

# 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 DANNON

LE VERDICT DE  
l'autojournal



## Agrément général



## Comportement routier



## Prix



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

## Equipements et options



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

## Sécurité active



REPRISES (secondes)		
Depuis 50 km/h		
en 4 <sup>e</sup> : 400 m	17,0	16,0
1 000 m	32,1	30,3
en 5 <sup>e</sup> : 400 m	18,6	17,9
1 000 m	35,7	33,5
De 80 à 140 km/h		
en 5 <sup>e</sup>	23,6	17,2
De 80 à 120 km/h		
en 5 <sup>e</sup>	14,5	10,4
en 4 <sup>e</sup>	10,2	8,1
en 3 <sup>e</sup>	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	57,4
90 km/h	64,8	62,9
130 km/h	70,4	69,0

## Poids



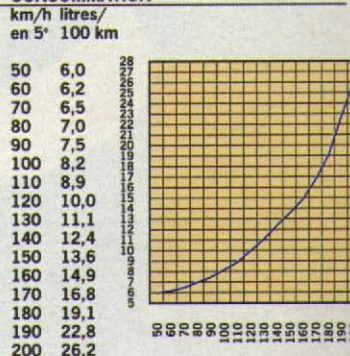
Total	1372 kg	1 437
Poids remorquable maxi (kg)		1 200
Charge utile (kg)		569

## Consommation



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

## CONSUMATION



## Chronos



VITESSE MAXI		
(km/h)	214	214
ACCELERATIONS		
400 m départ arrêté (s)	16,6	16,7
1 000 (s)	30,5	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)  
Suraliment 1 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 antirouls  
arrière essieu autodirectionnel, bras tirés + barre antirouls  
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

## \*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 -