

► Chez les constructeurs non germaniques, l'étude des résultats de ventes des familiales à moteur 6 cylindres en Europe a de quoi rendre neurasthénique le plus optimiste des responsables du marketing. Le lancement de la Xantia V6 résulte donc sans doute d'une analyse très lucide: commercialement sans intérêt, l'opération revêt un caractère essentiel pour l'image de la marque, la Xantia remplaçant la XM dans le rôle de porte-drapeau.

Jean-Jacques Cornaert

Au hit-parade européen des ventes de «familiales moyennes supérieures» à moteur 6 cylindres, la situation est très claire: entre octobre 1995 et octobre 1996, BMW a vendu 63.473 Série 3, ce qui représente 54,1% du marché. Derrière, et là on ne compte plus en longueurs de retard, mais en kilomètres de boulevards, Audi pointe son nez avec l'A4: 18.722 exemplaires qui représentent 16% de part de marché. Vient ensuite Ford (14.273 Mondeo+Probe), Opel (8.486 Vectra+Calibra) et enfin Mercedes avec 5.548 Classe C. Les autres sont inexistantes, comme Renault, qui a immatriculé 1.732 Laguna sur cette période. Le personnel des filiales peut-être? Heureusement, ce ne sont pas ces seuls chiffres qui ont été considérés pour lancer la conception du nouveau 6 cylindres français. L'investissement sera amorti – sans doute tant bien que mal – sur plusieurs familles et plusieurs générations de modèles, aussi bien chez Citroën que chez Peugeot et Renault. Vu comme cela, on peut commencer à imaginer que l'opération ne sera pas déficitaire. Mais on peut aussi penser que cette situation n'a pas vraiment incité les responsables des finances à donner carte blanche aux motoristes. Ces derniers ont même été tenus de travailler avec un budget plutôt serré: 1,3 milliard de francs français, à comparer aux 3,2 milliards du petit moteur «D» de Renault (le 1200 de la Twingo, qui sera plus tard décliné dans d'autres cylindrées) ou aux 3,3 milliards nécessaires à la conception de la nouvelle famille de V6 et V8 Mercedes. En gardant toutefois à l'esprit que, dans le cas de Renault ou de Mercedes, le montant des investissements industriels liés aux cadences de production est évidemment sans commune mesure avec ceux du V6 prévu pour être produit à un maximum de 360 exemplaires par jour.

NOS MESURES	Xantia V6 Activa	Xantia V6 Exclusive		
CONDITIONS DE L'ESSAI				
Date	du 4 au 11 février 1997	du 10 au 14 février 1997		
Kilométrage parcouru	± 800 km	± 700 km		
Poids de la voiture	1.484 kg	1.514 kg		
Température	4°	5°		
Pression atmosphérique	1015 mb	985 mb		
Vitesse du vent	de 5 à 10 km/h	de 10 à 20 km/h		
FACTEURS DE PERFORMANCES				
Puissance spécifique (ch/l)	65,8	65,8		
Aérodynamique (Cx/SCx)	0,34/0,700	0,35/0,730		
Poids/puissance mesurée (kg/ch)	7,6	7,8		
PERFORMANCES				
Vitesse maxi (km/h à tr/min)	229 à 6000	224 à 5200		
Accélérations (sec.)				
- 400 m (vitesse de passage)	15,3 (151 km/h)	16,6 (140 km/h)		
- 1000 m (vitesse de passage)	28,1 (189 km/h)	30,0 (179 km/h)		
	vit. lue	sec.	vit. lue	sec.
- 0 - 60 km/h	63	3,5	63	4,6
- 0 - 80 km/h	84	5,4	84	6,9
- 0 - 90 km/h	95	6,7	95	8,1
- 0 - 100 km/h	105	7,7	105	9,2
- 0 - 120 km/h	125	10,0	125	12,3
- 0 - 140 km/h	145	13,2	145	16,6
- 0 - 160 km/h	167	17,5	167	22,4
- 0 - 180 km/h	190	24,1	189	30,7
Reprises à 40 km/h	en 4 ^e		en D	
	vit. réelle	sec.	vit. réelle	sec.
- 100 m	71	6,3	84	5,7
- 200 m	93	10,6	113	9,2
- 300 m	113	14,0	130	12,2
- 400 m	127	17,0	140	14,8
- 500 m	141	19,7	149	17,3
- 600 m	151	22,1	157	19,6
- 700 m	161	24,4	165	22,0
- 800 m	170	26,6	171	24,2
- 900 m	177	28,7	176	26,3
- 1000 m	183	30,7	181	28,3
De 60 à 90 km/h en 4 ^e	6,1		4,7 (KD)	
De 90 à 120 km/h en 4 ^e	6,0		5,2 (KD)	
Reprises à 40 km/h en 5 ^e				
	vit. réelle	sec.		
- 100 m	67	6,6		
- 200 m	85	11,4		
- 300 m	101	15,3		
- 400 m	115	18,7		
- 500 m	125	21,8		
- 600 m	135	24,5		
- 700 m	144	27,2		
- 800 m	152	29,7		
- 900 m	169	32,1		
- 1000 m	165	34,3		
De 60 à 90 km/h en 5 ^e	7,7			
De 90 à 120 km/h en 5 ^e	8,3			
De 80 à 140 km/h	8,3 (3 ^e et 4 ^e)		10,8 (KD)	
CONSOUMATIONS				
Moyenne de l'essai (l/100)	12,7		13,4	
Parcours commun (l/100)	11,1		11,6	
Mini/maxi enregistrés (l/100)	9,6 à 17,5		10,1 à 18,9	
Autonomie moyenne (km)	environ 480		environ 450	
Selon nouvelles normes *	15,9/8,0/10,9		17,2/8,4/11,6	



CONCEPTION D'ENSEMBLE

Les XM et 605 ayant failli à leur rôle de porte-drapeau, les Xantia et 406 ont été clairement chargées de défendre l'image de leurs marques respectives. Ce glissement est particulièrement net



* Cycle urbain avec départ à froid/cycle extra-urbain/cycle complet

dans le cas de Peugeot, qui lancera dans les prochaines semaines son magnifique Coupé 406. Chez Citroën, l'opération s'est déroulée de façon plus progressive avec l'installation systématiquement prioritaire sur la Xantia des dernières trouvailles dans le domaine de la suspension hydraulique. La XM n'a ainsi jusqu'ici jamais eu droit au système de contrôle actif du roulis dont dispose – en exclusivité mondiale – la Xantia Activa. Il en va de même avec le nouveau V6 et la nouvelle transmission automatique à 4 rapports, qui n'arriveront que plus tard sous les capots des XM et 605.

Pour l'heure, la gamme Xantia est donc couronnée par deux versions V6 dont les philosophies ont été nettement définies. Équipée d'une boîte manuelle et de la suspension à contrôle actif de roulis, l'Activa tentera de séduire une clientèle désireuse de performances et de sensations de conduite. Avec sa suspension hydraactive «ordinaire», son excellente boîte automatique à gestion électronique et son équipement plus complet et plus luxueux, l'Exclusive s'adressera quant à elle à ceux qui considèrent que la motorisation V6 est synonyme de confort et de silence de fonctionnement.



MOTEUR

Nous avons déjà eu l'occasion de présenter ce nouveau moteur (dans notre n° 1122 du 12 décembre dernier), mais il n'est sans doute pas inutile de rappeler qu'il s'agit d'un V6 24 soupapes de conception orthodoxe, c'est-à-dire que le V des deux bancs de cylindres forme un angle idéal de 60°. La réduction des bruits de fonctionnement et la recherche du meilleur velouté semblent avoir été les premiers objectifs des motoristes. Parmi les caractéristiques remarquables, il faut citer la présence d'un curieux vilebrequin à 6 manetons (alors que 3 suffisent habituellement sur un V6 à 60°) monté sur un carter chapeau en alliage d'aluminium possédant des inserts en fonte, notamment destinés à limiter les variations de jeux à chaud, donc le bruit et les vibrations. Dépourvue de dispositif particulier, du genre calage variable, la distribution est naturellement confiée à 2 arbres à cames en tête par banc de

cylindres entraînés par une seule courroie dont la durée de vie annoncée est d'environ 160.000 km. Simple mais moderne, le ES9J4 – c'est son nom – se distingue par un dispositif d'admission à deux chambres qui, grâce à l'exploitation des phénomènes acoustiques, permet d'obtenir les effets de l'admission variable sans pâtir des inconvénients inhérents au fonctionnement compliqué et parfois aléatoire des volets mobiles. Le rapport volumétrique élevé (10,5:1) engendre l'utilisation préférentielle de super 98 RON, mais la gestion électronique de dernière génération (Bosch MP 7.0) permet naturellement d'utiliser du 95 RON, avec toutefois une prévisible dégradation des performances. ➤

CARACTERISTIQUES	Xantia 6 Activa	Xantia V6 Exclusive
MOTEUR		
Type	6 cylindres en V à 60°	
Matériau bloc/culasse	24 soupapes alliage/alliage	
Distribution	4 ACT	
– entraînement	courroie crantée	
– soupapes	en V	
– commande des soupapes	poussoirs	
– compensation hydraulique	oui	
Cylindrée (cm³)	2946	
Alésage x course (mm)	87 x 82,6	
Rapport volumétrique	10,5:1	
Puissance maxi (ch/kW à tr/min)	194/140 à 5750	
Couple maxi (Nm à tr/min)	267 à 4000	
Injection	multipoint semi-séquentielle	
Gestion électronique	Motronic Bosch MP 7.0	
Allumage	3 bobines jumostatiques	
TRANSMISSION		
Rapport de pont	aux roues AV	
Rapports de boîte et vitesses à 1000 tr/min (km/h)	4,314:1	3,450:1
– 1 ^{re}	3,250:1 (8,22 km/h)	2,940:1 (11,36 km/h)
– 2 ^e	1,782:1 (14,99 km/h)	1,603:1 (20,83 km/h)
– 3 ^e	1,193:1 (22,38 km/h)	1,082:1 (30,86 km/h)
– 4 ^e	0,875:1 (30,53 km/h)	0,778:1 (42,88 km/h)
– 5 ^e	0,702:1 (38,05 km/h)	—
– AR	3,154:1 (8,47 km/h)	2,778:1 (12,02 km/h)
CHASSIS		
Type	berline 4 portes + hayon, 5 places, coque autoportante en acier	
Suspension avant	McPherson, triangle inférieur, barre antiroulis	
Suspension arrière	brs tirés «à correction de braquage», barre antiroulis	
Hydraactive à 6 sphères	oui	oui
Contrôle actif du roulis	oui	non
Freins avant (a en mm)	disques ventilés (288)	
Freins arrière (a en mm)	disques pleins (232)	
ABS TTT Teves 4 capteurs	série	série
Frein à main	mécanique par câble agissant sur les roues AV	
Direction (crémaillère)	série	
– assistance (constante)	3	
– nombre de tours de volant	12/11,4	
– a de braquage murs/traitoirs (m)	382	
– a du volant (mm)		
DIMENSIONS ET POIDS		
Empattement (mm)	2740	
Longueur/largeur/hauteur (mm)	4444/1755/1399	
Voies AV/AR (mm)	1502/1454	
Largeurs aux coudes AV/AR (mm)	1466/1425	
Longueur habitable (mm)	1890	
Volume du coffre (dm³ VDA)	480/878	
Pneumatiques	Michelin Pilot SX	Michelin Pilot HX
– dimensions	205/60 VR 15	205/60 VR 15
Poids constructeur/mesuré (kg)	1.451/1484	1.460/1514
Répartition AV/AR (%)	64/36	65/35
Charge utile (kg)	569	565
Charge admise sur galerie (kg)	75	75
Remorque non freinée (kg)	750	750
Remorque freinée (kg)	1.500	1.500
CAPACITES		
Carburant (l)	65	65
Huile moteur (l)	5,5	5,5
Liquide de refroidissement (l)	12	12



EQUIPEMENTS

Xantia Activa

Xantia Exclusive*

CONDUITE

Freinage ABS	oui	oui
Suspension hydroactive II	oui	oui
Direction assistée	oui	oui
Volant réglable (hauteur)	oui	oui
Volant en cuir	oui	oui
Réglages sièges avant		
– électriques	option pack cuir	oui
– électropneumatiques	option pack cuir	oui
– lombaire (conducteur)	oui	oui
– lombaire (passager)	oui	oui
– hauteur (conducteur)	oui	oui
Verrouillage centralisé	oui	oui
– télécommande	oui	oui
Rétroviseurs extérieurs		
– à double courbure	non	non
– à commande électrique	oui	oui
– teints et dégivrants	oui	oui
– côté droit orientable en M.A.R.	option pack cuir	oui
Lève-vitres AV électriques	oui	oui
– ode à impulsion (conducteur)	oui	oui
Lève-vitres AR électriques	oui	oui
Essuie-glace à intern. réglable	oui	oui
Régulateur de vitesse	non	option

SECURITE

Airbag conducteur	oui	oui
Airbag passager	option	option
Rétracteurs de ceintures AV (pyrotechniques)	oui	oui
Bloqueur de sangle ceintures AV	oui	oui
Ceinture centrale AR 3 points	non	non
Projecteurs double optique	oui	oui
Projecteurs antibrouillards	oui	oui
Ampoules AR doublées	oui	oui
Alarme d'oubli des feux	oui	oui
Réglage ancrage ceintures	AV	AV
Dégivrage lunette AR	oui	oui
Lave-essuie-glace AR	oui	oui
Antidémarrage codé	oui	oui
Alarme antivol	option	oui
Serrures anti-effraction	oui	oui
Protection anticrochetage	oui	oui

ESTHETIQUE

Rétroviseurs couleur caisse	oui	oui
Boucliers teints	oui	oui
Vitres teintées vertes	oui	oui
Jantes en alliage	oui	oui
Garnissage en velours	oui	non
Garnissage en cuir	option	option gratuite
Garnissage en cuir et Alcantara	non	oui
Peinture métallisée ou nacree vernie	option gratuite (F)/oui (B)	oui

CONFORT

Commande de recyclage d'air	oui	oui
Conditionnement d'air	oui	oui
– avec filtre à pollen	oui	oui
Toit ouvrant électrique	option	option
Clef repliable dans baïer	oui	oui
Lampe de lecture AV	oui	oui
Plafonnier	2	2
– extinction temporisée	oui	oui
– extinction progressive	oui	oui
Miroirs de courtoisie	2	2
– occultable côté conducteur	oui	oui
– éclairant côté conducteur	non	oui
– éclairant côté passager	oui	oui
Appui-tête AV & AR		
– réglables en hauteur	oui	oui
– réglables en inclinaison	oui	oui
Accoudoir central AV/AR	non/oui	oui/oui
Banquette AR		
– fonctionnalité 1/3-2/3	oui	oui
– trappe à skis	oui	oui
Filet de retenue dans coffre	oui	oui
Prééquipement radio	oui	oui
Système Audio	option	oui
– commande au volant	oui	oui
– codage antivol	oui	oui
– avec changeur CD	option	option

INSTRUMENTATION

Compte-tours	oui	oui
Thermomètre d'eau/d'huile	oui/oui	oui/oui
Indicateur de T° extérieure	oui	oui
Ordinateur de bord	non	non
Montre numérique	oui	oui

ESSAI DETAILLE

► Au total, la puissance maxi s'établit à 194 ch DIN (140 kW) au régime relativement paisible de 5750 tr/min. Le couple maxi atteint 267 Nm à 4000 tours. Rapporté à la cylindrée de 2946 cm³, cela nous donne des valeurs spécifiques plutôt modestes: 65,8 ch/l et 90,6 Nm/l. Un rapide tour d'horizon des 6 cylindres de cette catégorie (de 2,5 à 3,2 litres) ne nous a pas permis d'en trouver plus de trois qui soient plus mal placés pour ces chiffres qui permettent de situer, sur le papier, le caractère et le rendement d'un moteur. Il s'agit du PRV des XM, 605 et Safrane (57,3 ch/l, 79,3 Nm/l!) et des 3 litres de la Nissan Maxima et de la Toyota Camry. Pour leur défense, les motoristes avancent qu'ils ont voulu privilégier le confort de conduite au détriment des performances pures, en écrétant en particulier la courbe de couple, jamais inférieure à 220 Nm de 1500 à 6200 tr/min. Alors, sans présenter la réponse instantanée d'un 2,8 litres BMW, il est vrai que ce nouveau 3 litres se révèle indiscutablement agréable, notamment du fait de son excellente souplesse à bas régime.



PERFORMANCES

Pratiquement 230 km/h avec la boîte manuelle (Activa) et 225 km/h avec l'Exclusive (boîte automatique): la Xantia V6 se situe d'emblée parmi les meilleures grandes routières du moment. Les accélérations et les reprises sont également de très bon niveau. Mais au-delà des chiffres, il faut sans doute surtout retenir l'aisance générale dont on jouit pour évoluer rapidement et en douceur dans le trafic. Cela constitue certes une caractéristique très répandue parmi les automobiles motorisées de la sorte, mais l'agrément général du 6 cylindres est sans doute ici plus particulièrement souligné par les spécificités du châssis Citroën. Les caractéristiques de la nouvelle boîte automatique – assez peu énergivore – contribuent également à mettre en valeur la puissance disponible. Cela dit, c'est bien l'Activa qui demeure nettement la plus performante. Et cela, même dans les relances sur l'autoroute, par exemple de 80 à 140 km/h (voir fiche de mesures), où l'on a parfois tendance à croire que la boîte automatique peut prendre l'avantage sur la transmission manuelle.



CONSOMMATION

Ceux qui ont connu l'ancien V6 conçu en France peuvent oublier leurs mauvais souvenirs: la consommation du nouveau 3 litres se situe désormais dans la norme. C'est-à-dire entre 12 et 14 l/100 en parcours combiné, avec naturellement un avantage pour la boîte mécanique. Et c'est naturellement

La Xantia Exclusive s'adresse moins aux amateurs de performances qu'à ceux qui recherchent le confort et le silence de fonctionnement.





Une comparaison en action vaut mieux qu'un long discours pour expliquer ce que le contrôle du roulis sur l'Activa (à droite) a de génial. Cultiver la différence est un art dans lequel Citroën excelle. Lorsque, comme ici, cela va dans le bon sens, on peut applaudir.

en ville que la transmission automatique se révèle encore sensiblement plus gourmande. En parcours strictement urbain, on tourne ainsi autour de 15 l avec l'Activa et 17 l avec l'Exclusive. En revanche, sur la route et l'autoroute, les écarts sont nettement plus faibles, comme le montrent les valeurs que nous avons obtenues à l'occasion de notre parcours commun (respectivement 11,1 et 11,6 l/100).

marquable et le maniement aisé de sa grille de sélection en escalier ne gâche rien, même si, pour le coup, il n'y a plus vraiment de raison de l'employer en fonction manuelle.



TRANSMISSION

Un des éléments techniques majeurs qui différencie une V6 Activa d'une V6 Exclusive, c'est la transmission. La première est équipée d'une boîte manuelle de type ML à commande par câbles. De conception récente, elle est silencieuse, bien étagée et la sélection des rapports se révèle globalement rapide et précise. La grande nouveauté concerne la boîte automatique. Conçue par ZF, elle dispose en particulier de tous les raffinements apparus ces dernières années sur les boîtes longitudinales qui équipent par exemple les dernières générations de BMW Série 5 et 7. Sa gestion électronique particulièrement sophistiquée lui permet de s'adapter en continu au style de conduite adopté par le conducteur (sportif ou calme) ou aux conditions de roulage (à vide, en charge, route de montagne ou autoroute...). Pour cela, le calculateur possède en mémoire 6 lois différentes de passage de rapports. Cette fonction «autoadaptabilité» n'a pas pour autant supprimé l'interrupteur qui permet de choisir un programme sport. Dans ce cas, le calculateur ne fait appel qu'aux deux lois les plus sportives. Les rapports sont alors systématiquement «montés» plus haut en régime et la fonction rétrogradage intervient plus tôt, allant même jusqu'à autoriser des doubles rétrogradages, directement de 4^e en 2^e ou de 3^e en 1^e. Ces lois «sportives» ne sont certes pas très favorables au confort, mais elles constituent d'excellentes alliées dans le cas d'une conduite rapide ou sur un itinéraire difficile. D'une façon générale, sans même retenir le programme sport, cette nouvelle boîte automatique réagit toujours à bon escient, en évitant les passages de rapports inopportuns (en entrée de virage par exemple), et offre un véritable frein moteur (en descente). Enfin, en usage quotidien, elle présente une douceur de fonctionnement tout à fait re-



DIRECTION

L'augmentation de la charge sur le train avant (moteur et boîte plus lourds) n'a pas dénaturé la précision de conduite, il suffit de regarder le point de corde pour que la Xantia y aille. Cela dit, au chapitre des subtilités, l'évolution de la répartition des masses apparaît tout de même lorsque la limite d'adhérence est atteinte et se manifeste assez logiquement par un sous-virage un peu plus marqué qu'avec les 4 cylindres. Comme d'habitude, la direction à assistance constante présente parfois un caractère un peu «collant» en manœuvres de parking et en phase de démarrage.

BUDGET (version essayée)	Xantia V6 Activa	Xantia V6 Exclusive
PRIX DE BASE (F)	206.500	± 215.000
OPTIONS (F)		
Airbag passager	1.500	1.500
Régulateur de vitesse	non	2.000
Toit ouvrant électrique	4.430	4.430
Pack cuir	9.000	gratuit
Système Audio 2030 4 HP	2.800	non
Système Audio 2030 RDS 6 HP	3.300	non
Système Audio 4030 RDS 6 HP	4.400	serie
Système Audio 4030 RDS 6 HP + CD	6.600	3.000
GARANTIES	1 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité 6 ans contre la corrosion	
ENTRETIENS		
Intervalle vidanges	15.000 km	15.000 km
Intervalle entretiens	30.000 km	30.000 km
Nombre de points de service	± 320 concessionnaires	
FRAIS D'EXPLOITATION		
Assurance (tous risques tarif AGF)	8.488	8.488
Puissance fiscale (CV)	16	16
Vignette (FF)	1.730 à 3.656	1.730 à 3.656

LES CONCURRENTES

Vitesse maxi (mesurée) en km/h

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	229
AUDI A6 2.8	234
BMW 328i	234
FORD MONDEO V6	224
PEUGEOT 406 V6	232

210 - 215 - 220 - 225 - 230 - 235

400 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	15,3
AUDI A6 2.8	15,7
BMW 328i	14,9
FORD MONDEO V6	16,4
PEUGEOT 406 V6	15,3

14,0 - 14,5 - 15,0 - 15,5 - 16,0 - 16,5

1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	28,1
AUDI A6 2.8	28,9
BMW 328i	27,1
FORD MONDEO V6	29,9
PEUGEOT 406 V6	28,2

27,5 - 28,0 - 28,5 - 29,0 - 29,5 - 30,0

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4^e (mesuré) en secondes

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	30,7
AUDI A6 2.8	31,7
BMW 328i	29,4
FORD MONDEO V6	32,4
PEUGEOT 406 V6	31,7

28,0 - 29,0 - 30,0 - 31,0 - 32,0 - 33,0

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	12,7
AUDI A6 2.8	12,3
BMW 328i	12,9
FORD MONDEO V6	11,4
PEUGEOT 406 V6	12,5

10,5 - 11,0 - 11,5 - 12,0 - 12,5 - 13,0

Moyenne des consommations normalisées en l/100 km

CITROEN XANTIA V6 ACTIVA	10,9*
AUDI A6 2.8	9,2**
BMW 328i	9,2*
FORD MONDEO V6	9,5*
PEUGEOT 406 V6	10,9*

8,5 - 9,0 - 9,5 - 10,0 - 10,5 - 11,0



FREINS

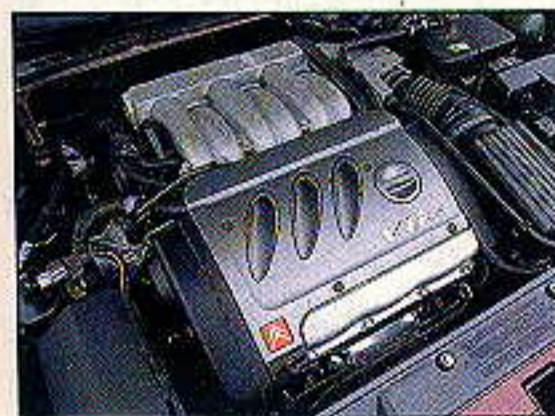
Par rapport à l'Activa Turbo qui était jusqu'ici la plus performante de la gamme, les V6 disposent d'un système dont les prestations ont été légèrement accrues. En particulier par l'augmentation du diamètre des disques (+5 mm à l'avant, +8 mm à l'arrière) et de leur épaisseur à l'avant. L'antiblocage ITT Teves à 4 capteurs est naturellement monté en série. Au bilan, le dispositif donne toute satisfaction: il est suffisamment puissant et endurant et on ne se plaint même plus du manque de progressivité à la pédale.



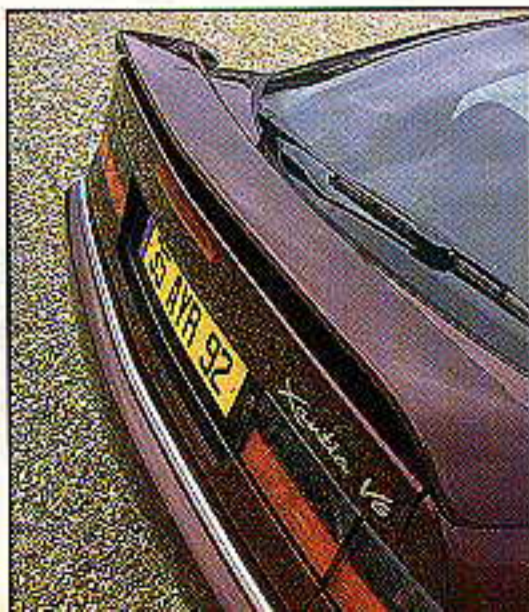
TENUE DE ROUTE

L'arrivée du V6 permet enfin de profiter des qualités d'un châssis exceptionnel. Exceptionnel du fait de ses particularités techniques uniques, et bien sûr du fait du haut niveau de tenue de route qu'il procure. Ici aussi, les deux finitions proposent des prestations distinctes. L'Exclusive est dotée d'une suspension hydraactive «ordinaire», c'est-à-dire déjà «extraordinaire». Pour rappel, celle-ci adapte en continu les flexibilités et les taux d'amortissement selon deux états - sport ou confort - en fonction de la conduite ou de l'état du terrain. La faculté du train arrière de corriger les éventuels écarts de trajectoires ayant été exploitée pour accroître le caractère incisif du train avant, on obtient au total un comportement très neutre et particulièrement efficace en courbe. La tenue de cap étant elle aussi du meilleur niveau, les Xantia V6 apparaissent, comme on s'y attendait, de redoutables routières, parfaitement à l'aise sur tous les terrains. Les conditions difficiles - route dégradée ou glissante - contribuent même à mettre ces qualités en relief. Egalement équipée de la suspension hydraactive, l'Activa dispose en plus du système de contrôle actif du roulis. Véritable exclusivité mondiale, ce dispositif annihile pratiquement l'inclinaison de la caisse en virage en tolérant un maximum d'un demi-degré de roulis. Résultat: l'Activa vire à plat comme une voiture de course et surtout ses pneus travaillent toujours dans les meilleures conditions possibles. En plus d'une efficacité de premier plan, elle propose ainsi à son conducteur des sensations et un plaisir de conduite tout à fait uniques.





Jusqu'ici, le formidable châssis des versions Activa n'avait pas trouvé de motorisation à sa mesure. C'est chose faite avec le V6 qui, indépendamment de ses caractéristiques spécifiques un peu décevantes, procure un agrément et un niveau de performances propres à situer la Xantia parmi les meilleures grandes routières. Sur ce point, les particularités de confort et de tenue de route de l'étonnante suspension Citroën garantissent à l'Activa une position à part sur le marché des berlines « moyennes » à moteur 6 cylindres.



XANTIA V6 ACTIVA

Consommation moyenne 12,7 l/100 km
 Extrêmes de 9,6 à 17,5 l/100 km
 Vitesse maxi 229 km/h
 1000 mètres départ arrêté 28,1 sec.
 Prix de base en France 206.500 FF

LES QUALITES

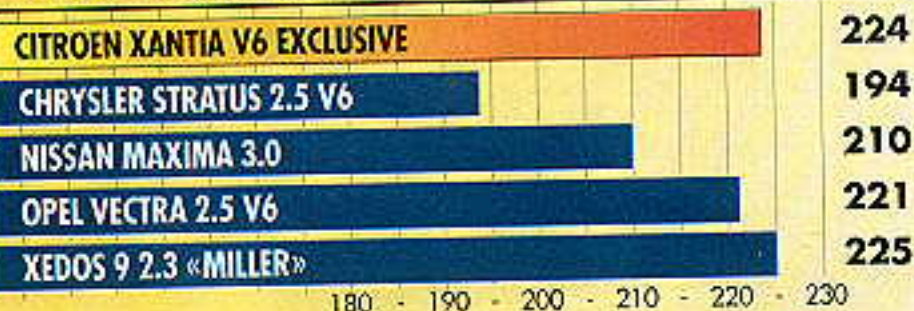
- Agrément du moteur
- Comportement routier exceptionnel
- Confort de haut niveau
- Caractère exclusif de la suspension
- Finition et qualité de fabrication

LES DEFATS

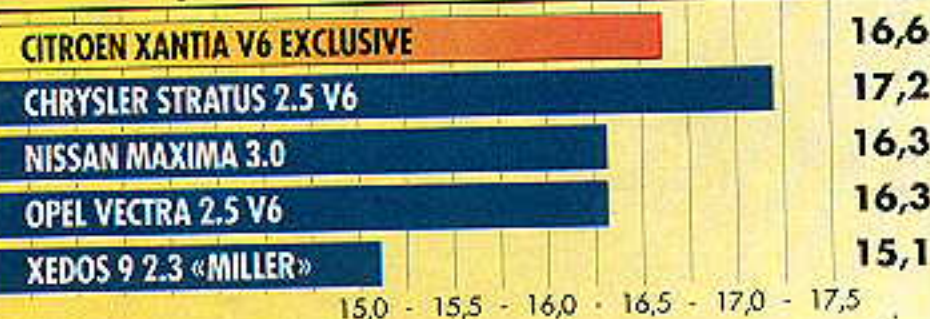
- Moteur de conception modeste
- Hauteur de caisse peu esthétique
- Visibilité AR et angle mort de 3/4 AR
- Lacunes d'équipement

LES CONCURRENTES

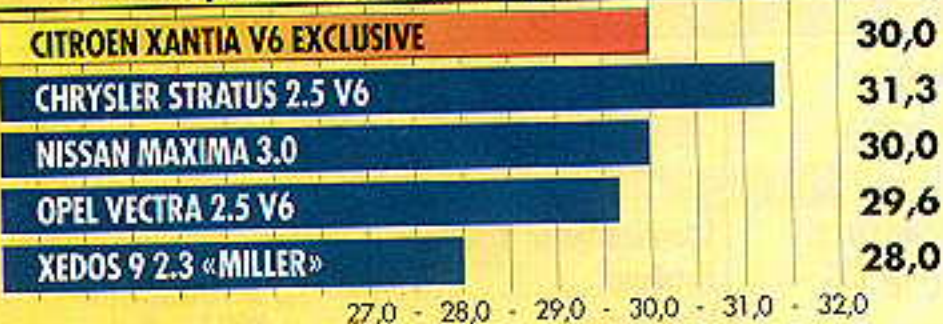
Vitesse maxi (mesurée) en km/h



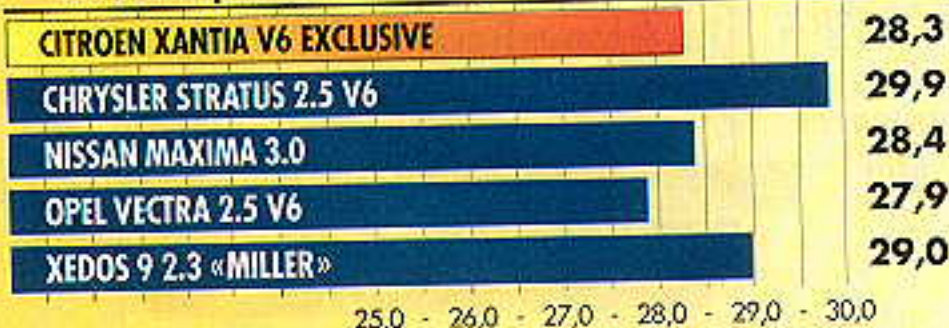
400 m départ arrêté (mesuré) en secondes



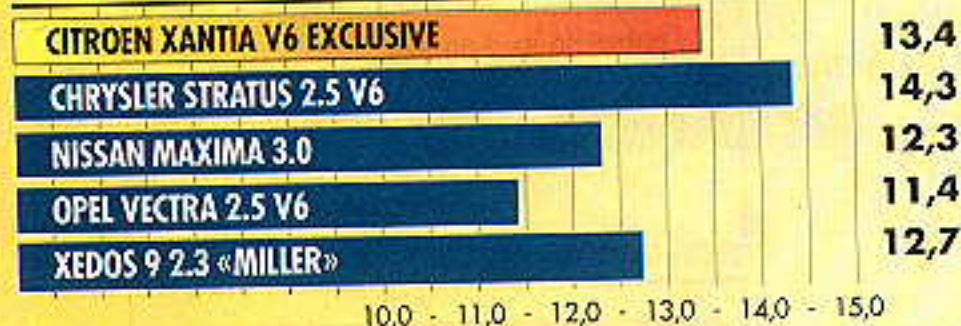
1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes



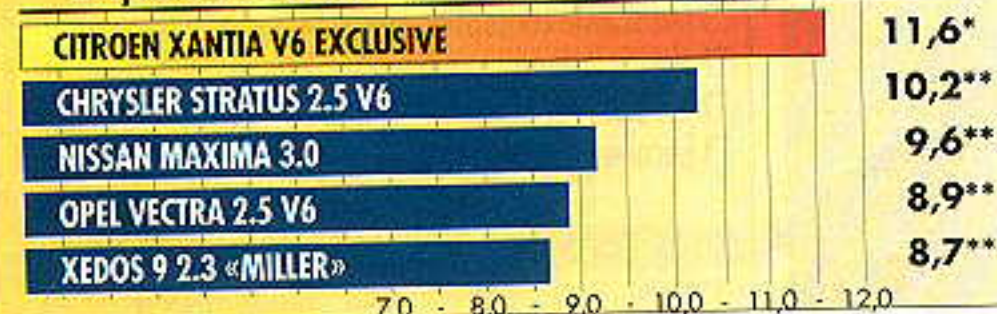
1000 m départ lancé à 40 km/h en D (mesuré) en secondes



Consommation moyenne de l'essai en l/100 km



Moyenne des consommations normalisées en l/100 km



CONFORT



Au volant de l'Activa, on apprécie d'autant plus une conduite dynamique que l'on perçoit nettement que l'ambiance dans l'habitacle est plus détendue qu'ailleurs. La quasi-absence d'inclinaison de la caisse en virage aboutit en effet à réduire d'autant l'impression de vitesse perçue par les passagers, donc leurs éventuelles angoisses. Par ailleurs, la faculté de virer «à plat» constitue évidemment un élément de confort essentiel pour tous les occupants. Revers de la médaille: sur les routes dégradées, la raideur de l'antiroulis peut provoquer des percussions, donc des bruits de roulement, beaucoup plus présents que dans une Xantia «normale». Mais cela ne se produit qu'en virage, le dispositif de contrôle du roulis n'intervenant que lorsqu'il y a action sur le volant. En ligne droite, la raideur antiroulis de l'Activa est en revanche inférieure à celle de l'Exclusive. Nous avons ainsi eu la surprise de constater, sur le pavé urbain, que l'Activa filtre un peu mieux les petites inégalités que ne le fait l'Exclusive. Il s'agit bien sûr de nuances, mais le phénomène est d'autant plus perceptible que les versions V6 sont un peu plus fermes en suspension que les 4 cylindres que l'on connaissait jusqu'ici. Pour le reste, pas de grand changement, évidemment. Les plus grands se plaignent toujours d'une position de conduite perfectible parce que le réglage en hauteur de la colonne de direction ne suffit pas à compenser son implantation un peu trop basse. L'insonorisation ne constitue pas non plus une qualité marquante du modèle, le V6 paraissant même un peu sonore aux régimes moyens et élevés. Enfin, l'air conditionné à régulation automatique et le filtre à pollen font naturellement partie de l'équipement de série.



CARROSSERIE

Le caractère «plus sportif» de l'Activa est discrètement souligné par la présence d'un becquet sur le hayon. Autre petite différence: le dessin des jantes est spécifique à chaque finition. Pour le reste, tout est pareil, y compris les teintes de carrosserie, majoritairement communes à l'exception du «rouge d'enfer» spécifiquement réservé à l'Activa. A ce propos, on peut remarquer que les peintures métallisées ou nacrées font partie de l'équipement de série. Dans la circulation, un œil exercé pourra par ailleurs reconnaître l'Activa à sa hauteur de caisse curieusement plus haute que celle des autres Xantia. Au chapitre de la visibilité périphérique, on se plaint évidemment toujours d'un important angle mort en vision de trois quarts arrière, et on peut regretter à ce sujet l'absence de rétroviseurs extérieurs à double courbure.

XANTIA V6 EXCLUSIVE

Consommation moyenne 13,4 l/100 km
Extrêmes de 10,1 à 18,9 l/100 km
Vitesse maxi 224 km/h
1000 mètres départ arrêté 30 sec.

Prix de base en France ± 215.000 FF
Prix de base en Belgique à fixer*

* Commercialisation en mai

LES QUALITES

- Agrément du moteur
- Excellente boîte automatique
- Comportement routier très sûr
- Confort de haut niveau
- Finition et qualité de fabrication

LES DEFAUTS

- Moteur de conception modeste
- Visibilité AR et angle mort de 3/4 AR
- Petites lacunes d'équipement



Par rapport à la « sportive » Activa, l'Exclusive est typée « confort ».

Elle est pour cela dépourvue du dispositif de contrôle actif de roulis, mais propose en revanche les services d'une boîte automatique tout à fait excellente. Etudiée par le spécialiste de la question, ZF, cette transmission

à gestion électronique présente les mêmes caractéristiques que celles qui font le bonheur des propriétaires de BMW de haut de gamme. C'est-à-dire, notamment, sa faculté de s'adapter au style de conduite de tout un chacun.



CITROEN XANTIA V6

EXCLUSIVE

ACTIVA

PERFECTIBLE
 DEFOUT GRAVE
 DANS LA MOYENNE
 AU-DESSUS DE LA MOYENNE
 QUALITE MARQUANTE

MOTEUR	Progression à froid					●			Certes, le nouveau V6 français va facilement nous faire oublier le vieux «PRV». Les techniciens qui l'ont mis au point n'ont pourtant pas de quoi pavoiser: en termes de puissance et de couple spécifiques, ce 3 litres se situe dans le peloton de queue. Cela dit, à l'usage, l'agrément est indiscutable et la Xantia est une super-grande routière.		
	Puissance					●					
	Souplesse						●				
	Nervosité						●				
CONSUMMATION	Route/autoroute					●			Par rapport à l'ancien V6 des XM, 605 et compagnie, les progrès sont évidemment spectaculaires. La Xantia se situe dans la moyenne de la catégorie. Le rendement de la boîte automatique est remarquable.		
	Ville					●					
	Autonomie					●					
TRANSMISSION	Embrayage					●			Avec l'Activa, la boîte manuelle permet d'exploiter au mieux les performances du V6. En finition Exclusive, la nouvelle boîte automatique – véritablement excellente – exacerbe les qualités de confort.		
	Changement de vitesse						●				
	Etagement						●				
DIRECTION	Précision							●	Bien qu'un peu plus chargé, le train avant a conservé l'essentiel de ses qualités de précision. En manœuvres, la direction est parfois un peu «collante» et la V6 aurait peut-être mérité une assistance variable.		
	Maniabilité							●			
	Rayon de braquage					●					
FREINAGE	Puissance							●	Le dispositif a été adapté à l'accroissement des performances, notamment par une augmentation du diamètre des disques avant et arrière. L'endurance et le toucher de pédale sont tout à fait convenables.		
	Endurance							●			
	Progressivité						●				
TENUE DE ROUTE	En ligne droite							●	Dans les deux cas, la tenue de route est naturellement excellente. Les nuances sont toutefois bien présentes. L'Activa est typée plus sportive et dispose pour cela de l'étonnant système de contrôle actif du roulis. L'Exclusive est plus orientée vers le confort, mais son efficacité et sa sécurité n'en demeurent pas moins de très haut niveau.		
	En virages							●			
	Motricité							●			
	Adhérence (sol glissant)							●			
CONFORT	Suspension							●	L'alourdissement lié à la présence du V6 a nécessité une légère réduction des flexibilités de suspension. Le filtrage semble du coup un peu moins efficace, en particulier sur une chaussée dégradée et aux allures lentes. En revanche, sur les itinéraires rapides et a fortiori en version V6, la Xantia demeure l'une des «reines de la route». Le maintien des sièges est convenable et la position de conduite généralement satisfaisante, même si le réglage en profondeur du siège du conducteur manque d'amplitude et si le volant mériterait d'être réglable selon deux axes. L'insonorisation ne constitue pas une qualité marquante du modèle. En effet, le moteur apparaît même plutôt sonore aux régimes moyens et élevés. L'air conditionné à régulation électronique est livré en série.		
	Sièges AV.							●			
	Position de conduite						●				
	Position des commandes						●				
	Habitabilité AV.						●				
	Banquette AR.							●			
	Habitabilité AR.						●				
	Insonorisation						●				
	Chauffage							●			
Ventilation							●				
CARROSSERIE	Accès aux places AV							●	La Xantia va bientôt avoir 4 ans, et pour commenter sa carrosserie on commence naturellement à manquer sérieusement d'inspiration. Alors, rappelons l'important angle mort en vision de 3/4 AR, la bonne qualité de l'éclairage et regrettons encore l'absence de rétroviseurs extérieurs à double courbure.		
	Accès aux places AR							●			
	Visibilité					●					
	Eclairage							●			
COFFRE	Capacité/forme							●	Là aussi, les choses n'ont évidemment pas évolué. Le volume est extensible de 480 à 878 dm ³ grâce à une banquette rabattable en deux parties et le filet de retenue est un des privilèges réservés aux finitions Activa et Exclusive.		
	Accès							●			
	Banquettes rabattables							●			
ACCESSOIRES	Instruments de bord							●	Les versions V6 ne bénéficient d'aucun traitement particulier, la présentation de l'habitacle et l'instrumentation sont identiques à ce que l'on connaissait déjà sur les finitions Activa et Exclusive.		
	Commodités							●			
	Équipement de série							●			
FINITION	Extérieure							●	L'effort de la marque dans ce domaine demeure soutenu.		
	Intérieure							●			
ENTRETIEN	Accessibilité mécanique							●	Bonne nouvelle: la présentation du V6 a cette fois été confiée à un <i>designer</i> . Plutôt lourd, le capot aurait mérité l'assistance d'une paire de vérins hydrauliques. Les entretiens sont prévus tous les 15.000 km ou une fois par an.		
	Programme d'entretien							●			
	Pièces détachées (prix)							●			
	Programme garantie							●			
PRIX	Prix /prestations							●	En France, Citroën prétend vendre sa Xantia «à prix coûtant». Encore une fois, on se demande comment font Ford, Opel et VW. Pour se consoler, on considérera que ses qualités de confort et de tenue de route constituent une véritable plus-value. La politique de prix de l'importateur belge est bien plus réaliste.		
	Prix /équipement					F	B				
	Prix /qualité							●			
TOTAL						0	2	23	22	4	Note Moniteur: 8/10



L'éclairage, de bonne qualité, est complété par une paire d'antibrouillards intégrés au bouclier avant. De contenance appréciable, le coffre de ces versions Activa et Exclusive est équipé d'un filet de retenue des bagages.



ACCESSOIRES

Par rapport aux versions Activa et Exclusive que l'on connaissait jusqu'ici, l'équipement des V6 n'a pas évolué. Certes globalement complet, il présente tout de même quelques lacunes. La plus curieuse d'entre elles concerne sans doute l'airbag passager, qui est resté au tarif des options. On peut également s'étonner de l'absence d'un ordinateur de bord, pourtant disponible dans la banque d'organes PSA puisqu'il équipe la 406. Enfin, il est utile de retenir que la finition Activa est un peu moins riche que l'Exclusive. Cette dernière bénéficie en plus de la sellerie en cuir et Alcantara (tout en cuir en option gratuite) et de l'autoradio. C'est sans doute cela qui justifie d'ailleurs la différence de prix entre les deux modèles, la boîte automatique étant ainsi « donnée » en échange de la suspension à contrôle actif du roulis. Au total, en France, les prix de la Xantia ont été à peu de chose près alignés sur ceux des 406 et Laguna, c'est-à-dire assez nettement au-dessus de ce qui se pratique chez Ford, Opel ou Volkswagen. Cet écart est respectivement quasi nul, léger et franchement inversé en Belgique (sur ce point, nos lecteurs les plus indulgents voudront bien nous pardonner notre incroyable bourde du n°1126), où la Xantia V6 paraît donc nettement mieux armée pour faire valoir ses spécificités techniques. A ce sujet, on notera que le prix de l'Activa V6 vient d'y être revu à la baisse (de 1.110.000 à 1.048.000 FB) tan-

dis que l'Exclusive, qui ne sera disponible sur le marché belge qu'au mois de mai, voit son prix y devenir provisoirement... indéterminé.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Comme les autres modèles de la gamme, les Xantia V6 passeront au garage tous les 15.000 km. La gestion électronique perfectionnée du moteur et de la boîte automatique, la solidité de la courroie de distribution (espérance de vie 160.000 km) ou encore la présence de poussoirs hydrauliques aux soupapes sont autant d'éléments qui doivent contribuer à réduire le nombre d'interventions des mécaniciens, donc les frais d'entretien.



CONCLUSION

Incontestablement, le châssis de la Xantia méritait ce nouveau moteur et la très nette augmentation des performances qu'il apporte. Certes, on a dit la même chose au sujet de la 406, et on le répétera sans doute à propos de la Laguna. Mais la Citroën possède une saveur spéciale. Qui n'est du reste pas forcément du goût de tout le monde, mais cela n'est pas nouveau. La qualité particulière de son confort et son aisance sur les routes difficiles constituent des spécificités que la force tranquille du V6 contribue désormais à mettre plus encore en exergue. L'étonnante efficacité du châssis de l'Activa procure de surcroît des sensations de conduite à nulle autre pareilles. Parce qu'elle est la seule berline à virer sans en avoir l'air. Alors, si chez Citroën la culture de la différence a parfois ressemblé à de l'entêtement, cette fois il faut applaudir.

NOS PRECEDENTS ESSAIS DETAILLES

sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 6 et 7 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.