

ESSAI PEUGEOT 106 XSI CHARMANTE



Un comportement exceptionnel, ce qui n'est pas le cas de toutes ces petites sportives. La XSi n'a rien d'une auto ennuyeuse.

Ni belle ni laide, plutôt sympathique, c'est une véritable caisse à roulettes avec son capot ultra court. Vive, agréable à conduire et tenant très bien la route, avec un confort appréciable, ce modèle est une véritable réussite.

Le moteur 1 360 cm³ de cette version est emprunté à la Citroën AX GTI et la Peugeot 205 Rallye. Son bloc est en fonte, à l'opposé des XR et XT en alliage avec des chemises humides. Son vilebrequin est en acier et comporte huit contrepoids, alors

que celui des autres versions 1 360 cm³ est en fonte avec quatre contrepoids. L'alimentation est confiée à une injection monopoint couplée avec un système Motronic. Le ralenti est réglé par un petit moteur électrique commandant l'ouverture du papillon. La boîte est identique à celle de toute la gamme, mais le rapport de pont est plus court (0,2903 contre 0,2333). D'autre part, ce modèle est monté en jantes de 14 pouces et en pneus 175/60 R 14 H contre des 155/70 R 13. En cinquième, la XSi vaut 28,28 km/h pour 1 000 trs/mn moteur alors que XR et XT sont données pour 34,07. Les arbres de roues ont des longueurs différentes, mais pour éviter toute influence, celui de droite (le plus long) est creux. La suspension est tarée plus dur (47 mm de débattement pour 100 kg à l'avant contre 65, et 50 contre 64 à l'arrière). Les barres anti-roulis

sont plus grosses, mais les réglages des trains sont identiques, comme la direction. Au niveau du freinage, on notera la conservation des tambours pour l'arrière, même avec l'option ABS Bendix, des disques ventilés à l'avant, mais de même diamètre et un servo plus gros. La suspension avant comporte des jambes de force sur lesquelles le levier de direction est soudé. La forme du bras triangulé inférieur est différente pour permettre le passage de la barre anti-roulis qui se trouve ancrée sur la jambe, tandis que sur XR et XT, elle est fixée sur le triangle. La coque a été étudiée à partir de la Citroën AX. Elle comporte par rapport à celle-ci de nombreux renforts et traverses. La jupe avant est boulonnée et les charnières de portes soudées, mais vissées seulement pour le hayon. La partie avant est extrêmement courte et

pour réaliser une absorption correcte en cas de choc frontal, on a prévu un caisson transversal doublé. Le Cx est de 0,34 contre 0,31 pour la 106 XT et la surface frontale de 1,810 m², ce qui donne un Scx de 0,611. La planche de bord sobre est bien lisible, les sièges comportent des fils métalliques dans leurs bourrelets latéraux qui autorisent un bon maintien. La direction non assistée est plutôt dure en manœuvres, et son rappel parfois violent dans des virages serrés. Le moteur est très typé sportif : il développe peu de couple à bas régime, mais prend des tours

très facilement et permet des accélérations intéressantes. Mais pour l'apprécier vraiment, il faut garder l'aiguille du compte-tours au-delà de 4 000 trs/mn. La tenue de route est tout à fait exceptionnelle, à tel point que cette petite voiture capable tout de même d'atteindre 190 km/h chrono paraît encore sous-motorisée. Stable à vive allure, elle vire sans roulis et le sousvirage intervient très tard. Le freinage est efficace, endurant et très bien dosé. La XSi semble tout à fait taillée pour réitérer le "coup" de la célèbre Autobianchi Abarth...

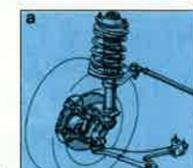
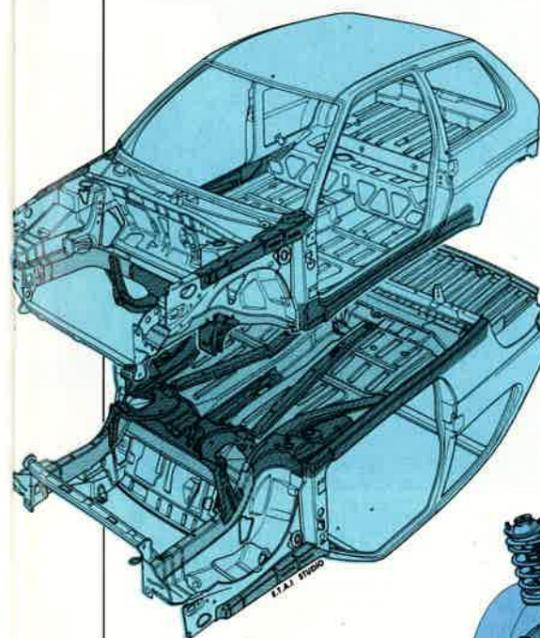


2. Un capot ultra court. Cette version est équipée de jantes alliage de 14 pouces avec des pneus Pirelli P 600 qui lui conviennent parfaitement.

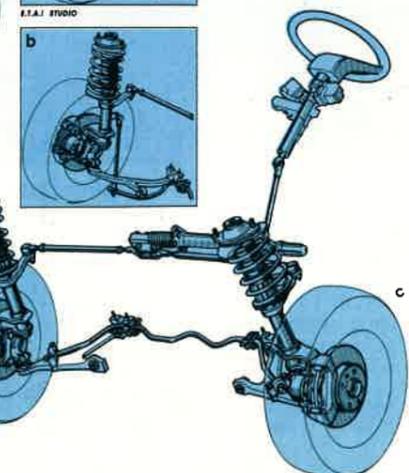
3. Contrôle tridimensionnel de la coque à l'usine de Mulhouse. 460 points différents sont vérifiés, avec une précision de 70 microns.



4. Les éléments de renforcement de la structure sont parfaitement visibles ici. L'énergie d'un choc frontal peut être "dissipée" sur tout le châssis.



5. Les deux types de bras avant de la Peugeot 106, et les trois configurations de suspensions.



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

4 cylindres en ligne en position transversale, 1 360 cm³, 75 x 77 mm. Rapport volumétrique : 9,6. Puissance maxi : 72 kW à 6 800 trs/mn. Couple maxi : 120 Nm à 4 200 trs/mn. Chambres de combustion hémisphériques (également sur les TU I/K 1 124 cm³ et le TU 9/K 954 cm³). Distribution par ACT entraîné par courroie. AOA : 13,39 ; AOE : 57,15 ; RFA : 56,07 ; RFE : 11,58. Croisement : 24,97. Alimentation par injection Bosch monotronic MP 3.1 avec rattrapage de jeu. Allumage électronique intégral Bosch Motronic MP 3.1. Refroidissement par radiateur à faisceaux cuivre (alu pour XR et XT).

TRANSMISSION

Boîte mécanique 5 rapports MAS Rapports : 1 : 0,2926 ; 2 : 0,5128 ; 3 : 0,7368 ; 4 : 0,9487 ; 5 : 1,1714. Rapport de pont : 14/60. Pneumatiques 175/60 R 14 H (circonférence de roulement de 1,725 m). Km/h pour 1 000 trs/mn (km/h) : 1 : 7,06 ; 2 : 12,38 ; 3 : 17,79 ; 4 : 22,90 ; 5 : 28,28.

SUSPENSIONS

Avant : Mc Pherson triangulé. Barre anti-roulis de 20 mm. Débattement 175 mm. Flexibilité : 47. Masses non suspendues (pour l'essieu) : 61 kg. Départ au sol : 16,4 mm. Chasse : 2,35. Carrossage : -0,77x. Parallélisme : fermeture de 1+-1 mm. Arrière : bras tirés avec barres de torsion. Barre anti-roulis : 19 mm. Débattement : 225 mm. Flexibilité : 41. Masses non suspendues (pour l'essieu) : 41 kg. Carrossage : 1,22 mm. Parallélisme : 3,6+-1,8 mm.

DIRECTION

Crémaillère. Démultiplication : 22,1. Diamètre de braquage : 11,25 m.

FREINS

Servo à dépression de 203 mm (8 pouces). 2 circuits en X. Surface totale de freinage : 1 478 cm². Disques ventilés AV de 247 mm et 20,4 mm d'épaisseur. Freins AR à tambours de 180 mm.

DIMENSIONS ET POIDS

L : l/h/e : 3,564/1,607/1,360/2,385 m. Voies AV/AR : 1,395/1,327 m. SCx : 0,61. SCz AV : 0,012. SCz AR : 0,147. Poids : 860 kg avec 550 kg sur l'AV et 310 sur l'AR. Charge utile : 440 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 190 km/h. 400 m D.A. : 16,8 s. 1 000 m D.A. : 31,4 s. Consommations normalisées : 5,4/6,7/8,3 L/100 km.