

dans des sièges qui maintiennent "moins mal" que ceux de l'Audi, ce n'est toutefois pas la panacée avec une position de conduite PSA haut perchée et une commande de boîte, naguère de référence, devenue pitoyable. En outre, la lourde finition française, même si elle est probablement d'aussi bonne qualité que la plus légère allemande, ne présente pas le même aspect flatteur.

Le comportement de la marque au double chevron dévoile également un visage très différent de celui de sa concurrente. Rappelons le fonctionnement de cette suspension Activa. En ligne droite, les grosses barres antiroulis sont partiellement désaccouplées et on est transporté sur coussin d'huile. En virage, elles retrouvent leur fonction, puis, dès une amorce de roulis, un vérin avant et arrière s'occupent de remettre l'auto à plat.

Ce système apparaît séduisant mais nous comprenons mal l'intérêt de la dernière phase qui bride complètement les suspensions pour interdire le roulis. N'oublions pas que l'Activa est censée rouler sur la route et non sur le billard d'un circuit. Si l'A4 pompe en raison d'un amortissement insuffisant, la Xantia vous secoue par sa dureté qui apporte divers inconvénients. Outre le confort détruit, cet excès de raideur est responsable d'une motricité précaire dans les virages serrés. En course, de tels dispositifs permettent de raser le bitume, or notre Activa conserve sa hauteur de caisse de 4x4 sur autoroute ! Alors, à quoi ça sert ?

Citroën préserve son patrimoine, et c'est tout à son honneur, en défendant l'hydropneumatique, mais ne cesse de lui ôter ses avantages

sans pour autant rivaliser avec une suspension classique. En outre, chaque évolution annihile les bienfaits de la précédente. Nous avons été agréablement surpris par la première Activa qui se plaçait du bout des doigts et acceptait d'enrouler dans les virages. Elle était chaussée de Michelin Pilot SX (profil XGT) en Série 55. La nouvelle-venue est dotée de Pilot SX (profil GT) Série 60, donc plus hauts, qui se couchent sous le fardeau de l'avant, qui accuse plus 900 kg sur la bascule. Bilan des courses : le client a perdu le confort, la douceur de réaction, la motricité... et continue à sous-virer !

Aucune de ces deux routières familiales n'invite à signer un chèque de 180 000 F à son concessionnaire. Plutôt que de désigner une gagnante, nous préférons classer l'Audi... avant-dernière ! La transmission intégrale est sensiblement plus efficace qu'une suspension hydropneumatique avec hydractive II et antiroulis actif. En outre, on sent bien qu'il ne manque pas grand-chose pour que cette auto sans saveur devienne une petite S2... et que l'on cesse de se tromper ! ■

D'UN COUP D'OEIL		
	Audi A4 1.8T quattro	Citroën Xantia Activa Turbo CT
Puissance (ch à tr/mn)	150 à 5 700	150 à 5 300
Puissance au litre (ch)	84	75
Couple maxi (mkg à tr/mn)	21,4 à 1 750	24,5 à 2 500
Couple au litre (mkg)	12,0	12,3
Cylindrée (cm ³)	1 781	1 998
Type (cylindres)	4 en ligne, longitudinal	4 en ligne, transversal
Soupapes par cylindre	5	2
Arbre(s) à cames	double	simple
Turbocompresseur	KKK (type 03)	Garrett T2
Pression maxi (bar)	0,75	0,7
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports
Suspension avant	triangles superposés (alu) + barre antiroulis	McPherson (triangles) + barre antiroulis
Arrière	triangles superposés + barre antiroulis	+ hydractive II et Activa bras tirés, barre antiroulis + hydractive II et Activa
Freins avant/arrière	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques
Pneus avant/arrière	205/55 ZR 16	205/60 R 15 W
Jantes	7 J 16alu	7 J 15 alu
Poids (kg)	1 380	1 437
Poids/puissance (kg/ch)	9,2	9,6
SCx (m ²) - Cx	0,59 - 0,29	0,70 - 0,34
Vitesse maxi (km/h)	218	213
400 m départ arrêté	16"1	16"7
1 000 m	29"9	30"9
Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m	16"5	16"1
1 000 m	31"3	30"5
De 80 à 120 km/h en 5 ^e	13"4	10"4
De 80 à 150 km/h en 5 ^e	24"3	22"2
Prix (F)	182 600	175 600
Puissance fiscale (CV)	8	9
ABS + arbag	série	série
Châssis sport	2 150	-
Jantes alliage de 16 pouces	11 000	-
Sièges avant sport	6 050	-
Volant sport, pommeau et soufflet cuir	2 100	-
Instrumentation supplémentaire	1 000	-

L'étonnant moteur Audi à cinq soupapes par cylindre se distingue par une très large plage d'utilisation. Noble et bien élevé, il ne lui manque que le caractère.

Les solutions techniques adoptées par Citroën ne sont ni nobles ni très élégantes, mais portent leurs fruits en reprises.

