

l'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 18 - 15 OCTOBRE 1974 - PRIX 5 F

**COMPTE RENDU
COMPLET
DU SALON 1974**

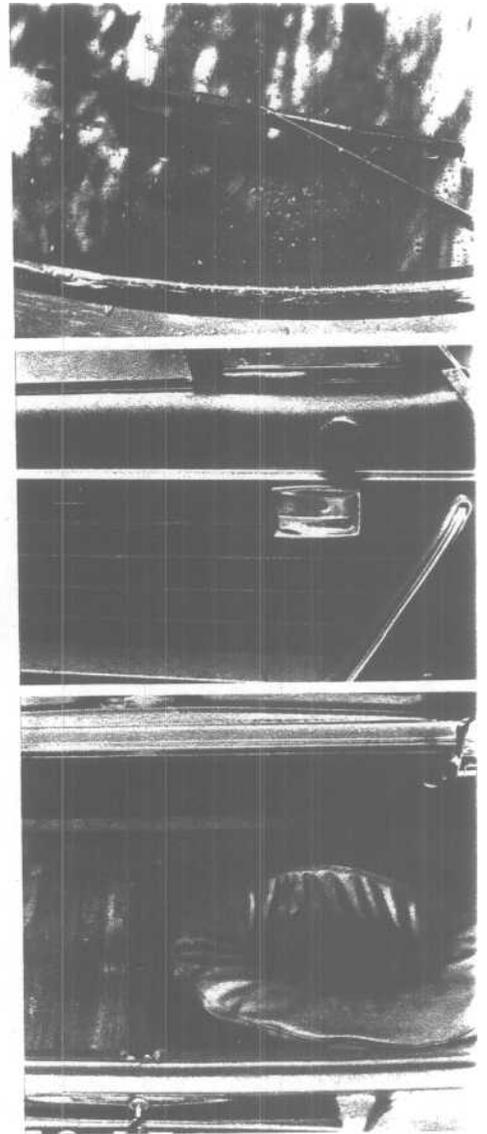
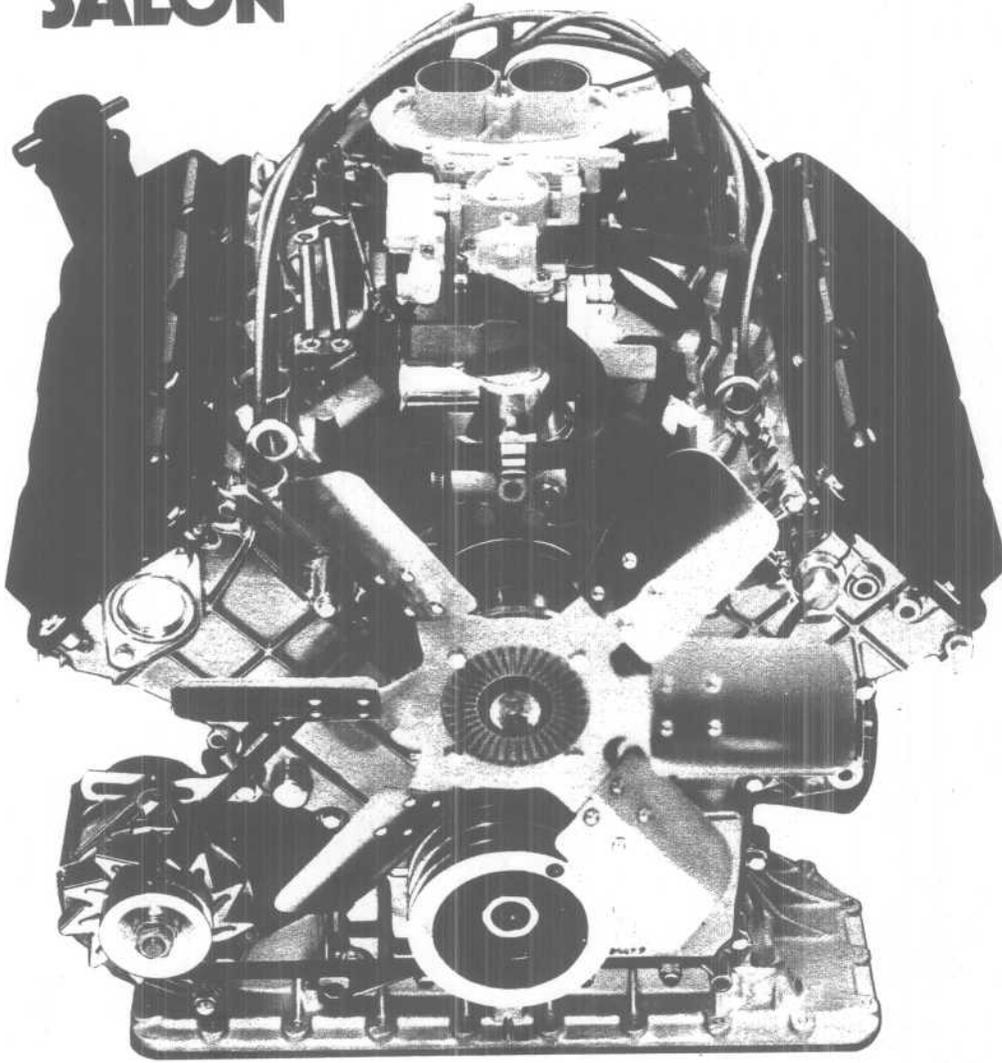
PREMIER BANC D'ESSAI DE LA CITROËN CX

EN EXCLUSIVITE

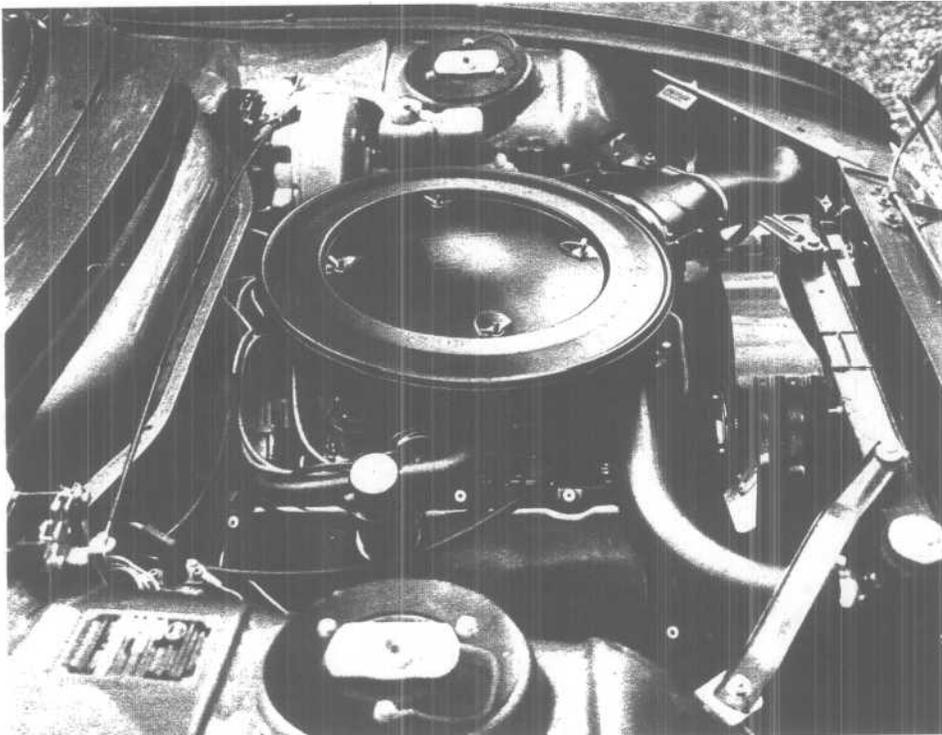
LA NOUVELLE MINI



SALON



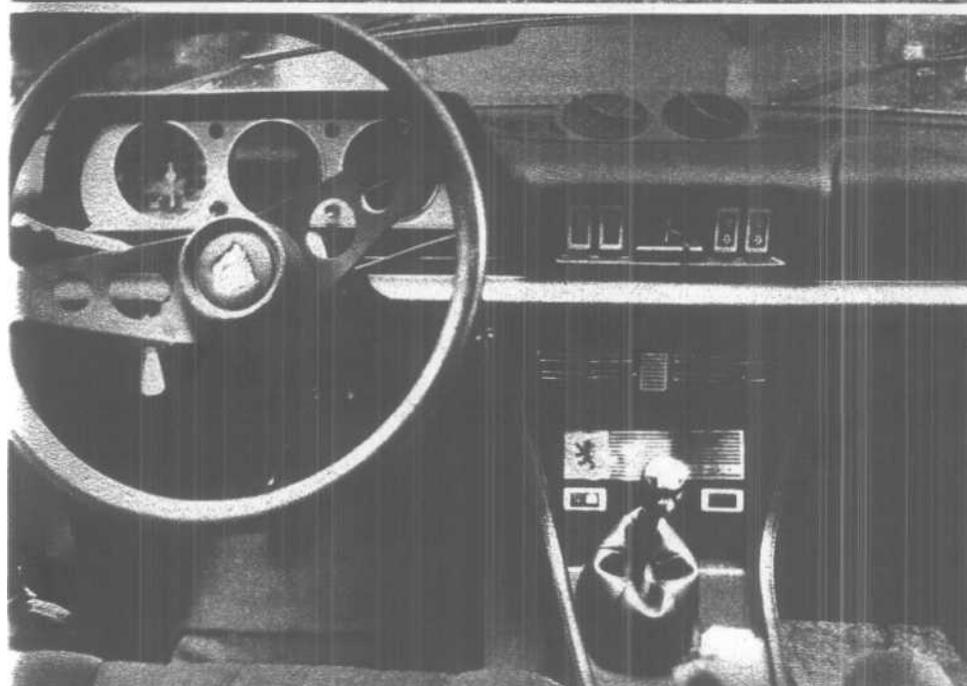
J'AI CONDUIT LA NOUVEL



~ Quinze chevaux fiscaux, peut-être est-ce beaucoup à une époque où le prix du brut a tendance à s'égaliser d'où qu'il provienne, des chais de Dom Pérignon ou des puits du cheik Ali. Pourtant, les programmes lancés au temps béni du carburant à gogo doivent aller jusqu'à exécution et puis Peugeot estime quand même qu'il se trouvera bien de par le monde une vingtaine d'esprits optimistes pour acheter chaque jour ouvrable un coupé ou un cabriolet 504 équipés du nouveau V6...

La silhouette des carrosseries Pininfarina affectée aux hauts de gamme 504 est bien connue du public - même légèrement revue et corrigée - et la grande nouveauté se cache sous le capot. Après le V 6 de la SM, en voici donc un second, né également d'un accord international, comme si la France seule répugnait à s'engager au-delà du traditionnel quatre cylindres. Cette fois, la collaboration tripartite est franco-suédoise - Peugeot-Renault-Volvo - au niveau de la conception et française à celui de la réalisation.

136 ch DIN à 5 750 tr/mn pour une cylindrée de 2 664 cm³ (88 X 73), cela n'est pas à proprement parler extraordinaire, mais on peut admettre qu'il ne s'agit que d'un premier stade de développement. Néanmoins, il n'est pas indispensable de parcourir des centaines de kilomètres pour se rendre compte qu'ainsi armé, le coupé 504



Le moteur et la direction assistée, empruntés avant l'heure à la future 604, sont les principaux attraits des 504-V6. Ces nouvelles versions se reconnaissent extérieurement à leurs phares et feux arrière modifiés, tandis qu'apparaît une ailette sur les essuie-glace. Parallèlement, à l'intérieur, les aérateurs centraux du tableau de bord changent de forme, les sièges avant s'ornent d'appuis-tête et le levier permettant d'en basculer les dossiers est mieux placé tandis que, sur les portes, les déflecteurs sont désormais commandés par un bouton moleté plus précis. La roue de secours, pour faire place au nouveau réservoir de grande capacité, vient encombrer un coffre qui n'en avait nul besoin.

LE PEUGEOT SIX CYLINDRES

accuse une personnalité nouvelle, propre à bien accroître son pouvoir de séduction.

Pourtant, le meilleur compliment que l'on puisse adresser à la voiture n'est pas dépourvu d'ambiguïté. Le silence et la distinction du moteur sont tels que lorsqu'il entraîne la carrosserie avec un brio dont l'ancien quatre cylindres était incapable, il souligne l'âge des tôles auquel on l'a associé. Qu'il s'agisse de rumeurs provenant du roulement au sol ou du passage dans l'air, elles assaillent l'oreille, plus encore dans le cas du cabriolet.

Rapide et sûr, puisque j'ai pu sans souci dépasser 180 compteur avec un vent très violent et un revêtement de qualité moyenne, le coupé V 6 fait preuve également d'une souplesse d'excellent aloi. Il semble se faire une spécialité des reprises à 1 200 tr/mn et - le couple apparaît nettement à partir de 2000 tr/mn, avec le concours éventuel d'une boîte que l'on manie sans difficulté.

Entièrement réalisé en alliage léger - bielles, soupapes, arbres à cames et vilebrequin exceptés, quand même - ce six cylindres en V ouvert à 90° est alimenté par une curieuse batterie de deux carburateurs dissemblables. Un Solex simple corps 34 TBIA abondamment réchauffé assure la marche à bas régime en même temps qu'il permet au moteur de satisfaire aux normes antipollution... Mais à partir d'un certain stade d'ouverture des papillons, un dispo-

sitif mécanique débloque les papillons d'un double corps 35 CEEI dont l'action est commandée ensuite par un - poumon réagissant à la dépression régnant à l'intérieur de la buse du simple corps. Ce double corps est peu réchauffé, de manière à permettre un bon rendement en fonctionnement intensif.

Autre innovation et d'importance, un système d'allumage intégralement électronique, réalisé par la société Schlumberger. Ce procédé permet de remplir presque totalement les séquences mécaniques. Désormais, un capteur de proximité situé au voisinage immédiat du volant moteur apprécie sans contact réel le passage d'informateurs métalliques fixés sur la périphérie du volant. Ces informations relatives au régime de rotation et à la position des pistons sont envoyées à un boîtier de commande auquel se trouve également reliée une capsule à dépression capable d'apprécier la valeur d'avance à l'allumage nécessaire.

C'est ce boîtier qui commande la création des étincelles et en assure le transport jusqu'aux bougies par l'intermédiaire d'un répartiteur à contacts dont l'aspect extérieur est celui d'une classique tête d'allumage mais vide de son appareillage habituel. Ainsi, plus de vis platinées à nettoyer, à écarter ou à changer ; plus d'avance à apprécier et une intensité d'étincelle égale et optimale, aussi bien au démarrage qu'à

6 000 tr/mn. Un progrès réel sans doute et une fiabilité accrue, tout au moins sur le papier.

En dehors de ces innovations majeures, notons la présence sur les culasses de petites bougies de 16 mm assurant, paraît-il, de meilleurs échanges thermiques et aussi l'adoption d'un ventilateur de refroidissement à régime variable. Il n'est pas commandé électriquement ni contrôlé par un thermostat. C'est un embrayage fluide garni d'huile aux silicones qui transmet la puissance fournie par l'arbre de la pompe à eau, un glissement pré réglé empêchant les pales de tourner à plus de 2 500 tr/mn. De la sorte, le refroidissement au ralenti est assuré dans les meilleures conditions, sans que le bruit de l'emprunt de puissance soit trop important à haut régime.

Des nouveautés également du côté des freins et de la direction. Le coupé V 6 est muni à l'avant de disques ventilés qui autorisent effectivement des freinages puissants et progressifs. Je n'ai pas tellement apprécié en revanche la direction assistée. Sa stabilité en ligne droite est indéniable mais sa puissance à l'attaque est trop grande, au détriment de la sensibilité de guidage.

Quoi qu'il en soit, cette voiture préfigure sans nul doute ce que pourra être un jour une future 604 munie d'une carrosserie digne d'une mécanique fort intéressante.