

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS

N°10 - 1^{er} JUIN 1974

HOMME N°7

Belgique : 50 FB - Suisse : 5 FS - Italie : 750 L - Canada : 1,40 D
Espagne : 65 P - Maroc : 5,72 DH - Tunisie : 500 Mm - Algérie : 5 DA

l'auto-journal

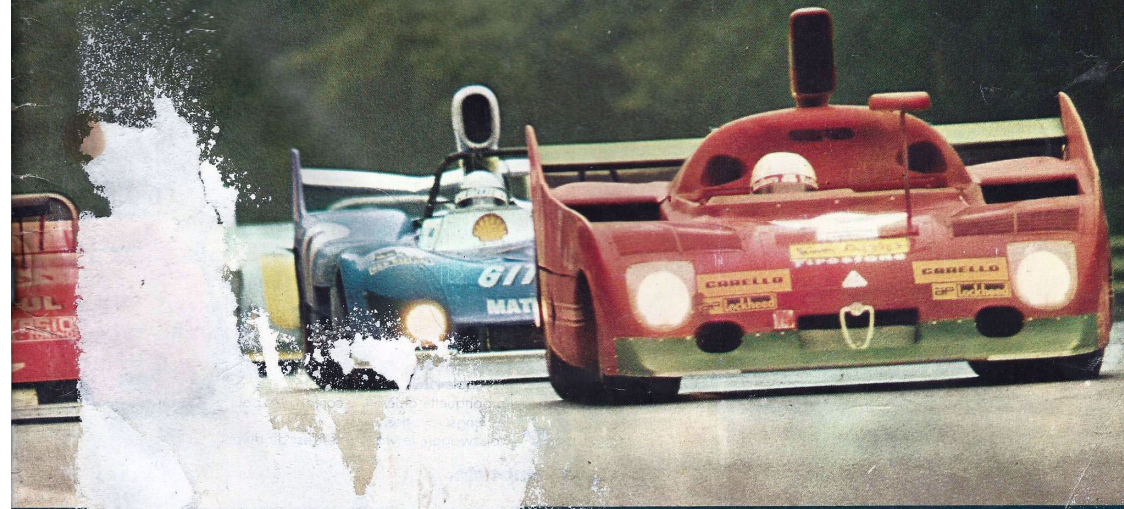
NUMERO EXCEPTIONNEL: 5 F

HUIT 5 CV

...quelle est la meilleure ?

www.domisa.fr

LE MANS: 15 ET 16 JUIN
ALFA A L'ASSAUT DE MATRA



24 HOURS OF LE MANS COURS DE PRONOSTICS UNIROYAL
GAGNEZ 3 VEHICULES ET 100 TRAINS DE PNEUS (VOIR P. 86)

COUPE D'EUROPE DES 5 CV

Elles ont survécu aux éliminatoires dont vous avez suivi les péripéties dans notre dernier numéro. Peugeot 104, Fiat 127, Simca 1100, Renault 5 vont maintenant s'affronter dans les demi-finales. Des notes sont attribuées à chaque rivale. La gagnante est celle qui obtient la meilleure moyenne.



www.domisa.fr

**LES DEMI
FINALES**

**PEUGEOT 104
FIAT 127**

**SIMCA 1100 LE
RENAULT 5 TL** >

LA COUPE D'EUROPE



PREMIÈRE DEMI-FINALE PEUGEOT 104 / FIAT 127

www.dominic.fr

PERFORMANCES

■ Grâce à un maximum de 136,9 km/h mesuré sur l'anneau de Montlhéry, la Peugeot se maintient en tête de toutes ses rivales dans le domaine de la vitesse. Elle devance donc la 127 qui lui est maintenant opposée et qui a été chronométrée à 135,7 km/h, allure plus que convenable pour une 5 CV. La 104 s'assure ici un léger avantage, mais elle ne peut le conserver ni sur le terrain des accélérations ni sur celui des reprises. Sur le 400 m départ arrêté, nous relevons en effet 21 secondes pour la 104 et 20 pour la 127. Sur le kilomètre, les chiffres sont de 39 secondes 4/5 pour la voiture française et de 38 secondes 3/5 pour l'italienne. En reprise à 40 km/h en quatrième, la Peugeot exige 22 secondes sur les 400 mètres et 42 secondes 1/5 sur le kilomètre. De son côté, la Fiat demande 21 secondes 2/5 sur 400 mètres et 41 secondes 2/5 sur le kilomètre. Comme on le voit, si la 104 est un peu plus rapide, la 127 se montre plus nerveuse, de façon sensible. Comme l'Autobianchi A 112, sa cousine, la 127 manifeste sa vivacité.

PEUGEOT : 8 — FIAT : 8,6

SÉCURITÉ

■ Par rapport à la 204 et à la 304, autres traction avant à moteur transversal de la même marque, la 104 fait apparaître un progrès très net. Elle ne cause aucun souci au conducteur, son comportement demeure sain en toutes circonstances, elle conserve son équilibre et son assise, s'inclinant peu dans les virages. La tenue de la 127 donne également satisfaction, elle se montre très à l'aise sur les tracés sinueux. Cependant, sur les surfaces rugueuses, elle peut perdre un peu de son assurance, car elle sautille (suspension sèche). Le freinage comporte deux disques à deux tambours sur les deux modèles. Il est très bon dans les deux cas ; le conducteur n'est pas tenu d'exercer une forte pression sur la pédale. La direction apparaît précise et légère sur la Peugeot comme sur la Fiat, dotée d'un rappel énergique. Le rayon de braquage est un peu plus réduit sur la 104 : 4,70 contre 4,80. La visibilité de la 127 n'est pas très bonne vers l'arrière. La lunette se couvre de buée sur la Fiat, de boue sur la 104.

PEUGEOT : 8,5 — FIAT : 7,5

CONFORT

■ Sur ce chapitre, la Peugeot se détache nettement, comme on l'imagine. Est-il besoin de rappeler, tout d'abord, qu'elle dispose de quatre portes contre deux pour la Fiat ? Et les différences s'accusent au long de l'examen. En particulier, la suspension de la 104 est bonne ; elle se soucie peu des irrégularités de la chaussée, avec toutefois un amortissement limité. Sur la 127, nous trouvons une sécheresse prononcée, plus facile à supporter en ville que sur route, et, surtout, sur mauvaise route ; c'est une de ses faiblesses les plus marquées. L'habitabilité est correcte sur la Fiat, les accoudoirs arrière sont commodes. Toutefois, la Peugeot, plus spacieuse, accueille dans de meilleures conditions quatre adultes. Les sièges de la 127 sont en progrès ; contre supplément, les dossiers deviennent réglables (de façon assez sur la 104, mais, plus hauts, ils soutiennent mieux le dos sur la Peugeot. Bonne position de conduite sur la 104 ; les pédales sont décalées sur la 127.

PEUGEOT : 8 — FIAT : 5

AGRÉMENT

■ Naturellement, les avis diffèrent lorsqu'il s'agit de juger des carrosseries. Nous avons recueilli bien des témoignages ; dans l'ensemble, il apparaît que la 104 l'emporte de peu, sans susciter pour autant de l'enthousiasme. On la trouve rationnelle, mais on déplore qu'elle manque un peu de fantaisie et même de jeunesse. La 127 est bien acceptée de face, alors que son décrochement arrière, assez original, suscite des réserves. Pour l'aération, la Peugeot marque un point, car ses quatre vitres s'escamotent ; sur la 127, les glaces arrière s'entrebâillent légèrement, contre supplément. On remarque aussi que, sur la 104, la commande de climatisation possède des répartiteurs séparés pour le conducteur et le passager. Le coffre, classique, de la 104 est plus spacieux que celui de la 127, mais celle-ci dispose d'un hayon. Sur la Peugeot, la banquette est rabattable contre supplément. Si la 104 enlève cette reprise, c'est parce qu'elle est peu bruyante, alors que le niveau sonore de la 127 est élevé, surtout à bonne allure.

PEUGEOT : 8 — FIAT : 7

ACHAT - CONSOMMATION

■ Affichée à 11 720 F (en version trois portes adoptée ici), la Fiat prend, dès l'abord, un avantage très net sur la 104 qui, avec ses 13 500 F, se révèle la plus chère des huit 5 CV en présence. Pour la Peugeot, le constructeur propose les options suivantes : lunette arrière chauffante : 180 F, banquette rabattable et simili : 375 F. Sur la Fiat, les dossiers avant réglables coûtent 110 F, les sièges en simili 165 F, les glaces arrière ouvrantes 180 F. La mesure de la consommation s'est effectuée en même temps, pour les quatre demi-finalistes, sur autoroute et sur route ; les indications ainsi recueillies permettent des comparaisons intéressantes. Sur autoroute, à 128 km/h, nous avons noté 9,25 litres aux 100 pour la 104 et 9,3 litres pour la 127. La différence infime s'accroît sur route, à 68,5 km/h ; nous avons relevé alors 6,4 litres pour la 104 et 6,75 litres pour la 127. A notre grande surprise, la petite Fiat, qui reste la plus vive des 5 CV 4 places, n'apparaît plus comme la plus sobre, qualité qu'elle affichait il y a quelques années.

PEUGEOT : 6,2 — FIAT : 7,3

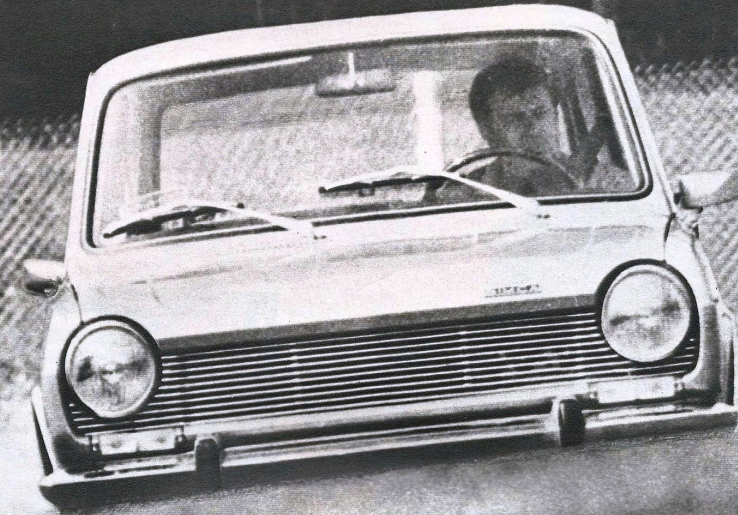
ENTRETIEN - RÉPARATIONS

■ L'espacement des vidanges (10 000 km contre 5 000) favorise la 127 et le remplacement des plaquettes de freins avant coûte 64,09 F et une heure de main-d'œuvre sur la 104 contre 46,80 F et 42 minutes de main-d'œuvre sur la 127, mais celle-ci possède des pneumatiques plus coûteux : 90,50 F contre 82 F. L'échange standard du moteur est facturé 1 800 F pour la Fiat contre 1 592,83 F pour la Peugeot qui prend de l'avantage. La comparaison du prix des éléments ne permet pas de dégager une supériorité bien nette, car une aile avant vaut 94,45 F sur la Peugeot et 106,80 F sur la Fiat, alors que le pare-chocs avant est moins coûteux sur la voiture italienne, 86,40 F, que sur la française, 159,64 F. Le bloc optique donne l'avantage à la 104 avec 74,32 F contre 150 F ; il en est de même du pare-brise trempé, 140,34 F contre 182,40 F, mais non du pare-brise feuilleté : 360 F sur la 127 et 575,16 F sur la 104. L'assurance s'élève à 1 653 F pour la Peugeot et 1 713 F pour la 127. La 104 l'emporte donc sur ce chapitre.

PEUGEOT : 7,2 — FIAT : 6,8

LA 104 GAGNE (7,65 à 7)

LA COUPE D'EUROPE



DEUXIÈME DEMI-FINALE SIMCA 1100 LE/RENAULT 5 TL

PERFORMANCES

■ Avec sa vitesse maximale de 136,5 km/h, la Renault 5 se situe parmi les modèles les plus rapides de tous ceux engagés dans cette coupe. Elle se place en effet au même niveau que l'Autobianchi A 112 et ne s'incline que de très peu devant la Peugeot 104. La Simca 1100 n'atteint que 129,6 km/h, alors que son constructeur croit pouvoir annoncer 135 km/h. Il est évident que cette carrosserie spacieuse et assez lourde a été conçue à l'origine pour être entraînée par un moteur de 6 CV ; elle s'accommode même très bien d'un 7 CV (Special ou TI). En revanche, elle affiche moins d'aisance quand on trouve sous le capot un 5 CV pour version économique. On retrouve naturellement le même décalage si l'on considère les accélérations sur 400 mètres et sur 1 000 mètres départ arrêté : 22 s et 42 s respectivement pour la Simca, 21 s et 39 s 4/5 pour la Renault. Quant aux reprises en quatrième à 40 km/h, sur 400 mètres et 1 000 mètres, elles donnent 23 s et 45 s pour la 1100, 21 s 2/5 et 41 s 3/5 pour la Renault 5.

SIMCA : 6 — RENAULT : 8

SÉCURITÉ

■ La tenue de route des deux modèles apparaît satisfaisante. Le comportement se révèle sain de part et d'autre ; la conduite, facile et sûre, ne pose pas de problèmes. Toutefois, nous accordons la préférence à la Simca qui conserve en toute circonstance une attitude mieux assise ; sa caisse ne s'incline pas en virage comme celle de la Renault 5 qui roule volontiers d'un bord sur l'autre dans les virages serrés d'un itinéraire sinueux. La tenue de la 1100 nous a d'ailleurs semblé la meilleure de toutes celles que nous avons eu à juger dans cette coupe. En matière de freinage, rappelons que les deux voitures possèdent deux disques et deux tambours ; la Simca est le seul modèle ici présent qui puisse être livré avec une assistance. Elle dispose, d'autre part, d'un double circuit. Son freinage l'emporte sur celui de la R 5, efficace, mais manifestant une certaine mollesse dans l'attaque de la pédale. Bonne direction dans les deux cas. Pour la visibilité, la lunette arrière de la R 5 peut se couvrir de boue.

SIMCA : 9 — RENAULT : 8

CONFORT

■ Dans le domaine de la suspension, on ne peut pas reprocher grand-chose aux deux rivales. La R 5 absorbe les inégalités de la chaussée et le grand débattement s'accommode bien de la charge. L'amortissement est bon. On retrouve ces qualités sur la 1100 qui, en outre, procure une satisfaction particulière, car non seulement elle ne roule pas, comme nous l'avons signalé, mais encore elle donne aux passagers l'impression de se trouver dans une grosse voiture. L'habitabilité est également, et de beaucoup, plus satisfaisante sur la Simca, dont les quatre portes permettent un accès facile à toutes les places. Les sièges, réglables sur la R 5, ne le sont pas sur la 1100. La position au volant est convenable, sur la Simca, pour un conducteur normal. En revanche, sur la R 5, à moins d'être d'une taille inférieure à la moyenne, on constate que les glissières ne permettent pas un recul suffisant. Le pilote est gêné et il éprouve une fatigue croissante au fur et à mesure que s'allonge la distance parcourue.

SIMCA : 8,5 — RENAULT : 6

AGRÈMENT

■ Considérons la silhouette des deux modèles face à face. A coup sûr, la R 5 plaît davantage, sa ligne paraît amusante et l'on oublie la lourdeur des boucliers avant et arrière. La 1100 n'a jamais passé pour une réussite esthétique, mais il est juste de dire que la retouche apportée à l'arrière supprime la cassure des premiers modèles et la rend plus agréable à regarder. En matière de climatisation, au contraire, la Simca prend la tête ; elle possède quatre vitres descendantes, alors que les glaces arrière de la R 5 demeurent obstinément fermées. Les deux modèles possèdent des aérateurs orientables de débit convenable. Les manettes de débit d'eau chaude et de répartition haut et bas paraissent, à l'usage, assez commodes ; sur la 1100, le ventilateur de chauffage à rhéostat fonctionne sans grand bruit ; celui de la R 5, à deux vitesses, manque de discrétion. Le coffre est accessible par un hayon dans les deux cas ; le volume offert par la 1100 est considérable. La Simca, moins bruyante, l'emporte de peu.

SIMCA : 8 — RENAULT : 7,5

ACHAT - CONSOMMATION

■ Pour faire l'acquisition d'une Simca 1100, il faut déboursier une somme légèrement inférieure à celle qui correspond à l'achat d'une R 5 : 12 995 F dans le premier cas, 13 060 F dans le second (avec levier au tableau). Le rapprochement peut surprendre, car la Simca est beaucoup plus étoffée. Cette 1100 de 5 CV apparaît donc comme affichée d'un prix intéressant, compte tenu de son volume utile. Au nombre des suppléments, il faut citer, pour la Simca, le servofrein valant 195 F (ce débours se justifie), la peinture métallisée : 121 F, l'intérieur en vinyle : 291 F ; sur la Renault 5, le levier au plancher est presque livré d'office, ce qui porte, en fait, le prix de la voiture à 13 220 F ; autres options : lunette arrière chauffante : 160 F, simili : 172 F, peinture métallisée : 176 F, toit ouvrant : 420 F, vitres teintées et pare-brise feuilleté : 340 F. Au chapitre de la consommation, à 128 km/h sur autoroute, nous relevons 10,5 l pour la 1100 et 9 l pour la R 5. A 68,5 km/h sur route, 7,1 l aux 100 pour la Simca et 5,9 l pour la Renault.

SIMCA : 5,9 — RENAULT : 7

ENTRETIEN - RÉPARATIONS

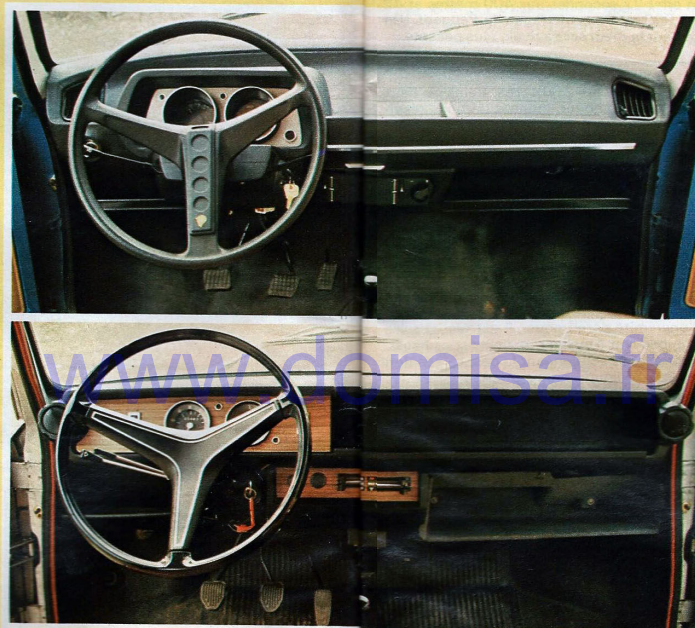
■ Les vidanges sont effectuées tous les 5 000 km dans les deux cas et le contenu du carter est identique : 3 litres. Le remplacement des plaquettes de freins avant coûte 61,27 F et 36 minutes de main-d'œuvre sur la 1100 contre 73,86 F et une heure trente de main-d'œuvre sur la R 5. Un pneumatique coûte 121 F sur la Simca et 85 F sur la Renault. Nous orientons-nous vers un match nul pour ce chapitre ? Non, car la situation se gâte brusquement pour la Simca au vu des factures d'échange standard de moteur : 1 666,25 F à Poissy et 1 088,93 F à Billancourt. La comparaison des prix joue parfois en faveur de la Simca : 133,35 F l'aile avant de Simca contre 143,81 F ; 282,44 F le pare-chocs avant de Simca en face de 247,18 F. Le bloc optique vaut 49,78 F sur la 1100 et 89,97 F sur la R 5 ; le pare-brise trempé, 144,36 F sur la 1100 et 138 F sur la R 5. Celle-ci peut recevoir un pare-brise feuilleté. La police d'assurance coûte chaque année 1 713 F pour la Simca et 1 653 F pour la Renault qui enlève ce chapitre.

SIMCA : 7 — RENAULT : 7,4

LA 1100 GAGNE (7,4 à 7,3)

COUPE DEUROPE

LA FINALE



PEUGEOT 104 SIMCA 1100 LE

Peugeot 104 ou Simca 1100 ? Nous voici parvenus au moment crucial. L'une et l'autre des deux finalistes peuvent triompher dans cette grande confrontation internationale. Elles ont franchi tous les obstacles. Ce sont donc les meilleures du lot. Il leur reste à se départager sous vos yeux en disputant

les six reprises réglementaires prévues pour chaque rencontre. La puissance fiscale de 5 CV étant actuellement la plus recherchée par le public, on imagine la signification et la portée du titre qui va être attribué. La Coupe d'Europe est une compétition sans merci ; elle est aussi un document d'actualité.



FINALE DE LA COUPE D'EUROPE 1974 DES 5 CV

PEUGEOT 104

SIMCA 1100 LE

1 PERFORMANCES

■ Pour le moteur, Peugeot n'a pas lésiné. Faut-il rappeler qu'il s'agit d'un quatre cylindres en alliage léger à arbre à came en tête, disposé transversalement, comme sur les 204 et 304, mais fortement incliné ? Soit dit en passant, ce groupe moderne pose bien des problèmes d'accessibilité lorsqu'il s'agit de faire l'appoint avec de l'huile ou même simplement de vérifier le niveau du lubrifiant. Cette mécanique procure à la 104 des performances satisfaisantes quant à la nervosité et, plus encore,

quant à la vitesse. Nous avons chronométré cette 5 CV à 136,9 km/h, c'est le meilleur chiffre relevé au cours de cette confrontation. Les accélérations sont bonnes : 21 secondes aux 100 mètres départ arrêté et 39 s 4/5 aux 1 000 mètres. La situation est un peu moins favorable dans le domaine des reprises : en quatrième avec départ à 40 km/h, on relève en effet 22 secondes aux 400 mètres et 42 1/5 aux 1 000 m. De toute façon, la Peugeot 104 l'emporte haut la main sur sa rivale plus pesante.

■ Sur les deux finalistes les moteurs sont disposés de la même façon ; en travers, mais leur conception est totalement différente : cette 5 CV reçoit un groupe en fonte non chemisé de la même famille que les 1100 de 6 CV et 7 CV (1300 cm³), mais naturellement moins vigoureux avec ses 950 cm³. Or, cette mécanique doit entraîner une carrosserie très étoffée : c'est la plus spacieuse et la plus lourde des huit 5 CV puisque celle-ci a été en réalité conçue comme une 6 CV. Dans ces conditions

on imagine que les performances ne soient pas enthousiasmantes mais le conducteur à tort d'annoncer 135 km/h. Les 400 m départ arrêté sont couverts en 22 secondes et les 1 000 mètres en 42 s ce qui paraît modeste. Plus encore que les accélérations, les reprises à 40 km/h en quatrième suscitent la réserve ; 22 s sur les 400 m et 42 s 1/5 sur les 1 000 m. Le conducteur d'une Simca 1100 5 CV doit limiter ses ambitions, surtout si la voiture reçoit quatre personnes et des bagages.

PEUGEOT : 8

SIMCA : 6

2 SECURITE

■ Voiture intelligente, la 104 se devait de posséder une bonne tenue de route afin de plaire aux Français et même à quelques autres. La Peugeot inspire justement confiance et ne pose pas de problèmes. Les surfaces humides ne perturbent pas son assurance. Il faut pousser la 104 dans ses derniers retranchements pour susciter une perte d'adhérence. La direction est légère et précise et elle ne transmet pas de réactions (son rayon de braquage est assez réduit : 4,70 mètres alors qu'il s'élevait à

5,40 m sur la Simca 1100). Les freins à deux disques et deux tambours donnent de bons résultats pour une pression limitée : le rapport entre maître-cylindre et cylindres de roues est bien choisi. Le service assuré ne comporte pas de faiblesses. La visibilité serait satisfaisante, à deux défauts près : l'essuie-glace ne balaye qu'une surface limitée et la lunette arrière peut se couvrir de boue. La sécurité procurée par la 104 est très bonne, sans atteindre celle de la 1100.

■ Lancée en 1967, au Salon de Paris, la Simca 1100 a mis longtemps à s'imposer. Elle a figuré naguère au premier rang des immatriculations sur le marché intérieur, mais les premières années ont été difficiles. Pourtant les Français aiment les voitures qui tiennent bien la route et celle-ci possède au plus haut point cette qualité. On regrette simplement que cette 5 CV manque un peu de puissance pour sortir d'un virage. La même situation ne se retrouve pas sur les 6 CV et 7 CV de

la même famille. La direction est précise et sans défaut ; elle transmet peu de réactions, quelques-uns la trouveront peut-être un peu ferme. Le freinage comporte deux disques et deux tambours et, contre supplément, il peut être pourvu d'une assistance, possibilité qu'on ne retrouve pas sur les sept autres 5 CV. De toute façon le freinage donne satisfaction et il est doté d'un double circuit. Si l'on ajoute que la visibilité est bonne, on comprend que la 1100 soit imbattable pour la sécurité.

PEUGEOT : 8,5

SIMCA : 9

3 CONFORT

■ En dépit de quelques sautilllements dus à un amortissement limité, la suspension procure un bon confort ; elle absorbe bien les inégalités de la route. Quel progrès par rapport à la 204 ! On peut se demander si l'acheteur d'une 6 CV Peugeot persévérerait dans ses intentions après avoir essayé cette 5 CV plus moderne et plus réussie. L'habitabilité est bonne ; elle paraît même étonnante pour une petite voiture, car il ne faut pas oublier que la 104 ne dépasse pas 3,58 mètres de long. Quatre

adultes se trouvent ici à leur aise et les passagers arrière ne peuvent se dire sacrifiés. Les sièges n'ont pas fait l'unanimité parmi nous ; il est vrai que les dossiers ne peuvent s'incliner, mais ils sont hauts, ce qui est rare, et ils soutiennent le dos. La position au volant est toujours bonne ; les bras et les jambes ne se trouvent pas gênés ; les glissières ont été généreusement calculées et bien dessinées. Un géant pourrait conduire une 104 mais le passager arrière devrait se faire petit.

■ Sa très bonne suspension aide, on l'a vu, la Simca 1100 à bien adhérer à la surface de la route. Elle lui permet aussi d'assurer aux occupants des déplacements sans fatigue. On peut même ajouter qu'elle donne aux passagers la sensation de se trouver dans une berline très étoffée, et même, pourquoi ne pas le dire, dans une assez grosse voiture. Cette suspension agréable ne « tape » pas sur les inégalités de la chaussée. D'autre part, l'habitabilité est un point fort de la 1100. Pour une

5 CV, cette voiture est spacieuse ; il s'agit en fait d'une 6 CV dotée d'un moteur de cylindrée plus faible. Les sièges ne sont pas tout à fait à la hauteur des autres éléments : rien à dire sur les dimensions, mais les dossiers sont fixes. La position au volant est bonne, à moins que le conducteur ne soit très grand. La Simca se maintient donc, sur ce terrain, à un niveau élevé et la note qu'elle obtient pour le confort s'approche de celle qu'elle vient de mériter en ce qui concerne la sécurité.

PEUGEOT : 8

SIMCA : 8,5

4 AGREMENT

■ En examinant une 104, on constate que le stylistes s'est efforcé de tirer le maximum d'une longueur donnée qui est très limitée : avec ses 3,58 m la 5 CV se trouve à l'avant-garde des modèles compacts de quatre portes. Mais elle n'est pas à l'avant-garde de l'esthétique. Sa silhouette ne suscite pas l'admiration ni même l'étonnement ; elle est peut-être logique mais elle ne pêche pas par un excès de caractère. L'avant est bien accueilli, l'arrière carré l'est moins. Le coffre offre des dimen-

sions très convenables pour une berline courte, et maniable ; banquette arrière rabattable contre supplément. Le moteur lui-même n'est pas bruyant, mais les pignons qui le relient à la boîte et la boîte elle-même sont moins discrets. En matière de climatisation le conducteur et le passager possèdent chacun une commande individuelle, mais le dosage paraît difficile à réaliser. L'équipement est assez pauvre ; l'essentiel seul est là. La Peugeot 104 est sérieuse ; elle pourrait être plus souriante.

■ Il est sans doute difficile de dessiner une semi-utilitaire dotée de cinq portes qui joigne l'agréable et l'utile et se présente sous un jour plaisant. Mais on peut en imaginer de plus gracieuses que la 1100. La nouvelle ligne de la porte arrière représente cependant un progrès. Dans l'ensemble les observateurs jugent la Simca inférieure à la 104 du point de vue esthétique, ne serait-ce que parce que la 1100 offre une silhouette moins moderne. En revanche la Simca prend évidemment l'avantage

avec son hayon et son coffre extensible. Cette commodité fait partie de l'agrément d'un modèle. Le niveau sonore de la Simca est en progrès, la 1100 et la 104 sont les modèles les moins bruyants de cette coupe. Le débit et la répartition haut-bas de l'air chaud et de l'air froid donnent satisfaction. Quant à l'équipement, il fait surtout preuve de modestie, comme sur toutes ces 5 CV. Rappelons qu'aucune d'elles, en dehors de la Daf, ne comporte d'emplacement radio.

PEUGEOT : 8

SIMCA : 8

5 ACHAT CONSUMMATION

■ A l'achat, la 104 pèse plus lourd dans un budget qu'aucune autre 5 CV : elle vaut 13 500 F. En option : banquette arrière rabattable et simili, 375 F. Lunette arrière chauffante : 18 F. Dans l'épreuve finale de consommation, à 124 km/h de moyenne sur autoroute (sans vent arrière, cette fois-ci), la 104 a exigé 9,3 litres aux 100 km. A 73 km/h sur une route limitée à 90 elle a consommé 6,6 l. aux 100 km. Si la 104 est vendue cher, elle manifeste sur la route des exigences très raisonnables.

■ Cette 5 CV est vendue par le constructeur 200 F de moins que la 1100 de 6 CV correspondante, soit 12 995 F. Le modèle engagé dans cette coupe était doté d'un servo-frein (supplément de 195 F). Les autres options proposées à l'acheteur concernent la peinture métallisée, 171 F et l'intérieur en vinyl, 291 F. Quant à la consommation, elle dépasse sensiblement celle de la 104. A 124 km/h sur l'autoroute nous avons mesuré 10,4 l. aux 100 et à 79 km/h sur route limitée à 90, 7,4 litres.

PEUGEOT : 6,2

SIMCA : 5,9

6 ENTRETIEN REPARATIONS

■ Entretien : espacement des vidanges : 5 000 km. Contenance du carter : 4 litres. Remplacement des plaquettes de freins avant : 64,09 F plus 1 h de main-d'œuvre. Pneumatique 135 x 13 : 83 F. Echange standard du moteur : 1 592,83 F. Réparations : aile avant : 94,45 F. Pare-chocs avant : 159,64 F. Bloc optique : 74,32 F. Pare-brise trempé : 104,34 F. Pare-brise feuilleté et teinté : 575,16 F. Assurance (Paris, Lyon, affaires) tiers illimité, vol, incendie, forfaitaire passagers : 1 653 F.

■ Entretien : espacement des vidanges : 5 000 km. Contenance du carter : 3 litres. Remplacement des plaquettes de freins avant, pièces : 61,27 F. Main-d'œuvre : 0 h 36. Pneumatique 145 x 13 : 111 F. Echange standard du moteur : 1 666,23 F. Réparations : aile avant : 133,35 F. Pare-chocs avant : 282,44 F. Bloc optique : 49,78 F. Pare-brise trempé : 144,36 F. Coût annuel de l'assurance à Paris et Lyon, affaires-commerce, tiers illimité, vol, incendie, forfaitaire passagers : 1 713 F.

PEUGEOT : 7,2

SIMCA : 7



VICTOIRE DE LA PEUGEOT 104 7,65 à 7,4

LA PREMIÈRE N'EST PAS LA PREMIÈRE VENUE

■ A coup sûr, la 104 a les dents longues. Elle enlève la Coupe d'Europe, entre huit 5 CV. Le 1^{er} décembre 1972, elle avait triomphé dans une confrontation moins large, devançant la R 5, la 127 et la Datsun Cherry.

Déjà, nous imaginons les réactions acides de quelques lecteurs : « Comment, vont-ils nous lancer, vous couronnez la 104 alors que le public s'est prononcé en faveur de la R 5 ! Et cette vedette du marché français a été battue chez vous en demi-finale... »

Nous connaissons l'objection. Au lendemain de la victoire de l'Alfasud sur la GS (match du 15 décembre 1973), un correspondant avait invectivé contre nous en termes colorés, si verts que je dois les nuancer un peu : « Vous êtes stupides, nous disait-il. Il suffit de recenser sur la route les Alfasud et les GS pour constater que la Citroën l'emporte nettement. Mais savez-vous seulement compter ? »

Il se trouve que les ventes d'Alfa en France ont doublé depuis l'an dernier, ce qui est exceptionnel. Celles de la GS et de bien d'autres modèles ont fléchi. Mais la question n'est pas là. Nous ne sommes pas des compteurs. La valeur d'une voiture ne se mesure pas à sa diffusion. S'il en était ainsi, il faudrait, par exemple, tenir en piètre estime la Bagheera, un des modèles les plus intelligents — et les plus sobres — d'Europe qui d'ailleurs bénéficie, ou souffre, des délais de livraison les plus élevés du marché français.

Une Coupe d'Europe ne recense pas des voitures, mais des qualités. Dans notre précédent numéro, on a donc vu disparaître en éliminatoires des modèles très intéressants à certains égards, mais présentant un ou plusieurs défauts majeurs. Sur la R 6 et sur la Daf, on cherche en vain des chevaux et des freins, sur la Mini une suspension, sur l'A 112 de l'espace à l'arrière ; cette Coupe est réservée aux quatre places...

En demi-finales, le ton monte avec l'affrontement des 127, R 5, 1100, 104. Les deux premières, qui sont les 5 CV les plus fabriquées d'Europe, doivent s'effacer. La 127 a le tort d'être sèche et bruyante, tout en gardant deux atouts

précieux : elle est la plus vive et la moins coûteuse des quatre. La R 5 si riche de qualités — elle est même devenue plus sobre — irrite par une faiblesse inadmissible : non pas son roulis, gênant pour certains, mais son siège rapproché du volant. Beaucoup de conducteurs se trouvent mal à l'aise en R 5 (pour ne pas parler des dossiers trop courts) simplement parce que les glissières dérisoires ne s'adaptent pas à leur taille. La R 5, amusante à regarder, l'est aussi à conduire... si vous mesurez moins de 1,75 mètre. Nous n'acceptons pas de telles restrictions.

Restent alors la 104 et la 1100 qui, malgré leur silhouette très différente, offrent bien des points communs. D'abord les deux finalistes sont françaises, ce qui ne présente rien d'étonnant. Toute l'Europe, hormis quelques Français, sait aujourd'hui que nos voitures sont les plus intelligentes. Ensuite, il s'agit de deux traction avant à moteur transversal : c'est la formule la plus logique. Enfin, nous avons affaire à des quatre portes. On comptait cinq deux portes sur huit au départ. Trois ont disparu aux éliminatoires et les deux autres en demi-finales.

Est-ce un hasard ? On peut en douter. Nous ne nourrissons aucun préjugé contre les deux portes, mais force est de constater que l'accès à la banquette y pose souvent quelques problèmes. A la différence de ceux de l'A 112, les passagers arrière de la Mini ne se trouvent pas soumis à un taux de compression intolérable ; ils demeurent en revanche condamnés à une gymnastique intempestive à l'entrée et à la sortie. A égalité de volume intérieur, une deux portes présente toujours ce handicap. Au surplus, la 127 et la R 5 offrent moins de place à l'arrière que les deux autres demi-finalistes.

La 104 et la 1100 se détachent décidément du lot. Elles ne souffrent pas de défauts affligeants. On peut reprocher à Peugeot de ne pas offrir un hayon comme la 1100 et comme le plaisant coupé 104 lui-même. Il faut pourtant ajouter que Peugeot propose toujours un break à côté de sa berline ; la 104 ne fera pas exception à la règle.

La 1100, qui bénéficie des cinq portes, se révèle aussi un peu plus spacieuse (mais le conducteur s'y trouve moins à l'aise) et sans doute un peu mieux suspendue. C'est un adversaire redoutable.

Moins encombrante — elle est plus courte de 36 cm — la 104 l'emporte en marquant quelques points décisifs. La Peugeot est sensiblement plus rapide et nettement plus nerveuse. Elle exige moins de carburant. Et, fait à souligner, ses pièces détachées figurent parmi les moins coûteuses de toute la confrontation.

Y a-t-il une justice dans le monde de l'automobile ? Pas toujours. En tout cas, cette fois-ci, la logique paraît sauve. La gagnante de la Coupe est aussi la plus récente des huit rivales. Et c'est la seule qui dispose d'un moteur à arbre à cames en tête en alliage léger. La 104, classée première, n'est pas la première venue. Dommage qu'elle présente encore des défauts ridicules et correctibles : le bruit qu'émet non pas son moteur mais sa transmission ; sa boîte indocile ; ses dossiers fixes ; sa planche de bord simpliste, sans compteur journalier, sans montre, sans emplacement radio ; orifice de remplissage et jauge d'huile sont d'un accès difficile. Ces faiblesses ternissent une très bonne image.

Dès l'apparition de la 104, alors que son départ très lent provoquait le scepticisme des augures, j'ai toujours pensé que ce modèle intelligent irait très loin. Il a déjà doublé, l'une après l'autre, bien des vedettes du marché français, et en particulier, tous les autres modèles Peugeot. Et la 104 continue. Elle se rapproche peu à peu de la R 5 qui galope en tête des immatriculations. Mais il serait temps que le constructeur daigne la débarrasser de défauts irritants, insupportables sur un modèle vendu à un prix aussi coquet. Et l'heure viendra bientôt de donner à la 104 quelques chevaux supplémentaires, faciles à trouver, et une boîte automatique (les deux points sont liés). L'absence de ce perfectionnement ne tardera pas à handicaper ce modèle compact, très à l'aise en ville.

La 104 a gagné ; elle peut perdre une pédale d'embrayage...

www.do