

ETUDE PEUGEOT 106 "TOUS TYPES"

L'étude PEUGEOT 106 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse des Automobiles Peugeot, 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.





Destinée à élargir par le bas, l'offre dans le segment B, la nouvelle Peugeot 106 est disponible en carrosserie bicorps trois et cinq portes. En faisant son entrée dans ce fameux segment (celui où l'on n'a pas le droit à l'erreur), la petite 106 ne remplacera pas la 205, mais constituera le cinquième modèle de Peugeot.

GÉNÉRALITÉS

La 106 est disponible en huit versions différenciées par cinq niveaux de motorisation TU :

- Un TU 9 de 954 cm³ développant 45 ch, disponible sur la version XN.
- Un TU 1 de 1124 cm³ développant 60 ch, disponible sur les versions XN et XR.
- Un TU 3.2 de 1360 cm³ développant 75 ch, disponible sur les versions XR et XT.
- Un TU Diesel en version XN, XR-XT développant 50 ch.
- Un TU 3J de 100 ch sur la version XSi.

À noter que cette dernière version constitue le haut de gamme sportif du modèle, avec une injection multipoints et un bon équipement de série.

Ces modèles sont disponibles en boîte 4 ou 5 rapports suivant les motorisations.

La 106 dispose d'une suspension à quatre roues indépendantes avec un train avant de type pseudo Mac Pherson triangulé, composé de deux triangles inférieurs et d'une barre antiroulis. Le train arrière est à bras tirés avec barres de torsion.

Le système de freinage est des plus classiques avec disques à l'avant et tambours à l'arrière.

À noter que les versions XT et XSi peuvent recevoir l'ABS Bendix à deux capteurs.

PERFORMANCES - CONSOMMATION

Notre essai, basé essentiellement sur la XSi, nous a fait découvrir le charme des citadines sportives.

En effet, sous le capot, la 106 accueille le TUF-J2K de 100 ch à 6 800 tr/mn et dispo-

sant de 12,5 m.kg de couple, à 4 200 tr/mn. Avec un rapport poids/puissance de 8,56 et un CX de 0,34, le modèle XSi atteint les 190 km/h.

Pour ce qui est des accélérations et reprises, la petite lionne ne nous déçoit pas.



Le kilomètre départ arrêté est bouclé en 31,5 s ; ce qui est légèrement mieux que l'AX GTI (31,7 s) mais aussi légèrement supérieur à la Corsa GSi (30,7 s) et à la Fiesta XR2i (31 s).

Avec un rapport de pont assez court et une démultiplication donnant une vitesse de 28 km/h aux 1 000 tr/mn en cinquième, notre modèle permet de bonnes reprises ; c'est-à-dire : un petit peu plus de 15 secondes pour passer de 80 à 120 km/h en cinquième ; 10,5 secondes en quatrième et 8 secondes en troisième.

Les consommations sont conformes aux suppositions de l'essai d'un tel modèle.

Il faudra tabler sur 9 litres au 100 km en utilisation routière, ce qui autorise une autonomie d'environ 420 kilomètres, tout à fait acceptable pour ce genre de véhicule.

TENUE DE ROUTE - CONFORT

En optant pour une suspension relativement souple à l'avant et plus dure à l'arrière et en compensant par un choix

judicieux de barres antiroulis, les ingénieurs de Sochaux sont arrivés à un excellent compromis routier.

La 106, avec son empattement relativement long, en devient presque trop neutre quand une envie de s'amuser nous prend subitement.

C'est sûr que la petite 106 n'a ni la vivacité ni la mobilité de sa sœur, la 205 GTI, mais ses réactions, tout aussi violentes, sont mieux filtrées.

Par contre, la direction se trouve être assez lourde en conduite sportive, au point même qu'on réclamerait une direction assistée.

À l'intérieur, l'aspect sportif est essentiellement marqué par des sièges profonds et très enveloppants, qui assurent un bon maintien et une bonne position de conduite.

LIGNE - ÉQUIPEMENT

Contrairement à ce que l'on pouvait imaginer, la 106 n'est pas une AX réhabilitée. Bien qu'empruntant la même plate-

forme, la Peugeot bénéficie de renforts supplémentaires et surtout se distingue par un empattement allongé de 10 cm.

Toujours très apparentée à la famille Peugeot, la 106 présente un capot très court et plongeant.

Son aspect compact se dégage grâce à de faibles porte à faux avant et arrière ainsi que par une très grande surface vitrée.

Ce style donc contribue à obtenir de bonnes valeurs aérodynamiques pour un véhicule de cette taille.

La présentation intérieure et les équipements sont assez classiques, mais complets.

CONCLUSION

D'une manière générale, la petite lionne plait, et c'est bien l'essentiel. Même si elle sonne le glas de certaines versions, la 106 n'est pas là pour remplacer la 205 ; elle constituera tout simplement le fer de lance du lion pour l'offre inférieure dans le segment B.

