

## Citroën Xantia Turbo CT Activa

# La meilleure berline fra



Prix : 175 600 F - Puissance fiscale : 9 CV

PAR THIERRY EMTAS  
PHOTOS :  
FRANÇOIS LEMEUNIER

## Révélee à l'automne dernier, la Xantia Activa nous a vraiment bluffés. Son mariage avec le moteur turbo des XM la met totalement en valeur.

### Qualités

- Moteur vigoureux et performances satisfaisantes
- Tenue de route exceptionnelle
- Très bon freinage
- Equipement pneumatique performant
- Supplément raisonnable pour version Activa

### Défauts

- Consommation élevée en conduite rapide
- Confort dégradé à basse vitesse
- Commande de boîte un peu lente
- Climatisation en option

**A**ux oubliettes le moteur 2 l 16 V de 150 ch ! Et croyez-moi il n'y aura pas grand monde pour le regretter tant il avait le souffle court au point qu'une Xantia 2 l toute bête avec 8 soupapes seulement et 123 ch lui faisait voir ses feux rouges à chaque reprise. Le "top" de la gamme Xantia est désormais assuré par la version Turbo CT qui hérite du moteur suralimenté inauguré par les XM en 1992. Depuis son lancement ce moteur a progressé. Il affiche désormais 150 ch à 5 300 tr/mn mais se signale toujours par son couple de 24,5 mkg obtenu à 2 500 tr/mn et

constant jusqu'à 3 500 tr/mn d'où le label CT pour "Constant Torque" (en anglais dans le texte). Ce moteur qui nous avait impressionnés au moment de sa découverte est toujours aussi généreux à bas régime grâce à un turbo qui "accroche" très tôt et en douceur au plus grand bénéfice des performances et surtout des reprises. Comparée à la Xantia Activa 16 V essayée dans notre n° 17 du 1<sup>er</sup> octobre 1994, la Turbo CT est plus nerveuse en toutes circonstances. Une pression sur l'accélérateur et la voiture s'élance avec une vigueur étonnante dont témoignent les chronos. En repartant depuis 50 km/h en 5<sup>e</sup>, la Turbo

gagne 4 s 1 sur la Xantia 16 V et surtout 8 s 2 pour passer de 80 km/h à 140 km/h. Ces chiffres sont confortés par des accélérations plus vives (30 s 8 sur 1 000 m D.A. contre 31 s 7 et une vitesse maxi qui gagne 9 km/h (de 205 km/h à 214 km/h). Dans ces conditions la conduite est bien plus agréable et pas seulement quand on mène un train d'enfer car l'aisance du moteur permet d'adopter une conduite coulée sans se battre avec la commande de boîte —un peu lente d'ailleurs— tout en gardant sous le pied droit une bonne réserve d'énergie immédiatement disponible en cas de besoin. La Xantia Turbo présente également l'avantage d'être classée en 9 CV (11 CV pour la 16V) mais elle est pénalisée par une consommation en hausse sensible. Le moteur suralimenté se montre un peu plus gourmand surtout quand on augmente la cadence puisque l'on passe de 8,6 l en conduite touristique à 14,7 l en conduite rapide alors que

# aise

dans les mêmes conditions la Xantia 16V avait consommé 8,3 litres et 11 litres aux 100 km. Cette Xantia Turbo est disponible en version VSX (à 165 500 F) mais surtout en version Activa. Ce label correspond à un équipement légèrement plus riche comprenant un becquet arrière, des jantes en alliage spécifiques, chaussées de Michelin 205/60 R 15 SX GT, des bouchiers ton caisse et, pour l'anecdote un avertisseur à compresseur. Mais ces modèles bénéficient surtout de la suspension à contrôle actif de roulis qui, grâce à deux vérins hydrauliques informés et activés par un ensemble capteur-sphère de pression hydraulique/boîtier électronique, maintient une assiette constante en virage. Le résultat est tout simplement stupéfiant car la voiture vire presque à plat (l'angle d'inclinaison maximum est d'un demi degré) et colle à sa trajectoire avec obstination, sans jamais être perturbée par les défauts du revêtement.

## Une fantastique machine à rouler

L'aisance de la Xantia Activa est telle que ses limites ne sont pas faciles à percevoir. Le fait de ne pas sentir la voiture s'incliner donne l'illusion d'une vitesse plus basse que la réalité, illusion entretenue par la discrétion du moteur. Un simple coup d'œil au compteur et aux bas-côtés qui défilent dare-dare suffit à vous prouver le contraire. Ceci étant posé, la Xantia Activa est une fantastique machine à rouler, à l'aise dans toutes les situations. Grandes courbes rapides, enchainements plus serrés, route de montagne, chaussée déformée, elle gomme les difficultés et autorise des cadences d'autant plus soutenues que la direction est incisive et le freinage au diapason avec des distances en progrès également par rapport à l'Activa 16V (34,9 m à 90 km/h, 65,6 m à 130 km/h et 121,6 m à 170 km/h). Malheureusement l'ABS Teves est trop présent et la contre-pression qu'il exerce sur la pédale en freinage d'urgence n'est pas très agréable. Et puisque le cahier des reproches est ouvert il faut aussi signaler une dégradation du confort à basse vitesse. Mais c'est bien peu compte tenu du plaisir et de l'efficacité que procure cette Xantia. ●

**CONCLUSION.** Le moteur turbo lui donne enfin des performances dignes de ce nom et la suspension à contrôle de roulis actif fait franchir un pas décisif en matière de comportement. Les deux sont unis pour

Le système Activa donne à la Xantia une tenue de route exceptionnelle dans toutes les situations.

Le sigle figure discrètement sur les flancs de la voiture.

### Bien vu

- L'antidémarrage codé
- Les quatre bacs de portières plus les aumônières
- Le filet et les sangles d'arrimage dans le coffre

### A revoir

- L'airbag passager, non disponible avant la fin de l'année
- Le volume réduit de la

# Nos mesures comparatives\*

ESSAIS ET FICHES TECHNIQUES  
JEAN-HUGUES CLAUDE - GILLES DANNO

LE VERDICT DE  
l'auto-journal



## Agrément général



## Comportement routier



## Prix



Prix de base	179 700 F	175 600
Puissance fiscale (CV)		9

## Equipements et options



Airbag conducteur	serie	
Climatisation	11 000	
Autoradio cassettes stéréo avec commandes au volant + chargeur CD	8 000	
Alarme antivol	3 300	
Système antidémarrage codé	serie	
Condensation centralisée	serie	
Vitres AV/AR électriques et teintées	serie	
Rétroviseurs électriques et dégivrants	serie	
Volant réglable	serie	
Sellerie cuir	10 500	
Banquette AR fractionnable	serie	
Accoudoir central AR	serie	
Projecteurs additionnels	serie	
Toit ouvrant électrique	4 800	
Jantes alliage	serie	
Peinture métallisée	gratuite	

## Sécurité active



REPRISES (secondes)		
Depuis 50 km/h		
en 4° : 400 m	17,0	16,0
1 000 m	32,1	30,3
en 5° : 400 m	18,6	17,9
1 000 m	35,7	33,5
De 80 à 140 km/h		
en 5°	23,6	17,2
De 80 à 120 km/h		
en 5°	14,5	10,4
en 4°	10,2	8,1
en 3°	7,5	7,0
FREINAGE ABS (mètres)		
A partir de 90 km/h	35,6	34,9
A partir de 130 km/h	72,9	65,6
A partir de 170 km/h	128,1	121,6

## Bruit dans l'habitacle



AU RALENTI	
(décibels)	46,3
47,4	
A VITESSE STABILISEE	
50 km/h	59,8
90 km/h	64,8
130 km/h	70,4
69,0	

## Poids



Total	1372 kg	1 437
Poids remorquable maxi (kg)		1 200
Charge utile (kg)		569

## \*COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

En bleu, la valeur moyenne de la catégorie. En noir, la valeur de la voiture essayée. mieux que la moyenne moins bien que la moyenne dans la moyenne

## LISTE DES VOITURES CONCURRENTES POUR CETTE CATEGORIE

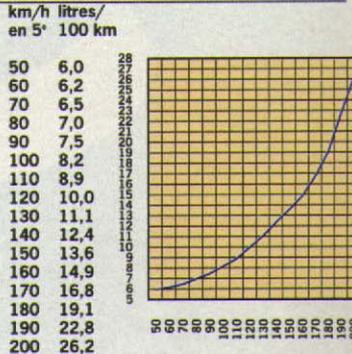
Audi A4 1.8 Turbo - BMW 320i - Ford Mondeo 2500 V6 Chia - Renault Laguna V6 - Rover 623 SLi Lux

## Consommation



En conduite rapide		
(littres aux 100 km)	13,8	14,7
En conduite «économique»	8,2	8,6
Autonomie (en km)	453	410

## CONSUMMATION



## Chronos



VITESSE MAXI	
(km/h)	214
214	
ACCELERATIONS	
400 m départ arrêté (s)	16,6
1 000 (s)	30,5
16,7	
30,8	

## Technique

### MOTEUR

Type 4 cylindres en ligne, disposition transversale, 2 soupapes par cylindre  
Distribution 1 ACT (courroie)  
Alimentation/allumage Gestion électronique intégrale (Bosch MP 3.2F)  
Suralimentat1 turbocompresseur (Garrett T2) - 0,7 ; échangeur air/air  
Cylindrée 1 998 cm<sup>3</sup>  
Alésage x course 86 x 86 mm  
Puissance maxi 150 ch à 5 300 tr/mn  
Couple maxi 24,5 mkg à 2 500 tr/mn

### CHASSIS

Suspension Hydractive II + contrôle de roulis actif  
avant type McPherson (triangles) + barre antiroulis  
arrière essieu autodirectionnel, bras tirés + barre antiroulis  
Direction à crémaillère, assistée  
Diamètre de braquage 12  
Freins AV/AR disques ventilés/disques  
Antiblocage en série, Teves

### PNEUMATIQUES

Type Michelin Pilot SX  
Dimensions AV/AR 205/60 WR 15