

essai



Voilà donc la Peugeot 104 au début d'une carrière qui devrait se poursuivre, fructueuse, pendant de longues années. Peugeot l'a voulue petite mais son retentissement au Salon a été grand, tant il est vrai que tout ce qui concerne le constructeur de Sochaux est accueilli avec beaucoup d'intérêt sur le plan international. Mais, indépendamment du fait que ce nouveau modèle brigue une place de choix sur le marché des petites berlines économiques, il est assez difficile de le cerner pour lui opposer des concurrentes. Expliquons-nous.

La Peugeot 104 a ravi à la Datsun Cherry le titre de la « berline 4 portes la plus courte du monde » (il s'en est fallu de 3 cm). C'est une traction-avant et son moteur de 954 cm³ la classe en France parmi les 5 CV fiscaux, mais son prix (12 200 F) la met en concurrence avec des voitures de dimensions et de cylindrée supérieures. C'est là que les choses se compliquent.

En effet, si l'on s'en tient au critère des dimensions hors tout, la Peugeot 104 trouve en face d'elle des « mini-berlines » comme la Renault 5 TL (350,5 cm), la Datsun Cherry (361 cm), la Fiat 127 (360 cm), la Mini 1000 (305 cm), l'Autobianchi A 112 (323 cm), toutes étant des 2 portes à l'exception de la Cherry. Si l'on veut bien accepter une longueur un peu plus importante, on ajoutera la Simca 1000 (380 cm), la Renault 6 TL (386 cm), la Fiat 128 (385,5 cm), l'Austin 1100 (372 cm) et, à la rigueur, la Simca 1100 (394 cm) et la Ford Escort (398 cm). On voit déjà que l'éventail s'est considérablement élargi, ce qui pose déjà un problème.

D'autre part, il serait vain de n'accorder d'intérêt qu'au gabarit d'une voiture. Les impératifs de circulation urbaine ne sont pas les seuls qui entrent en jeu. Il faut aussi compter avec les déplacements en famille sur des parcours plus ou moins longs. On peut porter un égal intérêt à la cylindrée qui détermine les frais d'assurances, les taxes, la consommation moyenne, l'entretien, etc. Dans ce cas, la Peugeot 104 se trouve en concurrence directe, parmi les 5 CV fiscaux (de 786 à 959 cm³), avec les Simca 1000 et 1100, les Renault 5 TL et 6, l'Autobianchi A 112, la Fiat 127, la Ford Escort 940, la Mini 850, voitures qui offrent un assez large éventail de performances.

On peut encore s'arrêter au critère du prix et l'on voit qu'aux modèles cités de même classe de cylindrée que la Peugeot 104 viennent s'en ajouter d'autres de la famille des 6 CV fiscaux (jusqu'à 1134 cm³) comme les Simca 1000 Special et 1100, la Renault 6 TL, l'Austin 1100, la Daf 55 (la seule dotée d'une transmission entièrement automatique), la Datsun Cherry, la Fiat 128 (2 ou

LA PEUGEOT

4 portes), la Ford Escort 1100, la Mini 1000 ou l'Opel Kadett.

Tout ceci est bien embarrassant et suffit à montrer que la Peugeot 104 peut faire front de différents côtés à la fois. Il en est de même en ce qui concerne la carrosserie (2 ou quatre portes, ou 2 portes avec hayon arrière) qu'il est possible ou non d'utiliser en break comme la Renault 5, la Fiat 127 ou la Simca 1100. Si l'on s'arrête au prix, l'éventail très ouvert offre le choix parmi 25 modèles, allant de 9095 F (Simca 1000 LS) à 12 390 F (Fiat 128 4 portes).

Inutile de dire qu'il n'est pas possible, dans le cadre de cet essai, d'examiner dans le détail les qualités et les défauts de toutes les voitures susceptibles d'entrer en concurrence avec la Peugeot 104, d'autant plus que nous leur avons déjà consacré des études approfondies. Quoi qu'il en soit, on imagine les discussions interminables : pourquoi 4 portes et non pas deux avec la possibilité de transformer la 104 en mini-break ? Pourquoi Renault et Peugeot, qui travaillent en étroite association, ont-ils sorti la même année deux voitures concurrentes ? Comment admettre qu'une petite berline de moins de 1000 cm³ arrive à dépasser les 12 000 francs ? Ce prix, relativement élevé, se justifie-t-il par les performances, le confort, la finition, les qualités routières, etc. ? A prix égal n'est-il pas aussi satisfaisant de disposer d'une berline d'encombrement un peu plus grand ? L'encombrement minimum est-il un critère déterminant dans le choix d'une voiture de cette catégorie ?

L'essai complet que nous vous livrons de la Peugeot 104 doit permettre de répondre à ces questions.

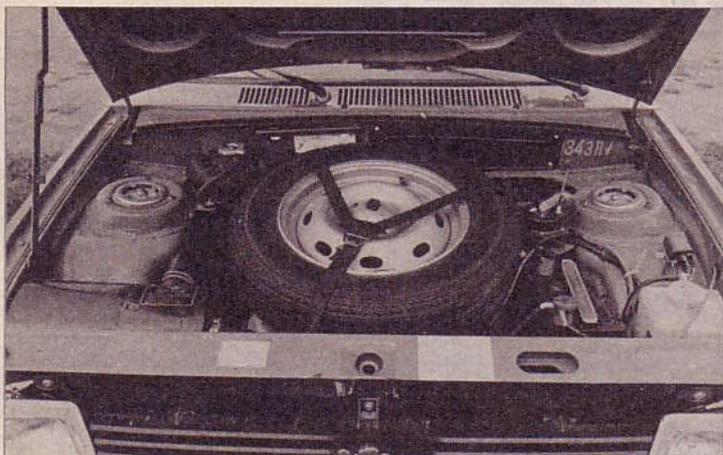
104 FACE A SES RIVALES



Photos J.-P. Bonnin



PEUGEOT 104



Et, déjà, lors de la conférence de presse qu'il a tenue à l'occasion du Salon de Paris, M. Gautier a répondu à certaines questions. C'est ainsi, par exemple, que les accords passés entre Renault et Peugeot sont des accords de coopération technique qui ne concernent pas une entente éventuelle pour les gammes de fabrication. D'autre part, si le prix peut paraître élevé, il faut tenir compte du fait qu'il inclut la dernière hausse et qu'il devrait en principe rester stable suffisamment longtemps pour que l'écart enregistré par rapport à la concurrence s'amenuise progressivement. Quant à l'absence de hayon arrière, M. Gautier a estimé que « pour une berline 4 portes, offrant quatre vraies places, ce n'est pas convenable ». On peut se demander pourquoi... A moins qu'avec la 104, Peugeot vise une clientèle d'élite qui n'a que faire de préoccupations utilitaires.

Dans la période surchargée du Salon, il ne fut pas possible de disposer longtemps d'une voiture. Peugeot voulut bien quand même nous en confier une avec laquelle, outre les mesures faites à Monthléry, nous avons couvert un parcours varié de 500 km environ qui nous a permis de dresser un bilan complet, bilan qui vient utilement s'ajouter au relevé des performances afin que vous puissiez vous faire une opinion précise et étayer toutes comparaisons que vous jugerez utiles.

● FINITION ET EQUIPEMENT

Nous en avons déjà parlé le mois dernier en présentant en détail la technique de la Peugeot 104. En réalité, si la présentation ne fait aucun effort pour flatter l'œil, il faut admettre que sa simplicité peut être considérée comme satisfaisante, à condition de ne pas tenir compte du prix. Le dépouillement est de règle. La planche de bord est nue

et surmontée d'une étagère qui, pour être vraiment pratique, devrait être nervurée afin d'empêcher les objets qu'on y pose de glisser d'un bord à l'autre du pare-brise. S'il ne manque rien pour la conduite comme pour la surveillance de la mécanique, il est dommage qu'on ne dispose pas d'un miroir de courtoisie, ni d'un allume-cigare, ni d'un rétroviseur intérieur anti-éblouissant, ni d'accoudoirs à l'arrière.

Les commandes usuelles sont bien disposées, mais pourquoi avoir placé la commande des clignotants à droite du volant alors que la plupart des constructeurs semblent s'être mis d'accord pour la placer à gauche ? La conception du système de ventilation-chauffage est simple et le maniement ne pose pas de problème. A noter que l'efficacité du désembuage est moyenne si l'on n'a pas recours au ventilateur qui n'a qu'une vitesse. Les essuie-glaces aussi n'ont qu'une seule vitesse de balayage et l'on remarque une partie du pare-brise qui n'est pas essuyée à gauche, ce qui augmente l'angle-mort du pilier. Il manque aussi des poignées de maintien pour les passagers. Nous avons noté, par forte pluie, un défaut d'étanchéité de la carrosserie et, toujours au chapitre de la finition, nous devons signaler qu'il nous a été impossible de refermer la vitre côté conducteur que nous avions ouverte à vitesse élevée (la dépression l'avait fait sortir de ses glissières de guidage).

● CONFORT

1°) **Les sièges** : bien dessinés, suffisamment grands, ils assurent une bonne assise et un bon maintien latéral du dos. Personnellement, nous avons très facilement trouvé notre position habituelle de conduite, mais il est possible que certains regrettent que les dossiers avant ne soient pas réglables en incli-

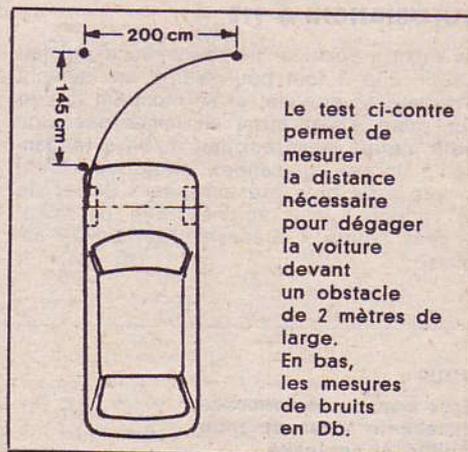
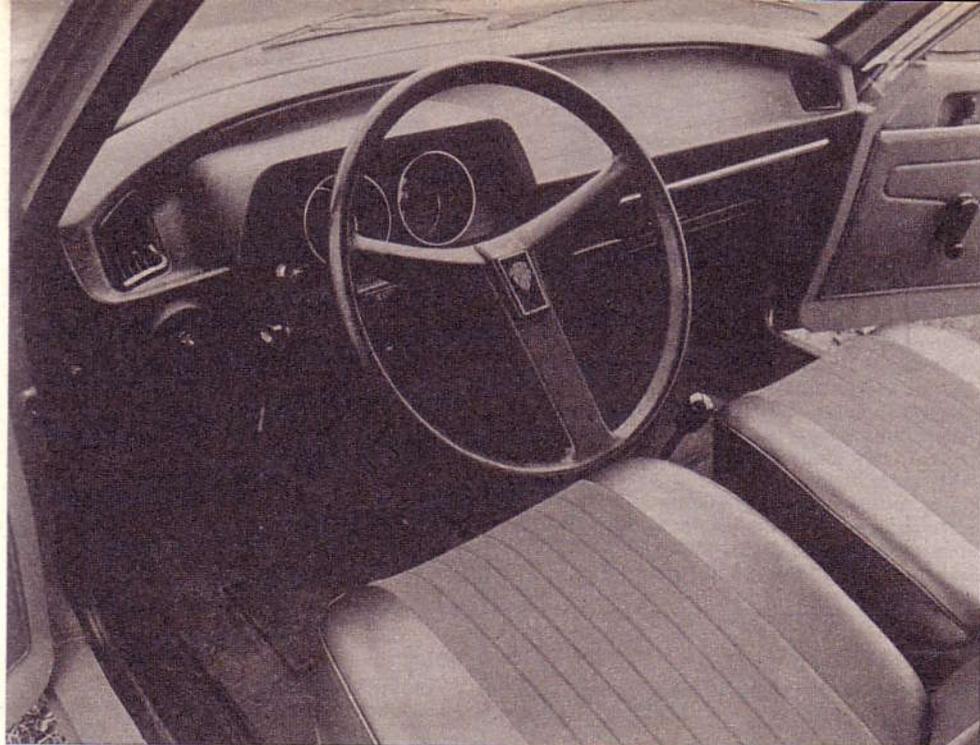
naison. Le montage simple du siège permet cependant un réglage du siège entier (en distance et en inclinaison du dossier), mais dans les limites qui peuvent ne pas convenir à toutes les morphologies.

2°) **La suspension** : c'est un curieux mélange de souplesse et de fermeté. La suspension est agréable pour les mouvements d'assez grande amplitude mais elle n'est pas exempte de détentes verticales assez sèches dues vraisemblablement à des amortisseurs assez « libres » à la détente. La fermeté, en revanche, apparaît sur les petites irrégularités, qui provoquent en permanence des oscillations longitudinales ou transversales de la carrosserie qui nuisent au confort d'ensemble.

3°) **Le niveau sonore** : c'est certainement dans ce domaine que les techniciens de Peugeot devraient continuer de travailler. En premier lieu pour éliminer le sifflement persistant de la transmission qui atteint son point culminant vers les 120 km/h. Il est vraisemblable que, pour rester dans des limites raisonnables de prix de revient, l'insonorisation n'a pas été résolue avec toute l'attention souhaitée, contrairement aux habitudes de Peugeot, et qu'on n'a pas voulu trop augmenter le poids pour éviter son incidence sur les performances. Le moteur manifeste sa présence en permanence et il faut ajouter les bruits de roulement et les nombreux bruits parasites de carrosserie ou mécaniques.

● HABITABILITE

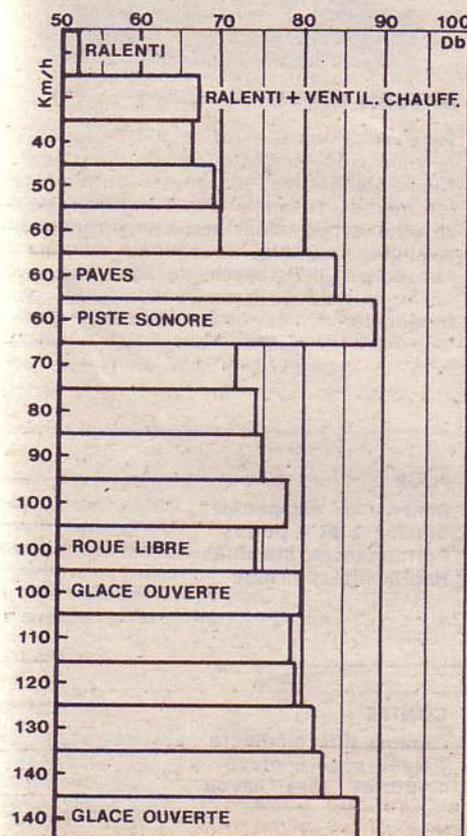
C'est la carte principale que joue Peugeot avec sa 104 et, de ce point de vue, la partie est gagnée. Les passagers avant disposent de 127 cm de largeur aux coudes et de 93 cm de garde au-dessus des sièges. A l'arrière, la largeur aux coudes est encore de 126 cm



et la garde au toit de 88,5 cm. Prenant notre position habituelle de conduite, le passager placé derrière a un espace libre de 60 cm entre le dossier de la banquette et le dossier du siège avant, et de 20 cm pour placer ses jambes. Bonne habitabilité donc pour quatre personnes, la banquette arrière pouvant convenir pour trois enfants d'âge moyen.

● COFFRE

Si le seuil de chargement est placé bas (à la hauteur du pare-chocs) com-



me sur la Citroën GS, il faut se baisser beaucoup pour placer au fond les valises. Le coffre est de bonne capacité (228 dm³) et le plancher est rigoureusement plat. Il est dégagé de la roue de secours qui, grâce à la disposition presque horizontale du moteur, a pu être logée sous le capot avant.

● MOTEUR

L'ambiance générale de la voiture tend à faire oublier qu'il ne s'agit que d'un 954 cm³ de cylindrée. On s'en rend compte pourtant car, pour obtenir de bonnes performances, il faut le solliciter en permanence. Le rendement global est en tous points comparable à celui du 956 cm³ de la Renault 5 TL qui prend toutefois un léger avantage dans les reprises à partir de 80 km/h. Le moteur de la Peugeot 104 montre d'étonnantes facultés pour monter en régime sans vibrations et soutenir les hauts régimes sans donner de signes de lassitude. On peut, sans difficulté, atteindre 6500 tr/mn sur les vitesses intermédiaires, indication donnée par le calcul étant donné qu'il n'y a pas de compte-tours. Regrettons l'inertie dont témoigne le moteur lors de brèves sollicitations de l'accélérateur.

● TRANSMISSION

L'échelonnement de la boîte est logique compte tenu des caractéristiques du moteur. Cependant, on peut critiquer le sifflement de la transmission (pignonnerie de transfert ou de la boîte) dont il a déjà été question et, d'autre part, la commande au plancher qui n'est pas un modèle de précision. Il est parfois assez difficile d'enclencher la 1^{re} ou la 2^e vitesse et la sélec-

tion des rapports ne se fait pas sans bruit. Quant à l'embrayage, sa commande est douce et la progressivité est bonne.

● SUSPENSION

Indépendamment de ce qui a été dit au chapitre du confort, on doit ajouter que la contribution de la suspension en matière de tenue de route est particulièrement positive. Le compromis auquel on est arrivé est plus que satisfaisant.

● DIRECTION

Le braquage d'une butée à l'autre se fait moyennant 3,4 tours de volant, celui-ci étant gainé de mousse et comportant trois branches. Si l'on excepte quelques petites réactions perceptibles en virage, lorsque la route est mauvaise, on apprécie la précision de la direction et sa légèreté. Les manœuvres de stationnement n'imposent pas un effort anormal. En conduite paisible, on ne se rend pratiquement pas compte que la voiture est une traction-avant, sauf si le sol est mouillé et qu'on accélère fortement. Si la cadence de conduite est plus rapide, la direction a tendance à s'alourdir en fonction de la vitesse de passage en virage. Le rappel de direction est assez fort.

● TENUE DE ROUTE

La 104 Peugeot se comporte d'une façon différente de celle de la 204 dans la mesure où, étant mieux équilibrée, le caractère sous-vireur est moins accusé. Aux allures normales d'utilisation, l'équilibre général de la voiture est bon et ce n'est qu'en la poussant



AUTOBIANCHI A 112

La « mini » sportive par excellence qui fait fureur. Elle a tout pour plaire, se faufilant avec agilité en ville, et se montrant rapide sur route. C'est aussi un mini-break. Son petit moteur généreux fait qu'on a tendance à lui en demander beaucoup. C'est simple mais bien présenté, sans parler de la version E plus soignée. Elle est aussi la plus courte 4 places après la Mini anglaise.

POUR :

Très bonnes performances
Excellente tenue de route
Agilité et nervosité
Habitabilité satisfaisante
Possibilités d'aménagements

CONTRE :

Niveau sonore élevé
Fiabilité relative
Confort très moyen



MINI 1000

On n'a pas encore réussi à faire mieux sur le plan de l'habitabilité rapportée à l'encombrement au sol. Formule géniale qui a fait école mais on peut reprocher à la voiture de n'avoir pas évolué au cours de sa déjà longue carrière. La concurrence est là qui permet des comparaisons. Les performances modestes lui assignent, plus que par le passé, un rôle de deuxième voiture faite pour la circulation en ville.

POUR :

Dimensions super-compactes
Voiture faite pour la ville
Bonne tenue de route
Prix compétitif

CONTRE :

Exiguë à l'arrière
Coffre miniature
Confort très relatif
Performances insuffisantes
Transmission faible



RENAULT 5 TL

Elle constitue, avec la Peugeot 104, l'une des deux grandes nouveautés de l'année et ces deux voitures peuvent être considérées comme directement concurrentes. Plus compacte, la Renault 5 TL, bien qu'elle n'ait que deux portes (3 avec le hayon AR), compense ce handicap avec les multiples possibilités d'aménagement du compartiment arrière. Et, sur la route, elle est loin d'être ridicule. Sa mécanique connue est d'autre part une solide garantie.

POUR :

Gabarit très compact
Mécanique solide
Bonnes performances
Comportement sain
Faible consommation
Présentation correcte
Voiture à tout faire

CONTRE :

Direction floue en charge
Levier au plancher en option
Fort roulis en virage
Petits sièges



FIAT 127

Elle a relancé la vogue des mini-voitures en montrant qu'un gabarit compact n'est pas incompatible avec une bonne habitabilité. Elle a montré aussi qu'une 5 CV pouvait rivaliser avec les 6 CV sur le plan des performances. Maintenant qu'elle existe en version 3 portes, elle se trouve encore mieux armée pour affronter la concurrence, mais le prix de base est trompeur si l'on tient compte des options.

POUR :

Très bonnes performances
Excellente tenue de route
Bonne habitabilité
A la fois berline et break
Faible consommation
Bon comportement en charge

CONTRE :

Niveau sonore
Confort relatif
Equipement simplifié
Options nombreuses



SIMCA 1000 LS

C'est une 5 CV, elle a 4 portes, elle est compacte mais elle est quelque peu tombée dans l'oubli. Pourtant, la Simca 1000 reste, encore aujourd'hui, une voiture de ville maniable et facile à conduire, mais, contrairement aux Fiat 127, Renault 5 ou Peugeot 104, elle est moins apte à affronter les grands parcours en raison de performances modestes. Un modèle qui, dans cette version spartiate, semble avoir pris un sérieux « coup de vieux ».

POUR :

La moins chère des 5 CV
La banquette AR repliable
La maniabilité
L'endurance mécanique

CONTRE :

Mécanique bruyante
Position de conduite
Tenue de route
Confort moyen
Performances en régression



DATSUN CHERRY

Presque la jumelle de la 104 Peugeot sur le plan des dimensions mais c'est une 6 CV. L'élaboration technique n'atteint pas les mêmes sommets que Peugeot mais le résultat est là, à un prix concurrentiel qui explique peut-être le niveau moyen de l'ensemble. Il est exclu de fixer son choix sur le modèle de base dont la nudité est... indécente.

POUR :

Dimensions compactes
Version 2 et 4 portes
Performances honnêtes
Habitabilité correcte

CONTRE :

Confort très médiocre
Niveau sonore élevé
4 portes sans hayon



SIMCA 1000 GLS

On peut la définir comme une Simca 1000 Rallye I « civilisée » dans la mesure où l'équipement et la finition sont plus soignés. Sa cylindrée plus élevée la fait passer dans la classe des 6 CV mais il faut reconnaître qu'il s'agit là d'une voiture brillante et bivalente, aussi à l'aise dans le trafic urbain que sur les routes. Dans cette version, la Simca 1000 se présente sous un jour intéressant qui lui donne son véritable sens et qui lui permet d'affronter la concurrence.

POUR :

Présentation correcte
Performances élevées
Maniabilité et nervosité
Tenue de route satisfaisante
Prix intéressant

CONTRE :

Carrosserie très connue
Confort moyen
Niveau sonore mécanique



RENAULT 6 TL

Une autre 6 CV dont la présence ici se justifie par son prix concurrentiel. Extrapolée de la Renault 4, la Renault 6 1100 n'a jamais eu la faveur des services commerciaux de la Régie. On le comprend d'autant moins que, dans sa version 1100, la Renault 6 se montre plus qu'honorable et satisfaisante à bien des égards. C'est une voiture sans prétention qui a peut-être contre elle le fait d'apparaître comme un modèle économique endimanché.

POUR :

Le prix compétitif
Bonne habitabilité
Performances correctes
Présentation soignée
Berline à usages multiples
Mécanique robuste

CONTRE :

Esthétique discrète
Concurrence de la Renault 5
Dimensions plus importantes
Extrapolation de la Renault 4



FIAT 128

Bien que faisant partie de la famille des 6 CV fiscaux, la Fiat 128 peut être considérée jusqu'à un certain point comme une concurrente de la Peugeot 104 si l'on se base sur son prix en version 2 portes qui lui donne une position avantageuse bien qu'elle soit plus encombrante. En version 4 portes, elle est 190 F plus chère que la 104. Un exemple parmi d'autres des difficultés devant lesquelles on se trouve pour fixer un choix.

POUR :

Performances brillantes
Bonne habitabilité
Faible consommation
Très bonne tenue de route
Confort satisfaisant

CONTRE :

Encombrement plus grand
Avantageuse mais en 2 portes
Assez bruyante
Moins citadine que routière



SIMCA 1100 LS

Malgré ses dimensions plus importantes, la Simca 1100 LS (4 portes et hayon AR) mérite sa sélection ici bien qu'étant une 6 CV uniquement en raison de son prix de 400 F inférieur à celui de la 104 Peugeot. Elle offre une plus grande habitabilité qui résulte de son plus grand encombrement, ceci pouvant compenser cela, indépendamment des larges possibilités d'aménagement du compartiment arrière. N'oublions pas non plus qu'elle est actuellement la voiture la plus diffusée sur le marché.

POUR :

Bonnes performances
Excellente tenue de route
Habitabilité
A la fois berline et break

CONTRE :

Encombrement plus important
Niveau sonore
Commande des vitesses
Finition simplifiée

PEUGEOT 104

dans ses derniers retranchements qu'on remarque ce comportement. Si l'on va encore plus vite, l'arrière peut manifester quelque tendance à décrocher et la voiture glisse alors des quatre roues comme si elle était neutre. Conditions limites, certes, mais qu'il est possible de rencontrer sur route glissante à vitesse moins élevée. Il faut ajouter que le roulis que prend la carrosserie en virage est très prononcé, ce qui a une incidence sur le confort et fait regretter aux passagers l'absence de poignées de maintien. Mais, d'une façon générale, le comportement routier de la 104 nous est apparu extrêmement sain, bien que Peugeot nous ait confié une berline équipée de pneus Dunlop SP 68 qui imposent des mouvements de direction d'assez grande amplitude mais qui se sont révélés satisfaisants sous la pluie. En résumé, la Peugeot 104 offre une tenue de route sûre qui rend la conduite très facile. L'équilibre de la voiture y est pour beaucoup et fait que l'on n'a jamais une impression de lourdeur dans les bras.

● FREINAGE

Les freins (disques à l'avant, tambours à l'arrière) ne sont pas assistés. Par leur comportement général, ils nous ont rappelé ceux (assistés) de la Citroën GS. C'est un compliment. En effet, les freins se sont montrés endurants, stables, efficaces et bien équilibrés (aucun blocage parasite à l'arrière). La pression à exercer sur la pédale pourra paraître un peu élevée pour les dames, en cas de freinage appuyé, mais ce n'est pas rédhibitoire. La pédale est ferme sous le pied et le dosage est facile. Il faut appuyer très fort pour obtenir le blocage des roues.

● CONSOMMATION

Déjà, à l'île d'Elbe, une mesure de consommation avait donné 10,4 litres aux 100 km, mais il fallait tenir compte du profil tourmenté de l'itinéraire montagneux et du recours fréquent aux 2^e et 3^e vitesses en conduite rapide. Pour les mesures que nous avons faites au cours de cet essai complet, nous avons divisé notre parcours de 480 km en deux parties :

— la première comprenait 210 km d'autoroute couverts aussi vite que possible. Dans ces conditions, et pour une moyenne de 120 km/h (conducteur seul à bord), la consommation a été de 9,88 litres aux 100 km, ce qui peut être con-

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	PEUGEOT 104	AUTOBIANCHI A 112	DATSUN CHERRY	FIAT 127	MINI 1000	RENAULT 5 TL
● MOTEUR Cylindrée (cm ³) CV fisc. Puissance ch DIN/Rég. Couple max. mkg/Rég. Arbre à cames	AV transv. 954/5 CV 46/6000 6,88/3000 en tête	AV transv. 903/5 CV 47/6300 6,3/3500 latéral	AV transv. 988/6 CV 53/6000 7,5/4000 latéral	AV transv. 903/5 CV 47/6300 6,3/3500 latéral	AV transv. 998/6 CV 38,5/5250 7,2/2700 latéral	AV longit. 956/5 CV 44/5500 6,6/3500 latéral
● TRANSMISSION Boîte Vit. 1000 tr/m 4 ^e (km/h)	roues AV 4 vit. 23,64	roues AV 4 vit. 22,1	roues AV 4 vit. 23,0	roues AV 4 vit. 22,1	roues AV 4 vit. 26,0	roues AV 4 vit. 23,48
● CHASSIS Suspension AV Suspension AR Freins AV/AR Répartiteur AR Direction Pneus Réservoir (l)	4 portes roues indép. Mc Pherson ress. hélic. stabilis. roues indép. bras tirés ress. hélic. disques/tamb. oui à crémaillère 135 SR 13 40	3 portes roues indép. Mc Pherson ress. hélic. stabilis. roues indép. lev. triang. ress. lames transv. disques/tamb. oui à crémaillère 135 SR 13 30	4 portes roues indép. Mc Pherson ress. hélic. stabilis. roues indép. tirées, jambes de poussée, ress. hélic. disques/tamb. oui à crémaillère 155 SR 12 36	3 portes roues indép. Mc Pherson ress. hélic. stabilis. roues indép. lev. triang. ress. à lames transv. disques/tamb. oui à crémaillère 135 SR 13 30	2 portes roues indép. lev. triang. élem. caoutch. roues indép. lev. longit. élem. caoutch. tambours non à crémaillère 145 SR 10 25	3 portes roues indép. lev. triang. barres de tors. stabilis. roues indép. bras tirés barres de tors. transv. disques/tamb. oui à crémaillère 135 SR 13 41
● DIMENSIONS Empattement (cm) Voies AV/AR (cm) Longueur (cm) Largeur (cm) Diam. de braquage Tours de volant Larg. coudes AV/AR Volume coffre (dm ³) Poids à vide (kg) Rapp. poids/puiss. (kg/ch.)	242 129/124 358 152 9 m 85 3,4 127/126 228 760 16,5	204 125/122,5 323 148 8 m 80 3,3 125/120 200/700 655 13,9	233,5 127/123,5 361 147 9 m 20 3,25 — 350 660 12,45	222,5 128/129,5 359,5 152,7 9 m 60 3,4 127,5/125 365/1000 715 15,2	204 120,5/116 305 141 8 m 70 2,75 123,5/130 155 615 16,0	240-243 128,7/124,4 350,6 152,5 9 m 80 3,75 127,5/123,5 200/900 785 18,2

LES PERFORMANCES

● VITESSE MAX. (km/h)	133,532	140,056	133,726	136,310	121,666	134,117
● ACCELERATION 400 mètres DA 1000 mètres DA De 0 à 40 km/h De 0 à 60 km/h De 0 à 80 km/h De 0 à 100 km/h De 0 à 120 km/h	20,2 38,9 3,4 6,6 11,4 18,8 34,3	19,1 36,6 3,2 5,7 9,7 15,2 25,4	20,5 38,8 3,8 7,2 11,7 19,2 34,5	19,2 37,2 3,1 5,5 8,8 14,6 27,6	20,8 40,6 3,2 6,7 12,1 21,0 —	20,5 39,3 3,7 7,4 12,2 19,1 32,4
● REPRISES De 30 à 100 km/h en 4 ^e De 40 à 100 km/h en 4 ^e De 80 à 100 km/h en 3 ^e De 80 à 100 km/h en 4 ^e De 80 à 120 km/h en 4 ^e	27,4 23,3 6,8 9,9 27,1	18,6 15,5 3,7 5,2 11,8	25,0 21,2 5,7 8,8 17,8	19,9 16,9 4,1 6,2 15,0	19,1 16,6 6,1 7,0 20,3	27,5 23,1 6,1 9,0 21,4
● BOÎTE DE VITESSES Vitesse max. (vraie) en 1 ^e en 2 ^e en 3 ^e	43 70 109	37 67 99	37 65 100	45 78 118	43 68 105	42 70 114
● CIRCUIT ROUTIER (9 km) Moyenne (km/h)	98,480	107,106	—	106,074	99,288	103,193
● CONSOMMATION Litres aux 100 km Autonomie (km)	8-10 500-400	6,5-8 460-375	8-10 450-350	6-10 500-300	8-10 300-250	7-11 580-370
● PRIX (TTC) Forfait transport et livraison Carte grise + vignette	12 200 370 190	11 450 580 190	11 700 400 210	10 340 466 190	10 290 480 210	11 300 320 190

PEUGEOT 104

SIMCA 1000 LS	SIMCA 1000 GLS	SIMCA 1100 LS	FIAT 128	RENAULT 6 TL
AR longit. 944/5 CV 44/6000 6,4/3000 latéral	AR longit. 1118/6 CV 55/5800 8,2/3400 latéral	AV transv. 1118/6 CV 60/6000 8,6/3200 latéral	AV transv. 1116/6 CV 55/6000 7,9/3200 en tête	AV longit. 1108/6 CV 47/5500 7,9/3000 latéral
roues AR 4 vit. 24,3	roues AR 4 vit. 25,9	roues AV 4 vit. 24,1	roues AV 4 vit. 24,4	roues AV 4 vit. 24,15
4 portes roues indép. lev. triang. ress. transv. stabilis. roues indép. bras tirés ress. hélic. tambours non à crémaillère 145 SR 13 36	4 portes roues indép. lev. triang. ress. transv. stabilis. roues indép. bras tirés ress. hélic. disques/tamb. non à crémaillère 145 SR 13 36	5 portes roues indép. lev. triang. barres torsion stabilis. roues indép. tirées barres torsion transv. stabilis. disques/tamb. non à crémaillère 145 SR 13 42	4 portes roues indép. Mc Pherson ress. hélic. stabilis. roues indép. lev. triang. ress. à lames transv. disques/tamb. oui à crémaillère 145 SR 13 38	5 portes roues indép. lev. triang. barres torsion stabilis. roues indép. barres torsion transv. stabilis. disques/tamb. oui à crémaillère 145 SR 13 40
222 125/128 380 148,5 9 m 25 3,25 125/124 180/450 775 17,6	222 125/128 380 148,5 9 m 25 3,25 125/124 180/450 785 14,3	252 138,1/132,4 394,4 158,8 10 m 80 3,25 370/1175 910 15,2	244,8 130,8/130,6 385,6 159 10 m 30 3,5 135/133 370 785 14,3	240-243 128,6/124,8 386 153,6 10 m 50 3,75 124/123 335/900 820 17,4
127,589	143,338	142,007	143	134,511
21,2 40,8 4,2 7,7 12,7 21,2 —	19,2 36,7 2,8 5,6 9,3 14,5 23,0	19,8 38,0 3,4 6,5 10,5 16,5 26,6	19,2 37,0 2,9 6,9 9,6 15,2 25,8	20,2 39,0 3,8 7,3 11,5 20,3 39,0
33,7 29,4 7,6 12,0 33,0	23,6 — 4,7 7,3 17,0	22,9 — 4,7 6,8 14,3	22,6 — 4,9 6,7 15,2	26,6 — 6,3 7,9 19,8
42 77 114	46 80 117	42 71 108	46 80 118	47 81 112
99,020	106,553	105,600	104,597	100,832
7,5-9 480-400	8,5-11 425-325	8,5-11 500-380	8-10 475-380	8,5-10,5 470-380
9 095 217 190	9 998 217 210	11 798 233 210	12 390 466 210	11 600 340 210

sidéré presque comme un maximum ; — la deuxième partie, longue de 265 km, utilisait un itinéraire très varié et sinueux (170 km) et une section d'auto-route (95 km), le tout couvert en conduite normale mais rapide, comme en témoigne la moyenne de 88,3 km/h. Sur ce parcours, la consommation s'est élevée à 8,68 litres aux 100 km. Ainsi, le parcours total a été couvert à la moyenne générale de 97,6 km/h, et la consommation moyenne a atteint 9,22 litres. Ceci, répétons-le, pour des conditions d'utilisation qui se situent au-dessus de la moyenne.

● CONCLUSION

Peugeot a voulu jouer la carte de la véritable berline avec sa 104. Dans quelle mesure a-t-il eu raison ? L'avenir le dira, encore que l'on n'ait pas tellement de souci à se faire étant donné que la 104 est issue d'une marque qui a une solide réputation. Cela suffira-t-il pourtant à faire admettre le prix d'achat qui se situe au sommet de la gamme des « moins de 1000 cm³ » ? La concurrence est sévère dans ce domaine et l'on peut voir que les performances ne distinguent pas spécialement la 104 à l'attention, que si la tenue de route est très bonne, elle n'est pas la seule à pouvoir s'en prévaloir, que si son habitabilité est très satisfaisante, elle n'offre pas les possibilités d'aménagement du compartiment arrière, ce qui est quand même bien pratique surtout avec une voiture de petit gabarit. On peut s'attendre à ce que la finition s'améliore au fil de la production en grande série. On était pourtant en droit d'espérer de Peugeot une originalité esthétique plus affirmée et plus d'imagination dans l'aménagement de l'habitacle. On dit le plus grand bien de l'endurance des ensembles mécaniques. On verra si la carrosserie est aussi apte à endurer les outrages du temps.

Alain BERTAUT

AVEC NOS EXCUSES

Dans notre numéro catalogue consacré au Salon de Paris (A.A.T. octobre 72) une grave omission nous a fait passer sous silence la Simca 1000 6 CV qui, modèle le plus vendu sur le marché français, avait tout naturellement sa place avec un « score » de 23/30. D'autre part, dans le tableau des performances comparées des nouvelles Citroën (A.A.T. septembre 72, p. 20), la vitesse de pointe de la Citroën DS 23 Injection 5 vitesses est de 192,5 km/h (autoroute) et non pas de 182,2 km/h, comme indiqué par erreur.