

Querelle d'



Elégante et soignée, la nouvelle BMW est sûre, performante et noble de cœur. Autant d'atouts qui lui permettent de revendiquer une place d'honneur parmi les aristocrates de la route.

PAR THIERRY EMTAS - PHOTOS : CHRISTIAN MARTIN

Volvo
S40 T4 Summum
Prix : 214 000 F
Puissance fiscale :
9 CV

Peugeot
406 V6 SV
Prix : 197 000 F
Puissance fiscale :
16 CV

Mercedes
C 280 Sport (automatique)
Prix : 275 200 F
Puissance fiscale :
16 CV

Citroën
Xantia V6 Activa
Prix : 194 000 F
Puissance fiscale :
16 CV

aristos



Folie douce

Fleurons de leurs gammes respectives, ces voitures sont animées par des moteurs performants et agréables. Elles ne négligent pas pour autant le confort et l'agrément de vie à bord. Sous leurs allures respectables, ce sont de véritables GT.

Magic Béhème défie l'Europe. Commercialisée à partir du 23 avril, la 328i affronte ses plus redoutables concurrentes. Mais que vaut son très beau six cylindres face à l'envoûtant V6 Alfa ? Et son comportement face à celui de la diabolique Xantia Activa ? Son confort et sa finition sont-ils au niveau de ceux de la Mercedes C 280 ? Est-elle aussi agile que la Peugeot 406 ? Doit-elle craindre la Volvo T4 dont le petit moteur turbo joue les gros bras ? Autant de questions auxquelles vous trouverez des réponses dans ce comparatif.

BMW
328i Pack Luxe
Prix : 260 600 F
Puissance fiscale :
14 CV

Alfa Romeo
156 2.5 V6 24 V
Prix : 199 700 F
Puissance fiscale :
14 CV

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales



La nouvelle BMW 328i offre un comportement très sécurisant. Mais elle est dotée d'une suspension relativement souple et, lorsqu'elle est menée rapidement, elle se révèle un peu paresseuse en courbe où elle s'écrase sur le pneu extérieur, ce qui se voit très nettement sur cette photo. Un peu de fermeté que diable !

Sur la route

De la fougue et du confort



Volvo en embuscade

La BMW décroche les pole positions en vitesse maxi et en accélérations, grâce à son six cylindres aussi disponible qu'économique. La Volvo, favorisée par son turbo, se montre la plus tonique en reprises. Sans être le plus performant, le V6 Alfa Romeo exprime le mieux sa joie de vivre. La Xantia est nerveuse, mais distancée en vitesse de pointe. La Mercedes est trop effacée et la 406 légèrement distancée.

Un six cylindres, ce n'est pas une mécanique quelconque. C'est avant tout une signature, une pièce essentielle de l'immense puzzle que constitue une automobile. BMW s'est toujours efforcé de préserver la personnalité de ses voitures et surtout de ses moteurs qui ont largement contribué à asseoir sa réputation. La nouvelle 328i prolonge en beauté cette tradition. Onctueux à souhait, son six cylindres

vous laisse constamment deviner sa puissance sans jamais vous l'imposer brutalement. Fort de 193 ch et de 2 793 cm³, il bénéficie d'un calage variable de la distribution (système VANOS) sur l'admission et l'échappement, comme l'explosive M3. Aussi docile que brillant, il permet à la 328i d'accrocher, sans l'ombre d'une hésitation, les 238 km/h et de franchir les 1 000 m en 28 s 1. La nouvelle BMW se montre ainsi la plus rapide et la plus nerveuse. Mais elle partage la première place avec la Volvo T4 qui se révèle la plus coriace en reprises. La petite suédoise tire la quintessence de son quatre cylindres suralimenté qui fournit 200 ch (la plus forte puissance de ce comparatif) et dont le turbo, qui souffle très tôt, permet des relances musclées. Derrière ce duo, la meute suit en rang serré. La Xantia apparaît extrêmement agressive — elle accélère aussi fort que la BMW — mais plafonne à 229 km/h à cause d'une hauteur de caisse un peu élevée qui pénalise l'aérodynamique. Avec le même moteur, la Peugeot est moins brillante (225 km/h et 29 s 5 aux 1 000 m) à cause d'une transmission plus longue et d'un supplément

	BMW 328i Pack Luxe	Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V	Citroën Xantia V6 Activa	Mercedes C 280 Sport automatique	Peugeot 406 V6 SV	Volvo S40 T4 Summum
Performances						
VITESSE MAXI (KM/H)	238	231	229	232	225	231
ACCELERATION						
1 000 (s)	28,1	28,4	28,1	29,5	29,5	28,6
REPRISES						
De 90 à 130 km/h en 3 ^e (s)	6,6	6,1	6	7	6,8	6
en 4 ^e (s)	8,6	8	8,2	7,7	9,7	7,4
en 5 ^e (s)	10,8	10,8	12	8	13,5	10,2
en 6 ^e (s)		13,6				
CONSOMMATIONS (L/100 KM)						
Sur route	8,1	9,2	8,1	8,3	8,5	7,9
Sur autoroute	8,6	11,2	10,5	9,9	9,7	9,1
En ville	12,7	16,7	15,1	13,7	14,6	13,2
Freinage (m)						
A partir de 90 km/h	35,3	33,5	32,7	34,8	35,6	33,9
A partir de 130 km/h	69,6	69,6	62,2	68,3	72,7	67,9
A partir de 170 km/h	120,7	114,7	112,5	114,7	124,4	115,4

En gras figurent les meilleurs chiffres.

Alfa Romeo



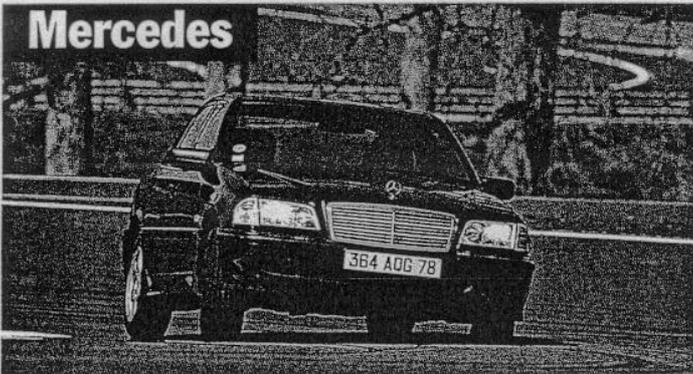
L'Alfa prend beaucoup de roulis, mais elle est surtout pénalisée par son manque de motricité qui vous empêche de lâcher tous les chevaux en sortie de virage.

Citroën



Grâce au système Activa, la Xantia ne prend aucun roulis. Elle offre une tenue de route diabolique et suit sa trajectoire au millimètre.

Mercedes



Sensible au roulis, la Mercedes bénéficie néanmoins d'un amortissement très efficace qui assure un excellent confort sur route bosselée.

Peugeot



Bon contrôle du roulis et bonne motricité pour la 406 qui est la plus agile sur route sinueuse grâce, en particulier, à son train avant précis et incisif.

de poids. La Mercedes paraît effacée. Trop discret, son nouveau V6, l'emmène assez laborieusement à 232 km/h et la relègue à la dernière place en accélérations, avec la 406. Quant à l'Alfa, elle affiche la plus petite cylindrée (2 492 cm³), mais ses 190 ch sont extrêmement démonstratifs. Son V6, attelé à une boîte à six vitesses au maniement précis, vous offre un véritable récital et donne toujours l'impression d'effacer ses concurrents par son brio. Les chiffres ne confirment pas cette apparente supériorité, mais le tempérament latin de l'Alfa lui assure sans conteste le plus bel agrément de conduite.

Le feutré mécanique de la BMW s'accorde parfaitement avec des suspensions typées confort. La 328i est une routière sûre et prévenante dont le comportement très équilibré vous met immédiatement en confiance. La voiture est malgré tout pénalisée par la souplesse de ses suspensions. En ligne droite, pour peu que la route soit légèrement bosselée, le volant est constamment animé d'un mouvement pendulaire. En outre, dans les virages serrés, la voiture se révèle paresseuse. L'avant s'écrase sur le pneu extérieur et la voiture tend à sortir du virage, obligeant le conducteur à surbraquer. Ce comportement ne se manifeste qu'en conduite rapide. En toutes autres circonstances, la 328i est impériale. L'antipatinage prévient toutes les dérobades du train arrière dont les réactions parasites—notamment au passage des raccords de revêtement—sont totalement gommées. La stabilité de la 328i est également assurée par le CBC (Cornering Brake Control ou contrôle du freinage en courbe), un dispositif qui, lors d'un freinage en virage, augmente la puissance sur la roue avant extérieure afin d'éviter toute amorce de dérapage de l'arrière. Pourtant, malgré toutes

ses qualités, la nouvelle 328i ne peut pas rivaliser avec les deux reines de la route : la Xantia Activa et la Mercedes C 280. Précise et incisive de l'avant, remarquablement portée par son contrôle actif de roulis, la Citroën est d'une efficacité diabolique. Que le virage soit serré ou qu'il s'agisse d'une grande courbe, elle s'inscrit sans le moindre déhanchement et suit sa trajectoire au millimètre. Il est même difficile de percevoir ses limites qui sont, de toutes manières, largement supérieures à celles que la plupart des conducteurs peuvent imaginer. Quant à la C 280, elle brille par la qualité de son amortissement qui contrôle parfaitement tous les mouvements de caisse, sans le moindre choc, garantissant par la même occasion un remarquable confort. Légèrement plus percutante, la 406 offre également une bonne tenue de route et une vivacité qui la font paraître plus légère et plus sportive que les trois autres voitures. Quant à l'Alfa et la Volvo, leurs comportements sont moins rigoureux. Trop souple de suspensions, la 156 se dandine constamment en virages et lors des freinages d'urgence, tandis que la S40 T4 est trop rude de suspensions. Dans les deux cas, la motricité est insuffisante mais préservée par un antipatinage sur la suédoise.

Offrant un haut niveau d'efficacité et de confort, la BMW 328i est toutefois surclassée par la Xantia en tenue de route et par la Mercedes en confort. Son moteur se montre performant et brillant mais, en terme d'agrément, il est dépassé par le V6 de l'Alfa dont le brio et les sonorités ne laissent personne indifférent. La 406 reste toujours très proche des meilleures tandis que la Volvo se montre tonique en moteur mais dépassée en comportement et en confort.

Suite page 42

Volvo



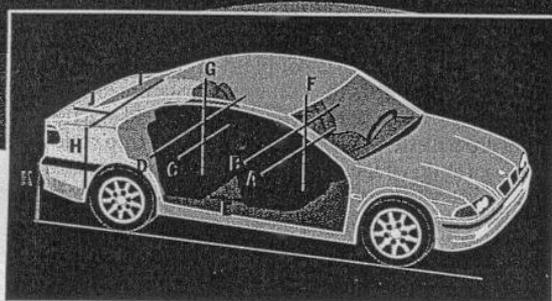
Avec sa suspension très raide, la Volvo n'est pas très confortable. Elle pêche surtout par un manque de motricité et de rigueur du train avant.

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales

BMW



La 328i se distingue d'emblée par la qualité de ses matériaux et de sa finition. Le volant est réglable dans les deux plans et les passagers avant sont protégés par six airbags : deux frontaux, deux latéraux et deux au niveau de la tête.



Les françaises sont les plus spacieuses

La Xantia et la 406 sont les plus habitables de ce comparatif. La Citroën se montre particulièrement grande aux places arrière. Ce n'est pas le cas de la nouvelle BMW Série 3 qui reste une petite voiture et doit être considérée comme une quatre places.

Vie à bord

Question finition, la BMW s'impose

	BMW 328i Pack Luxe	Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V	Citroën Xantia V6 Activa	Mercedes C 280 Sport automatique	Peugeot 406 V6 SV	Volvo S40 T4 Summum
Caractéristiques						
INTERIEURS						
Largeur aux coudes AV A (mm)	1 460	1 440	1 460	1 430	1 460	1 425
Largeur aux épaules AV B (mm)	1 405	1 400	1 435	1 395	1 430	1 365
Largeur aux coudes AR C (mm)	1 430	1 425	1 425	1 410	1 460	1 385
Largeur aux épaules AR D (mm)	1 380	1 355	1 375	1 375	1 420	1 355
Espace aux genoux (min/max) E (mm)	105 - 320	160 - 365	225 - 445	30 - 340	170 - 380	150 - 390
Garde au toit AV F (mm)	940	940	930	955	940	945
Garde au toit AR G (mm)	900	880	890	915	890	865
COFFRES						
Hauteur intérieure H (mm)	470	435	460	460	400	505
Largeur passage de roues I (mm)	965	950	1 000	890	980	905
Profondeurs J (mm)	915	850	880	1 000	1 050	960
Seuil de chargement K (mm)	695	755	710	675	720	685
Sonomètre (dBA)						
AU RALENTI						
A l'intérieur	39,1	45,8	41,8	41,1	42,7	45,8
A VITESSE STABILISEE						
50 km/h	58,3	57,2	59,9	59,5	58,3	61,6
90 km/h	63,9	62,9	65,3	65,9	64,5	66,3
130 km/h	69,4	67,8	69,6	70,7	70,8	71,1

En gras figurent les meilleurs chiffres.

Si on regard revolver vous hypnotise immédiatement et vous n'avez plus qu'une idée en tête : saisir la poignée et vous installer à bord. La nouvelle 328i est une voiture séduisante et soignée. La présentation intérieure est à la fois sobre et intelligemment conçue. Les sièges, recouverts, en série, d'un très beau cuir vous maintiennent parfaitement et leur "cousin" avant coulisse assurant ainsi un soutien parfait des cuisses. Avec le volant réglable en hauteur et en profondeur, la position de conduite est idéale. Mais le réglage des sièges est manuel. A ce niveau de gamme, BMW devrait offrir le réglage électrique en série, comme sur la Volvo. La qualité des matériaux est impressionnante et l'ensemble tableau de bord/console est moulé d'un seul tenant. Evitez, en revanche,



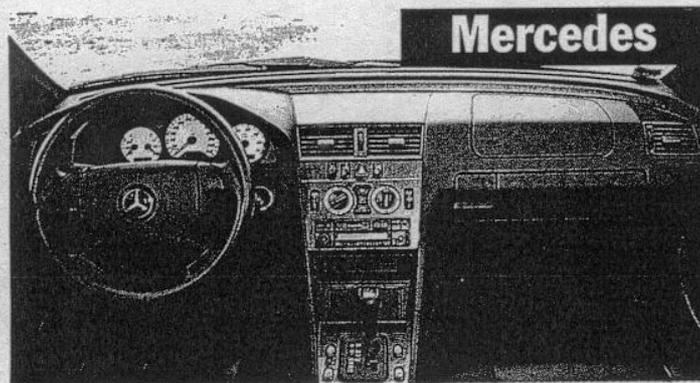
Alfa Romeo

Avec son volant bois et ses instruments à fond clair, l'Alfa Romeo est celle dont la présentation est la plus sportive.



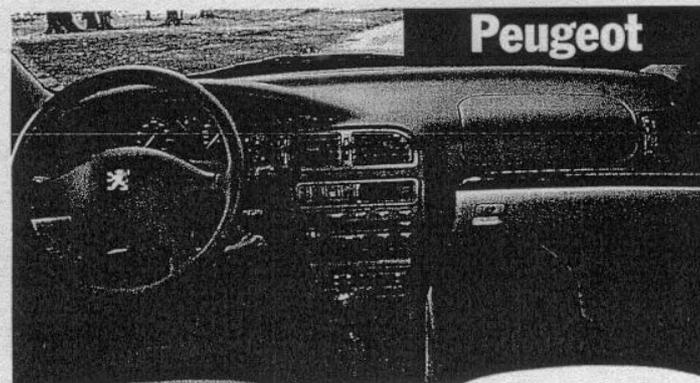
Citroën

La Xantia bénéficie, depuis peu, d'une nouvelle planche de bord débarrassée de la barre face au passager. Hélas, le volant n'est réglable qu'en hauteur.



Mercedes

A bord de la Mercedes, la qualité des matériaux est irréprochable mais le décor façon carbone n'est pas très heureux et le volant n'est pas réglable.



Peugeot

Le dessin du tableau de bord de la 406 est très classique et les matériaux sont de belle qualité. Le volant est réglable dans les deux plans.

les couleurs claires qui projettent un reflet gênant sur le pare-brise. Vous avez une paire de lunettes, un portable, un paquet de cigarettes à poser ? Pas de problème, la 328i dispose de nombreux rangements, petits ou grands, pour accueillir tous les objets qui déforment vos poches. Si vous choisissez la 328i pour le confort, vous ne serez pas déçu ; la climatisation fonctionne à la perfection. Côté sécurité, les six airbags montés en série (deux frontaux, deux latéraux et deux au pavillon) veillent au grain. Mais les capacités d'accueil de la voiture sont limitées, surtout à l'arrière où l'espace dévolu aux jambes est réduit et où le tunnel de transmission est particulièrement encombrant. D'ailleurs, la 328i doit être considérée comme une quatre places, car le passager installé au centre, à l'arrière, est privé d'appui-tête et doit se contenter d'une simple ceinture ventrale. Ce reproche vaut d'ailleurs pour presque toutes ces voitures, à l'exception de la 406 (trois ceintures à enrouleurs mais deux appuis-tête seulement) et de la Volvo (trois ceintures à enrouleur et trois appuis-tête). La voiture suédoise affiche ainsi une vocation familiale bien que ce soit la plus étroite, tandis que l'Alfa, à peine plus grande, est pénalisée par son très petit coffre. Sur ce point, la 328i est bien lotie avec une malle qui offre une bonne largeur et une profondeur suffisante. Dossier de banquette rabattable et trappe à skis complètent ce chapitre utilitaire, avec deux astuces : les poignées de déverrouillage de la banquette sont dans le coffre (sur la Mercedes également), ce qui en interdit l'accès quand la voiture est "visitée" et les appuis-tête restent fixés à la plage arrière, ce qui évite d'avoir à les démonter.

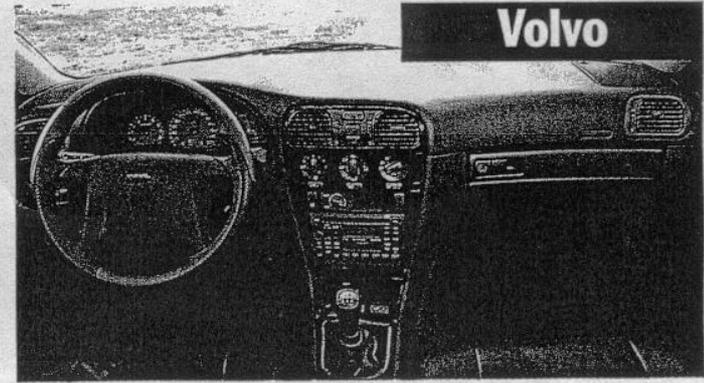
Pour ceux qui recherchent une véritable familiale, les deux voitures françaises sont les plus spacieuses,

la Xantia étant la seule à être dotée d'un hayon. Mais le conducteur doit se contenter d'un volant uniquement réglable en hauteur, comme dans la Volvo. D'ailleurs la position de conduite de la Xantia ne fait pas l'unanimité. Certains la trouvent idéale, mais les plus grands ont du mal à glisser leurs jambes entre le volant et le siège qui ne descend pas suffisamment bas. Les quatre autres voitures offrent une excellente position de conduite, avec une mention particulière à l'Alfa dont les sièges légèrement creusés maintiennent bien dans les virages. L'italienne doit cependant se contenter de sièges à réglages manuels, sans aucune possibilité d'option. C'est aussi elle qui affiche le plus clairement ses velléités sportives avec son très beau volant bois et ses instruments à fond blanc. Quant à la C 280, elle vous offre un volant réglable uniquement si vous acceptez de payer un supplément de 1 180 F.

Toutes ces voitures sont bien sûr dotées d'une climatisation. Celle de la Mercedes est de loin la plus efficace. Elle régule parfaitement la température souhaitée tandis que celle de l'Alfa est plus capricieuse.

La nouvelle BMW offre une présentation sobre et soignée. Elle propose aussi une foule d'équipements destinés à vous rendre la vie à bord la plus agréable possible. Mais elle demeure cependant une petite voiture et son habitabilité reste limitée aux places arrière. Les deux françaises sont les plus spacieuses et offrent une finition et un agrément de vie à bord dignes des meilleures. La Mercedes est beaucoup moins chaleureuse, tandis que la Volvo et surtout l'Alfa, font appel à des matériaux de moins belle qualité et pèchent par leurs habitacles étroits.

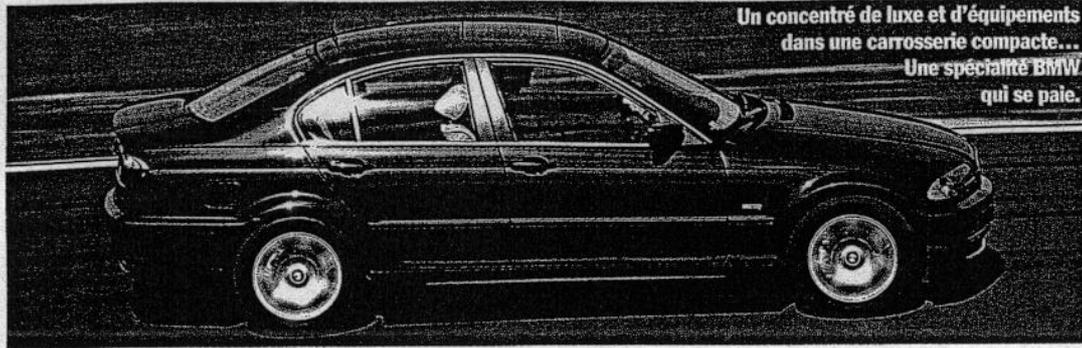
Suite page 44



Volvo

Le volant n'est réglable qu'en hauteur dans la Volvo T4. L'airbag passager est proposé en option gratuite pour ceux qui n'installent pas de siège bébé.

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales



Un concentré de luxe et d'équipements dans une carrosserie compacte... Une spécialité BMW qui se paie.

Côté budget/équipements

La multiplication des airbags

Équipement à la carte ou menu complet

La Volvo est la plus richement dotée, juste devant la BMW à laquelle il ne manque qu'un réglage électrique des sièges. La Xantia, la 406 et l'Alfa Romeo ont davantage de lacunes tandis que la Mercedes est franchement sous-équipée. En matière de sécurité, les airbags se multiplient. Ainsi, la 328i en offre six, en série, à l'avant et deux, en option, à l'arrière.

Malgré des efforts louables pour réduire les prix tout en augmentant l'équipement, une BMW reste une voiture chère. Cette 328i en finition Pack Luxe s'affiche à 260 000 F. Il est vrai que ce tarif correspond à un équipement très complet (climatisation efficace, autoradio d'excellente qualité, sellerie cuir, jantes alliage, peinture métallisée et même six airbags à l'avant !), sans oublier les assistances électronique (antipatinage, correcteur de freinage en courbe). Malgré cette profusion d'équipements, quelques lacunes subsistent, comme le réglage électrique des sièges facturé 7 000 F. BMW est, en outre, le seul constructeur à proposer

en option (14 000 F) un système de navigation dont l'écran est de petite taille mais parfaitement intégré au tableau de bord.

Contrairement aux idées reçues, les deux voitures françaises sont bien placées en prix. La Xantia Activa est proposée à 194 000 F. Il est vrai que l'équipement comprend quelques lacunes, notamment au niveau des airbags. Aujourd'hui, seul le conducteur est protégé. Pour le passager, il faut payer 1 500 F. Quant aux airbags latéraux, ils seront disponibles d'ici le 1^{er} juillet. Si vous ajoutez une sellerie cuir (6 000 F) un toit ouvrant électrique (4 430 F) et des sièges avant à réglages électriques, vous atteignez 210 430 F. Mais, même à ce prix, la Citroën

reste la moins chère. L'Alfa est à peine plus coûteuse que la française (199 700 F), mais elle est privée d'autoradio en série (3 800 F en option) et ne peut pas être dotée de sièges avant à réglages électriques. Également proposée à moins de 200 000 F, la Peugeot 406 est surtout pénalisée par le fait que le réglage électrique des sièges est couplé au chargeur CD, à l'ordinateur de bord et aux décors façon bois. Cette option globale est facturée 16 000 F. Avec le toit ouvrant électrique (4 430 F) et la peinture métallisée, la Peugeot atteint ainsi 219 650 F.

Proposée à 214 000 F, la Volvo T4 offre un menu complet. Seule option, l'airbag passager proposé... gratuitement à tous ceux qui n'ont pas de siège bébé à installer.

Reste le cas de la Mercedes qui est définitivement installée sur une autre planète. Cette C 280 Sport boîte auto est affichée à 275 200 F. Mais, à ce prix, vous ne serez pas forcément comblé. Vous désirez un autoradio ? Ajoutez 5 950 F. Des vitres arrière électriques ? Comptez 2 740 F. Un volant réglable ? 1 180 F. Les sièges avant, à réglages électriques, coûtent 7 400 F, la sellerie cuir (couplée aux vitres arrière électriques), 13 480 F et la peinture métallisée, 5 900 F. Equipée comme ses rivales la C 280 dépasse les 300 000 F. A méditer avant de signer le bon de commande. À l'usage, elle se montre heureusement plus raisonnable avec une consommation moyenne de 10,6 l aux 100 km. Mais la palme de la sobriété revient à la BMW (9,8 l) dont le moteur tire le plus grand profit de son calage variable de distribution. Avec seulement 10,1 l, la Volvo T4 se montre très raisonnable, mais en augmentant la cadence—sans pour autant adopter une conduite sportive—l'appétit de la suédoise grimpe à 12,9 l. Dans ces conditions, la 328i reste la plus sobre (11,4 l) suivie de la Mercedes (11,75 l) et des deux françaises (12,1 l), tandis que l'Alfa Romeo demeure la plus gourmande du lot avec 13,5 l.

Si la 328i reste une voiture chère elle offre un équipement complet et se distingue par sa sobriété. La Citroën est la moins chère, mais affiche quelques lacunes. Quelques milliers de francs seulement séparent l'Alfa, la Volvo et la Peugeot, mais la voiture suédoise ignore les options et elle est avantagée par ses 9 CV. Quant à la Mercedes, elle vole bien au-dessus de ses rivales.

Suite page 46

	BMW 328i Pack Luxe	Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V	Citroën Xantia V6 Activa	Mercedes C 280 Sport automatique	Peugeot 406 V6 SV	Volvo S40 T4 Summum
Prix et équipements						
Prix (F)	260 000	199 700	194 000	275 200	197 000	214 000
Puissance fiscale (CV)	14	14	16	16	16	9
EQUIPEMENTS ET OPTIONS (F)						
Airbag conducteur/passager	série/série	série/série	série/1 500	série/série	série/série	série/gratuit
Airbags latéraux/de tête	série/série	série/—	—/—	série/—	série/—	série/—
Système antipatinage	série (ASC+T)	—	—	série (ASR)	—	série (DSA)
ESP (système de contrôle de motricité)	—	—	—	7 450	—	—
BAS (assistance au freinage d'urgence)	—	—	—	série	—	—
EDB (correcteur d'assiette au freinage)	—	série	—	—	—	—
CBC (correction du freinage en courbe)	série	—	—	—	—	—
EBV (répartiteur électro. de freinage)	série	—	—	—	—	—
DSC III (contrôle dynamique de stabilité)	7 000	—	—	—	—	—
Système Activa (contrôle du roulis)	—	—	série	—	—	—
Système de navigation	14 000 (GPS)	—	—	14 480 (APS)*	—	—
Climatisation	série	série	série	série	série	série
Vitres AV/AR électriques	série/série	série/série	série/série	série/2 740	série/série	série/série
Autoradio cassettes stéréo	série	3 800	série	5 950	série	série
Rétroviseurs électriques	série	série	série	série	série	série
Volant réglable hauteur/profondeur	série/série	série/série	série/—	1 180	série/série	série/—
Siège conducteur/passager réglable en hauteur	série/série	série/—	série/—	série/—	série/—	série/série
Sièges AV à réglages électriques	7 000	—	4 500 (1)	7 400	16 000 (3)	série
Sièges AV chauffants	2 500	1 200	—	2 600	—	série
Banquette AR fractionnable	série	—	série	2 100	série	série
Sellerie cuir	série	série	6 000	13 480 (2)	16 000 (3)	série
Toit ouvrant électrique	7 000	4 800	4 430	7 990	4 430	série
Projecteurs additionnels	série	série	série	—	série	série
Peinture métallisée	série	3 000	série	5 900	2 220	série

(1) Inclut le rétroviseur droit indexable au passage de la marche AR et les commandes antipincement des vitres électriques. (2) Implique vitres AR électriques. (3) Options groupées incluant le chargeur de CD, l'ordinateur de bord et les décors façon bois. * Disponible en mai.

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales

Alfa Romeo

Bien vu

- Le volant réglable dans les deux plans
- La possibilité de mise hors service de l'airbag passager pour installer un siège bébé

A revoir

- La boîte à gants de contenance vraiment trop réduite

Citroën

Bien vu

- Les petits coffres dans les accoudoirs avant
- Le filet et la sangle de maintien dans le coffre

A revoir

- Le volant réglable en hauteur uniquement
- Seulement deux appuis-tête à l'arrière
- La ceinture ventrale pour le passager central arrière

Mercedes

Bien vu

- Les rétroviseurs rabattables
- Les appuis-tête arrière rabattables
- L'ouverture du coffre à télécommande

A revoir

- Le volant fixe
- Seulement deux appuis-tête à l'arrière
- La ceinture ventrale pour le passager central arrière

Peugeot

Bien vu

- Le volant réglable dans les deux plans
- Le capteur de pluie
- La boîte de rangement dans la plage arrière
- Les trois ceintures arrière à enrouleur

A revoir

- Les deux seuls appuis-tête à l'arrière

Volvo

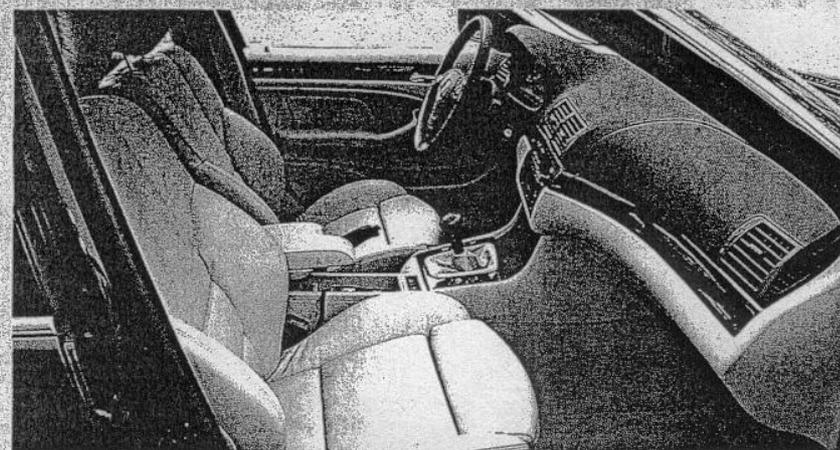
Bien vu

- L'appui-tête central arrière encastrable
- Les trois ceintures arrière à enrouleur

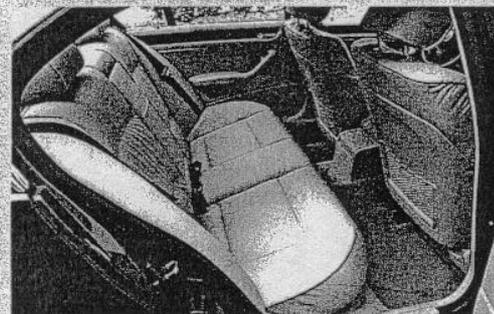
A revoir

- Le volant réglable en hauteur uniquement
- Le chargeur CD qui réduit la hauteur intérieure du coffre

La BMW 328i en détail



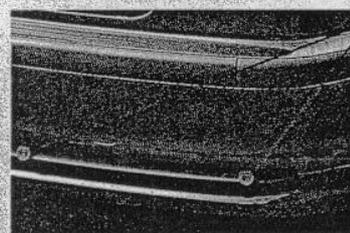
Dans sa finition Pack Luxe, la 328i bénéficie d'une très belle sellerie cuir. Le coussin sur l'avant des sièges coulisse pour offrir un meilleur soutien des cuisses.



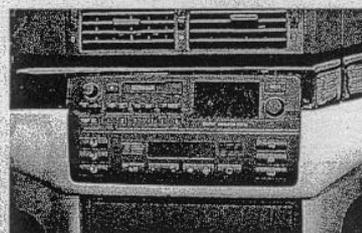
Les places arrière ne sont pas très spacieuses. Le passager central doit se contenter d'une ceinture ventrale.



Les yeux de la 328i sont aussi séduisants le jour qu'efficaces la nuit. Qui pourra leur résister ?



Ces capteurs, situés dans les pare-chocs, sont des radars qui "bipent" pour vous aider dans vos créneaux, (2 400 F).



BMW propose, en option, (14 000 F) un système de navigation.

BMW

Bien vu

- Le volant réglable dans les deux plans
- Les nombreux rangements côté conducteur
- L'assise des sièges avant réglable en longueur
- Les six airbags en série
- Le déverrouillage de banquette arrière dans le coffre
- La vraie roue de secours

A revoir

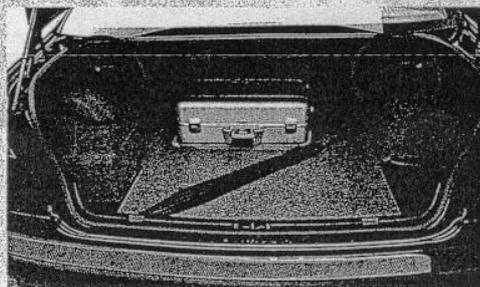
- Seulement deux appuis-tête à l'arrière
- Une ceinture ventrale pour le passager arrière installé au milieu
- Le réglage électrique des sièges avant en option



Les bacs de portières sont petits mais il y a d'autres rangements.



Le dossier se rabat mais l'appui-tête reste fixé à la plage arrière.



Le coffre offre un volume satisfaisant. Notez, dans les cercles, les poignées de déverrouillage de la banquette arrière.

Suite page 48

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales

BMW

Qualités

- Voiture séduisante
- Belle présentation
- Moteur onctueux, performant et sobre
- Excellent comportement routier

Défauts

- Prix élevé
- Espace limité aux places arrière
- Freinage juste suffisant



La superbe fluidité de la carrosserie favorise l'aérodynamisme de cette BMW qui laisse quand même apparaître quelques bruits d'air au niveau des rétroviseurs, à partir de 160 km/h.

Alfa Romeo

Qualités

- Ensemble moteur/boîte envoûtant
- Prix raisonnable
- Excellent freinage

Défauts

- Pédale de frein manquant de mordant
- Manque de motricité
- Voiture instable en freinage d'urgence

Citroën

Qualités

- Tenue de route "bluffante"
- Freinage efficace
- Prix attractif

Défauts

- Commande de boîte dure
- Position de conduite discutable
- Lacunes d'équipement

Mercedes

Qualités

- Remarquable confort de suspension
- Excellente tenue de route
- Finition soignée

Défauts

- Prix décourageant et options trop nombreuses
- Mécanique trop effacée
- Boîte auto trop lente

Peugeot

Qualités

- Comportement routier
- Bon confort
- Agrément de conduite

Défauts

- Performances trop quelconques
- Freinage moyen

Volvo

Qualités

- Reprises musclées
- Equipement de série complet
- Consommation modérée en conduite "touristique"

Défauts

- Manque de motricité
- Suspension très sèche
- Voiture bruyante
- Habitabilité modeste

Suite page 50

	BMW 328i Pack Luxe	Alfa Romeo 156 2.5 V6 24V	Citroën Xantia V6 Activa	Mercedes C 280 Sport automatique	Peugeot 406 V6 SV	Volvo S40 T4 Summum
Caractéristiques						
MOTEUR						
Type (cylindres)	6 en ligne	6 en V à 60°	6 en V à 60°	6 en V à 90°	6 en V à 60°	4 en ligne
Disposition	longitudinale	transversale	transversale	longitudinale	transversale	transversale
Nombre de soupapes par cylindre	4	4	4	3	4	4
Distribution (entraînement)	2 ACT chaîne	2 ACT courroie	2 X 2 ACT courroies	2 x 1 ACT chaîne	2 x 2 ACT courroie	2 ACT courroie
Alimentation/allumage	Gestion élect. intégr. multipoint	Gestion élect. intégr. multipoint turbo - 0,9 bar échangeur air/air				
Suralimentation						
Cylindrée (cm³)	2 793	2 492	2 946	2 799	2 946	1855
Alésage x course (mm)	84 x 84	88 x 68,3	87 x 82,6	89,9 x 73,5	87 x 82,6	81 x 90
Puissance maxi (ch à tr/min)	193 à 5 500	190 à 6 300	194 à 5 750	197 à 5 800	194 à 5 500	200 à 5 500
Couple maxi (mkg à tr/min)	28,5 à 3 500	22,6 à 5 000	27,7 à 4 000	27 à 3 000	27,7 à 4 000	30,6 à 2 400
CHASSIS						
Direction	à crémaillère assistée	à crémaillère assistée	à crémaillère assistée	à billes assistée	à crém. et pignons assis. variable	à crémaillère assistée
Diamètre de braquage (m)	10,5	11,6	12	10,74	11,95	10,6
Freins AV	disques ventilés	disques ventilés				
AR	disques ventilés	disques	disques	disques	disques	disques
Antiblocage	en série, Bosch	en série, Bosch	en série, ATE	en série, Bosch	en série, Bosch	en série, Bosch
PNEUMATIQUES						
Type	Continental Conti sport contact	Goodyear Eagle touring NCT3	Michelin Pilot SX	Michelin Pilot HX MXM	Michelin MXV 3A Pilot HX	Pirelli P.Zero Asimetrico
Dimensions AV/AR	205/55 WR 16	205/60 WR 15	205/60 WR 15	205/55 ZR 16	205/60 VR 15	205/50 ZR 16
TRANSMISSION						
Aux roues	arrière	avant	avant	arrière	avant	intégrale
Boîte de vitesses	à 5 rapports	à 6 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports auto.	à 5 rapports	à 5 rapports
Maxi sur intermédiaires (1°/2°/3°/4°/5°)	60/102/152/204	58/90/133/175/208	53/97/146/198	58/94/152/226	56/103/151/206	50/90/144/197
POIDS						
Total (kg)	1 478	1 356	1 492	1 441	1 523	1 354
Répartition AV/AR (%)	50 / 50	66 / 34	65 / 35	54 / 46	62 / 38	61 / 39
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,7	7,1	7,7	7,3	7,9	6,8
Poids maxi remorquable (kg)	1 600	1 400	1 500	NC	1 300	1 400
DIMENSIONS - CAPACITÉS						
Empattement (m)	2,72	2,59	2,74	2,69	2,7	2,55
Voies avant/arrière (m)	1,47 - 1,48	1,51 - 1,50	1,50 - 1,45	1,50 - 1,47	1,50 - 1,48	1,45 - 1,47
Longueur/Largeur/Hauteur (m)	4,47-1,74-1,41	4,43-1,74-1,41	4,44-1,75-1,4	4,52-1,72-1,42	4,55-1,76-1,4	4,48-1,72-1,39
Coffre (dm³)	440	378	437	430	430	415
Réservoir d'essence (litres)	63	63	65	62	70	60

TESTS ET MESURES : JEAN-HUGUES CLAUDE

COMPARATIF La BMW 328i face à ses rivales

Classements

PRIX/EQUIPEMENTS	
1 ^{er} Citroën	4 ^e Peugeot
2 ^e ex aequo	5 ^e BMW
Alfa Romeo/Volvo	6 ^e Mercedes

CONFORT	
1 ^{er} Mercedes	5 ^e Alfa Romeo
2 ^e ex aequo	6 ^e Volvo
BMW/Citroën/ Peugeot	

AGREMENT DE CONDUITE	
1 ^{er} Alfa Romeo	4 ^e Citroën
2 ^e BMW	5 ^e Volvo
3 ^e Peugeot	6 ^e Mercedes

HABITABILITE / COFFRE	
1 ^{er} Citroën	4 ^e Mercedes
2 ^e Peugeot	5 ^e ex aequo
3 ^e BMW	Alfa Romeo/ Volvo

PERFORMANCES	
1 ^{er} ex aequo	5 ^e Mercedes
BMW/Volvo	6 ^e Peugeot
3 ^e ex aequo	
Alfa Romeo/Citroën	

CONSOMMATION	
1 ^{er} BMW	4 ^e Peugeot
2 ^e Volvo	5 ^e Citroën
3 ^e Mercedes	6 ^e Alfa Romeo

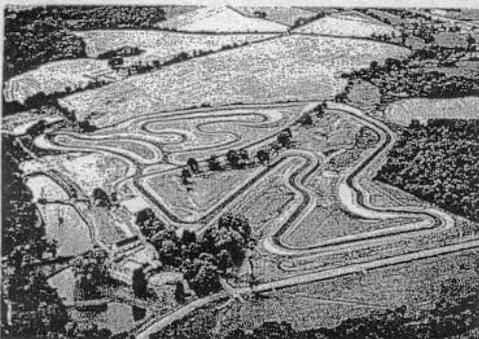
COMPORTEMENT ROUTIER	
1 ^{er} Citroën	4 ^e BMW
2 ^e ex aequo	5 ^e ex aequo
Mercedes/ Peugeot	Alfa Romeo/ Volvo

FREINAGE	
1 ^{er} Citroën	5 ^e BMW
2 ^e ex aequo	6 ^e Peugeot
Alfa Romeo/Mercedes/Volvo	

Conclusion

Surprise, surprise. Sous ses airs de berline tranquille, voire débonnaire, la Xantia s'impose. Elle est performante, proposée à un prix attractif, spacieuse et soignée. Sa suspension Activa lui assure un comportement diabolique doublé d'un freinage efficace. Mais le cœur ne suit pas forcément les voies de la raison... Si vous êtes prêt à vider votre compte en banque, vous pouvez tout à fait succomber aux charmes de la 328i. La nouvelle BMW ne vous décevra pas même si, dynamiquement, elle n'est pas aussi efficace que la Citroën. Quant à la Laguna V6, si elle est absente de cet essai c'est que la nouvelle version se fait attendre.

Un nouveau circuit dans la Creuse



Nos remerciements à Sylvie et Pierre Petit, responsables du circuit de Mornay (23) qui nous ont accueillis pour ce comparatif. Domaine du Mornay. Tél. : 05 55 62 41 78/ 05 55 62 48 38.

La nouvelle 328i préserve parfaitement la tradition du constructeur allemand. Elle décroche une médaille d'argent derrière une Citroën Xantia qui cache bien son jeu.

CLASSEMENT GENERAL

1^{er}
CITROEN

2^e BMW
3^e Volvo
4^e ex aequo
Alfa Romeo/Peugeot/
Mercedes

