

AUTO RÉTRO

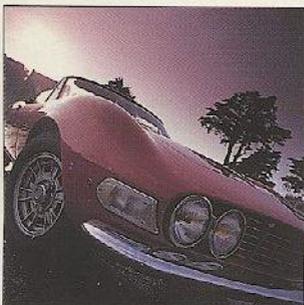
POPULAIRES

TOUT SAVOIR
SUR LES FORD VEDETTE



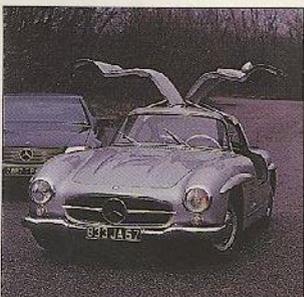
ESSAI

DINO FIAT SPIDER :
À REDÉCOUVRIR



DESCENDANCES

MERCEDES 300 SL/500SL :
UN RETOUR AUX SOURCES ?



MOTO RÉTRO

RÉTROSPECTIVE
MOTOBÉCANE
GILLET HERSTAL 500 SS

T 1086 - 114 - 30,00 F



COMPARATIF

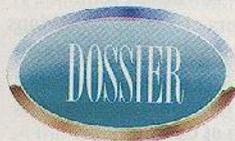
LA PEUGEOT 504 V6 COUPÉ FACE A SES RIVALES

Coupé 504-V6 / Triumph Stag / Chev



MATCH A QUA

Peugeot Camaro / Opel Commodore GS/E



Le coupé Peugeot 504 V6 demeure sans conteste le plus élégant modèle français des années 70.

Avec cette série, Sochaux affirmait déjà sa volonté de « voir grand » même si le contexte ne s'y prêtait pas. La formule était-elle au niveau requis? Pour le savoir, nous avons confronté la Peugeot à trois de ses rivales contemporaines: la Triumph « Stag », l'Opel Commodore GS/E et la Chevrolet Camaro. Un « match à quatre » qui met à mal quelques idées reçues...

I. HISTORIQUE A FOND DE 5°

TRIUMPH « STAG »: UN V8, POURQUOI FAIRE?

Insolite, hybride, atypique, la Triumph Stag doit l'essentiel de son existence au styliste italien Michelotti (associé au groupe standard-Triumph depuis la fin des années cinquante) qui entreprit en 1964 de réaliser le prototype d'un cabriolet spacieux et luxueux en partant de la plate-forme de la berline 2000. Simple exercice de style à l'origine, cette réalisation eut l'heur de séduire Harry Webster (alors ingénieur en chef de la firme Triumph) qui la fit rapatrier aussitôt de Turin à Canley, en vue de la présenter au conseil d'administration de la marque. L'esthétique de la carrosserie rappelait celle de la berline 2000 et, c'est à cette dernière également qu'avaient été empruntés la motorisation initiale et les trains roulants. En 1966, le principe d'une production en petite série fut approuvé par l'état-major de la firme, et le modèle reçut originellement la désignation « TR6 ». Après réflexion, il fut rapidement rebaptisé « Stag », sa définition ne le prédisposant pas précisément à assurer la succession des très sportives « TR ». La date du lancement officiel fut fixée au 4e trimestre 1968. Bien des événements survenus dans l'intervalle allaient cependant en décider autrement...

Une première fusion avec le groupe Leyland décidée en 1966, puis une seconde opérée avec la BMC, deux ans plus tard devaient, en effet, bouleverser tous les programmes en cours. Harry Webster, quant à lui, passa chez Austin et Spen King, précédemment au service de Rover prit en mains les destinées de Triumph. A l'origine, la Stag avait été étudiée pour recevoir un V8 2,5 litres à

injection (complètement inédit) dérivé d'un 4 cylindres développé pour le compte de la firme suédoise Saab. Faute de temps, le projet fut temporairement « gelé » et l'on se rabattit en conséquence sur le 6 cylindres 2,5 litres à injection (extrapolé du 2 litres existant) conçu pour équiper la TR5 et la berline 2,5 PI.

Spen King ne semblait cependant guère favorable à cette motorisation et, sous sa direction, l'étude du V8 fut donc réactivée, mais l'alimentation par injection devait bientôt être abandonnée au profit d'une carburation classique, tandis que la cylindrée passait à 3 litres. Ironie du sort, à la même époque, la firme Rover (qui faisait elle aussi partie de la nouvelle BLMC) venait justement d'adopter un V8 3,5 litres GM pour ses gammes hautes. A quoi bon dans ces conditions poursuivre l'étude d'un moteur d'une capacité presque comparable? A tout prendre, la future Stag aurait fort bien

Triumph Stag: un style un peu controversé. Les renforts structurels de pavillon n'arrangent pas les choses...





pu s'accommoder du V8 Rover, mais Spen King ne l'entendit pas ainsi. Le style de la carrosserie évolua lui aussi dans l'intervalle. Traitée initialement comme un cabriolet sans arceau, la « Stag » dut bientôt s'accommoder de renforts structurels bien envahissants, en raison même de l'évolution de la réglementation « sécuritaire » américaine (Triumph ne pouvait, en l'espèce, se permettre de négliger un tel débouché à l'exportation). Un arceau très épais fut ainsi greffé à la coque et prolongé par un bras de renfort jusqu'au pare-brise, à la façon des « T-Tops » américains.

Un prototype de coupé « fast-back » fut parallèlement projeté qui ne connut pas de suite en série. A partir de cette nouvelle structure, Michelotti fut invité à concevoir un toit métallique amovible afin de faire de la « Stag » un coupé / cabriolet confortable et polyvalent, dans l'esprit de la Mercedes 280 SL.

Au fil des mois, le dessin définitif de la carrosserie se rapprocha de plus en plus du style des berlines 2000 et 2,5 PI MK2, cette similitude esthétique devant permettre l'utilisation commune de certains accessoires d'habillage (calandre, clignotants, feux, etc...).

Le modèle ne fut officiellement présenté sous sa forme définitive qu'en juin 1970, soit avec deux ans de retard sur le calendrier prévu. Dans l'ensemble, les jugements de la presse automobile se révélèrent plutôt positifs. La « Stag », en outre, était proposée à un prix compétitif, dépassant à peine les 2000 livres en 1970. La clientèle, malheureusement, dut attendre longtemps la livraison des premiers modèles, faute d'une bonne organisation du processus de production (les éléments de carrosseries étaient fabriqués chez Karmann, en Allemagne, puis expédiés à Speke on Merseyside, où était située la nouvelle usine de Triumph et enfin à Canley pour l'assemblage définitif).

De fait, seuls 3 687 exemplaires purent être commercialisés la première année et 4 229, l'année suivante. On était loin des objectifs de diffusion prévus pour cette série. La direction de Triumph entreprit de corriger le tir aussitôt en programmant quelques modifications de détail censées stimuler les ventes.

La Stag MKII, révélée en février 1973, allait ainsi se distinguer de sa devancière par ses bas de caisse et son panneau arrière traités en noir, ses jantes nouvelles, son système de refroidissement sensiblement amélioré et son moteur doté d'un taux de compression relevé. Désormais livrée en

série avec son hard-top métallique (ce dernier n'était jusqu'alors proposé qu'en option), la Stag demeurait toujours très compétitive dans sa catégorie, même si ses performances pouvaient apparaître un peu décevantes, compte tenu de la cylindrée...

A ce stade, toutefois, son destin semblait déjà scellé. Les premiers clients avaient, dans l'intervalle, appris à leurs dépens que le V8 Triumph recelait bien des déficiences, notamment au niveau de l'embellage, des chaînes de distribution et du circuit de refroidissement. Le V8 Triumph avait déjà coûté beaucoup d'argent à Leyland et son exploitation commerciale limitée à la seule « Stag » ne laissait guère d'espoir quant à ses perspectives de développement.

La (mauvaise) réputation du modèle étant ainsi établie, les ventes plafonnèrent rapidement. De nombreux propriétaires de « Stag », exaspérés par les incessants soucis occasionnés par ce V8 très imparfait, durent d'ailleurs envisager d'autres motorisations (par le biais de transplantations artisanales), qu'il s'agisse du V8 Rover, du V6 Ford 3 litres ou du 6 cylindres 2,5 litres des TR6, autant de solutions alternatives permettant d'escompter d'une puissance comparable dans une ambiance beaucoup plus sereine...

La mévente de cette série se confirmant au fil des ans, la firme Triumph aurait sans doute été bien inspirée d'arrêter les frais après le retrait du modèle du marché américain, en 1973. Contre toute attente, la carrière de la « Stag » ne fut pas pour autant

interrompue. D'autres améliorations de détail devaient même être introduites fin 1975 (jantes alliage montées en série; nouvelle transmission automatique Borg-Warner, etc...), tandis qu'une version « break de chasse » fut projetée puis laissée en l'état.

Mais il était déjà bien tard. Peu soutenue sur le plan promotionnel, la « Stag » disparut finalement du catalogue en juin 1977, après avoir été produite à 25 877 exemplaires en l'espace de 7 ans; un résultat à rapprocher des objectifs initiaux, fixés à 12 000 unités annuelles...

La Stag n'était pourtant pas une mauvaise voiture, loin s'en faut. Mais il est certain que la British Leyland n'avait pas pris les mesures qui s'imposaient pour soutenir ses débuts de carrière; il aurait fallu peu de choses pour rendre cette Triumph de prestige vraiment fiable et donc viable, mais le groupe britannique avait d'autres soucis à l'époque...

En France, la « Stag » n'a pas connu une



Opel Commodore GSE: un style germano-américain empreint d'une certaine élégance.

diffusion très significative. Ses 17 chevaux fiscaux et son image « incertaine » y ont sans nul doute été pour quelque chose. Ses performances, sa vocation et son prix de vente la rangeaient néanmoins dans la même classe que le coupé 504 V6. Une confrontation s'imposait donc...

OPEL COMMODORE GS/E: LA PUISSANCE SANS LA GLOIRE

Jusqu'alors, les Opel n'avaient guère trouvé grâce aux yeux des amateurs d'automobiles de caractère. Fiabiles mais plutôt lymphatiques, bien construites mais désespérément conventionnelles, elles ne se distinguaient du lot commun que par leurs apparences très inspirées de la production américaine (et pour cause)...

La filiale allemande de la GM pouvait, à défaut, s'enorgueillir de succès commerciaux qui la plaçaient au niveau des marques européennes les plus diffusées. Au milieu des années 60, elle allait d'ailleurs s'efforcer de tirer profit de ces excellents résultats pour diversifier sa stratégie en se tournant vers de nouveaux marchés: avec sa série « K.A.D » (« Kapitän, Admiral, Diplomat ») introduite en 1964, Opel tenta ainsi de conquérir le créneau des modèles européens de haut de gamme en proposant une interprétation très américaine de la grande routière bourgeoise. A un tout autre échelon, la firme de

Rüsselheim s'employa parallèlement à rajeunir son image de marque en lançant plusieurs variantes sportives dérivées de ses séries traditionnelles Kadett et Rekord. Les coupés Kadett « Rallye » et Rekord « Sprint » inaugurèrent cette nouvelle orientation, en attendant le lancement du coupé GT 1900 de conception inédite. La gamme « Commodore » (conçue à partir de la Rekord) devait, pour sa part, être présentée en mars 1967. Au programme: moteur 6 cylindres à 1 ACT, suspension renforcée, servo-direction (optionnelle) ultra-précise, finition raffinée et performances dignes d'une grande routière à tendance sportive. Proposée en 3 variantes de carrosserie (berlines 2 et 4 portes et coupé « Fast-back »), cette série intercalée entre les Rekord et les Kapitän / Admiral fut plutôt bien accueillie à sa sortie et les essayeurs de la presse automobile, rompant avec leur attitude traditionnellement négative vis-à-vis des productions de Rüsselheim, décernèrent à cette nouvelle Opel des éloges plutôt appuyés.

Affichant 115 chevaux DIN, la Commodore garantissait près de 175 km/h en pointe et 33" environ au kilomètre départ arrêté. En 1967, de telles prestations apparaissaient déjà très honorables pour une berline familiale de cette catégorie qui tenait en outre fort bien son rang sur la route, sa suspension ayant en effet bénéficié d'améliorations substantielles par rapport aux Rekord. Mais le meilleur restait à venir. Fin

1967, une variante « GS » à 2 carburateurs fut ainsi dévoilée qui promettait près de 185 km/h grâce à ses 130 chevaux bien nourris. Identifiable à ses jantes larges et à ses phares additionnels, cette « Commodore » à connotation sportive pouvait prétendre rivaliser avec des concurrentes aussi réputées que la BMW 2000 Tilux, ou l'Alfa Roméo 1750, entre autres familiales « vitaminées ». En mars 1970, une troisième version, encore plus puissante, allait voir le jour: la Commodore GS/E (E pour Einspritzung = injection). Donnée pour 150 chevaux DIN à 5 800 t/mn, cette dernière revendiquait près de 195 km/h en pointe et pouvait descendre sous la barre des 31" au km d.a., ce qui la plaçait au-dessus de toutes ses rivales potentielles, son rapport prix / performances s'affichant comme l'un des meilleurs sur le marché européen. Très appréciée à ses débuts dans les grands rallyes européens (on se souvient de la victoire en groupe 1 décrochée par Henri Greder et Marie Claude Beaumont au Monte-Carlo 1968), la « Commodore » connut également quelques heures de gloire en circuit grâce à quelques transformateurs inspirés (tels que Steinmetz qui parvint à sortir plus de 300 chevaux du 6 cylindres Opel...); ces participations sportives ajoutées à celles des coupés 1900 GT et Kadett Rallye 1,9 litre contribuèrent à rajeunir l'image de la marque allemande, tout en stimulant les ventes de ses séries les plus performantes.

Sous sa première forme, la gamme Commodore parvint à séduire quelque 156 000 amateurs entre 1967 et 1971.

La deuxième génération entra en scène en mars 1972, à l'occasion du Salon de Genève, soit deux mois après la présentation de la nouvelle gamme Rekord.

Très épurée, la carrosserie de cette lignée avait été étudiée sous la direction de Chuck Jordan (alors directeur du style d'Opel) qui opta en faveur d'une esthétique fluide caractérisée par d'abondantes surfaces vitrées. Charles Chapman, pour sa part, œuvra à la réalisation de suspensions plus évoluées (à l'arrière, les habituels semi-elliptiques firent place à des ressorts hélicoïdaux plus efficaces). Peu de changements en revanche sous le capot des nouveaux modèles: moteurs et transmissions furent ainsi empruntés à la précédente série, la variante GS/E héritant toutefois du 2,8 litres injection des Admiral et autres Diplomat, sa puissance ressortant désormais à 160 chevaux DIN. La Commodore « GS », quant à elle, devait offrir 140 chevaux avec la même cylindrée, tandis que la version de base conservait son 6 cylindres 2,5 litres à un seul carburateur (elle fut également proposée



à partir d'août 1973 avec un 2,8 litres optionnel affichant 130 chevaux DIN).

Donnée pour 200 km/h et susceptible d'abattre le 0/100 en 9" environ, la nouvelle Commodore GS/E reprit naturellement sa place parmi les meilleures grandes routières européennes de la classe des 15/16 chevaux. Moins chère qu'une Mercedes 280 E, ou qu'une BMW 2800 sur le marché allemand, elle offrait des performances et une présentation tout à fait comparables, mais son image apparaissait cependant moins valorisante. En France, la Commodore GS/E était tarifée au prix compétitif de 34 800 F en 1973 (s'agissant du coupé), ce qui la plaçait presque au même niveau que le coupé Peugeot 504 2 litres aux performances notablement inférieures; la Triumph Stag valait à la même époque 40 000 francs environ, ainsi que la Chevrolet « Camaro » V8 5,7 litres.

Prolongée jusqu'en 1977, la carrière de cette deuxième série allait sans nul doute être contrecarrée par les soubresauts de la première crise énergétique, fatale aux voitures réputées gourmandes.

La Commodore, de fait, n'était pas un modèle d'économie. Mais ses dimensions raisonnables la rendaient cependant plus apte à défendre les positions d'Opel sur le marché des grandes routières que les modèles trop volumineux de la série Kapitän / Admiral / Diplomat. La 3e génération « Commodore », lancée au Salon de Francfort 1977 allait d'ailleurs se dédoubler en donnant naissance à une série prestigieuse dénommée « Senator » et censée incarner désormais le nouveau haut de gamme Opel. Cette variante allongée et dotée d'un nouveau 6 cylindres 3 litres de 180 chevaux apparut incidemment comme la descendante indirecte de l'ancienne GS/E, retirée de production l'année précédente. Mais l'esprit n'était plus tout à fait le même...

CHEVROLET CAMARO: UN AUTRE ESPRIT

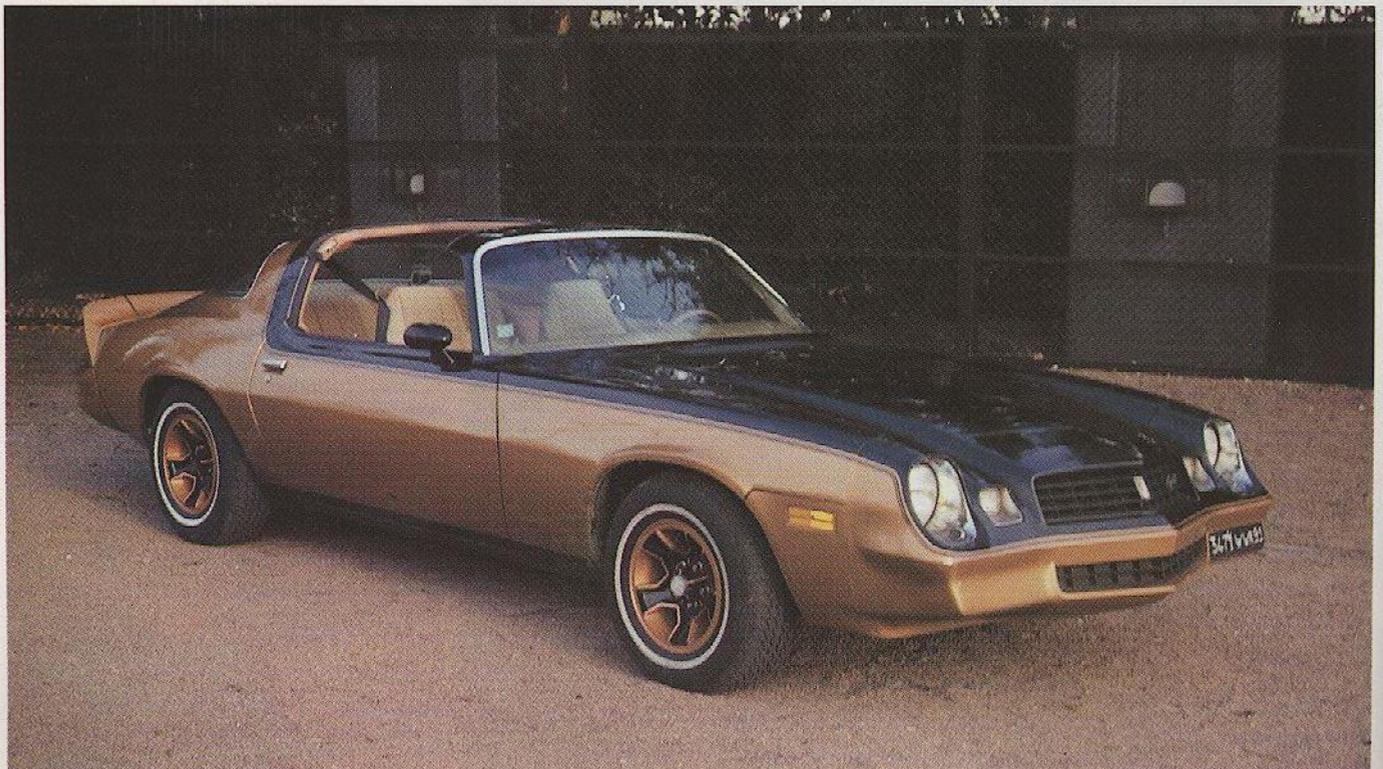
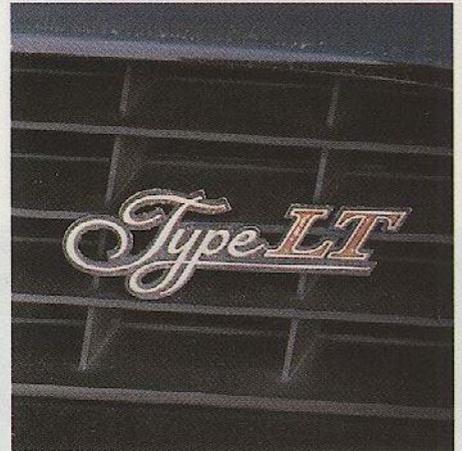
Lancée plus de 2 ans après la Ford Mustang, la Camaro est apparue comme une riposte un peu tardive, mais tout à fait adaptée au problème posé. Concédant à la petite « Sport » de Dearborn une indéniable antériorité, la Chevrolet tentera en vain de lui reprendre l'avantage, dès ses premières années de carrière. Mais tandis que l'état-major de Ford choisissait de jouer les prolongations pour sa série miracle, les dirigeants de Chevrolet s'efforcèrent, quant à eux, de brûler les étapes en dévoilant une nouvelle Camaro sensiblement remaniée dès le début de l'année 1970. La première Mustang, elle, vivra jusqu'en 1973, moyennant quelques liftings peu convaincants censés camoufler une tendance manifeste à l'embonpoint. Il n'en faudra pas plus pour permettre au coupé sport fétiche de Chevrolet de lui ravir la Vedette en s'imposant comme l'une des américaines les plus brillantes de sa génération. On lui saura gré, en outre, d'avoir perpétué l'esprit des premiers « Pony-cars » durant toutes les « Seventies » contrairement à la plupart de ses rivales, vouées à disparaître prématurément ou à perdre l'essentiel de leurs attributs; à commencer par la Mustang, réduite à l'état de « compact » anémiée après 1973.

Commercialisée exclusivement en coupé 2 portes, la 2e série Camaro peut être considérée comme l'une des réussites majeures du style GM de cette époque. Aussi élégantes qu'agressives, les formes de sa carrosserie ne connaîtront qu'un minimum de retouches en onze ans de carrière (de 1970 à 1981), ce qui en dit long sur la valeur intrinsèque du design originel.

Comme la précédente, cette lignée sera offerte en une multitude de versions, de la 6

cylindres de base, placide et économique, à la « Z28 » ultra-performante et destinée à une utilisation presque essentiellement sportive.

Au fil des ans, la « Camaro » ne cessera cependant de perdre de la puissance sous l'effet d'une réglementation anti-pollution de plus en plus castratrice. En 1975, la variante « Z28 » sera même supprimée (temporairement) du catalogue, tandis que l'option moteur la plus ambitieuse (en 5,7 litres) se limitera à quelque 155 chevaux (nets)... La même année, le modèle bénéficiera d'une lunette arrière agrandie et de pare-chocs épaissis; l'année précédente, la proue et la poupe avaient également subi quelques retouches de circonstance. Malgré la crise et la désaffection progressive de la clientèle américaine pour les « Pony-cars », les ventes de la « Camaro » se maintiendront à un bon niveau jusqu'au début des années 80, sa diffusion annuelle moyenne se situant largement au-delà des 100 000 unités. C'est en 1981 qu'une nouvelle série plus légère et plus compacte verra le jour. Perfectionnée en de nombreux points, cette Camaro de la 3e génération connaîtra, elle aussi, un succès



Chevrolet Camaro LT (modèle 1978) : la plus provocante, mais pas la moins convaincante.



Peugeot 504 V6: un style équilibré et plaisant. La version V6 se différencie de la 4 cylindres par sa proue plus suggestive (calandre à fines barrettes chromées, optiques allongés), ses feux arrière horizontaux et ses pneus TRX trapus et larges.

justifié(elle est toujours en production).

En France, le « Pony-car » de Chevrolet a été importé de façon régulière depuis ses débuts. Proposée sur notre marché à un prix comparable à celui de la Mustang, elle s'est également heurtée à de nombreuses rivales européennes très performantes et mieux adaptées, a priori, aux exigences de la clientèle.

De toutes les américaines commercialisées, ces dernières années dans notre pays, elle fut sans nul doute l'une des plus diffusées et les plus populaires.

Ses dimensions presque « raisonnables », son style très européen, son prix de vente plutôt compétitif et ses performances honorables en faisaient une concurrente potentielle du coupé 504 V6 au milieu des années 70. Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons choisi d'inclure la « Camaro » dans ce comparatif, cette dernière symbolisant en quelque sorte une « alternative » américaine tout à fait digne de considération.

COUPE 504 V6: LA VOIE DE LA RAISON

Présentée en septembre 1968, la berline 504 Peugeot a, comme à l'habitude, formé l'armature d'une gamme plutôt pléthorique qui comptera, dès le Salon de Genève 1969, un cabriolet et un coupé projetés par Pininfarina.

Le maître de Grugliasco a paru, en l'occurrence, moins inspiré que de coutume: avec sa calandre un peu banale et sa poupe trop étirée, le cabriolet 504 semble singulièrement dénué de caractère.

Présenté simultanément, le coupé apparaît, quant à lui, plus équilibré. Débordant largement vers l'arrière, son pavillon abondamment vitré lui confère davantage de prestance et de finesse.

Les deux modèles offrent un comportement routier très sûr grâce à leur train arrière à roues indépendantes et à leur freinage assuré par 4 disques servo-assistés. Mais, malgré leur commande de vitesse au plancher et leur

compte-tours monté en série, ces deux versions demeurent plutôt sages: la puissance de leur 4 cylindres 1,8 litres n'excède pas 97 chevaux en version injection, ce qui leur assigne certaines limites en performances: un « petit » 175 km/h en pointe et 34 secondes environ au kilomètre départ arrêté.

Desservis par une finition trop proche de la grande série et un prix de vente assez élevé, les coupé et cabriolet 504 ne connaîtront pas un succès foudroyant à l'origine.

En septembre 1970, la firme conviendra cependant de leur donner de meilleurs atouts en les dotant l'un et l'autre du nouveau moteur 2 litres injection, ce qui leur permettra de revendiquer quelques chevaux supplémentaires et une nervosité améliorée.

Mais la clientèle à bon droit exigeante du fait du prix élevé des deux modèles s'estimera encore loin du compte.

Le Salon de Paris 1974 va heureusement représenter un tournant décisif dans la carrière de ces deux sochaliennes « latinisées ».

Leur présentation (avec un nouveau dessin de la calandre, des feux arrière et des jantes) sera améliorée, à cette occasion, mais c'est sur le plan mécanique que l'évolution apparaîtra la plus marquante: le coupé et le cabriolet seront désormais équipés du tout nouveau moteur « PRV » (étudié en commun par Peugeot, Renault et Volvo), dont il est fait grand cas dans la presse automobile de l'époque.

Il s'agit d'un V6 à double arbre à cames en tête de 2,6l de cylindrée développant 136 CH DIN, dans sa première configuration à carburateurs. Ainsi équipées, ces deux



sochaliennes de haut de gamme peuvent prétendre dépasser les 185 km/h et abattre le kilomètre départ arrêté en moins de 32". La progression sur ce plan apparaît sensible, à défaut d'être exceptionnelle. Le V6 PRV, pourtant, n'est pas exempt de défauts. Sa conception laisse notamment à désirer et il se révèle à l'usage d'une gourmandise fort mal venue au plus fort de la fameuse « crise de l'énergie ». Le coupé et le cabriolet 504 n'en disposent pas moins, d'une motorisation enfin adaptée à leur image et à leur niveau de prix. En 1977, Peugeot poursuivra cette « tranquille » escalade en dotant son V6 d'un système à injection et en accolant ce dernier à une nouvelle boîte à 5 rapports. Sous cette forme, il développera 144 chevaux DIN.

Signe des temps, seul le coupé (outre la berline 604 TI) bénéficiera en option, de cette amélioration. Le cabriolet, lui, se verra ramené à une vocation plus « touristique » en retrouvant le 4 cylindres-2 litres de la berline 504 (une motorisation dont héritera également le coupé 504 en fin de carrière).

En septembre 1981, les coupé et cabriolet auront droit à une ultime remise au goût du jour par le biais d'un nouveau traitement de l'habitacle et de nouveaux pare-chocs plus épais et intégrant désormais (à l'avant) les feux de position. Peu de choses en somme. Leur fin semble proche.

De fait, leur production sera arrêtée en septembre 1983, après une carrière-record de quinze ans.

Modèles polyvalents, acceptant avec une égale bonne volonté la conduite urbaine comme les longs parcours autoroutiers, avalés à bonne allure, les coupé et cabriolet 504 Pininfarina ont laissé le souvenir de voitures élégantes, fiables et sûres, mais un peu dénués de fantaisie.

Au sein de cette lignée, le coupé V6 aura incontestablement la préférence des conducteurs privilégiant le brio, comme celle des amateurs d'esthétique « classique ». Après l'abandon de la Citroën « SM » en 1975, cette sochalienne aura la lourde tâche de défendre seule les chances de la France sur le marché des coupés 2+2 raffinés et performants. Le contrat a-t-il été rempli?...

TECHNIQUE

PEUGEOT 504 V6 COUPE

MOTEUR: V6; 2664 cm³ (88 x 73); 136 CH DIN à 5750 t/mn; couple: 21,1 Mkg à 3500 t/mn; comp.: 8,65 à 1; 2 ACT, deux carburateurs (1 simple corps, 1 double). V6 TI: 144 CH DIN à 5500 t/mn; 22 Mkg à 3000 t/mn; injection d'essence.

TRANSMISSION: boîte 4 vitesses (5 vitesses sur TI); boîte automatique en option.

FREINS: 4 disques avec servo.

SUSPENSION: AV et AR: indépendante (ressorts hélicoïdaux).

DIRECTION: à crémaillère avec servo.

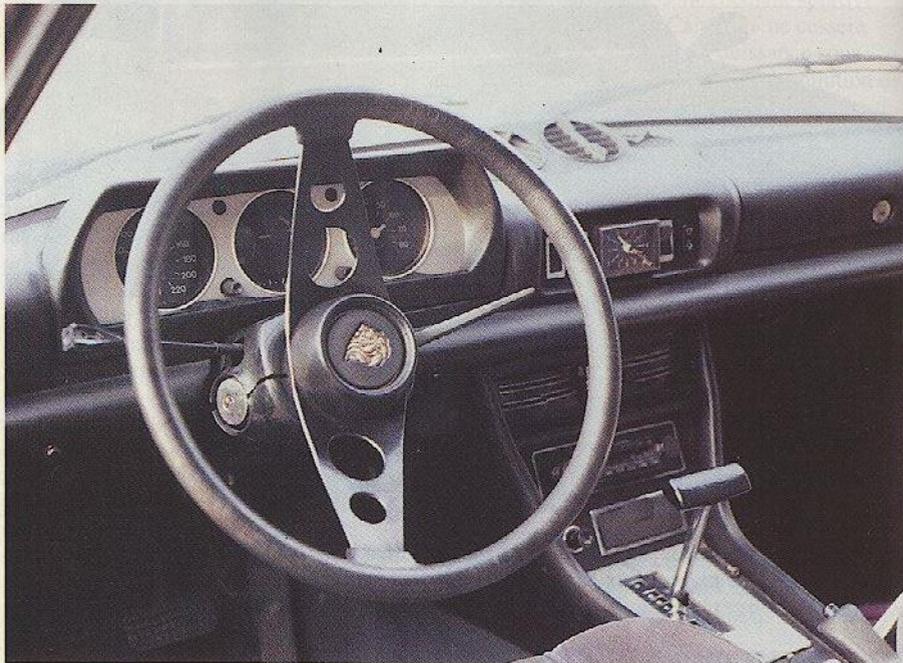
DIMENSIONS: long. 4,36 m; larg. 1,70 m; emp. 2,55 m; poids 1300 kg.

PERFORMANCES: +185 km/h; TI: +190 km/h; consommation: 13/16 litres aux 100.

II. AMBIANCE

De prime abord, le coupé 504 V6 apparaît beaucoup plus réussi que la première version à 4 cylindres. Sa calandre à fines barrettes chromées et ses globes optiques plus allongés y sont évidemment pour quelque chose. Mais on ne saurait oublier l'influence esthétique des larges pneus Michelin TRX qui confèrent à la silhouette une allure plus trapue et plus agressive (très suggestives également apparaissent les jantes alliage « bâton » proposées en option sur cette série). Le coupé V6 était en outre offert avec des coloris métallisés inédits qui n'ont pas peu contribué à valoriser ses apparences. Cette présentation attrayante (avec le recul, on constate d'ailleurs que les lignes du coupé Peugeot ont plutôt bien supporté l'épreuve du temps), n'est malheureusement pas prolongée par un habitacle en rapport. Si les garnitures des sièges (habillés en série d'un épais velours brillant) ne prêtent pas trop le flanc à la critique, on n'en dira pas autant de la planche de bord, bien dessinée, mais garnie d'un revêtement plus luisant que reluisant (et agrémentée ultérieurement de quelques plaquettes de bois très symboliques). Ajoutez à ce tableau un volant au style quelconque, des compteurs visiblement empruntés à la grande série et vous obtenez en définitive une ambiance intérieure tout juste digne des livings de Monsieur Megalo...

La position de conduite n'apparaît pas davantage enthousiasmante. Si les commandes sont plutôt bien disposées, si les sièges avant s'avèrent assez confortables, rien, à dire vrai, ne laisse augurer un quelconque tempérament sportif. Quant à la banquette arrière, mieux vaut l'oublier, si l'on mesure plus d'un mètre soixante-dix. Vous êtes prévenu... Plus bourgeois que vraiment sportif, le coupé 504 propose à défaut un volume habitable très satisfaisant pour deux adultes et un coffre d'une capacité plus qu'honorable. C'est déjà ça... Nettement plus volumineux, le coupé Commodore GS/E



Coupé 504 V6: plus bourgeois que vraiment sportif. Mais la finition n'est pas au niveau requis.



Coupé 504 V6: les jantes alliage optionnelles méritent qu'on s'y attarde.

de notre comparatif ne le cède en rien à sa rivale française au chapitre de la présentation extérieure. Ses lignes fluides rehaussées par quelques baguettes chromées harmonieusement distribuées méritent encore qu'on s'y attarde. Quoiqu'un peu daté aujourd'hui, le style de cette Opel suscite toujours quelques regards admiratifs dans la circulation courante. Bien campée sur ses jantes larges et ses pneumatiques de bonne section, le coupé GS/E présente des apparences assez suggestives tout à fait en rapport avec ses potentialités sportives. Sans être un modèle du genre, l'habitacle officie dans le bon goût discret. En dépit d'un parfum fleurant bon la grande série, les garnitures intérieures semblent de meilleure qualité que celles offertes sur le coupé 504



Commodore GS/E: la plus spacieuse des quatre.



V6. Plutôt massif, mais assez complet, au demeurant, le tableau de bord ne s'écarte pas des canons esthétiques germano-américains propres aux Opel et aux Ford de cette époque: un design net, fonctionnel et garanti sans fantaisie aucune. N'usurpant nullement sa vocation familiale, ce modèle peut être considéré comme un authentique coupé 4/5 places, le volume habitable se révélant tout à fait honorable.

Sensiblement moins chère que ses principales rivales, la Commodore GS/E

offrait donc un rapport prix / finition digne de considération. Là n'étaient d'ailleurs pas ses seuls arguments, comme nous le verrons bientôt...

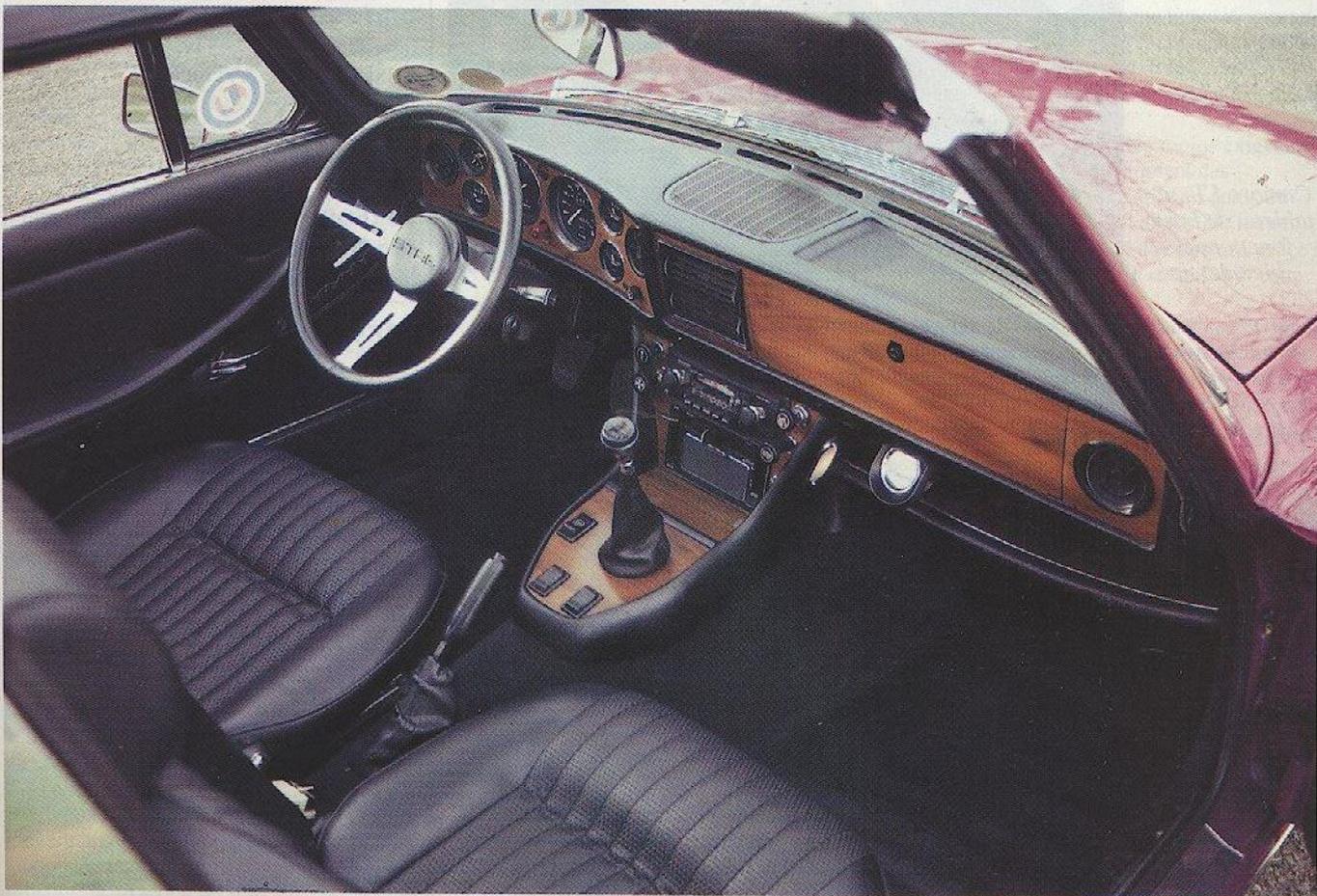
Plus proche du coupé 504 V6 par le prix, la Triumph Stag s'en différencie nettement sur le plan de la présentation générale. Conforme en cela à la meilleure tradition britannique, ce coupé décapotable propose, en effet, une finition particulièrement soignée dans ses détails; héritée des berlines 2 litres et 2,5 PI MK2, la planche de bord est agrémentée d'un placage bois du plus bel effet. Elle rassemble une instrumentation complète, lisible et agencée de façon fonctionnelle dans le champ de vision du conducteur. Les entourages de vitres abondamment chromés,

les moquettes épaisses, l'excellent ajustement des garnitures d'habillage, tout concourt ici à rendre l'habitacle chaleureux et accueillant. On regrettera cependant que les stratèges de British Leyland n'aient pas daigné offrir à cette série « haute » des sièges revêtus de cuir (on doit, en effet, se contenter d'un skaï alvéolé à la froide apparence), une économie bien mal placée, en vérité.

Des quatre voitures réunies ici, la Stag n'est certes pas la moins attrayante. La position de conduite délibérément sportive, l'intimité de l'habitacle (plus exigu que celui de l'Opel, mais quatre adultes peuvent néanmoins trouver leurs aises sur de courtes distances) contribuent pour beaucoup au charme discret de cette Triumph dotées de formes très



Triumph Stag: une finition de qualité. Dommage que la sellerie cuir ne soit pas au rendez-vous de l'histoire.



TECHNIQUE

TRIUMPH STAG

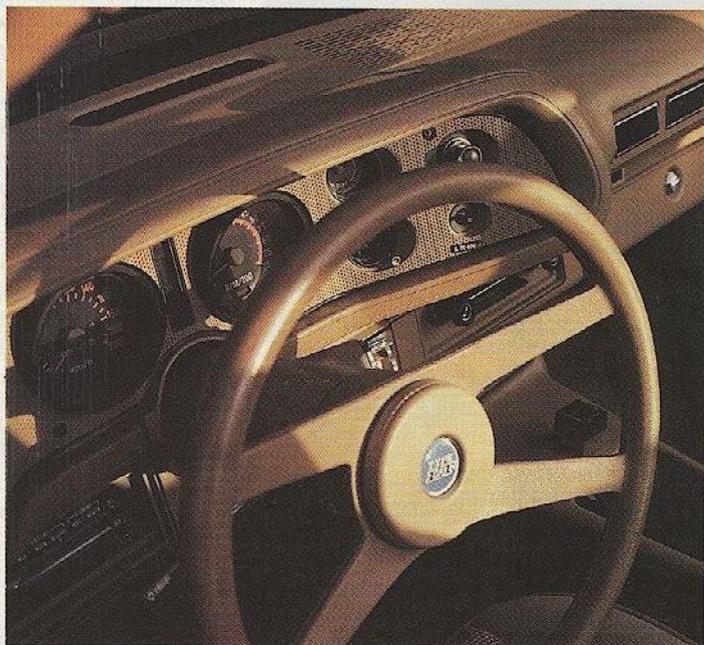
MOTEUR: V8; 2997 cm³ (86 x 64,5); 146 CH DIN à 5700 t/mn; couple: 23,5 Mkg à 3500 t/mn; comp.: 9,25 à 1; 2 ACT (1 par rangée de cylindres); 2 carburateurs horizontaux.
TRANSMISSION: boîte 4 vitesses + OD; option: transmission automatique.
FREINS: disques à l'avant; tambours à l'arrière (servo-assistance).
DIRECTION: à crémaillère (servo en série).
SUSPENSION: AV: indépendante (ressorts hélicoïdaux); AR: indépendante (ressorts hélicoïdaux).
DIMENSIONS: long. 4,42 m; larg. 1,61 m; emp. 2,54 m; poids: 1275 kg.
PERFORMANCES: vit. maxi: 190 km/h env.; consommation: 12 à 15 litres aux 100.

typées, sinon très équilibrées.

Autrement exotique, la Chevrolet Camaro nous propose une interprétation « maximaliste » du même thème, à grands renforts de « gimmicks » stylistiques dont la saveur doit être appréciée au second degré. On devra toutefois se garder de toute généralisation hâtive: le modèle présenté ici n'est qu'une des très nombreuses versions proposées dans cette lignée. Datant de 1978, il s'agit d'un coupé « LT » à toit T-Top, plutôt rare en Europe dans cette configuration. Le traitement bicolore de la caisse, l'imposant becquet arrière, les jantes



Camaro LT: celle-ci est équipée du « T-Top » optionnel qui concilie les avantages du coupé et du cabriolet.



Camaro LT: un tableau de bord fonctionnel et bien dessiné.

plutôt voyantes ne sont certes pas de nature à atténuer le caractère intrinsèquement «spectaculaire» de l'engin, selon nos critères européens. Produites entre 1970 et 1981, les Camaro de la 2e génération se présentent



Les versions 1978 / 1981 se reconnaissent à leur calandre très inclinée faisant corps avec le pare-chocs.

toutefois sous des habillages très divers, allant du plus sobre (les premières versions 1970 / 72 ne sont-elles pas les plus pures de toute la lignée?) au plus exubérant, la « Z28 » revendiquant pour sa part la silhouette la plus agressive du lot.

La plus grande personnalisation est également de mise à l'intérieur. Le style et la qualité des garnitures, l'équipement général comme la finition dépendent, là encore, des options choisies et du budget défini par le client. Comme toute américaine digne de ce nom, la Camaro a ainsi excellé dans la formule à la carte et il est assez rare, de découvrir deux exemplaires absolument identiques. La version 1978 mise à notre disposition se caractérise, entre autre aménités, par son pavillon agrémenté de deux panneaux transparents amovibles, un dispositif judicieux conciliant en théorie et même en pratique, les avantages du coupé et du cabriolet. Le design de l'habitacle, typiquement américain (ce n'est pas un

reproche, en l'espèce) garantit un authentique dépaysement. Massif, omniprésent, le tableau de bord officie dans le style pseudo-sportif avec sa kyrielle de compteurs circulaires regroupés sur un panneau en arc-en-ciel face au conducteur. La position de conduite elle-même n'appelle pas de commentaires particuliers; les conducteurs de petite taille pourront éventuellement déplorer l'assise trop basse du siège qui ne leur permet pas de bien dominer la situation. Le détail a son importance, dans une Camaro, dont les dimensions respectables requièrent une certaine attention dans la circulation courante.

Pour en être volumineuse (à l'échelle européenne), la Chevrolet n'offre pas pour autant une habitabilité généreuse, si ce n'est aux places avant. Les passagers de l'arrière devront, quant à eux, s'accommoder d'un espace mesuré pour leurs jambes, entre autres désagréments. Ce phénomène n'est cependant pas propre à la seule Camaro. La plupart des « Pony-cars » américains présentent, en effet, les mêmes inconvénients...

TECHNIQUE

OPEL COMMODORE GS/E

MOTEUR: 6 cylindres en ligne; 1 ACT; 2784 cm³ (92 x 69,8); 160 chevaux à 5800 t/mn; couple maxi: 22,5 Mkg à 4200 t/mn; compression: 9 à 1; injection électronique Bosch.

TRANSMISSION: boîte manuelle à 4 rapports; boîte automatique en option.

FREINS: disques à l'avant, tambours à l'arrière (servo-assistance).

DIRECTION: à circuit de billes (assistée).

SUSPENSION: AV: roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux; AR: essieu rigide. Ressorts hélicoïdaux.

DIMENSIONS: long. 4,60 m; larg. 1,73 m; emp. 2,67 m; poids 1270 kg.

PERFORMANCES: vit. maxi: 200 km/h env.; 0/100: 9" env.; consommation: 13/15 litres aux 100 (moyenne).

CHEVROLET CAMARO LT 350 (modèle 1977/78)

MOTEUR: V8; 5733 cm³, 170 CH SAE à 3800 t/mn; comp. 8,5 à 1; couple maxi: 37,3 Mkg à 2400 t/mn; 1 arbre à cames central; 1 carburateur quadruple corps.

TRANSMISSION: boîte 3 ou 4 rapports manuelle; option: boîte automatique.

FREINS: disques à l'avant; tambours à l'arrière (servo en option).

DIRECTION: à circuit de billes; servo en option.

SUSPENSION: AV: roues indépendantes (ressorts hélicoïdaux); AR: essieu rigide (ressorts à lames).

DIMENSIONS: long. 4,97 m; larg. 1,89 m; emp. 2,75 m; poids 1650 kg.

PERFORMANCES: vit. maxi: 180/185km/h env.; 0/100: 10" env.; consommation: 15/17 litres aux 100 env.

III. CHAUD DEVANT!



Quel que soit le cas de figure, on peut tabler sur une puissance proche des 150 chevaux. La 504 V6 à carburateurs fait ici office de lanterne rouge avec ses 136 chevaux DIN, tandis que la variante injection en propose 144. L'Opel, a contrario, prend le large sur ses rivales, ses 160 chevaux représentant, en l'espèce, un niveau flatteur, dans cette catégorie (à partir de 1975, la puissance de la Commodore GS/E retombera toutefois à 155 chevaux). La « Stag », pour sa part, se contente de 148 chevaux, un rendement assez moyen rapporté à la cylindrée. Mais que dire alors des modestes 170 chevaux revendiqués par le V8 5,7 litres de la Camaro?

Cette dégénérescence (en 1970 et 71, les versions « Z28 » affichaient 360 chevaux avec le même groupe) résulte, nous l'avons dit, des mesures anti-pollution introduites sur le territoire nord-américain à partir de 1972, aucun V8 n'y a échappé. Quant à la Camaro 6 cylindres, le moins qu'on puisse dire est que ses 110 chevaux ne font pas vraiment le poids dans cette confrontation. Nous ne l'évoquerons donc ici que pour la forme. Nous l'avons rappelé, le défaut majeur du coupé 504 2 litres réside dans sa sous-motorisation relative, un handicap d'autant plus frustrant que le modèle offre, par ailleurs, un comportement routier très satisfaisant. Avec la version V6, on parvient,

de fait, à une bien meilleure homogénéité, même si le « PRV » très décrié à l'époque, ne fait pas pour autant du coupé sochalien un foudre de guerre susceptible de monopoliser longtemps la voie gauche des autoroutes allemandes... Avec près de 140 chevaux, en réserve, le modèle relève néanmoins le niveau par rapport au coupé 4 cylindres. Au volant, on peut pleinement apprécier la différence: le V6 décolle avec aisance les 1 300 kilos de l'engin et s'il exécute sa mission sans brio particulier, il n'en fait pas moins preuve d'un certain allant à haut régime; la souplesse n'est pas son fort, en revanche, et il faut s'habituer à le maintenir « dans les tours » si l'on veut profiter au mieux de ses possibilités.

En performances, on peut espérer un «vrai» 185 chrono, le kilomètre départ arrêté

exigeant un peu moins de 32 secondes. En règle générale, le coupé 504 V6 semble tout à fait en mesure de soutenir des moyennes élevées, en contrepartie d'une consommation plutôt redhibitoire: en usage intensif comme en ville, les 20 litres sont facilement atteints et parfois même dépassés. Il faut, de fait, avoir le pied très léger pour descendre sous la barre des 13 litres...

La variante « TI » s'avère moins exigeante sur ce plan, tout en garantissant des performances un peu supérieures (plus de 190 km/h, et 31" environ aux 1 000 mètres) et un tout autre agrément de conduite, grâce à la boîte 5 rapports montée en série sur cette variante.

Malgré cette progression sensible des performances, le modèle demeure toujours aussi « sécurisant » à conduire; ses 4 roues

Coupé 504 V6: la dernière version, identifiable à ses épais pare-chocs teintés dans la masse.



indépendantes assurent ainsi une très bonne stabilité à l'ensemble. Modérément survireuse, la 504 V6 accepte fort bien d'être balancée en virage, les déhanchements de la caisse apparaissant plus spectaculaires que vraiment inquiétants. Cette stabilité réconfortante n'est pas obtenue au détriment du confort qui s'inscrit à un très bon niveau dans la catégorie. Ni les freins (4 disques servo-assistés) ni la transmission ne prêtent par ailleurs le flanc à la critique. Rassurante, voire même trop sage pour certains, la « 504 V6 » ne manque cependant ni de charme, ni de personnalité. Excellente routière, cette sochaliennne éminemment civilisée n'est pas du genre à susciter les coups de foudre immédiats. Mais elle est de celles auxquelles on s'attache à long terme. Il suffit pour s'en convaincre de demander à ceux qui en ont une... La charmante propriétaire du coupé V6 bleu métal présenté dans ces pages nous a ainsi avoué qu'après plusieurs années d'usage quotidien, elle n'en était toujours pas lassée: « si l'on excepte la consommation, plutôt élevée en ville, je n'ai pas grand chose à lui reprocher, a-t-elle reconnu. Elle est fiable, douce et reposante sur longue distance. Malheureusement, a-t-elle ajouté, la carrosserie vieillit plus mal que la mécanique ». CQFD!...

Une consommation élevée, tel est également le défaut principal de la Commodore GS/E, à en croire Monsieur Blondeaux, dont le coupé gris métallisé se présente dans un état d'origine assez exceptionnel. Il s'agit, certes, d'un modèle à boîte automatique, dont la présence influe



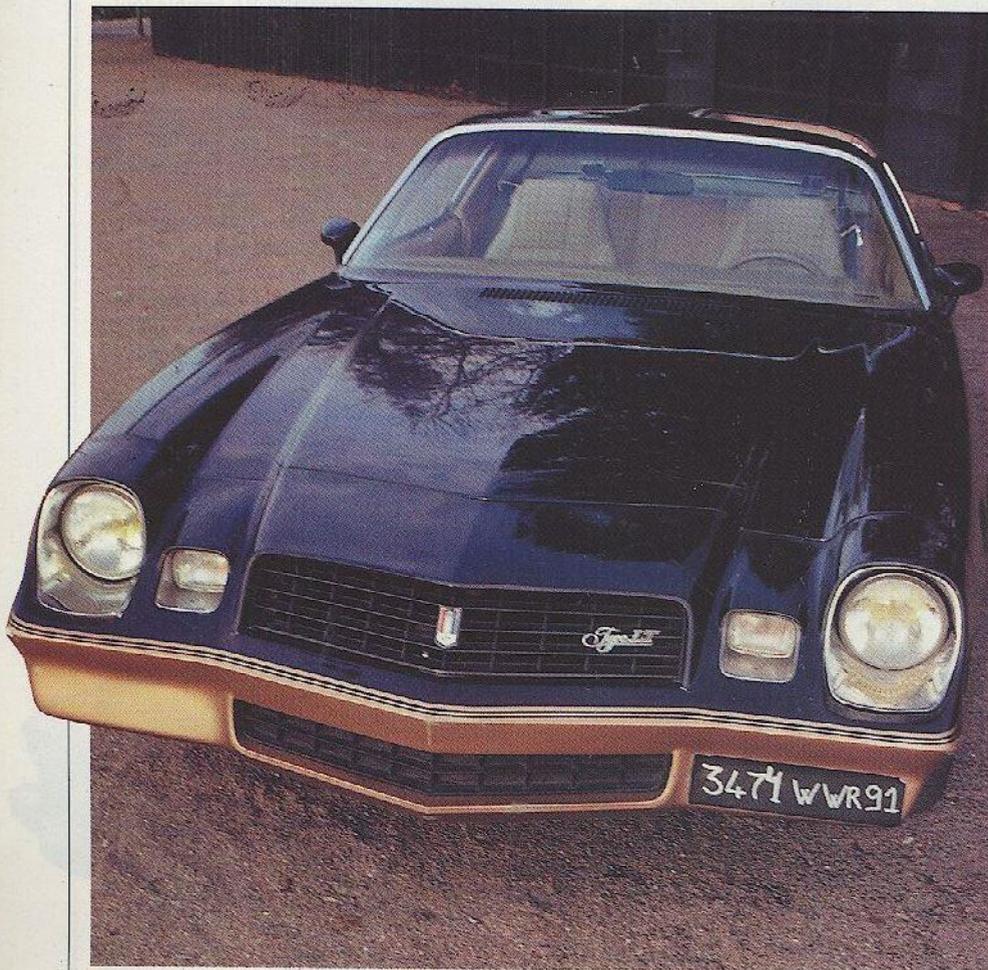
Triumph Stag: encore bien méconnue. Elle ne manque pourtant pas de caractère.

sensiblement sur les exigences de l'engin (15 à 17 litres en usage soutenu). A contrario, ce dernier offre un tempérament aujourd'hui encore digne de bien des éloges. Avec un rapport poids / puissance évalué à 8 kilos, la GS/E apparaît la mieux lotie du groupe sur le papier. En pratique, les 160 chevaux annoncés sont bien au rendez-vous: les accélérations sont franches et le 6 cylindres Opel à 1 ACT semble supporter sans faillir d'être exploité au maximum de ses capacités. Avec la boîte manuelle, le kilomètre départ arrêté est abattu en une petite trentaine de secondes et il faut compter une seconde supplémentaire en automatique: ces temps honorables placent l'Opel largement devant ses rivales. Sa vitesse de pointe, de l'ordre de 195 / 200 km/h lui permet, là encore, de

figurer en tête de liste, à distance respectable des autres. Alertes et nerveuse, l'Opel ne semble d'ailleurs jamais à court d'arguments. Confortablement installé, le conducteur jouit d'une bonne visibilité et la direction servo-assistée, précise et agréable lui permet de bien contrôler la situation. A grande vitesse, sur des routes au revêtement accidenté, la Commodore requiert, néanmoins une attention soutenue. Les écarts de langage du train arrière ne sont pas un mythe propagé par les détracteurs de la marque, ils font partie intégrante du caractère de l'engin. Avec un minimum d'expérience, on peut toutefois prendre plaisir à le pousser dans ses retranchements, ses réactions demeurant généralement prévisibles. Bien contrôlée, l'Opel devient même amusante à « piloter », la puissance du 2,8 litres injection pouvant, le cas échéant, aider à rattraper bien des situations périlleuses. Sous ses dehors bourgeois, cet imposant coupé germanique dissimule donc un caractère impétueux et une franchise de réactions à mettre au compte de sa suspension sèche et très conventionnelle. Tant pis pour les passagers: ils devront s'accommoder d'un certain inconfort sur mauvaise route. Quant aux freins (disques à l'avant, tambours à l'arrière), ils font ce qu'ils peuvent, mais on s'y laisse parfois surprendre. Dans cette version, l'Opel Commodore apparaît donc proche de ses limites. L'essieu De Dion des grosses Kapitän aurait sans nul doute trouvé tout à fait sa place sur la GS/E. La firme de Rüsselheim a préféré en faire profiter ses descendantes de la série Senator. Dommage: le cocktail proposé était presque parfait...

Changement de nature avec la « Stag », plus sophistiquée sur le plan technique (elle offre quatre roues indépendantes) et destinée à une clientèle un peu différente.

A défaut de garantir une puissance phénoménale, le V8 Triumph se révèle au moins mélodieux et même assez expansif quand on le provoque un peu. Relativement lourde, (1 275 kilos à vide), la Stag a d'ailleurs besoin de tous ses chevaux pour s'exprimer valablement. Moins alerte que ses cousines TR6, son caractère apparaît au demeurant très affirmé. Ses suspensions offrent un assez bon compromis entre le confort et l'efficacité. Si l'on est loin ici de l'onctuosité de la Peugeot, la Triumph s'inscrit néanmoins dans la bonne moyenne au chapitre de la douceur. En courbe, elle



Camaro LT.

vire bien à plat et les amorces de décrochage n'ont jamais rien de très sournois. La direction assistée (ZF) participe pleinement au plaisir de conduite. Précise, légère (sans être insensible), elle s'avère beaucoup plus sensible que celle de la 504.

Si le moteur paraît plein de bonne volonté, il ne s'agit toutefois que d'une impression. En performances, la Stag rejoint tout juste la Peugeot V6 à carburateurs. Sa vitesse de pointe tangente les 190 chrono et ses accélérations laissent augurer un peu moins de 32" au km d.a. Pour un 3 litres, ces prestations n'ont rien de transcendant.

Faute d'être très brillant, ce V8 offre un couple appréciable de 23,5 Mkg à 3 500t/mn. En 4e overdrive, on repart ainsi sur un filet de gaz, avec l'aisance d'un bon vieux 6 cylindres à longue course.

Les responsables de la marque l'ont reconnu ultérieurement: il leur a manqué 18 mois pour parfaire la mise au point de la « Stag ». Cela dit, il manque peu de choses à cette Triumph pour emporter pleinement notre adhésion: un moteur un peu plus puissant (20 chevaux supplémentaires suffiraient sans doute à la tâche), une meilleure fiabilité mécanique à l'usage (on a heureusement appris depuis lors à maîtriser les sautes d'humeur du V8) et des freins plus efficaces en conduite sportive.

Il nous faut ranger la Camaro un peu à part dans cette confrontation. Si les 170 chevaux de son V8 lui permettent de faire à peu près jeu égal avec la Peugeot en performances, les sensations de conduite qu'elle procure se révèlent éminemment « apaisantes ». Au volant de cette Chevrolet, on se laisse facilement prendre au « rêve américaine ». La puissance est là, en réserve, mais on se gardera bien d'en abuser. D'une manière générale la voiture se contrôle et se conduit d'un doigt, le levier placé une fois pour toutes sur le « D » de la grille centrale et le « cruise control » en action. Simple, évident, idéal pour ainsi dire. A quoi bon compliquer les choses, en effet? Mœlleusement enfoncé au plus profond d'un siège conçu comme un fauteuil relaxant, on se laisse résolument conduire, en faisant toute confiance au pragmatisme de la technologie GM. Sur la route, la Camaro se balance sur ses amortisseurs dans un lent mouvement ondulatoire, mais son comportement dynamique demeure malgré tout dans les normes de l'acceptable. Si l'on entend exploiter l'engin au maximum de ses possibilités, mieux vaut au préalable, monter des pneumatiques en rapport (attention à la facture) et choisir dans le catalogue d'options d'époque un kit suspension à même de répondre à vos ambitions. Nantie de près de 260 chevaux DIN (en 1972 / 73), la variante « Z28 » savait, après tout, tenir la route comme une vraie sportive européenne, tout en abattant le km d.a. presque aussi vite qu'une BMW 3,0 CSL, ce qui n'est pas peu dire.

La Camaro est ainsi faite qu'elle offre plusieurs facettes: sage ou délurée, au choix; elle peut ainsi impressionner les enfants des écoles, comme les hôtes de l'air, séduire les couples retraités et même combler d'aise les conducteurs les plus impétueux.

Dans quelle catégorie vous rangez-vous?...

15 ANS APRES

La plus courante sur notre marché demeure la 504 V6. Contrairement au cabriolet dérivé, plutôt surcoté à l'heure actuelle, le coupé apparaît encore assez abordable, la moyenne des transactions pour des exemplaires en très bon état général se situant entre 35 et 50 000 francs. Plutôt fiable, le modèle n'exige qu'un entretien courant, mais les pièces ne sont guère bon marché. Plus important que la mécanique, l'état général de la caisse et de la structure est à examiner en priorité. Bien des coupés V6 à peine âgés de 10 ans font en effet pitié à voir et la corrosion s'y développe généralement à la vitesse d'un cheval vapeur au grand galop... Mieux protégée de ce point de vue, l'Opel ne présente pas de vice congénital.

Quelque peu négligé en collection, le coupé GS/E se négocie encore à un niveau très avantageux pour l'acheteur: comptez entre 15 et 25 000 francs pour un exemplaire en très bon état. Exception faite de la consommation, le modèle n'exige qu'un

être estimée à 80/90 000 francs environ et la tendance du marché penche plutôt du côté de la stabilité des cours. Aujourd'hui encore, la « Stag » fait figure de mal aimée. Sa réputation de sportive délicate et son style controversé y sont évidemment pour quelque chose.

Elle mérite évidemment mieux que cet ostracisme, mais il faut prendre le temps de la connaître pour l'apprécier à sa juste valeur.

Quant à la Camaro, le nombre de ses supporters équivalait sans doute à celui de ses détracteurs. Délibérément provocante, cette Américaine suscite des jugements toujours tranchés. Mais, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le « Pony-car » de Chevrolet fait l'objet en France d'un marché assez actif et sa cote moyenne oscille, de fait, entre 40 et 70 000 francs, en fonction de la version, de l'année, de l'état général et des options proposées, la « Z28 » étant de loin la plus intéressante en collection, sinon la plus utilisable.

DOSSIER REALISE
PAR D. LAINE ET B. POIRIER



*Commodore GS/E:
un vrai 200 chrono... sur les autoroutes
allemandes, cela va de soi.*

budget d'entretien modique et la plupart des pièces sont encore disponibles chez les concessionnaires de la marque, ce qui n'est pas là un argument négligeable. Reste que les coupés Commodore GS/E de cette génération se font plutôt rares aujourd'hui.

Plus onéreuse, la Triumph Stag demeure en outre la plus confidentielle des quatre (sa diffusion, en France a péniblement atteint les 250 unités). Sa cote moyenne actuelle peut

Tous nos remerciements à Mademoiselle Gardet, de la société GEMCO, Monsieur Blondeaux du Commodore Club de France, Messieurs Baudier et Moine du Triumph Club de France et Monsieur Neveu de la société « Miami Car Dream » qui ont aimablement contribué à la réalisation de ce comparatif.

TABLEAU COMPARATIF

MODÈLE	CYLINDRÉE	PUISSANCE	VIT. MAXI	PRIX SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS EN 1976/77
PEUGEOT coupé 504 V6 Carburateur	2,6 l	136 ch	+ 185 km/h	54 300 F
504 V6 Injections	2,6 l	144 ch	+ 190 km/h	61 500 F
TRIUMPH STAG	3 l	148 ch	190 km/h	43 170 F
OPEL Commodore GS/E coupé	2,8 l	160 ch (155 à partir de 1975)	200 km/h	50 350 F
Chevrolet CAMARO LT V8 5,7 l	5,7 l	170 ch (env.)	+ 180 km/h	56 545 F

Notre classement « passionnel » :

1^{er} : TRIUMPH STAG.

2^e ex aequo : PEUGEOT 504 V6/OPEL Commodore GS/E.

Hors classe : Chevrolet CAMARO.