

SPORT MECANIQUE

# L'AUTO mobile

EUROPE-AUTO

SPECIAL  
24 H DU MANS

## 6 ESSAIS GRANDES ROUTIERES

# LAQUELLE CHOISIR?

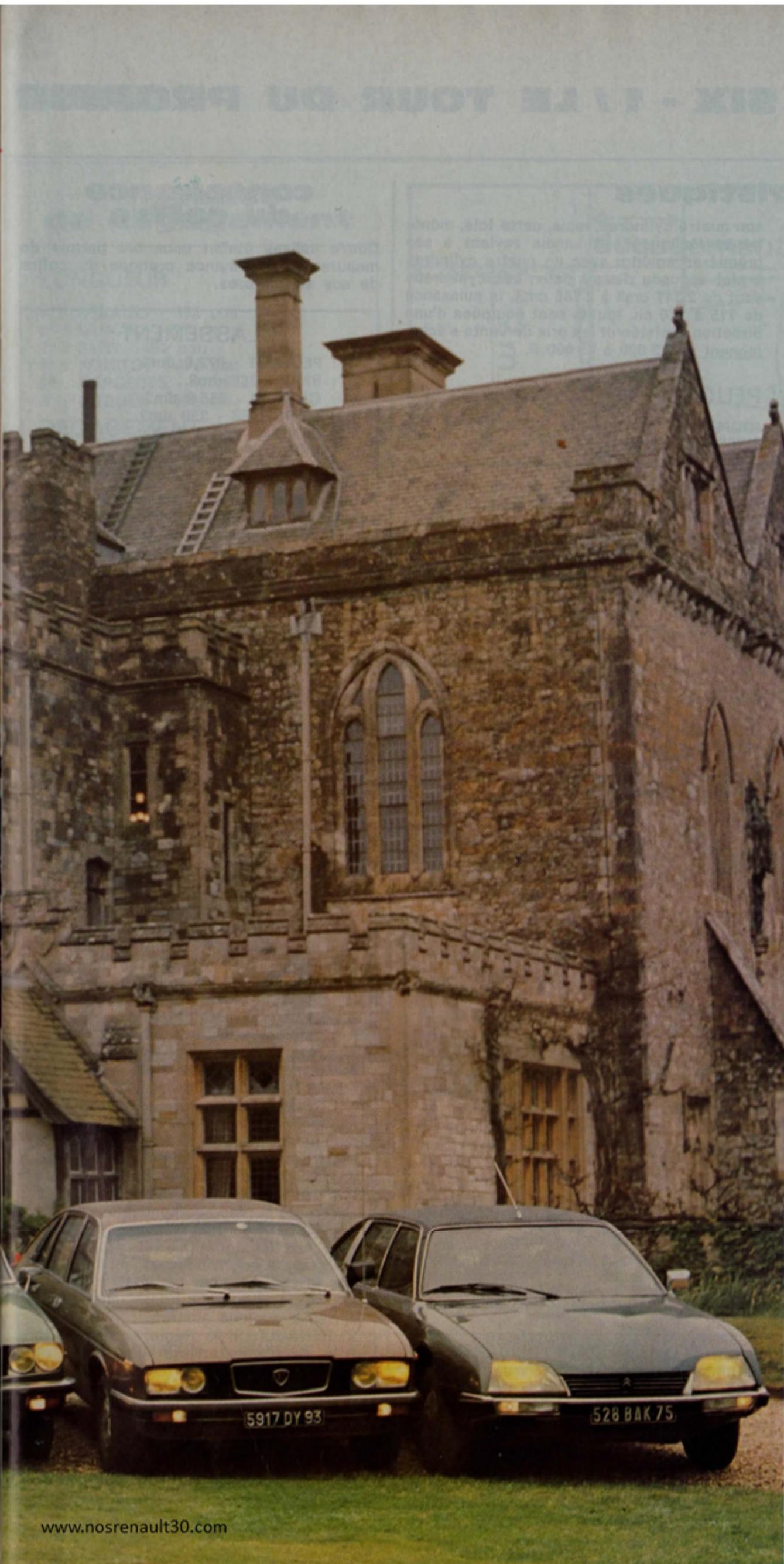
RENAULT 30 TS · CITROËN CX 2400 PRESTIGE · BMW 528  
LANCIA GAMMA · PEUGEOT 604 SL V6 · MERCEDES 250



# L'EUROPE DES SIX

6 BERLINES DE CLASSE  
DE 13 A 16 CV :  
BMW 5.28/LANCIA GAMMA  
CITROEN CX 2400/PEUGEOT 604  
RENAULT 30 TS/MERCEDES 250





Les automobiles sont comme les appartements : il y a les H.L.M., les machines à rouler, les logements normaux, les voitures moyennes, les résidences secondaires, les voitures typiquement sportives, les hôtels particuliers, entendez les Ferrari et autres Rolls. Et puis, relativement plus difficiles à cerner, ne répondant d'ailleurs pas à une tendance précise, ce que l'on pourrait appeler les bourgeoises, issues de croisements parfois bien particuliers. Ce pourrait être, afin de poursuivre notre comparaison avec l'immobilier, ce que votre agence appellerait « les résidences ». C'est à l'essai comparatif des six principales voitures concernées par cette définition que nous vous convions aujourd'hui.

**L**e connaisseur sursautera en notant deux absences de marque sur la photo de famille qu'il découvre à gauche de cette page. En effet, point de Rover 3500, pourtant parée du très beau titre de « voiture de l'année » ; hélas, cette voiture intéressante à plus d'un titre, dans son lancement, les effets de la brume sociale persistante qui règne sur l'industrie automobile anglaise depuis longtemps, et elle ne sera vendue en France qu'au début de l'année. Nous aurions pu, également, inclure la Citroën CX GTi, mais sa présentation s'est effectuée après la réalisation de cet essai comparatif. On pourra toutefois juger de ce qu'aurait pu apporter le nouveau moteur à injection en parcourant son essai qui débute en pages 46-47.

Quant à la raison de cet essai, elle est très simple : il y a quelques années encore, seul Citroën disputait le monopole de la grande routière bourgeoise à la production étrangère. Et puis Renault, avec la 30, et presque dans le même temps Peugeot, avec sa 604, commençaient à y croire. A notre avis, saine réaction, car s'il n'est pas contestable que cette catégorie de voitures est plus gourmande que la bonne moyenne de celles qui roulent, elle offre, en revanche, et c'est particulièrement important dans la morosité du trafic actuel, un silence de fonctionnement et un confort de suspension au-dessus de la moyenne. C'est suffisant pour en motiver l'achat par tous ceux qui refusent la pénitence des embouteillages et de la limitation de vitesse.

Cela dit, on ne peut pas affirmer catégoriquement, au sens philosophique du terme, que ces six voitures sont directement concurrentes. On verra, au fil de cet essai, que leurs conceptions, et leurs comportements, sans oublier leurs images de marque, permettent rarement à la personnalité d'un modèle de se superposer à celle d'un autre. Par ailleurs, sans anticiper, vous n'allez pas à la rencontre de petites Jaguar ou de petites Rolls. Pour cela, il faut être riche, beaucoup plus riche. En fait, nous vous proposons tout simplement de choisir, aujourd'hui, ce qu'il est convenable d'appeler les premiers prix de la bonne voiture qui, à notre avis, n'est d'ailleurs pas donnée eu égard à ce qu'elle offre.

*En visite de l'autre côté du Channel, nous nous devions de faire halte dans ce temple de l'automobile qu'est le musée de Lord Montagu of Beaulieu. Nos six voitures prennent la pose devant la demeure ancestrale transformée elle-même en musée.*

# L'EUROPE DES SIX - 1 / LE TOUR DU PROPRIÉTAIRE

## caractéristiques

Six voitures et toutes les tendances du moment puisque l'on trouve trois traction avant (Citroën, Renault, Lancia) et trois propulsion arrière (BMW, Mercedes, Peugeot). Renault et Peugeot utilisent le même moteur, un six cylindres en V ; BMW et Mercedes font aussi confiance à un six cylindres, mais disposé en ligne. Citroën reste fidèle à

son quatre cylindres, mais, cette fois, monté transversalement, et Lancia revient à ses premières amours avec un quatre cylindres à plat opposés deux à deux. Les cylindrées vont de 2 347 cm<sup>3</sup> à 2 788 cm<sup>3</sup>, la puissance de 115 à 170 ch, toutes sont équipées d'une direction assistée et les prix de vente s'échelonnent de 43 000 à 65 000 F.

### RENAULT 30 TS

TRACTION AVANT  
PUISSANCE FISCALE : 15 CV  
CYLINDREE : 2 664 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 6 cylindres en V  
PUISSANCE REELLE : 125 ch à 5 000 tr/mn  
COUPLE MAXI : 20,8 m.kg à 2 500 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : 4 vitesses + M. AR  
DIRECTION : A crémaillère  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 320 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 43 300 F clés en main**  
OPTIONS : Peinture métallisée vernie : 640 F - Toit ouvrant électrique : 1 360 F - Sellerie simili : 420 F - Sellerie cuir : 3 400 F - Air conditionné : 4 000 F.  
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois pièces et main-d'œuvre

### PEUGEOT 604

PROPULSION ARRIERE  
PUISSANCE FISCALE : 15 CV  
CYLINDREE : 2 664 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 6 cylindres en V  
PUISSANCE REELLE : 136 ch à 5 750 tr/mn  
COUPLE MAXI : 21,1 m.kg à 3 500 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : 4 vitesses + M. AR  
DIRECTION : A crémaillère  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 455 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 46 500 F clés en main**  
OPTIONS : Toit ouvrant électrique : 1 300 F - Peinture métallisée vernie : 1 300 F - Sièges garnis cuir et peinture métallisée vernie : 3 900 F - Climatiseur : 3 750 F - Boîte automatique : 3 300 F  
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois pièces et main-d'œuvre

### LANCIA GAMMA

TRACTION AVANT  
PUISSANCE FISCALE : 14 CV  
CYLINDREE : 2 484 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 4 cylindres à plat, opposés  
PUISSANCE REELLE : 140 ch à 5 400 tr/mn  
COUPLE MAXI : 21,2 m.kg à 3 000 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : 5 vitesses + M. AR  
DIRECTION : A crémaillère  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 320 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 59 900 F**  
OPTIONS : Intérieur cuir : 3 900 F - Peinture métallisée : 2 260 F - Glaces teintées : 900 F - Climatisation et glaces teintées : 5 500 F  
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois pièces et main-d'œuvre

### BMW 5.28

PROPULSION ARRIERE  
PUISSANCE FISCALE : 16 CV  
CYLINDREE : 2 788 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 6 cylindres en ligne  
PUISSANCE REELLE : 170 ch à 5 800 tr/mn  
COUPLE MAXI : 23,8 m.kg à 4 000 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : 4 vitesses + M. AR  
DIRECTION : A vis et galet  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 385 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 65 000 F**  
Transport : 648 F - Préparation : 500 F  
OPTIONS : Lave essuie-phares : 1 496 F - Toit ouvrant mécanique : 2 432 F - électrique : 3 432 F - Vitres teintées : 736 F - Chauffage d'appoint pour l'arrière : 312 F - Appuie-tête arrière : 548 F - Peinture métallisée : 1 740 F - Climatiseur et vitres teintées : 9 484 F.  
DUREE DE LA GARANTIE : 1 an pièces et main-d'œuvre

### CITROEN CX 2400 PRESTIGE

TRACTION AVANT  
PUISSANCE FISCALE : 13 CV  
CYLINDREE : 2 347 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 4 cylindres, transversal  
PUISSANCE REELLE : 115 ch à 5 500 tr/mn  
COUPLE MAXI : 18,3 m.kg à 2 750 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : 4 vitesses + M. AR  
DIRECTION : A crémaillère  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 450 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 58 000 F clés en main**  
OPTIONS : Garnissage cuir : 4 900 F - Glaces teintées : 472 F  
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois pièces et main-d'œuvre

### MERCEDES 250

PROPULSION ARRIERE  
PUISSANCE FISCALE : 14 CV  
CYLINDREE : 2 525 cm<sup>3</sup>  
MOTEUR : 6 cylindres en ligne  
PUISSANCE REELLE : 129 ch à 5 500 tr/mn  
COUPLE MAXI : 20 m.kg à 3 500 tr/mn  
CARBURANT : Super  
TRANSMISSION : Automatique à 4 rapports + M. AR  
DIRECTION : A circuit de billes  
FREINS : 4 disques  
SUSPENSION : 4 roues indépendantes  
POIDS : 1 360 kg  
CARROSSERIE : Berline 4/5 places  
**PRIX : 63 360 F**  
OPTIONS : Garnissage cuir : 5 352 F - Climatiseur : 8 944 F - Toit ouvrant électrique : 3 444 F - Essuie-glace lave-phares : 1 412 F  
DUREE DE LA GARANTIE : 1 an pièces et main-d'œuvre

www.nosrenault30.com

## contenance du coffre

Douze valises étalon nous ont permis de mesurer la contenance pratique du coffre de nos six voitures.

### CLASSEMENT

- 1° : PEUGEOT - 377,8 dm<sup>3</sup>.
- 2° : BMW - 366 dm<sup>3</sup>.
- 3° : CITROEN - 355,8 dm<sup>3</sup>.
- 4° : MERCEDES - 350 dm<sup>3</sup>.
- 5° : LANCIA - 322,3 dm<sup>3</sup>.
- 6° : RENAULT - 318,9 dm<sup>3</sup>.

Parmi ces six voitures, seule la Renault 30 bénéficie d'un dispositif permettant la modification de la position de la banquette arrière, solution fort intéressante, d'autant plus qu'elle est aussi la seule comportant une large ouverture arrière relevable.

## accessoires équipement

A ce niveau de qualité et, surtout, de prix, on peut être exigeant. Pour établir notre classement équipement, nous n'avons pas retenu le gadget tape à l'œil, dont le seul intérêt est de fournir du travail aux garagistes, mais seulement l'accessoire qui facilite la vie et la conduite.

### CLASSEMENT

- 1° LANCIA. Une jauge d'huile au tableau de bord, une colonne de direction réglable, une instrumentation complète sinon bien présentée placent indiscutablement la Gamma en tête de cette rubrique.
- 2° BMW. On est un peu surpris de la trouver en si bonne situation : pourtant, sans tapage ni ostentation, la BMW est fort bien équipée, et rationnellement qui plus est. A l'exception, toutefois, de la commande des glaces électriques, côté conducteur, qui est inversée.
- 2° CITROEN. Elle possède, elle aussi, une jauge d'huile au tableau de bord et le maniement des différents commodos est idéal. On les utilise comme on le ferait des touches d'un piano. Dommage que l'on ne puisse commander les glaces arrière de la place du conducteur.
- 2° MERCEDES. Des portières à fermeture électromagnétique et des glaces électriques qui coulissent, même lorsque le contact n'est pas établi, comme la BMW d'ailleurs. En prime, une finition sérieuse quoique austère.
- 2° RENAULT. Si la Régie avait doté la R30 de glaces arrière électriques et d'un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, celle-ci serait aux avant-postes de cette rubrique.
- 6° PEUGEOT. La 604 ferme la marche, assez nettement distancée. Il lui manque le balayage intermittent du pare-brise, un rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur. De plus, la présentation générale manque franchement de gaieté.

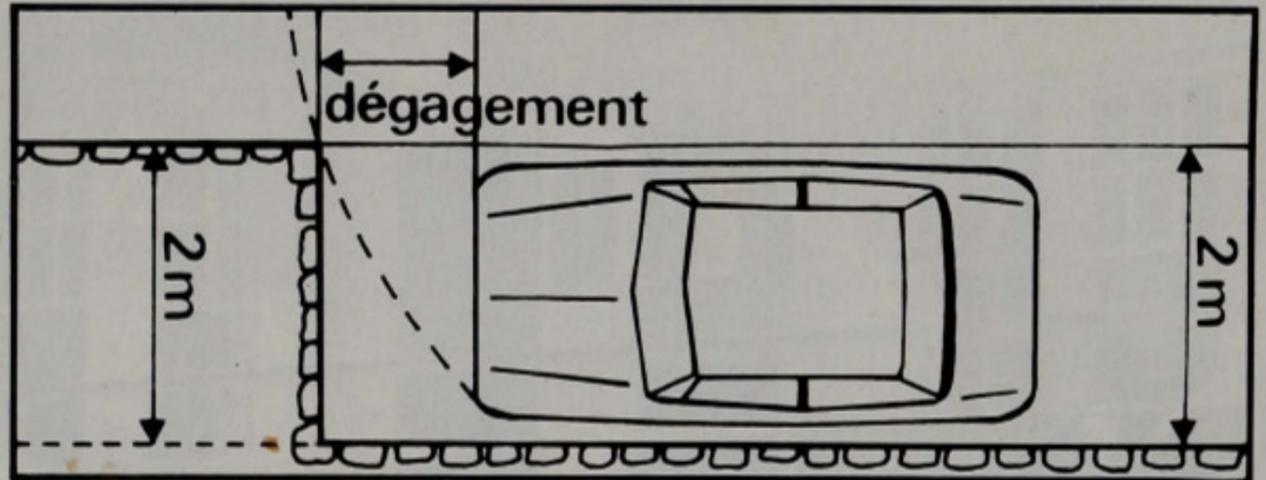
## distance de dégagement

### LONGUEUR

- 1° : RENAULT - 452 cm.
- 2° : LANCIA - 458 cm.
- 3° : BMW - 462 cm.
- 4° : PEUGEOT - 472 cm.
- 5° : MERCEDES - 472,5 cm.
- 6° : CITROEN - 491 cm.

### DEGAGEMENT

- 1° : CITROEN - 1,42 m.
- 2° : RENAULT - 1,55 m.
- 3° : BMW : 1,55 m.
- 4° : PEUGEOT - 1,60 m.
- 5° : MERCEDES - 1,68 m.
- 6° : LANCIA - 1,70 m.

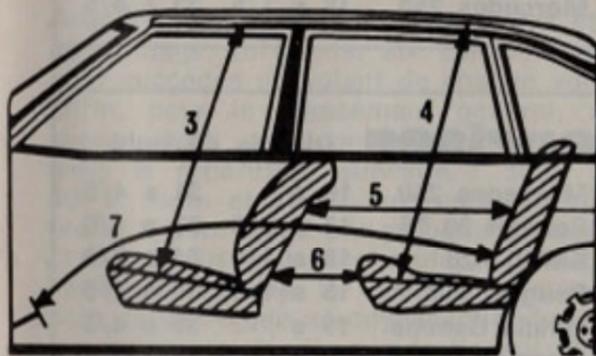
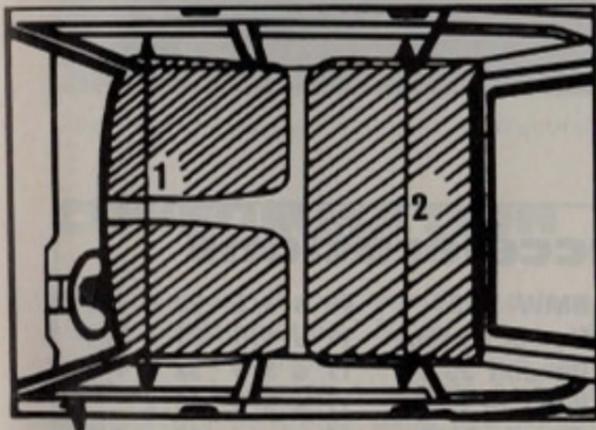


Contrairement à ce que l'on pourrait supposer, ces six voitures se comportent très honorablement en ville malgré leur encombrement. Pour les manœuvres, elles bénéficient de l'aide de la direction assistée. Cela

dit, la Citroën et la Lancia se voient pénalisées par une visibilité arrière discutable, avec, en plus pour la voiture française, une longueur hors tout importante. La BMW et la Renault 30 sont les plus faciles à garer.

## habitabilité

Pour obtenir un classement « habitabilité », nous avons additionné les dimensions suivantes : la largeur aux coudes et la garde au toit à l'avant et à l'arrière, la longueur dossier arrière, banquette arrière-dossier avant, pédale d'accélérateur-dossier arrière.



### CLASSEMENT

1° **CITROEN**. Occupe la première place grâce à la longueur disponible pour les jambes à l'arrière et l'espace dossier avant-dossier arrière.

2° **PEUGEOT**. Très habitable avec des sièges confortables et trois personnes tiennent à l'aise à l'arrière. On aimerait volontiers des sièges avant plus haut.

3° **LANCIA**. Pas de problèmes particuliers d'habitabilité, les sièges sont bien dessinés et convenablement rembourrés. La banquette arrière accueille facilement trois personnes.

4° **RENAULT**. De la place, de très bons sièges et la possibilité de modifier, en cas de besoin, la banquette arrière. Bonne accessibilité aux places avant et arrière.

5° **MERCEDES**. Pratiquement la même habitabilité que la Renault, tant à l'avant qu'à l'arrière, mais les sièges sont plus fermes que ceux des modèles français et italien.

6° **BMW**. Plus étroite que ses rivales et, de plus, à l'arrière, l'espace disponible pour les genoux est plutôt « court ». Ajoutons à cela des sièges vraiment trop fermes.

## aptitudes urbaines

Pour ce classement, nous avons fait intervenir neuf critères (équipements, dégagement, longueur, aspect pratique d'utilisation, coffre, habitabilité, accélérations sur 100 m, transmission, silence de fonctionnement).

### CLASSEMENT

- 1° BMW
- 2° RENAULT
- 3° PEUGEOT
- 4° MERCEDES
- 5° LANCIA
- 6° CITROEN



	CITROEN	PEUGEOT	LANCIA	RENAULT	MERCEDES	BMW
1	141	149	145	145	146	139
2	140	146	146	145	146	138
3	88	85	89	87	85	86
4	81	83	83	88	85	85
5	100	79	76	72	69	72
6	52	34	27	26	26	23
7	210	185	188	185	187	170
<b>TOTAL</b>	<b>812</b>	<b>761</b>	<b>754</b>	<b>748</b>	<b>744</b>	<b>713</b>

# L'EUROPE DES SIX - 2 / PERFORMANCES ET



Une esthétique passe partout qui dissimule un solide tempérament.

## PERFORMANCES

Malgré la réglementation actuelle, la notion de performances conserve toute sa valeur pour des voitures de cette catégorie. La vitesse maximale et, plus encore, les accélérations et les reprises sont des arguments sérieux. L'acheteur n'hésitant pas à investir entre 50 000 et 70 000 F « en veut pour son argent » et acceptera difficilement de ne pas disposer d'un moteur puissant, même s'il ne l'utilise pas complètement. La BMW, avec ses 170 ch, prend la tête en vitesse et en accélérations avec, toutefois, une petite faiblesse au moment de la remise en action qu'elle avoue dans l'essai « reprises depuis 40 kmh ».

En seconde position : la Lancia Gamma qui, si elle ne dispose que de 140 ch, talonne la BMW grâce à sa carrosserie bien profilée. En reprises depuis 40 kmh, les résultats sont moins flatteurs, mais il faut souligner que cette voiture tire long (33,3 kmh/1000 tr/mn sur la 5<sup>e</sup>) ce qui, au demeurant, ne gêne pas le moteur dont la souplesse est étonnante. La troisième place est occupée par la Renault 30 TS distançant d'une courte tête la Peugeot 604 (ces deux voitures utilisent le même moteur mais avec une alimentation différente). Les résultats obtenus en reprises semblent satisfaisants pour ces deux modèles mais le V6 qui les anime n'aime pas les bas régimes et man-

que ici de bonne volonté (sur les versions à boîte automatique, le convertisseur « avale » cette absence de souplesse en assurant un fonctionnement plus « doux »).

La Mercedes 250, légèrement pénalisée par sa transmission automatique à quatre rapports, se classe en cinquième position tout en offrant des accélérations convenables pour une automatique. Enfin, fermant la marche, la CX 2400, la moins puissante des six voitures en présence, mais qui, en vitesse maximale, fait jeu égal avec la Peugeot 604 bien que ne disposant que de 115 ch, tant il est vrai que sa caisse est bien dessinée. Bien entendu, toutes ces mesures ont été effectuées sur notre habituel terrain d'essais : l'anneau de vitesse de Linas-Montlhéry, le même jour, afin de bénéficier de conditions atmosphériques identiques lors de nos chronométrages.

### vitesse maximale

1. BMW 5.28	194,3 kmh
2. Lancia Gamma	192,7 kmh
3. Peugeot 604	179,8 kmh
3. Citroën 2400 Prestige	179,8 kmh
5. Renault 30 TS	177 kmh
6. Mercedes 250	173,7 kmh

### accélérations

1. BMW 5.28	16 s 3/5	30 s 4/5
2. Lancia Gamma	17 s 1/5	31 s 3/5
3. Renault 30 TS	17 s 3/5	32 s 1/5
4. Peugeot 604	17 s 3/5	33 s
5. Citroën 2400	18 s	33 s 4/5
6. Mercedes 250	18 s 1/5	33 s 4/5

### reprises (depuis 40 kmh)

1. Mercedes 250	16 s	31 s 4/5
2. Renault 30 TS	17 s 3/5	33 s 4/5
3. BMW 5.28	18 s 1/5	34 s 2/5
4. Peugeot 604	18 s 1/5	34 s 4/5
5. Lancia Gamma	19 s	35 s 4/5
6. Citroën 2400	19 s	36 s 3/5

### classement performances

1. BMW 5.28
2. Lancia Gamma
3. Renault 30 TS
4. Peugeot 604 GL
5. Mercedes 250
6. Citroën CX Prestige

# CONSUMMATION



Une sportive égarée chez les bourgeoises.

## CONSUMMATION

Riche ou pas, chacun surveille aujourd'hui « sa » consommation. Nous avons vérifié celle-ci en établissant une courbe de consommation à vitesse constante et en effectuant divers contrôles dans des conditions de trafic plus réalistes.

Afin d'éviter les erreurs dues à des styles de pilotage différents, six conducteurs se sont succédés au volant de chaque voiture. Enfin, pour le classement général, nous avons établi une consommation moyenne avec la répartition suivante : 50% ville, 40 % route et 10 % autoroute. La Lancia prend la tête aidée par sa boîte 5 vitesses, et la souplesse de son moteur. La Citroën bénéficie, comme la Lancia d'ailleurs, du soin de son étude aérodynamique, du moins sur autoroute, tandis que la Renault 30 TS, classée troisième, peut se féliciter de son nouveau dispositif de carburation. La Peugeot est un peu plus gourmande que sa rivale française bien que les moteurs soient identiques dans leur conception globale. La BMW est une proche voisine de la 604 alors que la Mercedes occupe la dernière place pénalisée, sans aucun doute, par sa boîte automatique. D'une manière générale, la consommation de ces voitures reste acceptable dans la mesure où l'on adopte un style de conduite qui recherche l'agrément et la décontraction plutôt que la griserie des accélérations insolentes. [www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

### consommation à vitesse constante

kmh	BMW	LANCIA	PEUGEOT	CITROEN	RENAULT	MERCEDES
40	8,7	8,6	8,2	7,5	6,8	8
60	8,4	8	8,2	7,9	7,4	8,2
80	9	8,1	8,7	8,9	8,2	9,2
90	9,7	8,5	9,2	9,4	8,9	10
100	10,4	8,9	9,8	10	9,6	10,8
120	12,2	10,2	11,7	11,6	11,6	12,5
130	13,4	11,2	13,1	12,4	12,9	13,7
140	14,8	12,4	14,9	13,3	14,4	15,4
160	18,5	15,5	19,7	15,9	19,1	20,1
173	22,5	18,8	23,5	19,1	21,9	25,2
177	23,9	19,9	25,4	20	23,4	
179	24,8	20,4	26,1	20,4		
180	25	20,7				
190	28,3	23,5				
192	29	24				
194	29,4					

### classement consommation

	AUTOROUTE	ROUTE	VILLE	MOYENNE (50 % ville + 40 % route + 10 % autoroute)
1. LANCIA	11	9,8	15,2	12,6
2. CITROEN	11,6	10,6	15,5	13,1
3. RENAULT	12,6	11	15,8	13,5
4. PEUGEOT	13,1	11,3	17,2	14,4
5. BMW	13,4	11,2	17,5	14,5
6. MERCEDES	14,3	11,5	19,5	15,7

# L'EUROPE DES SIX-3 / COMPORTEMENT ROUTIER

www.nosrenault30.com



Une technique d'avant-garde, un moteur d'avant-guerre.

**O**n retrouve ici un bilan. Un constat très succinct du comportement de chacune de nos six voitures. Celui-ci, pour autant, ne fait aucune concession aux cas particuliers.

C'est vrai que l'on ne descend pas tous les jours un col de 15 km à vive allure, vrai aussi que la flaque d'eau sournoise ne piège pas chaque sortie de virage, mais vrai également que le jour où ce phénomène, ou ce cas très particulier, se rencontre, il confirme la règle de la sortie de route avec les désagréments parfois cruels qu'elle comporte. C'est donc volontairement, et après avoir fait référence au prix, que nous avons, ici, fait preuve d'une sévérité assez inhabituelle.

## CITROËN

Existe-t-il une autre voiture offrant autant de place aux jambes des passagers arrière ? Peut-être pas. A tel point que l'occupant d'une CX est parfois impressionné par le gouffre qui sépare les deux sièges quand l'envie de se défouler saisit le conducteur. Mais la CX Prestige, ce n'est pas uniquement un volume habitable royal, sauf pour le conducteur dont la tête frôle le pavillon de toit. C'est encore et toujours ce malheureux

moteur qui, bien que monté en 2,4 l (et bientôt équipé de l'injection), n'en peut mais. En vitesse pure, cela va toujours, grâce au profilage, mais les accélérations et les reprises n'impressionneraient guère certains modèles de cylindrée deux fois plus faible. Si encore il était silencieux ! En classement transmission, la CX ferme la marche, d'une part, en raison d'un embrayage sec et manquant de progressivité et, d'autre part, d'une boîte aux 2 premiers rapports trop courts (sans doute pour donner une illusion de nervosité) ainsi que d'une synchronisation parfois récalcitrante. Un cocktail BMW, Citroën CX permettrait peut-être de réaliser la synthèse idéale en matière d'automobile car, dans les autres domaines, la CX Prestige offre de sérieuses références. La direction à rappel asservi est quelquefois contesté, disons qu'elle réclame un minimum d'adaptation mais qu'une fois assimilée, on s'émerveille de sa précision, de sa douceur, de sa stabilité. Un petit point noir toutefois, les changements de cap brutaux doivent être effectués d'une manière très coulée ; encore ceux-ci se répercutent-ils toujours brutalement au niveau de la suspension. Une suspension qui tolère presque tout, sinon les coups de raquette engendrés par les dos d'âne, rançon de la suspension hydropneumatique. Ce n'est heureusement pas si fréquent, même sur nos routes. Les sièges, en

revanche, bien qu'offrant un meilleur maintien que ceux de feu la DS, ont perdu ce moelleux si caractéristique. Encore des fleurs pour le freinage puissant, endurant, stable et, surtout, cette tenue de route qui rend la CX si insolente lorsque les conditions d'adhérence deviennent précaires. Pour que la CX mérite toutefois le qualificatif de « sûre à tous égards », il faudrait que l'éclairage (malgré de nouvelles ampoules H4) soit de meilleure qualité (voir DS 23) et que ce ridicule essuie-glace monobranche, « héritage de la compétition », devienne réellement efficace. En attendant que l'on se décide à changer de fournisseur, chez Citroën, la solution consiste à nettoyer le pare-brise avec du « Sodimac 19 » et à utiliser un balai Paul Journée, en vente dans les stations BP (publicité non payée).

## LANCIA

Le prestige Lancia méritait mieux en ce qui concerne l'originalité du dessin de la carrosserie. La majorité silencieuse croit qu'il s'agit d'une R 30 ou d'une Passat. Ceux qui sont plus bavards se demandent pourquoi on n'a pas profité de cette ligne deux volumes pour lui offrir une cinquième porte, ce qui a au moins le mérite d'être pratique. C'est



*Ambiguë ou astucieuse : 6 cylindres à l'avant, hayon à l'arrière.*  
[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

dommage parce que, en d'autres domaines, la Lancia Gamma dispose de solides arguments. Glissons rapidement sur la présentation d'un goût quelconque mais cependant pratique et arrêtons-nous sur le moteur. Le quatre cylindres à plat de 2 500 cm<sup>3</sup> n'est pas ridiculisé par le six cylindres 2 800 de la BMW, loin de là. Il accélère franchement et il est souple. Par contre, il est assez bruyant si l'on insiste sur les régimes. Pourtant, comparé à notre six cylindres national, il s'impose sans ambiguïté. Son mariage avec une transmission à cinq rapports est le bienvenu. Celle-ci est, en effet, très bien réalisée. Bon étagement, très bonne synchronisation (sauf à froid) mais guidage un peu imprécis. La direction, à colonne réglable, est remarquablement précise mais légèrement instable à vitesse élevée et toujours trop sensible à l'état de la route. A un degré supérieur, nous avons été un peu déçus par le freinage. La tenue à chaud est simplement moyenne et l'augmentation de la course à la pédale, après plusieurs freinages violents, est désagréable. Des éloges pour la suspension et les sièges, on ne s'y attend guère sur une voiture qui avoue un tempérament assez sportif.

Quant à la tenue de route, elle est superbe. On s'étonne de son aisance tant en grande courbe qu'en virage serré et son tempérament sous-vireur n'est pas très accentué.

Sur route mouillée, en revanche, l'adhérence est plus discutable et les effets de couple sur les roues motrices entraînent parfois des écarts au démarrage. Comme pour la CX, nous déplorons le manque de puissance des projecteurs et si les essuie-glaces fonctionnent correctement, il sont en revanche désagréablement bruyants.

## MERCEDES

Une voiture que l'on se surprend à apprécier au fil des kilomètres. Au premier abord, elle est sérieuse, au point d'être presque anonyme. D'ailleurs, de la 200 Diesel à la 6,9, toutes les Mercedes sont identiques pour un œil peu exercé. En un mot, on la conduit avec autant d'enthousiasme que l'on prendrait un taxi. Et puis, les kilomètres s'additionnant, on commence à apprécier le sérieux et l'efficacité des gens de Stuttgart. Tout est pratique, tout est fonctionnel. Dans un deuxième temps, on s'aperçoit que, sur la route, elle ne s'en laisse pas compter par la concurrence. Sa transmission automatique la pénalise en performances mais son moteur est endurant. Il est un peu bruyant et cela bien que la voiture elle-même soit très bien insonorisée. La boîte de vitesses automatique à quatre rapports est une des meil-

leurs que nous connaissons. Le seul reproche que l'on peut lui faire est de ne pas posséder de véritable verrouillage, et si l'on utilise les rapports manuellement on peut, par suite d'une fausse manœuvre, se retrouver en position neutre. D'ailleurs, utiliser manuellement la boîte de vitesses ne procure aucun gain de temps. C'est même déconseillé car, en rétrogradant à régime élevé, on peut bloquer les roues motrices. Gare donc sur le mouillé ! Rien à redire sur la direction, précise et stable, sinon que le volant est un peu haut. Le confort de suspension est très germanique, mais, cependant, de meilleure qualité que sur la BMW, les sièges sont à peine plus accueillants que ceux d'un banc de square. Le freinage est presque impossible à prendre en défaut et il s'en fallut de peu que nous le classions à égalité avec celui de la CX. Mais après avoir été fortement sollicité, il manifeste quelques légères tendances à tirer vers la droite, ce qui explique notre préférence pour la Citroën. La surprise, c'est de la tenue de route qu'elle provient. En effet, bien qu'assez lourde, la Mercedes est agile et, surtout, manifeste un caractère neutre qui mettra à l'aise les plus malhabiles. Tout cela, d'ailleurs, sans avoir l'air d'y toucher, car l'impression n'est jamais très forte et il faut comparer avec la voiture qui précède pour constater que la Mercedes passe vite. C'est

# L'EUROPE DES SIX-3 / COMPORTEMENT ROUTIER



Pas nécessairement une super 504, une Mercedes à la française.  
[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

le type même de la voiture conventionnelle très bien équilibrée.

## RENAULT

Un peu comme pour la Mercedes, c'est à l'usage que l'on redécouvre la Renault 30 TS. Les ingénieurs de la Régie n'ont pas cherché à faire beau, ils ont réussi à faire utile et même presque utilitaire. Cela dit, nous ne lui en ferons pas grief, bien au contraire, mais cette vocation pratique ne devait pas nécessairement entraîner une présentation aussi affligeante de banalité. En revanche, l'équipement est relativement complet, mais la Régie devrait pourtant revoir ses ceintures à enrouleur qui ont une fâcheuse tendance à, justement, ne pas s'enrouler.

La première qualité de la Renault 30, c'est son confort dans un registre différent mais, pratiquement, de même niveau que celui de la CX. Nous avons d'ailleurs bataillé pour savoir à laquelle nous allions décerner les lauriers. Ce bon confort est assuré par une suspension à long débattement et par des sièges bien conçus et bien rembourrés. Cela, c'est son point fort. Son moteur, nous le connaissons bien. Ses qualités : vitesse et nervosité assez bonnes ; ses défauts : relative souplesse (peu de chevaux en bas), bruit

à haut régime, consommation élevée à grande vitesse. Côté transmission, la R 30 s'adapte plus volontiers à l'automatisme alors que la transmission mécanique (équipant notre voiture) présente une course trop longue du levier qui nuit à la précision de l'enclenchement des rapports, et un étagement des vitesses discutable. La première et la deuxième sont trop courtes. La direction, précise et stable, devient désagréable en virages serrés où l'on enregistre de forts battements. Dans des conditions d'utilisation moyenne et même rapide, la R 30 s'avère sûre et même plaisante. Si on la pousse dans ses derniers retranchements, le freinage, jusque là efficace et agréable, commence à s'évanouir et parfois les roues se bloquent. Quant à la tenue de route, elle s'avère franchement sous-vireuse, ceci sanctionné par des inclinaisons marquées de la caisse. Si l'on aborde vite les épingles, outre les battements de direction mentionnés plus haut, on enregistre des pertes d'adhérences marquées des roues motrices, d'autant plus importantes que l'état de la route se dégrade. On constate alors rapidement que la R 30 est faite pour rouler vite... mais pas trop quand même.

## BMW

L'étiquette sportive que l'on accole aux BMW

en général situe, ici, la 5.28 légèrement en marge de ses concurrentes. Qualificatif démenti au premier regard par une ligne sage et même classique, celle qui abrite indifféremment les quatre cylindres des 5.18 et 5.20 ou les six cylindres 5.25 et 5.28.

Au volant, tout change, et l'on a vite fait de réveiller le chat qui dort sous le capot. Ce chat, c'est un six cylindres de 2,8 l, donc le plus gros moteur des véhicules en présence qui développe 170 ch et permet à la 5.28 de s'imposer indiscutablement, tant sur le plan de la vitesse que sur celui des accélérations et, surtout, celui des reprises à 40 km/h qui revêt tant d'importance. Merveilleux moteur, souple, élastique et silencieux, ce qui ne gêne rien.

Revers de la médaille, c'est un des plus gourmands. Des louanges encore pour la transmission qui occupe également la première place : vitesses bien échelonnées, maniement aisé du petit levier de vitesses, très bonne synchronisation. Mais le comportement routier de la BMW ne peut exprimer sa supériorité que sur ces deux points seulement. Les autres chapitres sont moins éblouissants. La direction tout d'abord. A grande vitesse, elle fait preuve d'une certaine légèreté qui peut dérouter et manque un tantinet de précision. Il faut dire, à sa décharge, que la quasi-totalité des voitures



Plus attachante qu'on pourrait le supposer à priori.  
[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

essayées sont équipées d'une excellente direction.

Sur le plan du freinage, nous lui accorderons une mention honnête, sans plus, en raison d'un léger manque de puissance et d'une stabilité de trajectoire qui se détériore rapidement à chaud. Que les Allemands soient moins sensibilisés qui nous par le confort de suspension, c'est un fait acquis. Outre-Rhin, même le réseau secondaire est bien revêtu. Ce n'est pas le cas de la France, et la fermeté de la suspension BMW est assez rebutante, d'autant que les sièges (air connu) sont également assez revêches. Cette sécheresse de la suspension n'empêche pourtant pas la voiture de se coucher en virage et nuit à la qualité de la tenue de route, et si l'on veut s'amuser, le passage assez brutal du sous-virage au survirage demande un minimum de circonspection. Rien de grave, bien sûr, mais un tel moteur et une telle transmission méritaient un ensemble plus homogène.

## PEUGEOT

On ne monte pas dans une 604, on y descend. Les sièges s'enfoncent sous votre séant comme l'eau de votre baignoire. Au

début, on cherche à s'accrocher aux rebords. Le dos arrondi dans le siège, le ventre en avant, on se sent instantanément vieillir. C'est la respectabilité poussée au paroxysme. Sur le plan présentation, la 604 c'est encore la discrétion à l'extrême. Bien équilibrée de ligne, elle est d'une austérité à faire frémir. Même constatation à l'intérieur où l'on sent que le goût du gadget ne fait guère fureur à Sochaux. La 604 est une voiture sérieuse, soit, mais elle l'est dans tous les sens du terme. Ne nous attardons pas sur son moteur identique à celui de la Renault 30 et qui offre pratiquement les mêmes performances, mais saluons l'insonorisation mieux réussie. La boîte de vitesses est, à notre sens, également mieux adaptée. Guidage plus précis et synchronisation sans reproche. Côté confort, nous avons signalé le

siège conducteur offrant une mauvaise position de conduite, mais la suspension est de bonne qualité quoique un peu plus ferme que celle de la Renault. Si la position du volant était un peu plus verticale, la direction ne mériterait presque que des éloges : stable, précise, bien assistée mais, en revanche, un peu trop démultipliée. Défaut courant chez Peugeot. Le freinage ne mérite que la mention passable, la masse de la voiture se fait rapidement sentir en usage intensif et la tenue à chaud est un peu « légère ». La tenue de route, neutre dans presque tous les cas, réclame par contre de la vigilance sur route mouillée où les écarts du train arrière se manifestent avec brutalité, la direction trop démultipliée n'étant pas apte à corriger avec vivacité. Un très bon point à l'actif de l'éclairage remarquable.

TENUE DE ROUTE	FREINAGE	TRANSMISSION	DIRECTION	CONFORT
1. Citroën	1. Citroën	1. BMW	1. Citroën	1. Citroën
2. Lancia	2. Mercedes	2. Lancia	2. Lancia	2. Renault
3. Mercedes	3. BMW	3. Peugeot	3. Peugeot	3. Peugeot
4. Renault	4. Renault	4. Mercedes	4. Mercedes	4. Lancia
5. BMW	5. Lancia	5. Renault	5. Renault	5. Mercedes
5. Peugeot	6. Peugeot	6. Citroën	6. BMW	6. BMW

## L'EUROPE DES SIX. 4 / CONCLUSION



[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

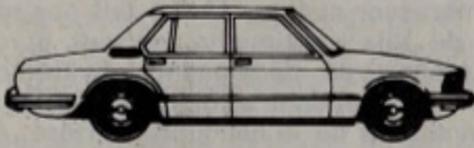
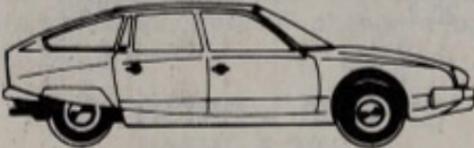
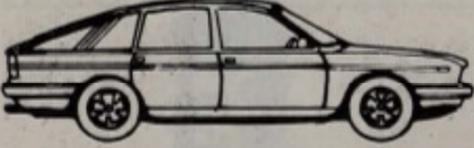
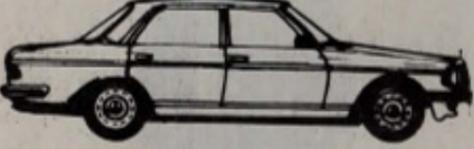
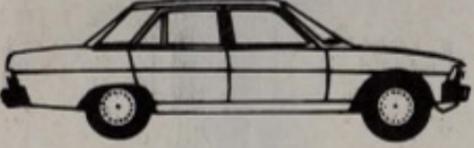
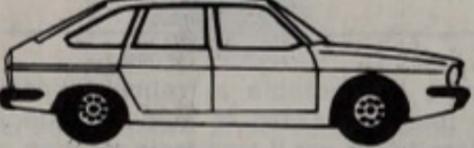
**A** la lecture de ce tableau récapitulatif, on constate que la Citroën CX Prestige collectionne les premières places. Cela veut-il dire, pour autant, qu'il s'agit de la meilleure voiture ? Voilà un pas que nous nous garderons bien de franchir. Sa supériorité s'exerce, en effet, dans des domaines qui font largement appel à la subjectivité et, comme tels, ils doivent être nuancés et adaptés en fonction des besoins et des souhaits de chaque automobiliste. Nous avons été sensibles aux qualités routières de la CX qui méritent une autre mécanique moteur. Ici, l'apparition de l'injection devrait nuancer cette critique. Nous souhaiterions, également, que Citroën renonce enfin au côté inutilement provoquant de cer-

tains gadgets : compteur et compte-tours à tambours d'une lecture peu pratique, débauche de voyants lumineux, essuie-glace original, sans doute, mais peu efficace, etc. La Lancia est incomparablement plus amusante à conduire, elle est aussi plus performante, mais comparativement à celui des autres modèles, son freinage, en usage extrême, n'est pas assez endurant. Nous regrettons aussi, comme pour la CX, une visibilité arrière assez médiocre et, surtout, une carrosserie peu originale pour un véhicule de cette catégorie.

Les deux cousines françaises (du moins par le moteur) font pratiquement jeu égal tout en s'adressant à des clients radicalement différents et si ce fameux 6 cylindres en V français disposait de plus de souplesse à bas régime, il est

probable qu'elles pourraient se montrer beaucoup plus ambitieuses. Toutefois, et il faut le souligner, compte tenu de leur prix de vente, le bilan global est positif. Demi-déception avec la BMW dont nous avons apprécié l'étonnant moteur 6 cylindres, mais on attendait du modèle de pointe de la gamme intermédiaire de Munich, plus d'autorité sur le plan de l'aptitude routière et aussi un peu plus de confort.

Comme la BMW, la Mercedes 250 souffre d'une fermeté excessive au niveau des sièges, mais dispose aussi d'arguments non négligeables en matière de sécurité active et passive et séduit aussi par son équilibre et une transmission automatique fort bien adaptée. Cela dit, si les modèles étudiés s'adressent à la même catégorie de clientèle

		PRIX	EQUIPEMENT	HABITABILITE	LONGUEUR	DEGAGEMENT	COFFRE	PERFORMANCES	CONSOMMATION	TENUE DE ROUTE	TRANSMISSION	DIRECTION	FREINAGE	CONFORT	APTITUDES URBAINES
BMW		6	2	6	3	2	2	1	5	5	1	6	3	6	1
CITROEN		3	2	1	6	1	3	6	2	1	6	1	1	1	6
LANCIA		4	1	3	2	6	5	2	1	2	2	2	5	4	5
MERCEDES		5	2	5	5	5	4	5	6	3	4	4	2	5	4
PEUGEOT		2	6	2	4	4	1	4	4	5	3	3	6	3	3
RENAULT		1	2	4	1	2	6	3	3	4	5	5	4	2	2

il est évident que l'acheteur de la BMW sera différent de celui de la Renault, pour ne prendre que cet exemple. C'est si vrai que nous avons imaginé et décrit, dans les pages qui suivent, le profil type du possesseur de chaque modèle. En se référant à notre tableau, il vous sera possible de déterminer votre choix en accordant, à chacun des postes, la note ou le coefficient dégageant le ou les qualités que vous souhaitez pour votre véhicule. A chacun de noter selon ses goûts et ses besoins. Nous venons d'annoncer les atouts, à vous de jouer !

Essai réalisé par  
les Services Techniques  
de l'Automobile  
et rédigé par

Jean-Claude LETROU, Henri MORISI  
et Richard VERDELET

### ...et les autres

	Puis. fisc.	Cylindrée	Puis. réelle	Vit. maxi	Prix
<b>AUDI</b> 100 5 cyl.	12 CV	2 142 cm3	136 ch	190 kmh	pas fixé
<b>BMW</b> 5.25	14 CV	2 494 cm3	150 ch	193 kmh	58 100 F
<b>DATSUN</b> 260 C	15 CV	2 565 cm3	138 ch	180 kmh	41 900 F
<b>FORD</b> Granada 2,3 Ghia	13 CV	2 294 cm3	108 ch	164 kmh	50 210 F
Granada 2,6 Ghia	15 CV	2 551 cm3	125 ch	175 kmh	51 290 F
Granada 3 L Ghia	17 CV	2 993 cm3	138 ch	182 kmh	51 810 F
<b>MERCEDES</b> 230	13 CV	2 307 cm3	109 ch	170 kmh	57 300 F
230 C	13 CV	2 307 cm3	109 ch	170 kmh	69 800 F
<b>OPEL</b> Commodore 2,8 H	16 CV	2 784 cm3	140 ch	185 kmh	47 460 F
Commodore 2,8 EC	16 CV	2 784 cm3	155 ch	195 kmh	53 200 F
Diplomat 2,8 E	16 CV	2 784 cm3	140 ch	182 kmh	72 555 F
<b>BRITISH LEYLAND</b> Princess 2 200 HLS	13 CV	2 227 cm3	112 ch	171 kmh	35 165 F
Rover 3500	20 CV	3 532 cm3	157 ch	200 kmh	59 900 F
<b>VOLVO</b> 264 GL	15 CV	2 664 cm3	140 ch	175 kmh	72 100 F

# L'EUROPE DES SIX-5 / QUI ACHÈTE QUOI ?

La conclusion d'un essai, ce peut être un satisfecit, une mention passable ou, plus rarement, grâce au ciel, un blâme. Nous n'avons rien inventé : depuis que les examens sont ce qu'ils sont, on cote la grosseur de la tête de l'élève, pas forcément ses méninges, et, dans tous les cas, jamais son cœur. En automobile, c'est au moins aussi grave parce qu'une voiture ce n'est pas que deux ou trois sacs de boulons, trois ou quatre mètres carrés de tôle, des cylindres comme ceci ou comme cela, c'est aussi une machine qui, au même titre qu'un paysage, qu'un monument, qu'une jolie femme, aspire, rejette, attire pour mille raisons qui filent assez souvent entre les doigts de la logique ou les mailles électroniques de l'ordinateur qui, lui, n'est pas là pour comprendre. Pour le seul plaisir d'une psychologie bien à nous, nous avons essayé de retrouver le type d'homme qui pouvait correspondre à chaque type de ces six voitures. Ne sursautez pas si vous vous découvrez : l'équipe qui a rédigé ces portraits est, à sa façon, un morceau de chacun de ces personnages.

## LANCIA GAMMA



L'homme sans souci déteste s'ennuyer, dans la vie comme en voiture, parce que, dans ces moments-là, il s'endort. D'un autre côté, disons moins personnel et plus social, il a réussi. Ses relations suivies avec le directeur de la banque permettent même d'affirmer qu'aujourd'hui, il n'est pas n'importe qui. Depuis longtemps, son entourage lui suggérerait de changer son coupé pour une vraie voiture, une limousine plus adaptée à son standing, mais il reculait toujours sa décision, davantage par négligence que par sentimentalité. Il faut dire aussi que les voitures supposées l'intéresser le font bâiller par avance. À éviter : et puis il n'est pas encore si vieux pour ne plus jamais jouer, même avec une auto. On en serait resté là si, un jour, les Italiens n'avaient pas sorti les Lancia Gamma, bien à part des fabuleuses Ferrari autant que des séduisantes Alfa Romeo et aussi très éloignées des Fiat. Encore que Lancia, comme Ferrari d'ailleurs, occupent chacun une place dans le groupe Fiat. Mais Lancia n'a que faire de cette parenté. Lancia, c'est autre

chose. Et parce que de temps à autre, il lit une revue spécialisée, l'homme sans souci sait ce que Lancia veut dire en rallye. Munari, Sandro de son prénom, vous connaissez, bien sûr.

Avec la Gamma, l'homme sans souci a trouvé plus qu'une voiture : une complice. Avec cette partenaire à quatre roues, il s'adonne avec délice à un jeu qui n'offre plus de secrets pour lui : la mystification.

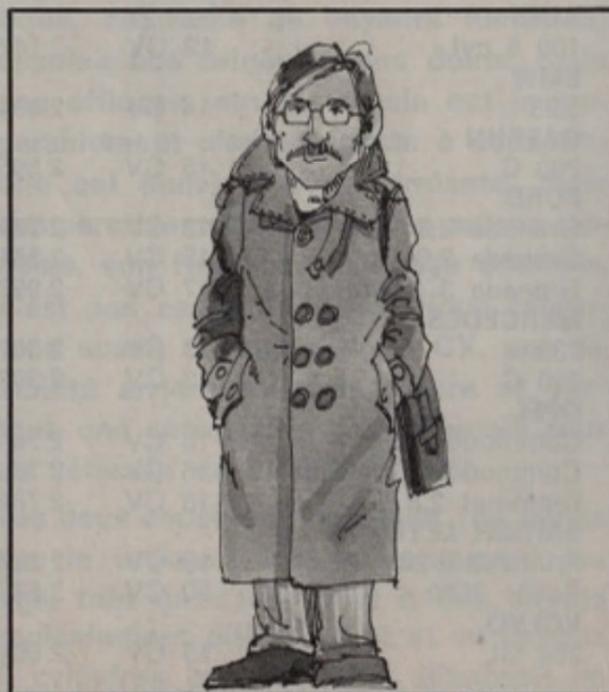
Mystifié, le pompiste qui confond la Gamma avec une Renault de luxe. Il n'a pas su remarquer le cuir blanc et les rideaux pare-soleil de la lunette arrière. Mystifiée, son épouse, la gente dame qui apprécie la conduite sans à-coup parce que sans changement de vitesse, rendue possible grâce à un étonnant moteur qui repart dès 1 500 tr/mn sur le rapport le plus long.

Mystifié, enfin, et ce n'est pas le moins important, le roitelet des départementales qui voit passer devant lui, sans douter un seul instant de son talent, une sorte de R 30 en pleine colère, qui le dépose en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire.

L'homme sans souci savoure ces trop rares instants où, parfaitement installé dans son fauteuil, l'œil dur, le geste précis, il contrôle sans hésitation les 140 ch de la Gamma. Avec les cinq vitesses et la précision de la direction, la conduite devient un plaisir. L'homme sans souci n'en demande pas plus : dans ces moments-là, il ne s'ennuie jamais.

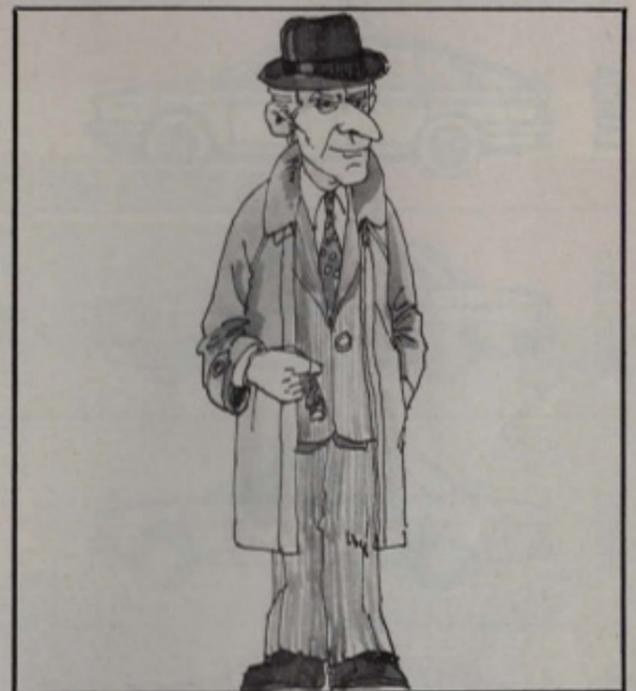
## RENAULT 30

L'homme pratique n'a pas d'âge. Il peut avoir entre 35 et 65 ans, rarement moins et guère davantage. Il n'y a pas si longtemps, il roulait en R 16. Aujourd'hui, il a franchi le pas et il a pris la dernière R 30. Il était temps : la première s'était vraiment trop démocratisée. C'est le même étrange compromis berline-break, à priori indéfendable, qui le séduit toujours. Avec la R 30, la relation apparaît encore plus ambiguë : l'avant, qui reçoit un moteur six cylindres, appartient à une voiture de luxe, l'arrière, par contre, avec le hayon relevable, tient davantage du break d'artisan que d'autre chose. Bien sûr, l'homme pratique regrette cette ligne, aujourd'hui commune, qui fait de la R 30 la version française de la Volkswagen Passat, ou des Lancia Beta, Gamma.



Difficile d'être passe-partout pour une voiture. L'homme pratique ne l'ignore pas, mais que peut-il dire, lui-même est assis entre deux chaises. Ses ambitions s'accordent mal avec sa lucidité presque clinique. Difficile également de concilier la décontraction en bras de chemise du week-end et la prestance stéréotypée mais nécessaire du cadre carriériste. Le Renault 30, c'est une adaptation prudente au transport en essayant de concilier plusieurs formules sans en embrasser aucune. On ne fait pas mai 68 avec de tels sentiments, surtout si on lit « l'Express » en dédaignant « Système D » qui colle cependant si bien aux incroyables combinaisons de la banquette arrière. Alors, que fait-on ? Mais est-ce si important de ne pas savoir étiqueter l'homme à la Renault 30 ?

## CX 2400 « PRESTIGE »



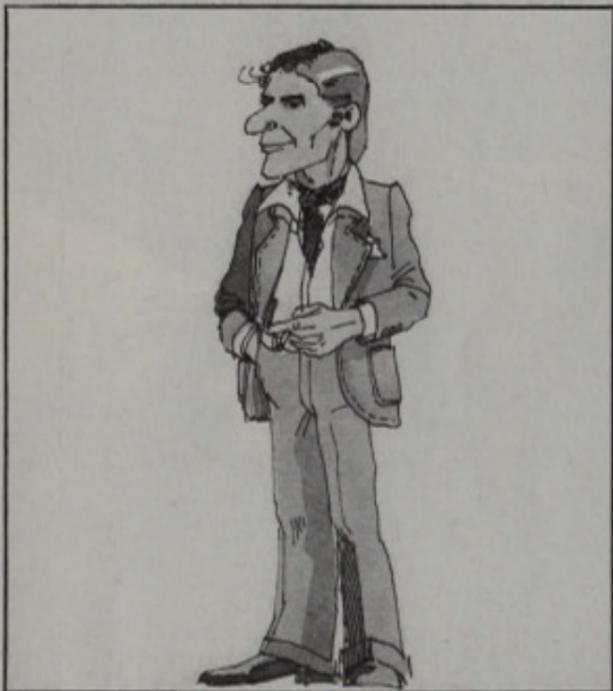
L'homme respectable a froncé le nez qu'il porte long. Peut-être le cuir des sièges et des garnitures est-il trop frais ou bien est-ce tout simplement lui qui a l'odorat trop sensible ? Peu importe la cause, en fait, puisque le résultat est évident : sa voiture futuriste sent le magasin de chaussures. Contact. Les quatorze voyants lumineux du tableau de bord s'allument. C'est Noël, tandis que les trois allume-cigares semblent adresser un clin d'œil à la S.e.i.t.a. et que la direction assistée émet de curieux bruits de succion. Les constructeurs français ont, certes, des idées, mais il manquent de maturité dans le domaine du chic automobile. Jamais les Anglais n'auraient commis ces fautes de goût. C'est une simple constatation, d'autant plus librement formulée que l'homme respectable n'aime pas les Anglais. D'ailleurs, il se refuse à parler leur langue, même si la mode est au français. Son antipathie s'appuie sur les souvenirs d'une licence d'histoire. Sans évoquer les sempiternelles batailles de Crécy ou de Waterloo, on doit se souvenir de Dunkerque, en mai 1940. Pas toujours très convaincants ces alliés-là... L'homme respectable s'est toujours considéré comme un citoyen français à part entière, et en automobile, il est normal qu'il fasse d'abord confiance à Citroën. La CX est une voiture qu'il comprend d'autant mieux qu'elle lui ressemble.

Inutile de dire qu'elle coûte aussi cher qu'une « petite » Mercedes. Cela lui susciterait inutilement des jalousies, donc des ennemis. Inutile également de vanter l'efficacité routière de cette voiture puisqu'elle est évidente.

La CX est un ensemble complexe de traditions et de révolutions. L'ensemble se révèle techniquement rassurant parce que non seulement cela fonctionne mais cela fonctionne mieux. Ne serait-ce que sur les chaussées dégradées et par temps de pluie.

L'homme respectable envisage sereinement le jour où Citroën fabriquera une CX à pilotage automatique. Au modèle actuel, il ne manque guère qu'un système de ce genre et aussi un deuxième essuie-glace. Cette nouvelle voiture, l'homme respectable la choisira gris-bleu, cela le changera agréablement du gris-noir.

### BMW 5.28



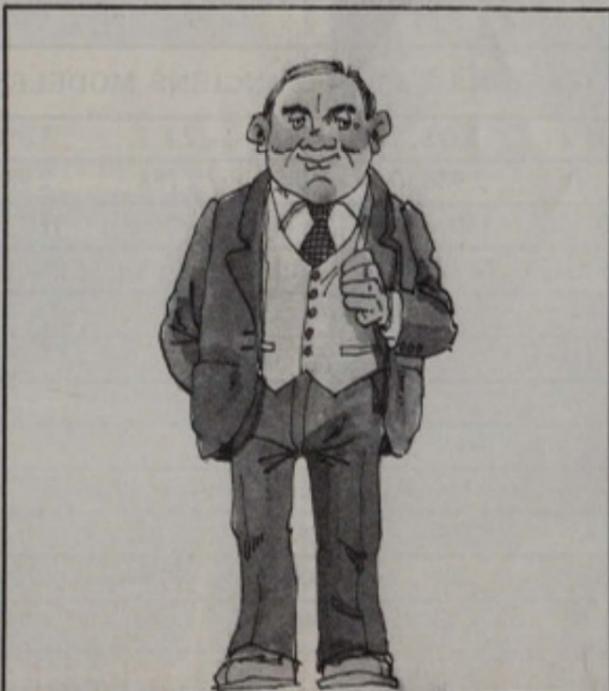
Habillé sur mesure chez Ted Lapidus pour masquer une ceinture abdominale légèrement affaissée, finement aromatisé de Vétiver, l'homme séduisant déposa la transparente Viviane au coin de l'avenue Niel et démarra doucement. Il se retrouvait seul avec sa BMW 5.28 et cela n'était pas vraiment fait pour lui déplaire. N'allez pas croire que l'homme séduisant tombe facilement dans le spleen des romantiques ou le « désamour » des Don Juan et autres Casanova, mais sachez seulement que la prospérité d'un cabinet dentaire exige beaucoup de patience, sinon de sang-froid, et qu'il est nécessaire, par instant, de faire le point. Seul. Une voiture comme la BMW est un merveilleux moyen de s'isoler. Face aux autres, déjà elle se distingue par une ligne aussi sobre qu'élégante. Intérieurement, on ne remarque aucune mièvrerie, aucun gadget mais un équipement efficace, qui tient davantage du laboratoire que du drugstore. Dommage que les sièges soient si durs. Mais la BMW, c'est surtout un merveilleux moteur de 170 ch qui l'emmène à près de 200 kmh chrono entre deux radars, sans jamais rechigner, un seul matin, à démarrer. Un outil parfait pour se désengluier de la médiocrité automobile, pour être soi-même, du bout de l'accélérateur, sur la pointe des pneus. L'homme séduisant roule toujours à [www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

vive allure, comme ces automobilistes de faits-divers qui dérapent à la ligne suivante. Seulement lui ne perd jamais le contrôle de son véhicule. Il ne pense pas savoir piloter, mais il est sûr d'aimer conduire, et comme l'on ne fait vraiment bien que ce que l'on aime...

Déjà arrivé. L'homme séduisant quitte à regret sa 5.28. Faussement détaché, il ferme systématiquement les portières de son bolide. Il sait qu'on le regarde, et les gens de bonne compagnie auxquels il appartient ne se soucient jamais beaucoup de leurs voitures. En paroles, tout au moins.

### 604 PEUGEOT

« Une Mercedes à la française », c'est l'étiquette que l'homme raisonnable attribue volontiers à sa 604. C'est vrai que la grosse Peugeot évoque l'école allemande, mais pas uniquement celle de Stuttgart, un certain côté BMW se laisse deviner dans la silhouette de la 604. D'un autre côté, si les voitures allemandes sont reconnues fiables, Peugeot possède également une bonne réputation question prix de revient. Pourtant la fabrication de l'une et des autres ne relève pas du même processus : à Sochaux, on a surchéri sur la 504, tandis que, de l'autre côté du Rhin, on a dépouillé les Mercedes de luxe pour créer un modèle abordable : la 250. L'homme raisonnable s'étonne d'être assis aussi bas en voiture, alors qu'il est plutôt haut perché dans la vie. Curieux, mais peu importe : le tableau de bord est beaucoup plus joli que l'autoroute. Son éclairage, dans les tons rouges, lui fait songer aux braises du vrai feu de bois qui l'attend, ce vendredi soir, dans sa résidence secondaire. Il y sera bientôt, sans forcer le six cylindres qui équipe également l'homologue français de la 604 : la Renault 30. Cette identité mécanique entre les deux voitures plaît à l'homme raisonnable. Il a horreur des prototypes et part du principe qu'avec la voiture de (presque) tout-le-monde, on a les ennuis de personne. Il y a aussi autre chose qui lui a fait préférer la 604 à ses rivales. Il ne déplait pas, en effet, à l'homme raisonnable de se dire que si, comme lui, les automobilistes français achetaient français, on équilibrerait plus facilement la balance des échanges. Cela signifierait, en bref, que les contribuables s'y retrouveraient



s'ils voulaient bien délaissier ce snobisme qui, à qualité égale, leur fait trop souvent préférer des produits, sinon exotiques, tout au moins étrangers. L'homme raisonnable pense toujours en responsable, même quand il conduit. Dans une heure, il arrivera à bon port, comme d'habitude, en songeant, à l'occasion, que c'est bien ennuyeux de n'avoir plus rien dans le cœur pour s'émouvoir.

### MERCEDES 250



L'homme sans fantaisie referme la portière. Ploc. Le choc d'une vingtaine de kilos de verre et d'acier allemands sur le caoutchouc épais de la carrosserie est parfaitement amorti. L'étanchéité, c'est pareil, même la serrure de la boîte à gants fonctionne tous les jours sur une Mercedes 250 et c'est normal. L'homme sans fantaisie a tourné la clef de contact sans un regard au tableau de bord, sans rien voir au dehors, même pas préoccupé : indifférent. Pas une seule seconde il n'a songé que le six cylindres de sa Mercedes pourrait ne pas démarrer. C'est impossible compte tenu du prix d'achat et le fric, en automobile, comme ailleurs, c'est la meilleure assurance contre les soucis. D'ailleurs, on n'achète pas une Mercedes, on investit dans un véhicule personnel destiné à faciliter le maximum d'échanges. C'est une voiture d'argent, pas de plaisir ou de frime, fabriquée pour fonctionner au doigt et à l'œil tous les jours. L'homme sans fantaisie veut croire au totalisateur kilométrique gradué pour compter non pas des dizaines de milliers de kilomètres, mais des centaines. Autrement, il aurait fait une erreur, c'est-à-dire un mauvais calcul et l'homme sans fantaisie n'aime pas se tromper, cela coûte toujours trop cher.

Maintenant, il roule en regardant droit devant lui, sans Havane, sans « créature », une 250 Mercedes c'est pour les clients et la famille, jamais pour rire.

Le bois, le cuir, les autres et les idées, il s'en moque, seuls comptent les bénéfices. La confiance qu'il manifeste à l'égard de ses choix pourrait faire dire de l'homme sans fantaisie qu'il est un homme fort. Seulement, son pragmatisme forcené lui a fait oublier une chose : savoir prendre le temps d'être heureux. Pour une fois, sa Mercedes raisonnable ne lui servira à rien.