

# PEUGEOT 605 SL

## SYBARITES S'ABSTENIR

Bien que Peugeot ne se soit pas caché de considérer en priorité sa 605 comme un haut de gamme animé par un six cylindres en V cossu, il n'en demeure pas moins que les exigences commerciales issues d'un réseau soucieux de vendre, au sens propre, à n'importe quel prix, ne peuvent être négligées.

**D**onc, Sochaux a quand même dû concevoir des 605 quatre cylindres, voire un véritable bas de gamme que nous allons examiner de concert.

Disposé transversalement sous le capot et incliné à 30° vers l'arrière, le bloc fonte est coiffé d'une culasse alu, elle-même surmontée par un arbre à cames mû par courroie crantée. Bien entendu, il n'est pas question de trois ou quatre soupapes par cylindre. Quoique moderne, ce moteur prône la modestie, comme en témoigne son alimentation par un carburateur double corps, doté cependant d'un starter automatique. L'allumage est du type transistorisé et ce 1 998 cm<sup>3</sup> parfaitement « carré » — 86x86 — développe, avec un rapport volumétrique de 8,8 une puissance de 115 ch à 5 800 tr/mn, cela avec un couple maximal de 17,4 mkg à 2 250 tr/mn.

La boîte est très classiquement une cinq vitesses à 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> surmultipliées, le rapport final fourissant 37 km/h aux 1 000 tr/mn.

La suspension est celle de toutes les 605 et comporte à l'avant un McPherson triangulé et complété par une barre antiroulis tandis que l'arrière peut s'enorgueillir de la déjà fameuse double triangulation Peugeot, plus ressorts hélicoïdaux et barre antiroulis. Des disques - ventilés à l'avant -

assurent le freinage, tandis que la direction à crémaillère se voit assistée en série.

Les jantes sont en tôle, larges de 5 1/2 pouces et supportent des 185/65 R 15 H d'origine Michelin MXV 2.

Amenée par nos soins sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la 605 SL — que d'avatars pour ce sigle depuis la prestigieuse 300 SL!... — a tourné à 196 km/h, les 400 mètres départ arrêté étant couverts par ailleurs en 17 s 7/10<sup>e</sup> et les 1 000 mètres en 32 s 9/10<sup>e</sup>. En ce qui concerne la souplesse, le passage aux 400 mètres, avec départ de la mesure à 50 km/h en 5<sup>e</sup>, a lieu après 19 s 7/10<sup>e</sup> et celui aux 1 000 mètres après 38 s.

Si l'on néglige le verdict des chronos, on doit reconnaître qu'en dépit de ses 1 340 kg en ordre de marche vérifiés sur la bascule,

### la SL donne une certaine impression de moelleux dans les reprises

et que si le moteur trahit un inévitable — et bruyant — essoufflement lorsqu'on le pousse dans ses derniers retranchements, il n'en entraîne pas moins l'ensemble avec une relative aisance en conduite que je qualifierai de touristique...

Bien que la SL soit dépourvue de l'amortissement piloté réservé aux hauts de gamme,



la suspension est généralement très confortable, avec toutefois une certaine fermeté qui a tout au moins le mérite de bien contrôler l'assiette en virage et au freinage.

De toute manière, la tenue de route ne souffre vraiment pas la critique, seuls les pneus « étroits » ayant tendance à susciter un léger sous-virage dans les cas-limites, ce phénomène n'apparaissant pratiquement jamais sur les versions dotées de pneumatiques plus larges.

La direction possède à peu près toutes les qualités, douceur, précision promptitude, et le freinage est à la fois bien équilibré et endurant. Toutefois, l'option ABS n'est pas accessible sur la SL, ce qui paraît extrêmement regrettable.

Esthétiquement, les différences externes apparaissant entre une SL et une V6 sont faibles, sauf bien entendu en ce qui concerne les jantes et pneumatiques. Donc, il n'y a rien à redire à propos d'une silhouette élégante, dotée, ce qui ne gâte rien, d'un très bon Cx — 0,28 selon le constructeur — qui permet un passage dans l'air particulièrement silencieux.

Intérieurement, la planche de bord supporte assez bien un relatif dénuement. L'équipement de série est relativement abondant, surtout pour un bas de gamme. Les lève-glaces avant sont à commande électrique, les quatre places sont munies d'appuie-tête, les portières et le coffre se bloquent simultanément et à distance, la position du volant est réglable dans les deux axes, la boîte à gants est éclairée et ferme à clé et la radio est protégée des regards indiscrets par une trappe.

Les vitres teintées et les antibrouillards sont par

**VITESSE MAXI : 196 km/h**

**1 000 m DÉPART ARRÊTÉ : 32,9 s**

**CONSOMMATION ROUTIÈRE : 13,8 litres aux 100 km**

**PRIX : 116 700 F**



## LA TECHNIQUE

<b>MOTEUR</b>	
Type (cylindres) - disposition	4 en ligne transversal, incliné 30° vers l'AR
Bloc	fonte
Arbre à cames (entraînement)	simple (courroie)
Alimentation	carburateur double corps Solex 34/34 Z 1 transistorisé
Allumage	1 998
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	86 x 86
Alésage x course (mm)	8,8
Rapport volumétrique	6 500
Régime maxi (tr/mn)	115 à 5 800
Puissance maxi (ch à tr/mn)	17,4 à 2 250
Couple maxi (mkg à tr/mn)	58
Puissance au litre (ch)	8,7
Couple au litre (mkg)	8,7

<b>AÉRODYNAMIQUE</b>	
S (m <sup>2</sup> )	2,11
SCx (m <sup>2</sup> ) - Cx	0,592 - 0,28
Cz avant/arrière	0,07/0,09

<b>POIDS</b>	
Total (kg)	1 340
Répartition avant/arrière (%)	59/41
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,6

<b>PNEUMATIQUES</b>	
Dimension AV/AR	185/65 R 15 H
Jantes AV/AR	5 1/2 J 15 tôle

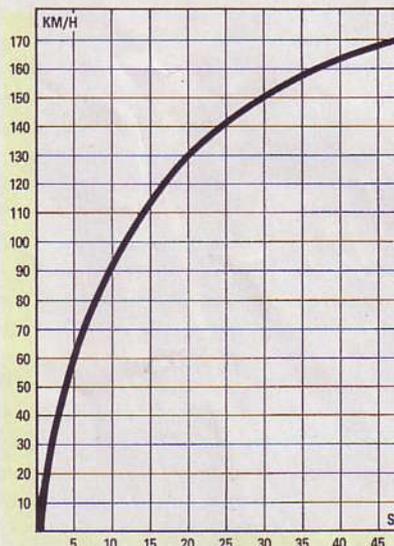
### CARROSSERIE-CHASSIS

Type	berline, 4 portes
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
Arrière	triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis à crémaillère assistée
Direction	3,3 - 18
Tours de volant - Démultiplication	11 (hors tout)
Diamètre de braquage (m)	disques ventilés (276)
Freins avant (diamètre en mm)	disques (290)
Arrière	non
Antiblocage	

<b>TRANSMISSION</b>	
Aux roues	avant
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 <sup>re</sup> /2 <sup>e</sup> /3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> )	3,455/1,850/1,280/0,969/0,757
Rapport de pont	4,063 (16 x 65)
Vitesse à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	8,1/15,1/21,9/28,9/37,0
Maxi. sur intermédiaires (1/2/3/4)	53/98/142/188

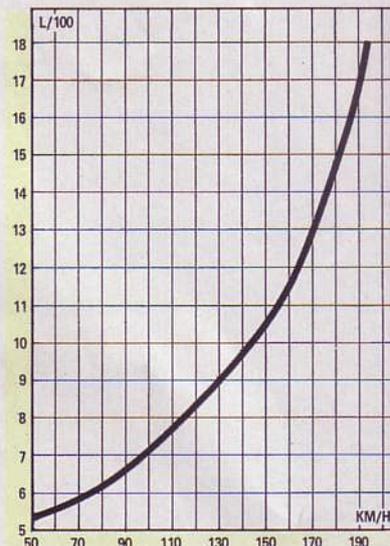
<b>DIMENSIONS-CAPACITÉS</b>	
Empattement (mm)	2 800
Voies avant-arrière (mm)	1 537 - 1 536
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 723 - 1 799 - 1 422
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	921 - 1 002
Coffre (dm <sup>3</sup> )	416
Réservoir d'essence (litres)	80

## ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



km/h	secondes
50	3,7
60	4,8
70	6,1
80	7,6
90	9,2
100	11,2
110	13,5
120	16,1
130	19,3
140	23,5
150	29,3
160	36,1
170	47,9

## CONSUMMATION STABILISÉE



## LES PERFORMANCES

<b>VITESSE MAXI</b> (km/h)	196
----------------------------	-----

<b>ACCELERATIONS</b>	
400 m départ arrêté (s)	17,7
1 000 m (s)	32,9

<b>REPRISES</b>	
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m (s)	17,7
1 000 m (s)	34,1
En 5 <sup>e</sup> : 400 m (s)	19,7
1 000 m (s)	38,0
De 80 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup> (s-m)	30,2 - 944
De 80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup> (s-m)	17,5 - 491
en 4 <sup>e</sup> (s-m)	12,4 - 346
en 3 <sup>e</sup> (s-m)	9,4 - 262

<b>CONSUMMATIONS</b>	
Routière (litres aux 100 km)	13,8
En conduite « économique »	7,5
Autonomie (km)	550

km/h (en 5 <sup>e</sup> )	Litres aux 100 km
50	5,4
60	5,6
70	5,9
80	6,2
90	6,6
100	7,1
110	7,7
120	8,4
130	9,1
140	9,8
150	10,5
160	11,4
170	13,0
180	14,8
190	16,7

## FREINAGE

	Distance (mètres)
<b>A PARTIR DE 100 km/h</b>	
Limite du blocage à froid	46
Limite du blocage à chaud	46
<b>A PARTIR DE 140 km/h</b>	
Limite du blocage à froid	84

## SONOMETRE

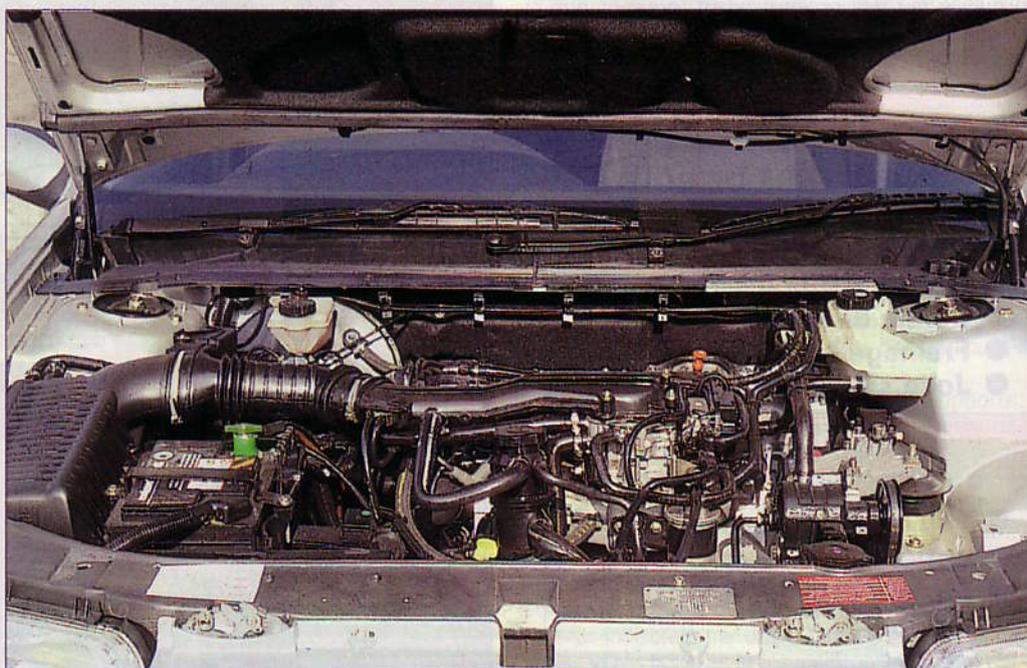
<b>AU RALENTI</b>	
A l'intérieur (db)	48
Extérieur (db)	60
<b>A VITESSE STABILISÉE</b>	
A 60 km/h (db)	62
90 km/h (db)	66
130 km/h (db)	75

## LES PRIX

(F)	116 700
Puissance fiscale (CV)	9
<b>OPTIONS</b>	
Projecteurs antibrouillard	977
Peinture métallisée	2 930
Vitres teintées	1 484
Rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants	1 133

## PEUGEOT 605 SL

ESSAIS TECHNIQUES :  
Didier FOUQUET et Jorge CLAVELL



Le quatre cylindres de la SL est suffisant en conduite « touristique ».