

AUTO *hebdo*

GP ARGENTINE

ALLEZ FRANCE!



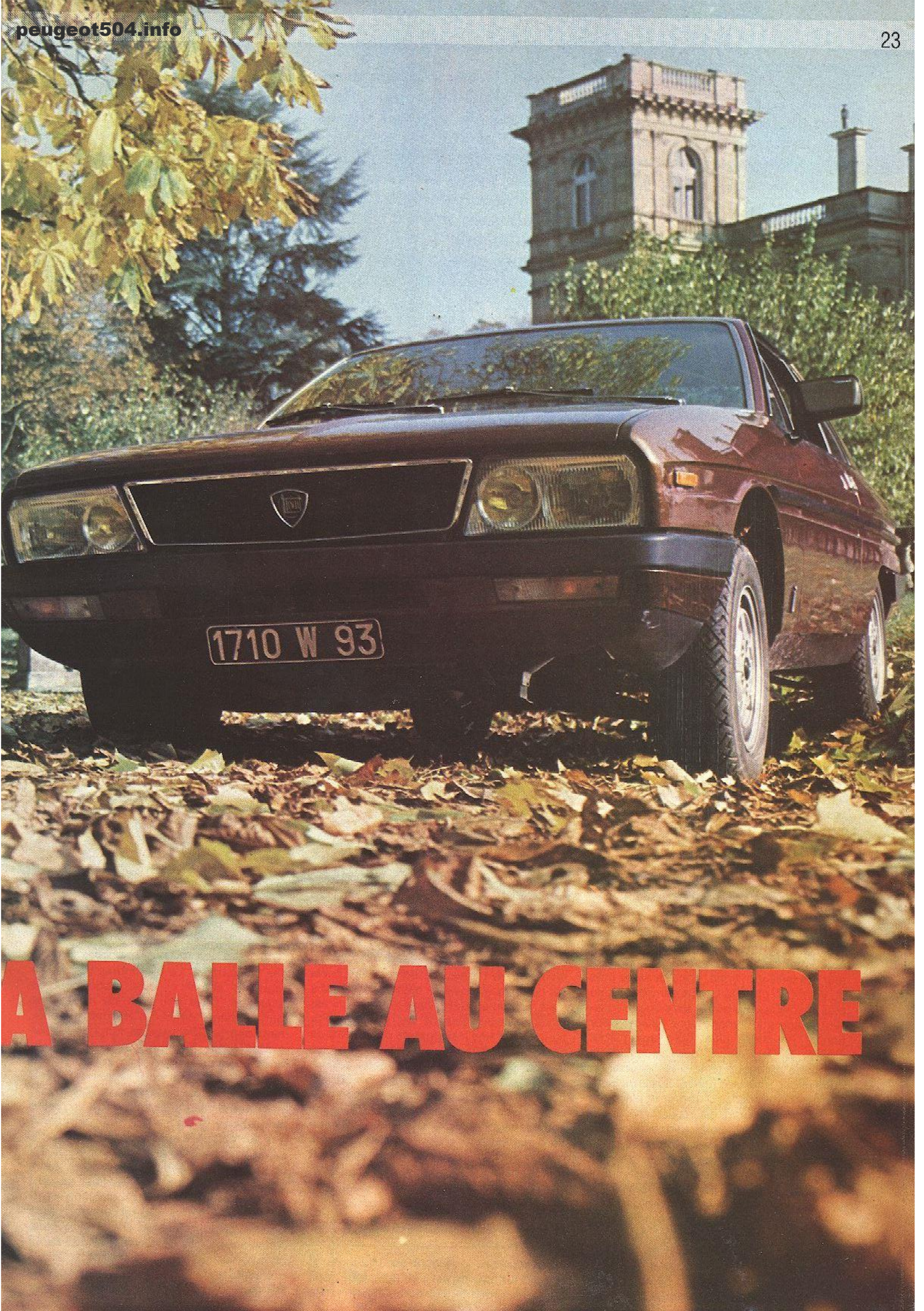
MONTE CARLO: ANGLETERRE ~ ITALIE

peugeot 504 info
ESSAI TROUE DANS ROUE



PEUGEOT 504 V6 Coupé
LANCIA GAMMA Coupé

SOCHAUX-TURIN: L

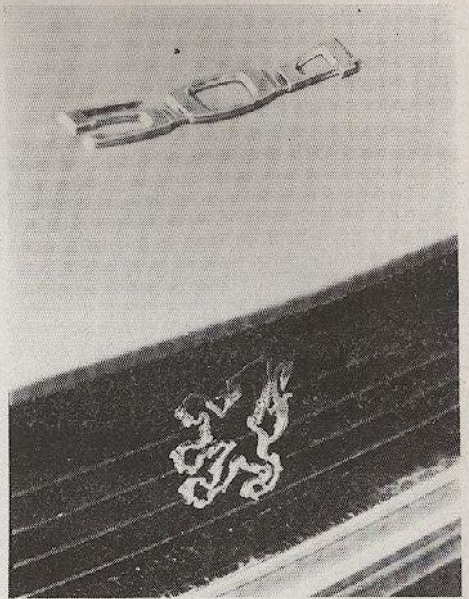


A BALLE AU CENTRE

« Un lion trop repu ! »... c'était le titre, à l'ironie non dissimulée, de notre dernier essai du Coupé 504 V6. Depuis, Peugeot l'a très discrètement pourvu, dans un premier temps d'un moteur à injection sensiblement plus puissant et d'une boîte 5 vitesses, dans un second mouvement des très performants pneumatiques Michelin «TRX» livrés en série. Ces trois éléments pouvant transfigurer une voiture, nous avons décidé de «revoir» le Coupé 504 mais sans nous contenter d'un jugement « absolu ». C'est pourquoi afin de nous forger une opinion « relative », nous l'avons, cette fois-ci, placé « roues dans roues » avec le Coupé Gamma. La comparaison ne manquait en effet pas d'intérêt puisque nous étions en présence de deux coupés Pininfarina, l'un à traction, l'autre à propulsion, l'un italien doté d'un excellent 4 cylindres auquel on reproche quelquefois de ne pas en posséder 6 compte tenu de sa cylindrée, l'autre français équipé lui d'un 6 cylindres mais jusque-là tristement réputé...

Par Gilles DUPRE

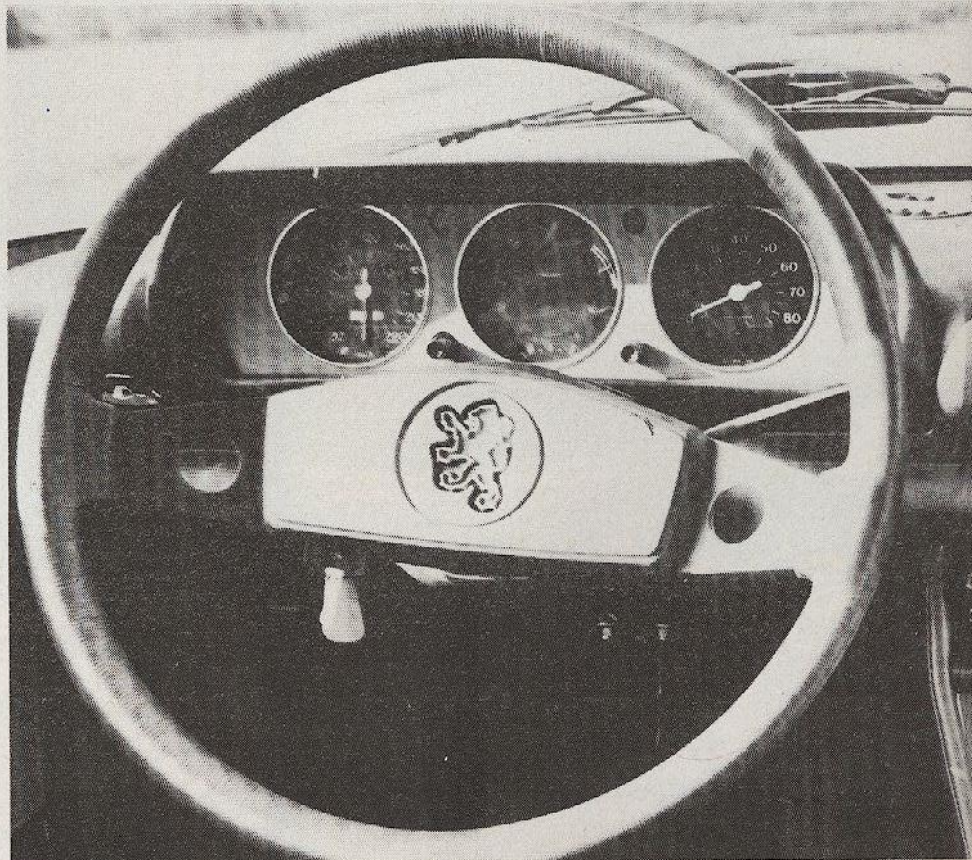
Photos réalisées dans le parc du Château de Ferrières (Seine et Marne)



Deux coupés... une seule signature

Si, trait par trait, nos deux coupés ne se ressemblent pas vraiment, l'air de famille est cependant indéniable : le père en est le même, Pininfarina. Et il n'est pas besoin de vérifier si la griffe du grand couturier italien figure bien sur le bas des ailes avant. Le classicisme, la sobriété, la discrétion, l'absence délibérée de provocation qui n'interdisent pourtant pas l'élégance, le raffinement, la finesse ou même la sportivité mais sans aller jusqu'à l'agressivité... trahissant sa signature. Ces deux coupés ont en outre des silhouettes à « trois volumes ». Si les amateurs de « frime » risquent d'être déçus, Pininfarina a néanmoins réussi deux voitures d'une certaine classe. A noter que les larges pneus Michelin « TRX » rendent la nouvelle 504 un peu plus agressive que l'ancien modèle d'autant qu'ils semblent posséder plus de carrossage négatif qu'avant (mais nous verrons plus loin que, d'après les techniciens de Peugeot, ce n'est qu'une impression). Par contre, les jantes sont vraiment trop ordinaires.

L'habitacle de la Peugeot paraît étriqué. Il serait plus réaliste de parler d'une 2 + 2 que d'une 4 places. En effet, bien que les sièges arrière soient assez profonds, le passager éventuel n'a pas assez de place pour loger ses jambes même si le conducteur, de taille moyenne, conduit assez près du volant. A côté, la Lancia semble un peu plus spacieuse. En outre, les sièges coulisent automatiquement vers l'avant pour donner un accès plus facile aux places arrière. Si le velours des sièges et la moquette Peugeot sont très séduisants, nous avons pourtant relevé plusieurs lacunes dans l'habitacle. D'abord, le plastique du tableau de bord est réellement épouvantable. Ensuite, nous avons noté des défauts de finition assez étonnants de la part de Pininfarina tel que le manque d'étanchéité d'une porte (notre voiture d'essai était pourtant neuve), entraînant un désagréable bruit aérodynamique et... une voie d'eau. Le tableau de bord ne contient que le minimum d'instruments de contrôle (pas de manomètre de pression d'huile) et le compte-tours, une très mauvaise habitude Peugeot, ne comporte aucune indication de régime maxi. En



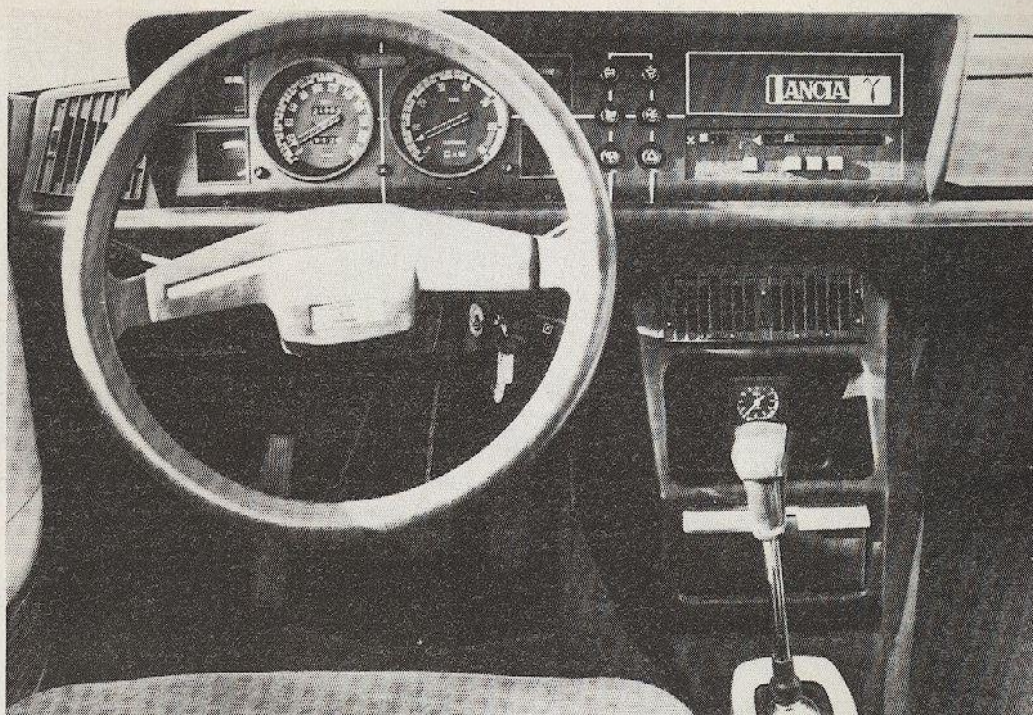
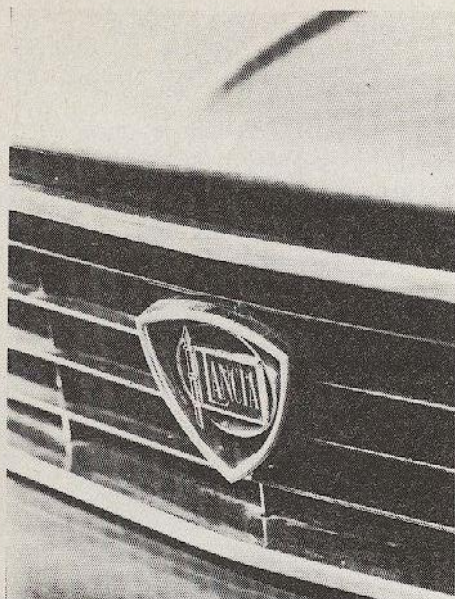
Peugeot : tableau de bord incomplet et trop de plastique

revanche, le tableau de bord de la Lancia est complet et possède même une jauge à huile. Quant au rétroviseur extérieur, il est réglable électriquement, de l'intérieur. Par contre, certains instruments du tableau de bord de l'italienne ne sont pas visibles (cachés par le volant) et surtout les ceintures de sécurité sont toujours aussi abominables... on nous avait pourtant bien promis que ce modèle était provisoire. Sans vouloir marcher dans le domaine réservé des expressions d'un homme politique célèbre, nous dirons cependant que c'est un scandale !

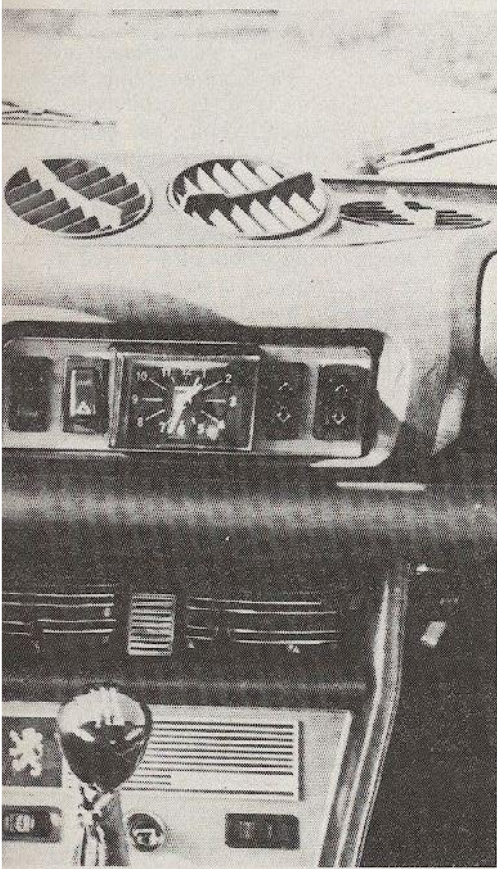
Brio : d'où l'utilité d'une transmission adaptée

Le paragraphe consacré aux moteurs et aux performances est véritablement riche en enseignements. Les comparaisons sont

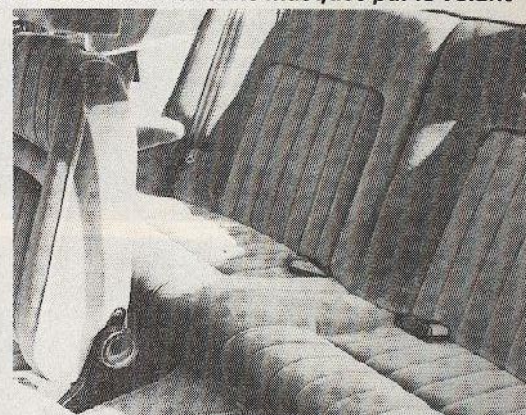
très révélatrices. Le 6 cylindres Peugeot a gagné 8 chevaux, avec l'adoption de l'injection. C'est peu bien sûr mais il est tout de même difficile d'affirmer franchement que la différence se manifeste sous le pied droit. Pourtant, avec en plus le montage d'une boîte à 5 rapports, on aurait pu en profiter pour redonner un peu de vie au moteur. Ce n'est malheureusement pas le cas parce qu'il s'agit en réalité d'une boîte 4, possédant une cinquième très surmultipliée. Là, une première comparaison s'impose, avec la Renault 30 TX (le moteur est identique, on le sait). Alors que le moteur de la 30 TS était vraiment peu glorieux, celui de la TX possède maintenant du caractère. Or, ce caractère a été obtenu de deux façons. D'abord, la puissance est passée de 128 (sur la TS) à 142 ch mais surtout la boîte 4 a laissé la place à une vraie boîte 5 mieux étalée que celle de Peugeot. Résultat, ce groupe propulseur



Lancia : tableau de bord complet mais certains instruments sont masqués par le volant



Le siège de la Lancia s'avance automatiquement pour accéder aux places arrière



Le velours et la moquette de la Peugeot sont séduisants mais l'espace est compté

lymphatique a été presque transfiguré dans la 30 TX mais pas dans le coupé Peugeot. Pourtant ce même moteur a, dans les deux cas, été pourvu de l'injection et

accouplé à une boîte 5. La bonne adaptation d'une transmission à un moteur se met aussi en évidence lorsque l'on compare la Peugeot à la Lancia. Le moteur italien, à 4 cylindres seulement, possède un tempérament beaucoup plus fort et cela grâce à une excellente adaptation de la transmission avec une cinquième à peine surmultipliée et des rapports bien rapprochés, judicieusement choisis. D'ailleurs, la Peugeot est légèrement distancée, en performances, par la Lancia bien qu'elles possèdent toutes deux le même rapport poids/puissance. La Peugeot ne réussit à s'accrocher à la Lancia que sur les 400 premiers mètres. Au 1 000 m, l'italienne

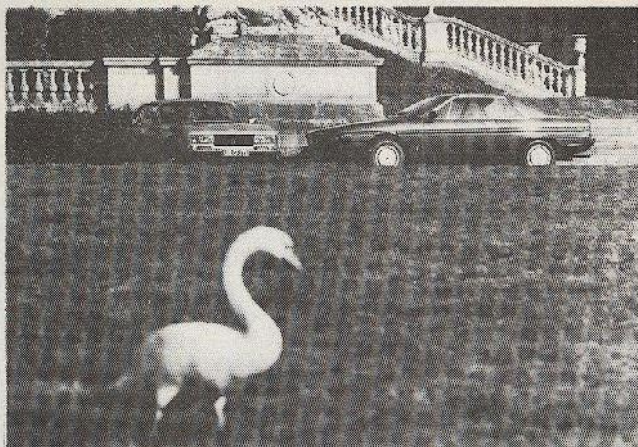
prend un avantage de 5/10. Et, en vitesse de pointe, la Gamma réalise un 200 chrono alors que la Peugeot se contente de 190 km/h. Il ne faut cependant pas dramatiser : nos deux concurrents sont assez proches en performances. La différence est peut-être plus nette en reprise où le 4 cylindres bat le 6 sur toute la ligne comme le montrent les chiffres de notre fiche d'essai. Par contre, la 504 V6 a sensiblement progressé par rapport à l'ancien modèle à carburateurs et boîte 4 : 2/10 ont été gagnés au 400 m, 3/10 au 1 000 et 5 km/h en vitesse maxi. En conclusion, regrettons donc une seule chose bien précise : que la nouvelle boîte Peugeot à 5 vitesses ne soit pas mieux adaptée au moteur et pas mieux étagée en fonction du brio. Ce défaut ressort parfaitement car nous avons opposé la Peugeot au coupé Gamma qui possède un groupe propulseur extrêmement brillant malgré le moteur à 4 cylindres.

D'UN COUP D'ŒIL...

| | LANCIA GAMMA COUPE | PEUGEOT 504 V6 COUPE | 504 V6 COUPE ANCIEN MODELE |
|--|----------------------------|----------------------|---------------------------------|
| Alimentation : | 1 carburateur double corps | injection | 1 simple corps + 1 double corps |
| Puissance maxi (ch DIN à t/mn) : | 140 à 5 400 | 144 à 5 500 | 136 à 5 750 |
| Couple maxi (mkg DIN à t/mn) : | 21,3 à 3 000 | 22,1 à 3 000 | 21,1 à 3 500 |
| Puissance au litre (ch DIN/l) : | 56,4 | 54 | 51 |
| Boîte de vitesses (nombre de rapports) : | 5 | 5 | 4 |
| Rapport poids/puissance (kg / ch DIN) : | 9,1 | 9 | 9,6 |
| Vitesse maxi (corrigée) en km/h : | 199 | 190 | 185 |
| 400 m départ arrêté : | 31"3 | 16"8 | 17" |
| 1 000 m départ arrêté : | 31"3 | 31"8 | 32"1 |

Le « TRX » et le Coupé Peugeot : mariage heureux

On peut rendre une voiture vivante, voire brillante, par le groupe propulseur bien sûr mais aussi par la tenue de route. De la Peugeot, nous écrivions dans notre dernier essai qu'elle était « efficace en dou-



Pininfarina : un signe distinctif



Peugeot... la propulsion



Lancia... la traction

ceur ». En fait, nous expliquions que la tenue de route était excellente mais qu'elle manquait éventuellement de vigueur. Bref, ce caractère que Peugeot n'a pas tout à fait su trouver dans le nouveau groupe propulseur, il l'a donné dans le comportement par le montage de ces fameux pneumatiques Michelin « TRX ».

C'est d'ailleurs eux qui ont déclenché cet essai. En effet, lors d'une brève prise de main à Montlhéry, le jour des essais organisés par l'AFFA (Association Française de la Presse Automobile), nous avons été emballés par le nouveau coupé. Alors, comment le TRX s'y adapte-t-il ? Très bien en vérité. L'efficacité est très supérieure, la limite d'adhérence est nettement reculée. Le comportement, l'équilibre, sont restés les mêmes. Un léger caractère naturellement sous-vireur peut/être transformé par le conducteur en un tempérament survireur. Les réactions sont beaucoup plus vives qu'avec les pneus classiques et aussi, il faut bien le reconnaître, sensiblement plus « pointues ». Cependant, pour

le conducteur moyen, la limite est tellement reculée qu'il n'y a pas le moindre problème de sécurité. Quant au conducteur sportif, il appréciera le côté un peu plus « pointu » tant il donne de vie au Coupé Peugeot. Précisons en outre que si les réactions sont à peine plus brutales, le comportement reste parfaitement sain et toutes les corrections à appliquer sont « évidentes » et suivies d'effet immédiat. Tout cela est dû au fait que les guidages des trains de roulement sont suffisamment rigides pour le TRX dont le pouvoir directeur est bien supérieur à un pneu traditionnel. La seule limite est tout de même la souplesse de la suspension d'autant plus, qu'avec la meilleure adhérence de roulis est plus importante. En conclusion, la conduite de la 504 est beaucoup plus précise, beaucoup moins « floue » qu'auparavant et la très agréable commande de boîte ne fait que renforcer cette imprécision.

Dernière précision : il nous semblait que le carrossage négatif statique du Coupé avait été augmenté ce qui d'ailleurs paraît par-

| | | |
|---|--|---|
| + | LANCIA GAMMA COUPE — Excellent moteur malgré ses quatre cylindres seulement — Très bonne boîte de vitesses malgré sa dureté — Tenue de route très efficace | PEUGEOT 504 V6 COUPE — Tenue de route efficace et brillante — Prix |
| | — Détails d'équipements à revoir, — Prix | — Moteur manquant encore de tonus — Transmission inadaptée à la conduite sportive malgré la nouvelle boîte 5 vitesses — Certains équipements perfectibles |

faitement logique lorsque l'on connaît les pneus Michelin. Il n'en est, paraît-il, rien. En tout cas, ce TRX se comporte bien comme un « petit » pneu « racing ».

Et la Gamma ? D'abord, ne l'oublions pas, c'est, elle, une traction. Mais, malgré ses roues avant motrices, elle n'a pas à rougir. Dans la catégorie des volumineuses et lourdes tractions, elle pourrait servir de référence, notamment à la production française. Le Coupé Gamma, est léger, maniable, alerte et pourvu d'une bonne motricité. Le comportement n'est pas trop typé sousvireur comme c'est souvent le cas avec ce genre de voiture. L'arrière est suffisamment « léger » pour être « placé » à l'entrée des virages, à la mise en appui par le conducteur, afin d'éviter un sousvirage intempestif, une prise de roulis trop importante et un inévitable « cirage » de la roue intérieure. La technique de la traction est donc parfaitement maîtrisée par les ingénieurs de Lancia. La tenue de route est d'autant plus agréable qu'elle est bien exploitée par le moteur qui possède des chevaux à tous les régimes surtout compte tenu de la boîte de vitesses qui permet dans tous les cas d'être sur le bon rapport. Seul défaut, si la boîte de vitesses est rapide, elle est parfois dure.

Au niveau du confort, les deux concurrents se défendent bien avec un léger avantage à Peugeot. Pour le freinage, rien à dire non plus sinon qu'il a progressé en efficacité sur la 504 grâce aux pneumatiques.

Précédents essais AUTO hebdo :

- Peugeot 504 V6 Coupé (ancien modèle) : N° 41
- Lancia Gamma Coupé : N° 105.

L'impression que nous a laissée la Peugeot est bien plus favorable que lors de notre précédent essai, de l'ancien modèle. Le progrès vient plus de la tenue de route que du groupe propulseur et notre regret est lié au fait qu'il nous paraissait facile de redonner un peu de caractère au moteur par une boîte de vitesses adaptée à la performance et non à la phobie de l'économie. Et cela, même Renault l'a fait sur sa 30 TX. La Gamma possède la même philosophie que la 504 via Pininfarina. Notre opinion à son sujet n'a pas varié. C'est un coupé à la forte personnalité provenant de qualités techniques à tous les niveaux : moteur, boîte ou suspension. Le prix risque d'intervenir aussi au moment du choix. Dans ce cas, la balle est nettement dans le camp de Sochaux.

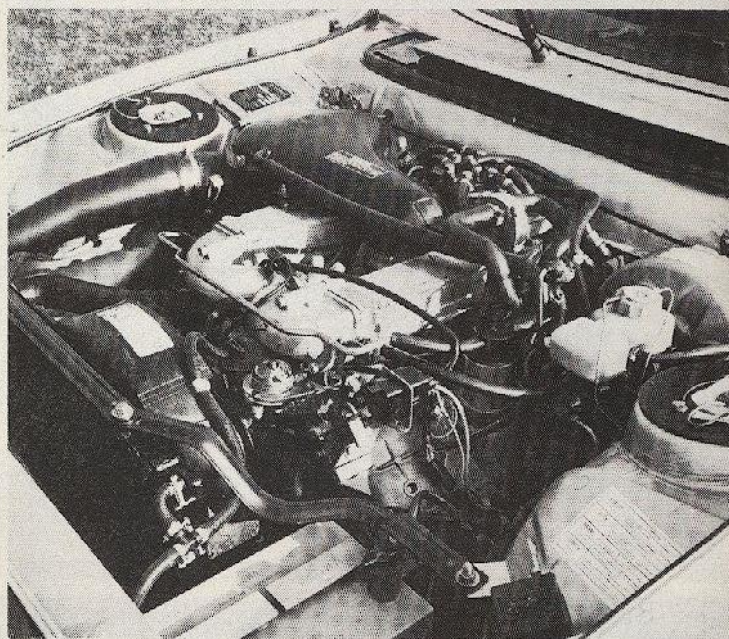
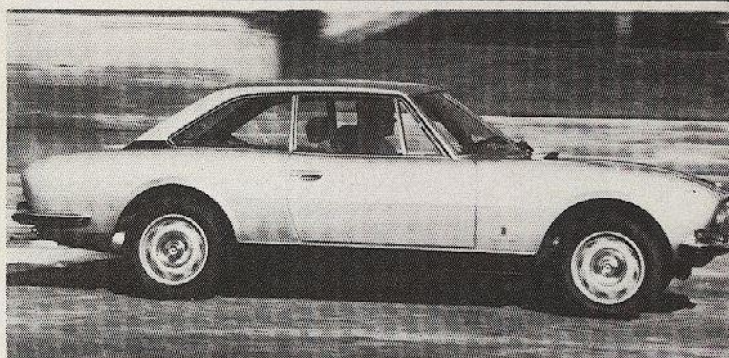


CARACTERISTIQUES TECHNIQUES :

| | LANCIA GAMMA COUPE | PEUGEOT 504 V6 COUPE |
|---|---|--|
| MOTEUR : | | |
| — Emplacement : | AV, en porte-à-faux longitudinal | AV longitudinal |
| — Disposition : | « 830 A.000 » | « 140 (ZMJ) » |
| — Type, nombre de cylindres : | 4 opposés à plat | 6 en « V » à 90° |
| — Matériaux : | | |
| Bloc : | en alliage léger | en alliage léger |
| Culasses : | en alliage léger | en alliage léger |
| — Vilebrequin (nombre de paliers) : | 3 | 4 |
| — Refroidissement : | par eau | par eau |
| — Distribution : | par 2 simples arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée | par 2 simples arbres à cames en tête entraînés par chaîne. |
| — Alimentation : | par 1 carburateur double corps Weber | par injection Bosch mécanique « K-Jetronic ». |
| — Allumage : | électronique | électronique |
| — Cylindrée (cm ³) : | 2 484 | 2 684 |
| — Alésage (mm) : | 102 | 88 |
| — Course (mm) : | 76 | 73 |
| — Cylindrée unitaire (cm ³) : | 621 | 444 |
| — Rapport volumétrique : | 9 à 1 | 8,65 à 1 |
| — Puissance maxi (ch DIN à t/mn) : | 140 à 5 400 | 144 à 5 500 |
| — Couple maxi (mkg DIN à t/mn) : | 21,3 à 3 000 | 22,1 à 3 000 |
| — Puissance au litre (ch DIN/l) : | 56,36 | 54,05 |
| — Vitesse linéaire moyenne de piston au régime de puissance maxi (m/s à t/mn) : | 13,68 à 5 400 | 13,38 à 5 500 |
| — Système électronique : | | |
| Batterie (V - Ah) : | 12 - 65 | 12 - 45 |
| Alternateur (W) : | 770 | 750 |
| — Puissance fiscale (CV) : | 14 | 15 |

| | AV | AR |
|--|--|--|
| TRANSMISSION : | | |
| — Mode (aux roues) : | AV | AR |
| — Boîte de vitesses (nombre de rapports) : | 5 + marche AR | 5 + marche AR |
| — Rapports de boîte : | | |
| 1 ^{re} : | 3,462 à 1 | 3,862 à 1 |
| 2 ^e : | 2,105 à 1 | 2,183 à 1 |
| 3 ^e : | 1,458 à 1 | 1,445 à 1 |
| 4 ^e : | 1,129 à 1 | 1,000 à 1 |
| 5 ^e : | 0,921 à 1 | 0,844 à 1 |
| Marche AR : | 3,214 à 1 | 3,587 à 1 |
| — Rapport de pont : | 3,7 à 1 | 3,7 à 1 |
| — Embrayage : | monodisque à sec, diaphragme, commande mécanique | monodisque à sec, diaphragme, commande hydraulique |

| CHASSIS : | | |
|--|---|---|
| Type : | caisse autoportante en acier | caisse autoportante en acier |
| Carrosserie : | coupé, Pininfarina 2 portes, 4/5 places | coupé, Pininfarina, 2 portes, 4 places |
| Suspension : | | |
| — AV : | à roues indépendantes par McPherson | à roues indépendantes par McPherson |
| — AR : | à roues indépendantes par McPherson | à roues indépendantes par bras obliques |
| Direction : | | |
| — Type : | à crémaillère, assistée | à crémaillère, assistée |
| — Nombre de tours de volant de butée à butée : | 3 | 3,5 |
| Freins : | | |
| — AV : | disques ventilés | disques ventilés |
| — AR : | disque pleins | disques pleins |
| Dimensions : | | |
| — Empattement (mm) : | 2 555 | 2 550 |
| — Voie AV (mm) : | 1 450 | 1 500 |
| — Voie AR (mm) : | 1 440 | 1 440 |
| — Longueur (mm) : | 4 485 | 4 360 |
| — Largeur (mm) : | 1 730 | 1 700 |
| — Hauteur (mm) : | 1 330 | 1 350 |
| — Jantes : | 6 J 14" | 150 TR x 390 FH 4.20 |
| — Pneumatiques : | 185/70 HR 14 | 190/65 HR 390 Michelin «TRX» |
| Poids : | 1 270 | 1 295 |
| Rapport poids/puissance (kg/ch DIN) : | 9,07 | 8,99 |
| Capacités : | | |
| — Réservoir d'essence (l) : | 59 | 60 |
| — Huile moteur (l) : | 6,1 | 6 |
| — Huile transmission (l) : | 3,3 (boîte-pont) | 1,8 (boîte) 1,55 (pont) |
| — Circuit de refroidissement (l) : | 9 | 10,3 |
| — Coffre (dm ³) : | 470 | 295 |



Six cylindres, des chevaux en plus par le biais de l'injection mais on souhaiterait plus de caractère



LANCIA GAMMA COUPE **PEUGEOT 504 V6 COUPE**

PERFORMANCES (Montlhéry) :

Vitesse maxi (anneau) en km/h : 193,537 à 6 000 t/mn et 184,210 à 6 000 t/mn et 200 km/h compteur en 5^e 195 km/h compteur en 4^e (182,017 en 5^e)

Vitesse maxi corrigée (+ 3 % dus

au ralentissement occasionné par l'anneau) en km/h : 199,343 189,736
400 m départ arrêté : 16"8 (passage 400 : 6 200 t/mn en troisiè- 16"8 (passage 400 : 5 800 t/mn en troisiè- me)

1 000 m départ arrêté : 31"3 (passage 1 000 : 6 200 t/mn en quatriè- 31"8 (passage 1 000 : 5 250 t/mn en quatriè- me)

Régime maxi (compte-tours) en t/mn : 6 250 non indiqué

Vitesses maxi lues sur intermé- diaires (en km/h) :

En 1^{re} : 58 55
En 2^e : 95 92
En 3^e : 132 140
En 4^e : 170 184

Passages de vitesses (tombées de régime) en t/mn :

1^{re} - 2^e : 6 250 - 5 000 6 000 - 4 000
2^e - 3^e : 6 250 - 5 000 6 000 - 4 500
3^e - 4^e : 6 250 - 5 200 6 000 - 4 500
4^e - 5^e : 6 250 - 5 200 6 000 - 5 000

Reprises à 40 km/h en 5^e :

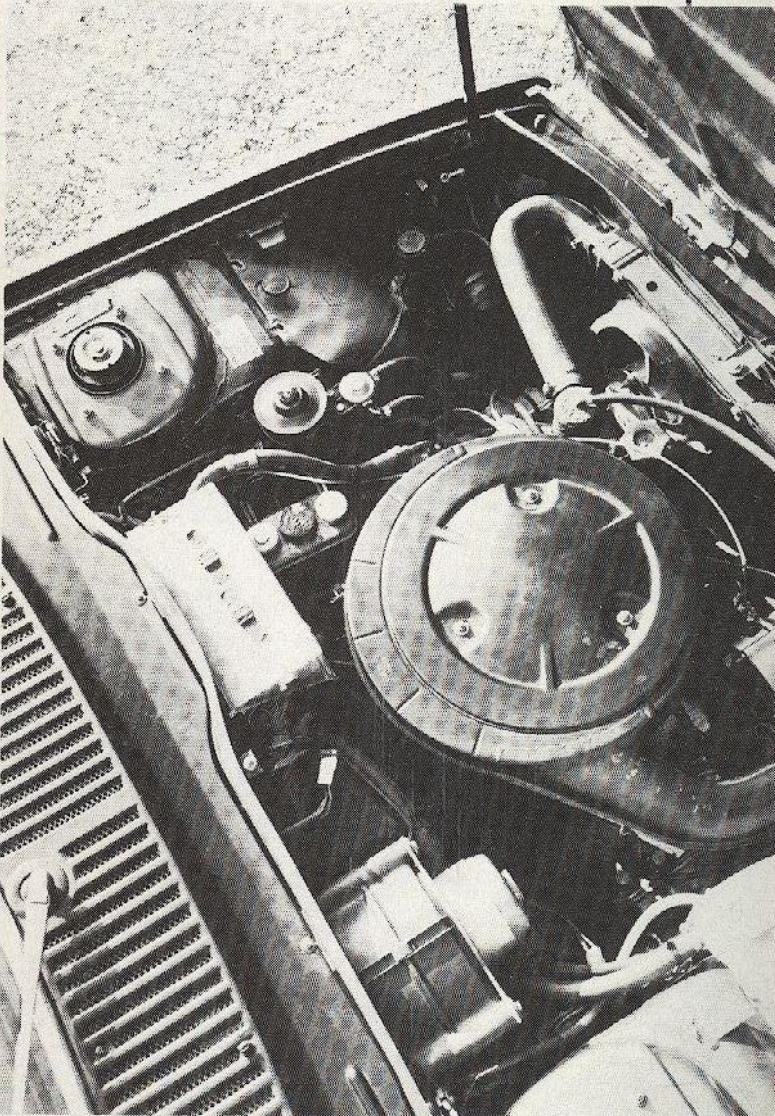
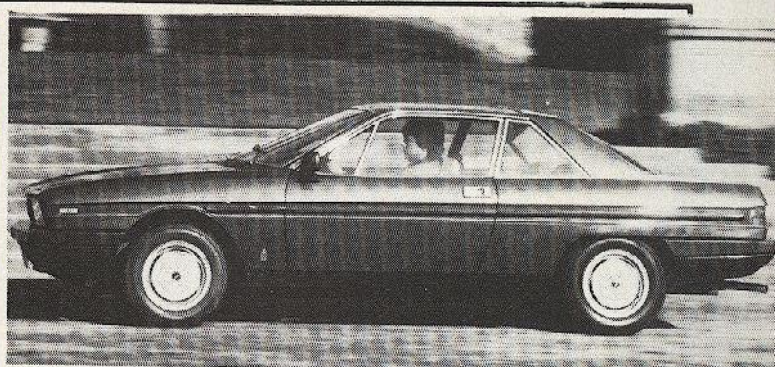
- 400 m : 18"9 (passage 400 : 3 600 t/mn) 20"4 (passage 400 : 2 750 t/mn)

- 1 000 m : 34"4 (passage 1 000 : 5 000 t/mn) 37"3 (passage 1 000 : 4 000 t/mn)

Reprises à 40 km/h en 4^e :

- 400 m : 17"5 18"9
- 1 000 m : 31"8 34"3

PRIX :
- France (F) : 89.960,00 69.000,00
- Belgique (FB HTVA) : 500.000 424.200



Quatre cylindres brillants qui en valent (presque) six

