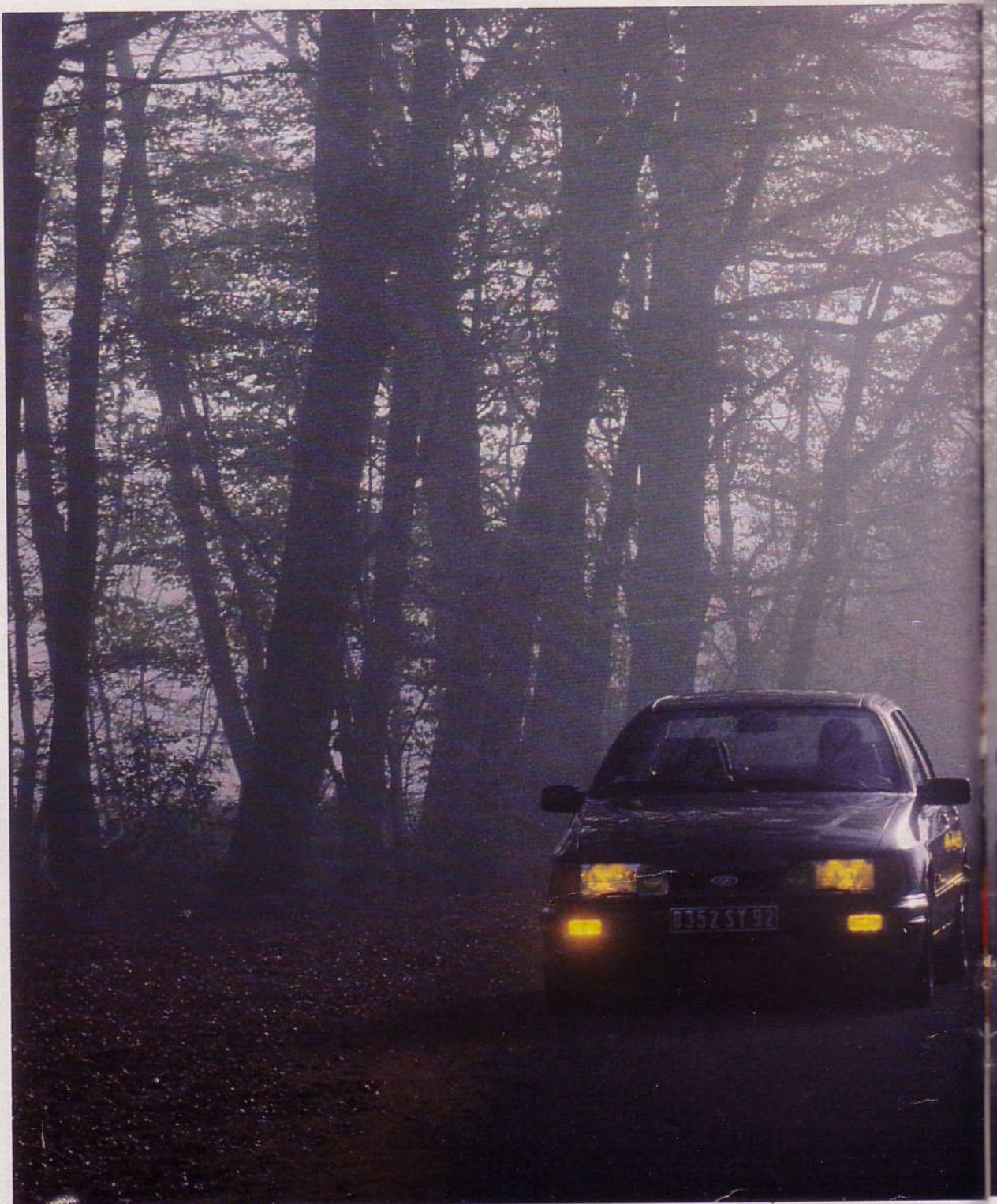


24 SOUPAPES : PEUGEOT 605 SV 24, OPEL OMEGA 3000-

C'est la mode ! La moindre berline compacte a ses 16 soupapes. Quand on est une limousine de classe, comme la 605 ou l'Omega, on possède six cylindres et dans ce cas, il faut savoir compter jusqu'à 24. A moins de disposer d'un joker comme la Sierra



Belle distribution !



Elle n'a que seize soupapes mais, grâce à son turbo, la Sierra Cosworth « en-fume » les récentes Omega et 605 24 soupapes.

La 605 SV 24, nouveau navire amiral de Peugeot n'a pas de velléités sportives ; d'autant moins qu'il s'agit désormais d'une traction. Son style, c'est plutôt le tourisme rapide : une formidable efficacité, tout en facilité, avec un confort plus que préservé par rapport à la 605 type, la 3 litres.

L'Opel Omega est pleine de qualités. Sur le marché européen, elle figure sur le podium des ventes, avec les Mercedes 200/300 et BMW Série 5. En France, elle est méconnue ; comme une Opel. La 3000 a un superbe comportement routier. Elle offrirait un parfait agrément de conduite mais son six cylindres en ligne, tout en fonte, est

de moins en moins sympathique. En plus, il est desservi par une boîte aux vitesses mal étagées. La version 24V arrive, enfin, pour tenter de réparer le gâchis. Le train arrière déjà efficace a été encore peaufiné. Mais surtout, avec une belle culasse en alliage léger, à double arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindre, le vieux bloc moteur, accouplé à une boîte aux rapports désormais bien échelonnés, subit une sacrée cure de jouvence. Opel confirme les prétentions sportives de cette Omega, mais avec d'autres atouts cette fois.

La **Ford Sierra Cosworth**, tonitruante, ne cachait pas son jeu et s'était tout de suite donné les moyens de ses ambitions. Apparue avec la carrosserie deux volumes, trois portes, affublée d'une gigantesque aile arrière façon Porsche 911 Turbo, elle avait une allure aussi tapageuse que son comportement routier. En se glissant dans un costume trois pièces de berline bien comme il faut, avec petit aileron, malle, quatre portes et tout, elle s'est mise à jouer l'honorabilité. Mais heureusement, sans perdre son tempérament ni, hélas, améliorer son comportement : quel rodéo ! Récemment, elle est devenue « Trophy », avec des sièges cuir et l'air conditionné, à un prix défiant toujours toute concurrence. Par une voie tout à fait différente - quatre cylindres de 2 litres suralimenté, contre six cylindres de 3 litres « atmosphériques » -, elle obtient des valeurs de puissance et couple moteur très proches mais sa courbe de couple et surtout, sa compacité creusent l'écart : 16 soupapes qui en valent 24...

FIGURES LIBRES

Au-delà des performances, pour lesquelles la Sierra bénéficie d'un avantage de poids (200 kg !) tandis que l'Omega étale la santé retrouvée de son six cylindres, les caractères se dévoilent. Le six cylindres en V PRV n'a jamais été un foudre de guerre, sauf quand il est suralimenté sous le capot des Renault 25 V6 Turbo, Alpine Turbo et Venturi. Bien qu'apparaissant ici dans sa dernière version, superbe, il propulse la Peugeot très honnêtement, avec une belle sonorité rauque mais sans fougue particulière. A l'opposé, le moteur de la Sierra n'a que quatre cylindres mais libère en grondant une rage qui fait plaisir à voir et à entendre. Le label Cosworth (tout de même le motoriste le plus titré en Formule 1) n'est pas galvaudé.

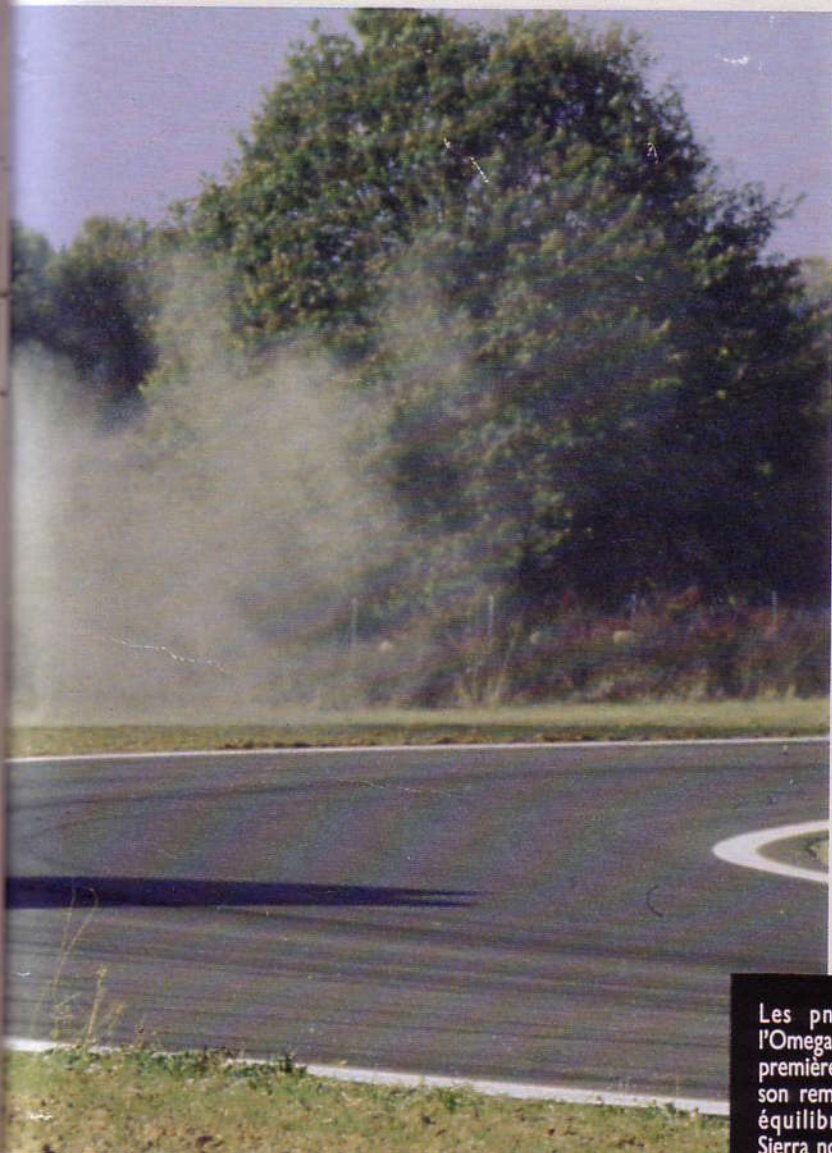
La différence de tempérament apparaît aussi quand on s'installe derrière le volant. Avec la **Sierra**, bien calé dans le baquet Recaro, on se sent prêt à prendre le départ d'une course. L'épreuve du jour se déroule sur le tout récent circuit de Lury-Levis. Ce magnifique outil de travail est à la fois idéal

24 SOUPAPES : PEUGEOT 605 SV 24, OPEL OMEGA 3000

A LA LIMITE. La conduite sur un circuit permet de se défouler en entretenant la forme, soit. Mais ce n'est pas la motivation profonde : cette approche révèle ce qui se passera le jour où... Qu'un chien, un ballon ou un enfant traverse brutalement, qu'au détour d'un virage on tombe sur un tracteur ou une voiturette sans permis, une plaque de verglas ou une flaque de gazole, il faudra bien aller au charbon. Et dans ce cas, il existe deux sortes d'automobiles : celles qui restent sur la route et les autres.



1-24V, FORD SIERRA COSWORTH



Ses sièges baquets et son petit volant à trois branches participent au caractère haut en couleur de la Sierra.



Les pneus de l'Omega sont la première limite à son remarquable équilibre. La Sierra nous a régalez. La 605, pas à sa place sur un circuit, se montre la plus efficace et la plus facile sur route.



pour les figures imposées et tolérant pour les figures libres... celles que l'on s'attend à effectuer avec la Sierra justement.

Connaissant bien l'animal et ses sautes d'humeur pas toujours prévisibles, nous commençons par la Cosworth. Cela pour éviter de nous faire surprendre en descendant d'automobiles à la tenue de route au dessus de tout soupçon, comme les 605 et Omega. Grosse surprise, nous devons ra-

valer nos sarcasmes et notre défiance. Cette Sierra Cosworth, et nous espérons qu'il en va désormais de même pour toutes ses soeurs, se comporte très bien. Son train avant semble cette fois correctement guidé. Pourtant, un coup d'oeil sous la voiture nous le confirme, il n'est toujours épaulé que par la barre anti-roulis, sensée se déformer d'autant plus que, positionnée en arrière, elle travaille en compression. Ford ne signale rien de particulier mais nous sommes « déçus en bien » !

A LA DERIVE

Avec l'Omega, pas de surprise au contraire. Elle se révèle telle que nous l'attendions. En courbe, réglée sousvireuse pour la stabilité, elle survire à la demande. A mesure que l'on enfonce l'accélérateur, les roues arrière augmentent leur dérive et il devient de moins en moins nécessaire de braquer les roues avant. Si le pied droit est vraiment généreux, il faut même passer au contrebraquage. D'ailleurs, par rapport à la Sierra, le réglage sousvireur oblige à en faire davantage. Pour que la dérive de l'arrière rattrape celle de l'avant, il ne faut pas hésiter à ouvrir le gaz. Du coup, on passe

24 SOUPAPES : PEUGEOT 605 SV 24, OPEL OMEGA 3000-

DE LA THEORIE A LA PRATIQUE. Si l'on compare la 605 SV 3.0, à deux soupapes par cylindre, à la SV 24, à quatre soupapes par cylindre, la pratique dément la théorie : une fois de plus, la multisouape est distancée lors des reprises à bas régime. Pourtant, les deux Peugeot pèsent le même poids et ont les mêmes démultiplications. Comme quoi, les belles courbes de couple fournies par les constructeurs, n'impressionnent pas notre chronomètre.



facilement de la simple dérive au véritable décrochage. Rien de vraiment scabreux, dans la mesure où on doit le provoquer volontairement et où le contrôle en est aisé : équilibre, adhérence, direction et position de conduite facilitent grandement la tâche. La plus grande tendance à dériver de l'Omega, de l'avant puis de l'arrière, provient aussi de ses pneus : ils ont les mêmes dimensions que ceux, déjà peu adaptés, de la version 3000 de 177 ch ! Leur hauteur de flancs est trop importante par rapport à la largeur de leur bande de roulement : 65 %, puisque ce sont des Série 65, contre des 55 sur la Peugeot et la Ford.

DE LA PROPULSION A LA TRACTION

Révolution : la nouvelle grosse **Peugeot** abandonne la propulsion. Dans le lot, la 605 est la seule aux roues avant motrices. Mais quelle traction ! Elle est chaussée de pneus au diamètre impressionnant pour une ber-

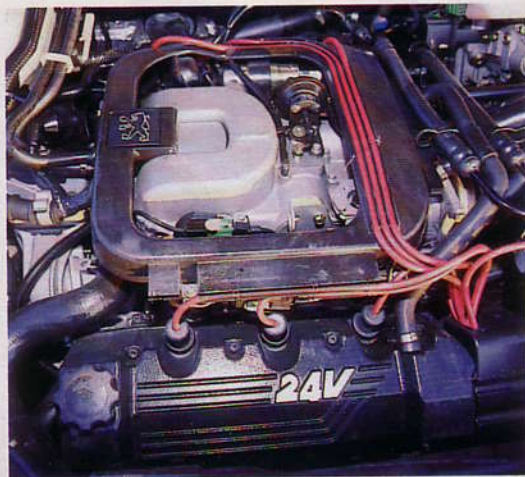
line de notaire : 16 pouces, comme les bêtes de Grand Tourisme. Ses suspensions, aux épures très sophistiquées, sont idéalement épaulées par des amortisseurs pilotés électroniquement : le fin du fin. Son réglage de base délibérément survireur revient à donner un rôle directeur aux roues arrière. Cela augmente sa maniaabilité et l'efficacité de son train avant, dont

les pneus deviennent plus disponibles pour la motricité. Malgré cela, la 605 SV 24 n'est pas à sa place sur un circuit si l'on parle plaisir uniquement. Car en efficacité pure, c'est autre chose que l'Omega mal chaussée.

DE LA PISTE A LA ROUTE

Dans les jolis enchaînements du Morvan, variés et piègeux à souhait en cette saison, la **Peugeot** écrase son monde. Toujours la moins sportive, elle devient impériale de confort, de facilité et d'efficacité. Dans son rétroviseur, on voit les deux autres rétrécir progressivement et sortir des virages en glissade au ras des pâquerettes, quand ce n'est pas carrément la roue arrière dans l'herbe, pour tenter de garder le contact (j'ai des noms !).

Sur ces parcours tourmentés, l'**Omega** reste une propulsion très sûre et agréable



La Peugeot 24 soupapes est la plus bourgeoise, malgré l'équipement pneumatique le plus sportif.



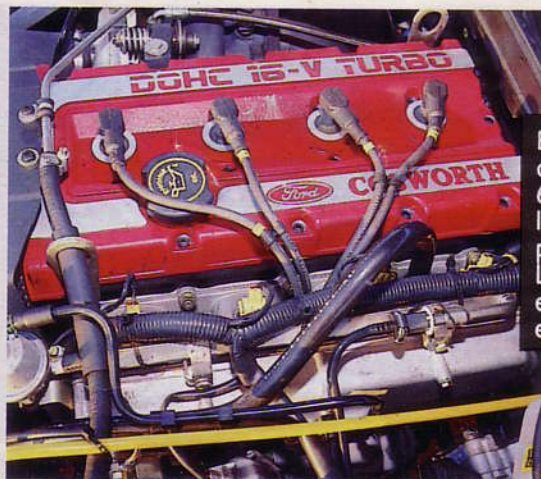
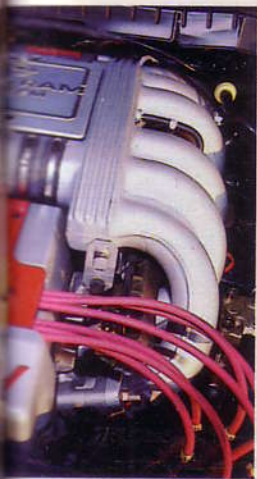
L'Omega 24 soupapes offre une excellente position de conduite et un parfait maintien, grâce à ses baquets.



La Sierra Cosworth est la plus sportive. Son compte-tours « quart de Brie » en paraît plus incongru !



24V, FORD SIERRA COSWORTH



Brillant, le V6 PRV de 605 SV 24. Le 6 cyl. en ligne de l'Omega joue un petit ton au-dessus. Le 4 cylindres Ford est multisoupapes et turbo !



LE CIRCUIT DE LURCY LEVIS

Danielson (les 505, AX et BX de Production ou le moteur de l'AX Sport par exemple) ajoute une nouvelle activité à sa palette : l'exploitation d'une piste d'essais, attenante aux ateliers de Luryc Levis. Cet ensemble neuf, situé à mi-distance de Nevers et Moulins, comporte une série de variantes (dont une ligne droite parfaitement horizontale de 1,5 km, où peuvent se poser des avions d'affaire) qui ont déjà attiré, entre autres, des écuries de F1.
Tél. : 70.67.82.29

TECHNIQUE	PEUGEOT 605 SV 24	OPEL OMEGA 3000-24V	FORD SIERRA COSWORTH
Moteur : cylindres	6 en V	6 en ligne	4 en ligne + turbo
Culasse(s)		4 soupapes par cylindre	
Arbres à cames en tête	2 simples	1 double	1 double
Régime maxi (tr/mn)	6 500	6 500	6 800
Puissance (ch à tr/mn)	200 à 6 000	204 à 6 000	204 à 6 000
Puissance au litre (ch)	67	69	102
Couple maxi (mtg à tr/mn)	26,5 à 3 600	27,5 à 3 600	28,1 à 4 500
Couple au litre (mkg)	8,9	9,3	14,1
Transmission aux roues	AV	AR	AR
Maxi en 1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e (km/h)	54/100/147/190	55/98/155/198	68/103/150/201
Pneumatiques	205/55 ZR 16	205/65 ZR 15	205/50 VR 15 (Dunlop)
Jantes alu	7/16	7/15	7/15
Poids réel (kg)	1 490	1 495	1 260
Rapport poids/puissance	7,5	7,3	6,2
SCx (m ²) CX	0,635/0,30	0,654/0,31	0,67/0,33
NOS PERFORMANCES (Monthéry)			
Vitesse (km/h à tr/mn en 5 ^e)	238 (6 500)	241 (6 100)	235 (6 400)
0 à 100 km/h réel	8"3	7"1	7"5
400 m départ arrêté	16"2	15"1	14"6
1 000 m départ arrêté	28"9	27"5	27"1
De 40 à 100 km/h en 4 ^e	13"7	13"4	11"6
De 80 à 120 km/h en 5 ^e	12"5	12"2	9"4
NOS CONSOMMATIONS (litre/100 km)			
Moyenne de l'essai	20	16,5	18,5
Ville (UTAC)	15,5	14,3	12,8
Réservoir	80	75	65
Prix (catégorie fiscale)	228 520 (16)	221 610 (14)	204 395 (9)
Anti-blocage	série (Bendix)	série (Bosch)	série (ATE)
Amortisseurs pilotés	série	-	-
Autobloquant	-	série	série (Visco)
Sièges sport	série	série	série
Sièges avant chauffant	série	série	-
Sellerie cuir	série	-	série
Lave-phares	1 445	série	série
Dégivrage pare-brise	-	-	série
Verrouillage centralisé	av télécommande	série	série
Lève-vitres électriques	AV/AR	AV/AR	AV
Radio-cassettes	6 641	-	série (4 HP)
Antenne intégrée	-	pare-brise	lunette AR
Toit ouvrant	-	5 291 (élec.)	série (mécanique)
Air conditionné	9 961	série	série

POUR

Peugeot 605 SV 24

- Efficacité
- Confort
- Facilité de conduite
- Pneumatiques

Opel Omega 3000-24V

- Equilibre
- Position de conduite

Ford Sierra Cosworth

- Tempérament
- Position de conduite
- Moteur
- Prix

CONTRE

Peugeot 605 SV 24

- Consommation
- A-coups

Opel Omega 3000-24V

- Pneumatiques
- Instrumentation

Ford Sierra Cosworth

- Consommation
- Autonomie
- Instrumentation

bien qu'elle se montre la plus pataude : moins légère à conduire que la Peugeot et moins vive que la Ford.

La **Sierra Cosworth** nous a étonnés mais sur un circuit bien lisse et sans surprise. Nous restons donc vigilants. C'est mieux ainsi car, si elle reste la plus maniable, elle est aussi la plus fine à conduire. Obéissant au doigt et au pied, elle confirme sa nouvelle rigueur de comportement, sur un parcours qui nous avait valu quelques chaleurs un an plutôt (match contre BMW M3 Evolution et Mercedes 190 2.5-16). Espérons que la Sierra Cosworth s'est achetée une nouvelle conduite et qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé. Par rapport aux deux autres, son moteur plus vigoureux et son poids moins élevé lui permettent en général de passer dans les mêmes virages en utilisant la vitesse supérieure.

● **Belles dehors, attirantes dedans, ce sont là trois super berlines. Aux uns elles apportent une grande marge de sécurité, aux autres un fort potentiel de performances... dans la sécurité. La 605 SV 24 survole les débats par son efficacité et sa facilité de conduite mais elle nous prive d'une propulsion. La Sierra Cosworth se démarque par son tempérament bouillant et le plaisir de piloter qu'elle procure, entre deux stations service. Malgré son équipement pneumatique indigne, l'Omega 24V fait la synthèse avec polyvalence. Entre nous, l'idéal c'est bien fromage et dessert : multisoupape ET turbo !**