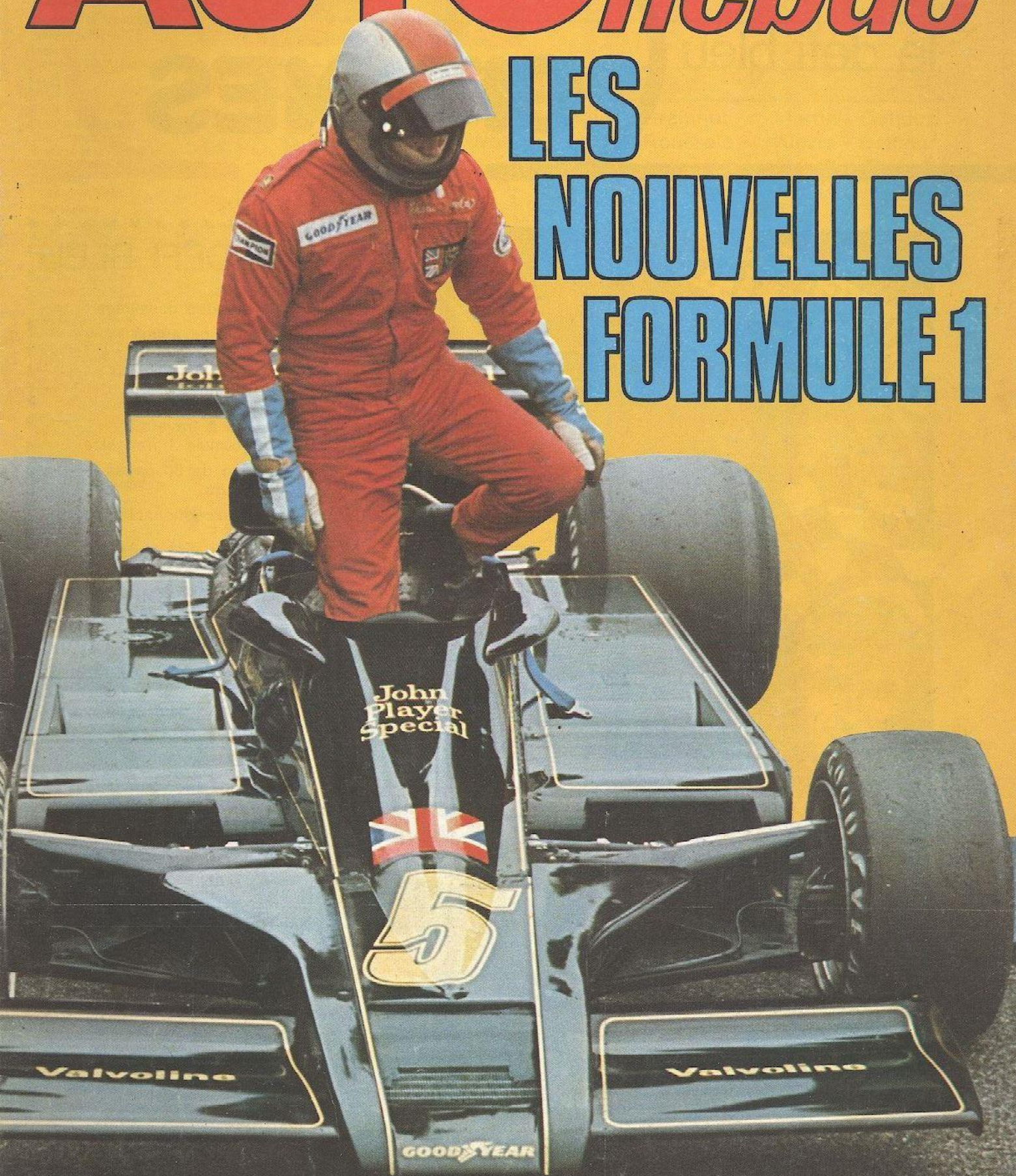


AUTO *hebdo*

LES NOUVELLES FORMULE 1





PEUGEOT 504 V6 COUPE UN LION TROP REPU !

Jusqu'à ces dernières années, l'image de marque de Peugeot était pour le moins austère. Elle était alors symbolisée par la 404, la plus banale et anodine des berlines familiales, réputée pour ses qualités "passe-partout" mais dégageant une froideur et une tristesse peu commune. L'absence totale de brio interdisait délibérément la moindre joie au volant. Et puis, à l'opposé, il y a eu le Coupé 104 ZS, une sorte de révolution portée par un subit vent de jeunesse soufflant sur Sochaux. On attend même avec impatience une version "kitée" de la ZS dont on a beaucoup entendu parler mais qui, pour le moment, n'est qu'un fantôme, mystérieux, sur lequel on aimerait bien que le voile de la vérité soit levé. Parallèlement, à ce spectaculaire changement d'esprit dans la gamme, l'action de Peugeot en compétition s'était développée. Dans le passé, Peugeot se contentait de quelques rallyes difficiles où une voiture peu performante pouvait encore tenir sa place. A l'époque, le constructeur français visait une réputation de solidité. Cette démonstration n'était d'ailleurs pas inutile pour convaincre certains (mal) pensant que la fiabilité des Peugeot était, avant tout, due à la sous-exploitation de la mécanique par la clientèle à l'inverse des mécaniques italiennes, par exemple, brillantes et souvent utilisées au maximum par leurs propriétaires. Mais en course aussi, l'esprit a changé. Peugeot a élaboré des voitures de rallyes très performantes, des 504 qui remportèrent brillamment, durant la saison 75, les trois grands rallyes auxquels elles participèrent : le Bandama, le Safari et le Maroc. Puis en 76, apparut le Coupé V6 en groupe 4, une arme encore plus affûtée qui montra ses capacités au Safari et au Maroc sans les concrétiser par les résultats. Il était donc intéressant de voir de quelle voiture dérivait-on une redoutable bête de rallye. Était-ce à partir d'un bon ou d'un moins bon produit de série car, on le sait, les succès en compétition ne récompensent pas uniquement les voitures de série méritantes. D'autre part, avec le V6, le Coupé 504 est-il à ranger parmi les sportives, compte tenu du changement d'image de marque de Peugeot ? C'est pour répondre à ces questions que vous nous avez posées que nous essayons aujourd'hui ce Coupé qui n'est plus une nouveauté.

par Gilles DUPRE

Du classicisme, jusqu'au bout... du capot

Certains pensent que pour réussir un mariage heureux il faut deux partenaires au même caractère. Comment pouvait alors être mieux réalisée l'union de Pininfarina, le plus classique des carrossiers italiens avec Peugeot, le plus conformiste des constructeurs français. Le résultat est un subtil mélange de discrétion, de finesse, de sobriété et d'élégance. Dans le style, le but recherché est atteint avec succès. Le Coupé Peugeot est l'opposé même de la provocation mais se révèle très agréable pour l'œil. Au plus peut-on reprocher un dessin très ordinaire des jantes qui détonne avec l'esthétique réussie de l'ensemble. Rappelons que ce Coupé est construit en Italie chez Pininfarina. La discrétion est décidément assurée jusqu'au bout puisque seul un sigle V6



sur le capot arrière indique qu'il s'agit de la version au gros moteur.

Au chapitre des éloges, l'intérieur mérite que l'on cite de beaux sièges en velours très confortables et des commandes toutes regroupées au volant : à gauche, phares avec la disposition traditionnelle Peugeot, la tige se déplaçant aux quatre coins d'un carré, essuie-glace et lave-glace et, à droite, clignotant et avertisseur. L'ensemble de la position de conduite est d'ailleurs bonne et pédalier ou levier de vitesse sont bien disposés.

Par contre, il faut regretter plusieurs lacunes : le plastique d'une qualité trop ordinaire est trop utilisé pour le tableau de bord et les garnitures, surtout compte tenu du prix, on a oublié un manomètre de pression d'huile, instrument à notre sens indispensable, la place à l'arrière est très, très limitée puisqu'en reculant le siège pour un conducteur de taille moyenne, il touche pratiquement la banquette arrière, ce qui fait de ce Coupé un 2 + 2... quant aux ceintures à enrouleur, elle nous ont posé quelques problèmes de manipulation.

La présentation de la 504 V6 apparaît donc comme classique et bourgeoise sans notes de mauvais goût mais avec quelques fautes d'équipements.

Un moteur trop lymphatique

Le moteur est le fameux 6 cylindres en V à deux simples arbres à cames en tête, super carré, Peugeot-Renault-Volvo, de 2,7 litres de cylindrée. Nous avons déjà eu l'occasion d'écrire ce que nous en pensions et malgré la protestation d'un de nos lecteurs, fana de Peugeot, nous nous en tiendrons à notre position. Expliquons-nous. On comprend vite qu'avec 136 cv à 5750 t/mn, il ne soit pas un foudre de guerre surtout placé dans une caisse qui avoue 1300 kg sur la bascule mais ce n'est pas ce que nous lui reprocherons. On peut très bien réaliser un moteur paisible et parfaitement agréable. Alors où est donc l'agrément ? Nous venons de voir qu'il n'était pas "dans les tours" puisque la puissance est modeste pour un si gros moteur alors... il doit être "en bas". Réponse : non ! Non, car même s'il est d'une souplesse de fonctionnement correcte, les reprises à bas régimes sont beaucoup trop molles. Bien sûr, il faut se méfier de l'efficacité des accélérations très continues mais là elles sont résolument trop molles, caractère accentué par la boîte à 4 rapports qui, en elle-même, est bonne. Monthéry nous confirme les impressions ressenties : 17" au 400 m et 32"1 au 1000 m, départ arrêté. Confirmation car les performances ne sont pas mauvaises dans l'absolu et Peugeot ne revendique d'ailleurs pas plus (à quelques dixièmes près) mais modestes compte tenu des 2700 cm³. Ces chiffres sont ceux d'une 2 litres sportive. En vitesse maxi, nous avons obtenu 179,173 km/h sur l'anneau ce qui correspond à un bon 185 sur autoroute.

Le résultat, obtenu avec un déploiement de force aussi grand est un peu décevant surtout qu'il faut superposer un autre problème, celui de la consommation. Nous ne dévoilerons d'ailleurs pas nos chiffres réels car nous nous refusons à croire qu'il n'y avait pas quelque chose d'anormal sur notre voiture. Nous dirons simplement qu'en utilisation maximum on atteint facilement 25 litres aux 100 km et qu'en utilisation normale il faut avoir le pied très léger pour descendre en dessous des 20 litres. Il faut signaler un dernier inconvé-

nient : c'est une tendance très nette à chauffer dès que l'on tire sur la mécanique.

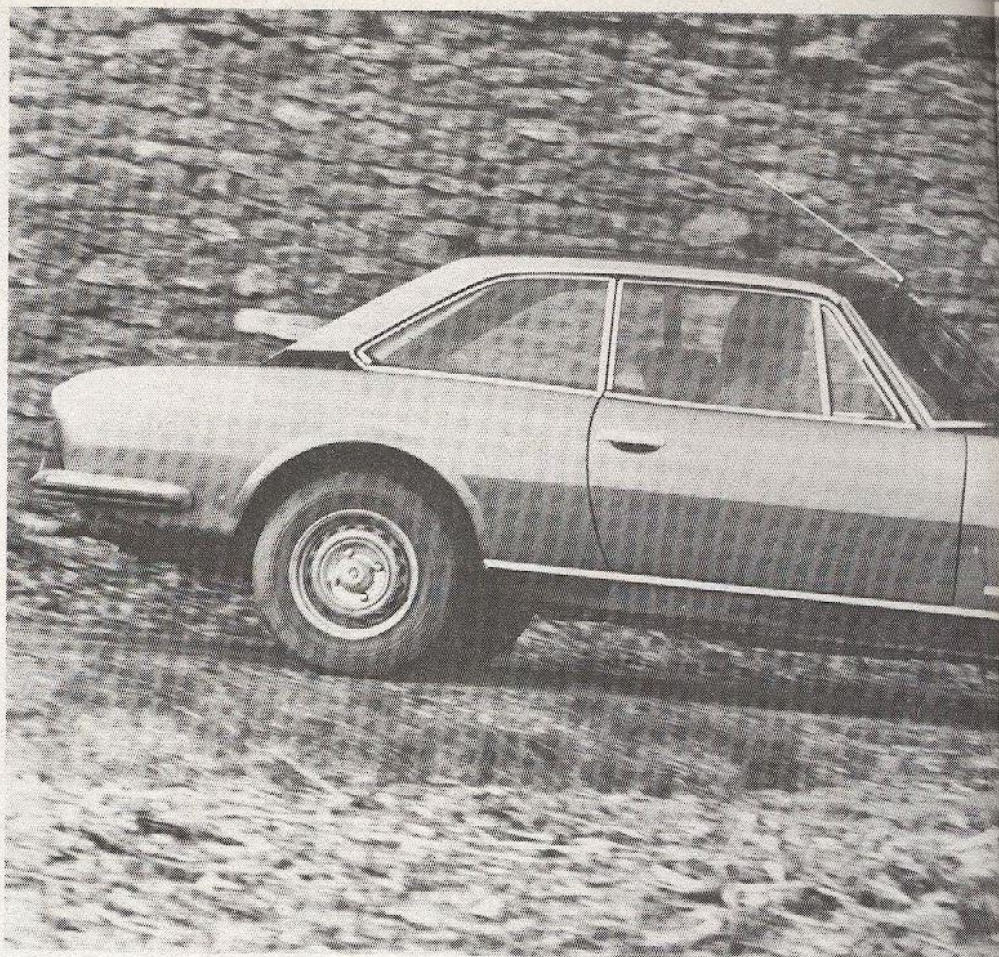
Bien sûr, nous regrettons de ne pas être plus enthousiasmé par la mécanique et nous sommes tenté de présenter le bilan sous un jour plus positif car il y a toujours un côté positif. En effet, il faut reconnaître que ces performances, somme toute honorables, sont obtenues... dans un fauteuil, sans le moindre effort. Cela se confirme dans la douceur et la souplesse des commandes, embrayage, boîte de vitesse, accélérateur etc...

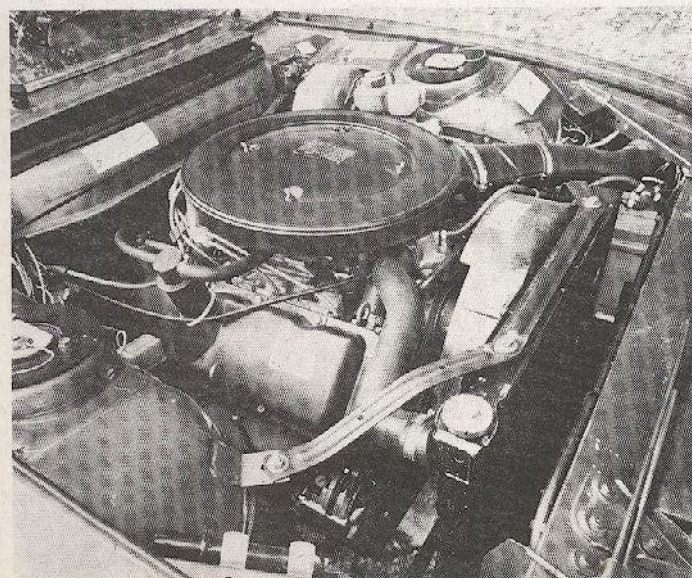
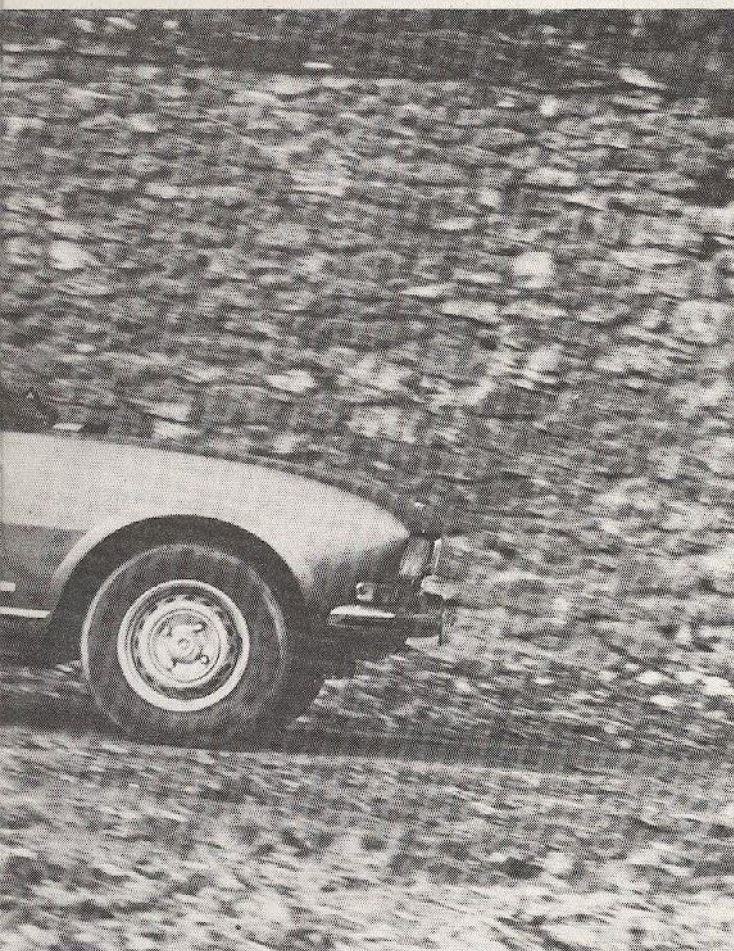
Efficace... en douceur

La souplesse d'utilisation se retrouve au niveau du comportement et, sur ce plan, nous allons voir que l'on obtient dans la facilité un niveau d'efficacité intéressant. La tenue de route est satisfaisante. Le caractère est neutre jusqu'à une bonne limite. Au-delà, le conducteur peut le modifier soit en laissant aller le Coupé à son naturel sous-vireur dû à une masse importante sur l'avant, et cela pour les passages rapides, soit le rendre survireur en le brusquant et le balançant, plus particulièrement dans les virages lents. Pour une efficacité maximum, la souplesse de la suspension est excessive mais en échange un confort excellent est concédé, inutile de le préciser. La suspension possède des débattements très amples et la prise de roulis est généreuse.

Le freinage est endurant mais c'est l'efficacité qui est, à notre sens, un peu juste. Le servo est puissant mais on aimerait des freinages plus francs, en conduite au-dessus de la normale.

Vous commencez sans doute à cerner ce qui nous a déçu dans le Coupé 504 V6, c'est le peu d'enthousiasme qu'il déclenche. Il manque de vie, il manque de caractère, il manque de personnalité. Sans doute faut-il laisser à Peugeot le temps de donner le coup de fouet à son haut de gamme comme il l'a fait avec la 104. Le brio est absent ou au moins le brio apparent. Mais chez Peugeot, on ne fait pas de concessions pour attirer le client. Et c'est pourquoi la 504 V6 vaut en réalité beaucoup mieux qu'elle ne le laisse apparaître. L'ensemble des performances et de l'efficacité est obtenu sans bruit, sans fatigue... sans tambours ni trompettes. Muscliez un peu le moteur, durcissez un peu la suspension, abaissez un peu la garde au sol, limitez un peu le débattement de la suspension et le roulis et rendez la direction plus directe, nous en sommes persuadés, vous aurez une véritable sportive entre les mains. Nous ne vous incitons pas à transformer une 504 Coupé mais simplement à le faire mentalement : le résultat obtenu démontrerait à coup sûr que la base est valable. Seulement cette base, elle étouffe dans un contexte trop étiqué. Peut-être que Peugeot pourrait justement en sortir sur ce genre de modèle plus marginal auquel il ne manque pas grand chose pour tenter les sportifs pourquoi pas même un peu de "frime" avec des jantes plus belles ou quelques recettes connues pour rendre plus attrayante une automobile. La clientèle très sérieuse resterait fidèle à la 604 de toute manière. Point par point la 504 V6 réunit certainement un nombre de qualités inhabituelles. Un emballage et une présentation plus attrayants apporteraient un peu de passion. Car la passion, elle disparaît de plus en plus du monde moderne!





CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Emplacement : AV
Disposition : longitudinale
Type : 4 temps, 6 cylindres en V à 90°, bloc et culasse (chambres bisphériques) alu, vilebrequin 4 paliers
Distribution : 2 simples arbres-à-cames en tête entraînés par chaîne
Alimentation : 1 carburateur simple corps Solex 34 TBIA + 1 double corps Solex 35 CEEI
Refroidissement : par eau
Cylindrée : 2664 cm³
Alésage X course : 88 X 73 mm
Rapport volumétrique : 8,65 à 1
Puissance maxi : 136 cv DIN à 5750 t/mn
Couple maxi : 21,1 mkg DIN à 3500 t/mn
Puissance au litre : 51,05 cv DIN/l
Vitesse moyenne de piston au régime de puissance maxi : 13,99 m/s

TRANSMISSION

Mode : aux roues arrière
Boîte de vitesses : 4 synchronisées + marche AR
Rapports de boîte
1^{re} : 3,4566
2^e : 2,0614
3^e : 1,4067
4^e : 1,0000
marche AR : 3,4928
Rapport de pont : 3,70 à 1 (10 X 37)
Vitesse en 4^e pour 1000 t/mn (avec pneus Michelin XAS) : 31,30 km/h
Embrayage : monodisque à sec, diaphragme, butée à billes, commande hydraulique

CHASSIS

Carrosserie : Coupé Pininfarina 2 portes, 4 places. Autoportante en acier
Suspension : à 4 roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Avec amortisseurs hydrauliques télescopiques. Barre anti-roulis AV et AR
Direction : Type : à crémaillère. Colonne à cardan, Assistance
Diamètre de braquage : 10,62 m
Nombre de tours d'une butée à l'autre : 3 tours 1/3
Freins : AV : disques ventilés, diamètre 273 mm
AR : disques pleins, diamètre 273 mm
Etriers 2 pistons. Assistance. Double circuit. Compensateur
Dimensions : Empattement : 2550 mm
Longueur : 4360 mm
Largeur : 1700 mm
Hauteur : 1340 mm
Voie AV : 1490 mm
Voie AR : 1430 mm

Roues :

Jantes : Michelin ajourées 5 1/2 J 14
Pneumatiques : 175 HR 14
Poids : 1300 kg
Rapport poids/puissance : 9,56 kg/cv DIN
Système électrique : Batterie : 12 V - 45 Ah
Alternateur : 750 W
Contenances : Huile moteur : 6 l
Eau : 10,3 l
Huile boîte : 1,35 l
Huile pont : 1,550 l
Essence : 60 l
Coffre : 295 dm³

PERFORMANCES (Montlhéry)

400 m départ arrêté : 17" (5500 en 3^e à 400 m)
1000 m départ arrêté : 32"1 (5500 en 4^e à 1000 m)
Vitesse maxi (anneau) : 179,173 km/h à 6000 t/mn et 190 compteur
Vitesses maxi lues sur intermédiaires (en tirant 6000 t/mn) :
1^{re} : 60
2^e : 95
3^e : 135
Passages de vitesse :
1-2 : 6000-4000
2-3 : 6000-4500
3-4 : 6000-4500
Reprise en 4^e à 40 km/h :
400 m : 19"4
1000 m : 35"7

CONSUMMATION (de l'essai) :
20 à 26 litres aux 100 km

PRIX : 54 300,00 F