

ALWAYS

*La Renault 25
face à la Peugeot 605 et à la Citroën XM*

En mars 1984, une espèce en voie d'apparition révolutionne le marché haut de gamme français en imposant de nouvelles références dans les domaines du style, de l'habitabilité, du confort, du comportement routier et de l'agrément d'utilisation. La Renault 25 occupe, depuis, la première place sur ce segment.

En juin 1988, la nouvelle Renault 25 apporte un style dynamique et contemporain, une qualité et une fiabilité au niveau des meilleures européennes.

L'année 1989 est marquée par le lancement de 2 nouveaux modèles haut de gamme, la Citroën XM en mai et la Peugeot 605 en octobre.

L'ambition du groupe PSA est de «voir grand» en positionnant ces deux modèles au niveau des marques allemandes les plus prestigieuses. Dans un premier temps, ils devront cependant faire leurs preuves sur le marché français face à la Renault 25.

La Renault 25

face à la Peugeot 605 et à la Citroën XM

L'Offre

plus de choix, plus de niveaux d'équipement, plus de motorisations _____ p. 4 - 5

Le Style

autant de modernisme à l'extérieur, plus de convivialité à l'intérieur _____ p. 6 - 7

Les Motorisations

plus d'agrément, plus de souplesse, plus d'économie _____ p. 8 à 11

Le Comportement

plus de sécurité au freinage _____ p. 12 - 13

Le Confort

plus de fonctionnalité, plus d'ergonomie _____ p. 14 à 16

Les Equipements

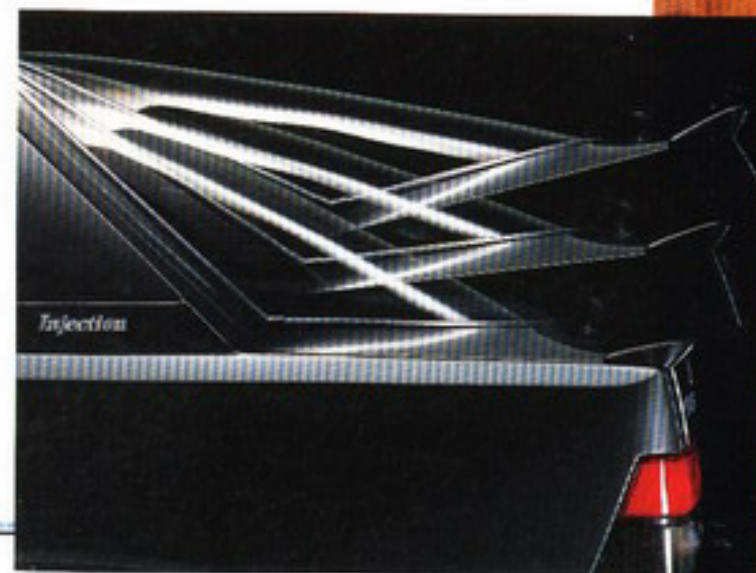
plus d'équipements, beaucoup plus d'équipements _____ p. 17 à 20

La Compétitivité

plus de performances et plus d'équipements à prix comparables _____ p. 21 à 23

La Qualité

une qualité au km 0 de haut niveau, une fiabilité éprouvée _____ p. 24

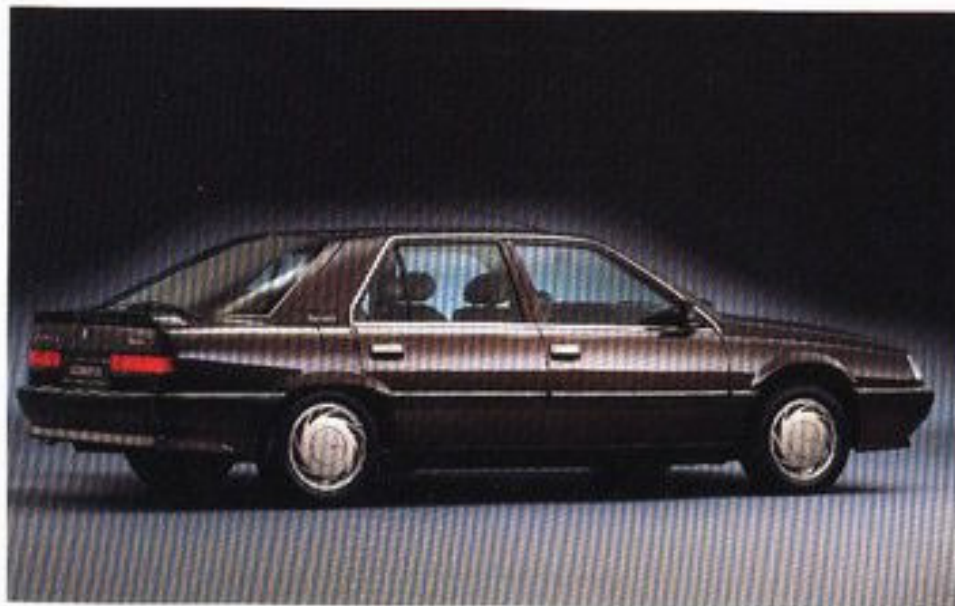


L'Offre

La gamme Renault 25 :

- 20 versions.
- Une version prestige Baccara renforçant le caractère haut de gamme exclusif de la Renault 25.
- Une boîte automatique proposée sur trois niveaux de motorisations, 103 ch, 120 ch et V6 153 ch catalyseur.
- 4 versions catalyseur, à partir de 130.700 F.
- De 97.700 F à 221.600 F.
- De 103 à 182 ch Din en essence, 70 et 85 ch Din en Diesel.

La Renault 25 couvre ainsi l'ensemble des besoins du segment «haut de gamme» en proposant le choix entre 7 motorisations dont 2 Diesel et 6 niveaux d'équipement dont la série limitée Camargue.





	Renault 25	Peugeot 605	Citroën XM
Gamme	20 versions	4 versions	6 versions
Motorisations	5 essence, 2 Diesel	4 essence	3 essence, 1 Diesel (*)
Équipement	6 niveaux	3 niveaux	4 niveaux
Boîte automatique	En option sur 6 versions	Non disponible	Non disponible
Prix	De 97.700 à 221.600 F	De 116.600 à 228.520 F	De 117.187 à 194.335 F

(*) Les versions Turbo Diesel seront commercialisées au plus tôt courant novembre.

Riche de 20 versions, la gamme Renault 25 permet à votre client de se construire une «voiture à la carte» en choisissant le niveau d'équipement et de motorisation le mieux adapté à ses besoins et à ses moyens.

A l'inverse, les gammes Peugeot 605 et Citroën XM, en phase de lancement, offrent un choix nettement plus restreint et proposent pour un niveau d'équipement donné une seule motorisation (deux sur certains modèles XM). De plus ces deux nouvelles gammes sont centrées autour des versions V6 qui ne représentent en France que 10 % des ventes de haut de gamme.

1995 cm³ 103 ch	TS	GTS BVM-BVA	GTS Camargue			
1995 cm³ injection 120 ch		TX BVM-BVA4	TX Camargue	TXE BVM-BVA4		
1995 cm³ 12S 140 ch		TI		TXI		
2165 cm³ catalyseur 110 ch				GTX		
2849 cm³ V6 catalyseur 153 ch		TX V6 BVM-BVA4	TX V6 Camargue		V6i BVM-BVA4	Baccara BVM-BVA4
2458 cm³ V6 Turbo 182 ch					V6 Turbo	
2068 cm³ Diesel 70 ch	TD	GTD	GTD Camargue			
2068 cm³ Turbo Diesel 85 ch		Turbo D	Turbo D Camargue		Turbo DX	

Le Style

Le style extérieur :

La Renault 25 :

- bénéficie d'un excellent Cx de 0.28 (version TS), identique à celui de ses concurrentes les plus récentes,
- exprime parfaitement depuis son restyling ses qualités fondamentales :
- robustesse et qualité, induites par la partie arrière,
- modernité et performance, impliquées par la face avant et le dessin des jantes.

Sans porter de jugements, toujours subjectifs, sur la ligne les remarques suivantes s'imposent :

La Peugeot 605 :

- reprend un style classique, très proche de celui de la 405, de face et de profil, cette similitude n'est pas forcément valorisante pour la 605, plus récente et positionnée sur le marché très exigeant du haut de gamme,
- n'évite pas les fautes de goût avec la présence de chrome sur la calandre et sur les serrures, avec l'aspect caoutchouteux des baguettes de protection latérales.

La Citroën XM :

- fait un usage important de plastique d'aspect peu flatteur : partie haute du capot, poignées de portes, partie centrale des jantes en alliage, rétroviseurs extérieurs,
- sacrifie la visibilité sous tous les angles.

Non seulement on ne distingue pas le bout du capot moteur, mais des trois rétroviseurs, seul celui de gauche remplit son office. À droite, le montant oblique de la portière empêche toute rétrovision correcte, et au centre la très grande inclinaison de la lunette arrière, bordée de surcroît par un aileron aux grâces discutables, ne laisse plus qu'un angle très insuffisant.

AUTO-MOTO

Peugeot et Citroën ont pour ambition de réussir sur les marchés d'Europe du nord, ce qui n'est pas sans entraîner une certaine perte d'identité en France. Certains éléments sont ainsi des caricatures de ce que font les marques allemandes les plus prestigieuses.

Citons entre autres les rétroviseurs massifs et les poignées de portes «Mercedes» de la Citroën XM, et pour la Peugeot 605, les monogrammes et les jantes alliage de même provenance !

Cette constatation se confirme à l'intérieur.



Le style intérieur :

La Renault 25 possède un style original mis en valeur par la qualité de l'assemblage et le choix des matériaux. Tout est conçu pour rendre la vie à bord agréable : les espaces de rangement nombreux et vastes, les harmonies intérieures, la disposition des commandes.

Au contraire

Peugeot a, certes, fait porter ses efforts sur la qualité des matériaux, cependant le style intérieur de la 605 ne fait pas l'unanimité.

Ici aussi, l'inspiration germanique a suppléé au manque d'imagination des stylistes.



On retrouve le pontet de levier de vitesses de chez Mercedes et des touches de bois qui ne sont pas du meilleur goût.

Cela dit, avec une planche de bord de couleur claire sur une 504, le mariage des teintes et des différents matériaux n'est pas très heureux.

L'ACTION AUTOMOBILE

L'aspect général de la planche de bord apparaît moins fragmenté que sur la XM mais l'imagination de son créateur ne semble pas trop prolifique. Quant à l'exploitation du thème « bois », elle fait preuve d'une naïveté surprenante surtout ailleurs que sur les versions cuir.

L'AUTO-JOURNAL

La planche de bord est massive, les contreportes tourmentées et le volant sans originalité. De plus les harmonies intérieures sont discutables. En bref le style intérieur manque d'une certaine homogénéité et surtout d'originalité.

Par ailleurs, le coffre à gants de la Peugeot fait pocofille en diable et, d'une manière générale, l'ensemble n'est pas loin de confondre simplicité et indigence, la présence d'une montre digne de ce nom n'ayant même pas été jugée indispensable...

L'AUTO-JOURNAL

La Citroën XM suit une philosophie semblable.

L'intérieur très sombre manque de chaleur et tranche avec le style extérieur résolument original.



En revanche la Citroën ne convainc ni par la qualité des matériaux utilisés, ni par la qualité de l'assemblage.

A noter que certains éléments, comme les poignées de portes et les commandes de lève-vitres électriques proviennent de la Citroën BX. Ce mélange nuit à la cohérence de l'ensemble et limite sérieusement l'impression de qualité qui pourrait s'en détacher.

XM 2.1 : qualité des matériaux, dessin plus discutable.

L'AUTOMOBILE

Véritable haut de gamme français, la Renault 25 possède une touche d'élégance et de fonctionnalité que n'ont ni la Peugeot 605, ni la Citroën XM, ni les modèles allemands qui les ont inspirés.

Les Motorisations

Agrément de conduite et économie d'utilisation dépendent directement des motorisations. La Renault 25 prouve à nouveau la compétence de nos motoristes dans ces deux domaines.

Développées en commun, la Peugeot 605 et la Citroën XM utilisent les mêmes motorisations. La Peugeot a l'exclusivité du V6 24 soupapes jusqu'au printemps 90 et inversement les motorisations Diesel ne sont pour l'instant disponibles que sur la Citroën XM.

On retrouve donc comme motorisation centrale le 2 L injection de 130 ch qui, sur la XM, n'a convaincu la presse spécialisée ni par ses consommations, ni par son agrément (nervosité, reprise, niveau sonore). On retrouve les mêmes défauts sur la 605 puisque la version SRI est moins nerveuse qu'une Renault 25 TXE.

	Renault 25 TXE	Peugeot 605 SRI	Citroën XM 2 L 130 ch	Renault 25 TXI
Performances				
0 à 100 km/h	10,7 s	11,5 s	11,5 s	9,7 s
1000 m D.A.	31,9 s	32,7 s	32,7 s	30,8 s
Vitesse maxi	195 km/h	205 km/h	205 km/h	207 km/h
Consommations aux 100 km				
à 90 km/h	6,0 l	6,3 l	6,3 l	6,4 l
à 120 km/h	7,4 l	8,1 l	8,1 l	7,9 l
En cycle urbain	10,9 l	11,5 l	11,5 l	11,9 l

En revanche, les deux 4 cylindres ne produisent pas un son très élégant et s'avèrent même particulièrement bruyants, eu égard aux ambitions de grandes routières affichées par ces deux modèles.

LE MONITEUR AUTOMOBILE

Cependant, comme sur la XM, le moteur fait preuve d'un comportement erratique à bas régime qui le rend particulièrement désagréable à utiliser en circulation lente, une utilisation pratiquement continue de l'embrayage est par exemple nécessaire dans les embouteillages pour éviter de secouer les passagers. Ces moteurs se sont malheureusement révélés étrangement bruyants.

LE MONITEUR AUTOMOBILE

- Le moteur «carburateur» 115 ch fait moins bien que le 2 L 103 ch en nervosité et en accélération tout en consommant nettement plus.

	Renault 25 GTS(*)	Peugeot 605 SL	Citroën XM 2L	Renault 25 TX
Performances				
0 à 100 km/h	11,5 s	12,2 s	12,2 s	10,7 s
1000 m D.A.	32,3 s	33,6 s	33,6 s	31,9 s
Vitesse maxi	182 km/h	197 km/h	193 km/h	195 km/h
Consommations aux 100 km				
à 90 km/h	5,3 l	6,3 l	6,3 l	6,0 l
à 120 km/h	7,0 l	7,9 l	7,9 l	7,4 l
En cycle urbain	9,6 l	10,7 l	10,7 l	10,9 l

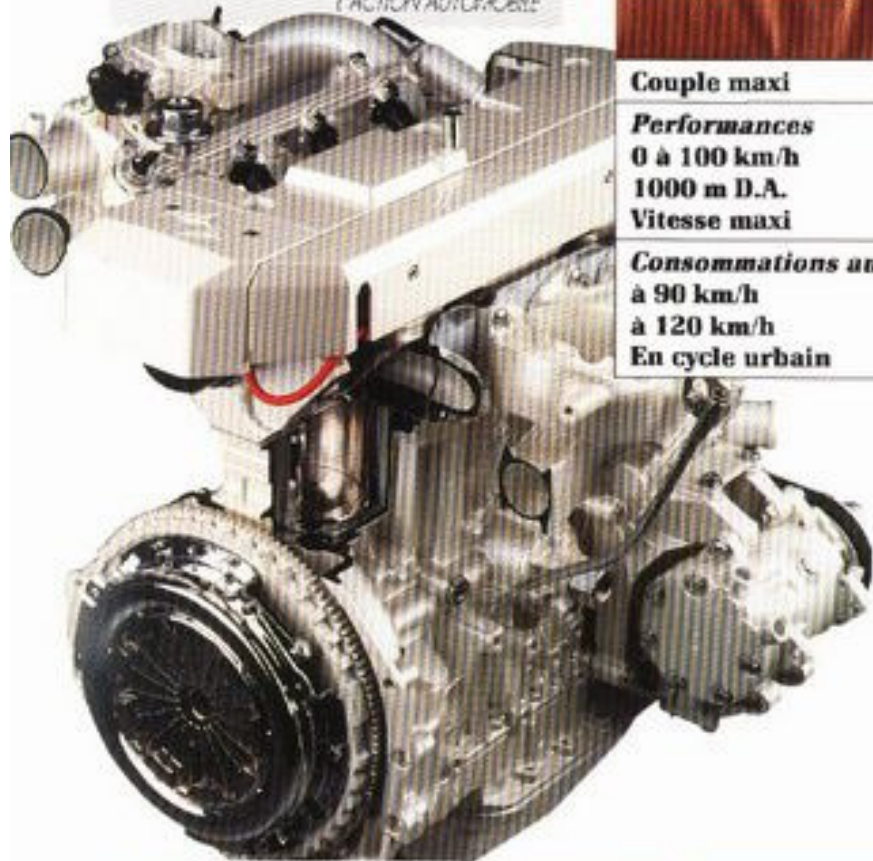
(*) La Renault 25 GTS existe en boîte longue, 7 chevaux fiscaux et dispose d'un atout supplémentaire auprès de certains clients particuliers et surtout auprès des sociétés, la taxe sur les véhicules de société étant de 4 800 F jusqu'à 7 cv et de 10 500 F au-delà.

Le Renault 25 GTS (1995 cm³, 103 ch) offre de meilleures reprises et une plus grande sécurité. En effet, la 605 SL et la XM Séduction, handicapées par leur poids et leur moteur lymphatique, réclament un peu trop de carburant, le 2 litres, déjà poussif en version 130 ch, est rugueux, creux à tous les régimes et bruyant. Comment un moteur si peu puissant peut-il être monté sur des berlines aux prétentions modernes ?

L'ACTION AUTOMOBILE

- Le moteur V6 réalisé dans une filiale commune à Peugeot (Citroën) et Renault suit deux philosophies différentes. Chez Peugeot, on a privilégié la puissance et la vitesse maxi, chez Renault le couple, donc les

reprises et l'agrément de conduite, les consommations s'en trouvent également réduites.



	Renault 25 V6 injection	Peugeot 605 SV 3.0	Citroën XM V6 Ambiance
Couple maxi	23,4 mkg à 2500 tr/min	24,5 mkg à 4600 tr/min	24,5 mkg à 4600 tr/min
Performances			
0 à 100 km/h	9,3 s	9,7 s	9,7 s
1000 m D.A.	30,5 s	30,5 s	30,5 s
Vitesse maxi	208 km/h	222 km/h	222 km/h
Consommations aux 100 km			
à 90 km/h	7,5 l	7,8 l	7,8 l
à 120 km/h	9,4 l	9,6 l	9,6 l
En cycle urbain	14,4 l	15,0 l	15,0 l

1000 m départ lancé à 40 km/h en 4 ^e (mesuré) en secondes	
Peugeot 605 SV 3.0	32,2 s
Citroën XM V6	31,4 s
Renault 25 V6	31,7 s

Consommation moyenne de l'essai en l/100 km	
Peugeot 605 SV 3.0	15,5 l
Citroën XM V6	15,8 l
Renault 25 V6	14,5 l

LE MONITEUR AUTOMOBILE

Les Motorisations

- De même le moteur V6 24 soupapes est plus puissant que notre V6 Turbo mais nettement moins nerveux et beaucoup plus gourmand.

	Renault 25 V6 Turbo	Peugeot 605 SV 24
Couple maxi	28,6 mkg à 3000 tr/min	26,5 mkg à 3600 tr/min
Performances		
0 à 100 km/h	7,7 s	8,6 s
1000 m D.A.	27,3 s	29,4 s
Vitesse maxi	+ 225 km/h	235 km/h
Consommations aux 100 km		
à 90 km/h	6,8 l	7,8 l
à 120 km/h	8,9 l	9,6 l
En cycle urbain	12,9 l	15,5 l

De plus, les essayeurs spécialisés ont souligné le manque de mise au point et d'agrément de ce moteur.

Malheureusement ce fâve n'est pas d'un caractère docile dans les embouteillages. Coincé dans la circulation urbaine, il renâcle et chaque action sur l'accélérateur, que ce soit pour ralentir ou repartir, se traduit par des à-coups, au point que l'on est obligé de jouer de l'embrayage pour gommer les haquets de la voiture.

L'AUTOMOBILE

Non seulement la conduite en ville devient désagréablement saccadée, mais il est à craindre que l'ensemble de la transmission n'apprécie pas longtemps le traitement.

L'AUTO JOURNAL



- Les motorisations Diesel de la XM donnent également la priorité à la vitesse au détriment de la nervosité et des reprises. Ainsi, la Renault 25 GTD bien que moins puissante, est légèrement plus nerveuse que la XM D 12.

Sans même parler de l'atmosphère dont l'extrême modestie dans les performances ne pourra satisfaire qu'une clientèle uniquement soucieuse d'économie et de confort, la Turbo accuse par rapport à la CX un recul assez net.

L'AUTO-JOURNAL

La voiture est donc longue à lancer, et elle sera sensible à la charge et/ou aux rampes d'autoroutes. Elle sera mal à l'aise dans les régions accidentées. Solution : jouer de la boîte assez fréquemment, ce qui influencera négativement la consommation.

L'AUTOMOBILE

C'est le manque de brio qui caractérise les XM Diesel. Les chiffres mesurés sont, de surcroît, encore plus pessimistes que ceux du constructeur : 35"9 au km départ arrêté contre 32"8 indiqué.

L'ACTION AUTOMOBILE



gouvernementales prises en matière de sécurité routière et à l'évolution du comportement des automobilistes.

- Elle ne prend pas en compte les spécificités du réseau automobile français qui compte moins d'autoroutes que de routes nationales où les notions de reprises et de sécurité sont directement liées.

Pour gommer ce handicap, Peugeot et Citroën annoncent des performances avec une seule personne à bord alors que tous les autres constructeurs communiquent des valeurs avec 2 personnes.

La Renault 25 affiche dans ce domaine une supériorité très nette en agrément de conduite et en économie d'utilisation. De plus son comportement est à la hauteur de ses motorisations brillantes.

	Renault 25 GTD	Citroën XM D 12	Renault 25 Turbo D	Citroën XM Turbo D 12
Moteur				
Cylindrée	2068 cm ³	2138 cm ³	2068 cm ³	2088 cm ³
Puissance	70 ch	83 ch	85 ch	110 ch
P.A.	7 cv	7 cv	6 cv	6 cv
Performances				
0 à 100 km/h	17,5 s	17,6 s	13,1 s	12,4
1000 m D.A.	37,9 s	38,0 s	34,5 s	34,0 s
Vitesse maxi	165 km/h	176 km/h	172 km/h	192 km/h
Consommations aux 100 km				
A 90 km/h	5,0 l	5,1 l	5,0 l	4,9 l
A 120 km/h	7,0 l	6,7 l	6,9 l	6,6 l
En cycle urbain	8,8 l	8,0 l	8,4 l	8,5 l

Peugeot et Citroën ont donc développé des moteurs privilégiant la puissance maxi au détriment de l'agrément de conduite et de l'économie d'utilisation. Le résultat est

d'autant moins convaincant que la 605 et la XM sont très lourdes et les rapports de boîtes de vitesses très longs surtout sur la Citroën.

Cette philosophie «à l'allemande» qui se traduit par une vitesse de pointe élevée et des reprises très molles paraît discutable en France pour deux raisons :

- Elle s'oppose aux mesures

Le Comportement

En matière de sécurité, la Renault 25 figure en tête du palmarès des voitures les plus sûres sur la route à égalité avec la Mercedes 190.

Cette première place, la Renault 25 la doit à la qualité de sa conception en matière de suspension et de freinage.

Les suspensions

Les nouveaux modèles PSA veulent innover dans ce domaine :

La Citroën XM propose une suspension hydraactive (amortissement et flexibilité variables) en série uniquement sur les versions Ambiance, en option sur les versions Séduction et Harmonie au prix de 7.812,50 F. La V6 Ambiance reçoit une direction à assistance variable.

La Peugeot 605 propose une suspension à amortissement variable et une direction à assistance variable en série uniquement sur les versions SV 3.0 et SV 24, les versions SL et SRi ne peuvent recevoir cet équipement, pas même en option.

3 remarques :

- Les suspensions classiques de la Renault 25 ne souffrent pas la comparaison avec les suspensions plus évoluées proposées sur les versions hautes de la XM et de la 605. Les essais comparatifs les plus récents le prouvent : La Renault 25 V6 Turbo face à la Peugeot 605 SV 3.0 et à la Citroën XM V6 Ambiance.

A vide : la 25 présente un remarquable compromis confort/tenue de route, tout empreint de souplesse. En charge : Mauvaise surprise avec la Citroën. Dans les secteurs accidentés, elle s'avachit complètement, prend beaucoup de roulis et se vautre dans les virages. Du coup, la Renault en paraît convaincante, elle reste constante dans son comportement : facile et légère à conduire.

L'ACTION AUTOMOBILE

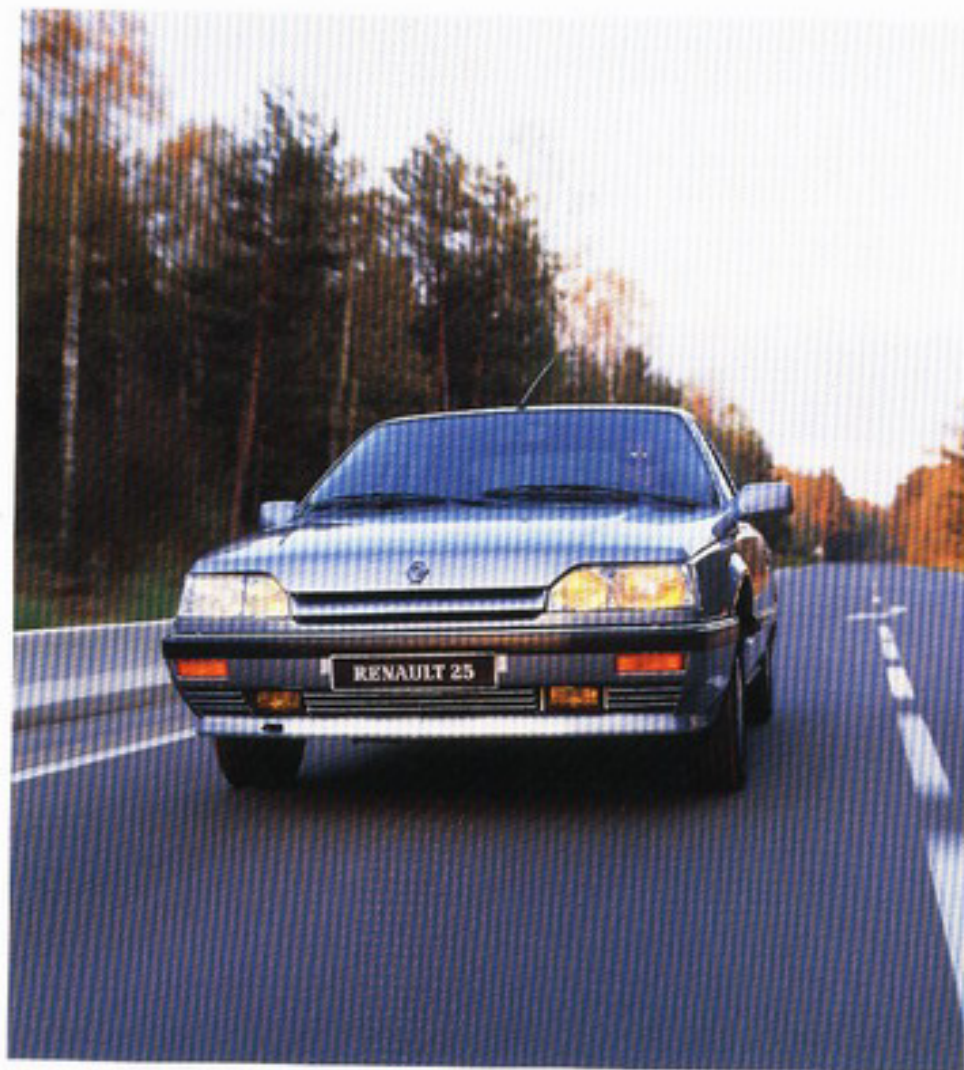
- Les suspensions électroniques font payer leurs prestations cher, très cher et il n'est pas certain que tous les clients soient prêts à supporter ce surcoût.

D'autant plus que les avantages de ces suspensions sont parfois discutables et ne sont pas forcément perceptibles par la plus grande majorité de la clientèle.

- Les suspensions électroniques n'évitent pas le phénomène de plongée lors d'un freinage à faible vitesse.

Dotée d'un comportement très sûr, la Renault 25 offre un freinage puissant et progressif. Ce n'est pas le cas de la Peugeot 605, ni de la Citroën XM.





Le freinage : avantage à la Renault. La 605 est ici un peu décevante. Rien à dire en utilisation même très rapide, mais dans les freinages limites, du fait d'une surassistance, il devient très difficile d'éviter le blocage. Ce n'est pas vraiment nouveau chez Peugeot, même si le phénomène est moins sensible que sur d'autres modèles de la marque, mais les distances s'en resserrent.

L'AUTOMOBILE

Toutefois, le toucher de pédale est encore très typé Citroën. La pédale manque donc fortement de progressivité.

L'AUTO-JOURNAL



FREINAGE (2 personnes à bord)

	Renault 25 TXI	Peugeot 605 SRi	Citroën XM 130 ch
130 km/h	77,4 m	81,1 m	79,9 m
170 km/h	137,6 m	150,1 m	138,2 m
A.B.S.	Bosch	Bendix	Bendix

L'AUTOMOBILE

Le Confort

Le très haut niveau de confort offert par la Renault 25 est assuré par des suspensions adaptées, une habitabilité généreuse, une position de conduite et des sièges très étudiés, une conception fonctionnelle et ergonomique.

Les suspensions

Equippée de suspensions classiques, la Renault 25 offre un comportement routier sûr mais aussi un confort de haut niveau.

Elle offre la suspension la plus mûlleuse.
L'ACTION AUTOMOBILE

La TXI n'a rien perdu de ses qualités routières, l'amortissement est parfait : la voiture est collée au sol et le confort est toujours excellent, que ce soit à vide ou en pleine charge.

L'ARGUS

L'habitabilité

Référence absolue du segment haut de gamme en matière d'habitabilité, la Renault 25 a visiblement servi de modèle à la Peugeot 605 et à la Citroën XM.

- **pour les occupants :**
ainsi, l'espace offert aux

passagers est dans l'absolu très important et supérieur à la moyenne des concurrentes étrangères.

La Renault, la Peugeot et la Citroën offrent des prestations très comparables dans ce domaine.

Cependant la Renault 25 conserve l'avantage :

- **en largeur habitable**

	Renault 25	Peugeot 605	Citroën XM
Largeur aux coudes AV	1,56 m	1,50 m	1,51 m
Largeur aux coudes AR	1,53 m	1,53 m	1,48 m



- **en garde au toit à l'arrière**
en effet, la banquette surélevée associée à une lunette AR très inclinée limitent la garde au toit à l'arrière de la Peugeot 605 et de la Citroën XM, tout passager mesurant plus de 1,80 m se cogne la tête dès qu'il se penche en arrière.

Seule la garde au toit à l'arrière risque d'être un peu juste pour les grands gabarits, surtout dans la 605.
L'ACTION AUTOMOBILE

- **en espace pour le troisième passager AR**
sur les deux modèles PSA, un canal de transmission proéminent envahit l'espace habitable AR. Ces deux tractions AV, qui recevront probablement dans le futur une transmission intégrale, laissent très peu d'espace à un éventuel troisième passager arrière. Ce défaut est encore accentué sur la 605 par la forme de la banquette AR.

Malheureusement, cette caractéristique rend la «cinquième place» complètement inutilisable par un adulte. Et à vrai dire, on peut même supposer qu'un enfant n'y sera pas forcément ravi, ce qui réduit tout de même singulièrement la vocation «familiale» de la 605.

L'ACTION AUTOMOBILE

- **pour les bagages**

La Peugeot 605 dispose d'un coffre profond mais l'inclinaison prononcée de la lunette AR limite son accès et l'utilisation de sa partie la plus reculée. Sur ce plan, la large 5^{ème} porte de la Renault 25 rend facilement accessible et

A noter que la Renault 25 offre les espaces de rangement les plus nombreux et les plus vastes, les planches de bord massives de la 605 et de la XM n'offrent au passager AV aucune tablette de rangement.



	Renault 25	Peugeot 605	Citroën XM
Volume du coffre	442 dm³	464 dm ³	380 dm ³
Largeur d'accès	1,42 m	0,75/1,22 m	1,04 m

donc utilisable l'ensemble de l'espace à bagages.

La Renault 25 conserve l'avantage d'une fonctionnalité AR remarquablement conçue, permettant le transport occasionnel d'objets volumineux. La trappe à ski de la 605 limite franchement la polyvalence offerte par la nouvelle Peugeot.

La découpe de l'ouverture du coffre, elle ne facilite pas l'introduction des valises de forte taille.

L'AUTO-JOURNAL

La Citroën XM dispose d'une fonctionnalité AR nettement moins pratique que celle de la Renault 25 et d'un coffre au volume plus limité.



Le Confort

Les sièges

Renault travaille depuis de nombreuses années sur la forme des sièges, le choix des mousses afin d'offrir

- au conducteur : une position de conduite satisfaisante pour tous et un très bon maintien en virage.
- aux passagers : un vrai confort à toutes les places.

Cette idée du confort ne se retrouve pas

- sur la Peugeot 605

... qui a oublié de penser au 5^{ème} passager.
LE MONITEUR AUTOMOBILE

- sur la Citroën XM

Il faut dire que la place entre le bas du volant, même levé à sa position de réglage supérieure, et le siège, est très mesurée. Les genoux «littent» souvent avec le volant voire le bas de la planche de bord !

Malheureusement, les sièges ne sont pas à la hauteur à cause du manque de maintien.

L'AUTOMOBILE

L'ergonomie

Élément participant directement à la sécurité active, l'ergonomie fait l'objet des soins les plus attentifs chez Renault.

Elle permet au conducteur de mieux se concentrer sur la conduite, d'éviter les gestes inutiles. Elle facilite la vie à bord de tous les occupants.

A la pointe dans ce domaine, la Renault 25 est la seule à offrir

- la synthèse de parole,
- la commande regroupée des 4 vitres électriques et des rétroviseurs (selon versions),
- un satellite de commande radio permettant de régler le volume, de rechercher automatiquement les stations, et aussi de rappeler 7 mémoires et de changer de canal (cette fonction n'est proposée ni sur la Peugeot 605, ni sur la Citroën XM).

Au contraire la Citroën XM suit une approche opposée :

- les commandes de l'autoradio sont situées sur la branche du volant



- les commandes électriques de réglages des sièges, des vitres AR «éparpillées»
- les commandes différenciées des clignotants et des phares
- le frein à main à pied.

Et puis nous avons retrouvé ce frein de parking au pied dans son illogisme de blocage manuel.

L'AUTOMOBILE

Grâce au compromis trouvé entre l'espace pour les occupants et le coffre à bagages, grâce à la qualité de l'amortissement et des sièges, grâce à l'intelligence des équipements qui simplifie la vie à bord et renforce la sécurité, la Renault 25 s'exprime pleinement en tant que «voiture à vivre».





Veillez à choisir le haut de gamme à vivre, la Renault 25 offre le plus de confort, plus d'agrément et plus de sécurité que la Peugeot 605 et la Citroën XM, et ce à tous les niveaux d'équipements.

Les Équipements

	Renault 25 GTS, TX, GTD, Turbo D...	Peugeot 605 SL	Citroën XM Sédution (*)
Ligne et aérodynamisme Becquet AR Jantes alliage Peinture métallisée Vitres teintées	Série (ton caisse) Option/série (Camargue) Option/série (Camargue) Option/série (Camargue)	Non Non Option Option	Non Option Option Option
Conduite et sécurité 2 rétroviseurs extérieurs Essuie-lunette AR Projecteurs additionnels Réglage du volant Indicateur de température extérieure Réglage en site des projecteurs	Série (ton caisse sur Camargue) Série Option/série (Camargue) Hauteur Série Série	Série (ton caisse) Non Option Hauteur/profondeur Non Non	Série Série Non Hauteur/profondeur Non Non (assiette constante)
Tableau de bord Compte-tours Indicateur de niveau d'huile	Série Série	Série Non	Non Non
Confort et finition Sellerie Fermeture à télécommande Réglages des appuis-tête AV Réglage lombaire Autoradio avec commande au volant Accoudoir central AV Sellerie cuir Toit ouvrant électrique Conduits de chauffage AR Conditionnement d'air à régulation électronique	Velours Série Inclinaison Série Option/série (Camargue) Série Option Option Série Option	Tissu Non Hauteur Série Option Non Non Non Non Non	Velours Non Hauteur Non Option Non Non Non Non Option

* Le niveau d'équipement Sédution est disponible sur le 2 litres 115 ch et le Diesel atmosphérique 83 ch.



	Renault 25 TXI, TXE et GTX	Peugeot 605 SRI	Citroën XM Harmonie (*)
Ligne et aérodynamisme			
Jantes alliage	Série	Option	Option
Vitres teintées	Série	Série	Série
Conduite et sécurité			
Projecteurs additionnels	Série (TXI, TXE)	Option	Non
Rétroviseurs électriques	Option	Option	Non
et dégivrants	Série	Non	Non
Synthèse de la parole	Option	Non	Non
Régulateur de vitesse			
Tableau de bord			
Indicateur de niveau d'huile	Série	Non	Série
Ordinateur de bord	Série	Non	Non
Confort et finition			
Plip intégré à la clé	Série	Non	Série
Conduits de chauffage AR	Série	Non	Non
Accoudoir central AR	Série	Non	Non
Vitre conducteur à impulsion	Option (pack confort)	Non	Non (série sur Ambiance)
Vitres AR électriques	Option (pack confort)	Non	Non (Série sur Ambiance)
Sièges électriques	Option (pack confort)	Non	Non (Série sur Ambiance)
Réglage lombaire	Série	Série	Non
Sièges Ergomatic, siège			
conducteur à mémoire	Option (pack ergomatic)	Non	Non
Sièges chauffants	Non	Option	Option
Miroir de courtoisie éclairé	Série	Non	Non

(*) Le niveau d'équipement Harmonie est disponible sur le 2 litres injection 130 ch et le Diesel atmosphérique 83 ch et prochainement, sur le Diesel Turbo 110 ch.



	Renault 25 V6 Injection V6 Turbo, Turbo DX	Peugeot 605 SV 3.0 (1)	Citroën XM Ambiance (*)
Ligne et aérodynamisme			
Boucliers ton caisse	Série	Série	Série
Rétroviseurs ton caisse	Série	Série	Non
Jantes alliage	Série	Série	Option
Peinture métallisée	Option	Option	Série
Conduite et sécurité			
Rétroviseurs électriques et dégivrants	Série	Série	Série
Synthèse de la parole	Série	Non	Non
Régulateur de vitesse	Option (sauf V6 Turbo)	Non	(informations visuelles) Non
Confort et finition			
Sièges AV électriques	Série	Option	Série
Sièges AV ergomatic, siège conducteur à mémoire	Option (pack ergomatic)	Non	Non
Sièges chauffants	Non	Option	Option
Chaîne Hi-fi avec égaliseur	Série	Non (option radio)	Non (option radio)
Ordinateur de bord	Série	Option	Série (sur V6)
Plip intégré à la clé	Série	Non	Série

(1) La Peugeot 605 SV 24 est équipée en série de la peinture métallisée, de l'intérieur cuir, des réglages électriques des sièges AV, d'un accoudoir central avant, d'un ordinateur de bord et d'une trappe à ski avec sac.

* Le niveau d'équipement Ambiance est disponible sur le 2 litres injection 130 ch, le V6 170 ch et prochainement le Diesel Turbo 110 ch.

**Très bien placée dans les domaines de l'agrément et de l'économie d'utilisation,
du comportement, du confort et des équipements,
la Renault 25 est proposée à des tarifs très compétitifs.
La Renault 25 offre ainsi un rapport prix-prestations
particulièrement convaincant.**



La Compétitivité

• Les versions d'attaque

Les performances des Peugeot 605 et Citroën XM 2 L carburateur sont directement comparables à celles de la Renault 25 GTS (à l'exception de la vitesse maxi !). La Renault 25 GTS proposée à un prix inférieur offre en série un équipement plus complet que ses deux rivales.

• Les versions intermédiaires

La double offre Renault 2 L injection 120 ch et 2 L injection multisoupapes 140 ch permet d'encercler l'offre PSA 2 L injection 130 ch.

À noter que les performances de ce 130 ch sont inférieures en accélération à notre 120 ch. Les équipements SRi et Harmonie se situent entre les niveaux TX et TXi.

La 25 TXi n'a pas à rougir de l'arrivée de la 605 SRi. Proposées toutes deux au même tarif, la Renault prend l'avantage grâce à son équipement de série plus complet et son tempérament moins lymphatique.

L'ACTION AUTOMOBILE

	Renault 25 GTS (Renault 25 GTS Camargue)	Peugeot 605 SL	Citroën XM
Prix	111.900 F (118.200 F)	116.600 F	117.187,50 F
De 0 à 100 km/h	11,5 s	12,2 s	12,2 s

	Renault 25 TX (Renault 25 TX Camargue) Renault 25 TXE	Peugeot 605 SRi	Citroën XM 2 L injection Harmonie*
Prix	118.000 F (124.300 F) 125.000 F	134.570 F	137.691,31 F
De 0 à 100 km/h	10,7 s	11,5 s	11,5 s

	Renault 25 TXi	Peugeot 605 SRi	Citroën XM 2 L injection Harmonie*
Prix	134.700 F	134.570 F	137.691,31 F
Jantes alliage	Série	2.930 F	3.125 F
Projecteurs add.	Série	977 F	Non

* Existe en finition Ambiance à 163.085,94 F.

• Les versions grandes routières

	Renault 25 V6 Injection	Peugeot 605 SV 3.0	Citroën XM V6 Ambiance
Prix	172.000 F	188.480 F	194.335,94 F
A.B.S.	9.570 F	Série	Série
Chaîne Hifi	Série	6.641 F*	5.843,75 F*
Sièges électriques	Série	4.492 F (y compris sièges AV chauffants)	Série
Jantes alliage	Série	Série	3.125 F
Peinture métal.	2.680 F	2.930 F	Série
Ordinateur de bord	Série	1.563 F	Série

• Les versions Diesel

La Citroën XM se situe en haut des échelles de prix. Les versions Diesel n'échappent pas à cette

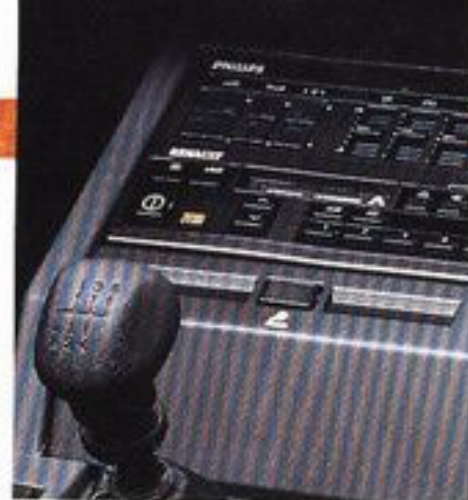
règle : une Citroën XM D 12 Harmonie est vendue au même prix qu'une Renault 25 Camargue

Turbo D, tout en étant nettement moins bien équipée et largement moins performante.

* Option radio, sans égaliseur.

	Renault 25 GTD (Renault 25 GTD Camargue)	Citroën XM D 12 Séduction/Harmonie
Prix	123.400 F (129.700 F)	129.882,81/138.671,88 F
De 0 à 100 km/h	17,5 s	17,6 s

	Renault 25 Turbo D/DX (Renault 25 Turbo D Camargue)	Citroën XM Turbo D 12 Harmonie/Ambiance
Prix	131.700/163.000 F (138.000 F)	154.296,88/179.687,50 F
De 0 à 100 km/h	13,1 s	12,4 s



Bref, au total, on peut considérer que face à la Renault 25 ou aux concurrentes japonaises, italiennes ou anglaises, les différentes versions de 605 n'offrent pas un rapport prix/équipement spécialement attrayant.
LE MONITEUR AUTOMOBILE

C'est le manque de bric qui caractérise les XM Diesel. Le rapport prix/performance est assez moyen.

L'ACTION AUTOMOBILE

De manière générale, à niveau d'équipements et de performances comparables, les Renault 25 sont beaucoup plus attractives que les Peugeot 605 et les Citroën XM équivalentes.

Prix au 5 septembre 1989.

La Qualité

Renault, Peugeot et Citroën ont fait porter leurs efforts sur la qualité au km 0 et sur la fiabilité dans le temps. Cependant ce double objectif ne semble pas être atteint par tous.

La qualité au km 0

- La Renault 25 a constamment amélioré son indice de qualité au km 0, l'AQR, pour atteindre un niveau de 147. Cette valeur la situe parmi les meilleures productions européennes, les modèles de la catégorie haut de gamme étant notés de 135 à 152 pour un maximum théorique de 162. Le choix des matériaux et la qualité de l'assemblage sont maintenant au niveau des meilleures réalisations européennes de l'avis même de la presse spécialisée.

Mais ce serait vouloir ignorer les progrès réalisés par Renault en matière de présentation et d'équipements. La 25 V6 injection n'a rien à envier à la BMW 525i, elle est mieux équipée en base, la qualité des matériaux est maintenant tout à fait à la hauteur, de même que l'on remarque nettement le soin apporté à la réalisation.

L'AUTOMOBILE

- La Peugeot 605 marque un progrès dans ce domaine par rapport à la 405. Cependant la démarche n'a pas été totale. La qualité de la peinture n'est pas satisfaisante, du moins sur les premiers véhicules produits.

Un point demande néanmoins à être revu : la qualité de la peinture qui, sur certaines teintes, affiche une désagréable peau d'orange.

L'AUTO-JOURNAL

La légèreté du coffre a été vivement critiquée.

Le couvercle de coffre fait «léger» et Peugeot devrait l'épaissir pour supprimer cette impression de quincaillerie qui dénote désagréablement avec l'ensemble de la voiture.

L'AUTOMOBILE

A l'intérieur, certains détails sont indignes d'un véhicule haut de gamme comme la matière recouvrant les pare-soleil, le plastique des aérateurs centraux et la visserie apparente de la partie intégrant la montre et l'indicateur de température.

- La Citroën XM, a, elle, été critiquée tant pour la qualité des matériaux que pour le soin apporté à l'assemblage.

Le tableau de bord, par exemple, bien que très complet, fait un peu fouillis et toujours trop bon marché. Les plastiques et la moquette (qui peluche), ne sont pas tout à fait au standard de la catégorie. On ose espérer, par ailleurs, que la tôle qui vibre sous le plancher ou la marche arrière qui se désencleuve brutalement lorsqu'on accélère un peu fort, soient à mettre sur le compte de notre modèle de pré-série.

L'ACTION AUTOMOBILE

Mais peut-être est-ce l'assemblage qui laisse çà et là à désirer, comme tendraient à le prouver quelques légers bruits de carrosserie, par exemple du côté du hayon...

L'AUTO-JOURNAL

La fiabilité dans le temps

- La Renault 25, commercialisée depuis 1984, renouvelée en 1988, est la seule à avoir fait ses preuves. L'amélioration sensible de la qualité s'est traduite par une fiabilité accrue dans tous les domaines et plus particulièrement pour les éléments électriques et électroniques.

Depuis le lancement de la phase II, la Renault 25 s'est repositionnée sur le marché «haut de gamme».

En France, la version de prestige Baccara représente plus de 3 % des ventes et les versions V6 Injection et V6 Turbo 5 %. En Europe sur des marchés très exigeants comme la Suisse, la Renault 25 a progressé de 30 % sur les 8 premiers mois de l'année dans un marché en hausse de 4 %.

- La Peugeot 605 et la Citroën XM ont tout à prouver dans ce domaine. D'autant plus que les systèmes électroniques sophistiqués et les câblages qu'ils impliquent ne sont pas sans poser des problèmes, de l'avis même de Pierre Guillaume, responsable des études sur le projet Z6 (Peugeot 605):

«Au démarrage du projet, le lanceur de la pince 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.»

«Depuis le mois de mai, on sait à quoi s'en tenir concernant la **XM Injection**.

Lourde, sous-motorisée, desservie par sa mauvaise position de conduite et son coffre de capacité moyenne, présentant quelques lacunes d'équipement, elle est heureusement sauvée par son comportement routier, son confort de suspension et son habitabilité généreuse. Insuffisant toutefois pour devancer la **25 TXI**, d'autant qu'elle coûte 3 000 F de plus !

La **605 SRI**, qui compense son médiocre rapport poids/puissance par

une transmission plus «courte», offre une remarquable tenue de route et un confort de suspension appréciable, une habitabilité et un coffre intéressants, mais souffre de son moteur bruyant et de lacunes d'équipement. C'est un peu trop pour «aller chercher» la 25.»
Telle est la conclusion des journalistes de L'ACTION AUTOMOBILE.

Ainsi la Renault 25, en avance sur son temps au moment de son lancement, a su évoluer dans tous les domaines pour rester très compétitive face à une concurrence entièrement renouvelée.

