



Voie élargie et remodelage de la prise d'air inférieure pour la Xantia. La suspension Activa est désormais disponible avec un nouveau moteur deux litres turbo de 150 chevaux.

Du fluide et du souffle

Des décennies que ça dure : Citroën se targue à bon droit de proposer des liaisons au sol parmi les meilleures. Mais équipe ses voitures de moteurs banals... Un paradoxe irritant qui, après Traktion, DS, CX et j'en passe, s'illustre encore avec la Xantia.

Celle-ci offre l'aspect pratique convenant à une familiale (habitabilité, hayon), une ligne à la fois personnelle et flatteuse (légèrement retouchée), et puis une tenue de route qui laisse parfois le conducteur sportif. C'est d'autant plus vrai avec cette version Activa qui propose des voies élargies et un contrôle actif du roulis. En pratique la suspension se durcit instan-

tanément dès que la force centrifuge s'exerce. Sensation inédite de virer très à plat au volant d'une berline cossue... Tout de même, ce progrès n'est pas gratuit en termes de confort : par rapport aux modèles de base, de légères trépidations sont apparues, et le filtrage des percussions à haute vitesse est également assez peu "Citroën". Mais globalement, l'apport est certain et renforce encore l'agrément du châssis Xantia en conduite rapide.

L'ancien 16V à la casse

Jusqu'ici la gamme de quatre cylindres 1 600, 1 800 et deux litres était coiffée par une version 16 soupapes, hélas ni convaincante ni séduisante.

Son remplacement par un 2.0 turbo CT a donc de quoi allécher l'amateur. Turbo oui, mais spécialement étudié pour souffler dès les bas régimes, et qui ne doit pas être confondu avec une mécanique sportive. S'il fait preuve d'un allant et d'une rondeur qui combattent efficacement le poids élevé de l'auto et lui donnent enfin des reprises intéressantes, il a peu de goût pour les envolées du compte-tours et reste davantage un bon serviteur que le complice des folles virées...

Il a aussi beaucoup gagné en silence par rapport à la 16V, épouvantable de ce point de vue.

L'excellente Xantia souffrait de motorisations quelconques. L'adoption du turbo "basse pression" déjà vu sur 605 et XM est donc une bonne nouvelle.

Par Robert Puyal

Photos Stéphane Foulon

Restent les chuintements des assistances diverses qui, avec les balancements à l'arrêt (non plus seulement de l'avant sur l'arrière mais aussi, avec l'Activa, de droite à gauche !), composent une ambiance si typiquement Citroën. ❏

TECHNIQUE

Moteur

Type (nb de cylindres).....4 en ligne
Cylindrée (cm³).....1 998
Puissance maxi (ch à tr/mn).....150 à 5 300
Couple maxi (mkg à tr/mn).....24,5 de 2 500 à 3 500

Transmission

Aux roues.....avant
Nb de rapports.....5

Carrosserie - châssis

Suspension.....Pseudo McPherson
.....Bras triangulés
.....Contrôle hydro-pneumatique
.....du roulis
Antiblocage.....ABS, série

Poids

Constructeur.....1 376
Rapport poids/puissance kg/ch.....9,2

Dimensions - capacités

Longueur-Largeur-Hauteur (mm).....4 444-1 755-1 399
Empattement (mm).....2 740
Voies AV/AR (mm).....1 502-1 454
Pneumatiques.....205/60 R 15

Performances annoncées

Vitesse maxi mesurée (km/h).....209
0 à 100 km/h.....104
1000 m D.A.....31"6

Budget

Prix de base (F).....environ 180 000 F



Le 2 litres turbo CT habite désormais la Xantia. Au premier plan, la sphère supplémentaire du système Hydractive.