

CITRO
PASSION

CITRO

Passion



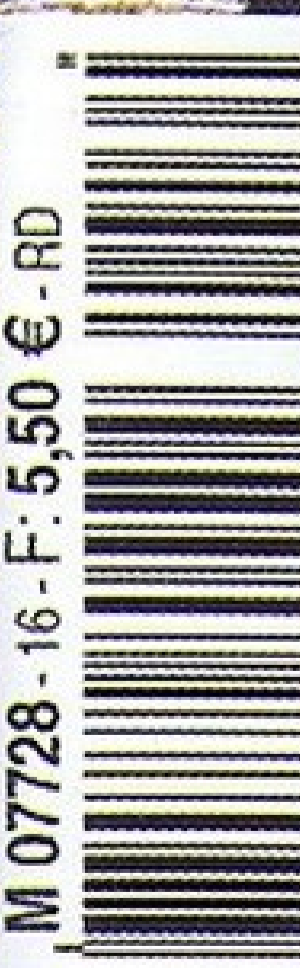
XANTIA V6 ACTIVE

La DS a 50 ans



OCTOBRE-NOVEMBRE 2005 - France 5,50€ - Belgique 6,40€ - Suisse 10,70€

N° 16



Pub Visa GTI, Rencontre GS, Tour du Monde en ID Break, Pub DS, 50 ans de DS aux USA, Tractionades 2005, Randonnée Alpine...

La nouvelle Reine de la route



Il n'est pas question ici de ravir son titre à la Traction 15 six, mais au contraire de montrer à quel point sa descendante assume et valorise brillamment l'héritage de la marque. A l'heure où la C6 de 2005 reprend une partie du style de la CX et de la technologie de la DS, il n'est pas inutile de rappeler à quel point la Xantia V6 Activa occupe déjà sa place au panthéon des plus fabuleuses Citroën de haut de gamme.

« *L'intelligence sur roues* » et « *Rouler comme Dieu en France* » sont des slogans Citroën allemands utilisés pour présenter la CX; ils restent d'actualité pour la Xantia V6 Activa. Regard sur une héritière surdouée.

Texte: Bruno Sobezyk-Molina - Photos: Citroën Communication (dont F. Lardat et B. Asset) et Christian Petit

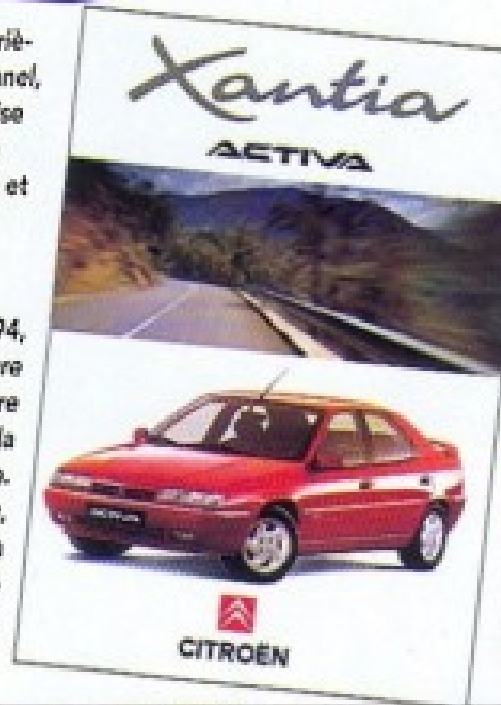


aura apprécié. En juin 1994, soit un peu plus d'un an après sa commercialisation, 307 000 Xantia se sont déjà vendues, dont 46,6 % en motorisation diesel. 60 % d'entre elles ont été exportées, essentiellement vers la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Espagne.

La Citroën qui avance sans rouler !

Avec l'essieu arrière autodirectionnel, la Xantia optimise parfaitement sa prise en courbe et en virage.

D'octobre 1994, cette brochure est la première qui présente la Xantia Activa. Bien entendu, cette Activa deux litres 16 soupapes est Rouge d'Enfer.



La Xantia Activa est officiellement présentée à la presse à Clermont-Ferrand en septembre 1994, avant d'être commercialisée début 1995. Sa finition reprend celle de la Xantia de niveau VSX, à laquelle s'a-

britannique). Le lettrage employé pour le monogramme Activa de la Xantia est très proche de celui utilisé pour les deux « concept-car » Activa, officialisant ainsi une paternité aussi noble que directe quant à sa liaison au sol. (A ce sujet, lire l'entretien avec André Barthélémy dans CitroPassion n° 15.) Son moteur est le quatre cylindres en ligne deux litres à injection et 16 soupapes développant 150 chevaux, couplé à une boîte 5. Le freinage ABS de marque Teves est livré en série. La couleur commerciale est le Rouge d'Enfer, qui n'existait pas au nuancier de la Xantia auparavant, tandis que la sellerie cuir est disponible en option. Les sièges avant sont dotés d'un réglage spécifique. Quatre autres couleurs sont proposées : le Vert Véga, le Bleu Stratos, le Rouge Griotte et le Gris Quartz. Si la longueur de 4,444 m de la carrosserie de l'Activa, sa largeur de 1,755 m et son empattement de 2,740 m sont inchangés par rapport aux autres berlines Xantia, la voie avant passe de 1,482 m à 1,488 m, la voie arrière est portée de 1,442 m à 1,454 m et la hauteur est augmentée de 1,380 m à 1,387 m au regard d'une Xantia SX 1.8 injection. Avec la suspension hydropneumatique, la Xantia Activa bénéficie de la suspension hydractive II et du système Citroën de contrôle actif du roulis (SC. CAR). En plus de la sellerie cuir, ses options comprennent la climatisation, un équipement audio, une alarme et le toit ouvrant électrique.

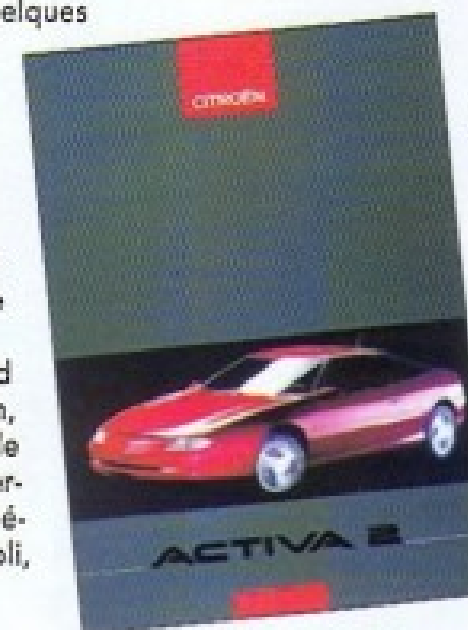
En intelligence avec la route

Avec le SC.CAR et en virage, l'augmentation de la raideur de roulis est commandée par le calculateur à partir d'informations transmises par un capteur relevant la vitesse de la voiture, et par un autre capteur mesurant l'angle et la vitesse de rotation du volant. Moins d'un degré de rotation de la jante du volant suffit à activer le contrôle de roulis, qui réagit alors en 1/400^e de seconde. Le calculateur pilote une électrovanne qui met une sphère en service ou hors service, via un régulateur de raideur interposé. Cette sphère spécifique à l'antiroulis contient une masse de gaz faisant ressort, sur laquelle les barres antiroulis avant et arrière prennent appui, via les vérins (un par barre) interposés. La raideur de l'antiroulis augmente avec la mise hors circuit de la sphère, tandis qu'elle diminue avec sa remise en service. La correction active du roulis avec apport d'énergie est obtenue par une

forte personnalité. Le style intérieur de la Xantia est également l'œuvre de Bertone. La finition et les matériaux employés sont de très bon aloi. Avec sa banquette arrière fractionnable en deux tiers-un tiers et la trappe à skis associés à un hayon ouvrant, même la berline peut faire plaisir à tout le monde. A l'image de ses essieux, la caisse de la Xantia a été conçue dans l'optique d'une rigidité maximale. Sur cette voiture, on retrouve une filtration horizontale par liaison élastique des cadres à la caisse. L'essieu avant à bras inférieurs triangulés et jambes de force est de type Mac Pherson, mais avec la direction, il est entièrement solidaire du berceau avant, d'où une précision de conduite exemplaire. L'essieu arrière est autodirectionnel et favorise ainsi une excellente stabilité en virage. Aux roues indépendantes et bras tirés, son ossature rigide est fixée sur la caisse par cales autodirectionnelles. Toutes les Xantia sont dotées de la suspension hydropneumatique, tandis que certaines reçoivent également la suspension hydractive II, permettant au conducteur de modifier comme il le souhaite le passage automatique d'un état à l'autre, moelleux ou ferme, selon le profil de la route et sa conduite. Le nom de la voiture est soigneusement choisi, bien que déjà utilisé pour un petit « concept-car » Citroën apparu quelques années plus tôt, le Xanthia. Toutefois, le nom est repris par le constructeur en référence directe à son origine étymologique xanthos : blond en grec ancien, synonyme de beauté rare. Pierre Bercot, helléniste accompli,



Le velours Vendôme, seul intérieur tissu proposé sur la Xantia Activa. Il restera toujours spécifique à cette version de la Xantia.



Des « concept-car » Activa à la Xantia Activa, la continuité de la liaison au sol est illustrée par le nom, jusqu'au lettrage des monogrammes. Une héritière qui assume !

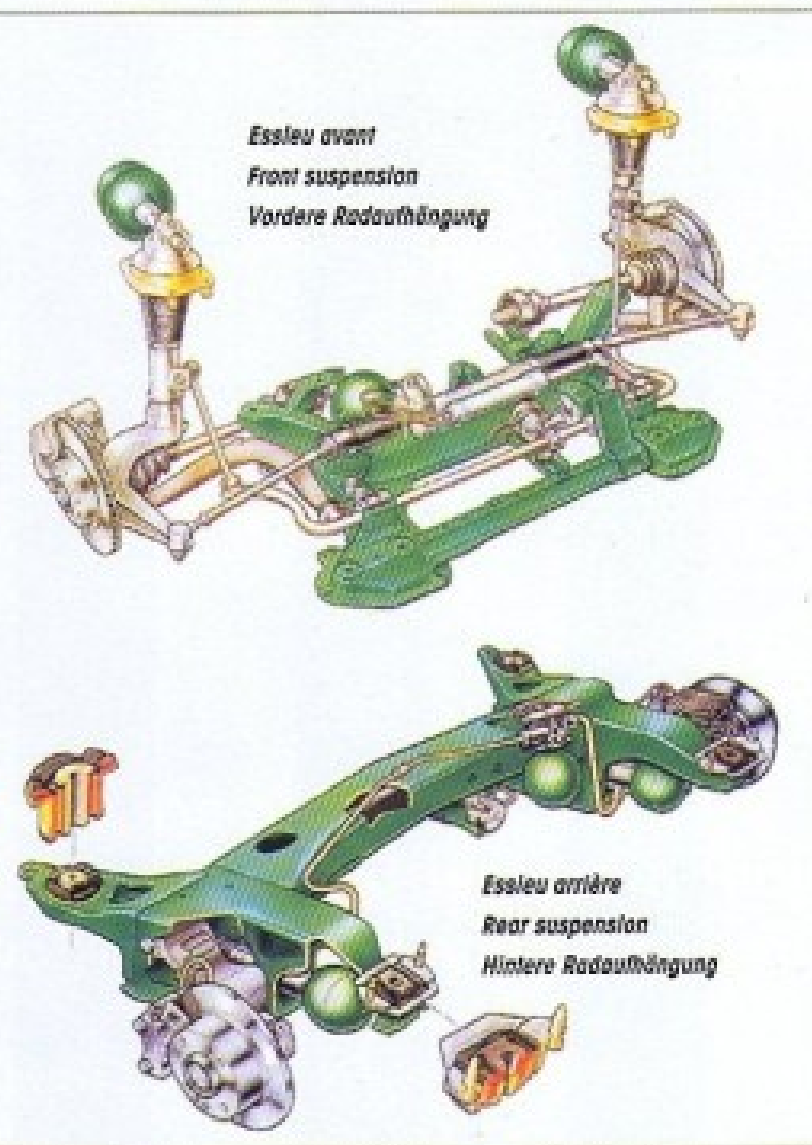
Photographiée en 1992, cette 2.0 injection VSX est sans doute une Xantia de présérie, construite à Rennes en décembre 1992.

Extrêmement robustes et à liaison élastique à la caisse, les essieux de la Xantia vont s'illustrer encore plus avec le contrôle actif de roulis.

les séries limitées et les versions spécifiques à certains pays. Elle est commercialisée en France le 4 mars 1993, puis d'avril à septembre en Europe. Le Cx de la berline est de 0,30 à 0,34 selon les versions, tandis qu'elle affiche 4,444 mètres de longueur. Le style extérieur de cette berline trois corps est simple et élégant car parfaitement proportionné. Une ligne à la fois discrète et séduisante signée par Bertone, et qui annonce déjà une



Avec son soubassement avant à fourche et une solide barre de renfort dans chaque portière, la Xantia protège bien ses occupants.



trois millions de kilomètres au titre de la mise au point et des essais, dans le cadre du programme RAF X1 (Roulage Agrément Fiabilité), ayant débuté le 23 mars 1992. Elle est construite à Rennes-la-Janaïs à partir de décembre 1992 et se positionne dans le segment M2, correspondant à la berline de taille moyenne supérieure. De 1993 à 2001, la Xantia est déclinée en berline puis en break, avec motorisations essence et diesel, atmosphérique, multisoupapes ou suralimentée par turbocompresseur, en boîte mécanique ou automatique, et avec six niveaux de finition, plus

Au début de l'année 1993 la gamme Citroën est relativement ancienne, et sa partie plus récente entachée d'une mauvaise réputation. Il manque alors au constructeur un modèle de (re) conquête, à même de séduire une clientèle française et internationale récupérée par d'autres marques, ou n'ayant jamais acheté une Citroën. Le défi est d'autant plus difficile à relever qu'il faut proposer une voiture originale et fonctionnelle, attractive et sans soucis, faisant rentrer de l'argent frais, dont la marque a besoin en urgence. Le miracle se produit, sous le nom de Xantia. Elle va largement triompher des attentes commerciales, tout en affichant sa suspension hydropneumatique et un excellent niveau de fiabilité. Et cette suspension, justement, va connaître son meilleur aboutissement avec la Xantia. Même le moteur V6 ne lui est pas refusé. De quoi satisfaire les plus exigeants, citroënistes ou non. Qui dit mieux ? 125 Xantia de présérie ont parcouru

détection du différentiel entre les angles de bras avant, associée à un correcteur anti-dévers hydraulique. Ce correcteur envoie ou retire du liquide aux deux vérins, assurant ainsi le maintien de l'équilibre de la carrosserie. En fin de virage, grâce à l'action du correcteur anti-dévers, les deux vérins retrouvent progressivement leur longueur initiale. De l'entrée en virage jusqu'au retour en ligne droite, l'angle de roulis de la caisse reste toujours très proche de zéro, quels que soient le rayon du virage et la vitesse de la voiture.

Pour le millésime 96, la Xantia Activa reçoit le moteur Turbo CT (pour Constant Torque : couple constant),



De la vitrine du SC.CAR à la démonstration, le ton est donné. Désormais, ce sont les virages qui voient rouge!



Mondial de l'Automobile, Paris, octobre 1996: première apparition publique de la Xantia V6 Activa. Une étoile est née.

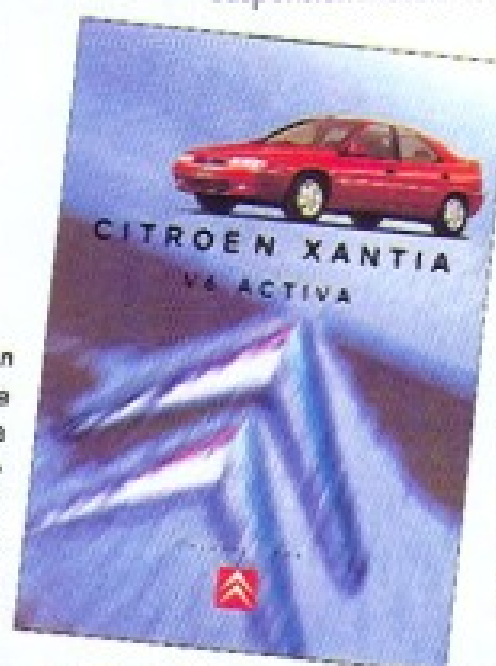
qui apporte un gain en vivacité aussi net qu'attendu. Avec ce moteur, sa physionomie est retouchée. Entrée d'air inférieure redessinée et ailes avant plus galbées sont à mettre en rapport avec le berceau avant modifié.

Perle rare en Salon

Au millésime 97, la Xantia étend encore sa diversité, avec un break aux lignes très séduisantes. Aucune

perspective lourde ou massive dans ce dessin où la finesse le dispute à l'harmonie des proportions. Incontestablement, il est aussi réussi que la berline, ce qui n'est pas peu dire. Au Mondial de l'Automobile d'octobre 1996, Citroën présente une nouvelle motorisation sur Xantia Activa: le V6 24 soupapes offrant 194 chevaux, avec boîte 5. L'Activa reçoit aussi le moteur turbo diesel 2,1 litres développant 110 chevaux. Sur ce même millésime, le V6 est également

Pour son lancement, la Xantia V6 Activa fait l'objet d'une brochure six pages sur carton glacé... très suggestive.



proposé sur Xantia Exclusive, couplé à l'excellente boîte automatique ZF type 4 HP 20. Les Xantia V6 Activa et Exclusive sont présentées à la presse à Saint-Paul-de-Vence du 20 au 30 janvier 1997, où elles impressionnent leurs exigeants essayeurs. Tandis que la V6 Activa est commercialisée dès le 20 janvier 1997, la V6 Exclusive doit patienter jusqu'en avril 1997 avant d'être disponible en clientèle.

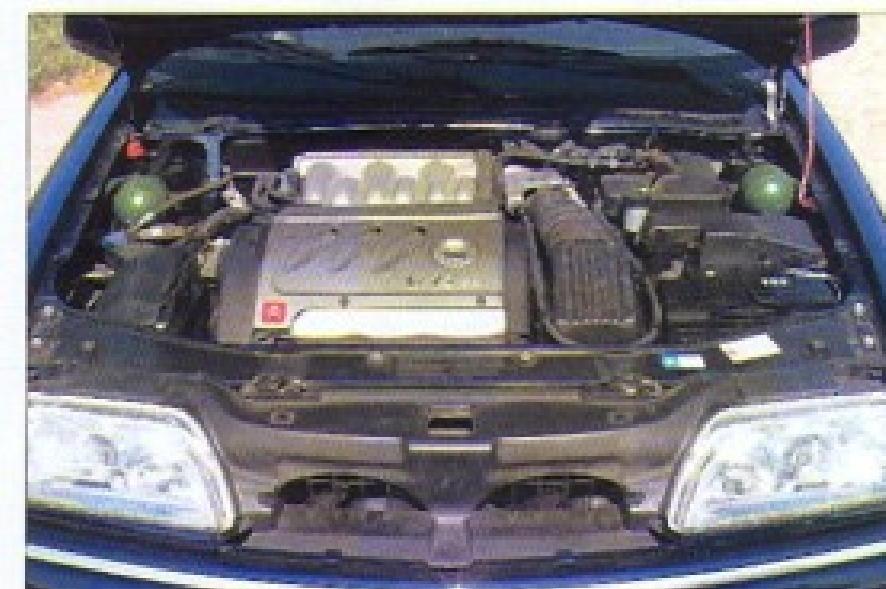
Six cylindres au programme

De la C6 de 1928 à la C6 de 2005, sept Citroën sont dotées d'un moteur six cylindres. Répertoire sous le type ES9J4, le V6 de la Xantia affiche un écartement à 60 degrés et une cylindrée de 2 946 cm³. Il développe 194 chevaux DIN à 5 750 tr/mn. Le couple maximal est de 27,7 mkg à 4 000 tr/mn, dont 88 % sont disponibles dès le régime de 2 000 tr/mn, privilégiant ainsi la souplesse. Avec ses quatre soupapes par cylindre - soit vingt-quatre au total - et ses quatre arbres à cames en tête, ce moteur est géré par une injection et un allumage jumostatique électroniques, avec calculateur Bosch commun aux deux fonctions. La courroie de distribution d'une largeur de 32 mm est crantée, et elle entraîne la pompe à eau. Sur la Xantia; le V6 est disposé transversalement, tandis que la suspension moteur est de type pendulaire avec deux

bielles anticouple afin d'éviter les mouvements de basculement du groupe motopropulseur au régime ralenti, fixé à 650 tr/mn sur cette voiture.



Présentation de la Xantia V6 Activa organisée fin 1996 par Citroën. Même en coupe, le V6 a des arguments. Presque une œuvre d'art.



Toujours plus fine

Le millésime 98 est celui du restylage de la Xantia. Il lui apporte une incontestable touche de finesse et d'homogénéité, avec des phares à la ligne adoucie, une calandre et un avant de capot plus fins, un support de plaque arrière peint dans la masse et des feux arrière plus clairs. A bord, la poignée de maintien surmontant la boîte à gants disparaît. Ainsi redessinée, la longueur hors tout de cette carrosserie augmente, la berline

passse de 4,444 m à 4,524 m. La calandre, les phares et les nervures de capot offrent une meilleure continuité, d'où ce museau redessiné à la fois plus fin et plus pointu. Avec ce nouveau visage, elle est commercialisée en décembre 1997. En France, l'Activa n'est alors plus disponible qu'avec les moteurs V6 et turbo diesel. Ce dernier est remplacé par le moteur turbo diesel 2 litres 110 chevaux type HDi en novembre 1998 (millésime 99). Le millésime 2000 est le dernier de la Xantia Activa, toujours en motorisations V6 et HDi. Le millésime 2001 est le dernier de la Xantia, dans le cadre d'une gamme restreinte.

Et alors, Messieurs les journalistes ?

Si une Citroën marquante se reconnaît à la verve des journalistes qu'elle déchaîne, alors la Xantia Activa est une Citroën marquante. « La meilleure berline française » et « Une fantastique machine à rouler » à propos de la Xantia Turbo CT Activa, « ...l'arrivée du V6 permet enfin de profiter des qualités d'un châssis exceptionnel », « La plus belle des Citroën » et

« L'étonnante efficacité du châssis de la Xantia Activa procure des sensations de conduite à nulle autre pareille. » pour la Xantia V6 Activa. Au-delà de quelques remarques relatives à certaines options, au manque de rapidité de la boîte et au confort à faible allure (non justifiées) et à la vision en trois quarts arrière ainsi qu'à la faiblesse relative de la première motorisation (justifiées), un tel concert d'applaudissements journalistiques est assez rare pour être mentionné. A peu près tous ont essayé de prendre la Xantia Activa en défaut au chapitre de la tenue de route... sans succès. Même en repoussant loin les limites admises en essai, y compris avec freinage violent à vitesse élevée et en plein virage, rien n'y a fait, elle a gardé son cap.



Mais c'est le compartiment moteur de la Xantia Activa qui lui offre son plus bel écrin.

La Xantia V6 Activa redessinée fait admirer sa fluidité. Incitation flagrante à se faire plaisir sans modération.

Dans quelques (rares) cas extrêmes, la roue arrière intérieure a quitté le sol très brièvement, mais sans roulis flagrant. Ah, les Citroën qui avancent sur trois roues... Dans l'absolu, il y a toujours une limite. Mais tout le monde s'est accordé à dire qu'avec cette voiture, la dite limite est repoussée vraiment très loin.

LES PERFORMANCES DE LA XANTIA V6 ACTIVA

PERFORMANCES	Données constructeur	Essais presse
Vitesse maximale	230 km/h	229 km/h
400 m départ arrêté	15,5 s	15,3 s
1 000 m départ arrêté	28,3 s	28,1 s
0 à 100 km/h	7,6 s	7,7 s



Le pilote insiste méchamment. Mais avec elle, les virages s'enroulent et se déroulent vite et sans rouler.

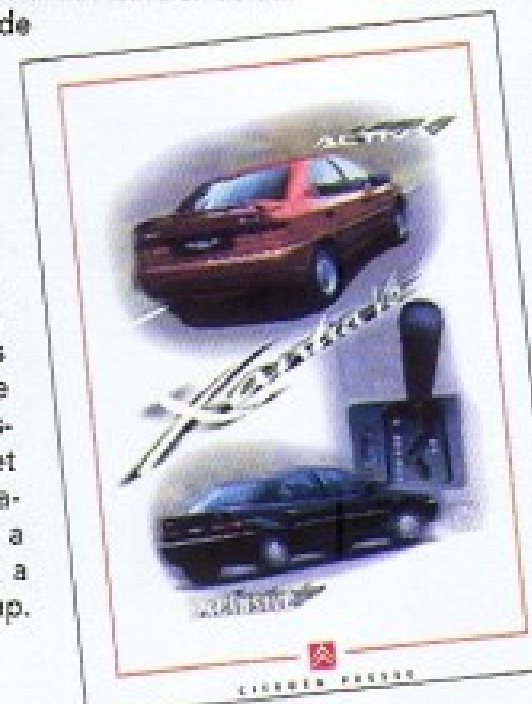
STATISTIQUES DE PRODUCTION (SITE DE RENNES)

1246531 XANTIA DE 1992 À 2001

Xantia Activa (toutes motorisations)	
1994	63
1995	3617
1996	3125
1997	3715
1998	3765
1999	3029
2000	928
= 18 242	

Xantia V6 Activa	
première version (1996 et 1997)	1 389
deuxième version (1997 à 2000)	1 358
= 2 747 Exclusive.	

Le dossier de presse commun aux Xantia V6 Activa et V6 Exclusive.





voitures d'outre-Rhin. Cependant, l'habitacle n'oublie pas d'être aussi convivial que chaleureux. Avant même la mise en route du moteur, la Xantia V6 Active flatte beaucoup son heureux conducteur, qui apprécie le volant gainé cuir et réglable en hauteur, la finition boisée et l'excellente position de conduite. Très confortables, les sièges offrent un maintien irréprochable. Toujours au chapitre des équipements de confort livrés en série, la climatisation régulée, les vitres teintées, les quatre lève-vitre électriques, les quatre appuie-tête réglables et le siège conducteur à réglage électrique font plaisir. Pour la conduite, le freinage ABS et le rétroviseur extérieur conducteur à miroir asphérique sont très appréciés, tandis que les



Conclue par le becquet, cette poupe est inhabituelle. Une esthétique dédiée aux performances.

Dans son intimité

Au premier regard, la ligne de la Xantia V6 Active interpelle l'observateur par son élégance, à la fois discrète et agressive. En offrant un savant mélange de fluidité de ligne et de sportivité compacte, elle n'a aucun mal à séduire des amateurs aux goûts très différents. Dans cette version redessinée, la voiture affiche un agréable contraste de lignes douces et d'esprit plus sportif, souligné par le becquet posé sur le coffre, la double sortie d'échappement, les superbes jantes et les éléments de carrosserie peints dans la masse. En vision de profil, la poupe en arrondi intérieur et rehaussée par le becquet arrière fait d'autant plus ressortir la personnalité de la voiture, déjà suggérée par l'entrée d'air avant et les phares antibrouillard intégrés. Vitesse, puissance et agilité sont annoncés sans ambiguïté. Les jolis monogrammes Active n'en sont que plus évocateurs. Une très belle réussite, réalisée sur la base dessinée par Bertone. En effet, rien ne vient troubler ce style à la fois harmonieux et volontaire.

Cette appétissante V6 Active Rouge Griotte de 1997 laisse admirer son trois quarts arrière.

Au volant, l'impression d'ensemble est très positive, de par l'ergonomie et la richesse d'équipement, mais aussi grâce à une qualité de matériaux que l'on croyait réservée aux

et le siège conducteur à réglage électrique font plaisir. Pour la conduite, le freinage ABS et le rétroviseur extérieur conducteur à miroir asphérique sont très appréciés, tandis que les



Excellente ergonomie, cuir et boiseries: elle soigne conducteur et passagers.

deux rétroviseurs extérieurs sont teintés, dégivrants et à réglage électrique. L'essuie-glace avant est à déclenchement et cadencement automatiques. Au sein des options, la sellerie cuir et le panier ergonomique sont les plus désirables, aussi bien pour le plaisir et le confort que pour l'aspect pratique. Tout cela fleure bon la grande berline très cossue. Mais dès le réveil du moteur, la Xantia V6 Active vous rappelle qui elle est.

En route !

Au démarrage, tandis que le fauve monte gentiment, le moteur V6 fait entendre un léger feulement très caractéristique. Son étonnante souplesse s'affirme dès les premiers kilomètres, tandis que son comportement onctueux est déjà un régal. Un moteur à visages multiples, avec beaucoup de douceur et de souplesse en dessous de 2000 tr/mn, et des accélérations extrêmement soutenues au-delà. Une vitesse maximale élevée, c'est bien. Avec un faible temps de réponse pour l'atteindre, c'est beaucoup plus intéressant. Dans ce domaine, la Xantia V6 Active ne déçoit pas non plus, c'est un euphémisme. A tous les régimes, ce moteur fait preuve d'une belle homogénéité, illustrée par une rondeur et une linéarité imperturbables, quelle que soit la conduite. Couplé à une boîte 5 très précise et assez rapide, il permet au conducteur d'opter pour le mode souple, doux et feutré, ou bien rapide, sonore et nerveux, à sa convenance. Toutefois, il convient de mentionner que même à vitesse très élevée, le moteur fait preuve d'une discrétion fort appréciable. Et au moins jusqu'à 2000 tr/mn, on ne l'entend pas.

De par son comportement, cette voiture est une des plus polyvalentes connues à ce jour. Elle peut être conduite comme la très raffinée berline de haut de gamme qu'elle est, ou au contraire à un rythme beaucoup plus rapide, aussi bien sur autoroute que sur routes secondaires, et toujours avec la même facilité. Le joueur de rugby en smoking, en quelque sorte. Son moteur et sa liaison au sol sont bien sûr à l'origine de cette remarquable diversité de conduites possible. Malgré une masse à vide non négligeable de 1451 kg, elle reste toujours légère et souveraine sur la route. Mais il est

vrai que cette masse est répartie en deux tiers sur les roues avant et un tiers sur les roues arrière...; nous sommes bien en présence d'une Citroën de haut de gamme. Et si une confirmation était nécessaire, sa remarquable aptitude à abattre les centaines de kilomètres tout en préservant

Ceil pénétrant, museau fin et large entrée d'air inférieure s'impatientent vite. Mais ce gros félin Gris Quartz de l'automne 1997 se laisse apprivoiser.



parfaitement le confort et l'agrément de ses occupants est là pour ça. Quelle que soit la durée du parcours effectué, son conducteur éprouve le sentiment de s'être déplacé essentiellement pour se faire plaisir. Quant aux passagers, ils ont l'impression de ne pas avoir quitté le salon de la maison, tant l'atmosphère qui règne à bord de cette voiture est relaxante. Ses galons de redoutable (auto) routière lui sont accordés sans la moindre réserve.

Le lecteur pourrait à bon droit en déduire que ce bilan plus qu'honorable se paie d'une consommation élevée de carburant. A 120 km/h stabilisés et climatisation (très efficace) en action continue, la Xantia V6 Active ne demande que 9,3 litres d'essence aux cent kilomètres. En revanche, en conduite rageuse, la consommation d'essence grimpe à environ 18 litres. Mentionnons que ce moteur a été mis au point avec le sans plomb RON 98, mais que malgré un taux de compression élevé de 10,5/1 la détection de cliquetis autorise l'utilisation du RON 95. Il convient alors de choisir le carburant en fonction de la conduite.

Si l'agrément généreusement dispensé par la motorisation V6 est un des points forts de cette voiture, c'est bien sûr en virage que la Xantia Active s'avère d'autant plus impressionnante. Il faut oublier (enfin presque) plusieurs réflexes acquis pendant des années de conduite, car avec elle, l'entrée en virage puis tout son déroulement obéissent à des règles que cette voiture de série est la seule au monde à offrir.

Au volant, le contrôle actif du roulis garantit une bien meilleure maîtrise des commandes de direction, d'accélération, de freinage et de transmission. La qualité et la sécurité de conduite en virage sont augmentées dans des proportions assez phénoménales. De plus, la carrosserie se déplaçant de façon optimale, il faut beaucoup insister avant que le pneu avant extérieur ne commence à accuser le choc en virage.

LES OPTIONS DE LA XANTIA V6 ACTIVA

Options/millésimes	AM 97	AM 98	AM 98	AM 99	AM 00
		(51)	(52)		
Coussin gonflable avant passager (de série à partir de nov 1996)	x	x	x (*)	x (*)	
Coussins gonflables latéraux aux places avant (de série à partir de nov 1998)				x	
Pack sièges cuir: garnissage cuir des sièges, accoudoir escamotable sur siège conducteur, rétroviseur passager indexable au passage de la marche arrière, réglage électrique longitudinal des sièges avant, du dossier en hauteur et en inclinaison, réglages électropneumatiques d'appuis lombaire, dorsal et de maintien latéral.	x	x			
Garnissage des sièges en cuir		x	x	x	
Pack ergonomique: sièges avant sport avec réglages électriques en longueur, hauteur et inclinaison de dossier, réglages électropneumatiques d'appuis lombaire et dorsal, rétroviseur passager indexable au passage de la marche arrière, commandes séquentielles et anti-pincement sur lève-vitre passagers.					
Pare-brise athermique					x
Système Audio 2030: RDK7, commandes au volant, 4 HP et codage antivol	x				
Système Audio 3030: RDK7 avec recherche de stations, commandes au volant, 6 HP et codage antivol	x	x			
Système Audio 4030: RDK7 avec recherche de stations, commandes au volant, 6 HP et codage antivol	x	x			
Système Audio 4030: CD, RDK7 recherche de stations, commandes au volant, 6 HP et codage antivol	x	x			
Système Audio 4035: changeur CD, RDK7 recherche de stations, commande au volant, 6 HP et codage antivol	x				
Système Audio CD, radio avec recherche de stations, 6 HP, commandes au volant et codage antivol, Chargeur 6 CD					x
Toit ouvrant panoramique à commande électrique avec volet d'occultation	x	x	x	x	x

(*) impose la suppression de la boîte à gants supérieure. A partir de décembre 1997, les sièges avant sport sont livrés avec velours Vendôme ou avec l'ensemble cuir/pack ergonomique, mais pas avec le cuir sans le pack ergonomique.



Très fort... Dès les premiers kilomètres au volant de la Xantia V6 Active, le novice oscille gentiment entre l'incrédulité et l'émerveillement. Puis ce dernier l'emporte devant l'évidence. Mais que l'on ne s'y trompe pas: le contrôle actif de roulis n'a absolument rien d'un gad-

get. Que l'on se réfère à l'agrément au volant offert par cette solution ou à l'élévation spectaculaire du niveau de sécurité de conduite (comportement véhicule et maîtrise au volant) qu'elle assure, il est évident qu'une solide avancée technologique avec application en série est

Au signal du départ, prête à bondir!

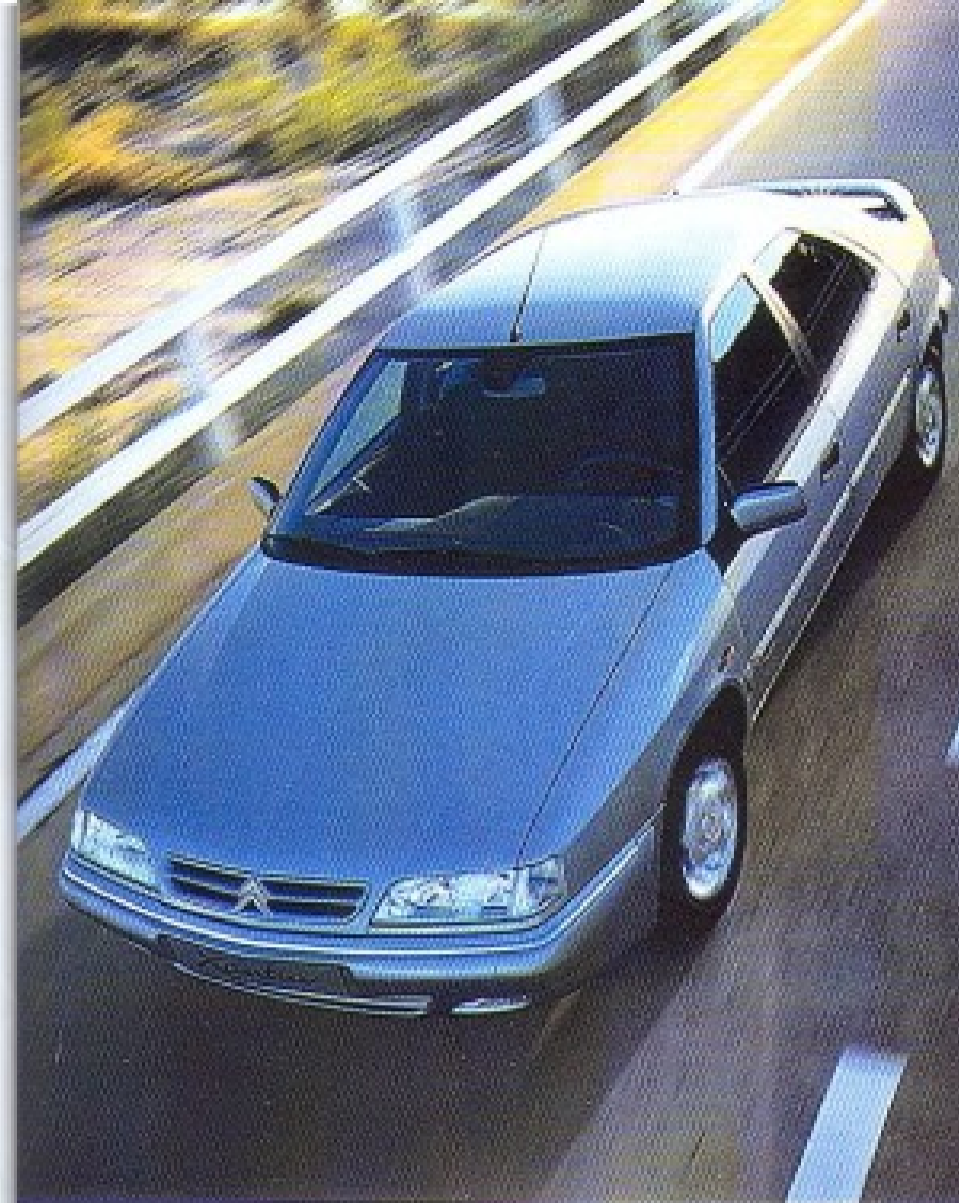
à mettre à son crédit. Pour résumer très brièvement, on peut écrire que si la SM faisait déjà très fort en 1970 avec une puissance de 170 chevaux transmise aux roues avant, la Xantia V6 Active fait encore plus fort avec une puissance de 194 chevaux, les avantages d'une très séduisante et confortable berline, et une stabilité de carrosserie que ne désavouerait pas une Porsche 959 Tiptronic! La Xantia Active marque durablement l'histoire des liaisons au sol de tous



En ligne droite, le contrôle actif de roulis de cette V6 Active Gris Graphite est neutre. Mais son hydractive II garantit elle aussi un confort optimal et permanent, même à vitesse élevée.



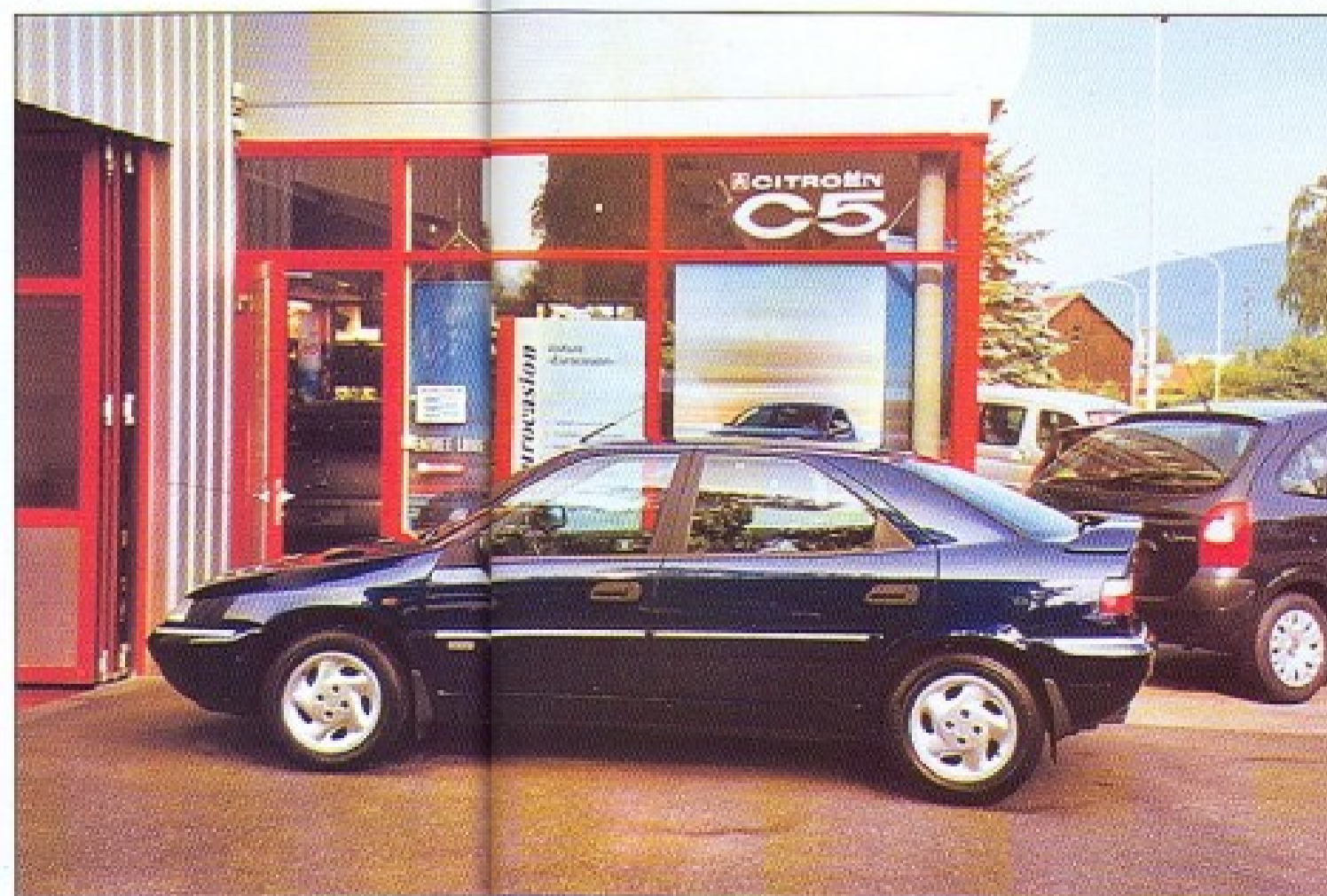
Une vision très Citroën. Cette V6 Active de fin 1997 file très vite pendant des heures. Plaisir et sérénité à bord...



types, et de la meilleure façon concevable. Remarquablement servie par la motorisation V6, elle n'en est que plus spectaculaire. Aussi bien par sa personnalité que pour l'aboutissement qu'elle symbolise, on retiendra que la Xantia V6 Active s'inscrit directement dans la prestigieuse lignée des grandes berlines rapides de la marque, inaugurée par la Traction 15/6. A la remise des diplômes et s'agissant de cette très brillante héritière de la famille Citroën, la rare mention

Avant de sortir de l'écran photo pour continuer sa route, la belle vous salue, toujours imperturbable.

A 72 000 km, la voiture de l'essai (se) fait plaisir.



de l'excellence automobile est bien le minimum à lui décerner. La voiture photographiée pour cet article est une Xantia V6 Active Bleu Mauritius/cuir Savane affichant 13 000 km. Pour son bonheur et celui de son propriétaire, elle est toujours en première main. La voiture de l'essai est une Xantia V6 Active Bleu Mauritius/cuir Gris totalisant 72 000 km. Elle aussi

fait le bonheur de son nouveau propriétaire.

Nos remerciements vont à Anne-Marie Michel et à Jean-Claude Lannes (Automobiles Citroën) pour leur aide à la préparation de cet article, et bien sûr à Ivan Ginoux, propriétaire de la Xantia V6 Active photographiée pour cet article.

LE NUANCIER DE LA XANTIA V6 ACTIVA

COULEUR EXTERIEURE	AM 97	AM 98	AM 99	AM 00
Bleu Mauritius (N)	x	x	x	x
Gris Quartz (M)	x	x	x	x
Gris Graphite (M)	x	x	x	
Rouge d'Enfer (N)	x	x	x	
Rouge Griotte (M)	x			
Vert Véga (M)	x			x
Blanc Banquise		x	x	x
Bleu Amiral (V)		x	x	x
Bleu Buckingham (M)		x		
Brun Epicé (M)		x	x	
Noir (V)		x	x	x
Rouge Pivoine (N)		x	x	x
Rouge Hermès (V)		x	x	x
Reine Verte (N)		x	x	
Vert Libellule (M)		x	x	x
Bleu Balmoral (M)			x	x
Gris Fulminator (M)				x
Rouge Lucifer (N)				x

M: peinture métallisée; V: peinture vernie; N: peinture nacrée.

SELLERIE	AM 97	AM 98		AM 99	AM 00
		(S1)	(S2)		
Velours Vendôme	x	x	x	x	x
Cuir Savane	?	x	x	x	
Cuir Noir ou Gris	x	x			
Cuir Gris			x	x	x

Nota: au nuancier de la Xantia, le cuir Gris est un cuir très foncé, presque noir.

LA NOUVELLE VOITURE DE PIERROT LE FOU

On se souvient des gangs de la Traction Avant, dans les années d'après-guerre. Ces gangs de braqueurs, dont le plus connu était celui dirigé par Pierre Loutrel (Pierrot le Fou), ne juraient que par la Traction. Depuis quelques temps, cette légende automobile a un successeur très, très recherché par les adeptes du grand banditisme: la Xantia V6 Active. Une a été volée puis retrouvée un mois plus tard, entièrement brûlée. Une autre a été volée, puis retrouvée in extremis par la gendarmerie le coffre rempli d'armes. Une autre encore a été volée, avant d'être interceptée en plein braquage de banque. Un agent Citroën a signalé sept Xantia V6 Active volées à ses clients en 2004 et 2005. Certaines ont été volées en « car jack ». La plupart ne sont jamais retrouvées car elles sont très souvent détruites après l'opération pour laquelle elles sont volées. Les régions les plus touchées sont la région parisienne, le nord et l'est de la France.

Ne croyez pas que l'antidémarrage codé ou le transpondeur empêche le vol. Au moins deux Xantia V6 Active équipées du transpondeur sont parties par leurs propres moyens. Même chose pour les alarmes et autres verrous posés sur le volant. Ce genre d'équipements, d'origine ou pas, peut arrêter les petits voleurs d'un soir. Mais pas les voleurs professionnels, loin de là. Propriétaires de Xantia V6 Active, faites extrêmement attention à votre voiture. Elle est une référence absolue, et cela se sait.