

PREMIER
ESSAI

Xantia Activa

C'est une première dans le monde de l'automobile de série, la magique suspension Citroën combat maintenant aussi le roulis. En virant toujours à plat, la Xantia Activa établit de nouveaux standards dans les domaines du confort et du comportement routier.

À la fin des années 80, en conduisant par exemple BX ou une CX, on ne donnait pas cher de l'avenir de la suspension hydropneumatique Citroën. Au cours de cette même décennie, les suspensions classiques, à ressorts en acier, avaient en effet accompli des progrès suffisamment importants pour permettre à une 405 de révéler un confort au moins égal à celui d'une BX. Sans parler du comportement franchement meilleur sur la Peugeot. Bref, l'avenir de la suspension Citroën devait forcément passer par la maîtrise de la gestion électronique. Ce qui fut fait en 1989 avec le lancement de la XM et la première apparition l'hydractive. Améliorée depuis et montée sur certaines versions de la Xantia, elle parvient à concilier au mieux la douceur nécessaire au confort et la fermeté indispensable au comportement routier. Un an plus tard, au salon de Paris 1990, Citroën présentait l'Activa 2, un joli coupé construit sur la base d'une XM 24 soupapes, prétexte à présenter le fruit des études de la marque en matière de liaisons au sol. La suspension de

ce prototype roulant (essayé dans notre n°966) était en mesure d'annihiler les mouvements de la caisse en virage. 4 ans plus tard, l'application à la série est prête.



Le principe de fonctionnement du Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis (SC.CAR) est identique à celui que nous avons découvert en 1990. Les barres anti-roulis avant et arrière (plus épaisses) sont chacune reliées à une sphère par l'intermédiaire d'un vérin hydraulique. En ligne droite, la sphère assure une liaison souple entre les éléments mécaniques, ce qui revient à diviser par deux la raideur de la barre afin de préserver un haut degré de confort. En fonction des informations transmises par les capteurs de vitesse du véhicule et de la direction, angle et vitesse de



rotation du volant, le calculateur commande dans un premier temps la mise hors circuit de la sphère, ce qui revient à établir une liaison rigide entre les barres et les éléments de suspension. L'efficacité des barres épaisses joue donc à plein. Ensuite, si la différence gauche/droite de position angulaire des bras de suspension atteint 0°30', les vérins agissent sur les barres pour corriger l'angle de roulis, grâce à un apport ou un retrait de liquide à haute pression.

Précision et confort

Ainsi, quelle que soit l'allure de la voiture et la configuration du terrain, la Xantia Activa vire toujours parfaitement à plat. Les effets indésirables de la force centrifuge sur le bien-être des passagers sont de ce fait particulièrement réduits et il est ici



| Xantia Activa | |
|--|--|
| CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES | |
| MOTEUR | |
| Cylindrée (cm ³) | 1998 |
| Puissance (ch CEE) | 150 à 6500 tr/min |
| Couple (Nm CEE) | 182 à 3500 tr/min |
| CHÂSSIS | |
| Suspension avant | McPherson triangulé barre antiroulis |
| Suspension arrière | hydractive 2 + SC.CAR bras tirés barre antiroulis hydractive 2 + SC.CAR |
| Disques avant | ventilés (ø 283 mm) |
| Disques arrière | pleins (ø 224 mm) |
| Antiblocage | Teves |
| Direction | assistée |
| Jantes | 6 J x15 en alliage |
| Pneumatiques | Michelin XGTV 205/55 ZR 15 |
| Poids (kg) | 1.342 |
| PERFORMANCES | |
| Vitesse de pointe (km/h) | 213 |
| 0 à 100 km/h (sec.) | 10,6 |
| 400 m DA (sec.) | 17,4 |
| 1000 m DA (sec.) | 32,1 |
| CONSOMMATIONS | |
| 90/120/CU (l/100) | 6,4/8,2/12,2 |
| PRIX | |
| Commercialisation début '95 | ± 190.000 F |
| ÉQUIPEMENT | |
| ABS | oui |
| Airbag conducteur | oui* |
| Sièges en velours | oui |
| — assise sièges AV allongée | oui* |
| Lève-vitres électriques | AV et AR* |
| Boucliers teints | oui* |
| Becquet AR | oui* |
| Jantes en alliage spécifiques | oui* |
| * équipements supplémentaires par rapport à la 16V | |

plus que jamais possible de tenir un rythme élevé sur une route sinueuse... à l'insu de ceux que l'on transporte. La disparition du phénomène d'inclinaison de la caisse en virage apporte indiscutablement calme et sérénité dans l'habitacle. Ce qui autorise le conducteur à profiter sans retenue d'une précision de conduite, d'une efficacité de comportement et d'une sécurité active jusqu'ici réservés aux sportives et parfaitement inconnus des Citroën. D'autant que les flexibilités ont été réduites afin de réduire les mouvements de cabrage et de plongée en accord avec la quasi-disparition des mouvements transversaux. Il en résulte en revanche un confort de suspension qui pourra être jugé un peu ferme par les habitués de la marque, mais cela n'est rien en regard des avantages du système. Celui-ci ouvre de belles perspectives d'avenir pour la suspension hydropneumatique et on imagine aisément que les évolutions à venir de la Xantia — V6 et Turbo — seront de redoutables grandes routières.

Jean-Jacques CORNAERT ■