

HORS-SÉRIE

YOUNGTIMERS

YOUNGTIMERS



- 104 ZS «kit Rallye» • 604 GTI
- 205 Rallye • 205 GTI «kit PTS 125»
- 205 T16 Gr. B • 309 GTI 16
- 405 Mi 16 • 405 Supertourisme
- 505 Turbo «kit PTS 200»
- 605 SV 24 • 106 S16 • 206 S16
- 306 S16 «BV6»

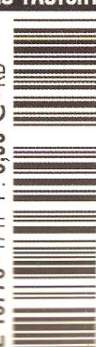
LES PEUGEOT SPORTIVES

TOUTES LES LIONNES À L'ESSAI



MAG FACTORY

L 16778-17 H-F: 6,90 € - RD



France METRO - 6,90 € - BELUX - 7,50 € - DOM - 7,90 € - ITA - 7,90 € - CH - 11,50 €



Peugeot 605 SV 24 (1992)

ACTE MANQUÉ

Tout le monde y croyait : la 605 serait, comme la XM puis la Safrane, une routière crédible en face des allemands déjà en voie de domination. La précipitation a tout fait capoter. Et ce, malgré quelques atouts bien réels...

Texte Thierry Astier - Photos Denis Mounier



Au bout de quelques kilomètres, on se surprend à manier la grosse Peugeot comme une 205 ! Le tout avec un confort d'excellente facture.



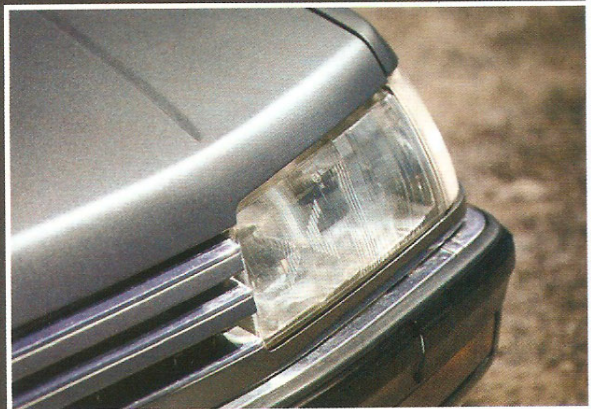
Lignes suaves et aérodynamiques pour la 605. Et quelques subtiles touches de chrome ça et là, comme au niveau des serrures de portes.



Sur la SV 24, la climatisation devient entièrement automatique en juillet 1991. Notez le volet cache-radio.



Le style de l'habitacle n'est pas d'une folle originalité, mais la finition s'avère très honorable.



À gauche : projecteurs à surface complexe typiques de l'époque.
À droite : vraies boiseries et clavier de l'antidémarrage codé.

Souvenez-vous du slogan... « 605, la volonté de voir grand ». Voilà qui ne trompait pas sur les ambitions de Peugeot. Six ans après avoir joué son va-tout avec la 205, le Lion se sentait suffisamment de force et d'assurance pour oser un haut de gamme moderne, et semblait avoir mis les petits plats dans les grands. En tout cas en apparence, car le désastre a été à la hauteur des beaux discours de l'état-major de PSA.

Un vrai crève-cœur, car c'est bien avec la 605 et sa cousine la XM que les rêves de haut de gamme du groupe français se lézardent pour de bon. Même si la 406 Coupé est une sorte de contre-exemple. Il est pourtant vrai que l'écueil rencontré par Peugeot et Citroën s'est retrouvé chez tous les constructeurs généralistes : tous ont été exclus du marché des grosses berlines durant les années 1990, Opel étant le seul à avoir résisté plus longtemps que les autres. En clair, même une 605 parfaite n'aurait pu résister à un segment glissant vers le pur appareil, la dimension de « grosse familiale » de ces autos étant phagocytée par les monospaces naissants et les 4 x 4 se civilisant.

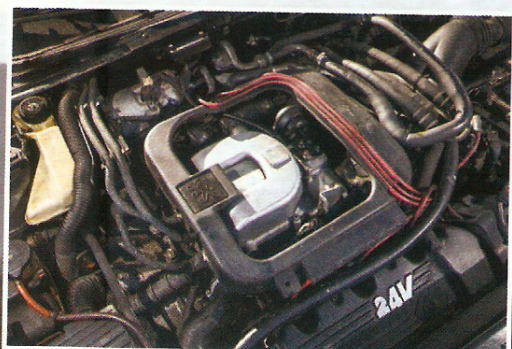
L'échec reste pourtant cuisant : sur 250 000 exemplaires produits, 140 000 le furent entre 1989 et 1991, soit les deux premières années ! Et vous connaissez

beaucoup de voitures qui furent ridiculisées à plusieurs reprises dans « Les Guignols de l'Info » ? Rappelez-vous : « *monsieur Calouet* » et son « *petit problème de ouature* », illustré à l'écran d'une 605 traînée par une dépanneuse... L'affaire fit grand bruit et a d'ailleurs incité la marque à assigner Canal+ en justice ! Bref, le camouflet fut terrible. Avec pourtant une auto offrant une technologie à la page, huit milliards de francs d'investissement, Sochaux rééquipé de neuf. Tout ça pour finir piteusement par rappeler en catastrophe les modèles des deux premières années dans le réseau.

Problème de « ouature » ?

Dans le cas des V6, ce fut même un invraisemblable retour à l'usine, sur une mini-chaine créée spécialement. N'en jetez plus ! De fait, à part quelques diesels fatigués, les 605 ont très largement disparu de la circulation, encore plus que les XM, quelque peu protégées par la passion hors norme qui anime nombre de collectionneurs Citroën. De nos jours, l'occasion d'admirer une jolie SV 24 est plutôt rare, a fortiori un exemplaire de la première série. Peu de choses ont évolué au restylage, mais je fais partie des incorrigibles qui trouvent

L'agrément de conduite dispensé par la SV 24 ne se fait pas au détriment du confort. L'amortissement piloté remplit bien son office... quand il fonctionne !



Simple arbre mais avec 24 soupapes et admission à géométrie variable, le V6 français n'a jamais été aussi enthousiasmant à cravacher. Étonnant !

Pas de banquette rabattable sur 605, mais une trappe à skis. Et une malle généreuse...



que la cohérence esthétique se perd souvent lors du traditionnel coup de bistouri. Ici, on retrouve la musculature élégante du dessin conjoint de Pininfarina et des équipes du regretté Gérard Welter. Bien sûr, les similitudes avec l'Alfa 164 ne passent pas inaperçues, mais ce dernier soulignait que la fameuse rainure latérale était bien une création interne. La 605 fait surtout penser à une grosse 405. En plus raffiné au niveau galbes et modelés, mais peut-être était-ce là une erreur marketing : l'acheteur d'une routière a-t-il envie de passer pour celui d'une humble familiale ? En tout cas, le dessin a peu vieilli, et l'assemblage de la carrosserie fait preuve d'une réelle précision. C'est un autre drame des 605 (et XM) : sur certains plans, le boulot fut très bien fait. Mais pas partout... L'habitacle, lui, paraît encore un cran au-dessus de celui sa cousine s'agissant de la finition. Ici, pas de boîte à gants mal alignée et une meilleure intégration des boiseries. Même si c'est au prix d'un mobilier assez impersonnel, hormis la casquette trapézoïdale des compteurs. Cela étant, reconnaissons que les planches de bord des routières de l'époque sont rarement captivantes à contempler... En revanche, l'ergonomie est bonne, l'équipement prévoit tous

les standards du haut de gamme de l'époque : sièges électriques, volant réglable dans les deux plans, éclairages de bas de porte. Hormis un oubli très curieux : pas de jauge à carburant sur les V6, seulement un ordinateur de bord ! Je ne sais pas vous, mais faire confiance à un appareil de ce genre sur une 605, c'est un peu comme compter sur la probité du pickpocket qui a dérobé votre portefeuille dans le métro... Pour le reste, la position de conduite est sans défaut, hormis un siège perpétuellement trop haut (manie PSA) et la place ne manque pas, jusque dans le coffre.

Moteur ET châssis !

Sous le capot, c'est donc la déclinaison 24 soupapes du PRV que l'on retrouve, et que PSA développera et exploitera seul. Avec un seul arbre à cames mais une admission à géométrie variable dite « ACAV » (parfois capricieuse), le bon V6 étonne d'emblée par un filet de voix aussi rauque qu'évocateur. Le temps de se mettre « en jambes » et les fluides à température, on note l'excellente assistance du volant, léger à souhait à bas régimes. A l'inverse, la commande de

**Avec un PRV musical et rageur
dans les tours et un comportement
diabolique d'agilité, la 605 SV 24
est un incroyable «pousse-au-crime».**

Fiche technique

Moteur 6 cylindres en V, en position transversale avant **Puissance fiscale** 16 CV
Cylindrée 2 975 cm³ **Puissance max.**
200 ch à 6 000 tr/min **Couple max.**
260 Nm à 3 600 tr/min **Rapport volumé-**
trique 9,5:1 **Alimentation** injection élec-
tronique gestion électronique Bendix
Fenix 4 **Transmission** aux roues avant,
boîte manuelle à 5 rapports **Direction** à
crémaillère, assistance variable **Freins AV**
disques ventilés, **AR** disques
Structure/carrosserie monocoque en
acier, 4 portes, 5 places **Suspensions AV**
pseudo McPherson (triangles), ressorts
hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques
pilotés, barre stabilisatrice, **AR** essieu mul-
tibras, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs
hydrauliques pilotés, barre stabilisatrice
Pneumatiques 205/55 R16 **Dimensions**
L x l x h : 4,723 x 1,799 x 1,411 m, empatte-
ment : 2,800 m, voies AV/AR : 1,537/1,535
m **Poids** 1 460 kg **Coffre** 497 l **Réservoir**
80 l **Performances** vitesse max. :
235 km/h, de 0 à 100 km/h : 8 s, 1 000 m
D. A. : 28,6 s **Conso. moy.** 11,4 l/100 km
(SP 98).



boîte se montre légèrement revêche : pas vraiment imprécise mais d'un agré-
ment assez quelconque. Ce qui pouvait passer pour un vrai défaut naguère,
puisque les deux 24-soupapes de Peugeot comme de Citroën ne furent jamais
disponible en boîte automatique, la boîte ZF de l'époque n'étant pas apte à
passer le couple. Plus sensible encore, les à-coups à la coupure d'injection en
décélération. Le désagrément est variable selon les exemplaires – et paraît-il
bien corrigé sur les rares « 2 963 cm³ » produites de 1993 à 1996 – mais fran-
chement regrettable sur une auto aussi huppée. Cela posé, n'accusez pas ce
pauvre PRV, qui n'y est pour rien : voyez plutôt du côté du mérovingien système
d'allumage-injection Bendix, courageuse tentative d'échapper au Motronic al-
lemand, mais à la cartographie rustique à souhait.

Pour commencer à cerner le talent réel de la 605 SV 24, il faut hausser la ca-
dence. Et lui jeter sous les roues de vrais « casse-bagnoles », du type « routes
de montagne », de préférence sinueuses, sinueuses, abîmées. Là, la Peugeot
fait étalage d'un talent époustoufflant, n'ayons pas peur des mots. Quoique
banal McPherson triangulé, le train avant fait preuve d'un mordant excep-

tionnel. Il s'agrippe aux points de corde avec une obstination rare, sans cher-
cher à battre en retraite. Et puis il y a le formidable essieu arrière, le tout pre-
mier multibras maison, dit « RF10 », charpenté comme un proto du Mans. Lui
enroule à la demande, avec une progressivité et une précision remarquable.
Au bout de quelques kilomètres, on se surprend à manier la grosse Peugeot
comme une 205 ! Le tout avec un confort d'excellente facture. Une XM gom-
mera encore mieux quelques violentes cassures de revêtement, mais les Audi
100 de l'époque perdront les pédales bien avant. En prime, l'assistance de
direction est fort bien calibrée et les freins répondent présent sans faillir. Cela
étant, la plus belle surprise vient du moteur. Combien de fois faudra-t-il
l'écrire ? Le PRV avait un potentiel incroyablement négligé par ses géniteurs.
Ici, il respire enfin à pleins poumons, avec une poussée presque bestiale au-
dessus des 4 000 tr/min. Et la bande-son a fait tourner plus d'une tête pen-
dant notre essai : le V6 français ne s'est sans doute jamais autant approché
de son homologue Alfa, ce qui n'est pas peu dire. Bref, la 605, un talent fou.
Je sais, c'était le slogan de la 405... ■

GUIDE D'ACHAT

La gamme débute en septembre 1989, dont la SV 24 de 200 ch. Millésime 1992 : climatisation entièrement automatique en série. Janvier 1993 : options ceintures de sécurité à rétracteurs pyrotechniques à l'avant et airbag conducteur. Juillet 1993 : répéteurs de clignotants, rétracteurs/airbag conducteur, antipatinage, toit ouvrant, autoradio à chargeur CD, antidémarrage codé avec alarme et régulateur de vitesse en série. Moteur retouché, 2 963 cm³ (au lieu de 2 975 cm³) à gestion électronique revue. Millésime 1995 : restylage, calandre perdant une barrette, nouvelles jantes (à sept rayons), baguettes latérales, feux arrière et couvercle de malle revus (sans nervure), montant central ton caisse, nouveau volant intégrant mieux l'airbag, renforts dans les portes, console centrale retouchée. Juillet 1996 : arrêt de la SV 24, remplacée un an plus tard par une SV 3.0 recevant le nouveau moteur « ES9 » jusqu'à la fin, en juillet 1999. Avec le moteur PRV, 6 171 « SV 24 » ont été produites. Devenu très rare, le fleuron de la gamme 605 reste peu demandé : comptez environ 4 000 € pour un très bel exemplaire.

CHECK-UP EXPRESS

La 605 ne rouille pas, sauf accident. Par ailleurs, les premières ont normalement toutes été remises à niveau en 1992 à Sochaux. Notamment pour corriger les soucis électriques. Ceux du moteur SV 24 (poussoirs et arbres à cames fragiles, jeu de vilebrequin) sont depuis longtemps de l'histoire ancienne, à l'exception du manque de finesse de la gestion moteur, congénital en particulier sur la première série. Par ailleurs, les pièces sont d'autant plus difficiles à dénicher que bon nombre d'entre elles sont spécifiques à la SV 24 : ligne d'échappement, supports moteur... Et la maintenance n'est pas une partie de plaisir, faute d'accessibilité mécanique. Surveillez en outre le vieillissement de la chaîne de distribution, qui se détend et devient bruyante, avec l'usure du tendeur hydraulique. Et l'état du faisceau électrique moteur, sensible à la chaleur dégagée par le PRV. En phase d'achat, contrôlez soigneusement l'état général, et en particulier les nombreuses fonctions électriques, y compris les amortisseurs pilotés, à la fiabilité aléatoire. Vidange de l'huile moteur avec remplacement du filtre tous les 10 000 km. Bougies et contrôle autodiagnostic tous les 20 000 km. Boîte de vitesses « lubrifiée à

vie » (!). Filtre à air tous les 30 000 km, filtre à essence tous les 80 000 km, liquide de freins tous les deux ans et de refroidissement tous les quatre ans.

NOS BONNES ADRESSES

Clubs et sites Internet
 – Peugeot 604/605/607 France (sur Facebook)
 – peugeot605.forumeurs.fr
 – www.prv-concept.com
 Entretien et pièces
 – www.musee-peugeot.com
 – www.melun-retro-passion.com
 – www.retrautosport.com
 – www.serie04.com

5 RAISONS DE VOUS LAISSER TENTER

- Tenue de route incroyable
- Vrai PRV sportif !
- Abordable à l'achat
- Élégance
- Confort

5 RAISONS RAISONS D'Y RÉFLÉCHIR À DEUX FOIS

- Maintenance complexe
- Grande rarefaction
- Même chose pour les pièces
- Image en devenir

Mille mercis à Ali pour sa disponibilité, sa patience et le prêt de son bolide, ainsi qu'à Fares et Julien.



Ali Iturra

« VIEUX COUP DE FOUDRE ! »

Fondateur du très actif groupe Facebook « Peugeot 604/605/607 », Ali a possédé une dizaine de 605. Mais ne jure que par la SV 24 « 1^{re} série », qu'il connaît sur le bout des doigts.

« Je me rappelle très bien de mon coup de foudre pour la 605 : un jour, j'ai croisé un convoi de la Banque de France, composé notamment d'un trio de 605 SV 24 blindées avec les trois antennes de toit, radio, CB et téléphone ! Tombé amoureux, j'ai acheté ma première 605 en 2011, puis j'ai créé le groupe Facebook. D'emblée, je trouvais logique d'y inclure les 604 et 607 ! Aujourd'hui, nous avons près de 1 600 membres, du monde entier. De mon côté, j'ai possédé

une dizaine de 605 SV 3.0 et SV 24, dont deux « série 2 », PRV et ES9. Mais je préfère de loin le premier, beaucoup plus démonstratif. J'ai aujourd'hui deux SV 24 gris Magnum, de 1990 et 1992. Sur celle-ci, en plus d'une grosse révision, je me suis attelé à la réfection du faisceau moteur et j'ai traité le soubassement à titre préventif. Et je remarque que la 605 est de mieux en mieux acceptée sur les rassemblements d'anciennes. Il était temps... »