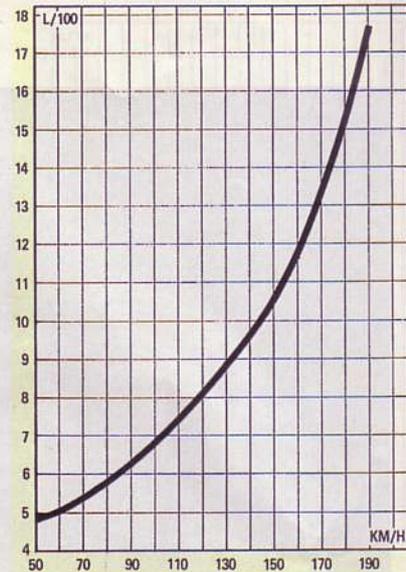
Bon comportement général du 4 cylindres équipant cette XM Séduction, sauf en reprises où il est un peu « juste ».

ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



km/h	secondes
50	3,7
60	4,8
70	6,1
80	7,6
90	9,4
100	11,4
110	13,8
120	16,6
130	20,0
140	24,6
150	30,3
160	36,6
170	48,9
180	58,8

CONSUMMATION STABILISÉE



km/h (en 5 ^e)	Litres aux 100 km
50	4,9
60	5,1
70	5,4
80	5,8
90	6,3
100	6,8
110	7,4
120	8,1
130	8,9
140	9,6
150	10,4
160	11,6
170	13,4
180	15,2
190	17,5

LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI

(km/h)	193
--------	-----

ACCELERATIONS

400 m départ arrêté (s)	17,8
1 000 m (s)	33,2

REPRISES

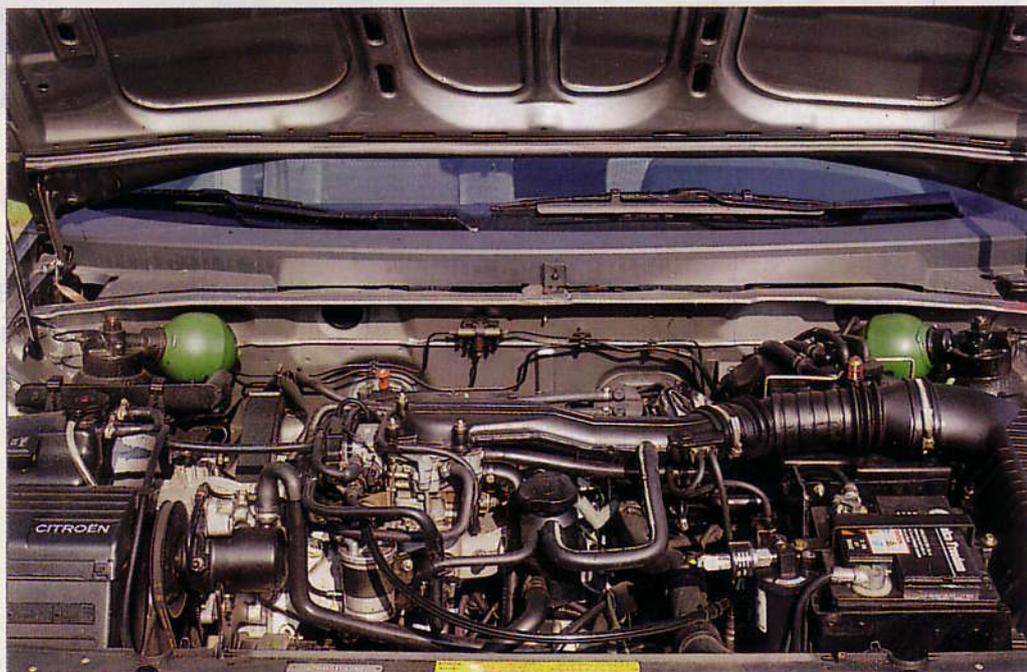
Depuis 50 km/h en 4 ^e 400 m (s)	17,7
1 000 m (s)	34,1
En 5 ^e : 400 m (s)	19,8
1 000 m (s)	38,3
De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s-m)	30,3
De 80 à 120 km/h en 5 ^e (s-m)	17,6
en 4 ^e (s-m)	12,6
en 3 ^e (s-m)	9,4

CONSUMMATIONS

Routière (litres aux 100 km)	14,5
En conduite « économique »	7,2
Autonomie (km)	550

XM SÉDUCTION

ESSAIS TECHNIQUES :
Didier FOUQUET et Jorge CLAVELL



QUALITÉS

- EXCELLENT CONFORT
- BONNE TENUE DE ROUTE
- Habitabilité satisfaisante
- Direction agréable
- Freinage efficace
- Options intéressantes

DÉFAUTS

- Performances limitées
- Moteur bruyant à haut régime
- Consommation assez importante
- Enjoliveurs affreux
- Instrumentation simplette
- Petite roue de secours

Les sièges sont très correctement dessinés et leur confort est satisfaisant, cela avec des cotes d'habitabilité que les grandes tailles apprécieront, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, le volant étant en particulier réglable dans les deux axes, en série.

L'équipement de cette version de base présente l'avantage d'autoriser à tout le moins des suppléments permettant de parfaire le bilan accessoires.

En plus des lève-vitres avant électriques, du chauffage séparé gauche/droite, des deux rétros extérieurs réglables de l'intérieur (manuellement), du verrouillage à distance des portières et du coffre des ancrages de ceinture réglables, du frein de parking au pied et de l'éclairage intérieur temporisé, tout cela en série, il est également possible d'accéder non seulement à la suspension pilotée mais encore à l'air conditionné (tarif en forte baisse) et à la radio réglable au volant et, mieux encore, à un ABS abordable !

En revanche, désagréable surprise, la roue de secours n'est qu'une 175/70 MXL

et l'instrumentation est réduite à sa plus simple expression, avec cependant un cadeau inattendu : celui d'une grande et lisible montre analogique bien préférable à la petite numérique des autres versions et qui nous est offerte en lieu et place du compte-tours !

Extérieurement, à part les enjoliveurs dont la prééminence est d'ailleurs telle qu'elle engendre une grande fragilité, l'aspect est celui de toutes les XM, à l'exception de l'aileron dont la 2.0 Séduction se voit privée, ce qui ne gênera sans doute pas tout le monde. Les tissus intérieurs sont corrects d'aspect, la moquette ne manque pas à l'appel au plancher et le coffre arrière est vaste, la banquette arrière partiellement rabattable étant prévue en option, moyennant 1 750 francs.

Ainsi équipée et motorisée, la XM demeure encore capable d'attirer la convoitise et, options majeures comprises, elle permet de s'offrir pour moins de 150 000 francs une voiture pourvue d'une suspension hautement sophistiquée, de l'air conditionné et d'un ABS. Après tout, le bilan n'est pas négatif !

André COSTA



A vitesse moyenne, le roulis demeure faible en virage avec une bonne stabilité de trajectoire.

procurer une excellente maniabilité lorsqu'elle se trouve adroitement sollicitée.

Les freins sont puissants, bien équilibrés et durants. Toutefois, les enjoliveurs des jantes tôle ne sont pas seulement hideux :

ils gênent également le refroidissement des disques, quoique le problème soit nettement moins aigu avec 115 qu'avec 170 ch...

En dehors de la suspension, le confort est grosso modo celui des hauts de gamme, avec un silence de fonctionnement fort satisfaisant jusqu'à 4 000 tr/mn et une qualité aérodynamique qui permet un passage dans l'air d'une grande discrétion.

EQUIPEMENTS

Lave-phares	non
Essuie-glace à deux vitesses + intermittent à cadence variable	oui
Réglage des points d'ancrage de ceintures	non
Appui-tête avant	oui
arrière	oui
Projecteurs antibrouillard	option
Deux rétroviseurs ext. réglables de l'int.	oui
Lave-glace électrique avant	oui
arrière	non
à fonction auto.	non
Verrouillage centralisé des portes du coffre	oui
Commande à dist.	non
Ouverture du coffre depuis l'habitacle	non
Direction réglable au moins sur un plan	oui
Réglage du siège conducteur en hauteur en appui dors.	non
	oui
Eclairage serrure ou clé de contact	non
Ordinateur de bord	non
Réglage radio au/ou sous le volant	non
Lave-glace par diffuseur	non
Température programmable	non
Air conditionné	non
Jalousie arrière	non
Eclairage temporisé	non
Miroir de courtoisie	passager
Rhéostat de tableau de bord	oui
Radio et lecteur de cassette	non
Accoudoir central avant	non
arrière	oui
Allume-cigare arrière	non
Dossier arrière fractionné	non
Clé spéciale pour boîte à gants	non
Spot de lecture avant et arrière	oui
Eclairage du coffre	oui
du moteur	non
de la boîte à gants	oui
Vide-poches avant central	oui
de portières	oui
Trappe protège-radio	oui

cylindrée atteint 1 998 cm³ qui correspondent en France à une puissance administrative de 9 CV. Dans ces conditions, la puissance atteint 115 ch à 5 800 tr/mn et le couple maxi 17,4 mkg à 2 250 tr/mn, ce qui correspond entre autres à une modeste puissance au litre de 58 ch.

La boîte est une cinq rapports mécanique à 4^e et 5^e surmultipliées, la 5^e procurant 37 km/h aux 1 000 tr/mn. Aucune boîte automatique n'est prévue en option.

La suspension est bien entendu hydraulique et bénéficie même de quelques menus perfectionnements par rapport à la défunte CX. Toutefois, le système hydractif n'est prévu qu'en option, moyennant un supplément de 7 813 francs. Les freins sont à disque sur les quatre roues, ventilés à l'avant, et la direction à crémaillère est assistée en série. Un dispositif antiblocage de freinage est disponible moyennant un supplément de 8 782 francs, ce qui n'est pas cher par rapport aux tarifs pratiqués par certaines marques étrangères.

Les jantes tôle de 5 1/2 pouces reçoivent des 185/65 Michelin MXV2, des jantes en alliage léger étant accessibles contre 3 125 francs.

Amenée sur l'anneau de Montlhéry, la voiture a fourni une vitesse de pointe de 193 km/h, les 400 mètres départ arrêté étant couverts en 17 s 8/10^e et les 1 000 mètres en 33 s 2/10^e. En matière de souplesse, le passage aux 400 mètres avec départ de la mesure à 50 km/h a donné 19 s 8/10^e et celui aux 1 000 mètres 38 s 3/10^e.

Sans que ces chiffres soient en mesure de susciter l'enthousiasme, ils n'en trahissent pas moins un comportement honnête. La vitesse de pointe est plus que suffisante, la nervosité très acceptable et

seules les reprises seront jugées un peu insuffisantes par le conducteur moyen, surtout à pleine charge...

Mais, pour l'automobiliste rassis, doté d'un pied droit plus ou moins léger, la sensation d'accélération demeurera sans doute suffisante... tout au moins tant que l'on n'en demandera pas trop à un moteur qui a malgré tout fort à faire pour entraîner 1 335 kg en ordre de marche.

On s'en serait douté, l'hydraulique sans l'hydractive, c'est un peu l'escargot sans ail.

Pourtant, la fameuse sensation de tapis volant se retrouve sur certaines basses fréquences et, surtout à vitesse moyenne, le roulis demeure faible en virage, avec une excellente stabilité de trajectoire et une direction douce et très précise, capable de