



**M**ONSIEUR ET MADAME APLAT ont une fille. Son prénom ? Elvire... (rires). Une devinette qui résume bien la dernière innovation de la marque de Neuilly. Tout a commencé il y a juste quatre ans, lors du Mondial de l'automobile, à Paris ; sur son stand, Citroën dévoile un prototype nommé Activa 2. Il bénéficie du SC.CAR : en terme moins barbare, il s'agit du système Citroën de contrôle actif du roulis que les ingénieurs des bureaux d'études vont devoir ensuite adapter sur des modèles de série. En effet, Citroën se devait de renouer avec des techniques d'avant-garde. Et pour creuser à nouveau l'écart face aux crocs des concurrentes, il lui fallait frapper un grand coup. Voilà qui est fait puisque Miss Xantia a eu la primeur du SC.CAR et a été baptisée Activa. Cette nouvelle version utilise la base de la 16 V animée par le 2 l 16-souppes de 150 ch. Une courte prise en main, en avant-première (voir *Citroën-Revue* n°1), sur un parcours extrêmement



Quatre Xantia Activa dans un même virage : une photo peu banale prise sur les routes auvergnates lors de la présentation du modèle à la presse.



Dans ce virage à droite, le poids de la Xantia devrait écraser les pneus à l'extérieur : sur l'Activa il n'en est rien, puisqu'elle vire à plat.

## Bien vu !

- ☐ Tenue de route en conditions extrêmes
- ☐ Sécurité active
- ☐ Freinage excellent
- ☐ Très bon sièges
- ☐ Airbag et ABS de série
- ☐ Filets de maintien dans le coffre

## Agaçant ...

- ☐ Reprises décevantes
- ☐ Insonorisation à revoir
- ☐ Pas d'airbag passager en série (ni en option)
- ☐ Béquille manuelle de capot moteur (comme sur une Deuche !)
- ☐ Ceinture centrale arrière ventrale
- ☐ Prix

sinueux avait mis en évidence les qualités routières de ce modèle. Aujourd'hui, en voici un essai approfondi.

### LEÇON DE CHOSES

Sans avoir la prétention de jouer au prof en proposant un cours hyper technique, je vais tenter de vulgariser le SC.CAR (pour l'anecdote, la fusée Ariane utilise la même appellation pour un système analogue). Lorsque vous entrez dans un virage serré, à gauche par exemple, votre voiture se "couche" à droite, le poids de l'auto écrasant alors les pneus à l'extérieur de la courbe. Et, sous l'effet de la force centrifuge, si votre vitesse est trop élevée, les roues situées à l'intérieur du virage se délestent. On finit par décrocher : c'est le dérapage assuré. Sur l'Activa, on a réussi à maîtriser ce roulis en faisant virer l'auto à plat. Ce sont donc des vérins qui assurent une stabilité optimale de la carrosserie. Comment cela fonctionne-t-il ? Suivez-moi dans une concession. Prenez une

feuille, marge à gauche de trois carreaux... et ouvrez bien ce qui vous sert d'oreilles. Passé le grand étonnement du personnel découvrant, début octobre, une voiture qui ne sera commercialisée qu'en janvier 1995, nous faisons grimper l'Activa sur le pont. Ainsi perchée, on comprend mieux le système en découvrant les dessous de la bestiole. Les deux vérins, un avant gauche et un arrière droit, sont reliés à chacune des barres antiroulis tandis qu'un correcteur antidévers hydraulique envoie ou retire du liquide aux vérins afin de maintenir la voiture horizontale en toutes circonstances. Parallèlement, des capteurs (communs à la suspension Hydractive) sont chargés de donner — entre autres — trois informations primordiales pour la bonne marche de l'Activa : l'angle et la vitesse de rotation du volant de direction ainsi que la vitesse de la voiture. Le mécanisme entre en action dès que le roulis est supérieur à un angle de 0°30'. Mais devant un système aussi sophistiqué,