

Qualités

- vaste espace disponible
- comportement routier sûr
- habitacle modulable

Défauts

- performances moyennes
- ABS non livrable de série

A changer s.v.p.

- installer l'ABS de série sur toutes les versions

Peugeot 806 ST

Depuis la mi-septembre, trois des quatre monospaces, que Fiat et Peugeot produisent dans une usine commune en France, sont visibles chez les concessionnaires. Aussi bien la Peugeot 806 que la Citroën Evasion et la Fiat Ulysse sont proposées avec deux moteurs différents, à savoir deux groupes deux litres à deux soupapes par cylindres. La version atmosphérique développe 89 kW/123 ch contre 110 kW/150 ch en exécution turbocompressée. Un turbodiesel (67,5 kW/92 ch) suivra plus tard. Le monospace commercialisé sous la marque Lancia ne sera vraisemblablement livrable qu'avec des moteurs turbo (essence et diesel). Hormis leur équipement, ces voitures sont techniquement identiques.

Le choix de la Peugeot 806 pour notre test s'explique très simplement: s'il n'est pas encore certain

que ce modèle sera le plus vendu en Suisse, c'est en tous cas celui qui s'adjuge la part du lion dans la capacité de la nouvelle usine française (38,5 %).

Notre voiture d'essai était une exécution ST qui est proposée avec deux moteurs différents. Les versions de luxe SV et Pullman ne sont disponibles qu'avec le moteur turbo et le modèle le plus simple de la gamme (SR) est exclusivement livrable avec le groupe atmosphérique.

Habitacle

L'accès aux sièges de la 806 est très aisé. L'angle d'ouverture des deux portes avant atteint presque 90 degrés. Pour parvenir aux sièges arrière, il faut faire coulisser les deux portes latérales. Pour l'instant, la Peugeot et ses sœurs jumelles sont les seuls monospaces à posséder des portes coulissantes des deux côtés. Cet aménagement est particulièrement pratique pour charger et décharger la voiture dans des endroits étroits. Même le conducteur peut se servir de ces accès, car le plancher totalement plat lui

permet de passer facilement d'avant en arrière.

Le coffre est immense dans la version à cinq portes. Les sièges arrière sont faciles à démonter, de sorte que le volume utile peut être adapté à tous les besoins. Il existe au total treize vide-poches qui sont toutefois assez petits. La boîte à gants est verrouillable. La finition intérieure nous a paru soignée. Le dispositif de commande est logique et rapidement assimilable.

Confort

Dotés d'un rembourrage moelleux, les sièges avant sont assez confortables. La surface d'assise est cependant un peu courte pour des personnes «hautes sur pattes». Même constat pour le réglage longitudinal. L'inclinaison du dossier ne peut pas être réglée de manière continue. Bon confort sur les trois sièges individuels arrière. Pour 750 fr. de plus, la Peugeot 806 peut être transformée en six et même en sept places.

A partir de l'exécution ST, les deux sièges avant sont pivotants. On peut ainsi improviser une salle de conférence de quatre places avec

les trois sièges arrière, celui du milieu servant de table.

La suspension est en bonne harmonie avec les caractéristiques de cette voiture. Elle offre un excellent confort sur toutes les chaussées. Silencieuse et douce, la 806 devient ainsi une très agréable voiture de croisière.

Équipement

L'équipement de la version de base SR est déjà fort complet: airbag côté conducteur, tendeurs de ceinture, appui-tête sur tous les sièges, direction assistée, volant réglable en hauteur, verrouillage central et lève-glace électriques à l'avant, tout cela fait partie du standard. La version ST offre en plus des sièges avant pivotants et dotés de tiroirs à leur base, des rétroviseurs extérieurs électriques ainsi que divers autres perfectionnements.

Notre voiture d'essai était équipée du climatiseur livré en option pour 2500 fr. Mais l'arrivée d'air frais était déjà largement assurée par un toit inclinable à l'avant et un immense toit coulissant à commande électrique au-dessus des sièges arrière. Ces deux ouvertures coûtent 2000 fr.

La radio, télécommandée depuis le volant, est très facile à actionner. Peugeot demande 1200 fr. pour cet-

Ce test résulte de la collaboration entre le Service d'information technique du TCS à Emmen et la rédaction «Touring» à Berne.
Technique: Berno Schmid
Rédaction/photos: Ruedi Blessing

Tableau comparatif

Marque / modèle	Nombre de portes	Prix en fr.	Dimensions long./larg. en cm	Cylindrée en cm ³	Puissance kW/ch	Couple maximal Nm/min	Consommation (FTP-75) l/100 km	Bruit à l'intérieur à 120 km/h dB(A)	Appréciation des coûts d'entretien 2)	«Paquet TCS» (rép. et pièces) 3)	Test TOURING
Peugeot 806 2.0 ST	5	37 000.-	445/183	1997	89/121	170/2650	10,9	70			19/1994
Chrysler Voyager 2.5L SE	4	33 500.-	453/183	2500	88/120	185/2900	11,0 1)	72 4)			3/1992
Nissan Serena SGX	4	39 650.-	432/183	1997	86/117	169/4800	11,0 1)	—			—
Renault Espace RT 2.2	5	37 450.-	443/180	2164	79/107	175/2500	11,2 1)	75 5)			20/1991
Toyota Previa GL	4	39 800.-	475/180	2437	97/132	204/4000	13,1	74 6)			9/1991

1) données selon l'importateur 2) sur 100 000 km (15 000 km/an sans matériel) 3) comprend certaines pièces de rechange ainsi que des travaux à titre comparatif
4) Chrysler Grand Voyager LE V6 5) Renault Espace RXE V6 6) Toyota Previa Super Salon Automat
On peut retirer jusqu'à cinq exemplaires gratuitement dans les offices. Le livre «Tests autos» du TCS contient de nombreux tests et des informations utiles.

te option. L'équipement de notre voiture d'essai était certes très comode, mais le prix initial s'en est trouvé augmenté de presque 10 000 fr. par rapport à la version de base de la gamme, la SR (33 600 fr.).

Performances

Le quatre cylindres de la 806 n'est certes pas dénué de qualités, mais les performances n'en font pas partie. Il démarre facilement et tourne rondement sans faire beaucoup de bruit. En revanche, ses 89 kW/123 ch sont un peu chichement mesurés pour un véhicule de presque 1600 kg. Les accélérations et les reprises à bas régime laissent à désirer.

Inversement, cette mécanique

est étonnamment sobre (10 l/100 km) pour une voiture aussi lourde et sensiblement moins aérodynamique qu'une berline classique. L'épuration des gaz d'échappement ne bat pas des records, mais elle reste suffisante à bonne sur l'ensemble de la plage des vitesses.

Les ingénieurs de Peugeot et de Fiat ont trouvé une solution intéressante pour la position du levier des vitesses: son intégration dans le tableau de bord permet d'aménager un plancher complètement plat dans tout l'habitacle. La commande de la boîte et de l'embrayage est assez facile et suffisamment précise.

Comportement routier

Le comportement routier de la Peugeot 806 est parfaitement comparable à celui d'une berline classique. En raison de leur position surélevée, les occupants ressentent un peu plus l'inclinaison de la carrosserie dans les virages que dans une berline de taille similaire. Mais la 806 réagit toujours avec douceur et ne prend jamais le conducteur en défaut. Très agréable, également, la direction assistée. Elle n'est pas

trop facile et communique un bon contact avec la chaussée.

Les freins sont efficaces et dosables avec précision. L'ABS est livrable en option pour 1900 fr. (de série dans les SV et Pullman). La position du frein à main demande un peu d'habitude: le levier est placé tout à gauche, de manière à ce que le siège du conducteur puisse pivoter.

Sécurité

Comportement routier sûr et position confortable pour conduire décontracté, voilà les points forts de la Peugeot 806 en matière de sécurité active. Notre voiture d'essai aurait obtenu une meilleure note si l'ABS avait été intégré dans l'équipement de série.

Dans l'ensemble, les conditions de visibilité sont bonnes. Le conducteur ne voit certes pas l'extrémité avant, mais cela n'est pas trop grave car le capot est court. Les deux montants latéraux entre les portes avant et arrière sont un peu larges.

Bons points également dans la discipline de la sécurité passive grâce à un équipement complet. A l'airbag côté conducteur s'ajoutent



des tendeurs de ceinture pyrotechniques. Toujours compris dans le standard, des points de renvoi réglables en hauteur pour les ceintures avant et des appuie-têtes réglables sur tous les sièges.

Prix

En fixant le prix de la 806, Peugeot était évidemment obligé de tenir compte aussi bien de la concurrence que des trois autres marques sortant des mêmes chaînes de montage. Exercice délicat, mais qui nous paraît réussi. Les prix de 33 600 fr. pour la version la moins chère et de 37 000 fr. pour le deuxième modèle de la gamme s'inscrivent dans la moyenne de la concurrence. La plus simple des Renault Espace (31 750 fr.) est certes encore un peu moins chère, mais elle ne possède pas d'airbag. Cet accessoire fait également défaut dans la Fiat la moins chère qui est affichée pour 32 000 fr.

Force est de constater que l'acheteur d'une Peugeot 806 obtient une bonne contrepartie pour son argent. Ce constat vaut aussi pour les luxueuses SV et Pullman dont le prix approche la barre des 50 000 fr.

Appréciation:

	très bon
	bon
	satisfaisant
	mauvais
	très mauvais

Chiffres, données et faits

Caractéristiques techniques

Carrosserie:
5 portes, 5 places

Dimensions (cm):
longueur 445, largeur 183, hauteur 171, empattement 282

Poids (kg):
1560 à vide (voiture d'essai 1590), total admissible 2300

Moteur:
transversal à l'avant, 4 cylindres en ligne, 1997 cm³, 10,17 ch fiscaux, 89 kW/121 ch à 5750/min, 170 Nm à 2650/min, 1 arbre à cames en tête (courroie crantée), 2 soupapes par cylindre, injection électronique

Transmission:
traction avant, boîte à 5 vitesses

Direction:
assistée de série

Airbag:
côté conducteur, de série

Freins:
ABS, 1900 fr.

Pneus:
195/65 R 15, dimension minimum: 195/65 R 15

Réservoir:
80 litres, autonomie: 800 km (durant le test)

Garantie

1 an sans limitation du kilométrage
6 ans contre les perforations dues à la rouille
1 an sur la peinture
1 an de garantie mobilité

Garantie antirouille 

La garantie antirouille est soumise aux

conditions suivantes:
- n'utiliser que des pièces de carrosserie d'origine.

Représentants:
352

Importateur:
Peugeot Talbot (Suisse) SA
Eigerplatz 2
Case postale 386
3000 Berne
Tél.: 031/387 41 11
Fax: 031/387 41 20


Résultats des mesures

Habitacle:
largeur intérieure à l'avant 158 cm
à l'arrière 160 cm
garde au toit (siège chargé)
à l'avant 101 cm
à l'arrière 97 cm
espace pour les jambes
à l'avant 87-105 cm
à l'arrière 61-96 cm



Coffre, volume utile selon ISO (parallélépipèdes rectangles de 8 dm³):
banquette en position avancée 792 litres
banquette en position reculée 888 litres
banquette démontée 1584 litres

plus grand objet indivisible
longueur 171 cm
largeur 104 cm
hauteur 99 cm

Diamètre de braquage entre deux murs: 12,5 m
nombre de tours de volant: 3

Jugement d'ensemble concernant le bruit 

Bruit dans l'habitacle (dBA), rapport de vitesse le plus élevé
60 km/h 58
80 km/h 62
120 km/h 69

Freins:
efficacité 
résistance à la chaleur 

Puissance d'accélération:
0-100 km/h 14,3 sec.

en 4e:
de 60 à 80 km/h 7,1 sec.
de 60 à 100 km/h 15,0 sec.

Charge tractable (max. en pente de 15%):
1100 kg

Parcours durant le test: 3278 km

Frais d'entretien

Tarif horaire pour calcul TCS:
113 fr. (OFS)

Tarif horaire agences Peugeot:
85 à 127 fr.

Intervalle des services: durée coût

Entretien à:
15/45/75 000 km ou 12 mois
1,5 h 169.50
30/90 000 km ou 24 mois
1,6 h 180.80
60 000 km ou 48 mois
2,7 h 305.10

Contrôle antipollution (mesure et enregistrement inclus):
contrôle seul 0,5 h 81.50
avec grand service 0,0 h 25.—
avec petit service 0,5 h 81.50


Coût total du travail d'entretien sur 100 000 km:
pour 10 000 km par an
26,2 h 3233.60
pour 15 000 km par an
16,5 h 2041.10


Frais d'exploitation:

km/an	ct/km	fr./mois	
		fixes	variables
10 000	112	661.-	275.-
15 000	86	661.-	412.-
20 000	73	661.-	549.-
30 000	59	661.-	733.-
40 000	53	661.-	1098.-

Evaluation écologique


Emissions nocives

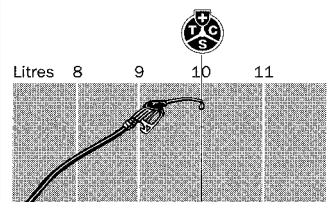
monoxyde de carbone (CO) 

hydrocarbures (HC) 

oxydes d'azote (NO_x) 

Le niveau des émissions nocives de la Peugeot 806 est satisfaisant à bon à tous les régimes.

Consommation de carburant 



Consommation durant le test 10,0 l/100 km

Consommation sur banc d'essai

	FTP 75	HDC	mixte (urbain/interurbain)
mesures TCS	10,9	7,1	9,2
données d'usine	10,8	7,2	9,2

