

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

Aux 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^{er} 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^e, 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