

ARATIF

POUR LA
PREMIERE FOIS DEPUIS
LONGTEMPS,

CHOC FRANÇAIS AU SOMMET !



25 V6 TURBO

605 SV 24

XM V6 24

En lançant sa XM V6 24, Citroën propulse également un beau pavé dans la jolie mare où s'ébattent les hauts de gamme européens, voire nippons. Mais, déjà, de quelle manière se situe cette super-XM par rapport à ses deux rivales françaises : la 605 SV 24 et la 25 Baccara ?

Avec l'apparition de la XM V6.24 Exclusive et la récente remise à jour de la Renault 25 V6 Turbo sous sa forme Baccara, l'automobile française se retrouve, pour la première fois depuis bien longtemps, riche d'un trio de voitures, sinon de luxe, du moins luxueuses, la 605 SV 24 ayant bien entendu son mot à dire dans l'affaire.

Certes, cette évolution de la 25 survient bien tard pour améliorer sensiblement sa pénétration à l'exportation mais, au moins sur le marché intérieur, la Baccara apparaît susceptible de concurrencer les deux nouvelles voitures de PSA dont elle s'avère proche dans les domaines des performances, de l'équipement et des prix.

UN MOTEUR POUR TROIS ENNEMIES

Sur le plan technique, il convient

tout d'abord de remarquer que les trois concurrentes sont équipées du même moteur, interprété il est vrai très différemment sur la Renault. Donc, V6 PRV dans tous les cas mais 2 458 cm³ 91x63, 12 soupapes longitudinales pour la 25, et 2 975 cm³ 93x73, 24 soupapes transversales pour la Citroën et la Peugeot. Mais, pour pallier sa cylindrée plus faible, la 25 a été munie d'un turbo, qui lui assure un traitement fortifiant efficace puisque sa puissance atteint 205 ch à 5 500 tr/mn avec un couple maximal de 29,6 mkg à 2 500 tr/mn.

Sur le papier du moins, les deux « atmosphériques » sont donc battues, aussi bien en ce qui concerne les chiffres obtenus que les régimes de valeur maxi : 5 ch de moins à 500 tr/mn de plus et 3,1 mkg de moins pour 1 100 tr/mn de plus en ce qui concerne le couple... Le turbo a décidément ses avantages !

En revanche, plus ancienne, la

Renault ne peut se targuer d'un Cx inférieur à 0,33, alors que ses deux rivales annoncent 0,30, la Citroën parvenant à un bilan aérodynamique (SCx) légèrement plus favorable que sa cousine, grâce à son maître-couple plus faible. Egalement en raison de son âge, la 25 sort gagnante de la confrontation au point de vue poids (73 kg de moins que la 605, elle-même avantagée de 11 kg par rapport à une XM Exclusive, plus équipée, il est vrai), tous les modèles récents ayant gagné un certain embonpoint en raison de la recherche d'une meilleure qualité en matière d'insonorisation, d'anticorrosion et de rigidité.

C'est en matière de suspension que les différences sont les plus accentuées. Alors que la XM est justement fière de son hydraulique qui lui permet de gérer électroniquement flexibilité et amortissement et que la 605 parvient à lui tenir tête



avec des ressorts hélicoïdaux mariés à un amortissement électroniquement variable, la Renault 25 doit se contenter, pour l'instant, d'une suspension classique. En matière de freinage, les données sont identiques : quatre disques, ventilés à l'avant, ABS en série. Quant à la direction, elle est, dans les trois cas de figure, à crémaillère, assistée en série, à puissance variable en fonction de la vitesse.

UN TURBO, ÇA SOUFFLE FORT

Les performances chiffrées témoignent dans les trois cas d'un beau tempérament, le turbo de la 25 lui assurant néanmoins une suprématie certaine. En vitesse de pointe, c'est toutefois la XM qui tient la corde avec un bon 236 chrono. Derrière, la Renault n'est pas loin avec 233 km/h et la Peugeot ferme la marche avec,

Suite page 94

Avec la XM V6.24 Exclusive, tout, ou presque, est livré en série et la richesse de l'équipement laisse pantois. Et puis, sur route, c'est un « tapis volant ».

PERFORMANCES	CITROËN XM V6.24	PEUGEOT 605 SV 24	RENAULT 25 TURBO V6 BACCARA
VITESSE MAXI (km/h)	236	231	233
ACCELERATIONS			
400 m départ arrêté (s)	15,7	16,1	15,4
1 000 m (s)	29,0	29,4	28,3
REPRISES			
Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m (s)	16,7	16,8	16,2
1 000 m (s)	31,0	31,1	27,6
en 5 ^e : 400 m (s)	18,8	18,6	18,6
1 000 m (s)	35,5	35,5	33,7
De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s)	20,0	20,2	15,2
De 80 à 120 km/h en 5 ^e (s)	13,2	13,6	10,0
en 4 ^e (s)	8,9	9,0	7,1
en 3 ^e (s)	6,6	6,7	5,0
CONSOMMATION ROUTIERE			
Litres aux 100 km	20,2	18,4	17,8
Autonomie (km)	360	400	370

quand même, 231 km/h, tout cela sur circuit ou, si vous le préférez, sur la route de Bergère-les-Vertus.

Question nervosité, le turbo fait la loi : 28 s 3/10^e pour la 25 aux 1 000 mètres départ arrêté contre 29 secondes tout juste pour la XM et 29 s 4/10^e pour la 605. Au reste, on retrouve la même hiérarchie en comparant les reprises. Dans tous les cas de figure, la Renault est nettement en tête, sauf au passage aux 400 mètres à partir de 50 km/h en 5^e. Mais, derrière, la XM dame régulièrement le pion à la Peugeot, sauf, encore une fois, au passage aux 400 mètres en 5^e à partir de 50 km/h.

En consommation, le turbo ne s'avère pas plus gourmand que les deux atmosphériques, de plus forte cylindrée il est vrai. La comparaison des courbes à vitesse constante est instructive et, sur route à très grande vitesse, les trois voitures tournent autour de 20 litres/100 km.

On peut bien entendu discuter jusqu'à plus soif sur les mérites et les inconvénients respectifs des moteurs surcomprimés et des atmosphériques. Le turbo souffre encore, mais de moins en moins, de ses temps de réponse à régime moyen, lorsque le turbo tarde à pleine charge à débiter réellement.

A cet égard, le comportement d'un bon moteur atmosphérique est généralement beaucoup plus linéaire, et sa sérénité relative à l'égard des sollicitations dont il est l'objet de la part des conducteurs exigeants lui permet de fonctionner sans troubles de carburation passagers, et avec un confort beaucoup plus évident pour les passagers.

En revanche, le tempérament du turbo s'exprimera avec plus de fougue, avec des montées en régime spectaculaires, et séduira tous les agités de la pédale de droite. Dans tous les cas, il est intéressant de noter que le moteur XM s'avère généralement plus agréable à exploiter que celui de la 605, qui souffre encore d'à-coups à faible charge particulièrement désagréables en ville ! Mais, de toute manière, c'est la 25 qui s'avère la plus moelleuse... et la plus mécaniquement silencieuse.

L'insonorisation de la 25 souffre pourtant des insuffisances aérodynamiques de la carrosserie tandis que les sifflements du turbo demeurent discrets. Entre les deux voitures de PSA, en même temps que plus fougueux, le moteur de la XM m'a semblé un peu plus bruyant que celui de la 605.

TROIS ÉTAGES DE COMPORTEMENT

Le jugement que l'on proférera en matière de tenue de route et de confort dépendra énormément du style de conduite. Si l'on ne dépasse jamais 130 km/h et si les virages



La 605 Peugeot, pour autant que vous recherchez le meilleur comportement, est sans conteste la voiture que vous devrez choisir. Ses qualités routières sont exceptionnelles.

LA TECHNIQUE

**CITROEN
XM V6.24**

**PEUGEOT
605 SV 24**

**RENAULT
25 V6 Turbo**

MOTEUR

Type (cylindres) - Disposition

6 en V à 90°, transversal

6 en V à 90°, longitudinal

Bloc/culasse

alliage léger

en porte-à-faux

Arbre à cames (entraînement)

2 simples (chaîne)

2 simples (chaîne)

Alimentation/allumage

gestion intégrale Bendix « Fenix 4 »

gestion intégrale Bendix

Cylindrée (cm³)

(injection)

« Fenix 3B » (injection)

Alésage x course (mm)

2 975

2 458

Rapport volumétrique

93 x 73

91 x 63

Puissance (ch à tr/mn)

200 à 6 000

205 à 5 500

Couple maxi (mkg à tr/mn)

26,5 à 3 600

29,6 à 2 500

Puissance et couple au litre (ch-mkg)

67 - 8,9

83 - 12

AERODYNAMIQUE

S (m²)

2,14

2,145

2,04

SCx - Cx

0,64 - 0,30

0,635 - 0,30

0,67 - 0,33

POIDS

Total (kg) - Répartition AV/AR (%)

1 532 - 64/36

1 521 - 62/38

1 448 - 65/35

Rapport poids/puissance (kg/ch)

7,7

7,6

7,1

PNEUMATIQUES

Dimension

205/60 ZR 15

205/55 ZR 16

205/55 ZR 16

Jantes

6 J 15

7 J 16

6 1/2 J 16

CHASSIS-SUSPENSION

Suspension

contrôle électronique de l'amortissement, de la flexibilité et du roulis

contrôle électronique de l'amortissement

Suspension avant

McPherson (triangles) + barre anti-roulis

McPherson (triangles) + barre anti-roulis

triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis

arrière

bras tirés, barre anti-roulis

triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis

McPherson (triangles) ressorts progressifs + barre anti-roulis

Freins avant

disques ventilés (276)

disques ventilés (276)

disques ventilés (280)

Freins arrière

disques (224)

disques (290)

disques (254)

Antiblocage des roues

série

série

série

DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)

2,85

2,80

2,72

Voies avant/arrière (m)

1,52 - 1,45

1,53 - 1,53

1,50 - 1,46

Longueur-largeur-hauteur (m)

4,71 - 1,79 - 1,39

4,72 - 1,80 - 1,41

4,71 - 1,81 - 1,41

Capacité du coffre (dm³)

455

416

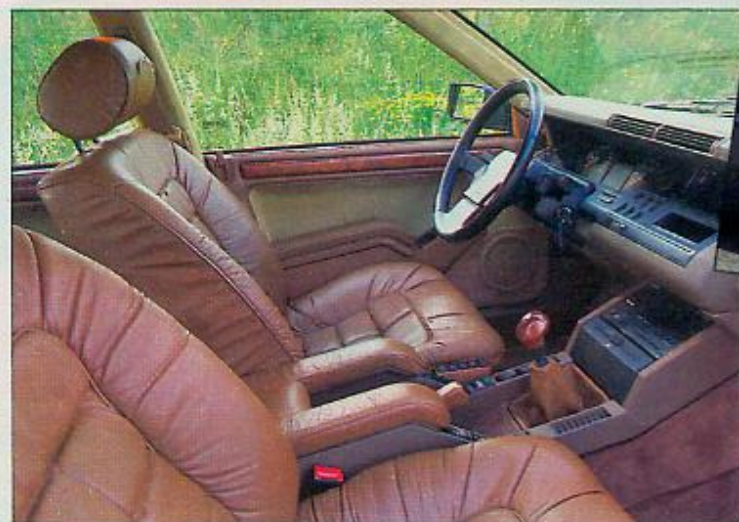
442

Réservoir d'essence (litres)

80

80

72



D'une présentation luxueuse, la 25 Baccava est aussi la plus efficace dans le domaine des performances même si son comportement routier n'égale pas celui de ses rivales.

sont abordés avec modestie, la Renault 25 fera montre de réactions parfaitement saines et les passagers seront très bien portés. Toutefois, à la première ébauche de cassis ou de dos d'âne, l'hydraulique « intelligente » de la XM prendra immédiatement l'avantage et ne le lâchera plus si la qualité du revêtement devient tant soit peu médiocre.

Dans ces conditions, la 605, pour agréable qu'elle soit, ne prendra sur ses rivales aucun avantage particulier mais, que la route devienne mauvaise et, surtout, que le style de conduite devienne plus entreprenant et, progressivement, le conducteur se rendra compte que sa Peugeot évolue, dans le bon sens s'entend. Parallèlement, plus la cadence de conduite se fera vive et plus la 25 accusera son âge. Son roulis en virage s'accroîtra, sa tendance au sous-virage également, les arrivées en butée de la suspension se feront plus nombreuses sur mauvais revêtement et, dans tous les cas, elle sera la plus raide.

Dans le même temps, la XM jouera son grand numéro de tapis volant. Elle paraîtra se jouer des virages courants ainsi que des inégalités du sol et, même si la 605 sera toujours en mesure de suivre sans efforts, le comportement de la voi-

ture de Sochaux n'attirera pas spécialement l'attention. Et puis, soudainement, si la conduite se fait encore plus exigeante, et alors que la 25 aura déjà été distancée, la XM commencera à son tour à accuser la fatigue. Le sous-virage apparaîtra, les arrivées en butée de la suspension aussi et, tout comme la 25 (mais plus tardivement), les freins commenceront à protester.

Et la 605 fera ensuite la démonstration de ses qualités routières exceptionnelles, qui la situent tout à fait au sommet de la hiérarchie actuelle des voitures de tourisme « haut de gamme », joignant à la vivacité et à la précision de réactions des roues arrière motrices la sécurité et la facilité de conduite de la traction avant, mais sans direction pâteuse et sans sous-virage, dans le respect quasi automatique et absolu des trajectoires.

DE PLUS EN PLUS CHIC

Avec son Exclusive, Citroën vient de placer la barre assez haut en ce qui concerne l'équipement ainsi que la présentation. Contrairement à un certain nombre de marques étrangères, l'ex-quai de Javel a choisi la méthode du « tout compris », à la manière d'ailleurs de la 605 SV 24 et de la 25 Baccava mais en poussant

sans aucun doute le raisonnement plus loin. Même en cherchant bien, on ne découvre sur cette super-XM que deux options-usine : les sièges chauffants qui, sous le climat français, ne servent strictement à rien, et le toit ouvrant électrique, d'ailleurs relativement peu coûteux. A part cela, tout ou presque est en série, de l'air conditionné à l'ABS, de l'intérieur cuir à l'autoradio commandé au volant, des jantes alliage à l'ordinateur de bord, de la direction à assistance variable au volant réglable en profondeur et en hauteur !

En fait, que manque-t-il, en série ou en option ? Les lave-phares haute pression (étrange lacune), le télé-

phone et (re-étrange lacune) la boîte automatique, également refusée à la 605 24 soupapes alors que la 25 la propose sans vergogne. A dire vrai, il manque également le cruise-control mais, là encore, l'utilité est restreinte sur le réseau routier français.

Cela étant dit, la XM 24 soupapes se distingue également de ses rivales par l'homogénéité de son traitement. Aussi bien sur la planche de bord que sur les panneaux de portières, le mariage du plastique de bonne qualité, du cuir et du bois a été réalisé avec beaucoup de bonheur. Seules les commandes de l'air conditionné - certes en progrès sur les trois boutons style 205 - auraient dû bénéficier de plus de soins (voir banc d'essai aux pages précédentes) tandis qu'on est en droit de se demander si le caractère très enveloppant des dossiers des sièges avant s'accorde parfaitement avec la définition du modèle... et si leur exécution a été suffisamment soignée ?

LA VRAIE HIERARCHIE

La conclusion à cette confrontation s'impose. Pour tous ceux qui situent à la première place de leurs préoccupations la qualité et l'agrément de comportement, la 605 Peugeot demeure indéniablement la meilleure. En revanche, la qualité de la présentation et la richesse de l'équipement de la XM V6 24 devraient retenir l'attention d'une clientèle peu soucieuse de mener obligatoirement une voiture à 100 % de ses possibilités ! De plus, les performances chiffrées de la Citroën surpassent légèrement celles de la Peugeot, les impressions subjectives (et agréables) à la conduite venant bien confirmer le fait. Quant à la 25 Baccava, sa supériorité dans le domaine des performances chiffrées ainsi que le luxe d'une présentation - à la limite même de l'ostentatoire - font d'autant plus regretter son infériorité en comportement, son prix devrait être revu à la baisse si l'on voulait réellement parler de compétitivité !

André COSTA

LES PRIX	CITROEN XM V6 24 Exclusive	PEUGEOT 605 SV 24	RENAULT 25 V6 Turbo Baccava
(F)			
Puissance administrative (CV)	270 000 16	234 200 16	261 000 12
OPTIONS-EQUIPEMENTS			
Air conditionné	série	10 200	série
Antivol	série	-	série
Antiblocage des roues ABS	série	série	série
Autoradio avec commande au volant	série	6 800	série
Boîte automatique	-	-	8 280
Dégivrage lunette AR temporisé	série	série	-
Direction à assistance variable	série	série	série
Eclairage du compartiment moteur	série	série	-
Jantes alliage	série	série	série
Lave-phares	-	-	-
Ordinateur de bord	série	série	série
Sellerie cuir	série	série	série
Sièges chauffants	3 800	série	-
Toit ouvrant électrique	4 800	4 800	4 240