

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

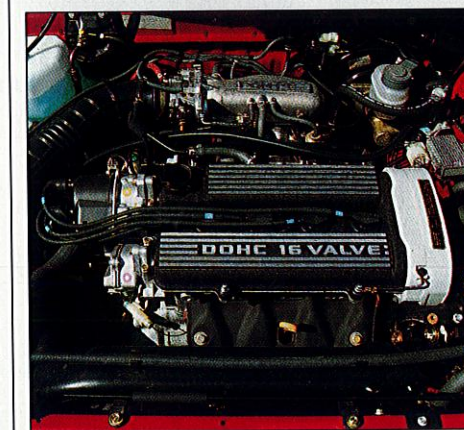
POUR RETROUVER LE SOLEIL

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-vol 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 caisse 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. ■

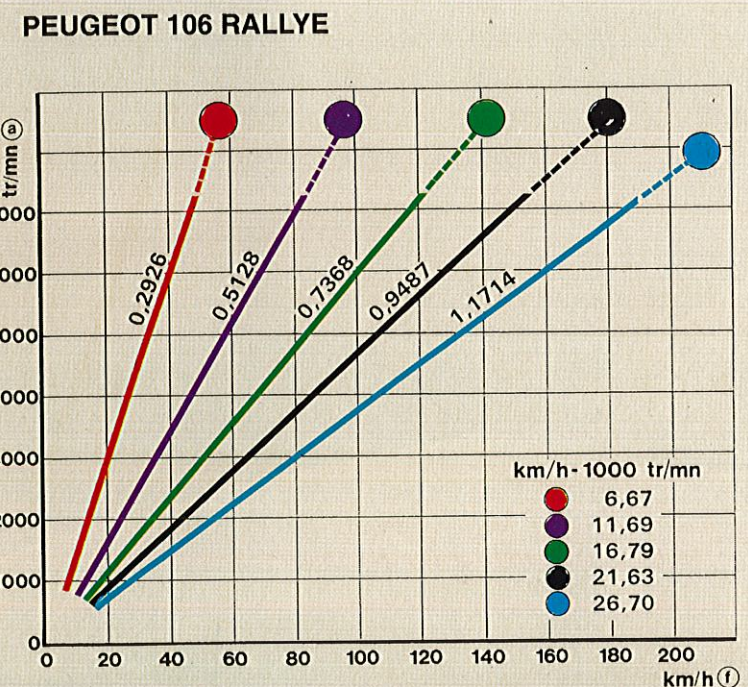
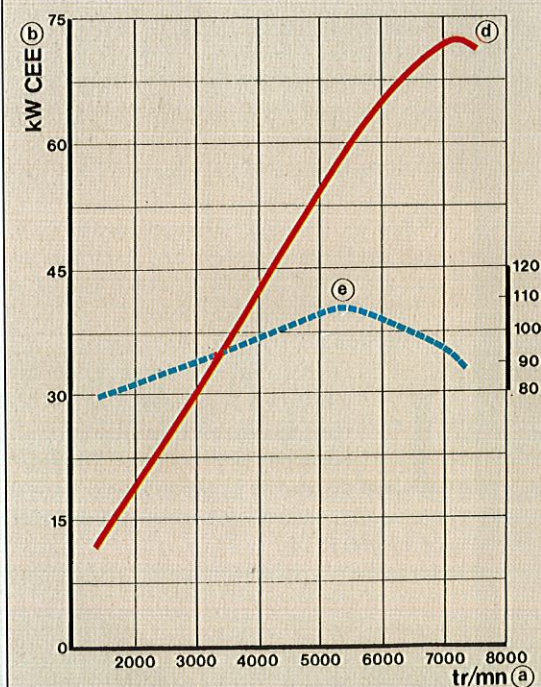


Un 1600 cm³ 16 soupapes aux performances honnêtes et d'un agrément évident.

FICHE TECHNIQUE :

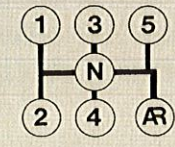
Moteur : 4 cylindres en ligne, 1590 cm³, disposé transversalement à l'avant
Injection PGM-FI
Puissance : 122 ch à 6800 tr/mn
Couple : 14,3 mkg à 5700 tr/mn
Transmission : aux roues avant
Boîte mécanique 5 rapports
Direction à crémaillère
Diamètre de braquage : 10,2 m
Freins : disques AV/AR (ventilés 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

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. ■



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