

SUPPLÉMENT GRATUIT - SEPTEMBRE 1989

MAGAZ

# L'AUTOMOBILE



PEUGEOT

LE DOSSIER

605

COMPLET



CHAMPAGNE À L'ABBAYE D'HAUTVILLIERS, CHEZ MOÛT ET CHANDON, POUR CÉLÉBRER LA RENAISSANCE DU HAUT DE GAMME CHEZ PEUGEOT AVEC LA 605.

# SOMMAIRE

**IV**

PORTFOLIO



LE TOUR  
DU PROPRIÉTAIRE

**VIII**

SYNTHÈSE

TOUT  
POUR LA QUALITÉ

**X**

ENTRETIEN

JEAN BOILLLOT  
PT PEUGEOT

**XII**

STYLE



IMAGE ET  
DISCRETION

**XVI**

TECHNIQUE



LES MUST DE  
L'ÉLECTRONIQUE

**XVIII**

ENTRETIEN

JACQUES CALVET  
PDG PEUGEOT SA

**XX**

INDUSTRIE

LE SOCHAUX  
DE L'AN 2000

**XXII**

PSA



LE PRODUIT  
DES EXTRÊMES

**XXIV**

GAMME



CINQ VERSIONS  
D'ENTRÉE

**XXVIII**

CONCURRENCE

LA 605 FACE  
AUX FRANÇAISES

**XXX**

CONCURRENCE

LA 605 FACE  
AUX ÉTRANGÈRES

---

605

---

# CHAMPAGNE !

*Ambitieuse, subtilement posée, moderne  
et efficace, voici le nouveau vaisseau-amiral Peugeot :  
la 605. Coïncidant avec le centenaire  
de la marque, l'événement méritait bien une coupe !*

---

PHOTOS JEAN MICHEL LABAT

---





605

*« Notre ambition n'était pas d'être excessivement novateur mais de bien faire ce que l'on a choisi de faire. »*



A PARTIR DES VERSIONS A MOTEUR V6, L'AMÉNAGEMENT ET LES ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS RÉALISENT LA SYNTHÈSE DE TOUT CE QUE L'ON PEUT ATTENDRE D'UN VÉHICULE HAUT DE GAMME. LA 605 REPREND ÉGALEMENT LE PRINCIPE DE LA TRAPPE À SKIS AMÉNAGÉE DANS L'ACCUDOIR COMME SUR LA 605.



LA FACE AVANT REPREND LES NOUVEAUX PHARES À SURFACE COMPLEXE, MIS AU POINT PAR VALEO ET INAUGURÉS PAR CITROËN SUR LA XM.



CONTRAIREMENT AUX AUTRES FAMILLES DE LA GAMME, LES SEULS SIGNES DISTINCTIFS DE LA GAMME 505 CONCERNENT LE MONOGRAMME DE CAPOT ARRIERE ET LE DESIGN DES ENJOLIVEURS OU DES JANTES DE ROUE.

SOBRE, DÉPOUILLÉE, DIRONT LES UNS, SPARTIATE MÊME DIRONT LES AUTRES, LA PLANCHE DE BORD S'INSCRIT DANS LA PURE TRADITION MAISON.

# TOUT POUR LA QUALITÉ !

*Moins de six ans après la 205, Peugeot achève la reconstruction de sa gamme de quatre familles avec la 605. Pour ses retrouvailles avec le haut de gamme, la firme du lion s'est fixée un objectif prioritaire : la qualité sous toutes ses formes.*

PAR GÉRAUD FLOCON

**L**a principal objectif du cahier des charges de 28 (nom de code de 605) était marqué par une profonde ambition en rupture franche avec tout ce que l'on avait pu faire auparavant. Il exprimait une grande volonté de changer beaucoup de choses. C'est Pierre Vuillaume qui parle. 43 ans, toute sa carrière chez Peugeot, Pierre Vuillaume est chef du projet 26 et, sous la responsabilité de Bruno de Guilbert, l'un des patrons de la 405, il anime également le nouveau secteur d'implantation véhicule, développé parallèlement

ment qu'il s'agit d'une berline trois corps de 4,72 m de longueur hors tout, comprenant, dès le lancement, une gamme complète, qui s'articule autour de quatre motorisations (4 cylindres, 2 litres carburateur et injection, V6 3 litres, 12 et 24 soupapes) et quatre niveaux de finition : « Je crois que l'on remarque bien à travers le véhicule, précise Pierre Vuillaume, ce souci d'une certaine sobriété, d'un certain dépouillement qui proviennent vraiment d'une volonté délibérée pour être un peu dans les délais de classe et de différenciation de la clientèle haut de gamme. »

**LES PORTES : AUSSI DESCRIÈTES QUE CELLES D'UN COFFRE FORT SUISSE**

En terme de qualité et de fiabilité, les voitures françaises n'ont pas une bonne réputation. Pour illustrer les efforts entrepris dans ce domaine autour de 605, Pierre Vuillaume s'appuie sur deux exemples : le bruit de fermeture des portes et les connexions électriques. Pour ce qui est du premier point, la valeur de référence s'appelle Mercedes :

« Nous voulons un bruit mat, sec, rond. Nous avons assimilé le bruit que nous recherchons à celui d'une porte de coffre-fort suisse. »

En ce qui concerne le deuxième exemple, la complexité de l'électronique embarquée (allumage et injection, antiblocage de roue, direction adaptative et suspension à amortissement piloté) nécessite une approche beaucoup plus rigoureuse que par le passé : « Nous avions un très gros effort à accomplir dans ce domaine, précise encore Vuillaume. Nous avons défini des critères de défaiçances beaucoup plus sévères et plus précis que ce que nous avions l'habitude de faire. C'est ainsi que nous avons déterminé un objectif d'une défaiçance pour 100 000 extrémités réalisées. »

L'étude, l'expérimentation et le développement d'une nouvelle voiture s'accompagnent généralement de choix plus ou moins difficiles que les spécialistes appellent aussi conflits de synthèse. C'est ainsi qu'au démarrage du projet 26, il a fallu choisir entre la traction et la propulsion, un point que le cahier des charges ne précisait pas. Autant par tradition que pour tout un



TOUTS LES TESTS DE LABORATOIRE, AUTOS SUPPLÉMENTAIRES SOUS-ILS NE SUFFISSENT PAS À REMPLACER LES ESSAIS DANS UN ENVIRONNEMENT ROUTIER « NORMAL ». CONDITION SAUF QU'UNE VOIE : UNE DISCRETION ABSOLUE...

au projet 26. Le cahier des charges remonte à janvier 1986, soit presque deux ans après la note d'exploration. En janvier 88, la production de la 604, le dernier véritable haut de gamme Peugeot, vient d'être suspendue.

Rupture franche avec le passé, cela signifie qu'il faut faire du neuf : développer un authentique véhicule haut de gamme ; atteindre un niveau appréciable de sophistication mécanique et d'équipements et surtout un niveau de qualité exceptionnellement contraignant. Le cahier des charges précise égale-

**P**euget marque un point fort en terme de confort et de comportement routier. »



UN GRAND SOIN A ÉTÉ APPORTÉ DANS LE DESCRIPTIF DE LA PERFORMANCE ACOUSTIQUE DE LA VOITURE DÈS LE DÉPART. UN PROBLÈME DIFFICILE À GÉRER PARCE QU'IL TOUCHE TOUT LE MONDE.

CHOC FRONTAL CONTRE UN MUR À UNE VITESSE DE L'ORDRE DE 48 KM/H. LA COLONNE DE DIRECTION NE RECULE QUE DE 30 MM POUR 127 MM EXIGÉS PAR LA NORME CEE.



ensemble d'avantages techniques, le choix basculait de la propulsion vers la traction sur le premier tracé d'architecture. En raison d'un gain non négligeable de 40 mm en habitabilité, d'une économie de masse tout aussi appréciable au profit de l'insonorisation, d'une meilleure maîtrise de motricité et de comportement et d'une cohérence de standardisation de la plate-forme également utilisée par Citroën pour la XM, aujourd'hui, la Direction technique se fêchait de ce choix : « Cela ne fait aucun doute, souligne Vuillaume, et il y a encore de la réserve pour des développements ultérieurs. Car les puis-



0,86 MRD POUR UN COUPLE DE 100 NM/AN APPLIQUÉ AUX ESSIEUX. C'EST LA VALEUR DE TORSION ENREGISTRÉE POUR 605. POUR UNE MERCEDES 200 ON NOTE 1,74.

sances vont grimper. » On songe, bien sûr, au projet de mise en œuvre d'un V8-3,5 litres de 250 ch qui, d'ici quelques années, viendrait étoffer la gamme 605.

La genèse du train arrière fut également assez douloureuse à réaliser : « On voyait bien ce que l'on voulait en terme de compromis confort/comportement. Mais notre souci de conciliation avec la standardisation des plates-formes Citroën nous a valu tout un faisceau de contraintes très très lourdes. »

L'apparition d'un nouveau modèle directement concurrent, entraîne, parfois, certains recentrages en cours de développement. La sortie de la nouvelle Série 5 chez BMW, en 1988, suscita beaucoup de curiosités chez Peugeot mais ne donna pas lieu à une quelconque remise en cause : « Elle nous a surtout conforté dans nos choix, notamment en matière de liaison au sol où BMW a énormément progressé et accompli un travail vraiment extraordinaire. En revanche, cette voiture nous a fortement rappelé à nos exigences.

Qu'il s'agisse de la suspension à gestion électronique, de la direction adaptative ou encore du haut niveau d'insonorisation acoustique, toute la définition détaillée des grands thèmes était ficelée dès le départ. En découvrant la BMW Série 5, on a eu le sentiment que l'on avait visé juste dès le départ et que 605 serait au goût du jour au moment de son lancement. »

Quand on aborde la question des points forts de la voiture et son positionnement par rapport à la concurrence, on insiste beaucoup sur la notion de compromis confort/comportement : « Nous ne sommes pas excessivement novateurs. Ce n'est pas notre ambition. Nous voulons

être dans le rang et nous avons voulu bien faire ce que nous avons choisi de faire. En revanche, nous avions un certain nombre d'ambitions. Nous voulions, par exemple, apporter quelque chose de neuf en terme de comportement et de confort. Je crois que nous y sommes parvenus et que Peugeot marque un point fort sur ces deux tableaux.

**N**ous avons peur que les gens nous fassent des procès d'intention qui ne soient pas vraiment objectifs. »

Aujourd'hui, je pense que nous sommes parvenus à réaliser quelque chose de très cohérent. Mais nous avons peur d'être confrontés à un certain parti pris. C'est un peu la mode de dénigrer la production française. On a peur que les gens regardent notre intérieur, notre planche de bord avec des yeux déformés parce que c'est l'un des aspects toujours très discutés de nos voitures. Sans doute à juste titre d'ailleurs. Bref, nous avons peur que les gens nous fassent des procès qui ne soient pas objectifs. » □





# RÉUSSIR SANS ÉTAT D'ÂME

**L'**"AUTOMOBILE MAGAZINE": La première question portera évidemment sur le prénom. Pourquoi 605 ? Pourquoi « 6 » plutôt que « 7 » ou « 8 » ?

**JEAN BOILLOT:** Le nom de cette voiture a été particulièrement facile à trouver et je puis vous assurer que personne n'a jamais pensé chez nous à 705 ou 805. Nos appellations ont une certaine logique commerciale et il fallait la respecter. Le zéro du milieu est né, c'est connu, presque du hasard il y a bientôt soixante ans. Quant au premier chiffre, nous l'avons toujours considéré comme signifiant de la dimension de la voiture (404 et 405 par exemple). Le dernier, lui, est un indicateur de chronologie. Nous ne pouvions donc utiliser 506. La 605 est en effet beaucoup plus grande que la 505 et ce « 6 » terminal, présumant, nous 205 et 405. Quant au « 7 », « 8 » ou « 9 », je ne vois pas pourquoi nous aurions été les chercher, pour le premier chiffre. La 605 est bien du gabarit de la 604. Dans ce domaine, mieux vaudrait la clarté et la cohérence. Seule la 309 nous a posé un problème. Le « 9 » n'était-il pas aussi présumant et il fallait pourtant s'écarter des 305, 304 et 303 possibles...

**L'A.M.:** La 605 ressemble beaucoup à la 405, notamment de trois-quarts avant. On peut concevoir, comme chez BMW par exemple, qu'une série 5 soit dérivée esthétiquement d'une série 7. Mais était-ce vraiment un souhait que, chez Peugeot, une « 6 » dérive d'une « 4 », c'est-à-dire d'une gamme inférieure ?

**J.B.:** Oui, c'est notre souhait d'avoir un certain style Peugeot et même le résultat d'une volonté affirmée il y a bientôt dix ans. Dans un rétroviseur, il n'est pas tellement facile aujourd'hui de faire la

*Style, technique, positionnement: 605 est l'apothéose du renouvellement de la gamme Peugeot. C'est aussi l'aboutissement d'une politique. Cohérente et sans état d'âme, affirme Jean Boillot.*

PAR PHILIPPE GIGOUT

différence entre une 205 et une 305. Sous certains angles arrière, la 309 a également des apparences qui la rapprochent maintenant de la 405. Nous avons fait la même chose avec les avants des 405 et 605. Cette politique est proche de celles de Mercedes, BMW, mais aussi de Fiat qui ont tous un rappel de style « avant » caractéristique. Nous avons voulu cela très tôt et, dès la 205, capitaliser les composantes

sur plus vite en Europe hors France qu'en France... Mais pour le lancement de la 605 notre objectif, c'est d'abord l'Hexagone. Avant tout parce que nous voulons monter en cadence très lentement jusqu'à la fin de cette année, de manière à évaluer tous les problèmes de qualité inhérents à un lancement et qui sont impardonnables sur un haut de gamme.

Pour la même raison, nous présentons la 605 dans une diversification limitée: les versions essence seulement. Les diesel viendront le jour plus tard, en même temps que les boîtes automatiques, au prochain salon de Genève, en mars 1990. Vers le début 1990 nous commencerons à produire les modèles « Export Europe », que nous lancerons entre mars et juin prochains. Six mois de lancement France, puis six mois de lancement Europe. Après, ça verra. En tout état de cause, les États-Unis et le Japon ne viendront pas de 605 avant la fin 1990. Nous devons encore une fois nous concentrer sur la montée en cadence et éviter la trop grande prolifération des modèles qui pourrait poser des problèmes de qualité. À la fin de cette année, notre cadence de production oscille encore entre 280 et 300 véhicules/jour.

**L'A.M.:** D'un mot, quels sont les principaux atouts de la nouvelle Peugeot face à la concurrence ?

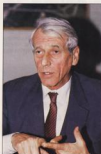
**J.B.:** Les qualités routières et la sécurité d'abord, avec un train arrière complètement nouveau, assez sophistiqué, et dont le principe est utilisé par Mercedes. Nous l'avons associé à l'amortissement variable, solution qui, inévitablement, se multiplie au cours des prochaines années car elle permet un compromis plus fin entre l'utilisation routière classique et l'utilisation dans des plus dynamiques de la voiture. Deuxième point fort: la direction à assistance variable, qui n'est pas totalement nouvelle puisque nous l'avons déjà sur la 505 VL. Enfin, en terme de motorisation nous avons bien traité nos moteurs et la 311-trs 24 soupapes représente une se-

**« La 605 montera très lentement en cadence. Pour éviter tout problème de qualité. »**

d'image exceptionnellement fortes de ce modèle. Quand on réussit, il ne faut pas avoir d'états d'âme; il faut poursuivre la réussite. À l'arrière, en revanche, il n'y a pas de confusion possible entre 405 et 605. Cette politique est cohérente... l'avenir dira si elle est bonne. Pour le reste, la 605 a un style plutôt latin, à l'intérieur comme à l'extérieur. Mais ce qu'elle voudrait, c'est être européenne et même, si possible, déborder le cadre européen.

**L'A.M.:** Déborder le cadre européen... La 605 viserait-elle aussi le marché américain ou japonais ?

**J.B.:** Notre priorité, c'est l'Europe, qui est notre véritable marché domestique et sur lequel nous voulons une meilleure homogénéité de notre impact commercial. En clair, Peugeot doit progres-



**JEAN BOILLOT**  
PRÉSIDENT D'AUTOMOBILES PEUGEOT

plastication mécanique très intéressante.

**L.A.M. :** Restons en France. Quelle perspective commerciale y fixe-t-on à la 605 en année pleine ?

**J.B. :** Entre 40 000 et 50 000 voitures en année pleine, c'est-à-dire des chiffres très voisins de ceux de la XM. Mais si nous réussissons en Europe comme nous le souhaitons, nous devrions immatriculer entre 60 et 65 % de notre production hors France. Il faudra attendre 1991 ou 1992 pour obtenir ces chiffres : cela représentera, je l'espère, environ 60 000 voitures.

**L.A.M. :** Quelle part pensez-vous obtenir avec les trois modèles V6.

**J.B. :** Je voudrais que nous vendions le maximum de V6. C'est avec ce moteur que la voiture a sa meilleure homogénéité et c'est à travers lui que se fera l'image de la 605. Nous mettrons beaucoup d'insistance sur cette motorisation, avec des prix qui ne commencent pas trop haut. J'aimerais qu'on offre une fourchette allant d'environ 160 000 F pour le modèle SR 3.0i jusqu'à 235 000 F pour le V6 24 soupapes en passant aux alentours de 190 000 F pour la 605 SV 3.0i, modèle à peu près équivalent au V6 XM. Je ne veux pas imposer un niveau d'équipement avec ce moteur. Au total, en versions « essence », si nous vendions un tiers de six cylindres nous aurions réussi un excellent résultat !

**L.A.M. :** XM et 605 dont les présentations sont très rapprochées ne sont-elles pas, paradoxalement, la première expression claire d'une politique de groupe. Les deux autos ont une base commune, des organes communs mais deux profils très différents par la ligne et l'esprit.

**J.B. :** Peugeot a un calendrier de renouvellement de gamme différent de celui de Citroën, parce que nous sommes partis du bas vers le haut et que Citroën avait d'autres impératifs. Il se trouve que nous nous rencontrons là avec deux hauts de gamme. Mais nous avons toujours eu et nous continuerons d'avoir une concurrence interne du groupe — il est permis d'hésiter entre une 405 et une BX ! Ce qui nous importe, c'est que XM et 605 aient le meilleur impact possible sur la concurrence. Quelque soient les voitures très différentes, il y aura certainement une frange concurrentielle entre les deux. Mais si nous ne le voulons pas, il fallait renoncer à être un groupe et pratiquer une auto-politique. Celle que nous avons définie depuis longtemps et que nous conduisons de manière apparente depuis le début des années 1980 consiste à lancer, concentrer et regrouper, les organes principaux. Il n'y a donc aucun changement

de politique, même pas l'ombre d'une inflexion.

**L.A.M. :** Les hauts de gamme ont la réputation de générer un profit substantiel pour un constructeur. Qu'en sera-t-il avec la 605 ?

**J.B. :** Je souhaite que toutes nos voitures soient à « profit substantiel ». Et

c'est une convention que dire : « Les grosses voitures rapportent, pas les petites. » Ce n'est pas une évidence. Si ça l'était, cela prouverait que Peugeot a eu une bien mauvaise idée de renouveler sa gamme du bas vers le haut. Or

je vous rappelle qu'en 1988, Automobiles Peugeot a réalisé 8,8 milliards de francs avant impôts, c'est-à-dire autant que la Régie Renault avec une gamme que vous connaissez... La seule règle, c'est de vendre une voiture au meilleur prix : celui qui vous assure à la fois les meilleurs profits et la meilleure pénétration. Supposez un instant que, depuis six ans, nous ayons vendu la 205 environ 2 000 F de moins. Nous en avons produit trois millions d'exemplaires. Faites le compte : cette politique

surtout en dehors de l'Europe (Afrique, Chine) et en Grande-Bretagne. C'est pourquoi nous continuerons longtemps encore les breaks et familiales 505. Pour l'Europe, les véhicules du type « Espace » se répandent très vite et concurrencent les familiales classiques et les breaks. Dans les années 90, tous les

constructeurs auront dans leur gamme des véhicules « mono-space ».

**L.A.M. :** 605 est l'apothéose du renouvellement de votre gamme. La 505 n'étant pas éternelle, n'y a-t-il pas un « trou » un peu

grand entre 405 et 605 ?

**J.B. :** Non. Pas plus qu'il y a quelques années entre 305 et 505. C'est déjà une lourde servitude qu'une gamme à quatre familles et je trouve la nôtre bien échelonnée, c'est-à-dire sans trop d'interférences concurrentielles. Seules 205 et 309 sont peut-être insuffisamment séparées. Et la 205 est un modèle terriblement fort, qui fait un peu d'ombre autour d'elle. Mais 309 et 405 ont objectivement un très bon écart et 605 est bien placée. Renault, pour ne pas le

**« Nous n'avons pas l'intention de faire un break avec la 605. »**



605 À DROITE, 405 À GAUCHE : CE QUE JEAN BOILLLOT APPELLE UN « RAPPEL-DE-STYLE CONFINE, SOUS CET ANGLE, À LA FRANCHISE CONSANGUINITE ».

nous aurait sans doute amené à renoncer à un lancement... Celui de la 605.

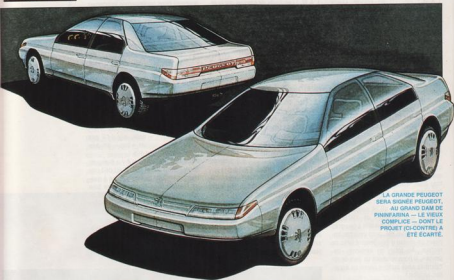
**L.A.M. :** Sortirez-vous un break 605 comme Citroën avec sa XM.

**J.B. :** J'ignore si Citroën lancera un break sur base XM. Mais nous n'avons pas l'intention de le faire avec 605. Ce marché n'est pas en expansion. Les dérivés longs Peugeot se vendent en fait

nommer, à beaucoup plus d'interférences concurrentielles entre la R 19 et la R 21 que nous avec 309 et 405. Si nous aurions bâti la 605 aux dimensions de la 505, nous aurions certainement connu un cannibalisme effroyable avec 405. Et nous ne cherchons pas du tout à ce qu'un modèle chasse l'autre. Nous préférons les modèles à bonne durabilité. □



## ROBE LATINE



LA GRANDE PEUGEOT SERA SIGNÉE PEUGEOT, AU GRAND DAM DE PININFARINA — LE VIEUX COMPLICE — DONT LE PROJET (CI-CONTRE) A ÉTÉ ÉCARTÉ.

## SUBTILEMENT GRIFFÉE

Étape ultime de la résurrection d'un style Peugeot cohérent, 605 va tenter d'imposer le look très personnel des produits-maison dans les terrae-incognitae du haut de gamme : le style c'est la griffe...

PAR DANIEL NACASS

Comment peut-on concevoir une « grande » Peugeot, alors que la culture même du haut de gamme — un haut de gamme « relatif », comme pour toutes ses concurrentes, qui s'apparente plus au « juste milieu » d'Hotchkiss qu'aux grandes envolées de la cigogne Hispano-Suiza — n'est qu'un lointain souvenir, perdu dans les bulles de champagne des années vingt ? Porte-étendard jugé indispensable par la Direction Générale pour asseoir définitivement la crédibilité

de la marque, le projet 26 et son étude stylistique ne pouvaient être abordés qu'avec humilité et ambition. L'humilité de la feuille blanche, l'humilité et la patience d'observer la concurrence (dans un segment profondément régénéré depuis quelques années). L'ambition d'être excellent dès le départ : l'ambition de transposer les éléments fédérateurs — éprouvés et approuvés — de 205 et 405 au sommet de la gamme ; l'ambition, enfin, de trouver sa propre voie. Comme le remarque avec justesse

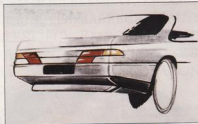
Gérard Welter, responsable du style extérieur Peugeot depuis 1975 (et père, avec Paul Bracc pour le style intérieur depuis 1974, du nouveau look-maison) : « Une Peugeot est une voiture française, une voiture européenne, mais c'est avant tout une Peugeot et cela va plus loin que de coller un lion sur une calandre »...

Cette expression de la culture et de l'ambition Peugeot, il est une autre firme qui la partage totalement : le carrossier italien Pininfarina ; depuis 1952, date des premiers contacts, toute nouvelle Peugeot est le résultat d'une étroite collaboration avec ce seul et unique consultant extérieur ; comme 403 en 1955, 605 est issue de ce face-à-face franco-italien.

Disposant d'un même cahier des charges, les stylistes de La Garenne, comme ceux de Turin, ont tenté d'exprimer ce que devait être selon eux, un haut de gamme signé du lion, taillé pour les années 90. Si chacun y a apporté sa sensibilité, il était évident pour tous, avant même les premières esquisses, que la voiture se devait de proposer une silhouette classique et tricarpe. Bien que globalement proche du projet Peugeot, la proposition Pininfarina partait avec un handicap certain : celui de trop ressem-



CONTEMPORAIN DU DESSIN ITALIEN (À G.) (DÉBUT 1984) LE PROJET PEUGEOT S'EN DÉMARQUAIT PAR UN VOLUME ARRIÈRE MOINS MASSIF, UNE LUNETTE PLUS ENVELOPPANTE ET UNE MOULURE LATÉRALE PLUS DISCRÈTE.



L'EFFET DE SIGNATURE CHER À PAUL BRACQ, PRÉSENT DÈS LES PREMIÈRES ESQUISSES : FACE AVANT TYPIQUE (RETENUE) ET FEUX ARRIÈRE CARACTÉRISTIQUES (ABANDONNÉS).

blier à l'Alfa Romeo 164 du même Pinin Farina. Au contraire, extrapolant et développant les thèmes généraux choisis pour habiller 405, le dessin de La Garenne offrait plus de douceur et surtout une identité propre plus marquée. Pour l'équipe de Gérard Welter, vainqueur de la confrontation, les efforts devaient tendre vers une silhouette au dynamisme naturel et élégamment contenu, vers des proportions se rapprochant de celles d'un « coupé 4 portes ». Peu démonstrative mais impeccablement proportionnée et parfaitement « assise », 605 cache étonnamment bien son jeu : absence totale de toute protubérance aérodynamique dévalorisante, important, mais subtil, travail de sculpture des flancs... Si la forme générale de la voiture n'a jamais été remise en question, la recherche d'un profilage optimal des flancs ou du pare-chocs/spoiler

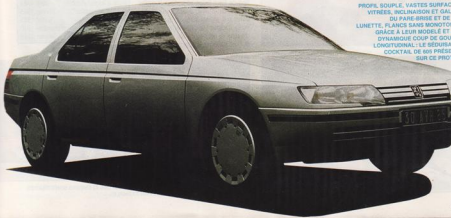
avait une nécessité d'innombrables heures en soufflerie (plus de 700) et sur les planches à dessins.

Si l'élégance et le bon goût sont sans conteste au rendez-vous, il est cependant permis de s'interroger sur trois points. On peut regretter en premier lieu l'utilisation quasi-fétichiste de chrome « pour faire haut de gamme » ; une décoration non seulement déplacée sur une telle auto et à notre époque mais, aussi, mal placée : sur cette robe sobre, le clinquant des serrures de coffre et de portes, des baguettes de la calandre ou des monogrammes posés sur le couvercle de malle choquent. Si ce péché de chrome est assez véniel, la parenté trop étroite avec 405 pour l'observateur lambda, pourrait en revanche jouer en sa défaveur ; d'où peut-être l'aspect différent de la jupe arrière (feux plus conventionnels et suppression du bandeau

strié)... Reste le point le plus délicat : en voulant éviter les excès, les designers Peugeot ont peut-être été trop loin : ce bel animal est trop discret ; entouré de ses concurrents il semble comme « absorbé » par la masse. Entendons-nous bien et ne soyons pas stérilement négatifs : s'il convient de saluer à juste titre le talent et le goût des hommes de G. Welter, on aurait souhaité le même coup de cœur que pour 205 ou 405...

Si deux projets ont été présentés pour

PROFIL SOUPLE, VASTES SURFACES VITRÉES, INCLINAISON ET GALBÉ DU PARE-BRISE ET DE LUNETTE, FLANCs SANS MONOTONIE GRÂCE À LEUR MODÈLE ET DYNAMIQUE COUP DE GOU. LONGITUDINAL : LE SÉDURIA COCKTAIL DE 605 PRÉSENTÉ SUR CE PHOTO





PRINCEPIA D'OGGETTO:  
TAVOLA DI BORDO  
ET CARROSSERIE DIRETTAMENTE  
ESTRAPOLEE DA LA 164,  
COME AI SON VERO TEMPO  
DES 404 ET AUTRES  
AUSTIN CAMBRIDGE.

LE PROJET PRINCEPIA  
REVU ET CORRIGÉ PAR LE  
CENTRE STYLE PEUGEOT  
(AVRIL 1986).



LA GARENNE (EN BAS), P.  
BRACCIO (EN HAUT), LES  
DEUX PROJETS FRANÇAIS  
RÉVISÉS, ÉLEGANTS ET  
CONFORMES AVEC LES  
AUTRES PLANCHES DE  
BORD PEUGEOT.



l'extérieur, trois ont été mis en compétition pour l'ensemble habitacle/planche de bord. Trois propositions soumises aux mêmes impératifs stratégico-esthétiques que la carrosserie mais en plus, à une absolue nécessité technique : utiliser le même système de climatisation que la XM.

**U**ne Peugeot est une voiture française, européenne, mais c'est avant tout une Peugeot. »

Trois études donc : Pininfarina — qu'il a emporté —, La Garenne sous la direction de Paul Braccio et surtout le projet propre du même Braccio. « Surtout », parce que même amendée par les stylistes français (positionnement de l'ordinateur de bord au centre...) la planche de bord italienne, n'approche en aucune

manière l'élégance et l'originalité du projet Braccio. En harmonie parfaite avec la souplesse de la carrosserie, cette planche possédait un avantage subjectif supplémentaire : elle apportait à l'habitacle cette touche française, ce raffinement et cette classe innée pour lesquels on nous loue à l'étranger et dont l'importance est d'autant plus grande pour un vaisseau-emblème.

À la place, nous devons donc nous contenter d'un condensé de Mercedes 200/300 (combiné trapezoidal des instruments) et d'Alfa Romeo 164 (descende de la console) rappelant par l'esprit le complexe germanique qui a suscité le choix de la planche de bord de sa demi-sœur XM ; même si le raffinement du nouveau coloris « Beige Impuls » (instamment réclamé par les hommes du marketing...) permet d'oublier ce « moment », ce ne seront certes pas les garnitures-abili en bois qui le feront entrer au Panthéon automobile... □

Note d'exploration :	avril 1984
Note d'orientation* :	février 1985
1 <sup>er</sup> test clinic style :	juillet 1985
Sélection du thème :	septembre 1985
Gel du style :	janvier 1986

\* Officialisation du projet.



DE 404 À 605, UNE PARENTÉ INCROYABLE, MÊME SI DES ÉLÉMENTS SONT TRAITÉS DIFFÉRENNEMENT (JUNETTE ARRIÈRE PAR EXEMPLE).

**PEUGEOT 605**  
**VALEO PARTENAIRE DE L'INNOVATION**



VALEO, SPECIALISTE MONDIAL DE L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE, A DOTE LA NOUVELLE PEUGEOT 605 DE PLUSIEURS INNOVATIONS TECHNIQUES MAJEURES: PROJECTEURS A SURFACE COMPLEXE POUR UN ECLAIRAGE DEUX FOIS PLUS EFFICACE, ESSUIE-GLACES "ALS", ANTI-SOULEVEMENT, ESCAMOTABLES, POUR UNE VISIBILITE ACCRUE, DEMARREUR HAUTE FIABILITE, EMBRAYAGE SOUPLE ET SILENCIEUX, REFROIDISSEMENT MOTEUR ET CONDITIONNEMENT D'AIR REGULE PAR ELECTRONIQUE, SYSTEME DE VERROUILLAGE HAUTE SECURITE. INNOVATION, QUALITE, EXPERIENCE INTERNATIONALE, CAPACITE DE PRODUCTION EN GRANDES SERIES: VALEO FAIT PROGRESSER L'AUTOMOBILE.



**Valeo équipe  
la Peugeot 605 en:**

Embrayages  
Garnitures d'embrayages  
Chauffage et air conditionné  
Radiateurs  
Refroidissement moteur  
Projecteurs  
Feux avant et arrière  
Alternateurs-Démarreurs  
Allumage  
Système d'essuyage  
Anticols de direction  
Serrures - Plips  
Commutateurs  
Modules électroniques  
Avertisseurs

L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE

**Valeo**



## CONTENU TECHNOLOGIQUE

## ELECTROMANIA

*A défaut d'innovation particulière — ce que l'on admet bien volontiers chez Peugeot — les spécificités technologiques de la 605 proviennent surtout de l'électronique embarquée. Un exercice de haute voltige à ce niveau de complexité.*

PAR GÉRARD FLOCON

**L**es ambitions technologiques de Peugeot pour la 605 en matière de gestion électronique sont, bien sûr, essentiellement concentrées sur le modèle phare de la gamme, SV24, soit la version V6/3 litres à 24 soupapes délivrant 200 ch DIN à 6000 tr/min et un couple de 260 Nm à 3600 tr/min. À l'exception des systèmes à injection multipoint séquentielle et d'admission à volume variable, exclusivement dévolus à la version 24 soupapes, les autres organes à gestion électronique sont également disponibles en série dès le niveau 3, correspondant à SV 3.0, dotée du V6/3 litres 12 soupapes de 170 ch.

La version 24 soupapes comporte six calculateurs qui gèrent le moteur (injec-

tion/allumage et admission variable), la suspension, la direction, le freinage et la climatisation. Mis à part le calculateur de direction, les cinq autres sont rassemblés dans un boîtier unique de taille respectable, situé à l'avant droit du moteur. « Au démarrage du projet 26, précise Pierre Vuillaume, le responsable des études, le faisceau de la planche de bord comportait 365 fils. Bien sûr, on en a réduit le nombre mais la conjonction de tous ces ensembles sur un même support, tout en éliminant le processus d'interaction, est particulièrement difficile à maîtriser. »

L'injection et l'allumage de la version 24 soupapes disposent d'un système de gestion commun du type Fenix 4 mis au point par Bendix. Il comporte un cal-

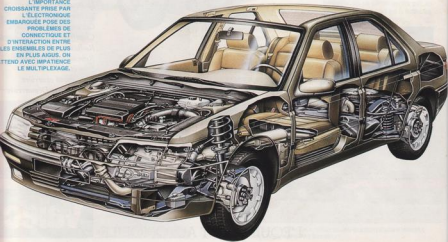
culateur à deux cartes comprenant 450 composants et celui-ci fonctionne de façon séquentielle pour chaque cylindre. Le calculateur qui est doté d'un connecteur 55 voies est capable de détecter et mémoriser jusqu'à 32 cas de défaillances. Ce système Fenix 4 commande également le dispositif d'admission variable, dont le principe a déjà été expérimenté sur le moteur de la 405 Turbo 16 de compétition.

Ce système d'admission variable se compose d'un collecteur cloisonné qui autorise des longueurs d'admission différentes par le biais d'une ouverture progressive et différentielle de trois papillons. Ceux-ci sont à commande électro-pneumatique gérée par le calculateur. Ce dispositif contrôle trois plages de charge : jusqu'à 4000 tr/min, de 4000 à 5000 tours et au-delà de 5000 tours. La particularité de cette admission réside dans l'obtention d'une courbe de couple plus pleine (200 Nm dès 1500 tr/min) qu'avec une admission conventionnelle.

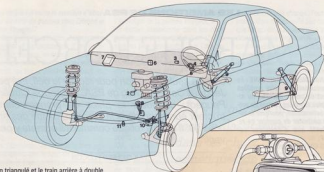
#### TRAINS ROULANTS : LE TOP NIVEAU !

S'il est un organe dont on n'est pas fier chez Peugeot, c'est bien la suspension, ce que les techniciens appellent la liaison au sol. En aparté, à la Garenne ou à Belchamps, il paraîtrait même que l'on parle de train avant de Formule 1 ! Pourtant, elle n'a rien de révolutionnaire. Le train avant est du type pseudo McPherson.

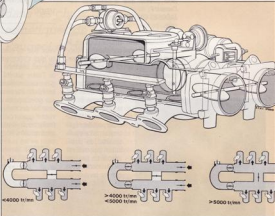
L'IMPORTANCE  
CROISSANTE PRISE PAR  
L'ELECTRONIQUE  
EMBARQUÉE POSE DES  
PROBLÈMES DE  
CONNECTIQUE ET  
D'INTERACTION ENTRE  
LES ENSEMBLES DE PLUS  
EN PLUS AGUS. ON  
TEND AVEC IMPATIENCE  
LE MULTIPLEXAGE.



SCHEMA D'IMPLANTATION DE LA SUSPENSION A AMORTISSEMENT PILOTE.  
 1. AMORTISSEURS AVANT;  
 2. CAPTEUR PRESSION DE FREINS;  
 3. TEMOIN PHONIQUE;  
 4. ROUE PHONIQUE;  
 5. CAPTEUR DE VITESSE ET D'ANGLE DE BRAQUAGE;  
 6. INTERRUPTEUR;  
 7. BOITIER;  
 8. CAPTEUR D'ACCELERATION;  
 9. AMORTISSEURS ARRIERE;  
 10. CAPTEUR HAUTEUR;  
 11. CAPTEUR DE VITESSE.



SCHEMA DESCRIPTIF DU SYSTEME D'ADMISSION A FLUX PILOTE. SON PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT REPOSE SUR UNE OUVERTURE PROGRESSIVE ET DIFFERENTIELLE DES TROIS PAPILLONS AFIN D'OBTENIR DES LONGUEURS D'ADMISSION DIFFERENTES.



son triangulé et le train arrière à double triangulation et axes divergents. Mais on la dit hyper efficace dans le compromis comportement/confort.

Les versions SV3.0 et SV24 comportent un système de correction automatique de l'amortissement : mode souple pour le confort avec un coefficient d'amortissement faible et mode ferme pour le comportement avec un coefficient d'amortissement plus raide dans certaines conditions temporaires (coup de volant, virage, dos d'âne, cuvette, accélérations, freinage, etc.). Le principe de ce système reposant sur une gestion électronique simultanée de chacun des quatre amortisseurs.

Mis au point par la firme japonaise Nippon Denso, qui exploite sous licence un certain nombre de brevets Bosch, le calculateur de cette suspension à amortissement piloté reçoit une série d'informations de cinq capteurs (angle et vitesse de braquage, assiette de la voiture, intensité d'accélération et de freinage et vitesse du véhicule), et les données corrigées sont communiquées à un actionneur logé dans chaque tige d'amortisseur. L'opération de transmission ne dépasse pas 150 millisecondes ! Il va sans dire que ce dispositif comporte un système d'auto-diagnostic qui permet de passer en mode ferme en cas de panne, celle-ci étant signalée au conducteur par un témoin lumineux. Il convient de noter qu'une sélection manuelle de passage du mode automatique au mode ferme en position verrouillée est possible grâce à un interrupteur situé sur la planche de bord. Si toutes les versions 605 disposent d'une assistance de direction du type pignon-crémillère et vérin hydraulique séparés, en revanche, tous les modèles à moteur V6 reçoivent une assistance variable ou direction adaptative, entièrement nouvelle. Le principe est simple. Il consiste en une adaptation permanente de l'effort au volant en

fonction de la vitesse du véhicule. Ce dispositif est commandé par un calculateur, mis au point par Bendix, qui actionne le déplacement d'un tiroir hydraulique, par le biais d'un petit moteur

pas à pas. Ce qui permet la répartition du débit d'huile entre les deux étages de la valve et de faire ainsi varier progressivement l'effort au volant.

Élément fondamental, le freinage ne a pas été oublié par la fée électronique. Alors qu'il est assisté sur toutes les versions 605, les modèles SV3.0 et SV24 sont dotés d'un système antiblocage de roue mis au point par Bendix. En dehors d'une installation hydraulique haute pression (185 bars), la particularité de cet ABS réside dans l'utilisation d'un calculateur employant un nouveau logiciel à structure monocarte ; il assure également la régulation du freinage sur mauvaise adhérence. Dans l'habitacle enfin, l'électronique se veut discrète mais efficace ; ainsi, en ce qui concerne la climatisation, les versions de base jusqu'au niveau SR3.0 sont équipées d'un système à réglage séparé gauche/droite alors que les modèles SV3.0 et SV24 reçoivent un climatiseur à contrôle automatique de température et de débit d'air signé Valéo. □

**« Le faisceau électrique de la 605 comporte près de 365 fils. Chez Peugeot, le multiplexage n'arrivera pas avant 1992. »**





# LA MARCHE FORCÉE

**L'**"AUTOMOBILE MAGAZINE" En précisant que votre ambition est de porter Sochaux au niveau le plus élevé des centres de production automobiles, pourquoi seulement se contenter de combler un retard plutôt que d'anticiper sur l'avenir ?

**JACQUES CALVET :** Il faut bien voir que nous portons toujours le poids du passé. Quand je me compare à un certain nombre de confrères japonais, je constate qu'ils ont une situation financière bien meilleure que la mienne. C'est peut-être parce qu'ils sont meilleurs. Je ne dis pas le contraire. C'est peut-être aussi parce qu'ils n'ont jamais eu de contrôles des prix comme ce fut le cas en France jusqu'en 1985.

C'est peut-être également parce que le système de distribution japonais est infloé au système de production et que les niveaux de prix sont très élevés sur le marché domestique japonais. Alors, quand on parle de forteresse européenne en matière de protectionnisme, parlons plutôt de forteresse japonaise, ce serait beaucoup plus sensé et beaucoup plus réaliste.

Il y a un autre élément qui nous distingue à la fois des japonais et de certains autres pays

européens. Nous nous appuyons sur une population qui n'est pas toujours pleinement adaptée aux techniques modernes de productivité. Au Japon, par exemple, où l'industrie automobile est beaucoup plus récente que la nôtre, le réservoir de recrutement se compose de gens jeunes, bien formés et il n'y a que très peu d'étrangers.

Il y a un troisième élément concernant la profonde cicatrice laissée par la construction du groupe. Je veux que Citroën et Peugeot rivalisent d'intelligence, de créativité et d'émulation, mais je ne

*C'est la seule condition pour réussir le défi, fixé par Jacques Calvet, le Pdg de PSA, au groupe Citroën-Peugeot : conquérir la place de premier constructeur européen dans la première moitié des années 90. Il nous explique comment il compte y parvenir.*

PAR GÉRARD FLOCON

veux pas qu'elles se dispersent ou qu'elles s'efforcent, parfois, à rechercher des solutions différentes de celles de l'autre société. Et croyez-moi, ce genre de surveillance réclame un effort harassant. Par conséquent, je consacre une grande partie de mon temps à rechercher des moyens pour ce qu'il convient d'appeler cette marche forcée. Actuellement, nous avons peut-être accompli 80 à 90 % du chemin qui doit

apprécier la productivité, les délais, les stocks, etc. Pour moi, je ne vous cacherais pas que ce fut un grand soulagement et en même temps la sensation d'une grande fatigue. Enfin, ça y est, on y est arrivé. Auparavant, je n'avais pas de statistiques complètement fiables.

Cela dit, il y a un certain nombre d'euro-péens pour lesquels ce problème de méthode de productivité ne se pose pas car ils n'ont pas choisi le concept des flux tendus mais la sécurité. C'est le cas, notamment, d'un certain nombre de nos amis allemands qui estiment préférable d'avoir des stocks intermédiaires plutôt que des ruptures d'approvisionnement à certains moments. Bien entendu, nous pensons que nos choix sont les meilleurs. Par conséquent, sur le plan européen, nous pensons être en avance et, par rapport aux Américains qui, dans l'ensemble, pratiquent également le système des flux tendus, nous sommes à un niveau comparable sinon meilleur.

Alors où en sont les japonais ? Les Japonais ne comptent pas comme nous et ils sont passés maîtres dans l'art de présenter les choses à leur avantage. C'est ainsi que l'on vous parle volontiers d'une demi-journée de stock. Mais ce n'est pas vrai. A tort ou à raison et sans accuser les Japonais de duplicité, nous considérons que lorsqu'ils parlent d'une demi-journée, cela doit correspondre globalement à cinq jours de stock. En ce qui nous concerne, pour l'ensemble du groupe, nous nous situons dans une moyenne de l'ordre de six jours et demi. Nous avons rattrapé plus de la moitié de l'écart nous séparant encore des Japonais au cours de ces trois ou quatre dernières années et notre objectif consiste à atteindre quatre jours et demi de stock. Dès l'an prochain, je pense que nous aurons gagné une journée et que nous serons au top du top d'ici 1991 ou 92.

**L'A.M. :** Quelle différence de philo-

**« En matière d'industrialisation, nous serons au top du top d'ici 1991-92. »**

vous conduire à cette cohérence de groupe. C'est difficile à évaluer. Quoiqu'il en soit, quand on dit que nous voulons porter Sochaux au niveau le plus élevé, dites-vous bien que j'ai la même ambition pour l'ensemble des autres grands centres du groupe.

**L'A.M. :** Pour atteindre cet objectif, vous avez axé vos efforts sur deux voies de développement : le concept des flux tendus et la formation du personnel. Comment vous situez-vous par rapport à vos concurrents les plus performants ?

**J. C. :** Vous savez, j'éprouve toujours beaucoup de peine à établir des comparaisons valables entre Citroën et Peugeot. J'ai fini par pousser quelques coups de guesle... Je quitte une réunion où l'on me présentait le plan à moyen terme 90/92 de production Peugeot et le prologomène a été de dire, nous nous sommes mis d'accord avec Citroën sur des critères totalement identiques pour



**JACQUES CALVET**  
(PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE PSA)

## sophie y-a-t-il entre la manière d'aborder un haut de gamme chez Citroën et chez Peugeot ?

J. C. : A tort ou à raison, Automobiles Peugeot a la réputation d'un constructeur sérieux, se consacrant davantage aux petites et moyennes voitures plutôt qu'aux véhicules de haut de gamme. Automobiles Citroën a toujours eu des gammes troubles et j'espère bien que cela changera avant que je ne quitte cette vénérable maison. C'est ainsi que Citroën est considéré à la fois comme un spécialiste du bas de gamme (2 CV) et de haut de gamme (Traction, DS, SM et CX).

Les Allemands, dont vous n'êtes pas sans savoir que le haut de gamme est beaucoup plus compliqué que le nôtre, considèrent la CX comme un plus haut de gamme que la 505. Au démarrage du projet 26 ou 605 si vous préférez, il y avait donc la volonté de conforter la position de Peugeot dans ce segment de marché et en même temps de remonter en gamme ; c'est-à-dire d'atteindre un niveau qui soit comparable à celui d'une XM, des BMW Série 5 et autres Mercedes 200/300. Pour parvenir à ce double objectif, la démarche de Peugeot s'appuie également sur des arguments techniques qui sont différents mais dont les résultats sont tout aussi efficaces. C'est la même chose en ce qui concerne le style à la différence près, toutefois, que Peugeot a joué la continuité de la gamme.

Par conséquent, du côté de Citroën avec la XM, nous sommes partis d'une contrainte qui a été ressentie comme un avantage au niveau du contenu technologique, et, côté Peugeot, avec la 605, une contrainte également perçue comme un avantage, passant par la nécessité de prolonger la gamme, tout en différenciant ce modèle par le biais d'un certain nombre d'éléments techniques clairement définis.

L.A.M. : Pour en revenir à la 605, tant sur le plan du style que sur celui du contenu technologique on aurait un peu tendance à déplorer un certain manque d'originalité. En êtes-vous conscient et est-ce délibéré ?

J. C. : Je me sens pleinement responsable de ces deux voitures que j'ai vraiment suivies de A jusqu'à Z. A un certain stade de développement de XM et 605, j'ai le souvenir des deux équipes qui devenaient de plus en plus nerveuses devant la crainte de développer des solutions communes. Jusqu'au jour où je leur ai fait présenter les deux voitures alors que le style était complètement gelé. Et j'ai vu ce soulagement naître des deux côtés. Il s'agissait bien de deux voitures très différentes. Alors qu'est-ce qui différencie l'esprit

Citroën de l'esprit Peugeot ? Malgré l'évolution de la pensée Peugeot, il y a un certain classicisme dans les choix esthétiques et quel que soit ce côté de plus en plus raisonnable que l'on ressent chez Citroën, il y aura toujours cette petite touche de folie et je me félicite de ces deux états d'esprit.

D'ailleurs, on le voit bien dans les premiers taux de canalisation de la XM par rapport à la 505. Il n'y a que trois à quatre points alors que la XM, qui est une voiture de conquête, en est à plus de 35 % de gain sur les étrangères. C'est pour cela que nous avons l'ambition un peu folle de faire vivre deux sociétés aussi différentes. Non, j'aime beaucoup la XM et la 605 et je suis convaincu qu'elles auront l'une et l'autre beaucoup de succès.

L.A.M. : Sur quelle stratégie comptez-vous vous appuyer pour conquérir ou reconquérir des marchés qui ne vous sont pas particulièrement favorables comme, par exemple, les Etats-Unis et l'Allemagne Fédérale ?

rais bien que cela change. Tout cela est exact. Mais il n'en reste pas moins vrai que lorsqu'on analyse ce qui s'est passé depuis quelque temps en Allemagne, on constate que ce n'est pas Peugeot qui a réduit ses ventes mais bien le marché qui s'est transformé. En fait, nous progressons mais notre progression est annulée par l'évolution des segments de marché. Maintenant, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, il faut attendre encore un peu avant de parler d'échec. Ce qu'il y a de sûr, c'est que nous n'avons pas obtenu, pour l'instant, les résultats que nous espérons. On va voir

comment sont susceptibles d'évoluer les choses avec le lancement du break 405. Pour ce qui est de la 605, nous avons d'abord prévu de la lancer sur les marchés européens et, compte tenu des résultats, nous verrons ce qui convient de faire à propos des Etats-Unis. Donc, les Etats-Unis ne font pas partie de nos priorités immédiates. En revanche, c'est une voiture que nous avons d'ores et déjà prévu de com-

**« Il y a toujours un certain classicisme dans les choix esthétiques de Peugeot et de la folie chez Citroën. »**



ENTRE CES DEUX PROJETS DE STYLE PEUGEOT (À GAUCHE) ET PININFARINA, LA PRINCIPALE DIFFÉRENCE PROVIENT DU GALBE DE LA LUNETTE AR.

J. C. : Je ne crois pas que l'on puisse parler de cela de façon aussi générale. Prenons l'Allemagne Fédérale. C'est vrai que l'on connaît des problèmes dans ce pays. C'est vrai que notre réseau de concessionnaires connaît des difficultés et Dieu sait si cela dure depuis longtemps. Cela m'exaspère et j'aime

mercier sur un certain nombre d'autres marchés comme, notamment, le Moyen Orient, l'Afrique, l'Asie et plus particulièrement le Japon. Nos amis de Suzuki qui, avec Seibu et Austin Rover Japon assurent la distribution de nos voitures dans ce pays, attendent la 605 avec une grande impatience. □



## LE SOCHAUX DE L'AN 2000

OBJECTIF,  
LE TOP MONDIAL

*Conjointement à la gestation de la 605, Peugeot a entamé la rénovation de ses centres de production en commençant par Sochaux. Une rénovation qui doit placer le groupe PSA au niveau mondial en 92.*

PAR GÉRAUD FLOCON

C'est tout neuf, clair, propre, ultra-moderne et cela ne manque pas d'allure. Architecture high tech, couleurs peut-être un peu criardes mais de bon ton, vastes espaces de travail, jusqu'au renommement sound et succédé des robots qui pourrait presque faire songer au bruit d'une cathédrale un jour de première communion. Nous sommes au cœur des deux nouvelles unités du centre de Sochaux, érigées sur le cours de la rivière Allain qui a été dévié. Il s'agit des unités de laque et d'habillage carrosserie.

Ces ensembles font partie d'un vaste programme de rénovation du site entamé en 1986 et qui s'achèvera en 1994. Côté de l'opération : 9 milliards de francs courants. Outre ce double aspect rénovateur et d'agrandissement, ce programme s'inscrit également dans le cadre d'une meilleure répartition de la production des différentes gammes qui se partagent les cinq principaux centres de Peugeot soit : Sochaux, Mulhouse, Poissy, Villaverde en Espagne et Ryton

en Grande-Bretagne. Considéré comme le cœur de l'entreprise en regard à son passé presque centenaire, à l'importance socio-culturelle du centre et de ses satellites pour la région comme à l'implantation de trois directions centrales, Sochaux va désormais se spécialiser dans le milieu de gamme supérieur (405) et dans le haut de gamme (605) avec, dès l'an prochain, un objectif de production de 1 600 voitures/jour. À ce titre, Sochaux est devenu l'un des tous premiers chantiers d'Europe et le premier site industriel français, derrière l'usine de traitement des déchets résiduels de La Hague.

PRODUCTIVITÉ : À LA  
POURSUITE DES JAPONAIS

Ce programme s'inscrit aussi dans le cadre d'une intensification, voire d'une remise à jour de l'organisation et des méthodes de production qui s'appuient essentiellement sur le fameux concept des flux tendus et un gros effort en matière de formation du personnel.

Le concept des flux tendus consiste principalement en une réduction des coûts de stocks et dans la simplification des circuits de manutention pour une meilleure productivité, sans négliger pour autant la qualité. La performance dans ce domaine se mesure en jours de stock. Les plus performants dans ce domaine — les Japonais — en sont à une moyenne comprise entre quatre jours et demi et cinq jours et demi alors que la moyenne en ce qui concerne PSA se situe autour de six jours et demi de stock. Il n'y a pas dix ans ces délais étaient de l'ordre d'une vingtaine de jours ! L'obtention d'un meilleur rendement fait appel à un certain nombre de moyens parmi lesquels le fonctionnement en



LES MODULES  
EMBOÎTANT DE LA  
STRUCTURE DE L'UNITÉ  
D'HABILLAGE SONT DES  
LOTS DE REPOS ET DES  
SALLES À MANGER,  
ACCUEILLANT LE  
PERSONNEL PAR PETITS  
GROUPELS.





parfaite osmose, en parfaite coordination avec les fournisseurs ce qui revêt une importance primordiale. C'est ainsi, par exemple, que les nouvelles unités comportent des zones de livraisons aux portes de chaque atelier et des rampes d'accès pour l'acheminement des pièces directement en bordure de lignes. Par conséquent, ces pièces ne transitent plus par un magasin de stock intermédiaire. Ces livraisons s'effectuent à un rythme de quatre à dix vagues par jour, selon les pièces et suivant les besoins. Cela suppose que les fournisseurs soient associés à la qualité. Les livraisons s'effectuent sans contrôle à la réception et celui-ci est remplacé par des procédures d'homologation fournisseurs.

#### ATELIER DE PEINTURE : UNE SALLE D'OPÉRATION

Pour le visiteur, l'atelier le plus spectaculaire nous est sans doute fourni par l'unité des laques. Celle-ci est placée en surpression permanente. L'air est soigneusement filtré. On y pénètre avec des combinaisons en tissus sans fibre. L'accès de certaines zones s'effectue par un sas et, en cabines de peinture, l'air est quarante fois plus propre que dans l'atmosphère. Il n'y a pas de particule supérieure à 3 microns. Une véri-

**P**euget dispose de l'unité de peinture la plus moderne au monde.

table salle d'opération dirait Jacques Calvet. Les équipements de traitement de l'air sont couplés à un système de récupération d'énergie unique au monde par sa taille. Gain : environ 5 700 tonnes d'équivalent pétrole/an. Et cette unité est ce qui se fait de mieux au monde. La durée d'un cycle de peinture d'une carrosserie ne dépasse pas 90". Si, lorsque la seconde unité sera achevée, l'objectif est de 1 800 carrosseries/jour, on pense atteindre la cadence de 2 100/jour. Chaque carrosserie fait l'objet d'un contrôle de sortie portant sur le brillant, la distinction d'image et le tendu. Enfin, dès l'an prochain, pour une question de pollution, on abandonnera progressivement la peinture à base de solvant pour la peinture à l'eau. □



① CERTAINES PIÈCES RELATIVEMENT FRAGILES SONT DIRECTEMENT ACHÉMINÉES EN BORDURE DE LIGNE SOUS FORME DE CONTAINERS À TIROIRS.

② LE NETTOYAGE DES CAISSES LORS DE LEUR ENTRÉE EN CABINE DE PEINTURE S'EFFECTUE À L'AIDE DE ROULEAUX EN PLUMES D'EMEU, UNE VARIÉTÉ D'AUTRUCHE AUSTRALIENNE.



③ STATION ROBOTS 9 AXES SERVANT À LA MANIPULATION DE COFFRES. LA DURÉE D'UN CYCLE DE PEINTURE NE DÉPASSE PAS 90".

④ CHAQUE JOUR 10 000 LITRES DE PEINTURE SONT ACHÉMINÉES VERS LA CENTRALE DE DISTRIBUTION DES LAQUES.



CITROËN/PEUGEOT

# LE PRODUIT DES EXTRÊMES

*Exception à la règle des antagonismes, Citroën et Peugeot qui, sous l'aile fédératrice de PSA, sont en passe de concilier l'extravagance de l'un avec la sagesse de l'autre.*

PAR GÉRARD FLOCON

**L**issu du rapprochement avec Citroën (1974) et de l'intégration de la filiale européenne de Chrysler, rebaptisée Talbot (1980), Peugeot SA qui, fin 88, comptait 158 100 employés, constitue le premier groupe industriel et le premier exportateur français ainsi que, le troisième constructeur automobile européen derrière Fiat et VAG. Enfin, avec une production mondiale de 2 103 700 véhicules, le groupe vient au septième rang mondial derrière les deux géants américains (GM et Ford), les deux leaders japonais (Toyota et Nis-

san) et les deux premiers européens. Le renouvellement du haut de gamme chez Citroën comme chez Peugeot à moins de six mois d'intervalle, a bien sûr fait jouer la cinergie de groupe à travers la banque d'organes, en s'efforçant, d'un côté comme de l'autre, d'utiliser le plus grand nombre d'organes communs, pour des raisons évidentes de coûts : « Dans ce domaine, je dois avouer que je suis déçu, précise Jacques Calvet, le Pdg de PSA, car je crois que nous en sommes à un pourcentage d'organes communs de l'ordre de 35 %

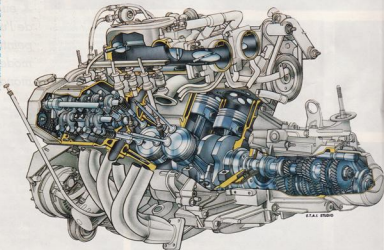
alors que j'aurais souhaité être au-delà de 50 % ».

Si l'utilisation commune des motorisations et des boîtes de vitesses n'a pas posé de problème particulier, en revanche, la recherche de standardisation de certains autres organes de structure ne fut pas une partie de plaisir : « Il est un fait que M. Calvet est très exigeant, précise Pierre Vuillaume, l'un des responsables de la 605 au niveau des études. Mais je crois que nous avons très peu dérivé par rapport aux objectifs de départ. Cela dit, il y a des moments où on a beaucoup souffert. » Le souci de différenciation des deux véhicules comme la différence d'approche dans le domaine de la suspension entre XM et 605, ont nécessité un gros travail de mise en conformité d'une structure à double emploi. Pas évident quand on sait, par exemple, que le balancement des cotes extérieures, en ce qui concerne plus précisément les portes-à-faux, ne sont pas les mêmes entre les deux voitures.

« LA CONFRONTATION XM/605 N'A EU LIEU QU'AU MOMENT OÙ TOUS LES CHOIX ÉTAIENT FIXES ».

Cette différence de définition d'architecture entraîne une opération complémentaire destinée à raccourcir de 80 mm la plate-forme de la XM. La zone d'interface du tablier a également été très difficile à gérer dans la mesure où

A QUELQUES CHIFFRES DE PERFORMANCES PRÈS, TOUTES LES MOTORISATIONS SONT IDENTIQUES SUR LES GAMMES XM ET 605, À L'EXCEPTION TOUTEFOIS DE LA VERSION 24 SOUPAPES QUI POUR L'INSTANT, RESTE L'EXCLUSIVITÉ DE PEUGEOT, SPÉCIALISÉ DANS LES MULTI-SOUPAPES.



ETAL STUDIO



OUTRE LES MOTORISATIONS ET LES BOÎTES DE VITESSES, LES ORGANES COMMUNS UTILISÉS PAR XM ET 605 CONCERNANT PRINCIPALEMENT DES ÉLÉMENTS DE STRUCTURE COMME LA PLATE-FORME, LE 90.00 AVANT, LE TABLIER AINSI, BIEN SÛR, QUE LES PLANCHERS AVANT ET ARRIÈRE.

les postes de conduite ne sont pas semblables : « Mais on y est arrivé, poursuit Pierre Vuillaume. À part les poignées de maintien, il n'y a aucune pièce visible qui soit identique.

— À quel stade de développement du projet avez-vous procédé à une confrontation des deux voitures ?

« **E**ntre la XM et la 605, il n'y a pas de partie visible qui soit identique à l'exception des poignées de maintien. »

— En ce qui concerne l'appréciation globale de la voiture, il y a eu une certaine étanchéité. La confrontation entre les deux voitures a eu lieu au-delà des pré-séries (décembre 88, janvier 89), c'est-à-dire à un moment où tous les choix étaient figés d'un côté comme de l'autre. Et nous avons dû découvrir le style guère plus de deux ou trois mois auparavant.

— Et votre sentiment sur ce qui sépare les deux voitures ?



— Je ne vous étonnerais pas si je vous disais que ce sont deux voitures complètement différentes. La XM reste tout à fait conforme à la tradition Citroën ; pour ce qui est de la 605, je crois que nous sommes en présence de la plus Peugeot des Peugeot.

— Et sur le plan dynamique ?

— Déjà, nos critères de confort ne sont pas du tout les mêmes que ceux de Citroën. Partant de là, je trouve que la 605 est beaucoup plus vivante et on perçoit

mieux son comportement alors que la XM reste fidèle à la réputation de ses devancières : une grande routière qui se conduit davantage sur des rails. Cela dit, la gestation parallèle de deux programmes passant par des contraintes communes nous a donné beaucoup de mal. On s'est parfois accroché. Mais on y est arrivé. Aujourd'hui, je crois pouvoir dire que le groupe existe. On s'est battu pour le produit mais pas sur des critères d'appréciation. » □

LES SERVICES D'ÉTUDES CITROËN ET PEUGEOT ONT DÉVELOPPÉ LEUR PROJET RESPECTIF SANS SAVOIR CE QUE FAISAIT LE COUSIN. L'UN ET L'AUTRE ONT DÉCOUVERT LEUR CONCURRENT MOINS DE SIX MOIS AVANT LE LANCEMENT DE LA XM.



LA 605 SE MET EN QUATRE (VERSIONS)

# DU SIMPLE AU DOUBLE

Peugeot veut s'affirmer d'emblée sur le marché haut de gamme. En mettant l'accent sur la noblesse et la puissance d'une motorisation 6 cylindres. Mais la 605 est aussi disponible en 4 cylindres 2 litres.

PAR JEAN FORDEN

**L**a 605 est lancée en cinq versions, dont quatre seront disponibles chez les concessionnaires de la marque dans le courant du mois d'octobre : deux V6, les SV3.0 et SV2.4 et deux 2 litres, baptisées SL et SR. Une troisième V6, la SR 3.0, à l'équipement plus modeste, sera commercialisée au début de 1990. Peugeot veut imposer d'emblée l'image d'une

voiture haut de gamme à part entière. Avec une version V6 à 24 soupapes qui passe la barre des 200 ch. Du sérieux ! Avec le poids technologique d'une gestion électronique de l'amortissement. Et la connotation luxueuse d'un intérieur cuir et de la tonne de noyer, utilisée en incrustation sur la planche de bord et la console centrale. Bref, tout ce qu'il faut pour impressionner les foules, les faire rêver et... vendre plus facilement les modèles deux litres, de prix plus abordables, qui viennent « compléter » la gamme.

## QUATRE MOTORISATIONS DE 135 À 200 CH

Plus l'on monte en gamme, plus le nombre des versions proposées est réduit. La 605 est lancée, tout naturellement,



avec une seule carrosserie et deux moteurs de base, mais chacun en deux niveaux de puissance, et avec quatre niveaux d'équipement... et de pneumatiques. Ce qui donne une gamme dont les prix vont quand même du simple au double (de 120 000 à 240 000 F environ) sans s'écarter beaucoup de ceux de la XM, exception faite, bien sûr, pour la SV 2.4, qui n'a pas — du moins pas encore — son pendant chez Citroën. En revanche, la 605 recevra plus tard les moteurs diesel et turbo diesel qui sont apparus ce mois-ci sur la XM. Ainsi que la boîte automatique indispensable

LES MOTEURS SONT MONTÉS EN POSITION TRANSVERSALE. ON VOT RA LE V6 À 24 SOUPAPES, VÉRITÉ DE LA GAMME



LE COFFRE EST NET ET RÉGULIER, AU FOND, LA TRAPPE À SAIS.

## LA GAMME 605

TXI	SL	SR	SR 2.0	SR 3.0	SV 2.4
Assurance administrative	8	11	16	16	16
Cylindres (en cm³)	1 996	1 996	2 157	2 957	2 957
Nb de cyl. - Alliage/course (en mm)	4-80 x 86	4-80 x 86	6-83 x 73	6-83 x 73	6-83 x 73
Alimentation	carbureteur	injection	injection	injection	injection
Nombre de soupapes/cylindre	2	2	2	2	4
Puissance CEE (kW)	94	94	103	110	147
Puissance DIN (ch)	115	130	140	150	203
Puissance à pleine...	5 800	5 600	5 600	5 600	4 000
Vitesse max (km/h)	187	203	205	222	235
Consomm. conventionnelle 90 km/h	6,3	6,3	7,8	7,8	7,8
Consomm. conventionnelle 120 km/h	7,9	8,1	9,4	9,4	9,4
Consomm. conventionnelle en ville	10,7	11,5	15	15	15,3
à 90 km/h (kg/l) <sup>(1)</sup>	11	10,3	8,9	8,9	8
1 000 m D.A. (sec, l/100)	22,5	21,4	29,4	29,4	28,4
Poids (en kg)	1 285	1 325	1 415	1 415	1 465
Pneus	165R 13	165R 13	165R 13	165R 13	165R 13
Équipage ABS	option	option	option	en série	en série

(1) - Avec une seule personne à bord.



EN OPTION OU EN SÉRIE, INTÉRIEUR DE CLASSE, TOUT CUIR, AVEC INSERTS EN RONCE DE NOYER ET SIÈGES CHAUFFANTS À RÉGLAGES ÉLECTRIQUES, MÊME EN HAUTEUR.

à ce niveau de gamme, sinon en France, du moins sur certains marchés. On remarque que si les démultiplications finales sont identiques sur les cinq rapports de boîte des V6, il n'en va pas de même pour les 2 litres : elles sont sensiblement plus courtes sur la SRI (11 CV) que la SL (9 CV). Coûteux à mettre au point et à industrialiser, les nouveaux moteurs doivent être rentabilisés au maximum et permettre des économies d'échelle. On ne peut donc s'étonner de trouver sur la 605 le même 4 cylindres 2 litres (en deux versions : à carburateur et à injection) et le même V6 3 litres que sur la XM. 115, 130, 170 ch. Des puissances confortables pour des berlines pesant de 1 295 à 1 415 kg. Mais aussi 203 ch pour la version à culasse à 24 soupapes du V6 3 litres, qui constitue l'un des atouts majeurs de la 605.

#### ÉQUIPEMENT : QUATRE MENUS ET LA CARTE

Les différentes versions de la 605 ne sont extérieurement identifiables que par leur sigle et leurs jantes. Toutes ont en série des baguettes de protection latérale, des vide-poches dans les portes avant, un accoudoir central arrière avec trappe à ski, des témoins de pression

d'huile moteur, d'alerte centralisée (eau, huile, freins), de liquide lave-glace et de lampe de stop grillée ; une montre électronique à affichage numérique, un compte-tours, des feux arrière de brouillard, deux rétroviseurs extérieurs, un verrouillage centralisé des portes (avec commande à distance, sauf sur la SL), des glaces avant électriques, un pré-équipement radio, un siège conducteur à réglage lombaire, avec appui-tête avant et arrière, une boîte à gants éclairée verrouillable et, bien sûr, une direction assistée.

Comme le montre notre tableau, les SRI et SR 3.0 ont un équipement plus riche (et identique) qui s'améliore encore sur la SV 3.0 et sur la SV 24, franchement luxueuse. Certains éléments de confort, comme l'air conditionné et un toit ouvrant électrique ne sont disponibles qu'en option. □

#### SEGMENT H : 1,7 MILLION D'UNITÉS

Le segment H (pour Haut de Gamme) auquel appartient la 605, a représenté l'an dernier en Europe (17 pays) 1 700 000 immatriculations (14,5 % des ventes totales) dont 215 000 en France (10 %) où la demande, qui avait faibli depuis 1985, a fortement progressé cette année (15 % des ventes). L'importance des ventes dans le segment H dépend très largement du niveau de vie de chaque pays : il atteint 40 % en Suède et tombe à 4 % en Grèce.



**L**a 605 est lancée en 4 ou 6 cylindres de 115 à 203 ch, avec ou sans ABS et amortissement variable, dans une fourchette de prix allant du simple au double.

LE STYLE DE LA PLANCHE DE BORD, D'UNE DISTINCTION ASSEZ RECHERCHÉE, EST EN HARMONIE AVEC LA CARROSSERIE. COMMANDES ET INDICATEURS DIVERS SONT CLASSIQUES. VOLANT RÉGLABLE EN HAUTEUR ET EN PROFONDEUR.

#### LES ÉQUIPEMENTS

TYPE	SL	SRI	SR 3.0	SV 3.0	SV 24
Jantes alliage	—	option	option	oui	oui
Phares anti-brouillard	option	option	option	oui	oui
Vitres teintées	option	oui	oui	oui	oui
Réglage site projecteurs	—	oui	oui	oui	oui
Avertisseur à compresseur	—	—	—	oui	oui
Lève-glace AV électrique	oui	oui	oui	oui	oui
Lève-glace AB électrique	non	option	option	oui	oui
Verrouillage centralisé	oui	oui	oui	oui	oui
Verrouillage avec commande à distance	—	oui	oui	oui	oui
Ordinateur de bord	—	—	—	option	oui
Climatisation automatique	—	—	—	oui	oui
Air conditionné	option	option	option	—	—
Air conditionné à régulation automatique	—	—	—	option	option
Sièges AV à réglage électrique	—	—	—	option	oui
Sièges AV réglables en hauteur	—	oui	oui	oui <sup>(1)</sup>	oui <sup>(2)</sup>
Sièges AV chauffants	—	option <sup>(2)</sup>	option <sup>(2)</sup>	option <sup>(2)</sup>	oui
Garnissage cuir	—	option	option	option	oui

(1) : Réglage en hauteur électrique en option - (2) : Menu en série - (3) : option couplée avec l'option cuir.





1 - PEUGEOT 605, 2 - RENAULT 25, 3 - SAAB 9000, 4 - ROVER 627, 5 - MERCEDES 300, 6 - BMW SERIE 5, 7 - ALFA 164, 8 - VOLVO 760, 9 - CITROEN XM, 10 - HONDA LEGEND, 11 - OPEL SENATOR, 12 - AUDI 100, 13 - LANCIA TEMA, 14 - FORD SCORPIO, 15 - NISSAN MAXIMA.



LA 605 FACE À SES RIVALES

# PREMIER BAL !

*Le fauve est lâché. Flanquée de la Renault 25 et la Citroën XM, elle va devoir affronter un marché certes en pleine expansion mais ô combien exigeant et particulièrement encombré. Un défi musclé pour son premier bal !*

PHOTOS FRANÇOIS LAMBERTIER



SES RIVALES FRANÇAISES

LE SOMMET  
DES TROIS

Quatre mois à peine après le lancement de la Citroën XM, PSA dévoile son second vaisseau-amiral : la Peugeot 605. Voilà donc le haut de gamme français complètement redoré, d'autant que la Renault 25, née il y a cinq ans déjà, ne manque pas d'éclat.

PAR THIÉRY EMTIAS. PHOTOS FRANÇOIS LEMEUNIER

**D**epuis l'échec de la 604, Peugeot avait mis en veilleuse ses velléités d'expansion vers le haut de gamme. Il y avait bien la 505, mais, malgré toutes ses qualités, cette berline n'était jamais que le prolongement de la 504, c'est-à-dire un modèle intermédiaire auquel il manquait, même en version turbo ou V6, un peu d'envergure pour rivaliser avec les plus prestigieuses routières européennes. Aujourd'hui, la nouvelle 605 est, au contraire, d'emblée, appelée à de nobles fonctions.

Avant même de juger sur le terrain les deux cousines, on peut saluer le tour de force de PSA qui, malgré les contraintes imposées par la notion de groupe industriel, a su lancer deux berlines aussi différentes que peuvent l'être une Rover et une BMW, une Volvo et une Mercedes. Les deux voitures utilisent pourtant une plate-forme commune d'où des mensu-

rations très proches. Avec 4,72 m de long, 1,80 m de large et un peu plus d'1,40 m de haut la 605 est, toutefois, légèrement plus longue, plus large et plus basse que la XM, mais les écarts sont de l'ordre de quelques millimètres. La Citroën bénéficie, en revanche, du plus long empattement — 2,85 m contre 2,80 m — une tradition chez ce constructeur, puisque la CX était déjà la française la mieux lotie dans ce domaine. Là s'arrête la comparaison entre les deux voitures car, si Citroën a choisi une voie esthétique très personnelle, où l'audace se teint de la nostalgie SM, Peugeot a opté pour un style plus classique, avec un dessin en demi-teinte, à la fois sobre et moderne, discret et séduisant, mais qui, par souci de respecter et valoriser l'image de marque est, à notre sens, trop proche de celui de la 405. Autre différence fondamentale, Citroën joue le fonctionnel et propose une berline à

cinq portes, tandis que Peugeot a tracé un modèle tri-corps, dépourvu de tout becquet ou spoiler, une option qui, dans ce segment, compte de nombreux adeptes. Les deux voitures se rejoignent en matière d'aérodynamisme. Selon les versions, leur Cx oscille entre 0,28 et 0,30. Il semble d'ailleurs que ces chiffres soient un minimum pour une berline moderne, ce qui permet, au passage, de saluer l'excellent travail accompli par Renault, puisque la 25, née en 1983, affiche les mêmes résultats. Ce n'est d'ailleurs pas la seule qualité de la grande Renault dont l'esthétique —

**L**e premier succès de PSA est d'avoir lancé deux modèles radicalement différents.

exception faite de la bulle arrière — reste tout à fait supportable et qui offre un espace remarquable, puisque dans notre comparatif de juin dernier elle a fait jeu égal avec la XM. L'autre atout de la 25 est de proposer une gamme florissante où cohabitent quatre cylindres et V6, Diesel et versions automatiques sans oublier la récente TXI à 12 soupapes. La 605 ne pourra pas, d'emblée, rivaliser point par point, mais elle disposera d'une bottle secrète : un V6 à 24 soupapes fournissant 203 ch et capable — selon le constructeur — d'entraîner la voiture à 235 km/h, des chiffres directement comparables à ceux d'une BMW

## LES 2 LITRES À CARBURATEUR

MARQUETTE	605 SL	XM	RENAULT 25 TS/GTS
PRIX, PUISSANCE ADMINIST.	Env. 120 000 F 9 cv	Env. 120 000 F 9 cv	100 000 F 7 cv/114 600 F 9 cv
MOTEUR	4 cylindres en ligne, transversal	4 cylindres en ligne, transversal	4 cylindres en ligne, longitudinal
CYLINDRÉE	1 996 cm <sup>3</sup>	1 998 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>
PUISSANCE	115 ch à 5 800 tr/min	115 ch à 5 800 tr/min	103 ch à 5 500 tr/min
COURSE	17,4 mlg à 2 250 tr/min	17,4 mlg à 2 250 tr/min	16,5 mlg à 3 000 tr/min
PUISSANCE SPÉCIFIQUE	57,5 ch/l	57,5 ch/l	51,6 ch/l
ALLUMAGE	transistoriel	transistoriel	électronique
ALIMENTATION	un carburateur double corps	un carburateur double corps	un carburateur double corps
TRANSMISSION	5 rapports	5 rapports	5 rapports (boîte auto. en option sur GTS)
FREINS	AV AR disques ventilés disques pleins	disques ventilés disques pleins	disques ventilés tambours
ANTIBLOCAGE	en option	en option	en option sur GTS
POIDS	1 295 kg	1 280 kg	1 145 kg
VITESSE MAXI	197 km/h	193 km/h	182 km/h
CONSUMATION NORM.	6,3/7,9/10,7	6,3/7,9/10,7	5,3/7/9,6



plète que lorsque seront dévoilés les modèles à boîte automatique et ceux à transmission intégrale, déjà programmés.

Reste le break. Chez PSA, on affirme que Peugeot renoncera à une longue tradition, un choix qui peut surprendre à une époque où plus aucune connotation péjorative ne s'attache à ces modèles, si l'on en juge par le succès de Volvo et Mercedes dans ce créneau. Quant à la remplaçante de la Renault 25 — que nous vous avons révélée le mois dernier —, elle restera fidèle à la formule du hayon.

EN L'ESPACE DE QUATRE MOIS, LE HAUT DE GAMME FRANÇAIS A ÉTÉ COMPLÈTEMENT REDOULCÉ. LA PEUGEOT 25 ET LA CITROËN XM VONT ENTAMER LES POSITIONS DE LA RENAULT 25 DONT L'ATOUT EST DE PROPOSER UNE GAMME COMPLÈTE.

535i ou d'une Sab 9000 SP ! Excusez du peu ! Ce moteur est, pour l'instant, refusé à la XM. Il est vrai que, sans être clairement exprimée, la philosophie des deux modèles est sensiblement différente : force et puissance pour la Peugeot, confort et sérénité pour la Citroën qui se prévaut de sa suspension hydropneumatique. Quant à la Renault 25, c'est incontestablement sur le plan du comportement qu'elle a le plus vieilli.

Au bataillon commun, la 605 et la XM disposent pour l'instant d'un V6 de 3 l et 170 ch et d'un quatre cylindres de 2 l délivrant 115 ch avec carburateur et 130 ch avec injection. La XM, qui tisse sa toile, reçoit en avant-première deux nouveaux Diesel de 2 l (atmosphérique et suralimenté) qui se distinguent par leurs culasses à douze soupapes. La 605 bénéficiera, elle aussi, de ces mécaniques, mais la partition ne sera com-

#### LES 2 LITRES A INJECTION

MARQUETYPE	605 SRi	XM 2 litres injection	RENAULT 25 TX	RENAULT 25 TXi
PRIX, PUISSANCE ADM.	Env. 140 000 F 11 cv	141 000 F 11 cv	128 800 F 9 cv	137 900 F 10 cv
MOTEUR	4 cylindres en ligne, transversal	4 cylindres en ligne, transversal	4 cylindres en ligne, longitudinal	4 cylindres en ligne, longitudinal, 12 soupapes
CYLINDRÉE	1 998 cm <sup>3</sup>	1 998 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>	1 995 cm <sup>3</sup>
PUISSANCE	130 ch à 5 600 tr/min	130 ch à 5 600 tr/min	128 ch à 5 500 tr/min	140 ch à 6 000 tr/min
COUPLE	18,2 mkg à 4 800 tr/min	18,2 mkg à 4 800 tr/min	17,1 mkg à 4 500 tr/min	17,9 mkg à 4 800 tr/min
PUISSANCE SPÉCIFIQUE	65 ch/l	65 ch/l	60,1 ch/l	70 ch/l
ALLUMAGE	transistorisé	transistorisé	électronique	électronique
ALIMENTATION	injection électronique multipoint	injection électronique multipoint	injection électronique multipoint	injection électronique multipoint
TRANSMISSION	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports
FREINS	AV AR disques ventilés disques pleins	disques ventilés disques pleins	disques ventilés tambours	disques ventilés disques pleins
ANTIBLOCAGE	en option	en option	en option	en option
POIDS	1 325 kg	1 310 kg	1 160 kg	1 270 kg
VITESSE MAXI	203 km/h	205 km/h	195 km/h	207 km/h
CONSUMATION NORM.	6,3/8,1/11,5	6,3/8,1/11,5	6/7,4/10,9	6,4/7,9/11,9

#### LES V6 3 LITRES

MARQUETYPE	605 SR/SV 3.0	XM V6	RENAULT 25 V6 2.8
PRIX, PUISSANCE ADMIN.	Env. 163 000/193 000 F 16 cv	199 000 F 16 cv	176 100 F 16 cv
MOTEUR	V6 à 90° transversal	V6 à 90° transversal	V6 à 90° longitudinal
CYLINDRÉE	2 975 cm <sup>3</sup>	2 975 cm <sup>3</sup>	2 849 cm <sup>3</sup>
PUISSANCE	178 ch à 5 600 tr/min	170 ch à 5 600 tr/min	153 ch à 5 400 tr/min
COUPLE	24,5 mkg à 4 600 tr/min	24,5 mkg à 4 600 tr/min	24 mkg à 2 500 tr/min
PUISSANCE SPÉCIFIQUE	57,1 ch/l	57,1 ch/l	56,1 ch/l
ALLUMAGE	électronique, couplé à l'injection	électronique, couplé à l'injection	électronique
ALIMENTATION	injection électronique multipoint	injection électronique multipoint	injection électronique multipoint
TRANSMISSION	5 rapports	5 rapports	5 rapports
FREIN	AV AR disques ventilés disques pleins	disques ventilés disques pleins	disques ventilés disques pleins
ANTIBLOCAGE	en série sur SV	en série	en option
POIDS	1 415 kg	1 428 kg	1 300 kg
VITESSE MAXI	222 km/h	222 km/h	208 km/h
CONSUMATION NORM.	7,8/9,6/15	7,8/9,6/15	7,5/9,4/14,4

#### LES V6 MULTISOUAPES ET TURBO

MARQUETYPE	605 SV 24 S	RENAULT 25 TURBO
PRIX, PUISSANCE ADMIN.	Env. 235 000 F 16 cv	216 300 F 12 cv
MOTEUR	V6 à 90° transversal	V6 à 90° longitudinal
CYLINDRÉE	2 975 cm <sup>3</sup>	2 458 cm <sup>3</sup>
PUISSANCE	208 ch à 6 000 tr/min	182 ch à 5 500 tr/min
COUPLE	26,5 mkg à 3 600 tr/min	28,6 mkg à 3 000 tr/min
PUISSANCE SPÉCIFIQUE	67,2 ch/l	74 ch/l
ALLUMAGE	électronique	électronique
ALIMENTATION	injection électronique 24 soupapes	injection électronique turbocompresseur
TRANSMISSION	5 rapports	5 rapports
FREIN	disques ventilés disques pleins	disques ventilés disques pleins
ANTIBLOCAGE	en série	en série
POIDS	1 460 kg	1 335 kg
VITESSE MAXI	225 km/h	225 km/h
CONSUMATION NORM.	7,8/9,6/15,5	6,8/8,9/12,9



SES RIVALES ÉTRANGÈRES

# CHEZ LES GRANDS FAUVES

*La 605 marque le retour de Peugeot dans le domaine des grandes routières où treize constructeurs luttent pour une place au soleil. Voilà qui donne une idée de l'ardeur du combat que va devoir mener la voiture.*

PAR THIERRY EMPÉAS. PHOTOS FRANÇOIS LEMEURIER

**E**sthétique réussie, ligne équilibrée, large choix de moteurs allant de 115 à 203 ch, la carte de visite de la nouvelle 605 s'annonce particulièrement riche et alléchante. Pourtant, malgré tous les atouts que réunit la voiture, sa mission sera difficile dans un créneau où les qualités dynamiques et la sophistication technique valent autant que l'image.

Ainsi, malgré toutes les précautions que l'on peut prendre pour éviter les lieux communs et les clichés, force est d'admettre que ce segment est dominé par Mercedes et BMW qui jouissent, dans notre pays, d'une aura qui ne semble pas

devoir se ternir de sitôt. On remarquera que ces voitures demeurent fidèles à une carrosserie classique à trois volumes, option également retenue par Peugeot, qui a, en revanche, abandonné la transmission classique, à propulsion, une technique qui s'éteindra en France — exception faite de quelques coupés — avec la 505. D'une certaine manière, les représentantes italiennes jouissent elles aussi d'une « chaude » affection. Il est vrai que la Lancia Thema et l'Alfa 164, moins rigoureuses que les voitures allemandes quant à la fabrication, offrent l'agrément de moteurs brillants — notamment le superbe V6 Alfa — perpétuant ainsi une lon-

gue tradition. Royaume du cuir et du bois, l'Angleterre n'oppose qu'une rivale : la Rover 600. Cette berline, dont le modèle de haut de gamme est animé par un V6 d'origine Honda, présente la particularité d'être disponible en 4 et 5 portes, caractéristique qu'elle partage avec l'Audi 100 et la Saab 9000, deux modèles qui sont en revanche dépourvus de moteur à six cylindres.

Autre concurrent à forte image, Volvo a su s'imposer comme l'alternative aux grandes routières germaniques. Mais les modèles 90 souffrent d'une cruelle chute de puissance due à l'adoption des catalyseurs. Ainsi le V6 des 760 ne dispose



## LES RIVALES ÉTRANGÈRES DE LA 605 - 2 LITRES À CARBURATEUR (115 ch)

Marque/type	Puissance fiscale	Longueur H.T.	Moteur, cylindrée	Puissance réelle	Vitesse	Prix (F)
AUDI 100 2.0 E	7	479 cm	4 L, 1 994 cm <sup>3</sup>	115 ch	190 km/h	132 900
FORD Scorpio 2000 CLX	10	467 cm	4 L, 1 998 cm <sup>3</sup>	109 ch	185 km/h	117 200
LANCIA Thema i.e.	10	459 cm	4 T, 1 995 cm <sup>3</sup>	119 ch	195 km/h	130 900
MAZDA 929 2200 GLX	10	488 cm	V 6, 2 184 cm <sup>3</sup>	115 ch	180 km/h	117 400
MERCEDES 200 5 vit.	8	474 cm	4 L, 1 996 cm <sup>3</sup>	109 ch	187 km/h	180 000
OPEL Omega 1.8 i GL	8	469 cm	4 L, 1 796 cm <sup>3</sup>	115 ch	195 km/h	101 300
ROVER 620 e	9	469 cm	4 T, 1 994 cm <sup>3</sup>	120 ch	193 km/h	118 500
VOLVO 740 GL	9	478 cm	4 L, 1 986 cm <sup>3</sup>	118 ch	178 km/h	132 000

## LES RIVALES ÉTRANGÈRES DE LA 605 - 2 LITRES À INJECTION (130 ch)

Marque/type	Puissance fiscale	Longueur H.T.	Moteur, cylindrée	Puissance réelle	Vitesse	Prix (F)
ALFA ROMEO 164 Twin Spark	9	455 cm	4 T, 1 962 cm <sup>3</sup>	148 ch	210 km/h	148 700
AUDI 100 2.3 E	12	479 cm	4 L, 2 309 cm <sup>3</sup>	136 ch	201 km/h	186 200
BMW 520 i	11	472 cm	6 L, 1 991 cm <sup>3</sup>	129 ch	203 km/h	168 300
FORD Scorpio 2.0 FI GLS	10	467 cm	4 L, 1 998 cm <sup>3</sup>	125 ch	195 km/h	135 000
HONDA Accord EXR 2.0	9	453 cm	4 T, 1 955 cm <sup>3</sup>	137 ch	208 km/h	143 200
MAZDA 929 2200 i GLX	10	488 cm	V 6, 2 184 cm <sup>3</sup>	136 ch	190 km/h	130 400
MERCEDES 200 E	8	474 cm	4 L, 1 996 cm <sup>3</sup>	122 ch	195 km/h	190 000
MITSUBISHI Galant 2.0 i 16 S	11	454 cm	4 T, 1 997 cm <sup>3</sup>	145 ch	205 km/h	157 850
OPEL Omega 2.0 i GL	10	469 cm	4 L, 1 998 cm <sup>3</sup>	122 ch	195 km/h	116 890
ROVER 620 S	9	469 cm	4 T, 1 994 cm <sup>3</sup>	140 ch	204 km/h	134 000
SAAB 9000 i	9	462 cm	4 L, 1 985 cm <sup>3</sup>	135 ch	190 km/h	164 600





plus que de 143 ch, ce qui nous ramène pratiquement à la puissance originelle du PRV ! Dans un registre moins passionnel, le client peut se tourner vers Ford qui propose la Scorpio, oubliée par les fées de l'automobile lors de sa naissance et vers les Opel Omega et Senator qui, contrairement aux apparences, offrent un comportement agréable et se caractérisent par un bon rapport prix/équipements. Reste enfin les outsiders japonais : Mazda 929, Honda Legend et surtout la toute nouvelle Nissan Maxima qui, des trois, est celle qui s'approche le plus des canons européens.

Parmi tous les atouts de la nouvelle Peu-

**Un V6 à 24 soupapes de 203 ch. Mais ce n'est qu'un début et l'on évoque l'hypothèse d'un V8 !**

geot, le moteur V6 à 24 soupapes est l'un des plus remarquables. Grâce à lui, la 605 SV 24 se hisse sensiblement au-dessus de la mêlée et n'aura, comme véritables rivales, que la BMW 535i, la Saab 9000 SP, dont le 21 délivre 204 ch et, dans une moindre mesure, l'Alfa 164 V6, sensiblement moins puissante, mais qui au regard des chiffres annoncés par le constructeur, se révèle plus vive. Mais Peugeot n'en restera pas là. La voiture est tout à fait capable de supporter de plus hautes puissances qui seront obtenues soit par évolution du V6, soit par un tout nouveau moteur et l'on évoque même l'hypothèse d'un V8 ! En revanche, la 605 souffrira jusqu'à l'année prochaine de l'absence de moteurs Diesel, d'une transmission automatique, et dans une moindre mesure d'une transmission intégrale, uniquement disponible, à ce jour, chez Audi et Mercedes. Mais si l'on en juge par le volume du tunnel central de la 605, une telle option est d'ores et déjà programmée dans les évolutions de la voiture. ■

AVEC CING CONSTRUCTEURS, L'ALLEMAGNE EST BIEN REPRÉSENTÉE DANS LE DOMAINE DES GRANDES ROUTIÈRES. MERCEDES ET BMW JOUISSENT EN FRANCE, D'UNE FORTÉ IMAGE, AÛN PROPOSE DEUX TYPES DE CARROSSERIES POUR LA 190. TANDIS QU'OPHEL ET FORD SONT NÉGLIGÉS PAR LA CLIENTÈLE QUI LEUR REPROCHE UN CERTAIN MANQUE DE PERSONNALITÉ.



FACE À LA LANCIA THEMA ET À L'ALFA 164, LA 605 POSSÈDE LE POINT COMMUN D'UNE CARROSSERIE D'INSPIRATION LATINE ET PININFARINA Y EST POUR QUELQUE CHOSE.

ALFA, LANCIA, VOLVO, SAAB, MAZDA, HONDA ET NISSAN, AUTANT DE MARQUES QUE LA NOUVELLE 605 VA RENCONTRER SUR SA TRAJECTOIRE.



#### LES RIVALES ÉTRANGÈRES DE LA 605 V 6 (170 ch) ET DE LA 605 24 SV (200 ch)

Marque/Type	Puissance fiscale	Longueur H.T.	Moteur, cylindres	Puissance réelle	Vitesse	Pro. (l/100)
ALFA ROMEO 164 V 6 3.0	14	455 cm	V 6, 2 959 cm³	188 ch	227 km/h	200 km
ALFA ROMEO 164 2.0 turbo	8	455 cm	4 T, 1 995 cm³	175 ch	220 km/h	179 km
BMW 530 i	16	472 cm	6, 2 936 cm³	188 ch	221 km/h	221 km
HONDA Legend EX	14	481 cm	V 6, 2 675 cm³	177 ch	220 km/h	198 km
LANCIA Thema 16 V turbo	8	459 cm	4 T, 1 995 cm³	185 ch	225 km/h	178 km
MAZDA 929 3.0 V 6	15	488 cm	V 6, 2 954 cm³	179 ch	220 km/h	162 km
MERCEDES 300 E	12	474 cm	6 L, 2 960 cm³	180 ch	225 km/h	270 km
NISSAN Maxima	13	478 cm	V 6, 2 960 cm³	179 ch	225 km/h	172 km
OPHEL Omega 3000	16	468 cm	6 L, 2 969 cm³	177 ch	227 km/h	193 km
OPHEL Senator 3.0 i C	15	484 cm	6 L, 2 969 cm³	177 ch	225 km/h	185 km
ROVER 827 i Vitesse Sterling	14	468 cm	V 6, 2 675 cm³	169 ch	215 km/h	190 km
SAAB 9000 turbo 16	9	462 cm	4 L, 1 985 cm³	175 ch	220 km/h	209 km
SAAB 9000 turbo 16 SP	9	462 cm	4 L, 1 985 cm³	204 ch	240 km/h	296 km
VOLVO 760 GLE	15	478 cm	V 6, 2 849 cm³	167 ch	180 km/h	244 km
VOLVO 760 turbo	11	478 cm	4 L, 2 316 cm³	180 ch	200 km/h	239 km