

## ETUDE CITROËN ZX "93"

**L'**étude CITROËN ZX présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Extérieures de CITROËN, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

### **Cette étude comprend :**

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- De plus, une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





**C**OMMERCIALISÉE en mars 91, la Citroën ZX est entrée de plain-pied dans le segment M1, celui des berlines moyennes inférieures. Disponible en quatre niveaux, de finition, la ZX s'intercale entre l'AX et la Xantia pour donner enfin à la marque aux chevrons, une gamme cohérente à quatre familles de modèles.

#### PRÉSENTATION

La gamme ZX commercialisée au millésime 93 se compose ainsi :

Le moteur « TU » avec un 1 124 cm<sup>3</sup> de 60 ch. et un 1 360 cm<sup>3</sup> de 75 ch. Ces deux moteurs sont équipés d'une injection monopoint afin de répondre aux nouvelles normes d'antipollution.

Le moteur « XU » avec un 1 580 cm<sup>3</sup> de 89 ch (version monopoint et multipoints), un 1 761 cm<sup>3</sup> de 103 ch, un 1 905 cm<sup>3</sup> de 122 ch, un 1 998 cm<sup>3</sup> de 123 ch et 155 ch en version 16 soupapes. La gamme se complète d'une version Diesel. Ce moteur, de la famille XUD est un 1 905 cm<sup>3</sup> de 71 ch. Le modèle turbo-Diesel n'est apparu qu'en juin 92. Il est équipé d'un nouveau moteur turbo-Diesel développé sur la base du moteur Diesel 1 905 cm<sup>3</sup>. Il développe ainsi 92 ch pour un couple de 20,5 m.kg à 2 250 tr/mn.

Ces moteurs sont accouplés à une boîte de vitesses mécanique de deux types :

- Type MA pour les motorisations « TU ».
- Type BE3/5 pour les motorisations « XU » et « XUD ».

Une transmission automatique est disponible depuis mars 92 sur les modèles essence (sauf TU et 2,0l) et Diesel (uniquement Diesel atmosphérique).

Les trains sont assez classiques avec pour le train avant, un pseudo Mac-Pherson et pour le train arrière, des bras tirés. L'essieu arrière est dit à effet auto-directionnel programmé.

La direction est assistée suivant les modèles et le freinage peut être pourvu d'un ABS en option.

Avec une longueur hors tout de 4,07 mètres (4,085 pour les Volcane) et un poids à vide variant de 995 à 1 055 kg, la ZX présente des mensurations caractérisant les véhicules du segment M1.

#### PERFORMANCES-CONSOMMATIONS

Les deux modèles essayés, une 2,0l 16 V et une 1,9l Diesel Aura, nous ont agréablement surpris. La 16 V, modèle sportif de la gamme, disposant de 155 ch, s'est révélée d'une efficacité extraordinaire ; mais ça on s'en doutait un petit peu...

Avec une vitesse de pointe de 220 km/h (sur circuit) et des accélérations que beaucoup lui envierait, la 16 V se place honorablement dans la liste des versions sportives du segment.

La version Diesel quant à elle, dispose d'un moteur dont l'atout principal est la sobriété. Pensez donc qu'il ne faut que

5,9 litres/100 km pour une vitesse stabilisée à 120 km/h. Avec une vitesse maxi de 165 km/h, ce modèle dispose d'un excellent compromis performance/sobriété.

L'étagement des boîtes de vitesses et une ligne résolument aérodynamique participent aisément à l'obtention, tant en version essence, qu'en version Diesel, de valeurs de consommations et de performances très acceptables ; surtout si on se réfère à la concurrence.

#### TENUE DE ROUTE - CONFORT

N'étant pas dotée d'une suspension hydropneumatique (au risque de déplaire aux inconditionnels de la marque) la ZX conserve néanmoins une étonnante tenue

de route. Après un long travail sur les suspensions, Citroën nous a concocté un essieu arrière à bras tirés dénommé « autodirectionnel ». Le résultat est positif.

La tendance au survirage est ainsi annulée et de ce fait, on arrive à une excellente stabilité en virage. Avec des barres anti-roulis à l'avant et à l'arrière, et une suspension plus ferme, la 16 V « colle » littéralement à la route.

Le freinage a été adapté aux performances et la direction (assistée sur nos deux modèles) est précise.

Le confort intérieur est présent ; les sièges avant sont assez enveloppants et disposent d'une très bonne ergonomie. Ils sont facilement réglables pour déterminer la meilleure position de conduite.

La banquette arrière (en série, malheureusement, sur certains modèles seulement) peut coulisser sur 18 cm (14 vers

l'avant et 4 vers l'arrière) afin d'augmenter le volume du coffre ou au contraire augmenter l'espace pour les passagers arrière.

### LIGNE - EQUIPEMENT

Le projet ZX (ou plus précisément N2) est né d'une collaboration entre le bureau de style Citroën et Bertone. Elle conserve néanmoins une certaine « Citroënisation » du fait d'un capot plongeant et d'une assez grande surface vitrée. Avec un CX variant de 0,30 à 0,33, elle possède une ligne homogène avec des traits qui se resserrent vers l'arrière aux formes arrondies. La partie arrière, avec une troisième vitre latérale n'est pas sans rappeler la Fiat Tipo, mais de façon moins abrupte. Citroën a accompli de gros progrès en ce qui concerne la qualité des matériaux em-

ployés. La planche de bord, moulée d'un seul bloc, ne présente aucun bruit parasite. L'insonorisation est totale, sauf peut-être sur la version Diesel. Cette recherche de qualité, passe obligatoirement par l'emploi de matériaux souples et épais, qui alourdissent quelque peu le véhicule. L'utilisation du composite n'est réservée qu'au hayon tandis que le capot reste en tôle.

### CONCLUSION

Résolument moderne et dynamique, la ZX se veut rassurante pour une clientèle en proie à certaines interrogations ; une clientèle plutôt conformiste qui sanctionne souvent l'excentricité.

La Citroën doit jouer des coudes pour s'imposer dans un segment où elle a à faire à une concurrence nationale et internationale ; la lutte est ouverte...

