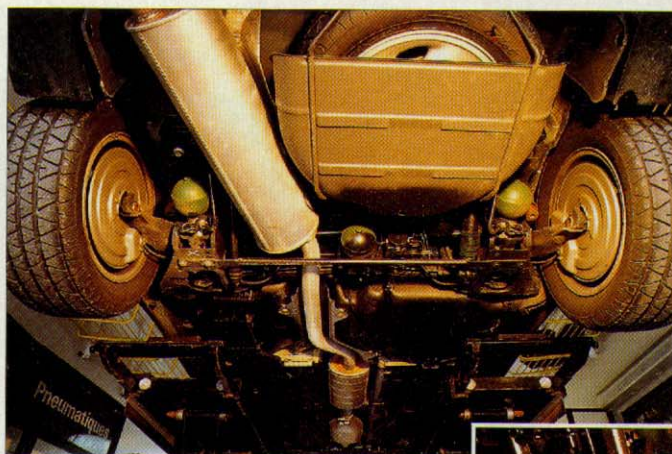


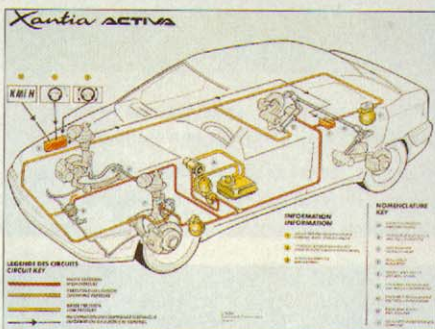


pneumatiques. Sur l'Activa, les pneus ne sont pas écrasés par le poids de l'auto et l'adhérence, bien répartie, recule évidemment le seuil de décrochage.

Remontons à bord. Pour celui qui conduit façon bon père de famille, l'Activa reste une Xantia banale avec un confort un poil en retrait, la suspension paraissant plus sèche. Mais dès que l'on met la gomme, elle dévoile sa personnalité : on enchaîne les virages de plus en plus vite, en gagnant à chaque passage 10 km/h sans décrochement imminent. Et dans des épingles à cheveux négociées à vive allure, si l'on entend tout de même gémir les pneus tandis que l'arrière a tendance à glisser, le train avant reste "scotché" à la route. Autre expérience à tenter au volant de l'Activa : sur un parking de supermarché désert, bordé de trottoirs, je me suis amusé à effectuer des virages à 90° à fond de deuxième : ça braque sans se dérober. Avec une autre voiture, les jantes auraient embrassé avec fougue les trottoirs. C'est



Les dessous de la bête... L'Activa ne connaît pas le roulis grâce à deux vérins : un à l'avant gauche et un à l'arrière droit (gros-plan ci-dessous). En complément du système hydraulique habituel à Citroën, le principe Activa nécessite des circuits supplémentaires et des capteurs d'informations (schéma).



vrai, on n'imagine pas ce que l'Activa peut faire pour vous...

UN MOTEUR SVP !

Mais si l'auto demeure stable, ne croyez pas qu'à l'intérieur les passagers ou le jeu de clés posé sur la planche de bord restent eux aussi rivés. Certes, le roulis gommé, le confort en virage se révèle plus appréciable mais la force centrifuge est encore présente : les sièges semi-baquet jouent toujours pleinement leur rôle ! Attardons-nous maintenant sur la motorisation qui gâche le tableau de cette "vitrine" technologique. Il s'agit du 2-litres 16-soupapes offrant 150 ch, déjà monté dans la Xantia 16 V donc. Sur le papier cela paraît suffisant pour rendre vivante la Citroën affichant tout de même 1 342 kg (soit 17 kg de plus que la 16 V), mais dans la pratique...

Si la suspension ne cesse de travailler, le moteur, lui, est fainéant ! Il paraît étouffé (le pot catalytique y serait-il pour quelque

chose ?) et absolument creux à bas régime. Les reprises sont vraiment décevantes et on mouille sa chemise lors de certains dépassements ! Sur autoroute en 5^e à 130 km/h (4 000 tr/min), on se demande où est passée la cavalerie. Aucune accélération franche et il faut rétrograder. Impensable ! D'ailleurs, la vitesse de pointe (213 km/h) est assez longue à obtenir. Évidemment, lorsqu'on tire sur les rapports intermédiaires ça s'arrange un peu, mais les décibels débarquent alors en force : l'insonorisation de cette voiture devrait être aussi revue rapidement. Bref, on pourrait détourner le slogan Twingo : *A vous d'inventer le moteur qui va avec...*

Passons enfin en revue le reste des organes : la direction bien démultipliée est un régal de précision, la boîte de vitesses — dont le guidage pourrait être amélioré — est assez agréable mais le rétrogradage 3^e/2^e se révèle un peu dur. Par ailleurs, le freinage (avec ABS en série) est diablement efficace. La suspension offre le moelleux en position *normale* et une certaine fermeté en mode *sport*, à réserver sur parcours rapide et sinueux : mais le

Caractéristiques techniques

MOTEUR : 4 cylindres en ligne transversal, 1 998 cm³ (86 x 86mm), 150 ch à 6 500 tr/min. Couple 19 m/kg à 3 500 tr/min.

TRANSMISSION : 5 rapports avant.

SUSPENSION : pseudo-Mac Pherson à l'avant, bras tirés/autodirectionnel à l'arrière. Hydropneumatique Hydractive II système SC CAR.

DIRECTION : à crémaillère assistée. Diamètre de braquage 12 m entre murs.

FREINS : disques ventilés sur les 4 roues et ABS.

PNEUS : 205/55 R 15 XGTV.

DIMENSIONS : longueur 4,44 m ; largeur 1,75 m ; hauteur 1,38 m.

VOLUMES : réservoir 65 l, coffre de 480 dm³ à 878 dm³ (banquette rabattue).

POIDS : à vide 1 342 kg, en charge 1 850 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi 213 km/h, 400 m départ arrêté 17,4 s, 1 000 m départ arrêté 32,1 s, 0 à 100 km/h 10,6 s.

CONSOmmATIONS (normalisées) : 6,4 l à 90 km/h, 8,2 l à 120 km/h, 12,2 l en ville.

Le talon d'Achille de l'Activa ? C'est son moteur de 2 litres de cylindrée dans lequel les 150 ch annoncés sont bien cachés !

