

La ouate sans les watts

La Xantia Activa adopte un deux litres huit soupapes turbo basse pression tandis que l'Audi A4 affiche un petit 1 800 cm³, également suralimenté, mais à cinq soupapes par cylindre. Toutes deux revendiquent ainsi la même puissance. Alors, quatre roues motrices ou suspension active ?

LOUIS PHILIPPE DA FONSECA - PHOTOS CHRISTIAN CHIQUETTO

La Xantia Activa 16V que nous connaissons subsiste. Seulement, elle ne se contente plus aujourd'hui que de 135 chevaux ! Citroën a donc affublé le fleuron de la gamme du deux litres suralimenté par un turbocompresseur à basse pression qui équipe depuis longtemps la XM et sa cousine 605.

À l'oeil, le résultat est horrible sous le capot. Cela ressemble à un moteur de 205 GTI, dont l'esthétique n'est plus une référence, défiguré par un vilain collecteur d'admission et de la plomberie empruntée à une usine à gaz. En revanche, c'est bien plus séduisant sur le papier. L'auto retrouve ses 150 chevaux et a gagné 4,5 mkg en couple, et ce, 1 000 tr/mn plus bas.

À l'usage, on oublie définitivement le 16 soupapes. Plus besoin de faire hurler la mécanique pour cravacher une poignée de perche-rons, on roule sur le couple avec un silence, et surtout une vigueur plus en accord avec l'auto. Cette Activa, pas noble pour un sou, file 4 km/h plus vite, grappille pas moins de 8 dixièmes au "mille", et offre des reprises transfigurées.

Ces résultats, exceptées les reprises sur le dernier rapport, n'ont toutefois rien de spectaculaire et demeurent très moyens dans l'absolu.

D'ailleurs, Citroën présente ce moteur comme un turbo confort privilégiant le couple avec une pression de suralimentation inférieure à celle du Diesel ! Mais Audi en connaît aussi un bout dans ce registre avec un couple certes inférieur, en raison d'une cylindrée moindre, mais situé 750 tr/mn plus bas pour un rendement au litre équivalent !

Ce 20 soupapes, à la présentation clinique, est assurément réussi, même s'il ne procure aucune sensation et n'a rien d'un foudre de guerre. Contrairement au 2 litres PSA, qui a du punch à mi-régime et pas grand-chose avant ni après (d'ailleurs, le rupteur intervient avant le régime maxi !), il marche dès le bas du compte-tours et conserve sa linéarité jusque dans la zone rouge. Ça ne déclenche pas les passions mais les chronos tombent.

Si l'on ne retrouve pas les temps de la traction, cette A4 se révèle plus brillante qu'une 306 S16 de même puissance, et "enrhume" donc la Xantia qui ne tire son épingle du jeu qu'en reprises grâce à sa crête de couple. Il semblerait qu'une batterie de sphères et la bonne finition Citroën soient plus lourdes de conséquences que le surplus de poids et de frottements entraîné par la transmission quatre.

Suspensions sportives ?

L'A4 quattro bénéficie de jantes alu en série, mais toujours chaussées de ridicules 195/65 R 15, ce qui est tout de même moins honteux que sur la traction qui doit faire passer la même puissance sur deux roues. Notre voiture d'essai était équipée de la coûteuse option jantes de 16 pouces. Autant dire que le caractère du moteur n'autorise pas de report de couple sur l'arrière pour espérer enrouler les virages. Equipée des suspensions sport, encore en option, qui limitent les débâtements mais ne sont guère mieux amorties que les normales, cette A4 ne sait pas sur quelle roue se poser. Une fois calée dans un fort appui, elle révèle néanmoins un châssis sophistiqué, rigoureux et équilibré, dont on aimerait profiter en toutes circonstances.

Pour cela, il faudrait aussi revoir l'assistance de freinage. Nous nous plaignons habituellement de la pédale spongieuse traditionnelle de la marque. Aujourd'hui, c'est exactement le contraire : il suffit de la regarder pour piquer une tête dans le pare-brise. On se croirait revenu à la belle époque Citroën, qui a fait beaucoup de progrès depuis avec une Xantia où l'on se sent immédiatement à l'aise. Installe



dans des sièges qui maintiennent "moins mal" que ceux de l'Audi, ce n'est toutefois pas la panacée avec une position de conduite PSA haut perchée et une commande de boîte, naguère de référence, devenue pitoyable. En outre, la lourde finition française, même si elle est probablement d'aussi bonne qualité que la plus légère allemande, ne présente pas le même aspect flatteur.

Le comportement de la marque au double chevron dévoile également un visage très différent de celui de sa concurrente. Rappelons le fonctionnement de cette suspension Activa. En ligne droite, les grosses barres anti-roulis sont partiellement désaccouplées et on est transporté sur coussin d'huile. En virage, elles retrouvent leur fonction, puis, dès une amorce de roulis, un vérin avant et arrière s'occupent de remettre l'auto à plat.

Ce système apparaît séduisant mais nous comprenons mal l'intérêt de la dernière phase qui bride complètement les suspensions pour interdire le roulis. N'oublions pas que l'Activa est censée rouler sur la route et non sur le billard d'un circuit. Si l'A4 pompe en raison d'un amortissement insuffisant, la Xantia vous secoue par sa dureté qui apporte divers inconvénients. Outre le confort détruit, cet excès de raideur est responsable d'une motricité précaire dans les virages serrés. En course, de tels dispositifs permettent de raser le bitume, or notre Activa conserve sa hauteur de caisse de 4x4 sur autoroute! Alors, à quoi ça sert?

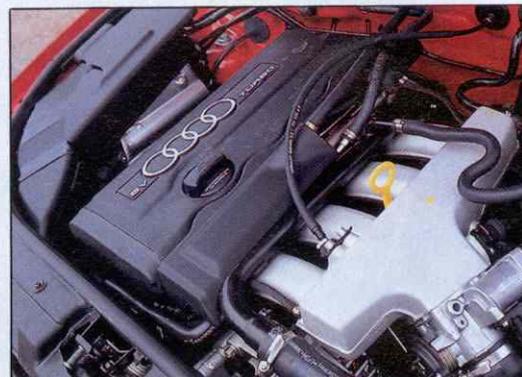
Citroën préserve son patrimoine, et c'est tout à son honneur, en défendant l'hydropneumatique, mais ne cesse de lui ôter ses avantages

sans pour autant rivaliser avec une suspension classique. En outre, chaque évolution annihile les bienfaits de la précédente. Nous avons été agréablement surpris par la première Activa qui se plaçait du bout des doigts et acceptait d'enrouler dans les virages. Elle était chaussée de Michelin Pilot SX (profil XGT) en Série 55. La nouvelle-venue est dotée de Pilot SX (profil GT) Série 60, donc plus hauts, qui se couchent sous le fardeau de l'avant, qui accuse plus 900 kg sur la bascule. Bilan des courses : le client a perdu le confort, la douceur de réaction, la motricité... et continue à sous-virer!

Aucune de ces deux routières familiales n'invite à signer un chèque de 180 000 F à son concessionnaire. Plutôt que de désigner une gagnante, nous préférons classer l'Audi... avant-dernière! La transmission intégrale est sensiblement plus efficace qu'une suspension hydropneumatique avec hydractive II et anti-roulis actif. En outre, on sent bien qu'il ne manque pas grand-chose pour que cette auto sans saveur devienne une petite S2... et que l'on cesse de se tromper! ■

D U N C O U P D ' O E I L		
	Audi A4 1.8T quattro	Citroën Xantia Activa Turbo CT
Puissance (ch à tr/mn)	150 à 5 700	150 à 5 300
Puissance au litre (ch)	84	75
Couple maxi (mkg à tr/mn)	21,4 à 1 750	24,5 à 2 500
Couple au litre (mkg)	12,0	12,3
Cylindrée (cm ³)	1 781	1 998
Type (cylindres)	4 en ligne, longitudinal	4 en ligne, transversal
Soupapes par cylindre	5	2
Arbre(s) à cames	double	simple
Turbocompresseur	KKK (type 03)	Garrett T2
Pression maxi (bar)	0,75	0,7
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports
Suspension avant	triangles superposés (alu) + barre anti-roulis	McPherson (triangles) + barre anti-roulis + hydractive II et Activa bras tirés, barre anti-roulis
Arrière	triangles superposés + barre anti-roulis	+ hydractive II et Activa disques ventilés/disques
Freins avant/arrière	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques
Pneus avant/arrière	205/55 ZR 16	205/60 R 15 W
Jantes	7 J 16alu	7 J 15 alu
Poids (kg)	1 380	1 437
Poids/puissance (kg/ch)	9,2	9,6
SCx (m ²) - Cx	0,59 - 0,29	0,70 - 0,34
Vitesse maxi (km/h)	218	213
400 m départ arrêté	16"1	16"7
1 000 m	29"9	30"9
Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m	16"5	16"1
1 000 m	31"3	30"5
De 80 à 120 km/h en 5 ^e	13"4	10"4
De 80 à 150 km/h en 5 ^e	24"3	22"2
Prix (F)	182 600	175 600
Puissance fiscale (CV)	8	9
ABS + arbag	série	série
Châssis sport	2 150	-
Jantes alliage de 16 pouces	11 000	-
Sièges avant sport	6 050	-
Volant sport, pommeau et soufflet cuir	2 100	-
Instrumentation supplémentaire	1 000	-

L'étonnant moteur Audi à cinq soupapes par cylindre se distingue par une très large plage d'utilisation. Noble et bien élevé, il ne lui manque que le caractère.



Les solutions techniques adoptées par Citroën ne sont ni nobles ni très élégantes, mais portent leurs fruits en reprises.

