

DUEL

Par Frédéric Guihal

Le nouveau V6 de PSA face à un étalon de choix : un six-cylindres en

Xantia Activa V6/BMW 323i

Quand la Xantia s'excite, la BMW se calme



Citroën
Xantia
Activa V6
206500 F
16CV-194ch
Conso. moy.
11.7/100km

BMW 323i
Worldline
204900 F
12CV-170ch
Conso. moy.
9.6/100km

C'est presque une nouvelle Xantia ! Sans rien changer de sa ligne, la plus belle des Citroën reçoit le nouveau V6 français qui transcende son tempérament. La BMW 323i, rivale directe sur le plan mécanique, en reste coite... mais digne malgré tout.

A Vence, dans un arrière-pays niçois qui en a vu d'autres, notre Xantia passe inaperçue. Et pour cause : une double sortie d'échappement, un petit logo

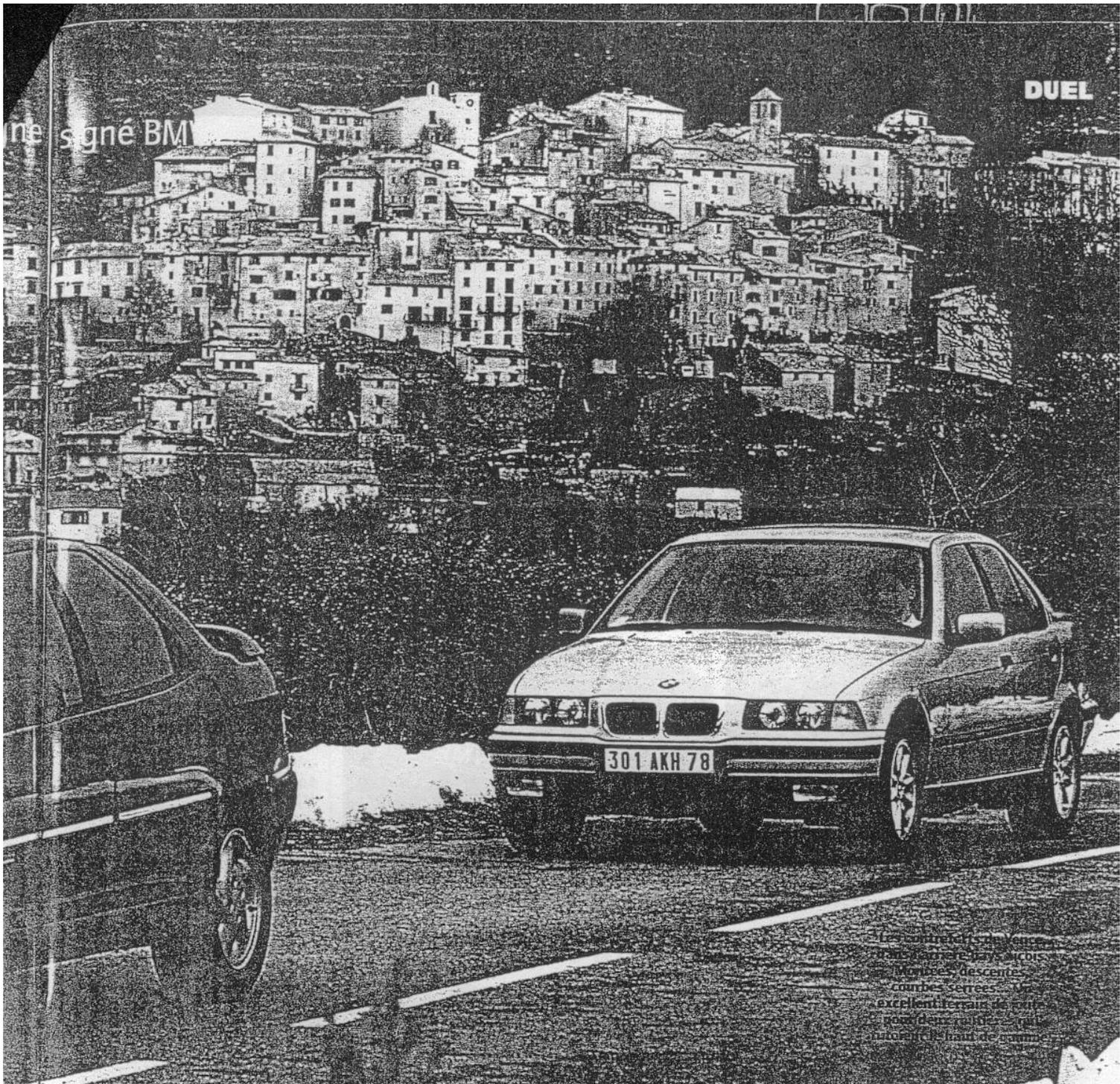
V6, c'est tout ce qui distingue cette Xantia de ses sœurs. Ah, si ! Elle possède également les rétroviseurs et les pare-chocs peints, privilège de la famille "Activa", le fameux système d'antirouillis actif (voir *Auto Moto* n° 6 et 26). Le clavier d'antidémarrage codé est toujours là ; une vraie corvée, alors qu'une puce faisant le même travail est intégrée dans la clé de la BMW. Les choses se précipitent lorsque l'on démarre la Xantia : le ralenti est bas, un tannet instable. Une imperfection

qui cache un caractère de feu. Au premier coup d'accélérateur, la Citroën étale sa personnalité. Son gros 3 litres émet une sonorité rauque et rageuse dès que l'on s'autorise à tirer sur les rapports. En dépit de la tonne et demie à déplacer, les accélérations sont vives et le V6 ne déteste pas être un peu brutalisé. Ironie du sort, le moteur BMW paraît, face à la mécanique française, beaucoup plus sage. Le "6 en ligne" de 2,5 litres (et non un 2,3 litres comme le laisse supposer l'ap-

pellation 323i) démarre sans hoquet. Plus petit que le V6 Peugeot-Renault de la Citroën mieux insonorisé également, il ronronne comme un gros matou civilisé et délicat dans ses manières, plus policé, incontestablement, que le V6 de la Xantia... mais pas moins performant. En effet, malgré son gros caractère, le moteur français n'est pas aussi brillant qu'il en donne l'air. Comme la 406 équipée du même moteur, la Xantia V6 a réalisé des chronos d'accé-

Photos: El Lecoq

ne signé BMW



Les conditions de Venise, dans l'arrière-pays alpins, sont difficiles, descentes, courbes serrées... Mais excellent terrain de confrontation pour les deux qui n'ont rien de haut de gamme.

lérations et de reprises assez moyens à Monthéry, pas meilleurs que ceux de la 323i, pourtant moins puissante de 24 ch. A cela s'ajoutent des consommations relativement élevées : 11,7 litres de moyenne, contre 9,6 litres pour la 323i. Mais au-delà des dixèmes de seconde et des décilitres, ce qui compte pour un tel moteur, c'est l'agrément, et là, la Xantia ne déçoit pas. On peut accélérer sans arrière-pensée, la motricité est toujours excellente, et à condi-

tion de ne pas écraser le champion comme un goujat, elle reste facile à maîtriser lorsque l'adhérence diminue. La suspension Activa permet, qui plus est, d'enchaîner les virages sans souffrir des transferts de masse et de l'inertie due aux changements d'appuis. La précision de conduite s'en trouve améliorée, au même titre que la sécurité puisque l'on peut freiner fort en courbe sans que la voiture soit déstabilisée. La raideur qu'implique le système dans les vi-

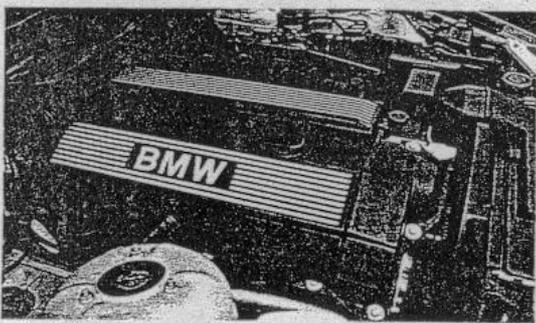
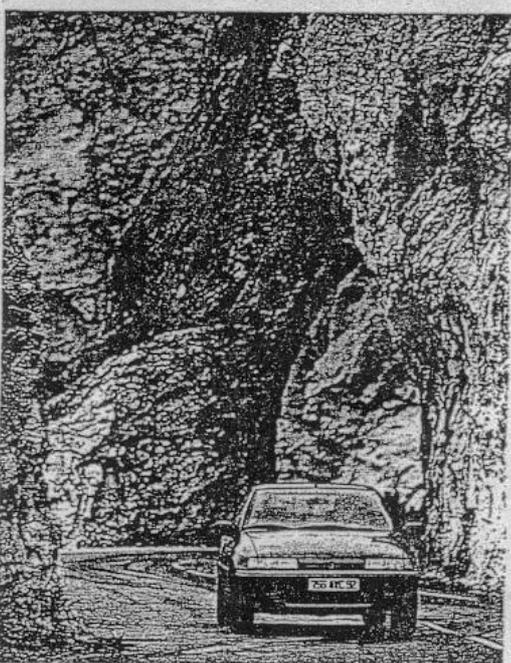
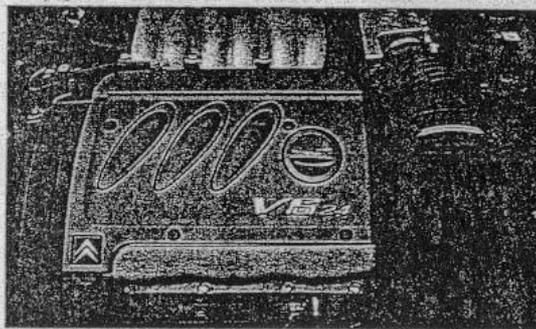
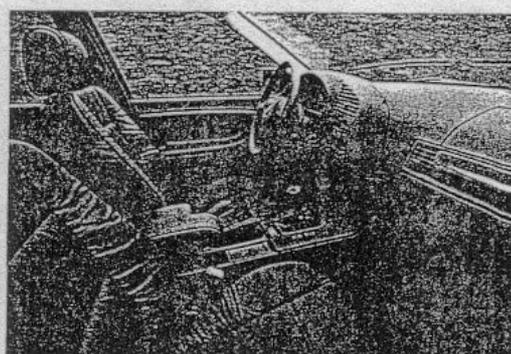
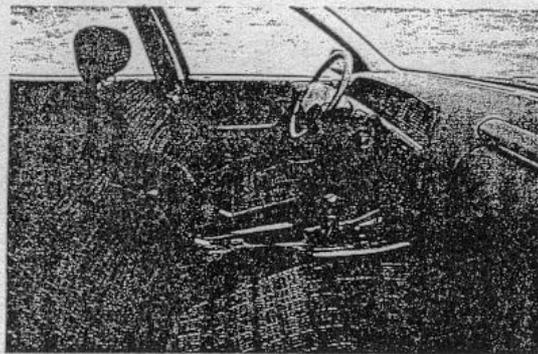
rages engendre quelques trepidations pénalisant le confort mais, côté sensations de conduite, on est servi. Sur les routes où nous effectuons nos essais, la Xantia se révèle à la fois performante, rassurante et passionnante, sans que son moteur ne l'asse-jamais. Seul point faible, le levier de vitesses au débattement un peu fort et qui accroche alors que les rapports de la BMW passent à la volée, sans la moindre hésitation. De toute façon, si la Xantia s'en-

canaille par son moteur, sa philosophie, elle, reste celle d'une voiture plutôt bourgeoise, voire "pépère", avec une position de conduite décontractée, des sièges un peu mous et un habitacle d'abord pensé pour la famille, avec beaucoup de place à bord : 13 cm à l'arrière de plus que dans la 323i. A l'opposé et en dépit de son moteur moins exubérant, la BMW ne renie pas son origine sportive. Le poste de "pilotage" qui englobe le conducteur, le siège bas et fer-

Xantia Activa V6 contre BMW 323i

me, le volant rapproché, la petite commande de boîte assez haute, tout est conçu pour faire corps avec la voiture, bien "sentir" son auto. Et si ses suspensions contrôlent moins bien le roulis que le système Activa de la Citroën, le comportement typé propulsion – tempéré par un antipatinage – contribue au caractère enjoué de l'allemande. C'est sportif, certes, mais pas spartiate. La voiture reste confortable et bien équipée. En effet, la BMW dépasse de peu les 200 000 F, mais elle offre l'ABS, l'airbag, la climatisation automatique, les jantes en alliage léger ainsi que le régulateur de vitesse.

La Xantia V6 se dispense de ce dernier équipement mais se rattrape ailleurs, en tant que familiale avec sa généreuse habitabilité. Le coffre, en revanche, est de même volume sur les deux voitures. Gare à la vignette, cependant : la Xantia est une 16 CV et la BMW une 12 CV. L'écart en prix de la taxe est raisonnable (564 F sur la moyenne nationale) mais, psychologiquement, c'est un cap. Et pour la revente, ça n'aide pas. ■



Ambiance "famille" dans la Xantia, bien plus sport au volant de la BMW. Ce que ne contredisent pas les motorisations : le V6 PSA fait valoir son agrément et sa belle santé, le six-cylindres BMW affiche de meilleures performances.

Un peu moins bien équipée, la Xantia est plus habitable.



Un atout pour la Xantia : le système Activa, très rassurant en courbe.

LES MESURES D' <small>Auto moto</small>	Xantia	323i
Moteur	V6 24 S	6 cyl. 24 S
Cylindrée (cm ³)	2 946	2 494
Puissance (ch à tr/mn)	194 à 5 750	170 à 5 500
Couple (mkg à tr/mn)	27,2 à 4 000	25 à 3 950
Transmission	trac. 5 vit.	prop. 5 vit.
Pneus	205/60 R 15	225/50 ZR 16
Long. x larg. (m)	4,44 x 1,75	4,44 x 1,70
Poids (kg)	1 480	1 345
Réservoir (litres)	65	65
Coffre (dm ³)	365	365
Vitesse maxi (km/h)	228	223
1 000 m départ arrêté	28"7	28"2
80 à 120 km/h en 4/5°	8"2/11"6	9"8/13"4
Conso. ville	13,2	11,4
Conso. route	10,4	8,2
Conso. autoroute	11,6	9,3

Mesures Auto Moto.

TOUT L'ÉQUIPEMENT	Xantia	323i
● En série : ABS, direction assistée, verrouillage centralisé, vitres AV élect. (et AR sur Xantia), airbag cond. (et passager sur 323i), clim., jantes alu.	★	★
● Options Xantia : toit ouvrant élect., sièges cuir, système audio 6 HP + CD.	★	★
● BMW : télécommande infrarouge, toit ouvrant élect., sièges sport, suspension sport, système audio 10 HP, changeur 6 CD, sièges chauffants.	★	★

L'ÉVALUATION <small>Auto moto</small>	Xantia	323i
Moteur	★★★★★	★★★★★
Comportement routier	★★★★★	★★★★★
Performances	★★★★★	★★★★★
Agrément de conduite	★★★	★★★
Utilisation/ville	★★	★★★
Utilisation/route	★★★★★	★★★★★
Utilisation/autoroute	★★★★★	★★★★★
Confort	★★★	★★
Équipement	★★★★★	★★★★★
Qualité - finition	★★★★★	★★★★★
Budget	★	★★