



Xantia

Turbo CT Active

Ne soyons pas chauvin (et puis si, soyons le en fait !) cette Citroën est à nos yeux la meilleure voiture du marché de sa catégorie. La marge de sécurité est tout simplement incroyable !



E S S A I

La meilleure... tout simplement !

Stupéfiante, sidérante, bluffante... Il fallait un bon dictionnaire de synonymes pour qualifier le fabuleux comportement routier de la Xantia Activa 16V lors de sa sortie. Hélas !, le formidable potentiel, procuré par la suspension Hydractive couplée au dispositif antiroulis SC.Car, était jugulé par un moteur carrément désagréable dont on se demandait où s'étaient évanouis les 150 ch promis par sa fiche technique. Sans doute dans les méandres d'un pot catalytique particulièrement vorace ! C'est donc sans aucune tristesse que l'on voit cette mécanique rébarbative s'effacer au profit du moteur turbo basse pression de la XM. Baptisé Turbo CT (pour *constant torque*, couple constant en français), ce moteur de 1 998 cm³ est équipé d'un petit turbo dont la faible inertie lui permet d'entrer en action à très bas régime. Résultat : souplesse, reprises et performances sont au rendez-vous. Par rapport à l'ancienne Activa 16V, le couple maxi disponible à bas régime, et sur une large plage s'étendant de 2 500 à 3 500 tr/min, fait un bond spectaculaire de 19 mkg à 3 500 tr/min à 24,5 mkg à 2 500 tr/min. L'Activa Turbo CT gagne ainsi 9 km/h en vitesse de pointe (214 km/h contre 208) et surclasse littéralement l'ancienne version au niveau des reprises. Les 150 ch promis sont, cette fois-ci, réellement sous le capot !

Et conduire cette Xantia Activa ainsi motorisée devient dès lors un véritable régal. On prend un plaisir presque sadique à la jeter dans les courbes à des vitesses inavouables... et ça passe ! Ça passe à un point tel qu'il est bien difficile de cerner les limites de la voiture sur route ouverte. Il faut vraiment rentrer très vite dans une épingle pour voir apparaître un léger sous-virage qui a pour effet de freiner naturellement la voiture tant l'adhérence des Michelin spécifiques qui l'équipent est grande. Le reste du temps, c'est bien simple, à l'approche d'un virage on a beaucoup plus tendance à accélérer qu'à freiner ! Un petit jeu qu'on n'arrête que lorsque les côtes commencent à faire mal. En effet, si l'Activa efface le roulis, elle ne peut rien contre la force centrifuge qui vous plaque sans ménagement à chaque virage contre les retours (réglables en écartement) du dossier des sièges. Conduire l'Activa aux cadences infernales qu'elle est l'une des seules berlines actuelles à autoriser est donc un plaisir à goûter en solitaire si l'on ne veut pas voir ses passagers blêmir très vite sous l'effet conjoint de la peur et d'un estomac chamboulé. Conduite en bon père de famille, avec femme et enfants à bord, il vous restera la satisfaction de posséder une incroyable marge de sécurité.