

PEUGEOT 106 RALLYE LE BON EQUILIBRE



Petite sportive destinée à un usage routier quotidien, mais capable de servir de base pour une utilisation en compétition si l'on y met les moyens : une définition qui impose certains compromis dans un sens comme dans l'autre.

La Peugeot 106 Rallye reprend une partie de la mécanique de la 205 Rallye, avec des régimes de puissance et de couple différents, puisque le précédent groupe disposait de deux carburateurs double corps et ne possédait pas non plus de catalyseur. Ce moteur type TU 2J2, né avec la 205, adopte par rapport au 205 Rallye, des bielles et pistons spécifiques, et une culasse dérivée du TU3J2 de la 106 Xsi, avec un rapport volumétrique de 10,2 ayant motivé la présence d'un détecteur de cliquetis. Cette culasse dispose de suffisamment de matière pour que les conduits d'admission puissent être grattés dans le cadre d'une préparation. Le répartiteur dispose d'un volume optimisé (2,5 litres), lui assurant avec les conduits (1,6 l) un potentiel de puissance plus élevé (jusqu'à 100 ch/l). L'arbre à cames présente un croisement pratiquement identique à celui de la version XSi, mais les lois de levée sont différentes. Admission et échappement (diamètres de 39 et 31,5 mm) ont ainsi une levée identique de 11 mm. Ce 4 cylindres en alu avec des chemises humides (unique dans la gamme 106), reçoit une injection multipoint Magnetti Marelli 08P21 et développe exactement 100 ch (77 ch/l) au régime déjà élevé de 7200 tr/mn, avec un couple de 11,2 mkg à 5400 tr/mn et une courbe évidemment assez abrupte. La coupure d'injection intervient à 7400 tr/mn.

La boîte est empruntée à la 106 XSi, mais montée avec un rapport de pont beaucoup plus court. La 106 Rallye dispose de jantes de 14 pouces, comme la XSi, chaussées de pneus Pirelli P 600 de 175/60 R 14.

La caisse n'a pas été renforcée. La seule modification concerne le support de biele anti couple. En rigidité de torsion, sous un couple de 100 daN appliqué aux essieux, la valeur angulaire obtenue est de seulement 1,49 mrd. En flexion, la déformation mesurée au milieu du longeron extérieur se situe à 0,42 mm. On procède à un allègement sur de nombreux équipements comme par exemple les pare-chocs ou la planche de bord et certains insonorisants. Sur demande, on pourra même obtenir chez les concessionnaires Peugeot une version allégée, débarrassée de son blaxon et de tout insonorisant (30 kg de moins environ).

PEUGEOT 106 ESSENCE (3 portes)			
GENERALITES	RALLYE	GRIFFE	XSI
Code des Mines	1CMFZ2	1CNFZ2	1CKFZ2
Cylindrée (cm³)	1 294	1587	1 360
Puissance kW / ch	72 / 100	65 / 90	69 / 95
Transmission		Traction	
Boîte de vitesses		5 manuelle	
Catégorie administrative (CV)		7	
Nombre de places		5	
PERFORMANCES (1)			
Vitesse maximale (km/h)	190 (2)	180	187
Accélérations (sec.) :			
• 400 m départ arrêté	17 (16,8)	17,2	17
• 1 000 m départ arrêté	31,8 (30,8)	32	31,7
• 0 à 100 km/h	10,3 (9,3)	10,4	10
CONSOMMATIONS (l/100 km)			
Conventionnelles (selon norme CEE) (1) :			
• à 90 km/h	6,2	5,2	5,9
• à 120 km/h	7,7	6,7	7,3
• cycle urbain	9,5	8,4	8,9
• moyenne	7,8	6,8	7,4
DIMENSIONS (m)			
Longueur hors tout		3,564	
Largeur hors tout		1,607	
Hauteur en ordre de marche (avec les pleins)		1,360	
Empattement		2,385	
Porte-à-faux AV		0,660	
Porte-à-faux AR		0,519	
Voie AV	1,380		1,395
Voie AR		1,317	
Garde au sol (à la masse autorisée en charge)		0,120	
Surface apparente du pare-brise (m²)		0,940	
Surface vitrée totale apparente (m²)		2,840	
Surface lunette AR (m²)		0,670	
SCx surface de traînée (m²)	0,61	0,58	0,61
S maître couple (m²)		1,81	
Cx coefficient aérodynamique	0,34	0,31	0,34
SCz AV surface portance (m²)	0,012	0,004	0,012
SCz AR surface portance (m²)	0,147	0,079	0,147

(1) Toutes les performances sont réalisées en 1/2 charge utile
(2) Performances réalisées conducteur seul (70 kg)

Les suspensions sont reprises de la XSi, avec toutefois des barres antiroulis plus grosses (22 mm). Le freinage reste celui de toutes les versions 3 portes. La Rallye peut être équipée en option d'une direction assistée plus directe (18,9 contre 22,1) et d'un système antibloca-ge à deux capteurs.

Sur la route, le manque de couple à bas régime impose une conduite dans les tours et de fréquents rétrogradages, qui mettent en évidence les limites de la commande de boîte. Ce moteur ne grimpe pas exceptionnellement en régime et ne dispense pas, malgré sa puissance élevée, un très grand agrément. Il faut évidemment le juger en tant que compromis entre une utilisation courante et un potentiel de préparation sportive. Mais cette cylindrée reste quant même un peu juste pour une telle caisse. Le bruit est omniprésent bien sûr, mais on s'en serait douté compte tenu de la finalité de ce modèle. Le remarquable comportement de la petite Peugeot se vérifie une fois de plus. La 106 Rallye vire toujours sans roulis, sa direction est précise, son freinage largement suffisant sur route, et elle pardonne en plus les fautes d'un apprenti pilote. La puissance actuelle du moteur est en tous cas incapable d'absorber le potentiel du châssis. ■

ROVER 216i CABRIOLET

POUR RETROUVER LE SOLEIL

Ce cabriolet 216i retrouve aujourd'hui sur la route ses concurrentes habituelles Renault 19, VW Golf et Opel Kadett mais avec des arguments de poids tels que son prix et son équipement.



Difficile de résister, lorsque l'on vous propose de prendre le volant d'un cabriolet. La route est pourtant la même mais cette sensation d'espace, même potentielle sous les frimas, donne soudainement une impression de voyage lointain, de nouvelles découvertes. Avec son cabriolet 216i, Rover a bien saisi le message. Élégant sans être original, ce cabriolet est conçu pour accueillir 4 personnes avec bagages. L'intérieur est traité avec raffinement, on note ainsi la présence d'une incrustation en nacre de noyer sur le tableau de bord. Pour ce qui est de la qualité des matériaux, pas de problème elle est au rendez-vous au même titre que l'équipement d'ailleurs. Jugez plutôt : direction assistée, condamnation centralisée, pack électrique (glace, rétroviseurs, antenne et capote), jantes alliage, ... Ce cabriolet Rover 216i vous en donne pour votre argent!

Autre astuce de la part du constructeur anglais: doter son cabriolet d'un système de sécurité complet. En effet, de série, on trouve une alarme périmétrique et volumétrique ainsi que des écrous anti-voil pour les jantes alliage. Sous le capot, on retrouve le 4 cylindres 1600 à 4 soupapes par cylindre et double arbre. Sans être un foudre de guerre, ce moteur développe 122 ch à 6800 tr/mn pour un couple modeste de 14,3 mkg à 5700 tr/mn. On constate qu'au passage, il a perdu 8 chevaux par rapport à sa précédente version non-dépolluée. Autre différence, l'arrivée de la puissance est plus linéaire. Visiblement, les motoristes anglais ont travaillé sur le haut moteur. Inutile d'aller chercher les hauts régimes comme sur la version "sale", ce petit 1600 délivre linéairement ses chevaux dès 4000 tr/mn. La caissette supporterait difficilement une puissance accrue. Bien qu'équipé d'un arceau, il manque en effet de rigidité et son comportement sur route bosselée n'invite pas vraiment à rouler vite. Le cabriolet 216i est surtout pratique pour un usage familial. ■

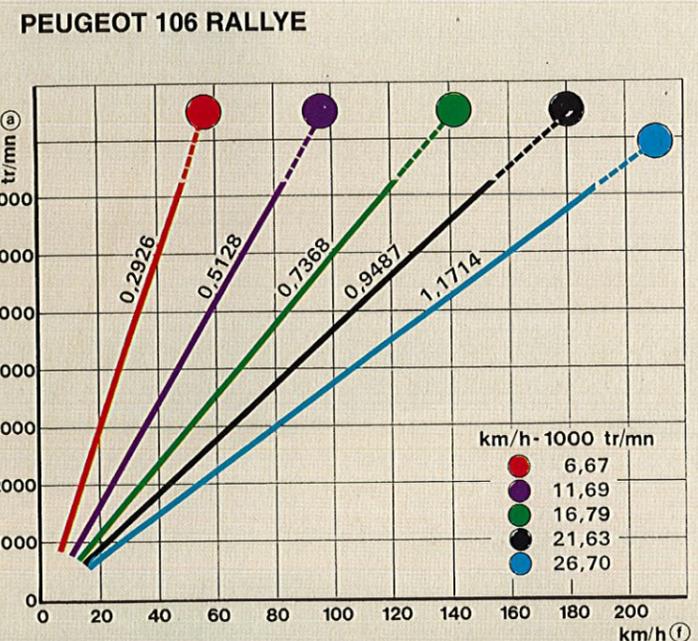
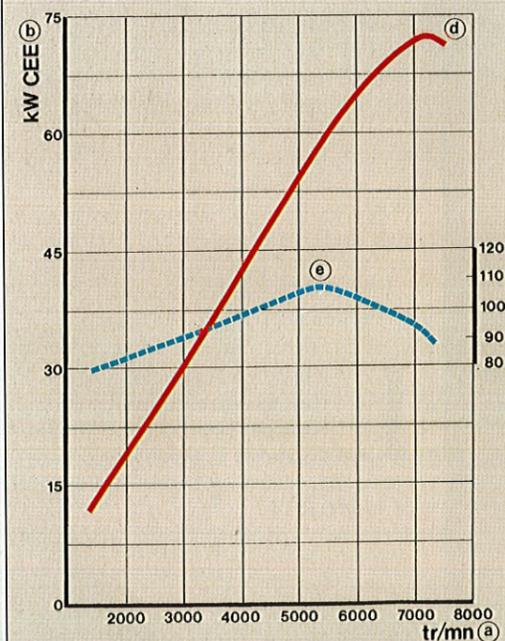


Un 1600 cm³ 16 soupapes aux performances honnêtes et d'un agrément évident.

On regrettera toutefois la présence d'une lunette arrière de capote en mika. Cette dernière est pourtant ouvrante et démontable mais la visibilité qu'elle offre ce matériau n'est vraiment pas un bon point pour la sécurité. ■

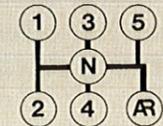
FICHE TECHNIQUE :

- Moteur : 4 cylindres en ligne, 1590 cm³, disposé transversalement à l'avant
- Injection PGM-FI
- Puissance : 122 ch à 6800 tr/mn
- Couple : 14,3 mkg à 5700 tr/mn
- Transmission : aux roues avant
- Boîte mécanique 5 rapports
- Direction à crémaillère
- Diamètre de braquage : 10,2 m
- Freins : disques AV/AR (ventilés à l'AV)
- ABS en option
- Réservoir : 55 l
- Poids : kg
- Performances : 193 km/h; 0 à 100 km/h D.A : 9,6 s
- Consommations normalisées : 6,3/8,3/10 L/100 km



Moteur 72 kW (100 ch) - Injection multipoint
Magneti Marelli 08P21 - Catalyseur trifonctionnel
Moteur TU2J2
Cylindrée 1294 cm³
a - Régime moteur
b - Echelle de puissance
c - Echelle de couple
d - Puissance maxi : 72 kW (100 ch) à 7200 tr/mn

e - Couple maxi : 108 Nm (11,2 mkg) à 5400 tr/mn
Pont 13/59 (0,2203)
Boîte manuelle 5 rapports MA5
Pneumatiques 175/60R14T
Circonférence de roulement 1,725 m
f - Vitesse maxi : 190 km/h
Catégorie administrative : 7



08/93