

LA PAROLE AUX PASSAGERS

XM à vivre

Nos colonnes sont abondamment pourvues d'essais de véhicules, d'études et de descriptions techniques. Tout ceci passionne les conducteurs et les techniciens. Le courrier nous le confirme. Nous persévérons donc dans cette voie puisqu'elle fait notre originalité. Nous nous sommes aperçus qu'une catégorie d'utilisateurs était totalement oubliée lors de nos essais : les passagers, celui de l'avant comme ceux de l'arrière, les grandes personnes comme les enfants.



NOUS avons donc voulu pallier à cette lacune. Voici notre premier essai passagers à bord de la toute nouvelle CITROËN XM équipée du moteur 2 litres à injection et de la meilleure finition. Nous leur avons fait parcourir près de 1500 kilomètres, tant sur autoroutes que routes traditionnelles, sinueuses et tortueuses à souhait. Fin donc des impressions du conducteur : tenue de route, freinage, accélération ou autres, voici celle des passagers. Le conducteur donnera tout de même son opinion sur les accessoires de confort à sa disposition.

Alors allons-y et mettons nos bagages dans le coffre. De formes régulières et suffisamment vaste, il a facilement contenu les bagages et autres impedimenta de quatre personnes pas très portées à ne voyager qu'avec le strict nécessaire.

ELLE EST BELLE

Nos passagers, s'ils avaient déjà vu la XM en circulation, n'avaient pas eu le loisir de la voir de près. D'emblée leur opinion a été unanime : ils l'ont trouvée très belle particulièrement de l'avant et, dans l'ensemble, bien équilibrée, sans agressivité ni concession

à une mode quelconque, en bref et pour l'expression de l'un d'entre eux : une personnalité sympathique.

SOIGNÉE MAIS TRISTE

Un bon point donc pour commencer. Quelles vont maintenant être les réactions à la vue de l'intérieur ? Là aussi unanimement : c'est bien fini, c'est très soigné, c'est cosu mais que tout ce noir est triste. On nous dira qu'il s'agit là d'un impératif technique pour éviter les reflets parasites du tableau de bord dans le pare-brise, mais nous ne sommes pas convaincus de la valeur de cet argument, car certains

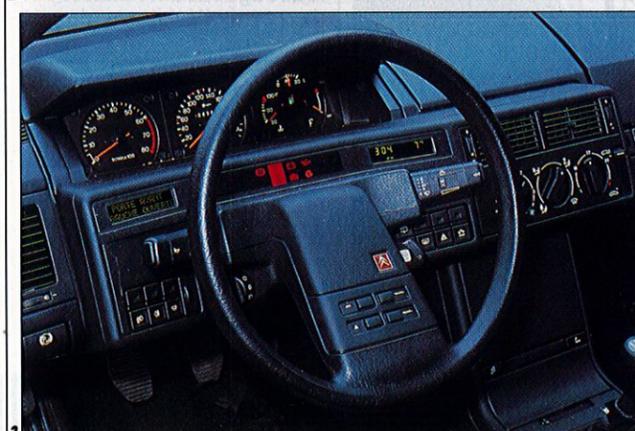
1. La large ouverture des portières permet un accès facile à toutes les places.

constructeurs de voitures haut de gamme, et non des moindres, comme ROLLS-ROYCE, JAGUAR ou ROVER, savent très bien faire des intérieurs qui sans être noirs, évitent ces fameux reflets. La couleur et la gaité n'ont jamais été incompatibles ni avec le standing, la classe ou la sécurité. Entrons maintenant dans la voiture. Après avoir apprécié la large ouverture des portières, asseyons-nous. Les sièges sont bien dessinés et épousent comme il faut la for-

me du corps, le soutenant bien, mais pourquoi sont-ils si durs ? Cette mode d'origine allemande, et qui semble maintenant adoptée par ceux-là même qui la fustigeaient il n'y a pas si longtemps encore en la traitant de raideur germanique, ne devrait, comme toutes les modes, n'être que très passagère car elle arrive à son extrême, tant il est vrai que certains la pousse actuellement à son comble en s'asseyant carrément sur de véritables billes de bois. Nous ne réclamons pas la souplesse des sièges de la DS, qui était peut-être un peu excessive, mais le compromis de la CX nous semble avoir été un excellent choix.

CONVIVIALE

Par contre la passagère avant et le conducteur, ont apprécié le réglage électrique des sièges, simple et facile grâce à des manettes bien placées, tombant naturellement sous la main ; plus besoin d'aller à la recherche de commandes plus ou moins cachées sous le siège et de s'arc-bouter sur les pieds pour faire avancer ou reculer son assise. Nos passagers arrière, quant à eux, ont beaucoup apprécié, outre l'excellente visibilité de côté et de trois-quarts arrière et la luminosité intérieure qui en découle, la position légèrement surélevée de la banquette qui leur donne, enfin, la possibilité de voir le paysage et non plus de contempler à longueur de kilomètres, les appuis-tête et le sommet du crâne des passagers avant ; le gros accoudoir central, relevable dans le cas d'un éventuel cinquième occupant, donne suffisamment de place pour installer les avant-bras de manière reposante et la place importante pour les jambes, permettent pour les longs parcours, de changer aisément de position afin d'éviter la fatigue. Les grands vide-poches dans les accoudoirs des quatre portes sont une très bonne idée qui, outre leur utilité en cours de route, permettent, quand on quitte la voiture, de ramasser tous ces petits objets que l'on a près de soi au cours d'un voyage de plusieurs heures, mais que l'on ne sou-



haite pas laisser apparents quand on quitte la voiture pour un moment.

DES BONNES ASTUCES DE CONFORT

A l'avant notre passagère a beaucoup aimé le miroir de courtoisie qui s'éclaire quand on relève le cache qui le recouvre. Le conducteur, qui est maintenant de plus en plus souvent une conductrice, a apprécié que le pare-soleil gauche recèle le même petit confort. Excellente idée également que le petit pare-soleil intermédiaire situé au-dessus du rétroviseur et qui permet enfin, de cacher ce soleil qui, si souvent, s'entête à filtrer entre les deux éléments principaux. Ah ! que de compliments avons nous entendu sur le réglage en hauteur de la ceinture de sécurité qui permet, merci Citroën, aux passagères de ne plus avoir la poitrine compressée ou le cou scié par la bande de nylon.

VOUS AVEZ DIT CENDRIER ?

Par contre, ceux qui ont imaginé le cendrier devaient non seulement être des non-fumeurs, mais en plus faire partie de la ligue anti-tabac, tant l'engin qu'ils ont créé est propre à vous dégouter de l'herbe à Nicot. En effet dès qu'on veut l'utiliser on constate rapidement que, pour le fumeur, le jeu consiste à essayer de mettre le plus possible de cendre dans le cendrier et le moins possible à côté, ceci au prix de contorsions manuelles autour du levier de changement de vitesse, hélas la victoire n'appartient pas

2. Sur le volant les commandes de la radio.

3. La commande d'essui-glaces et le curseur de réglage du battement intermittent (entre 5 et 15 secondes).

4. Le volant est réglable en profondeur et en hauteur.

5. Bien sympathique l'éclairage du miroir de courtoisie côté passager.

souvent au fumeur qui, deux fois sur trois, met sa cendre à côté. Bref, arrêtons là cette description et donnons un zéro pointé à ce gadget qui n'a de cendrier que le nom.

BIEN AU CHAUD

La voiture dont nous disposions était équipée de la climatisation que, bien sûr, en cette saison, nous n'avons pas eu l'occasion d'essayer. Par contre nous avons apprécié le chauffage et sa facilité de réglage. Il suffit d'afficher la température désirée, de mettre le réglage sur automatique et tout se passe seul en donnant, autant à l'avant qu'à l'arrière, le confort recherché. Autre caractéristique très intéressante, la rapidité de désembuage. Quand vous montez à quatre dans une voiture par une de ces journées où le crachin breton doit donner une humidité voisine de 100 %, à peine installés, toutes les vitres sont opacifiées par la buée. Ventilation à fond, avec les réglages sur désembuage et très rapidement toutes les vitres, y compris celles de côté, retrouvent leur clarté, laquelle se maintient parfaitement bien lorsque le chauffage est remis en position automatique.

...ET BIEN A L'ABRI

Autre excellente trouvaille que cette vitre arrière qui maintient les passagers à l'abri lorsque le coffre est ouvert. Quand, comme nous, vous vous retrouvez avec un vent dont les rafales chargées d'eau ne demandent qu'à s'engouffrer partout et que vous êtes obligés d'aller farfouiller dans le coffre, ceux qui sont restés dans la voiture apprécient fortement l'idée de cette séparation vitrée. Puisque nous sommes au chapitre de la pluie, notons au passage l'efficacité des essuie-glaces, quel progrès par rapport à la CX : ils essuient bien et on y voit clair. Signalons aussi une astuce bien pratique grâce à un petit curseur placé sur la commande, curseur qui permet de régler, entre 5 et 15 secondes, le battement intermittent des balais.

Par contre le lave-glace nous a moins convaincus, les rafales de vent de côté ont tendance à dévier les 4 jets les rendant, dans ce cas, partiellement inopérants ; le système de la CX reprend le dessus sur celui de la XM. Quand on tient une bonne idée pour quoi en changer ?

BONNE MUSIQUE

L'auto-radio lecteur de cassettes avec système auto-reverse, livré en série, est d'une qualité remarquable et ses six haut-parleurs aidés par la bonne insonorisation de la voiture aux bruits extérieurs, restituent parfaitement la qualité du son. Nous avons aussi apprécié les quatre touches placées sur la branche unique du volant et qui permettent, sans lâcher celui-ci, de régler la puissance d'écoute et, en radio, la recherche automatique des stations mémorisées. C'est



6 ▲ 7 ▼



8 ▼



incontestablement un avantage supplémentaire sur le plan de la sécurité, d'autant plus que l'auto-radio placé assez bas ne serait pas, sans ces touches, d'un maniement très compatible avec la sécurité.

QUE LA LUMIÈRE SOIT

Lors de nos précédents essais de la XM nous n'avions pas eu l'occasion de rouler la nuit. Les courtes journées de novembre, nous ont données l'occasion de le faire et de constater combien était remarquable la qualité de l'éclairage de ces nouveaux phares. C'est incontestablement ce que nous avons trouvé de mieux, jusqu'ici, sur toutes les voitures qu'il nous a été donné de conduire de nuit.

Puisque nous en sommes au chapitre de l'éclairage restons-y. L'ouverture des quatre portes déclenche, bien sûr, l'éclairage intérieur de la voiture, ce qui somme toute est maintenant banal, mais aussi, outre l'allumage d'un feu rouge encastré dans le bas de porte, l'éclairage du sol

6. L'éclairage sous les portières vous évitera la nuit de mettre les pieds dans une flaque d'eau.

7. Bien au chaud et à l'abri grâce à cette glace supplémentaire quand le coffre est ouvert.

8. Nos passagers l'ont trouvée belle.

sous la porte, extrêmement pratique pour ne pas mettre les pieds dans une flaque d'eau ou autre cadeau canin !

CONFORT ET SÉCURITÉ

Enfin nous avons tous apprécié l'inégalable confort CITROËN. Que l'on est bien dans cette voiture, tout concourt à rendre le voyage agréable : la qualité de la suspension, encore améliorée par rapport à celle de la CX, le silence de fonctionnement qui permet sans difficultés, soit d'apprécier les qualités musicales de l'auto-radio, soit de parler tranquillement entre passagers avant et arrière. Quand les conditions de roulage font obligation de passer la suspension en mode ferme, l'immense impression de sécurité que donne cette fonction, non seulement ne fatigue pas les passagers, mais concourt grandement à leur détente et à leur décontraction. Jamais au cours de notre périple, ni à l'avant comme à l'arrière, personne ne s'est plaint de la fatigue.

Pour conclure en résumant l'opinion de nos compagnons de voyage, nous dirons qu'ils auraient trouvé cette XM quasiment parfaite si les sièges avaient été un peu moins fermes, l'intérieur un peu moins noir et donc plus gai, et, détail peut-être mais qui a son importance, le cendrier avant un peu plus apte à remplir le rôle qui est sensé lui être dévolu.

Jean PRIOULT

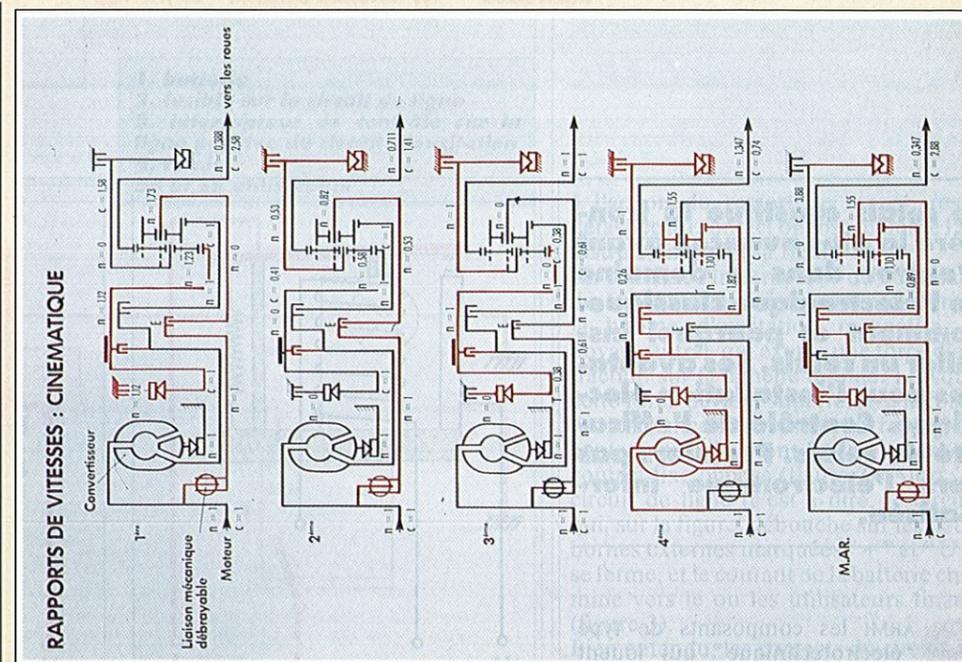
XM AUTOMATIQUE : UN COMPLÈMENT ATTENDU

APRÈS les pages précédentes qui nous ont permis d'appréhender l'épineux problème du confort automobile du point de vue des passagers, l'essai de la toute dernière production CITROËN va nous donner l'occasion d'ajouter un complément à la notion de confort automobile.

CITROËN présentait donc il y a peu, les dernières nées de la gamme XM, deux modèles à motorisation essence (V6 et 4 cylindres injection) équipés d'une transmission automatique d'origine ZF.

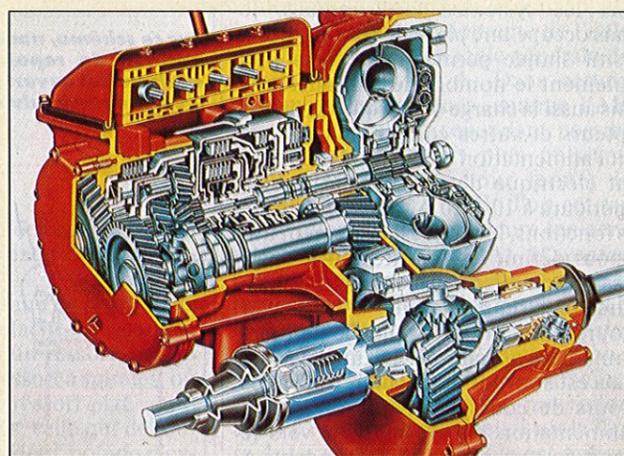
La boîte de vitesse automatique adoptée sur les deux versions de la XM tient son originalité, comme celle de la BX, de l'adoption d'une transmission mixte sur le troisième rapport (60% hydraulique et 40% mécanique) tandis qu'elle est totalement mécanique sur le quatrième. Les deux premiers rapports restent quand à eux conventionnellement automatiques.

A noter que, fonction de la motorisation (V6 3 litres ou 4 cylindres 2 litres), les rapports internes étant imposés par la boîte ZF 4 HP 18, les ingénieurs CITROËN ont préféré jouer sur la simple modification du nombre de dents des pignons de l'arbre de sortie moteur et de l'arbre de réducteur pour adapter les démultiplications aux performances de chacun des deux moteurs plutôt que sur le rapport de réduction de pont. Les écarts des consommations normalisées entre les boîtes automatiques et mécaniques sont d'ailleurs assez marqués, fait étonnant si l'on considère que les jeux de démultiplication sont plus longs et que la liaison du quatrième rapport est rigide. Ce phénomène ne peut s'expli-



▲ Schéma cinématique de la transmission automatique qui équipe la dernière CITROËN XM. On peut aisément visualiser le principe de glissement différentiel du troisième et la prise directe du quatrième rapport.

Éclaté de la boîte ZF 4 HP 18. Les boîtes sont identiques sur les motorisations V6 et 4 cylindres Injection. La différence s'effectue au niveau des pignons réducteurs (à gauche).



quer que par le choix des rapports (boîte hésitante entre 3 et 4) ou par des pertes relativement importantes dues à la boîte elle-même. Si le passage des deux premiers rapports se fait sans à-coups ou sensations particulières, on perçoit d'une manière assez sensible le glissement de la 3^e et surtout l'enclenchement mécanique du

4^e rapport, sans que cela ne devienne désagréable. Par contre, le temps de réaction à l'enclenchement du dernier rapport peut se révéler gênant dans certaines configurations de conduite. En conclusion, on peut penser que l'apparition de la bo-

îte automatique sur la XM achève de la rallier au groupe des berlines de grand confort. Cet équipement attendu devrait séduire les fidèles de la marque et surtout rallier un certain nombre d'adeptes de la conduite automatique aux deux chevrons.