

# sport-auto

LE MAGAZINE

**PROST**  
**CHEZ FERRARI**  
**LES SECRETS D'UN TRANSFERT**

**1<sup>er</sup> CONTACT**

**FERRARI 348 T**

**SPECIAL  
SUPER BERLINES**



**MATCHS**

**PEUGEOT  
605 SV 24**

**FACE A SES RIVALES**

**21 TURBO QUADRA  
405 Mi 16X4**



**LE GUIDE DES SPORTIVES 1990**

**PLUS DE  
200 MODÈLES  
RÉPERTORIÉS, CLASSÉS,  
COMPARÉS  
ET CRITIQUÉS !**

M 2636 - 333 - 25,00 F



03330  
3792636025003



**A** présent que ce moment attendu depuis si longtemps est enfin arrivé, comment mieux en souligner la portée qu'en illustrant le défi de Peugeot de manière concrète ?

C'est pourquoi, avant de procéder à la confrontation classique, nous avons pris la route au volant de « notre » 605 24 soupapes avec pour objectif trois étapes : Turin, Munich et Ingolstadt. Histoire de matérialiser par cet itinéraire jalonné par les sanctuaires des trois marques désormais concurrentes le fait que Peugeot se prépare sans complexes à leur donner l'assaut. Mais histoire aussi de profiter d'un voyage de plus de 2500 km, effectué à bride abattue, pour vérifier « in situ » si le comportement de la nouvelle Peugeot est conforme dans la pratique à son ambition de rivaliser avec les meilleures grandes routières européennes.

Dans sa stricte livrée gris métal foncé, notre 605 SV 24 est d'une élégance très BCBG, mais très moderne aussi. C'est un sentiment d'admiration que l'on éprouve d'emblée devant ces formes admirablement équilibrées, à la fois douces dans leurs galbes et tendues grâce au trait de gouge qui barre le profil.

**Peugeot a visé le luxe, et a atteint son objectif. Le plastique, la moquette sont de toute première qualité, à vrai dire unique dans une berline française.**

Ce n'est qu'ensuite que vient à l'esprit la ressemblance avec l'Alfa 164. Ceux qui ont raillé Peugeot et Pininfarina pour cette raison n'ont pas eu tort dans la forme, car la parenté entre les deux carrosseries est patente. Toutefois, sur le fond, plutôt que de copie, il faudrait parler d'inspiration commune, non pas par complaisance, pour contribuer à sauver la face des uns et des autres, mais par conviction que le styliste italien a en fait élaboré une forme nouvelle, et qu'il ne fait que commencer à l'exploiter. Quant à décider laquelle est la plus réussie des deux, pas facile. L'Alfa est plus pure, la Peugeot, grâce à ses ailes renflées et ses grandes roues, plus sportive. Affaire de goûts.

A bord, en revanche, ce n'est pas le même univers. Peugeot a visé le luxe, et a atteint son objectif. Le plastique, la moquette sont de toute première qualité, à vrai dire unique dans une berline française. La sellerie en cuir, discrètement rehaussée par les inserts de ronce de noyer, instaure une ambiance cossue.

Le design du tableau de bord n'appelle que des compliments, et sa réalisation est à la hauteur, si l'on excepte les commandes





d'aération d'aspect un peu ordinaire. Actionné par un moteur électrique, le siège recule en même temps que son assise descend. Pareil pour régler l'inclinaison du dossier, alors qu'une petite manette permet d'altérer manuellement le support lombaire. De plus, la hauteur et la longueur de la colonne de direction peuvent être modifiées. Au bout du compte, on obtient une position de conduite quasi-parfaite, que la profondeur et le galbe du siège contribuent à conserver dans tous les cas de figures. Dommage, seulement, que l'accoudoir central (amovible) soit mal placé et gêne le pilotage.

**D'une façon générale, d'ailleurs, le reproche principal que nous adresserons aux responsables de la mise au point de la 605 SV 24 est qu'ils ont voulu trop en faire en matière de filtration.**

L'équipement est sans lacunes, ou presque. Ainsi Peugeot a-t-il cru devoir imiter la détestable habitude de BMW en se dispensant d'installer un manomètre d'huile dans le combiné porte-instruments. Une bévue. Donc, cap sur Turin pour commencer. Et tout de suite, confrontation avec une bavure qu'il faut bien qualifier de réhibitoire, hélas : une assistance tout à fait excessive du système de freinage, qui rend la pédale beaucoup trop sensible. Ma parole, on se croirait aux commandes d'une... Citroën ! A revoir, et d'urgence de préférence. En revanche, nous avons eu l'occasion d'apprécier la puissance de ces freins qui, combinée à l'équipement pneumatique de taille généreuse et de première qualité, procure des ralentissements vraiment spectaculaires. Autre défaut, mais de détail celui-ci, encore qu'irritant en ville : quand on laisse la voiture avancer sur le ralenti moteur apparaît un phénomène de galop, probablement imputable au dispositif anti-pollution. Toujours avant de quitter la ville, on note combien la direction est légère, et l'on se

demande si, comme pour le freinage, son assistance n'est pas exagérée. En fait, celle-ci est décroissante avec la vitesse, et sur l'autoroute, le volant acquiert la fermeté nécessaire pour effectuer les petits changements de cap avec toute la précision et la sérénité voulues. Cependant, sur une route de montagne comme nous en avons parcouru dans les Alpes, la vitesse n'est plus assez élevée, et le taux d'assistance croît alors trop. D'une façon générale, d'ailleurs, le reproche principal que nous adresserons aux responsables de la mise au point de la 605 SV 24 est qu'ils ont voulu trop en faire en matière de filtration. Tout est un peu trop feutré aux commandes de cette voiture, très douce, aux réactions bien mesurées, à l'habitacle soigneusement isolé des bruits de fonctionnement et de roulement. Le V6 24 soupapes a du souffle, mais c'est celui d'un coureur de longue haleine qui n'apprécie guère les changements de rythme trop violents. La boîte est bien étagée, précise, mais n'aime pas être bousculée. Et la suspension pilotée ? Convaincante, tant sous l'angle du confort que sous celui du comportement, l'un et l'autre d'une qualité exceptionnelle. La tenue de cap est irréprochable, même dans les conditions très défa-



vorables que nous avons rencontrées sur les autoroutes allemandes noyées de pluie et balayées par des vents violents. La motricité, pour une traction avant de 200 ch, s'avère satisfaisante. Ce n'était pas évident, pas plus que le fait que l'effet de couple dans le volant a été remarquablement neutralisé. Bref, on pardonnerait presque à la nouvelle Peugeot d'être une traction avant...

A la vue de la 605 SV 24, nous avons été séduits. A l'issue de notre périple, nous sommes convaincus qu'elle est bien armée face à la concurrence pour réussir sa difficile percée sur un marché monopolisé par le quarteron de constructeurs spécialisés dans les berlines de haut niveau. Mais pour y parvenir de manière durable, Peugeot, au-delà des corrections suggérées plus haut en matière d'assistance, devra s'attacher à peaufiner tous les détails. Nous avons failli perdre un balai d'essuie-glace mal vissé, avant de perdre pour de bon l'usage de la position de balayage intermittent. Et nous sommes tombés en panne d'essence sur autoroute par la faute de l'imprécision de la jauge, à affichage numérique pourtant, qui indiquait quatre litres alors que le réservoir était à sec. La clientèle des berlines grandes routières, qui est sans doute la plus exigeante de toutes, prendrait une voiture en grippe pour moins que cela...



**SPÉCIAL  
BERLINES  
HAUTES  
PERFORMANCES**



# MATCH

## L'HEURE DE VERITE

PAR THIERRY ETIENNE

**D**e retour à Paris, notre 605 SV 24 a tout juste le temps de refroidir que nous en reprenons déjà le volant pour la confronter à ses trois rivales étrangères. Car tous les possesseurs ou amateurs de berlines à hautes performances se posent naturellement la même question. Comment se comporte la 605 face à la concurrence, et tout spécialement face aux Allemandes qui sont les reines incontestées de la catégorie ?

Une marque réputée, pour ne pas dire une référence, est néanmoins absente de ce comparatif, Mercedes. Il nous était en effet impossible d'obtenir dans les délais nécessaires la toute nouvelle 300E-24. Vous trouverez cependant une première prise en mains de cette nouveauté allemande immédiatement après ce match. Cette défection mise à part, l'élite de l'industrie automobile, dans la catégorie concernée, a été réunie pour affronter la Peugeot.

Tout d'abord, par ordre de puissance, la Lancia Thema 8.32 dont le V8 Ferrari dépollué développe désormais 205 ch. Ensuite, la BMW 535i propulsée par un 6 cylindres de 211 ch. Avec 188 ch seulement, une 530i aurait été complètement distancée. Enfin, l'Audi 200 Quattro 20V qui, forte de ses 220 ch, se présente donc comme la berline la plus puissante de ce comparatif.

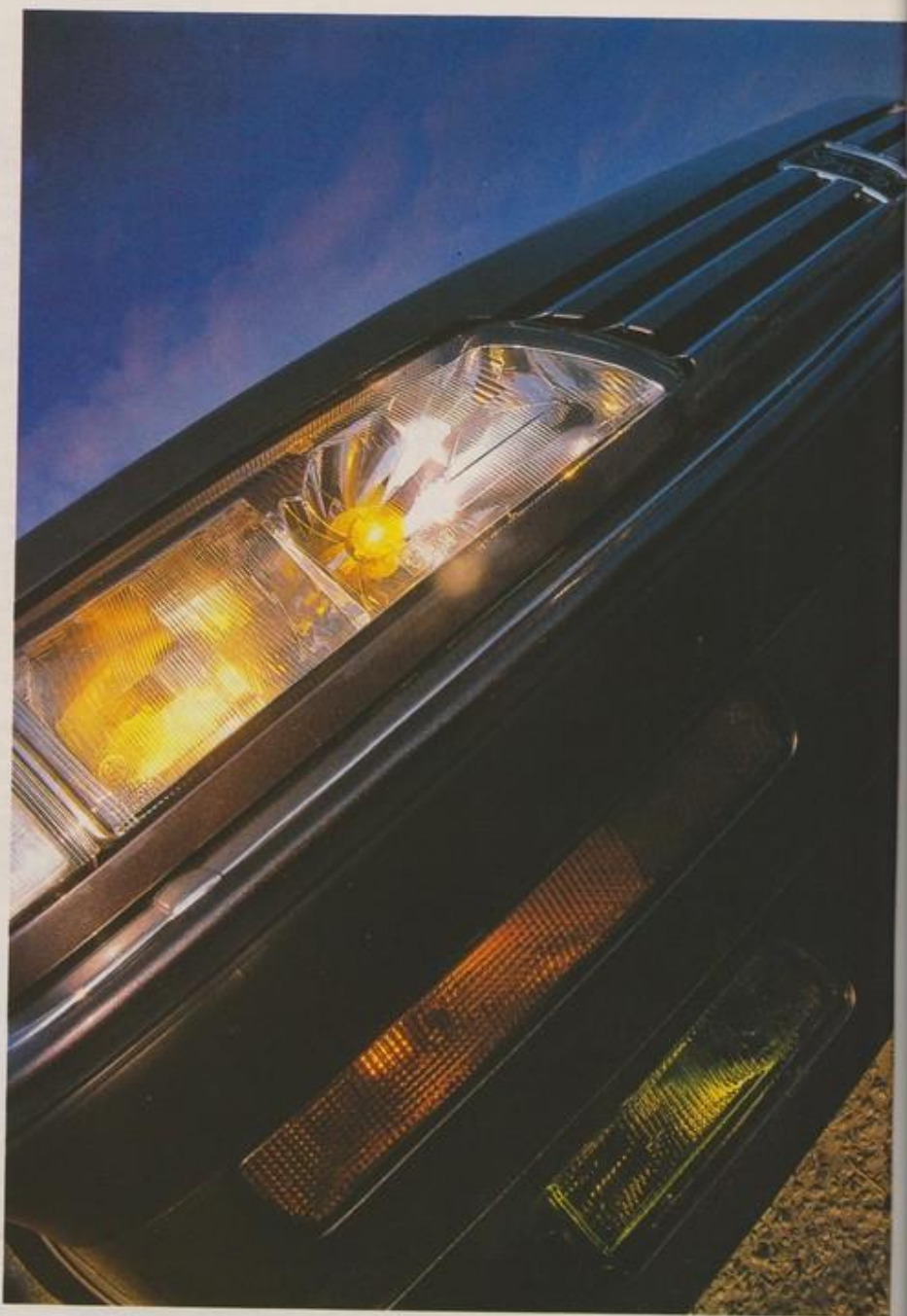
Au final, ce sont donc quatre architectures-moteur différentes qui sont réunies pour cette confrontation. Un 5 cylindres en ligne (Audi), un V6 (Peugeot), un 6 cylindres en ligne (BMW), et un V8 (Lancia). Du beau monde ! Le 5 cylindres de l'Audi 200 supportait très mal la dépollution (165 ch avec catalyseur au lieu de 200). Les motoristes d'Ingolstadt l'ont donc doté d'une culasse à quatre soupapes par cylindre, inspirée de celle de la défunte Quattro Sport. Le résultat ? 220 ch à 5700 tr/mn, pour une cylindrée exacte de 2226 cm<sup>3</sup> seulement. Mais il y a mieux. En effet, ce moteur ne fournit pas moins de 31 mkg de couple maxi à, tenez vous bien, 1950

tr/mn ! Malgré son énorme handicap de cylindrée par rapport à ses trois rivaux, le 5 cylindres Turbo Audi affiche donc les meilleures valeurs de puissance et de couple de ce comparatif.

Le 6 cylindres BMW se contente, lui, d'une culasse à deux soupapes par cylindre, mais sa cylindrée confortable de 3,5 litres lui offre la seconde place de cette confrontation statique. BMW maîtrise parfaitement la technique du catalyseur. Moteur dépollué ou pas, les chiffres de puissance et de couple res-

tent les mêmes : 211 ch à 5700 tr/mn et 31,1 mkg à 4000 tr/mn.

Chez Lancia, on ne peut malheureusement pas en dire autant. Flanqué d'un pot catalytique, son V8 qui, faut-il le rappeler, fut conçu à partir du bloc qui équipait à l'origine les Ferrari 308 GTB/GTS, perd 10 ch et 2,2 mkg. De plus, son régime de couple maxi est désormais situé 500 tr/mn plus haut. En résumé, le V8 Lancia « By Ferrari », version dépollué, c'est, pour trois litres de cylindrée, 205 ch à 6750 tr/mn et 26,8 mkg de couple maxi au

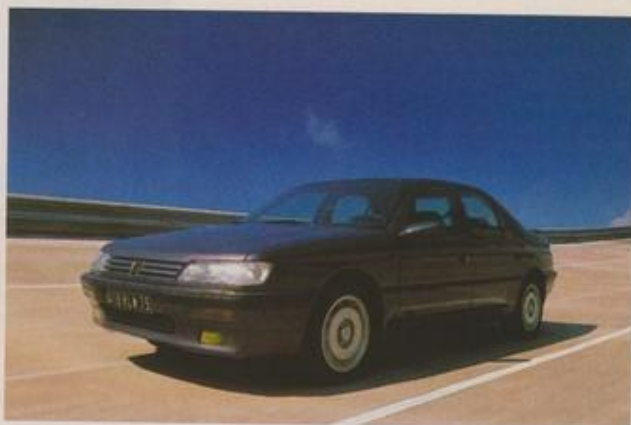






A gauche, retour en force du chrome sur la calandre de la 605. Ci-dessous, des matériaux de qualité et une fabrication soignée pour sa planche de bord qui se rapproche des standards allemands. A revoir toutefois les aérateurs et les commandes de chauffage, réalisés en plastique bon marché.

au bénéfice du couple à bas et moyens régimes. Le système mis au point par Peugeot est baptisé ACAV (système d'admission à caractéristique acoustique variable), et il a été expérimenté sur les moteurs de course des 405 T 16. Les trois papillons du système ACAV qui déterminent la longueur des con-



régime élevé de 5000 tr/mn.

Un résultat très proche de celui obtenu par Peugeot à partir du V6 né PRV. Le moteur de la 605 SV 24 affiche en effet pratiquement les mêmes valeurs de puissance et de couple que le V8 italien. La différence, c'est qu'ils sont obtenus à des régimes beaucoup plus favorables. Le ZPJ4, c'est son nom de guerre, développe 200 ch à 6000 tr/mn, et fournit 26,5 mkg de couple maxi à 3600 tr/mn.

Ce moteur se distingue du ZPJ de 170 ch que nous avons découvert avec la XM, par ses culasses à quatre soupapes par cylindre. Comme sur le V6 Honda qui équipe la berline, le coupé Legend et les Rover 800, les soupapes sont actionnées par des basculeurs, via des poussoirs hydrauliques, ces basculeurs étant eux-mêmes commandés par un seul arbre à cames en tête. On relève la présence de deux basculeurs pour les soupapes d'admission, et d'un troisième, en forme de fourche, pour celles d'échappement.

Autre particularité, l'adoption d'un collecteur d'admission dont la longueur des conduits varie en fonction du régime moteur. Cette technique fréquemment adoptée par les motoristes japonais permet d'augmenter la vitesse de passage du mélange air-essence,



**S P É C I A L  
B E R L I N E S  
H A U T E S  
P E R F O R M A N C E S**

duits d'admission sont commandés électriquement par une puissante centrale de gestion baptisée Fenix 4. Celle-ci pilote également l'injection et l'allumage. Enfin, à la sortie de chaque culasse, les tubulures d'échappement sont de type 6 dans 1.

En le dotant des derniers perfectionnements techniques, Peugeot est parvenu à rajeunir ce bon vieux PRV. On notera par exemple que le régime de couple maxi de cette version à 24 soupapes se situe 1000 tr/mn plus bas que celui du 12 soupapes ! Côté rendement, les chiffres annoncés placent le V6 français légèrement en retrait du V8 italien, mais devant le 6 cylindres BMW en termes de puissance spécifique. Cependant, il est clair que, grâce à son turbocompresseur associé à sa culasse à quatre soupapes par cylindre, le 5 cylindres Audi est imbattable. Il frôle en effet les 100 ch/l, et est le seul à dépasser les 10 mkg/l de couple spécifique (14,2 mkg/l).

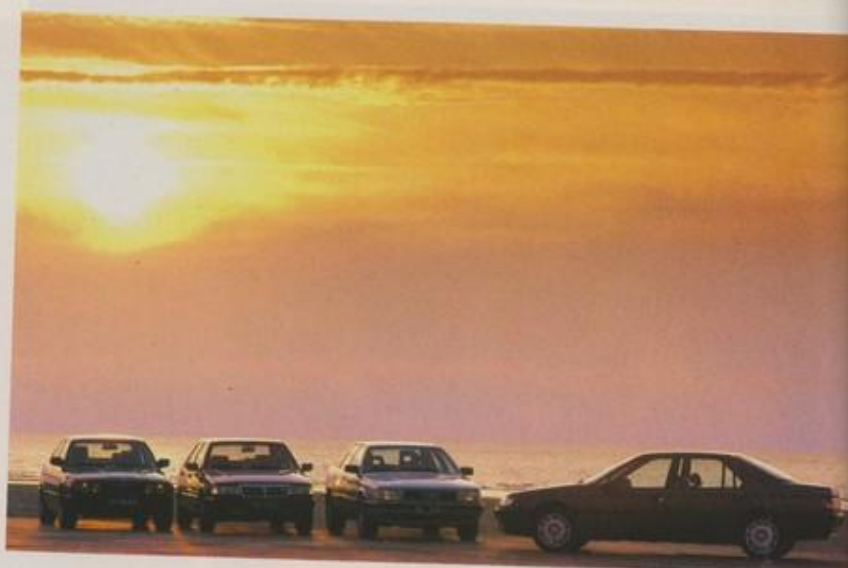
Mais la hiérarchie définie par les caractéristiques des moteurs est souvent modifiée par



# MATCH

A droite, l'original aileron arrière escamotable de la Thema 8.32. Ci-dessous, à l'intérieur de l'Italienne, la finition laisse à désirer. Par contre, son instrumentation est complète.

les autres facteurs de performances que sont le poids et l'aérodynamique. La BMW, et surtout la Peugeot comblent une bonne partie de leur handicap de puissance par rapport à l'Audi lorsqu'on mesure leurs vitesses de pointe. Nous avons relevé 236 km/h pour la 535i, 237 pour la 605 SV 24, et 243 pour la



200 Quattro 20V. En revanche, la Lancia fut un peu décevante en plafonnant à 230 km/h. Le SCx de 0,62 annoncé par la firme italienne semble légèrement optimiste, surtout comparé à celui de la 605 (0,635). Cette dernière réalise une excellente performance puisqu'elle fait jeu égal avec la BMW qui possède 11 ch de plus, mais aussi un SCx moins favorable de 0,655. L'Audi conserve donc l'avantage d'une courte tête. Elle le doit au souffle de son turbo qui lui permet de prendre plus de 6000 tr/mn en 5e malgré une transmission longue (38,6 km/h à 1000 tr/mn), et un SCx aujourd'hui démodé (0,68). Aux chapitres reprises et accélérations, le rapport poids/puissance est déterminant, ainsi que l'étagement et la longueur des transmissions. Or, notre 535i d'essai accuse sur la balance un excédent de poids de 140 kg par rapport à la 605 SV 24. Rien d'étonnant donc à ce que la Peugeot se montre aussi brillante que la BMW dans l'épreuve du 1000 m DA. Elles réussissent toutes les deux 29"4, chiffre que revendique d'ailleurs le constructeur français. Match nul donc en

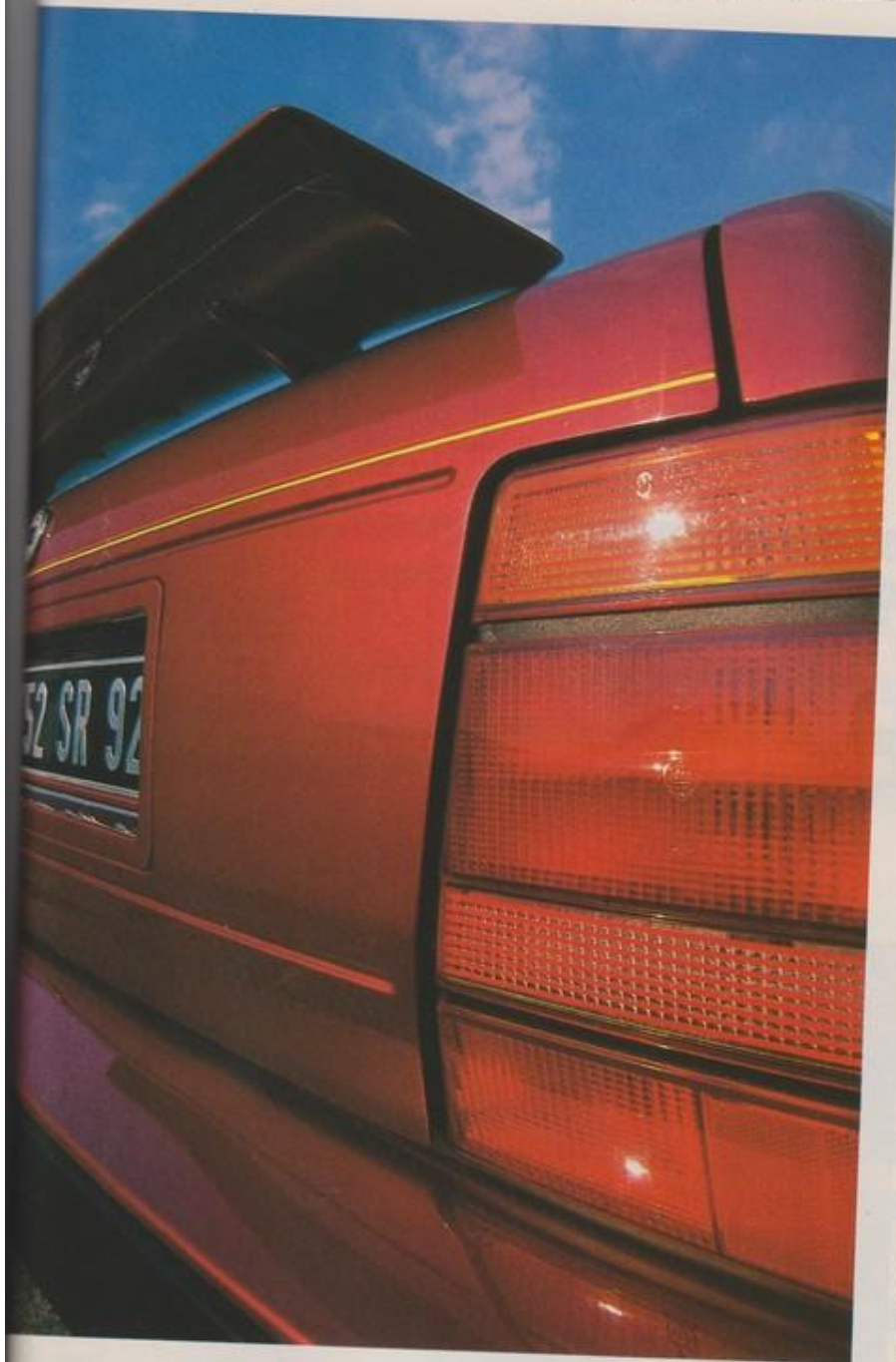
accélération, mais pas en reprises. Dans ce type d'épreuve, la 535i paie très cher son poids élevé et ses rapports de 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> trop longs. A titre d'exemple, pour passer de 100 à 140 km/h en 5<sup>e</sup>, elle réclame 5 secondes de plus que la 605 (18"6 contre 13"5).



**S P É C I A L  
B E R L I N E S  
H A U T E S  
P E R F O R M A N C E S**

La Thema 8.32 est pratiquement aussi véloce que la Peugeot dans les reprises (100/140 en 14"), mais nettement plus brillante dans les accélérations. Elle avale en effet le km DA en 28"5, soit pratiquement une seconde de moins que la 605. Les rapports poids/puissance des deux voitures sont strictement identiques (6,9 kg/ch), mais la longueur du premier rapport de la 605 SV 24 a bizarrement été raccourci par rapport à une 605 SV 3.0 de 170 ch. En conséquence, la motricité de la Peugeot s'avère sensiblement inférieure à celle de la Lancia en première. D'autre part, comme le rapport de seconde n'a pas été modifié, il se produit une chute de régime trop importante entre les deux premiers rapports, et donc une perte de temps. Ajoutez à cela les montées en régime moins vives du V6 français et l'écart séparant les deux voitures est expliqué. Quant à la 200 Quattro 20V, sa transmission intégrale et les 14 mkg de couple délivrés par son moteur turbo font la différence. Elle couvre le km DA en 28" juste, et ne réclame que 11"2 pour passer de 100 à 140 km/h en 5<sup>e</sup>.





C'est sans appel ! De plus, il faut souligner l'excellente souplesse de ce 5 cylindres, et l'absence totale de temps de réponse de son turbo dernière génération. Une petite merveille de douceur et de progressivité, si bien que ce 2,2 litres est aussi agréable à utiliser que le gros 6 cylindres BMW.

A première vue, si l'on compare ses prestations à celles de ses rivaux atmosphériques, la 605 SV 24 se sort honorablement de cette première confrontation. Mais, il serait malhonnête de notre part d'arrêter là la compa-

raison des mécaniques des quatre voitures en lice. En effet, pendant toutes les mesures que nous effectuons, y compris les reprises, l'accélérateur est au plancher, et le moteur est donc sollicité à pleine charge. Or, il faut bien reconnaître que ce ne sont pas là des conditions fréquentes d'utilisation. Dans les encombrements par exemple, le moteur n'est utilisé qu'à très bas régime, et dans ce cas, le V6 Peugeot se montre particulièrement désagréable. Son fonctionnement devient chaotique, et la 605 SV 24

progresses péniblement par sauts de puce. Ce que l'on peut à la rigueur accepter au volant d'une 205 GTI 1.9 devient proprement inadmissible sur une berline de cette classe. Ce défaut provient sans doute du dispositif antipollution. Toujours est-il qu'une mise au point approfondie s'impose.

Si l'on parle consommation, nos quatre voitures se tiennent dans un mouchoir de poche. La plus gourmande est l'Audi qui, conduite sans retenue, réclame en moyenne 20 litres pour parcourir 100 km. Elle est suivie par la Lancia (19l), la BMW (18l), et enfin la Peugeot (17l). Des chiffres, tous comptes faits, assez raisonnables pour des berlines de ce gabarit. Heureusement, la taille de leurs réservoirs est respectable, et chacune d'entre elles peut vous garantir un minimum de 350 km d'autonomie.

Deux ou quatre roues motrices, traction avant ou propulsion, un joli plateau ! Les deux tractions avant, la 605 et la Thema, adoptent la même solution à l'avant pour encaisser les 26 mkg de couple délivrés par leur moteur : une McPherson renforcée par un triangle. On notera simplement l'ancrage original de la barre anti-roulis de la 605, directement sur les jambes de force.

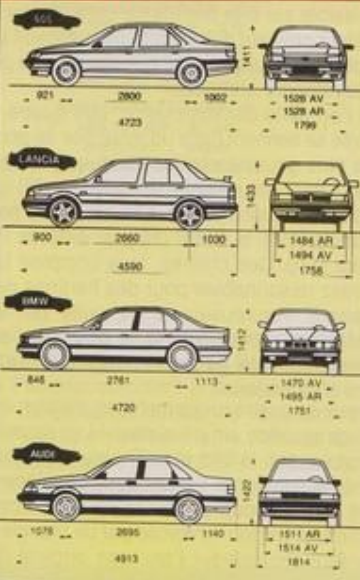
A l'arrière, la 8.32 est également dotée d'un système McPherson, tandis que la 605 reçoit une suspension plus élaborée. Peugeot a en effet délaissé le système à bras tirés qu'il utilise habituellement sur le reste de sa gamme pour offrir à la 605 un ensemble composé de deux triangles superposés et d'une barre de pince qui permet d'obtenir une cinématique active et donc un travail optimal des pneumatiques. A ce propos, la dernière née de Peugeot est la mieux chaussée de ce comparatif. Elle est en effet la seule à recevoir d'origine des roues de 16 pouces (pneus de 205/55).

La BMW 535i de notre essai est certes équipée de pneus encore plus performants (240/45 ZR 415), mais il s'agit de Michelin TRX proposés en option. De série, elle reçoit des 225/60 VR 15. L'Audi 200 Quattro 20V se contente, comme la Thema 8.32, de roues de 15 pouces. Toutefois, la largeur de ses pneumatiques est respectable (215 mm) compte tenu que le couple de son moteur est réparti sur ses quatre roues. Pour mémoire, nous vous rappelons que depuis l'année dernière les Audi Quattro 100 et 200 ont adopté le principe de transmission inauguré sur les séries 80 et 90, à savoir un différentiel central Torsen et un différentiel arrière à blocage manuel.

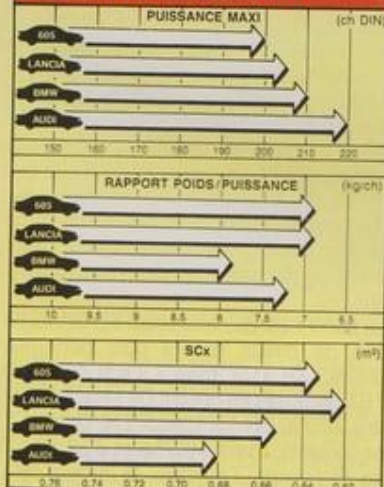
Il va sans dire que c'est sur autoroute que ces quatre limousines ont toutes les chances de satisfaire leurs propriétaires. Très rapides et stables, elles dévorent les kilomètres avec une remarquable aisance. Dans ces conditions, elles rivalisent toutes de confort, hormis peut-être la Thema 8.32 qui se fait remarquer au dessus de 180 km/h par des bruits d'air assez élevés. On l'excuse, sa carrosserie n'est plus toute jeune. Et puis, en



## DIMENSIONS



## FACTEURS DE PERFORMANCES

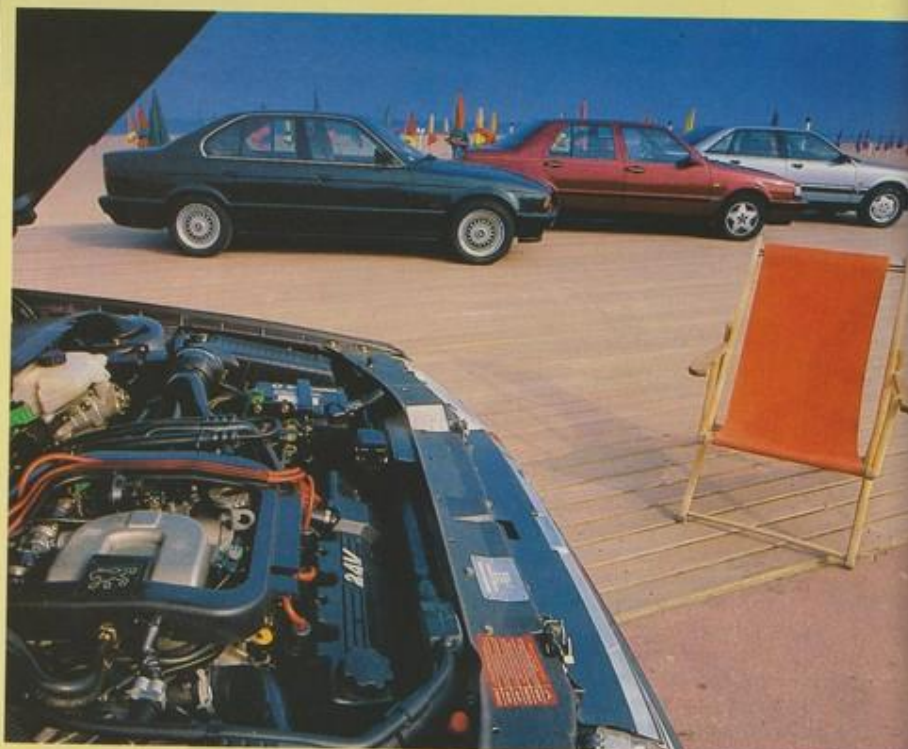


**S P É C I A L  
B E R L I N E S  
H A U T E S  
P E R F O R M A N C E S**

## PERFORMANCES MESUREES

VITESSE MAXI (km/h)	605	LANCIA	BMW	AUDI
	237	230	236	243
ACCÉLÉRATIONS (secondes)				
400 m	16:00	15:40	16:00	15:00
1000 m	29:40	28:50	29:40	28:00
(km/h réels)				
0 à 60	4"3	—	4"1	3"4
0 à 80	6"5	—	6"3	5"4
0 à 100	9"0	—	9"0	7"9
0 à 120	12"2	—	12"1	11"1
0 à 140	16"7	—	16"6	14"9
0 à 160	23"5	—	23"1	20"0
0 à 180	32"1	—	30"5	25"7
80 à 140	10"2	—	10"3	9"5
REPRISES de 100 à 140 km/h réels en 5"	13"5	14"0	18"6	11"2
REPRISE à partir de 50 km/h réels en 4"	16"8/31"1	—/30"1	17"0/32"0	15"5/29"0
(400/1000 m)				
CONSUMMATION				
Conduite sportive (l/100 km)	17 (+ 450)	19 (350)	18 (+ 400)	20 (- 400)
Normes UTAC (90/120 cycle urbain)	7,8/9,8/15,5	8,5/10,5/16	7,8/9,8/17,4	7,4/8,9/13,7
(Autonomie à ce rythme en km)				

**Sous le capot de la 605 SV 24, le V6 PRV entame une seconde carrière. Il reçoit ici des culasses à quatre soupapes par cylindre.**





# MATCH

FICHE TECHNIQUE		Peugeot 605 SV 24	Lancia Thema 8.32	BMW 535i	Audi 200 Quattro 20V
MOTEUR					
ARCHITECTURE	Type (cylindres)	6, en V à 90°	8, en -V- à 90°	6, en ligne	5, en ligne
	Position	AV, transversal	AV, transversal	AV, longitudinal	AV, longitudinal
	Construction (bloc/culasses)	aluminium	aluminium	fonte/aluminium	fonte/aluminium
	Arbres à cames (entraînement)	(24 soupapes) 2 simples en tête (chaîne)	(32 soupapes) 2 doubles en tête (courroie)	simple en tête (chaîne)	(20 soupapes) double en tête (courroie + chaîne)
CHIFFRES	Alimentation/allumage	(4 soupapes par cylindre) gestion intégrale Fenix 4 (injection)	(4 soupapes par cylindre) injection Bosch - KE3-Jetronic - + allumage Marelli Microplex	gestion intégrale Bosch Motronic (injection)	(4 soupapes par cylindre) gestion intégrale Bosch Motronic (injection)
	Suralimentation	—	—	—	turbo KKK refroidi par eau
	Pression de suralimentation (bar)	—	—	—	échangeur air/air
	Lubrification	échangeur huile/eau	radiateur d'huile	radiateur d'huile	0,83
CHIFFRES	Cylindrée (cm³)	2975	2927	3430	2226
	Alésage x course (mm)	93 x 73	81 x 71	92 x 86	81 x 86,4
	Rapport volumétrique	9,5	9,5	9	9,3
	Régime maxi (tr/min)	6500	7000	6200	7000
CHIFFRES	Puissance (ch DIN à tr/min)	200 à 6000	205 à 6750	211 à 5700	220 à 5700
	Puissance au litre (ch)	67	70	62	99
	Couple maxi (mkg à tr/min)	26,8 à 3600	26,8 à 5000	31,1 à 4000	31,5 à 1950
	Couple au litre (mkg)	9	9,2	9,1	14,2
TRANSMISSION					
CHIFFRES	Aux roues	AV	AV	AR	AV et AR
	Boîte de vitesses (rapports)	5	5	5	5
	Vitesse théorique (km/h)	—	—	—	—
	à 1000 tr/min en :	—	—	—	—
CHIFFRES	1 <sup>re</sup>	8,28	9,29	9,0	7,91
	2 <sup>de</sup>	15,45	14,55	15,7	13,39
	3 <sup>de</sup>	22,66	21,43	24,7	20,93
	4 <sup>de</sup>	29,23	28,74	34,5	29,44
CHIFFRES	5 <sup>de</sup>	36,91	35,02	42,6	39,0
	Vitesse théorique maxi (km/h)	—	—	—	—
	sur intermédiaires (1/2/3/4)	54-100-147-190	65-102-150-201	56-97-153-214	55-94-146-206
	Autobloquant	non	non	25% (série)	central (Torsen), et AR (manuel)
CARROSSERIE-CHÂSSIS					
CHIFFRES	Type	berline 4 portes	berline 4 portes	berline 4 portes	berline 4 portes
	SCx (m²)	0,635	0,62	0,655	0,68
	S (m²)	2,145	2,02	2,07	2,07
	Cx	0,30	0,317	0,32	0,33
CHIFFRES	Suspension AV	McPherson (triangles) + barre anti-roulis triangles superposés + barre de pince, barre anti-roulis crémaillère assistée	McPherson (triangles) + barre anti-roulis McPherson, billettes transversales, tirant barre anti-roulis crémaillère assistée	McPherson (triangles) + barre anti-roulis triangles obliques, barre anti-roulis	McPherson triangles, barre anti-roulis crémaillère assistée
	Direction	à billes, assistée	à billes, assistée	à billes, assistée	à billes, assistée
	Tours de volant	3 1/2	3	3 1/2	3 1/2
	Diamètre de braquage (m)	11	10,6	11	11,7
CHIFFRES	Freins AV/AR	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques	4 disques ventilés
	Antiblocage	ABR Bendix	ABS Bosch	ABS Bosch	ABS Bosch
POIDS contrôlé/construteur					
CHIFFRES	Total (kg)	1510/1460	1410/1400	1650/1525	1585/1560
	Répartition AV/AR (%)	935/575 (62/38)	880/530 (62,5/37,5)	830/820 (50,5/49,5)	935/650 (59/41)
	RAPPORT POIDS/PUISANCE réel	—	—	—	—
	(kg/ch DIN)	6,9	6,9	7,8	7,2
DIMENSIONS-CAPACITÉS					
CHIFFRES	Jantes	7 J 16	6 J 15	7 J 15	7 1/2 J 15
	Pneumatiques	205/55 ZR 16	205/55 VR 15	225/60 VR 15	215/60 ZR 15
	Réservoir d'essence (litres)	80	70	80	80
	Coffre (dm³)	497	470	460	570
PRIX, EQUIPEMENTS ET OPTIONS (F)					
CHIFFRES	Prix de base	228.520	347.700	301.700	334.650
	Puissance fiscale (CV)	16	18	19	11
	Antiblocage	série	série	série	série
	Suspension pilotée	série	série	non (EDC: 8.940)	non
CHIFFRES	Correcteur d'assiette	non	non	5.343	6.103
	Antipatinage	non	non	8.824	non
	4 vitres électriques	série	série	série	série
	2 rétroviseurs électriques	série	série	série	série
CHIFFRES	Sièges sport	non	non	5.302	10.107
	Sièges avant électriques	série	série	série	9.863
	Toit ouvrant électrique	option	4.960	7.570	9.082
	Climatisation	9.961	série	série	série (auto)
CHIFFRES	Sellerie cuir	série	13.180	9.814	15.050
	Peinture métallisée	série	série	4.211	série
	Manomètre d'huile	non	série	non	série
	Thermomètre d'huile	série	série	non	série
CHIFFRES	Airbag	non	non	5.458	non
	Procon-ten	non	non	non	4.443



## MATCH

contre-partie, on a droit aux fiers accents du V8 Ferrari lorsqu'on monte les régimes. Un régal !

Le meilleur compromis confort/efficacité en matière de suspensions est obtenu à bord de la Française. La 605 SV 24 est dotée d'une suspension à amortissement piloté, comme la Lancia. Le système Boge-Marelli de la Thema 8.32 est déjà très performant. Mais sur mauvais revêtements, la voiture absorbe moins bien les inégalités de la route. Au volant de la Peugeot, ce n'est pas le tapis roulant de la XM, l'amortissement est plus ferme, mais la 605 SV 24 est plus performante que la Citroën. Au tableau de bord, un interrupteur permet de sélectionner une position « Sport ». L'électronique est plus rapide que l'être humain, aussi nous vous conseillons, comme avec la Thema, d'opter pour la position « Auto ».

Un bouton pour choisir la valeur de l'amortissement, nous en trouvons un également à bord de notre 535i. Seulement, son système baptisé EDC (Electronic Damper Control), n'est proposé qu'en option. En outre, il est beaucoup moins sophistiqué que celui de ses deux rivales. Il permet simplement d'obtenir un tarage souple ou ferme à la demande. Avec un tel système, sitôt sorti de la ville, la position sport s'impose pour parer à toute éventualité. Le rapport prix/prestations de ce système est médiocre. Il est en effet vendu 8940 F, alors que le système installé en série sur la Thema 8.32, autrement plus performant, coûte 9670 F en option sur les autres Thema... Compliments en revanche à BMW pour les sièges de la 535i qui sont parfaitement dessinés, et le degré d'assistance de sa direction et de ses freins qui frôle la perfection. C'est cela aussi le confort.

Comparativement, il est par exemple très difficile de s'habituer aux freins très fortement assistés de la Peugeot. Sur routes mouillées, l'ABS est indispensable. On se croirait au volant d'une Citroën ! Sa direction à assistance variable est également un peu trop légère à notre goût à faible vitesse, mais c'est sans commune mesure avec ses freins. La Lancia souffre du même défaut en ce qui concerne sa direction, et son freinage risque aussi de vous surprendre, mais d'une autre manière. En effet, celui-ci manque cruellement d'endurance, et à l'allure où cette voiture est capable de se déplacer sur autoroute, les ralentissements brutaux sont parfois un sérieux problème... à revoir au plus vite !

Vous serez sans doute également surpris la première fois que vous appuierez sur la pédale de frein de l'Audi. Mais ici, pas de danger. La pédale est spongieuse, sa course trop longue, mais son efficacité est indiscutable. Ce sont les freins de l'Audi V8 qui ont été greffés sur la 200 Quattro 20V. Un dispositif original avec les étriers disposés à l'intérieur des disques qui fait preuve d'une endurance remarquable. Par contre, nous

aurions préféré un amortissement plus ferme encore, et moins de roulis en appui.

Dès que l'on quitte les grands axes, le poids et le gabarit élevés des quatre voitures se fait sentir. Il faut très vite se faire une raison. Malgré le haut niveau de performance dont elles sont capables, ces berlines ne sont pas des GTI. Certes, cela ne les empêche pas d'être capables de réaliser d'honnêtes moyennes sur un itinéraire sinueux, mais ce n'est pas leur parcours préféré.

Parmi toutes les voitures en lice, la 605 SV

24 sera cependant la plus à l'aise sur ce type de terrain. Des trains roulants rigoureux, des pneumatiques performants, un freinage puissant, et un étagement de boîte idéal, elle dispose de nombreux atouts pour prendre l'ascendant sur ses rivales. On ne peut guère lui reprocher que son manque de maniabilité, mais c'est un problème quasi-insoluble pour une traction dont le train avant supporte 62% de son poids total. A la limite, un sous-virage progressif freinera votre ardeur. A noter que la direction de la Peugeot n'est







**A gauche, notre BMW 535i était dotée de pneus performants, des Michelin TRX montés sur ces superbes jantes alu. Malheureusement, il s'agit d'une option. Ci-dessous, une planche de bord bien dans la tradition BMW. Une fabrication exemplaire, mais une instrumentation chiche.**

avant de trouver les limites de cette grosse berline. Par rapport à ses rivales deux roues motrices, on retiendra surtout une grande facilité de conduite par tous les temps. Le comportement de l'autre « grosse traction » de ce match, la Thema 8.32, ressemble à celui de la Peugeot, mais l'Italienne n'atteint pas le même degré d'efficacité. Le



affectée d'aucune réaction parasite, et que l'on ne ressent pas d'effets de couple à l'accélération.

Pratiquement aussi efficace que la Peugeot, la BMW est toutefois pénalisée par son poids élevé. Dommage, car la 535i est superbement équilibrée, et pour des berlines de 200 ch et plus, nous ne cachons pas notre préférence pour les propulsions, plus plaisantes à conduire. Notre voiture, truffée d'options, est également dotée de l'antipatinage BMW, baptisé ASC. Habituellement, nous ne sommes guère partisans de ce type d'aide à la conduite, mais il nous faut reconnaître que le système BMW est le plus convaincant que nous ayons essayé. Il ne dérouta pas le conducteur comme le dispositif Mercedes (ASR). Une option à conseiller donc pour ceux qui angoissent à l'idée de se retrouver avec plus de 1,6 tonne en dérive...

Un bon moyen d'affronter décontractés les routes hivernales, c'est peut-être de choisir l'Audi. Sa transmission intégrale permanente est certainement son meilleur atout. Le con-

ducteur d'une 200 Quattro 20V devra cependant garder en mémoire que, même avec une quatre roues motrices, on ne peut pas transgresser les lois de la physique. Toutefois, il faut vraiment commencer à attaquer très fort



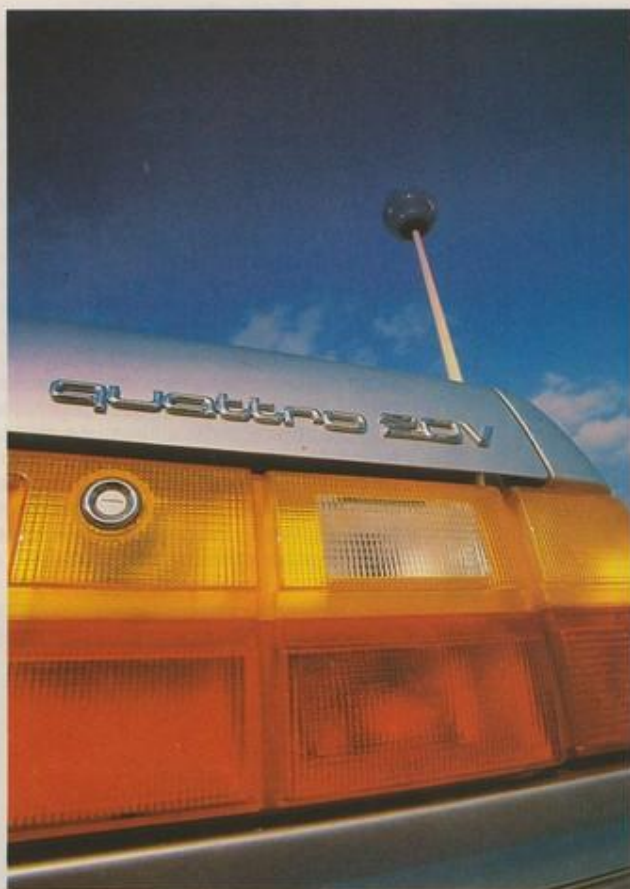
**S P É C I A L  
B E R L I N E S  
H A U T E S  
P E R F O R M A N C E S**

temps passe, et son châssis a vieilli comparé à celui de la Française, voies plus étroites, pneus sous-dimensionnés, etc... Rien d'étonnant donc à ce que sa tendance à sous-virer dans les épingles soit plus prononcée que celle de la 605. Ses sièges n'offrent pas un maintien idéal, et malgré leurs multiples possibilités de réglage, il est difficile de trouver une bonne position de conduite pour les plus de 1,80 m.

En consultant la fiche technique des quatre voitures, vous pourrez constater qu'elles sont superbement équipées d'origine. On relève juste que, contrairement à ceux de ses rivales, les sièges de l'Audi ne sont pas réglables électriquement. Et que, la 605 SV 24 est la seule à ne pas être dotée d'un climatiseur de série. Difficile pourtant d'en tenir rigueur à Peugeot dont la 605 SV 24 est, à équipement égal, vendue au minimum 100 000 F de moins que ses trois rivales ! Une sacrée performance de la part de la firme de Sochaux qui dispose ici d'un redoutable argument pour convaincre ses clients potentiels.



# MATCH



**Audi cultive la différence. Un 5 cylindres 20 soupapes turbocompressé, et une transmission intégrale permanente, démarquent l'Audi 200 de ses rivales.**

D'autant que ce tarif ne cache aucune surprise désagréable. L'ABS, les sièges et les vitres électriques, et même la sellerie cuir sont livrés d'origine. D'autre part, l'intérieur du haut de gamme Peugeot rivalise avec les meilleures réalisations allemandes. Les matériaux employés et leur assemblage sont irréprochables. C'est une première! Quel contraste avec l'intérieur bon marché d'une 405. Certes, tout n'est pas encore parfait, et si vous avez lu notre périple à travers l'Italie et l'Allemagne, vous vous en êtes rendu compte. Néanmoins, Peugeot est sur la bonne voie, et cela mérite bien d'être souligné et encouragé.

Les concepteurs de la 605 n'avaient pas le droit à l'erreur, et force est de reconnaître qu'ils n'en ont pas commis beau-



**S P É C I A L  
B E R L I N E S  
H A U T E S  
P E R F O R M A N C E S**

coup. Une ligne superbe, un haut niveau de performances, un excellent comportement routier, un équipement riche, des matériaux de qualité, le tout pour un prix des plus compétitifs, la 605 SV 24 fait une entrée remarquée parmi les hauts de gamme. Il reste à peaufiner la mise au point du V6 24 soupapes, désagréable à bas régime, et à fiabiliser le fonctionnement de certains accessoires, mais le bilan est très favorable. La BMW 535i et l'Audi 200 Quattro 20V bénéficient, elles, d'une forte image de marque dans ce créneau où la clientèle est très attachée à une fiabilité irréprochable du produit. Dans ce domaine, Peugeot doit encore faire ses preuves. Difficile cependant de justifier l'écart de prix séparant la Française des deux Allemandes par cette seule différence, et la 605 devrait en tirer profit. Un peu en marge des trois autres, la Thema 8.32 compte sur la noblesse de son V8 pour vous faire oublier son tarif élevé et une finition qui laisse parfois à désirer. En guise de conclusion, les idéalistes que nous sommes rêvent à une 605 dotée du V8 Ferrari ou du 6 cylindres BMW, de la transmission intégrale de l'Audi, et fabriquée par Mercedes... On peut rêver, non ?

