

# La ouate sans les watts

La Xantia Activa adopte un deux litres huit soupapes turbo basse pression tandis que l'Audi A4 affiche un petit 1 800 cm<sup>3</sup>, également suralimenté, mais à cinq soupapes par cylindre. Toutes deux revendiquent ainsi la même puissance. Alors, quatre roues motrices ou suspension active ?

LOUIS PHILIPPE DA FONSECA - PHOTOS CHRISTIAN CHIQUELLO

**L**a Xantia Activa 16V que nous connaissons subsiste. Seulement, elle ne se contente plus aujourd'hui que de 135 chevaux ! Citroën a donc affublé le fleuron de la gamme du deux litres suralimenté par un turbocompresseur à basse pression qui équipe depuis longtemps la XM et sa cousine 605.

À l'oeil, le résultat est horrible sous le capot. Cela ressemble à un moteur de 205 GTI, dont l'esthétique n'est plus une référence, défiguré par un vilain collecteur d'admission et de la plomberie empruntée à une usine à gaz. En revanche, c'est bien plus séduisant sur le papier. L'auto retrouve ses 150 chevaux et a gagné 4,5 mkg en couple, et ce, 1 000 tr/mn plus bas.

À l'usage, on oublie définitivement le 16 soupapes. Plus besoin de faire hurler la mécanique pour cravacher une poignée de perche-rons, on roule sur le couple avec un silence, et surtout une vigueur plus en accord avec l'auto. Cette Activa, pas noble pour un sou, file 4 km/h plus vite, grappille pas moins de 8 dixièmes au "mille", et offre des reprises transfigurées.

Ces résultats, exceptées les reprises sur le dernier rapport, n'ont toutefois rien de spectaculaire et demeurent très moyens dans l'absolu.

D'ailleurs, Citroën présente ce moteur comme un turbo confort privilégiant le couple avec une pression de suralimentation inférieure à celle du Diesel ! Mais Audi en connaît aussi un bout dans ce registre avec un couple certes inférieur, en raison d'une cylindrée moindre, mais situé 750 tr/mn plus bas pour un rendement au litre équivalent !

Ce 20 soupapes, à la présentation clinique, est assurément réussi, même s'il ne procure aucune sensation et n'a rien d'un foudre de guerre. Contrairement au 2 litres PSA, qui a du punch à mi-régime et pas grand-chose avant ni après (d'ailleurs, le rupteur intervient avant le régime maxi !), il marche dès le bas du compte-tours et conserve sa linéarité jusque dans la zone rouge. Ça ne déclenche pas les passions mais les chronos tombent.

Si l'on ne retrouve pas les temps de la traction, cette A4 se révèle plus brillante qu'une 306 S16 de même puissance, et "enrhume" donc la Xantia qui ne tire son épingle du jeu qu'en reprises grâce à sa crête de couple. Il semblerait qu'une batterie de sphères et la bonne finition Citroën soient plus lourdes de conséquences que le surplus de poids et de frottements entraîné par la transmission quattro.

## Suspensions sportives ?

L'A4 quattro bénéficie de jantes alu en série, mais toujours chaussées de ridicules 195/65 R 15, ce qui est tout de même moins honteux que sur la traction qui doit faire passer la même puissance sur deux roues. Notre voiture d'essai était équipée de la coûteuse option jantes de 16 pouces. Autant dire que le caractère du moteur n'autorise pas de report de couple sur l'arrière pour espérer enrouler les virages. Equipée des suspensions sport, encore en option, qui limitent les débâtements mais ne sont guère mieux amorties que les normales, cette A4 ne sait pas sur quelle roue se poser. Une fois calée dans un fort appui, elle révèle néanmoins un châssis sophistiqué, rigoureux et équilibré, dont on aimerait profiter en toutes circonstances.

Pour cela, il faudrait aussi revoir l'assistance de freinage. Nous nous plaignons habituellement de la pédale spongieuse traditionnelle de la marque. Aujourd'hui, c'est exactement le contraire : il suffit de la regarder pour piquer une tête dans le pare-brise. On se croirait revenu à la belle époque Citroën, qui a fait beaucoup de progrès depuis avec une Xantia où l'on se sent immédiatement à l'aise. Installé

