

ETUDE PEUGEOT 806 CITROEN EVASION

L'étude PEUGEOT 806/CITROËN Evasion présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de PSA, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités





DÉBUT juin 1994, Automobiles Peugeot lance le 806, premier monospace de la bande des quatre, à voir officiellement le jour puisque le Citroën Évasion n'est sortie qu'en juillet (année-modèle 1995).

PRÉSENTATION

Le 806 est équipé dès son lancement commercial, de deux motorisations essence. Un moteur 2 litres atmosphérique en versions SR et ST, et un moteur 2 litres turbocompressé en versions ST et SV.

Les versions SR (pneumatiques 195/65 R 15 T) et ST (pneumatiques 205/65 R 15 T) disposent du moteur XU10J2C de 1 998 cm³ dont la puissance maximale s'établit à 123 CV. Les versions ST et SV, équipées de pneumatiques 205/65 R 15 H sont animées par un quatre cylindres de 1 998 cm³ XU10J2CTE, (version suralimentée de la précédente par l'intermédiaire d'un turbo basse pression et d'un échangeur air/air), développant 150 CV.

Six mois après son lancement, le 806 s'enrichit d'une motorisation turbo Diesel XUD9TF de 1 905 cm³ d'une puissance de 92 CV. Comme ses aînés à motorisation essence, le 806 Diesel propose quatre degrés de finition (SR, ST, SV et Pullman).

Ces moteurs sont accouplés à des boîtes

de vitesses mécaniques cinq rapports. On trouve une BE 3/5 pour le XU10J2C et le XUD9TF et une MESK sur la motorisation XU10J2CTE.

En matière dynamique, le 806 garde prise sur les événements; De type pseudo MacPherson, le train avant repose sur une barre antidévers et une triangulation inférieure. Quant au train arrière, il exploite habilement la structure du véhicule. D'un encombrement très faible, le train arrière est entièrement logé sous le plancher. La liaison de cet ensemble est assurée par une barre stabilisatrice et une traverse semi-déformable.

Le freinage comprend deux disques ventilés à l'avant et deux tambours à l'arrière (4 disques sur les versions 150 CV et A.B.S.), système antiblocage en option sur SR, ST et en série sur SV. Implanté à gauche du siège conducteur, le levier de frein à main s'escamote pour libérer l'habitacle et sauvegarder la vocation plain-pied de ce dernier.

Assistée de série sur toutes les versions, la direction inscrit le 806 au rang des véhicules serviables.

PERFORMANCES-CONSOMMATIONS

En termes de performances pures, il est difficile de dire que le 806 présente des résultats exceptionnels. Bien entendu, ce n'est pas la réelle vocation du 806.

Côté essence, le véhicule mis à notre disposition était pourvu du moteur 2,0 l turbo développant 150 CV à 5 300 tr/mn avec un cou-



ple égal ou supérieur à 22 m:kg entre 2 300 et 4 500 tr/mn. La suralimentation n'apporte pas tout ce que l'on pouvait en attendre, mais lui confère une souplesse agréable et une disponibilité à bas régimes.

Stimulante et respectable, cette mécanique s'adapte volontiers au rythme grand tourisme : vitesse maximale (sur circuit) de 195 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 11,0 s.

En comparaison, la sobriété de ce 21 conciliant, ne peut que souligner ses capacités routières. Les consommations conventionnelles correspondent en cycle urbain à un 12,8 l au 100 km et à 120 km/h à un 9,8 l au 100 km. Le réservoir de 80 litres autorise tout de même une autonomie confortable de plus de 700 km.

Quant au turbo Diesel, ce modèle se caractérise par des faibles consommations et un silence de fonctionnement remarquable, lui permettant d'offrir une économie et un agrément d'utilisation très intéressants pour tous types de trajets. Sur la route et pour les longs parcours, la souplesse du moteur et sa consommation moyenne de 7,7 l, permettent une conduite sereine et économique (autonomie de plus de 1 300 km à une vitesse stabilisée de 90 km/h).

TENUE DE ROUTE-CONFORT

Une fois de plus, Peugeot démontre avec le 806 que sur le plan des liaisons au sol, il est un des meilleurs sinon le meilleur des constructeurs mondiaux. La tenue de cap du 806, favorisé par son généreux empattement de 2,82 m, est irréprochable ; la tendance au roulis, un des points faibles de ces véhicules, est peu sensible.

Le 806 vire bien à plat et se comporte presque aussi bien qu'une berline conventionnelle. L'ensemble essieux/suspension a été imaginé et conçu pour prendre en compte le maximum de critères d'efficacité dynamique dans le domaine du confort et du comportement routier.

La précision de la direction participe humblement à l'agrément de conduite, ainsi que la qualité du freinage caractérisé par son mordant à basse vitesse et sa progressivité.

LIGNE-ÉQUIPEMENT

Les stylistes ont su donner au 806 un équilibre fonctionnel.

Grâce à la cohérence d'études de styles menées en parallèle, tant extérieurement

qu'intérieurement, tant sur la forme que sur le contenu, le 806 échafaude un climat et libère toutes les attentes.

Son assise, son gabarit, ses porte-à-faux réduits, son aérodynamisme favorable (cx de 0,34), son habillage (feux arrière, montants de carrosserie, sellerie et garnissage), se portent garants du respect d'une philosophie automobile façon Peugeot.

Le 806 propose trois degrés de finition d'origine, tous les niveaux font appel à des éléments communs : direction assistée, vitre teintées, verrouillage électrique à distance des 5 portes et de la trappe à carburant, colonne de direction réglable. Airbag conducteur, climatisation, ABS et antidémarrage codé restent en option.

CONCLUSION

Sous un habillage classique, le monospace Peugeot se fait remarquer par une absence totale de points faibles et de nombreuses qualités parmi lesquelles nous mettrons en tête un comportement routier qui relègue loin derrière lui ses principaux concurrents et un bien-être à bord qui fera oublier les performances qui, si elles sont peu convaincantes, sont dans les nouvelles normes de « l'automobiliste » actuel.



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE