



+ / -

Qualités

- habitacle généreux avec nombreux vide-poches
- bon agrément routier
- sièges confortables

Défauts

- frein de stationnement peu pratique
- petites inégalités de la route fortement ressenties dans l'habitacle
- interrupteur de l'essuie-glace arrière mal placé

Citroën XM 16V SX

L'histoire de la suspension hydropneumatique a commencé il y a presque exactement quarante ans sur le stand Citroën du Salon de Paris. Un public ébahi défilait alors devant la première DS, rapidement devenue «déesse» pour ses inconditionnels. Cette histoire se poursuit de nos jours avec la XM lancée en 1989, précédée auparavant par la CX. La deuxième génération de la suspension «hydractive» a été introduite l'an passé. Cette année, la grande Citroën a reçu quelques retouches extérieures, un tableau de bord remodelé et de nouveaux moteurs. Une raison largement suffisante pour reprendre la XM sous la loupe.

Les lignes futuristes font partie de l'image de marque de Citroën. Aussi bien la DS que la CX et la XM sortaient nettement de la norme au moment de leur lancement. Bien

qu'elle soit fabriquée depuis cinq ans déjà, la XM continue de détonner dans le trafic par ses formes anguleuses.

Habitacle

L'habitacle spacieux a toujours été un point fort des grandes Citroën. Les portes s'ouvrent largement sur des fauteuils cossus. Beaucoup d'espace aussi sur les places arrière au niveau des jambes, mais la hauteur y laisse un peu à désirer.

Le coffre mérite également une mention. Le grand hayon – il est un peu lourd à manipuler – facilite le chargement du coffre large et plane. Contrairement à la plupart des berlines bicorps, la plage arrière ne se lève pas en même temps que le hayon.

Les vide-poches ne manquent pas dans l'habitacle. La boîte à gant est verrouillable et, fait peu commun, l'ouverture du large couvercle est commandée par un petit amortisseur.

Autrefois, on reprochait souvent aux Citroën d'être des voitures réservées aux seuls initiés. Ça n'est plus le cas de la XM qui correspond largement à la norme. Seul le frein de stationnement, qui s'actionne avec le pied gauche et se détend à la

main, demande un peu d'habitude. Dans le modèle à boîte manuelle, il serait utile d'avoir deux pieds gauches pour démarrer en côte...

Confort

Le confort est un autre atout traditionnel de la marque Citroën en général, de la XM en particulier. Premier exemple: le siège du conducteur qui se règle de multiples façons, également en hauteur. La position du volant peut non seulement être variée dans le sens de la hauteur, mais aussi dans celui de la profondeur.

La banquette arrière galbée a été conçue pour recevoir deux personnes. Du coup, la troisième, installée au centre, n'est pas très à l'aise.

Le confort de la suspension est typique pour la marque, mais la XM ne plane plus au-dessus de la chaussée, comme le laissaient croire les modèles précédents. Même en position «confort», la suspension réagit assez durement aux inégalités de la chaussée. Reste que les chocs sont en fait plus audibles que perceptibles. Sur l'autoroute et sur les routes de campagne avec de longues ondulations, il paraît difficile de faire mieux dans cette catégorie de prix.

Même propulsée par un quatre cylindres, la XM demeure une voiture silencieuse. Pour les connaisseurs, les petits sifflements et chuintements de la suspension font partie de l'environnement sonore. La finition de l'habitacle n'est pas encore parfaite. On s'en rend notamment compte par quelques cliquetis et grincements sur les chaussées défoncées.

Équipement










Une des retouches apportées à la carrosserie a consisté à centrer l'emblème de la marque sur la calandre. Du coup, la XM paraît un peu moins futuriste vue de l'avant. Plus d'élégance à l'arrière également avec un nouveau déflecteur moins large.

La version SX, la moins chère de la gamme, possède un équipement tout à fait décent. Les lève-glace avant sont électriques, tout comme les rétroviseurs extérieurs qui sont chauffants. Notre voiture d'essai possédait en plus le «Pack Confort» (700 fr.) qui comprend des lève-glace électriques à l'arrière et un dispositif inclinant le rétroviseur droit vers le bas lorsque la marche arrière est engagée.

Le verrouillage central et, bien

Appréciation:

-  très bon
-  bon
-  satisfaisant
-  mauvais
-  très mauvais

Marque / modèle	Nombre de portes	Prix en fr.	Dimensions long./larg. en cm	Cylindrée en cm ³	Puissance kW/ch	Couple maximal Nm/min	Consommation (FTP-75) l/100 km	Bruit à l'intérieur à 120 km/h dB(A)	Appréciation des coûts d'entretien 2)	«Paquet TCS» (rép. et pièces) 3)	Test TOURING
Citroën XM 16V SX	5	34 500.–	471/179	1997	97/132	180/4200	10,3	71			17/1995
Mitsubishi Galant 2.0 GLSi 16V	5	32 590.–	462/173	1996	101/137	176/4750	9,2	71			14/1995
Opel Omega 2.0i 16V GL	4	33 975.–	479/179	1997	100/136	185/4000	10,1	69			12/1995
Renault Safrane 2.2V	5	34 900.–	474/181	2164	101/137	182/4500	11,1 1)	—			—
Saab 9000 CS 2.0i	5	35 900.–	476/178	1984	96/131	177/3200	11 1)	70 4)			7/1992

1) données selon l'importateur 2) sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel) 3) comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif

4) Saab 9000 CS 2.3-16 Swiss

On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les agences. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.

sûr, la direction assistée font partie de l'équipement de série.

L'aération et le chauffage sont efficaces. Dommage que les buses centrales du tableau de bord ne peuvent pas être suffisamment inclinées vers le bas. Un peu cher (2700 fr.), le climatiseur est néanmoins très apprécié les jours de grande chaleur.

Performances

Il ne faut pas s'attendre à des performances sportives de la part d'une berline de 1460 kg à vide propulsée par un deux litres. Partant de cette conviction, on est très agréablement surpris au volant de la XM 16V. Cette mécanique à seize soupapes et taux de compression élevé provient de la dernière génération Citroën. Les reprises à bas régime sont surprenantes. Et bien qu'il monte facilement en régime, ce

Ce test résulte de la collaboration entre le Service d'information technique du TCS à Emmen et la rédaction TOURING à Berne.

Technique: Berno Schmid / Peter Baumgartner

Rédaction/photos: Ruedi Blessing

moteur n'émet jamais un bruit gênant.

Autre qualité de cette mécanique: sa sobriété. Les 9,2 l/100 km que nous avons mesurés durant le test lui ont valu la mention «très bien» selon les critères du TCS. Dans la discipline des gaz d'échappement, la XM n'est pas la première de sa classe, mais elle obtient tout de même des résultats satisfaisants sur toute la plage des régimes.

La boîte à 5 vitesses se manie facilement, mais le guidage du levier manque un peu de précision.

Comportement routier

Comme le confort, le comportement routier est une grande spécialité Citroën. La XM penche peu dans les virages et paraît stable et sûre en toutes conditions. Un petit défaut à signaler: la suspension est relativement bruyante sur de courtes ondulations. Très directe, la direction réagit au moindre mouvement, notamment à haute vitesse. Il faut une certaine habitude pour ne pas voyager en zigzag.

Les freins - l'ABS est de série -

sont également intégrés dans le système hydraulique de la suspension et de la direction. L'assistance est très forte. Il suffit d'effleurer la pédale pour que la Citroën décélère vigoureusement. Après un certain temps, on apprécie cependant l'action efficace des freins.

Pour sa taille, la Citroën XM est une voiture maniable, bien que le conducteur ait des problèmes de visibilité: il est difficile d'estimer l'extrémité avant et la vue vers l'arrière est restreinte lors des manoeuvres de parage.

Sécurité

Bon résultat dans cette discipline grâce au confort, au silence dans l'habitacle et au comportement routier sûr. Côté négatif, il faut signaler la visibilité qui est limitée vers l'arrière et aussi entravée vers l'avant par les gros montants du toit.

La XM n'est pas une pionnière en matière de sécurité passive, mais elle possède néanmoins l'indispensable: l'airbag côté conducteur est de série, mais cet accessoire n'est pas livrable pour la place de droite. Les ceintures avant sont pourvues

de rétracteurs et de points de renvoi réglables en hauteur. A signaler enfin des appuie-tête réglables à l'arrière et des renforts dans les portes.

Prix

Le moteur deux litres n'est livrable que dans l'exécution SX dont l'équipement n'est pas des plus riches, mais néanmoins correct compte tenu du prix de 34 500 fr. Pour disposer d'un équipement de série plus luxueux, il faut choisir la version deux litres turbo (110 kW/150 ch) ou la V6 (125 kW/170 ch).

L'équipement de la SX peut certes être complété, mais les options sont assez chères: 1250 fr. pour le toit ouvrant électrique, 2700 fr. pour le climatiseur et 1140 fr. pour les jantes alu (notre voiture d'essai en était pourvue).

Dans l'ensemble, la XM 16 V SX est une offre intéressante pour les automobilistes qui mettent l'accent sur l'habitabilité et le confort, mais qui entendent économiser côté carburant. Et s'ils ont encore besoin de plus d'espace, ils choisiront le break qui coûte 1950 fr. de plus.

Chiffres, données et faits

Caractéristiques techniques

Carrosserie:

5 portes, 5 places

Dimensions (cm):

longueur 471, largeur 179, hauteur 139, empattement 285

Poids (kg):

1460 à vide (voiture d'essai 1450), total admissible 1920

Moteur:

transversal à l'avant, 4 cylindres en ligne, 4 soupapes par cylindre, 2 arbres à cames en tête (courroie crantée), 1997 cm³, 10,17 ch. fiscaux, 97 kW/132 ch à 5500/min, 180 Nm à 4200/min, injection électronique

Transmission:

traction avant, boîte à 5 vitesses

Direction:

servo-direction de série

Airbag:

conducteur, de série; passager, non livrable

Freins:

ABS, de série

Pneus:

195/65 R 15, plus petite dimension possible: 185/65 R 15

Réservoir:

80 litres, autonomie: 870 km (durant le test)

Garantie

1 année de garantie d'usine
6 ans contre les perforations dues à la rouille
«Garantie Plus» Citroën: 2 ans de plus ou 50 000 km (1250 fr.); 2 ans de plus ou 100 000 km (1650 fr.)
1 année ou 3 ans («Garantie Plus») de garantie de mobilité

Garantie antirouille

La garantie antirouille est soumise aux conditions suivantes:

- effectuer des contrôles de carrosserie payants durant la deuxième et quatrième année (±2 mois). Durée du contrôle: 0,6 h
- n'utiliser que des pièces de carrosserie d'origine
- ne faire effectuer les réparations de la carrosserie que par un concessionnaire ou un garage agréé.

Exigences du TCS:

La marque devrait offrir une garantie antirouille de six ans au moins, qui ne soit liée ni à des délais à respecter, ni à des conditions entraînant des frais.

Représentants:

212

Importateur:

Citroën (Suisse) SA
27, route des Acacias
1211 Genève 24
Tél.: 022/308 01 11
Fax: 022/342 60 42

Résultats des mesures

Habitacle:

largeur intérieure à l'avant 150 cm
à l'arrière 148 cm

garde au toit (siège chargé)
à l'avant 101 cm
à l'arrière 95 cm

espace pour les jambes
à l'avant 89-110 cm
à l'arrière 76-99 cm

Coffre, volume utile selon ISO (parallélépipèdes rectangles de 8 dm³):
banquette en position normale 408 litres
banquette rabattue 784 litres


Diamètre de braquage entre deux murs:
12,1 m
nombre de tours de volant: 3 1/4

Jugement d'ensemble concernant le bruit

Bruit dans l'habitacle (dBA), rapport de vitesse le plus élevé

60 km/h 59
80 km/h 63
120 km/h 71

Freins:

efficacité 

résistance à la chaleur 

Puissance d'accélération:

0-100 km/h 11,2 sec

en 4e:

de 60 à 80 km/h 5,7 sec.

de 60 à 100 km/h 11,7 sec.

Charge tractable (max. en pente de 15%): 1300 kg

Parcours durant le test: 3059 km

Frais d'entretien

Tarif horaire pour calcul TCS:

118 fr. (OFS)

Tarif horaire agences Citroën:

90,50 à 137 fr.

Intervalle des services:

durée	main d'oeuvre
Entretien: 15 000 km/12 mois	1,45 h 171.10
30 000 km/24 mois	2,15 h 253.70
45 000 km/36 mois	1,45 h 171.10
60 000 km/48 mois	4,20 h 495.60
75 000 km/60 mois	1,45 h 171.10
90 000 km/72 mois	2,15 h 253.70
105 000 km/84 mois	1,45 h 171.10

Contrôle antipollution (mesure et enregistrement inclus):

contrôle seul	0,6 h	105.80
avec grand service	0,5 h	94.-
avec petit service	0,5 h	94.-


Coût total du travail d'entretien sur 100 000 km (contrôle antipollution inclus):
pour 10 000 km par an 28,6 h 3532.70
pour 15 000 km par an 18,0 h 2221.75

Frais d'exploitation:

km/an	ct/km	Fr./mois	
		fixes	variables
10 000	106	615.-	265.-
15 000	81	615.-	397.-
20 000	69	615.-	530.-
30 000	56	615.-	795.-
40 000	50	615.-	1060.-

Evaluation écologique


Emissions nocives

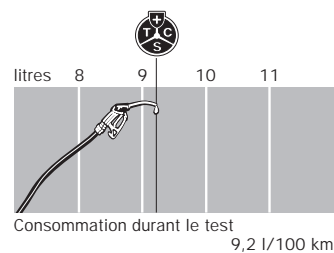
monoxyde de carbone (CO) 

hydrocarbures (HC) 

oxydes d'azote (NOx) 

Le niveau des émissions nocives de la Citroën XM 16V SX est satisfaisant pour tous les composants et à tous les régimes.

Consommation de carburant 



Consommation sur banc d'essai

	FTP 75	HDC	mixte (urbain)
mesures TCS	10,3	6,2	8,5
données d'usine	9,4	6,1	7,9