



L'Activa est le 17<sup>e</sup> modèle dans la gamme Xantia, mais aussi le plus cher : un prix au niveau des concurrentes d'outre-Rhin !

témoin lumineux n'est pas très visible. Enfin, côté consommation, en conduite un peu rapide il est très facile d'atteindre les 12 l aux 100. Sans taquiner l'accélérateur, on peut espérer descendre sous les 9 l... au détriment du plaisir de conduire.

#### ROBE SÉDUISANTE

Extérieurement l'Activa se différencie de la version 16 V par un becquet sur le hayon arrière, des boucliers et des baguettes latérales couleur caisse ainsi que des pneus Michelin 205/55 R 15 XGTV montés sur très belles jantes en aluminium. Dans l'habitacle, on remarque quelques évolutions dont l'assise allongée des sièges (la largeur du dossier est réglable ainsi que le soutien lombaire) ; pour le reste l'équipement est normal pour une voiture de ce prix : Airbag, 4 glaces électriques (séquentielles à l'avant), siège conducteur et volant réglables en hauteur, verrouillage centralisé, antidémarrage codé, glaces arrière verrouillables, banquette 2/3-1/3... On apprécie certains petits détails telle la jante du volant recouverte de cuir, la température extérieure affichée, le miroir passer éclairé, la trappe à ski, le filet d'arrimage des bagages dans le coffre, la courroie porte-bidon...

En revanche, j'ai râlé sur deux points : si l'on opte pour la clim', la boîte à gants dépasse alors à peine la contenance du cendrier ! Secundo, les témoins sur les contacteurs au tableau de bord ne sont pas assez visibles, surtout pour les feux antibrouillard que les distraits vont encore laisser enclenchés ! Rogntudjuuu...

Un mot enfin au chapitre gros sous : par rapport à la 16 V (177 800 F) l'Activa, encore mieux équipée en série, devrait être proposée autour de 190 000 F. Un surcoût qui met désormais les chevrons plus chers que les haricots de BMW et talonnant l'étoile Mercedes...

#### ACTIVA T 16 ?

En conclusion l'*Homo Erectus*, pour qui plaisir de conduire rime avec enchaînement de courbes, sera ravi de découvrir une telle précision de trajectoire. Un système qui, associé à une transmission intégrale comme celle de la BX 4 x 4 ou de la 405 T 16 (200 ch) ferait de l'Activa une auto au summum de la sécurité. Avec le SC.CAR, Citroën a fait sinon un bond en avant en tout cas un grand pas en repoussant les limites de l'auto. Mais de grâce, trouvez un (vrai) moteur qui fait défaut à l'Activa... A quand une Xantia T 16 Activa ?

### Ça mijotait depuis 50 ans...

L'idée du SC.CAR a mis effectivement 50 ans à faire son chemin ! Mise sur papier en 1944 par Paul Magès, le père de l'hydraulique Citroën, elle fut expérimentée de 1955 à 1968 sous le nom "d'antigite" sur 6 prototypes DS. Les essais montrèrent l'intérêt du système mais le projet, bien que très séduisant, passa aux oubliettes. Et coucou, le revoilà, installé en série sur une Citroën ! Bel exemple de patience... et de persévérance...

## La concurrence

### PEUGEOT 405 MI 16

4 cylindres, 1 998 cm<sup>3</sup>, 150 ch, 11 CV, 215 km/h, prix 165 000 F.



### BMW 320 i

6 cylindres, 1 991 cm<sup>3</sup>, 150 ch, 10 CV, 214 km/h, prix 179 900 F.



### MERCEDES C 220

4 cylindres, 2 199 cm<sup>3</sup>, 150 ch, 10 CV, 210 km/h, prix 197 000 F.



### ROVER 623 SI LUX

4 cylindres, 2 259 cm<sup>3</sup>, 158 ch, 12 CV, 216 km/h, prix 195 000 F.



### VOLVO 850 GLT

5 cylindres, 2 435 cm<sup>3</sup>, 144 ch, 11 CV, 205 km/h, prix 171 000 F.

